



**PMT LINIE KOLEJOWE**

Spółka z o.o.

# Instrukcja sygnalizacji kolejowej Le – 1

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

Opracował:

KIEROWNIK  
DZIAŁU AUTOMATYKI

.....  
*Radosław Piłemel*

ZATWIERDZIŁ:

.....

POLKOWICE 2009 R.

Podstawa opracowania niniejszej instrukcji:

Przepis wewnętrzny – INSTRUKCJA „sygnalizacja kolejowa” o symbolu Le – 1, realizuje postanowienia art.17 ust. 7 ustawy z dnia 28.marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. (Dz. U. Nr 172, poz. 1444).

## SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI .....	2
<i>Rozdział I</i> .....	3
Sygnalizacja (Le-1) .....	3
Przeznaczenie instrukcji .....	3
Dział I .....	3
§ 1. Postanowienia ogólne .....	3
Dział II .....	4
§ 2. Sygnały nadawane przez semafor .....	4
§ 3. Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe .....	8
§ 4. Tarcze manewrowe .....	10
§ 5. Zasady umieszczania sygnalizatorów .....	12
§ 6. Sygnały zamknięcia toru .....	13
§ 7. Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami .....	15
§ 8. Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby .....	21
§ 9. Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego .....	25
§ 10. Sygnały dawane przy próbie hamulców, rozerwania pociągu i na przejazdach .....	26
§ 11. Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych .....	29
§ 12. Sygnały alarmowe .....	33
Dział III .....	35
§ 13. Wskaźniki .....	35
Załącznik 1 .....	50
ZESTAWIENIE obrazów sygnałowych semaforów świetlnych .....	50
Wykaz zmian do rozdziału I instrukcji Le 1 .....	51

## Rozdział I

### Sygnalizacja (Le-1)

#### Przeznaczenie instrukcji

Instrukcja obowiązuje w jednostce organizacyjnej PMT Linie Kolejowe Spółka z o. o. 59 – 101 Polkowice oraz w innych przedsiębiorstwach kolejowych, które do jej przestrzegania zostaną zobowiązane na podstawie zawartych umów o udostępnianie infrastruktury.

#### Dział I

##### § 1.

#### Postanowienia ogólne

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

Stosuje się sygnały wzrokowe: kształtowe i świetlne, dzienne i nocne oraz sygnały słuchowe. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.).
3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:
  - 1) zwrotnicowe;
  - 2)
  - 3) ogólnie eksploatacyjne;
  - 4) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych.
4. Sygnały i wskaźniki, o których mowa w niniejszym rozdziale, stosuje się do prowadzenia ruchu kolejowego z prędkością nie większą niż 60 km/h.
5. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej instrukcji, jest sygnałem wątpliwym.

6. Sygnał wątpliwy na semaforze albo brak świateł na semaforze świetlnym oznacza sygnał "Stój", z tym zastrzeżeniem, że jeżeli w porze nocnej semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 "Stój" albo nocny sygnał jest nieoświetlony lub wątpliwy i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania - sygnał D 1, ważny jest sygnał dzienny.
7. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
8. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
9. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
10. 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.
11. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
12. Każdy pracownik kolejowy powinien umieć i obowiązany jest podawać sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu oraz sygnały "Alarm" i "Pożar" w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
13. Wszystkie postanowienia niniejszej instrukcji dotyczące maszynisty dotyczą prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
14. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

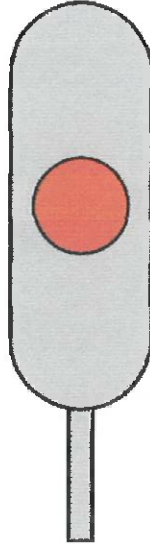
## Dział II

### § 2. Sygnały nadawane przez semafony

1. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch świateł w linii pionowej.
2. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę z prędkością 40 lub 60 km/h, to jazda z tą prędkością obowiązuje począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, a w przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego - na całej drodze przebiegu.
3. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
4. Maszty semaforów półsamoczynnych, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym że pierwszy pas od góry maszty 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 pomalowana w pasy czerwono-białe.
5. 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.
6. Semafony świetlne nadają następujące sygnały:

**1) Sygnał S 1 "Stój"**

Jedno czerwone światło ciągle na semaforze



Sygnał S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem.

**2) Sygnał S 2 "Jazda z największą dozwoloną prędkością"**

Jedno zielone światło ciągle na semaforze

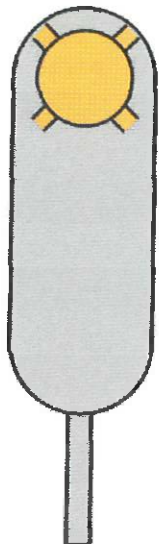


**3) Sygnał S 3 "Jazda z największą dozwoloną prędkością nie większą niż 160 km/h - a przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h"**  
Jedno zielone światło migające na semaforze



4) Sygnał S 4 "Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 km/h"

Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze



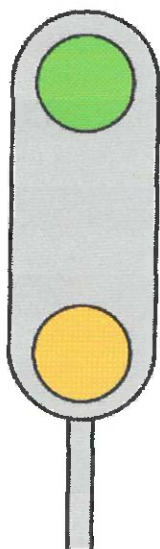
5) Sygnał S 5 "Następny semafor wskazuje sygnał Stój"

Jedno pomarańczowe światło ciągłe na semaforze



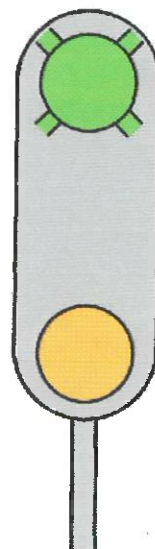
6) Sygnał S 10 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością"

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



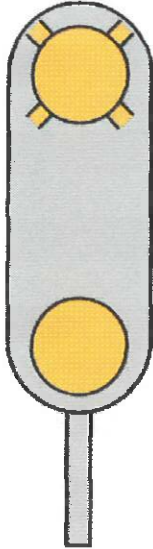
7) Sygnał S11 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h"

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



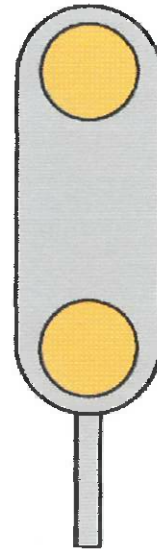
**8) Sygnał S12 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością nie przekraczającą 40 km/h"**

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



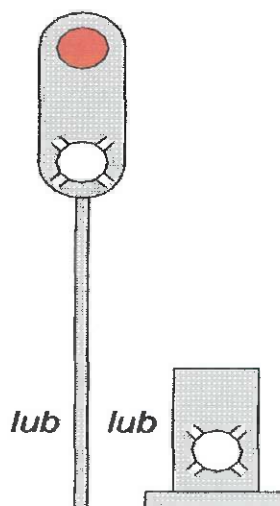
**9) Sygnał S13 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze- Stój"**

Dwa światła pomarańczowe ciągłe na  
semaforze w jednym pionie



**10) Sygnał zastępczy Sz "Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał Sr 1 lub S 1 "Stój" albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym - bez rozkazu pisemnego"**

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



**Sygnal zastępczy Sz zezwala na:** jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,

Jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 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.

1. 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.
2. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora kształtowego lub świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 "Stój" na przenośnej tarczy zatrzymania ustawionej w miejscu brakującego semafora może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.  
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.
15. 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.
16. 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".
17. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu, również sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

### § 3.

#### Sygnaly 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 ciągle na tarczy



2) Sygnał Os 2 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością"  
Jedno światło zielone ciągle na tarczy



3) Sygnał Os 3 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h"  
Jedno światło zielone migające na tarczy



4) Sygnał Os 4 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 km/h"  
Jedno światło pomarańczowe migające na tarczy



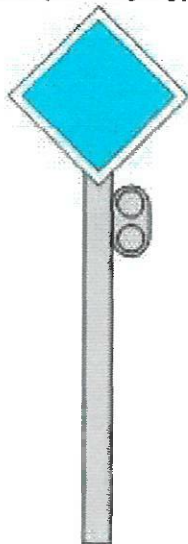
## § 4. Tarcze manewrowe

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;
    - c) tarcze manewrowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą jednego światła:
    - d) niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony,
    - e) matowobiałego - gdy manewr jest dozwolony.
  2. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.
  3. Tarcze manewrowe kształtowe nadają następujące sygnały:

### 1) Sygnał M 1 "Jazda manewrowa zabroniona"

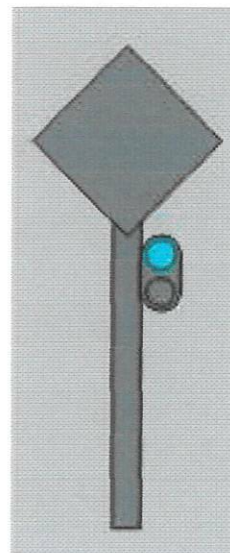
#### *Dzienny*

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo



#### *Nocny*

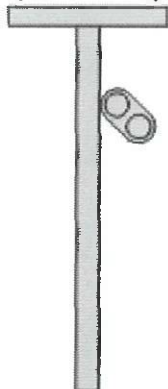
Niebieskie światło na maszcie pod tarczą



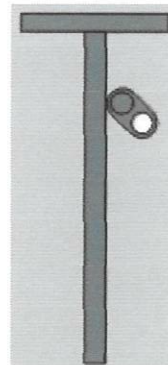
4. Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 "Jazda manewrowa zabroniona", dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest odbłaskowa.

## 2) Sygnał M 2 "Jazda manewrowa dozwolona"

**Dzienny**  
Tarcza w położeniu poziomym



**Nocny**  
Mlecznobiałe światło na maszcie pod tarczą



5. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:

### 1) Sygnał Ms 1 "Jazda manewrowa zabroniona"

Jedno niebieskie światło na tarczy



### 2) Sygnał Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona"

Jedno matowobiałe światło na tarczy



6. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej sygnału M 2 lub Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".
7. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafony świetlne, oznaczone literą "m" na tabliczce opisowej

**1) Sygnał S1 "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



8. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 6, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał "Stój", gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".

**§ 5.****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, dla toru prawego - po prawej stronie, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy.
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:
  - 2) na odcinku, na którym tory leżą obok siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 3 i 4,
  - 3) na odcinkach, na których tory są oddalone od siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 1, 3 i 4.

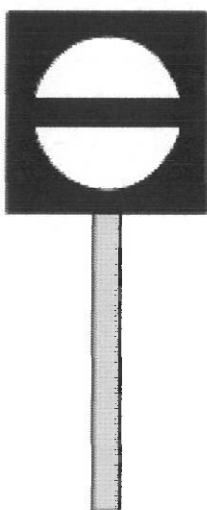
6. Zasady określone w ust. 3-5 dotyczą zarówno umieszczania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.
7. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na umieszczenie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi 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.

## § 6. 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:
  - Z 1, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii poziomej,
  - 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:

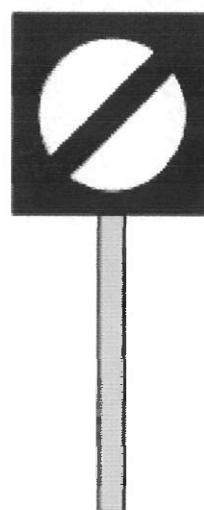
### 1) Sygnał Z 1 "Stój" *Dzienny i nocny*

Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy



### 2) Sygnał Z 2 "Jazda dozwolona" *Dzienny i nocny*

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



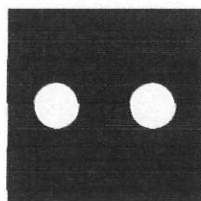
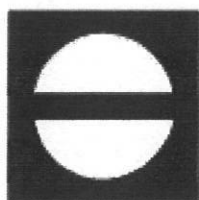
Sygnał Z 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą; Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę.

5. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową nadającą sygnał Z 1 "Stój" może jechać dalej na rozkaz, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.
6. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnał Z 2 "Jazda dozwolona", a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnału - gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału Z 1 "Stój" na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".
7. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z 1 "Stój" lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 "Stój" ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany 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 latarni stosować tarce nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z1 "Stój". Zaleca się, żeby takie tarce 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. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:

**1) Sygnał Z 1wk "Stój, wykolejnica na torze"**

*Dzienny i nocny*

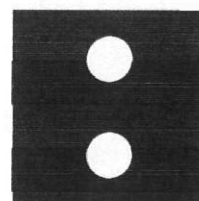
Na latarni mechanicznej kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy,



**2) Sygnał Z 2wk "Wykolejnica zdjęta z toru"**

*Dzienny i nocny*

Na latarni mechanicznej kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy,

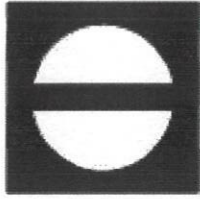


11. Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mleczne światła, które ułożone w pionie oznaczają "Wykolejnica zdjęta z toru", a ułożone w poziomie oznaczają "Stój, wykolejnica na torze".
12. Sygnały Z 1o i Z 2o na obrotnicach oraz Z 1wg, Z 2wg na wagach pomostowych i innych urządzeniach nadaje się za pomocą latarni ze szkłem koloru mlecznego, która tworzy obraz sygnałowy o kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.
13. 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 tarce takie były odblaskowe. Czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie wykolejnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
14. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 14, podaje się następujące sygnały:

**1) Sygnał Z 1o, Z 1wg "Stój, wjazd zabroniony"**

*Dzienny i nocny*

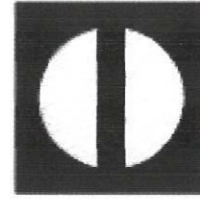
Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy



**2) Sygnał Z 2o, Z 2wg "Wjazd dozwolony"**

*Dzienny i nocny*

Kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy



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

**§ 7.**

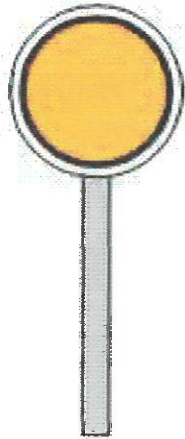
**Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami**

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

**1) Sygnał DO "Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania"**

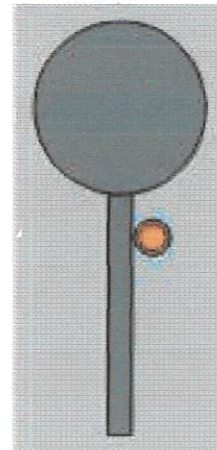
*Dzienny*

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką



*Nocny*

Pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą

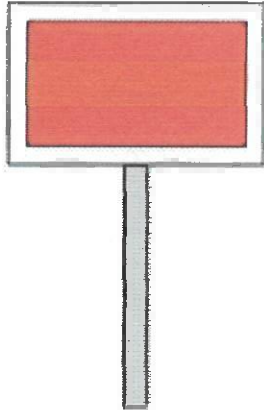


Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1; przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

## 2) Sygnał D 1 "Stój" dawany tarczą zatrzymania

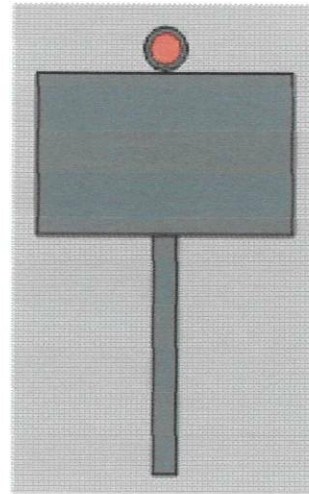
### Dzienny

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką



### Nocny

Czerwone światło pośrodku nad tarczą



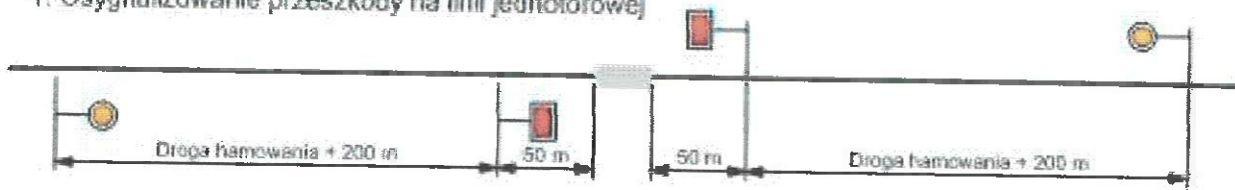
2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego. Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości co światło 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 pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga osłony;
  - 3) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału "Stój";
  - 4) jeżeli czasowo brak semafora;
  - 5) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części;
  - 6) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu "Jazda dozwolona";
  - 7) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem; w tym przypadku tarczą zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed wykołajnicą osłaniającą stojące na torze maszyny torowe. Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 3 i 4, tarczę 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. Przeszkodą 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 przeszkodą 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 latarni, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały "Stój" (D 2 i jednocześnie D 3). Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 "Stój", a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.
11. W przypadku żądania pociągu ratunkowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymany pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.
12. Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miał być wyprawiony w odstępie czasu drugi pociąg, to osłony dokonuje się od końca pociągu natychmiast po jego zatrzymaniu.
13. Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał "Stój", należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 "Stój", dawanymi jednocześnie.

Uwaga: Przykład osygnalizowania przeszkód na torach linii jednotorowej przedstawiono poniżej.

## 1. Osygnalizowanie przeszkody na linii jednotorowej

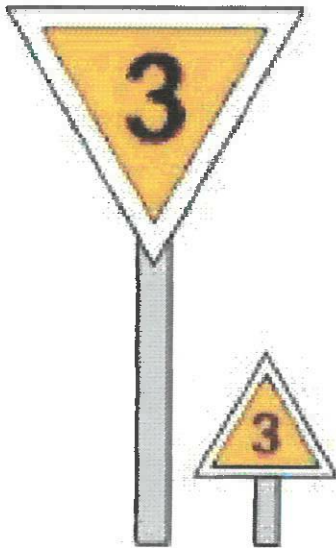


14. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

### 1) Sygnał D 6 "Zwolnić bieg"

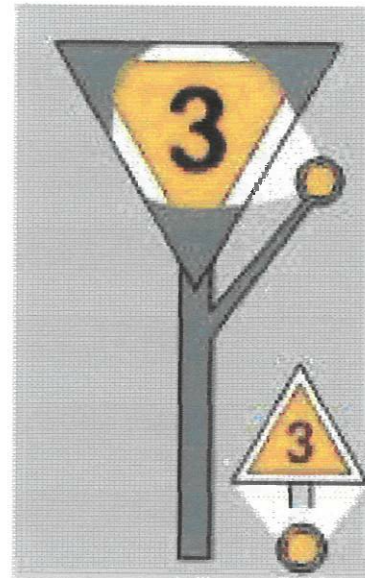
#### Dzienny

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



#### Nocny

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



15. Sygnał D 6 "Zwolnić bieg" oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Jeżeli maszynista nie został wcześniej powiadomiony o tym, z jaką prędkością można przejechać przez osłonięte sygnałem D 6 miejsce, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy, należy zmniejszyć prędkość do 20 km/h.
16. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
17. 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.
18. Tarczę "Zwolnić bieg" ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.
19. Tarczę z sygnałem D 6 "Zwolnić bieg" ustawia się według tych samych zasad, co semafony.
20. Jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż dwa, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na umieszczenie normalnie typowej tarczy z sygnałem "Zwolnić bieg", umieszcza się ją nisko na wysokości główki szyny, podstawą trójkąta do dołu, a w razie potrzeby stosuje się tarczę o zmniejszonych wymiarach.
21. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę z sygnałem "Zwolnić bieg" ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na

- części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku.
22. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:
- 1) nie wymaga się ustawienia tarcz z sygnałem "Zwolnić bieg";
  - 2) na początku i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14;
  - 3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej zgodnie z sygnałem na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące w torach głównych zasadniczych należy spowodować zatrzymywanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.
23. 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 o sygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem "Zwolnić bieg", zgodnie z zasadami określonymi w ust. 21;
  - 2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 22.
24. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 21-23 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy z sygnałem "Zwolnić bieg" przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 22.
25. Tarcza "Zwolnić bieg" w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy "Zwolnić bieg" jest odbłaskowa, to można nie stosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.
26. Przykłady osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków szlaku, wymagających zmniejszenia prędkości jazdy pociągu, przedstawia załącznik nr 2.

## § 8.

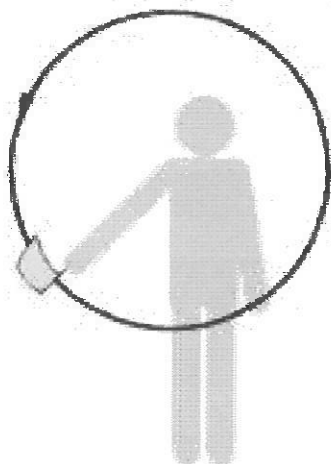
**Sygnaly ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby**

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

**1) Sygnał D 2 "Stój" dawany ręcznie**

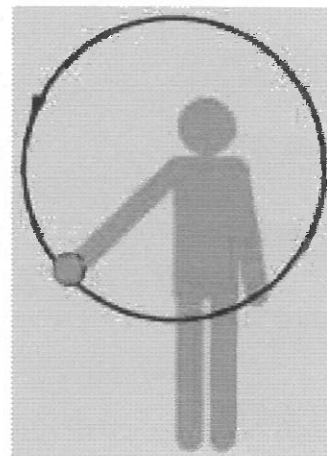
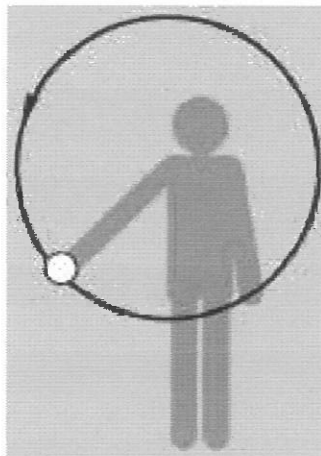
**Dzienny**

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką



**Nocny**

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



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

**2) Sygnał D 3 "Stój" - dźwiękowy**

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.



Sygnaly D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału "Stój" w przypadku, gdyby sygnaly te mogły zostać niezauważone przez drużynę pociągową lub manewrową.

2. W trakcie manewrów sygnał "Stój" powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4).
3. Sygnał D2 "Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał 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 sygnaly "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 hamulcem zespolonym.
  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:

### 3) Sygnał Rm 1 "Do mnie"

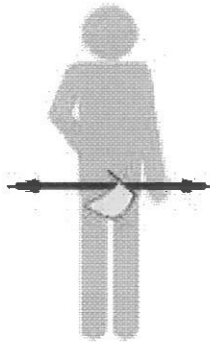
Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie:

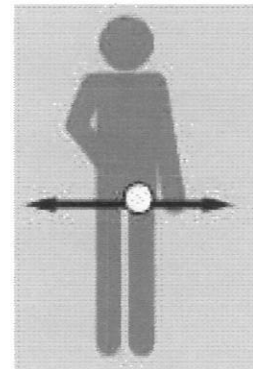
#### *Dzienny*

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo



#### *Nocny*

Latarka z białym światłem poruszana poziomo



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

**4) Sygnał Rm 2 "Ode mnie"**

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką



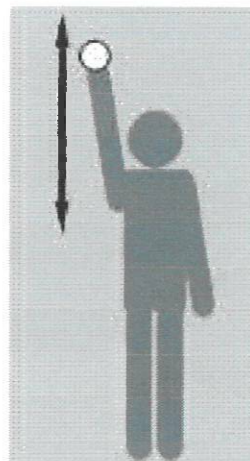
i jednocześnie:

**Dzienny**

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo

**Nocny**

Latarka z białym światłem poruszana pionowo



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

**5) Sygnał Rm 3 "Zwolnić"**

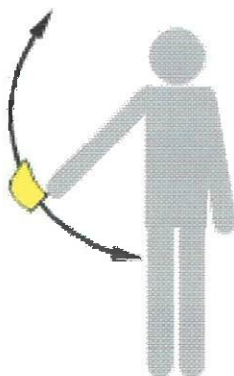
Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką gwizdkiem lub trąbką



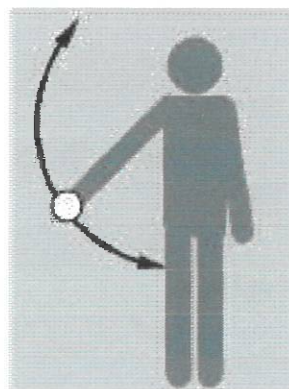
i jednocześnie:

**Dzienny**

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

**Nocny**

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

**6) Sygnał Rm 4 "Stój"**

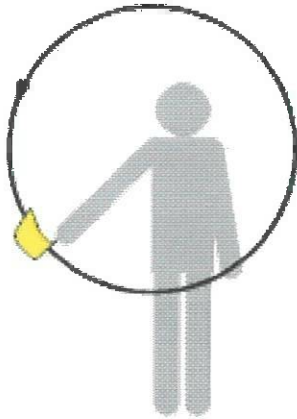
Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone



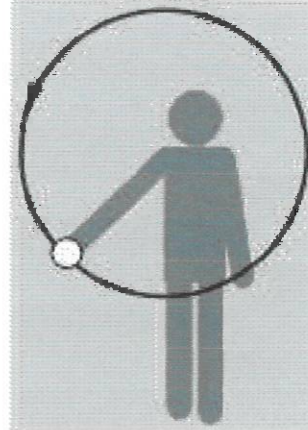
i jednocześnie:

**Dzienny**

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką,  
innym przedmiotem lub ręką

**Nocny**

Zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem  
białym

**7) Sygnał Rm 5 "Odrzucić"**

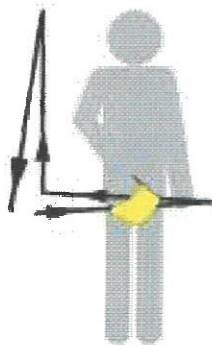
Dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką



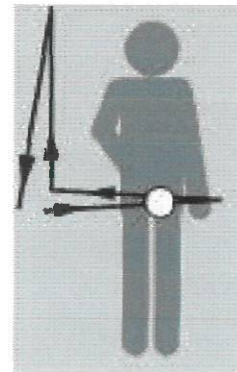
i jednocześnie:

**Dzienny**

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

**Nocny**

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





**8) Sygnał Rm 6 "Docisnąć"**

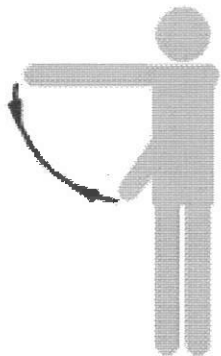
Dwa krótkie tony gwizdkiem



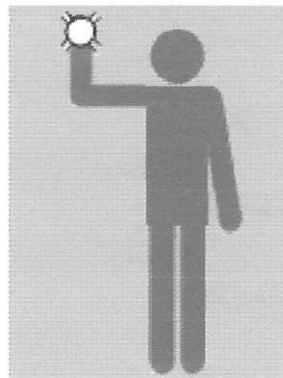
i jednocześnie:

**Dzienny**

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk

**Nocny**

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



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

**§ 9.****Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego**

1. Jeżeli na przedzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały gwizdawką lub syreną lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku, gdy przestała działać gwizdawką lub syrena lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się gwizdawki lub syreny lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.
5. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

**sygnał Rp 1 "Baczność":**

jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy



6. Sygnał Rp 1 "Baczność" maszynista daje:
  - 1) w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
  - 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał "Stój", wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkłe sygnałowym, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
  - 3) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;

- 4) przed wskaźnikami W 6, W 6a i W 7, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskaźnika W 6a przy zbliżaniu się do przejazdu;
- 5) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
- 6) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

### § 10.

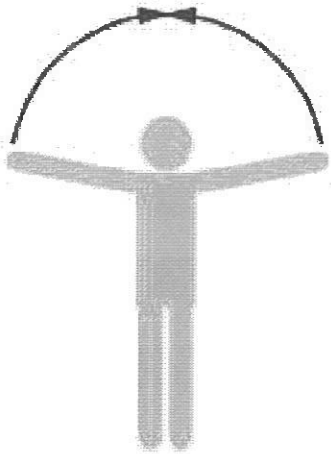
#### Sygnaly dawane przy próbie hamulców, rozerwania pociągu i na przejazdach

1. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnaly:

#### 1) Sygnał Rh 1, Rhs 1 "Zahamować"

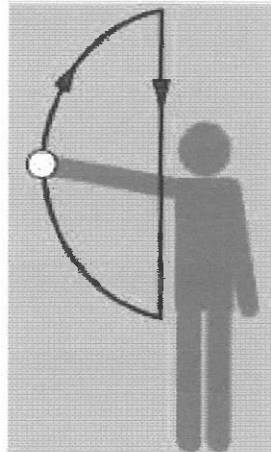
##### *Dzienny (Rh 1)*

Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola



##### *Nocny (Rh 1)*

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



##### *Dzienny i nocny (Rhs 1)*

Jedno światło matowobiałe



#### 2) Sygnał Rh 2, Rhs 2 "Odhamować"

##### *Dzienny (Rh 2)*

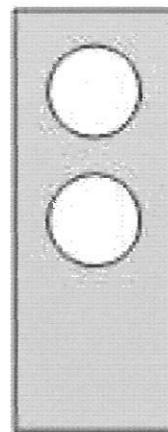
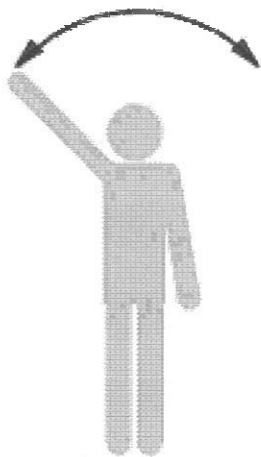
Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową

##### *Nocny (Rh 2)*

Latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową

##### *Dzienny i nocny (Rhs 2)*

Dwa światła matowo-białe

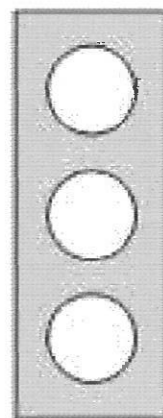
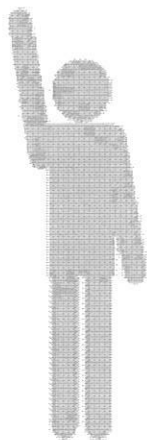


### 3) Sygnał Rh 3, Rhs 3 "Hamulce w porządku"

**Dzienny (Rh 3)**  
Ręka wyciągnięta nad głowę,  
trzymana pionowo

**Nocny (Rh 3)**  
Latarka ręczna z białym  
światłem, trzymana pionowo  
nad głową

**Dzienny i nocny (Rhs 3)**  
Trzy światła matowobiałe



5. Przy rozerwaniu pociągu podaje się jednocześnie sygnał Rr "Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu" w sposób ręczny i dźwiękowy:

#### 1) Sygnał Rr "Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu"

Jeden krótki, jeden długi i jeden krótki ton gwizdkiem, gwizdawką lub syreną lokomotywy lub trąbką



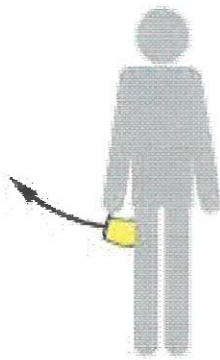
i jednocześnie:

#### **Dzienny**

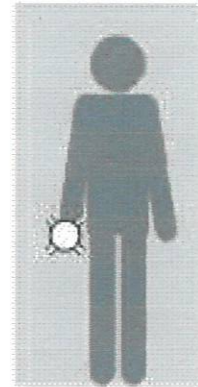
Pokazywanie i chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu żółtej chorągiewki

#### **Nocny**

Białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w strone



maszynisty



6. Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy na szlaku i na stacji powinni dawać sygnał Rr.
7. Sygnał Rr należy dawać do chwili, gdy maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnałem dźwiękowym, na znak, że sygnał został przez niego zrozumiany.
8. W razie rozerwania pociągu zabrania się dawania sygnału "Stój" prowadzącemu go maszyniście, do chwili zatrzymania toczącej się za nim części pociągu.
9. Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

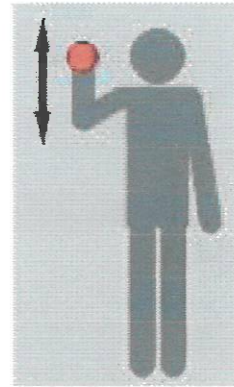
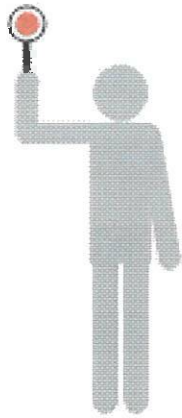
**1) Sygnał D 7 "Stój" dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu**

***Dzienny***

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

***Nocny***

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



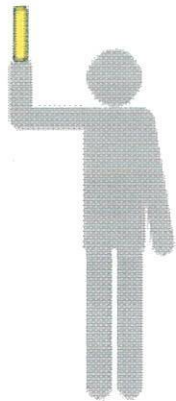
## 2) Sygnał D 8 "Dróżnik obecny na przejeździe"

### *Dzienny*

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

### *Nocny*

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



## § 11.

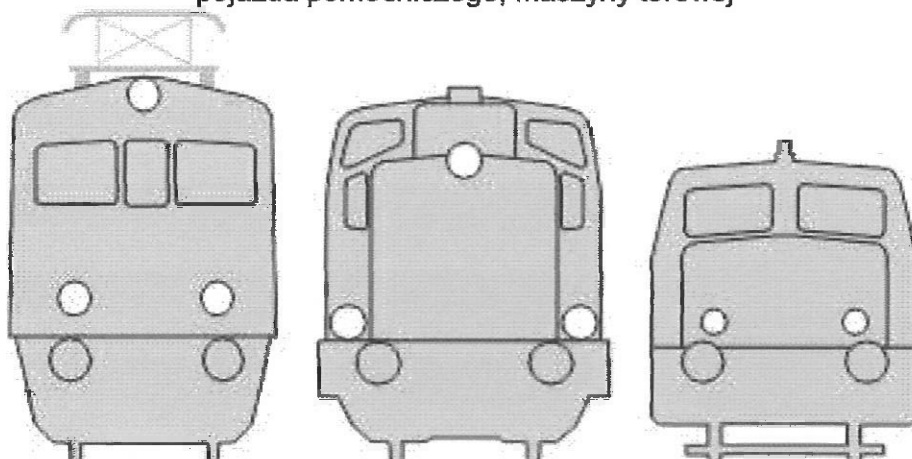
### Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

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

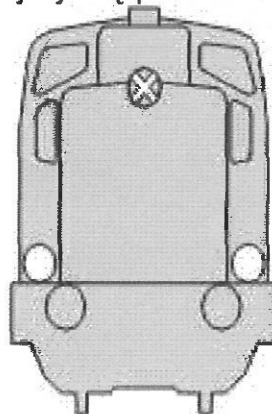
1) Sygnał Pc 1 "Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub w dowolnym kierunku po torze szlaku dwu- i wielotorowego z dwukierunkową blokadą

**liniową"*****Dzienny i nocny***

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

**2) Sygnał Pc 3 "Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym"*****Dzienny i nocny***

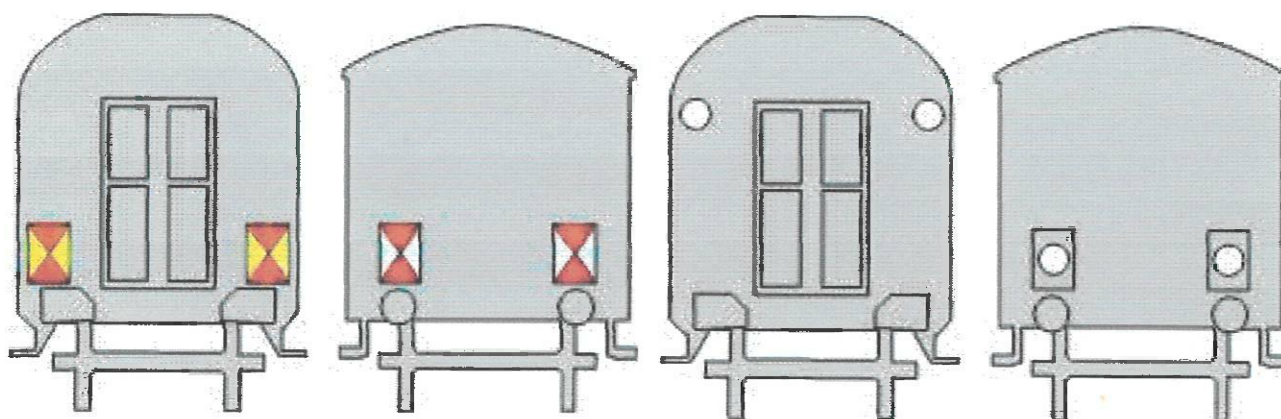
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą.

**4) Sygnał Pc 4 "Oznaczenia czoła pociągu jadącego wagonami naprzód"*****Dzienny***

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

***Dzienny i nocny***

Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



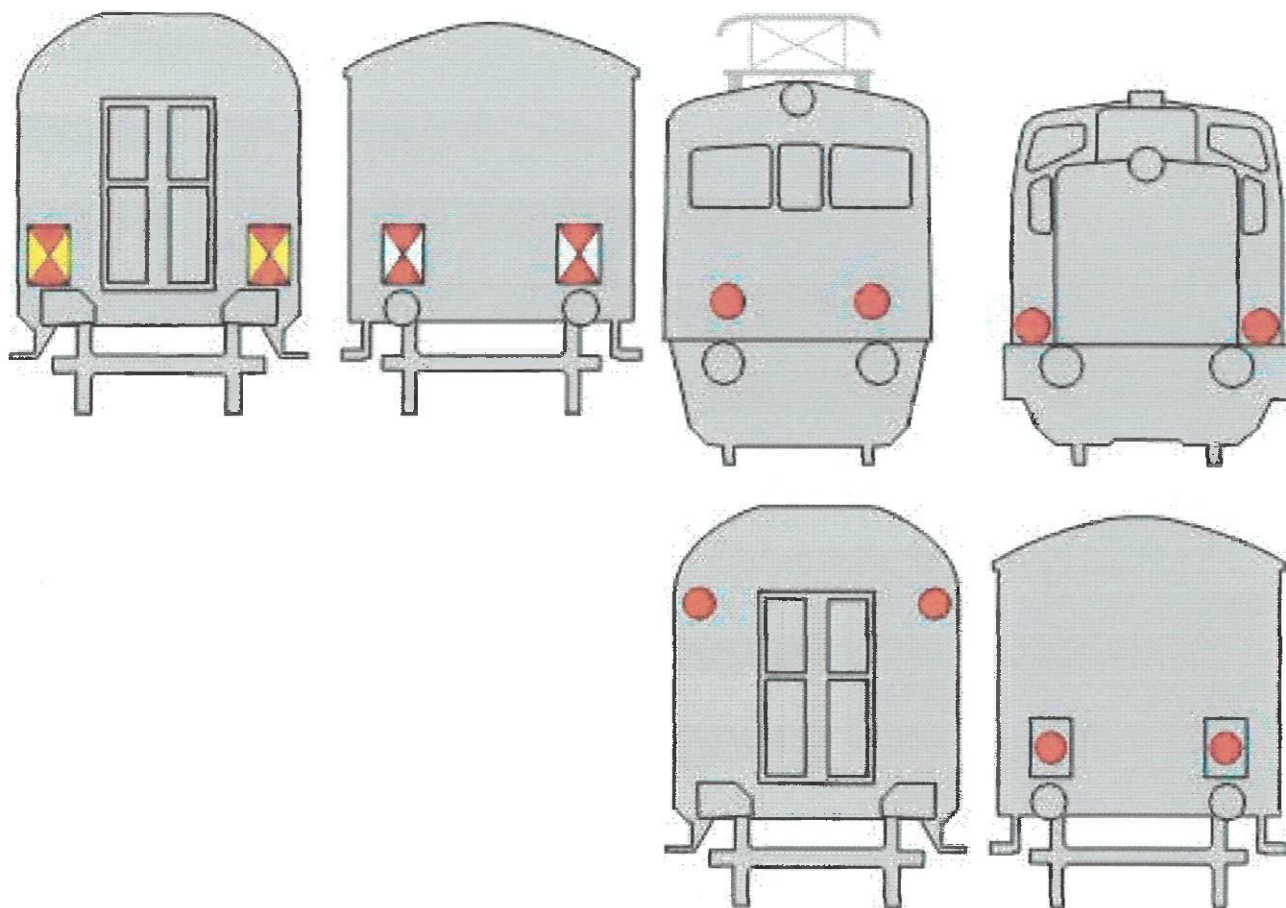
### 5) Sygnał Pc 5 "Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego"

#### *Dzienny*

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

#### *Dzienny i nocny*

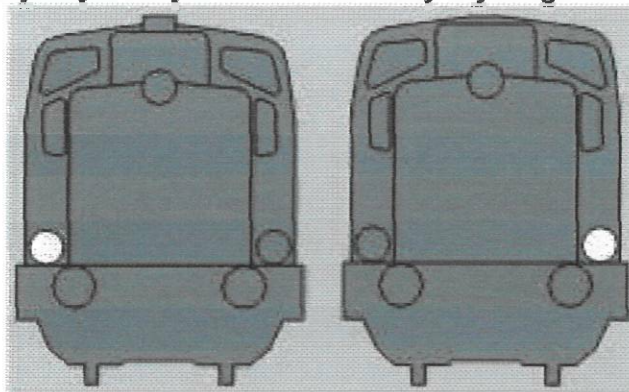
Dwa światła czerwone ciągle lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu szynowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



2. Sygnały Pc 1, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie w ciągu całej doby dziennego sygnału Pc 5 podawanego za pomocą tarcz odbłaskowych.
3. Osygnalizowania czoła pociągu prowadzonego pojazdem kolejowym wyposażonym w górne światło należy dokonywać trzema światłami przy sygnałach Pc 1.
4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, nie mających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicy 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.
  - 1) Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej - sygnał Pc 5. Przyjeździe 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.
6. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to zarówno na linii kolejowej jednotorowej, jak i dwu- lub wielotorowej nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.
7. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:
  - 1) Sygnał Tb 1 "Oznaczenia przodu i tyłu lokomotywy manewrowej"  
*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.

## § 12. 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 syreny lub gwizdanki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonek aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie "gwizdanki lub syreny lokomotywy" należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych:



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

### 2) sygnał A1r "Alarm"

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

- sygnał alarmowy A1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiolączności pociągowej.

Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiolączności 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 A1r nadawany jest:

- automatycznie,
- słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału "Alarm" automatycznie;

c) automatyczne nadanie sygnału A 1r następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu; powoduje to samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem, wyposażonych w urządzenia systemu "Radio-stop", których radiotelefony odebrały sygnał "Alarm";

d) słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa "Alarm";

e) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu sygnału A 1r powinni natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie;

f) odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału.

### 3) Sygnał A2 "Pożar"

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwiz-dawki lub syreny lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie



a) sygnał "Pożar" daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym;

b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału "Pożar" i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy;

c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

2. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

#### 1) Sygnał A3 "Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji"

Modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawki 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



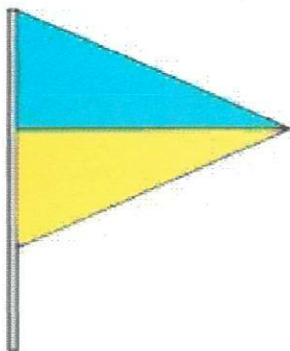
#### 2) Sygnał A4 "Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji"

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

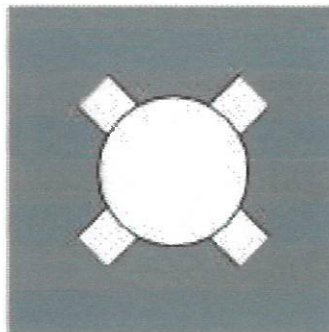


### 3) Sygnał A 5 "Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku"

**Dzienny**  
Chorągiewka niebiesko-żółta



**Nocny**  
Białe światło migające latarki ręcznej



### 4) Sygnał A6 "Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku"

Modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawki 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 "

Przerywany ton syreny lub gwizdawki 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"

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

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.

## Dział III

### § 13. 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 odbłaskowych.
8. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba że przepisy niniejszej instrukcji stanowią inaczej.

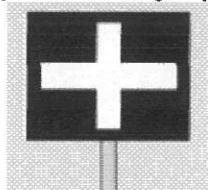
#### 1) Wskaźnik W 1 "Wskaźnik usytuowania"

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.



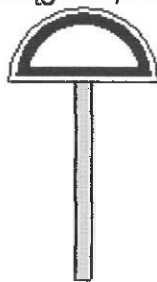
Wskaźnik W 1 oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną blokadą liniową czterostawną - przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym.

- 3) Wskaźnik W 4 "Wskaźnik zatrzymania" oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu  
Prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle



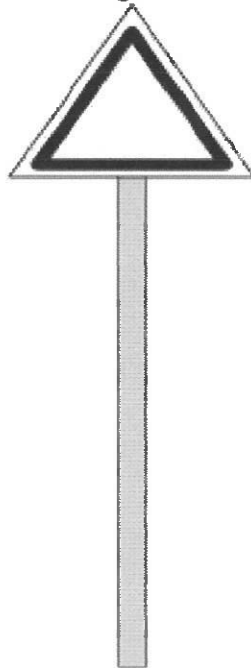
- a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osłonnym, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,
- b) wskaźnik ustawia się przy końcu 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,
- c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.

- 4) Wskaźnik W 5 "Wskaźnik przetaczania" oznacza granicę przetaczania  
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem



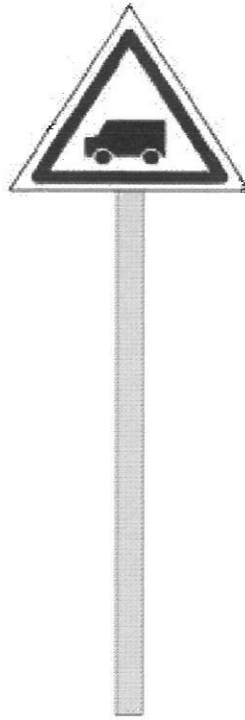
- a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone; przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,
- b) wskaźnik należy ustawiać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

**5) Wskaźnik W 6 "Wskaźnik ostrzegania" oznacza-, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność":**  
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze



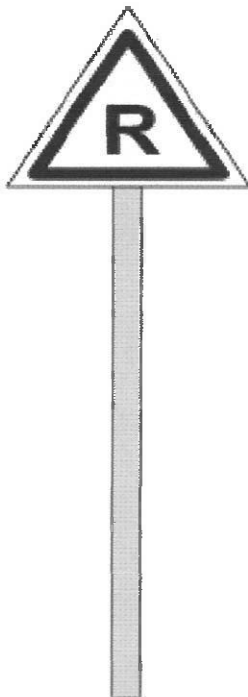
Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał "Baczność".

**6) Wskaźnik W 6a "Wskaźnik ostrzegania" oznacza-, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność":**  
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze



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

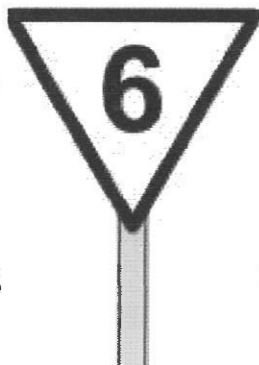
**7) Wskaźnik W 7 "Wskaźnik ostrzegania" oznacza-, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność":** Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą "R", zwrócona wierzchołkiem ku górze



Wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie "Baczność" ze względu na torze i ustawia się z obu stron przed odległości od 300 do 500 m od warunków miejscowych.

**8) Wskaźnik W 8 "Wskaźnik**

*PMT*



maszynista powinien dać sygnał bezpieczeństwa ludzi pracujących na miejscu prowadzenia robót na torze, w miejsca prowadzenia robót, w zależności

**ograniczenia prędkości" oznacza, że**

*59-101 Polkowice*

**należy zmniejszyć prędkość jazdy**

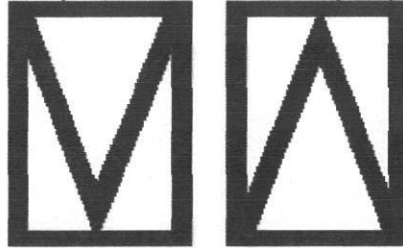
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h); gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszczają nisko na wysokości główki szyny

- a) wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20 km/h,
- b) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,
- d) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
- e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W 9, o którym mowa w pkt 10),
- f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,
- g) jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku

**9) Wskaźnik W 9 "Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości" oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością**

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej zaś - zwrócony wierzchołkiem ku górze (kąt oparty jest na

krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku)



- a) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 9, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- b) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w miarę potrzeby także i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- c) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
- d) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8,
- e) na końcu odcinka:
  - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszyniście 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,
- f) 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 maszyniście obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- g) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny.

#### 10) Wskaźniki W11a i W11 b "Wskaźniki uprzedzające"

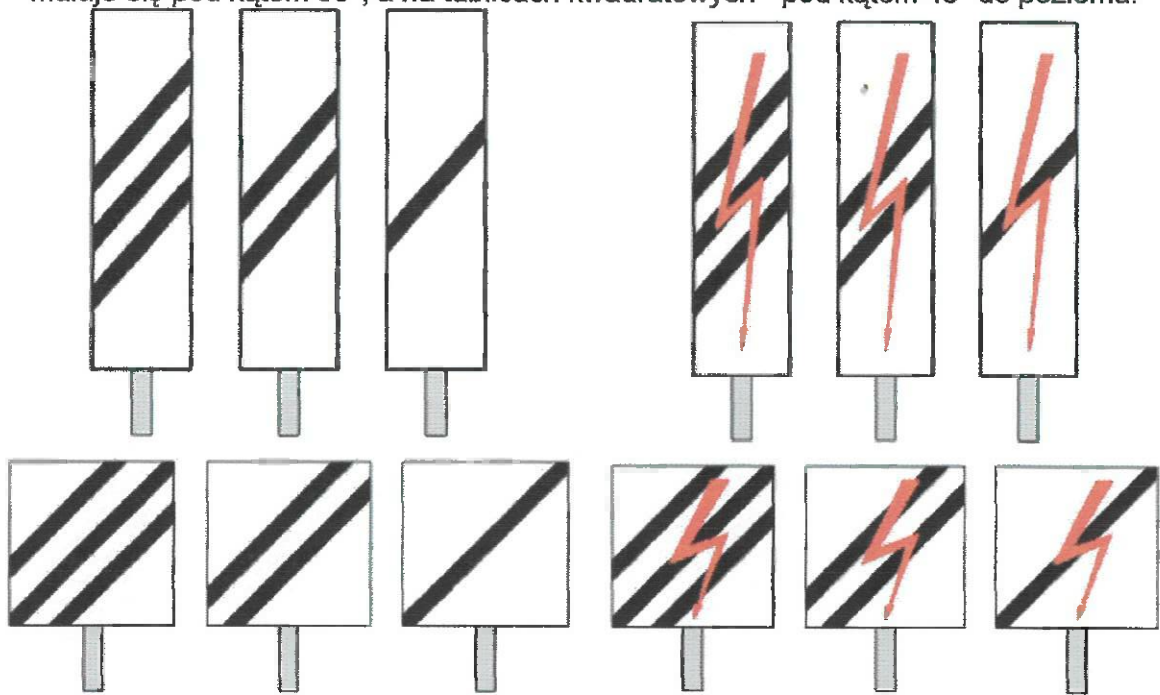
W zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

- a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W11a)
- b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany (wskaźnik W11b)

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



maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych - pod kątem 45° do poziomu:



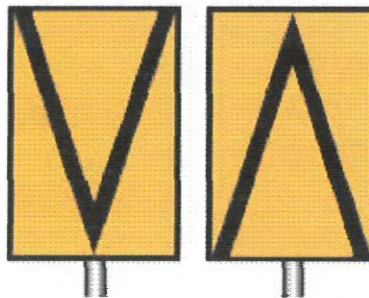
- na wskaźniku W11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- wskaźnik W11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- wskaźnik W11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- wskaźnik W11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, nie-węzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- wskaźnik W11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany,
- wskaźniki W11a i W11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100 m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu trakcyjnego, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą - z dwoma i ostatnią - z jednym pasem czarnym; w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60 m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,

- tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne - kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem - pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe.

### 12) Wskaźnik W 14 "Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości"

**oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością**

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



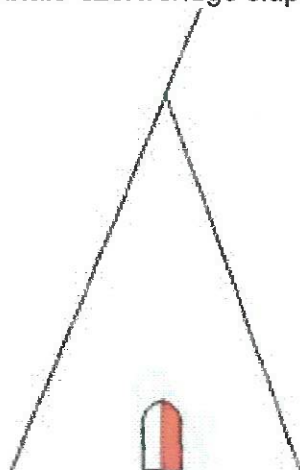
- wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 - tarcza "Zwolnić bieg", określonym w § 10,
- wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 "Zwolnić bieg", patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
  - 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,
- 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,
- 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,
- f) wskaźnik W 14 należy oświetlać w porze nocnej; jeżeli powierzchnia wskaźnika jest wykonana z materiałów odblaskowych, to w przypadku ustawienia go na szlaku można nie stosować na nim miejscowego oświetlenia.

### 15) Wskaźnik W 17 "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.

### 19) Wskaźnik W 23 "Wskaźnik odcinka izolowanego"

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.

### 21) Wskaźnik W 28 "Wskaźnik kanału radiowego"

oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiotączęności pociągowej

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



- a) wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiolączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiolączności 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 radiolącznością pociągową - na stacji w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym - 100-150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiolącznością pociągową,
  - na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiolączność 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 radiolączności pociągowej,
  - przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiolącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiolączność pociągową - 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiolącznością pociągową,
- d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczają nisko; litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych.

### **23) Wskaźnik W 30 "Wskaźnik ważenia składu"**

**oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu**

Wskaźnik świetlny - matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis "Waga x km/h", gdzie

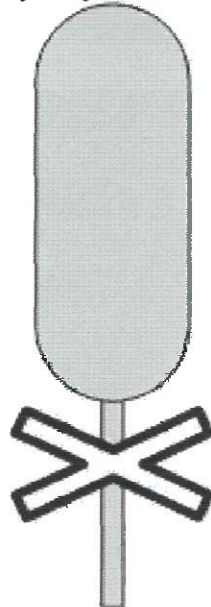
"x" oznacza prędkość przejazdu w km/h



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

#### 24) Wskaźnik W 31 "Wskaźnik kasowania"

oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały wyświetlane na nim są nieobowiązujące  
Biały ukośny krzyż z czarną obwódką

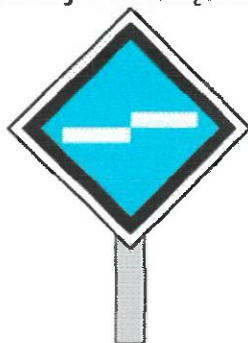


Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach.

#### Wskaźnik We

1. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu sieci trakcyjnej.
2. Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad:
  - 1) na stacji wskaźnik We umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
  - 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik We umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy;
  - 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik We umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy;

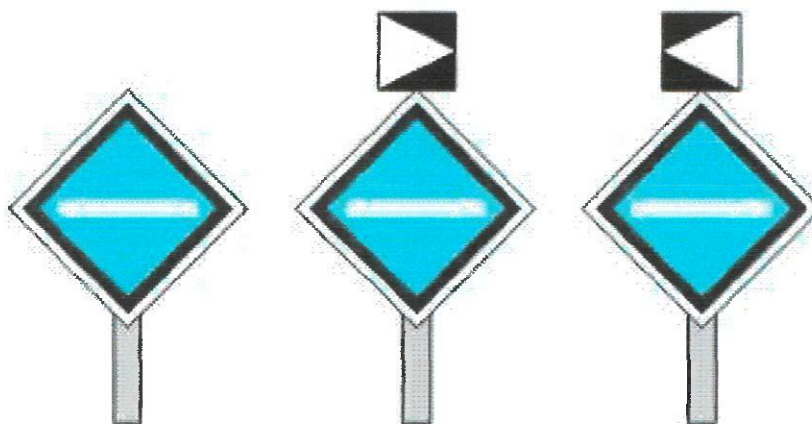
- 4) na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik We umieszcza się przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych - z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
3. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
4. Wskaźniki We 1 - We 9 mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:
- 1) **Wskaźnik We 1 "Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu"**  
**oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h**  
 Dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką



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

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

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



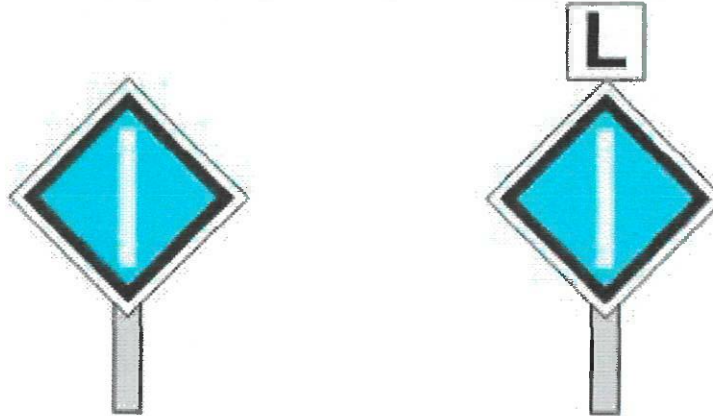
a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,

b) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:

- w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
- w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru nie-zelektryfikowanego,
- w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami

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

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



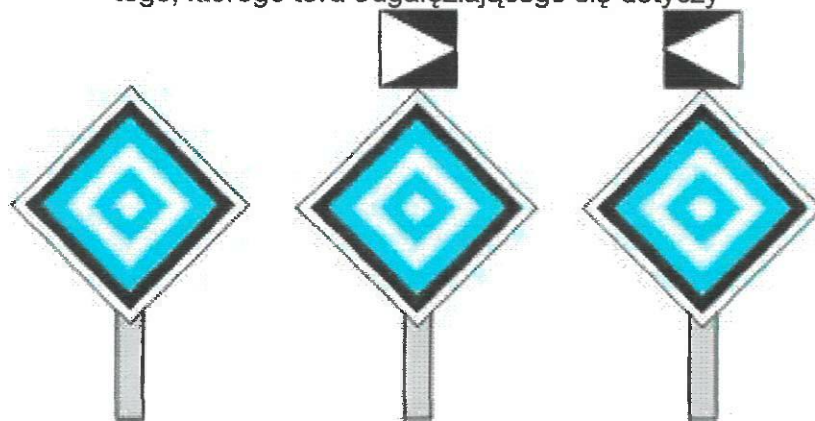
Wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy

**4) Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c "Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych"**

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

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

tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

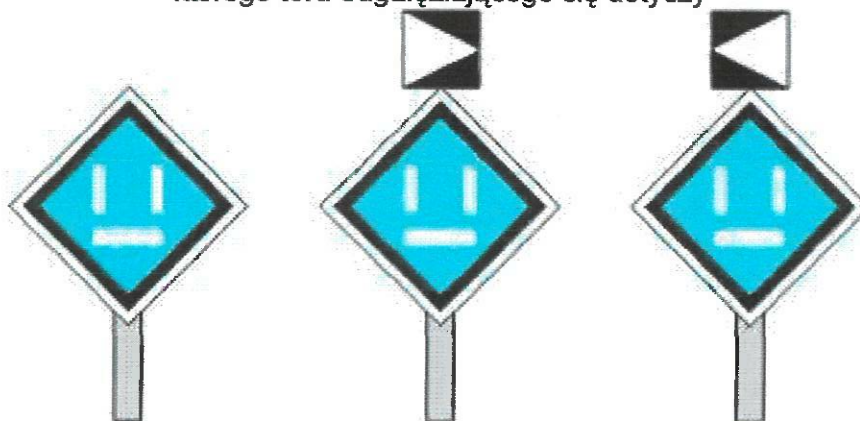


- a) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,  
 b) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości 15 m przed miejscem, poza które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

#### 5) Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c "Wskaźniki jazdy bezprądowej"

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

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



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

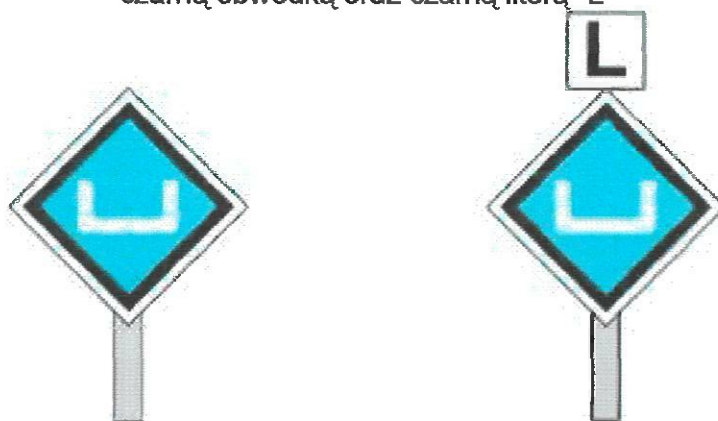
#### 6) Wskaźniki We 9a, We 9b "Wskaźniki jazdy pod prądem"

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

Białe paski w kształcie korytka na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z



czarną obwódką oraz czarną literą "L"

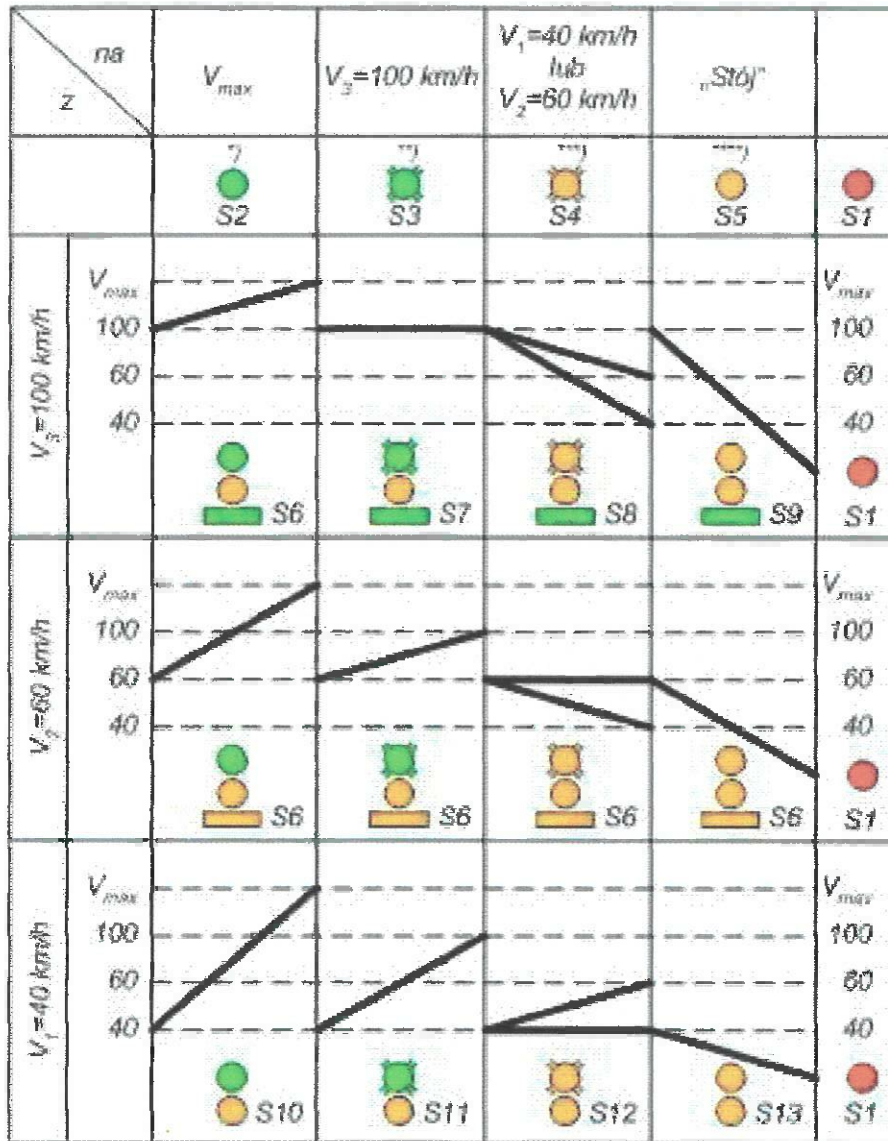


Wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw - w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci

## Załącznik 1

## ZESTAWIENIE obrazów sygnałowych semaforów świetlnych

Uwaga: Zestawienie przedstawione poniżej 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, nie większą niż 160 km/h - w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne a przy następnym semaforze z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h

\*\*\*\*) Następnym semaforze wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h

\*\*\*\*\*) Następnym semaforze wskazuje sygnał " Stój"

