

§ 9. SYGNAŁY ROGOWE (D)

1. Sygnał DO „W odległości drogi hamowania za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”

a) Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu



b) Nocny

Pomarańczowe światło zwrócone do pociągu



2. Sygnał D1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

a) Dzienny

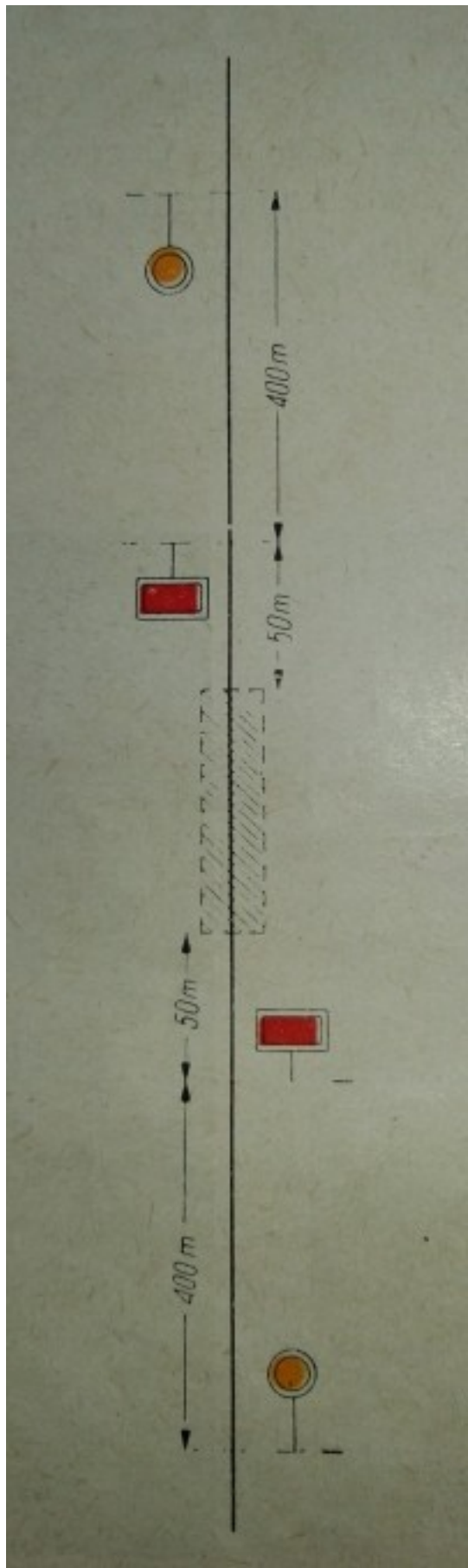
Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką,
zwrócona do pociągu



b) Nocny

Czerwone światło, zwrócone do pociągu





3. Sygnał D2 „Stój” dawany ręcznie

a) Dzienny

Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, rozwiniętą chorągiewką sygnałową lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką.



b) Nocny

Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, ręczną latarką ze światłem białym lub jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem albo spokojne trzymanie ręcznej latarki ze światłem czerwonym, zwróconej do pociągu



4. Sygnał D3 „Stój” dawany trąbką lub gwizdawką ustną

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.



5. Sygnał D4 „Stój” dawany soplem

Wybuch soplem

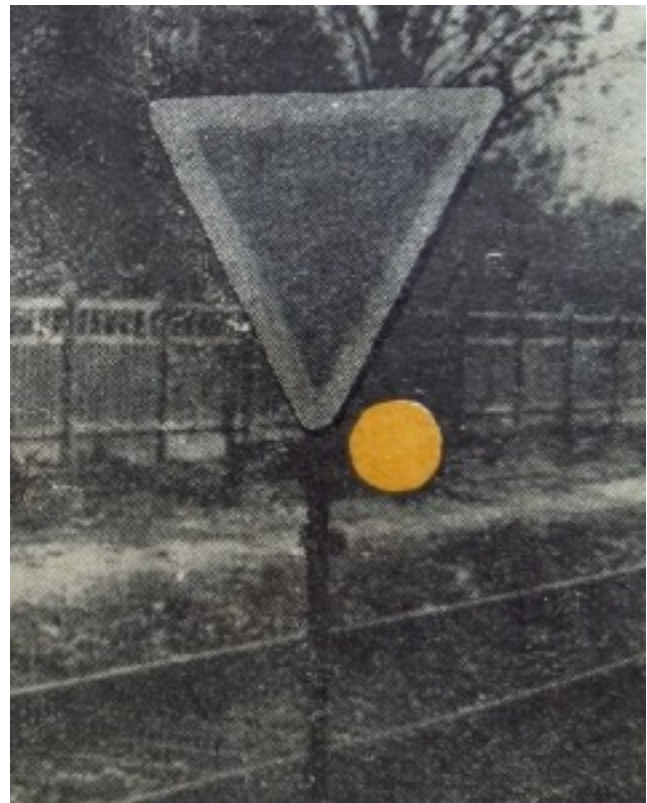
6. Sygnał D6 „Zwolnić bieg”

a) Dzienny

Trójkątna pomarańczowa tarcza z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry
W razie niemożności umieszczenia w skrajni – tarcza ta może być umieszczona nisko i obrócona podstawą ku dołowi

b) Nocny

Pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu



7. Sygnał D7 „Stój” dawany przez dróżnika przejazdowego dla zatrzymania pojazdów drogowych

a) Dzienny

Prawa ręka podniesiona do góry na całą długość powyżej prawego ramienia, z dłonią zwróconą do pojazdu drogowego



b) Nocny

Spokojne trzymanie latarki ręcznej ze światłem czerwonym, zwróconym do pojazdu drogowego



8. Sygnał D8 „Obecność dróżnika na przejeździe

a) Dzienny

Dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu i w wyciągniętej prostopadle do soi toru ręce trzyma pionowo do góry zwiniętą chorągiewkę, tak aby drużyna pociągowa mogła go spostrzec i mieć pewność, że na przejeździe czuwa dróżnik



b) Nocny

Dróżnik przejazdowy wznosi powoli pionowo do góry latarkę z białym światłem, zwróconym w stronę zbliżającego się pociągu, i utrzymuje ją w tym położeniu przez cały czas przejazdu pociągu



§ 10. Przepisy stosowania sygnałów drogowych (D)

1. Sygnały drogowe są podawane przenośnymi tarczami, chorągiewką, latarką ręczną, spłonkami, syreną, gwizdawką ustną, trąbką lub ręką.
2. Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza (sygnał DO) wskazuje, że pociąg zbliża się do sygnału D1.
3. Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, a na stacjach w osi toru.
4. Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia na tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości jak światło przednie.
5. Sygnał D1 „Stój” stosuje się:
 - 1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów albo jeśli pewna część szlaku jest tak uszkodzona, że można po niej przejechać tylko z szybkością mniejszą niż 10 km/godz, a najbliższa stacja nie powiadomiła o tym drużyny pociągowej;
 - 2) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i nie może wyruszyć w dalszą drogę po upływie 10 minut;
 - 3) jeżeli semafora wjazdowego, drogowaskazowego, wyjazdowego lub odstępowego nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój”;
 - 4) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Zamknięcie toru uchylone”;
 - 5) jeżeli powstaje czasowy brak semafora wjazdowego, wyjazdowego, odstępowego lub drogowaskazowego.
6. W przypadkach uszkodzenia toru zagrażającego bezpieczeństwu ruchu pociągów albo wymagającego zmniejszenia szybkości poniżej 10 km/godz, tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania ustalonej w § 6 ust. 3. Przy tarczy ostrzegawczej należy ułożyć spłonki.
7. Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

W razie zastosowania sygnału D1 w obrębie stacji, tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 50 m z obu stron miejsca osłanianego.

Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na jej ustawienie we wskazanej odległości, to można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 50 m, lecz nie bliżej niż na wysokości ukresu rozjazdu.

Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się tarczy ostrzegawczej.
8. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której najpierw oczekuje pociągu. Jeżeli nie ma pod ręką tarcz lub latarni, należy przede wszystkim osłonić przeszkodę z obu stron spłonkami (sygnał D4) w odległości drogi hamowania zwiększonej o 100 m i następnie biegnąc naprzeciw pociągu podawać ręczne sygnały „Stój” (D2 i D3) wywijaniem chorągiewką lub latarką z czerwonym światłem albo gwizdawką lub trąbką. Po założeniu spłonek w przepisowej odległości należy osłonić przeszkodę z obu stron tarczami zatrzymania i tarczami ostrzegawczymi. Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca, wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić maszynistę i kierownika pociągu o powodach zatrzymania.
9. Jeżeli tor między dwiema stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania (sygnał D1), osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwu stacjach tarczą zatrzymania, ustawioną na osi toru poza zwrotnicą wyjazdową, lecz bez tarczy ostrzegawczej i spłonek.
10. Jeżeli zgodnie z postanowieniami „Przepisów eksploatacji technicznej dla kolei dojazdowych PKP” (PETd) zachodzi potrzeba osłonięcia pociągu zatrzymanego na szlaku, to dokonuje się tego przez ułożenie na szynach trzech spłonek w odległości drogi hamowania dla pociągu. W przypadku żądania pociągu ratunkowego, przeciwpożarowego lub lokomotywy pomocniczej, zatrzymany

pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo skąd przyjdzie pomoc.

Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miał być wyprawiony drugi pociąg w odstępie czasu, wówczas osłony dokonuje się od końca pociągu, natychmiast po jego zatrzymaniu. Jeżeli zatrzymany pociąg był wyprawiony w czasie całkowitej przerwy łączności i za nim przewidziane jest wyprawienie następnego pociągu, wówczas osłania się pociąg od końca, natychmiast po jego zatrzymaniu.

Po ułożeniu spłonek, w ustalonej od nich odległości powinien znajdować się pracownik kolejowy i podawać sygnał zatrzymania (sygnał D2 i D3) w stronę zbliżającego się pociągu. Gdyby ze względu na nadjeżdżający pociąg założenie spłonek w przepisowy sposób było niemożliwe, należy biegnąc naprzeciw pociągu, zatrzymać go sygnałami D2 i D3 „Stój”.

11. Jeżeli semafor wjazdowego, drogowaskazowego, wyjazdowego lub odstępowego nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój”, należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor posiada tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą stałą. Ponadto w razie potrzeby należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D2 i D3 „Stój”

12. Sygnał D2 „Stój” dawany ręcznie stosuje się:

- 1) jeżeli zajdzie nagła potrzeba zatrzymania pociągu i nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D1, D3 i D4 albo brak ich;
- 2) jeżeli potrzeba zmniejszenia szybkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału drogowego D6 „Zwolnić bieg” jest niemożliwe;
- 3) jeżeli drużyna nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje sygnały D2 i D3 „Stój”;
- 4) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu zauważy się coś takiego, co przy dalszej jeździe pociągu mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
- 5) jeżeli pociąg zbliża się do odstępu na szlaku w chwili, gdy pociąg poprzedni jeszcze nie opuścił tego odstępu;
- 6) jeżeli pociąg idzie po torze zamkniętym bez poprzedniego zawiadomienia;
- 7) jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem przypadku zgaśnięcia jednej z wu latarń z białym światłem;
- 8) jeżeli na czole pociągu zgasną oba przepisowe światła;
- 9) jeżeli na torze znajdują się ludzie lub zwierzęta większe, którym grozi niebezpieczeństwa przejechania, a których nie można już w porę z toru usunąć.

13. Sygnał D2 „Stój” należy dawać – jeżeli można- po stronie maszynisty.

14. Jeżeli jest wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarcze przenośne sygnału D1 „Stój” lub ręczny sygnał D2 „Stój”, należy dawać jednocześnie sygnał D3 „Stój” trąbką lub gwizdawką przy zbliżaniu się pociągu lub jego przejazdu.

15. Sygnał D4 „Stój” dawany spłonkami, stosuje się:

- a) w przypadku uszkodzeń wymagających zatrzymania lub ograniczenia szybkości jazdy oraz osłony pociągu zatrzymanego na szlaku, jak też w razie potrzeby podczas prowadzenia robót na torze;
- b) zawsze, jeżeli założenie spłonek może się przyczynić do zatrzymania pociągu w porę lub do zmniejszenia szybkości pociągu w celu uniknięcia wypadku.

16. Spłonki zakłada się zawsze trzy. Odległość między spłonkami powinna wynosić nie mniej niż 30 m. Wybuch choćby tylko jednej spłonki oznacza sygnał „Stój”. Pracownik kolejowy po założeniu spłonek, jeżeli ma oczekiwać nadejścia pociągu, powinien odsunąć się o 20 m od najbliższej spłonki w kierunku pociągu, aby uniknąć ewentualnego poranienia odpryskami przy wybuchu spłonki.

17. Na dany sygnał „Stój” (D1, D2, D3, D4) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby pociąg zatrzymać.

18. Sygnał D6 „Zwolnić bieg” stosuje się, jeżeli na pewnej części toru należy jechać z szybkością mniejszą od szybkości przewidzianej w rozkładzie jazdy.

Takie miejsce należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się przed stacją. W tym przypadku zmniejszenie szybkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia tylko na pewnym odcinku stacji, wówczas miejsce to należy osłonić z obu stron, tak jak ustalono dla szlaku.

19. Tarczę „Zwolnić bieg” (sygnał D6) ustawia się z prawej strony w odległości drogi hamowania przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością. Tarcza „Zwolnić bieg” w porze nocnej jest osygnalizowana latarnią ze światłem pomarańczowym.

20. Dla uwidocznienia miejsca ustawienia tarczy „Zwolnić bieg” oraz dla sprawdzenia, czy latarnia na niej świeci się, latarnia ta powinna pokazywać wstecz jedno światło matowobiałe tej samej wielkości co światło przednie.

21. Jeżeli potrzeba sygnalizowania „Zwolnić bieg” zajdzie nagle, danie zaś sygnału D6 „Zwolnić bieg” jest już niemożliwe, należy pociąg zatrzymać sygnałami ręcznymi D2 „Stój” i udzielić ustnie wskazówek maszyniście i kierownikowi pociągu.

22. Na sygnał D6 „Zwolnić bieg” należy tak uregulować bieg pociągu, aby przez miejsce oznaczone tym sygnałem przejechać z szybkością wskazaną maszyniście na jednej z poprzednich stacji. Jeżeli zaś maszynista nie został przedtem powiadomiony, ani o sygnale D6 „Zwolnić bieg”, ani o tym, z jaką szybkością należy jechać przez miejsce tym sygnałem oznaczone, ani też szybkość nie jest wskazana na tarczy, należy zwolnić bieg do 10 km/godz.

23. W razie potrzeby zwolnienia biegu pociągów poniżej 10 km/godz należy uszkodzone miejsce osłonić tarczami zatrzymania (sygnał D1 „Stój”) i tarczami ostrzegawczymi w przepisowej odległości, a maszynistę każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale, oraz kierownika pociągu, zawiadomić, z jaką szybkością pociąg może przejechać przez uszkodzone miejsce. Dopiero gdy najbliższa stacja zostanie powiadomiona o uszkodzeniu toru i o tym, z jaką szybkością pociągi mogą tę przeszkodę przejeżdżać, należy tarczę zatrzymania i tarczę ostrzegawczą usunąć, a zamiast nich ustawić sygnał D6 „Zwolnić bieg” tarczami przenośnymi, ustawionymi z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

24. Sygnały dawane ręcznie, gwizdawką lub trąbką, należy powtarzać tak długo, aż drużyna pociągowa zastosuje się do nich.