

ROZDZIAŁ II

§ 2. SYGNAŁY

Rozróżnia się:

1. Sygnały na semaforach (S, Sr)
2. Sygnały na tarczach ostrzegawczych (O)
3. Sygnały zamknięcia toru (Z)
4. Sygnały drogowe (D)
5. Sygnały na pociągu i na taborze kolejowym (Pc i Tb)
6. Sygnały dawane przez drużynę pociągową (Rd)
7. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd)
8. Sygnały przy manewrowaniu (Rm)
9. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)
10. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr)
11. Sygnały alarmowe (A)

§ 3. SEMAFORY (S)

1. Semafor ramienny:

Semafor ramienny składa się ze słupa, na którym są umieszczone ruchome ramiona oraz latarnie i przesłona z kolorowymi szklami.

Przez nastawienie jednego lub dwóch ramion semafora w odpowiednie położenie lub poprzez ukazanie się odpowiedniego światła na semaforze, wydaje się rozkaz zabraniający lub zezwalający na jazdę pociągu.

1. Sygnał Sr1 „Stój”

a) Dzienny

Ramię semafora, na semaforach zaś dwuramiennych – górne ramię semafora ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy



b) Nocny

Czerwone światło na semaforze zwrócone do pociągu.



2. Sygnał Sr2 „Wolna droga”

a) Dzienny

Ramię semafora, na semaforach zaś dwuramiennych – górne ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy



b) Nocny

Zielone światło na semaforze, na semaforach zaś dwuramiennych zielone światło górnej latarni, zwrócone do pociągu.



3. Sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”

a) Dzienny

Dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy.



b) Nocny

Światło zielone, a pod nim jedno światło pomarańczowe, na semaforze na jednym pionie, zwrócone do pociągu



2. Semafony świetlne:

Semafor składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie dwie lub trzy latarnie z kolorowymi szklami.

1. Sygnał S1 „Stój”

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze,
zwrócone do pociągu



2. Sygnał S2 „Wolna droga”

Dzienny i nocny

Zielone światło na semaforze,
zwrócone do pociągu



3. Sygnał S3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”

Dzienny i nocny

Jedno światło górne pomarańczowe, a pod nim jedno światło dolne zielone, na semaforze na jednym pionie, zwrócone do pociągu.



§ 4. PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW (S)

1. Rozróżnia się semaforami ramiennie i świetlne.

Na semaforach ramiennych używa się do dawania sygnałów dziennych - ramion, a do dawania sygnałów nocnych świateł na słupie semafora. Na semaforach świetlnych używa się świateł dodawania sygnałów zarówno dziennych, jak i nocnych.

Zależnie od ilości posiadanych ramion semaforami bywają jednoramiennie i dwuramiennie.

Semaforami świetlne mogą być dwustawne i trzystawne.

2. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się semaforami: wjazdowe, wyjazdowe, odstępowe i drogowskazowe.

3. Semaforami wjazdowe ustawia się przed stacjami (mijankami), na szlakach przed odgałęzieniami i splotami torów, przed miejscami, w których linie kolejowe krzyżują się na poziomie szyn, i przed mostami zwodzonymi.

Semaforami wjazdowe należy ustawiać w odległości najmniej 100 m przed najdalej wysuniętym rozjazdem lub też przed miejscem, które ma być zabezpieczone.

4. Na stacjach, na których stale wykonywa się manewry z przetaczaniem taboru poza zwrotnicę wejściową, przepisana odległość semafora od zwrotnicy wejściowej powinna być zwiększona o długość największego składu pociągu.

5. Semaforami wjazdowe wskazują:

1) na stacjach i mijankach – czy wjazd jest zabroniony, czy też dozwolony;

2) na szlaku na odgałęzieniu -zabroniony, czy dozwolony jest przejazd przez zwrotnicę i wjazd w odstęp; na skrzyżowaniu zaś torów lub na splocie torów w poziomie – czy przejazd przez skrzyżowanie lub splot torów jest zabroniony, czy też dozwolony;

3) przed mostami zwodzonymi – czy wjazd na most zwodzony jest zabroniony, czy też dozwolony.

6. Semaforami wjazdowe powinny być zasadniczo ustawione przed wszystkimi stacjami i odgałęzieniami torów na tych liniach, na których największa szybkość pociągów przekracza 30 km. Semaforami wjazdowe przed skrzyżowaniem linii w poziomie szyn powinny być ustawione bez względu na szybkość kursujących pociągów. Na liniach kolejowych z największą szybkością pociągów – powyżej 30 km, lecz nie więcej jak 40 km/godz – pozwala się nie stawiać semaforów przed stacjami, jak też przed odgałęzieniami, o dobrych warunkach widzialności i profilu podłużnego podejścia (poziom, wzniesienie, pochylenie do 5 ‰), lecz zastąpić je tarczami ostrzegawczymi pojedynczymi (§ 5, ust. 2).

7. Przy określaniu na danej linii kolejowej największej szybkości pociągów, od której uzależnia się , w postanowieniach zawartych w niniejszej instrukcji, konieczność stosowania semaforów i tarcz ostrzegawczych pojedynczych (§ 5, ust. 2). nie bierze się pod uwagę pociągów lekkich składających się z lokomotywy lub wagonu motorowego i jednego lub dwu wagonów, biegnących z szybkością większą niż największa szybkość, z jaką kursują na tej linii wszystkie inne pociągi. W tym przypadku pociągi lekkie powinny mieć hamulce zespolone, zapewniające zatrzymanie pociągu w każdym miejscu na szlaku na odległości nie większej niż 250 m.

8. Semaforami wjazdowe przed stacjami (mijankami) nie obsadzonymi (bez personelu technicznego), jeżeli ustawienie semafora jest wymagane wg niniejszej instrukcji, zastępuje się tarczami ostrzegawczymi pojedynczymi (§ 5, ust. 2).

9. Semaforami wyjazdowe wskazują, czy wyjazd z toru lub grupy torów, do których się odnoszą, na stacji (mijance) lub posterunku odgałęźnym jest zabroniony, czy dozwolony.

10. Semaforami drogowskazowe stosuje się w razie potrzeby na stacjach w celu bliższego określenia drogi przebiegu pociągu, jeżeli do tego nie wystarczają semaforami wjazdowe lub wyjazdowe.

11. Semaforami odstępowe służą do wskazania, czy wolno wjechać w odstęp znajdujący się za semaforem.

12. Semafor ustawia się bezpośrednio obok torów z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, lub nad osiami torów, do których się odnoszą. Ustawienie semaforów niezgodne z postanowieniami niniejszego ustępu wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

13. Widoczność sygnałów na semaforach wjazdowych powinna wynosić co najmniej 160 m, a na semaforach wyjazdowych i odstępowych co najmniej 80 m.

14. Semafor powinny wskazywać w położeniu zasadniczym sygnał Sr1 lub S1 „Stój”. Wyjątek stanowią te semafor odstępowe i semafor wjazdowe na posterunkach osłonnych, które w pewnych okresach czasu nie są obsługiwane i które w tych okresach wskazują sygnał zezwalający na jazdę.

15. Dla kontrolowania w nocy, jakie jest położenie ramion semafora i czy latarnie się na nim świecą, stosuje się światła wsteczne.

Gdy semafor wskazuje sygnał Sr1 „Stój”, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe*, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego – dolna latarnia małe światło matowobiałe.

Gdy semafor wskazuje sygnał Sr2, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego – dolna latarnia małe światło matowobiałe. Gdy semafor wskazuje sygnał Sr3, obie latarnie pokazują wstecz dwa duże światła białe.

Wskazane światła wsteczne należy stosować obowiązkowo na wjazdowych semaforach ramiennych na innych zaś semaforach ramiennych – według potrzeby.

Na semaforach świetlnych światel wstecznych nie urządza się.

* Światło „matowobiałe” – jeżeli światło jest zakryte szkłem jednostronnie powleczonym białą glazurą. Światło „białe” – jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem bezbarwnym.

16. Jeżeli semafor nie są widoczne z nastawni, stosuje się powtarzacz sygnałowe, które umieszcza się w samej nastawni, a w razie potrzeby również w pomieszczeniu dyżurn. ruchu lub dyżurn. nadzorczonego.

Powtarzacz sygnałowe semaforów świetlnych powinny być obowiązkowo urządzone w nastawni.

17. Sygnał Sr1 lub S1 „Stój” na semaforze na stacji jest ważny zarówno dla pociągów, jak i dla manewrów. Przy manewrowaniu taborem na stacji sygnały na semaforach zezwalające na jazdę pociągów oznaczają jednocześnie zakaz manewrowania po drodze przebiegu, przygotowanej dla oczekiwanego pociągu.

18. Semafor ramienne, nie oddane do użytku lub unieważnione, oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża na poziomo ustawionym ramieniu semafora albo przez zawieszenie i przymocowanie ramion do słupa. Semafor świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione, oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża na wierzchołku oprawy semafora.

Semaforów, nie oddanych do użytku lub unieważnionych, nie oświetla się. Postępowanie z semaforami stacji zamykanych codziennie dla czynności technicznych w pewnych godzinach doby podaje instrukcja W2.

19. Na semaforach dwuramiennych obie latarnie powinny być zapalane i gaszone jednocześnie.

20. Jeżeli semafor wskazuje sygnał Sr1 lub S1 „Stój” należy użyć wszelkich dozwolonych środków, żeby pociąg zatrzymać przed tym semaforem. Należy również zatrzymać pociąg przed semaforem, jeżeli semafor świetlny lub w nocy semafor ramienny nie jest oświetlony albo wskazuje białe światło lub sygnał wątpliwy (niepewny), oraz w przypadku, gdy nie ma semafora w miejscu, gdzie powinien się znajdować.

21. Jeżeli semafor wskazuje sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”, to szybkość pociągu należy zmniejszyć stosownie do postanowień „Przepisów eksploatacji technicznej dla kolei dojazdowych PKP” (PETd).

Również i na sygnał „Wolna droga” należy zmniejszyć szybkość pociągu, jeżeli wymagają tego postanowienia „Instrukcji o prowadzeniu pociągów” (W2) lub zostało to zarządzone przez dyrekcję okręgową kolei państwowych.

22. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał Sr1 lub S1 „Stój” może jechać dalej dopiero wówczas, gdy sygnał Sr1 lub S1 „Stój” zmieni się na sygnał zezwalający na jazdę albo gdy

pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem – maszyniście) rozkaz szczególnie do dalszej jazdy.

23. Pociąg zatrzymany przed semaforem ramiennym, wskazującym białe światło bądź nocny sygnał wątpliwy (niepewny), lub przed semaforem nieoświetlonym w nocy, może jechać dalej, gdy kierownik pociągu i maszynista (a przy lokomotywach idących luzem – maszynista i pomocnik maszynisty) stwierdzają stanowczo, że ramię lub ramiona semafora wskazują sygnał Sr2 lub Sr3 „Wolna droga”.

24. Pociąg zatrzymany przed semaforem świetlnym nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy (niepewny), może jechać dalej dopiero wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem – maszyniście) rozkaz szczególnie do dalszej jazdy.

25. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora (ramiennego lub świetlnego) na miejscu, na którym powinien się znajdować, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D1 (tarcza zatrzymania), ustawionym w miejscu brakującego semafora, może jechać dalej tylko wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem – maszyniście) rozkaz szczególnie do dalszej jazdy.

26. Jeżeli drużyna pociągowa, to jest drużyna parowozowa i wszyscy konduktorzy, otrzymała zawiadomienie, że semafor jest zepsuty lub że dla danego pociągu niektóre semafony nie będą ważne lub wreszcie, że jednego z semaforów nie ma na swoim miejscu, to pociąg może przejechać bez zatrzymania te semafony, chociaż one wskazują sygnał Sr1 lub S1 „Stój”, lub też te miejsca, w których brak semafora, pod warunkiem, że obok odpowiedniego semafora lub też w danym miejscu, w którym brak semafora dany będzie ręczny sygnał Rm1 „Do mnie”.

Jeżeli drużynie pociągowej zapowiedziano na jednej z poprzednich stacji, że semafor jest nieważny lub że go nie ma na swoim miejscu, a nie będzie dany ręczny sygnał Rm1 „Do mnie” obok lub też w miejscu tego semafora, to pociąg należy zatrzymać przed tym semaforem, bez względu na to, czy semafor wskazuje sygnał Sr1 lub S1 „Stój” czy też sygnał Sr2, Sr3, (S2, S3) „Wolna droga”. Dalsza jazda może nastąpić dopiero po daniu ręcznego sygnału Rm1.

27. Jeżeli przy semaforze wskazującym sygnał Sr1 lub S1 „Stój” lub też w miejscu, w którym brak semafora, dawany jest ręczny sygnał Rm1 „Do mnie”, a drużyna pociągowa nie została na jednej z poprzednich stacji zawiadomiona, że sygnał na semaforze jest nieważny lub też że semafora nie ma, należy pociąg zatrzymać przed sygnałem Sr1 lub S1 „Stój” lub też przed miejscem, w którym brak jest semafora. Dalsza jazda może nastąpić tylko przy ścisłym przestrzeganiu postanowienia § 4 ust. 25.