



**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl); [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)

# **INSTRUKCJA**

## **SYGNALIZACJI KOLEJOWEJ NA BOCZNICACH**

**Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**

### Oświadczenie użytkownika boczniczy:

Niniejsza Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ( Dz.U. 2023 r., poz. 602, z późn. zm.), oraz aktach prawnych wydanych na jej podstawie, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Szczecin, dnia .....

30. 01. 2024 r.

PREZES Zarządu

*Krzysztof Urbaś*

WICEPREZES  
ds. Ekonomicznych i Finansowych

*Daniel Szymkiewicz*

.....  
/pieczęć i podpis/

**SPIS TREŚCI**

<b>Rozdział I Wprowadzenie.....</b>	<b>4</b>
§1 Cel i zakres stosowania instrukcji.....	4
§2 Przepisy ogólne.....	4
<b>Rozdział II Sygnały.....</b>	<b>6</b>
§3 Sygnały nadawane przez semaforów świetlne.....	6
§4 Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające.....	10
§5 Tarcze manewrowe .....	11
§6 Zasady umieszczania sygnalizatorów.....	12
§7 Sygnały zamknięcia toru.....	13
§8 Sygnały zatrzymania i zmniejszania prędkości podawane przenośnymi tarczami.....	14
§9 Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby.....	15
§10 Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem.....	19
§11 Sygnały dawane przy próbie hamulców.....	19
§12 Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych.....	21
§13 Sygnały alarmowe.....	23
<b>Rozdział III Wskaźniki.....</b>	<b>25</b>
§14 Zasady umieszczania wskaźników.....	25
§15 Polecenia, nakazy i informacje przekazywane przez wskaźniki.....	25
<b>Załącznik 1 Wykaz obrazów wyświetlanych przez semaforów na bocznicach ZMPSiŚ S.A.....</b>	<b>30</b>
Skorowidz zmian i uzupełnień.....	32
Potwierdzenie do przyjęcia do wiadomości treści przepisów.....	33

## **Rozdział I WPROWADZENIE**

### **§1**

#### **Cel i zakres stosowania instrukcji**

1. Niniejsza instrukcja dotyczy sygnalizacji kolejowej stosowanej na bocznicach kolejowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (ZMPSiŚ S.A.).
2. Zapisy instrukcji oparte zostały na Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, w brzmieniu obowiązującym (t.j. Dz.U. 2015 poz. 360 z późn. zm.).
3. Celem wprowadzenia instrukcji jest spełnienie wymogów w zakresie bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A.

### **§2**

#### **Przepisy ogólne**

1. W sygnalizacji stosowanej na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się:
  - a. sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
  - b. wskaźniki, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób.
2. Sygnały, o których mowa w ust. 1 pkt a, mogą być:
  - a. nadawane przez sygnalizatory przytorowe:
    - i. semafony;
    - ii. tarcze manewrowe;
    - iii. sygnalizatory powtarzające;
    - iv. tarcze zaporowe.
  - b. przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
  - c. podawane przez osoby do tego uprawnione;
  - d. na taborze kolejowym;
  - e. ostrzegawcze i alarmowe.
3. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się sygnały wzrokowe: świetlne oraz sygnały dźwiękowe. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.
4. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt. b, mogą być:
  - a. zwrotnicowe;
  - b. ogólnoeksploatacyjne;
  - c. dotyczące zelektryfikowanych rejonów manewrowych bocznic kolejowej.
5. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej instrukcji, jest sygnałem wątpliwym.
6. Sygnał wątpliwy na semaforze albo brak świateł na semaforze świetlnym oznacza sygnał „Stój”.
7. Brak świateł na tarczy manewrowej oznacza sygnał Ms1 – Jazda manewrowa zabroniona.
8. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów

należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.

9. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
10. Pracownicy kolejowi powinni znać sygnały „Stój”, „Alarm” i „Pożar” i umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
11. Wszystkie postanowienia niniejszej instrukcji dotyczące maszynisty dotyczą prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, jak również składów drużyn manewrowych (kierownika manewrów i manewrowych) oraz prowadzących manewry przy użyciu pojazdów drogowych.

## Rozdział II SYGNAŁY

### §3

#### Sygnaly nadawane przez semafony świetlne

1. Semafony świetlne zlokalizowane są na bocznicach kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon przeładunków drobnicowych w rejonie manewrowym Ostrów Grabowski.
2. Sygnaly na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch światel w linii pionowej.
3. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. nie stosuje się uzupełnienia dolnego światła semafora poziomym pasem świetlnym.
4. Jeżeli sygnał na semaforze świetlnym zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze.
5. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. latarnia sygnałowa semafora świetlnego zamontowana jest na maszcie semafora. Nie zastosowano semaforów karzełkowych lub zawieszenia latarni sygnałowej obok toru oraz zawieszenia jej nad torem.
6. Maszty semaforów półsamoczynnych, o których mowa ust. 1, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym że pierwszy pas od dołu masztu jest czerwony.
7. Semafony świetlne nadają następujące sygnaly:

a. Sygnał S1 „Stój”

Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze.

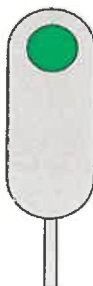


rys.1

Sygnał S1 nakazuje zatrzymanie pociągu oraz manewrów przed semaforem.

b. Sygnał S2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”

Jedno zielone światło ciągłe na semaforze



rys.2

Sygnał S2 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, odstępie, drodze przebiegu)

i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 2 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością.

- c. Sygnał **S4** „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”  
Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze.



rys.3

Sygnał **S4** zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, odstępie, drodze przebiegu), wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h.

- d. Sygnał **S5** „Następny semafor (wskazuje) nadaje sygnał Stój”  
Jedno światło pomarańczowe ciągle na semaforze.



rys.4

Sygnał **S5** informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”.

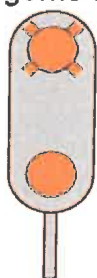
- e. Sygnał **S10** „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”  
Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągle, a górne – zielone ciągle.



rys.5

Sygnał **S10** zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał **S10** jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością. Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza.

- f. Sygnał **S12** „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h”  
Dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające



rys.6

Sygnał **S12** zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60 km/h.

- g. Sygnał **S13** „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”  
Dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie



rys.7

Sygnał **S 13** zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”.



- h. Sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał S1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym - bez rozkazu pisemnego”



rys.8

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

Sygnał zastępczy Sz zezwala na:

- jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1;
- jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim; maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody; przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.

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

8. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał S1 „Stój”, nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy, z wyjątkiem semafora odstępowego samoczynnego, może jechać dalej, jeżeli na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
9. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D1 „Stój” na przenośnej tarczy zatrzymania ustawionej w miejscu brakującego semafora może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
10. Sygnał S1 „Stój” na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów, i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
11. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał S1 „Stój” na semaforze wówczas, gdy uprawniony pracownik wyda pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał

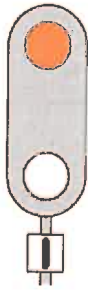
**Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.**

12. Sygnał zezwalający na semaforze, jak również sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

#### §4

#### Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

1. Sygnalizator powtarzający nadaje sygnały światłami latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.
2. Zabrania się stosowania sygnalizatorów powtarzających na szlakach z blokadą samoczynną.
3. W razie konieczności można stosować więcej niż jeden, ale nie więcej niż trzy sygnalizatory powtarzające.
4. Sygnalizatory powtarzające zaopatruje się w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.
5. Sygnalizatory powtarzające nadają następujące sygnały:
  - a. Sygnał Sp1 „Semafor wskazuje sygnał S1 Stój”  
Dwa światła w pionie: dolne - białe, górne – pomarańczowe.



rys.9

- b. Sygnał Sp2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”  
Dwa światła w pionie: dolne - białe, górne – zielone.



rys.10

- c. Sygnał Sp4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”



rys.11

## §5

### Tarcze manewrowe

1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosowane są tylko i wyłącznie tarcze manewrowe świetlne.
2. Tarcze manewrowe świetlne nadają sygnały za pomocą jednego światła:
  - a. niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony;
  - b. matowobiałego - gdy manewr jest dozwolony.
3. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko do jazd manewrowych.
4. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe świetlne:
  - a. Sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”  
Jedno niebieskie światło na tarczy.



rys.12

- b. Sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”  
Jedno matowobiałe światło na tarczy.



rys.13

5. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej sygnału Ms2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik udzieli zezwolenia na dalszą jazdę manewrową poprzez podanie sygnału odpowiednio Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”. Sygnał może być podany za pomocą: chorągiewki, latarki lub słownie poprzez środki łączności.
6. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafony świetlne, oznaczone literą „m” na tabliczce opisowej.

7. Semafony świetlne oznaczone literą „m” nadają poniższe sygnały odnoszące się do jazdy manewrowej:

a. Sygnał **S1 „Stój”**

Sygnał **S1 „Stój”** na semaforze, o którym mowa w ust. 7 ppkt. a, odnosi się do manewrów.



rys.14

b. Sygnał **Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”**.

Semafor, o którym mowa w ust. 7 ppkt. b, nadaje sygnał **Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”** światłem matowobiałym.



rys.15

8. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału **Ms2** na semaforze manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój”, gdy upoważniony pracownik udzieli zezwolenia na dalszą jazdę manewrową poprzez podanie sygnału odpowiednio **Rm 1 „Do mnie”** lub **Rm 2 „Ode mnie”**. Sygnał może być podany za pomocą: chorągiewki, latarki lub słownie poprzez środki łączności.

## §6

### Zasady umieszczania sygnalizatorów

1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. sygnalizatory nadające sygnały dotyczące jazd manewrowych umieszczane są z prawej strony toru kolejowego (patrząc w kierunku jazdy).
2. Nie stosuje się sygnalizatorów zawieszanych nad torem kolejowym.
3. Sygnalizatory powtarzające umieszczane są z tej samej strony toru, po której znajduje się semafor, do którego się odnoszą.

## §7 Sygnały zamknięcia toru

1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach oraz kozłach oporowych.
2. Stosuje się tylko „dzienne” sygnały zamknięcia toru. W czasie ograniczonej widoczności sygnały zamknięcia toru nie są oświetlone.
3. Tarcza zaporowa nadaje sygnał zabraniający albo zezwalający na jazdę po torze.
4. Tarcze zaporowe nadają następujące sygnały:
  - a. Sygnał **Z1 „Stój”** dzienny i nocny  
Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.



rys.16

- b. Sygnał **Z2 „Jazda dozwolona”**

Kresa ukośna czarna umiejscowiona pod kątem 45 stopni na tle białej tarczy.



rys.17

5. Sygnał **Z1** na tarczy zaporowej nakazuje zatrzymanie manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą.
6. Sygnał **Z2** na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę.
7. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnał **Z2 „Jazda dozwolona”**, a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnału - gdy upoważniony pracownik udzieli zezwolenia na minięcie sygnału **Z1 „Stój”** na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał **Rm 1 „Do mnie”** lub **Rm 2 „Ode mnie”**.
8. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał **Z1 „Stój”** ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem, a przy rampach - z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
9. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru.
10. Na bocznicach ZMPSiŚ S.A. stosowane są latarnie wykolejnicowe mechaniczne, które podają wyłącznie sygnałyienne.

## 11. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:

## a. Sygnał Z1wk „Stój, wykolejnica na torze”

Dzienny i nocny



rys.18

Na latarni mechanicznej kreska pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.

## b. Sygnał Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”

Dzienny i nocny



rys.19

Na latarni mechanicznej kreska pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy.

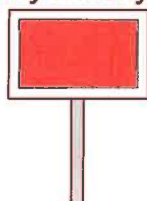
12. Tarcze zaporowe nadające sygnały zamknięcia toru nie są oświetlone. Z uwagi na ten fakt wykonane są z materiałów odblaskowych wykorzystujących światło odbite pochodzące z innych źródeł światła tj. oświetlenia zewnętrznego bocznic kolejowych. Zasady oświetlenia rejonów manewrowych zostały określone w regulaminach pracy bocznic kolejowych.

## §8

## Sygnały zatrzymania i zmniejszania prędkości podawane przenośnymi tarczami

1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się sygnał zatrzymania manewrującego taboru podawany za pomocą tarczy D1.
2. Tarcza D1 nie jest oświetlana w porze nocnej i wykorzystywane jest światło odbite.
3. Sygnał D1 „Stój” podawany tarczą zatrzymania.

Dzienny i nocny.



rys.20

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką.

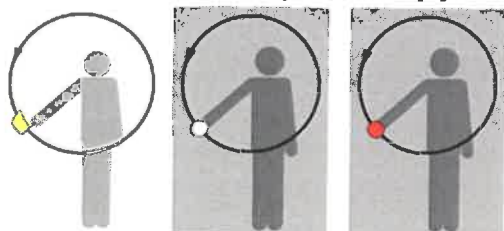
4. Na bocznicach przenośną tarczę zatrzymania podającą sygnał D1 „Stój” ustawia się w osi toru od odległości 100m od miejsca, które ma być osłonięte. W przypadku braku możliwości spełnienia powyższego warunku, z uwagi na warunki techniczne, stosuje się zmniejszenie odległości ustawienia tarczy od miejsca osłonięcia.
5. Sygnał D1 „Stój” podawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora, tarczy manewrowej, sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy manewrowej, a w szczególności:

- a. jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego;
  - b. jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „Stój”;
  - c. jeżeli czasowo brak semafora;
  - d. w razie zamknięcia toru w rejonie manewrowym;
  - e. jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Jazda dozwolona”.
6. W przypadkach, o których mowa w ust. 5 ppkt. b i c, tarczę D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.
7. Tarcze zatrzymania sygnałem D1 „Stój” należy ustawiać z dwóch stron miejsca, które należy osłaniać.

### §9

#### Sygnaly ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby

1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się następujące sygnaly podawane przez uprawnione osoby:
  - a. Sygnał D2 „Stój” dawany ręcznie
    - Dzienny  
Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką.
    - Nocny  
Zataczanie okręgu ręczną latarką sygnałową ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem.



rys.21

Sygnał należy podawać, jeżeli jest to możliwe, po stronie maszynisty.

- b. Sygnał Rm4 „Stój” – dźwiękowy  
Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.



Sygnaly D2 i Rm4 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału „Stój” jeżeli powstaje wątpliwość, czy prowadzący pojazd kolejowy z napędem lub pracownik ze składu drużyny manewrowej jadący na czole spychanego składu, spostrzeże tarczę przenośną sygnału D1 „Stój” lub sygnał D2 „Stój” podawany ręcznie, należy wówczas podawać jednocześnie dźwiękowy sygnał Rm4 „Stój” przy zbliżaniu się składu manewrowego jak również podczas jego przejazdu.

2. Sygnały podawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy podawać tak długo, aż skład drużyny manewrowej lub prowadzący pojazd kolejowy z napędem do nich się zastosuje.
3. Oprócz sygnałów wyszczególnionych w ust.1 ppkt. a. i b. na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. obowiązują dodatkowo:
  - a. Sygnał Rm1 „Do mnie”  
Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie.



Dzienny

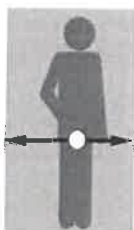
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo



rys.22

Nocny

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana poziomo



rys.23

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

- b. Sygnał Rm2 „Ode mnie”

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie



rys.24

Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo



rys.25



Nocny

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana pionowo



rys.26

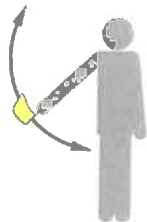
Sygnal „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał. W przypadku gdy odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazany za pomocą urządzeń łączności.

## c. Sygnal Rm3 „Zwolnić”

Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny

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



rys.28

Nocny

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół



rys.29

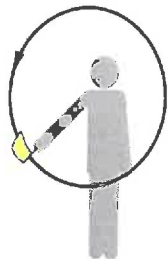
## d. Sygnal Rm4 „Stój”

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



Dzienny

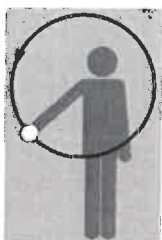
Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką



rys.31

Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką sygnałową ze światłem białym



rys.32

e. Sygnał Rm6 „Docisnąć”

Dwa krótkie tony gwizdkiem i jednocześnie

• • rys.33

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk



rys.34

Nocny

Białe światło ręcznej latarki sygnałowej przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty.



rys.35

Sygnał Rm6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozsprzęgnięcia.

## §10

### Sygnaly dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem

1. Jeżeli na przodzie składu manewrowego znajdują się dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie składu manewrowego podaje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku, gdy przestało działać dźwiękowe urządzenie ostrzegające lokomotywy, dalsza jazda składu manewrowego powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:  
**Sygnał Rp1 „Baczność”**

rys.36

Jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego.

5. Sygnał Rp1 „Baczność” maszynista podaje w następujących okolicznościach:
  - a. w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się składem manewrowym pracowników kolejowych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
  - b. w trakcie zbliżania się do przejazdów drogowo – kolejowych i przejść zlokalizowanych na terenie bocznic kolejowej;
  - c. w sytuacji zbliżania się do przejazdu drogowo – kolejowego lub przejścia wyposażonego w roгатki w przypadku kiedy są one podniesione lub sygnalizacja przejazdowa jest uszkodzona;
  - d. przed uruchomieniem jazdy manewrowej;
  - e. na wezwanie kierownika manewrów.

## §11

### Sygnaly dawane przy próbie hamulców

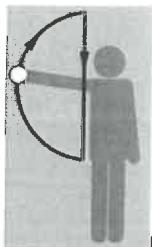
1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. podczas wykonywania próby hamulca zespolonego lub podczas sprawdzania poprawności działania hamulca zespolonego podaje się następujące sygnały:
  - a. Sygnał Rh1 „Zahamować”:  
Dzienny (Rh1)



rys.37

Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola.

Nocny (Rh1)



rys.38

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół.

b. Sygnał Rh2 „Odhamować”:

Dzienny (Rh2)



rys.39

Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową.

Nocny (Rh2)



rys.40

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana po łuku nad głową.

c. Sygnał Rh3 „Hamulce w porządku”:

Dzienny (Rh3)



rys.41

Ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo.

### Nocny (Rh3)



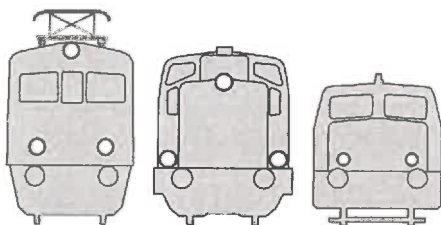
rys.42

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem, trzymana pionowo nad głową.

## §12

### Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych

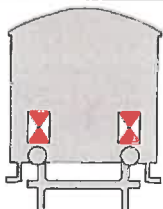
1. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się poniższe sygnaly:
  - a. Sygnał Pc1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego



rys.43

Dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.

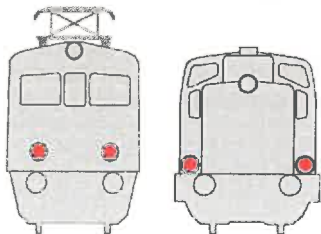
- b. Sygnał Pc5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”:  
Dzienny i nocny dla wagonu towarowego.



rys.44

Dwie tarcze z obrazem tarczy na obudowie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego. Tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne - białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa.

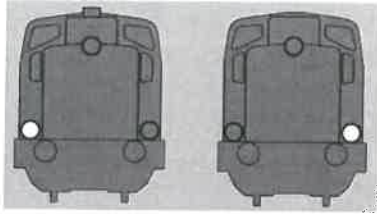
### Dzienny i nocny dla pojazdu kolejowego z napędem



rys.45

c. Sygnał Tb1 „Oznaczenia przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry”

Dzienny i nocny



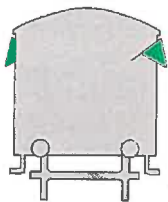
rys.46

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

2. Do oznakowania składów manewrowych lub wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi stosuje się następujące oznakowanie.

a. Sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”

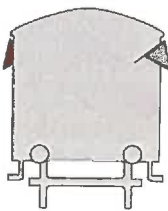
Trójkątne chorągiewki koloru zielonego zawieszono z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu.



rys.47

b. Sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”

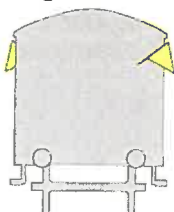
Trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszono z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu.



rys.48

c. Sygnał PcSch „Skażenie chemiczne pociągu”

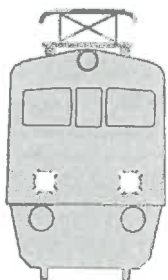
Trójkątne chorągiewki koloru żółtego zawieszono z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu.



rys.49

### §13 Sygnały alarmowe

1. Na bocznicach ZMPSiŚ S.A. stosuje się poniższe sygnały alarmowe oraz sygnały o zagrożeniach.
2. W przypadku sygnałów alarmowych stosuje się sygnały:
  - a. Sygnał A1 „Alarm”



rys.50

Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, trąbki lub gwizdka. Sygnał alarmowy A1 „Alarm” podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa

osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego. Sygnał alarmowy A1 „Alarm” podaje maszynista prowadzący pojazd kolejowy z napędem w przypadku stwierdzenia:

- nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy składu manewrowego na torze kolejowym;
- wystąpienia jakiegokolwiek innych zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na bocznicach kolejowej.

Sygnał A1 „Alarm” podaje się do momentu ustąpienia zagrożenia.

#### b. Sygnał A2 „Pożar”

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



rys.51

- sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym;
- pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną;
- jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy;

- maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie danej bocznic kolejowej oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznic kolejowej.

3. Stosuje się poniższe sygnały alarmowe o zagrożeniach:

a. Sygnał **A3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla bocznic kolejowej”**

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



rys.52

b. Sygnał **A4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla bocznic kolejowej”**

Ciągły ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty.



rys.53



### Rozdział III WSKAŹNIKI

#### §14

#### Zasady umieszczania wskaźników

1. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
2. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odblaskowych.
3. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się.

#### §15

#### Polecenia, nakazy i informacje przekazywane przez wskaźniki

1. Wskaźniki zwrotnicowe służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jedno- i dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.
2. Wskaźniki zwrotnicowe są wykonane w postaci latarni mechanicznych. Z uwagi na brak podświetlenia są wykonane z materiałów odblaskowych.
3. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
4. Obowiązują następujące zasady stosowania wskaźników zwrotnicowych:
  - a. można nie stosować wskaźników zwrotnicowych do zwrotnic scentralizowanych, po których jazdy odbywają się tylko z wykorzystaniem przebiegów utwierdzanych lub zamykanych;
  - b. na rozjazdach, na których w porze ciemnej nie wykonuje się manewrów lub manewruje się sporadycznie lub oświetlenie zewnętrzne zapewnia dobrą widoczność, można nie stosować wskaźników zwrotnicowych lub zamiast latarni zwrotnicowych stosować tarcze nieoświetlane, dające takie same wskazania jak latarnie zwrotnicowe;
5. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
6. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
7. Pojawienie się częściowe trzeciej strzały w latarni mechanicznej rozjazdu krzyżowego podwójnego wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że wjazd na zwrotnicę jest zabroniony.
8. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:
  - a. Wskaźnik **Wz1 „Jazda na wprost”**  
Biały prostokąt na czarnym widoczny zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy



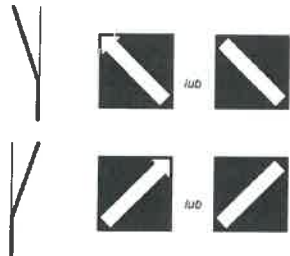
rys.54

Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych

jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza.

b. Wskaźnik **Wz2 „Jazda na ostrze”**

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



rys.55

c. Wskaźnik **Wz3 „Jazda z ostrza”**

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy



rys.56

9. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

a. Wskaźnik **Wz5 „Jazda po prostej w prawo”**

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



rys.57

Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

b. Wskaźnik **Wz6 „Jazda po prostej w lewo”**

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



rys.58

Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

c. Wskaźnik **Wz7 „Jazda po łuku w lewo”**

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



Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

d. Wskaźnik **Wz8 „Jazda po łuku w prawo”**

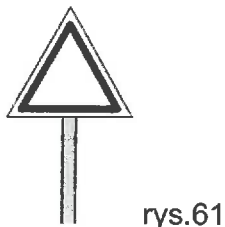
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy, tworzące kąt prosty otwarty w prawo.



Jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

10. Na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ S.A. stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:

- a. Wskaźnik **W6 „Wskaźnik ostrzegania”** oznacza, że należy podać sygnał Rp1 „Baczność”. Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym i białym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



Wskaźnik W6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp1 „Baczność”.

- b. Wskaźnik **W6a „Wskaźnik przejazdowy”** oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo – drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych, zabezpieczający całą szerokość przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia. Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym i białym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



rys.62

Wskaźnik W6a ustawia się przed przejazdami kolejowo – drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowania.

- c. Wskaźnik **W7 „Wskaźnik robót torowych”** oznacza, że należy podać sygnał Rp1 „Bacność” ze względu na prowadzone roboty torowe. Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym i białym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



rys.63

Wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp1 „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.

- d. Wskaźnik **W17 „Wskaźnik ukresu”** oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym. Wskaźnik w postaci białoczerwonego słupka (słupek ukresowy).



rys.64

Miejsce usytuowania wskaźnika wyznacza się z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłki lub poszerzenia na łuku.

- e. Wskaźnik **W23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”** oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów. Wskaźnik w postaci żółtego słupka ustawionego przy torze.



rys.65

Wskaźnik W23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy.

- f. Wskaźnik **W30 „Wskaźnik ważenia składu”** oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu. Wskaźnik świetlny - matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis „Waga x km/h”, gdzie „x” oznacza prędkość przejazdu w km/h.



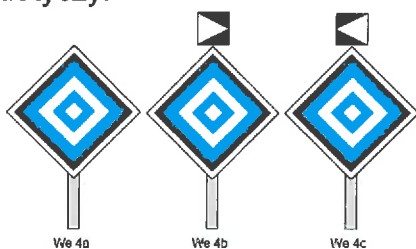
rys.66

- g. Wskaźnik **W31 „Wskaźnik kasowania oznacza”**, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały nadawane wyświetlane) na nim są nieobowiązujące. Biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



rys.67






- h. Wskaźniki **We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”** oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c). Dwa białe kwadraty jeden w drugim na kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy.








rys.68

Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci. Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m i nie większej niż 65 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.

### Załącznik 1 Wykaz obrazów wyświetlanych przez semafony na bocznicach ZMPSiŚ S.A

SYGNAŁY DLA JAZD POCIĄGOWYCH	
 <p>H m S 1</p>	<p><u>Stój</u></p>
 <p>H m S 2</p>	<p><u>Jazda z najwyższą dozwoloną prędkością</u></p> <p>Semafor zezwala na jazdę z najwyższą dozwoloną dla danego pociągu prędkością i informuje, że następny semafor – jeżeli sygnał podawany przez ten semafor jest uzależniony z następnym semaforem – również zezwala na jazdę z najwyższą dozwoloną prędkością</p>
 <p>H m S 4</p>	<p><u>Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h.</u></p> <p>Przy tym semaforze wolno jechać z największą dozwoloną prędkością.</p>
 <p>H m S 5</p>	<p><u>Następny semafor wskazuje sygnał Stój.</u></p> <p>Przy tym semaforze wolno jechać z największą dozwoloną prędkością jednakże maszynista po minięciu semafora nadającego ten sygnał musi tak regulować prędkość jazdy, by bezpiecznie zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał Stój lub nieoświetlonym.</p>
 <p>H m S 10</p>	<p><u>Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym z najwyższą dozwoloną prędkością.</u></p>

	<p><u>Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h.</u></p>
	<p><u>Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, następny semafor wskazuje sygnał Stój.</u></p> <p>Maszynista po minięciu semafora nadającego ten sygnał musi tak regulować prędkość jazdy, by bezpiecznie zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał Stój lub nieoświetlonym.</p>
	<p><u>Sygnał zastępczy</u></p> <p>Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał S1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym – bez pisemnego rozkazu.</p>
<b>SYGNAŁY DLA JAZD MANEWROWYCH</b>	
	<p><b>Stój – jazda manewrowa zabroniona</b></p>
	<p>Jazda manewrowa dozwolona</p>

**SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ**

Lp.	strona, §, ust., pkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzającego





