



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK - E1

Instrukcja sygnalizacji

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. – są zabronione.

Jastrzębie Zdrój 2020 r.

Jastrzębie-Zdrój, dn. 20.01.2020 r.

ZARZĄDZENIE NR 4/2020

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji sygnalizacji, JSK – E1”.

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 poz. 1849 a także Dz. U. z 2019 roku poz. 964) **wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję sygnalizacji, JSK – E1”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.03.2020 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu

Artur Stroka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

Spis treści

Rozdział I		
§ 1	Postanowienia ogólne	6
Rozdział II		
§ 2	Sygnaly	7
§ 3	Sygnaly na semaforach (S, Sz)	7
§ 4	Sygnaly powtarzające (Sp)	13
§ 5	Sygnaly na tarczach ostrzegawczych (Os, Osp)	15
§ 6	Sygnaly zamknięcia toru (Z)	18
§ 7	Sygnaly dawane przy manewrach (M, Rm)	21
§ 8	Sygnaly dawane przez dyżurnego ruchu (Rd)	28
§ 9	Sygnaly drogowe (D)	29
§ 10	Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych (Pc, Tb)	36
§ 11	Sygnaly dawane przez drużynę pociągową (Rp)	43
§ 12	Sygnaly dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)	45
§ 13	Sygnaly alarmowe (A)	47
Rozdział III		
§ 14	Wskaźniki	51
Załączniki		81
Zmiany i uzupełnienia		90

Rozdział I

§ 1. Postanowienia ogólne

1. Niniejsza instrukcja dotyczy sygnalizacji na liniach kolejowych normalnotorowych Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. zwanej dalej JSK.
2. Sygnalizacja na semaforach, jest sygnalizacją prędkości, a więc poszczególne sygnały na semaforach zezwalające na jazdę, niezależnie od tego, gdzie semafor się znajduje, podają maszyniście pociągu prędkość, z jaką ma prowadzić pociąg (największa dozwolona czy zmniejszona).
3. Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.
4. Sygnał jest to znak umowny lub zespół tych znaków, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności, związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób.
5. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy lub polecenia nie objęte sygnałami, związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób.
6. Sygnały dzieli się na wzrokowe i dźwiękowe.
7. Sygnały wzrokowe dzieli się na kształtowe i świetlne, dzienne i nocne.
8. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.
9. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.). Odnosi się to do tarcz, sygnałów drogowych oraz do innych właściwych przyborów sygnałowych.
10. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
11. Jeżeli ukazujący się sygnał (dzienny lub nocny) nie odpowiada ściśle obrazowi sygnałowemu ustalonymu w instrukcji, jest to sygnał wątpliwy. Sygnał wątpliwy albo brak świateł na semaforze świetlnym, oznaczają sygnał „Stój”.
12. Pracownik kolejowy powinien podczas pełnienia służby mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe, jeżeli to przewiduje instrukcja dla danego stanowiska pracy.
13. Każdy kolejowy pracownik 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.
14. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

Rozdział II

§ 2. Sygnały

Na liniach kolejowych JSK stosuje się następujące sygnały:

- Sygnały na semaforach (S),
- Sygnały zastępcze (Sz),
- Sygnały powtarzające (Sp),
- Sygnały na tarczach ostrzegawczych (O, Os),
- Sygnały zamknięcia toru (Z),
- Sygnały dawane przy manewrach (M, Rm),
- Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd),
- Sygnały drogowe (D),
- Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych (Pc i Tb),
- Sygnały dawane przez drużynę pociągową (Rp),
- Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh),
- Sygnały alarmowe (A).

§ 3. Sygnały na semaforach

1. SEMAFOR ŚWIETLNY

Semafor świetlny składa się z latarni sygnałowej zamontowanej na słupie lub podstawie (semafor karzełkowy), w której umieszczono jedną lub więcej lamp z kolorowymi szklami lub z latarni sygnałowej zawieszanej obok lub nad torem.

Maszty semaforów półsamoczynnych pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym, że pierwszy pas od dołu masztu jest czerwony. Jeżeli latarnia sygnałowa zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad latarnią sygnałową albo obok niej znajduje się listwa pomalowana w pasy czerwono-białe.

Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną, są koloru białego. Jeżeli latarnia sygnałowa takiego semafora zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora nad lub pod latarnią sygnałową albo obok niej znajduje się listwa biała. Ostatni semafor samoczynny, usytuowany na szlaku przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu, oznakowany jest wskaźnikiem W 18.

Na semaforach świetlnych stosuje się światła koloru czerwonego, zielonego, pomarańczowego i białego.

Światła koloru zielonego, pomarańczowego i białego mogą być ciągłe lub migające.

Światło czerwone stosuje się tylko ciągłe.

Obraz sygnałowy może być podawany jednym lub dwoma światłami jednocześnie.

Obraz sygnałowy składający się tylko z jednego światła (oprócz czerwonego) może być podany światłem ciągłym lub migającym.

Jeżeli obraz sygnałowy składa się z dwóch światel, to dolne światło jest zawsze pomarańczowe ciągłe, górne zaś światło może być zielone lub pomarańczowe, ciągłe lub migające.

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

Jedno światło pomarańczowe ciągłe oznacza, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”.

Jedno światło migające zielone oznacza jazdę z największą dozwoloną prędkością nie większą niż 160 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100km/h.

Jedno światło migające pomarańczowe migające oznacza, że następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h.

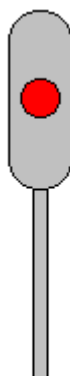
Jeżeli obraz sygnałowy składa się z dwóch światel, to zezwala się na jazdę przy tym semaforze oraz przez okrąg zwrotnicowy osłaniany tym semaforem z prędkością zmniejszoną do 40 km/h, o czym informuje światło dolne, zawsze pomarańczowe ciągłe. Światło górne informuje, jaki sygnał wskazuje następny semafor.

Obrazy sygnałowe, używane w sygnalizacji na liniach JSK, wskazują następujące prędkości:

- największą dozwoloną na danym odcinku linii wskazaną dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
- 40 km/h.

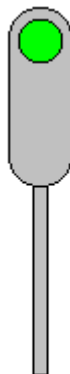
Sygnał S 1”Stój”

Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze



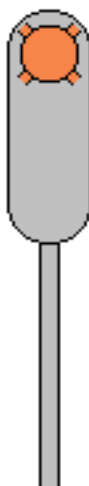
Sygnal S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”

Jedno zielone światło ciągle na semaforze



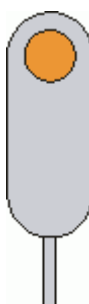
Sygnal S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40”

Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze



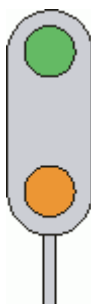
Sygnal S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał „Stój”

Jedno światło pomarańczowe ciągle na semaforze



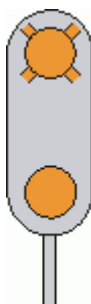
**Sygnal S 10 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h,
a potem z największą dozwoloną prędkością”**

Dwa światła na semaforze w jednym pionie:
dolne światło pomarańczowe ciągle,
a górne – zielone ciągle



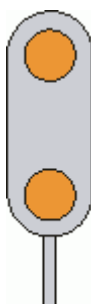
**Sygnal S 12 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h,
a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 40 km/h”**

Dwa światła na semaforze w jednym pionie:
dolne światło pomarańczowe ciągle,
górne – pomarańczowe migające



**Sygnal S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h,
a przy następnym semaforze – „Stój”**

Dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie



1. Sygnały na semaforach świetlnych mogą być podawane przez uprawnionego pracownika lub mogą wyświetlać się samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągu.
2. W przypadku semaforów świetlnych karzełkowych, umieszczonych na podstawie, maluje się latarnię sygnałową z przodu i z boku w poziome pasy białe i czerwone.
3. W razie zawieszenia latarni sygnałowej obok toru lub nad torem należy umieścić nad, obok lub pod nią listwę pomalowaną na przemian w poziome pasy czerwono-białe.
4. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”, nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy, może jechać dalej, gdy na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy albo na rozkaz pisemny doręczony drużynie pociągowej bądź przekazany za pomocą urządzeń łączności.
5. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D1 „Stój” (tarcza zatrzymania) ustawionym w miejscu brakującego semafora, może jechać dalej na rozkaz pisemny doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
6. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory są umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 8.
7. 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. 9 i 10.
8. 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.
9. Na szlaku o liczbie torów większej niż dwa przy torach skrajnych sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, zgodnie z ust. 8, natomiast przy torach nieskrajnych - po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.
10. W przypadku równoległego zbliżenia na szlaku dwóch lub więcej torów należy przestrzegać następujących zasad:
 - a) na odcinku, na którym tory leżą obok siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 8 i 9,
 - b) na odcinkach, na których tory są oddalone od siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 7, 8 i 9
11. Zasady określone w ust. 8 - 10 dotyczą zarówno umieszczania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.
12. Jeżeli w miejscowych warunkach jest niemożliwe albo technicznie utrudnione zachowanie zasad sytuowania semaforów, sygnalizatorów sygnałów zastępczych lub tarcz ostrzegawczych to można je umieścić w innym miejscu, niż jest to wymagane. Należy wówczas zastosować wskaźnik W 15 w tym miejscu, gdzie normalnie powinien znajdować się sygnalizator. Sygnalizatory powtarzające

powinny być umieszczone po tej samej stronie toru co semafor, do którego się odnoszą.

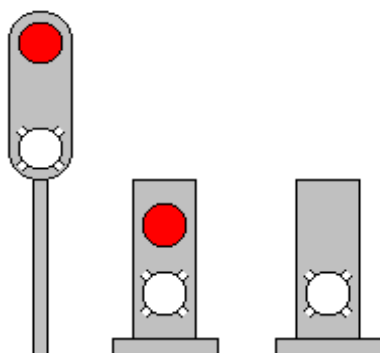
13. Sygnał S 1 „Stój” na semaforze jest ważny zarówno dla pociągów, jak i dla manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
14. Manewrujący tabor może minąć sygnał „Stój” (S 1) na semaforze wówczas, gdy uprawniony pracownik wyda pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie”.
15. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.
16. Semafor zaporowy (lub tarcza zaporowa świetlna) - jest szczególnym przypadkiem semafora, zasadniczo podającym sygnał „Stój!” ważnym zarówno dla pociągów, jak i manewrów. Niektóre semafony zaporowe posiadają komorę światła białego pod światłem czerwonym i mogą wyświetlić sygnał zezwalający na jazdę manewrową, czasem również sygnał zastępczy ważny dla pociągów. Maszty semaforów zaporowych pomalowane są jak semafony półsamoczynne - w poziome pasy czerwono-białe, z tym, że pierwszy pas od dołu maszty jest czerwony.
17. Semafony świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają się przez umieszczenie wskaźnika W 31 pod oprawą semafora.
18. Semaforów nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

2. SYGNAŁ ZASTĘPCZY

Sygnał zastępczy ”Sz,,

„Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał S 1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym – bez pisemnego rozkazu”

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



Sygnal 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 samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.

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

3. SYGNAŁY POWTARZAJĄCE

§ 4.

Sygnały powtarzające (Sp)

Sygnal Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał S 1 „Stój”

Dwa światła w jednym pionie:
dolne – matowobiałe, górne – pomarańczowe



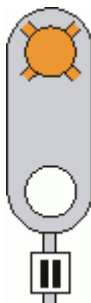
Sygnal Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”

Dwa światła w jednym pionie:
dolne – matowobiałe,
górne – zielone



Sygnal Sp 4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 km/h”

Dwa światła w jednym pionie:
dolne – matowobiałe, górne – pomarańczowe migające



1. Sygnalizator powtarzający nadaje sygnały światłami latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszanej obok toru.
2. Sygnały powtarzające służą do informowania, jaki sygnał jest na semaforze znajdującym się za sygnalizatorem powtarzającym, patrząc w kierunku jazdy i odnoszą się do semaforów świetlnych.
3. Sygnały powtarzające stosuje się wyjątkowo na stacjach oraz na tych szlakach, które nie mają blokady samoczynnej, gdy ze względu na przeszkody terenowe (np. wykopy, budynki, łuki itp.) nie można uzyskać przepisowej widoczności semafora.
4. Jeżeli zachodzi potrzeba, to można stosować więcej niż jeden, lecz nie więcej niż trzy sygnały powtarzające.
5. Sygnały powtarzające zaopatruje się w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnałów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.

6. Sygnały powtarzające ustawia się pomiędzy semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą lub między dwoma semaforami, w miarę możliwości po tej samej stronie toru, co semafor, do którego się odnoszą.
7. Stwierdzenie wskazania sygnału powtarzającego nie zwalnia maszynisty od obowiązków obserwowania sygnału na semaforze.
8. Sygnalizatory powtarzające nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umieszczenie wskaźnika W 31 pod oprawą sygnalizatora.

§ 5.

Sygnały na tarczach ostrzegawczych (Os, Osp)

1. TARCZA OSTRZEGAWCZA ŚWIETLNA

Tacza ostrzegawcza świetlna składa się z umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru latarni sygnałowej z jedną lub dwiema lampami w jednym pionie. Na tarczy ostrzegawczej stosuje się światła koloru pomarańczowego i zielonego. Na tarczy tej można wyświetlić następujące obrazy sygnałowe:

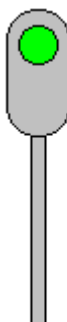
Sygnal Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”

Jedno światło pomarańczowe ciągłe na tarczy



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

Jedno światło zielone ciągłe na tarczy



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

Jedno światło pomarańczowe migające na tarczy



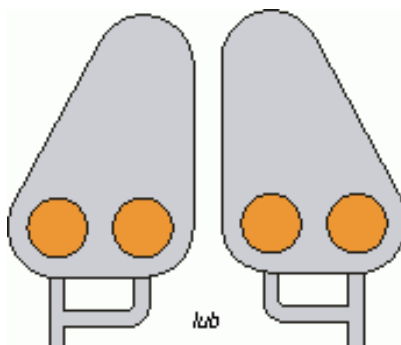
- 1) Do dawania sygnałów na tarczach ostrzegawczych świetlnych używa się światel w dzień, jak i w nocy.
- 2) Tarcze ostrzegawcze świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi.
 1. Tarcza ostrzegawcza ustawiona przed semaforem wskazuje, jaki jest sygnał na tym semaforze.
 2. Tarcze ostrzegawcze, w tym także tarcze ostrzegawcze przejazdowe, ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów.
 3. Stwierdzenie sygnału na tarczy ostrzegawczej nie zwalnia drużyny trakcyjnej od obowiązku obserwowania, jaki sygnał jest na semaforze. Czynna (nie unieważniona) nieoświetlona tarcza ostrzegawcza świetlna albo ukazujący się na niej sygnał wątpliwy oznaczają sygnał Os 1 „Semafor, do którego tarcza się odnosi, wskazuje sygnał Stój” (S 1).
 4. Tarcze ostrzegawcze świetlne, w tym także tarcze ostrzegawcze przejazdowe, nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają się tak samo, jak semafony świetlne. Tarcze ostrzegawczych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla.
 5. Jeżeli tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do czynnego semafora, jest nieczynna wskutek przeszkody w działaniu urządzeń nastawczych, to nie oznacza się tego wskaźnikiem W31.

2. TARCZA OSTRZEGAWCZA PRZEJAZDOWA

Tarcza ostrzegawcza przejazdowa składa się z masztu, na którym umieszczona jest latarnia sygnałowa z dwiema lampami mogącymi świecić światłem białym w jednym pionie, oraz pod nimi, dwiema lampami mogącymi świecić światłem pomarańczowym obok siebie w linii poziomej. Maszt tarczy ostrzegawczej przejazdowej, w odróżnieniu od innych sygnalizatorów, pomalowany jest w poziome pasy białoczarne. Na tarczy tej można wyświetlić następujące obrazy sygnałowe:

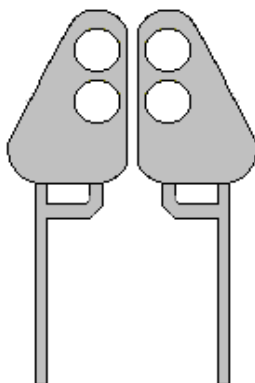
Sygnal Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do którego tarcza się odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością 20 km/h”

Dwa światła pomarańczowe ciągłe w linii poziomej



Sygnal Osp 2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do którego się tarcza odnosi, są sprawne. Jazda z największą dozwoloną prędkością”

Dwa białe światła ciągłe w linii pionowej



- 1) Do dawania sygnałów na tarczach ostrzegawczych przejazdowych używa się światła w dzień, jak i w nocy.
- 2) Tarcze ostrzegawcze przejazdowe mogą być ustawiane przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem wyposażonymi w urządzenia ostrzegające użytkowników dróg o zbliżaniu się pociągu.
- 3) Tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje, czy użytkownicy drogi są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, do którego się tarcza odnosi. W przypadku stwierdzenia sygnału Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście z prędkością 20 km/h” lub gdy tarcza przejazdowa pozostaje ciemna do czasu minięcia jej przez czoło pociągu,

należy zmniejszyć prędkość pociągu przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem do 20 km/h i bacznie obserwować przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, aby móc zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do jazdy.

- 4) W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, do którego się tarcza odnosi, nie zbliża się pociąg, tarcza nie wskazuje żadnego sygnału. Po włączeniu urządzeń zabezpieczenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu na tarczy ostrzegawczej przejazdowej jest podawany sygnał Osp 2 lub Osp 1, zależnie od tego, czy użytkownicy drogi są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, czy nie.

§ 6. Sygnały zamknięcia toru (Z)

Sygnałami zamknięcia toru są: sygnały na tarczach zaporowych, kozłach oporowych, wykolejnicach, obrotnicach i wagach pomostowych.

Tarcza zaporowa nadaje sygnał zabraniający lub zezwalający na jazdę po torach stacyjnych.

1. SYGNAŁY NA TARCZACH ZAPOROWYCH KSZTAŁTOWYCH

Sygnał Z 1 „Stój”

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy



Sygnał Z 2 „Jazda dozwolona”

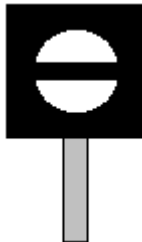
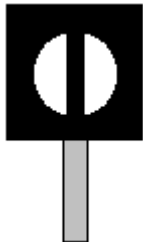
Dzienny i nocny

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



1. Tarcza zaporowa kształtowa składa się z kwadratowej latarni ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą, umieszczonej na słupie, wskazującej jednakowe sygnały we dnie i w nocy.
2. Latarnie tarcz zaporowych mają z tyłu, gdy wskazują sygnał Z 1 „Stój”, dwa mleczne białe światła w linii poziomej, gdy zaś sygnalizują sygnał Z 2 „Jazda dozwolona” – dwa mleczne białe światła w linii ukośnej, wznoszącej się pod kątem 45° ku stronie prawej.
3. Latarnie tarcz zaporowych, które służą wyłącznie do dawania sygnału Z 1 „Stój”, mają w tylnej ścianie mały okrągły otwór przepuszczający mleczne białe światło, gdy latarnia się świeci.
4. Sygnał Z1 „Stój” na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą.
5. Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.
6. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową wskazującą sygnał Z 1 „Stój” może jechać dalej na rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.
7. Manewrujący tabor może przejechać poza tarczę zaporową kształtową na sygnał Z 2 „Jazda dozwolona” albo w razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy tego sygnału - gdy uprawniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału Z 1 „Stój” na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
8. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z 1 „Stój” lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach – z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
9. Na tarczach zaporowych wskazujących stale sygnał Z 1 „Stój” można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie samo wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odbłaskowych.
10. Tarcze zaporowe kształtowe nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają się przez umocowanie wskaźnika W 31 na latarni lub przez zdjęcie latarni ze słupa.
11. Latarnie tarcz zaporowych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

2.SYGNAY NA WYKOLEJNICY

Sygnal Z 1wk „Stój, wykolejnica na torze”	Sygnal Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”
Dzienny i nocny	Dzienny i nocny
kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy	Kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy
	

1. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy też zdjęta z toru.
2. Do nadawania sygnału o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarna kresą na tle białej okrągłej tarczy.
3. Latarnie sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa mleczne białe światła, które ułożone w linii pionowej oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, a ułożone w linii poziomej „Stój, wykolejnica na torze”.
4. Na wykolejnicach w torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, podających takie same wskazanie, jakie dają latarnie sygnałów Z 1wk „Stój” i Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”. Zaleca się, aby tarcze takie były wykonane z materiałów odbłaskowych.

3.SYGNAŁY NA WAGACH POMOSTOWYCH

Sygnal Z 1wg „Stój, wjazd na wagę zabroniony”	Sygnal Z 2wg „Wjazd na wagę dozwolony”
Dzienny i nocny	Dzienny i nocny
Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy	Kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy
	

1. Sygnały na wagach pomostowych służą do oznaczania, czy wjazd na wagę jest zabroniony, czy też dozwolony.
2. Sygnał Z 1wg „Stój, wjazd na wagę zabroniony” wskazuje, że zabrania się wjeżdżać na wagę pomostową.
3. Jeśli latarnia lub tarcza na wadze pomostowej wskazuje sygnał Z 1wg „Stój, wjazd na wagę zabroniony”, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby tabor zatrzymać przed wagą pomostową.
4. Można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, podających takie same wskazania, jakie dają latarnie sygnałów Z 1wg i Z 2wg. Zaleca się, aby tarcze takie były wykonane z materiałów odbłaskowych.

4. SYGNAŁY NA KOZŁE OPOROWYM

Sygnał na kozłach oporowych, miejsce jego umieszczenia oraz warunki zastąpienia go tarczą nieoświetloną z obrazem sygnału Z 1 „Stój” są takie same, jak na tarczy zaporowej kształtowej wskazującej sygnał Z 1 „Stój” albo jest to latarnia sygnałowa z wyświetlonym na stałe sygnałem S 1 „Stój”.

§ 7.

Sygnały dawane przy manewrach (M, Rm)

Sygnały przy manewrach są podawane

1. na tarczach zaporowych,
2. na tarczach manewrowych,
3. na tarczach rozrządowych,
4. na semaforach świetlnych,
5. dźwiękowo, i jednocześnie – chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką w dzień, zaś latarką z białym światłem w porze nocnej.

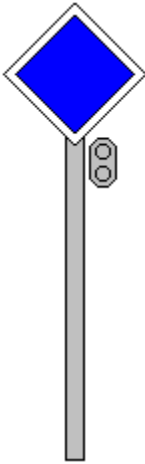
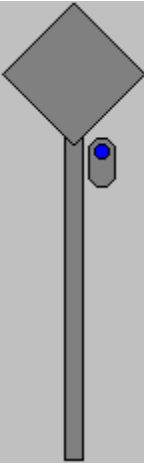
Tarcze manewrowe mogą być kształtowe ruchome i nieruchome oraz świetlne.

1. TARCZE MANEWRÓWE KSZTAŁTOWE

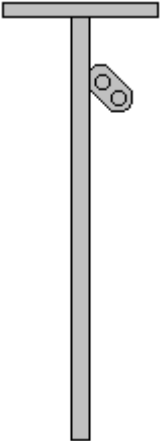
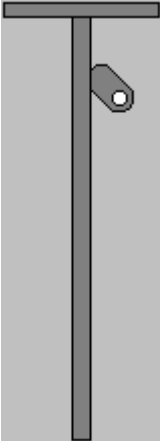
Tarcze manewrowe kształtowane mogą być ruchome i nieruchome.

Na tarczach ruchomych mogą być podawane następujące obrazy sygnałowe:

Sygnal M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”

Dzienny	Nocny
Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo	Niebieskie światło na maszcie pod tarczą
	

Sygnal M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Dzienny	Nocny
Tarcza w położeniu poziomym	Matowobiałe światło na maszcie pod tarczą
	

1. Tarcze manewrowe kształtowe nadają sygnały odpowiednim położeniem kwadratowej tarczy obracającej się wzdłuż przekątnej o kąt 90° wokół poziomej osi i w nocy światłami na słupie tarczy manewrowej.
2. Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona” dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest odblaskowa.

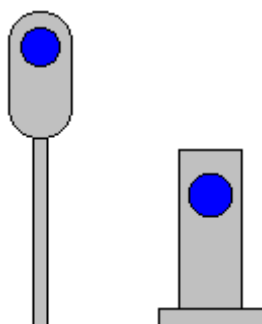
2. TARCZE MANEWROWE ŚWIETLNE

Tarcza manewrowa świetlna składa się z umieszczonej na maszcie lub podstawie, lub zawieszanej obok toru latarni sygnałowej z jedną lub dwiema lampami w jednym pionie. Na tarczy manewrowej świetlnej stosuje się światła koloru niebieskiego i matowobiałego.

Na tarczy tej można wyświetlić następujące obrazy sygnałowe:

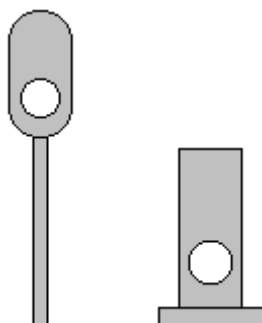
Sygnal Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”

Jedno niebieskie światło na tarczy



Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Jedno matowobiałe światło na tarczy



1. Tarcza z jedną latarnią sygnałową wyświetla stale sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”.
2. Tarcza manewrowa wskazuje, czy jazda manewrowa taboru jest dozwolona, czy też zabroniona.
3. Tarcze manewrowe ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.
4. Sygnał M 1 lub Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”; na tarczy manewrowej oznacza, że nie wolno przejechać obok tarczy wskazującej ten sygnał.
5. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej 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”.
6. Sygnały na tarczach manewrowych są ważne tylko dla manewrów.

7. Tarcze manewrowe kształtowe nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umocowanie wskaźnika W 31 na pionowo ustawionej tarczy lub przez zdjęcie tarczy ze słupa.
8. Tarcze manewrowe świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo jak semafony świetlne.
9. Latarni tarcz manewrowych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

3. SYGNAŁY MANEWROWE NA SEMAFORACH ŚWIETLNYCH

Do sygnalizowaniajazd manewrowych używa się również semaforów świetlnych oznaczonych literą „m” na tabliczce opisowej, na których podaje się następujące sygnały:

Sygnal S 1 „Stój”

Czerwone światło na semaforze świetlnym



Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Jedno matowobiałe światło na semaforze świetlnym



1. Sygnal S 1 „Stój” jest podawany światłem czerwonym na semaforze, odnosi się również do manewrów.
2. Sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” – podawany światłem matowobiałym na semaforze.

3. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej 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”.

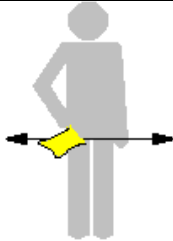
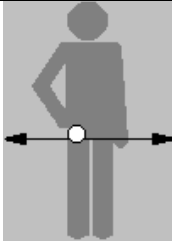
4. SYGNAŁY RĘCZNE I DŹWIĘKOWE DAWANE PRZY MANEWRACH

Sygnał Rm 1 „Do mnie”

Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

Dzienny	Nocny
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo	Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana poziomo
	



Sygnał Rm 1 „Do mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał.

Sygnał Rm 2 „Ode mnie”

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

Dzienny	Nocny
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo	Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana pionowo
	

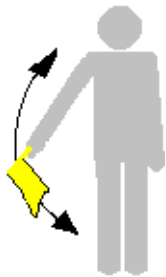
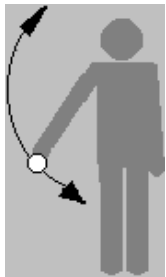
Sygnal Rm 2 „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał.

W przypadku, gdy odebranie sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

Sygnal Rm 3 „Zwolnić”

kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką

i jednocześnie

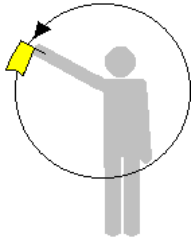
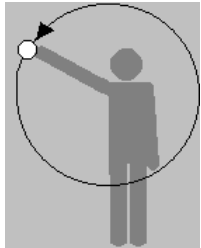
Dzienny	Nocny
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół	Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół
	

Sygnal Rm 4 „Stój”

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

... ..

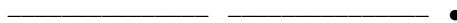
i jednocześnie

Dzienny	Nocny
Wywijanie w koło rozwiniętą chorągiewką sygnałową koloru żółtego albo ręką	Wywijanie w koło ręczną latarką z białym światłem
	

Do sygnału Rm 4 „Stój” należy się zastosować również i w tym przypadku, gdy sygnał ten został tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany.

Sygnal Rm 5 „Odrzucić”

Dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

Dzienny	Nocny
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół	Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół

Sygnal Rm 6 „Docisnąć”

Dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką



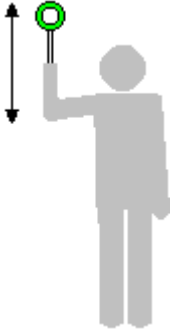
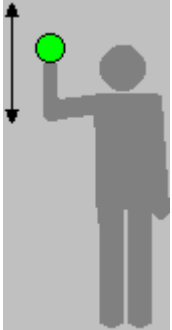
i jednocześnie

Dzienny	Nocny
Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk	Szybkie zakrywanie ręką światła latarki tak, aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu

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

§ 8.
Sygnaly dawane przez dyżurnego ruchu (Rd)

Sygnal Rd 1 „Nakaz jazdy”

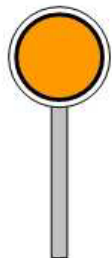
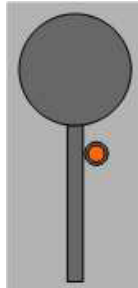
Dzienny	Nocny
Okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo	Latarka sygnałowa z zielonym światłem poruszana pionowo
	

1. Sygnal Rd 1 „Nakaz jazdy” stosuje się przy wyprawianiu lub przepuszczaniu pociągów, zgodnie z postanowieniami odpowiednich przepisów lub instrukcji (instrukcji JSK-R1)
2. Sygnal Rd 1 „Nakaz jazdy” przed odjazdem pociągu podaje dyżurny ruchu, przy przepuszczaniu zaś pociągu bez zatrzymania – dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu.

§ 9. Sygnały drogowe (D)

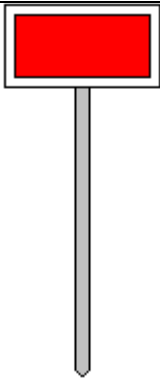
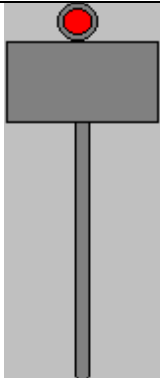
Sygnały drogowe są podawane przenośnymi tarczami, chorągiewką sygnałową koloru żółtego, latarką sygnałową, gwizdkiem lub trąbką lub ręką.

Sygnal DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”

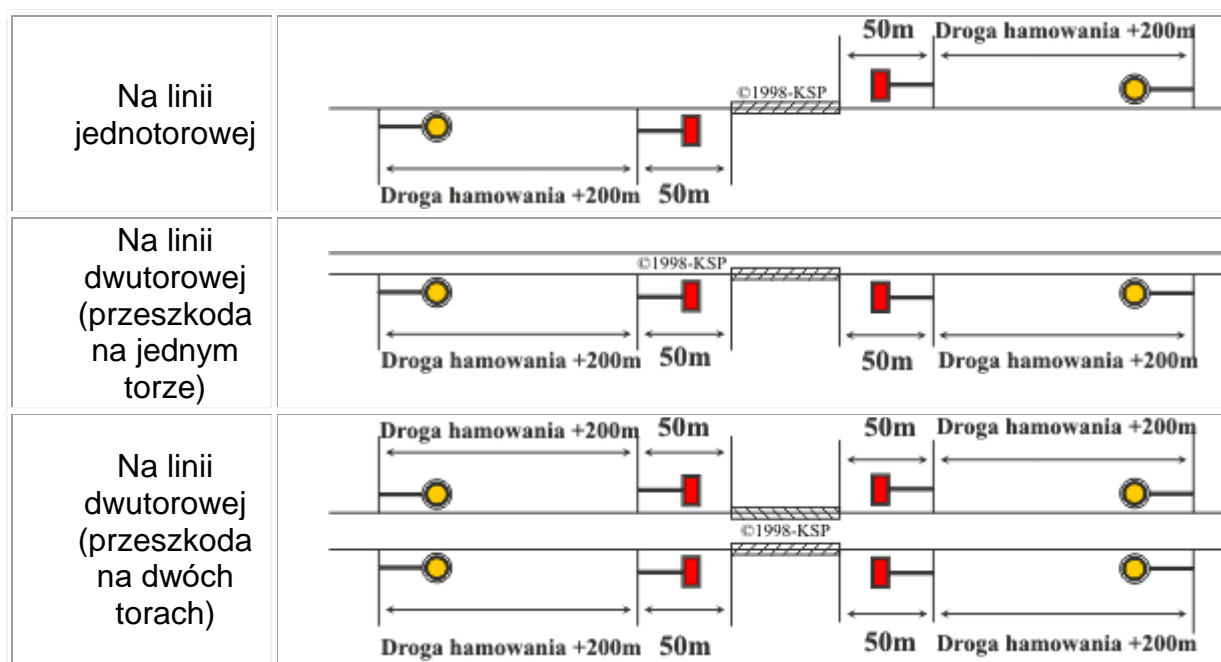
Dzienny	Nocny
Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką	Pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą
	

Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza (sygnal DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”) wskazuje, że pociąg zbliża się do sygnalu D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania. Przenośna tarcza ostrzegawcza różni się od zwykłej tarczy ostrzegawczej kształtowej rozmiarem; przed nią nie ustawia się wskaźnika W1. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej (sygnal DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”) jest wykonana z materiałów odblaskowych, to w przypadku ustawienia jej na szlaku można nie stosować na niej sygnalu nocnego.

Sygnal D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

Dzienny	Nocny
Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką	Czerwone światło na tarczy
	

1. Przenośną tarczę ostrzegawczą (sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”) i przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania) 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 na osi toru.
2. Dla pociągu jadącego po torze lewym linii dwutorowej ustawione sygnały jak na rys. poniżej są obowiązujące, chociaż z tego pociągu będą widziane po lewej stronie toru.
3. Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość, do którego z tych torów odnoszą się tarcze zatrzymania, to należy ustawić wskaźnik W 3 przy pierwszym z torów, do którego tarcza się nie odnosi.

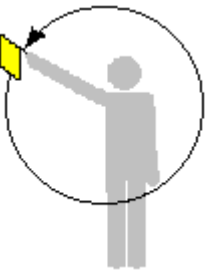
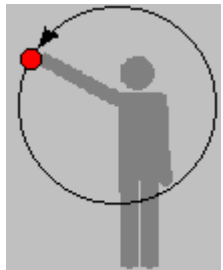
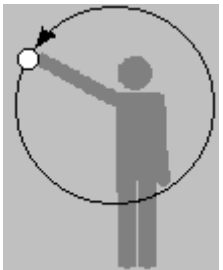


4. Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości, jak światło przednie. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy zatrzymania (sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania) jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to w przypadku ustawienia jej na szlaku można nie stosować na niej sygnału nocnego.
5. Sygnał D1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania stosuje się:
 - a. jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów albo jeżeli część szlaku jest tak uszkodzona, że można po niej przejechać tylko z prędkością mniejszą niż 10 km/h, lub jeżeli z innych względów jazda na szlaku wymaga ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h,
 - b. jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał "Stój",
 - c. jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu "Jazda dozwolona",
 - d. jeżeli czasowo brak semafora,
 - e. w razie zamknięcia toru stacyjnego lub jego części,

- f. 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.
6. Tarcze zatrzymania (sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania) ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a prócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.
 7. 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” dawany tarczą zatrzymania i przenośną tarczą ostrzegawczą (sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”) 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 i splotkami (D 2 i D 4), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
 8. Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość, do którego z tych torów odnoszą się tarcze zatrzymania, to należy ustawić wskaźnik W3 przy pierwszym z torów, do którego tarcza się nie odnosi.
 9. W razie zastosowania sygnału D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania w obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na ustawienie jej 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.
 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 można użyć tarcz lub latarni, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały "Stój" (D 2 i jednocześnie D 3).
 11. Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i szybkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.
 12. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.
 13. Jeżeli tor pomiędzy dwoma stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania (sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania), osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach tarczą zatrzymania, ustawioną na osi toru poza zwrotnicą wyjazdową, lecz bez tarczy ostrzegawczej.

14. 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.
15. Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miał być wyprawiony w odstępie czasu drugi pociąg, to osłony dokonuje się od końca pociągu natychmiast po jego zatrzymaniu.
16. Jeżeli zatrzymany pociąg był wyprawiony w czasie całkowitej przerwy w łączności i za nim przewidziane jest wyprawienie następnego pociągu, wówczas osłania się pociąg od końca, natychmiast po jego zatrzymaniu.
17. 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 stałą.
18. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 "Stój", dawanymi jednocześnie.

Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie

Dzienny	Nocny	
Wywijanie w koło rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką	Wywijanie w koło ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek świecącym się przedmiotem	
		

19. Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie stosuje się:

- a. jeżeli nagle zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu i nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D 1 i D 3 albo ich brak,
- b. jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału D 6 „Zwolnić bieg” jest niemożliwe,
- c. jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu (pojeździe pomocniczym, manewrującym taborze itp.) zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne,
- d. jeżeli pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków,
- e. jeżeli na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków,

- f. jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem przypadku oświetlenia co najmniej jednej latarni z białym światłem,
 - g. jeżeli w porze ciemnej na czole pociągu, pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej zgasną wszystkie przepisowe światła,
 - h. jeżeli na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
21. Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.



Sygnał D 3 „Stój” dawany dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

• • • • •

- 22. Jeżeli powstaje wątpliwość czy drużyna pociągowa spostrzeże tarcze przenośne sygnału D 1 „Stój” lub ręczny sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie”, należy dawać jednocześnie sygnał D 3 dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.
- 23. Sygnały dawane ręcznie dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
- 24. Na dany sygnał „Stój” (D 1, D 2 i D 3) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg lub manewrujący tabor zatrzymać.

Sygnał D 6 „Zwolnić bieg”

Dzienny	Nocny
<p>Trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna cyfra wskazująca dozwoloną prędkość jazdy (w dziesiątkach km/h).</p> <p>Jeżeli nie można ustawić tej tarczy w skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko</p>	<p>Pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna cyfra wskazująca dozwoloną prędkość jazdy (w dziesiątkach km/h)</p>
	

25. 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.
26. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
27. 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.
28. 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.
29. Tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” ustawia się według tych samych zasad, co semafony.
30. 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.
31. 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.
32. 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.
33. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia prędkości są jednakowe, czy też różne, należy:
 - 1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem „Zwolnić bieg”, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 31;
 - 2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 32.
34. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 31 – 33 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast

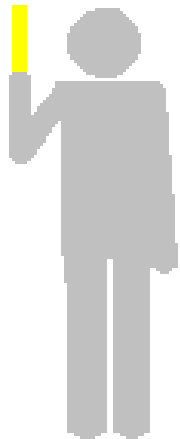
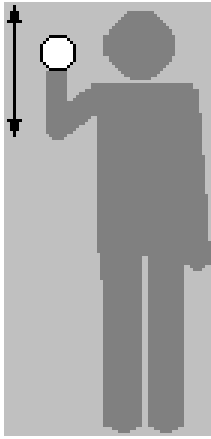
ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy z sygnałem „Zwolnić bieg” przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 32.

35. 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 odblaskowa, to można nie stosować na niej ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.
36. Przykłady osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków szlaku, wymagających zwolnienia jazdy pociągu, są podane w załączniku.

Sygnał D 7 „Stój” dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia:

Dzienny	Nocny
Tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu	Podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu
	

Sygnal D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”:

Dzienny	Nocny
dróżnik stoi na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym	dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym
	

§ 10.

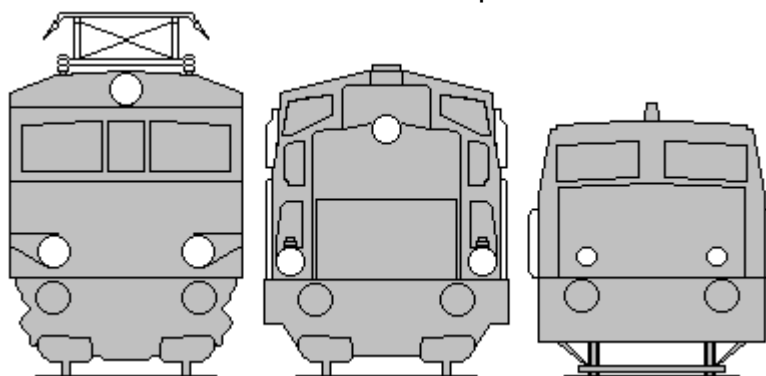
Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych (Pc, Tb)

1. SYGNAŁY NA POCIĄGACH

Sygnal Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- i wielotorowego”

Dzienny i nocny

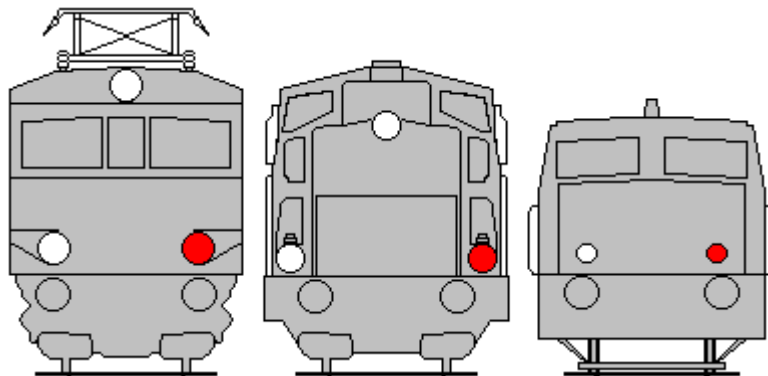
Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu trakcyjnego – z zastrzeżeniem pkt 4



Sygnal Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego”

Dzienny i nocny

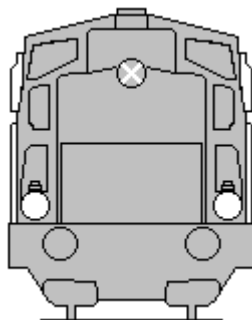
Trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu trakcyjnego z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone– z zastrzeżeniem pkt 4



Sygnal Pc 3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”

Dzienny i nocny

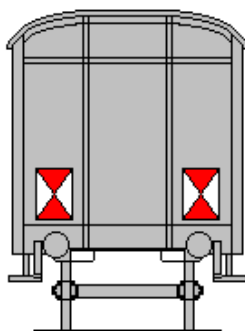
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą



Sygnal Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty”

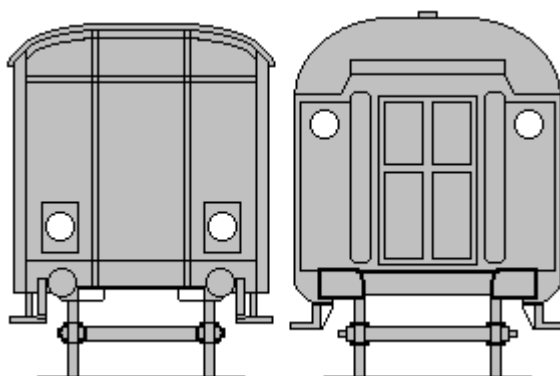
Dzienny

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



Dzienny i nocny

Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu

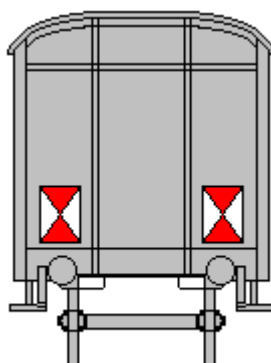


Sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”

Dzienny

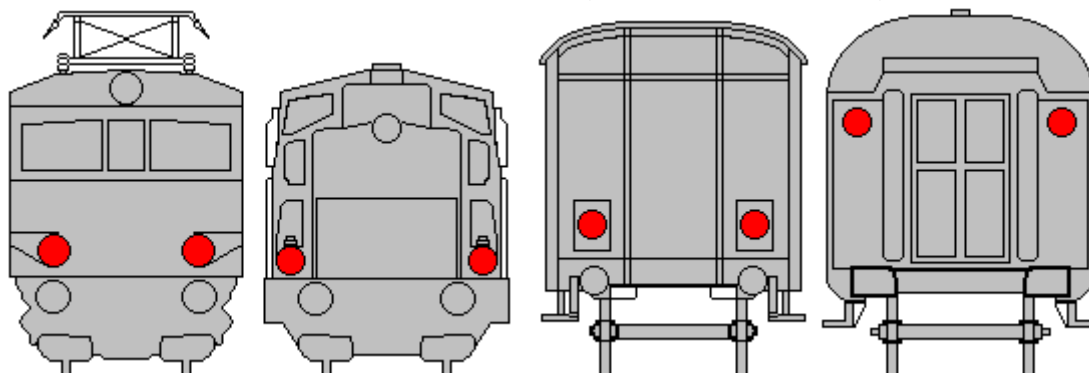
Dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego. Tarcze są prostokątne, podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe.

Powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa.



Dzienny i nocny

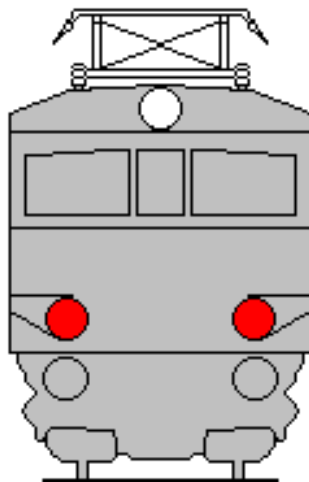
Dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnалу Pc 5 - dzienny, jednak na szlakach z blokadą samoczynną zaleca się stosowanie sygnалу Pc 5 – dzienny i nocny.

Sygnał Pc 6 „Oznaczenie czoła pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego”

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



1. 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.
2. Maszynista pociągu, w kierunku którego podano sygnał PC 6 powinien zatrzymać pociąg, uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.
3. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc3, Pc4, Pc5 podawane światłami i tarczami stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów.
4. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz na pojazdach kolejowych, które nie są wyposażone w górne światło, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 za pomocą dwóch światel.
5. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznikowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą (zespoły trakcyjne, wagony doczepione z kabiną maszynisty itp.) należy stosować odpowiednio sygnały Pc 1 i Pc 2.
6. Na pociągu, 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 zmienia 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.

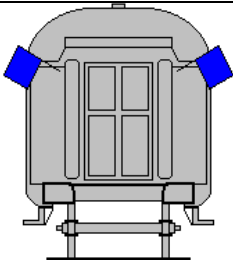
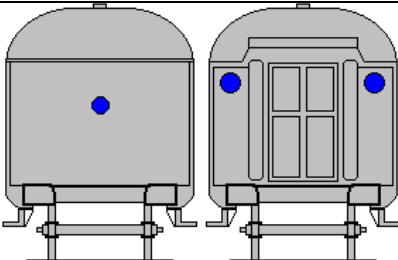
7. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 1, a oznaczenia jego końca sygnał Pc 5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego 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.
8. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to zarówno na linii jednotorowej, jak i dwu- lub wielotorowej nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.

2. SYGNAŁY NA TABORZE

Sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy wykonującej manewry”

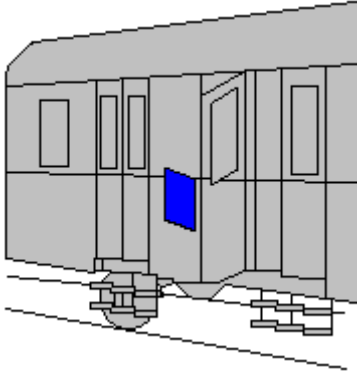
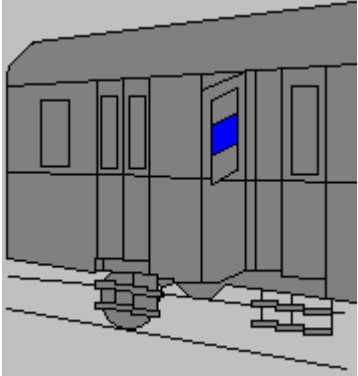
Dzienny i Nocny
Z przodu i z tyłu po białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty


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

Dzienny	Nocny
Po jednej niebieskiej chorągiewce umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu	Po jednej latarni z niebieskim światłem umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu. Dopuszcza się takie wykonanie latarni by niebieskie światło było widoczne także z boku wagonu lub umieszczenie na bocznej ścianie dodatkowych świateł niebieskich
	

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

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

Dzienny	Nocny
Niebieska chorągiewka lub latarka z niebieskim światłem, świecąca na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu	Latarka z niebieskim światłem świecącym na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu
	

Dzienny i nocny

Lampy sygnałowe z niebieskim światłem wbudowane w boczne ściany wagonu

Sygnal Tb 4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego”

Dzienny i nocny

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

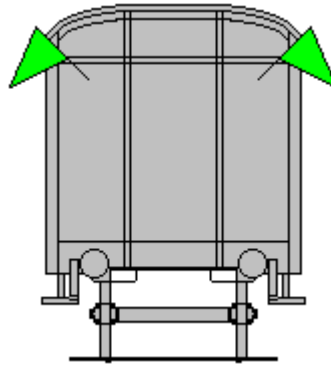
Sygnal Tb 4 stosuje się do oznaczenia tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

3. OZNACZENIE POCIĄGÓW I WAGONÓW SKAŻONYCH.

Pociągi skażone środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi oznaczają się w sposób następujący:

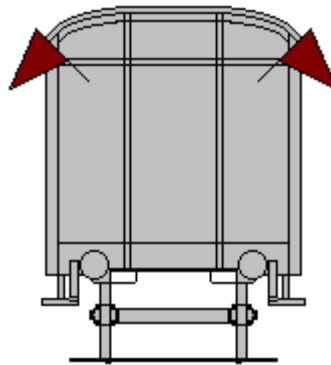
Sygnal PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”

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



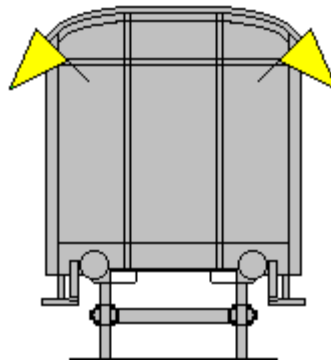
Sygnal Pc Sb „Skażenie biologiczne pociągu”

Trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszono z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu



Sygnal Pc Sch „Skażenie chemiczne pociągu”

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



§ 11.
Sygnaly dawane przez drużynę pociągową (Rp)

Sygnal Rp 1 "Bacność"

jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego

1. Sygnal Rp 1 "Bacność" maszynista daje:

- 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
- 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał "Stój", wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
- 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku;
- 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego zarządcy infrastruktury, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
- 5) po minięciu wskaźnika W 6, W 6b lub W 7;
 - a) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
 - b) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście lub kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - c) 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 lub gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna;
 - d) po minięciu wskaźnika Wk-WKD w przypadku, gdy do czasu minięcia tego wskaźnika przez czoło pociągu pozostaje on ciemny;
 - e) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - f) przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności;
- 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
- 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 5b – 5d, sygnał Rp 1 „Baczność” podaje się wielokrotnie.

Sygnał Rp 4 „Hamować średnio”

Jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

•

Sygnał Rp 5 „Hamować”

Trzy długie, szybko po sobie następujące tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

———— ———— ————

Sygnał Rp 6 „Odhamować średnio”

Jeden długi i jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

———— •

Sygnał Rp 7 „Odhamować”

Dwa długie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

———— ————

Sygnały Rp 4 „Hamować średnio”, sygnał Rp 6 „Odhamować średnio” i sygnał Rp 7 „Odhamować” maszynista daje dla uregulowania prędkości jazdy pociągu, natomiast sygnał Rp 5 „Hamować” maszynista daje dla zatrzymania pociągu.

Sygnał Rp 8 „Rozpocząć popychanie”

Dwa krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej

• •

Sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”

Jeden krótki i jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej

• ————

Sygnal Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”

Cztery krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej



1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, sygnały gwizdawką lub syreną lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Jeżeli pracują dwie lokomotywy popychające, to sygnały lokomotywy popychającej daje maszynista ostatniej lokomotywy.
3. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
4. 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.


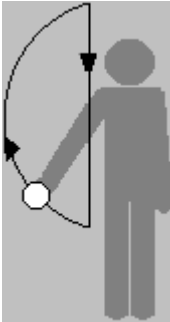
§ 12.

Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)



Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne.

1. SYGNAŁY RĘCZNE



Sygnal Rh 1 „Zahamować”

Dzienny	Nocny
Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola	Latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół
	

Sygnal Rh 2 „Odhamować”

Dzienny	Nocny
Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową	Latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową
	

Sygnal Rh 3 „Hamulce w porządku”

Dzienny	Nocny
Ręka wyciągnięta nad głową trzymana pionowo	Latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową
	

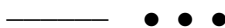
Przy dokonywaniu próby hamulca daje się sygnały Rh 1, Rh 2 i Rh 3 w stronę biorących udział w próbie maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenia stałe.

2. SYGNAŁY ŚWIETLNE – sygnałów świetlnych podczas próby hamulca zespolonego na obszarze JSK nie stosuje się.

§ 13. Sygnały alarmowe (A)

1. SYGNAŁ ALARM

Sygnał A 1 „Alarm”



1. Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki, dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy powtarzane kilkakrotnie
2. Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, trąbki, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie. Pod pojęciem „dźwiękowe urządzenie ostrzegające lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych.
3. Sygnały alarmowe A 1 „Alarm” podawane są w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego.
4. Sygnał alarmowy A 1 „Alarm” podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomych przyczyn na torze szlaku dwu- lub wielotorowego, bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym.
5. Sygnał alarmowy A 1 „Alarm” należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.
6. Po odebraniu sygnału A 1 „Alarm” drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy.
7. Pracownicy mający przybory do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

Sygnal A 1r „Alarm”

• • • • •

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

- a) sygnał alarmowy A 1r „Alarm” 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 „Alarm” nadawany jest:
 - automatycznie,
 - słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału "Alarm" automatycznie,
- c) automatyczne nadanie sygnału A 1r „Alarm” 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 „Alarm” 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 „Alarm” powinni natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie,
- f) odebranie sygnału A 1r „Alarm” 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 podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie wypadkowi lub zmniejszenie jego skutków.

2. SYGNAŁ POŻAROWY

Sygnal A 2 „Pożar”

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, syreny alarmowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie.

———— • •

1. Sygnał pożarowy „Pożar” podaje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowej o powstaniu pożaru na terenie kolejowym.
2. 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 przyrząd sygnałowy słuchowy.
3. Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji powinni powtarzać sygnał pożarowy.
4. Niezależnie od tego, personel kolejowy powinien natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji lub regulaminu obsługi bocznic.

3. SYGNAŁY ALARMU POWIETRZNEGO

Sygnał A 3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji”

Modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sek. 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.

Sygnał A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji”

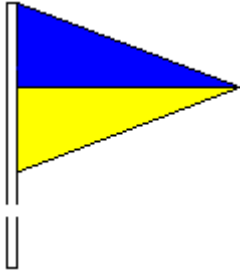

Ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy trwający
nieprzerwanie 3 minuty

oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu:

„Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji (wymienić nazwę stacji)”,
powtórzone trzykrotnie.

Odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu.

Sygnal A 5 „Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku”

Dzienny	Nocny
Chorągiewka koloru niebiesko-żółtego	Białe światło migające latarki ręcznej
	

Sygnal A 6 „Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku”

Modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sek. przerwy) trwający 3 minuty



Sygnałem tym maszynista potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału.

4. SYGNAŁY ALARMU O SKAŻENIACH

Sygnal A 7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji”

Przerywany ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy – trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa 15 sek.



oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu:

„Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach (wymienić rodzaj skażenia) dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie.

Alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych, w celu ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie skażeń.

Sygnal A 8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji”

Ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty

oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu:

„Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach (wymienić rodzaj skażenia) dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie.

Odwołanie alarmu ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.

Odwołanie alarmu A 3 i A 7 jest jedno dla obydwóch uprzednio ogłoszonych alarmów.

Rozdział III

§ 14 Wskaźniki

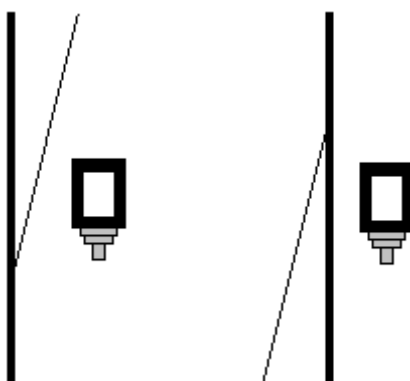
1. Na liniach kolejowych JSK stosuje się następujące wskaźniki:
 - a) zwrotnicowe;
 - b) ogólnoeksploatacyjne;
 - c) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych.
2. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
3. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odblaskowych.

1. WSKAŹNIKI ZWROTNICOWE

Wskaźniki zwrotnicowe (Wz) służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jedno- i dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.

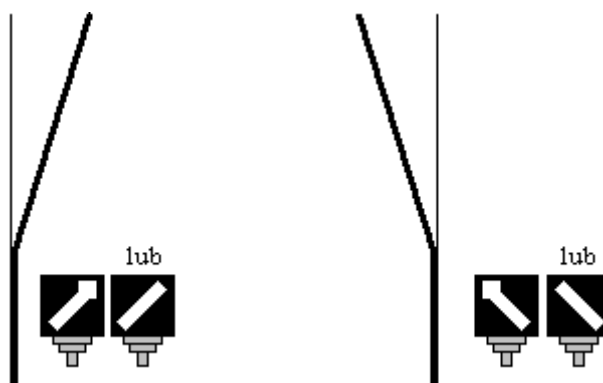
Wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”: zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza

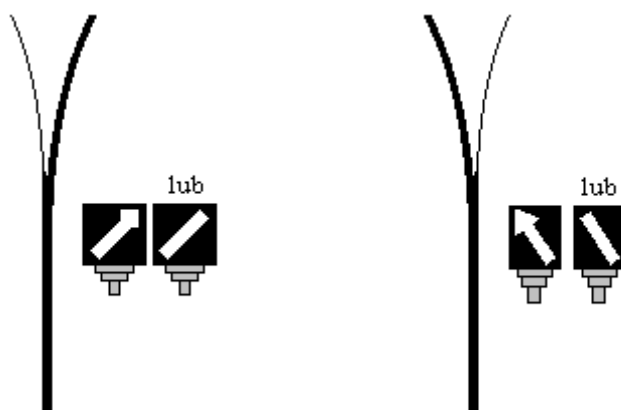
Biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od strony krzyżownicy.



Wskaźnik Wz 2 „Jazda na ostrze”: zwrotnica nastawiona w kierunku zrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych - w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków

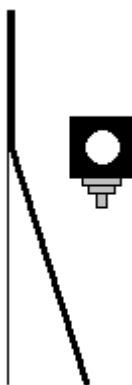
Biała strzała lub biała krecha na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca zrotny kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglicy





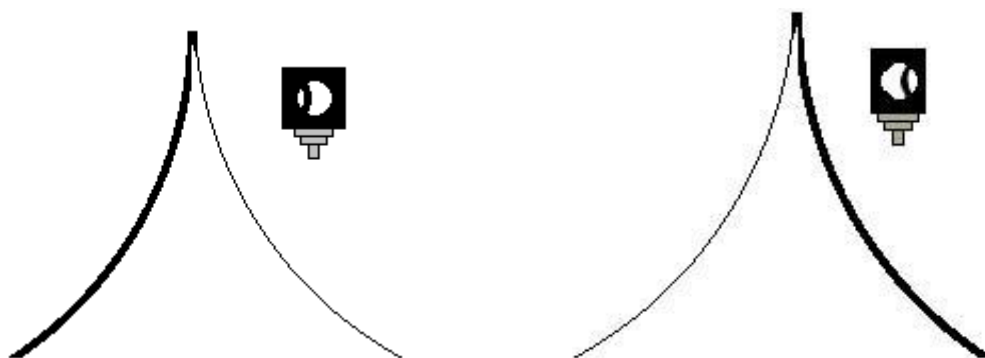
Wskaźnik Wz 3 „Jazda z ostrza”: zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o mniejszym promieniu

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy.



Wskaźnik Wz 4 „Jazda z ostrza”: zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z ostrza z lewego albo z prawego toru.

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



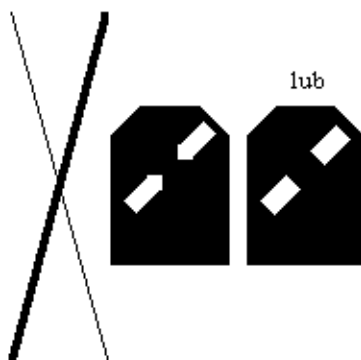
1. Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarni mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarni elektrycznych z białymi światłami

lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były one odblaskowe.

2. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień i w nocy.
3. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
4. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
5. 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.
6. 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.

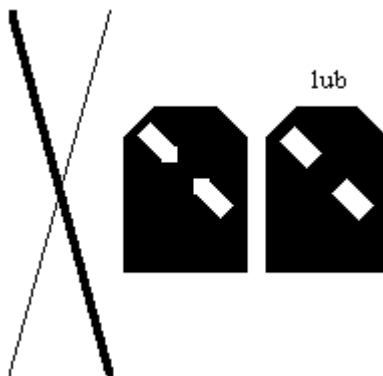
Wskaźnik Wz 5 „Jazda po prostej w prawo”: jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem

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



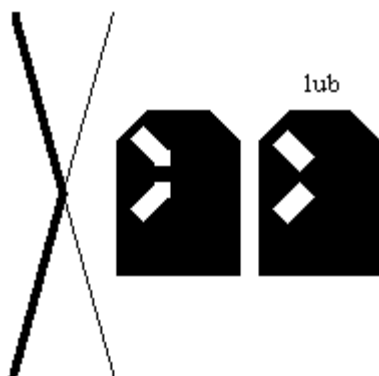
Wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”: jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem

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



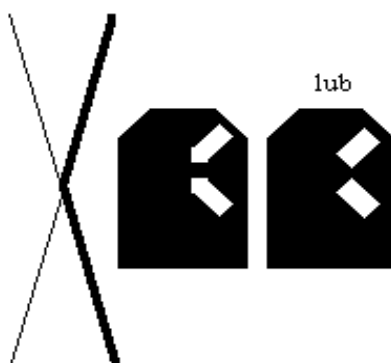
Wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”: jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem

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



Wskaźnik Wz 8 „Jazda po łuku w prawo”: jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

Na czarnym tle dwie białe strzały, zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy tworzące kąt prosty otwarty w prawo



1. Jako wskaźników na zwrotnicach rozjazdów podwójnych krzyżowych używa się latarni ze szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo zarówno w dzień, jak i w nocy.
2. Latarnie ze wskaźnikami Wz 5, Wz 6, Wz 7 i Wz 8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach krzyżowych, a mianowicie: jedną latarnię w środkowej części rozjazdu – z boku.
3. Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem Wz 5, Wz 6, Wz 7 i Wz 8 wskazuje na nieprzyleganie iglicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.

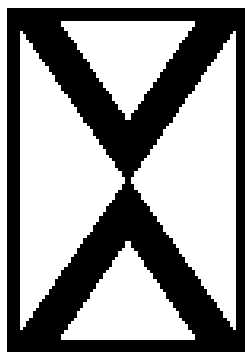


2. WSKAŹNIKI OGÓLNOEKSPLOATACYJNE

- 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.



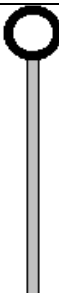
Wskaźnik W 1. „Wskaźnik usytuowania”: oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną blokadą liniową czterostawną – przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym

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



1. 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. Wskaźnika W 1 nie oświetla się, zaleca się wykonanie tablicy z materiałów odblaskowych.

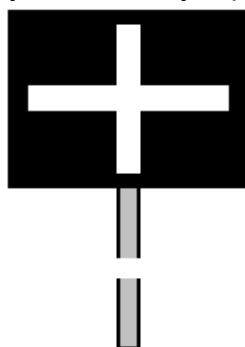
Wskaźnik W 3. „Wskaźnik unieważnienia”: oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik

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.

Wskaźnik W 4. „Wskaźnik zatrzymania”: oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu

Prosty biały krzyż na ciemnym prostokątnym tle



1. Wskaźnik W 4 służy do oznaczenia miejsca na stacji, do którego ma dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu. Pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch był najdogodniejszy.
2. Wskaźnik W 4 ustawia się w miejscu określonym regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznic, lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi. Na szlaku wskaźnik W 4 ustawia się według zasad ustawiania wskaźnika W 8.
3. Wskaźnik W 4 może być wykonany w postaci latarni lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od miejscowych warunków, przy czym powierzchnia tarczy nieoświetlonej wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych. W razie potrzeby oświetlania wskaźnika W 4, należy stosować ten wskaźnik w postaci latarni.

Wskaźnik W 5. „Wskaźnik przetaczania”: oznacza granicę przetaczania

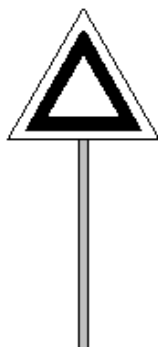
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem



1. Wskaźnik W5 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 W5 dopuszczalne jest tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.
2. Wskaźnik W 5 należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku.
3. Na stacjach linii dwutorowych wskaźnik W 5 ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego.
4. Na stacjach linii jednotorowych wskaźnik W 5 ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku.
5. Wskaźnika W 5 w nocy nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 6. „Wskaźnik ostrzegania”: oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacność”:

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



1. Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Bacność”.
2. Na stacji wskaźnik W 6 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, a na szlaku – według zasad ustawiania wskaźnika W 8.
3. Wskaźnika W 6 w nocy nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 6a. „Wskaźnik przejazdowy”: oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych, zabezpieczający całą szerokość przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia:

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



1. Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
2. Wskaźnika W 6a w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 6b. „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem”: oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych, albo niewyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu, i należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”:

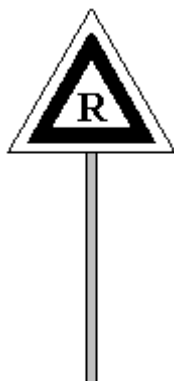
Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą



Wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

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

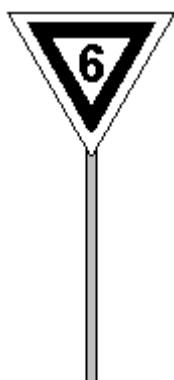
Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze



1. Wskaźnik W 7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.
2. Wskaźnik W 7 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.
3. wskaźnika W 7 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 8. „Wskaźnik ograniczenia prędkości”: oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy

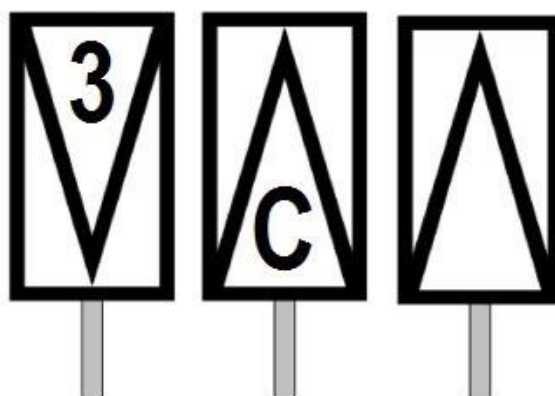
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h). Gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza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



1. Wskaźnik ten należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych. Wskaźnik W 8 stosuje się również jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikiem W27a.
2. Wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii przed początkiem odcinka, na 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.
3. W obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego.
4. W przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W 9, o którym mowa w pkt 8.
5. 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.
6. 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.
7. Wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczania miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27 i W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27 i W 27a.
8. Wskaźników W 8 nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 9. „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”: oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością

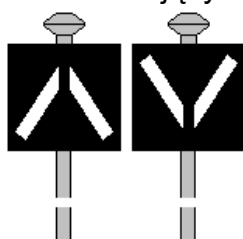
Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określona w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej strony - czarny kąt zwrócony wierzchołkiem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



1. Wskaźnik W 9 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacz, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu.
2. Wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 7, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
3. 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,
4. W przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
5. 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”,
6. 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,
7. Wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze.
8. 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,
9. Wskaźnika W 9 nie oświetla się w porze nocnej. Zaleca się powierzchnię wskaźnika wykonywać z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 10a i W 10b. „Wskaźniki odcinka z popychaniem”: oznaczają, że należy rozpocząć (W 10a) albo zaprzestać (W 10b) popychania

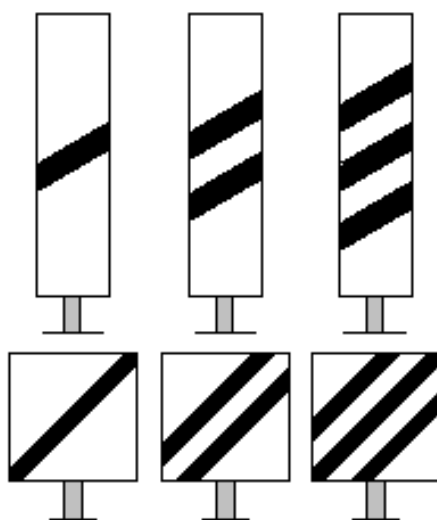
Wskaźnik świetlny (latarnia) mlecznobiały kąt na czarnym tle zwrócony wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 10a – oznaczający początek odcinka z popychaniem) albo ku dołowi (wskaźnik W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem)



Wskaźniki W 10a i W 10b służą do oznaczania w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania. Wskaźnik W 10a ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, zaś W 10b – w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągu. Wskaźniki W 10a i W 10b ustawia się z prawej strony tego toru, do którego się odnoszą.

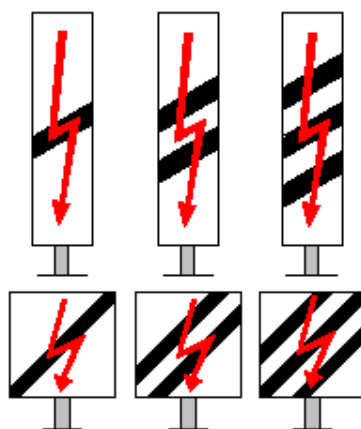
Wskaźnik W 11a. Oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości

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 tablice białe: z trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami 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



Wskaźnik W 11b. Oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany

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 tablice białe: z trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami 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 ponadto na czarnych pasach strzała czerwona w kształcie błyskawicy, zwrócona ostrzem ku dołowi

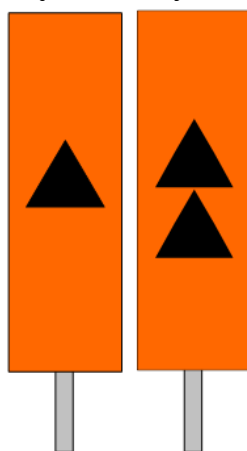


1. Na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika.
2. Wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości.
3. Wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią.
4. Wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, nie węzłowych, leżących na liniach 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).
5. Wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany.
6. Wskaźniki W 11a i W 11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników.
7. 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.
8. 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 następnie – kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem – pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami.

9. 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.
10. Wskaźników W 11a i W 11b nie oświetla się, zaleca się ich wykonanie z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 11p. „Wskaźnik przejazdowy”: oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa

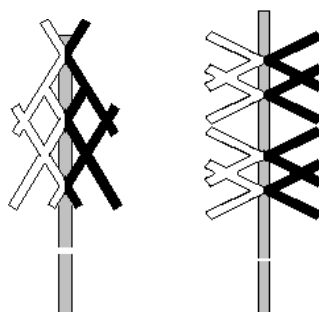
Przed tarczą ostrzegawczą przejazdową jedna, a przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, której obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, dwie, kolejno po sobie następujące prostokątne tablice pomarańczowe, odpowiednio z jednym albo dwoma czarnymi trójkątami równobocznymi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



1. Wskaźnik W 11p służy do zwrócenia uwagi maszyniście na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej.
2. wskaźnik W 11p z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik W 11p z dwoma trójkątami – 400 m, przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi.
3. Wskaźnika W 11p nie oświetla się, zaleca się wykonanie tablicy wskaźnika z materiałów odblaskowych.

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

Czarno-biała krata lub dwie kraty jedna nad drugą składające się z dwóch par ukośników



1. Wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc (przejazd, most, rozjazd, urządzenie oddziaływania tor – pojazd, czujnik szynowy, urządzenie do wykrywania zagrzanych osi i płaskich miejsc i inne urządzenia w torze), przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tuczni i innych maszyn torowych.
2. Wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m od miejsca, przez które należy przejeżdżać z podniesionym nożem i zamkniętymi skrzydłami pługa, z obydwóch stron tego miejsca przy każdym torze.
3. Na stacji wskaźnik W 13 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, a na szlaku – według zasad ustawiania wskaźnika W 8.
4. Wskaźnika W 13 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odbłaskowych.

Przeszkody, znajdujące się w odległości mniejszej niż 150 m jedna od drugiej, powinny być oznaczane jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W 13 o podwójnej czarno-białej kracie, składającej się z dwóch par ukośników przybitych do słupa.

Wskaźnik W 14. „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”: oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością

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

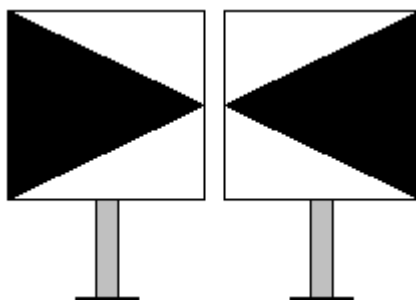


1. Wskaźnik W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacz, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu.
2. Wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”,
3. Wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
4. W przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,

5. Na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
6. 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,
7. Wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
8. 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,
9. Wskaźnika W 14 nie oświetla się w porze nocnej. Zaleca się powierzchnię wskaźnika wykonywać z materiałów odblaskowych.

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

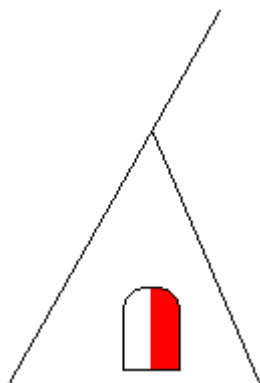
Kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku)



- 1) Wskaźnik W 15 ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza.
- 2) Wskaźnika W 15 nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 17. „Wskaźnik ukresu”: oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego można zająć tor taborem kolejowym

Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy)



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

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

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

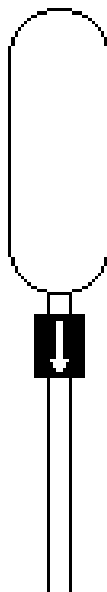


1. Wskaźnik W 18 umieszcza się na maszcie ostatniego semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu.

2. W przypadku gdy ostatni samoczynny semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W 18 nakazuje maszyniście jazdę z taką prędkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego.

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

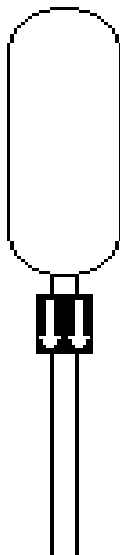
Biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle



1. Wskaźnik W 19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu.
2. Wskaźnik W 19 umieszcza się na słupie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach.
3. Wskaźnik W 19 może wykonywać się jako wyświetlany, w postaci latarni z matowobiałą lub ułożoną z punktów świetlnych strzałą ukazującą się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania.
4. Dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 19 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor.

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

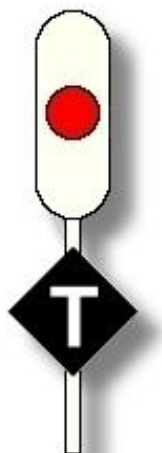
Dwie białe strzały, zwrócone ostrzem ku dołowi, na czarnym tle



1. Wskaźnik W 20 informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu.
2. Wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze.
3. Wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, wg postanowień dotyczących wskaźnika W 19.
4. Wskaźnik W 20 wykonuje się jako świetlny w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze.
5. Dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 20 w formie tablicy wykonanej z materiałów odbłaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor.

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

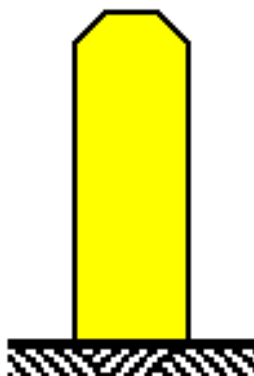
Kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej umieszczona centralnie biała litera „T” wykonana z materiałów odblaskowych



1. Wskaźnik W 22 jest stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6 % na długości drogi hamowania;
2. Wskaźnik W 22 odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania obok semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej, wskazującego sygnał „Stój”, z prędkością nie większą od 20 km/h, przy czym maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy.

Wskaźnik W 23. „Wskaźnik odcinka izolowanego” Oznacza początek odcinka wyposażonego w urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Żółty słupek ustawiony przy torze



1. Wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy.
2. Wskaźnika W 23 nie oświetla się.

Wskaźnik W 24. „Wskaźnik kierunku przeciwnego” Oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego

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



1. Wskaźnik W 24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie.
2. Obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.
3. W przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy „Sz” obraz wskaźnika W 24 pokazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego.
4. W szczególnych przypadkach, określonych wytycznymi organizacji zamknięć torowych w czasie wykonywania planowanych robót, wskaźnik W 24 może być stosowany w porze dziennej w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej.

Wskaźnik W 27a. „Wskaźnik zmiany prędkości”: oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej

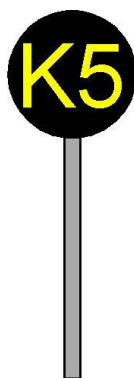
Kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba liczbą wskazującą największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach km/h



1. Wskaźniki W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:
 - a) przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
 - b) na szlaku jednotorowym – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrowania linii,
 - c) w pozostałych przypadkach według następujących zasad:
 - na stacji z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,
 - 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;
 - na szlaku wielotorowym przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik ustawia się: przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych - z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
2. Jeżeli nie można ustawić wskaźnika W27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko
3. Białe tło wskaźnika W27a powinno być wykonane z materiałów odblaskowych.

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

Okrągła czarna tablica, a na niej żółta litera „K” i żółte oznaczenie literowo cyfrowe. Litera stanowi wyróżnik zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy wskaźnik, liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej.

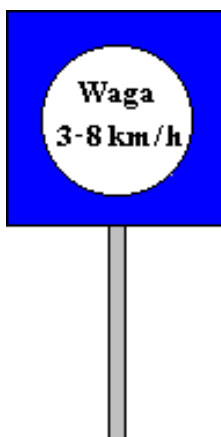


1. Wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego. Po minięciu wskaźnika W 28 maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak to możliwe najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu, pracującym na tym kanale.
2. Wskaźniki W 28 ustawia się następująco:

- a) na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii z radiołącznością pociągową – na stacji w odległości 30 - 70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100÷150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową na szlak z radiołącznością pociągową,
 - b) 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 na szlak z innym kanałem radiołączności pociągowej,
 - c) przy dojeździe do posterunku leżącego na linii z radiołącznością pociągową, na szlaku nie wyposażonym w radiołączność pociągową – 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową.
3. Numer kanału określony wskaźnikiem obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem.
 4. Jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko.
 5. Wskaźnika W 28 nie oświetla się. Litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych.

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

Wskaźnik świetlny – matowobiałe koło jasnoniebieskim tle, a na nim napis „Waga x km/h”, gdzie x oznacza prędkość przejazdu w km/h

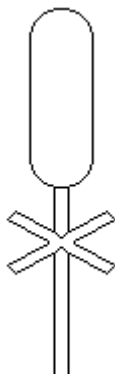


Wzór: Skład będzie ważony, przejazd przez wagę z prędkością 3 do 8 km/h

1. Świetlny wskaźnik W 30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron.
2. Wyświetlony wskaźnik W 30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku.

Wskaźnik W 31. „Wskaźnik kasowania”: oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny (nie oddany do użytku lub unieważniony), a sygnały ukazujące się na nim są nieobowiązujące

Biały ukośny krzyż z czarną obwódką



1. Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach w sposób określony w postanowieniach dotyczących oznaczenia sygnalizatorów nie oddanych do użytku i unieważnionych.
2. Wskaźnika W 31 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 32. „Wskaźnik czoła pociągu”: oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem

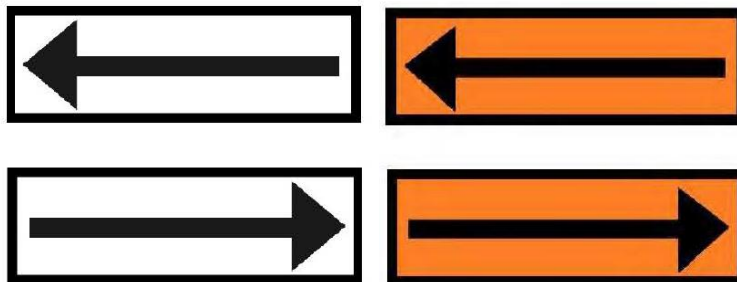
Biała tablica pięciokątna (ścięty prostokąt) z czarną obwódką i czarną liczbą określającą długość pociągu w metrach



1. Wskaźnik W 32 stosuje się na stacjach i przystankach osobowych do oznaczenia miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich przy peronie i odnosi się tylko do pociągów mających postój. Wskaźnik (w razie potrzeby więcej niż jeden, dla pociągów o różnych długościach) umieszcza się w zależności od warunków miejscowych w taki sposób, aby zapewniona została możliwie najdogodniejsza obsługa podróżnych.
2. Liczba na wskaźniku oznacza, że przy tym wskaźniku powinno zatrzymać się czoło pociągu o długości nie przekraczającej podanej wartości. Długość pociągu podaną na wskaźniku określa się z dokładnością do pięćdziesięciu metrów.
3. Na stacji wskaźnik W 32 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, a na szlaku – według zasad ustawiania wskaźnika W 8.
4. Wskaźnika W 32 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźniki W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym” oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunek zwrotny.

Prostokątna biała (wskaźnik W 35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzała zwrócona ostrzem w kierunku lewym lub prawym



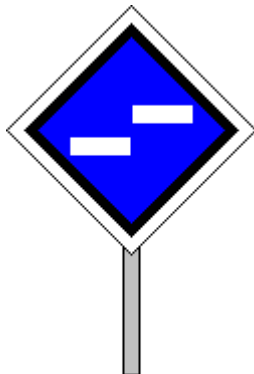
1. Wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
2. Wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
3. Wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
4. Wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
5. Czarna strzała na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym,
6. Jeżeli szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźników W 35, W 36 o typowych wymiarach, stosuje się wskaźniki o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się je nisko, z zachowaniem skrajni.

3. WSKAŹNIKI STOSOWANE NA LINIACH KOLEJOWYCH ZELEKTRYFIKOWANYCH

1. 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.
2. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
3. Wskaźniki We umieszcza się według następujących zasad:
 - 1) wskaźniki We stałe zawieszają 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.
4. Wskaźniki We 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:

Wskaźnik We 1. „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu”: oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i zmniejszyć prędkość

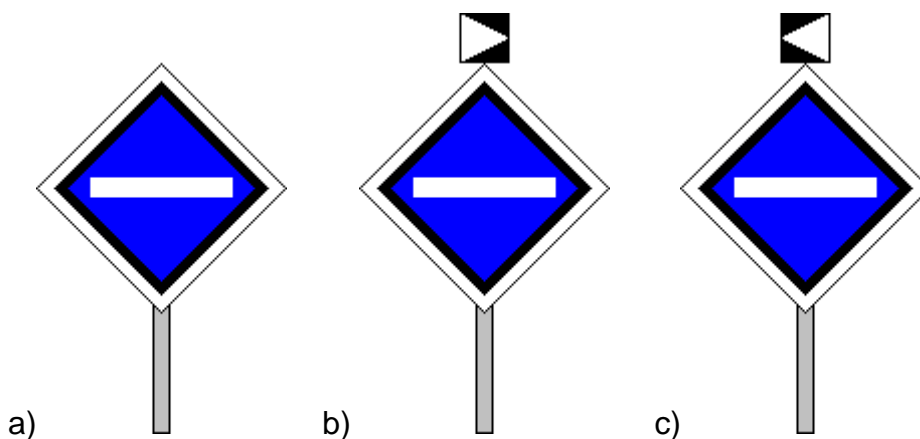
Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego



1. Wskaźnik We 1 ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu.
2. Wskaźnik We 1 nakazuje przygotować się do opuszczenia pantografu i zmniejszyć prędkość.
3. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźnika z materiałów odblaskowych.

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

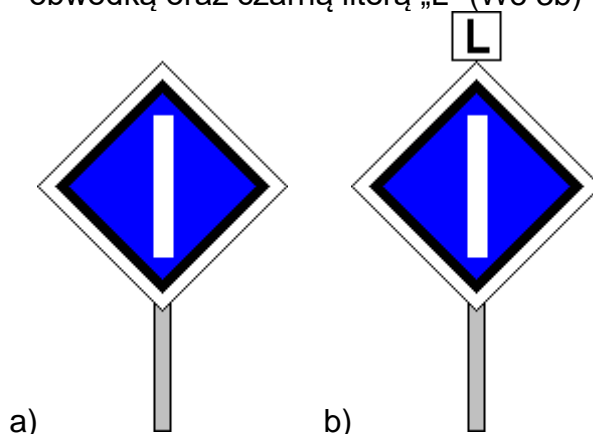
Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej jeden biały poziomy pasek (We 2a). W razie potrzeby na wierzchołku niebieskiej tablicy umieszcza się małą kwadratową czarną tablicę z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik.



1. Wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 100 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
2. 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.
3. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiałów odblaskowych.

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

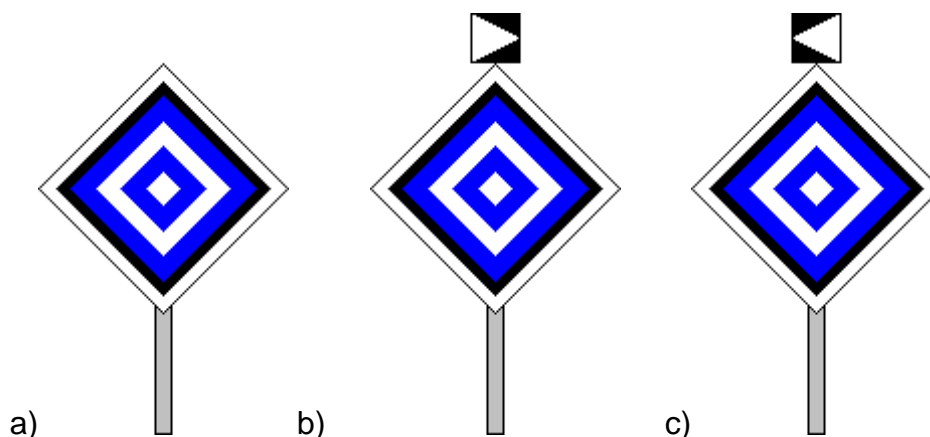
Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej jeden biały pionowy pasek (We 3a). wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L” (We 3b)



1. Wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.
2. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiałów odblaskowych.

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

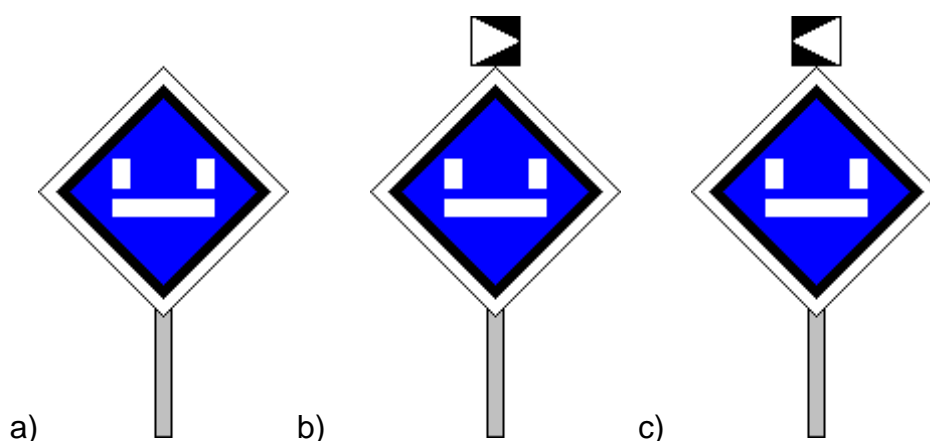
Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe kwadraty jeden w drugim (We 4a). Wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy (We 4b) lub w lewo (We 4c)



1. Wskaźniki 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.
2. Wskaźniki 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.
3. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiałów odblaskowych.

Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c. „Wskaźniki jazdy bezprądowej”: oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego 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 jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8c)

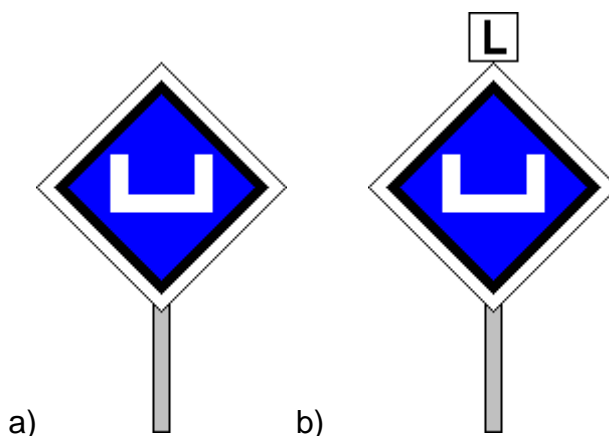
Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy (We 8b) lub w lewo (We 8c)



1. 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;
2. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik We 9a i 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 trakcyjny z sieci trakcyjnej

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L” (We 9b)



1. Wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 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 trakcyjnego z sieci.
2. Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiałów odblaskowych.

Załączniki

PRZYKŁADY

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

PRZYKŁADY

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

1. Szlak jednotorowy

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

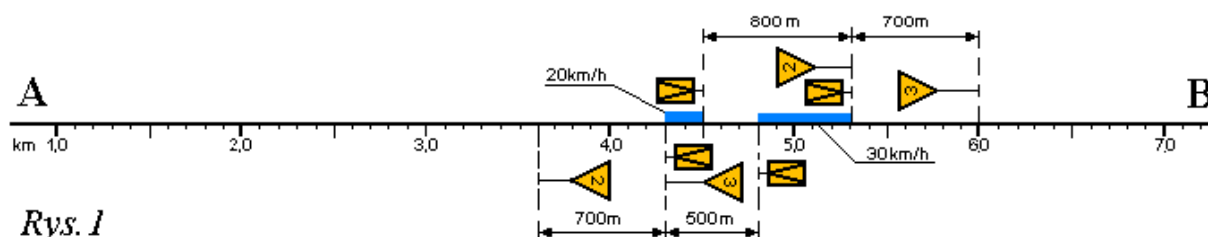
Kierunek A – B

Sygnał D 6 dla ograniczenia prędkości jazdy do 30 km/h powinien być ustawiony w km 4,1, jednak, aby nie wprowadzał w błąd maszynisty, został on ustawiony w km 4,3 w miejscu ustawienia wskaźnika W 14 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h. Droga hamowania wynosi 500 m i jest wystarczająca, ponieważ prędkość będzie większa (30 km/h).

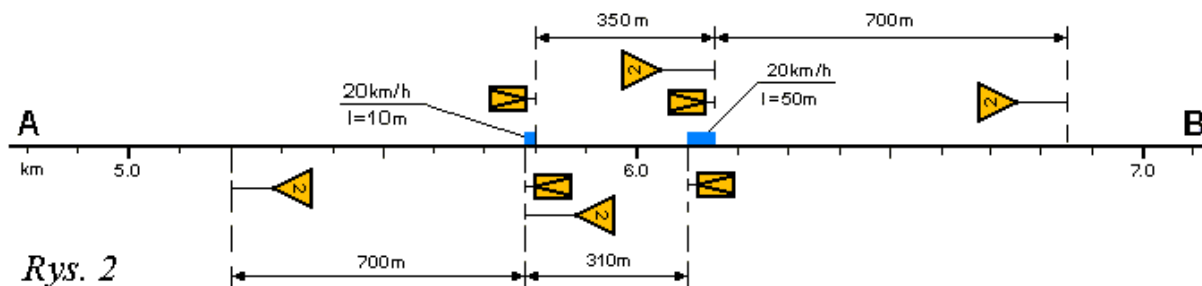
Kierunek B – A

Sygnał D 6 dla odcinka, na którym ograniczono prędkość do 20 km/h, powinien być ustawiony w km 5,2 (700), czyli 100 m za wskaźnikiem W 14 dla początku odcinka o prędkości 30 km/h.

Dla lepszej przejrzystości może on być ustawiony w km 5,3, obok wskaźnika W 14 dla pierwszego odcinka zwolnionej jazdy, tj. w odległości 800 m (rys. 1).

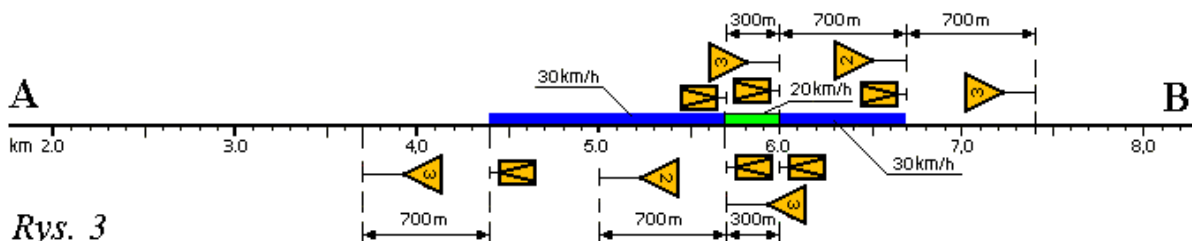


Jeżeli odcinek szlaku między dwoma ostrzeżeniami jest krótszy lub równy drodze hamowania, należy włączyć go, traktując jako jedno ostrzeżenie, do odcinka, na którym obowiązuje większe ograniczenie prędkości (mniejsza prędkość) – rysunek 2.



Rys. 2

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



Rys. 3

Kierunek A – B

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

Kierunek B – A

Sygnal D 6 dla odcinka prędkości 20 km/h należy ustawić w km 6,7, ponieważ prędkość jazdy powinna się zmniejszyć (z 30 km/h do 20 km/h).

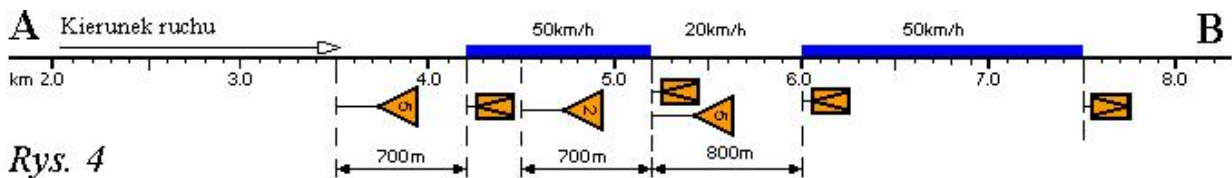
Sygnal D 6 dla drugiego odcinka z ograniczeniem prędkości do 30 km/h powinien być ustawiony w odległości 700 m od początku tego odcinka, tj. w km 6,4, a więc 400 m przed wskaźnikiem W 14 dla odcinka o prędkości jazdy 20 km/h; sygnal ten jednak został ustawiony obok wskaźnika W 14 w km 6,0. Odległość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

2. Szlak dwutorowy

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

a) Droga hamowania jest wystarczająca, jeśli chodzi o ustawienie sygnalu D 6.

W celu uniknięcia zbytniego zgrupowania sygnalów zaniechano ustawienia wskaźnika W 14 dla końca pierwszego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h i dla końca odcinka o prędkości ograniczonej do 20 km/h. Sygnal D 6 dla drugiego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h leżącego za odcinkiem o prędkości ograniczonej do 20 km/h, ustawiono obok wskaźnika W 14 odnoszącego się do odcinka, na którym prędkość ma być ograniczona do 20 km/h, a mianowicie w km 5,2 zamiast w km 5,3. Takie ustawienie sygnalów daje jasny i przejrzysty obraz osygnalizowania (rys. 4).



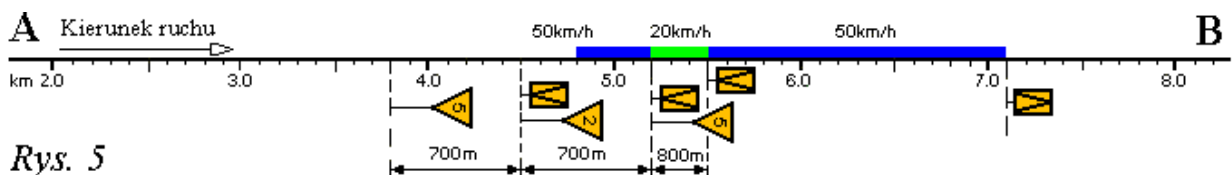
Rys. 4

b) Droga hamowania dla drugiego i trzeciego sygnału D 6 jest niewystarczająca.

Gdyby ustawiono sygnał D 6 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h w km 4,1, a wskaźnik W 14 na początku tego odcinka w km 4,8, wówczas sygnał D 6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h należałoby ustawić w km 4,5, a więc 300 m przed wskaźnikiem W 14 ustawionym dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h.

Takie ustawienie mogłoby wprowadzić w błąd maszynistę. Wobec tego sygnał D 6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h powinien być ustawiony w odległości 700 m, ponieważ prędkość będzie zmieszana i dlatego ustawiono go w km 4,5 – bezpośrednio obok wskaźnika W 14 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Dla drugiego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h leżącego za odcinkiem, po którym wolno jechać z prędkością 20 km/h, wystarcza droga hamowania 300 m, ponieważ prędkość na nim wzrasta. Sygnał D 6 dla tego odcinka został ustawiony obok wskaźnika W 14 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h.

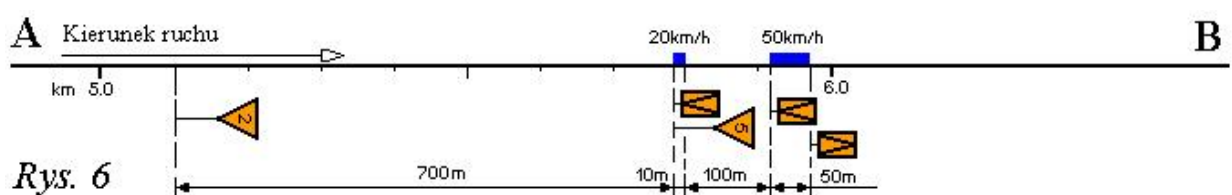
Zaniechano ustawienia wskaźnika W 14 dla końca pierwszego i drugiego odcinka z ograniczeniem prędkości (rys. 5).



Rys. 5

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

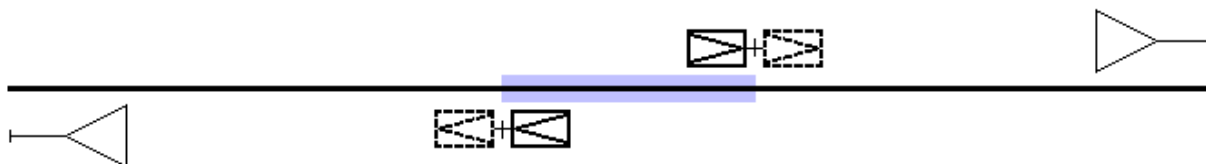
Dla pierwszego sygnału D 6 droga hamowania 700 m jest wystarczająca dla zmniejszenia prędkości na moście do 20 km/h. Dla drugiego sygnału D 6 droga hamowania wynosi tylko 110 m, jest to jednak wystarczające, gdyż należy zwiększyć prędkość do 50 km/h. Z tego również względu zbędne jest ustawienie wskaźnika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



Rys. 6

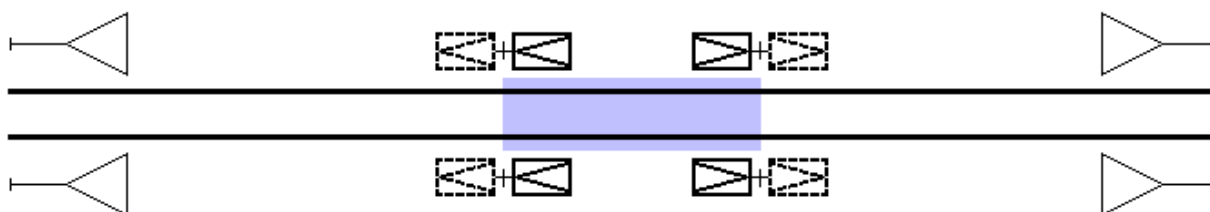
W przypadku podobnych, a nie podanych, należy wzorować się na opisanych przykładach. We wszystkich omawianych przykładach chodzi o ostrzeżenia niestałe, a więc takie, które wymagają powiadomienia drużyn pociągowych rozkazem pisemnym.

3. Przykłady sposobu ustawiania wskaźników W 8 i W 9



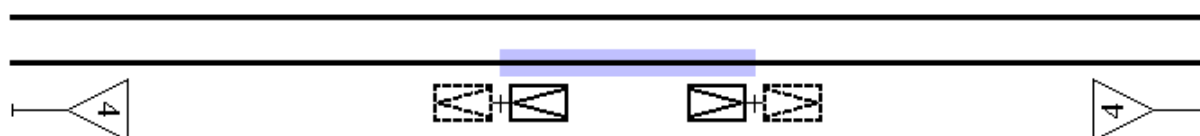
Rys. 7

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



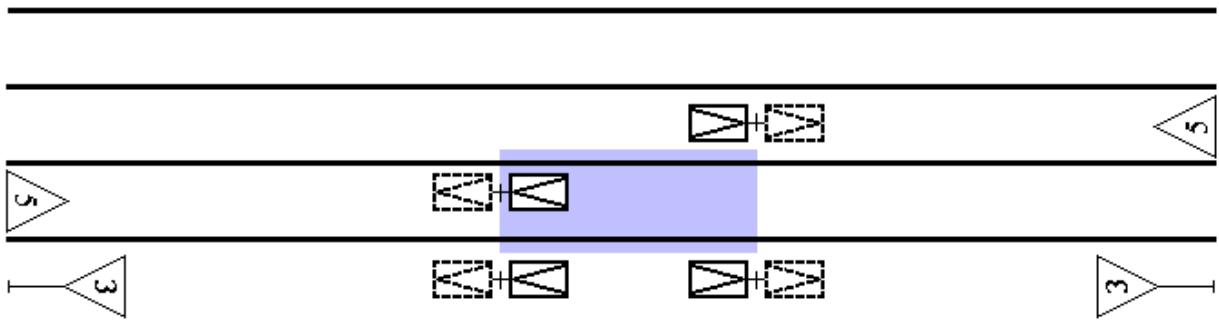
Rys. 8

Rysunek 8 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym, przy ograniczeniu prędkości na dwóch torach. Wskaźniki W 8 i W 9 ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych; Obrazy wskaźników są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre ze wskaźników są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



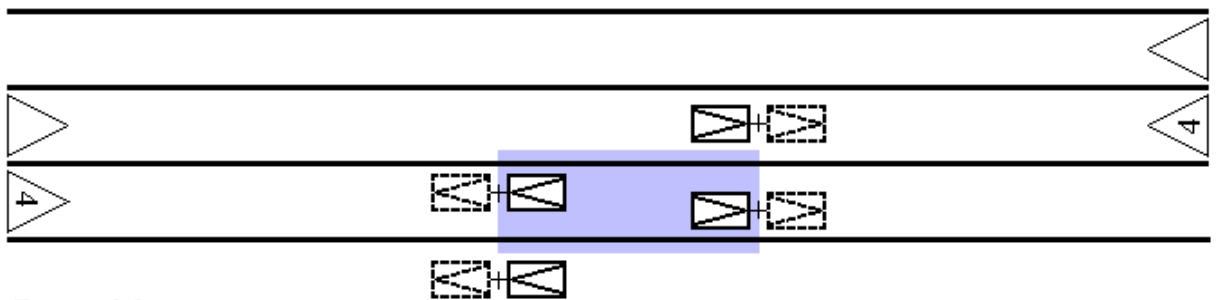
Rys. 9

Rysunek 9 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym, przy ograniczeniu prędkości na jednym torze, obrazy wskaźników W 8 i W 9 są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre ze wskaźników są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



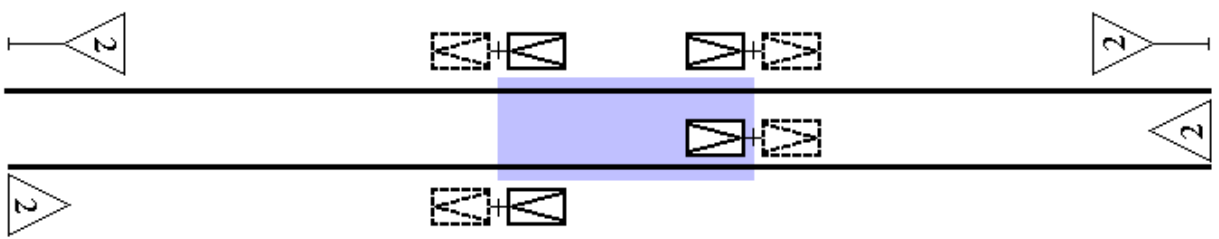
Rys. 10

Rysunek 10 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach jednego szlaku dwutorowego. Na międzytorzu, o ile zachodzi potrzeba, należy umieścić wskaźnik W 8 nisko z prawej strony toru – patrząc w kierunku jazdy – zwrócony podstawą trójkąta do dołu, a ponadto wskaźnik W 9 typowy lub o zmniejszonych wymiarach, obrazy wskaźników W 8 i W 9 są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre ze wskaźników są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



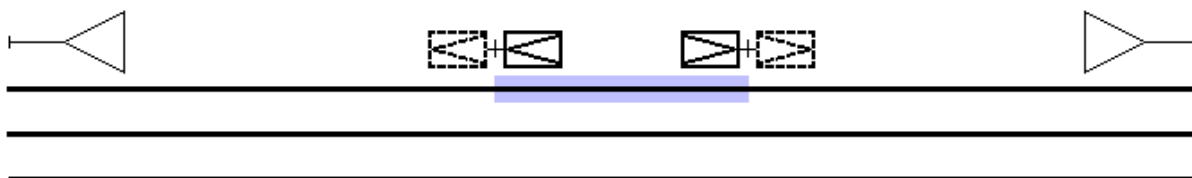
Rys. 11

Rysunek 11 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach nieskrajnych. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 10. Wskaźniki W 8 i, jeśli zachodzi potrzeba, wskaźniki W 9 na początku odcinka dla jazdy po torze nieskrajnym, ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, aby nie wprowadzać w błąd drużyny pociągu jadącego po sąsiednim torze. Linia przerywaną oznaczono odwrotną stronę wskaźników W 9, sygnalizującą koniec odcinka; obrazy wskaźników W 9 są ważne dla maszynisty, aczkolwiek wskaźniki są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



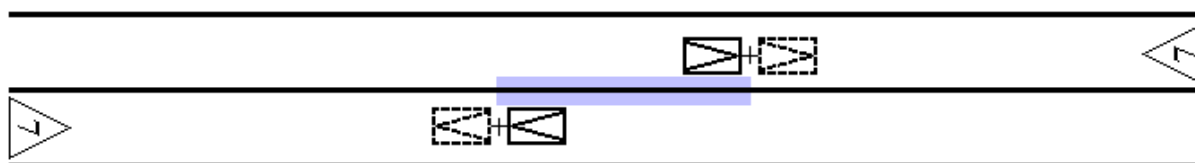
Rys. 12

Rysunek 12 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach szlaku dwutorowego, bądź też na szlaku jednotorowym i jednym torze szlaku dwutorowego. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 10. Przy torze skrajnym wskaźniki W 8 i W 9 ustawia się według zasad podanych w opisie do rysunku 9.



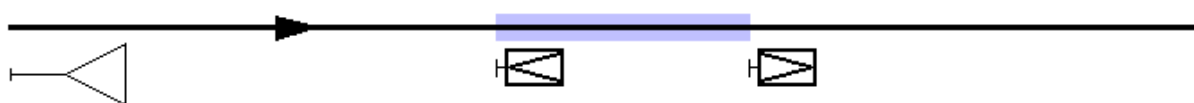
Rys. 13

Rysunek 13 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze skrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, w torze skrajnym obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 9.



Rys. 14

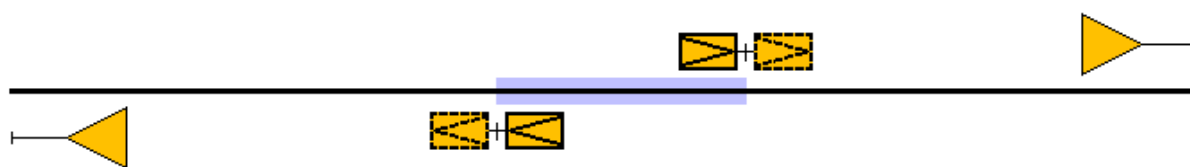
Rysunek 14 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, w torze nieskrajnym obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 10.



Rys. 15

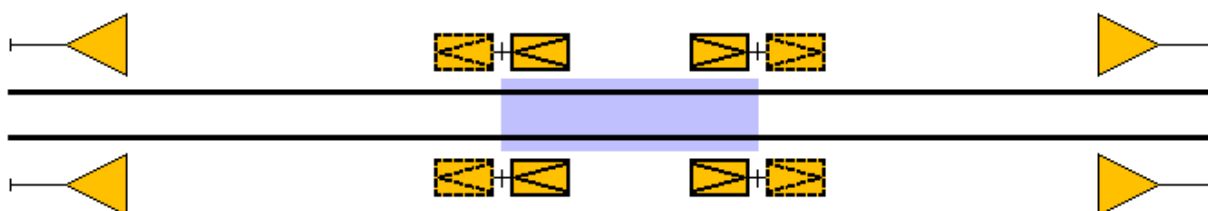
Ponadto, jak na rysunku 15, dopuszcza się osygnalizowanie podanym sposobem odcinka toru szlaku jednotorowego, w jednym torze szlaku dwutorowego oraz w torze szlaku wielotorowego lub torze szlakowym równoległym zbliżeniu różnych linii kolejowych. Powyższe można stosować przy stałych ograniczeniach prędkości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

4. Przykłady sposobu ustawiania tarcz „Zwolnić bieg” (sygnałów D 6) i wskaźników W 14



Rys. 16

Rysunek 16 przedstawia ustawienie tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 na szlaku jednotorowym; linią przerywaną oznaczono odwróconą stronę wskaźnika W 14, sygnalizującą koniec odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością; obraz tego wskaźnika jest ważny dla maszynisty, aczkolwiek wskaźnik jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



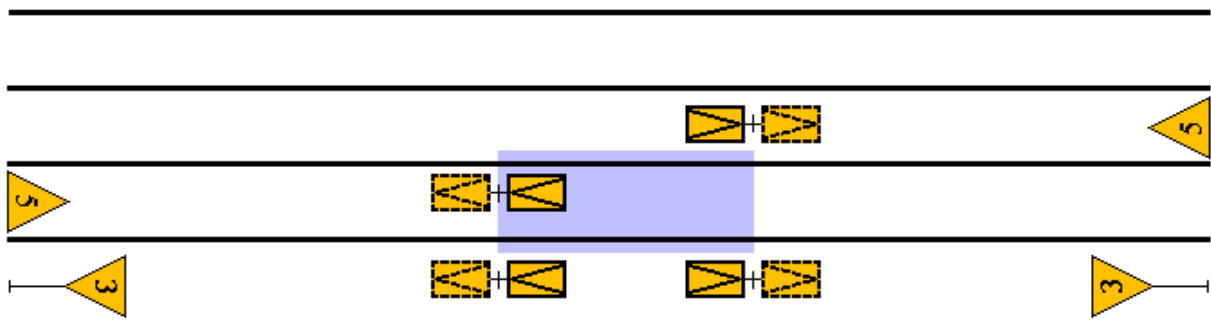
Rys. 17

Rysunek 17 przedstawia ustawienie tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 na szlaku dwutorowym, przy ograniczeniu prędkości na dwóch torach. Tarcze „Zwolnić bieg” i wskaźniki W 14 ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych; obrazy tarcz i wskaźników są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



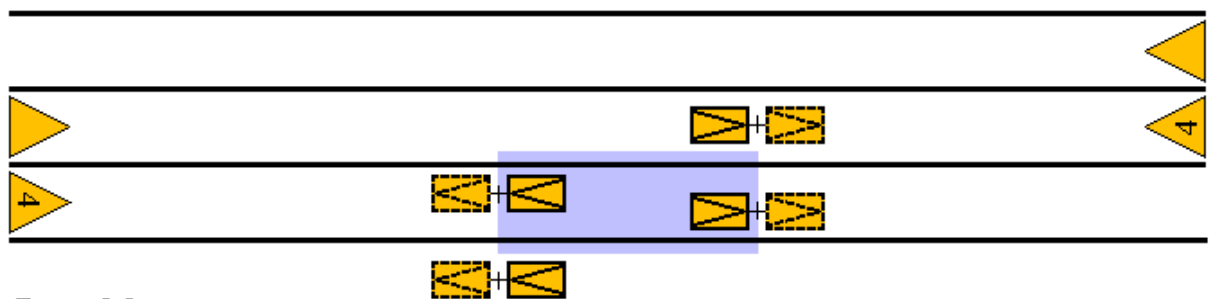
Rys. 18

Rysunek 18 przedstawia ustawienie tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 na szlaku dwutorowym, przy ograniczeniu prędkości na jednym torze; obrazy tarcz i wskaźników są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



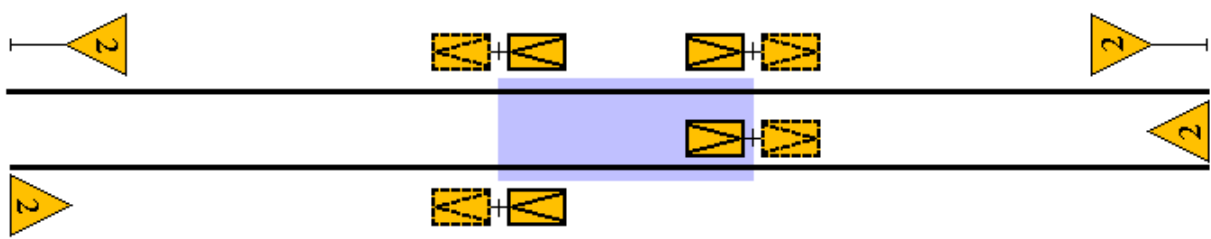
Rys. 19

Rysunek 19 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach jednego szlaku dwutorowego. Na międzytorzu, o ile zachodzi potrzeba, należy umieścić tarczę „Zwolnić bieg” nisko z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy zwróconą podstawą trójkąta do dołu, a ponadto wskaźnik W 14 typowy lub o zmniejszonych wymiarach; obrazy tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 są ważne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z tarcz „Zwolnić bieg” i wskaźników W 14 są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



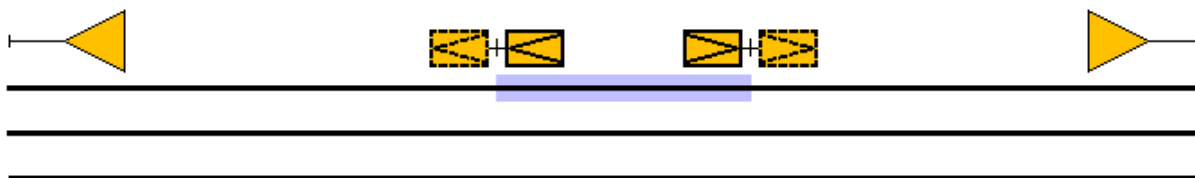
Rys. 20

Rysunek 20 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach nieskrajnych. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 19. Tarcze „Zwolnić bieg” oraz wskaźniki W 14 na początku odcinka dla jazdy po torze nieskrajnym, ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, aby nie wprowadzać w błąd drużyny pociągu jadącego po sąsiednim torze. Linią przerywaną oznaczono odwrotną stronę wskaźnika W 14, sygnalizujących koniec odcinka; obrazy wskaźników W 14 są ważne dla maszynisty, aczkolwiek wskaźniki są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



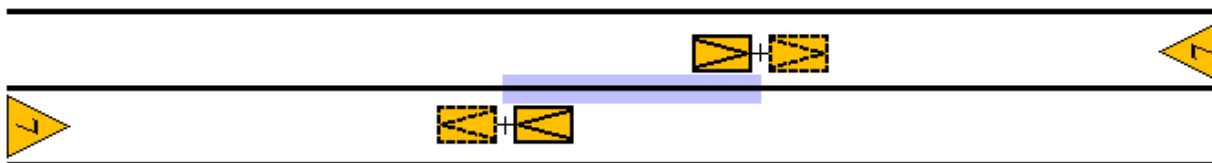
Rys. 21

Rysunek 21 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach szlaku dwutorowego, bądź też na szlaku jednotorowym i jednym torze szlaku dwutorowego. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 19. Przy torze skrajnym tarcze „Zwolnić bieg” i wskaźniki W 14 ustawia się według zasad podanych w opisie do rysunku 18.



Rys. 22

Rysunek 22 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze skrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, w torze skrajnym obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 18.



Rys. 23

Rysunek 23 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, w torze nieskrajnym obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 19.

