

**Warszawska Kolej Dojazdowa spółka z o.o.  
Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23**



**Instrukcja  
sygnalizacji na WKD  
WKD A-1**

Przepisy wewnętrzne spełniaj wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r., poz.1297) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Grodzisk Mazowiecki 2015

1. Niniejsza instrukcja jest realizacją postanowień aktów prawnych, a w szczególności:
  - ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r, poz. 1297),
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r., poz. 360).
2. Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania urządzeń infrastruktury, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych na linii WKD.
3. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników WKD Sp. z o.o., przewoźników kolejowych wykonujących przewozy na linii WKD oraz pracowników przedsiębiorstw wykonujących prace związane z utrzymaniem infrastruktury, utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych na linii WKD.

**Wykaz stanowisk pracy, na których zatrudnieni pracownicy powinni otrzymać egzemplarze Instrukcji sygnalizacji na WKD WKD A-1 do osobistego użytku, lub którym należy zapewnić możliwość korzystania z egzemplarza instrukcji na swoich stanowiskach pracy (posterunkach technicznych)**

1. Pracownicy jednostek podległych bezpośrednio Zarządowi WKD, których czynności związane z ruchem kolejowym, otrzymują Instrukcję do osobistego użytku zgodnie z osobnymi rozdzielnikami, ustalonymi odrębnie dla każdej jednostki.
2. Dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie, ustawiacze, manewrowi, dyspozytorzy ruchu.
3. Kierownicy pociągów, konduktorzy, maszyniści-instruktorzy, maszyniści, pomocnicy maszynistów, kierownicy pociągów technicznych, kierownicy pojazdów pomocniczych i pojazdów drogowo-szynowych, operatorzy maszyn torowych, konwojenci wagonów szynowych.
4. Pozostali pracownicy związani z ruchem pociągów.

Miejsce opracowania:  
Warszawska Kolej Dojazdowa  
Wydział Infrastruktury  
ul. Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Copyright © by WKD  
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE  
Jakikolwiek przedruk, tak czy inaczej, jest niedozwolony

## Spis treści

ROZDZIAŁ I .....	5
§1 Postanowienia ogólne .....	5
ROZDZIAŁ II .....	6
§2 Sygnały .....	6
§3 Sygnały na semaforach (S, Sz) .....	6
§4 Sygnały na tarczach ostrzegawczych (O).....	11
§5 Sygnały zamknięcia toru (Z) .....	13
§6 Sygnały dawane przy manewrach (M, Rm) .....	15
§7 Sygnały dawane przez dyktando (Rd).....	20
§9 Sygnały na pociągach i na taborze (Pc, Tb).....	27
§10 Sygnały dawane przez dźwięki pociągów (Rp).....	32
§11 Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh) .....	36
§12 Sygnały dawane w razie rozerwania pociągów (Rr) .....	37
§13 Sygnały alarmowe (A) .....	38
ROZDZIAŁ III.....	42
§14 Wskazywanie .....	42
Załącznik 1 .....	59
Wykaz postanowień przejściowych, które obowiązują do odwołania .....	59
Załącznik 2 .....	60
Przykady osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków torów, na szlaku jednotorowym i dwutorowym, wymagających zwolnienia jazdy pociągów wskutek ograniczeń doraźnie wprowadzonych oraz przykady osygnalizowania odcinków torów, na szlaku jednotorowym, dwutorowym i wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu większej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, wymagających zwolnienia jazdy pociągów wskutek ograniczeń stałych i doraźnie wprowadzonych.....	60
WYKAZ ZMIAN .....	65

## ROZDZIAŁ I

### §1 Postanowienia ogólne

1. Instrukcja niniejsza dotyczy sygnalizacji na WKD sp. zoo. Stosowanie sygnałów i wskaźników nie zawartych w instrukcji jest dopuszczalne tylko za każdorazowym zezwoleniem Zarządu WKD sp. zoo.
2. Niniejsze przepisy dotyczą w pełnym zakresie linii WKD sp. zoo.
3. Sygnalizacja WKD, jeżeli chodzi o semafor, jest sygnalizacją szybkości, a więc poszczególne sygnały na semaforach zezwalają na jazdę, niezależnie od tego, gdzie semafor się znajduje, podają maszyniście pociągowi szybkość, z jaką może prowadzić pociąg (największa dozwolona czy zmniejszona).
4. Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu WKD w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.
5. Sygnał jest to znak umowny lub zespół znaków, za pomocą których podaje się nakaz wykonania określonych czynności, związanych z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem mienia WKD, pracowników WKD i osób trzecich.
6. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnałami, związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem mienia WKD, pracowników WKD i osób trzecich.
7. Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe.  
Sygnały wzrokowe dzieli się na kształtowe i świetlne, dzienne i nocne.  
Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.
8. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.). Odnosi się to przede wszystkim do semaforów, tarcz ostrzegawczych i sygnałów drogowych oraz do innych właściwych przyborów sygnałowych.
9. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
10. Jeżeli ukazujący się sygnał (dzienny lub nocny) nie odpowiada ciłemu obrazowi sygnałowemu ustalonemu w instrukcji, jest to sygnał wątpliwy (niepewny). Sygnał wątpliwy albo brak światła na semaforze świetlnym, oznaczają sygnał "Stój" ([S1](#)). Każdą sygnał wątpliwy na innym sygnalizatorze należy także rozumieć w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
11. Pracownik kolejowy powinien podczas pełnienia służby mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe, jeżeli to przewiduje instrukcja dla danego stanowiska pracy.
12. Każdą pracownik powinien umieć i obowiązany jest podawać sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu oraz sygnały "[Alarm](#)" i "[Pogotowie](#)", w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
13. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ciłemu odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

## ROZDZIAŁ II

### §2 Sygnały

Na WKD stosuje się :

sygnały na semaforach (S, Sz)  
 sygnały na tarczach ostrzegawczych (O)  
 sygnały zamknięcia toru (Z)  
 sygnały dawane przy manewrach (M, Rm)  
 sygnały dawane przez dyktando ruchu (Rd)  
 sygnały drogowe (D)  
 sygnały na pociągach i taborze kolejowym (Pc i Tb)  
 sygnały dawane przez dyktando pociągów (Rp)  
 sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)  
 sygnały dawane w razie rozerwania pociągów (Rr)  
 sygnały alarmowe (A)

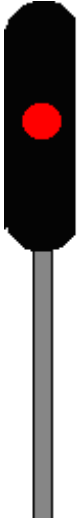
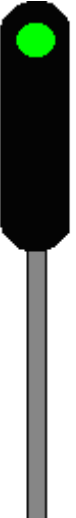
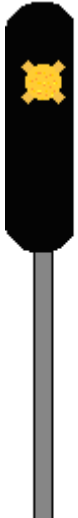
### §3 Sygnały na semaforach (S, Sz)

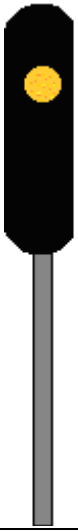
1. **Semafor świetlny** składa się z oprawy (głównicy) na słupie lub podstawie (semafor karzełowy), w której umieszczono jedną lub więcej lamp z kolorowymi szkłami lub z oprawy zawieszonych. Na semaforach świetlnych stosuje się światła koloru czerwonego, zielonego, pomarańczowego i białego. światła koloru zielonego, pomarańczowego i białego mogą być ciągłe lub migające. światła 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 dwóch światel to zezwala się na jazdę przy tym semaforze oraz przez okrag zwrotnicowy osłaniany tym semaforem z szybkości zmniejszoną do 60 lub 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 WKD, wskazują następujące szybkości:

- największa dozwolona na danym odcinku linii, wskazana dla każdego pociągu w stałym rozkładzie jazdy,
- 40 km/h

<p><b>Sygnał S1 "Stój"</b> Czerwone światło na semaforze</p>	<p><b>Sygnał S2</b> "Jazda z najniższą dozwoloną szybkością" Jedno zielone światło na semaforze</p>	<p><b>Sygnał S4</b> "Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z szybkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h" Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze</p>
		

<p><b>Sygnał S5</b> "Następny semafor wskazuje sygnał 'Stój'" Jedno pomarańczowe światło na semaforze</p>


**Sygnał S13**

"Jazda z szybkości nie przekraczaj 40 km/h, a przy następnym semaforze - "Stój"  
Dwa światła pomarańczowe na semaforze w jednym pionie



**Sygnał 2-WKD "Jazda z największą dozwoloną prędkością: jedno zielone światło na semaforze ,**

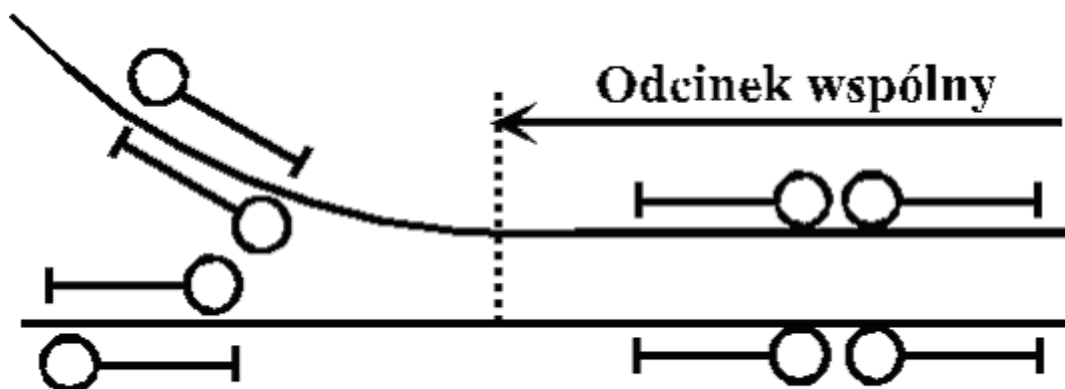
sygnał 2-WKD zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej i informuje, że:

- a) następny semafor blokady liniowej samoczynnej dwustawnej poprzedzony wskaźnikiem W 2-WKD nadaje sygnał zezwalający na jazdę albo sygnał "Stój", albo
- b) następny semafor blokady liniowej samoczynnej dwustawnej poprzedzony wskaźnikiem W 2-WKD jest ostatnim semaforem, i pełni rolę tarczy ostrzegawczej, wskazuje sygnał adekwatny do wskazań semafora wjazdowego;

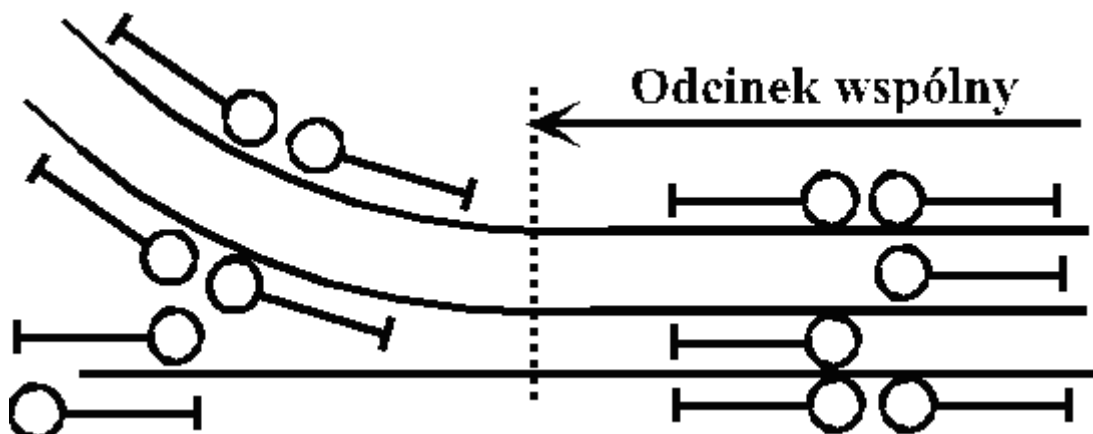




- 1) Sygnały na semaforach świetlnych mogą być podawane przez pracownika lub mogą świecić samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągów.  
W zależności od tego rozróżniamy semafony świetlne półsamoczynne i samoczynne. **Dla odróżnienia, sygnały semaforów półsamoczynnych są malowane w poziome pasy czerwono - białe, samoczynnych zaś - na białe.**  
W przypadku semaforów świetlnych karłowatych, umieszczonych na podstawie, maluje się tarczę lub gwizd tego semafora na przemian w poziome pasy białe i czerwone w ten sposób, aby pas czerwony był pomiędzy białymi.
- 2) Pociąg zatrzymany na szlaku przed semaforem odstopowym samoczynnym wskazującym sygnałem "Stój" powinien jechać dalej, gdy na semaforze ukazuje się sygnał zezwalający na jazdę. Jeżeli po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem samoczynnym odstopowym nie ukazuje się sygnał zezwalający, maszynista powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstopie, lecz powinien jechać wówczas z ostrożnością tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy czym szybkość jazdy po odstopie nie powinna przekraczać 20 km/h.  
Jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoł pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.
- 3) Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał "Stój", nieoświetlonym lub wskazującym białym światłem sygnału tliwy (niepewny), z wyjątkiem semafora odstopowego samoczynnego, może jechać dalej, gdy na semaforze ukazuje się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy albo na rozkaz pisemny doręczony drużynie pociągowej bądź przekazany za pomocą urządzenia łączności.
- 4) Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora świetlnego w miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D1 (tarcza zatrzymania) ustawionym w miejscu brakującego semafora, może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzenia łączności.
- 5) Semafony są ustawiane lub zawieszane bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą według następujących zasad:
  - a) **na stacji oraz na szlaku jednotorowym** - po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy;
  - b) **na szlaku o dwóch torach** - po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy;
  - c) **jeżeli na szlaku następuje równoległe zbliżenie dwóch lub więcej torów**, to:
    - na odcinku wspólnym semafony umieszcza się odpowiednio według zasad podanych w pkt. 5b



- na odcinkach, na których tory się oddalają do posterunków ruchu nie leżących na danym odcinku linii o dwóch lub więcej torach, semaforów umieszcza się odpowiednio według zasad podanych w pkt. 5a, 5b.



Podane w pkt. 5b, c zasady dotyczą zarówno sytuowania semaforów na szlaku jak i osygnalizowania wjazdów pociągów ze szlaku na zapowiadawczy posterunek ruchu.

Jeżeli w miejscowych warunkach jest niemożliwe albo technicznie utrudnione zachowanie zasad sytuowania semaforów podanych pod lit. a), b), c), to za zezwoleniem zarządcy tego WKD semafor można umieścić w innym miejscu, niż jest to wymagane. Należy wówczas zastosować właściwy wskaźnik W15 w tym miejscu, gdzie normalnie powinien znajdować się semafor.

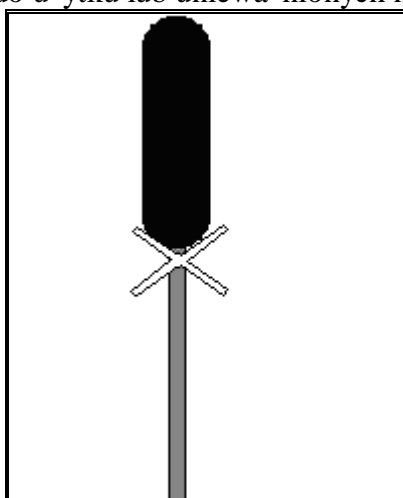
- 6) Sygnał [S1](#) na semaforze jest ważny zarówno dla pociągów, jak i dla manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazujący taki sygnał. Manewrowy tabor może minąć sygnał "Stój" ([S1](#)) na semaforze nie oznaczonym białą tabliczką z czarną literą "m":

- a) gdy zostanie podany sygnał "Jazda dozwolona" (Z2) na tarczy zaporowej lub sygnał "Jazda manewrowa dozwolona" ([Ms2](#)) na tarczy manewrowej;
- b) jeżeli nie ma tarczy zaporowej lub manewrowej - gdy pracownik obsługujący dany semafor da za pomocą sygnału "Do mnie" (Rm1) lub "Ode mnie" (Rm2) pozwolenie na minięcie sygnału "Stój" ([S1](#))

Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągów.

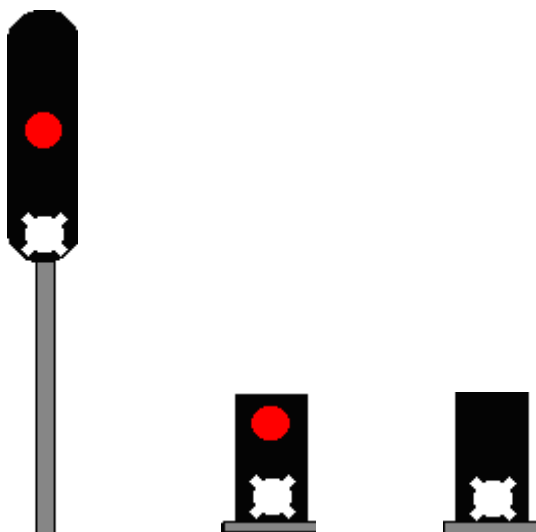
- 7) Semaforów świetlnych nie oddanych do użytku lub unieważnionych oznacza się przez umieszczenie wskaźnika [W31](#) pod oprawą semafora.

Semaforów nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.



Sygnał zastępczy Szö

2. Sygnał zast pczy SzMo na przejecha obok semafora wskazuj cego sygnał 1 šStój albo sygnał w tpiwy , albo te semafora nieo wietlonego lub przejecha obok sygnalizatora sygnał zast pczego , maj cego wyćcznie latarni ze wiatem biaem ó bez rozkazu pisemnego : jedno wiatem matowobiaem migaj ce na semaforze lub maszcie semafora, albo na maszcie semafora nieo wietlonego, albo umieszczone na osobnej podstawie .

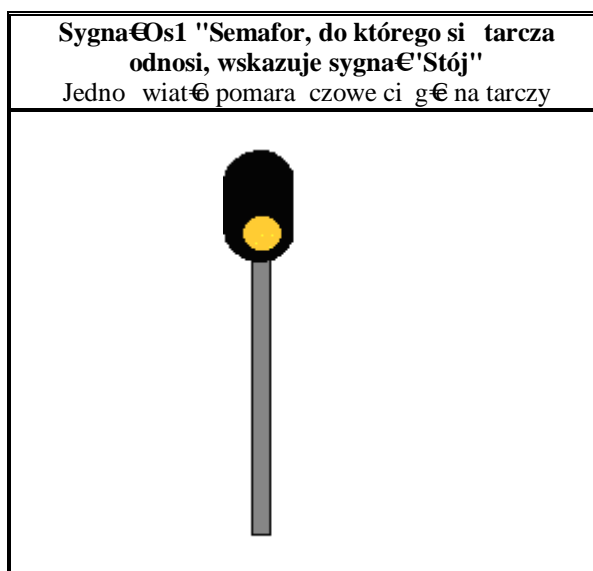


SYGNAŁ ZAST PCZY "Sz" zezwala na :

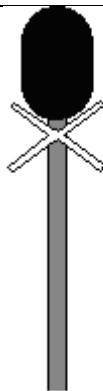
- 1) jazd do nast pnego semafora , tarczy zaporowej , miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1 ,
- 2) jazd , która mo e odbywa si z pr dko ci nie wi ksz ni 40 km/h i nie wymaga zatrzymania si przed nim ; maszynista powinien regulowa jednak tak pr dko jazdy , aby móglw ka dej chwili zatrzyma poci g w razie nagłego zauwa enia przeszkody ; przy wyje dzie na szlak bez blokady samoczynnej jazda z pr dko ci do 40 km/h obowi zuje granicach posterunku ruchu .
- 3) wyjazd poci gu na szlak z blokad samoczynn na podstawie sygnał zast pczego , rozkazu pisemnego dor czonego dru ynie poci gowej lub przekazanego za pomoc urz dze ćczno ci powinien odbywa si ze szczególn ostro no ci , tak aby maszynista móglw ka dej chwili zatrzyma poci g w razie nagłego zauwa enia przeszkody , przy tym pr dko jazdy nie mo e przekracza 20 km/h ; jazda poci gu z ostro no ci obowi zuje do czasu mini cia przez poci g semafora wskazuj cego sygnał zezwalaj cy na jazd , o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacj , e samoczynne semafony odst powe s niewa ne .

#### §4 Sygnał na tarczach ostrzegawczych (O)

1. Na linii WKD stosuje si tarcze ostrzegawcze semaforowe wietlne .
2. **Tarcza ostrzegawcza semaforowa wietlna** sk ada si ze s epa, na którym umieszczona jest oprawa z jedn latarni ze szk em pomara czowym. Na tarczy tej mo na wy wietli nast puj ce obrazy sygnał we:



- 1) Do dawania sygnałów na tarczach ostrzegawczych wietlnych używa się światła dzienne, jak i w nocy.
- 2) Tarcze ostrzegawcze wietlne ustawia się przed semaforami wietlnymi.
3. Tarcza ostrzegawcza ustawiona przed semaforem wskazuje, jaki jest sygnał na tym semaforze.
4. Tarcze ostrzegawcze ustawia się w stosunku do torów, do których się odnosi, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów.
5. Stwierdzenie sygnału na tarczy ostrzegawczej nie zwalnia drożnicy trakcyjnej od obowiązku obserwowania, jaki sygnał jest na semaforze. Czynna (nie unieważniona) nieoświetlona tarcza ostrzegawcza wietlna albo ukazujący się na niej sygnał świetlny oznaczający sygnał S1 "Semafor, do którego tarcza się odnosi, wskazuje sygnał 'Stój' (S1)".
6. Tarcze ostrzegawcze wietlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają tak samo, jak semafony wietlne. Lata tarcz ostrzegawczych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

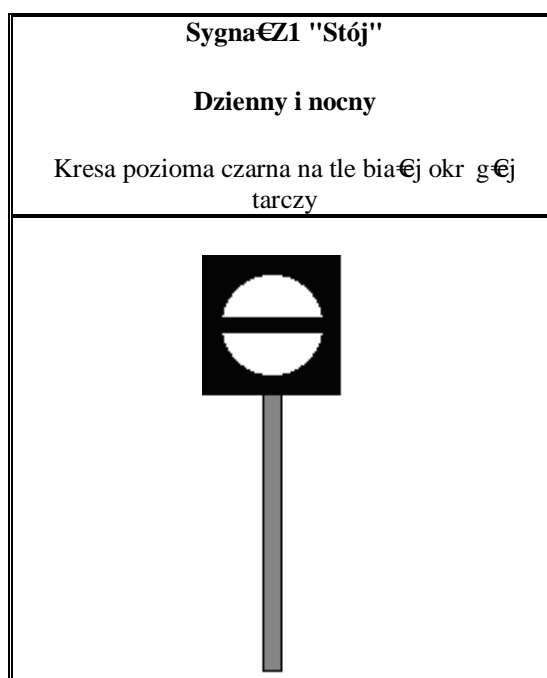


7. Jeżeli tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do czynnego semafora, jest nieczynna wskutek przeszkody w działaniu urządzeń nastawczych, to nie oznacza się tego przez umocowanie wskaźnika W31.

### §5 Sygnały zamknięcia toru (Z)

Sygnałami zamknięcia toru są: sygnały na tarczach zaporowych, kółkach oporowych, wykołajnikach.



1. Sygnały na tarczach zaporowych kształtów:



- 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.
- 1) W przypadku torów zakończonych **kółkami oporowymi** tarcz zaporowych 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 kółka oporowego. Przed kółkami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub manewry planowane wykonuje się w krótkim okresie czasu - a oświetlenie zewnętrzne w

czasie manewrowania zapewnia dobr widoczno sygnali, mo na za pozwoleniem dyrektora zakadu infrastruktury kolejowej zamiast latarni u ywa tarcz nieo wietlonych, daj cych takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygna Z1 "Stój". (jeszcze o ko le oporowym).

2. *Sygnał na wykolejnicach* składa si z latarni ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okr głej tarczy z czarn kres . Na wykolejnicach na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje si lub manewruje si sporadycznie, a o wietlenie zewn trzne w czasie manewrowania zapewnia dobr widoczno sygnali, mo na za pozwoleniem działa zakadu infrastruktury WKD zamiast latarni u ywa tarcz nieo wietlonych, daj cych takie same wskazania, jakie daj latarnie sygnałw Z 1wk "Stój" i Z 2wk "Wykolejnica zdj ta z toru".

Sygnał Z1wk "Stój, wykolejnica na torze"	Sygnał Z2wk "Wykolejnica zdj ta z toru"
Dzienny i nocny	Dzienny i nocny
Kresa pozioma czarna na tle białej, okr głej tarczy	Kresa pozioma czarna na tle białej, okr głej tarczy
	

- 1) Sygnał na wykolejnicach słu do oznaczania, czy wykolejnica jest na torze, czy te zdj ta z toru. Jako sygnał na wykolejnicach u ywa si latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego lub tarcz nieo wietlonych, które wskazuj jednakowe sygnały we dnie i w nocy.
  - 2) Sygnał Z1wk "Stój, wykolejnica na torze" wskazuje, e jazda i manewry po torze, na którym znajduje si wykolejnica, s dozwolone do wykolejniczy.
  - 3) Latarnie sygnałw na wykolejnicach maj z tyłu dwa mleczone białe wiatka, które w linii pionowej oznaczaj "Wykolejnica zdj ta z toru", w linii za poziomej "Stój, wykolejnica na torze".
3. *Sygnał ko le oporowym* jest taki sam, jak na tarczy zaporowej kształtowej sygnał Z1 "Stój" albo jest to latarnia sygnałwa z wy wietlonym na stałe sygnałem S1 "Stój".

Miejsce umieszczenia omawianego sygnału oraz warunki zast pienia go tarcz nieo wietlon z obrazem sygnału Z1 "Stój" s określone w ust. 1 pkt.2



## §6 Sygnały dawane przy manewrach (M, Rm)

Sygnały przy manewrach są dawane na tarczach zaporowych, manewrowych, na semaforach świetlnych, a także gwizdawk ustn lub tr bki i jednocześnie - chor giewk lub r k w dzie , za r czn latark w porze ciemnej.

Tarcze manewrowe świetlne.

1. *Tarcza manewrowa świetlna* składa się z umieszczonej na słupie lub podstawie, lub zawieszanej obok toru oprawy (gwizdki) z jedną lub dwiema lampami w jednym pionie. Na tarczy manewrowej stosuje się światła koloru niebieskiego i matowobiałego. na tarczy tej mogą być również w świetle następujące obrazy sygnałowe:

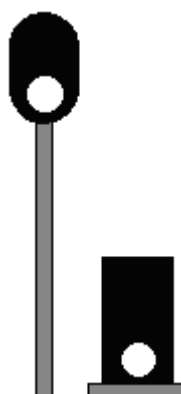
### Sygnał Ms1 "Jazda manewrowa zabroniona"

Niebieskie światło latarni na słupie lub podstawie tarczy



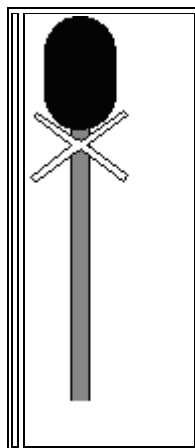
### Sygnał Ms2 "Jazda manewrowa dozwolona"

Matowobiałe światło latarni na słupie lub podstawie tarczy





2. Tarcza z jedną latarnią sygnałową w świetle stale sygnał Ms1. 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 Ms1 "Jazda manewrowa zabroniona" na tarczy manewrowej oznacza, że nie wolno przejechać obok tarczy wskazującej ten sygnał.

5. W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy manewrowej sygnału "Jazda manewrowa dozwolona" ( [Ms2](#)) manewrujący tabor może przejechać poza tą tarczą, gdy obsługujący tę tarczą pracownik da kierownikowi manewrów, a dla jazdy nie pilotowanego pojazdu trakcyjnego - maszyniście (ustnie lub za pomocą środków łączności) pozwolenie na minięcie sygnału "Jazda manewrowa zabroniona" ( [Ms1](#)), a ponadto podać sygnał ["Do mnie" \(Rm1\)](#) lub ["Ode mnie" \(Rm2\)](#).
6. **Sygnały na tarczach manewrowych służą nie tylko dla manewrów.**
7. Tarcze manewrowe świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają się tak samo jak semafor świetlny.



8. Łatwość tarcz manewrowych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.
9. Do sygnalizowania jazdy manewrowych używa się również **semaforów świetlnych**, na których podaje się następujące sygnały:

Sygnał S1 "Stój" Czerwone światło na semaforze świetlnym	Sygnał Ms 2 Matowo-białe światło na semaforze świetlnym
	

- 1) W przypadkach konieczności sygnalizowania jazdy manewrowych na tarczach manewrowych świetlnych, które musiałyby być ustawione przy semaforze świetlnym, stosuje się zamiast osobnej tarczy manewrowej świetlnej, sygnalizowanie manewrów na semaforze świetlnym.  
Przy tym sygnał S1 "Stój" jest podawany światłem czerwonym na semaforze, sygnał [Ms2 "Jazda manewrowa dozwolona"](#) - światłem matowobiałym na semaforze.



Na semaforze wietlnym, wyposażonym w komorę światła białego do sygnalizowania manewrów, umieszcza się białą tabliczkę z czarną literą "m".

- 2) W razie uszkodzenia i niemożności podania sygnału Ms2 na semaforze oznaczonym białą tabliczką z czarną literą "m" manewrujący tabor może przejechać poza ten semafor, gdy obsługujący go pracownik - osoba lub za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) swego posterunku nastawniczego - da kierownikowi manewrów, a dla jazdy nie pilotowanego pojazdu trakcyjnego - maszynie (ustnie lub za pomocą środków łączności) pozwolenie na minienie sygnału "Stój" (S1), a ponadto poda sygnał "Do mnie" (Rm1) lub "Ode mnie" (Rm2).

10. Sygnały ręczne i słuchowe dawane przy manewrach są następujące:

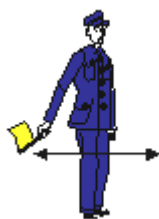
### Sygnał Rm1 "Do mnie"

Dwa długie tony gwizdawk ustnie lub trąbką

i jednocześnie

#### Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru białego lub rękawka poruszana poziomo



#### Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo



Sygnał Rm1 oznacza, że należyjechać w kierunku do danego sygnału

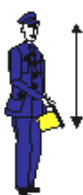
### Sygnał Rm2 "Ode mnie"

Jeden długi ton gwizdawk ustnie lub trąbką

i jednocześnie

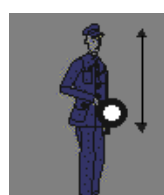
#### Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru białego lub rękawka poruszana pionowo



#### Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo



Sygnał Rm2 oznacza, że należy jechać w kierunku od danego sygnału.  
 Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału Rm1 lub Rm2, sygnał ten może zastąpić słowami "Jechać w kierunku...", przekazanymi za pomocą urządzenia łączności.

### Sygnał Rm3 "Zwolnij"

kilka przeciągłych tonów gwizdawk ustn lub trbk

i jednocześnie

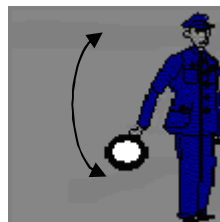
#### Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru  
 białego lub różowa poruszana powolnym  
 ruchem po okręgu do góry i na dół



#### Dzienny



Chorągiewka sygnałowa koloru  
 białego lub różowa poruszana powolnym  
 ruchem po okręgu do góry i na dół



## Sygnalizacja "Stój"

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

i jednocześnie

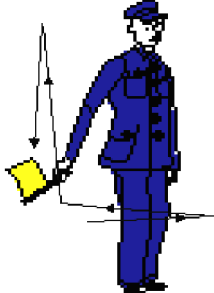
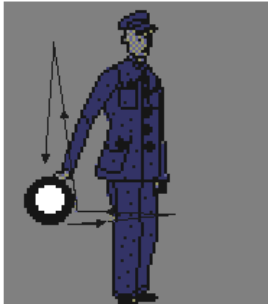
<b>Dzienny</b> Wywijanie w koło rozwiniętych chorągiewek sygnałowych albo ręk	<b>Nocny</b> Wywijanie w koło ręcznej latarki z białym światłem
	

Do sygnalizacji Rm4 należy się zastosować również i w tym przypadku, gdy sygnał ten został tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany.

## Sygnalizacja "Odrzuci"

Dwa długie i jeden krótki ton gwizdawk ustny lub trąbką

i jednocześnie

<b>Dzienny</b> Chorągiewka sygnałowa koloru czerwonego lub czerwona poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół	<b>Nocny</b> Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół
	

**Sygnał Rm6 "Docisn "**

Dwa krótkie tony gwizdawki ustną lub trąbką

i jednocześnie


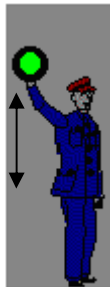
<b>Dzienny</b> Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie ręk	<b>Nocny</b> Szybkie zakrywanie rękami latarki tak, aby w stronę maszynisty widoczne była biała światła latarki przerywane w krótkich odstępach czasu
	

Sygnał Rm6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor w celu sprężenia lub rozprężenia.

### §7 Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd)

1. Dyżurny ruchu podaje następujące sygnały za pomocą tarczki ręcznej lub latarki:

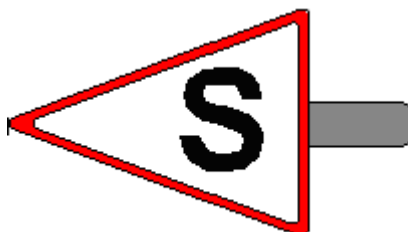
**Sygnał Rd1 "Nakaz jazdy"**

<b>Dzienny</b> Okręgnięta biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo	<b>Nocny</b> Latarka z zielonym światłem poruszana pionowo
	

Sygnał Rd1 "Nakaz jazdy" stosuje się przy wyprawianiu lub przepuszczaniu pociągów, zgodnie z postanowieniami instrukcji R1.

**Sygnal Rd2 "Stosowa skrócony czas jazdy"****Dzienny i nocny**

Trójkątna tarczka pomalowana z obu stron na kolor biały z czerwonym obwódką i czarną literą "S", pokazywana w kierunku zbliżającego się pociągu



Sygnal Rd2 oznacza, że należy stosować skrócony czas jazdy pociągu do następnego posterunku następnego.

**Sygnal Rd3 "Wydechy czas jazdy"****Dzienny i nocny**

Prostokątna tarczka, pomalowana z obu stron na kolor biały z czerwonym obwódką i czarną literą "W", pokazywana w kierunku zbliżającego się pociągu





Sygnal Rd3 oznacza, że należy wydechy czas jazdy pociągu do następnego posterunku następnego.

## §8 Sygnały drogowe (D)

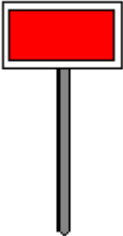

1. Sygnały drogowe są podawane przono nymi tarczami, chor giewk , latark r czn , gwizdawk ustn , tr bk lub r k .
2. Drogowe sygnały zatrzymania podawane przono nymi tarczami s nast puj ce:

### Sygnał D0 "Za tarcz ostrzegawcz znajduje si tarcza zatrzymania"

Dzienny Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białym obwódk	Nocny Pomarańczowe światło na tarczy
	

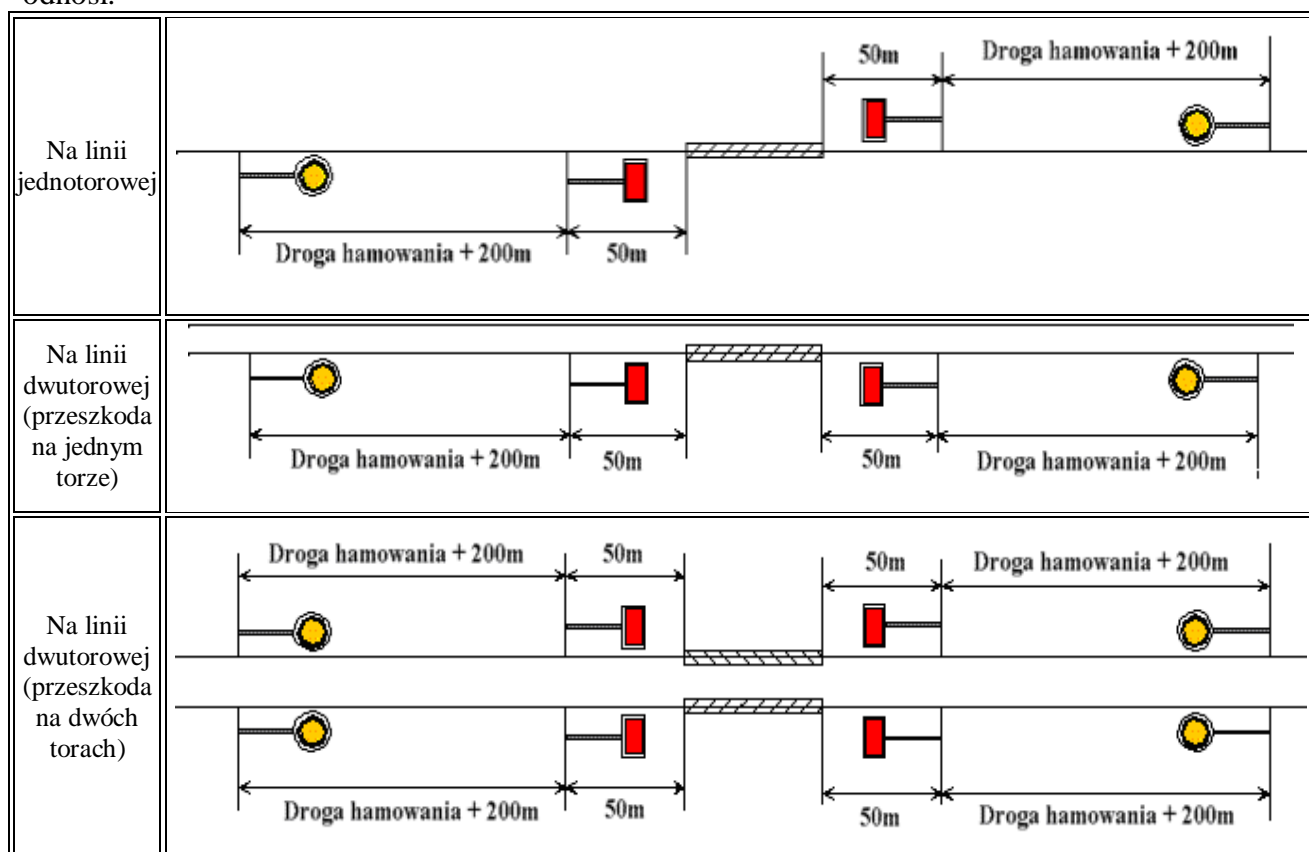
Nieruchoma przono na tarcza ostrzegawcza (sygnał D0) wskazuje, e poci g zbli a si do sygnału D1. Przono na tarcza ostrzegawcza ró ni si od zwykłej tarczy ostrzegawczej kształtowej rozmiarem; przed ni nie ustawia si [wska nika W1](#). Je eli powierzchnia przono nej tarczy ostrzegawczej (sygnał D0) jest wykonana z materiału w odbłaskowych, to w przypadku ustawienia jej na szlaku mo na nie stosowa na niej sygnał nocnego.

### Sygnał D1 "Stój" dawany tarcz zatrzymania

Dzienny Prostokątna tarcza czerwona z białym obwódk	Nocny Czerwone światło na tarczy
	

3. Przono n tarcz ostrzegawcz (sygnał D0) i przono n tarcz zatrzymania (sygnał D1) ustawia si w stosunku do torów, do których si odnosz , wedłg tych samych zasad ustawiania, jakie obowi zuj dla semaforów z tym, e na stacjach przono n tarcz zatrzymania ustawia si na osi toru.
4. Dla poci gu jad cego po torze lewym linii dwutorowej ustawione sygnały jak na rys. poni ej s obowi zuj ce, chocia z tego poci gu b d widziane po lewej stronie toru.

Jeżeli przy torach równoległych zachodzi w wątpliwość, do którego z tych torów odnosi się tarcza zatrzymania, to należy ustawić wskaźnik [W3](#) przy pierwszym z torów, do którego tarcza się nie odnosi.



5. Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości, jak światło przednie.
6. [Sygnał D1](#) stosuje się :
  - 1) jeżeli stan toru lub jakkolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów albo jeżeli czasy szlaku jest tak uszkodzona, że można po niej przejechać tylko z szybkością mniejszą niż 10 km/h, lub jeżeli z innych względów jazda na szlaku wymaga ograniczenia szybkości poniżej 10 km/h,
  - 2) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga ochrony - zgodnie z instrukcją ruchu R1,
  - 3) jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał "Stój",
  - 4) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu "Jazda dozwolona",
  - 5) jeżeli czasowo brak semafora,
  - 6) w razie zamknięcia toru stacyjnego lub jego części,
  - 7) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem; w tym przypadku tarcza zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed wykończeniem osłaniających stojące na torze maszyny torowe.
7. Tarcze zatrzymania ([sygnał D1](#)) ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a prócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przelotną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m oraz dodatkowo układa się słupki przy tarczy ostrzegawczej.  
W przypadku gdy przejazd pociągów dozwolony jest z szybkością mniejszą niż 15 km/h, słupki układa się do czasu powiadomienia z siedziby stacji o wprowadzonym ograniczeniu i doręczania drużynie pociągowej rozkazu szczególnego.
8. Przeszkoda 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 [D1 "Stój"](#) i przelotną tarczę ostrzegawczą ([sygnał DO](#)) tylko z tej strony,

z której normalnie nadchodzi pociąg, 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 sprzętami (D2), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on po torze przeciwnym do zasadniczego.

9. W razie zastosowania sygnału D1 w obrębie stacji tarcz 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 tarcz zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarcz 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 latarki, należy biegnąć naprzeciw pociągowi dawać sygnał "Stój" (D2 i jednocześnie D3).




Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagaj tego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D1 "Stój", a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużyną trakcyjną o przyczynie zatrzymania i szybkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.

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

11. Jeżeli tor pomiędzy dwoma stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania (sygnał D1), osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach tarcz zatrzymania, ustawioną na osi toru poza zwrotnicę wyjazdową, lecz bez tarczy ostrzegawczej.
12. W przypadku dania pociągowi ratunkowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymanemu pociągowi osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.
13. Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miałyby wyprawiony w odstępie czasu drugi pociąg, to osłony dokonuje się od końca pociągu natychmiast po jego zatrzymaniu.
14. Jeżeli zatrzymany pociąg byłby wyprawiony w czasie całkowitej przerwy w ruchu i za nim przewidziane jest wyprawienie następnego pociągu, wówczas osłania się pociąg od końca, natychmiast po jego zatrzymaniu.
15. Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał "Stój", należy ustawić tarcz zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarcz ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarcz ostrzegawczą bezpośrednio przed tarcz stałą.

W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D2 i D3 "Stój", dawanymi jednocześnie.

Sygnał D2 "Stój" dawany ręcznie

<p><b>Dzienny</b></p> <p>Wywijanie w koło rozwiniętych chorągiewek lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką</p>	<p><b>Nocny</b></p> <p>Wywijanie w koło ręcznych latarek ze światłami białymi lub czerwonym albo jakimkolwiek wiecierzem si przedmiotem.</p>	
		



16. Sygnał D2 "Stój" dawany r cznie stosuje si :

- 1) je eli nagle zajdzie potrzeba zatrzymania poci gu i nie ma czasu na zastosowanie sygnału D1 i D3 albo ich brak;
- 2) je eli potrzeba zmniejszenia szybko ci wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału D6 "Zwolni bieg" jest niemo liwe;
- 3) je eli dru yna konduktorska nadje d aj cego lub przeje d aj cego poci gu daje sygnał D2 i D3 "Stój";
- 4) je eli przy nadje d aj cym lub przeje d aj cym poci gu zauwa y si niewła ciwo , która przy dalszej je dzie poci gu mogłaby zagra a bezpiecze stwu ruchu lub spowodowa straty materialne;
- 5) je eli poci g jedzie po zamkni tym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
- 6) je eli na linii dwutorowej poci g jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
- 7) je eli na czole poci gu s niewła ciwe sygnały, z wyj tkiem przypadku o wietlenia co najmniej jednej latarni z białym wiatłem;
- 8) je eli w porze ciemnej na czole poci gu, pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej zgasn wszystkie przepisowe wiatła;
- 9) je eli na torze znajduj si ludzie lub wi ksze zwierz ta, którym grozi niebezpiecze stwo przejechania.

17. Sygnał D2 "Stój" nale y dawa , w miar mo liwo ci, po stronie maszynisty.

**Sygnał D3 "Stój" dawany tr bk lub gwizdawk ustn jest nast puj cy:**

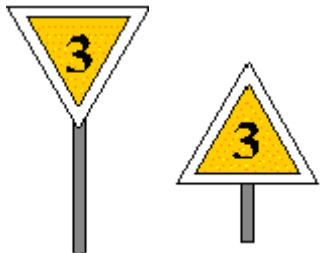
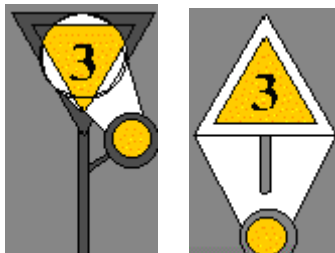
Trzy krótkie szybko po sobie nast puj ce tony, kilkakrotnie powtórzone

18. Je eli powstaje w tpliwo , czy dru yna poci gowa spostrze e tarcze przeno ne sygnał D1 "Stój" lub r czny sygnał D2 "Stój", nale y dawa jednocze nie sygnał D3 tr bk lub gwizdawk przy zbli aniu si poci gu i podczas jego przejazdu.

19. Sygnały dawane r cznie, gwizdawk lub tr bk nale y powtarza tak dugo, a dru yna trakcyjna stosuje si do nich.

20. Na dany sygnał "Stój" (D1, D2 i D3) nale y u y wszelkich dozwolonych rodków, a eby poci g lub manewruj cy tabor zatrzyma .

### Sygnał D6 "Zwolni bieg"

Dzienny	Nocny
Trójk tna tarcza pomara czowa z biał obwód , zwrócona podstaw do góry, a na niej czarna cyfra wskazuj ca dozwolon szybko jazdy (w dziesi tkach km/h). Je eli nie mo na ustawi tej tarczy w skrajni, stosuje si tarcz obrócon podstaw ku dołwi i umieszcza j nisko	Pomara czowe wiatła na tarczy oraz o wietlona czarna cyfra wskazuj ca dozwolon szybko jazdy (w dziesi tkach km/h)
	

21. Sygnał D6 "Zwolni bieg" stosuje się, jeżeli na pewnej części toru należy jechać szybko ci mniej niż od szybko ci przewidzianej w rozkładzie jazdy.
- Takie miejsce należy osłonić z obu stron, bez względu na to czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.
22. Tarcza "Zwolni bieg" (sygnał D6) ustawia się w odległości drogi hamowania przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością. Ponadto miejsce, od którego należy jechać ze zmniejszoną szybkością, oraz w razie potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej szybkości, oznacza się znakami W14.

#### Zasady ustawiania tarczy "Zwolni bieg" (sygnał D6):

- 1) **Na szlaku jednotorowym** tarcza "Zwolni bieg" ustawia się z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy, tj. bez względu na to, czy normalnie ruch odbywa się w jednym, czy w obu kierunkach.
  - 2) **Na szlaku dwutorowym** tarcza "Zwolni bieg" ustawia się po zewnętrznej stronie torów, tj. dla jazdy w kierunku zasadniczym - z prawej strony toru, zaś dla jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego - z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy. Tarcza "Zwolni bieg" ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych.
23. Przy każdym sposobie ustawiania tarczy "Zwolni bieg" (sygnał D6) i znaków W14 na szlaku jednotorowym, dwutorowym i wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych różnych linii kolejowych, są podane w załączniku 3. W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarcza "Zwolni bieg" ustawia się przed stacją.
- W tym przypadku zmniejszenie szybkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji.
24. 1) Jeżeli potrzeba zmniejszenia szybkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w ten sam sposób, jak na szlaku.
- 2) w przypadku, gdy konieczność zmniejszenia szybkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:
    - a) nie wymaga się ustawienia tarczy D6 "Zwolni bieg" (sygnał D6),
    - b) na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie szybkości, ustawia się właściwe znaki W14,
    - c) w razie potrzeby ograniczenia szybkości poniżej szybkości dozwolonej obrazem sygnału na semaforze osłaniającym torry główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące w torach głównych zasadniczych, należy spowodować zatrzymanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej - za pomocą rozkazu pisemnego - o potrzebie ograniczenia szybkości jazdy na określonym odcinku toru.
  - 3) w przypadku gdy konieczność zmniejszenia szybkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia szybkości są jednakowe, czy też różne, należy:
    - a) dla osygnalizowania ograniczenia szybkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę D6 "Zwolni bieg" zgodnie z zasadami określonymi w ust. 22,
    - b) dla pozostałych ograniczeń - postępować zgodnie z zasadami określonymi w pkt. 2.
25. Tarcza "Zwolni bieg" w porze nocnej, a także w dzień, gdy jest to wymagane, ma latarnię z wiatrem pomarańczowym, a niezależnie od tego oświetlana jest osobną latarnią.. Znak, ustawiany na początku i na końcu odcinka przejeżdżanego ze zmniejszoną szybkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy "Zwolni bieg" (sygnał D6) jest wykonana z materiału odbłaskowego, to w przypadku ustawienia jej na szlaku można nie stosować na niej ani sygnału nocnego ani miejscowego oświetlenia.
26. Jeżeli potrzeba sygnalizowania "Zwolni bieg" zajdzie nagle, dając za sygnał D6 "Zwolni bieg" jest już niemożliwe, należy pociąg zatrzymać sygnałami ręcznymi D2 "Stój" i udzielić ustnie wskazówek drużynie trakcyjnej.

27. Na sygnale D6 "Zwolni bieg" należy tak uregulować bieg pociągu, aby przez miejsce oznaczone znakami W14 przejechać z szybkości wskazanej maszyniście na jednej z poprzednich stacji i oznaczonych na tarczy "Zwolni bieg" czarnymi cyframi w dziesiątkach kilometrów. Jeżeli za maszynistą nie został wcześniej powiadomiony ani o sygnale D6 "Zwolni bieg" ani o tym, z jaką szybkością należyjechać przez miejsce tym sygnałem oznaczone, ani też szybkość nie jest wskazana na tarczy, to należy zwolnić bieg pociągu do 20 km/h.
28. W razie potrzeby zwolnienia biegu pociągów poniżej 10 km/h należy uszkodzone miejsce osłonić tarczami zatrzymania (sygnał D1 "Stój") i tarczami ostrzegawczymi w przepisowej odległości, a drużyna trakcyjną całego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką szybkością pociąg może przejechać przez uszkodzone miejsce.
29. Przy każdej osygnalizowanej leżących blisko siebie odcinków szlaku, wymagających zwolnienia jazdy pociągu, są podane w [załączniku 3](#).

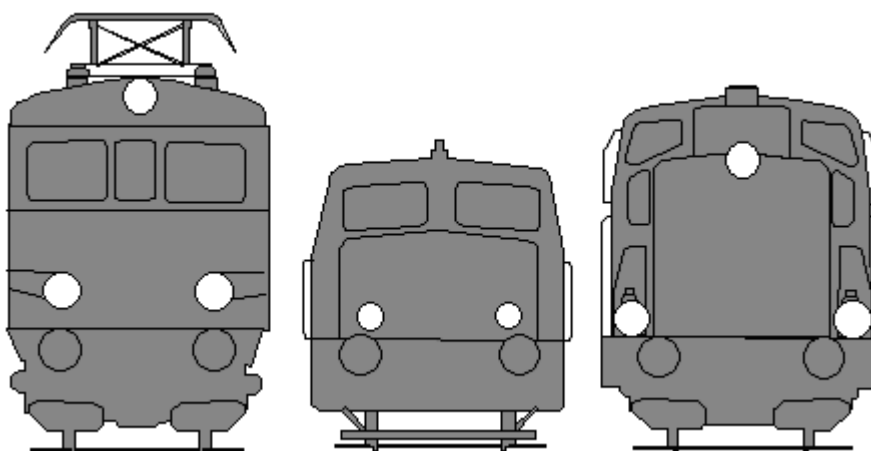
### §9 Sygnały na pociągu i na taborze (Pc, Tb)

1. Sygnały na pociągach są następujące:

**Sygnał Pc1 "Oznaczenie czół pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciłkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej) jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub po dowolnym torze szlaku dwu- i wielotorowego z dwukierunkową samoczynną blokadą liniową "**

#### Dzienny i nocny

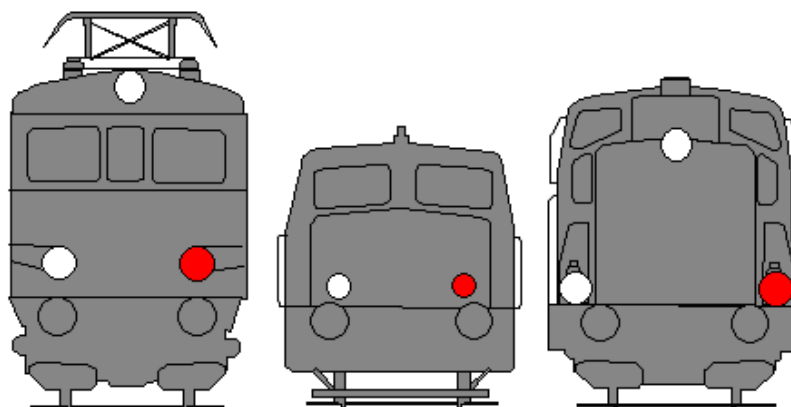
Dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciłkiego pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej



**Sygnał Pc2 "Oznaczenie czół pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciłkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej) jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwutorowego bez dwukierunkowej samoczynnej blokady liniowej**

#### Dzienny i nocny

Dwa lub trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś - czerwone, na przodzie pociągu, ciłkiego pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej

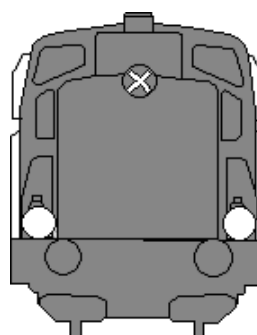


Osygnalizowania czoła pociągu prowadzonego pojazdem trakcyjnym wyposażonym w górne światło, należy dokonywać za pomocą trzech światel przy sygnałach nocnych Pc1 i Pc2.

### Sygnał Pc3 "Oznaczenie czoła pociągu z pociągiem od niego"

#### Dzienny i nocny

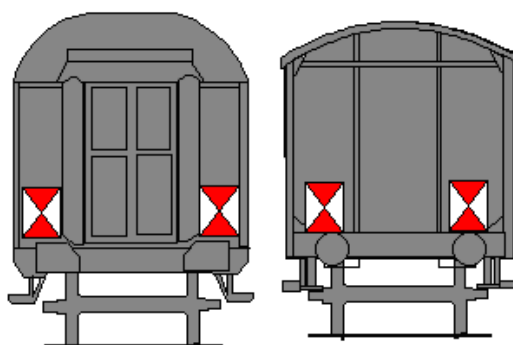
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia światłona latarnia z ukosnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pociągu, gdy pociąg znajduje się przed lokomotywą



### Sygnał Pc4 "Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód"

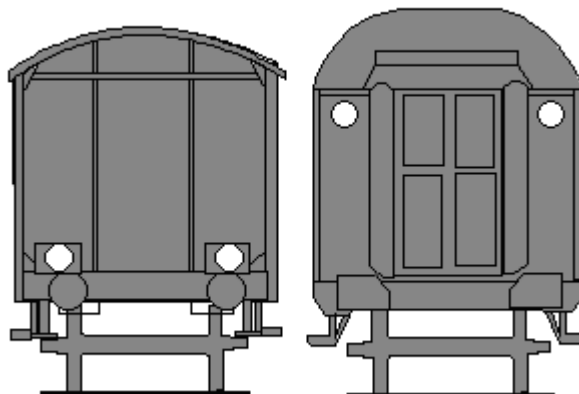
#### Dzienny

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 pomalowane na czerwono, za boczne - na białe lub szare



### Dzienny i nocny

Dwa białe światła na czole pierwszej cianie pierwszego wagonu

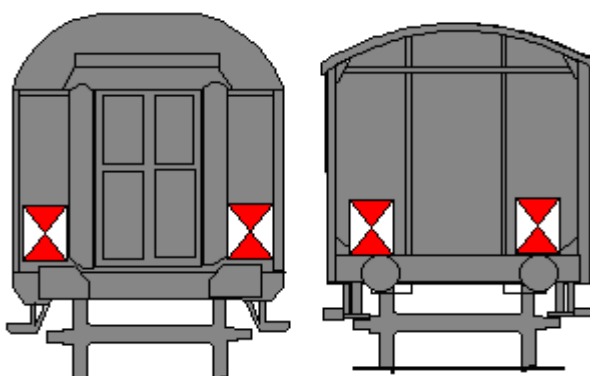


UWAGA: sygnał Pc4 odnosi się zasadniczo do pociągów, w których znajdują się na czole wagony nie służące do tego przewidziane i nie mają stanowiska maszynisty. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma stanowisko maszynisty (zespoły trakcyjne, wagony doczepne z kabiną maszynisty itp.) należy stosować odpowiednio sygnały Pc1 i Pc2.

### Sygnał Pc5 "Oznaczenie końca pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciłkiego pojazdu pomocniczego i maszyny torowej)"

#### Dzienny

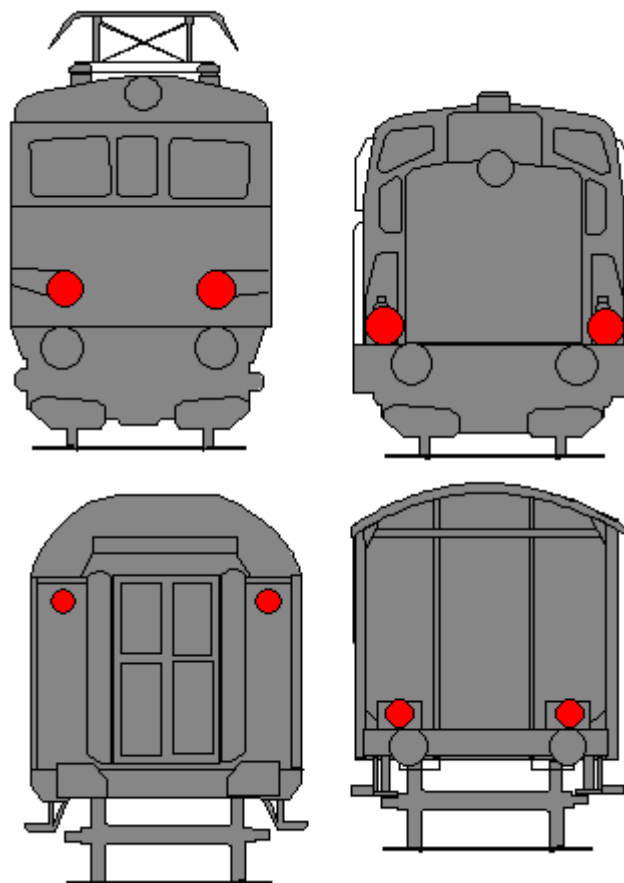
Dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na ostatnim pojeździe w składzie pociągu, pojeździe trakcyjnym jadącym luzem, ciłkim pojeździe pomocniczym lub maszynie torowej. Tarcze są prostokątne, podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba boczne - białe lub czarne. Powierzchnia tarczy powinna być wykonana z materiału odblaskowego



UWAGA: sygnał Pc5 podawany za pomocą tarcz odblaskowych można stosować w porze dziennej do osygnalizowania pociągów wszystkich rodzajów, a na wytypowanych liniach - do osygnalizowania końca pociągów towarowych w ciłgu ciągłej jazdy.

## Dzienny i nocny

Dwa światła czerwone ciągłe lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu w składzie pociągu, pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciękiego pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej



- 1) Jako sygnał na pociąg stosuje się latarnie i tarcze. Tarcze stosowane tylko w dzień, przy czym na wytypowanych liniach dopuszcza się stosowanie [sygnału Pc5](#) podawanego za pomocą tarcz odbłaskowych do osygnalizowania końca pociągów towarowych w ciągu całej doby, natomiast światła stosuje się zarówno w dzień, jak i w nocy.
- 2) Sygnał na pociąg służy do oznaczenia czoła i końca pociągu.
- 3) Na pociąg, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składowym na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się [sygnał Pc5](#). Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej - [sygnał Pc5](#). Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zmienia się sygnał na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się [sygnał Pc1](#). natomiast na torze szlaku dwu lub wielotorowego:
  - jeżeli tor jest wyposażony w dwukierunkowe blokady liniowe - stosuje się [sygnał Pc1](#), niezależnie od kierunku jazdy,
  - jeżeli na torze nie ma dwukierunkowej blokady liniowej, przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się [sygnał Pc1](#), natomiast przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego - stosuje się [sygnał Pc2](#).
- 4) **Na pociągach jadących po torze zamkniętej linii dwutorowej w nocy należy stosować [sygnał Pc1](#) zarówno do oznaczenia czoła, jak i końca pociągu.**

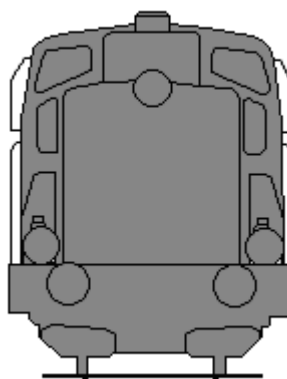
- 5) Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to zarówno na linii jednotorowej, jak i dwu- lub wielotorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.
- 6) Jeżeli sygnał czołowy (Pc2) lub kołowy (Pc5) pociągu stojącego na stacji mogłoby wprowadzić w błąd drugie pociągi wyprzedzających lub krzyżujących się z tym pociągiem, to należy na wyprzedzanym lub krzyżowanym pociągu, od strony pociągu przejeżdżającego pośladkiem torze, zastąpić czerwone światła latarni białymi. Zarządca WKD ustali, na których stacjach i na których torach danej stacji powinno być stosowane to postanowienie.
- 7) Sygnał Pc4 używa się do oznaczenia czoła pociągu jadącego wagonami naprzód. Na pociągach bocznicowych, jadących wagonami naprzód, może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień może nie stosować żadnego sygnału.
- 8) Do osygnalizowania ciemnego pojazdu pomocniczego lub maszyny torowej używa się sygnałów pociągowych Pc1, Pc2 i Pc5.

2. Sygnały na taborze są następujące:

### Sygnał Tb1 "Oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy manewrowej

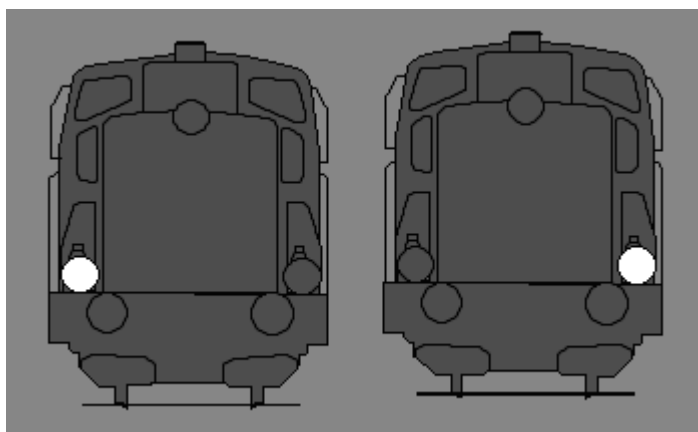
#### Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku



#### Nocny

Z przodu i z tyłu po jednej latarni z białym światłem od strony stanowiska maszynisty



## Sygnalizacja "Oznaczenie lekkiego pojazdu pomocniczego"

### Dzienny i nocny

Od przodu dwa (nad kład szyn) lub jedno (nad osi toru) światła białe, a od tyłu - czerwone. Jeżeli wózek roboczy jest załadowany lub tak ciężki, że szybkie usunięcie go z toru byłoby trudne, to na linii jednotorowej taki wózek powinien być poprzedzany przez pracownika kolejowego, mającego przy sobie chorągiewkę, latarkę i trójkąt dla zatrzymania w porę pociągów, jadących w stronę wózka po tym samym torze, w odległości drogi hamowania, przewidzianej dla tej linii. Drugi pracownik kolejowy z takimi samymi przyborami sygnałowymi i w tym samym celu powinien iść za wózkiem w wymienionej odległości. Na linii dwutorowej wózek powinien być osłonięty od strony, z której normalnie kursują pociągi po tym torze, przez pracownika kolejowego mającego te same przybory sygnałowe i w tej samej odległości, co na linii jednotorowej.

## §10 Sygnalizacja dawane przez drużynę pociągów (Rp)

Drużyna pociągowa daje sygnały gwizdawką lub syreną pojazdu trakcyjnego, chorągiewką, ręką, latarką ręczną, gwizdawką ustną, słuchawkami lub telefonem.

1. Maszynista podaje następujące sygnały:

### Sygnalizacja Rp1 "Baczno"

Jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnalizacja Rp1 "Baczno" maszynista daje w następujących przypadkach:

- po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstojowym wskazującym sygnał "Stój", w tępłowy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkłem sygnałowym z wyjątkiem semafora odstojowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności,
- na wezwanie kierownika pociągu - przez odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku,
- przed każdym ruszeniem podczas pracy: pociągu roboczego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego dla ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego,
- przed wskazywaniem [W6](#) i [W6a](#), a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskazywaniem [W6a](#) przy zbliżaniu się do przejazdu,
- przed wskazywaniem [W7](#),
- przed każdym ruszeniem lokomotywy w zakładzie taboru i przed wjazdem na obrotnicę,
- dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko toru,
- we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny pociągowej oraz służby na szlaku i na stacjach,
- przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi.
- przed każdym ruszeniem z postoju nie pilotowanego manewrowego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu (nastawniczego, zwrotniczego).



**Sygnalizacja 2 "Osłoni pociąg"**

Cztery długie tony gwizdawk lub syren lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie

Sygnalizacja 2 "Osłoni pociąg" daje maszynista, gdy zajdzie potrzeba osłonięcia pociągu na szlaku.

**Sygnalizacja 3 "Usun osłon i wróć do pociągu"**

Jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawk lub syren lokomotywy

**Sygnalizacja 4 "Hamowa rednio"**

Jeden krótki ton gwizdawk lub syren lokomotywy

**Sygnalizacja 5 "Hamowa "**

Trzy długie, szybko po sobie następujące tony gwizdawk lub syren lokomotywy

**Sygnalizacja 6 "Odhamowa rednio"**

Jeden długi i jeden krótki ton gwizdawk lub syren lokomotywy

**Sygnalizacja 7 "Odhamowa "**

Dwa długie tony gwizdawk lub syren lokomotywy

Sygnalizacja 4 "Hamowa rednio", sygnalizacja 6 "Odhamowa rednio" i sygnalizacja 7 "Odhamowa " maszynista daje dla uregulowania szybkości jazdy pociągu, natomiast sygnalizacja 5 "Hamowa " maszynista daje dla zatrzymania pociągu.

Sygnalizacja te są podawane, jeżeli potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej.

### **Sygnał Rp8 "Rozpocz popychanie"**

Dwa krótkie tony gwizdawk lub syren lokomotywy ci gn cej

### **Sygnał Rp9 "Przerwa popychanie, pozosta przy poci gu"**

Jeden krótki i jeden długi ton gwizdawk lub syren lokomotywy ci gn cej

### **Sygnał Rp10 "Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjecha od poci gu"**

Cztery krótkie tony gwizdawk lub syren lokomotywy ci gn cej

- 1) Je eli na przodzie poci gu s dwie lokomotywy, sygnał gwizdawk lub syren lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
- 2) Je eli pracuj dwie lokomotywy popychaj ce, to sygnał lokomotywy popychaj cej daje maszynista ostatniej lokomotywy.
- 3) Sygnał na zatrzymanie poci gu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
- 4) W razie, gdyby przestał dziać gwizdawka lub syrena lokomotywy, dalsza jazda poci gu powinna odbywa si z zachowaniem najwi kszej ostro no ci.  
Je eli przy tym poci g jedzie na hamulcach r cznych, to maszynista powinien zatrzyma poci g i uprzedzi kierownika poci gu o nie dziaaniu gwizdawki. Dalsza jazda powinna odbywa si ze zmniejszon szybko ci , pozwalaj c na zatrzymanie poci gu bez udzia dru yny konduktorskiej.
- 5) W razie uszkodzenia gwizdawki lub syreny lokomotywy nale y u ywa do dawania sygnał "Baczno " tr bki sygnałowej, w któr powinien by wyposa ony ka dy pojazd trakcyjny.
- 6) Podczas mgły lub zamieci, utrudniaj cych widoczno , nale y w razie zepsucia si gwizdawki lub syreny lokomotywy dojecha do najbli szej stacji ze zmniejszon szybko ci i za da lokomotywy pomocniczej.
- 7) Je eli wszystkie lokomotywy ci gn ce i popychaj ce wyposa one s w sprawne urz dzenia radiołeczno ci, maszyni ci mog porozumiewa si za pomoc tych urz dze . W takim przypadku mo na nie stosowa sygnał w Rp8, Rp9 i Rp10 podawanych gwizdawk lub syren lokomotywy.



2. Dru yna konduktorska podaje nast puj ce sygnał:

### **Sygnał Rp11 "Wsiada "**

Jeden długi ton gwizdawk ustn



Sygnał Rp11 "Wsiada " stosuje się przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych. Sygnał Rp11 należy podać przed podaniem sygnału Rp12 "Gotów do odjazdu".

### Sygnał Rp12 "Gotów do odjazdu"

Dzienny Podniesienie chorągiewki sygnałowej	Nocny Podniesienie latarki z białym światłem
	

Sygnał Rp12 "Gotów do odjazdu" stosuje się przed odjazdem pociągów mających drużynę konduktorską. Sygnał ten można zastąpić słowami: "Pociąg [nr] gotów do odjazdu" przekazywanymi za pomocą urządzenia ręcznego. Przy jednoosobowej drużynie konduktorskiej słowo to kierownik pociągu przekazuje maszyniście.

### Sygnał Rp14 "Odjazd pociągów pasażerskich"

Dzienny Ręka podniesiona do góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w stronę maszynisty, oraz wypowiedziane głosno słowo "Odjazd"	Nocny Podniesienie do góry latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w stronę maszynisty, oraz wypowiedziane głosno słowo "Odjazd"
	

UWAGA: W pociągach trakcji spalinowej i elektrycznej, mających urządzenie sygnałowe elektryczne (sterowane przez kierownika pociągu) do dawania sygnału "Odjazd", sygnał ten podaje się za pomocą tego urządzenia.

- Do dawania sygnału "Stój" drużyna konduktorska używa sygnałów D2 i D3.
- Sygnały D2 i D3 "Stój" drużyna konduktorska pociągów jadących na hamulcach ręcznych, powinna stosować:
  - jeżeli maszynista nie usłyszy zatrzymania pociągu przed sygnałem Sr1 lub S1 lub D1 "Stój",
  - jeżeli słychać na stacji lub szlaku albo drużyna pociągową innego pociągu daje sygnały D2 lub D3 "Stój",

- c) jeżeli spostrze się w pociągu lub na torze przeszkodę, która zagraża dalszej jeździe pociągu,
- d) jeżeli na dwutorowej linii nie przystosowanej do ruchu dwukierunkowego po dowolnym torze (bez dwukierunkowej samoczynnej blokady liniowej) pociąg wyjeżdża ze stacji na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, a drużyna konduktorska nie została o tym uprzedzona na stacji.
- 3) We wszystkich wymienionych przypadkach należy jak najszybciej przycisnąć hamulce, po czym bezzwłocznie dać sygnały [D2](#) i [D3](#) "Stój".
- 4) Sygnały D2 i D3 "Stój" dawane przez jednego z konduktorów powinni inni konduktorzy powtarzać ku przodowi, a w pociągach z lokomotyw popychających – także ku tyłowi pociągu.
- 5) W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia wymienionych przeszkód, powinna, zamiast dawania sygnałów [D2](#) i [D3](#) "Stój", zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.

### §11 Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)

Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych mogą być ręczne lub świetlne.

1. Sygnały ręczne są następujące:

#### Sygnał Rh1 "Zahamowa "

Dzienny Wyciągnięte ręce skierowane nad głowę z zakreśleniem półkola	Nocny Latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu głosem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół

#### Sygnał Rh2 "Odhamowa "

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

### Sygnał Rh3 "Hamulce w porządku"

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

- 1) Przy dokonywaniu próby hamulca daje się sygnał Rh1, Rh2 i Rh3 w stronę biorących udział w próbie maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenie stałe.
- 2) Urządzenie do dawania sygnałów świetlnych przy próbie hamulców zespolonych składa się z oprawy umieszczonej obok torów lub zawieszonej nad torami, w której są umieszczone w jednym pionie trzy latarnie ze szkłem matowym.

### §12 Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr)

Przy rozerwaniu pociągu daje się następujący sygnał

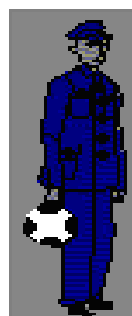
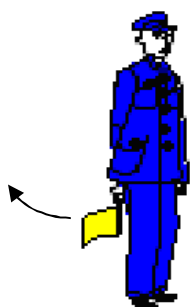
#### Sygnał Rr1 "Uwaga - nastąpi rozerwanie pociągu"

Jeden krótki, jeden długi i jeden krótki ton gwizdawk ustny, gwizdawk lub syren lokomotywy lub trąbki

i jednocześnie

**Dzienny**  
Pokazywanie i chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu żółtej chorągiewki lub czapki

**Nocny**  
Pokazywanie w jedną i w drugą stronę około osi pionowej ręcznej latarki z białym światłem, tak aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu



1. Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpi rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy służby na szlaku i na stacji powinni podawać sygnał Rr1.

2. Sygnał należy dawać dopóty, dopóki maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnałem słuchowym, na znak, że sygnał został przez niego zrozumiany.
3. W razie rozerwania zabrania się dawania sygnału "Stój", jeżeli oderwana tylna część pociągu porusza się w kierunku przedniej części tego pociągu.
4. Gdy oderwana część pociągu zostanie zatrzymana, należy dawać w kierunku przedniej części pociągu sygnał "Stój" dla jej zatrzymania.

### §13 Sygnał alarmowe (A)

1. Sygnał alarmowe są następujące:

#### **Sygnał A1 "Alarm"**

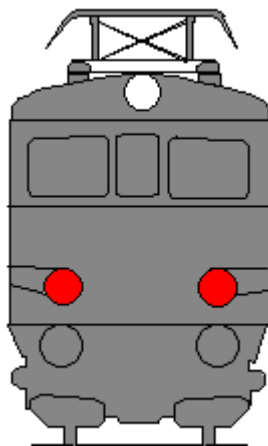
- 1) Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie
- 2) Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdawki ustnej lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie

UWAGA: Pod pojęciem gwizdawki lub syreny lokomotywy należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy trakcyjne wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych.

- 3) Sygnał alarmowe (A1) podawane są w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, jak np. napad zbrojczyków itp., osób trzecich lub całkowitego mienia kolejowego.
- 4) Sygnał alarmowy według ust. 1 pkt. 1 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. Na szlaku jednotorowym sygnał alarmowy według ust. 1 pkt. 1 podaje się w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
- 5) Sygnał alarmowy według ust. 1 pkt. 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.
- 6) Po odebraniu sygnału A1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować szybkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaniem przeszkody do jazdy.
- 7) Pracownicy mający przybory sygnałowe powinni powtarzać usłyszane sygnał alarmowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

### Sygnał A1a "Alarm"

- 8) jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone na czole pociągu.



- 9) Sygnał alarmowy A1a według ust. 1 pkt. 8 podaje maszynista pociągu towarowego z jednoosobową obsługą 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.
- 10) Maszynista pociągu, w kierunku którego podano sygnał A1a powinien zatrzymać pociąg i udzielić pomocy maszyniście tak osygnalizowanego pociągu.
- 11) Dalsze postępowanie maszynistów wymienionych w punktach 9 i 10 jest uregulowane instrukcją ruchu R1.

#### 2. Sygnały akustyczne:

### Sygnał A2 "Pogotowie"

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdawki ustnej, powtarzane kilkakrotnie.

- 1) Sygnał akustyczny A2 "Pogotowie" podaje się w celu powiadomienia straży pożarnej i służby kolejowej o powstaniu pożaru na terenie kolejowym.
- 2) Pracownik WKD, który dostrzeże pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału A2 "Pogotowie" i powiadomić straż pożarną. Jeżeli pracownik ten nie ma przyrzędu do dawania sygnałów słuchowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego przyrząd sygnałowy słuchowy.
- 3) Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji powinni powtarzać sygnał akustyczny. Niezależnie od tego, personel kolejowy powinien natychmiast powiadomić stałą poażarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

## 3. Sygnały alarmu powietrznego:

**Sygnał A3 "Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji"**

- 1) Modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawki lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy) trwaj cy 2-3 minuty
- 2) Nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głównik) słowami "Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji" (wymieni nazw stacji)", powtórzone trzykrotnie.
- 3) Alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników stacyjnych i liniowych o groźnym niebezpieczeństwie napadu powietrznego.

**Sygnał A4 "Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji"**

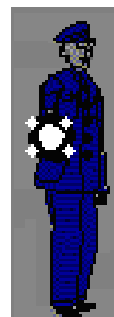
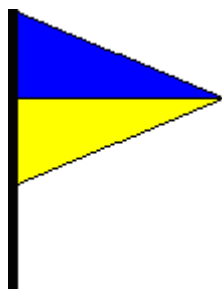
- 1) Ciągły ton syreny lub gwizdawki lokomotywy, trwaj cy nieprzerwanie 3 minuty
- 2) Nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głównik) słowami "Odwołaj alarm powietrzny dla stacji" (wymieni nazw stacji)", powtórzone trzykrotnie.
- 3) Odwołanie alarmu ma na celu powiadomienie pracowników o przejęciu niebezpieczeństwa napadu powietrznego.

**Sygnał A5 "Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku"****Dzienny**

Chorągiewka koloru niebiesko-żółtego

**Nocny**

Białe światło migające latarki ruchowej



Wskazane sygnały należy podawać pociągom w ruchu w sposób widoczny.

**Sygnał A6 "Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku"**

Modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawki lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy) trwaj cy 2-3 minuty

Potwierdzenie zrozumienia otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadomienie drugich pociągów o odebraniu sygnału podaje maszynista pociągu sygnałem A6.

## 4. Sygnały alarmu o skażeniach:

**Sygnał A7 "Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji"**



- 
- 4) Przerywany ton syreny lub gwizdawki lokomotywy - trwaj cy 2-3 minuty, przy czym ka dy ton trwa 10 sekund, a ka da przerwa 15 sek.
  - 5) Nadawanie przez urz dzenia radiofonii przewodowej (g6 nik) s6wami **"Og6szam alarm o ska eniach dla stacji"** (wymieni nazw stacji)", powt6rzone trzykrotnie.
  - 6) Alarm chemiczny zarz dza si dla pracowników stacji kolejowych, w celu ostrze enia o gro cym niebezpiecze stwie ska e .

#### **Sygna6A8 "Odwo6nie alarmu o ska eniach dla stacji"**

- 1) Ci g6 ton syreny lub gwizdawki lokomotywy, trwaj cy nieprzerwanie 3 minuty
- 2) Nadawanie przez urz dzenia radiofonii przewodowej (g6 nik) s6wami **"Odwo6j alarm o ska eniach dla stacji"** (wymieni nazw stacji)", powt6rzone trzykrotnie.
- 3) Odwo6nie alarmu ma na celu powiadomienie pracowników o ust pieniu niebezpiecze stwa ska e .

**UWAGA:** Odwo6nie alarmu A4 i A8 jest jedno dla obojdw6ch uprzednio og6szonych alarm6w.

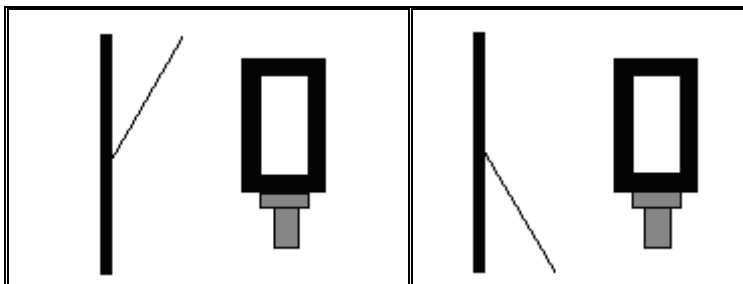
## ROZDZIAŁ III

### §14 Wskaźniki

1. Rozróżnia się wskaźniki ogólnie stosowane oraz specjalne wskaźniki stosowane na liniach zelektryfikowanych. Wskaźników ogólnie stosowanych używa się na zwrotnicach oraz w innych przypadkach.
2. Wskaźniki na zwrotnicach (Wz) rozjazdów zwyczajnych:

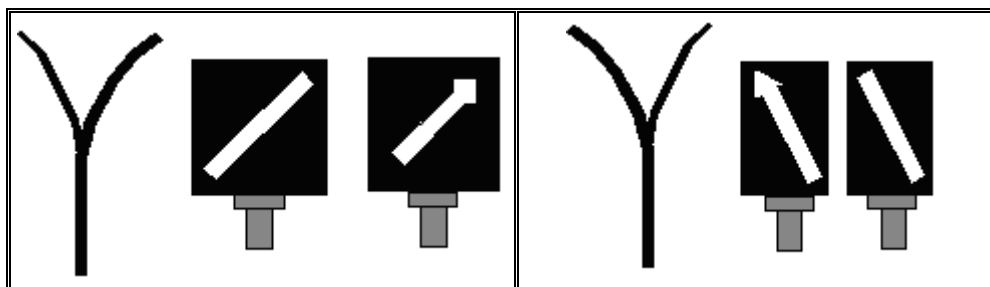
#### **Wskaźnik Wz1 "Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym. Jazda na ostrze lub z ostrza"**

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



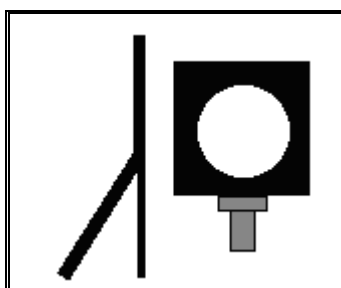
#### **Wskaźnik Wz2 "Zwrotnica nastawiona w kierunku. Jazda na ostrze"**

Biały ostrzał na czarnym tle, zwrócony skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazujący zboczny kierunek jazdy, jeżeli patrzeć od strony ostrza iglicy



#### **Wskaźnik Wz3 "Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym. Jazda z ostrza z kierunku bocznego"**

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, jeżeli patrzeć od strony krzyżownicy



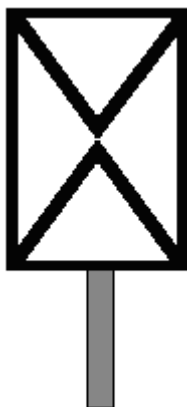
3. Jako wskaźników na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie, jak

i w nocy. Na zwrotnicach leżących na szlaku oraz w torach stacyjnych można, za pozwoleniem zarządcy tego WKD, zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazania, lub w ogóle nie używać żadnych wskaźników.

4. Latarnie ze wskaźnikami Wz1, Wz2, Wz3 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych rozjazdach krzyżowych, po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy.
5. Wskaźniki stosowane w innych przypadkach, niż na zwrotnicach:

**Wskaźnik W1. Oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej na szlaku przed semaforem wjazdowym**

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kłoty - jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami.



- 1) Wskaźnik W1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą - dla zwrócenia uwagi na tarczę.
- 2) Wskaźnika W1 nie oświetla się, zaleca się wykonywanie tablicy wskaźnika z materiału odblaskowych.

**Wskaźnik W2-WKD. Oznacza, że za nim znajduje się semafor w odległości ok. 500 m**

Dwie, umieszczone w jednym pionie, prostokątne białe tablice z czarnym obramowaniem, a na nich dwa czarne kłoty - jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami.

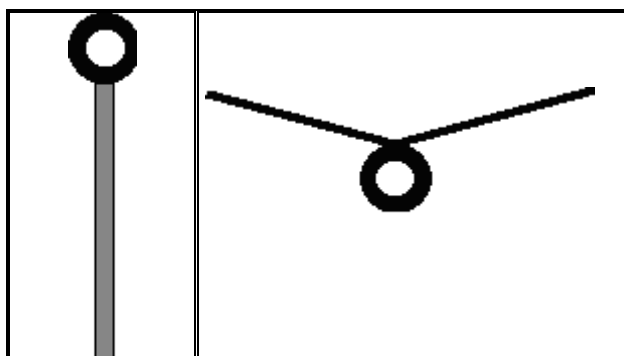


- 1) Wskaźnik W2-WKD ustawia się w odległości ok. 500 m przed semaforem w celu zwrócenia uwagi maszynisty, że zbliża się do semafora ów na drodze od miejsca ustawienia wskaźnika do miejsca, w którym maszynista zaobserwuje obraz sygnały semafora, przy czym pociąg należy regulować tak, aby było możliwe zatrzymanie pociągu przed semaforem nadającym sygnał „Stój”.

- 2) Wska niki W2-WKD nale y stosowa przed semaforami samoczynnej blokady liniowej dwustawnej oraz przed tymi semaforami wjazdowymi, przed którymi nie ma tarczy ostrzegawczej ani semafora samoczynnego pełni cego role takiej tarczy. W razie potrzeby wska niki W2-WKD mo na stosowa równie przed innymi semaforami.
- 3) Wska niki W2-WKD ustawia si po tej samej stronie toru, co semafor, do którego si odnosi.
- 4) Wska niki W2-WKD nie o wietla si , powierzchnia wska niki mo e by wykonana z materiałow odbaskowych.

### **Wska niki Wk-WKD. Oznacza, e urz dzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej dziaają prawidłowo**

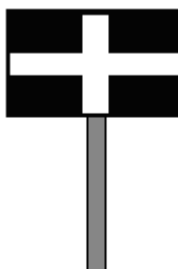
Jedno bia e wiat e zwrócone do poci gu



- 1) Wska niki Wk-WKD mo e by stosowany przed przejazdem wyposaż onym w urz dzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, w celu zwrócenia uwagi maszynisty na to, czy urz dzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przeje dzie, do którego si wska niki odnosi, s sprawne, czy nie.
- 2) Wska niki Wk-WKD umieszcza si z prawej strony toru, patrzc w kierunku jazdy poci gu lub nad osi toru, do którego si ten wska niki odnosi.
- 3) Podczas zbli ania si poci gu do przejazdu wska niki Wk-WKD powinien wy wietla bia e wiat e w kierunku poci gu. Je eli podczas zbli ania si poci gu do wska niki pozostaje on ciemny (nie wietla si ) oznacza to, e urz dzenia samoczynnej sygnalizacji na przeje dzie, do którego si wska niki odnosi, s niesprawne. Maszynista powinien wówczas zmniejsz pr dko poci gu przed przejazdem do 20 km/h i bacznie obserwowa przejazd, aby móc zatrzyma poci g w razie zauwa enia przeszkody do jazdy.

### **Wska niki W4. Oznacza miejsce zatrzymania si czo a poci gu**

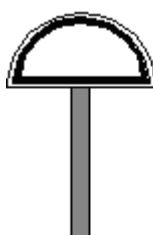
Prostok tny bia e krzy na ciemnym prostok tnym tle



- 1) Wskałnik W4 służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osobnym itp., do którego ma dojechać pociąg zatrzymujący się tam pociąg. Pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem W4, aby ruch podróży był najdogodniejszy.
- 2) Wskałnik W4 ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi. Ustawiony przy końcu peronu wskałnik, nie będzie jednocześnie kołosem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie. Na szlaku wskałnik W4 ustawia się według zasad ustawiania wskaźnika W8.
- 3) Wskałnik W4 może być wykonany w postaci latarni lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od miejscowych warunków. W przypadku potrzeby oświetlenia wskaźnika W4, należy stosować ten wskałnik w postaci latarni.

### Wskałnik W5. Oznacza granicę przetaczania

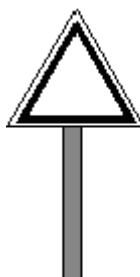
Biała tablica, u góry zaokrąglona, z białym obramowaniem



- 1) Wskałnik 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 wskałnik W5 dopuszczalne jest tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.
- 2) Wskałnik W5 należy ustawić przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100m, patrząc w kierunku szlaku.
- 3) Na stacjach linii dwutorowych wskałnik W5 ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego. Na stacjach linii jednotorowych wskałnik W5 ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku.
- 4) Wskałnik W5 w nocy nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału odbłaskowego.

### Wskałnik W6. Oznacza, że należy dać sygnał "Baczno"

Trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem



- 1) Wskałnik W6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał [Rp1 "Baczno"](#).

- 2) Na stacji wskaźnik W6 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, a na szlaku - według zasad ustawiania wskaźnika W8.
- 3) Wskaźnik W6 w nocy nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału w odblaskowych.

### **Wskaźnik W6a. Oznacza, że należy podać sygnał "Baczność"**

Trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego



- 1) Wskaźnik W6a ustawia się przed przejazdami wszystkich kategorii i przejściami kolejowymi według zasad podanych w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.
- 2) Na stacji wskaźnik W6a ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, a na szlaku - według zasad ustawiania wskaźnika [W8](#). Wskaźnik W6a w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału w odblaskowych.

### **Wskaźnik W6b. Oznacza, że należy podać sygnał "Baczność" o jeden po drugim.**

Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim.



- 1). Wskaźnik W6b można ustawić zamiast wskaźnika W6a przed przejazdami wszystkich kategorii oraz przejściami dla pieszych, według zasad określonych dla wskaźnika W6a.

## Wskaźnik W7. Oznacza, że należy dawać sygnał "Baczno" dla ostrzeżenia pracujących na torze

Przenośna trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i czarną literą "R"

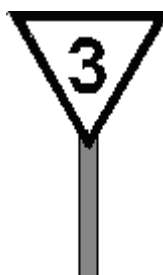


- 1) Wskaźnik W7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał "Baczno" ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.
- 2) Wskaźnik W7 ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.
- 3) Na stacji wskaźnik W7 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, a na szlaku - według zasad ustawiania wskaźnika [W8](#).
- 4) Wskaźnik W7 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału w odblaskowych.

## Wskaźnik W8. Oznacza, że należy zmniejszyć szybkość jazdy

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

Wskaźnik W8 bez cyfry oznacza szybkość 20 km/h.



- 1) Wskaźnik ten należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stacji.
- 2) Wskaźnik W8 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 [W9](#).

**Zasady ustawiania wskaźnika W8 są te same, co zasady ustawiania tarczy "Zwolni bieg" (sygnał D6), tj:**

- 2.1) **Na szlaku jednotorowym** wskaźnik W8 ustawia się z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy, tj. bez względu na to, czy normalnie ruch odbywa się w jednym, czy w obu kierunkach.

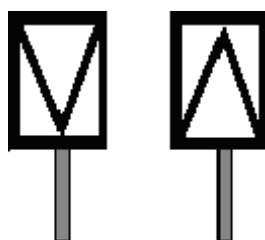
- 2.2) **Na szlaku dwutorowym** wskaźnik W8 ustawia się po zewnętrznej stronie torów, tj. dla jazdy w kierunku zasadniczym - z prawej strony toru, zaś dla jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego - z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy. Wskaźnik W8 ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych.

Przy każdym sposobu ustawiania wskaźników W8 i W9 na szlaku jednotorowym, dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych różnych linii kolejowych, są podane w załączniku 3.

- 2.4) W razie konieczności zmniejszenia prędkości na torach głównych dodatkowych lub rozjazdach nie należących w torach głównych zasadniczych:
- a) nie wymaga się wskaźników W8,
  - b) na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się właściwe wskaźniki W9.
- 3) W razie konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik W8 przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym wypadku zmniejszenie prędkości pociągów obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w ten sam sposób, jak na szlaku.
- 4) Wskaźników W8 nie oświetla się. Zaleca się powierzchnię wskaźnika wykonać z materiałem odbłaskowych.

### **Wskaźnik W9. Oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejechać z ograniczoną prędkością**

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



- 1) Wskaźnik ten należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W8 wówczas, gdy ostrzeżenie ujawnione jest w wykazie ostrzeżeń stacji.
- 2) Wskaźnik W9 ustawia się za wskaźnikiem W8 patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w razie potrzeby także i na końcu odcinka, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością.

**Na początku odcinka wskaźnik W9 ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W8.**

#### **Na końcu odcinka:**

- a) **na szlaku jednotorowym** jak również przy równoległym zbliżeniu wieczeni dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszynista obraz na odwrotnej stronie wskaźnika W9 ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, aczkolwiek wskaźnik ten jest ustawiony z

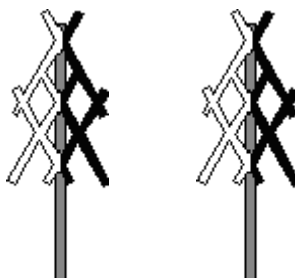


lewej strony toru, patrz c w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników W9 ustawionych w obrębie stacji,

- b) **na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych**, jak również przy równoległym zbliżeniu dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - **dla jazdy po torze skrajnym** - obowiązuje maszynista obraz na odwrotnej stronie wskaźnika W9, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku (z prawej albo z lewej strony toru, patrz c w kierunku jazdy).
- 3) Wskaźnik W9 ustawiony na początku odcinka jest zwrócony do pociągu tą stroną, na której jest uwidoczniony kółko zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, ustawiony za na końcu odcinka - tą stroną, na której uwidoczniony jest kółko zwrócony wierzchołkiem ku górze.
- 4) W razie konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W9 należy umieścić przy semaforze wjazdowym.
- 5) Wskaźnik W9 nie oświetla się w porze nocnej. Zaleca się powierzchnię wskaźnika wykonywać z materiału odblaskowych.

**Wskaźnik W13. Oznacza, należy podnieść no i zamknąć skrzydła pociąga od niego oraz zachować szczególnie ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tarcznic i innych maszyn torowych**

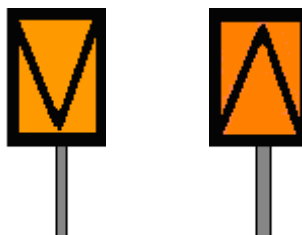
Czarno-biała kratka lub dwie kraty jedna nad drugą składające się z dwóch par ukośników



- 1) Wskaźnik W13 stosuje się do oznaczania miejsc (przejazd, most, rozjazd, urządzenie oddziaływania tor - pojazd, czujnik szynowy, urządzenie do wykrywania zagrzanych osi i podobnych miejsc i inne urządzenia w torze), przed którymi powinny być podnoszone no i zamykane skrzydła pociąga od niego oraz w których należy zachować szczególnie ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tarcznic i innych maszyn torowych.
- 2) Wskaźnik W13 ustawia się w odległości 50 m od miejsca, przez które należy przejechać z podniesionym no i zamkniętymi tymi skrzydłami pociąga, z obydwóch stron tego miejsca przy każdym torze.
- 3) Na stacji wskaźnik W13 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, a na szlaku - według zasad ustawiania wskaźnika W8
- 4) Wskaźnik W13 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału odblaskowych. Przeszkody, znajdujące się w odległości mniejszej niż 150 m jedna od drugiej, powinny być oznaczane jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W13 o podwójnej czarno - białej kratce, składającej się z dwóch par ukośników przybitych do słupa.

**Wskaźnik W14. Oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejechać z ograniczoną prędkością**

Prostokątna tablica pomiarowa z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kształt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a z drugiej - zwrócony wierzchołkiem ku górze



- 1) Wskaźnik ten należy stosować łącznie z sygnałem D6.
- 2) Wskaźnik W14 ustawia się za tarczą "Zwolni bieg" (sygnał D6), patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością.

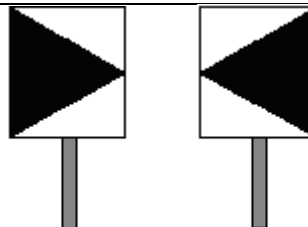
**Na początku odcinka wskaźnik W14 ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono tarczę "Zwolni bieg" (sygnał D6).**

**Na końcu odcinka:**

- a) **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 maszynista obraz na odwrotnej stronie wskaźnika W14 ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, aczkolwiek wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników W14 ustawionych w obrębie stacji,
- b) **na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii 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 maszynista obraz na odwrotnej stronie wskaźnika W14, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku (z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy).
- 3) Wskaźnik W14 ustawiony na początku odcinka jest zwrócony do pociągu tą stroną, na której jest widoczny kształt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, ustawiony za końcem odcinka - tą stroną, na której widoczny jest kształt zwrócony wierzchołkiem ku górze.
- 4) W razie konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym.
- 5) Wskaźnik W14 należy oświetlać w porze nocnej. Jeżeli powierzchnia wskaźnika W14 jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to w przypadku ustawienia go na szlaku można nie stosować miejscowego oświetlenia.

**Wskaźnik W15. 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**

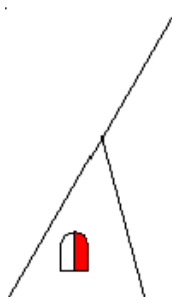
Kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej



- 1) Wskaźnik W15 ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza.
- 2) Wskaźnik W15 nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału odblaskowego.

**Wskaźnik W17. Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd można zajechać taborem**

Słupek biały - czerwony



Wskaźnik W17 (słupek ukosowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgańczenia torów, w miejscu, do którego wolno zajechać taborem. Miejsce to wyznacza właściwa sekcja drogowa z uwzględnieniem obowiązujących skrajni i warunków lokalnych (przechwyty, poszerzenie na skrajkach itp.).

**Wskaźnik W18. Oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstopowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym**

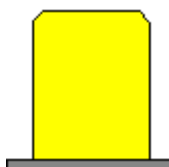
Kwadratowa biała tablica z czarnym obramowaniem a na niej czarny pierścień z czarnym kręgiem w środku



- 1) Wskaźnik W18 umieszcza się na słupie ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej dla powiadomienia drugich pociągów, jeżeli zbliża się do posterunku ruchu mającego semafor wjazdowy.
- 2) W razie gdy ostatni semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W18 nakazuje maszyniście jazdę tak prędkością, aby mógł zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał "Stój" lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego.
- 3) Wskaźnik W18 nie oświetla się w porze nocnej. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiału odblaskowego.

**Wskaźnik W23. Oznacza początek odcinka izolowanego torowego lub zwrotnicowego.**

Ów słup ustawiony przy torze



- 1) Wskaźnik W23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy.
- 2) Wskaźnik W23 nie oświetla się.

**Wskaźnik W24. Oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego**

Matowa biała kreska na ciemnym tle wznosi się do góry z prawa na lewo

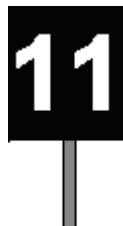


- 1) Wskaźnik W24 umieszcza się na słupie semafora albo na osobnym słupie.
- 2) Obraz na wskaźniku W24 ukazuje się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.

- 3) W razie wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy "Sz" obraz wskaźnika W24 ukazuje się jednocześnie nie z obrazem sygnału zastępczego.
- 4) W szczególnych przypadkach, określonych wytycznymi organizacji zamkniętorowych w czasie wykonywania planowanych robót, wskaźnik W24 może być stosowany w porządku dziennej w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej.

**Wskaźnik W27. Oznacza miejsce zmiany i obowiązuje od tego miejsca najwyższy dozwolony prędkość drogową**

Kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca najwyższą dozwoloną prędkość drogową (w dziesiątkach km/h). Gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonym gabarycie i umieszcza ją nisko



**Wzór:**  $V_{max}=110 \text{ km/h}$

- 1) Wskaźniki W27 ustawia się na szlaku w miejscu zmiany najwyższej dozwolonej prędkości drogowej, a w przypadku zmiany tej prędkości w obrębie stacji wskaźnik W27 ustawia się :
  - a) przy zmniejszeniu prędkości - przed pierwszą zwrotnicą ,
  - b) przy zwiększeniu prędkości - za ostatnią zwrotnicą .
- 2) Wskaźniki W27 ustawiane są bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą , według następujących zasad:
  - a) na szlaku jednotorowym - po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrowania linii,
  - b) w pozostałych przypadkach według zasad ustawiania wskaźnika W8,
- 3) Tablicę wskaźnika W27 wykonuje się dwustronnie, stosownie do obowiązującej od danego kilometra linii najwyższej dozwolonej prędkości drogowej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu
- 4) Wskaźnik W27 nie oświetla się . Cyfry na wskaźniku powinny być wykonane z materiału odblaskowych.

**Wskaźnik W 27a. Oznacza miejsce i obowiązuje od tego miejsca najwyższa prędkość drogową na danej linii kolejowej.**

Kwadratowa biała tablica z czarną obwódką , a na niej czarna liczba lub cyfra wskazująca najwyższą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach km/h.

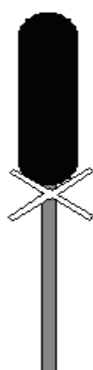


1). WskaŃnik W 27a ustawia si ę :

- 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 kilometra u linii kolejowej.
- 2). Jeżeli nie można ustawić wskaŃnika W 27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablice o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko.
- 3). Biały wskaŃnik powinien być wykonany z materiału odblaskowego.

**WskaŃnik W 31. Oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaŃnik, jest nieczynny (nie oddany do użytku lub unieważniony), a sygnał ukazujący się na nim - nieobowiązuje**

Biały ukośny krzyż z czarnymi obwódkami



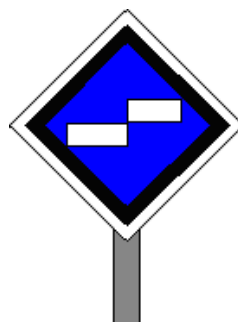
- 1) WskaŃnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach w sposób określony w postanowieniach dotyczących oznaczenia sygnalizatorów nie oddanych do użytku i unieważnionych.
- 2) WskaŃnika W 31 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaŃnika może być wykonana z materiału odblaskowego.

### **WskaŃniki stosowane wyłącznie na liniach zelektryfikowanych**

6. WskaŃniki stosowane na liniach zelektryfikowanych:

**WskaŃnik We1. Oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaŃnikiem i zmniejszyć prędkość do 60 km/h**

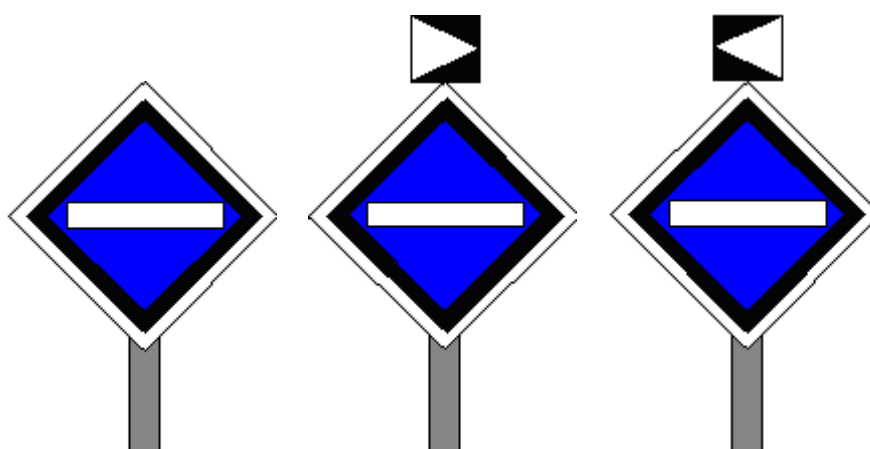
Kwadratowa tablica niebieska z czarnymi i białymi obwódkami, ustawiona poziomo, a na niej dwa poziome białe paski, przesunięte względem siebie



- 1) Wskaŋnik We1 ustawia si  na szlaku i stacji przy torach g wnych zasadniczych, w odleg ci 500 m przed wskaŋnikiem We2a, We2b lub We2c.
- 2) Wskaŋnik we1 nakazuje przygotowa  si  do opuszczenia pantografu i zmniejszy pr dko  do 60 km/h
- 3) Zaleca si  wykonanie powierzchni wskaŋnika z materia w odblaskowych.

**Wskaŋniki We2a, We2b i We2c. Oznaczaj , e nale y opu ci pantografy: niezale nie od kierunku jazdy (We2a), przy je dzie na tor odga ziaj  cy si  w prawo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŋnik (We2b) oraz przy je dzie na tor odga ziaj  cy si  w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŋnik (We2c)**

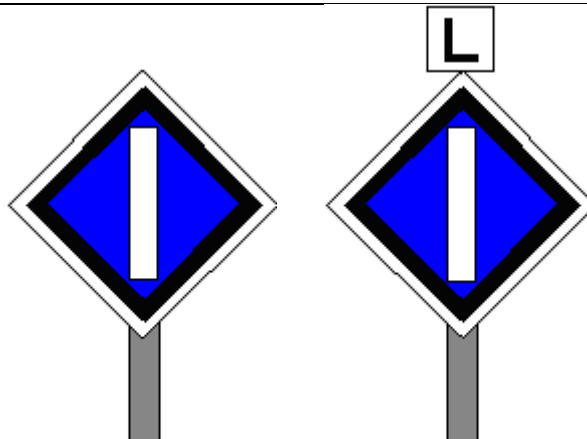
Kwadratowa tablica niebieska, z czarn   i bia  obw dk  , ustawiona po przek  nej pionowo, a na niej jeden bia  pasek poziomy (We2a). W razie potrzeby na wierzcho ku niebieskiej tablicy umieszcza si  ma  kwadratowa czarna tablica z bia ym tr jkiem zwr conym ostrzem w prawo (We2b) lub w lewo (We2c)



- 1) Wskaŋniki We2a, We2b i We2c ustawia si  na szlaku i na stacjach w odleg ci 100 m przed pocz  tkiem odcinka toru, który nale y przeje d   z opuszczonym pantografem. Wskaŋniki We2a, We2b i We2c stosuje si  :
  - a) w razie wy czenia sieci lub odcinka sieci spod napi  cia, aby unikn   przeniesienia napi  cia przez pantograf,
  - b) w razie konieczno  ci jazdy z rozp  du na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
  - c) w razie konieczno  ci jazdy z rozp  du na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne wzgl  dy nie pozwalaj   na wsp prac   z pantografami
- 2) Zaleca si  wykonanie powierzchni wskaŋnik w z materia w odblaskowych.

**Wskaŋniki We3a i We3b. Oznaczaj , e nale y podnie   pantografy elektrycznego zespo u trakcyjnego (We3a) lub lokomotywy elektrycznej (We3b)**

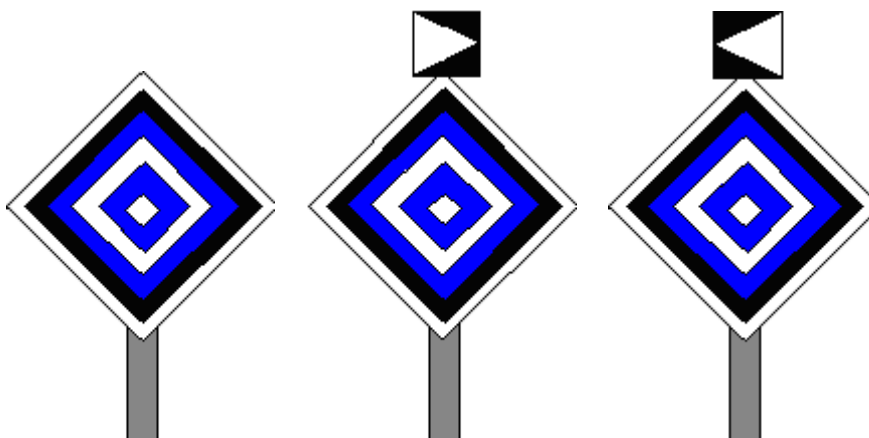
Kwadratowa tablica niebieska, z czarn   i bia  obw dk  , ustawiona po przek  nej pionowo, a na niej jeden bia  pasek pionowy (We3a). W razie potrzeby na wierzcho ku niebieskiej tablicy umieszcza si  ma  bia  kwadratowa tablica z czarn   obw dk   i czarn   liter   "L" (We3b)



- 1) WskaŹnik We3a ustawia się w odlegŁoŹci 200m, a wskaŹnik We3b w odlegŁoŹci 30 m za miejscem, w którym moŹna podnieŹĆ pantografy.
- 2) Zaleca się wykonanie powierzchni wskaŹników z materiaŁem odbłaskowych.

**WskaŹniki We4a, We4b i We4c oznaczaj , e wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaŹnik(We4a);,na tor odgaŁoziajĄcy się w prawo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŹnik (We4b) oraz na tor odgaŁoziajĄcy się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŹnik (We4c)**

Kwadratowa tablica niebieska, z czarnĄ i biaŁĄ obwŁokĄ, ustawiona po przekŁnej pionowo, a na niej dwa biaŁe kwadraty jeden w drugim (We4a). W razie potrzeby na wierzchoŁku niebieskiej tablicy umieszcza się maŁy kwadratowy czarny tabliczka z biaŁym trŁjŁkiem tem zwróconym ostrzem w prawo (We4b) lub w lewo (We4c)

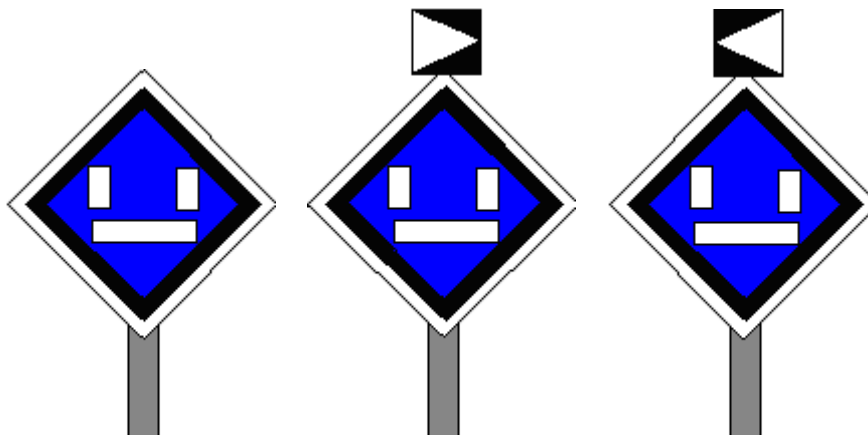


- 1) WskaŹniki We4a, we4b i We4c sŁĄ do oznaczania miejsca, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony (uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci).
- 2) WskaŹniki We4a, We4b i We4c ustawia się w odlegŁoŹci 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.
- 3) Zaleca się wykonanie powierzchni wskaŹników z materiaŁem odbłaskowych.

**WskaŹniki We8a, We8b i We8c oznaczaj miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przeje d a bez pobierania prŁdu z sieci trakcyjnej: przy je dzie po torze, przy którym jest ustawiony wskaŹnik(We8a);przy je dzie na tor odgaŁoziajĄcy się w prawo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŹnik (We8b) oraz przy je dzie na tor odgaŁoziajĄcy się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaŹnik (We8c)**



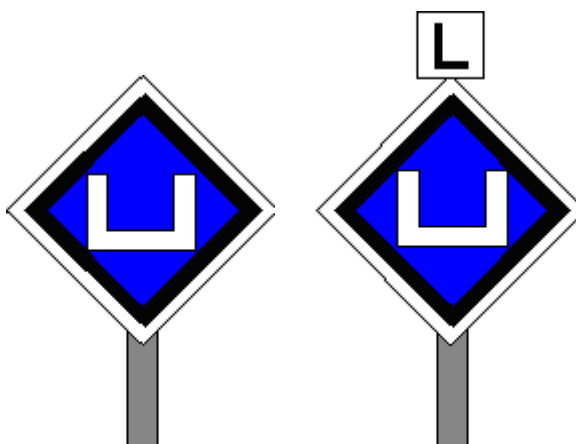
Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe paski pionowe i jeden biały pasek poziomy (We8a). W razie potrzeby na wierzchołku niebieskiej tablicy umieszcza się mały kwadratowy czarny tabliczki z białym trójkątem zwróconym ostrzem w prawo (We8b) lub w lewo (We8c)



- 1) Wskaźniki We8a, We8b i We8c ustawia się w odległości 30 m przed elementem podległym sekcjonowaniu sieci jezdnej (izolowane przez słup naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny), który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejechać bez pobierania prądu z sieci.
- 2) Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiału w odblaskowych.

**Wskaźnik We9a i We9b. Oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (We9a) lub lokomotywa elektryczna (We9b) mogą jechać pobierać prąd z sieci trakcyjnej**

Kwadratowa tablica niebieska, z czarną i białą obwódką, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej białe paski w kształcie korytka (We9a). W razie potrzeby na wierzchołku niebieskiej tablicy umieszcza się mały biały kwadratowy tabliczki z czarną obwódką i czarną literą "L" (We9b)



- 1) Wskaźnik We9a ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik We9b w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, od którego można jechać pobierać prąd z sieci trakcyjnej
  - 2) Zaleca się wykonanie powierzchni wskaźników z materiału w odblaskowych.
7. Wskaźniki We 1 do We 9 ustawia się obok toru albo zawiesza się nad torem, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy. według następujących zasad:

- 1) na stacji - po prawej stronie toru,
- 2) na szlakach - zgodnie z zasadami ustawiania tarczy "Zwolni bieg" (sygnał 6) określonymi w § 9 ust. 22 pkt. 1,2 i 3.

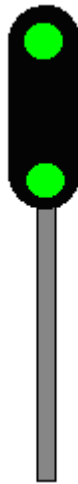
Wykaz postanowień przepisów, które obowiązują do odwołania

### **1. SEMAFORY ŚWIETLNE**

Sygnał "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością" lub "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością". Następny semafor wskazuje sygnał pozwalający na jazdę "

#### **Dzienny i nocny**

Dwa zielone światła na semaforze w jednym pionie



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

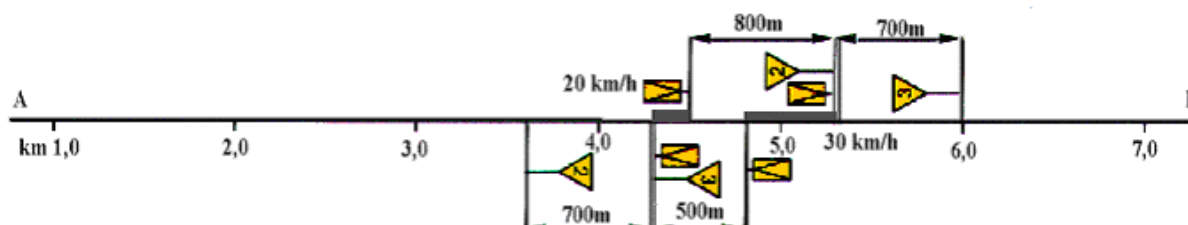
- 1) Dwa odcinki leżące jeden za drugim niedaleko od siebie, na których prędkość jazdy powinna być ograniczona odpowiednio do 20 km/h i 30 km/h

#### Kierunek A-B

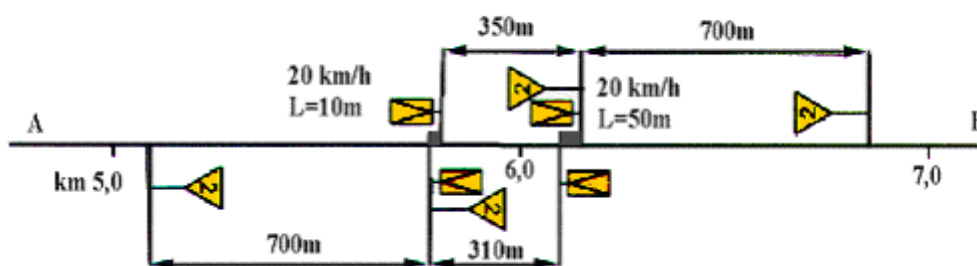
Sygnalizator dla ograniczenia prędkości jazdy do 30 km/h powinien być ustawiony w km 4.1, jednak aby nie wprowadzać błąd maszynisty, zostanie ustawiony w km 4.3 w miejscu ustawienia wskaźnika W14 dla odcinka z ograniczenia z ograniczeniem prędkości do 20 km/h. Droga hamowania wynosi 500m i jest wystarczająca, ponieważ prędkość będzie większa.

#### Kierunek B-A

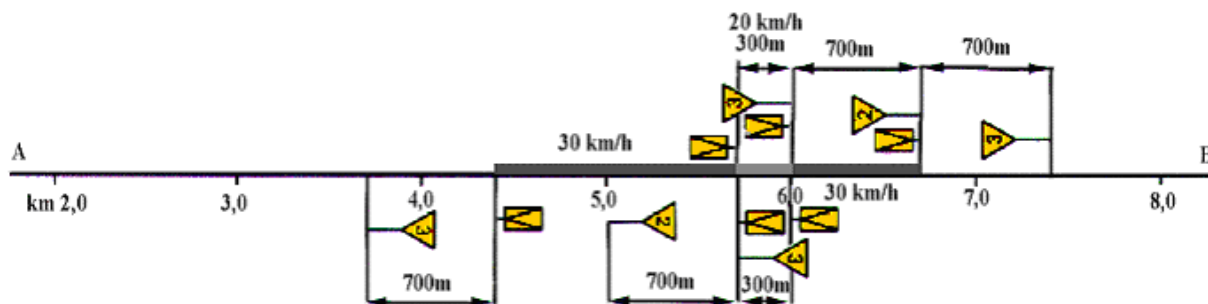
Sygnalizator dla odcinka, na którym prędkość ograniczono do 20 km/h, powinien być ustawiony w km 5.2 (700), czyli 100 m za wskaźnikiem W14 dla początku odcinka o prędkości 30 km/h. Dla lepszej przejrzystości może on być ustawiony w km 5.3, obok wskaźnika W14 dla pierwszego odcinka zwolnionej jazdy, tj. w odległości 800m.



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



- 3) Jeżeli wewnątrz tego 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 podany na rysunku poniżej:



#### Kierunek A-B

Sygnalizacja dla drugiej części drugiego odcinka (od km 6.0 do km 6.7) dla prędkości ograniczonej do 30 km/h ustawiono obok wskaźnika W14 dla odcinka z ograniczoną prędkością do 20 km/h (początek) w km 5.7. Droga hamowania 300m jest wystarczająca, ponieważ prędkość na następnym odcinku zmniejsza się.

#### Kierunek B-A

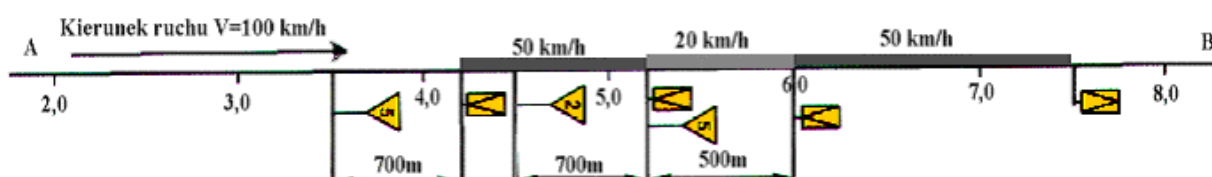
Sygnalizacja dla odcinka prędkości 20 km/h należy ustawić w km 6.7, ponieważ prędkość jazdy powinna się zmniejszyć (z 30 km/h do 20 km/h).

Sygnalizacja 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 W14 dla odcinka o prędkości jazdy 20 km/h; sygnalizację jednak została ustawiona obok wskaźnika W14 w km 6.0. Odległość 300 m od początku odcinka, dla którego przewidziana jest prędkość 30 km/h, jest wystarczająca, gdy następny odcinek będzie przejeżdżał z większą prędkością, niż poprzedni.

## 2. Szlak dwutorowy

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

- a) Droga hamowania jest wystarczająca, jeżeli chodzi o ustawienie sygnalizacji D6. W celu uniknięcia zbyt dużego zgrupowania sygnalizacji zaniechano ustawienia wskaźnika W14 dla końca pierwszego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h i dla końca odcinka o prędkości ograniczonej do 20 km/h. Sygnalizacja dla drugiego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h leżącego za odcinkiem o prędkości ograniczonej do 20 km/h, ustawiono obok wskaźnika W14 odnoszącego się do początku odcinka, na którym prędkość ma być ograniczona do 20 km/h, a mianowicie w km 5.2 zamiast w km 5.3. Takie ustawienie sygnalizacji daje jaśniejszy i przejrzystszy obraz osygnalizowania.



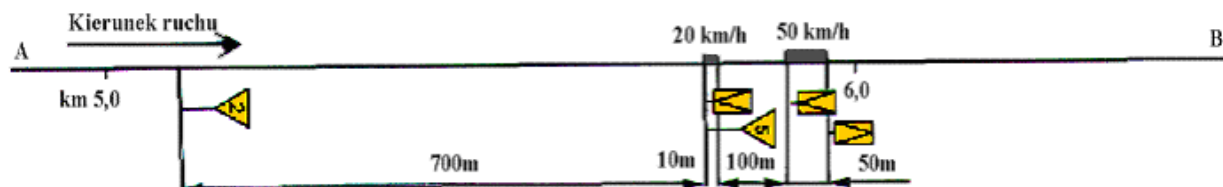
b) Droga hamowania dla drugiego i trzeciego sygnału D6 jest niewystarczająca.

Gdyby ustawiono sygnał D6 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h w km 4.1, a wskaźnik W14 na początku tego odcinka w km 4.8, wówczas sygnał D6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h należałoby ustawić w km 4.5, a więc 300m przed wskaźnikiem W14 ustawionym dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Takie ustawienie mogłoby wprowadzić błąd maszynisty. Wobec tego sygnał D6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h powinien być ustawiony w odległości 700 m, ponieważ prędkość będzie zmniejszona i dlatego ustawiono go w km 4.5 - bezpośrednio obok wskaźnika W14 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 jeździć z prędkością 20 km/h, wystarcza droga hamowania 300m, ponieważ prędkość na nim wzrasta. Sygnał D6 dla tego odcinka został ustawiony obok wskaźnika W14 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h.

Zaniechano ustawienia wskaźnika W14 dla końca pierwszego i drugiego odcinka o ograniczonej prędkości.

**2) Bardzo krótkie następowanie 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 D6 droga hamowania 700m jest wystarczająca dla zmniejszenia prędkości na most do 20 km/h. Dla drugiego sygnału D6 droga hamowania wynosi tylko 110m, jest to jednak wystarczająca, gdy należy zwrócić uwagę na prędkość do 50 km/h. Z tego również względu ważne jest ustawienie wskaźnika W14 dla końca odcinka, po którym można przejechać z prędkością 20 km/h, natomiast koniec odcinka, po którym można jeździć z prędkością 50 km/h, jest osygnalizowany wskaźnikiem W14, gdy od miejsca ustawienia tego wskaźnika można jeździć dalej z maksymalną dozwoloną prędkością (100 km/h)



3)

W przypadkach podobnych, a nie podanych, należy wzorować się na opisanych przykładach.

4) We wszystkich omawianych przykładach chodzi o ostrzeżenie niestabilności, a więc takie, które wymagają powiadomienia drużyny pociągowej rozkazem szczególnym.

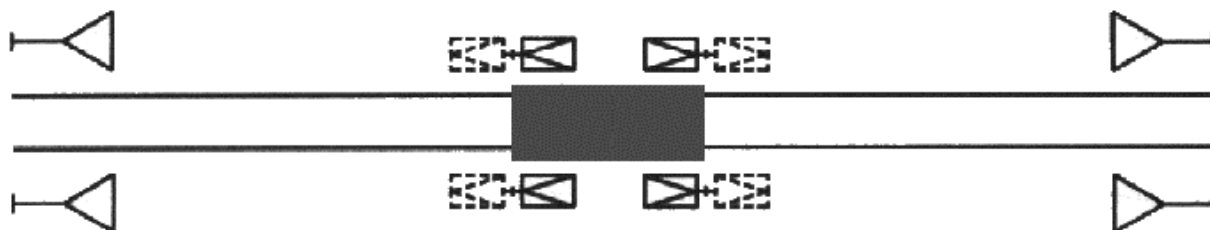
**3. Przykłady ustawiania wskaźników W8 i W9**

**Rysunek 1**



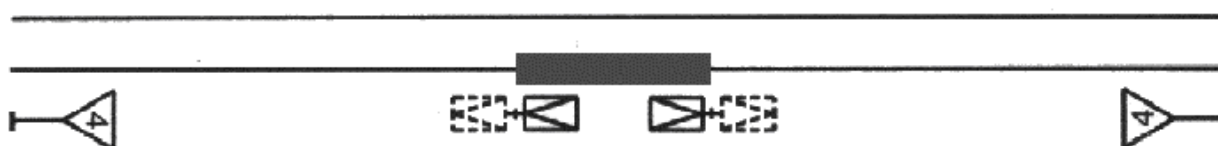
1) Rysunek 1 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku jednotorowym; linię przerywaną oznaczono odwrótną stroną wskaźnika W9, sygnalizując koniec odcinka, przez który należy jeździć ze zmniejszoną prędkością; obraz tego wskaźnika jest ważny dla maszynisty, aczkolwiek wskaźnik jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

Rysunek 2



- 2) Rysunek 2 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na dwóch torach. Wskaźniki W8 i W9 ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych; obrazy wskaźników W8 i W9 są widoczne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre ze wskaźników są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

Rysunek 3



- 3) Rysunek 3 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na jednym torze; obrazy wskaźników W8 i W9 są widoczne dla maszynisty, aczkolwiek niektóre ze wskaźników są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

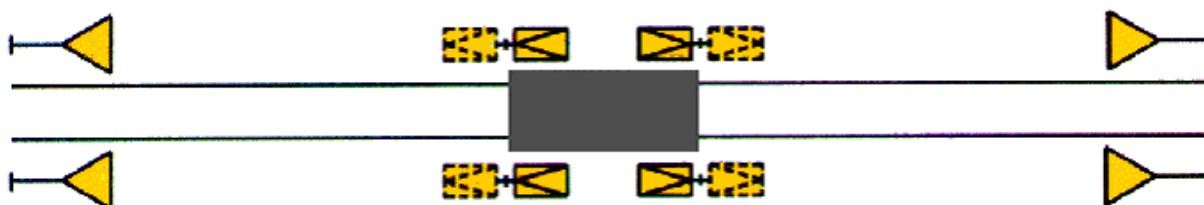
#### 4. Przykład ustawiania tarcz "Zwolnij bieg" (sygnał D6) i wskaźników W14

Rysunek 4



- 1) Rysunek 4 przedstawia ustawienie tarcz "Zwolnij bieg" i wskaźników W14 na szlaku jednotorowym; linię przerywaną oznaczono odwrotną stroną wskaźnika W14, sygnalizując koniec odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością; obraz tego wskaźnika jest widoczny dla maszynisty, aczkolwiek wskaźnik jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

Rysunek 5



- 2) Rysunek 5 przedstawia ustawienie tarcz "Zwolnij bieg" i wskaźników W14 na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na dwóch torach. Tarcze "Zwolnij bieg" i wskaźniki W14 ustawia się tak samo przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch

linii jednotorowych; obrazy tarcz i wskaźników są ustawione dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z tarcz "Zwolni bieg" i wskaźników W14 są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

**Rysunek 6**



- 3) Rysunek 6 przedstawia ustawienie tarcz "Zwolni bieg" i wskaźników W14 na szlaku dwutorowym przy ograniczeniu prędkości na jednym torze; obrazy tarcz i wskaźników są ustawione dla maszynisty, aczkolwiek niektóre z tarcz "Zwolni bieg" i wskaźników W14 są ustawione z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.



[illegible]

UWAGI I NOTATKI: