Zarządzenie nr DN/ 20 /2025
Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
z dnia 11 lipca 2025 r.

W sprawie przyjęcia i stosowania Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1.

§ 1.

Wprowadza się do stosowania dokument pn. „Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le-1" w brzmieniu zawartym w załączniku do niniejszego Zarządzenia.

§ 2.

1. Stosowanie Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1 powierza się pracownikom wykonującym czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych w PMT LK.
2. Za zapoznanie pracowników z Instrukcją sygnalizacji kolejowej Le-1 odpowiedzialni są: Kierownik Działu Ruchu, Kierownik Działu Infrastruktury Torowej i Kierownik Działu Automatyki.
3. Nadzór nad właściwym wykonywaniem oraz aktualizacją Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1 powierza się Kierownikowi Działu Automatyki.

§ 3.

Traci moc Zarządzenie nr DN/9/2010 Prezesa Zarządu z dnia 8 kwietnia 2010 r. w sprawie Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1.

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZES ZARZĄDU

Renata Krok

Otrzymują:
DF, DB, DE, DT, DS, ER, EU, EA.

PMT LINIE KOLEJOWE
Spółka z o.o.

Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le-1

Owczary, 2025 r.

Niniejsza regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r. poz. 697 z późn.zm.), w tym w szczególności warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;
3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le-1 została dostosowana do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100 ze zm.) w zakresie sygnalizacji na infrastrukturze zarządzanej przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (zwane dalej: PMT LK)

Opracowała:

Katarzyna Szczotka

Na podstawie art. 17 ust. 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2024 r. poz. 697) wprowadza się do użytku PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. regulację wewnętrzną pt. „Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le-1".

WICEPREZES ZARZĄDU
Patryk Hałaczkiewicz

PREZES ZARZĄDU
Renata Krok

.....
(data, pieczęć i podpis zarządcy infrastruktury kolejowej zgodnie z KRS bądź wpisem do ewidencji działalności gospodarczej)

Spis treści

ROZDZIAŁ I	POSTANOWIENIA OGÓLNE	
§ 1	Przedmiot opracowania	5
§ 2	Zakres stosowania	6
§ 3	Znaczenie przyjętych pojęć	7
§ 4	Obiekty oraz urządzenia sygnalizacji kolejowej i ich zarządca	8
§ 5	Podstawowe zasady stosowania sygnalizacji kolejowej	8
ROZDZIAŁ II	SYGNALIZACJA KOLEJOWA Z ZASTOSOWANIEM SYGNAŁÓW	
§ 6	Sygnały nadawane przez semafory	10
§ 7	Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające	20
§ 8	Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe	22
§ 9	Tarcze manewrowe	24
§ 10	Zasady umieszczania sygnalizatorów	27
§ 11	Sygnały zamknięcia toru	27
§ 12	Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami	32
§ 13	Sygnały ogólnego stosowania podawane przez uprawnione osoby	38
§ 14	Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem	43
§ 15	Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów	45
§ 16	Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych	50
§ 17	Sygnały alarmowe	56
ROZDZIAŁ III	SYGNALIZACJA KOLEJOWA Z ZASTOSOWANIEM WSKAŹNIKÓW	
§ 18	Wskaźniki	60
ZAŁĄCZNIKI		
Załącznik nr 1	Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych	83
WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ DO INSTRUKCJI		85

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§ 1

Przedmiot opracowania

1. Niniejsze opracowanie: „Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le-1" zwane dalej „Instrukcją" stanowi realizację postanowień zawartych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2024 r. poz. 697) i jest jednym z przepisów wewnętrznych, o których mowa w art. 17 ust. 1b wymienionej ustawy.
2. Instrukcja jest zgodna z obowiązującymi aktami prawnymi (dokumentami odniesienia), w tym w szczególności z:
   1) ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U. 2024 r. poz. 697 z późn.zm.), określaną dalej jako ustawa o transporcie kolejowym;
   2) ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych – obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 marca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych – Dz.U. 2024 r. poz. 643 z późn.zm.);
   3) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 stycznia 2025 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – Dz.U. 2025 r. poz. 100 z późn.zm.
   4) obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 stycznia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 r. poz. 226 z późn.zm.);
   5) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2024 r. poz. 780);
   6) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn.zm.);
   7) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).
3. W Instrukcji sformułowane zostały zasady, warunki i wymagania w zakresie podawania sygnałów i wskaźników usytuowanych w obrębie dróg kolejowych zarządzanych przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
4. W odniesieniu do obiektów i urządzeń sygnalizacji kolejowej Instrukcja określa także kwestie:
   1) ich usytuowania;
   2) ich stosowania;
   3) obowiązki i tryb pracy pracowników Spółki PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., zwanej dalej PMT LK;
   4) inne kwestie związane z wykorzystaniem sygnałów i wskaźników stosowanych w sygnalizacji kolejowej.
5. W zakresie obiektów i urządzeń sygnalizacji kolejowej obowiązują również postanowienia określone w innych stosowanych w PMT LK instrukcjach, a w szczególności w:

1) Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1;
2) Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym Le-2;
3) Instrukcji konserwacji i przeglądów urządzeń sterowania ruchem kolejowym Le 3;
4) Instrukcji diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej Ld-1 (w części dotyczącej urządzeń sterowania ruchem kolejowym – jako elementu infrastruktury kolejowej).

6. Instrukcja ma na celu zaznajomienie zainteresowanych pracowników PMT LK ze stosowaniem sygnałów i wskaźników w sygnalizacji kolejowej, w tym dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn.
7. W sytuacji braku uregulowania niniejszą Instrukcją, należy stosować przepisy powszechnie uznane i stosowane dotyczące sygnalizacji kolejowej, w tym określone w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3 niniejszego paragrafu.
8. Na wydzielonych liniach kolejowych i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone rozporządzeniem (o którym mowa w ust. 2 pkt 3 niniejszego paragrafu), na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych wydanych przez zarządcę infrastruktury PMT LK.
9. Ewentualną zgodę na odstępstwo od postanowień Instrukcji, z wyłączeniem wymogów określonych w przepisach powszechnie uznanych i stosowanych, udziela Zarząd PMT LK w formie odrębnego zarządzenia. Wprowadzenie zmian wymaga ich zatwierdzenia przez Zarząd PMT LK i ich odnotowania w wykazie wprowadzonych zmian i uzupełnień (końcowa część Instrukcji).
10. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następnym po dniu ich zatwierdzeniu przez Zarząd PMT LK.

§ 2

Zakres stosowania

1. Instrukcja ma zastosowanie wyłącznie w obrębie linii kolejowych i bocznic kolejowych zarządzanych przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (Owczary 79D, 59-300 Lubin) i dotyczy wyłącznie klasycznej normalnotorowej infrastruktury kolejowej wyszczególnionej w obowiązującym (zatwierdzonym przez Zarząd PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.) dokumencie: *Statut Sieci Kolejowej*.
2. Instrukcja obowiązuje:
   1) na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT LK;
   2) przewoźników kolejowych, którzy zostają zobowiązani do jej stosowania na podstawie zawartej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
   3) wykonawców robót na terenie infrastruktury zarządzanej przez PMT LK;
   4) użytkowników bocznic, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę zarządzaną przez PMT LK;
   5) innych przedsiębiorców kolejowych (np. współużytkowników bocznic), którzy zobowiązani są do jej stosowania na podstawie odrębnie zawartej umowy (bądź w szczególnych przypadkach na podstawie regulaminu pracy bocznicy kolejowej).
3. W szczególności Instrukcja obowiązuje wszystkich pracowników PMT LK oraz wszystkie osoby i pracowników innych przedsiębiorstw (firm) wykonujących czynności związane z projektowaniem, budową, eksploatacją, utrzymaniem i likwidacją urządzeń sterowania ruchem kolejowym zarządzanych przez PMT LK.
4. Wszystkie stosowane druki, dokumenty, regulaminy itp. powinny być zgodne z postanowieniami Instrukcji.
5. Jeżeli nie ustalono innych zasad, to na obszarze kolejowym zarządzanym przez innego zarządcę infrastruktury kolejowej należy stosować przepisy obowiązujące u tego zarządcy.

§ 3

Znaczenie przyjętych pojęć

1. Zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora
2. Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
3. Bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
4. Droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
5. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) – służą do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego przy założeniu, że tabor oraz pozostałe obiekty i urządzenia związane z ruchem kolejowym spełniają również odpowiednie wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu.
6. Pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
7. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
8. Kierownik pociągu – pracownik kolejowy odpowiedzialny za obsługiwany pociąg od czasu jego przyjęcia, do czasu jego zdania, na danym odcinku drogi kolejowej.
9. Sygnalizator drogowy – sygnalizator drogowy usytuowany w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 r. poz. 2311 z późn.zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn.zm.).
10. Ukres – punkt oznaczony w sposób trwały i widoczny, usytuowany na międzytorzu w miejscu rozgałęzienia torów w rozjeździe (skrzyżowaniu torów w jednym poziomie), poza którym nie mogą znajdować się pojazdy kolejowe.

§ 4

Obiekty oraz urządzenia sygnalizacji kolejowej i ich zarządca

1. Stosowane przez PMT LK obiekty i urządzenia sygnalizacji kolejowej – stanowią elementy składowe infrastruktury kolejowej.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej jest zobowiązany do utrzymywania infrastruktury kolejowej, w tym także obiektów i urządzeń sygnalizacji kolejowej, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej jest zobowiązany spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne:

   1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
   2) bezpieczną eksploatację pojazdow kolejowych;
   3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

4. Zarządca infrastruktury kolejowej ustala i określa dla obiektów i urządzeń sygnalizacji kolejowej ich kilometraż oraz wykaz ich elementów składowych.
5. W przypadku istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy zarządca infrastruktury kolejowej obowiązany jest podjąć działania zmniejszające to ryzyko, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu kolejowego.
6. W obrębie stacji usytuowanych na granicach styku z sąsiadującym zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) stosuje się zasady sygnalizacji kolejowej określone u wymienionego zarządcy (tj. w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).
7. PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. nie zarządza liniami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia przeznaczone do sterowania ruchem pociągów, zbudowane i eksploatowane w ramach Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS/ETCS).
8. W zakresie obiektów i urządzeń sygnalizacji kolejowej zarządca infrastruktury kolejowej powinien dbać, aby przyjęty do stosowania System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS):
   1) spełniał wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i warunków prowadzonej działalności;
   2) zapewniał nadzór nad ryzykiem;
   3) uwzględniał ryzyko społeczne, a także ryzyko działalności osób trzecich.

§ 5

Podstawowe zasady stosowania sygnalizacji kolejowej

1. W sygnalizacji na liniach kolejowych stosuje się:
   1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów (w tym poruszających się na zasadach pociągu: taboru specjalnego, pojazdów pomocniczych oddziałujących na urządzenia sterowania ruchem kolejowym), 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 sygnalizatory przytorowe:
      a) semafory,
      b) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
      c) tarcze manewrowe,
      d) sygnalizatory powtarzające,
      e) sygnalizatory sygnału zastępczego,
      f) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
      g) tarcze rozrządowe,

h) tarcze zaporowe
2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
4) na taborze kolejowym;
5) ostrzegawcze i alarmowe.

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

4. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:
1) zwrotnicowe;
2) ogólnoeksploatacyjne;
3) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych.

5. Na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone Instrukcją za każdorazową zgodą Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

6. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej *Instrukcji*, jest sygnałem wątpliwym.

7. Sygnał wątpliwy na semaforze albo semafor nieoświetlony oznacza sygnał „Stój", z tym 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. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.

11. 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 sygnał „Stój", „Alarm" i „Pożar" oraz 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. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej *Instrukcji*.

ROZDZIAŁ II

Sygnalizacja kolejowa z zastosowaniem sygnałów

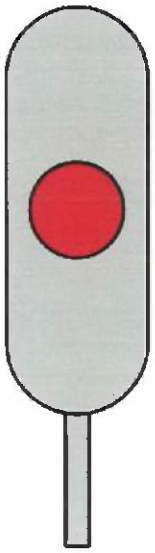
§ 6

Sygnały nadawane przez semafory

1. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch świateł w linii pionowej.
2. Pas świetlny na semaforze świetlnym tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.
3. Jeżeli sygnał na semaforze świetlnym zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze.
4. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
5. Maszty semaforów półsamoczynnych, 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 lub pod latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa z pasami czerwono-białymi wykonana z materiałów odblaskowych.
6. Latarnie sygnałowe semaforów świetlnych karzełkowych, z przodu i z boków pomalowane są w poziome pasy, na przemian białe i czerwone tak, że pas czerwony jest pomiędzy białymi.
7. Semafory świetlne nadają następujące sygnały:

1) Sygnał S 1 „Stój";

Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze.



Sygnał S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu oraz manewrów 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 (szlaku, odstępie, drodze przebiegu) 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 – 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 (drogi przebiegu). 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 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". Dotyczy to także semafora wjazdowego posterunku odgałęźnego bez semafora wyjazdowego;

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 (szlaku, odstępie, drodze przebiegu) 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) nadaje sygnał Stój"

Jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze.

Sygnał S 5 informuje, ze 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 nieprzekraczającą 100 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością"

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

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 na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.

7) Sygnał S 7 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze"

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

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.

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.

9) Sygnał S 9 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze Stój"

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

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

10) Sygnał S 10 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 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 nieprzekraczającą 40 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 S 10a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10a 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;

12) Sygnał S 11 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 100 km/h"

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

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

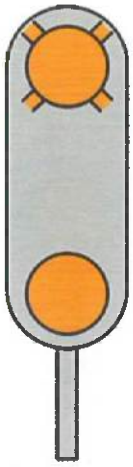
13) Sygnał S 11a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 100 km/h"

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

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.

14) Sygnał S 12 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h"

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



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.

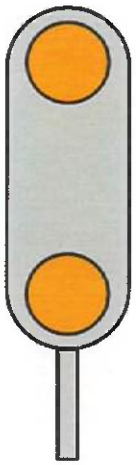
15) Sygnał S 12a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h"

Dwa światła na semaforze w jednym pionie – dolne światło pomarańczowe ciągłe, 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 nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój"

Dwa światła pomarańczowe ciągłe 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".

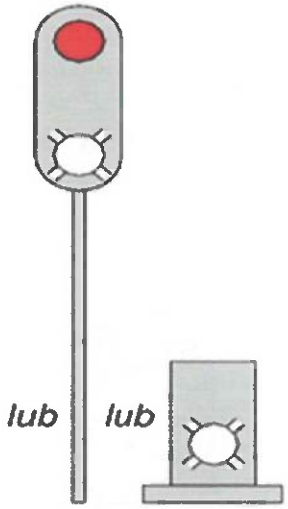
17) Sygnał S 13a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – Stój"

Dwa światła pomarańczowe ciągłe 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, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnią 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:

a) jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,

b) 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 wielodostępowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca rozjazdów w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem.

7. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój", nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy, może jechać dalej, jeżeli na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

8. 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. 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.

9. Sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój" na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów, i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.

10. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój" na semaforze wówczas, gdy uprawniony pracownik wyda pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał Rm 1 „Do mnie" lub Rm 2 „Ode mnie".

11. Sygnał zezwalający na semaforze oraz sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

12. Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych przedstawiono w **Załączniku nr 1**.

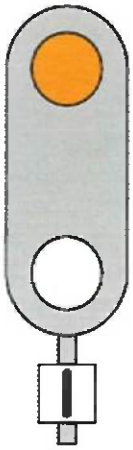
§ 7

Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

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

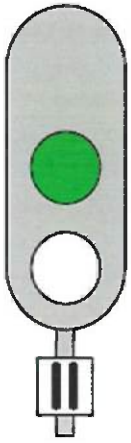
1) Sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr1 lub S 1 Stój"

Dwa światła w pionie: dolne – białe, górne –pomarańczowe.



2) Sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością"

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



3) Sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h"

Dwa światła w 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 pionie: dolne - białe, górne - pomarańczowe migające.

§ 8

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe

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

1) Sygnał Os 1„Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój"

Jedno pomarańczowe światło ciągłe na tarczy.

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

Jedno światło zielone ciągłe 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.

§ 9

Tarcze manewrowe

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

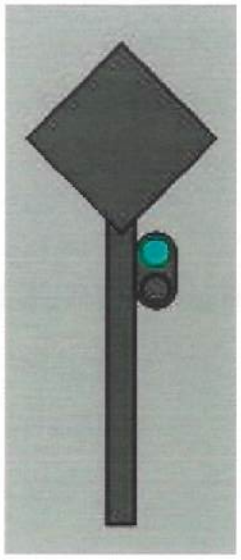
   2) tarcze manewrowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą jednego światła:
      a) niebieskiego – gdy manewr jest zabroniony,
      b) matowobiałego – gdy manewr jest dozwolony.

2. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko do jazd manewrowych.
3. 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.

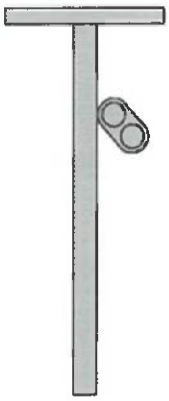


Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona", dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest odblaskowa.

2) Sygnał M 2 „ dozwolona"

Dzienny

Tarcza w położeniu poziomym.



Nocny

Mlecznobiałe światło na maszcie pod tarczą.

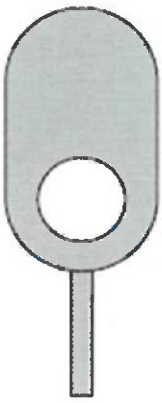
4. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:

1) Sygnał Ms 1 „ Jazda manewrowa zabroniona"

Jedno niebieskie światło na tarczy.

2) Sygnał Ms 2 „ dozwolona"

Jedno matowobiałe światło tarczy.



5. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej sygnału Ms 2 lub na tarczy manewrowej kształtowej sygnału M 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".

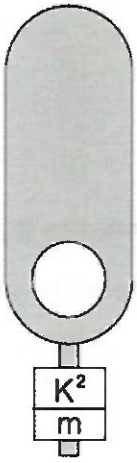
6. Sygnały świetlne mogą być również nadawane przez semafory świetlne, oznaczone literą „m" na tabliczce opisowej:

1) Sygnał S 1 „ Stój"

Sygnał S 1 „Stój" na semaforze, o którym mowa w ust. 6, odnosi się również do manewrów.

2) Sygnał Ms 2 „ Jazda manewrowa dozwolona"

Semafor, o którym mowa w ust. 6, nadaje sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona" światłem matowobiałym.



7. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 6 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".

§ 10

Zasady umieszczania sygnalizatorów

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

§ 11

Sygnały zamknięcia toru

1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach, obrotnicach, wagach pomostowych oraz kozłach oporowych.
2. Sygnał zamknięcia toru stosuje się także na punktach przestawczych zestawów kołowych.
3. Tarcza zaporowa nadaje sygnał zabraniający albo zezwalający na jazdę po torach stacyjnych. Do kontrolowania, czy świeci się latarnia tarczy zaporowej, stosuje się światła wsteczne. Gdy tarcza ostrzegawcza nadaje sygnał:

1) Z1, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii poziomej;
2) Z 2, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii ukośnej wznoszącej się pod kątem 45° ku stronie prawej.

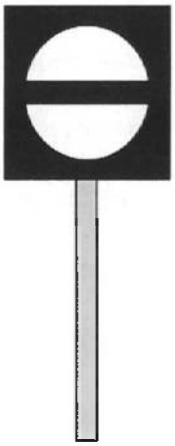
Latarnia nieruchomej tarczy ostrzegawczej pokazuje wstecz światło białe.

4. Tarcze zaporowe nadają następujące sygnały:

1) Sygnał Z1 „ Stój"

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.



2) Sygnał Z2 „ Jazda dozwolona"

Dzienny i nocny

Kresa ukośna czarna pod katem 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.

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

6. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnał Z 2 „Jazda dozwolona", a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnału – gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału Z 1 „Stój" na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 „Do mnie" lub Rm 2 „Ode mnie".

7. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z1 „Stój" lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 „Stój" ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.

8. Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub wykonywanie planowanych manewrów zajmuje niewielką część doby - a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarń stosować tarce nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z1 „Stój". Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odblaskowych.

9. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru.

10. Do nadawania sygnału o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarną kresą lub latarnia elektryczna z trzema punktami świetlnymi.

11. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:

1) Sygnał Z1wk „ Stój, wykolejnica na torze"

Dzienny i nocny

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

latarnia mechaniczna

latarnia elektryczna

2) Sygnał Z2wk „ Wykolejnica zdjęta z toru"

Dzienny i nocny

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

latarnia mechaniczna

latarnia elektryczna

12. Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mleczne światła, które ułożone w pionie oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru", a ułożone w poziomie oznaczają „Stój, wykolejnica na torze".

13. Latarnie elektryczne nadają jednakowe sygnały do przodu i do tyłu.

14. Sygnały Z 1o i Z 2o na obrotnicach oraz Z 1wg i 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.

15. Na wykolejnicach w torach, na których w porze nocnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrów zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, nadających takie same sygnały, jak latarnia. Zaleca się, aby tarcze takie były odblaskowe. Czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie wykolejnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

16. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 14, podaje się następujące sygnały:

1) Sygnał Z1o, Z1wg „ Stój, wjazd zabroniony"

Dzienny i nocny

2) Sygnał Z2o, Z2wg „ Stój, wjazd zabroniony"

Dzienny i nocny

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

18. Na obrotnicach, wagach pomostowych i innych urządzeniach zamiast latarni, o których mowa w ust. 14, można stosować tarcze wskazujące taki sam sygnał w dzień i w nocy, przy czym zaleca się, żeby tarcze te były wykonane z materiałów odblaskowych.

19. Na punktach przestawczych zestawów kołowych stosuje się następujący sygnał:

1) Sygnał Z1p „ Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony"

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy, pod którą znajduje się duża biała litera N.

20. Sygnał Z1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony":

a) oznacza, że pojazdom kolejowym z nieprzesuwnymi kołami zestawów kołowych zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego poza ten sygnał;
b) 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;
c) w górnej części tarczy usytuowany jest mlecznobiały okrąg z poziomą czarną kresą, w dolnej części mlecznobiała litera „N";
d) może być wykonany jako świetlny (wyświetlany w porze nocnej) lub w postaci tablicy stale wskazującej obraz tego wskaźnika, w tym przypadku elementy o barwie białej obrazu wskaźnika powinny być wykonane z materiałów odblaskowych;
e) ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego.

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

§ 12

Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami

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

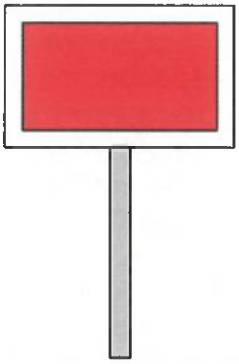
Pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą.

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

2) Sygnał D1 „ Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania"

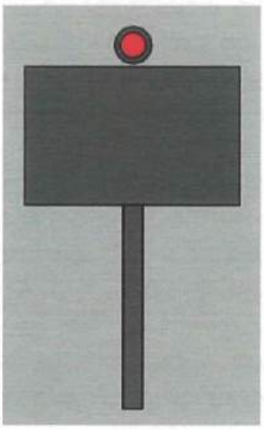
Dzienny

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką.



Nocny

Czerwone światło pośrodku nad tarczą.



2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego. Dla umożliwienia kontroli czy latarnia tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości co światło przednie.

3. Przenośną tarczę ostrzegawczą DO i przenośną tarczę zatrzymania D 1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru.

4. Sygnał D 1 „Stój" dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy, a w szczególności:

1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego;
2) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „Stój";
3) jeżeli czasowo brak semafora;
4) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części;
5) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Jazda dozwolona";
6) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem – w tym przypadku tarczę zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed

wykolejnicą osłaniającą stojące na torze maszyny torowe. Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.
7) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga osłony.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i 3, tarczę zatrzymania D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.

6. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.

7. W obrębie stacji, także na posterunku odgałęźnym, tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

8. Jeżeli tor między dwoma posterunkami zapowiadawczymi jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania, osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach (lub posterunkach odgałęźnych) tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza ostatnim rozjazdem.

9. Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W razie krótkotrwałej przeszkody w ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D 1 „Stój" i przenośną tarczą ostrzegawczą (sygnał DO) tylko z tej strony, z której normalnie nadjeżdżają pociągi, a po drugiej stronie przeszkody powinien się znajdować, w odległości równej drodze hamowania zwiększonej o 200 m, pracownik kolejowy z przyborami do dawania sygnałów ręcznych (D 2), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on z kierunku przeciwnego.

10. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien na linii dwutorowej najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów po uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej, jak też w razie uszkodzenia obu torów linii dwutorowej, z tej strony, z której najpierw oczekuje się pociągu. Jeżeli nie ma tarcz lub latarń, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały „Stój" (D 2 i jednocześnie D 3). Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 „Stój", a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.

11. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.

12. W przypadku żądania pociągu ratunkowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymany pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.

13. Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój", należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarcze ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 „Stój", dawanymi jednocześnie.

14. Przykłady osygnalizowania przeszkód na torach linii jednotorowej dwukierunkowej oraz dwutorowej przedstawiono na *Rysunku 1.*

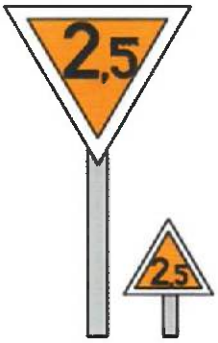
Rysunek 1. Przykłady osygnalizowania przeszkód

15. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

1) Sygnał D6 „ 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.

16. 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.
17. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
18. W razie potrzeby ograniczenia prędkości na szlaku poniżej 10 km/h należy miejsce takie osłonić przenośnymi tarczami zatrzymania D 1 „Stój" i tarczami ostrzegawczymi DO w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.
19. Tarczę z sygnałem D 6 „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.
20. Tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg" ustawia się według tych samych zasad, co semafory.

21. 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 D 6 „Zwolnić bieg", umieszcza się ją nisko na wysokości główki szyny, podstawą trójkąta do dołu, a w razie potrzeby stosuje się tarczę o zmniejszonych wymiarach.

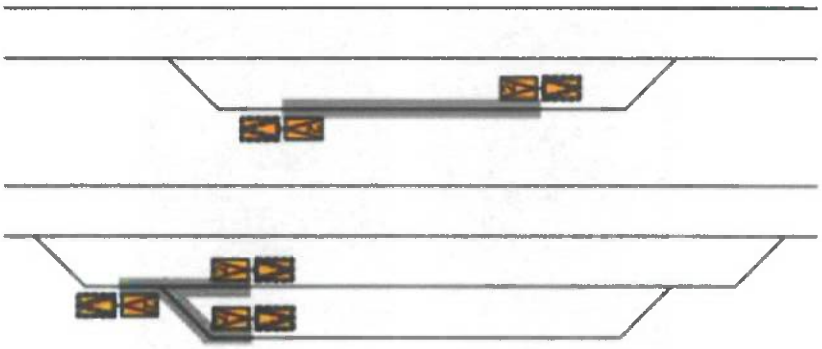
22. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg" ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku.

23. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:

1) nie wymaga się ustawienia tarcz z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg";

2) na początku i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14;

3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej zgodnie z sygnałem na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące w torach głównych zasadniczych należy spowodować zatrzymywanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.



24. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia prędkości są jednakowe, czy też różne, należy:

1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg", zgodnie z zasadami określonymi w ust. 22;

2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 23.

25. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 22-24 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg" przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 23.

26. Tarcza z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg" w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg" jest odblaskowa, to można nie stosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

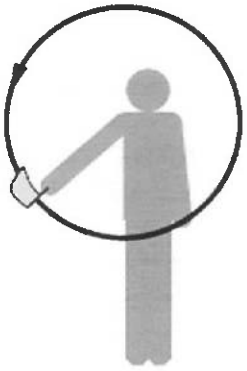
§ 13

Sygnały ogólnego stosowania podawane przez uprawnione osoby

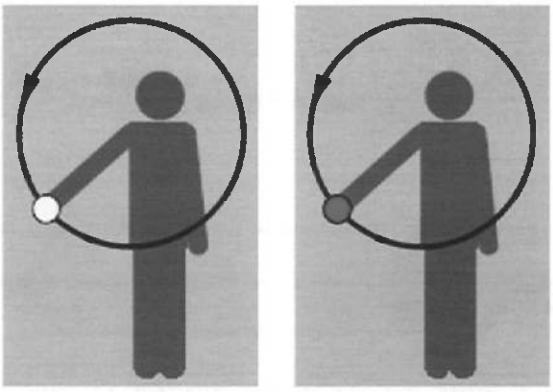
1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

1) Sygnał D2 „ Stój" dawany ręcznie

Dzienny



Nocny



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

2) Sygnał D3 „ Stój" dźwiękowy

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkukrotnie powtórzone.

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

2. W trakcie manewrów sygnał „Stój" powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4).

3. Sygnał D 2 „Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D 3) stosuje się w przypadku, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy:
1) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „Zwolnić bieg" jest niemożliwe;
2) drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały „Stój" ;
3) przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu, pojeździe pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
4) pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
5) na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
6) w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
7) na torze znajdują się ludzie lub duże 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 i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
7. Oprócz sygnałów, o których mowa w ust. 1-6, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:

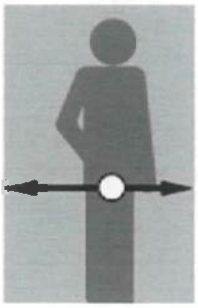
1) Sygnał Rm 1 „ Do mnie"

Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo.

Nocny



Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana poziomo.

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

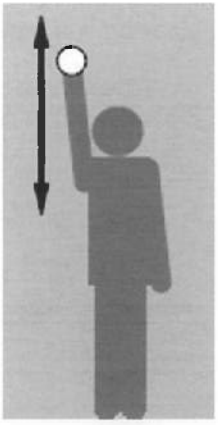
2) Sygnał Rm 2 „ Ode mnie"

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo.

Nocny



Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana pionowo.

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

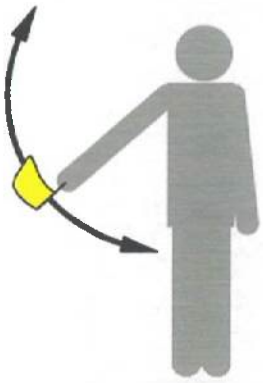
W przypadku gdy odebranie sygnału „Do mnie" lub „Ode mnie" jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności;

3) Sygnał Rm 3 „ Zwolnić"

Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

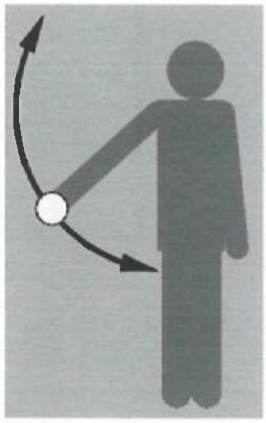
Dzienny

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



Nocny

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



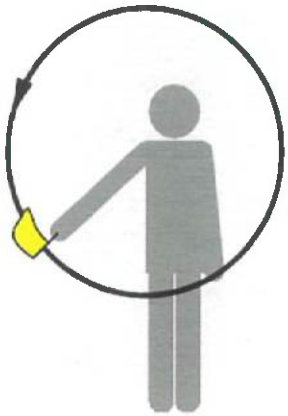
4) Sygnał Rm 4 „ Stój"

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

jednocześnie:

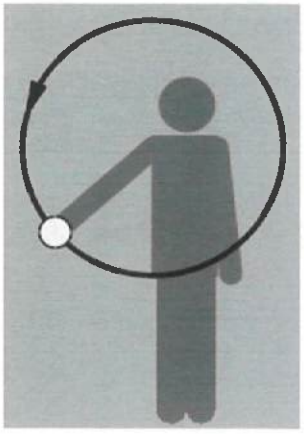
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką.



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką sygnałową ze światłem białym;

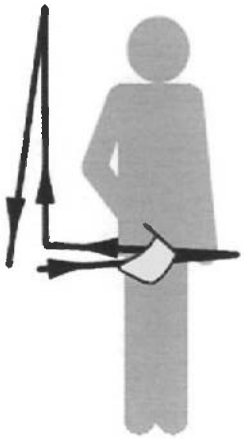


5) Sygnał Rm 5 „ Odrzucić"

Dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

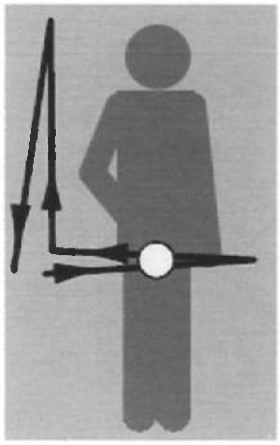
Dzienny

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



Nocny

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

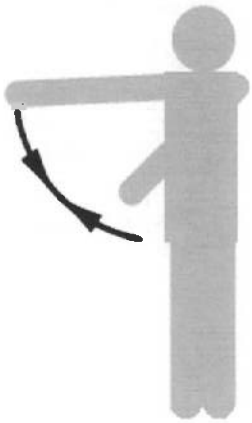


6) Sygnał Rm 6 „ Docisnąć"

Dwa krótkie tony gwizdkiem i jednocześnie:

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk.



Nocny

Białe światło ręcznej latarki sygnałowej przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty.

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

§ 14

Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.

2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.

3. W przypadku, gdy przestało działać dźwiękowe urządzenie ostrzegające lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.

4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

5. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

Sygnał Rp 1 „ Baczność"

Jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego.

6. 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 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, 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;
6) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
7) 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 albo kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
8) przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem w przypadku nadawania sygnału Osp 1 przez tarczę ostrzegawczą przejazdową odnoszącą się do tego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia albo gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna lub wskazuje sygnał wątpliwy;
9) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
10) 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;
11) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
12) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego;

13) jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważy, że rogatki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazd;
14) przed każdym ruszeniem pojazdu kolejowego z postoju przy peronie znajdującym się pomiędzy miejscem ustawienia wskaźnika W 6b a przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem, do którego wskaźnik się odnosił;
15) podczas mijania się pojazdów kolejowych jadących po sąsiednich torach, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób postronnych, np. perony przystanków, przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia, rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pojazdu jadącego z przeciwka.

7. W przypadkach, o których mowa w ust. 6 pkt 7 i 8, sygnał Rp 1 „Baczność" podaje się wielokrotnie.

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

1) Sygnał Rp 4 „ Hamować średnio"

•

Jeden krótki ton dźwiękowym 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, jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

4) Sygnał Rp 7 „ Odhamować"

▬ ▬

Dwa długie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

9. 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, 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.

10. 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.

§ 15

Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów

1. Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Rp 11 „ Wsiadać"

Jeden długi ton gwizdkiem.

Sygnał Rp 11 „Wsiadać" podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich.

2) Sygnał Rp 12 „ Gotów do odjazdu"

Dzienny

Podniesienie chorągiewki koloru żółtego.

Nocny

Podniesienie ręcznej latarki sygnałowej z białym światłem.

Sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu" stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską.

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;

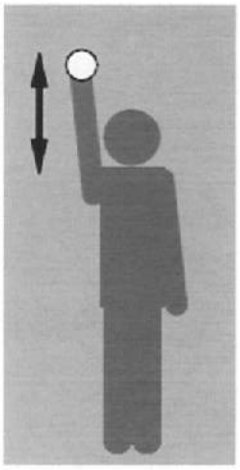
4) Sygnał Rp 14 „ Odjazd pociągów pasażerskich"

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 ręcznej latarki sygnałowej 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, a w pociągach wyposażonych w urządzenia sygnałowe do dawania sygnału Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich" sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń. Szczegółowy sposób podawania sygnałów przy odjeździe pociągów pasażerskich określa się w przepisach wewnętrznych.

2. 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.

3. Stosuje się następujący sygnał podawany przez dyżurnego ruchu:

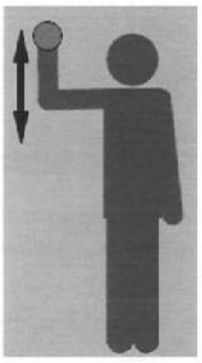
Sygnał Rd 1 „ Nakaz jazdy"

Dzienny

Okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo.

Nocny

Ręczna latarka sygnałowa z zielonym światłem poruszana pionowo;



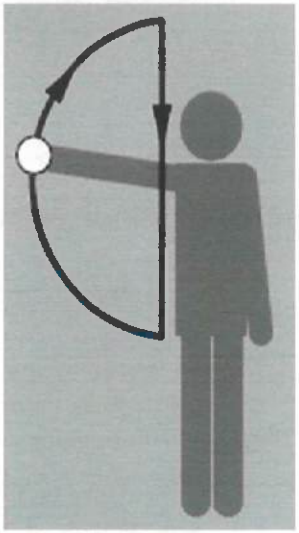
Sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" przy wyprawianiu pociągów podaje dyżurny ruchu, a przy przepuszczaniu pociągów – dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu, wtedy gdy jest to wymagane odpowiednimi przepisami lub instrukcjami.

4. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne dawane za pomocą umieszczonego obok torów albo 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.

5. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Rh 1, Rhs1 „ Zahamować"

Dzienny (Rh1)	*Nocny (Rh1)*	*Dzienny i nocny (Rhs1)*
Wyciągnięte ręce składane nad Głową z zakreśleniem półkola.	Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół.	Jedno światło matowobiałe



2) Sygnał Rh 2, Rhs2 „ Odhamować"

Dzienny (Rh2)

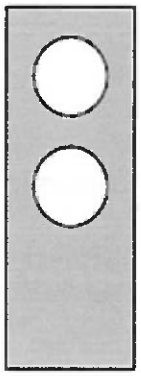
Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową.

Nocny (Rh2)

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana po łuku nad głową.

Dzienny i nocny (Rhs2)

Dwa światła matowo-białe;



3) Sygnał Rh 3, Rhs3 „ Hamulce w porządku"

Dzienny (Rh3)

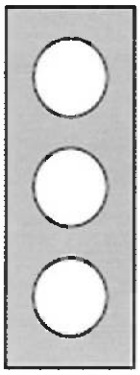
Ręka wyciągnięta nad głową, Trzymana pionowo.

Nocny (Rh3)

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem, trzymana pionowo nad głową.

Dzienny i nocny (Rhs3)

Trzy światła matowo-białe;



6. Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

1) Sygnał D7 „ Stój"

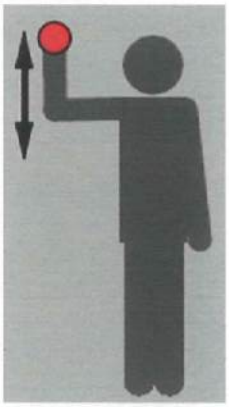
Dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu.

Dzienny

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

Nocny

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



2) Sygnał D7 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu"

Dzienny

Dróżnik przejazdowy stoi na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

Nocny

Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo ręczną latarką sygnałową z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

§ 16

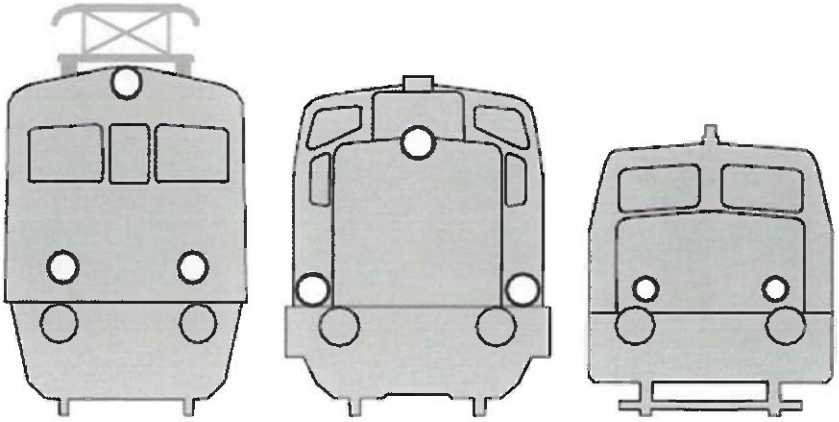
Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

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 następczym albo wyprawionego na szlak jednotorowej linii kolejowej oraz w kierunku zasadniczym na torze dwu- lub wielotorowej linii kolejowej"

Dzienny i nocny

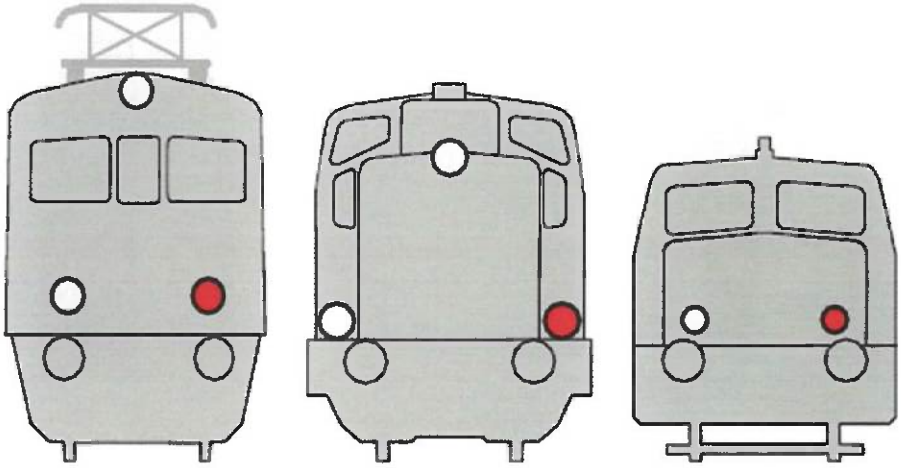
Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z zastrzeżeniem ust. 3.



2) Sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego wyprawionego na szlak w kierunku przeciwnym do zasadniczego na torze dwu- i wielotorowej linii kolejowej"

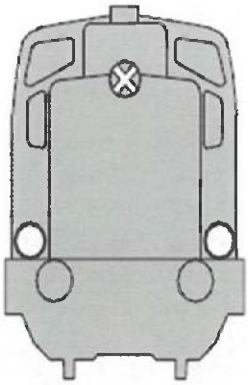
Dzienny i nocny

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. 3.



3) Sygnał Pc 3 „Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym"

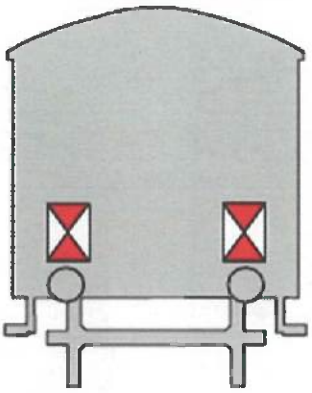
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą;



4) Sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty":

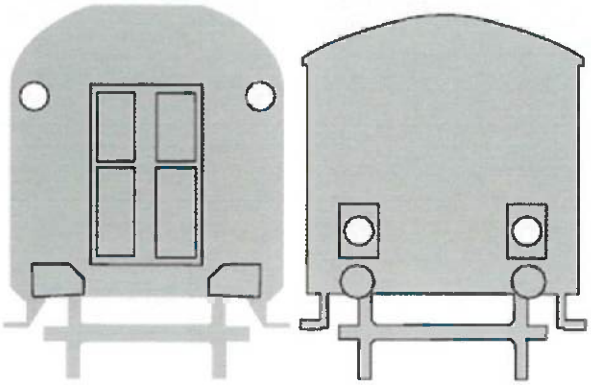
Dzienny

Dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu. Tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe. Powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa.



Dzienny i nocny

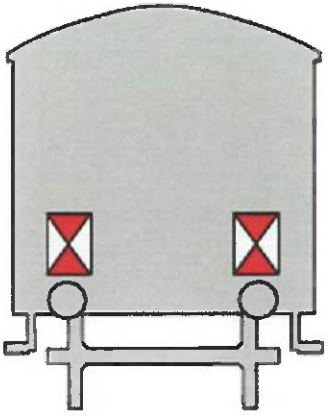
Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



5) Sygnał Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego"

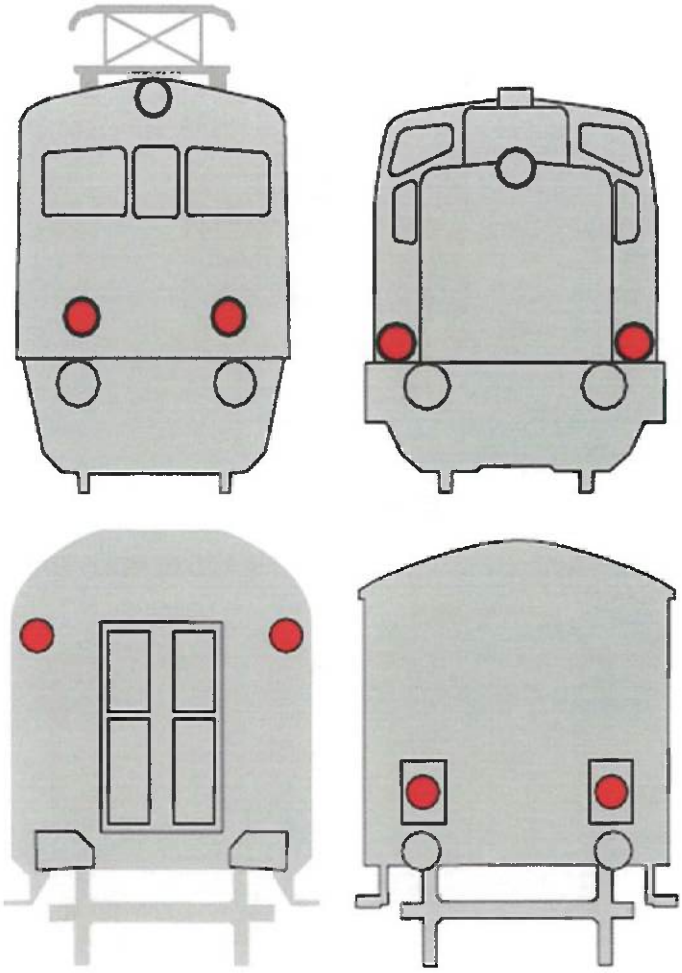
Dzienny

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



Dzienny i nocny

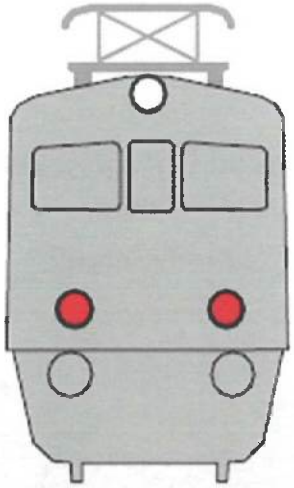
Dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 „Dzienny i nocny". Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 „Dzienny", jednak na szlakach z blokadą wieloodstępową zaleca się stosowanie sygnału Pc 5 „Dzienny i nocny";

6) Sygnał Pc 6 „Oznaczenia 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 i 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. 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 świateł.

4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą, w szczególności zespołów trakcyjnych, wagonów doczepnych z kabiną maszynisty, należy stosować odpowiednio sygnały 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.

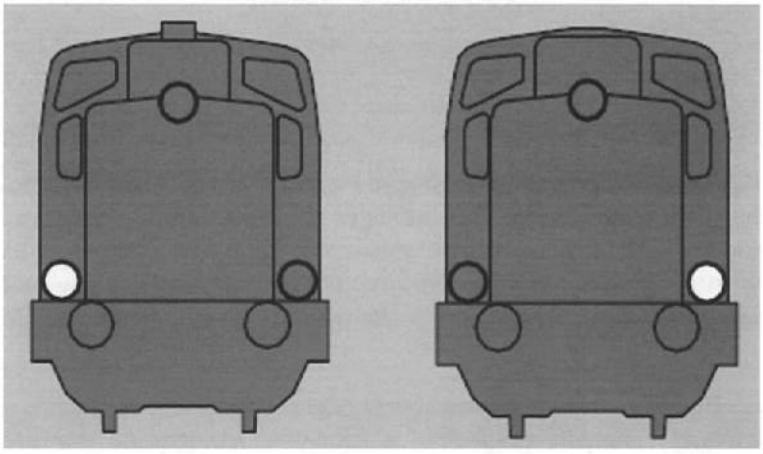
7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu, z wyjątkiem przypadku, gdy cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, w którym stosuje się przepisy ust. 6.

8. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Tb1 „Oznaczenia 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 Tb4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego"

Dzienny i nocny

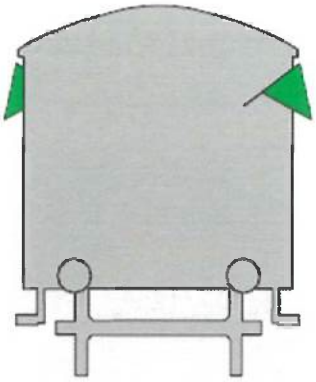
Od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu – czerwone.

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

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

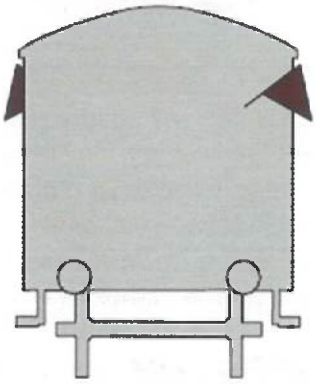
1) Sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu"

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



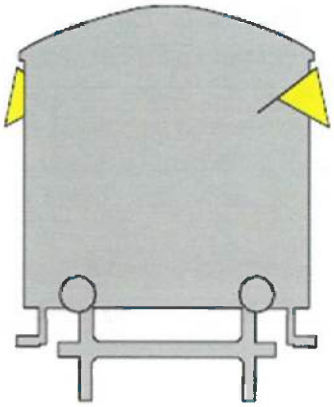
2) Sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu"

Trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszone 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.

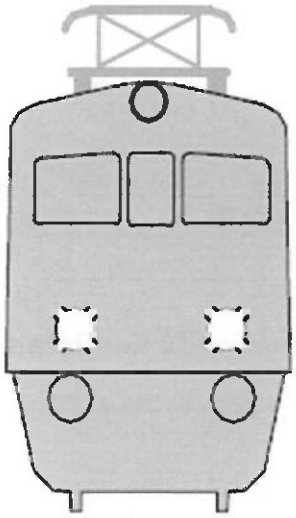


§ 17

Sygnały alarmowe

1. Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

1) Sygnał A1„Alarm"



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

a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,
b) b) sygnał alarmowy A 1 podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym,
c) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
d) po odebraniu sygnału alarmowego A 1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy,
e) pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej;

2) Sygnał A1r „Alarm

Kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie:

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

3) Sygnał A2 „Pożar"

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie:
a) sygnał „Pożar" daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar" i powiadomić straż pożarną. Jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,
c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

2. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) Sygnał A3 „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.

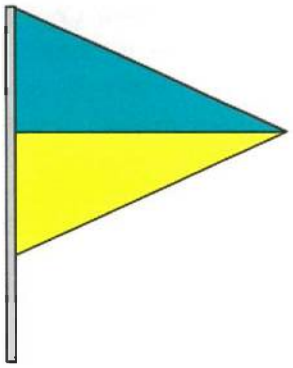
2) Sygnał A4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji"

Ciągły ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających 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 A5 „Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku"

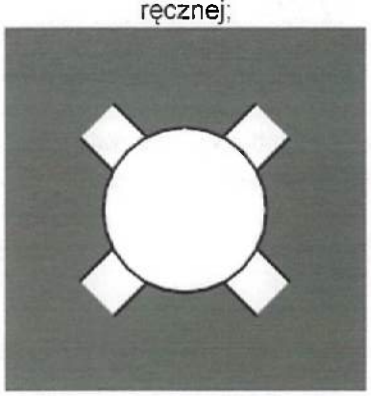
Dzienny

Chorągiewka niebiesko żółta.



Nocny

Białe światło migające latarki ręcznej;



4) Sygnał A6 „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 A7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji"

[redacted]

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

6) Sygnał A8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji"

[redacted]

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

3. Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.

4. Odwołanie alarmu powietrznego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, oraz alarmu o skażeniach, o którym mowa w ust. 2 pkt 5, jest jedno dla obydwu uprzednio ogłoszonych alarmów.

ROZDZIAŁ III

Sygnalizacja kolejowa z zastosowaniem wskaźników

§ 18

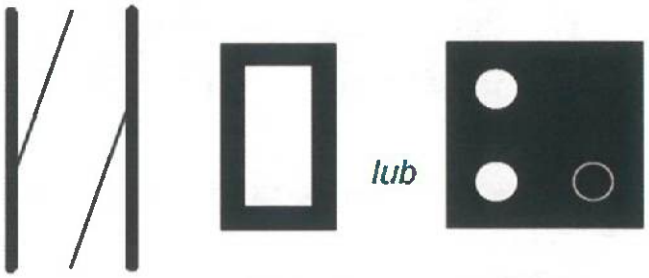
Wskaźniki

1. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
2. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odblaskowych.
3. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba że zapisy Instrukcji stanowią inaczej.
4. Wskaźniki zwrotnicowe służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednio dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.
5. Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarń mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarń elektrycznych z białymi światłami lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były one odblaskowe.
6. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
7. Obowiązują następujące zasady stosowania wskaźników zwrotnicowych:
1) można nie stosować wskaźników zwrotnicowych do zwrotnic scentralizowanych, po których jazdy odbywają się tylko z wykorzystaniem przebiegów utwierdzanych lub zamykanych;
2) na rozjazdach, na których w porze ciemnej nie wykonuje się manewrów lub manewruje się sporadycznie albo oświetlenie zewnętrzne zapewnia dobrą widoczność, można nie stosować wskaźników zwrotnicowych lub zamiast latarni zwrotnicowych stosować tarcze nieoświetlane, dające takie same wskazania jak latarnie zwrotnicowe;
3) czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie zwrotnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
8. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
9. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
10. W szczególnych przypadkach stosuje się wskaźniki zwrotnicowe zlokalizowane w dalszej odległości przed zwrotnicami. W takim przypadku latarnia ze wskaźnikami może być umieszczona na osobnym maszcie lub wspólnie z latarniami podającymi inne sygnały.
11. 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.

12. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

1) Wskaźnik Wz1 „Jazda na wprost"

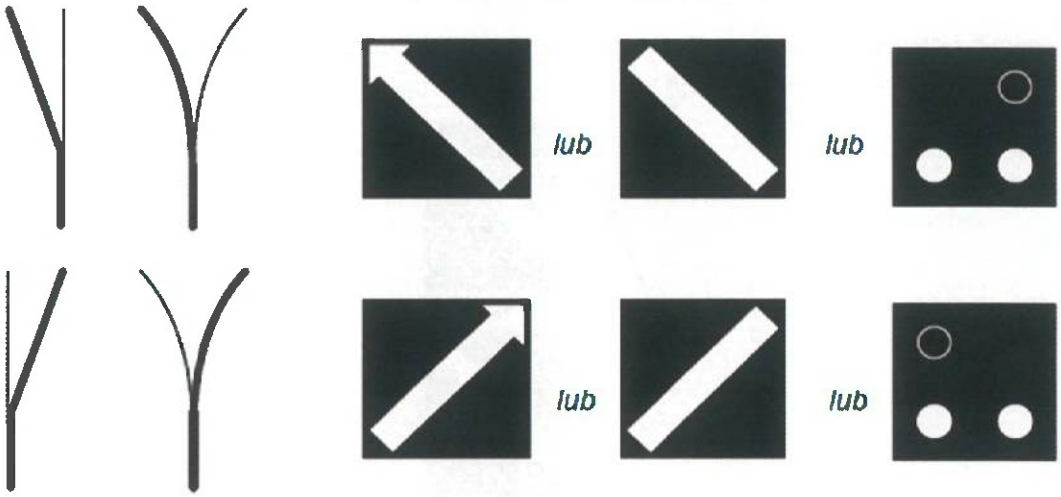
Biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.



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

2) Wskaźnik Wz2 „Jazda na ostrze"

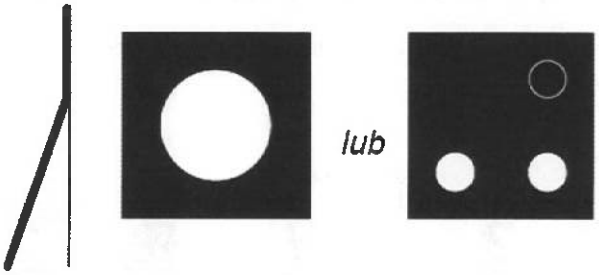
Biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach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



Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków.

3) Wskaźnik Wz3 „Jazda z ostrza"

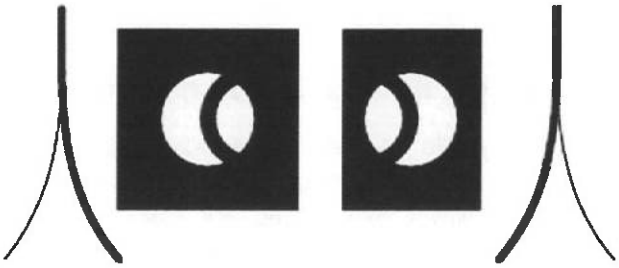
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie.



Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu.

4) Wskaźnik Wz4 „Jazda z ostrza"

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.

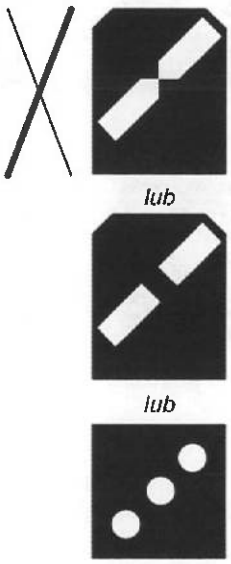


Zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru.

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

1) Wskaźnik Wz5 „Jazda po prostej w prawo"

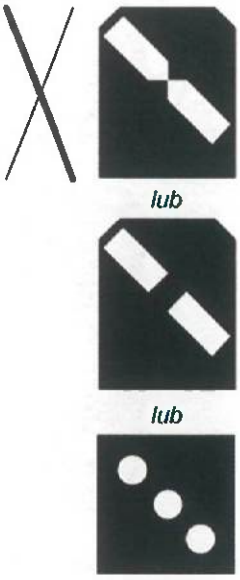
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

2) Wskaźnik Wz6 „Jazda po prostej w lewo"

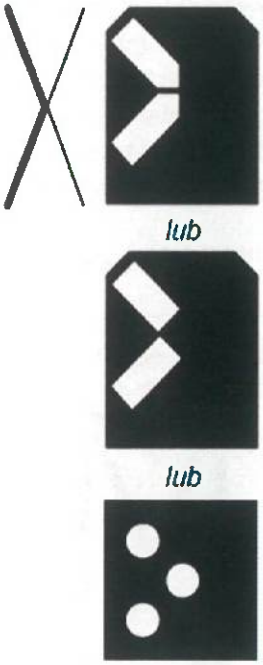
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem;

3) Wskaźnik Wz7 „Jazda po łuku w lewo"

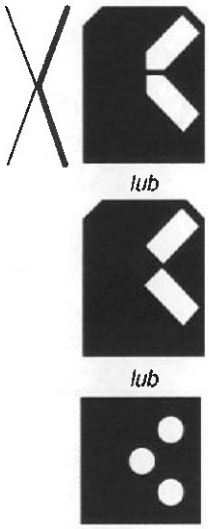
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo.



Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

4) Wskaźnik Wz8 „Jazda po łuku w prawo"

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.



Jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

14. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:

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

15. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:

1) Wskaźnik W1 „Wskaźnik usytuowania"

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w środku tablicy.

Wskaźnik W 1 oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z wieloodstępową blokadą liniową czterostawną – przedostatniego semafora odstępowego blokady wieloodstępowej na szlaku przed semaforem wjazdowym. Wskaźnik W 1 ustawia

się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora – dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor.

2) Wskaźnik W3 „Wskaźnik unieważnienia"

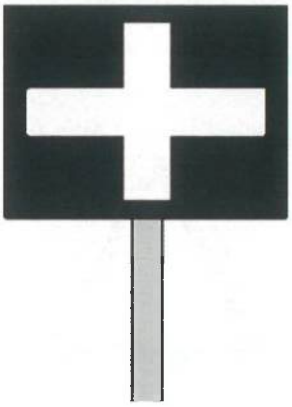
oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik

Dzienny	***Nocny***	***Dzienny i nocny***
Maszt semafora bez ramion	Białe światło u wierzchołka masztu	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.

3) Wskaźnik W4 „Wskaźnik zatrzymania"

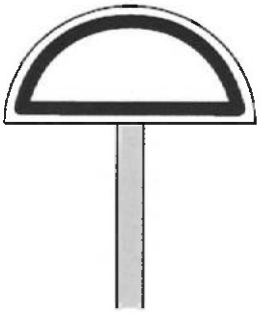
Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu.
Prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle.



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; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie i w szczególnych przypadkach, np. brak wymaganej skrajni można go ustawić z lewej strony toru na końcu peronu,
c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.

4) Wskaźnik W5 „Wskaźnik przetaczania"

Oznacza granicę przetaczania.
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem.

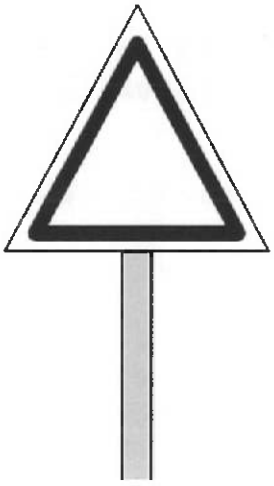


a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone. Przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,
b) wskaźnik należy ustawiać 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;

5) Wskaźnik W6 „Wskaźnik ostrzegania"

Oznacza, że należy podać sygnał Rp1 „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".

6) Wskaźnik W6a „Wskaźnik przejazdowy"

Oznacza, że za wskaźnikiem znajdują 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 i ich usytuowanie.

6) Wskaźnik W6b „Wskaźnik ostrzegania przed niezabezpieczonym przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem"

Oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 "Baczność"

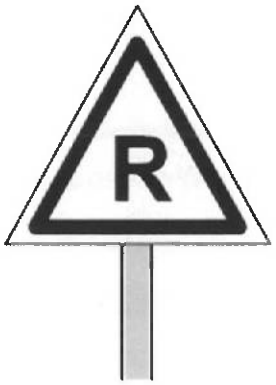
Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą.

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 nieuzależniony 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 418), dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

7) Wskaźnik W7 „Wskaźnik robót torowych"

Oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność" ze względu na prowadzone roboty torowe.

Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym i białym obramowaniem oraz czarną literą „R", zwrócona wierzchołkiem ku górze.

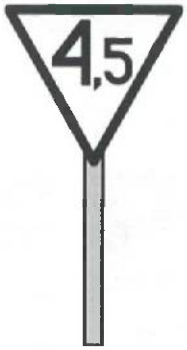


a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność" ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
b) wskaźnik ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków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

8) Wskaźnik W8 „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.

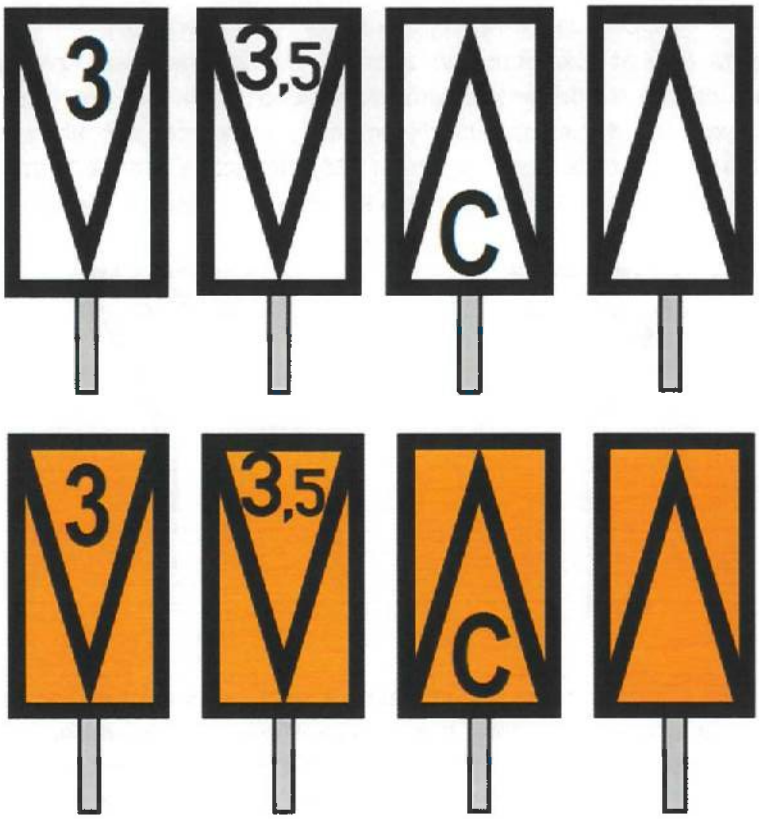


a) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
b) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,
c) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
d) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników 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 11,
e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,
f) jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku jednotorowym,
g) wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczania miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27a;

9) Wskaźniki W9, W14 „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 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, 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).



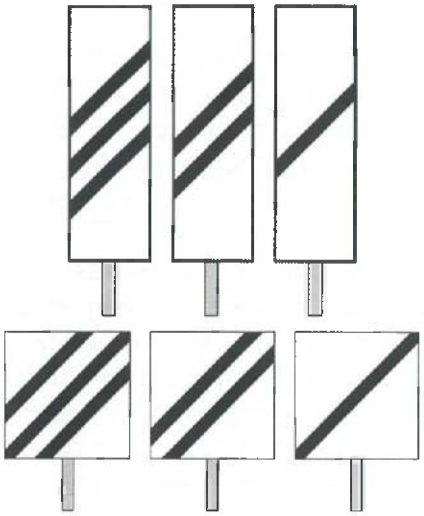
a) wskaźnik W 9, W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
b) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 10, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
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 – tarcza „Zwolnić bieg", określonym w § 11 ust. 15,
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 odblaskowych.

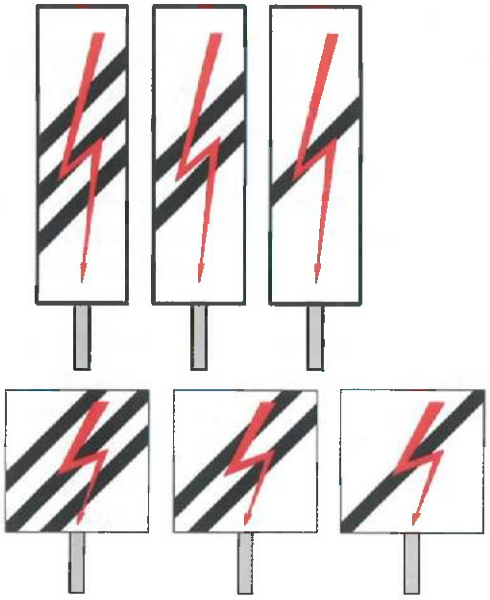
10) Wskaźniki W11a, W11b i W11c „Wskaźniki uprzedzające"

W zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

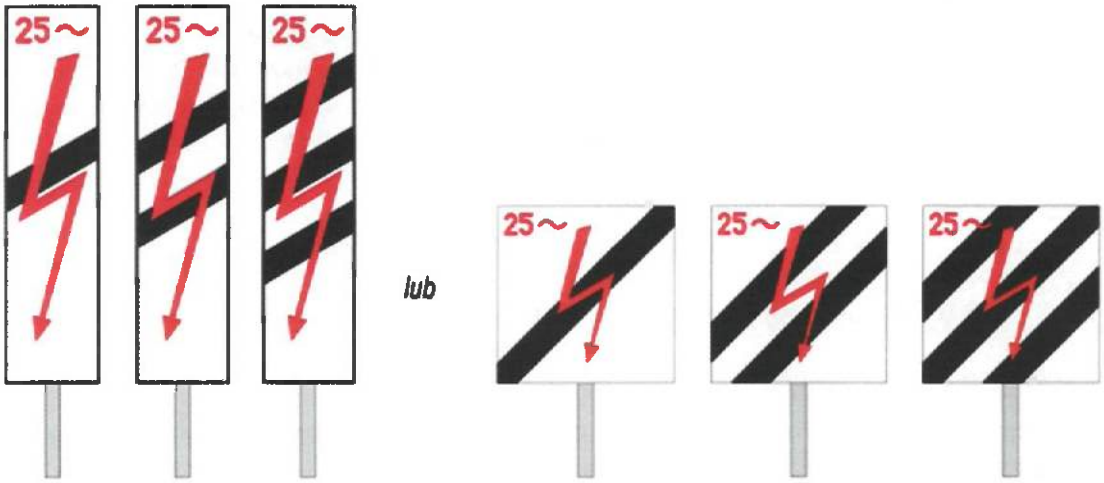
a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),



b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego (wskaźnik W 11b),



c) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego (wskaźnik W 11c),



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:

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

b) na wskaźniku W 11c na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika oraz czerwone oznaczenie „25" i sinusoidę umieszczone w górnej części wskaźnika,

c) 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,

d) 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 napięciem 3 kV prądu stałego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,

e) wskaźnik W 11c, 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 napięciem 25 kV prądu przemiennego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,

f) wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, niewęzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą. Wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),

g) wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej oraz ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego,

h) wskaźnik W 11c stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej oraz ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi

semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego,

i) wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,

j) 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,

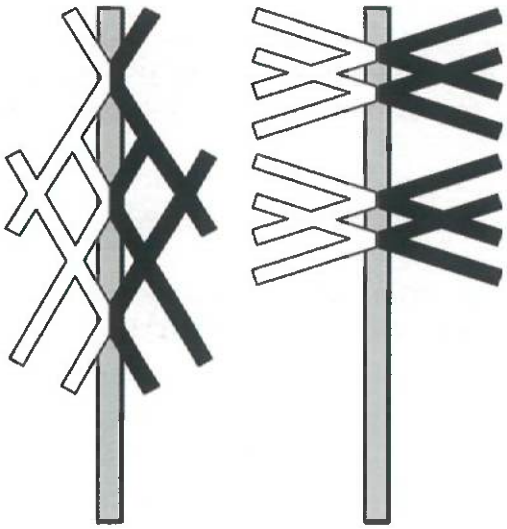
k) tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne – kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem – pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,

l) 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) Wskaźniki W13 „Wskaźnik torowy"

Oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia 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 zagrzanych osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia i innych maszyn torowych,

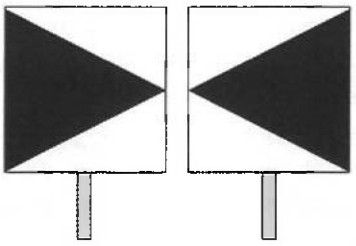
b) wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,

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.

12) Wskaźniki W15 „Wskaźnik zmiany lokalizacji"

Oznacza, że semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza nie są umieszczone w miejscu, w którym powinny się znajdować, pomimo to odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik.

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



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

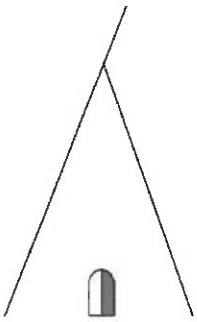
13) Wskaźniki W15 „Wskaźnik przystanku osobowego"

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;

14) Wskaźniki W15 „Wskaźnik ukresu"

Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym. Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy).



Miejsce usytuowania wskaźnika wyznacza się z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłki lub poszerzenia na łuku;

15) Wskaźniki W21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości"

wyświetlony razem z sygnałem na semaforze oznacza, że jazda od tego semafora może odbywać się z prędkością określoną przez wskaźnik.

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

a) wskaźnik W 21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda od semafora, na którym znajduje się wskaźnik, nadającego sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczająca wartości określonej przez ten wskaźnik,

b) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny (wyświetlany) 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 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;

16) Wskaźniki W21a „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,

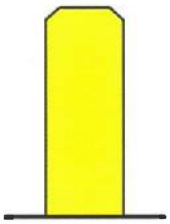
b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza nad latarnią sygnałową sygnalizatora,

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;

17) Wskaźniki W23 „Wskaźnik odcinka izolowanego"

Oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów.



Wskaźnik w postaci żółtego słupka ustawionego przy torze:

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

18) Wskaźniki W28 „Wskaźnik kanału radiowego"

Oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej. Okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi uzgodniony z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego wyróżnik zarządcy infrastruktury – dla PMT Linie kolejowe Sp. z o.o. jest to litera „R", którego wskaźnik dotyczy. Liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury.

a) wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym na tym kanale,
b) numer kanału określony wskaźnikiem W 28 obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,
c) wskaźnik W 28 ustawia się w następujący sposób:
- na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową
- na stacji w odległości 30-70 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 radiołączność pociągową - 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,
d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych.

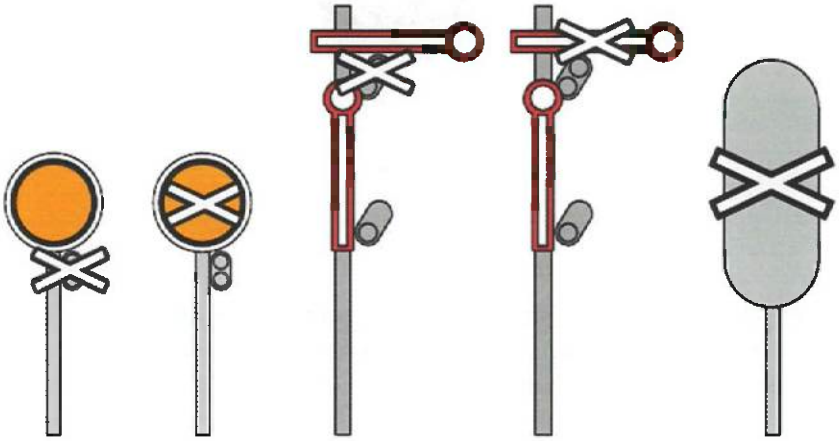
19) Wskaźniki W30 „Wskaźnik ważenia składu"

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;

20) Wskaźniki W31 „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.

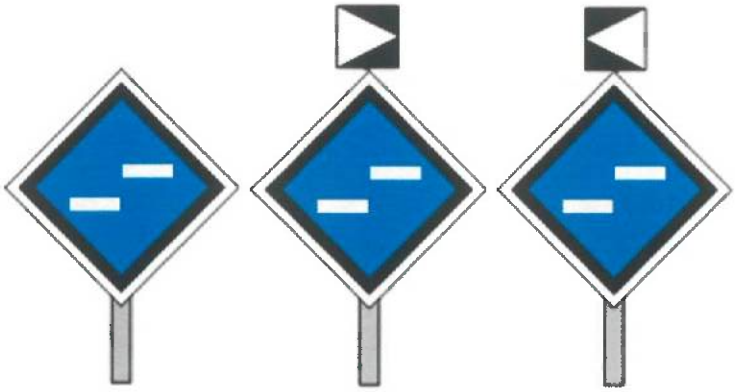


Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach, a w przypadku sygnalizatorów świetlnych na latarniach sygnałowych tych sygnalizatorów.

16. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu oraz stanu sieci trakcyjnej.
17. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
18. Wskaźniki We umieszcza się według następujących zasad:
1) wskaźniki We stałe zawiesza się nad torem, do którego się odnoszą, na konstrukcjach wsporczych na wysokości nie mniejszej niż 4,5 m od poziomu główki szyny lub na wysięgnikach konstrukcji wsporczych, patrząc w kierunku jazdy;
2) wskaźniki We przenośne umieszcza się zgodnie z pkt 1 albo obok toru zgodnie z ust. 14 pkt 1.
19. Wskaźniki We mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
20. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:

21) Wskaźniki We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu"

Oznaczają, że należy opuścić pantografy przed następnym wskaźnikiem (wskaźniki opuszczonego pantografu We 2a, We 2b, We 2c): niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 1a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1c). Dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego; wskaźnik We 1b i We 1c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo (wskaźnik We 1b) lub w lewo (wskaźnik We 1c), w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik.



We 1a We 1b We 1c

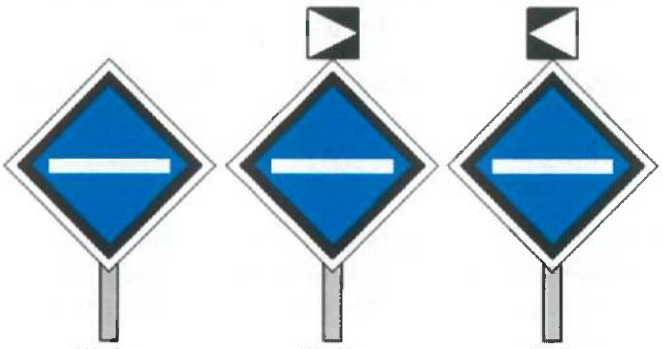
Wskaźniki We 1a, We 1b lub We 1c ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych, przed właściwym wskaźnikiem We 2a, We 2b, We 2c w odległości co najmniej:

a) 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,
b) 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,
c) 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h;

22) Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu"

Oznaczają miejsce, od którego jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przyjeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c).

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



We 2a We 2b We 2c

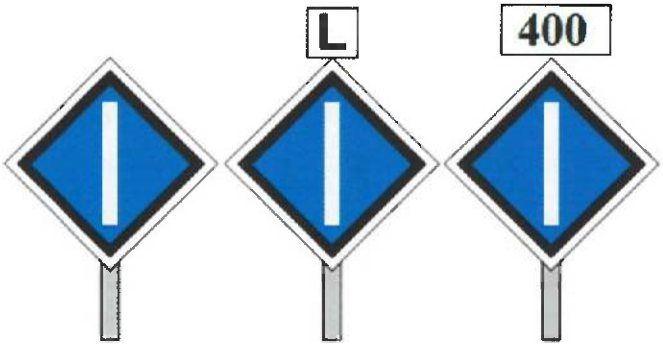
a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 50 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
b) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
– w razie wyłączania sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
– w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,

– w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami.

23) Wskaźniki We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu"

Oznaczają, że należy podnieść pantografy.

Jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą "L", wskaźnik obowiązujący pociągi dłuższe niż 200 m uzupełniony jest małą prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem "400".



We 3a We 3b We 3c

a) wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu i nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,

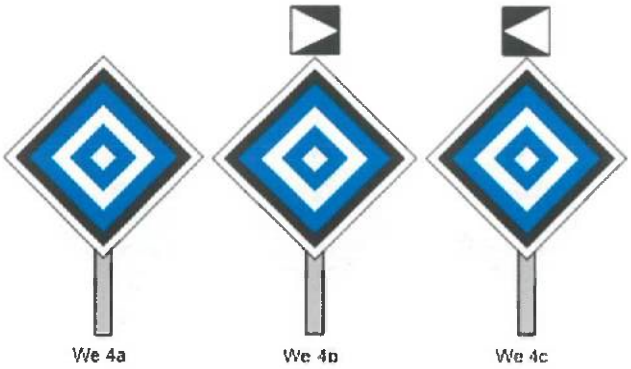
b) wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,

c) wskaźnik We 3c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu, w tym składów typu push-pull z lokomotywą na końcu składu, ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 450 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy;

24) 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:



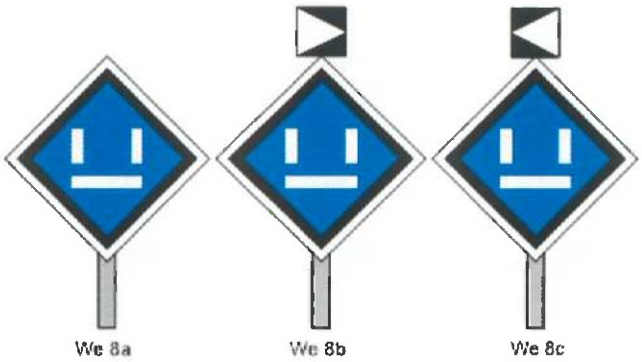
a) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,

b) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m i nie większej niż 65 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony;

25) Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej"

Oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym: 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 jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8c).

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



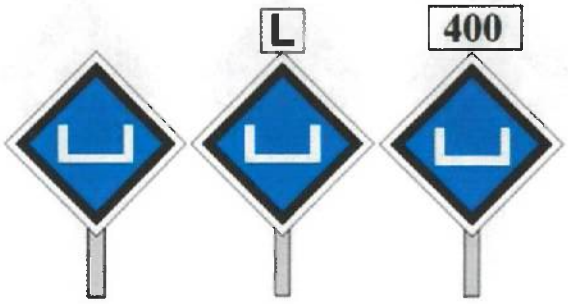
Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim jak izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci;

26) Wskaźniki We 9a, We 9b, We 9c „Wskaźniki jazdy pod prądem"

Oznaczają miejsce, od którego można jechać, pobierając prąd trakcyjny z sieci trakcyjnej.

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

dłuższe niż 200 m jest uzupełniony małą prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem „400".



We 9a We 9b We 9c

a) wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu, ale nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci,

b) wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci,

c) wskaźnik We 9c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu, w tym składów typu push-pull z lokomotywą na końcu składu, ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 450 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci.

Załącznik nr 1

Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych

Uwaga:

Zestawienie przedstawione w załączniku nr 1 dotyczy przypadku, gdy największa dozwolona prędkość dla pociągu na danym odcinku linii, wskazana w służbowym rozkładzie jazdy, przekracza 100 km/h.

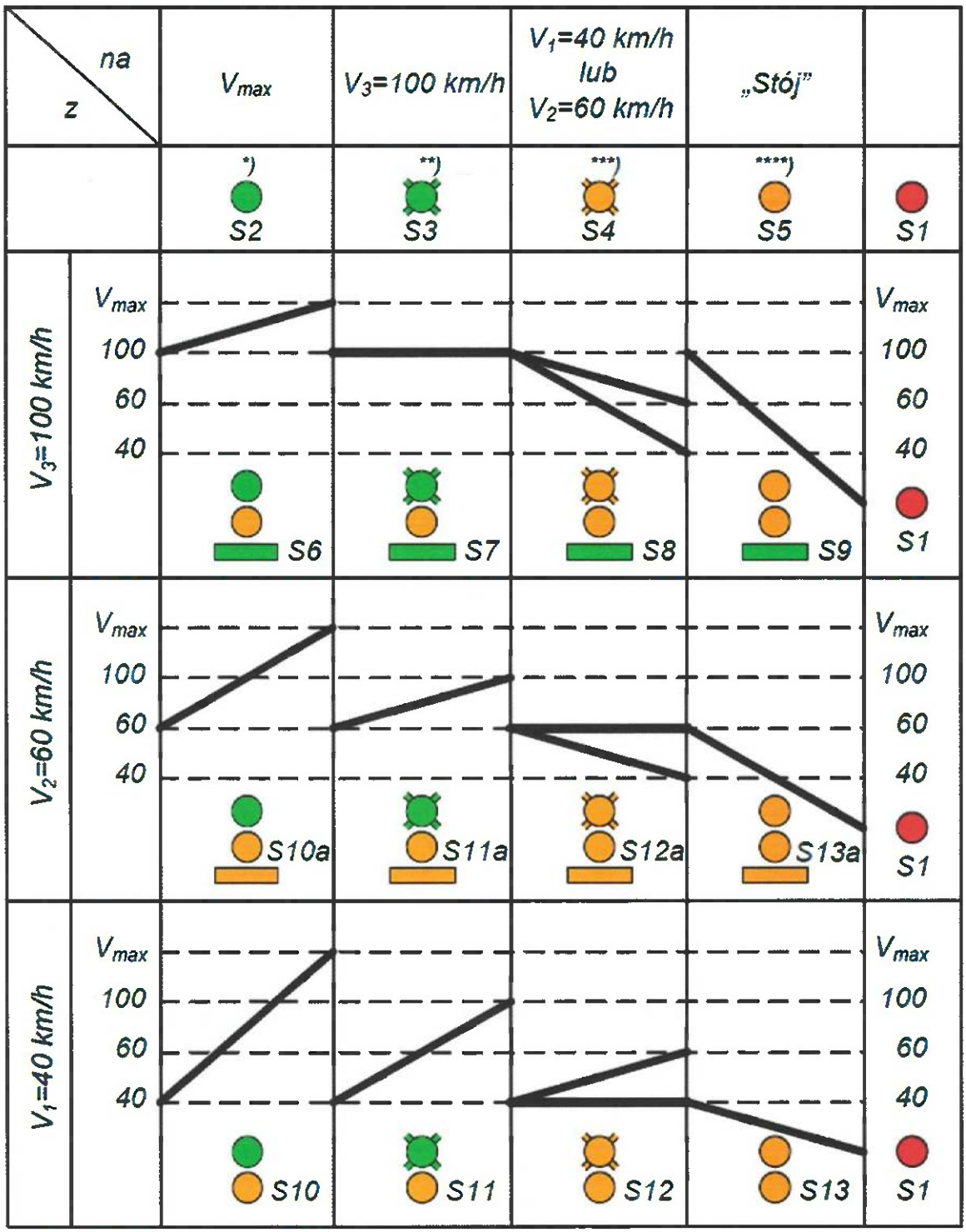
*) Jazda z największą dozwoloną prędkością.

**) Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h.

***) Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h.

****) Następny semafor wskazuje sygnał „Stój".

Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych



WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ DO INSTRUKCJI

Lp.	Decyzja zarządu PMT LK (podać nr decyzji zmieniającej)	Data zmiany	Zmiana dotyczy §, ust. (załącznika)	Data i podpis pracownika wprowadzają-cego zmianę
1	2	3	4	5