



**Infra SILESIA
SPÓŁKA AKCYJNA
W RYBNIKU**

ISe-1

INSTRUKCJA

sygnałizacji na liniach i bocznicach kolejowych

Wydanie 3

RYBNIK 2025

Załącznik do zarządzenia nr 14/2025 Prezesa Zarządu Infra SILESIA S.A. z dnia 11.09.2025 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w:

1. Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
2. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji

Wlekroć przywołane w treści Instrukcji są przepisy prawne, należy przez to rozumieć najnowszy obowiązujący publikator aktu prawnego.

Właściciel:

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51

44-251 Rybnik

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez pisemnej zgody Infra SILESIA S.A. - są zabronione

Spis treści

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
ROZDZIAŁ 2 SEMAFORY	7
§1 Semaforów kształtowe	7
§2 Sygnały nadawane na semaforach kształtowych.....	8
§3 Semaforów świetlne	9
§4 Sygnały nadawane na semaforach świetlnych	11
§5 Znaczenie sygnału Sr 1 lub S 1 „Stój” dla pociągów i manewrów oraz sygnałów zezwalających na jazdę na semaforze dla manewrów.....	18
ROZDZIAŁ 3 SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE.....	19
§6 Sygnalizatory powtarzające.....	19
§7 Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające	19
ROZDZIAŁ 4 TARCZE OSTRZEGAWCZE SEMAFOROWE	21
§8 Rodzaje tarcz ostrzegawczych semaforowych kształtowych	21
§9 Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej kształtowej dwustawnej.....	21
§10 Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej kształtowej trójstawnej.....	22
§11 Sygnał na tarczy ostrzegawczej nieruchomej	24
§12 Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne.....	24
§13 Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej świetlnej	25
ROZDZIAŁ 5 TARCZE OSTRZEGAWCZE PRZEJAZDOWE	26
§14 Tarcze ostrzegawcze przejazdowe	26
§15 Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej przejazdowej.....	26
ROZDZIAŁ 6 TARCZE MANEWROWE I ROZRZĄDOWE	27
§16 Tarcze manewrowe i rozrządowe.....	27
§17 Sygnały nadawane na tarczach manewrowych kształtowych	27
§18 Sygnały nadawane na tarczach manewrowych świetlnych	28
§19 Sygnały manewrowe na semaforze świetlnym	29
§20 Sygnały na tarczach rozrządowych	29
ROZDZIAŁ 7 UMIESZCZANIE SYGNALIZATORÓW	33
§21 Zasady umieszczania sygnalizatorów	33
ROZDZIAŁ 8 SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU.....	34
§22 Urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru	34
§23 Sygnały na tarczach zaporowych kształtowych	34
§24 Sygnały na wykończeniach.....	35
§25 Sygnały na innych urządzeniach.	35
ROZDZIAŁ 9 SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI.....	38
§26 Sygnały zatrzymania.....	38
§27 Sygnał zmniejszenia prędkości	39
ROZDZIAŁ 10 SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY.....	41
§28 Sygnał zatrzymania	41
§29 Inne sygnały sposobu jazdy	42
ROZDZIAŁ 11 SYGNAŁY DAWANE DŹWIĘKOWYM URZĄDZENIEM OSTRZEGAJĄCYM POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAPĘDEM	46

§30 Przepisy ogólne	46
§31 Sygnał ostrzeżenia.....	46
§32 (uchylony)	47
§33 Sygnały dawane drużynie konduktorskiej przy hamowaniu pociągu.....	47
§34 Sygnały dawane przy stosowaniu lokomotywy popychającej.....	47
ROZDZIAŁ 12 SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW	48
§35 Sygnały dawane przy odjeździe pociągów osobowych.....	48
§36 Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych.....	50
§37 (uchylony).....	52
§38 Sygnały dawane przez dróżnika przejazdowego	52
ROZDZIAŁ 13 SYGNAŁY NA POJAZDACH KOLEJOWYCH.....	54
§39 Sygnały na pociągu i innych pojazdach kolejowych.....	54
§40 Sygnały na taborze	57
§40a Sygnały do oznaczania pociągów i wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi.....	58
ROZDZIAŁ 14 SYGNAŁY ALARMOWE.....	60
§41 Sygnały alarmowe ogólne i pożarowe.....	60
§42 Sygnały o zagrożeniach.....	61
ROZDZIAŁ 15 WSKAŹNIKI	63
§43 Przepisy ogólne	63
§44 Wskaźniki zwrotnicowe	63
§ 45 Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne	66
§ 46 Wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych (We)	83
ROZDZIAŁ 16 SYGNAŁY I WSKAŹNIKI STOSOWANE WYŁĄCZNIE NA WYZNACZONYCH LINIACH I STACJACH	87
ZAŁĄCZNIK NR 1 PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI ODCINKÓW TORÓW LEŻĄCYCH BLISKO SIEBIE	88
ZAŁĄCZNIK NR 2 PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI ODCINKÓW TORÓW NA SZLAKACH	92
ZAŁĄCZNIK NR 3 PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA PRZESZKÓD	96
ZMIANY I UZUPEŁNIENIA	97

ROZDZIAŁ 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. „Instrukcję sygnalizacji na liniach i bocznicach kolejowych” ISe – 1, stosuje się na liniach kolejowych, stacjach i bocznicach będących w zarządzie Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku przy ul. Kłokocińskiej 51.
2. „Instrukcja sygnalizacji na liniach i bocznicach kolejowych” ISe – 1 zwana jest w skrócie Instrukcją „ISe – 1”.
3. Instrukcja zawiera postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172, poz 1444 z późniejszymi zmianami). Dodatkowe postanowienia i uszczegółowienia w tekście instrukcji zaznaczono pismem pochyłym.

Określenia

1. W sygnalizacji na liniach kolejowych stosuje się:
 - 1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - 2) wskaźniki, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób.
2. Sygnały, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą być:
 - 1) nadawane przez:
 - a) sygnalizatory przytorowe,
 - b) semafor,
 - c) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - d) tarcze manewrowe,
 - e) sygnalizatory powtarzające,
 - f) sygnalizatory sygnału zastępczego,
 - g) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
 - 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
 - 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
 - 4) na taborze kolejowym;
 - 5) ostrzegawcze i alarmowe.
3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:
 - 1) zwrotnicowe;
 - 2) 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.
5. Na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późniejszymi zmianami) na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych wydanych przez zarządcę infrastruktury.
6. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej instrukcji, jest sygnałem wątpliwym.
7. 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.
8. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
9. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
10. W przypadku podania sygnału „Stój” należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg lub manewrujący tabor zatrzymać.

11. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora. 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.
12. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
13. Pracownicy kolejowi powinni znać sygnały „Stój”, „Alarm” i „Pożar” i umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
14. Wszystkie postanowienia niniejszej instrukcji dotyczące maszynisty dotyczą prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
15. Sygnały na sygnalizatorach świetlnych mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy. Sygnały kształtowe w nocy uzupełnione są sygnałami świetlnymi.
16. Sygnalizacja, jeśli chodzi o semafony jest sygnalizacją prędkości, a więc poszczególne sygnały na semaforach zezwalające na jazdę, niezależnie od tego, gdzie semafor się znajduje podają maszyniście pociągu prędkość, z jaką ma prowadzić pociąg (największa dozwolona lub zmniejszona).
17. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności, jeżeli daytime sygnały nie są widoczne z odległości 200m. (mgła, opady atmosferyczne itp.). Odnosi się to przede wszystkim do semaforów, tarcz ostrzegawczych, sygnałów na pociągu oraz do innych właściwych przyborów sygnałowych.
13. Wszystkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

ROZDZIAŁ 2

SEMAFORY

§1

Semafony kształtowe

1. Sygnały na semaforach kształtowych nadawane są odpowiednim położeniem ramion w dzień i dodatkowo światłami w nocy. W zależności od liczby ramion, wyróżnia się semafony jedno- i dwuramienne.
2. Ramię semafora z przodu jest koloru białego z czerwoną obwódką, natomiast z tyłu jest koloru białego z czarną obwódką. W uzasadnionych przypadkach, w celu zapewnienia lepszej widzialności, kolory ramienia i obwódki mogą być odwrócone.
3. Semafor kształtowy oznacza się umieszczoną na maszcie, widoczną z przodu listwą w biało-czerwone pasy. Część środkowa listwy ma kolor czerwony.
4. Semafony kształtowe stosuje się na liniach bez blokady samoczynnej (wieloodstępowej).
5. Do kontrolowania w nocy położenia ramion semafora i świecenia się latarni stosuje się światła wsteczne.
6. Gdy semafor wskazuje sygnał Sr 1 „Stój”, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego - dolna latarnia małe światło matowobiałe. Gdy semafor wskazuje sygnał Sr 2, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego- dolna latarnia małe światło matowobiałe. Gdy semafor wskazuje sygnał Sr 3, obie latarnie pokazują wstecz duże światła białe. Wymienione światła wsteczne należy stosować na wszystkich semaforach kształtowych, jeśli zachodzi tego potrzeba.

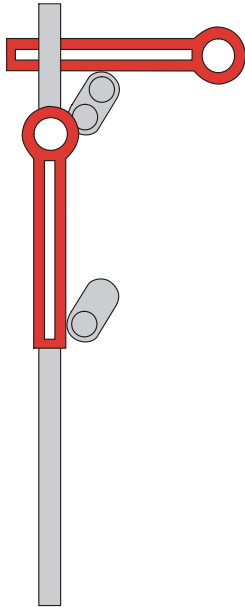
§2 Sygnały nadawane na semaforach kształtowych.

Na semaforach kształtowych stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Sr 1 „Stój”:

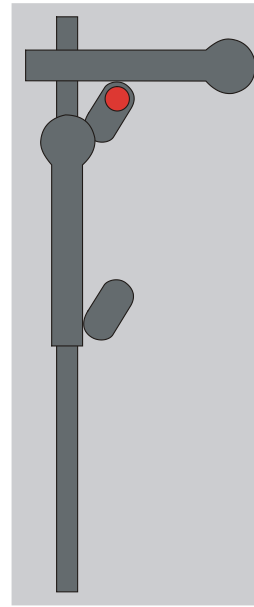
Dzienny

ramię semafora ustawione poziomo na prawo od masztu semafora



Nocny

czerwone światło na semaforze

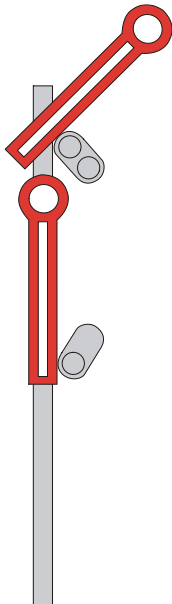


Sygnał Sr 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem

2) Sygnał Sr 2 „Wolna droga”:

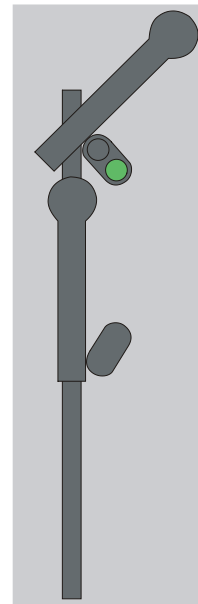
Dzienny

ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od masztu semafora.



Nocny

zielone światło na semaforze

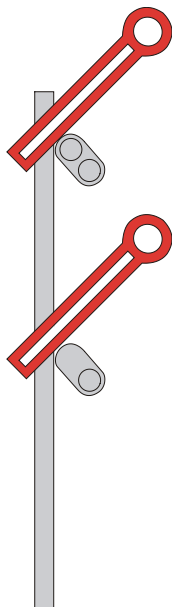


Sygnał Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej. Wskazaną w służbowym rozkładzie jazdy

3). Sygnał Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”:

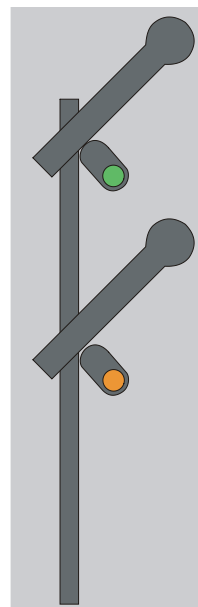
Dzienny

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



Sygnał Sr 3 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h, począwszy od semafora do końca okręgu zwrotniczowego osłanianego tym semaforem. W przypadku semafora wjazdowego lub drogowaskazowego, prędkość do 40 km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu.

§3

Semaforzy świetlne

1. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch światel w linii pionowej. Dolne światło może być uzupełnione pasem świetlnym.
2. Pas świetlny na semaforze tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.
3. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotniczowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze
4. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy), albo zawieszona obok toru lub nad torem.
5. Sygnały na semaforach świetlnych mogą być podawane przez pracownika lub mogą wyświetlać się samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągu na urządzenia. W zależności od sposobu podawania sygnału rozróżnia się semaforzy świetlne półsamoczynne i samoczynne.
6. Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę samoczną (wieloodstępową), są pomalowane na kolor biały albo są wyposażone w listwy koloru białego wykonane z materiałów odblaskowych. 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.
7. Maszty semaforów półsamoczynnych, to znaczy innych niż wymienione w ust. 6, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe albo są wyposażone w listwy z czerwono – białymi pasami wykonane z materiałów odblaskowych z tym, że pierwszy pas od dołu 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.
8. Latarnie sygnałowe semaforów świetlnych karzełkowych, z przodu i z boków, pomalowane są w

poziome pasy na przemian białe i czerwone.

9. Na semaforach świetlnych stosuje się światła koloru czerwonego, zielonego, pomarańczowego i białego. Światła koloru zielonego, pomarańczowego i białego mogą być ciągle lub migające. Obraz sygnałowy na semaforze może być podawany jednym lub dwoma światłami jednocześnie. Obraz sygnałowy składający się tylko z jednego światła (oprócz czerwonego) może być podany światłem ciągłym lub migającym. Jeżeli obraz sygnałowy składa się z dwóch światel, to dolne światło jest zawsze pomarańczowe ciągle, górne zaś światło może być zielone lub pomarańczowe, ciągle lub migające.

Jeżeli obraz sygnałowy składa się z jednego światła zielonego ciągłego, to dopuszczalne jest przejechanie obok tego sygnału z największą dozwoloną prędkością dla pociągu na danym odcinku linii, wskazaną w rozkładzie jazdy.

10. Jedno światło pomarańczowe ciągle oznacza, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”. Jedno światło zielone migające lub pomarańczowe migające oznacza natomiast, że następny semafor należy minąć z prędkością mniejszą od największej dozwolonej. Jeżeli obraz sygnałowy składa się: dwóch światel, to zezwala się na jazdę przy tym semaforze oraz przez okrąg zwrotnicowy osłaniany tym semaforem z prędkością zmniejszoną do 100, 60 lub 40 km/h, o czym informuje dolne światło, zawsze pomarańczowe ciągle, ewentualnie uzupełnione pasem świetlnym koloru zielonego lub pomarańczowego. Światło górne informuje, jaki sygnał wskazuje następny semafor. Obrazy sygnałowe, używane w instrukcji wskazują następujące prędkości:

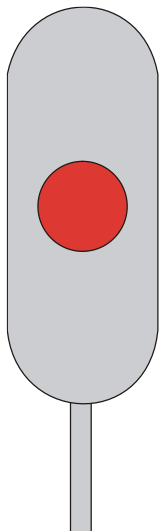
- największą dozwoloną na danym odcinku linii, wskazaną dla każdego pociągu w służbowym rozkładzie jazdy,
- 100 km/h, 60 km/h i 40 km/h.

§4

Sygnały nadawane na semaforach świetlnych

1) Sygnał S 1 „Stój”:

czerwone światło na semaforze



Sygnał S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem.

2) Sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”:

jedno zielone światło ciągłe na semaforze



Sygnał 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.

3) 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”:

jedno zielone światło migające na semaforze.



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

Sygnał 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 samoczynną (wieloodstępową) 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”

4) Sygnał S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”:

jedno pomarańczowe światło migające na semaforze



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

5) Sygnał S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał Stój”:

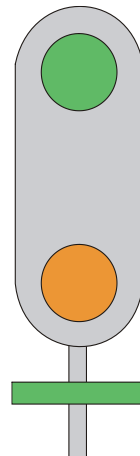
jedno światło pomarańczowe ciągle na semaforze



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

6) Sygnał S 6 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”:

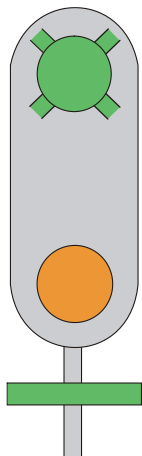
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągle, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – zielone ciągle.



Sygnał S 6 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 6 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością. Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.

7) Sygnał S 7 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze”:

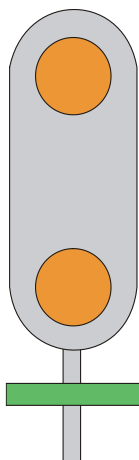
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – zielone migające.



Sygnał 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 100 km/h

9) Sygnał S 9 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”:

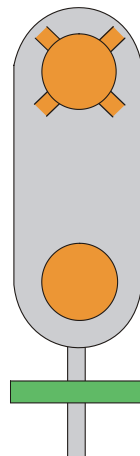
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny ciągły pas zielony poziomy, górne światło pomarańczowe ciągłe.



Sygnał S 9 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”.

8) Sygnał S 8 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”:

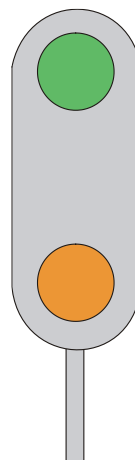
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło pomarańczowe migające.



Sygnał 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 60 km/h.

10) Sygnał S 10 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”:

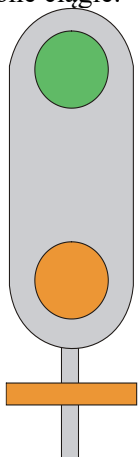
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a górne – zielone ciągłe.



Sygnał S 10 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10 jest z nim uzależniony nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością. Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.

11) Sygnał S 10a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”:

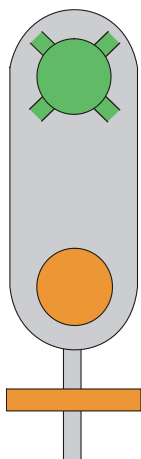
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone ciągłe.



Sygnał S10a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/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. Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.

13) Sygnał S 11a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”:

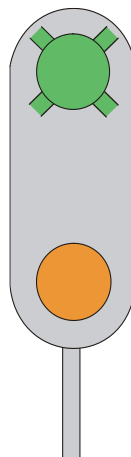
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone migające.



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

12) Sygnał S 11 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”:

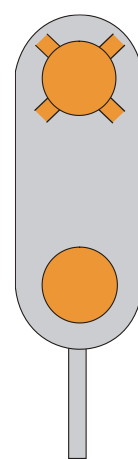
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne zielone migające.



Sygnał 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 100 km/h.

14) Sygnał S 12 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze-z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h”:

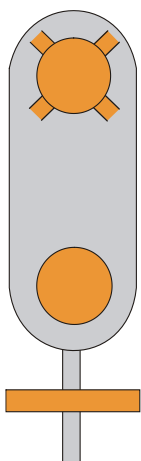
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające.



Sygnał S 12 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 40 lub 60 km/h.

15) Sygnał S 12a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”:

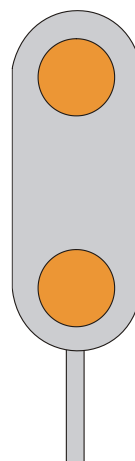
dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągle, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające.



Sygnał 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 60 km/h.

16) Sygnał S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”:

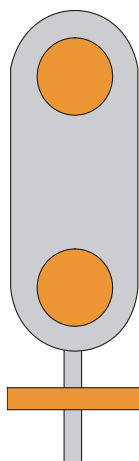
dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie.



Sygnał S 13 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”.

17) Sygnał S 13a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze -Stój”:

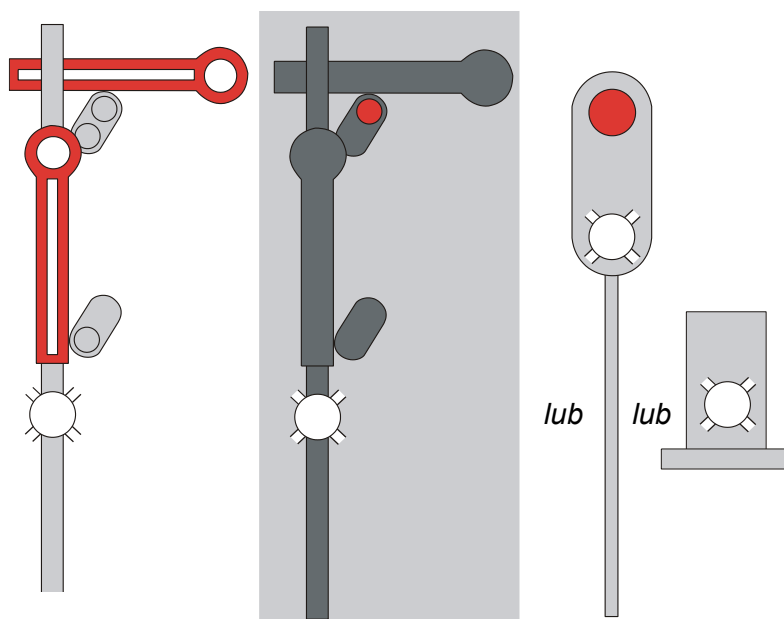
dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie, a pod nimi świetlny pas pomarańczowy poziomy.



Sygnał S 13a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”.

18) sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał Sr 1 lub S 1 Stój albo sygnał wątpliwy, bądź też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym - bez „rozkazu pisemnego”:

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



Sygnał zastępczy Sz zezwala na:

1. jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,
2. jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/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 (wieloodstępowej) jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca rozjazdów w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem.

Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną (wieloodstępową) 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 40 km/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.

ad. 18. bez wręczenia rozkazu pisemnego (przy wyjazdach pociągów na tor lewy) obowiązują oprócz tego postanowienia dotyczące wskaźnika W - 24 Instrukcji sygnalizacji i odpowiednie postanowienia Instrukcji ISr - 1.

Sygnałem zastępczym „Sz” podanym na sygnalizatorze sygnału zastępczego lub semaforze stale wskazującym sygnał S-1 „Stój”, ustawionym przed posterunkiem zapowiadawczym według zasad ustawiania semaforów wjazdowych daje się zezwolenie na wjazd na posterunek zapowiadawczy z toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego).

W takim przypadku, przed semaforem stale wskazującym sygnał S-1 „Stój” nie jest wymagana tarcza ostrzegawcza.

W uzasadnionych przypadkach np. na odcinkach linii, na których przewiduje się wykonywanie planowych robót wymagających zamknięć torowych mogą być stosowane przenośne sygnalizatory sygnału zastępczego (Sz) lub przenośne semafony stale wskazujące sygnał „Stój” S - 1. Sygnał zastępczy stosuje się także do podawania zezwolenia na wyjazd z toru stacyjnego, przy którym nie ma semafora wjazdowego lub drogowskazowego a zastosowany jest semafor grupowy wjazdowy lub drogowskazowy wspólny dla grupy torów.

W takim przypadku sygnał zastępczy podawany jest na semaforze stale wskazującym sygnał S-1 „Stój” lub na sygnalizatorze sygnału zastępczego mającego wyłącznie lampę ze światłem białym umieszczonym przy torze, z którego następuje wyjazd.

§5

Znaczenie sygnału Sr 1 lub S 1 „Stój” dla pociągów i manewrów oraz sygnałów zezwalających na jazdę na semaforze dla manewrów

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, gdy na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej bądź 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 40 km/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 oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
5. Manewrujący tabor 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 oraz sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

ROZDZIAŁ 3

SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE

§6

Sygnalizatory powtarzające

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 (wieloodstępową).
3. W razie konieczności można stosowanie więcej niż jednego, ale nie więcej niż trzech sygnalizatorów powtarzających.
4. Sygnalizatory powtarzające powinny być zaopatrzone w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.
5. Sygnały powtarzające służą do informowania, jaki sygnał nadawany przez semafor znajdujący się za sygnalizatorem powtarzającym patrząc w kierunku jazdy i odnoszą się zarówno do semaforów kształtowych, jak i świetlnych.
6. Sygnalizatory powtarzające ustawia się pomiędzy semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą lub między dwoma semaforami w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów.
7. Stwierdzenie wskazania sygnału powtarzającego nie zwalnia maszynisty od obowiązku obserwowania sygnału na semaforze.

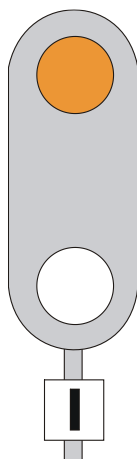
§7

Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

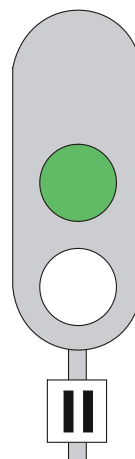
1) sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój”:

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



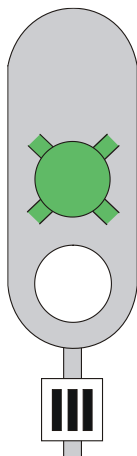
2) sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną jazdę z największą dozwoloną prędkością”:

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



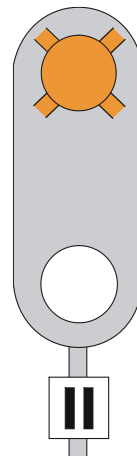
3) sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”:

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



4) sygnał Sp 4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”:

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



ROZDZIAŁ 4

TARCZE OSTRZEGAWCZE SEMAFOROWE

§8

Rodzaje tarcz ostrzegawczych semaforowych kształtowych

1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa kształtowa (zwana tarczą ostrzegawczą) może być dwustawna lub trójstawna, w zależności od tego, czy można nastawić na niej dwa, czy trzy sygnały. Można stosować również tarczę ostrzegawczą kształtową nieruchomą.
2. Tarcza ostrzegawcza dwustawna nadaje sygnały za pomocą okrągłej tarczy (dysku) koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającej się o kąt około 90° względem poziomej osi oraz latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem.
3. Tarcza ostrzegawcza trójstawna nadaje sygnały za pomocą okrągłej tarczy (dysku) koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającej się o kąt około 90° względem poziomej osi, latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem oraz białej strzały z czerwoną obwódką, umieszczonej na maszcie pod tarczą.
4. Sygnał tarczy ostrzegawczej nieruchomej stanowi okrągła tarcza (dysk) koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnią z pomarańczowym szkłem na tarczy.
5. Tarcze ostrzegawcze kształtowe stosuje się przed semaforami kształtowymi.
6. Na liniach kolejowych, torach dojazdowych do bocznicy, na których dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 40 km/h, w wyjątkowych przypadkach, przed semaforami świetlnymi można stosować tarcze ostrzegawcze nieruchome.

§9

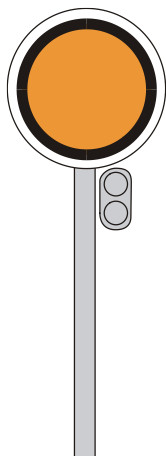
Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej kształtowej dwustawnej

Tarcza ostrzegawcza kształtowa dwustawna nadaje następujące sygnały:

1) sygnał Od 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój”:

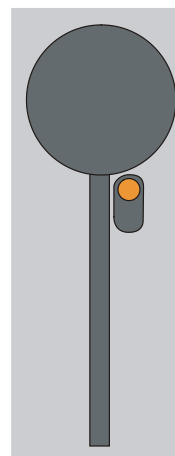
Dzienny

Tarcza (dysk) pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką ustawiona pionowo



Nocny

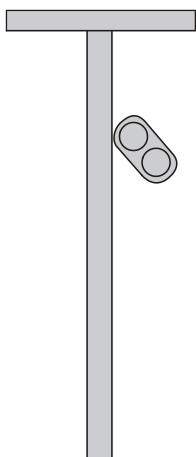
Pomarańczowe światło poniżej tarczy (dysku)



2) sygnał Od 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę”:

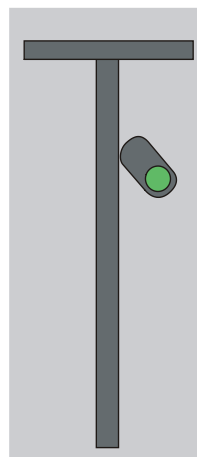
Dzienny

Tarcza (dysk) w położeniu poziomym.



Nocny

Zielone światło poniżej tarczy (dysku).



§10

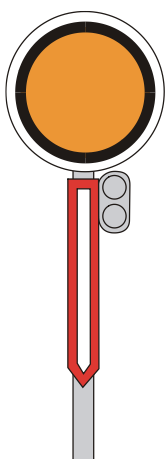
Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej kształtowej trójkątnej

Tarcza ostrzegawcza kształtowa trójkątna nadaje następujące sygnały:

1) sygnał Ot 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój”:

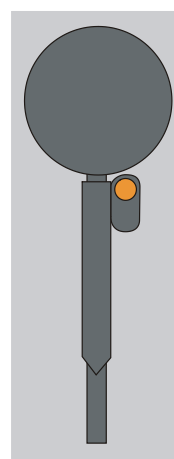
Dzienny

Okrągła tarcza (dysk) pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką skierowana ostrzem w dół.



Nocny

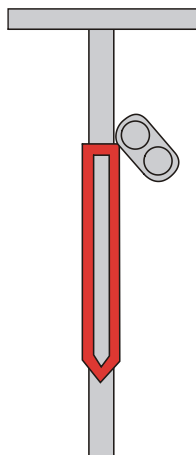
Pomarańczowe światło poniżej tarczy (dysku).



2) sygnał Ot 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga”:

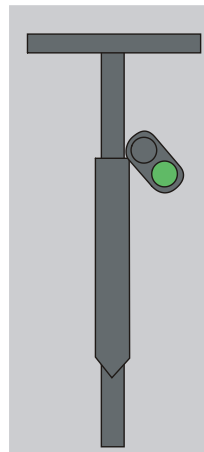
Dzienny

Tarcza (dysk) w położeniu poziomym, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ostrzem w dół.



Nocny

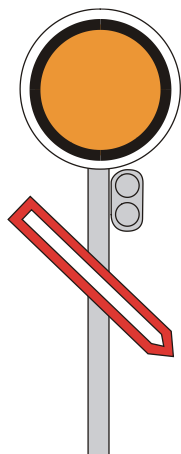
Zielone światło poniżej tarczy (dysku).



3) sygnał Ot 3 „Semafor wskazuje sygnał Sr 3 Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”

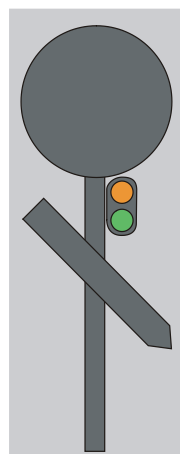
Dzienny

Okrągła tarcza(dysk) pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ostrzem ukośnie pod kątem 45° w dół na prawo od masztu tarczy.



Nocny

Dwa światła w jednym pionie poniżej dysku: dolne światło zielone, a górne – pomarańczowe.



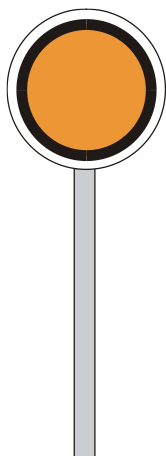
§11

Sygnał na tarczy ostrzegawczej nieruchomej

Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nadaje tylko jeden sygnał: sygnał On „W odległości drogi hamowania znajduje się semafor”:

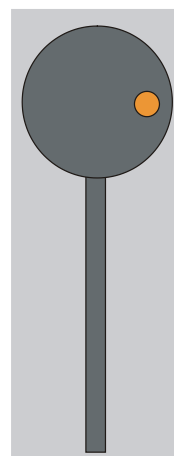
Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza (dysk) pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką



Nocny

Jedno pomarańczowe światło na tarczy (dysku)



1. Na określonych przez Zarządcę infrastruktury liniach kolejowych, torach dojazdowych do bocznic, na których nie wykonuje się publicznego przewozu osób, możliwe jest niestosowanie sygnału nocnego, o którym mowa w ust. 1, pod warunkiem wykonania tarczy z materiałów odbłaskowych.
2. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nakazuje zmniejszenie prędkości tak, aby można było zatrzymać pociąg przed semaforem, gdy semafor wskazuje sygnał „Stój”.

§12

Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne

1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna (zwana dalej tarczą ostrzegawczą świetlną) nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszanej obok toru.
2. Tarcze ostrzegawcze świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.
3. Do dawania sygnałów na tarczach ostrzegawczych świetlnych używa się światel w dzień jak i w nocy.
4. Tarcze ostrzegawcze świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi. Tarcze takie mogą być ustawiane również przed semaforami kształtowymi.

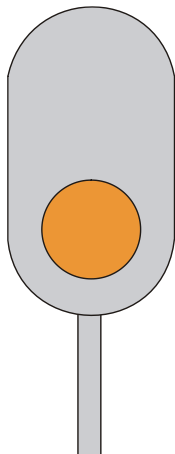
§13

Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej świetlnej

Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje następujące sygnały:

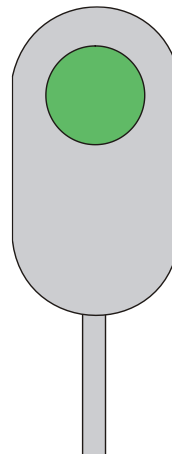
1) sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”:

jedno światło pomarańczowe ciągle na tarczy



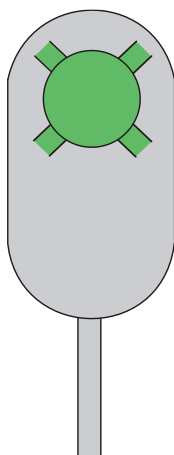
2) sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”:

jedno światło zielone ciągle na tarczy



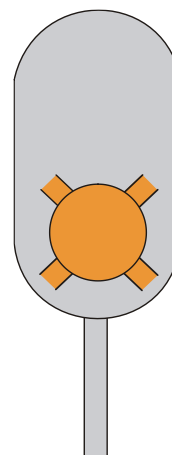
3) sygnał Os 3 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”:

jedno światło zielone migające na tarczy



4) sygnał Os 4 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”:

jedno światło pomarańczowe migające na tarczy



ROZDZIAŁ 5

TARCZE OSTRZEGAWCZE PRZEJAZDOWE

§14

Tarcze ostrzegawcze przejazdowe

1. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał dwoma światłami w latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszonej obok toru. Sygnał nadawany przez tarczę ostrzegawczą przejazdową dotyczy toru, przy którym ta tarcza jest ustawiona.
2. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa jest oznaczona tabliczką z liczbą odpowiadającą kilometrowi i hektometrowi przejazdu, do którego ta tarcza się odnosi.
3. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe stosowane są przed przejazdami wyposażonymi w urządzenia ostrzegające użytkowników drogi o zbliżaniu się pociągu, w celu przekazania maszyniście pojazdu trakcyjnego informacji, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu.
4. Maszt tarczy ostrzegawczej przejazdowej powinien być malowany w poziome pasy białe-czarne albo jest wyposażony w listwę z białymi – czarnymi pasami wykonaną z materiałów odblaskowych, przy czym pierwszy pas od dołu masztu jest czarny.
5. W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu, do którego tarcza odnosi się, nie zbliża się pociąg, tarcza nie wskazuje żadnego sygnału. Po włączeniu urządzeń ostrzegających na przejeździe, na tarczy ostrzegawczej przejazdowej jest podawany sygnał informujący, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu.
6. W przypadku, gdy tarcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, nakazujący jazdę przez przejazd z prędkością do 20 km/h, lub pozostaje ciemna do czasu minięcia tarczy przez czoło pociągu, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.
7. Do dawania sygnałów na tarczach ostrzegawczych przejazdowych używa się światła w dzień jak i w nocy.
8. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów.

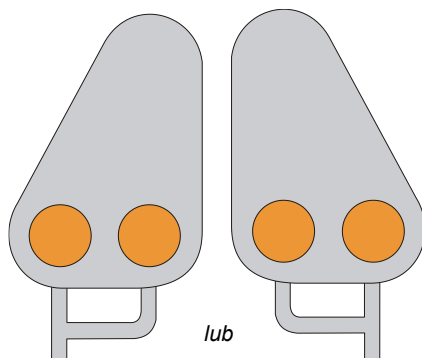
§15

Sygnały nadawane na tarczy ostrzegawczej przejazdowej

Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje następujące sygnały:

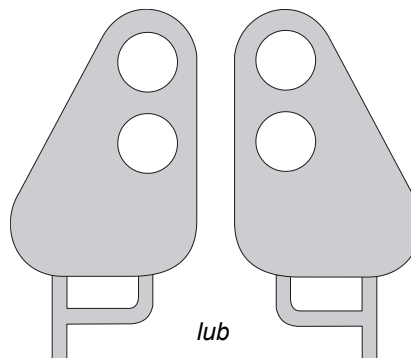
1) sygnał Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością 20 km/h:

dwa światła pomarańczowe ciągle w linii poziomej



2) sygnał Osp 2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością”:

dwa światła białe ciągle w linii pionowej



ROZDZIAŁ 6

TARCZE MANEWROWE I ROZRZĄDOWE

§16

Tarcze manewrowe i rozrządowe

1. Tarcze manewrowe mogą być kształtowe i świetlne.
2. Sygnały dzienne na tarczach manewrowych kształtowych nadawane są za pomocą kwadratowej tarczy niebieskiej z białą obwódką, obracającej się wzdłuż przekątnej o kąt 90° wokół poziomej osi, natomiast sygnały nocne nadawane są za pomocą latarni z niebieskim i białym szkłem, umieszczonej pod tarczą.
- 2a. Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest wykonana z materiałów odblaskowych.
3. Sygnały na tarczach manewrowych świetlnych nadawane są za pomocą świateł umieszczonych w głowicy sygnałowej, umocowanej na maszcie lub na podstawie (tarcza karzełkowa) albo zawieszanej obok toru.
4. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.
5. Do kontrolowania, czy latarnie na tarczy manewrowej kształtowej ruchomej świecą się, pokazują one wstecz przy nastawianiu sygnału M 1 - małe światło matowobiałe, a przy nastawianiu sygnału M 2 - duże światło białe.
6. Tarcza manewrowa wskazuje, czy jazda manewrowa taboru jest dozwolona, czy też zabroniona.
7. Tarcze manewrowe ustawia się z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy.
8. Sygnał M-1 lub Ms-1 „Jazda manewrowa zabroniona” na tarczy manewrowej oznacza, że nie wolno przejechać manewrującym taboru kolejowym obok tarczy wskazującej ten sygnał.

§17

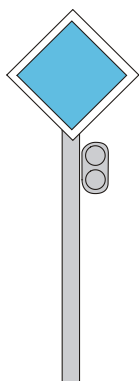
Sygnały nadawane na tarczach manewrowych kształtowych

1. Tarcze manewrowe kształtowe nadają następujące sygnały:

1) sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”:

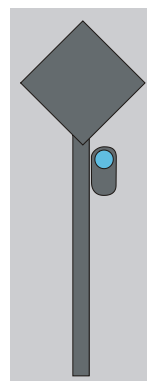
Dzienny

kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo.



Nocny

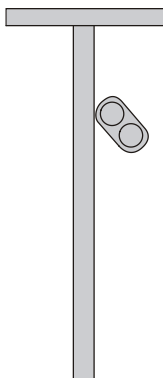
niebieskie światło na maszcie pod tarczą.



2) sygnał M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”:

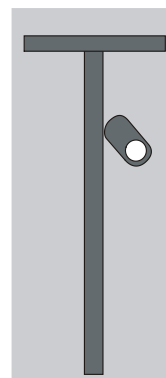
Dzienny

tarcza w położeniu poziomym



Nocny

matowobiałe światło na maszcie pod tarczą



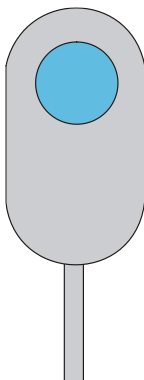
§18

Sygnaly nadawane na tarczach manewrowych świetlnych

1. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:

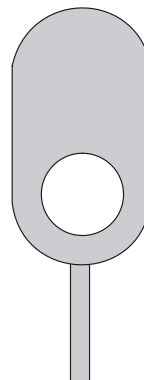
1) sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”:

jedno niebieskie światło na tarczy



2) sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”:

jedno matowobiałe światło na tarczy



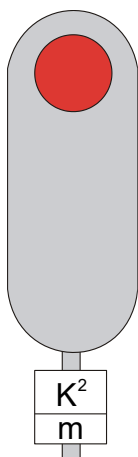
2. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej sygnału Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę przekazane za pomocą urządzeń łączności albo odpowiednio za pomocą sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

§19

Sygnały manewrowe na semaforze świetlnym

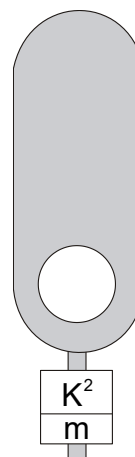
1. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafony świetlne, oznaczone literą „m” na tabliczce opisowej.

1) Sygnał S 1 Czerwone światło na semaforze świetlnym



„Stój” na semaforze odnosi się również do manewrów

2) Sygnał Ms 2 Jedno matowobiałe światło na semaforze świetlnym



„Jazda manewrowa dozwolona”

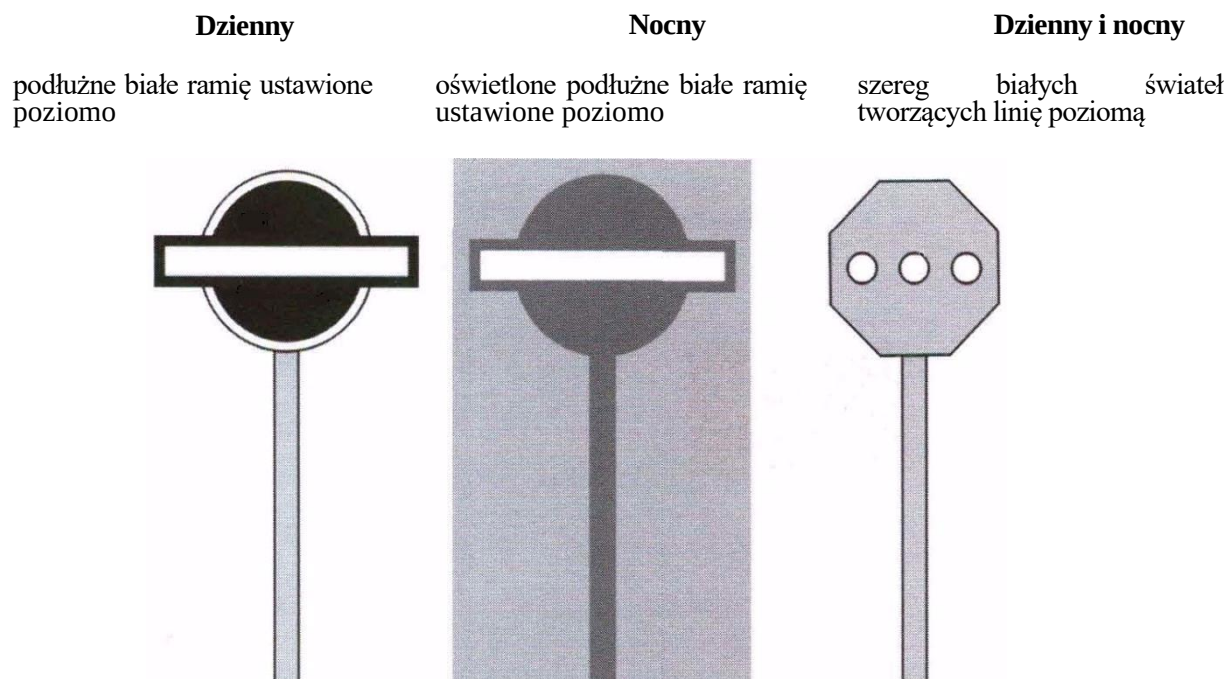
2. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 1 lub na semaforze nieprzystosowanym do podawania sygnału Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój”, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę przekazane za pomocą urządzeń łączności albo odpowiednio za pomocą sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

§20

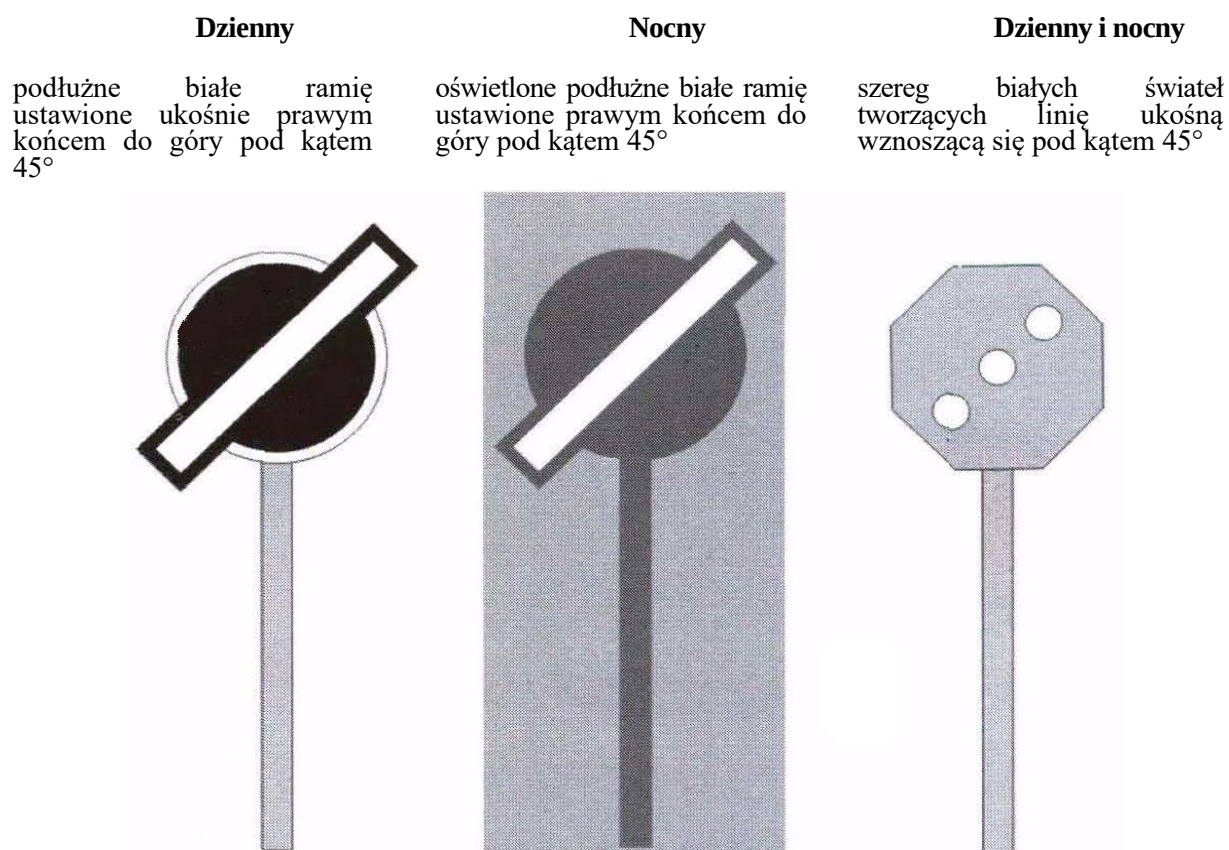
Sygnały na tarczach rozrządowych

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.
4. Tarcze rozrządowe nadają następujące sygnały:

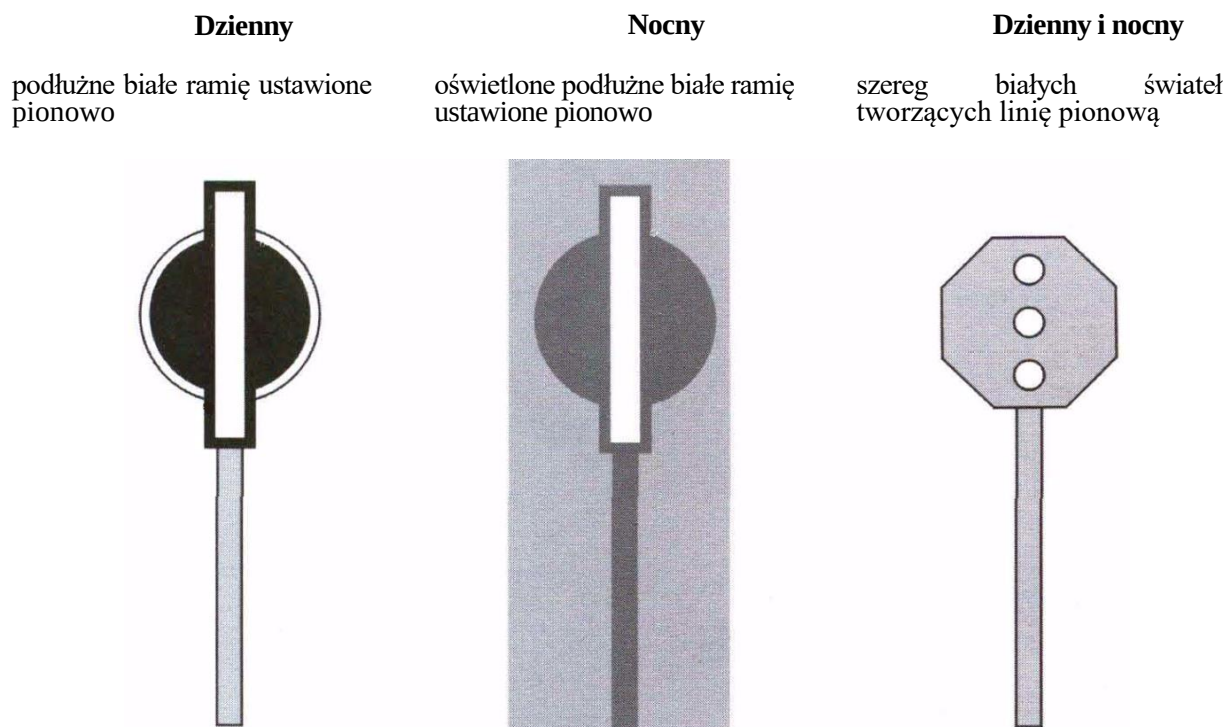
1) Sygnał Rt 1 „Pchanie zabronione”:



2) Sygnał Rt 2 „Pchać powoli”:



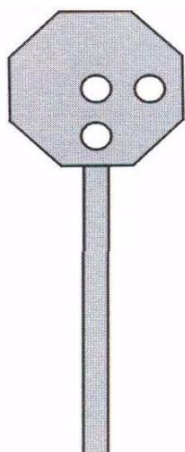
3) Sygnał Rt 3 „Pchać z umiarkowaną prędkością”:



4) Rt 4 „Cofnąć”:

Dzienny i nocny

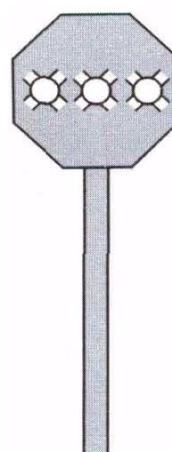
szereg białych świateł tworzących kąt prosty, zwrócony ramionami w prawo i w dół



5) Sygnał Rt 5 „Podepchnąć skład do górki”:

Dzienny i nocny

szereg białych migających jednocześnie świateł tworzących linię poziomą



1. Sygnał Rt 4 oznacza, że należy cofnąć skład manewrowy z górki; sygnał ten stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.
2. Sygnał Rt 5 oznacza, że można podepchnąć skład do górki w czasie, gdy z sąsiedniego toru są spychane wagony przez górkę; w razie potrzeby rozróżnienia, z którego spośród kilku torów ma nastąpić podpychanie, sygnał Rt 5 powinien być podawany jednocześnie z sygnałem Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanym na semaforze lub tarczy manewrowej ustawionej przy właściwym torze; podpychanie powinno odbywać się z prędkością nieprzekraczającą 15 km/h; sygnał Rt 5 stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.
3. 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.
4. 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.

ROZDZIAŁ 7

UMIESZCZANIE SYGNALIZATORÓW

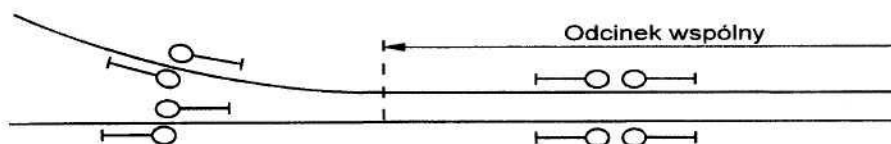
§21

Zasady umieszczania sygnalizatorów

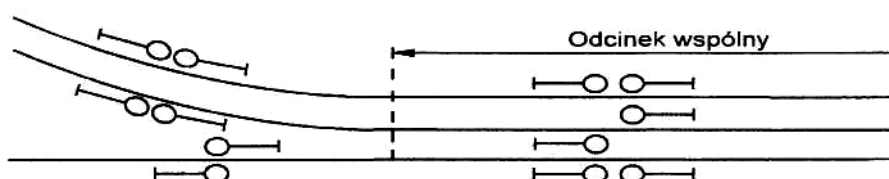
1. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory powinny być umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Na stacjach przy torze głównym dodatkowym, w uzasadnionych przypadkach, semafor może być zawieszony nad torem, do którego się odnosi. Tarcze rozrządowe ustawia się według zasad określonych w § 17 ust. 2 i 3.
3. Na szlaku dwutorowym sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów.
4. Na szlaku o większej liczbie torów niż dwa, przy torach skrajnych sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, tzn. tak, jak na szlaku dwutorowym, 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. Określone w ust. 3, 4 i 5 zasady dotyczą zarówno sytuowania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów (sygnalizatorów) wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.
7. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na usytuowanie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-5, dopuszcza się, umieszczenie sygnalizatora w innym miejscu niż jest to wymagane niniejszymi przepisami. Należy wówczas zastosować wskaźnik W 15 w tym miejscu, gdzie normalnie powinien znajdować się sygnalizator. Sygnalizatory powtarzające należy umieszczać, w miarę możliwości, po tej samej stronie toru co semafor, do którego się odnoszą.

Graficzny przykład sytuowania semaforów na szlaku, jak i osygnalizowania wjazdów pociągów ze szlaku na posterunek zapowiadawczy.

ad. 5. na szlaku wspólnym, o liczbie 2 torów na którym tory oddalają się.



ad. 6. na szlaku wspólnym o liczbie torów większej od 2.



ROZDZIAŁ 8

SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU

§22

Urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru

1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się zasadniczo na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, wykolejnicach, obrotnicach i wagach pomostowych.
2. Zarządca infrastruktury może wyznaczyć inne urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru.
3. Latarnie tarcz zaporowych kształtowych mają z tyłu, gdy sygnalizują „Stój”, dwa matowobiałe światła w linii poziomej, gdy zaś sygnalizują „Jazda dozwolona”, - dwa matowobiałe światła w linii ukośnej wznoszącej się pod kątem 45° ku stronie prawej.
4. Latarnie tarcz zaporowych, które służą wyłącznie do dawania sygnału Z-1 „Stój”, mają w tylnej ścianie mały okrągły otwór przepuszczający matowobiałe światło, gdy latarnia się świeci.
5. Sygnał Z-1 „Stój” na tarczy zaporowej kształtowej oznacza, że nie wolno przejechać obok tarczy wskazującej taki sygnał.
6. Tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru, do którego ona się odnosi.

§23

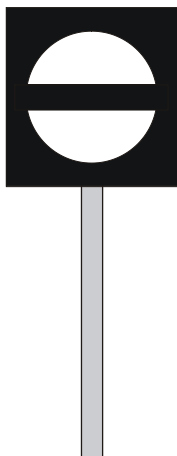
Sygnały na tarczach zaporowych kształtowych

Na tarczach zaporowych kształtowych podaje się następujące sygnały:

1) sygnał Z 1 „Stój”:

Dzienny i nocny

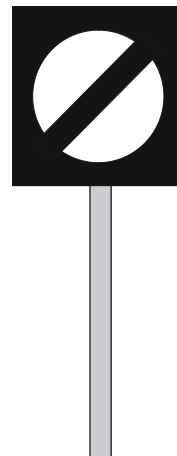
kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy



2) 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 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą; Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.

1. Tarcze zaporowe służą do podawania sygnałów zabraniających lub zezwalających na jazdę po torach stacyjnych. Sygnały „Stój” na tarczach zaporowych kształtowych są ważne zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów.

2. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową wskazującą sygnał Z 1 „Stój” może jechać dalej, na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
3. Manewrujący tabor może przejechać poza tarczą zaporową kształtową na sygnał Z 2 „Jazda dozwolona”, a w razie niemożności podania na tarczy tego sygnału, gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału „Stój” (Z 1) na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).
4. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał „Stój” (Z 1) lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał „Stój” (S 1) ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany piaskiem, a przy rampach - z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
5. W przypadkach określonych przez Zarządcę infrastruktury, na tarczach zaporowych wskazujących stale sygnał „Stój” można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie samo wskazanie, jakie daje latarnia sygnału „Stój”. Zaleca się, żeby tarcze takie były wykonane z materiałów odbłaskowych.

§24

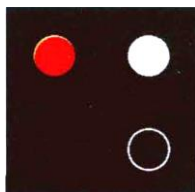
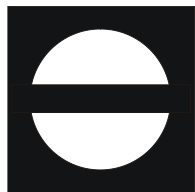
Sygnały na wykolejnicach

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 1 wk „Stój, wykolejnica na torze”:

Dzienny i nocny

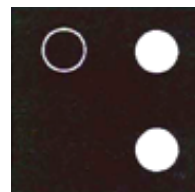
kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy, a na latarni elektrycznej punkty świetlne czerwony i biały w poziomie



2) sygnał Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”

Dzienny i nocny

kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w pionie



4. Latarnie mechaniczne sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa mleczne białe światelka które w linii pionowej oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru” oraz jedno czerwone światełko, które ułożeniu w linii poziomej ze światełkiem białym oznacza - „Stój, wykolejnica na torze”.
5. Latarnie elektryczne nadają jednakowe sygnały do przodu i do tyłu.
6. Na wykolejnicach w torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można, na zasadach określonych przez Zarządcę infrastruktury, zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazania. Zaleca się, żeby tarcze takie były wykonane z materiałów odbłaskowych.
7. Sygnał Z-1wk-1 „Stój” wykolejnica na torze wskazuje, że jazda i manewry po torze, w którym znajduje się wykolejnica są dozwolone do wykolejnicy.

§25

Sygnały na innych urządzeniach.

1. Sygnały Z 1o i Z 2o na obrotnicach oraz Z 1wg, Z 2wg na wagach pomostowych i innych urządzeniach nadaje się za pomocą latarni ze szkłem koloru mlecznego, która tworzy obraz

sygnałowy o kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

1a. Sygnał Z1p przed torem dojazdowym do stanowiska przestawczego zestawów kołowych - 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 poziomą czarną kresą, w dolnej części mleczno-biała litera „N”;

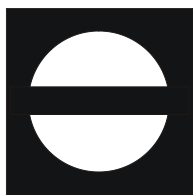
- może być wykonany jako świetlny (wyświetlany w porze nocnej) lub w postaci tablicy stale wskazującej obraz tego wskaźnika, w tym przypadku elementy o barwie białej obrazu wskaźnika powinny być wykonane z materiałów odbłaskowych;
- ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego.

2. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 1, podaje się następujące sygnały:

1) sygnał „Stój, wjazd zabroniony”
(Z 1o, Z 1wg):

Dzienny i nocny

kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy



2) sygnał „Wjazd dozwolony”
(Z 2o, Z 2wg):

Dzienny i nocny

kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy



3) Sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony”

Dzienny i nocny

prostokątna czarna tarcza w górnej części tarczy usytuowany jest mlecznobiały okrąg z poziomą czarną kresą, w dolnej części mlecznobiała litera „N”



3. Sygnał „Stój, wjazd zabroniony” na obrotnicy (Z 1o) i wadze pomostowej (Z 1wg) 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 zatrzymać przed obrotnicą lub wagą.
4. 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 odbłaskowych.
5. 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.

6. Jeżeli pojazdy kolejowe nie posiadają zestawów kołowych specjalnej konstrukcji, to czoło pchanego składu należy zatrzymać przed wskaźnikiem Z 1p.
7. Przejazd pojazdów kolejowych z przesuwными kołami w rejonie stanowiska przestawczego i przez to stanowisko odbywa się zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

ROZDZIAŁ 9

SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI

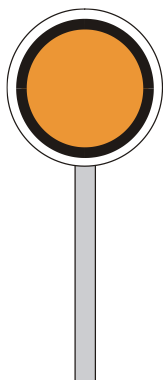
§26 Sygnały zatrzymania

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

1) sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”:

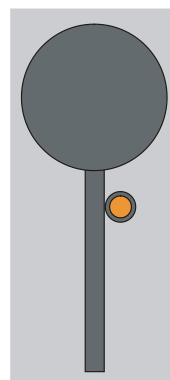
Dzienny

nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką.



Nocny

pomarańczowe światło na maszcie tarczy.

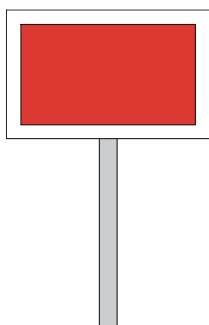


nieruchoma przeniósna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania (sygnał D 1); przed przeniósna tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

2. sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania:

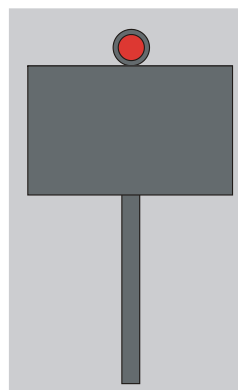
Dzienny

prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką.



Nocny

czerwone światło na tarczy.



2. Jeżeli powierzchnia przeniósnej tarczy ostrzegawczej i przeniósnej tarczy zatrzymania jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to można nie stosować na nich sygnału nocnego.
3. Przeniósna tarczę ostrzegawczą (sygnał DO) i przeniósna tarczę zatrzymania (sygnał 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 przeniósna 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) (uchylony)
 - 3) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „Stój”,
 - 4) jeżeli czasowo brak semafora,
 - 5) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części.
 Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.
5. 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.
6. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo 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.
7. Jeżeli tor między dwiema stacjami 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 kierującym na tor szlakowy zamknięty.

§27 Sygnał zmniejszenia prędkości

1. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

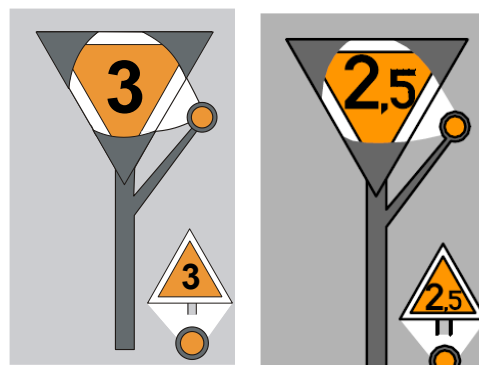
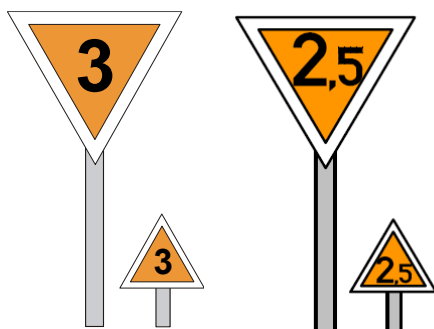
sygnał D 6 „Zwolnić bieg”:

Dzienny

trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy, przy czym wartość podana na sygnale odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h; jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko

Nocny

pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy, przy czym wartość podana na sygnale odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h;



2. Sygnał D 6 „Zwolnić bieg” oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy.
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 (sygnał D 1 „Stój”) i tarczami ostrzegawczymi (sygnał DO) w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale

- zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.
5. Tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.
 6. Tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się według tych samych zasad, co semafor.
 7. Jeżeli na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż dwa), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na umieszczenie normalnie typowej tarczy z sygnałem „Zwolnić bieg”, umieszcza się ją nisko na wysokości głowki 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 „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 ten sam sposób, jak na szlaku.
 9. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nie leżących w torach głównych zasadniczych:
 - 1) nie wymaga się ustawienia tarcz „Zwolnić bieg”,
 - 2) na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14,
 - 3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej obrazem sygnału na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nie leżące 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 nie leżących 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 „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 takie, jakie określono odpowiednio w ust. 8, 9 i 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 „Zwolnić bieg” przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 9.
 12. Tarcza „Zwolnić bieg” w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki, ustawione na początku i końcu odcinka przejeżdżanego ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy „Zwolnić bieg” jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to można na niej, nie stosować na niej ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

ROZDZIAŁ 10

SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY.

§28

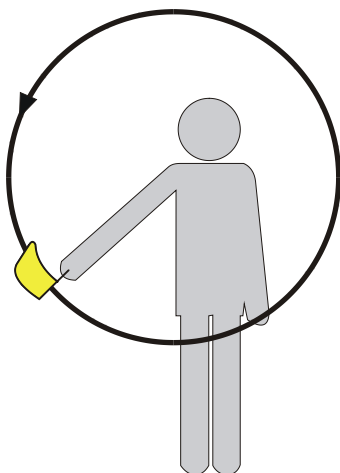
Sygnal zatrzymania

Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

1) sygnał D 2 „Stój” - ręczny:

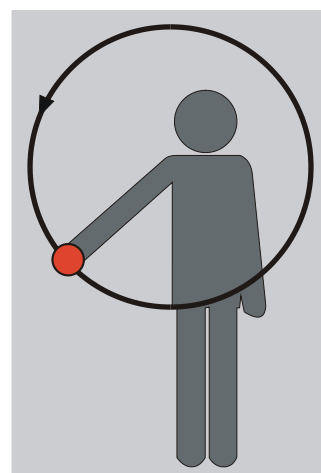
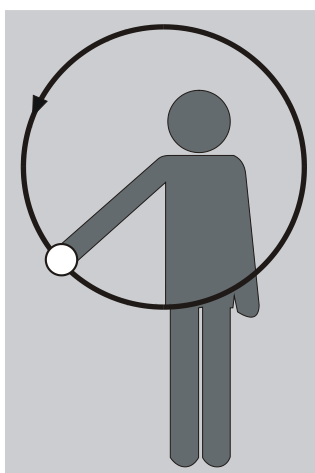
Dzienny

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.



ręczny sygnał „Stój” należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty,

2) sygnał D 3 „Stój” – dźwiękowy:

trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone



1. Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D 1 „Stój” lub sygnału D 2 „Stój” danego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D 3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.
2. Przy manewrach sygnał „Stój” powinien być podawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, i akustycznie (sygnał Rm 4).
3. Sygnał „Stój” ręczny (D 2) i w razie potrzeby także akustyczny (D 3) stosuje się, 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, manewrującym taborze itp.) zauważy się niewłaściwość, 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 za pomocą hamulca bezpieczeństwa.
 6. Sygnały dawane ręcznie, gwizdkiem lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.

§29

Inne sygnały sposobu jazdy

Oprócz sygnałów, o których mowa w §25, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy dawane przez uprawnione osoby:

1) sygnał Rm 1 „Do mnie”:

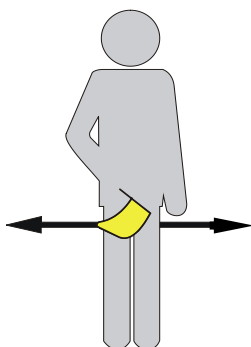
dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką.



i jednocześnie

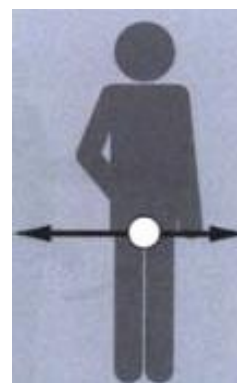
Dzienny

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.

2) sygnał Rm 2 „Ode mnie”:

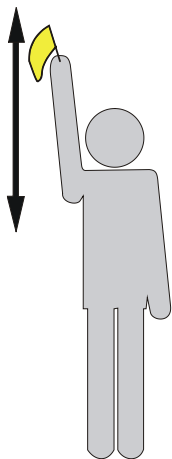
jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

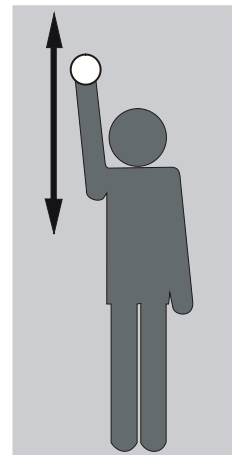
Dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo.



Nocny

ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo



sygnał „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 w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie”, sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności,

3) sygnał Rm 3 „Zwolnić”:

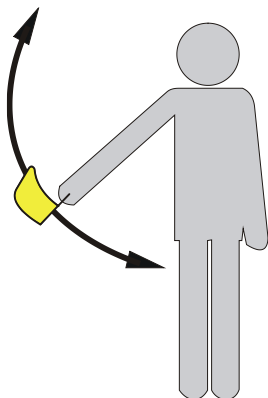
kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

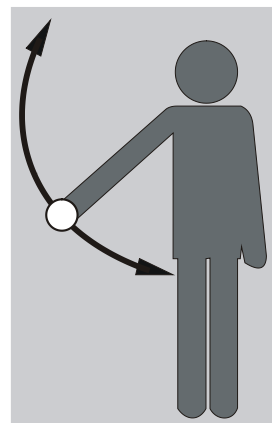
Dzienny

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



Nocny

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



4) sygnał Rm 4 „Stój”:

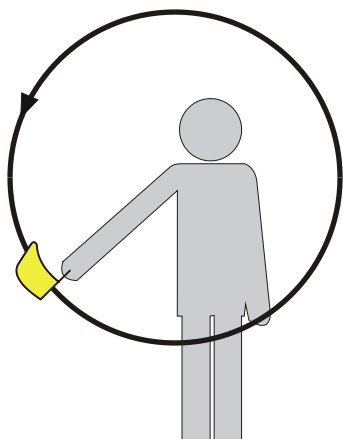
trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone



i jednocześnie

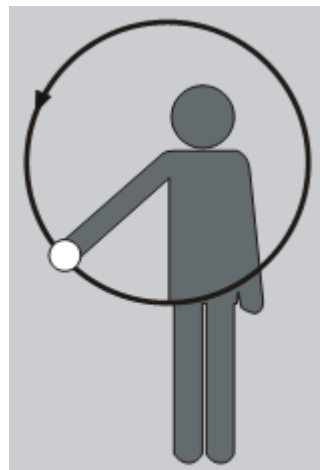
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym



5) sygnał Rm 5 „Odrzucić”:

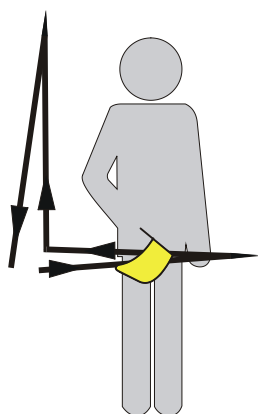
dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

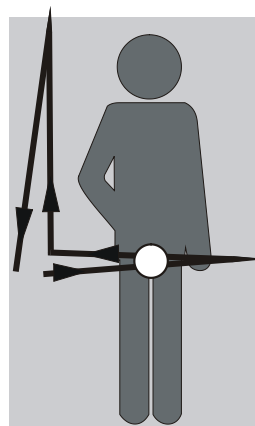
Dzienny

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



Nocny

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



6) sygnał Rm 6 „Docisnąć”:

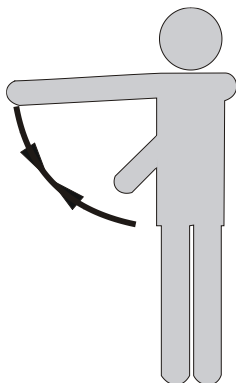
dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

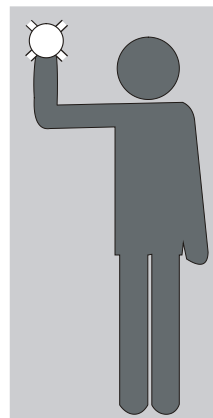
Dzienny

kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk.



Nocny

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



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

ROZDZIAŁ 11

SYGNAŁY DAWANE DŹWIĘKOWYM URZĄDZENIEM OSTRZEGAJĄCYM POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAPĘDEM

§30

Przepisy ogólne

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, sygnały dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W razie gdyby przestała działać gwizdawką lub syrena lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. W razie uszkodzenia gwizdawki lub syreny lokomotywy należy używać do dawania sygnału „Baczność” trąbki sygnałowej, w którą powinien być wyposażony pojazd trakcyjny.
5. Podczas mgły lub zamieci, utrudniających widoczność, należy w razie zepsucia się gwizdawki lub syreny lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

§31

Sygnał ostrzeżenia

1. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

sygnał Rp 1 „Baczność”:

jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazd kolejowego.



2. Sygnał Rp 1 „Baczność” maszynista daje:
 - 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
 - 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej), 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) po minięciu wskaźnika W 6, W 6b lub W 7;
 - 5a) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
 - 5b) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście lub kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 5c) przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem w przypadku nadawania sygnału Osp1 przez tarczę ostrzegawczą przejazdową odnoszącą się do tego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia lub gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna;
 - 5d) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - 5e) przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności;
 - 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, zwrotniczego).
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt. 5b i 5c, sygnał Rp 1 „Baczność” podaje się wielokrotnie.

§32 (uchylony)

§33

Sygnały dawane drużynie konduktorskiej przy hamowaniu pociągu

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

1) sygnał Rp 4 „Hamować średnio”

jeden krótki ton urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



2) sygnał Rp 5 „Hamować”:

trzy długie szybko po sobie następujące tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy..



3) sygnał Rp 6 „Odhamować średnio”:

jeden długi i jeden krótki ton urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



4) sygnał Rp 7 „Odhamować”:

dwa długie tony urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.



§34

Sygnały dawane przy stosowaniu lokomotywy popychającej

3) Przy stosowaniu lokomotywy popychającej stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rp 8 „Rozpocząć popychanie”:

dwa krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej.



2) sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”:

jeden krótki i jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej.



3) sygnał Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”:

cztery krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej.



- 1) 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 dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

ROZDZIAŁ 12

SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW

§35

Sygnały dawane przy odjeździe pociągów osobowych

1. Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Rp 11 „Wsiadać”:

Jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

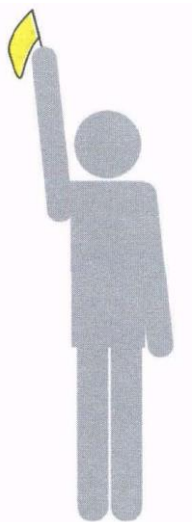


Sygnał Rp 11 „Wsiadać” podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych.

2) Sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”:

Dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego podniesiona do góry



Nocny

latarka sygnałowa z białym światłem podniesiona do góry



3) Sygnał Rp 13 „Pociąg nr... gotów do odjazdu”.

Sygnał ten kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty; stosuje się go przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.

4) Sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”:

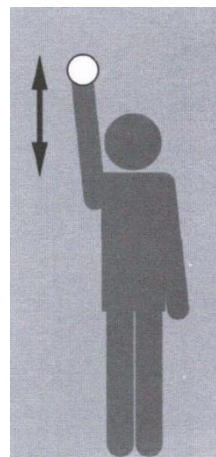
Dzienny

ręka podniesiona do góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty, oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”



Nocny

podniesienie do góry i poruszanie pionowo latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”



Sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” można również podawać za pomocą urządzeń łączności, w pociągach wyposażonych w urządzenia sygnałowe do dawania sygnału Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich.”

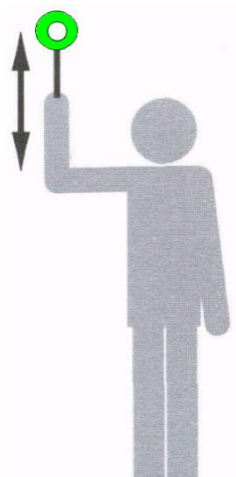
W przypadku jazdy pociągu pasażerskiego bez kierownika pociągu nie podaje się sygnałów określonych w ust. 1 z tym, że jeżeli w drużynie konduktorskiej nie ma kierownika pociągu, a jest konduktor, podaje on sygnały określone w ust. 1.

2. Stosuje się następujący sygnał podawany przez dyżurnego ruchu:

1) Sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy”:

Dzienny

okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo



Nocny

latarka z zielonym światłem poruszana pionowo



Sygnal Rd 1 „Nakaz jazdy” przy wyprawianiu pociągów podaje dyżurny ruchu, a przy przepuszczaniu pociągów - dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu, wtedy gdy jest to wymagane Regulaminem technicznym lub Instrukcją ISr - 1.

§36

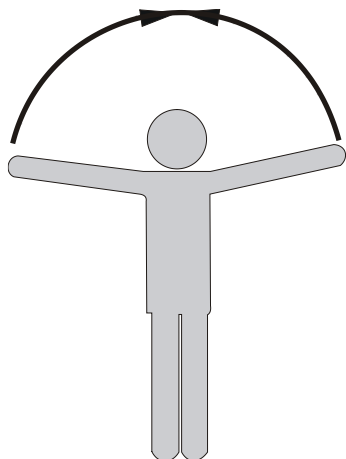
Sygnaly dawane przy próbie hamulców zespolonych

1. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne, dawane za pomocą umieszczonego obok torów lub zawieszonego nad torami urządzenia z trzema latarniami w jednym pionie. Sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenia stałe.
2. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rh 1, Rhs 1 „Zahamować”:

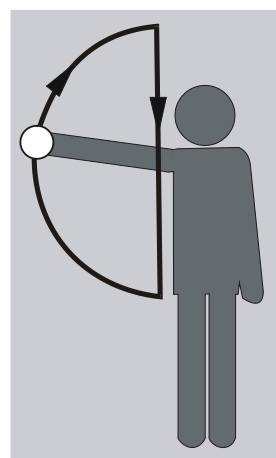
Dzienny (Rh 1)

wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola.



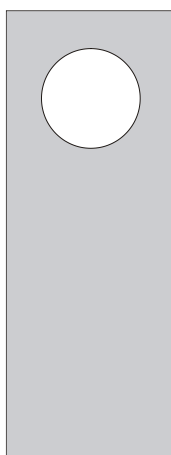
Nocny (Rh 1)

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



Dzienny i nocny (Rhs 1)

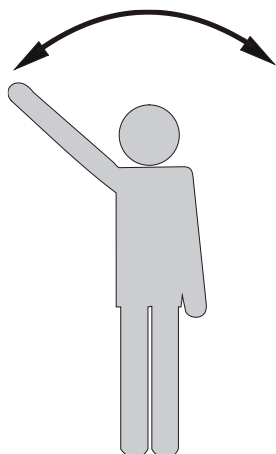
jedno światło matowobiałe.



2) sygnał Rh 2, Rhs 2 „Odhamować”:

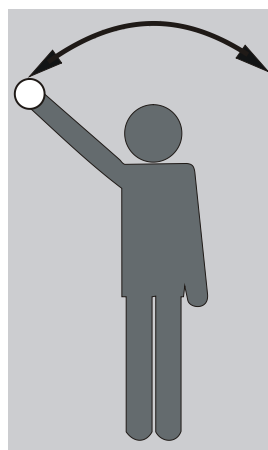
Dzienny (Rh 2)

wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową.



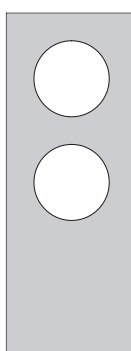
Nocny (Rh 2)

latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową.



Dzienny i nocny (Rhs 2)

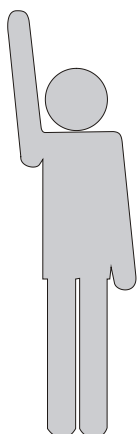
dwa światła matowobiałe.



3) sygnał Rh 3, Rhs 3 „Hamulce w porządku”:

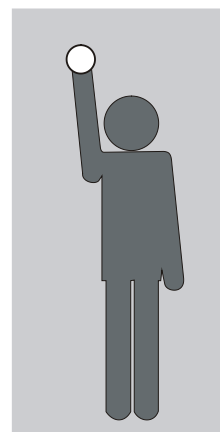
Dzienny (Rh 3)

ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo.



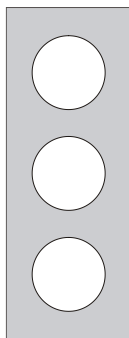
Nocny (Rh 3)

latarka ręczna z białym światłem trzymana nad głową



Dzienny i nocny (Rhs 3)

trzy światła matowobiałe



§37 (uchylony)

§38 Sygnały dawane przez dróżnika przejazdowego

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:**

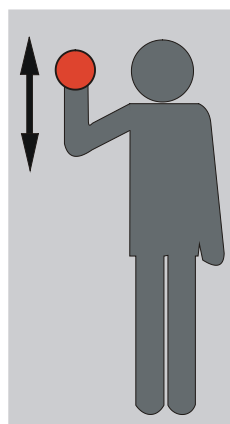
Dzienny

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



Nocny

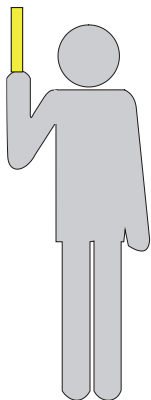
podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu



2) sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”:

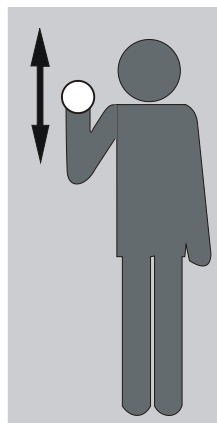
Dzienny

dróżnik przejazdowy stoi na przejeździe kolejowo-drogowym 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.



Nocny

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 13

SYGNAŁY NA POJAZDACH KOLEJOWYCH

§39

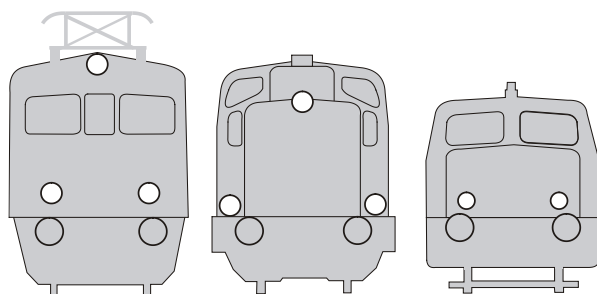
Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

1. Na pociągach i innych pojazdach kolejowych stosuje się następujące sygnały:

- | | |
|--|--|
| 1) sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego znajdującego się na posterunku nastawczym albo wyprawionego na szlak jednotorowej linii kolejowej oraz w kierunku zasadniczym po torze dwu- lub wielotorowej linii kolejowej” | 2) sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego wyprawionego na szlak w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze dwu- i wielotorowej linii kolejowej” |
|--|--|

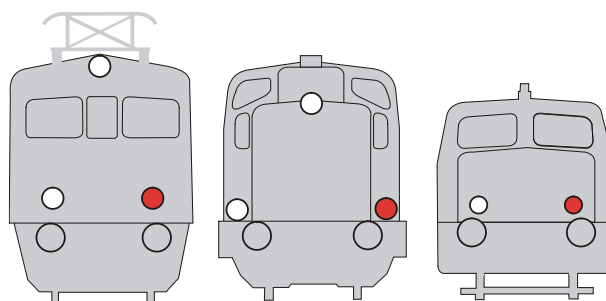
Dzienny i nocny:

trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, zastrzeżeniem ust.3a.



Dzienny i nocny:

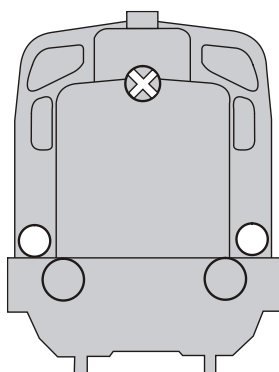
trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, z zastrzeżeniem ust. 3a.



3) sygnał Pc 3 „Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”:

Dzienny i nocny

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



4) sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód”:

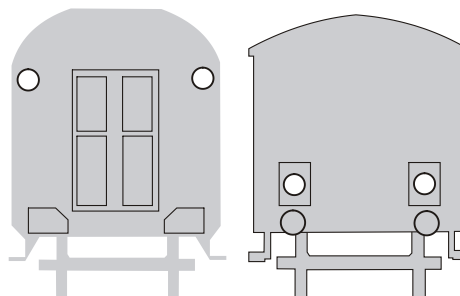
Dzienny

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



Dzienny i nocny

dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



5) sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”:

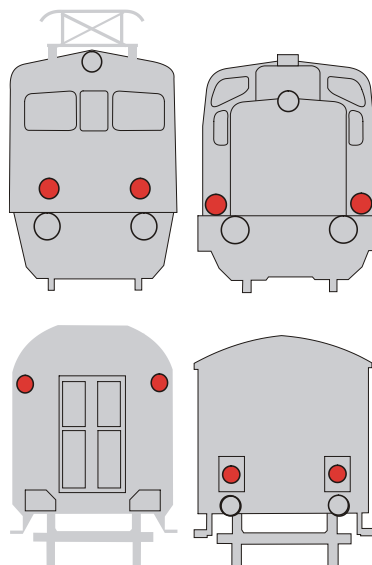
Dzienny

dwie tarcze lub 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 odblaskowa.



Dzienny i nocny

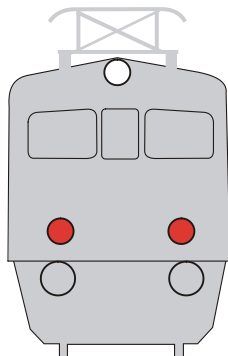
dwa światła czerwone ciągle lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 „Dzienny i nocy”. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 „Dzienny” jednak na szlakach z blokadą samoczynną (wieloodstępową) zaleca się stosowanie sygnału Pc 5 „Dzienny i nocny”.

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

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

2. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów.
3. (uchylony)
- 3a. 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 Pc 1 i Pc 2 za pomocą dwóch światel.
4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, nie mających 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 Pc 1 i Pc 2.
5. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej – sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc 2.
6. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 2, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.
7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów oznaczenia czoła i końca pociągu.

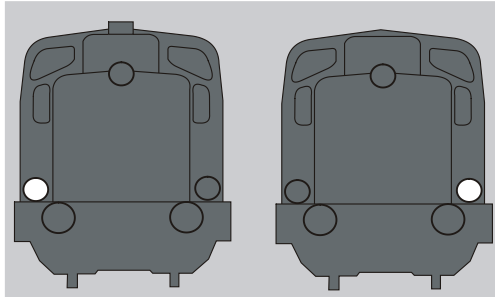
§40 Sygnały na taborze

1. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Tb 1 „: Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry:

Dzienny i nocny

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

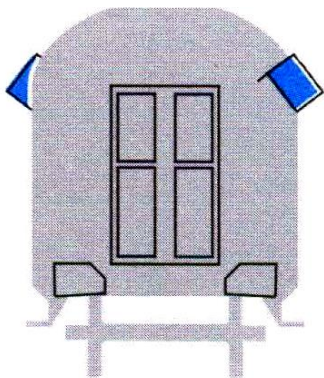


Sygnał Tb 1 stosuje się do oznaczania przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z napędem. Jeżeli czynne stanowisko maszynisty jest umiejscowione centralnie (w osi toru), sygnał Tb 1 podaje się jak dla czynnego stanowiska maszynisty umiejscowionego po prawej stronie w kierunku jazdy;

2) Sygnał Tb 2 „Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonariuszami, wagonów restauracyjnych, sypialnych, jak również innych wagonów specjalnego przeznaczenia oraz wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli te wagony nie są złączone z pociągiem”:

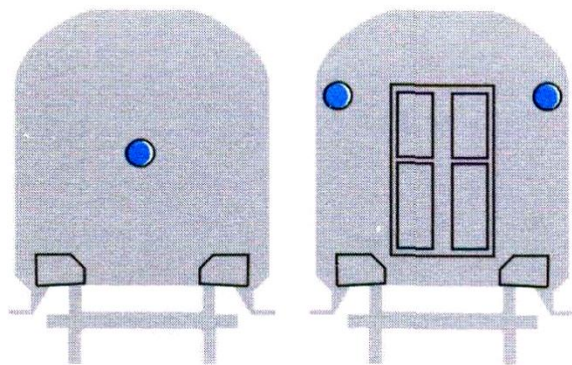
Dzienny

po jednej niebieskiej chorągiewce umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu



Dzienny i nocny

po jednym lub po dwa niebieskie światła na każdej ścianie szczytowej wagonu; dopuszcza się takie wykonanie latarni, żeby niebieskie światło było widoczne także z boku wagonu, lub umieszczenie na bocznej ścianie dodatkowych świateł niebieskich

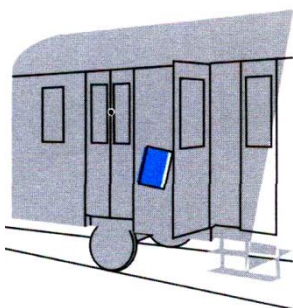


Sygnał oznaczenia wagonów specjalnego przeznaczenia można stosować na jednej ścianie szczytowej wagonu, jeżeli najechanie na wagon zagraża tylko z jednej strony.

3) Sygnał Tb 3 „Oznaczenie wagonów pocztowych w pociągach w czasie postoju, podczas załadowywania i wyładowywania poczty”:

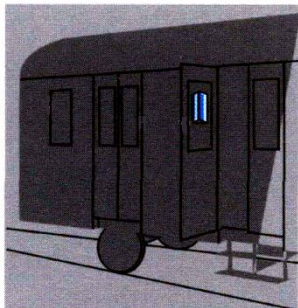
Dzienny

niebieska chorągiewka lub latarka z niebieskim światłem, świecąca na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu



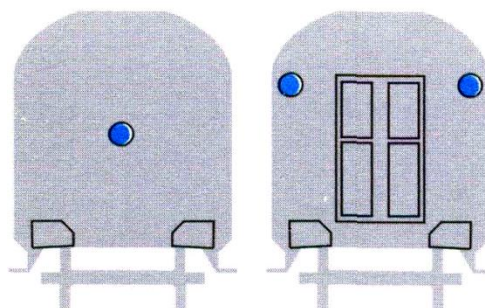
Nocny

latarka z niebieskim światłem świecącym na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu



Dzienny i nocny

lampy sygnałowe z niebieskim światłem wbudowane w boczne ściany wagonu



4) sygnał Tb 4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego”:

Dzienny i nocny

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

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

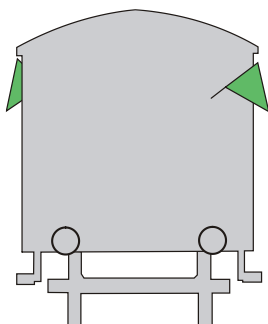
§40a

Sygnały do oznaczania pociągów i wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi

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

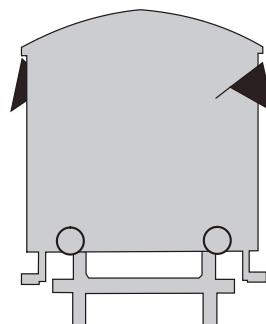
1) sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”:

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



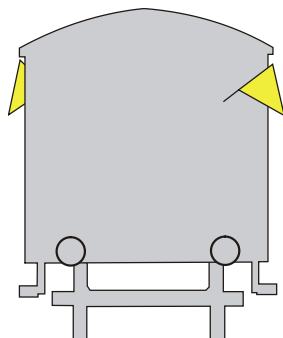
2) sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”:

trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu na czole i na końcu pociągu.



3) sygnał PcSch „Skażenie chemiczne pociągu”:

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



ROZDZIAŁ 14

SYGNAŁY ALARMOWE

§41

Sygnały alarmowe ogólne i pożarowe

Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

1) sygnał A 1 „Alarm”:

dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie.



Uwaga: przez pojęcie „gwizdawki lub syreny lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy, wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych:

- 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,
- 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,
- sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
- 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,
- pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

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

- 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,
- 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, a dyżurnych ruchu posterunków, na których odbywa się zmiana kanału radiolączności pociągowej, dodatkowo zobowiązuje do bezzwłocznego podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie wypadkowi lub zmniejszenie jego skutków.

1) sygnał A 2 „Pożar”:

jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny 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.

§42

Sygnały o zagrożeniach

Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) sygnał 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,



2) sygnał A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji”:

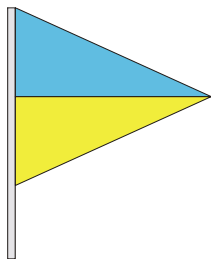
ciągły ton syreny lub gwizdawki lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu,



3) sygnał A 5 „Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku”:

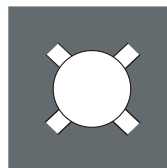
Dzienny

chorągiewka koloru niebiesko-żółtego.



Nocny

białe światło migające latarki ręcznej.



4) sygnał A 6 „Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku”:

modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy
(10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty



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

5) sygnał A 7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji”:

przerwany ton syreny lub gwizdawki lokomotywy - trwający 3 minuty,
przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa - 15 sek.



nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głośnik) 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,

6) sygnał A 8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji”:

ciągły ton syreny lub gwizdka 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;

1. odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.
2. odwołanie alarmu powietrznego dla stacji o którym mowa w ust.1 oraz alarmu o skażeniach o którym mowa w ust.5 jest jedno dla obydwóch uprzednio ogłoszonych alarmów.

§43
Przepisy ogólne

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. Zarządca infrastruktury może ustalić wymóg wykonywania określonych wskaźników wyłącznie z materiałów odblaskowych.
3. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba, że przepisy, niniejszej instrukcji stanowią inaczej.

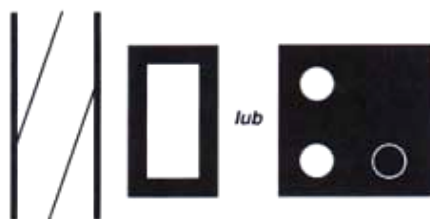
§44
Wskaźniki zwrotnicowe

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. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
3. Na zwrotnicach leżących na szlaku oraz w torach stacyjnych, zamiast wskaźników świetlnych, można stosować tarcze nieoświetlone dające takie same wskazania lub w ogóle nie stosować wskaźników zwrotnicowych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, żeby były one wykonane z materiałów odblaskowych.
 - a) można nie stosować wskaźników zwrotnicowych do zwrotnic scentralizowanych, po których jazdy odbywają się tylko z wykorzystaniem przebiegów utwierdzanych lub zamykanych,
 - b) na rozjazdach, na których w porze ciemnej nie wykonuje się manewrów lub manewruje się sporadycznie lub oświetlenie zewnętrzne zapewnia dobrą widoczność, można nie stosować wskaźników zwrotnicowych lub zamiast latarni zwrotnicowych stosować tarcze nieoświetlane, dające takie same wskazania jak latarnie zwrotnicowe,
 - c) czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie zwrotnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
4. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
5. Wskaźniki dotyczące rozjazdów podwójnych krzyżowych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
6. W uzasadnionych przypadkach można stosować 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.
7. Pojawienie się częściowe trzeciej strzały w latarni mechanicznej rozjazdu krzyżowego podwójnego, a w latarni elektrycznej miganie środkowego punktu świetlnego wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że wjazd na zwrotnicę jest zabroniony.
9. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

1) wskaźnik Wz 1 („Jazda na wprost”):

zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza

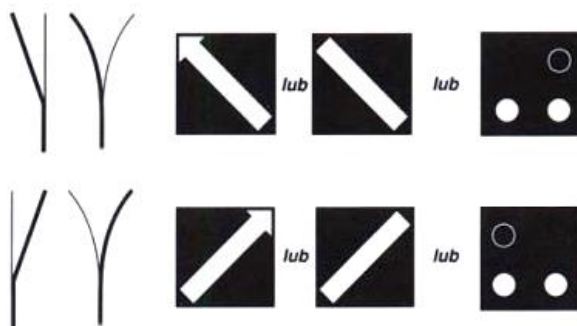
biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy



2) wskaźnik Wz 2 („Jazda na ostrze”):

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

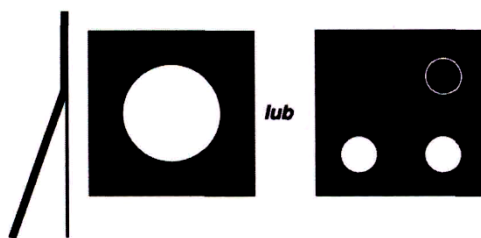
biała strzała lub biała kresa na czarnym tle zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie widoczne zarówno od strony iglic jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach łukowych dwustronnych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



3) wskaźnik Wz 3 („Jazda z ostrza”):

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

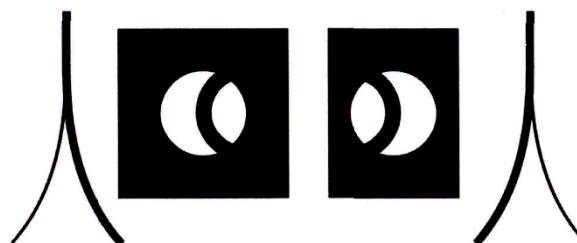
biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie



4) wskaźnik Wz 4 („Jazda z ostrza”):

zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru

biała tarcza okrągła na czarnym tle, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona, widoczna od strony krzyżownicy

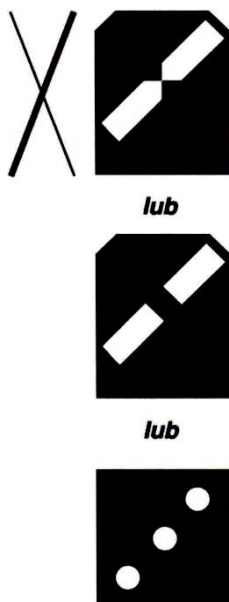


10. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

1) wskaźnik Wz 5 („Jazda po prostej w prawo”):

„Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem”:

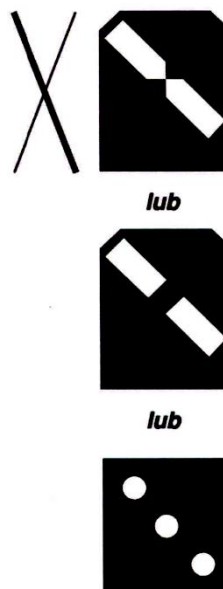
na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo



2) wskaźnik Wz 6 („Jazda po prostej w lewo”)

„Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem”:

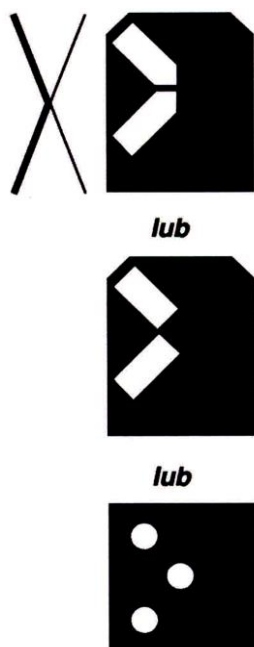
na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo



3) wskaźnik Wz 7 („Jazda po łuku w lewo”):

„Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem”:

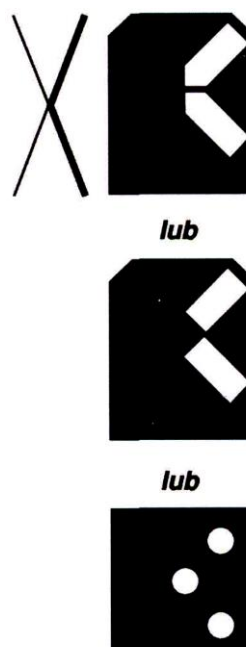
na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy, albo trzy białe światła tworzące kąt prosty, otwarty w lewo



4) wskaźnik Wz 8 („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



§ 45

Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne

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, tzn. - dla toru prawego – po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
 - 4) na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik ustawia się: przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych – z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
2. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:

1) wskaźnik W 1 („wskaźnik usytuowania”) oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową czterostawną - przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej) 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 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem, lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora - dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor,

3) wskaźnik W 3 („wskaźnik unieważnienia”) oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik:

Dzienny:

maszt semafora bez ramion



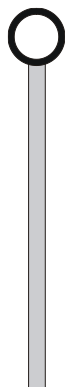
Nocny:

białe światło u wierzchołka masztu



Dzienny i nocny:

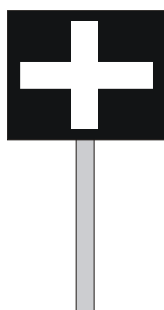
białe światło wskaźnika świetlnego



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.

4) wskaźnik W 4 („wskaźnik zatrzymania”) oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu:

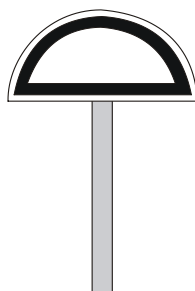
prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle,



- a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji lub przystanku, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,
- b) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi; ustawiony przy końcu peronu wskaźnik, nie będący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie,
- c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej (np. latami ze szkłem mlecznobiałym) lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych,

5) wskaźnik W 5 („wskaźnik przetaczania”) oznacza granicę przetaczania:

biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem

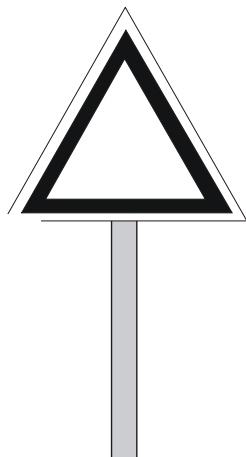


- a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na

- 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.

6) wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem,
zwrócona wierzchołkiem ku górze;



wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność”;

wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdowy” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w system przejazdowy.

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



Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami:

- a) wyposażonymi w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany z urządzeniami stacyjnymi lub uzależniony od nich,
- b) wyposażonymi w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, na których półsamoczynny system przejazdowy jest obsługiwany przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego,
- c) wyposażonymi lub niewyposażonymi w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, na których ruch drogowy jest sterowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i

- zjazdu z przejazdu,
d) na których ruch drogowy jest sterowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe.

Wskaźnik W 6a ustawia się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418), dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie;

Wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed niezabezpieczonym przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacność”

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



Wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami:

- a) niewyposażonymi w półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe,
- b) w przypadku których półsamoczynny system przejazdowy jest niepowiązany z urządzeniami stacyjnymi lub niezależny od nich lub niewyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
- c) na których ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego,
- d) wyposażonymi w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników.

Wskaźnik W 6b ustawia się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie;

Wskaźnik W 7 „Wskaźnik robót torowych” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacność” ze względu na prowadzone roboty torowe:

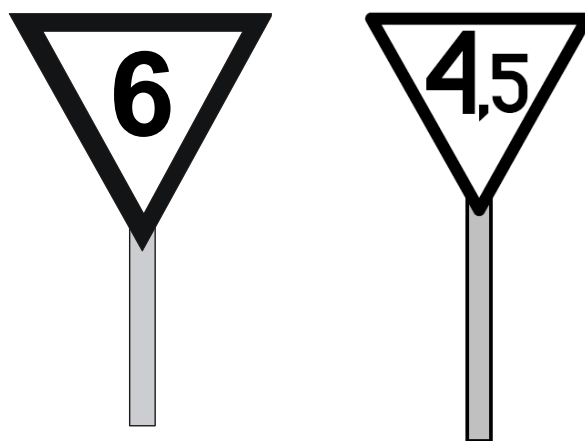
przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze:



- a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
- b) 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;

7) wskaźnik W 8 („wskaźnik ograniczenia prędkości”) oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h.; gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny

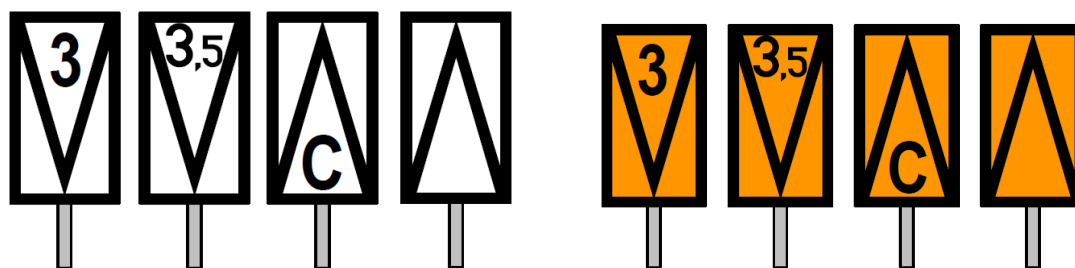


- a) (uchylony),
- b) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to,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

8) wskaźniki W 9, W 14 („wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości”) oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością:

prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) 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, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej

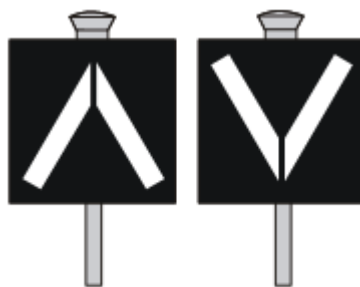
prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h, z drugiej strony – czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze i między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku):



- a) wskaźnik W 9, W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
- b) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 7, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- d) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarczą „Zwolnić bieg”, określonym w § 27,
- e) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „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 W 9 lub W 14 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 W 8 lub tarczę D 6 „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 torów szlakowych różnych linii kolejowych dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
- 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 typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
- k) tło wskaźników W 9, W 14 powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych;

9) wskaźniki W 10a, W 10b („wskaźniki odcinka z popychaniem”) oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania:

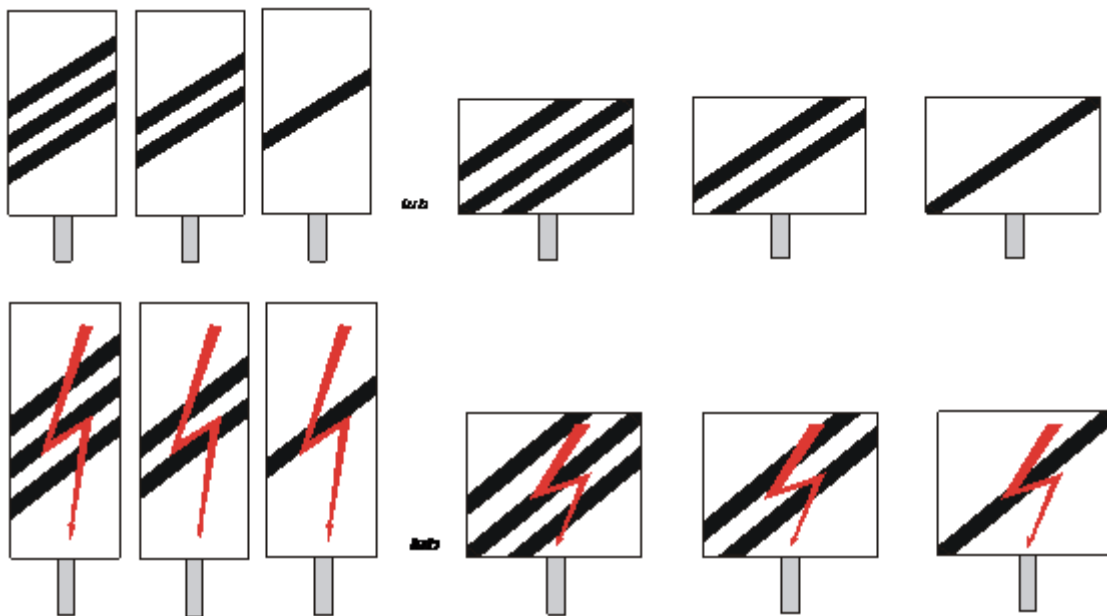
wskaźnik świetlny (latarnia) - mlecznobiały kąt na czarnym tle zwrócony wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 10a - oznaczający początek odcinka z popychaniem) albo ku dołowi (wskaźnik W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem)



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

10) wskaźniki W 11a, W 11b („wskaźniki uprzedzające”) w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

- a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),
- b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany (wskaźnik W 11b), przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery, kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe, białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo; pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych - pod kątem 45° do poziomu.



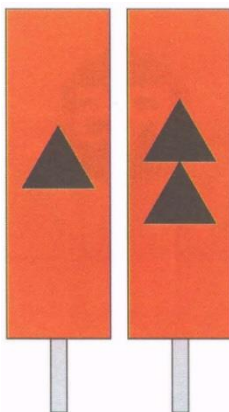
- na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i matowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły

z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, nie węzłowych leżących na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),

- wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany,
- wskaźniki W 11a i W 11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 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 60 m 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.

11) wskaźnik W 11p („wskaźnik przejazdowy”) oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa:

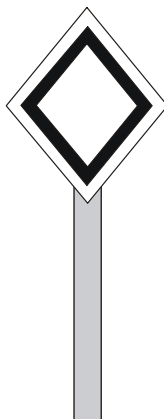
przed tarczą ostrzegawczą przejazdową jedna, a przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, której obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, dwie, kolejno po sobie następujące prostokątne tablice pomarańczowe, odpowiednio z jednym albo dwoma czarnymi trójkątami równobocznymi skierowanymi wierzchołkiem do góry, umieszczonymi w środkowej części tablicy.



- wskaźnik W 11p służy do zwrócenia uwagi maszyniście na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej,
- wskaźnik W 11p z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik W 11p z dwoma trójkątami - 400 m, przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi.

12) wskaźnik W 12 („wskaźnik parowozowy”) oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć jego kłapy:

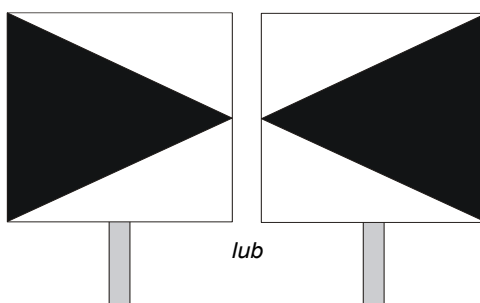
biała tablica w kształcie ukośnika z czarnym obramowaniem, zwrócona do góry wierzchołkiem leżącym na dłuższej przekątnej.



- a) wskaźnik W 12 ustawia się w odległości 200 m przed mostami, wiaduktami i innymi obiektami.,
- b) przy przejeżdżaniu obok wskaźnika W 12 należy popielnik parowozu zakropić i zamknąć jego kłapy.

13) wskaźnik W 15 („wskaźnik zmiany lokalizacji”) oznacza, że semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza, które nie są umieszczone w miejscu, w którym powinny się znajdować, pomimo to odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik:

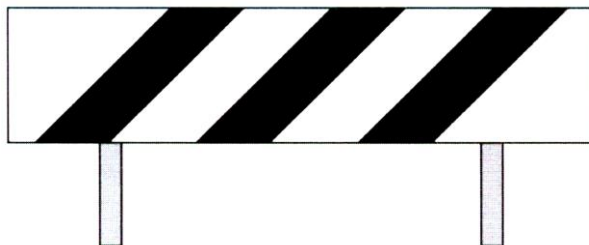
kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku)



wskaźnik ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza.

14) wskaźnik W 16 „Wskaźnik przystanku osobowego” oznacza, że za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się przystanek osobowy:

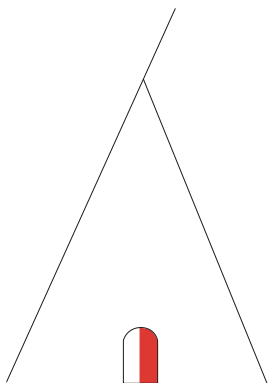
biała pozioma tablica z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo



Wskaźnik W 16 ustawia się skośnie do toru przed przystankami osobowymi, na których nie ma semaforów, z prawej strony toru, do którego się odnosi, w odległości drogi hamowania pociągów obowiązującej na danym szlaku, liczonej od wskaźnika W 4, ustawionego na tym przystanku.

15) wskaźnik W 17 („wskaźnik ukresu”) oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno tor zająć taborem:

wskaźnik w postaci słupka biało-czerwonego
(słupek ukresowy).



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

16) Wskaźnik W 18 „Wskaźnik samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej” oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej na szlaku przed semaforem wjazdowym:

kwadratowa biała tablica z czarnym obramowaniem,
a na niej czarny pierścień z czarnym kołem w środku



- a) wskaźnik W 18 umieszcza się na maszcie ostatniego semafora odstępowego samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu,
- b) w przypadku gdy ostatni samoczynny semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W 18 nakazuje maszyniście jazdę z taką prędkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego.

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

biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle.



- a) wskaźnik W 19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik W 19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach,
- c) wskaźnik W 19 wykonuje się jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałą lub złożoną z punktów świetlnych strzałą, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania,
- d) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 19 w formie tablicy wykonanej z materiałów odbaskowych w przypadku:
 - gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor,
 - jest on umieszczony na semaforze czterostawnej wieloodstępowej blokady liniowej.

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

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

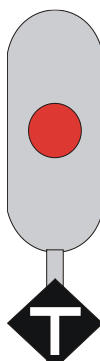


- a) wskaźnik W 20 informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty

- zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze,
 - c) wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, o którym mowa w punkcie 17,
 - d) wskaźnik W 20 wykonuje się jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze,
 - e) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 20 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku:
 - gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor,
 - jest on umieszczony na semaforze czterostawnej wieloodstępowej blokady liniowej.

19) wskaźnik W 22 („wskaźnik jazdy pociągu towarowego”) oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej), wskazującego sygnał „Stój”:

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



- a) wskaźnik W 22 jest być stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6‰ na długości drogi hamowania,
- b) wskaźnik odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania obok semafora odstępowego samoczynnej (wieloodstępowej) 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,

20) wskaźnik W 24 („wskaźnik kierunku przeciwnego”) oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego:

wskaźnik świetlny, matowobiała lub złożona z punktów świetlnych kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo.



- a) wskaźnik W 24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie,
- b) obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- c) w przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy „Sz” obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego,
- d) w szczególnych przypadkach (prowadzenie robót na jednym z torów szlakowych szlaku dwutorowego i ujęciu szczegółowych zasad stosowania wskaźnika W 24 w Tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu pociągów w czasie prowadzenia robót), dopuszcza się stosowanie w porze dziennej wskaźnika w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej,

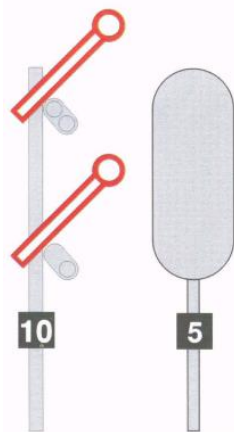
20a) wskaźnik W 21a „Wskaźnik uprzedzający podwyższenie prędkości na następnym semaforze” wyświetlony razem z sygnałem na sygnalizatorze oznacza, że jazda od następnego semafora może odbywać się z prędkością określoną przez wskaźnik.

Kwadratowa czarna tablica, a na niej pomarańczowa liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość określoną w dziesiątkach km/h, która została wyświetlona na wskaźniku W 21 umieszczonym na następnym semaforze:



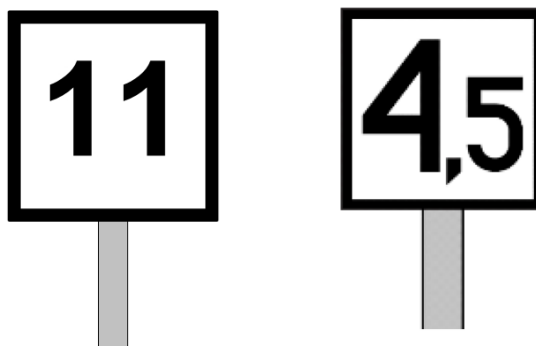
- a) wskaźnik W 21a umieszczony nad latarnią sygnałową sygnalizatora oznacza, że jazda od następnego semafora, nadającego sygnał zezwalający może odbywać się z większą prędkością, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
- b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza nad latarnią sygnałową sygnalizatora,
- c) na wskaźniku W 21a pomarańczowa lub złożona z pomarańczowych punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na następnym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę oraz liczby wyświetlającej się na wskaźniku W 21,
- d) wskaźnik W 21a stosuje się wyłącznie w ramach projektów pilotażowych, których celem jest ustanowienie w przyszłości nowego systemu sygnalizacji na sieci kolejowej, lub na zarządzenie zarządcy infrastruktury;

21) wskaźnik W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”; kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość za semaforem określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę



- a) wskaźnik W 21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda za tym semaforem, nadającym sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
- b) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny i umieszcza na maszcie semafora tylko wówczas, gdy zachodzi potrzeba podwyższenia dozwolonej prędkości do wartości wyższej niż dopuszczona przez sygnał zezwalający na jazdę nadawany przez ten semafor,
- c) na wskaźniku W 21 matowobiała lub złożona z punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- d) dopuszcza się stosowanie wskaźnika W 21 w postaci czarnej tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych, który odnosi się do:
 - wszystkich sygnałów zezwalających na jazdę ze zmniejszoną prędkością, jeżeli dla wszystkich przebiegów układ torowy zezwala na jazdę z prędkością większą niż wskazuje na to sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością nadawany przez ten semafor,
 - sygnałów zezwalających na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 km/h, jeżeli dla wszystkich przebiegów spod danego semafora, dla których ta prędkość jest sygnalizowana, możliwe jest jej zwiększenie do 50 km/h;

21a) wskaźnik W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości” oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej: kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h;

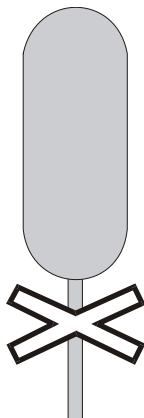


- a) wskaźnik W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:
 - przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
 - na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrażu linii kolejowej, a w pozostałych przypadkach według zasad określonych w ust. 1 pkt 1, 3 i 4,
- b) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko,

c) białe tło wskaźnika W 27a powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych

22) wskaźnik W 31 („wskaźnik kasowania”) oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a w przypadku sygnalizatora świetlnego wszystkie jego komory są ciemne (brak świateł);

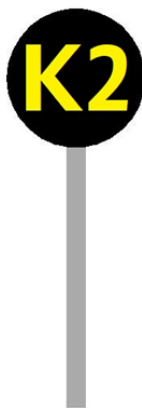
biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach, a w przypadku sygnalizatorów świetlnych na latarniach sygnałowych tych sygnalizatorów;

23) wskaźnik W 28 („wskaźnik kanału radiowego”) oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej:

okrągła czarna tablica, a na niej żółta litera „K” stanowiąca wyróżnik Zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy i żółta cyfra wskazująca numer kanału radiołączności pociągowej.



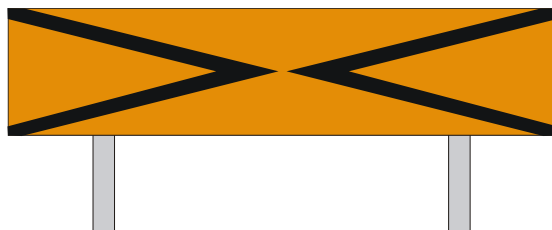
- a) wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu, pracującym na tym kanale,
- b) numer kanału określony wskaźnikiem W 28 obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,
- c) wskaźnik W 28 ustawia się następująco:
 - na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową - na stacji w odległości 30 - 70 m, 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 - 70 m, a na posterunku odgałęźnym - 100 – 150 m 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 radiołącność pociągową - 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącnością pociągową,

- d) gdy 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.

24) wskaźnik W 29 („wskaźnik nawiązania łączności”) oznacza, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu odcinkowym:

pomarańczowa tablica pozioma, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden obok drugiego, stykające się wierzchołkami w środku tablicy.



- a) wskaźnik W 29 stosuje się na odcinkach linii, 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 1 600 m przed samoczynnie działającym semaforem wjazdowym.

25) wskaźnik W 30 („wskaźnik ważenia składu”) oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu:

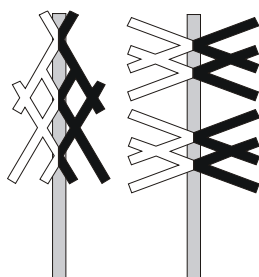
wskaźnik świetlny - matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis „Waga x km/h”, gdzie „x” oznacza prędkość przejazdu w km/h.



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

26) wskaźnik W 13 („wskaźnik torowy”) oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych:

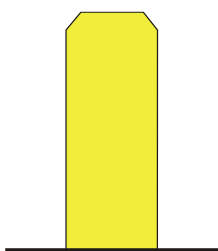
czarno -biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą.



- a) wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc w szczególności przejazdu, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor - pojazd, czujnika szynowego, urządzeń do wykrywania zagranych osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pług odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych,
- b) wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m 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 W 13 w postaci dwóch krat.

27) wskaźnik W 23 („wskaźnik odcinka izolowanego”) oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów:

żółty słupek ustawiony przy torze.



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

33) Wskaźnik W 32 „Wskaźnik czoła pociągu” oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem

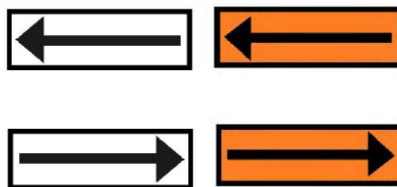
biała tablica pięciokątna (ścięty prostokąt) z czarną obwódką i czarną liczbą określającą długość pociągu w metrach



Wskaźnik W 32 stosuje się na stacjach i przystankach osobowych; wskaźnik W 32, w razie potrzeby więcej niż jeden, dla pociągów o różnych długościach, ustawia się, rozmieszczając go w zależności od warunków miejscowych w taki sposób, aby zapewniona została możliwie najdogodniejsza obsługa podróży.

34) Wskaźniki W 35, 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 W 35) 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 W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
- c) wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
- d) wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 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 W 35, W 36 o typowych wymiarach, stosuje się wskaźniki o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się je nisko, z zachowaniem skrajni.

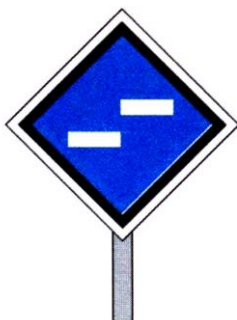
§ 46

Wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych (We)

1. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu sieci trakcyjnej.
2. Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad:
 - 1) na stacji wskaźnik We umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
 - 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik We umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy;
 - 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik We umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy;
 - 4) na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik We umieszcza się przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych - z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
3. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
4. Wskaźniki We 1 - We 9 mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:

- 1) Wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h:

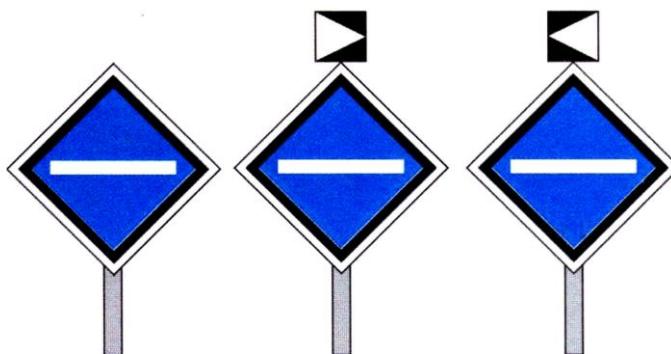
dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką.



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

- 2) Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczenia pantografu” oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c):

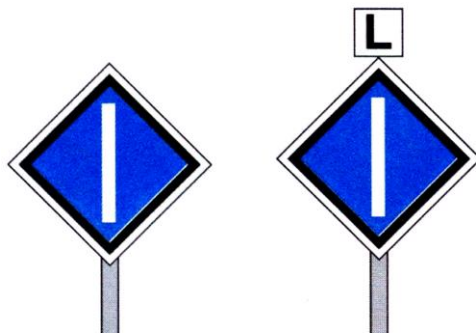
jeden biały poziomy pasek na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik We 2b i We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik



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

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

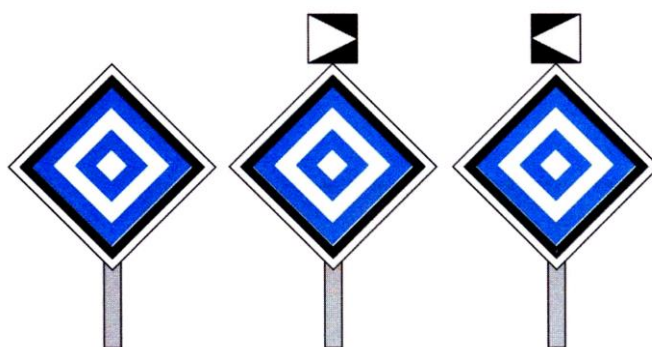
jeden biały pionowy pasek na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”



Wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

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

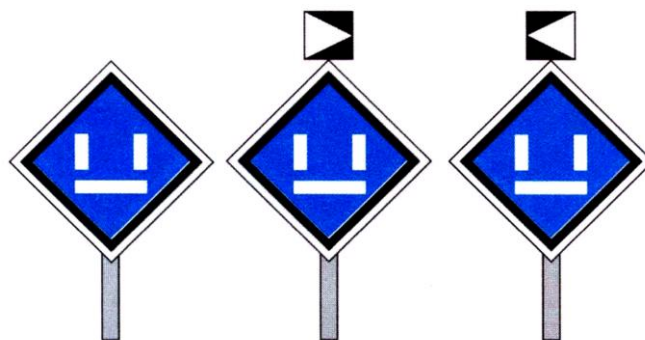
dwa białe kwadraty jeden w drugim na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego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



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

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

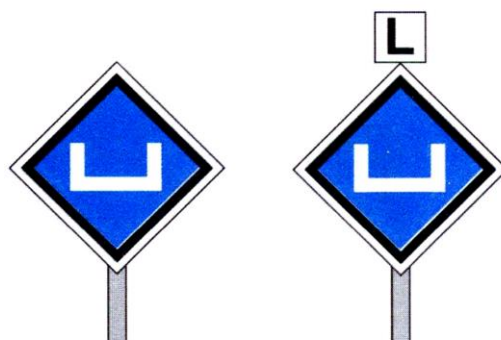
dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem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



Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c 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

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

białe paski w kształcie korytka na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”



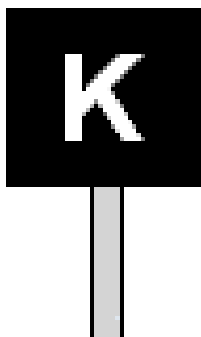
Wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw - w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.

ROZDZIAŁ 16

SYGNAŁY I WSKAŹNIKI STOSOWANE WYŁĄCZNIE NA WYZNACZONYCH LINIACH I STACJACH

1) Wskaźnik W 27 – P oznacza miejsce zatrzymania lokomotywy pociągu lub składu manewrowego, jadącego wagonami naprzód:

czarna kwadratowa tablica, a na niej biała litera K



- a) wskaźnik W 27-P służy do oznaczania miejsca na torze dojazdowym do bocznicy lub bocznicy, przy którym powinna zatrzymać się lokomotywa pchanego składu, aby czoło składu nie przejechało sygnału „Stój” wskazywanego przez semafor albo sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” wskazywanego przez tarczę manewrową lub innego miejsca wyznaczonego Regulaminem pracy bocznicy kolejowej,
- b) wskaźnik W 27-P ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w odległości najdłuższego składu kursującego na danym odcinku zwiększonej o 50 m przed semaforem, tarczą manewrową lub miejscem wyznaczonym Regulaminem pracy bocznicy kolejowej,
- c) jeżeli obsługa odbywa się w porze nocnej, wskaźnik powinien być wykonany w postaci latarni i oświetlony w nocy albo wykonany z materiałów odbłaskowych,
- d) wskaźnik W 27-P stosuje się na bocznicach będących w zarządzie Infra SILESIA S.A.;

ZAŁĄCZNIK NR 1
PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI ODCINKÓW
TORÓW LEŻĄCYCH BLISKO SIEBIE

PRZYKŁADY

osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków torów, na szlaku jednotorowym i dwutorowym wymagających zwolnienia jazdy pociągów wskutek ograniczeń doraźnie wprowadzonych.

1. SZLAK JEDNOTOROWY

- 1) Dwa odcinki leżące jeden za drugim niedaleko od siebie, na których prędkość jazdy powinna być ograniczona odpowiednio do 20 km/h i 30 km/h.

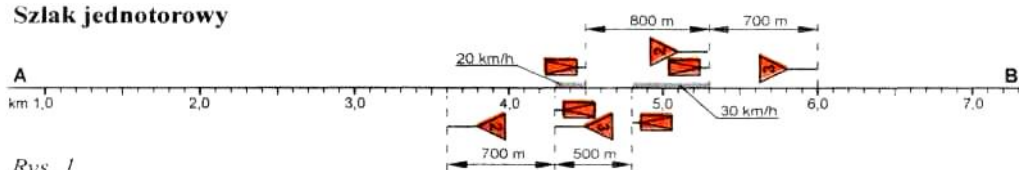
Kierunek A - B

Sygnal zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” dla ograniczenia prędkości jazdy do 30 km/h, powinien być ustawiony w km. 4,1, jednak aby nie wprowadzał w błąd maszynisty, został on ustawiony w km. 4,3 w miejscu ustawienia wskaźnika W-14 dla początku odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h. Droga hamowania wynosi 500m i jest wystarczająca, ponieważ prędkość będzie większa (30km/h)

Kierunek B - A

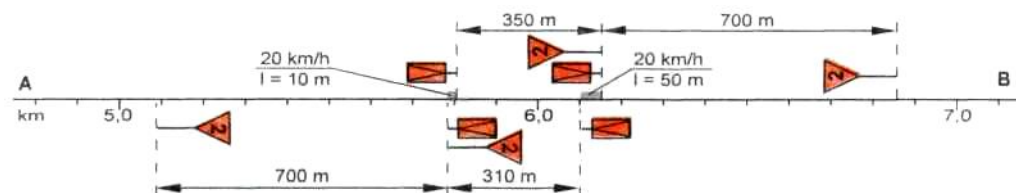
Sygnal zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” dla odcinka, na którym prędkość ograniczono do 20 km/h, powinien być ustawiony w km. 5,2 (700), czyli 100 m za wskaźnikiem W-14 dla początku odcinka o prędkości 30 km/h. Dla lepszej przejrzystości może on być ustawiony w km 5,3 obok wskaźnika W-14 dla pierwszego odcinka zwolnionej jazdy, t.j. w odległości 800m (rys-1).

Szlak jednotorowy



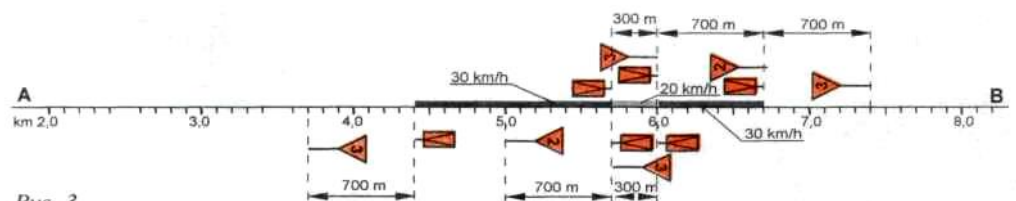
Rys. 1

Jeżeli odcinek szlaku między dwoma ostrzeżeniami jest krótszy lub równy drodze hamowania, należy włączyć go, traktując jedno ostrzeżenie, do odcinka, na którym obowiązuje większe ograniczenie prędkości (mniejsza prędkość) - rys nr 2.



Rys. 2

Jeżeli wewnątrz dłuższego odcinka, na którym prędkość jest ograniczona do 30 km/h, znajduje się odcinek, na którym należy ograniczyć prędkość do 20 km/h, należy postąpić w sposób wskazany na rysunku nr 3.



Rys. 3

Kierunek A - B

Sygnal zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” dla drugiej części długiego odcinka (od km. 6,0 do km. 6,7) dla prędkości ograniczonej do 30 km/h ustawiono obok wskaźnika w-14 dla odcinka z ograniczoną prędkością do 20 km/h (początek) w km 5,7. Droga hamowania 300m jest wystarczająca, ponieważ prędkość na następnym odcinku zwiększa się.

Kierunek B - A

Sygnal zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” dla odcinka prędkości 20 km/h należy ustawić w km. 6,7, ponieważ prędkość jazdy powinna się zmniejszyć (z 30 km/h do 20 km/h).

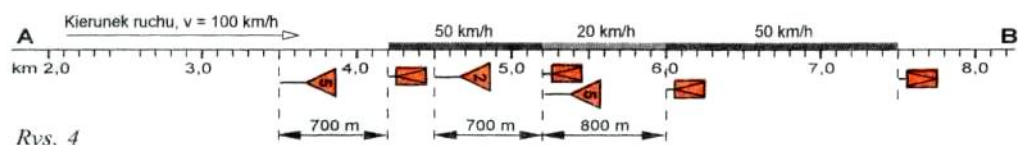
Sygnal zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” dla drugiego odcinka, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, powinien być ustawiony w odległości 700m od początku tego odcinka, t.j w km. 6,4, a więc 400m przed wskaźnikiem W- 14 dla odcinka o prędkości jazdy 20 km/h ; sygnal ten jednak został ustawiony obok wskaźnika W-14 w km. 6,0. Odległość 300m od początku odcinka, dla którego przewidziana jest prędkość 30 km/h, jest wystarczająca, gdyż następny odcinek będzie przejeżdżany z większą prędkością niż poprzedni.

2. SZLAK DWUTOROWY

1) Wewnątrz dłuższego odcinka, z ograniczeniem prędkości do 50 km/h, leży krótszy odcinek, na którym ograniczenie prędkości wynosi 20 km/h.

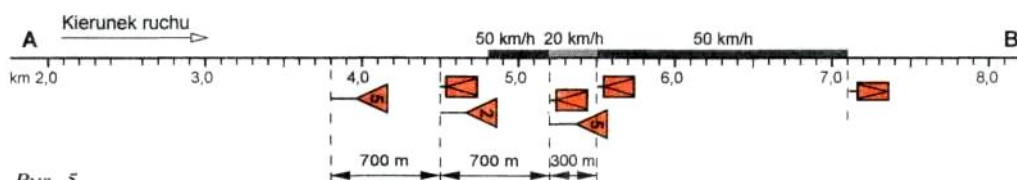
Droga hamowania jest wystarczająca, jeśli chodzi o ustawienie sygnalu zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg”. W celu uniknięcia zbytniego zgrupowania sygnalów zaniechano ustawienia wskaźnika W-14 dla końca pierwszego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h i dla końca odcinka o prędkości ograniczonej do 20 km/h. Sygnal D-6 dla drugiego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h leżącego za odcinkiem o prędkości ograniczonej do 20 km/h, ustawiono obok wskaźnika W-14 odnoszącego się do początku odcinka, na którym prędkość ma być ograniczona do 20 km/h, a mianowicie w km. 5,2 zamiast w km 5,3. Takie ustawienie sygnalu daje jaśniejszy i przejrzystszy obraz osygnalizowania 9 rys. nr 4.

Szlak dwutorowy



Rys. 4

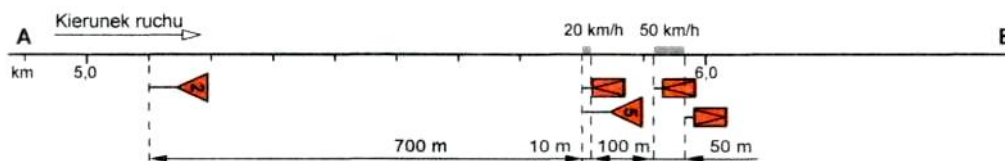
Droga hamowania dla drugiego i trzeciego sygnalu D-6 jest niewystarczająca. Gdyby ustawiono sygnal D-6 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h w km. 4,1, a wskaźnik W-14 na początek tego odcinka w km. 4,8, wówczas sygnal D-6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h należałoby ustawić w km. 4,5, a więc 300m przed wskaźnikiem W-14 ustawionym dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Takie ustawienie mogłoby wprowadzać w błąd maszynistę. Wobec tego sygnal D-6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h powinien być ustawiony w odległości 700m, ponieważ prędkość będzie zmniejszona i dlatego ustawiono go w km. 4,5 - bezpośrednio obok wskaźnika W-14 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Dla drugiego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h leżącego za odcinkiem, po którym wolno jechać z prędkością 20 km/h, wystarcza droga hamowania 300m, ponieważ prędkość na nim nie wzrasta. Sygnal D-6 dla tego odcinka został ustawiony obok wskaźnika W-14 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h. Zaniechano ustawienia wskaźnika W-14 dla końca pierwszego i drugiego odcinka o ograniczonej prędkości (rys. nr 5).



Rys. 5

- 2) **Bardzo krótkie następujące po sobie odcinki wymagające zmniejszenia prędkości odpowiednio do 20 km/ h, a następnie do 50 km/ h, gdy dozwolona prędkość jazdy wynosi 100 km/h.**

Dla pierwszego sygnału zmniejszenia prędkości D6 „Zwolnić bieg” droga hamowania 700m jest wystarczająca dla zmniejszenia prędkości na moście do 20 km/ h. Dla drugiego sygnału D- 6 droga hamowania wynosi tylko 110 m, jest jednak wystarczające, gdyż należy zwiększyć prędkość do 50 km/ h. Z tego również względu zbędne jest ustawienia wskaźnika W-14 dla kończ odcinka, po którym można jechać z prędkością 20 km/ h, natomiast koniec odcinka, po którym można jechać z prędkością 50 km/ h, jest osygnalizowany wskaźnikiem W-14, gdyż od miejsca ustawienia tego wskaźnika można jechać dalej z prędkością maksymalną dozwoloną (100 km/ h) - rysunek- 6.



Rys. 6

- 1) W przypadkach podobnych, a nie podanych, należy wzorować się na opisanych przykładach.
- 2) We wszystkich omawianych przykładach chodzi o ostrzeżenia niestałe, a więc takie, które wymagają powiadomienia drużyn pociągowych rozkazem pisemnym.

ZAŁĄCZNIK NR 2

PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI ODCINKÓW TORÓW NA SZLAKACH

PRZYKŁADY

osygnalizowania odcinków torów, na szlaku jednotorowym, dwutorowym i wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większym niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, wymagających zwolnienia jazdy pociągów wskutek ograniczeń stałych i doraźnie wprowadzonych

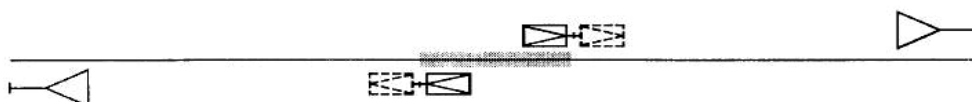
PRZYKŁADY SPOSOBU USTAWIENIA SYGNAŁÓW I WSKAŹNIKÓW

D-6 i W14 oraz (W-8) i (W-9).

W poniżej opisanych przykładach ustawiania sygnałów i wskaźników należy rozumieć oznaczenia sygnałów i wskaźników nie pisane w nawiasach, jako stosowane dla ostrzeżeń stałych a pisane w nawiasach jako stosowane dla ostrzeżeń doraźnych. Używane skróty:

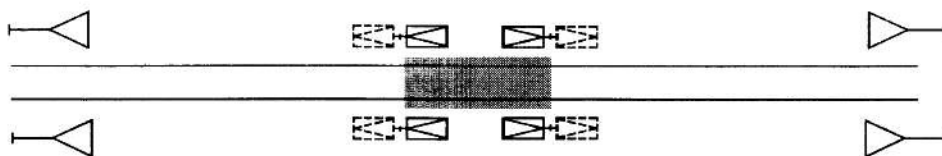
- Sygnał D-6 - sygnał zmniejszenia prędkości „Zwolnić bieg”
- Wskaźnik W-8 - wskaźnik ograniczenia prędkości
- Wskaźniki W-9 - wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości - oznaczają początek i koniec odcinka przez który należy przejechać z ograniczoną prędkością.
- Wskaźniki W -14 - wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości - oznaczają początek i koniec odcinka przez który należy przejechać z ograniczoną prędkością.
- Sygnał D-6 stosuje się łącznie ze wskaźnikiem W-14, a wskaźnik W-8 łącznie ze wskaźnikiem W-9.

1. Rysunek 7 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku jednotorowym; linią przerywaną oznaczono odwrotną stronę wskaźnika W-9 (W-14), sygnalizującą koniec odcinka, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością; obraz tego wskaźnika jest ważny dla maszynisty, aczkolwiek wskaźnik jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



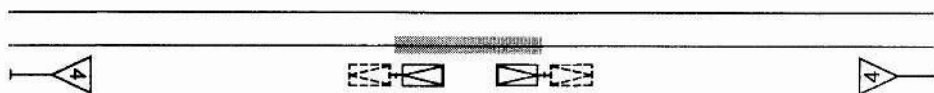
Rys. 7

2. Rysunek 8 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na dwóch torach. Wskaźniki W-9 (W-14) i W- 8 (D-6) ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów dwóch linii jednotorowych ; obrazy wskaźników W-9 (W-14) i W-8 (D-6) są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z nich są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



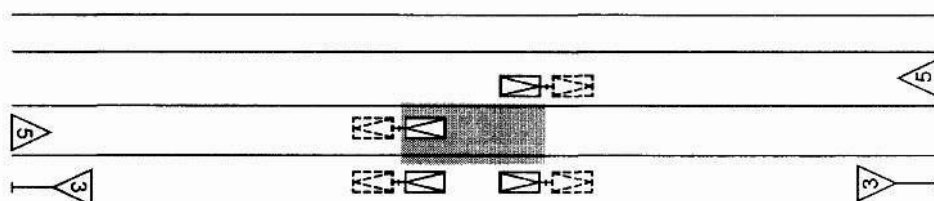
Rys. 8

3. Rysunek 9 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na jednym torze. Obrazy wskaźników Wskaźniki W-9 (W-14) i W- 8 (D-6) są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z nich są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



Rys. 9

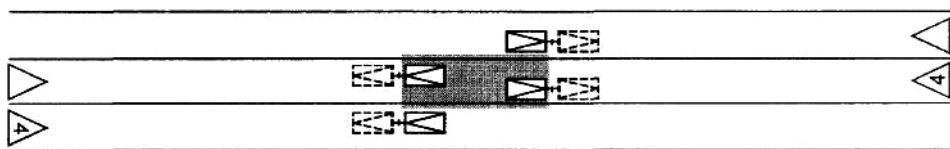
4. Rysunek 10 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenia torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach jednego szlaku dwutorowego. Na międzytorzu, o ile zachodzi potrzeba, należy umieścić wskaźnik W-8 (D-6) nisko z prawej strony toru- patrząc w kierunku jazdy - zwrócony podstawa trójkąta do dołu, a ponadto wskaźnik W-9 (W-140 typowy lub o zmniejszonych wymiarach).. Obrazy wskaźników Wskaźniki W-9 (W-14) i W- 8 (D-6) są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z nich są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



Rys. 10

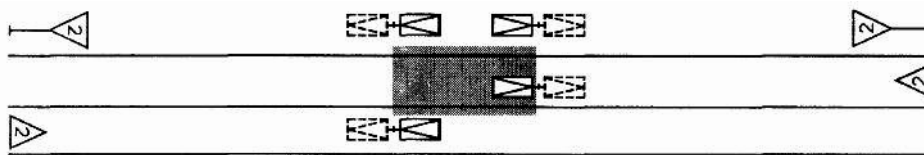
5. Rysunek 11 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenia torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach nieskrajnych. Dla międzytorzy z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady że na międzytorzu, o ile zachodzi potrzeba, należy¹ umieścić wskaźnik W-8 (D-6) nisko z prawej strony toru- patrząc w kierunku jazdy - zwrócony podstawa trójkąta do dołu, a ponadto wskaźnik W-9 (W-14) typowy lub o zmniejszonych wymiarach.. Obrazy wskaźników Wskaźniki W-9 (W-14) i W- 8 (D-6) są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z nich są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

Wskaźniki W-8 (D-6) i jeżeli zachodzi potrzeba ustawienia również W-9 (W-14) na początku odcinka dla jazdy po torze nieskrajnym, ustawia się z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, aby nie wprowadzić w błąd pociągu jadącego po sąsiednim torze. Linia przerywana oznacza odwrotną stronę wskaźników W-9 (W-14) sygnalizujących koniec odcinka, obrazy te są ważne dla maszynisty, aczkolwiek są ustawione z lewej strony toru patrząc w kierunku jazdy.



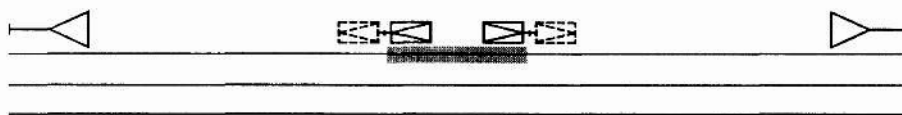
Rys. 11

6. Rysunek 12 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenia torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaku dwutorowego, i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach szlaku dwutorowego, bądź też na szlaku jednotorowym i jednym torze szlaku dwutorowego. Na międzytorzy ze względu na warunki skrajni obowiązują zasady podane w pkt. 4). Przy torze skrajnym wskaźniki W-8 (D-6) i W-9 (W-14) ustawia się według zasad jak w punkcie 3).



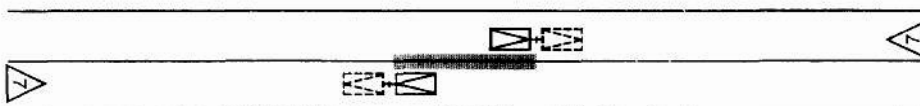
Rys. 12

7. Rysunek 13 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenia torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaku dwutorowego, i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze skrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać z ograniczoną prędkością w torze skrajnym obowiązują zasady podane pkt. 3).



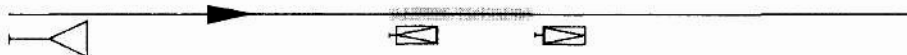
Rys. 13

8. Rysunek 14 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenia torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaku dwutorowego, i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać z ograniczoną prędkością w torze skrajnym obowiązują zasady podane pkt. 4).



Rys. 14

9. Ponadto jak na rysunku 15, dopuszcza się osygnalizowanie podanym sposobem odcinka toru szlaku jednotorowego, w jednym torze szlaku dwutorowego oraz w torze szlaku wielotorowego lub torze szlakowym przy równoległym zbliżeniu różnych linii kolejowych. Powyższe można stosować przy stałych ograniczeniach prędkości tylko w jednym kierunku jazdy, np. na dużym spadku.



Rys. 15

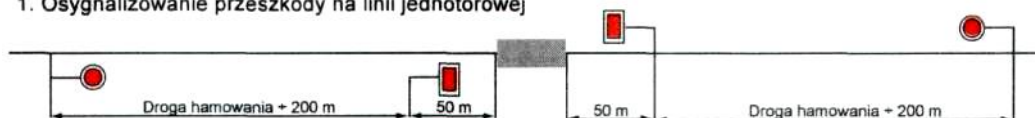
ZAŁĄCZNIK NR 3

PRZYKŁADY OSYGNALIZOWANIA PRZESZKÓD

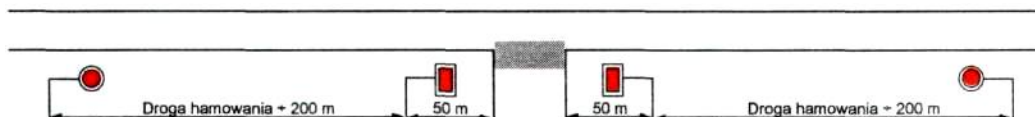
PRZYKŁADY

osygnalizowania przeszkody na linii jednotorowej, na jednym z torów linii dwutorowej, oraz na obu torach linii dwutorowej

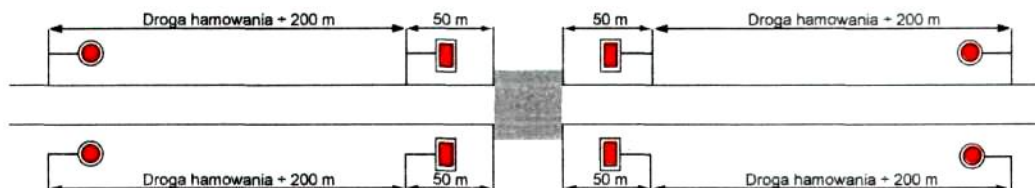
1. Osygnalizowanie przeszkody na linii jednotorowej



2. Osygnalizowanie przeszkody na jednym z torów linii dwutorowej



3. Osygnalizowanie przeszkody na obu torach linii dwutorowej



ZMIANY I UZUPEŁNIENIA

Nr kolejny zmiany	Podstawa wprowadzenia zmiany (uzupełnienia)	Zmiana (uzupełnienie) dotyczy:	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia