

Załącznik do uchwały Nr 1041/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 grudnia 2025 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja sygnalizacji le-1

Obowiązuje od 17 stycznia 2026 r.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Autor: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Automatyki

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

tel. +48 22 473 20 50

www.plk-sa.pl, e-mail: iat@plk-sa.pl

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Standaryzacji

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

tel. +48 22 473 26 14

www.plk-sa.pl, e-mail: ist@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie

i dystrybucja w celach komercyjnych, całości

lub części instrukcji, bez uprzedniej zgody

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione.

Spis treści

Rozdział 1.		5
§ 1.	Wprowadzenie.....	5
§ 2.	Przeznaczenie instrukcji	5
§ 3.	Postanowienia ogólne.....	5
Rozdział 2.		11
§ 4.	Sygnały nadawane przez semafor	11
§ 5.	Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające	33
§ 6.	Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe	35
§ 7.	Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe	43
§ 8.	Tarcze manewrowe i rozrządowe	45
§ 9.	Zasady umieszczania sygnalizatorów	53
§ 10.	Sygnały zamknięcia toru	55
§ 11.	Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami.....	62
§ 12.	Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby.....	74
§ 13.	Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem	81
§ 14.	Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów	85
§ 15.	Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych	93

§ 16.	Sygnały alarmowe	105
Rozdział 3.		111
§ 17.	Wskaźniki	111
§ 18.	Sygnały i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach kolejowych i stacjach	201
§ 19.	Sygnały na semaforach świetlnych, tarczach ostrzegawczych i sygnalizatorach powtarzających oraz wskaźniki, stosowane do odwołania.....	204
§ 20.	<i>Wskaźniki przekazujące informacje związane z bezpieczeństwem pracowników</i>	<i>206</i>
Tabela zmian		243

Spis załączników

Załącznik Nr 1	Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych	208
Załącznik Nr 2	Przykłady osygnalizowania odcinków torów	211
Załącznik Nr 3	Wykaz sygnałów i wskaźników odnoszących się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, które należy objąć tym systemem	230
Załącznik Nr 4	Przykłady osygnalizowania odcinków linii kolejowych z wykorzystaniem wskaźników We.	238
Załącznik Nr 5	Zasady oznaczania tarcz ostrzegawczych przejazdowych	241
Załącznik Nr 6	Wskaźniki przytorowe dostosowane do wymagań TSI OPE.....	243

Rozdział 1.

§ 1.

Wprowadzenie

„Instrukcja sygnalizacji le-1” (zwana dalej: „Instrukcją”) zawiera postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100 ze zm.) w zakresie sygnalizacji na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dodatkowe postanowienia i uszczegółowienia w Instrukcji zaznaczono pismem pochyłym, uzupełnienia zawarto w załącznikach Nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6.

§ 2.

Przeznaczenie instrukcji

Instrukcja obowiązuje we wszystkich jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w innych przedsiębiorstwach kolejowych, które do jej przestrzegania zostaną zobowiązane na podstawie zawartych umów o udostępnianie infrastruktury.

§ 3.

Postanowienia ogólne

1. W sygnalizacji na liniach kolejowych stosuje się:
 - 1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów (*w tym poruszających się na zasadach pociągu: taboru specjalnego, pojazdów pomocniczych oddziałujących na urządzenia sterowania ruchem kolejowym*), manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;

- 2) 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 1, mogą być:
 - 1) nadawane przez sygnalizatory przytorowe:
 - a) semafony,
 - b) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - c) tarcze manewrowe,
 - d) sygnalizatory powtarzające,
 - e) sygnalizatory sygnału zastępczego,
 - f) tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
 - g) *tarcze rozrządowe*,
 - h) *tarcze zaporowe*;
 - 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
 - 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
 - 4) na taborze kolejowym;
 - 5) ostrzegawcze i alarmowe.

Stosuje się sygnały wzrokowe: kształtowe i świetlne, dzienne i nocne oraz sygnały dźwiękowe. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.).

3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt. 2, mogą być:
 - 1) zwrotnicowe;
 - 2) ogólnoeksploatacyjne;

- 3) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych;
- 4) dotyczące systemu ERTMS/ETCS (*Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym / Europejski System Sterowania Pociągami*).
4. Ilekroć w *Instrukcji* jest mowa o wskaźniku umieszczonym na maszcie semafora, w przypadku semafora zawieszonego na bramce lub specjalnej konstrukcji wsporczej obok toru lub nad torem, oznacza to wskaźnik umieszczony pod lub nad latarnią sygnałową.
5. Na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone *Instrukcją za każdorazową zgodą Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
6. W przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych wskaźniki w formie tablic, a także te sygnały, które są w formie tablic i tarcz, wykonuje się z materiałów odblaskowych.
7. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w *Instrukcji*, jest sygnałem wątpliwym.
8. Sygnał wątpliwy na semaforze albo semafor nieoświetlony oznacza sygnał „Stój”, z tym że:
 - 1) jeżeli w porze nocnej semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 „Stój” albo nocny sygnał jest nieoświetlony lub wątpliwy i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania – sygnał D 1, ważny jest sygnał dzienny;

- 2) w przypadku pociągu prowadzonego pod nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dla którego podano zezwolenie na jazdę (MA) za ten semafor, brak świateł na semaforze świetlnym oznaczonym wskaźnikiem W ETCS 10 lub W ETCS 11 oznacza sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem systemu ERTMS/ETCS”.
9. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
10. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
11. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
12. Nieczynne sygnalizatory kształtowe oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 umieszczonym na ramieniu, na tarczy lub latarni albo przez opuszczenie pionowo ramienia semafora lub zdjęcie tarczy sygnalizatora kształtowego.
13. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
14. Pracownicy kolejowi powinni znać sygnały „Stój”, „Alarm” i „Pożar” oraz umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.

15. *Wszystkie postanowienia Instrukcji dotyczące maszynisty dotyczą prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.*
16. Prowadzenie pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.
17. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 wszystkie sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS należy objąć tym systemem.
18. Wykaz sygnałów i wskaźników, o których mowa w ust. 17 *zawiera załącznik Nr 3.*
19. W przypadku wyposażenia odcinka linii kolejowej w system ERTMS/ETCS poziomu 2 dopuszcza się:
 - 1) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe w pełnym zakresie. Urządzenia te nadają sygnały równoległe z działaniem urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS. Maszynista prowadzi pociąg zgodnie ze wskazaniem pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS oraz stosuje się do sygnałów i wskaźników zgodnie z postanowieniami „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”, a jeżeli pociąg nie jest wyposażony w urządzenia pokładowe tego systemu, maszynista stosuje się do sygnałów i wskaźników, o których mowa w rozdziałach 2 i 3;

- 2) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe, przy czym:
 - a) przy czynnych urządzeniach systemu ERTMS/ETCS – następuje brak świateł na semaforach, tarczach ostrzegawczych semaforowych oraz sygnalizatorach powtarzających. Maszynista prowadzi pociąg zgodnie z zasadami określonymi w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”. Pociąg przejeżdża obok semafora w oparciu o sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”,
 - b) na potrzeby przejazdu pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, prowadzenia manewrów lub w przypadku awarii urządzeń systemu ERTMS/ETCS semafony, tarcze ostrzegawcze semaforowe oraz sygnalizatory powtarzające nadają sygnały, inne niż sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”, i maszynista stosuje się do sygnałów oraz wskaźników, o których mowa w rozdziałach 2 i 3;
 - 3) brak wyposażenia takiego odcinka linii kolejowej w semafony, tarcze ostrzegawcze semaforowe oraz sygnalizatory powtarzające i prowadzenie pociągu przez maszynistę wyłącznie w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS.
20. Na posterunkach ruchu sąsiadujących z odcinkami linii kolejowych, o których mowa w ust. 19 pkt 2 i 3, dopuszcza się

stosowanie sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.

21. Szlaki i posterunki ruchu na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w ust. 19, oznacza się w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów wraz ze wskazaniem danego przypadku określonego odpowiednio w ust. 19.

Rozdział 2.

§ 4.

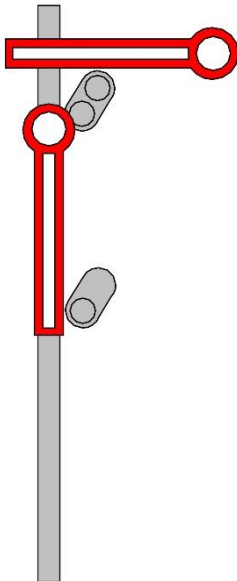
Sygnały nadawane przez semafor

1. Semafor kształtowy nadaje sygnały odpowiednim położeniem ramion w dzień i dodatkowo światłami w nocy.
2. Wyróżnia się dwa rodzaje semaforów kształtowych: semafony jednoramienne i dwuramienne. Ramię semafora z przodu jest koloru białego z czerwoną obwódką, natomiast z tyłu jest koloru białego z czarną obwódką. W uzasadnionych przypadkach, w celu zapewnienia lepszej widzialności, kolory ramienia i obwódki mogą być odwrócone.
3. Semafor kształtowy oznacza się umieszczoną na maszcie, widoczną z przodu listwą w biało-czerwone pasy. Część środkowa listwy ma kolor czerwony.
4. Na semaforach kształtowych stosowane są światła wsteczne sygnałów nocnych. Gdy semafor nadaje sygnał:
 - 1) *Sr 1 „Stój”, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe, a na semaforze dwuramiennym – oprócz tego – dolna latarnia małe światło matowobiałe;*

- 2) *Sr 2, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego – dolna latarnia małe światło matowobiałe;*
 - 3) *Sr 3 – obie latarnie pokazują wstecz duże światła białe. Światła wsteczne należy stosować na wszystkich semaforach kształtowych, jeśli zachodzi tego potrzeba.*
5. Semafony kształtowe nadają następujące sygnały:
- 1) **sygnał Sr 1 „Stój”**

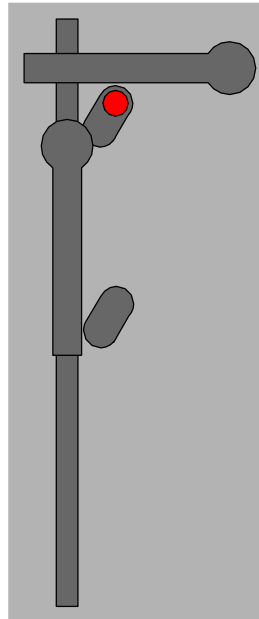
Dzienny

Ramię semafora ustawione poziomo, na prawo od masztu semafora.



Nocny

Czerwone światło na semaforze.



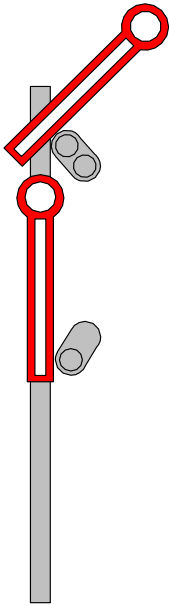
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sygnal Sr 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed
semaforem;

2) **sygnał Sr 2 „Wolna droga”**

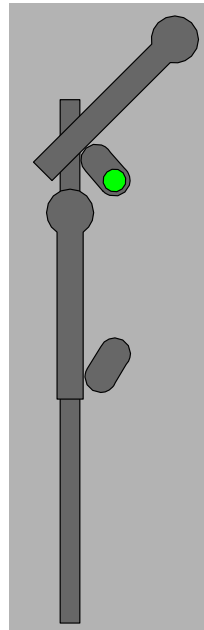
Dzienny

Ramię semafora wzniesione
pod kątem 45° do poziomu
na prawo od masztu
semafora.



Nocny

Zielone światło
na semaforze.

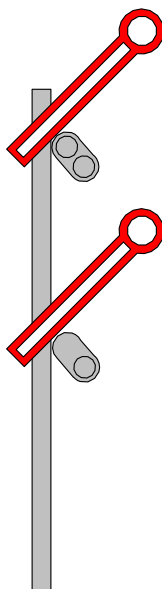


Sygnał Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (*szlaku, odstępie, drodze przebiegu*);

3) **sygnał Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”**

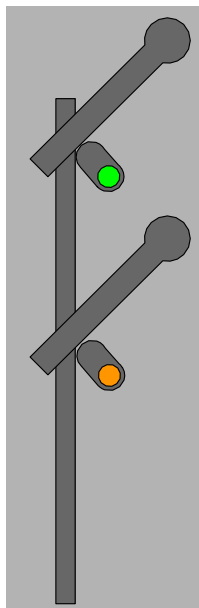
Dzienny

Dwa ramiona semafora
wzniesione pod kątem 45°
do poziomu, na prawo
od masztu semafora.



Nocny

Dwa światła na
semaforze w pionie:
górne światło zielone,
dolne pomarańczowe.

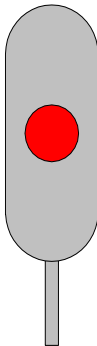


Sygnał Sr 3 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h, począwszy od semafora do końca okręgu zwrotniczowego osłanianego tym semaforem. W przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego prędkość ograniczona do 40 km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu.

6. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch światel w linii pionowej, z wyjątkiem sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem systemu ERTMS/ETCS”. Dolne światło może być uzupełnione poziomym pasem świetlnym.
7. Pas świetlny na semaforze świetlnym tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.
8. 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 wyjątkiemjazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze. W przypadku jazdy pod nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS koniec obowiązywania tej prędkości wskazuje system ERTMS/ETCS.
9. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
10. Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę wieloodstępową, są pomalowane na kolor biały albo są wyposażone w listwy koloru białego wykonane z materiałów odblaskowych. Jeżeli latarnia sygnałowa takiego semafora zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad lub pod latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa biała. Ostatni semafor samoczynny, usytuowany na szlaku przed semaforem

wjazdowym posterunku ruchu, oznakowany jest wskaźnikiem W 18.

11. Maszty semaforów półsamoczynnych, tzn. innych niż wymienione w ust. 10, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe albo są wyposażone w listwy z czerwono-białymi pasami wykonane z materiałów odblaskowych, przy czym pierwszy pas od dołu masztu jest czerwony. Jeżeli latarnia sygnałowa zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad lub pod latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa z czerwono-białymi pasami wykonana z materiałów odblaskowych.
12. Latarnie sygnałowe semaforów świetlnych karzełkowych, z przodu i z boków pomalowane są w poziome pasy, na przemian białe i czerwone *tak, że pas czerwony jest pomiędzy białymi*.
13. Semafony świetlne nadają następujące sygnały:
 - 1) **sygnał S 1 „Stój”**
Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sygnal S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu *oraz manewrów* przed semaforem;

2) **sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”**

Jedno zielone światło ciągle na semaforze.



Sygnał S 2 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;

3) **sygnał S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h”**

Jedno zielone światło migające na semaforze.



Sygnał S 3 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej (*drogi przebiegu*). Sygnał S 3 nadawany przez:

- a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h. Jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby mógł zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”,
- b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w wieloodstępową blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne. Maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”. *Dotyczy to także semafora wjazdowego posterunku odgałęźnego bez semafora wyjazdowego;*

- 4) **sygnał S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”**

Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze.



Sygnał S 4 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

- 5) **sygnał S 5 „Następny semafor (wskazuje) nadaje sygnał Stój”**

Jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze.

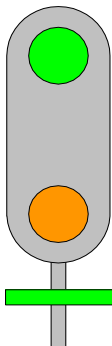


Sygnał S 5 informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”. Maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”;

semafor nadaje sygnał
zezwalający na jazdę
z prędkością
nieprzekraczającą
40 lub 60 km/h;

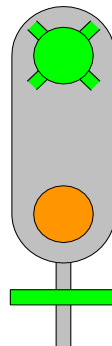
- 6) **sygnał S 6 „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą
100 km/h, a potem
z największą dozwoloną
prędkością”**

Dwa światła na semaforze
w jednym pionie: dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a pod nim świetlny
pas zielony poziomy, górne
światło – zielone ciągłe.



- 7) **sygnał S 7 „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą
100 km/h przy tym
i następnym semaforze”**

Dwa światła na semaforze
w jednym pionie: dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a pod nim świetlny
pas zielony poziomy,
górne światło – zielone
migające.



Sygnał S 6 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 6 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością.

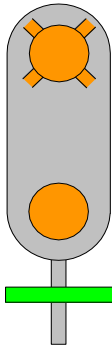
Jeżeli nie ma takiego uzależnienia to o sygnale na następnym semaforze informuje tarcza ostrzegawcza;

- 8) **sygnał S 8 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”**

Sygnał S 7 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h;

- 9) **sygnał S 9 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”**

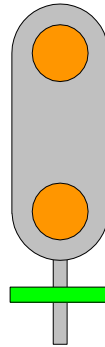
Dwa światła na semaforze
w jednym pionie: dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a pod nim świetlny
pas zielony poziomy, górne
światło – pomarańczowe
migające.



Sygnal S 8 zezwala
na jazdę z prędkością
nie większą niż 100 km/h
i informuje, że następny
semafor nadaje sygnał
zezwalający na jazdę
z prędkością nie większą
niż 40 lub 60 km/h;

10) **sygnal S 10 „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą**

Dwa światła na semaforze
w jednym pionie - dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a pod nim świetlny
pas zielony poziomy,
górne światło –
pomarańczowe ciągłe.

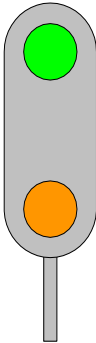


Sygnal S 9 zezwala
na jazdę z prędkością
nie większą niż 100 km/h
i informuje, że następny
semafor nadaje sygnał
„Stój”;

11) **sygnal S 10a „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą**

**40 km/h, a potem
z największą dozwoloną
prędkością”**

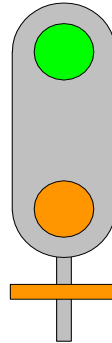
Dwa światła na semaforze
w jednym pionie: dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a górne – zielone
ciągłe.



Sygnał S 10 zezwala
na jazdę z prędkością
nie większą niż 40 km/h
i informuje, że na
następnym semaforze,
jeżeli semafor nadający
sygnał S 10 jest z nim
uzależniony, nadawany jest
sygnał zezwalający

**60 km/h, a potem
z największą dozwoloną
prędkością”**

Dwa światła na semaforze
w jednym pionie – dolne
światło pomarańczowe
ciągłe, a pod nim świetlny
pas pomarańczowy
poziomy, górne światło –
zielone ciągłe.



Sygnał S 10a zezwala
na jazdę z prędkością
nie większą niż 60 km/h
i informuje, że na
następnym semaforze,
jeżeli semafor nadający
sygnał S 10a jest z nim
uzależniony, nadawany
jest sygnał zezwalający

na jazdę z największą
dozwołoną prędkością.
*Jeżeli nie ma takiego
uzależnienia to o sygnale
na następnym semaforze
informuje tarcza
ostrzegawcza;*

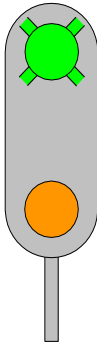
- 12) **sygnał S 11 „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą
40 km/h, a przy
następnym semaforze –
z prędkością
nie przekraczającą
100 km/h”**

Dwa światła na semaforze
w pionie – dolne światło
pomarańczowe ciągłe,
górne zielone migające.

na jazdę z największą
dozwołoną prędkością.
*Jeżeli nie ma takiego
uzależnienia to o sygnale
na następnym semaforze
informuje tarcza
ostrzegawcza;*

- 13) **sygnał S 11a „Jazda
z prędkością
nieprzekraczającą
60 km/h, a przy
następnym semaforze –
z prędkością
nie przekraczającą
100 km/h”**

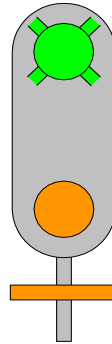
Dwa światła na semaforze
w pionie – dolne światło
pomarańczowe ciągłe,
a pod nim świetlny pas
pomarańczowy poziomy,
górne światło – zielone
migające.



Sygnał S 11 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 100 km/h;

- 14) **sygnał S 12 „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

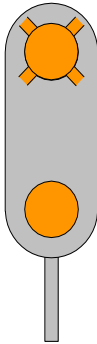


Sygnał S 11a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h;

- 15) **sygnał S 12a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”**

Dwa światła na semaforze w jednym pionie – dolne światło pomarańczowe

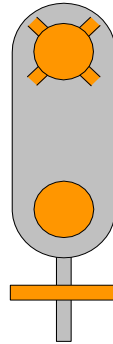
ciągłe, górne światło
pomarańczowe migające.



Sygnał S 12 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;

- 16) **sygnał S 13 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”**

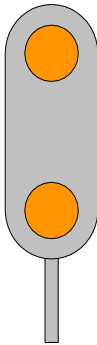
ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające.



Sygnał S 12a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60 km/h;

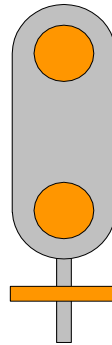
- 17) **sygnał S 13a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”**

Dwa światła
pomarańczowe ciągle
na semaforze w jednym
pionie.



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

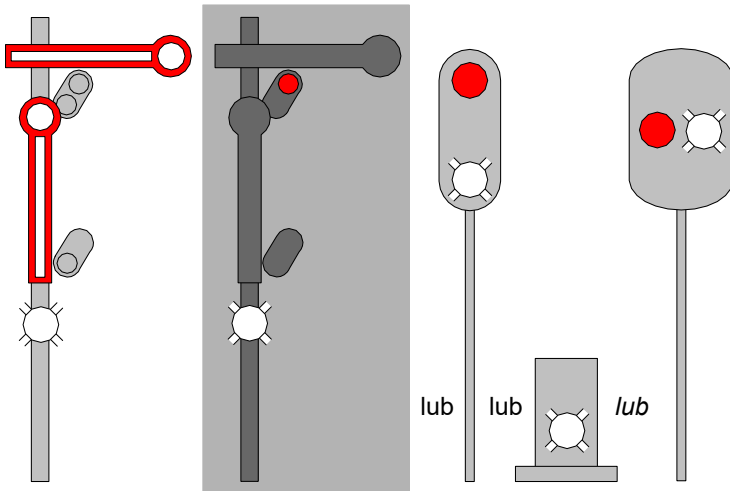
Dwa światła
pomarańczowe ciągle
na semaforze w jednym
pionie, a pod nimi świetlny
pas pomarańczowy
poziomy.



Sygnał S 13a zezwala
na jazdę z prędkością
nie większą niż 60 km/h
i informuje, że następny
semafor nadaje sygnał
„Stój”;

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

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



Sygnał zastępczy Sz zezwala na:

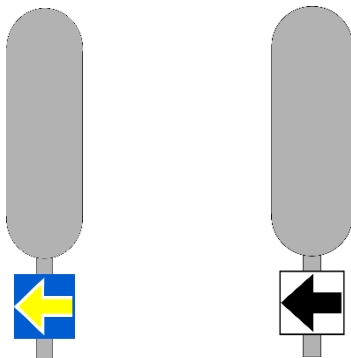
- jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,
- jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim. Maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. Przy wyjeździe na szlak bez blokady wieloodstępowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca rozjazdów w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem.

Wyjazd pociągu na szlak z blokadą wieloodstępową 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, a przy tym prędkość jazdy nie może przekraczać 40 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;

19) **sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”**

Brak świateł na semaforze świetlnym, oznaczonym za pomocą wskaźnika W ETCS 10 albo W ETCS 11.



Sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”:

- a) jest stosowany tylko na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w § 3 ust. 19 pkt 2, oraz na posterunkach ruchu, o których mowa w § 3 ust. 20,

- b) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w § 17 ust. 23 pkt 10 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 10,
 - c) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w ust. 20 oraz w § 17 ust. 23 pkt 11 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 11.
14. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał Sr 1 lub S 1 „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.
15. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora kształtowego lub świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 „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.
16. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S 1 „Stój”, jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, powinien jechać dalej z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość pociągu należy tak regulować, aby można było w każdej chwili zatrzymać pociąg w przypadku zauważenia przeszkody. Jazda pociągu z ostrożnością

obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

17. Sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów, i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
18. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał Sr 1 lub S 1 „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”.
19. Sygnał zezwalający na semaforze *oraz sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.*
20. Pociąg zatrzymany przed wskaźnikiem W ETCS 11 może jechać dalej:
 - 1) jeżeli otrzyma zezwolenie na jazdę (MA);
 - 2) jeżeli ukaże się sygnał zezwalający na semaforze i o ile wskaźnik W ETCS 11 jest umieszczony na maszcie samoczynnego semafora odstępowego;
 - 3) na zasadach określonych w ust. 16, o ile wskaźnik W ETCS 11 jest umieszczony na maszcie samoczynnego semafora odstępowego.

§ 5.

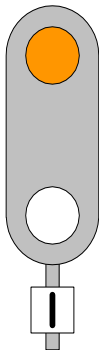
Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

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 wieloodstępową.

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. Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

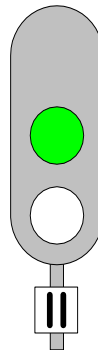
- 1) **sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój”**

Dwa światła w pionie:
dolne – białe, górne –
pomarańczowe;



- 2) **sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”**

Dwa światła w pionie:
dolne – białe, górne –
zielone;

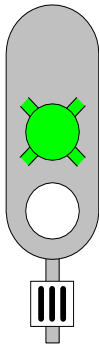


- 3) **sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę**

- 4) **sygnał Sp 4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę**

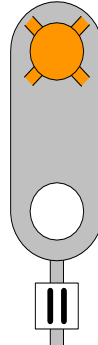
**z prędkością
nieprzekraczającą
100 km/h”**

Dwa światła w pionie:
dolne – białe, górne –
zielone migające;



**z prędkością
zmniejszoną
do 40 lub 60 km/h”**

Dwa światła w pionie:
dolne – białe, górne –
pomarańczowe migające.



6. Jeżeli semafor wskazuje sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem systemu ERTMS/ETCS”, to na odnoszącym się do niego sygnalizatorze powtarzającym wszystkie komory są ciemne (brak światła).

§ 6.

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe

1. Wyróżnia się następujące rodzaje tarczy ostrzegawczej semaforowej kształtowej:
 - 1) tarcza ostrzegawcza dwustawna, na której można nastawić dwa sygnały;
 - 2) tarcza ostrzegawcza trójstawna, na której można nastawić trzy sygnały;
 - 3) tarcza ostrzegawcza nieruchoma.

2. Tarcza ostrzegawcza dwustawna nadaje sygnały za pomocą dysku koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającego się o kąt około 90° względem poziomej osi oraz latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem.
3. Tarcza ostrzegawcza trójstawna nadaje sygnały za pomocą dysku koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającego się o kąt około 90° względem poziomej osi, latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem oraz białej strzały z czerwoną obwódką, umieszczonej na maszcie pod tarczą.
4. Sygnał tarczy ostrzegawczej nieruchomej stanowi dysk koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnią z pomarańczowym szkłem na tarczy.
5. Tarcze ostrzegawcze semaforowe kształtowe stosuje się przed semaforami kształtowymi.
6. Na liniach kolejowych, na których dopuszczalna prędkość jest nie większa niż 40 km/h, w wyjątkowych przypadkach, przed semaforami świetlnymi można stosować tarcze ostrzegawcze nieruchome.
7. Dla kontrolowania, czy świeci się latarnia kształtowej tarczy ostrzegawczej, stosuje się światła wsteczne. Gdy tarcza ostrzegawcza nadaje sygnał:
 - 1) *Od 1, latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe,*
 - 2) *Od 2, latarnia pokazuje wstecz duże światło białe,*
 - 3) *Ot 1, Ot 2, Ot 3, latarnia pokazuje wstecz małe światło matowobiałe.*

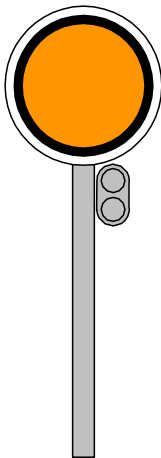
Latarnia nieruchomej tarczy ostrzegawczej pokazuje wstecz światło białe.

8. Tarcza ostrzegawcza kształtowa dwustawna nadaje następujące sygnały:

1) **sygnał Od 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój”**

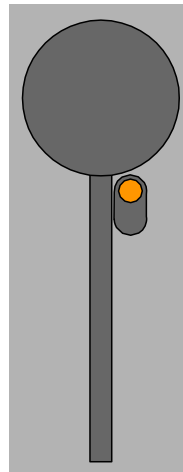
Dzienny

Dysk pomarańczowy
z czarnym pierścieniem
i białą obwódką ustawiony
pionowo.



Nocny

Pomarańczowe światło
poniżej dysku;



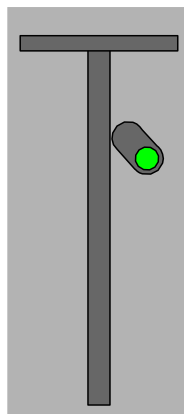
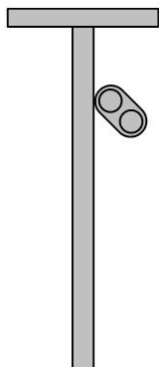
2) **sygnał Od 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę”**

Dzienny

Dysk w położeniu
poziwym.

Nocny

Zielone światło poniżej
dysku.



9. Tarcza ostrzegawcza kształtowa trzystawna nadaje następujące sygnały:

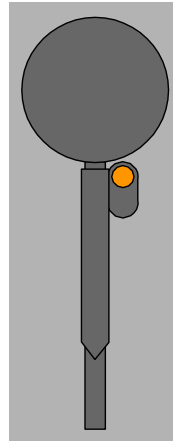
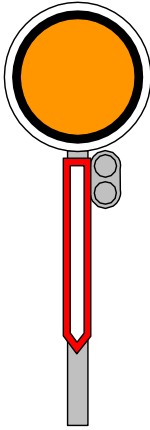
1) **sygnał Ot 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 – Stój”**

Dzienny

Okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką – skierowana ostrzem w dół.

Nocny

Pomarańczowe światło poniżej dysku;



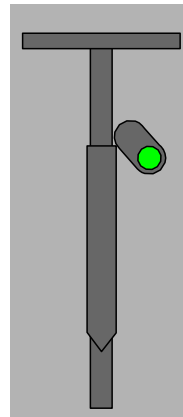
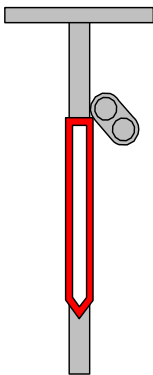
2) **sygnał Ot 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga”**

Dzienny

Dysk w położeniu poziomym,
a pod nim biała strzała
z czerwoną obwódką,
skierowana ostrzem w dół.

Nocny

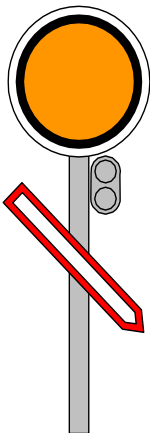
Zielone światło poniżej
dysku;



3) **sygnał Ot 3 „Semafor wskazuje sygnał Sr 3 – Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”**

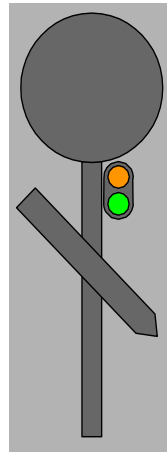
Dzienny

Okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką – skierowana ostrzem ukośnie w dół na prawo pod kątem 45° od masztu tarczy.



Nocny

Dwa światła w pionie poniżej dysku: dolne światło zielone, a górne pomarańczowe.



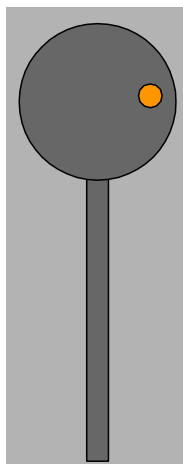
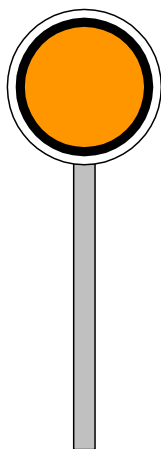
10. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nadaje tylko jeden sygnał: **sygnał On „W odległości drogi hamowania znajduje się semafor”**

Dzienny

Nieruchomy pomarańczowy dysk z czarnym pierścieniem i białą obwódką.

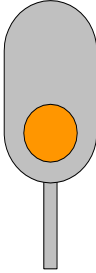
Nocny

Jedno pomarańczowe światło na dysku.



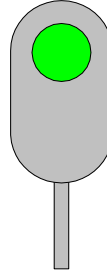
11. Na tarczy ostrzegawczej nieruchomej, której dysk jest odblaskowy, nie stosuje się sygnału nocnego.
12. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nakazuje zmniejszenie prędkości tak, aby można było zatrzymać pociąg przed semaforem, gdy semafor ten wskazuje sygnał „Stój”.
13. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszanej obok toru.
14. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.
15. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje następujące sygnały:
 - 1) **sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”**
 - 2) **sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający**

Jedno pomarańczowe
światło ciągle na tarczy.



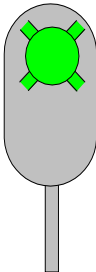
na jazdę z największą
dozwołoną prędkością”

Jedno światło zielone
ciągle na tarczy.



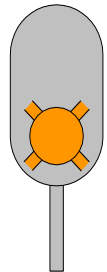
- 3) **sygnał Os 3 „Semafor,
do którego się tarcza
odnosi, wskazuje sygnał
zezwalający na jazdę
z prędkością
nieprzekraczającą
100 km/h”**

Jedno światło zielone
migające na tarczy.



- 4) **sygnał Os 4 „Semafor,
do którego się tarcza
odnosi, wskazuje
sygnał zezwalający
na jazdę z prędkością
zmniejszoną
do 40 lub 60 km/h”**

Jedno światło
pomarańczowe migające
na tarczy.



16. Jeżeli semafor wskazuje sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”, to na odnoszącej się do niego tarczy ostrzegawczej semaforowej świetlnej wszystkie komory są ciemne (brak światła).

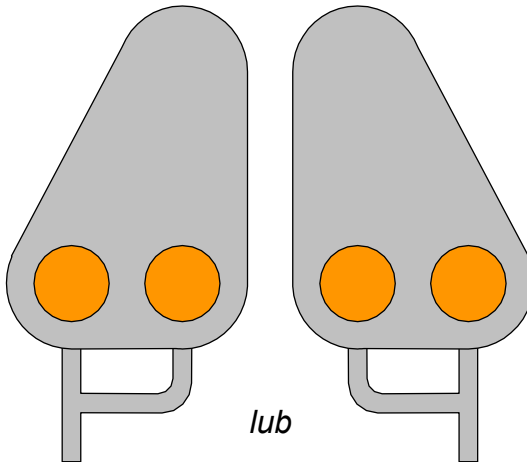
§ 7.

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe

1. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał dwoma światłami w latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszanej obok toru. *Sygnał nadawany przez tarczę ostrzegawczą przejazdową dotyczy toru, przy którym ta tarcza jest ustawiona.*
2. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa informuje drużynę trakcyjną o stanie sprawności urządzeń ostrzegających użytkowników drogi na przejeździe znajdującym się w odległości drogi hamowania za tą tarczą.
3. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa jest oznaczona tabliczką z liczbą odpowiadającą kilometrowi i hektometrowi przejazdu, do którego ta tarcza się *odnosi, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku Nr 5.* Maszt tarczy jest pomalowany w poziome pasy biało-czarne albo jest wyposażony w listwę z biało-czarnymi pasami wykonaną z materiałów odblaskowych, przy czym pierwszy pas od dołu masztu jest czarny.
4. W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu, do którego tarcza się odnosi, nie zbliża się pociąg, tarcza ostrzegawcza przejazdowa pozostaje nieoświetlona. Po włączeniu urządzeń ostrzegających na przejeździe tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał

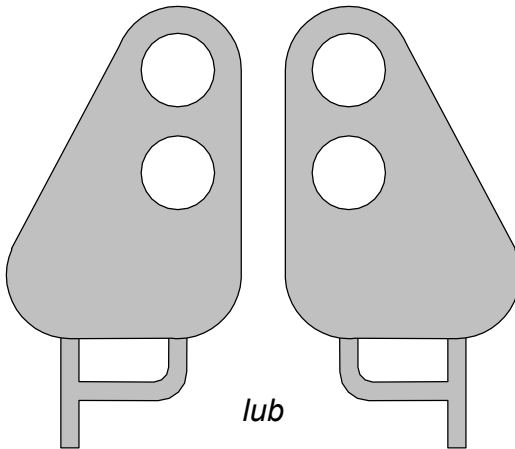
informujący, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu.

5. W przypadku gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał Osp 1 lub do czasu minięcia jej przez czoło pociągu pozostaje ciemna, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością do 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.
6. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje następujące sygnały:
 - 1) **sygnał Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością do 20 km/h”**
Dwa światła pomarańczowe ciągłe w linii poziomej;



- 2) **sygnał Osp 2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością”**

Dwa światła białe ciągłe w linii pionowej.



§ 8.

Tarcze manewrowe i rozrządowe

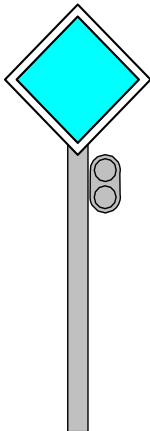
1. Stosuje się następujące tarcze manewrowe:
 - 1) tarcze manewrowe kształtowe, które nadają sygnały odpowiednim położeniem kwadratowej tarczy obracającej się wzdłuż przekątnej o kąt 90° wokół poziomej osi i w nocy dodatkowo światłami koloru:
 - a) niebieskiego – gdy manewr jest zabroniony,
 - b) mlecznobiałego – gdy manewr jest dozwolony;
 - 2) tarcze manewrowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą jednego światła:
 - a) niebieskiego – gdy manewr jest zabroniony,
 - b) matowobiałego – gdy manewr jest dozwolony.

2. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.
3. Tarcze manewrowe kształtowe nadają następujące sygnały:

1) **sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”**

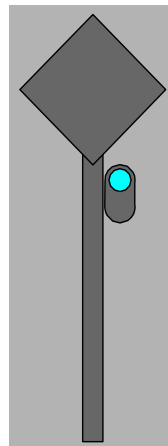
Dzienny

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo.



Nocny

Niebieskie światło na maszcie pod tarczą.



Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest odblaskowa;

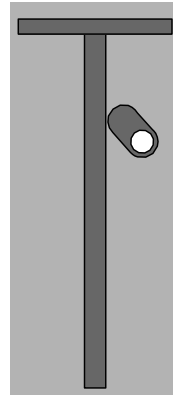
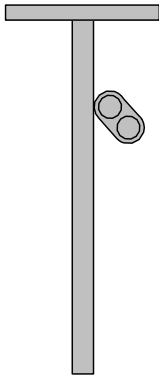
2) **sygnał M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”**

Dzienny

Tarcza w położeniu poziomym.

Nocny

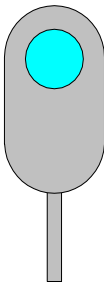
Mlecznobiałe światło na maszcie pod tarczą.



4. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:

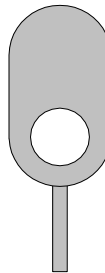
1) **sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”**

Jedno niebieskie światło na tarczy;



2) **sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”**

Jedno matowobiałe światło na tarczy.



5. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej sygnału Ms 2 *lub na tarczy manewrowej kształtowej sygnału M 2*, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę przekazane za pomocą

urządzeń łączności albo odpowiednio za pomocą sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

6. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semaforы świetlne, oznaczone literą „m” na tabliczce opisowej:

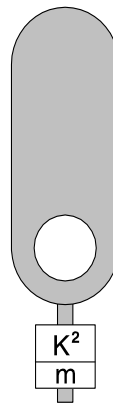
1) **sygnał S 1 „Stój”**

Sygnał S 1 „Stój”
na semaforze, o którym
mowa w ust. 6, odnosi się
również do manewrów;



2) **sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”**

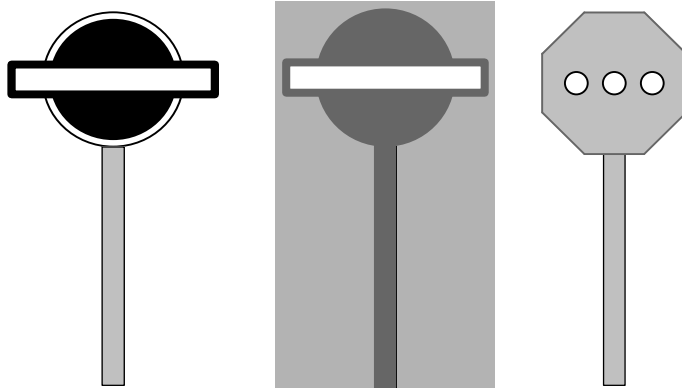
Semafor, o którym mowa
w ust. 6, nadaje sygnał
Ms 2 „Jazda manewrowa
dozwolona” światłem
matowobiałym.



7. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 6 lub na semaforze nieprzystosowanym do podawania sygnału Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój”, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę przekazane za pomocą urządzeń łączności albo odpowiednio za pomocą sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

8. Stosuje się następujące tarcze rozrządowe:
 - 1) tarcze rozrządowe kształtowe, które nadają sygnały za pomocą podłużnego ruchomego białego ramienia z czarną obwódką, oświetlonego w porze nocnej, obracającego się na tle nieruchomej okrągłej, czarnej tarczy z białą obwódką, umieszczonej na maszcie, zwróconego w kierunku lokomotywy pchającej tabor kolejowy;
 - 2) tarcze rozrządowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą umieszczonych na maszcie latarni.
9. Tarcze rozrządowe ustawia się na szczycie góry rozrządowej, a w razie potrzeby stosuje się ich powtarzacze przed grzbietem góry. Powtarzacze wskazują takie same sygnały, jak tarcze ustawione na szczycie góry rozrządowej.
10. Jeżeli na górze rozrządowej są dwa tory, można stosować oddzielne tarcze rozrządowe i ich powtarzacze, odnoszące się do każdego z tych torów.
11. Tarcze rozrządowe nadają następujące sygnały:
 - 1) **sygnał Rt 1 „Pchanie zabronione”**

Dzienny	Nocny	Dzienny i nocny
Podłużne białe ramię ustawione poziomo.	Oświetlone podłużne białe ramię ustawione poziomo.	Szereg białych świateł tworzących linię poziomą;



2) **sygnał Rt 2 „Pchać powoli”**

Dzienny

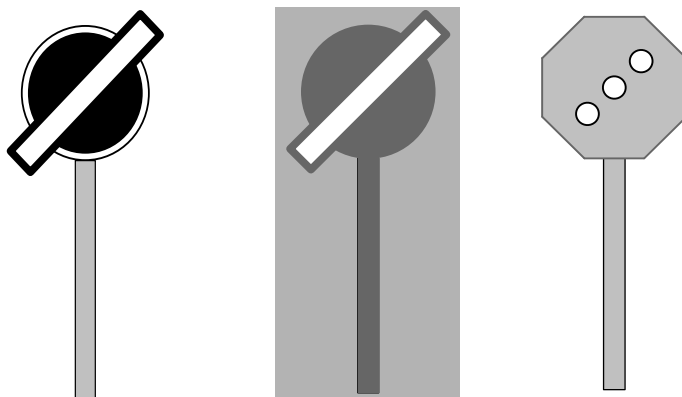
Podłużne białe
ramię ustawione
ukośnie prawym
końcem do góry
pod kątem 45°.

Nocny

Oświetlone
podłużne białe
ramię ustawione
ukośnie prawym
końcem do góry
pod kątem 45°.

Dzienny i nocny

Szereg białych
świeateł
tworzących linię
ukośną
wznoszącą się
pod kątem 45°.

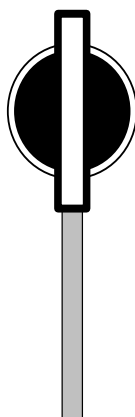


Sygnał Rt 2 oznacza, że można pchać tabor kolejowy
z prędkością nieprzekraczającą 3 km/h;

3) **sygnał Rt 3 „Pchać z umiarkowaną prędkością”**

Dzienny

Podłużne białe
ramię ustawione
pionowo.



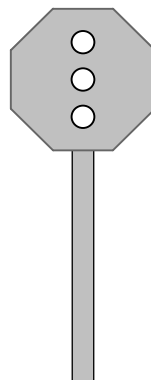
Nocny

Oświetlone
podłużne białe
ramię ustawione
pionowo.



Dzienny i nocny

Szereg białych
światel
tworzących linię
pionową.

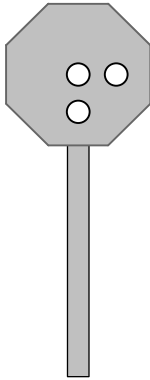


Sygnał Rt 3 oznacza, że można pchać tabor kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie stanowi inaczej;

4) **sygnał Rt 4 „Cofnąć”**

Dzienny i nocny

Szereg białych światel tworzących kąt prosty, zwrócony ramionami w prawo i w dół.

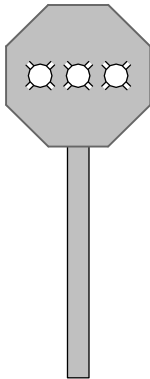


Sygnał Rt 4 oznacza, że należy cofnąć skład manewrowy z górki. Sygnał ten stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych;

5) **sygnał Rt 5 „Podepchnąć skład do górki”**

Dzienny i nocny

Szereg białych migających jednocześnie świateł tworzących linię poziomą.



Sygnał Rt 5 oznacza, że można podepchnąć skład do górki w czasie, gdy z sąsiedniego toru są spychane wagony przez górkę. W razie potrzeby rozróżnienia, z którego spośród kilku torów ma nastąpić podpychanie, sygnał Rt 5

powinien być podawany jednocześnie z sygnałem Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanym na *semaforze lub* tarczy manewrowej ustawionej przy właściwym torze.

Podpychanie powinno odbywać się z prędkością nieprzekraczającą 15 km/h. Sygnał Rt 5 stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.

12. Jeżeli nie można nastawić na tarczy rozrządowej sygnału zezwalającego na pchanie taboru kolejowego poza tarczę, to pchanie taboru kolejowego jest dozwolone tylko wówczas, gdy upoważniony do tego pracownik, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że pchanie jest dozwolone poza tarczę, da ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie” lub polecenie pchania będzie przekazane za pomocą megafonu lub innego środka łączności.
13. Jeżeli nie można nastawić na tarczy rozrządowej sygnału Rt 4 „Cofnąć” lub zachodzi potrzeba cofnięcia składu z góry, wyposażonej w kształtową tarczę rozrządową, to cofnięcie składu z góry dozwolone jest tylko wówczas, gdy pracownik do tego upoważniony, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że należy cofnąć tabor kolejowy, da ręczny sygnał Rm 2 „Ode mnie” lub polecenie cofnięcia będzie przekazane za pomocą megafonu lub innego środka łączności.

§ 9.

Zasady umieszczania sygnalizatorów

1. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory są umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W uzasadnionych przypadkach przy torze głównym dodatkowym, semafor może być zawieszony nad torem, do którego się odnosi. Tarcze ostrzegawcze ustawia się według zasad określonych w ust. 4 i 5.
3. Na szlaku dwutorowym sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów.
4. Na szlaku o liczbie torów większej niż dwa przy torach skrajnych sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, zgodnie z ust. 3, natomiast przy torach nieskrajnych – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.
5. W przypadku równoległego zbliżenia na szlaku dwóch lub więcej torów należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) na odcinku, na którym tory leżą obok siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 3 i 4;
 - 2) na odcinkach, na których tory są oddalone od siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 1, 3 i 4.
6. Zasady określone w ust. 3-5 dotyczą zarówno umieszczania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.
7. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na umieszczenie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-5, to sygnalizator ten może być umieszczony w innym miejscu.
8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, w miejscu, w którym powinien znajdować się sygnalizator, umieszcza się wskaźnik W 15.

9. Sygnalizatory powtarzające powinny być umieszczane po tej samej stronie toru, co semafor, do którego się odnoszą.

§ 10.

Sygnaly zamknięcia toru

1. Sygnaly zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach, obrotnicach, wagach pomostowych oraz kozłach oporowych.
2. *Sygnal zamknięcia toru stosuje się także na punktach przestawczych zestawów kołowych.*
3. Tarcza zaporowa nadaje sygnał zabraniający albo zezwalający na jazdę po torach stacyjnych. *Do kontrolowania czy świeci się latarnia tarczy zaporowej, stosuje się światła wsteczne.*

Gdy tarcza zaporowa nadaje sygnał:

- 1) *Z 1, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii poziomej;*
- 2) *Z 2, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii ukośnej wznoszącej się pod kątem 45° ku stronie prawej.*

Latarnia nieruchomej tarczy zaporowej pokazuje wstecz światło białe.

4. Tarcze zaporowe nadają następujące sygnały:

1) **sygnał Z 1 „Stój”**

2) **sygnał Z 2 „Jazda
dozwolona”**

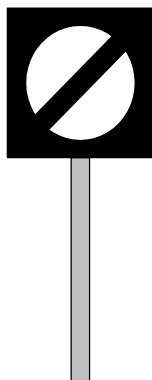
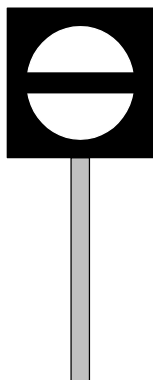
Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle
białej okrągłej tarczy.

Dzienny i nocny

Kresa ukośna czarna pod
kątem 45° w górę

ku stronie prawej, na tle
białej okrągłej tarczy.



Sygnał Z 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów, i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą.

Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.

5. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową nadającą sygnał Z 1 „Stój” może jechać dalej na rozkaz, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.
6. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnał Z 2 „Jazda dozwolona”, a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnału – gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie

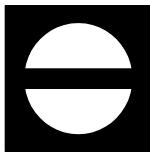
sygnału Z 1 „Stój” na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

7. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z 1 „Stój” lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach – z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
8. *Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub wykonywanie planowanych manewrów zajmuje niewielką część doby – a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni stosować tarcze nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odbłaskowych.*
9. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru.
10. Do nadawania sygnału o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarną kresą lub latarnia elektryczna z trzema punktami świetlnymi.
11. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:

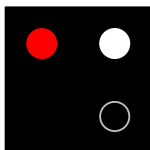
1) **sygnał Z 1wk „Stój,
wykolejnica na torze”**

Dzienny i nocny

Na latarni mechanicznej
kresa pozioma czarna
na tle białej okrągłej
tarczy, a na latarni
elektrycznej punkty
światłne czerwony i biały
w poziomie;



latarnia mechaniczna



latarnia elektryczna

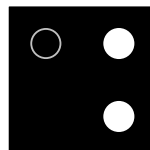
2) **sygnał Z 2wk
„Wykolejnica zdjęta
z toru”**

Dzienny i nocny

Na latarni mechanicznej
kresa pionowa czarna
na tle białej okrągłej
tarczy, a na latarni
elektrycznej dwa białe
światła w pionie.



latarnia mechaniczna



latarnia elektryczna

12. Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mleczne światła, które ułożone w pionie oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, a ułożone w poziomie oznaczają „Stój, wykolejnica na torze”.
13. Latarnie elektryczne nadają jednakowe sygnały do przodu i do tyłu.
14. Sygnały Z 1o i Z 2o na obrotnicach oraz Z 1wg i Z 2wg na wagach pomostowych i innych urządzeniach nadaje się

za pomocą latarni ze szkłem koloru mlecznego, która tworzy obraz sygnałowy o kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

15. Na wykojeńnicach w torach, na których w porze nocnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrów zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, nadających takie same sygnały, jak latarnia. Zaleca się, aby tarcze takie były odblaskowe. *Czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie wykojeńnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.*

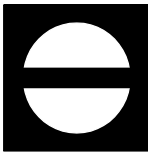
16. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 14, podaje się następujące sygnały:

1) **sygnał Z 1o, Z 1wg**

**„Stój, wjazd
zabroniony”**

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle
białej, okrągłej tarczy;

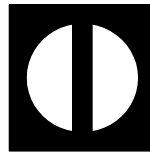


2) **sygnał Z 2o, Z 2wg**

„Wjazd dozwolony”

Dzienny i nocny

Kresa pionowa czarna
na tle białej, okrągłej
tarczy.



17. Sygnał Z 1o i Z 1wg „Stój, wjazd zabroniony” na obrotnicy i wadze pomostowej oznacza, że wjazd na obrotnicę lub wagę jest zabroniony. Jeżeli latarnia lub tarcza wskazuje ten sygnał,

należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby lokomotywę lub przetaczany tabor kolejowy zatrzymać przed obrotnicą lub wagą.

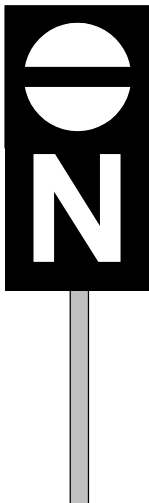
18. Na obrotnicach, wagach pomostowych i innych urządzeniach zamiast latarni, o których mowa w ust. 14, można stosować tarcze wskazujące taki sam sygnał w dzień i w nocy, przy czym zaleca się, żeby tarcze te były wykonane z materiałów odbłaskowych.

19. *Na punktach przestawczych zestawów kołowych stosuje się następujący sygnał:*

- 1) **sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony”**

Dzienny i nocny

*Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy,
pod którą znajduje się duża, biała litera N;*



- a) oznacza, że pojazdom kolejowym z nieprzesuwnymi kołami zestawów kołowych zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego poza ten sygnał,
 - b) w kształcie prostokątnej czarnej tarczy z krótszym bokiem równoległym do płaszczyzny główki szyny, ustawionej na maszcie po prawej stronie toru dojazdowego, patrząc w kierunku jazdy,
 - c) w górnej części tarczy usytuowany jest mlecznobiały okrąg z poziomą czarną kresą, w dolnej części mlecznobiała litera „N”,
 - d) może być wykonany jako świetlny (wyświetlany w porze nocnej) lub w postaci tablicy stale wskazującej obraz tego wskaźnika, w tym przypadku elementy o barwie białej obrazu wskaźnika powinny być wykonane z materiałów odbłaskowych,
 - e) ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego;
- 2) podczas przejeżdżania pojazdów kolejowych wyposażonych w zestawy kołowe specjalnej konstrukcji z przesuwными kołami przez punkt przestawczy od strony toru normalno- lub szerokotorowego następuje zmiana prześwitu zestawów kołowych odpowiednio do szerokości toru;
- 3) jeżeli pojazdy kolejowe nie posiadają zestawów kołowych specjalnej konstrukcji, to czoło pchanego składu należy zatrzymać przed wskaźnikiem Z 1p;

- 4) przejazd pojazdów kolejowych z przesuwными kołami w rejonie stanowiska przestawczego i przez to stanowisko odbywa się zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

§ 11.

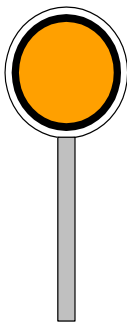
Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

- 1) **sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”**

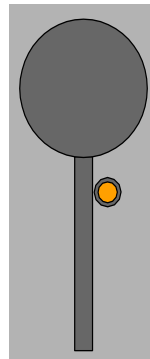
Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką.



Nocny

Pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą.



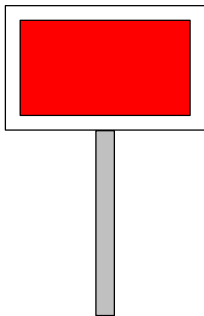
Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1. Przed

przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1;

2) **sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania**

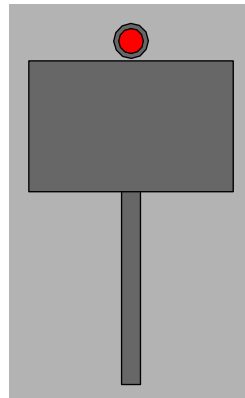
Dzienny

Prostokątna tarcza
czerwona z białą obwódką.



Nocny

Czerwone światło pośrodku
nad tarczą.



2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odbłaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego. *Dla umożliwienia kontroli czy latarnia tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości co światło przednie.*
3. Przenośną tarczę ostrzegawczą DO i przenośną tarczę zatrzymania D 1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru.

4. Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy, a w szczególności:
- 1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego;
 - 2) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „Stój”;
 - 3) jeżeli czasowo brak semafora;
 - 4) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części;
 - 5) *jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Jazda dozwolona”;*
 - 6) *dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem – w tym przypadku tarczę zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed wykolejnicą osłaniającą stojące na torze maszyny torowe.*

Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.

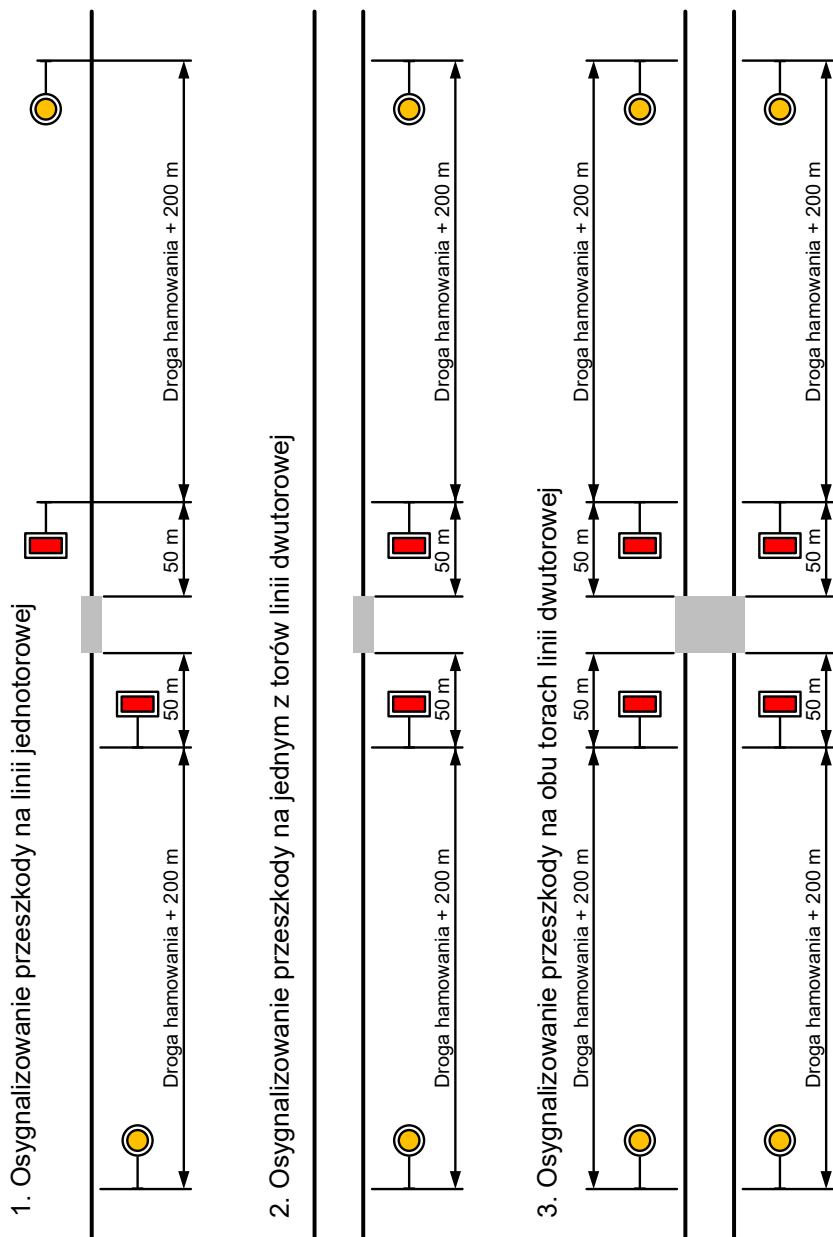
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i 3, tarczę *zatrzymania* D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.
6. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz

tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.

7. W obrębie stacji, *także na posterunku odgałęźnym*, tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.
8. Jeżeli tor między dwoma posterunkami zapowiadawczymi jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania, osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach (*lub posterunkach odgałęźnych*) tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza ostatnim rozjazdem.
9. *Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W razie krótkotrwałej przeszkody w ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D 1 „Stój” i przenośną tarczą ostrzegawczą (sygnał DO) tylko z tej strony, z której normalnie nadjeżdżają pociągi, a po drugiej stronie przeszkody powinien się znajdować, w odległości równej drodze hamowania zwiększonej o 200 m, pracownik kolejowy z przyborami do dawania sygnałów ręcznych (D 2), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on z kierunku przeciwnego.*

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 ma tarcz lub latarni, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały „Stój” (D 2 i jednocześnie D 3). Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.*
11. *Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.*
12. *W przypadku żądania pociągu ratunkowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymany pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.*
13. *Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój”, należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 „Stój”, dawanymi jednocześnie.*

14. *Przykłady osygnalizowania przeszkód na torach linii jednotorowej i dwutorowej przedstawiono na rysunku 1.*



Rysunek 1 Przykłady osygnalizowania przeszkód

15. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

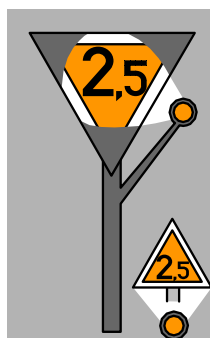
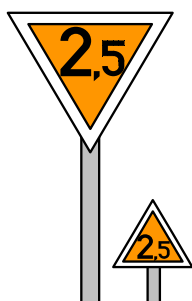
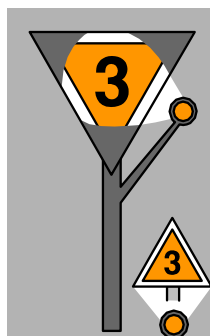
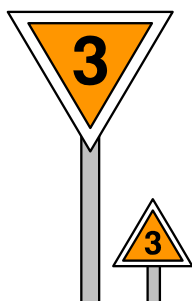
1) **sygnał D 6 „Zwolnić bieg”**

Dzienny

Trójkątna tarcza
pomarańczowa z białą
obwódką, zwrócona
podstawą do góry, a na niej
czarna liczba wskazująca
dozwołoną prędkość jazdy
przy czym wartość podana
na sygnale odpowiada 0,1
dozwołonej prędkości jazdy
wyrażonej w km/h, a
wartość dozwołonej
prędkości jazdy ustala się w
przedziałach co 5 km/h.
Jeżeli nie można ustawić tej
tarczy z zachowaniem
skrajni, stosuje się tarczę
obróconą podstawą ku
dołowi i umieszcza ją nisko.

Nocny

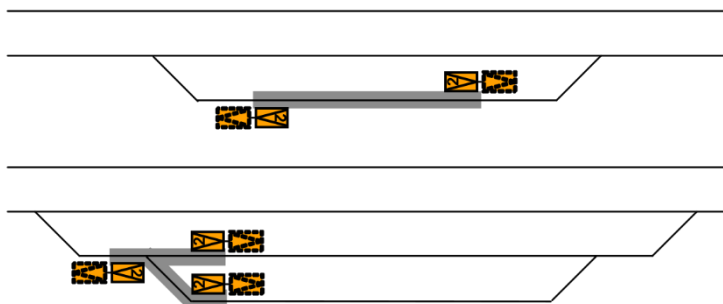
Pomarańczowe światło
na tarczy oraz oświetlona
czarna liczba wskazująca
dozwołoną prędkość jazdy
przy czym wartość podana
na sygnale odpowiada 0,1
dozwołonej prędkości jazdy
wyrażonej w km/h, a
wartość dozwołonej
prędkości jazdy ustala się w
przedziałach co 5 km/h.



16. Sygnał D 6 „Zwolnić bieg” oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy.
17. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
18. W razie potrzeby ograniczenia prędkości na szlaku poniżej 10 km/h należy miejsce takie osłonić przenośnymi tarczami zatrzymania D 1 „Stój” i tarczami ostrzegawczymi DO w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.

19. Tarczę z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”* ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami *W 14*.
20. Tarczę z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”* ustawia się według tych samych zasad, co semafor.
21. Jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż dwa, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na umieszczenie normalnie typowej tarczy z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”*, umieszcza się ją nisko na wysokości główki szyny, podstawą trójkąta do dołu, a w razie potrzeby stosuje się tarczę o zmniejszonych wymiarach.
22. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”* ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku.
23. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:

- 1) nie wymaga się ustawienia tarcz z sygnałem *D 6* „Zwolnić bieg”;
- 2) na początku i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki *W 14*;
- 3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej zgodnie z sygnałem na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące w torach głównych zasadniczych należy spowodować zatrzymywanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.



24. W przypadku, gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia prędkości są jednakowe, czy też różne, należy:

- 1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”*, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 22;
 - 2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 23.
25. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 22-24 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy z sygnałem *D 6 „Zwolnić bieg”* przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 23.
26. Tarcza z *sygnałem D 6 „Zwolnić bieg”* w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy z *sygnałem D 6 „Zwolnić bieg”* jest odbłaskowa, to można nie stosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.
27. *Przykłady osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków szlaku, wymagających zmniejszenia prędkości jazdy pociągu, przedstawia załącznik Nr 2.*

§ 12.

Sygnaly ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby

1. Stosuje się następujące sygnaly zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

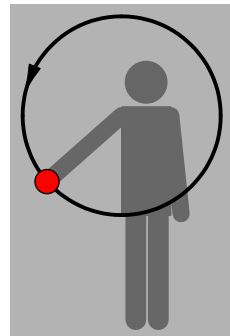
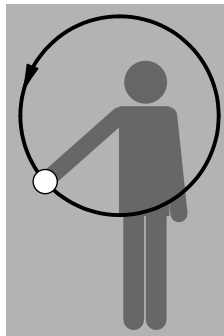
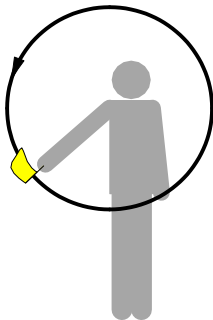
1) **sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie**

Dzienny

Zataczanie okręgu
rozwinętą chorągiewką
lub jakimkolwiek innym
przedmiotem lub ręką.

Nocny

Zataczanie okręgu ręczną
latarką *sygnałową*
ze światłem białym
lub czerwonym albo
jakimkolwiek innym
świecącym się
przedmiotem.



Sygnał należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty;

2) **sygnał D 3 „Stój” – dźwiękowy**



Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.

Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub dawanego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D 1 „Stój” lub sygnału D 2 „Stój” dawanego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D 3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

2. W trakcie manewrów sygnał „Stój” powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4).
3. Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D 3) stosuje się w przypadku, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy:
 - 1) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „Zwolnić bieg” jest niemożliwe;
 - 2) drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały „Stój”;
 - 3) przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu, pojeździe pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
 - 4) pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;

- 5) na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
 - 6) w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
 - 7) na torze znajdują się ludzie lub duże zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
4. Sygnały „Stój” dawane przez jednego z konduktorów powinni powtarzać pozostali konduktorzy ku przodowi, a w pociągach z lokomotywą popychającą – także ku tyłowi pociągu.
 5. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w ust. 3 pkt 7, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.
 6. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
 7. Oprócz sygnałów, o których mowa w ust. 1-6, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:
 - 1) **sygnał Rm 1 „Do mnie”**

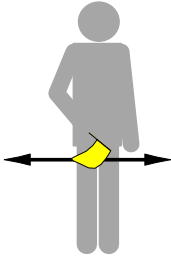


Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

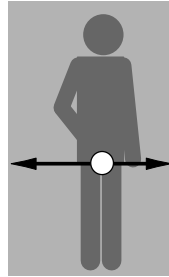
Dzienny

Nocny

Chorągiewka sygnałowa
koloru żółtego lub ręka
poruszana poziomo.



Ręczna latarka sygnałowa
z białym światłem
poruszana poziomo.



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

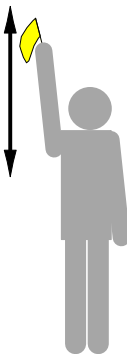
2) **sygnał Rm 2 „Ode mnie”**



Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

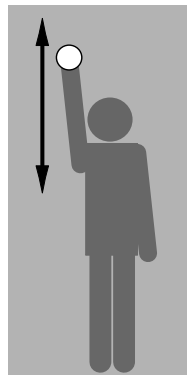
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa
koloru żółtego lub ręka
poruszana pionowo.



Nocny

Ręczna latarka sygnałowa
z białym światłem
poruszana pionowo.



Sygnał „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...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności;

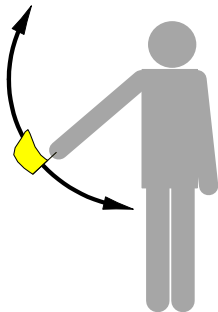
3) **sygnał Rm 3 „Zwolnić”**



Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką
i jednocześnie:

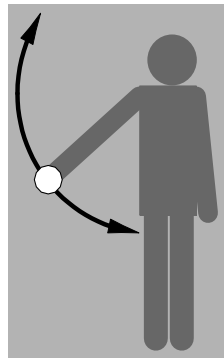
Dzienny

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



Nocny

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



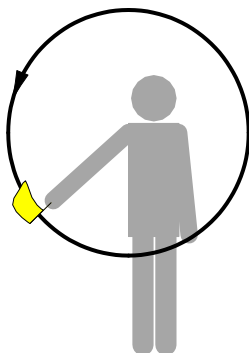
4) **sygnał Rm 4 „Stój”**



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

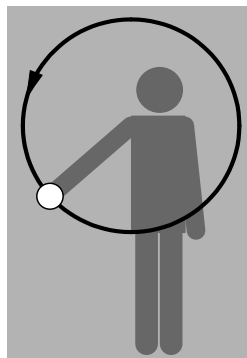
Dzienny

Zataczanie okręgu
rozwiniętą chorągiewką,
innym przedmiotem
lub ręką.



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną
latarką *sygnałową*
ze światłem białym;



5) **sygnał Rm 5 „Odrzucić”**



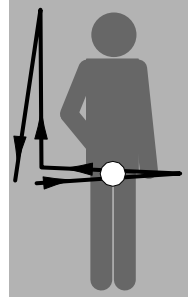
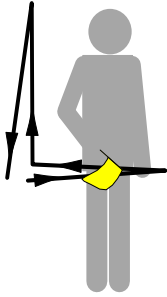
Dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką
i jednocześnie:

Dzienny

Chorągiewka sygnałowa
koloru żółtego lub ręka
poruszana dwukrotnie
poziomo, a następnie
pionowo do góry i szybko
na dół.

Nocny

Ręczna latarka sygnałowa
z białym światłem
poruszana dwukrotnie
poziomo, a następnie
pionowo do góry i szybko
na dół;



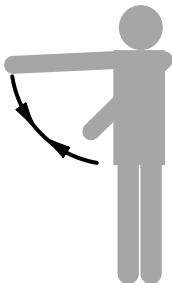
6) **sygnał Rm 6 „Docisnąć”**



Dwa krótkie tony gwizdkiem i jednocześnie:

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie
do siebie wyciągniętych
poziomo przed siebie rąk.



Nocny

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



Sygnał Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor
kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

§ 13.

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

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnaly dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnaly na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku, gdy przestało działać dźwiękowe urządzenie ostrzegające lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.
5. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

sygnał Rp 1 „Bacność”



Jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego.

6. Sygnał Rp 1 „Bacność” maszynista daje:
 - 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
 - 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle

- sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady wieloodstępowej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
- 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku;
 - 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
 - 5) po minięciu wskaźnika W 6, W 6b lub W 7;
 - 6) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
 - 7) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście albo kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 8) przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem w przypadku nadawania sygnału Osp 1 przez tarczę ostrzegawczą przejazdową odnoszącą się do tego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia albo gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna *lub wskazuje sygnał wątpliwy*;

- 9) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- 10) przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności;
- 11) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
- 12) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego;
- 13) *jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważy, że roгатki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazdu;*
- 14) *przed każdym ruszeniem pojazdu kolejowego z postoju przy peronie znajdującym się pomiędzy miejscem ustawienia wskaźnika W 6b a przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem, do którego wskaźnik się odnosił;*
- 15) *podczas mijania się pojazdów kolejowych jadących po sąsiednich torach, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób postronnych, np. perony przystanków, przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia, rozpoczynając*

jego nadawanie przed zakończeniem mijania pojazdu jadącego z przeciwka.

7. W przypadkach, o których mowa w ust. 6 pkt 7 i 8, sygnał Rp 1 „Baczność” podaje się wielokrotnie.
8. Jeżeli przy hamowaniu pociągu potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej, stosuje się następujące sygnały:

1) **sygnał Rp 4 „Hamować średnio”**

•

Jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy;

2) **sygnał Rp 5 „Hamować”**

————— ————— —————

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

3) **sygnał Rp 6 „Odhamować średnio”**

————— •

Jeden długi, jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy;

4) **sygnał Rp 7 „Odhamować”**

————— —————

Dwa długie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

9. Przy stosowaniu lokomotywy popychającej stosuje się następujące sygnały:

1) **sygnał Rp 8 „Rozpocząć popychanie”**

• •

Dwa krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej;

- 2) **sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”**



Jeden krótki, jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej;

- 3) **sygnał Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”**



Cztery krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej.

10. Jeżeli wszystkie lokomotywy ciągnące i popychające wyposażone są w sprawne urządzenia radiołączności, maszyniści mogą porozumiewać się za pomocą tych urządzeń. W takim przypadku można nie stosować sygnałów Rp 8, Rp 9 i Rp 10 podawanych dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

§ 14.

Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów

1. Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnały:

- 1) **sygnał Rp 11 „Wsiadać”**



Jeden długi ton gwizdkiem.

Sygnał Rp 11 „Wsiadać” podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich;

2) **sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”**

Dzienny

Podniesienie chorągiewki
koloru żółtego.



Nocny

Podniesienie *ręcznej* latarki
sygnałowej z białym
światłem.



Sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu” stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską;

- 3) sygnał Rp 13 „Pociąg nr... gotów do odjazdu”. Sygnał ten kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty. Stosuje się go przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych;

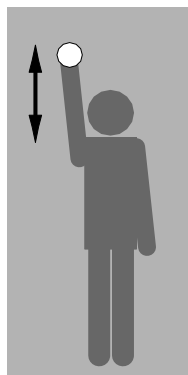
4) **sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”**

Dzienny

Ręka podniesiona do góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującą się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty, oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”.

Nocny

Podniesienie do góry i poruszanie pionowo *ręcznej latarki sygnałowej* z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującą się najbliżej maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”.



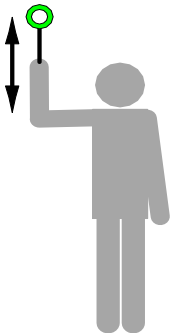
Sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” można również podawać za pomocą urządzeń łączności, a w pociągach wyposażonych w urządzenia sygnałowe do dawania sygnału Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń.

2. W przypadku jazdy pociągu pasażerskiego bez kierownika pociągu nie podaje się sygnałów określonych w ust. 1, z tym że jeżeli w drużynie konduktorskiej nie ma kierownika pociągu, a jest konduktor, podaje on sygnały określone w ust. 1.
3. Stosuje się następujący sygnał podawany przez dyżurnego ruchu:

1) **sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy”:**

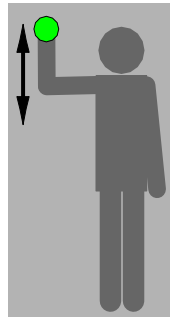
Dzienny

Okrągła biała tarczka
z zieloną obwódką
poruszana pionowo.



Nocny

Ręczna latarka sygnałowa
z zielonym światłem
poruszana pionowo;



- 2) sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” przy wyprawianiu pociągów podaje dyżurny ruchu, a przy przepuszczaniu pociągów – dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu, wtedy gdy jest to wymagane odpowiednimi przepisami lub instrukcjami.
4. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne dawane za pomocą umieszczonego obok torów albo zawieszonego nad torami urządzenia z trzema latarniami w jednym pionie. Sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego

udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenia stałe.

5. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) **sygnał Rh 1, Rhs 1 „Zahamować”**

Dzienny (Rh 1)

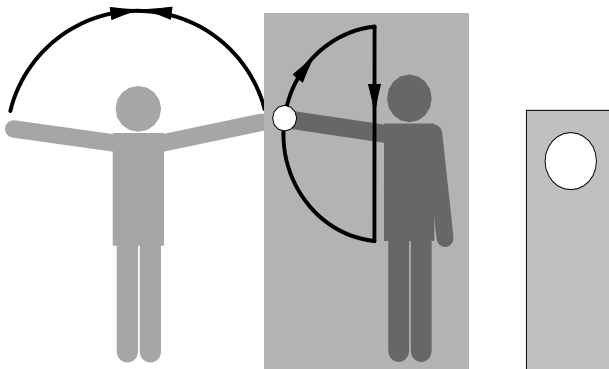
Wyciągnięte ręce
składane nad
głową
z zakreśleniem
półkola.

Nocny (Rh 1)

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

**Dzienny i nocny
(Rhs 1)**

Jedno światło
matowobiałe;



2) **sygnał Rh 2, Rhs 2 „Odhamować”**

Dzienny (Rh 2)

Wyciągnięta ręka,
poruszana po łuku
nad głową.



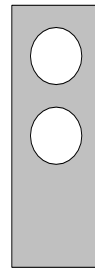
Nocny (Rh 2)

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



**Dzienny i nocny
(Rhs 2)**

Dwa światła
matowo-białe;



3) **sygnał Rh 3, Rhs 3 „Hamulce w porządku”**

Dzienny (Rh 3)

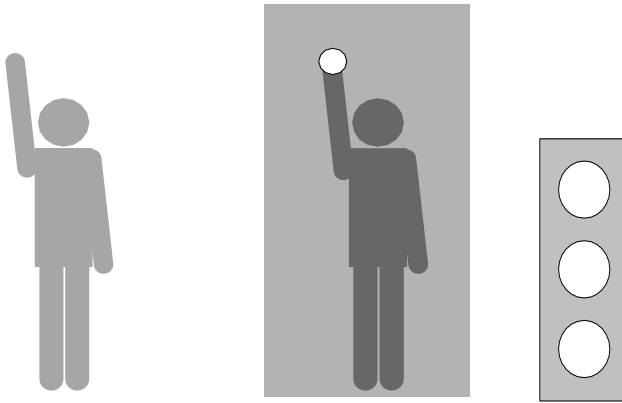
Ręka wyciągnięta
nad głową,
trzymana
pionowo.

Nocny (Rh 3)

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

**Dzienny i nocny
(Rhs 3)**

Trzy światła
matowobiałe.



6. Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

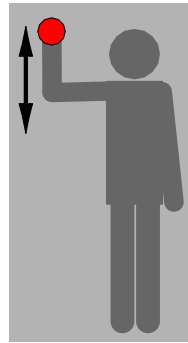
- 1) **sygnał D 7 „Stój”** dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu:

Dzienny

Tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu.

Nocny

Podniesienie i poruszanie powoli pionowo ręcznej latarki *sygnałowej* z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu;



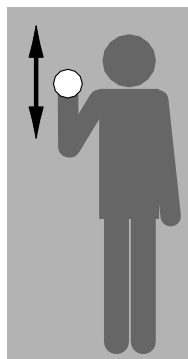
2) **sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”**

Dzienny

Dróżnik przejazdowy stoi na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

Nocny

Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo ręczną latarką *sygnałową* z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.



W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla poprawienia widoczności podawanego sygnału D 8, obowiązuje całodobowo podawanie sygnału nocnego.

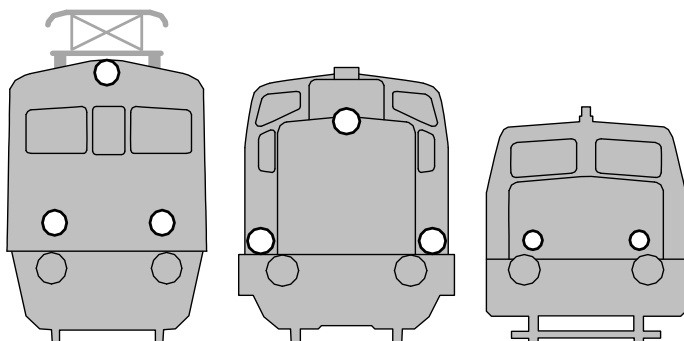
§ 15.

Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

1. Na pociągach i innych pojazdach kolejowych stosuje się następujące sygnały:
 - 1) **sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego znajdującego się na posterunku następczym albo wyprawionego na szlak jednotorowej linii kolejowej oraz w kierunku zasadniczym na torze dwu- lub wielotorowej linii kolejowej”**

Dzienny i nocny

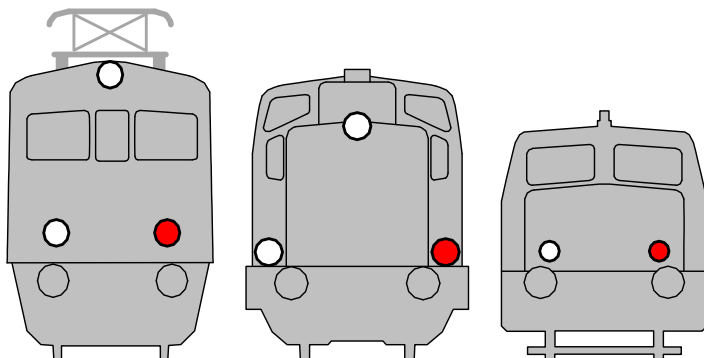
Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z zastrzeżeniem ust. 3;



- 2) **sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego wyprowadzonego na szlak w kierunku przeciwnym do zasadniczego na torze dwu- i wielotorowej linii kolejowej”**

Dzienny i nocny

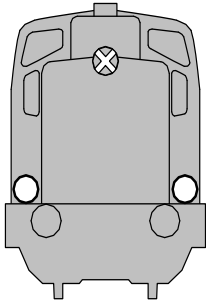
Trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, z zastrzeżeniem ust. 3;



- 3) **sygnał Pc 3 „Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”**

Dzienny i nocny

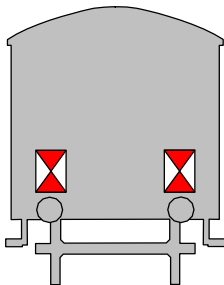
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą;



- 4) **sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty”:**

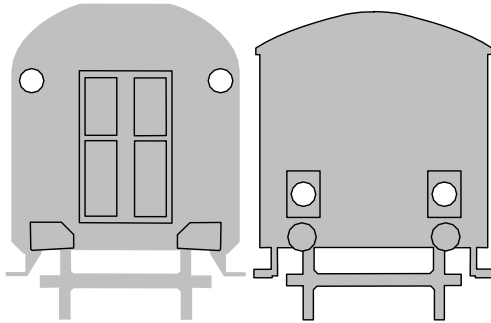
Dzienny

Dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu. 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

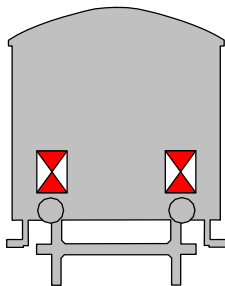
Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



5) **sygnał Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”**

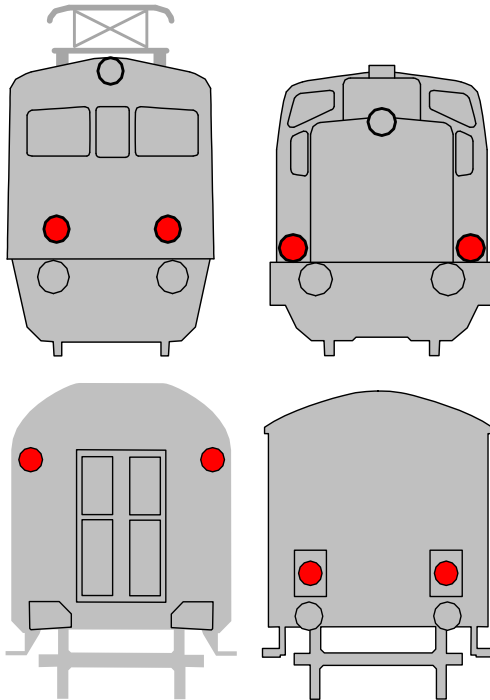
Dzienny

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



Dzienny i nocny

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

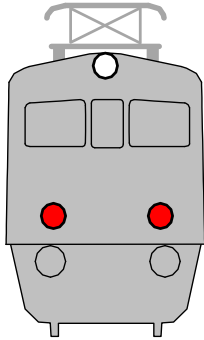


Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 „*Dzienny i nocny*”. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 „*Dzienny*”, jednak na szlakach z blokadą wieloodstępową zaleca się stosowanie sygnału Pc 5 „*Dzienny i nocny*”;

- 6) **sygnał Pc 6 „Oznaczenia czoła pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego”:**

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

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



Sygnał Pc 6 podaje maszynista pociągu bez drużyny konduktorskiej z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przed udaniem się wzdłuż pociągu, w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.

Maszynista pociągu w którego kierunku podano sygnał Pc 6 powinien zatrzymać pociąg i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.

2. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów.
3. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) oraz na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, które

nie są wyposażone w górne światło, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 za pomocą dwóch światel.

4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznikowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą, w szczególności zespołów trakcyjnych, wagonów doczepnych z kabiną maszynisty, należy stosować odpowiednio sygnały Pc 1 i Pc 2.
5. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej – sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc 2.
6. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym

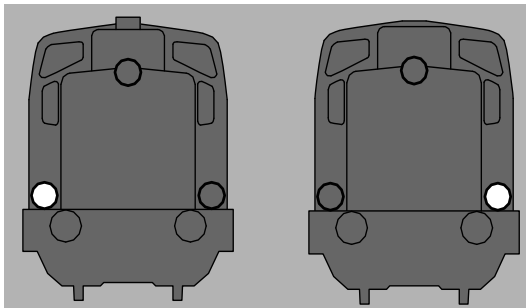
do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 2, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.

7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu, z wyjątkiem przypadku, gdy cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, w którym stosuje się przepisy ust. 6.
8. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

- 1) **sygnał Tb 1 „Oznaczenia przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry”**

Dzienny i nocny

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



Sygnał Tb 1 stosuje się do oznaczania przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z napędem. Jeżeli czynne stanowisko maszynisty jest

umiejscowione centralnie (w osi toru), sygnał Tb 1 podaje się jak dla czynnego stanowiska maszynisty umiejscowionego po prawej stronie w kierunku jazdy;

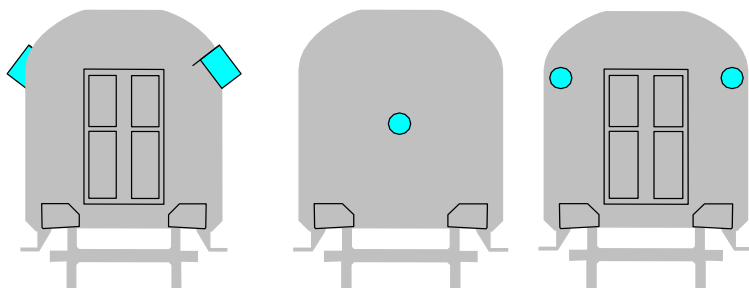
- 2) **sygnał Tb 2 „Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonariuszami, wagonów restauracyjnych, sypialnych, jak również innych wagonów specjalnego przeznaczenia oraz wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli te wagony nie są złączone z pociągiem”**

Dzienny

Po jednej niebieskiej chorągiewce umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu.

Dzienny i nocny

Po jednym lub po dwa niebieskie światła na każdej ścianie szczytowej wagonu; dopuszcza się takie wykonanie latarni, żeby niebieskie światło było widoczne także z boku wagonu, lub umieszczenie na bocznej ścianie dodatkowych światel niebieskich.



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

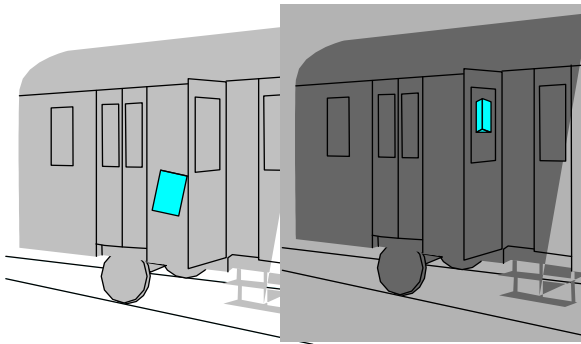
3) **sygnał Tb 3 „Oznaczenie wagonów pocztowych
w pociągach w czasie postoju, podczas załadowywania
i wyładowywania poczty”**

Dzienny

Niebieska
chorągiewka lub
latarka z niebieskim
światłem, świecąca
na trzy strony,
umieszczona na
otwartych drzwiach
wagonu.

Nocny

Latarka z niebieskim światłem
świecącym na trzy strony,
umieszczona na otwartych
drzwiach wagonu.



Dzienny i nocny

Lampy sygnałowe z niebieskim światłem wbudowane
w boczne ściany wagonu;

4) **sygnał Tb 4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego”**

Dzienny i nocny

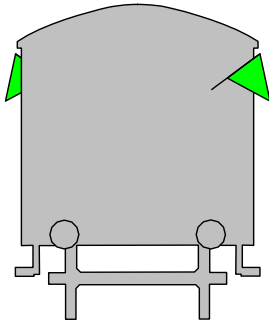
Od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad
osią toru) światła białe, a od tyłu – czerwone.

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

9. Do oznaczenia pociągów i wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi stosuje się następujące sygnały:

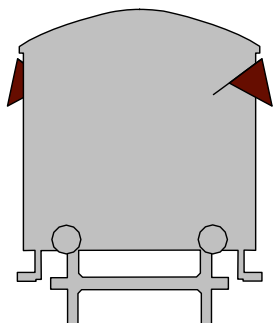
1) **sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”**

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



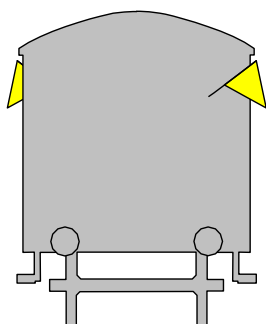
2) **sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”**

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



3) **sygnał PcSch „Skażenie chemiczne pociągu”**

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

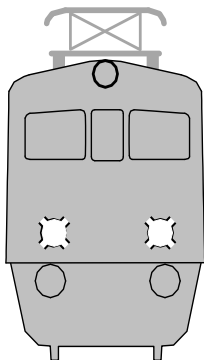


§ 16.

Sygnały alarmowe

1. Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

1) **sygnał A 1 „Alarm”**



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, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie „dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych:



- a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu,

bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,

- b) sygnał alarmowy A 1 podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym,
 - c) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
 - d) po odebraniu sygnału alarmowego A 1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy,
 - e) pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej;
- 2) **sygnał A 1r „Alarm”**
- Kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie:
- a) sygnał alarmowy A 1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu

na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiolączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiolączności pociągowej, powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą radiotelefonu; nadanie sygnału „Alarm” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki,

- b) sygnał A 1r nadawany jest:
 - automatycznie,
 - słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm” automatycznie,
- c) automatyczne nadanie sygnału A 1r następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem, wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”,
- d) słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa „Alarm” *lub poprzez nawiązanie kolejowego połączenia alarmowego (REC) i przekazanie komunikatu o zaistniałym zagrożeniu,*
- e) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu

sygnału A 1r powinni natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie,

- f) odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału, a dyżurnych ruchu posterunków, na których odbywa się zmiana kanału radiołączności pociągowej, dodatkowo zobowiązuje do bezzwłocznego podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie wypadkowi lub zmniejszenie jego skutków;

3) **sygnał A 2 „Pożar”**



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

- a) sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
- b) 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,

- c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

2. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) **sygnał A 3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji”**



Modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie. Alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników o grożącym niebezpieczeństwie uderzeń z powietrza;

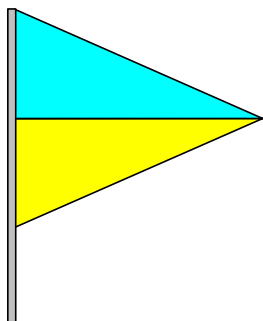
2) **sygnał A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji”**



Ciągły ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu;

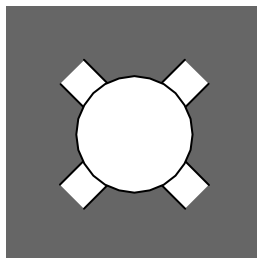
3) **sygnał A 5 „Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku”**

Dzienny



Chorągiewka
niebiesko żółta.

Nocny



Białe światło migające latarki
ręcznej;

4) **sygnał A 6 „Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku”**



Modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty. Sygnałem tym maszynista pociągu potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału;

5) **sygnał A 7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji”**



Przerywany ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy – trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa – 15 sek. oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga!

Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie. Alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych w celu ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie skażeń;

6) **sygnał A 8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji”**

Ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie.

3. Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.
4. Odwołanie alarmu powietrznego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, oraz alarmu o skażeniach, o którym mowa w ust. 2 pkt 5, jest jedno dla obydwu uprzednio ogłoszonych alarmów.

Rozdział 3.

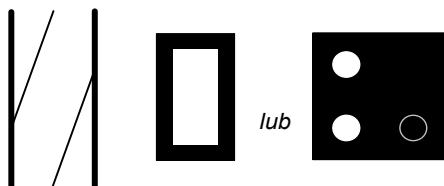
§ 17.

Wskaźniki

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, chyba że zapisy Instrukcji stanowią inaczej.
4. Wskaźniki zwrotnicowe służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jedno- i dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.
5. Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarni mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarni elektrycznych z białymi światłami lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były one odblaskowe.
6. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
7. *Obowiązują następujące zasady stosowania wskaźników zwrotnicowych:*
 - 1) *można nie stosować wskaźników zwrotnicowych do zwrotnic scentralizowanych, po których jazdy odbywają się tylko z wykorzystaniem przebiegów utwierdzanych lub zamykanych;*
 - 2) *na rozjazdach, na których w porze ciemnej nie wykonuje się manewrów lub manewruje się sporadycznie albo oświetlenie zewnętrzne zapewnia dobrą widoczność, można nie stosować wskaźników zwrotnicowych lub zamiast latarni zwrotnicowych stosować tarcze nieoświetlane, dające takie same wskazania jak latarnie zwrotnicowe;*

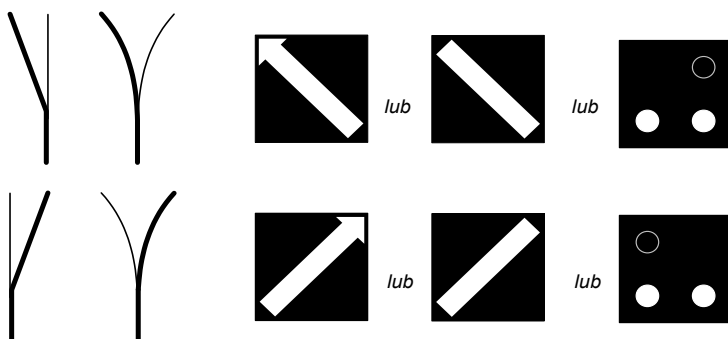
- 3) *czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie zwrotnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.*
8. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
9. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
10. W szczególnych przypadkach stosuje się wskaźniki zwrotnicowe zlokalizowane w dalszej odległości przed zwrotnicami. W takim przypadku latarnia ze wskaźnikami może być umieszczona na osobnym maszcie lub wspólnie z latarniami podającymi inne sygnały.
11. Pojawienie się częściowe trzeciej strzały w latarni mechanicznej rozjazdu krzyżowego podwójnego, a w latarni elektrycznej miganie środkowego punktu świetlnego wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że wjazd na zwrotnicę jest zabroniony.
12. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:
- 1) **wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”**
- Biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.



Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza.

2) **wskaźnik Wz 2 „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, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach łukowych dwustronnych wskaźnik ten, o odpowiednim zwrocie strzał, stosuje się dla obu położów zwrotnicy.

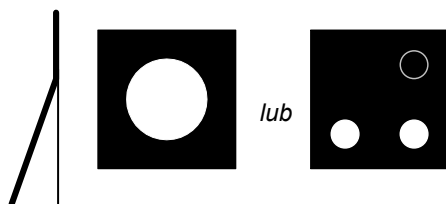


Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku

o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków;

3) **wskaźnik Wz 3 „Jazda z ostrza”**

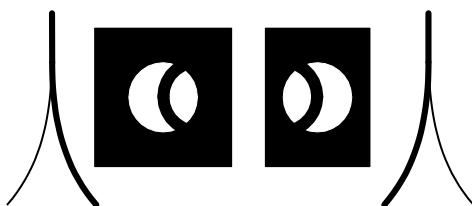
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie.



Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu;

4) **wskaźnik Wz 4 „Jazda z ostrza”**

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

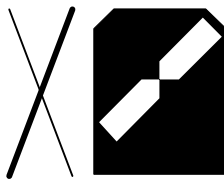


Zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru;

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

1) **wskaźnik Wz 5 „Jazda po prostej w prawo”**

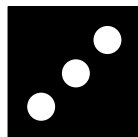
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



lub



lub

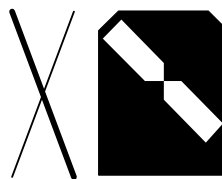


Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem;

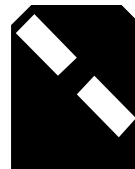
3) **wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”**

2) **wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”**

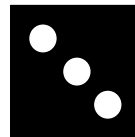
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



lub



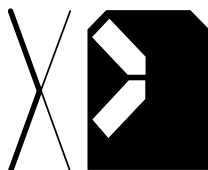
lub



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

4) **wskaźnik Wz 8 „Jazda po łuku w prawo”**

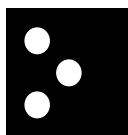
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo.



lub



lub



Jazda w kierunku zrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem;

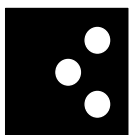
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w prawo.



lub



lub



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

14. Wskaźniki ogólnieeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:

- 1) na stacji wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
- 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy;

- 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednutorowych wskaźnik ustawia się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego – po prawej, a dla toru lewego – po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy;
- 4) na szlaku wielotorowym przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik ustawia się: przy torach skrajnych – po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych – z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.

15. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:

1) **wskaźnik W 1 „Wskaźnik usytuowania”**

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

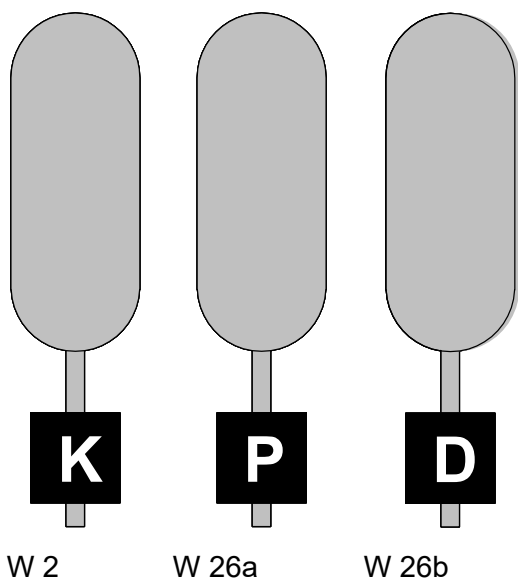


Wskaźnik W 1 oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z wieloodstępową blokadą liniową czterostawną –

przedostatniego semafora odstępowego blokady wieloodstępowej na szlaku przed semaforem wjazdowym. Wskaźnik W 1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora – dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor;

- 2) **wskaźniki W 2, W 26a, W 26b „Wskaźniki kierunku jazdy”** oznaczają: kierunek wyjazdu pociągu (wskaźnik W 2), przejazd z grupy torów dalekobieżnych na grupę torów podmiejskich (wskaźnik W 26a) lub przejazd z grupy torów podmiejskich na grupę torów dalekobieżnych (wskaźnik W 26b).

Wskaźnik świetlny z matowobiałą literą na czarnym tle, stanowiącą skrót nazwy stacji końcowej lub najbliższej węzłowej danej linii kolejowej bądź innego wyróżnionego punktu docelowego dla wyjazdu pociągu (wskaźnik W 2) lub grupy torów, na którą przejeżdża pociąg (wskaźnik W 26a – zawsze litera „P”, wskaźnik W 26b – zawsze litera „D”).



W 2

W 26a

W 26b

Wskaźnik W 2 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie, wskaźniki W 26a i W 26b umieszcza się na semaforze ustawionym przed przejściem zwrotnicowym służącym do przejazdu z jednej grupy torów na drugą; wskaźnik jest wyświetlany tylko wtedy, kiedy semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę w kierunku, który został wyróżniony tym wskaźnikiem; wskaźniki W 26a i W 26b wyświetlają się również, gdy na semaforze ukaże się sygnał zastępczy;

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

Dzienny

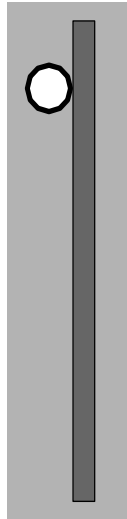
Nocny

Dzienny i nocny

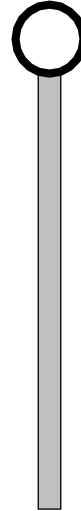
Maszt semafora
bez ramion



Białe światło
u wierzchołka
masztu



Białe światło
wskaźnika
światelnego

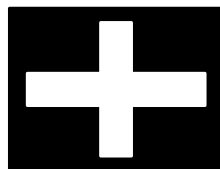


Wskaźnik W 3 ustawia się z prawej strony toru przy znajdującym się tam semaforze lub tarczy zaporowej dla oznaczenia, że semafor ten lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik;

- 4) **wskaźnik W 4 „Wskaźnik zatrzymania”** oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu.

Prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle;

- a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, lub przystanku, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,



- b) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem, z prawej strony toru, do którego się odnosi; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie

*i w szczególnych przypadkach,
np. brak wymaganej skrajni
można go ustawić z lewej strony
toru na końcu peronu,*

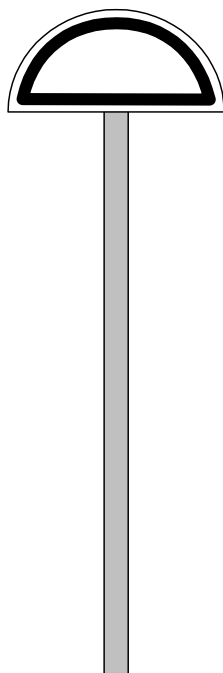
- c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych,

- d) *wskaźnika nie ustawia się, jeżeli w odległości do 25 m za końcem peronu znajduje się semafor;*

5) **wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania”** oznacza granicę przetaczania.

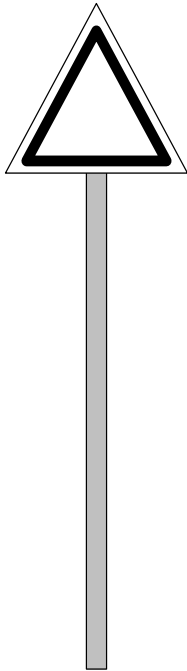
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym i *białym* obramowaniem;

- a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone. Przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,



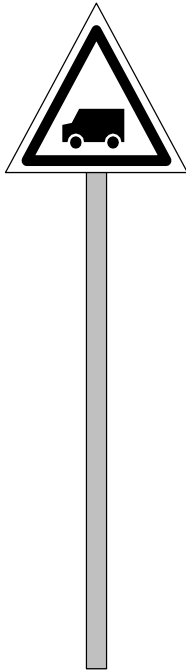
- b) wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku,
- c) na stacjach linii kolejowych dwutorowych wskaźnik ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego, a na stacjach linii kolejowych jednotorowych wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku;

- 6) **wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania”** oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”.
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Baczność”;

- 7) **wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdowy”** oznacza, że za wskaźnikiem znajdują się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w system przejazdowy.
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem oraz symbolem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami:

- a) wyposażonymi w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany z urządzeniami stacyjnymi lub uzależniony od nich,
- b) wyposażonymi w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, na których półsamoczynny system przejazdowy jest obsługiwany przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego,
- c) wyposażonymi lub niewyposażonymi w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, na których ruch drogowy jest sterowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych,

wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu,

- d) na których ruch drogowy jest sterowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe.

Wskaźnik W 6a ustawia się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418), dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie;

- 8) **wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed niezabezpieczonym przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem”** oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”.

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



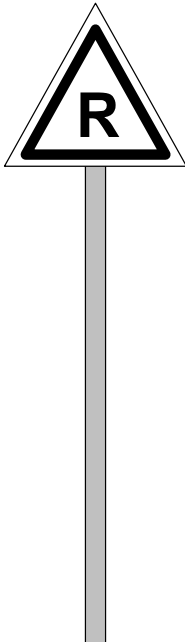
Wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami:

- a) niewyposażonymi w półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe,
- b) w przypadku których półsamoczynny system przejazdowy jest niepowiązany z urządzeniami stacyjnymi lub niezależny od nich lub niewyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
- c) na których ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego,
- d) wyposażonymi w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników.

Wskaźnik W 6b w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie;

- 9) **wskaźnik W 7 „Wskaźnik robót torowych”** oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na prowadzone roboty torowe.

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

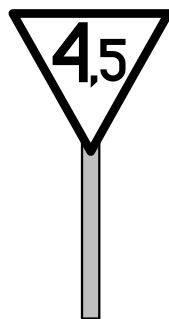
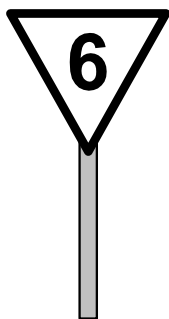


- a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
- b) wskaźnik ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych;

10) **wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”**

oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy.

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h. Gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny;

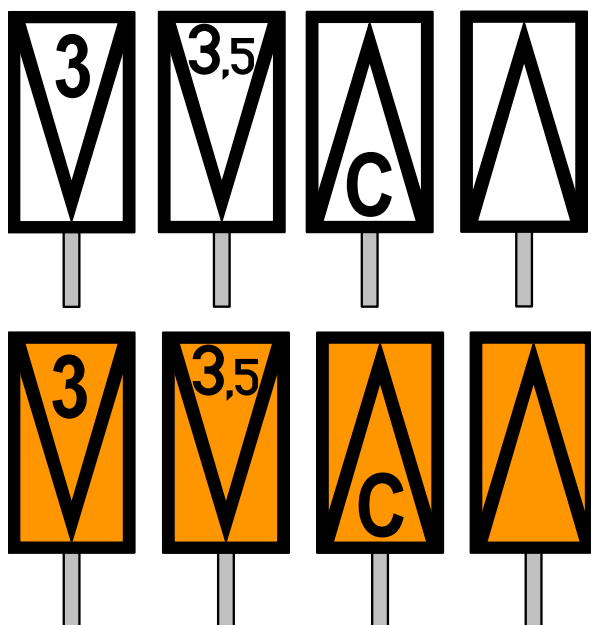


- a) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- b) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,
- c) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
- d) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nie należących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W 9, o którym mowa w pkt 11,
- e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,
- f) jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji,

to należy takie miejsce osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku *jednotorowym*,

- g) wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczania miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27a;

- 11) **wskaźniki W 9, W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości”** oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością. Prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h, z drugiej strony – czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze i między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku);



- a) wskaźnik W 9, W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
- b) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 10, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- d) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”, określonym w § 11 ust. 15,

- e) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 lub W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
- g) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
- h) na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych – dla jazdy po torze nieskrajnym – obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy. Zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
 - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy

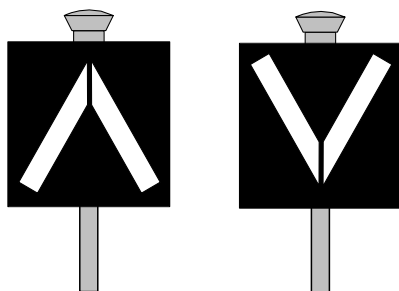
liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,

- i) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- j) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
- k) tło wskaźników W 9, W 14 powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;

12) **wskaźniki W 10a i W 10b „Wskaźniki odcinka**

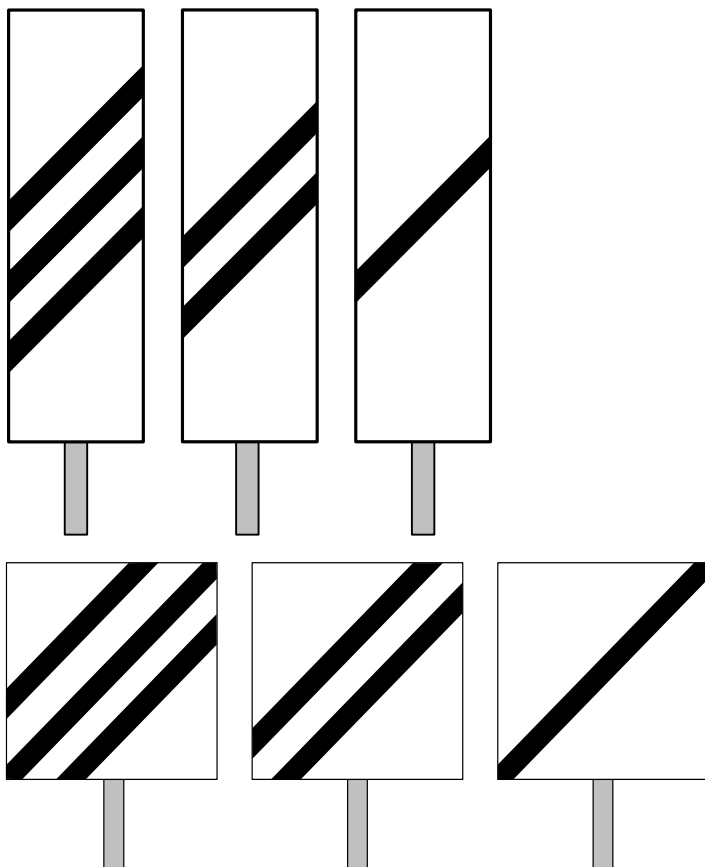
z popychaniem” oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania.

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

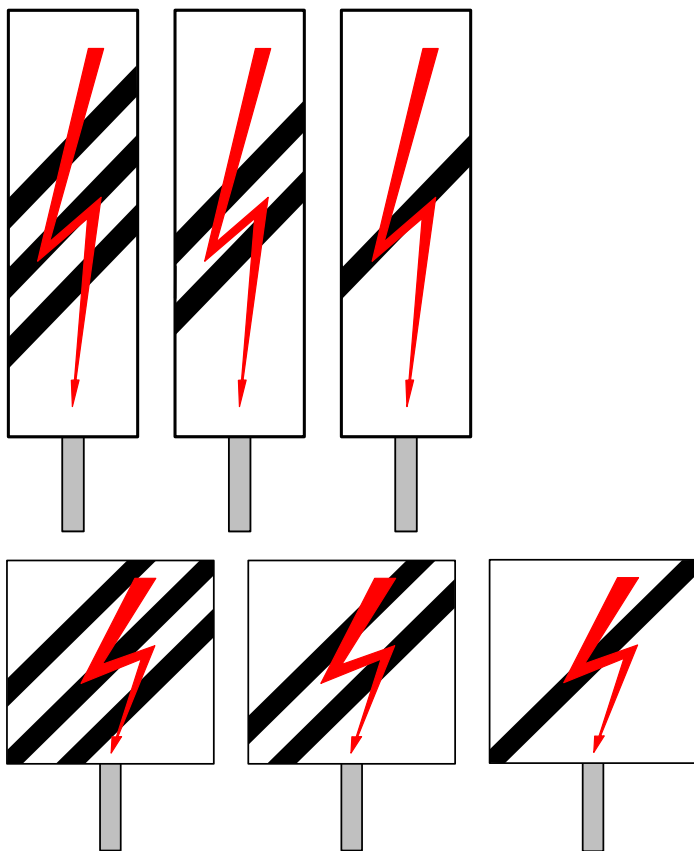


- a) wskaźniki W 10a i W 10b służą do oznaczania w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania,
- b) wskaźnik W 10a oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast wskaźnik W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem – w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów. Wskaźniki te umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą;

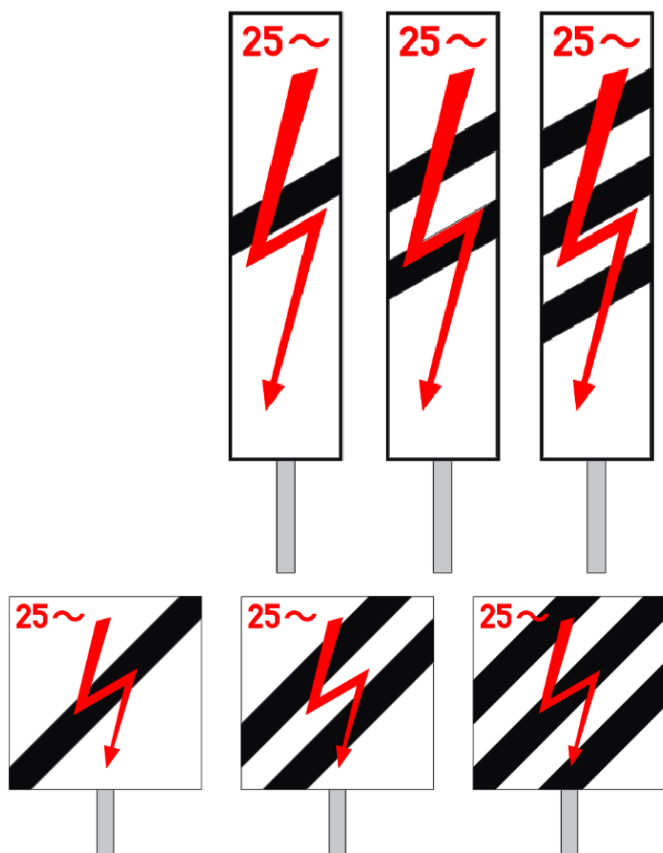
- 13) **wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c „Wskaźniki uprzedzające”** w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:
- a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),



- b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego (wskaźnik W 11b),



- c) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego (wskaźnik W 11c),



Przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo. Pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem

30°, a na tablicach kwadratowych – pod kątem 45° do poziomu:

- a) na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- b) na wskaźniku W 11c na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika oraz czerwone oznaczenie „25” i sinusoidę umieszczone w górnej części wskaźnika,
- c) wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- d) wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod napięciem 3 kV prądu stałego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- e) wskaźnik W 11c, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo

do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod napięciem 25 kV prądu przemiennego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,

- f) wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, niewęzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą. Wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- g) wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach nieelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej oraz ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego,

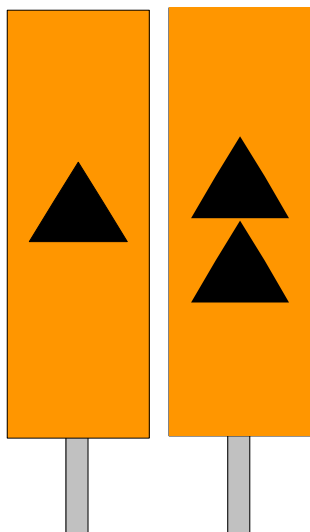
- h) wskaźnik W 11c stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej oraz ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego,
- i) wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- j) tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100 m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu trakcyjnego zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą – z dwoma i ostatnią – z jednym pasem czarnym. W przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60 m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- k) tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi

umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne – kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem – pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,

- l) jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe;

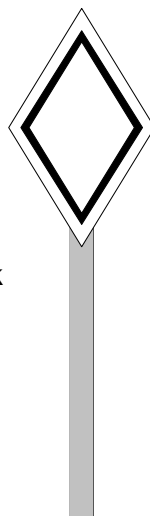
- 14) **wskaźnik W 11p „Wskaźnik przejazdowy”** oznaczają, że za wskaźnikami znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa.

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

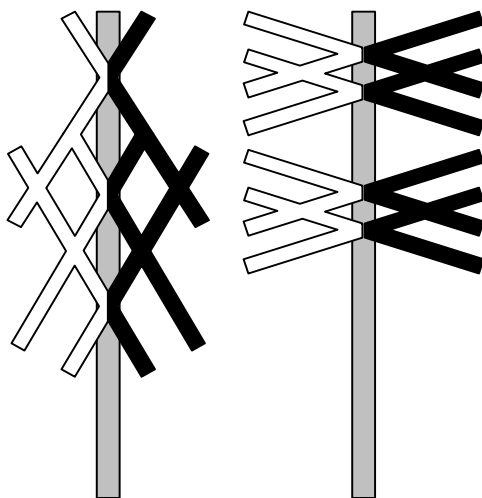


- a) wskaźnik W 11p służy do zwrócenia uwagi maszyniście na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej,
 - b) wskaźnik W 11p z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik W 11p z dwoma trójkątami – 400 m, przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi;
- 15) **wskaźnik W 12 „Wskaźnik parowozowy”** oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć jego kłapy. Biała tablica w kształcie ukośnika z czarnym i białym obramowaniem, zwrócona do góry wierzchołkiem leżącym na dłuższej przekątnej;

- a) wskaźnik W 12 ustawia się w odległości 200 m przed mostami, wiaduktami lub innymi obiektami,
- b) przy przejeżdżaniu obok wskaźnika W 12 należy popielnik parowozu zakropić i zamknąć jego klapy;



- 16) **wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy”** oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia i innych maszyn torowych. Czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą;

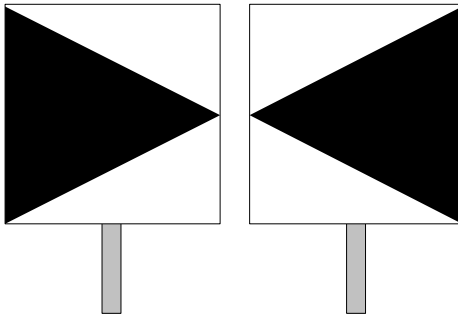


- a) wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc, w szczególności przejazdu, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor-pojazd, czujnika szynowego, urządzeń do wykrywania zagrzaných osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych,
- b) wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,
- c) przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej od 150 m jedna od drugiej powinny być oznaczone

jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W 13 w postaci dwóch krat;

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

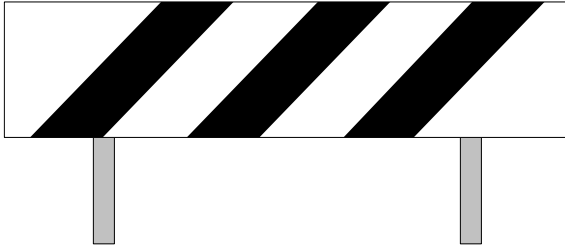
Kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku).



Wskaźnik W 15 ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza;

- 18) **wskaźnik W 16 „Wskaźnik przystanku osobowego”** oznacza, że za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się przystanek osobowy.

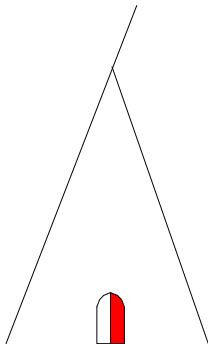
Biała pozioma tablica z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo.



Wskaźnik W 16 ustawia się skośnie do toru przed przystankami osobowymi, na których nie ma semaforów, z prawej strony toru, do którego się odnosi, w odległości drogi hamowania pociągów obowiązującej na danym szlaku, liczonej od wskaźnika W 4, ustawionego na tym przystanku;

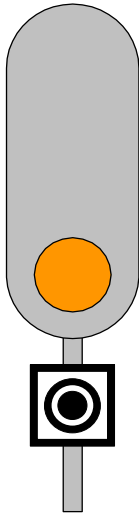
- 19) **wskaźnik W 17 „Wskaźnik ukresu”** oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.

Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy).



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

- 20) **wskaźnik W 18 „Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej”** oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego wieloodstępowej blokady liniowej na szlaku przed semaforem wjazdowym.
Kwadratowa biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny pierścień z czarnym kołem w środku;



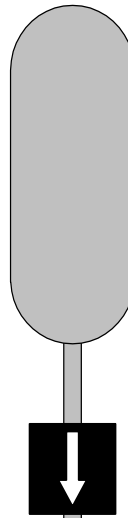
- a) wskaźnik W 18 umieszcza się na maszcie ostatniego semafora odstępowego wieloodstępowej, blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu,

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

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

Biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle;

- a) wskaźnik W 19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w



regulowaniu prędkości

jazdy pociągu,

- b) wskaźnik W 19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach,
- c) wskaźnik W 19 wykonuje się jako świetlny (*wyświetlany*), w postaci latarni z matowobiałą lub złożoną z punktów świetlnych strzałą, ukazującą się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania,
- d) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 19 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku, gdy:
 - odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor,
 - jest on umieszczony na semaforze czterostawnej wieloodstępowej blokady liniowej,
- e) *wskaźnik W 19 umieszczony na przedostatnim semaforze odstępowym czterostawnej wieloodstępowej blokady liniowej informuje drużynę*

pociągową o tym, że ostatni odstęp blokady jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania. W przypadku prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych przy wprowadzonym telefonicznym zapowiadaniu pociągów, maszynista powinien regulować prędkość tak, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”,

- f) *do odwołania stosuje się wskaźniki W 19 w formie tablic wykonanych z materiałów odbłaskowych w przypadkach innych niż wskazane w lit. d;*

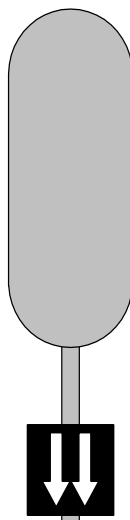
22) wskaźnik W 20 „Wskaźnik braku drogi hamowania”

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

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

- a) wskaźnik W 20 informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,

- b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu (*drogi przebiegu*), patrząc w kierunku jazdy pociągu, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze,
- c) wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, o którym mowa w pkt 21,
- d) wskaźnik W 20 wykonuje się jako świetlny (*wyświetlany*), w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze,
- e) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 20 w formie tablicy wykonanej z materiałów odbłaskowych w przypadku, gdy:
- odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor,



- jest on umieszczony na semaforze czterostawnej wieloodstępowej blokady liniowej,

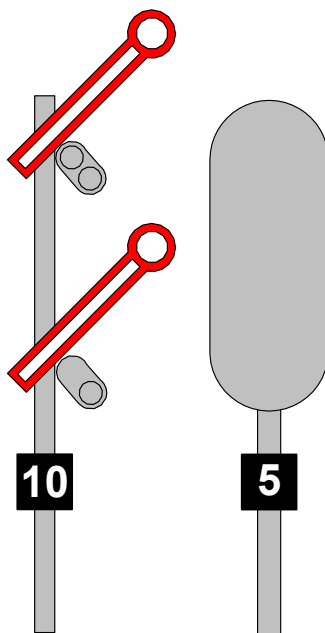
f) *do odwołania stosuje się wskaźniki W 20 w formie tablic wykonanych z materiałów odblaskowych w przypadkach innych niż wskazane w lit. e;*

23) wskaźnik W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”

wyświetlony razem z sygnałem na semaforze oznacza, że jazda od tego semafora może odbywać się z prędkością określoną przez wskaźnik.

Kwadratowa lub prostokątna czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę;

- a) wskaźnik W 21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda od semafora, na którym znajduje się wskaźnik, nadającego sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą,



nieprzekraczająca
wartości określonej
przez ten wskaźnik,

- b) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny (*wyświetlany*) i umieszcza na maszcie semafora tylko wówczas, gdy zachodzi potrzeba podwyższenia dozwolonej prędkości do wartości wyższej niż dopuszczona przez sygnał zezwalający na jazdę nadawany przez semafor,
- c) na wskaźniku W 21 matowobiała lub złożona z punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- d) dopuszcza się stosowanie wskaźnika W 21 w postaci czarnej tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych, który odnosi się do:
 - wszystkich sygnałów zezwalających na jazdę ze zmniejszoną prędkością, jeżeli dla wszystkich przebiegów układ torowy zezwala na jazdę z prędkością większą niż wskazuje na to sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością nadawany przez ten semafor,
 - sygnałów zezwalających na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 km/h, jeżeli dla wszystkich przebiegów spod danego semafora, dla których ta prędkość jest sygnalizowana, możliwe jest jej zwiększenie do 50 km/h;

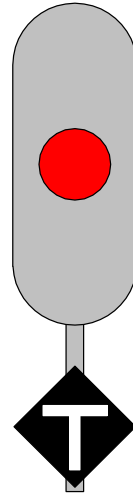
- 24) **wskaźnik W 21a „Wskaźnik uprzedzający podwyższenie prędkości na następnym semaforze”** *wyświetlony razem z sygnałem na sygnalizatorze oznacza, że jazda od następnego semafora może odbywać się z prędkością określoną przez wskaźnik.*

Kwadratowa czarna tablica, a na niej pomarańczowa liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość określoną w dziesiątkach km/h, która została wyświetlona na wskaźniku W 21 umieszczonym na następnym semaforze:



- a) wskaźnik W 21a umieszczony nad latarnią sygnałową sygnalizatora oznacza, że jazda od następnego semafora, nadającego sygnał zezwalający może odbywać się z większą prędkością, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
 - b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza nad latarnią sygnałową sygnalizatora,
 - c) na wskaźniku W 21a pomarańczowa lub złożona z pomarańczowych punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na następnym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę oraz liczby wyświetlającej się na wskaźniku W 21,
 - d) wskaźnik W 21a stosuje się wyłącznie w ramach projektów pilotażowych, których celem jest ustanowienie w przyszłości nowego systemu sygnalizacji na sieci kolejowej, lub na zarządzenie zarządcy infrastruktury;
- 25) **wskaźnik W 22 „Wskaźnik jazdy pociągu towarowego”** oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady wieloodstępowej, wskazującego sygnał „Stój”.
- Kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej umieszczona centralnie biała litera „T” wykonana z materiałów odbłaskowych;

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

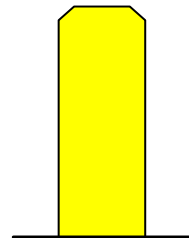


26) **wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”**

oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Wskaźnik w postaci żółtego słupka ustawionego przy torze;

- a) wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,



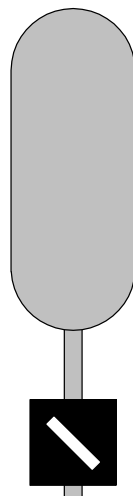
- b) wskaźnika W 23 nie oświetla się;

27) **wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”**

oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

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

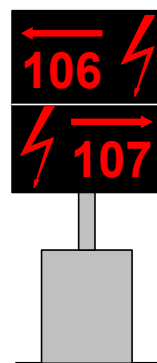
- a) wskaźnik W 24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie,
- b) obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- c) w przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy „Sz” obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego,
- d) w szczególnych przypadkach, *określonych wytycznymi organizacji zamknięć torowych w czasie wykonywania planowych robót*, wskaźnik W 24 może być stosowany w porze dziennej w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej;



- 28) **wskaźnik W 25 „Wskaźnik ogrzewania”** oznacza stanowisko elektrycznego ogrzewania wagonów i rozpoczęcia ogrzewania.

Wskaźnik świetlny – jedna lub dwie prostokątne latarnie umieszczone na wspólnym maszcie; na każdej latarni, w kolorze czerwonym, numer toru ze strzałką zwróconą w kierunku toru, do którego się ta latarnia odnosi, oraz strzała w kształcie błyskawicy zwrócona ostrzem ku dołowi;

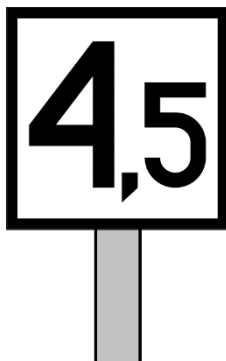
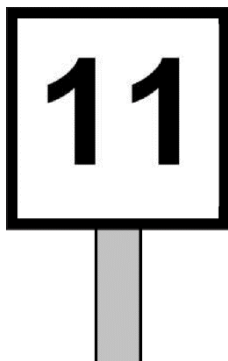
- a) wskaźnik W 25 ustawia się na międzytorzu w miejscu stanowiska elektrycznego ogrzewania wagonów na torach postojowych; przeznaczony jest on do uprzedzenia o konieczności zachowania ostrożności w czasie ogrzewania składów, z uwagi na wysokie napięcie,
- b) wskaźnik W 25 wyświetla się z chwilą rozpoczęcia ogrzewania,
- c) w czasie trwania ogrzewania wagonów zabrania się zbliżania i dojeżdżania do nich;



- 29) **wskaźnik W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości”** oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą dozwoloną prędkość drogową dla danej linii kolejowej. Kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość

drogową, przy czym wartość podana na wskaźniku odpowiada 0,1 dozwolonej prędkości jazdy wyrażonej w km/h, a wartość dozwolonej prędkości jazdy ustala się w przedziałach co 5 km/h;

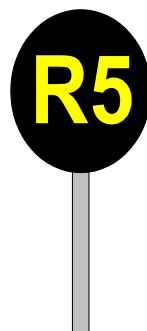
- a) wskaźnik W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:
- przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
 - na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrażu linii kolejowej, a w pozostałych przypadkach według zasad określonych w ust. 14 pkt 1, 3 i 4,
- b) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko,
- c) białe tło wskaźnika W 27a powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;



- 30) **wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”** oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej.

Okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe. Litera stanowi uzgodniony z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego wyróżnik zarządcy infrastruktury – dla PLK SA jest litera „R”, którego wskaźnik dotyczy. Liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury;

- a) wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego. Po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym na tym kanale,
- b) numer kanału określony wskaźnikiem W 28 obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,
- c) wskaźnik W 28 ustawia się w następujący sposób:
- na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową – na stacji w odległości 30-70 m



za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,

- na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów – na stacji w odległości 30-70 m *za ostatnią zwrotnicą wyjazdową*, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,
- przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiołącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiołączność pociągową – 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,

d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko. Litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych,

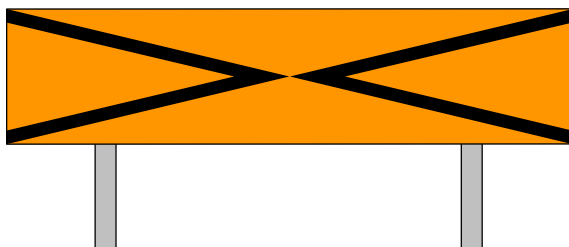
e) *jeżeli nie ma możliwości ustawienia wskaźnika w sposób, o którym mowa w lit. c, dopuszcza się za zgodą komórki organizacyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ds. telekomunikacji ustawienie wskaźnika w innym miejscu, zgodnie z zasadą*

obowiązywania jednego numeru kanału radiołączności pociągowej na danym szlaku;

31) **wskaźnik W 29 „Wskaźnik nawiązania łączności”**

oznacza, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu odcinkowym.

Pomarańczowa tablica pozioma, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden obok drugiego, stykające się wierzchołkami w środku tablicy;



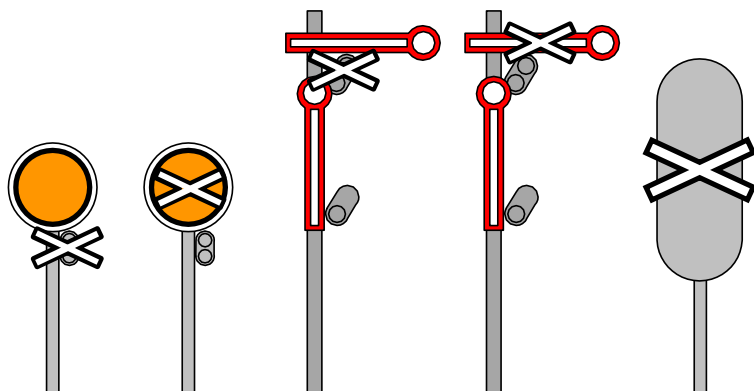
- a) wskaźnik W 29 stosuje się na odcinkach linii kolejowej, na których ruch prowadzony jest na podstawie radiotelefonicznego porozumiewania się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistą pojazdu trakcyjnego lub kierującym pojazdem pomocniczym, dla wskazania miejsca, w którym maszynista lub kierujący pojazdem pomocniczym ma obowiązek nawiązania łączności radiowej z dyżurnym ruchu odcinkowym,
- b) wskaźnik W 29 ustawia się skośnie do toru, po prawej stronie toru przed mijanką bezobsługową w odległości nie mniejszej niż 1600 m przed samoczynnie działającym semaforem wjazdowym;

- 32) **wskaźnik W 30 „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;



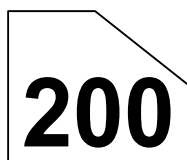
- a) wskaźnik W 30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron,
 - b) wyświetlony wskaźnik W 30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku;
- 33) **wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania”** oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a w przypadku sygnalizatora świetlnego wszystkie jego komory są ciemne (brak światła). Biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach, a w przypadku sygnalizatorów świetlnych na latarniach sygnałowych tych sygnalizatorów;

- 34) **wskaźnik W 32 „Wskaźnik czoła pociągu”** oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem.

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



Wskaźnik W 32 stosuje się na stacjach i przystankach osobowych. Wskaźnik W 32, w razie potrzeby więcej niż jeden, dla pociągów o różnych długościach, ustawia się, rozmieszczając go w zależności od warunków miejscowych w taki sposób, aby zapewniona została możliwie najdogodniejsza obsługa podróżnych.

Wskaźniki wykonuje się jako lewo- i prawostronne, ze ściętym narożnikiem od strony toru, do którego się odnoszą;

- 35) **wskaźnik W 33 „Wskaźnik sieci GSM-R”** oznacza miejsce, w którym maszynista musi ręcznie wybrać wskazaną sieć GSM-R w radiotelefonie kabinowym, chyba że sieć zostaje wybrana automatycznie przez działanie urządzeń przytorowych.

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Poniżej wewnątrz czarnego obramowania w kształcie elipsy umieszczony jest czarny skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system GSM-R;



- a) wskaźnik W 33 informuje maszynistę o miejscu zmiany sieci GSM-R lub systemu radiołączności pociągowej na obowiązujący od tego miejsca system GSM-R,

- b) wskaźnik W 33 ustawia się przy dojeździe do posterunku ruchu leżącego na linii kolejowej wyposażonej w system GSM-R, przed semaforem wjazdowym tego posterunku ruchu, w odległości *pozwalającej na pomyślne zalogowanie radiotelefonu kabinowego GSM-R do sieci GSM-R oraz zarejestrowanie numeru funkcyjnego przed tym semaforem, przy uwzględnieniu maksymalnej prędkości drogowej obowiązującej na danym odcinku linii,*
- c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 33 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; białe tło wskaźnika wykonuje się z materiałów odbłaskowych;

36) **wskaźnik W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”** oznacza koniec obowiązującego do tego miejsca systemu ERTMS/GSM-R.

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Poniżej wewnątrz czarnego obramowania w kształcie elipsy umieszczony jest czarny skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system ERTMS/GSM-R. Tablica przekreślona

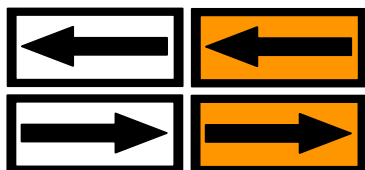
czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka;



- a) wskaźnik W 34 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu ERTMS/GSM-R na obowiązujący od tego miejsca system radiołączności pociągowej 150 MHz; po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe, jeśli są dostępne, na system radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązujący od tego miejsca oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,
- b) wskaźnik W 34 stosuje się wraz ze wskaźnikiem W 28, który informuje maszynistę o kanale systemu radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązującego za wskaźnikiem W 34. Wskaźnik W 28 umieszcza się powyżej wskaźnika W 34 na wspólnej konstrukcji wsporczej,

- c) wskaźnik W 34 ustawia się w następujący sposób:
- na stacji, stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, będącym końcem ostatniego szlaku linii kolejowej z systemem ERTMS/GSM-R – na stacji i na stacji węzłowej w odległości 30-70 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, a na posterunku odgałęźnym 100-150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
 - przy dojeździe do posterunku ruchu niewyposażonego w system ERTMS/GSM-R – w odległości drogi hamowania obowiązującej na danym szlaku, przed semaforem wjazdowym na ten posterunek ruchu,
- d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 34 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko. Białe tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;

- 37) **wskaźniki W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym”** oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunek zwrotny. Prostokątna biała (wskaźnik W 35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzała zwrócona ostrzem w kierunku lewym lub prawym;

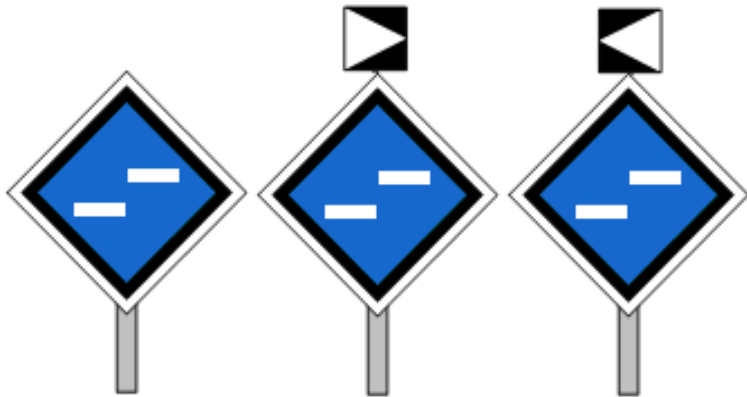


- a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
- b) wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
- c) wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
- d) wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
- e) czarna strzała na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym,
- f) jeżeli szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźników W 35, W 36 o typowych wymiarach, stosuje się wskaźniki o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się je nisko, z zachowaniem skrajni.

16. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu oraz stanu sieci trakcyjnej.
17. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
18. Wskaźniki We umieszcza się według następujących zasad:
 - 1) wskaźniki We stałe zawieszają się nad torem, do którego się odnoszą, na konstrukcjach wsporczych na wysokości nie mniejszej niż 4,5 m od poziomu główki szyny lub na wysięgnikach konstrukcji wsporczych, patrząc w kierunku jazdy;
 - 2) wskaźniki We przenośne umieszcza się zgodnie z pkt 1 albo obok toru zgodnie z ust. 14 pkt 1.
19. Wskaźniki We mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
20. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:
 - 1) **wskaźniki We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu”** oznaczają, że należy opuścić pantografy przed następnym wskaźnikiem (wskaźniki opuszczonego pantografu We 2a, We 2b, We 2c): niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 1a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1b), lub przy

jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1c).

Dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego; wskaźnik We 1b i We 1c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo (wskaźnik We 1b) lub w lewo (wskaźnik We 1c), w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik.



We 1a

We 1b

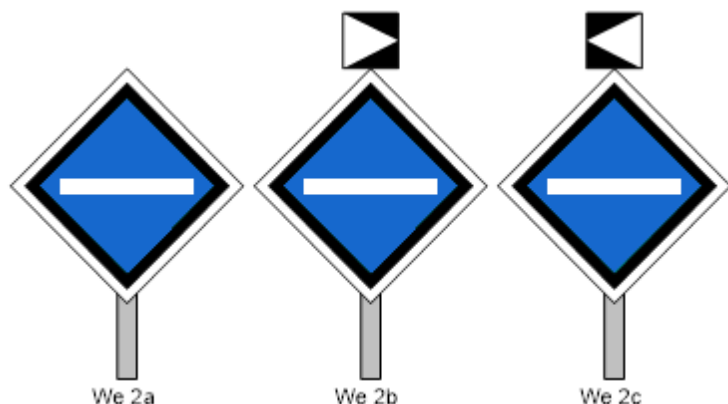
We 1c

Wskaźniki We 1a, We 1b lub We 1c ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych, przed właściwym wskaźnikiem We 2a, We 2b, We 2c w odległości co najmniej:

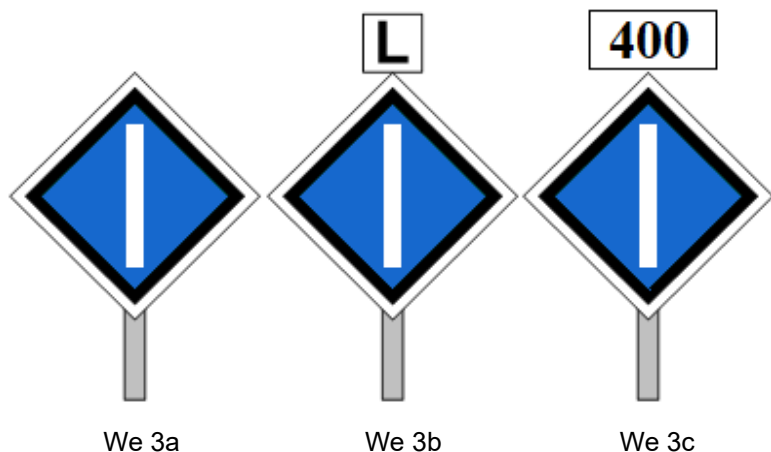
- a) 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,

- b) 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,
- c) 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h;

- 2) **wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu”** oznaczają miejsce, od którego jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c). Jeden biały, poziomy pasek; wskaźnik We 2b i We 2c 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 wskaźnik;



- a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 50 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
- b) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
- w razie wyłączania sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami;
- 3) **wskaźniki We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu”** oznaczają, że należy podnieść pantografy.
- Jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne jest uzupełniony małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”, wskaźnik obowiązujący pociągi dłuższe niż 200 m jest uzupełniony małą prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem „400”;

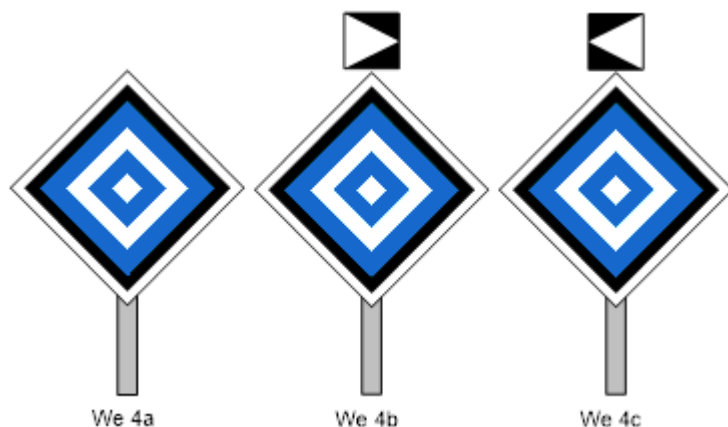


- a) wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu i nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,
- b) wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,
- c) wskaźnik We 3c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu, w tym składów typu push-pull z lokomotywą na końcu składu, ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej

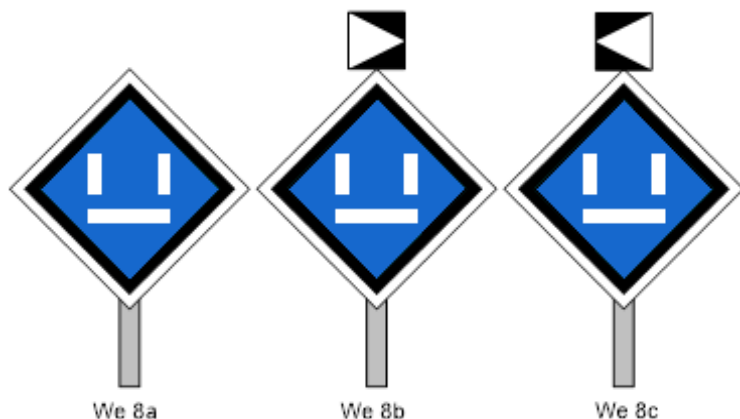
niż 450 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy;

- 4) **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:



- a) 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,
 - b) 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;
- 5) **wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej”** oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8c).
- Dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy.

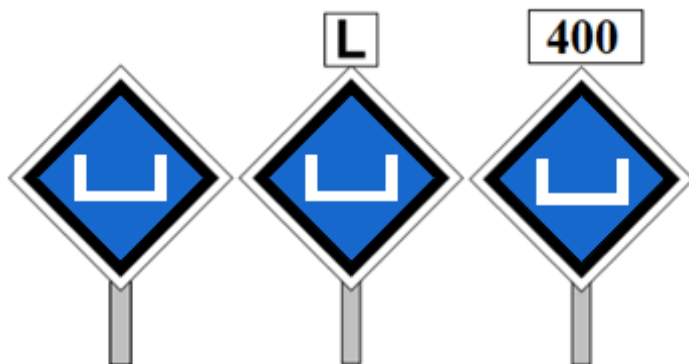


Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim jak *odcinek neutralny sekcji separacji faz albo systemów, izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym*;

- 6) **wskaźniki We 9a, We 9b, We 9c „Wskaźniki jazdy pod prądem”** oznaczają miejsce, od którego można jechać, pobierając prąd trakcyjny z sieci trakcyjnej.

Dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, stykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne jest uzupełniony małą kwadratową białą tablicą z czarną

obwódką oraz czarną literą „L”, wskaźnik obowiązujący pociągi dłuższe niż 200 m jest uzupełniony małą prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem „400”;



We 9a

We 9b

We 9c

- a) wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu, ale nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci *trakcyjnej*, a w przypadku prądu przemiennego również z *wyłączonym wyłącznikiem głównym*,
- b) wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci

trakcyjnej, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym,

- c) wskaźnik We 9c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu, w tym składów typu push-pull z lokomotywą na końcu składu, ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 450 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci *trakcyjnej, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym.*

Uwaga: przykład osygnalizowania odcinka jazdy bez poboru prądu przedstawiono w załączniku Nr 4;

7) **wskaźniki We 10a, We 10b, We 10c, We 10d, We 10e, We 10f „Wskaźniki zmiany systemu zasilania”**

oznaczają zmianę systemu zasilania dla toru przy którym stoi wskaźnik:

- a) **wskaźnik We 10a:** białe oznaczenie „25” i pod spodem sinusoida informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,



- b) **wskaźnik We 10b**: białe oznaczenie „25” i pod spodem sinusoida, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku, informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,



- c) **wskaźnik We 10c**: białe oznaczenie „15” i pod spodem sinusoida informuje maszynistę o wyjeździe do obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,



- d) **wskaznik We 10d**: białe oznaczenie „15” i pod spodem sinusoida, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku, informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,



- e) **wskaznik We 10e**: białe oznaczenie „3” i pod spodem dwa poziome paski, informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu stałego,



- f) **wskaźnik We 10f**: białe oznaczenie „3” i pod spodem dwa poziome paski, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku, informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu stałego.



Wskaźniki We 10a, We 10b, We 10c, We 10d, We 10e i We 10f stosuje się wyłącznie dla oznaczenia stref separacji dwóch różnych systemów zasilania sieci trakcyjnej – wskaźników tych nie należy stosować na

granicy obszarów zelektryfikowanego i
niezelektryfikowanego.

Wskaźniki We 10a, We 10c lub We 10e ustawia się w sekcji separacji systemów, w miejscu rozpoczęcia obszaru zasilanego we właściwym systemie tj. 25 kV prądu przemiennego, 15 kV prądu przemiennego lub 3 kV prądu stałego. Uwaga: przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów przedstawiono w załączniku Nr 4.

Wskaźnik We 10a, We 10c lub We 10e ustawia się przed wskaźnikiem We 3b lub We 9b.

Wskaźniki We 10b, We 10d lub We 10f ustawia się przed wskaźnikiem We 2a lub We 8a właściwym dla sekcji separacji systemów, w odległości co najmniej:

- 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,*
- 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,*
- 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h.*

21. Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS:

- 1) ustawia się zgodnie z ust. 14;
- 2) wykonuje się z materiałów odblaskowych.

22. *Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na umieszczenie wskaźnika W ETCS 10 i W ETCS 11 zgodnie z zasadami określonymi w ust. 14, to wskaźnik ten może być umieszczony po przeciwnej stronie toru lub nad torem. W przypadku*

semafora zawieszzonego na bramce, odnoszący się do niego wskaźnik W ETCS 10 lub W ETCS 11 umieszcza się nad torem.

23. Do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS stosuje się następujące wskaźniki:

1) **wskaźnik W ETCS 1 „Zapowiedź wjazdu w obszar**

ERTMS/ETCS poziomu 1 LS” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS.

Żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”):



- a) wskaźnik W ETCS 1 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
- b) wskaźnik W ETCS 1 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,

- c) wskaźnika W ETCS 1 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 1 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 2) **wskaźnik W ETCS 2 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”** oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”):



- a) wskaźnik W ETCS 2 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wejściu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
- b) wskaźnik W ETCS 2 ustawia się w następujący sposób:

- na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS lub
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS,
- c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 2 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
- d) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 3) **wskaźnik W ETCS 3 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”** oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS. Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka:



- a) wskaźnik W ETCS 3 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o

wyjeździe z obszaru wyposażonego w system
ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,

- b) wskaźnik W ETCS 3 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - c) wskaźnika W ETCS 3 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 3 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 4) **wskaźnik W ETCS 4 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”** oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1. Żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”):



- a) wskaźnik W ETCS 4 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 4 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - c) wskaźnika W ETCS 4 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 4 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 5) **wskaźnik W ETCS 5 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”** oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”):



- a) wskaźnik W ETCS 5 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wejździe do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 5 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 lub
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1,
 - c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 5 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - d) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 6) **wskaźnik W ETCS 6 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1”** oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka:



- a) wskaźnik W ETCS 6 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
- b) wskaźnik W ETCS 6 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
- c) wskaźnika W ETCS 6 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,

- d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika
W ETCS 6 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę
o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę
o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 7) **wskaźnik W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2”** oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2. Żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”):



- a) wskaźnik W ETCS 7 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
- b) wskaźnik W ETCS 7 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
- c) wskaźnika W ETCS 7 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,

- d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika
W ETCS 7 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę
o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę
o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 8) **wskaźnik W ETCS 8 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS
poziomu 2”** oznacza miejsce zmiany poziomu systemu
ERTMS/ETCS na poziom 2.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem
i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2”
(oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”):



- a) wskaźnik W ETCS 8 stosuje się w celu
poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w
urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o
wjeździe do obszaru wyposażonego w system
ERTMS/ETCS poziomu 2,
- b) wskaźnik W ETCS 8 ustawia się w następujący
sposób:
 - na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym
granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w
system ERTMS/ETCS poziomu 2 lub

- obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2,
 - c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 8 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - d) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 9) **wskaźnik W ETCS 9 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2”** oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka:



- a) wskaźnik W ETCS 9 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,

- b) wskaźnik W ETCS 9 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) wskaźnika W ETCS 9 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS, na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 9 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 10) **wskaźnik W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS”**
oznacza miejsce końca odstępu, odstępu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS oraz miejsce zatrzymania dla pociągu prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR).
Niebieski kwadrat z żółtą strzałą z białym obramowaniem, zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi;



- a) wskaźnik W ETCS 10 stosuje się:
- na końcu odstępu, odstępu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę, gdy kolejny odstęp ETCS lub odcinek kontroli niezajętości nie jest osłonięty semaforem i gdy nie zastosowano w tym miejscu wskaźnika W ETCS 11,
 - na maszcie tych semaforów świetlnych obsługiwanych, które są technicznie przystosowane do nadawania sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem ERTMS/ETCS”,

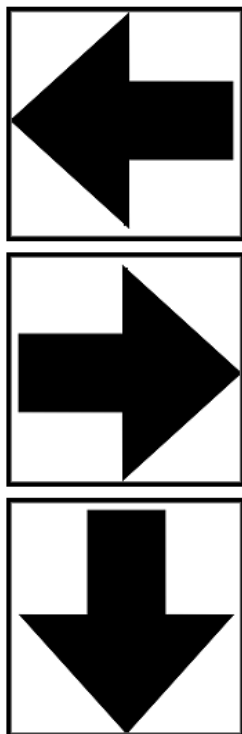
- b) minięcie wskaźnika W ETCS 10 jest dozwolone na podstawie:
- zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS – dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem tego systemu,
 - wskazania semafora – dla pozostałych pojazdów, o ile dany wskaźnik W ETCS 10 umieszczono na maszcie semafora,
 - rozkazu pisemnego,
- c) wskaźnik W ETCS 10 nieznajdujący się na maszcie semafora należy uzupełnić tabliczką z oznaczeniem jednoznacznie identyfikującym wskaźnik W ETCS 10:
- *wskaźnik W ETCS 10 zlokalizowany na posterunku ruchu oznacza się kolejnymi wielkimi literami alfabetu zgodnie z kierunkiem kilometrowania linii od strony lewej do prawej patrząc w kierunku sygnalizowanej jazdy. Oznaczenie literowe może być uzupełnione numerem toru przy którym stoi dany wskaźnik,*
 - *wskaźnik W ETCS 10 zlokalizowany na szlaku oznacza się liczbą odpowiadającą kilometrowi i hektometrowi linii kolejowej, w którym wskaźnik jest umieszczony. Wskaźniki dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego również należy oznaczać zgodnie z powyższą zasadą, dodatkowo uzupełniając numery przez dodanie na końcu*

literę "N". Dodatkowo na szlakach wielotorowych, dla powiązania wskaźników z linią, do której się odnoszą, w oznaczeniu jak wyżej należy dopisać oznacznik literowy wyróżniający daną linię, np. dla torów podmiejskich 222P, 222PN, a dla torów dalekobieżnych 222D, 222DN;

11) wskaźnik W ETCS 11 „Wskaźnik lokalizacji ETCS”

oznacza miejsce końca odstępu, odstępu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS.

Biały kwadrat z czarnym obramowaniem z czarną strzałką zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi;



- a) wskaźnik W ETCS 11 stosuje się:
- na końcu odstępu, odstępu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę, gdy kolejny odcinek ETCS lub odcinek kontroli niezajętości nie jest osłonięty semaforem i gdy nie zastosowano w tym miejscu wskaźnika W ETCS 10,
 - na maszcie tych samoczynnych semaforów odstępowych blokady, które są technicznie przystosowane do nadawania sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem ERTMS/ETCS”,

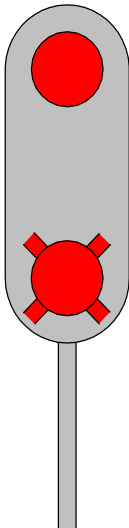
- b) zatrzymanie się pociągu przed wskaźnikiem W ETCS 11 jest wymagane wyłącznie, gdy:
- obowiązujące zezwolenie na jazdę (MA) kończy się w miejscu ustawienia tego wskaźnika dla pociągów prowadzonych pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS, albo
 - wynika to z otrzymanego rozkazu pisemnego, albo
 - wynika to ze wskazania semafora, na którym jest umieszczony ten wskaźnik,
- c) wskaźnik W ETCS 11 nieznajdujący się na maszcie semafora należy uzupełnić tabliczką z oznaczeniem jednoznacznie identyfikującym wskaźnik W ETCS 11:
- *wskaźnik W ETCS 11 zlokalizowany na posterunku ruchu oznacza się wielkimi literami alfabetu zgodnie z kierunkiem kilometrowania linii od strony lewej do prawej patrząc w kierunku sygnalizowanej jazdy. Oznaczenie literowe może być uzupełnione numerem toru przy którym stoi dany wskaźnik,*
 - *wskaźnik W ETCS 11 zlokalizowany na szlaku oznacza się liczbą odpowiadającą kilometrowi i hektometrowi linii kolejowej, w którym wskaźnik jest umieszczony. Wskaźniki dlajazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego również należy oznaczać zgodnie z powyższą zasadą, dodatkowo uzupełniając numery przez dodanie na końcu litery "N". Dodatkowo na szlakach wielotorowych, dla powiązania wskaźników z linią, do której się*

*odnoszą, w oznaczeniu jak wyżej należy dopisać
oznacznik literowy wyróżniający daną linię,
np. dla torów podmiejskich „222P”, „222PN”,
a dla torów dalekobieżnych „222D”, „222DN”.*

§ 18.

Sygnały i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach kolejowych i stacjach

1. Sygnały i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach kolejowych i stacjach:
 - 1) **sygnał S 1a „Stój – absolutny zakaz wjazdu do tunelu”**
Czerwone migające światło wyświetlone jednocześnie z sygnałem S 1 „Stój” na semaforze odstępowym samoczynnym:

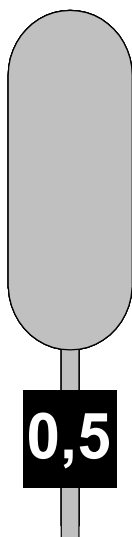


- a) sygnał ten oznacza absolutny zakaz przejazdu obok semafora odstępowego samoczynnego wskazującego

sygnał S 1 „Stój”, ustawionego przed wjazdem do tunelu,

- b) pociąg zatrzymany przed sygnałem S 1a może jechać dalej, gdy sygnał ten zostanie wyłączony oraz dodatkowo drużyna pociągowa otrzyma zezwolenie na wjazd do tunelu przekazane za pomocą urządzeń łączności przez właściwego dyżurnego ruchu lub ustnie przez upoważnionego pracownika,
- c) sygnał S 1a może być stosowany przed wjazdem do tunelu;

- 2) **wskaźnik W 21wg** oznacza, że należy przejeżdżać z określoną prędkością przez automatyczną wagę. Matowobiała liczba na ciemnym tle, oznaczająca prędkość (w dziesiątkach km/h) wjazdu na automatyczną wagę;



- a) liczba na wskaźniku W 21wg wyświetla się jednocześnie z sygnałem zezwalającym tylko

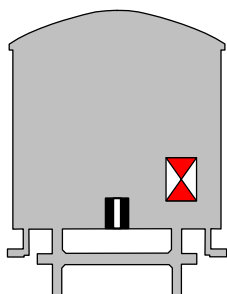
wówczas, gdy jest nastawiony przebieg wjazdowy na tor, na którym jest zainstalowana automatyczna waga; w odległości 40 m przed wagą, z obu jej stron, ustawia się wskaźniki W 9 bez poprzedzania ich wskaźnikami W 8,

- b) wskaźnik W 21wg jest stosowany na stacjach PKP Hrubieszów Towarowy i Dorohusk;

3) **sygnał Pc 5-LHS „Oznaczenie końca pociągu”**

Dzienny i nocny

Jedna tarcza po prawej stronie tylnej ściany ostatniego wagonu w składzie pociągu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.



Sygnał Pc 5-LHS stosuje się wyłącznie na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

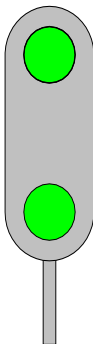
§ 19.

**Sygnały na semaforach świetlnych, tarczach ostrzegawczych
i sygnalizatorach powtarzających oraz wskaźniki,
stosowane do odwołania**

1. Na semaforach świetlnych można do odwołania stosować następujące sygnały:

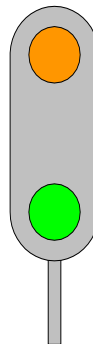
1) **sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” lub „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę”**

Dwa zielone światła na semaforze w jednym pionie zwrócone do pociągu;



2) **sygnał „Wolna droga. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością”**

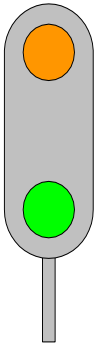
Światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe na semaforze w pionie, zwrócone do pociągu.



2. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał:

sygnał „Semafor wskazuje sygnał „Wjazd ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje Stój”” lub sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”.

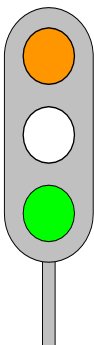
Pomarańczowe i zielone światło w pionie zwrócone do pociągu.



3. Na sygnalizatorze powtarzającym można do odwołania stosować następujący sygnał:

sygnał „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością”.

Jedno światło pomarańczowe, jedno białe i jedno zielone w pionie, zwrócone do pociągu.



4. Informacje dotyczące sygnałów, o których mowa w ust. 1-3, powinny być zawarte w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

§ 20.

Wskaźniki przekazujące informacje związane z bezpieczeństwem pracowników

1. *Wskaźniki przekazujące informacje związane z bezpieczeństwem pracowników przeznaczone są dla pracowników wykonujących prace torowe. Wskaźniki te nie przekazują informacji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.*
2. *Stosuje się następujące wskaźniki przekazujące informacje związane z bezpieczeństwem pracowników:*
 - 1) ***wskaźnik oznaczający kierunek zejścia z toru***
Trójkątna czerwona tablica – trójkąt równoramienny z białym obramowaniem, mocowany od strony podstawy na biało-czerwonym słupku, zwrócony wierzchołkiem w lewą lub prawą stronę, zgodnie z wyznaczonym kierunkiem zejścia z toru.



*Kierunek schodzenia pracowników z toru oznacza się
na początku i końcu robót.*

Załącznik Nr 1

Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych

***Uwaga:** Zestawienie przedstawione w załączniku Nr 1 dotyczy przypadku, gdy największa dozwolona prędkość dla pociągu na danym odcinku linii, wskazana w służbowym rozkładzie jazdy, przekracza 100 km/h.*

- *) Jazda z największą dozwoloną prędkością.*
- ***) Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h.*
- ****) Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h.*
- *****) Następny semafor wskazuje sygnał „Stój”.*

Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów świetlnych

na z		V_{max}	$V_3=100 \text{ km/h}$	$V_1=40 \text{ km/h}$ lub $V_2=60 \text{ km/h}$	„Stój”	
		 S2	 S3	 S4	 S5	 S1
$V_3=100 \text{ km/h}$	V_{max}					V_{max}
	100					100
	60					60
	40	 S6	 S7	 S8	 S9	 S1
$V_2=60 \text{ km/h}$	V_{max}					V_{max}
	100					100
	60					60
	40	 S10a	 S11a	 S12a	 S13a	 S1
$V_1=40 \text{ km/h}$	V_{max}					V_{max}
	100					100
	60					60
	40	 S10	 S11	 S12	 S13	 S1

Załącznik Nr 2

Przykłady osygnalizowania leżących blisko siebie odcinków torów, na szlaku jednotorowym i dwutorowym, wymagających zmniejszenia prędkości jazdy pociągów wskutek ograniczeń doraźnie wprowadzonych

oraz

przykłady osygnalizowania odcinków torów, na szlaku jednotorowym, dwutorowym i wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, wymagających zmniejszenia prędkości 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

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

Kierunek B - A

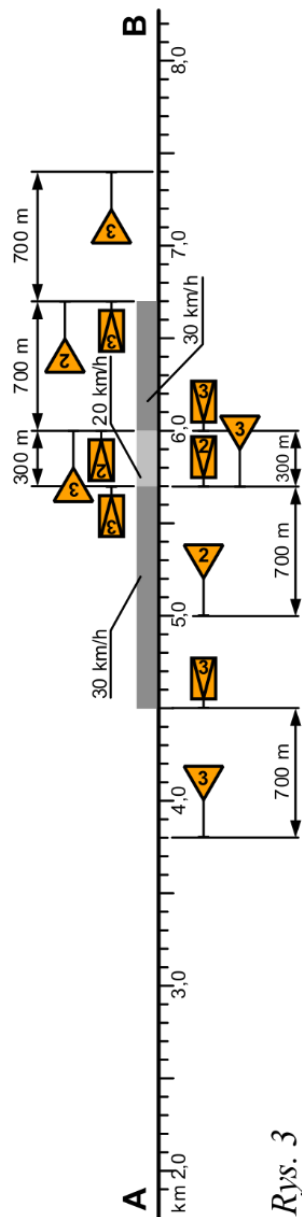
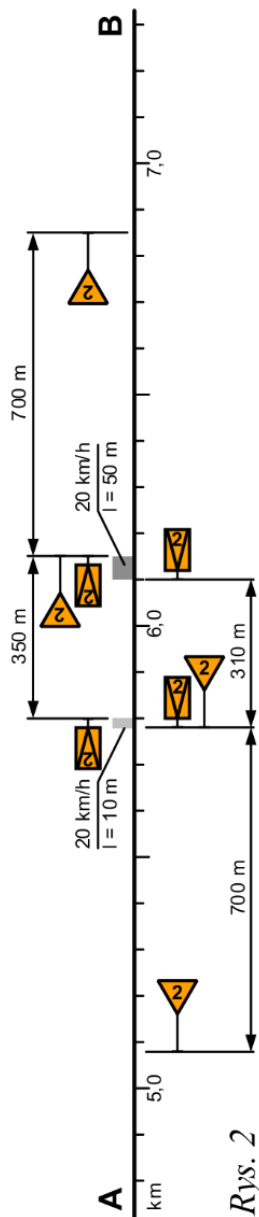
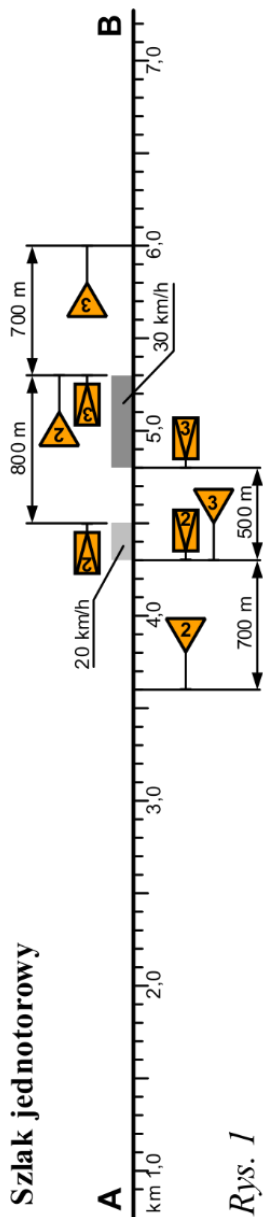
Sygnal D 6 dla odcinka, na którym prędkość ograniczono do 20 km/h, powinien być ustawiony w km 5,2 (700), czyli 100 m za wskaźnikiem W 14 dla początku odcinka o prędkości 30 km/h.

Dla lepszej przejrzystości może on być ustawiony w km 5,3, obok wskaźnika W 14 dla pierwszego odcinka zwolnionej jazdy, tj. w odległości 800 m, co zostało przedstawione na rysunku 1.

- 2) Jeżeli suma długości odcinka między dwoma ostrzeżeniami oraz odcinka z mniejszym ograniczeniem (większą prędkością) jest mniejsza od drogi hamowania, należy na obu odcinkach z ograniczeniem prędkości przyjąć większe ograniczenie (mniejszą prędkość), co zostało przedstawione na rysunku 2.
- 3) Jeżeli wewnątrz dłuższego odcinka, na którym prędkość jest ograniczona do 30 km/h znajduje się odcinek, na którym

należy ograniczyć prędkość do 20 km/h, należy postąpić w sposób wskazany na rysunku 3.

Szlak jednotorowy



Kierunek A - B

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

Kierunek B - A

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

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

2. SZLAK DWUTOROWY

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

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

W celu uniknięcia zbytniego zgrupowania sygnałów i wskaźników zaniechano ustawienia wskaźnika W 14 dla końca pierwszego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h i dla końca odcinka o prędkości ograniczonej do 20 km/h. Sygnał D 6 dla drugiego odcinka o prędkości ograniczonej do 50 km/h leżącego za odcinkiem o prędkości ograniczonej do 20 km/h, ustawiono obok wskaźnika W 14 odnoszącego się do 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 sygnału daje jaśniejszy i przejrzystszy obraz osygnalizowania, co zostało przedstawione na rysunku 4.

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

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

Takie ustawienie mogłoby wprowadzić w błąd maszynistę. Wobec tego sygnał D 6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h powinien być ustawiony w odległości 700 m, ponieważ prędkość będzie zmniejszona i dlatego ustawiono go w km 4,5 – bezpośrednio obok wskaźnika W 14 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Dla drugiego odcinka z ograniczeniem prędkości do 50 km/h

leżącego za odcinkiem, po którym wolno jechać z prędkością 20 km/h, wystarcza droga hamowania 300 m, ponieważ prędkość na nim wzrasta. Sygnał D 6 dla tego odcinka został ustawiony obok wskaźnika W 14 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h.

Zaniechano ustawienia wskaźnika W 14 dla końca pierwszego i drugiego odcinka o ograniczonej prędkości, co zostało przedstawione na rysunku 5.

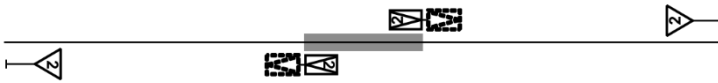
- 2) **Bardzo krótkie następujące po sobie odcinki wymagające zmniejszenia prędkości odpowiednio do 20 km/h, a następnie do 50 km/h, gdy dozwolona prędkość jazdy wynosi 100 km/h.**

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

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

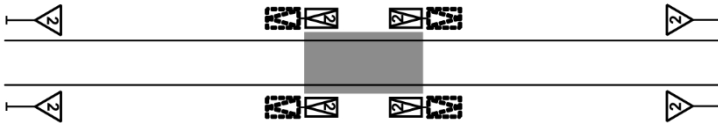
- 4) We wszystkich omawianych przykładach chodzi o ostrzeżenia niestałe, a więc takie, które wymagają powiadomienia drużyn pociągowych rozkazem pisemnym „O”.

3. PRZYKŁADY SPOSOBU USTAWIANIA WSKAŹNIKÓW W8 I W9



Rys. 7

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



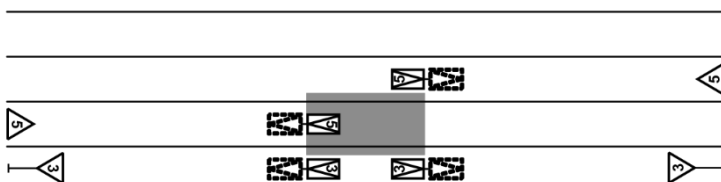
Rys. 8

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



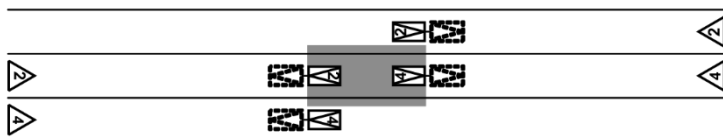
Rys. 9

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



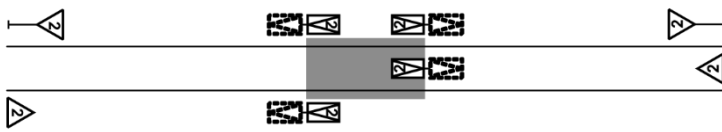
Rys. 10

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



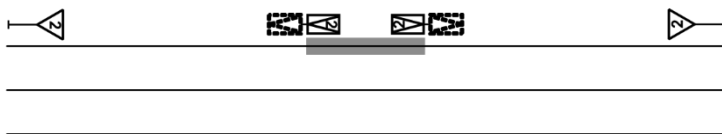
Rys. 11

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



Rys. 12

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



Rys. 13

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



Rys. 14

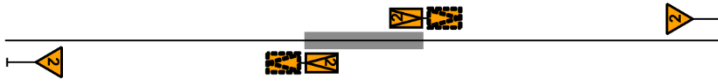
- 8) Rysunek 14 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną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



Rys. 15

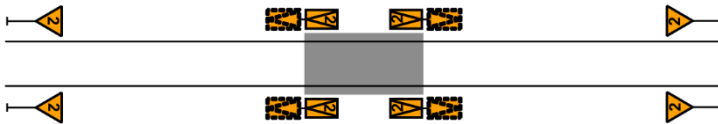
- 9) Ponadto, jak na rysunku 15, dopuszcza się osygnalizowanie podanym sposobem odcinka toru szlaku jednotorowego, w jednym torze szlaku dwutorowego oraz w torze szlaku wielotorowego lub torze szlakowym przy równoległym zbliżeniu różnych linii kolejowych. Powyższe można stosować przy stałych ograniczeniach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

4. PRZYKŁADY SPOSOBU USTAWIANIA TARCZ „ZWOLNIĆ BIEG” (SYGNAŁÓW D 6) I WSKAŹNIKÓW W 14



Rys. 16

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



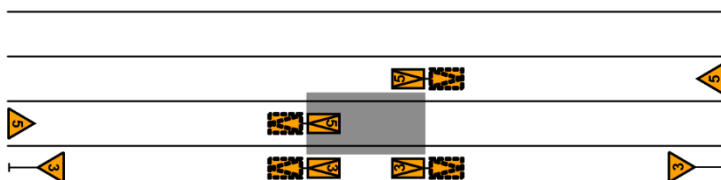
Rys. 17

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



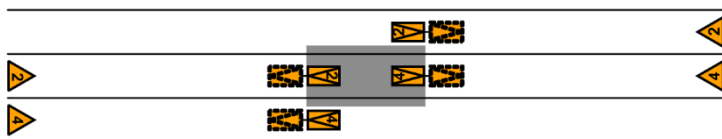
Rys. 18

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



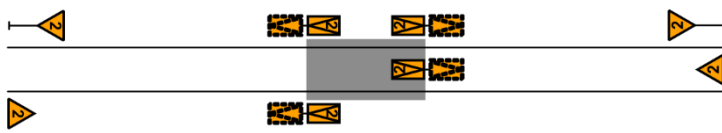
Rys. 19

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



Rys. 20

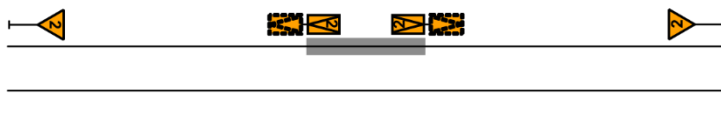
- 5) Rysunek 20 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach nieskrajnych. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane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



Rys. 21

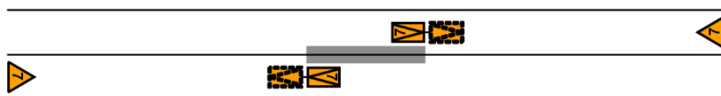
- 6) Rysunek 21 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach szlaku

dwutorowego, bądź też na szlaku jednotorowym i jednym torze szlaku dwutorowego. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 19. Przy torze skrajnym tarcze „Zwolnić bieg” i wskaźniki W 14 ustawia się według zasad podanych w opisie do rysunku 18.



Rys. 22

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



Rys. 23

- 8) Rysunek 23 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległy zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ze zmniejszoną prędkością, w torze nieskrajnym obowiązują zasady podane w opisie do rysunku 19.

Załącznik Nr 3

**Wykaz sygnałów i wskaźników
odnoszących się do jazdy pociągu
z wykorzystaniem
systemu ERTMS/ETCS,
które należy objąć tym systemem**

1. Zestawienie sygnałów odnoszących się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, które należy objąć tym systemem.

Lp.	Sygnał
1	Sr 1 „Stój”
2	Sr 2 „Wolna droga”
3	Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”
4	S 1 „Stój”
5	S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”
6	S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h”
7	S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
8	S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał Stój”
9	S 6 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
10	S 7 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze”
11	S 8 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
12	S 9 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Lp.	Sygnał
13	S 10 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
14	S 10a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
15	S 11 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”
16	S 11a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”
17	S 12 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h”
18	S 12a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
19	S 13 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”
20	S 13a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”
21	Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora świetlnego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym – bez rozkazu pisemnego”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Lp.	Sygnal
22	Od 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój”
23	Od 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę”
24	Ot 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 – Stój”
25	Ot 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga”
26	Ot 3 Semafor wskazuje sygnał Sr 3 – Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”
27	On „W odległości drogi hamowania znajduje się semafor”
28	Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi wskazuje sygnał Stój”
29	Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”
30	Os 3 „Semafor, do którego się tarcza odnosi wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”
31	Os 4 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
32	Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością do 20 km/h”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Lp.	Sygnal
33	Osp 2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością”
34	Z 1 „Stój”
35	Z 2 „Jazda dozwolona”
36	DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”
37	D 1 „Stój”
38	D 6 „Zwolnić bieg”
39	S 1a „Stój – absolutny zakaz wjazdu do tunelu”
40	SE „Jazda zgodnie ze wskazaniem systemu ERTMS/ETCS”

2. Zestawienie wskaźników odnoszących się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, które należy objąć tym systemem.

Lp.	Wskaźnik
1	W 2 „Wskaźnik kierunku jazdy”
2	W 6 „Wskaźnik ostrzegania”
3	W 6a „Wskaźnik przejazdowy”
4	W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem”
5	W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”
6	W 9 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”
7	W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”
8	W 18 „Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej”
9	W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”
10	W 22 „Wskaźnik jazdy pociągu towarowego”
11	W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”
12	W 26a, W 26b „Wskaźniki kierunku jazdy”
13	W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości”
14	W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”
15	W 33 „Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
16	W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
17	W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

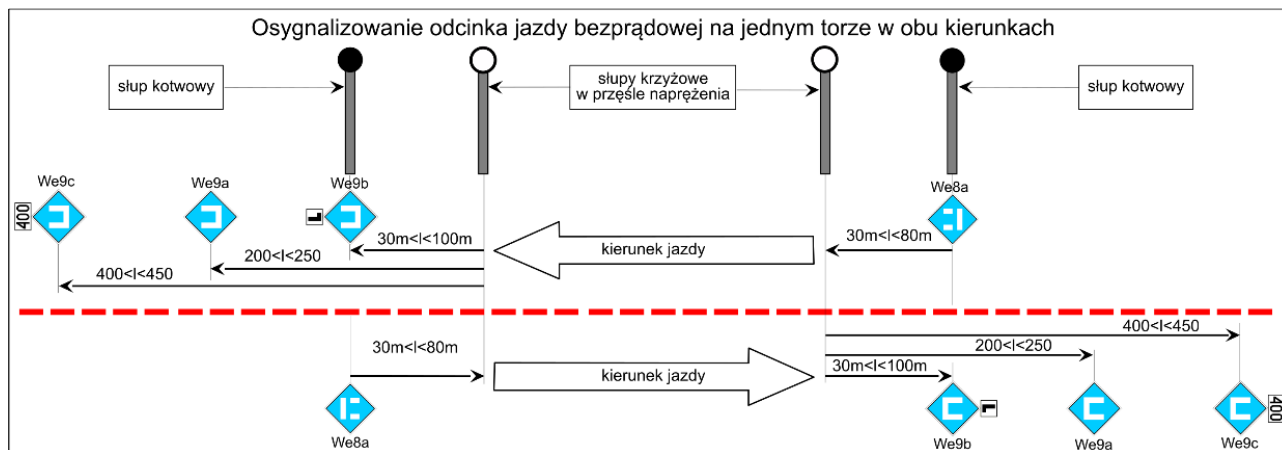
Lp.	Wskaźnik
18	We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu”
19	We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu”
20	We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu”
21	We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”
22	We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej”
23	We 9a, We 9b, We 9c „Wskaźniki jazdy pod prądem”
24	We 10a, We 10b, We 10c, We 10d, We 10e, We 10f „Wskaźniki zmiany systemu zasilania”
25	W ETCS 1 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
26	W ETCS 2 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
27	W ETCS 3 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
28	W ETCS 4 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”
29	W ETCS 5 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”
30	W ETCS 6 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1”
31	W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

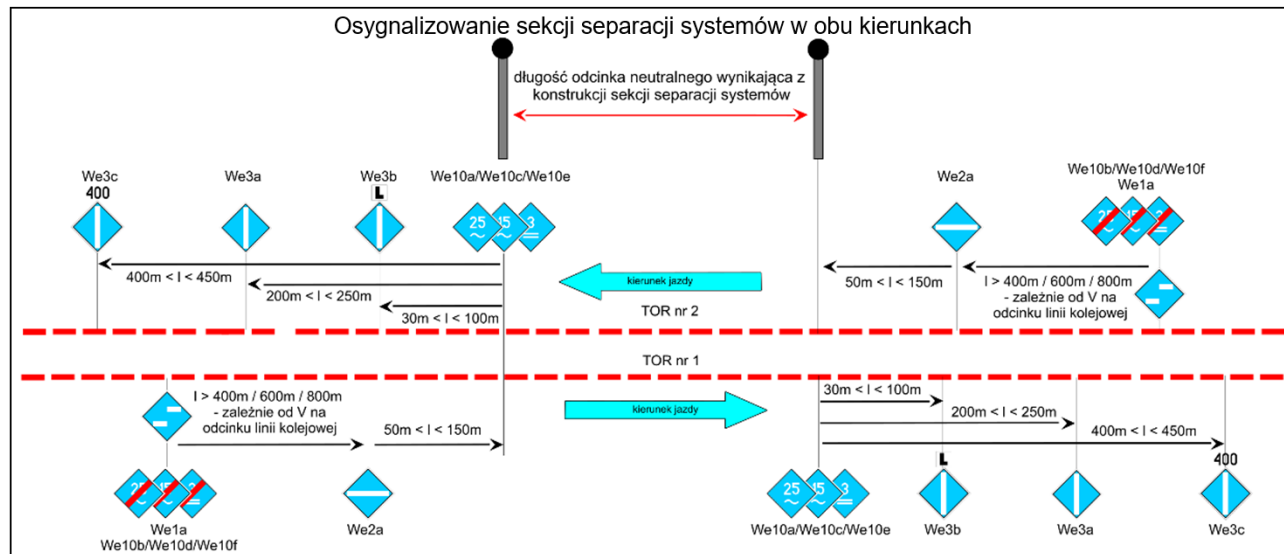
Lp.	Wskaźnik
32	W ETCS 8 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziom 2”
33	W ETCS 9 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziom 2”
34	W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS”
35	W ETCS 11 „Wskaźnik lokalizacji ETCS”

**Przykłady osygnalizowania
odcinków linii kolejowych
z wykorzystaniem wskaźników We**

1. Przykład osygnalizowania odcinka jazdy bez poboru prądu z użyciem wskaźników We 8a, We 9a, We 9b oraz We 9c.



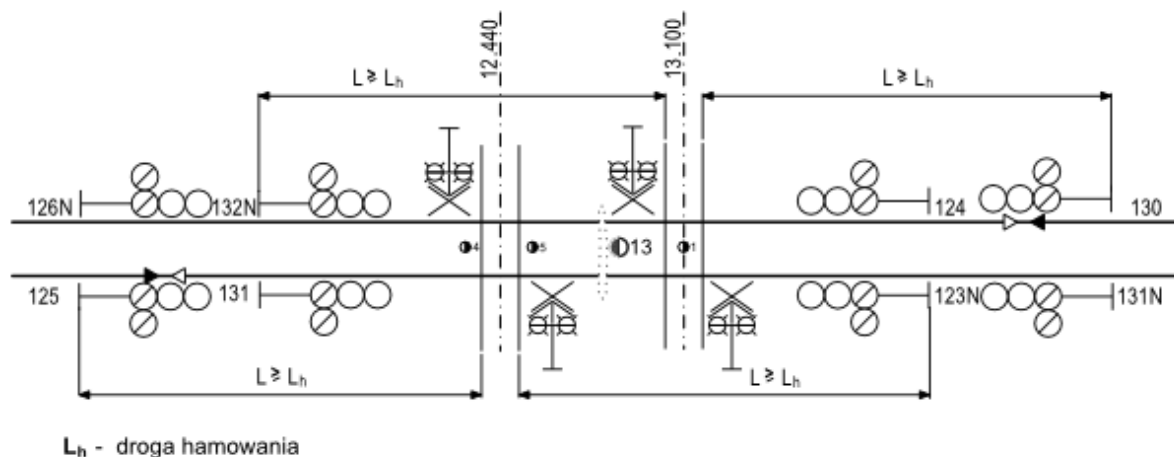
2. Przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów.



Załącznik Nr 5

**Zasady oznaczania tarcz
ostrzegawczych przejazdowych**

1. Dla tarczy usytuowanej przy torze prawym (patrząc od początku linii ku jej końcowi), ostatnią cyfrą w liczbie jest najbliższy hektometr nieparzysty przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (patrząc w kierunku jazdy), a dla tarczy przy torze lewym – najbliższy hektometr parzysty przejazdu kolejowo-drogowego (patrząc w kierunku jazdy).
2. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe dlajazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego również oznacza się zgodnie z powyższą zasadą, dodatkowo uzupełniając przez dodanie litery „N”.



Załącznik Nr 6

**Wskaźniki przytorowe dostosowane
do wymagań TSI OPE**

Niniejszy załącznik określa zasady stosowania wskaźników przytorowych wynikających z wymagań Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” (TSI OPE), będącej europejskim aktem standaryzującym jednolite procedury prowadzenia ruchu oraz eksploatacji systemu ERTMS na sieciach kolejowych państw członkowskich Unii Europejskiej. Wskaźniki te, określone w Dodatku A do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/773, stanowią element interoperacyjności podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” i podlegają wymaganiom zharmonizowanej normy EN 16494:2025, dostosowanej do aktualnych procedur eksploatacyjnych systemu ERTMS.

Celem załącznika jest zapewnienie jednolitego i zgodnego z przepisami UE stosowania wskaźników przytorowych na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także ich spójnej integracji z krajowym systemem sygnalizacji oraz obowiązującymi przepisami dotyczącymi prowadzenia ruchu kolejowego.

Postanowienia załącznika będą stosowane po wejściu w życie zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100 ze zm.), umożliwiającego formalne stosowanie wskaźników TSI OPE w krajowym systemie sygnalizacji. Do czasu wejścia w życie wskazanych zmian obowiązują regulacje wynikające z postanowień Instrukcji w wersji obowiązującej dotychczas. Uregulowania zawarte w niniejszym załączniku będą wdrażane na liniach kolejowych w zakresie, w jakim

stosowanie wskaźników wynika z TSI OPE lub jest niezbędne dla zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego.

W Instrukcji wprowadza się następujące zmiany, uwzględniając wskazany powyżej termin rozpoczęcia ich obowiązywania:

- 1) § 17 ust. 19 otrzymuje brzmienie:

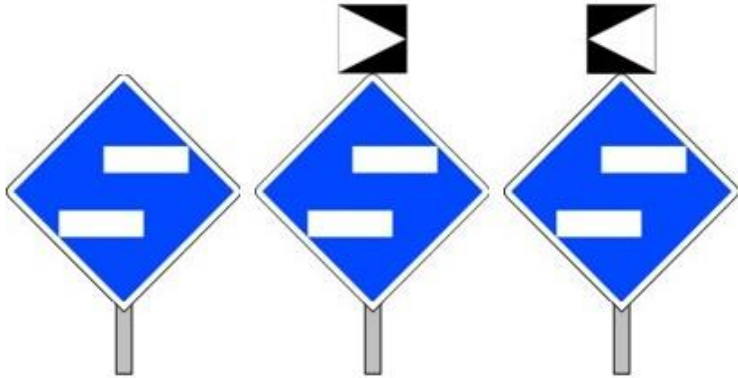
„19. Wskaźniki We mają postać kwadratowej niebieskiej lub białej tablicy z białą lub niebieską obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym lub niebieskim symbolem.”;

- 2) § 17 ust. 20 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wskaźniki We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu” oznaczają, że należy opuścić pantografy przed następnym wskaźnikiem (wskaźniki opuszczonego pantografu We 2a, We 2b, We 2c): niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 1a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1c).

Dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości środka paska dolnego; wskaźnik We 1b i We 1c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo (wskaźnik We 1b) lub w lewo

(wskaźnik We 1c), w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik.



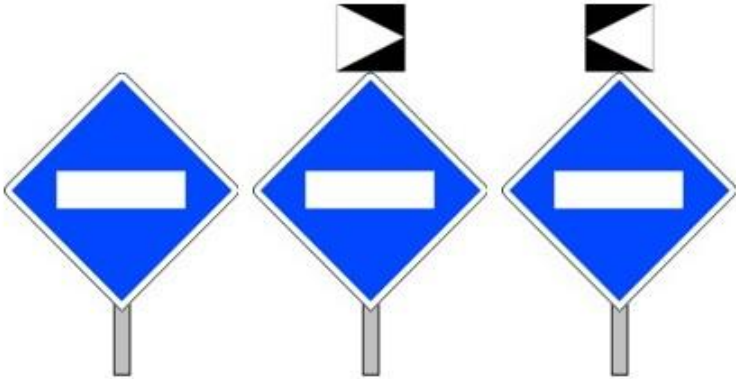
We 1a

We 1b

We 1c

Wskaźniki We 1a, We 1b lub We 1c ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych, przed wskaźnikami We 2a, We 2b, We 2c w odległości co najmniej:

- a) 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,
 - b) 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,
 - c) 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h;”;
- 3) § 17 ust. 20 pkt 2 dotychczasowe lica wskaźników zmienia się na:

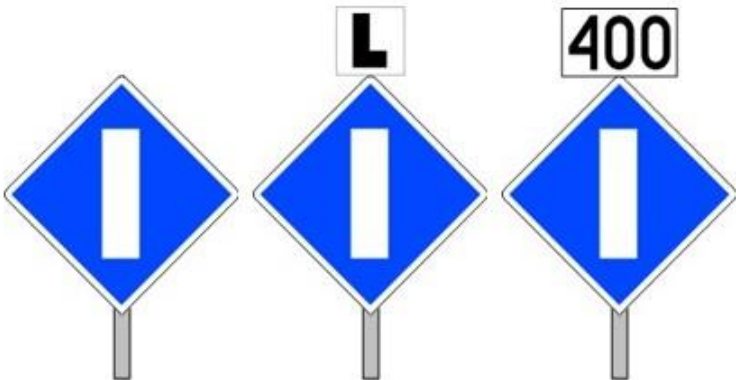


We 2a

We 2b

We 2c

- 4) § 17 ust. 20 pkt 3 dotychczasowe lica wskaźników zmienia się na:



We 3a

We 3b

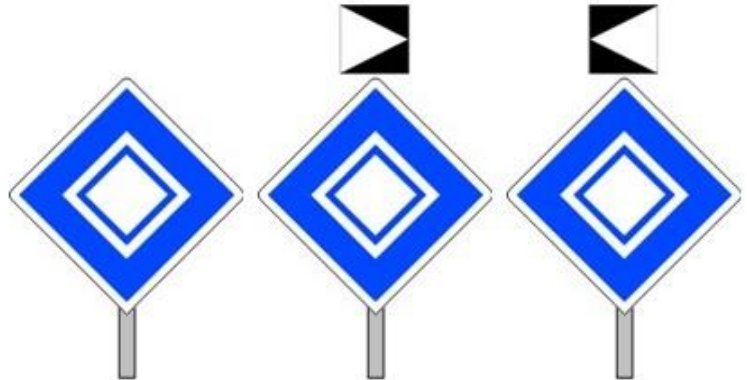
We 3c

- 5) § 17 ust. 20 pkt 4:

- a) dotychczasowy opis i lica wskaźników zmienia się na:
„4) 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 romby jeden w drugim, wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy:”,



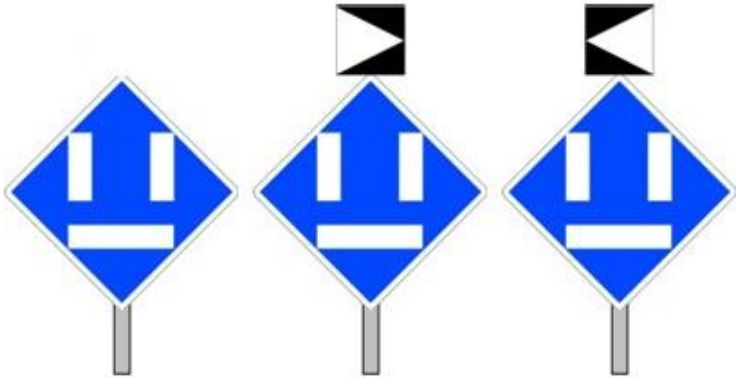
We 4a

We 4b

We 4c

- b) opis w lit. a i b tego pkt pozostaje w brzmieniu dotychczasowym;

- 6) § 17 ust. 20 pkt 5 dotychczasowe lica wskaźników zmienia się na:

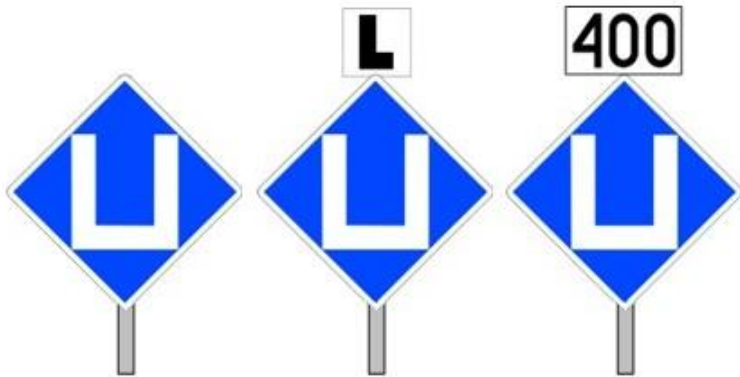


We 8a

We 8b

We 8c

- 7) § 17 ust. 20 pkt 6 dotychczasowe lica wskaźników zmienia się na:



We 9a

We 9b

We 9c

- 8) § 17 ust. 20 pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) wskaźniki We 10a, We 10b, We 10c, „Wskaźniki zmiany systemu zasilania” oznaczają zmianę systemu zasilania dla toru przy którym stoi wskaźnik:

a) wskaźnik We 10a: białe oznaczenie „25 kV”, informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,



b) wskaźnik We 10b: białe oznaczenie „15 kV”, informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,



c) wskaźnik We 10c: białe oznaczenie „3000 V”, informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu przemiennego,



d) wskaźniki We 10a, We 10b i We 10c stosuje się wyłącznie dla oznaczenia stref separacji dwóch różnych systemów zasilania sieci trakcyjnej – wskaźników tych nie należy stosować na granicy obszarów zelektryfikowanego i nieelektryfikowanego,

e) wskaźniki We 10a, We 10b lub We 10c ustawia się w sekcji separacji systemów, w miejscu rozpoczęcia obszaru zasilanego we właściwym systemie tj. 25 kV prądu przemiennego, 15 kV prądu przemiennego lub 3 kV prądu stałego.

Uwaga: przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów przedstawiono w załączniku Nr 4.”

9) § 17 ust. 20 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) wskaźnik We 11a, We 11b, We 11c „Wskaźniki uprzedzające o zmianie systemu zasilania”:

a) wskaźnik We 11a: niebieskie oznaczenie „25 kV”, informuje maszynistę o zbliżającym się wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,



b) wskaźnik We 11b: niebieskie oznaczenie „15 kV”, informuje maszynistę o zbliżającym się wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,



c) wskaźnik We 11c: niebieskie oznaczenie „3000 V”, informuje maszynistę o zbliżającym się wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu stałego,



d) wskaźniki We 11a, We 11b i We 11c stosuje się wyłącznie dla oznaczenia stref separacji dwóch różnych systemów zasilania sieci trakcyjnej – wskaźników tych nie należy stosować na granicy obszarów zelektryfikowanego i nieelektryfikowanego,

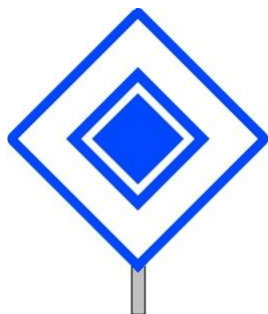
e) wskaźniki We 11a, We 11b lub We 11c ustawia się przed wskaźnikiem We 2a lub We 8a właściwym dla sekcji separacji systemów, w odległości co najmniej:

- 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,
- 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,
- 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h.

Uwaga: przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów przedstawiono w załączniku Nr 4;"

10) § 17 ust. 20 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

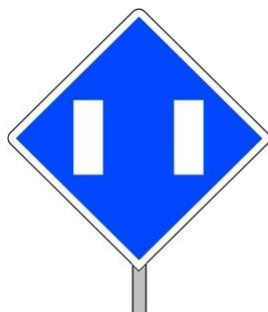
„9) wskaźnik We 12 „Wskaźnik uprzedzający o zakazie wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych” informuje maszynistę o zbliżaniu się do obszaru, w który wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony; dwa niebieskie romby jeden w drugim;



wskaźnik We 12, ustawia się przed wskaźnikami We 4a, We 4b, We 4c w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m;”;

11) § 17 ust. 20 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) wskaźnik We 13 „Wskaźnik uprzedzający o odcinku neutralnym” informuje maszynistę o zbliżającym się wjeździe w odcinek neutralny sekcji separacji faz, przez który elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać z wyłączonym wyłącznikiem głównym. Dwa równoległe białe paski pionowe;



wskaźnik We 13 ustawia się przed wskaźnikiem We 8a właściwym dla sekcji separacji faz, w odległości co najmniej:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

- a) 400 m – dla odcinka linii o prędkości do 60 km/h włącznie,
- b) 600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie,
- c) 800 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 100 km/h.”;

12) § 17 ust. 23:

- a) uchyla się dotychczasowe punkty od 1 do 9,
- b) dotychczasowy pkt 10 staje się pkt 1,
- c) dotychczasowy pkt 11 staje się pkt 2,
- d) dodaje się pkt 3 w brzmieniu
„3) wskaźnik W ETCS 12 „Wskaźnik zmiany poziomu ETCS” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ETCS.

Biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „LT ETCS XXX” (oznaczenie „ETCS” umieszczone pod oznaczeniem „LT”, dodatkowo pod oznaczeniem ETCS w zależności od sytuacji można umieścić oznaczenie XXX, gdzie w miejsce oznaczenia XXX może być podana informacja o poziomie systemu np. LS, L1, L2, NTC);



- a) wskaźnik W ETCS 12 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS o lokalizacji zmiany poziomu systemu ETCS,
- b) wskaźnik W ETCS 12 ustawia się w następujący sposób:
- na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym lokalizację zmiany poziomu systemu ETCS,
 - obok każdej grupy balis, która powoduje zmianę poziomu systemu ETCS,
- c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 12 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
- d) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;”,
- e) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) wskaźnik W ETCS 13 „Wskaźnik uruchomienia dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”. Czworokątna czarna tablica z białym symbolem trąbki z białym obramowaniem, wskaźnik ustawia się tam, gdzie

zgodnie z projektem systemu ERTMS maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność”;



- f) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) wskaźnik W ETCS 14a „Wskaźnik zapowiedzi bezpiecznego miejsca zatrzymania” informuje maszynistę, że zbliża się do obszaru, w którym pociąg może się bezpiecznie zatrzymać w sytuacji awaryjnej lub zgodnie z procedurą.



Wskaźnik zapowiedzi bezpiecznego miejsca zatrzymania należy stosować do oznaczania obszaru bezpiecznego w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej, jako

wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikiem początku bezpiecznego miejsca zatrzymania: czworokątna biała tablica z czarnym symbolem tunelu i poziomymi strzałkami; wskaźnik zapowiedzi bezpiecznego miejsca ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem początku bezpiecznego miejsca zatrzymania;”,

g) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) wskaźnik W ETCS 14b „Wskaźnik początku bezpiecznego miejsca zatrzymania” oznacza początek strefy, w której pociąg może się zatrzymać bez ryzyka naruszenia bezpieczeństwa.



Wskaźnik początku bezpiecznego miejsca zatrzymania należy stosować do oznaczania obszaru bezpiecznego w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikiem początku bezpiecznego miejsca zatrzymania: czworokątna biała

tablica z czarnym symbolem tunelu i poziomymi strzałkami; wskaźnik zapowiedzi bezpiecznego miejsca ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem początku bezpiecznego miejsca zatrzymania;”,

h) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) wskaźnik W ETCS 14c „Wskaźnik końca bezpiecznego miejsca zatrzymania” informuje maszynistę, że kończy się strefa, w której pociąg mógł się bezpiecznie zatrzymać.



Wskaźnik końca bezpiecznego miejsca zatrzymania należy stosować do oznaczania końca obszaru bezpiecznego w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej: czworokątna czarna tablica z białym symbolem tunelu, poziomymi strzałkami i czerwonym przekreśleniem; wskaźnik ustawia się na końcu obszaru bezpiecznego;”,

- i) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) wskaźnik W ETCS 15a „Wskaźnik zapowiedzi zakazu użycia specjalnych systemów hamowania” należy stosować do oznaczania odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikiem odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania: czworokątna biała tablica z czarnym symbolem hamulca i szarym przekreśleniem;



Wskaźnik zapowiedzi zakazu użycia specjalnych systemów hamowania ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania;”,

- j) dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
„9) wskaźnik W ETCS 15b „Wskaźnik początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania” informuje maszynistę o początku odcinka, na którym zabronione jest użycie jednego lub więcej z poniższych typów hamulców specjalnych:
- a) hamulec wiroprowodowy,
 - b) hamulec magnetyczny,

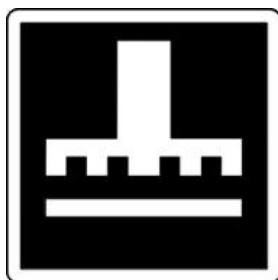
c) hamulec odzyskowy.



Wskaźnik początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania należy stosować do oznaczania początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania: czworokątna czarna tablica z białym symbolem hamulca i czerwonym przekreśleniem; wskaźnik ustawia się na początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania;”,

k) dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) wskaźnik W ETCS 15c „Wskaźnik końca odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania” należy stosować do oznaczania końca odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania: czworokątna czarna tablica z białym symbolem hamulca.



Wskaźnik ustawia się na końcu odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania.”;

- 2) § 4 ust. 13 pkt 19 lit b otrzymuje brzmienie:
„b) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w § 17 ust. 23 pkt 1 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 10”;
- 3) § 4 ust. 13 pkt 19 lit c otrzymuje brzmienie:
„c) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w ust. 20 oraz w § 17 ust. 23 pkt 2 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 11”;
- 4) załącznik Nr 3 ust. 2 tabela otrzymuje brzmienie:

Lp.	Wskaźnik
1	W 2 „Wskaźnik kierunku jazdy”
2	W 6 „Wskaźnik ostrzegania”
3	W 6a „Wskaźnik przejazdowy”
4	W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem”
5	W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”
6	W 9 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”
7	W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

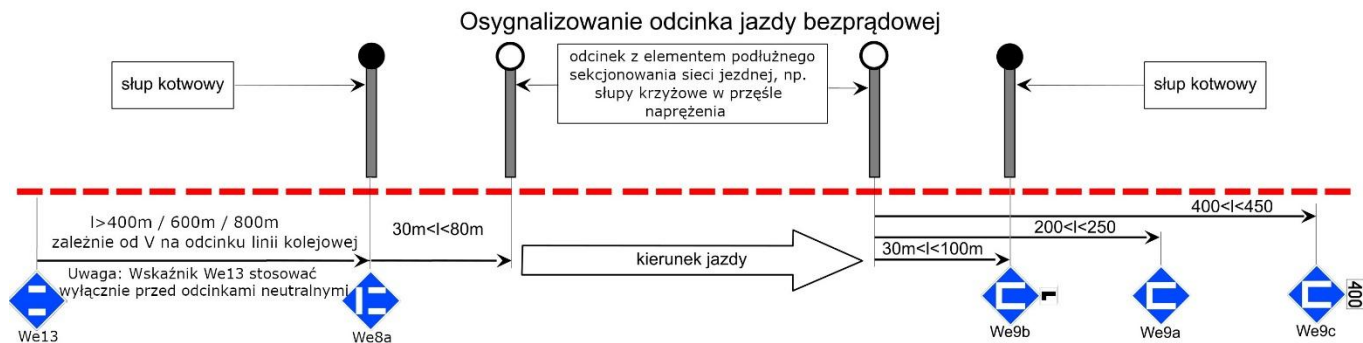
Lp.	Wskaźnik
8	W 18 „Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej”
9	W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”
10	W 22 „Wskaźnik jazdy pociągu towarowego”
11	W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”
12	W 26a, W 26b „Wskaźniki kierunku jazdy”
13	W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości”
14	W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”
15	W 33 „Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
16	W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
17	W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym”
18	We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu”
19	We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu”
20	We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu”
21	We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”
22	We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej”
23	We 9a, We 9b, We 9c „Wskaźniki jazdy pod prądem”
24	We 10a, We 10b, We 10c „Wskaźniki zmiany systemu zasilania”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Lp.	Wskaźnik
25	We 11a, We 11b, We 11c „Wskaźniki uprzedzające o zmianie systemu zasilania”
26	We 12 „Wskaźnik uprzedzający o zakazie wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”
27	We 13 „Wskaźnik uprzedzający o odcinku neutralnym”
28	W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS”
29	W ETCS 11 „Wskaźnik lokalizacji ETCS”
30	W ETCS 12 „Wskaźnik zmiany poziomu ETCS”
31	W ETCS 13 „Wskaźnik uruchomienia dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego”
32	W ETCS 14a „Wskaźnik zapowiedzi bezpiecznego miejsca zatrzymania”
33	W ETCS 14b „Wskaźnik początku bezpiecznego miejsca zatrzymania”
34	W ETCS 14c „Wskaźnik końca bezpiecznego miejsca zatrzymania”
35	W ETCS 15a „Wskaźnik zapowiedzi zakazu użycia specjalnych systemów hamowania”
36	W ETCS 15b „Wskaźnik początku odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania”
37	W ETCS 15c „Wskaźnik końca odcinka z zakazem użycia specjalnych systemów hamowania”

5) załącznik Nr 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przykład osygnalizowania odcinka jazdy bez poboru prądu z użyciem wskaźników We 8a, We 9a, We 9b, We 9c oraz We 13.”;



6) załączniku Nr 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów z użyciem wskaźników We 1a, We 11a, We 11b, We 11c We 2a, We 10a, We 10b, We 10c, We 3a, We 3b, We 3c.”.

Osygnalizowanie sekcji separacji systemów

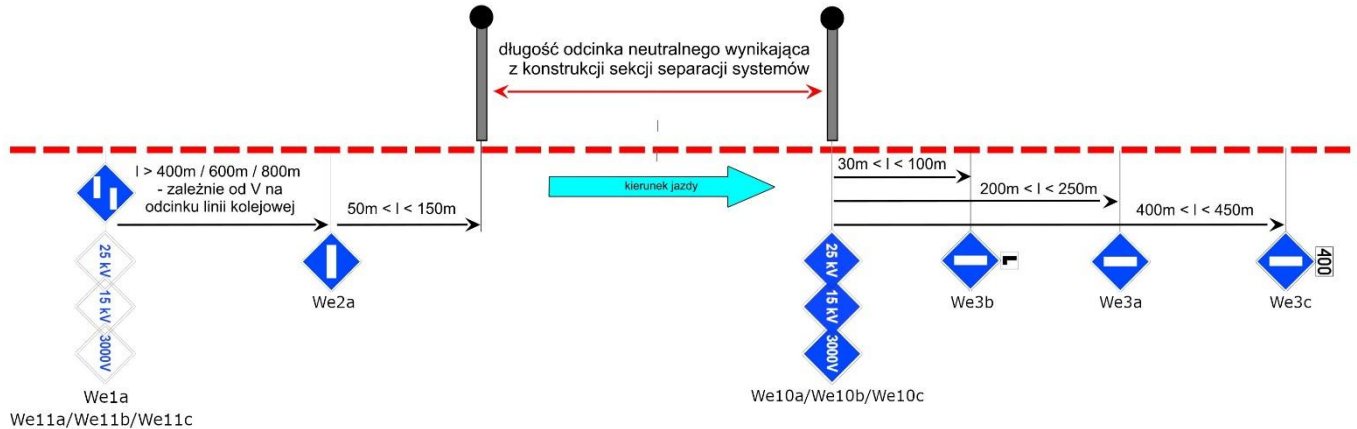


Tabela zmian

Lp. zmiany	Nr uchwały Zarządu/decyzji członka Zarządu wprowadzającej zmianę	Jednostki redakcyjne, w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)