Załącznik do uchwały Nr 110/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 14 lutego 2025 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja sygnalizacji

Ie-1

Obowiązuje od 22 marca 2025 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 semafory 11
§ 5. Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające 31
§ 6. Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe 33
§ 7. Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe 41
§ 8. Tarcze manewrowe i rozrządowe 43
§ 9. Zasady umieszczania sygnalizatorów 51
§ 10. Sygnały zamknięcia toru 52
§ 11. Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami 60
§ 12. Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby 70
§ 13. Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy lub innego pojazdu kolejowego z napędem 77
§ 14. Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów 82
§ 15. Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych 90

§ 16. Sygnały alarmowe 101
Rozdział 3. 108
§ 17. Wskaźniki 108
§ 18. Sygnały i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach kolejowych i stacjach 194
§ 19. Sygnały na semaforach świetlnych, tarczach ostrzegawczych i sygnalizatorach powtarzających oraz wskaźniki, stosowane do odwołania..... 196
§ 20. *Wskaźniki przekazujące informacje związane z bezpieczeństwem pracowników* 199
Tabela zmian 232

Spis załączników

Załącznik nr 1 201
Załącznik nr 2 203
Załącznik nr 3 219
Załącznik nr 4 227
Załącznik nr 5 230

Rozdział 1.

§ 1.

Wprowadzenie

„Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-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 2015 r. poz. 360 z późn. 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 i 5.

§ 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) semafory,
      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 Pociągiem)*.

4. 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.*
5. 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.
6. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu *w Instrukcji*, jest sygnałem wątpliwym.
7. 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 wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.

8. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
9. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
10. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
11. Nieczynne sygnalizatory kształtowe oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 umieszczonym na ramieniu, na tarczy lub latarni albo przez opuszczenie pionowo ramion semafora lub zdjęcie tarczy sygnalizatora kształtowego.
12. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
13. Pracownicy kolejowi powinni znać sygnały „Stój”, „Alarm” i „Pożar” oraz umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
14. *Wszystkie postanowienia Instrukcji dotyczące maszynisty dotyczą prowadzącego pojazd kolejowy z napędem*.
15. Prowadzenie pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.
16. 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.

17. Wykaz sygnałów i wskaźników, o których mowa w ust. *16 zawiera załącznik nr 3*.
18. 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 równolegle z działaniem urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS. Maszynista prowadzi pociąg zgodnie ze wskazaniami 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 semafory, 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 semafory, tarcze ostrzegawcze semaforowe oraz sygnalizatory powtarzające i prowadzenie pociągu przez maszynistę wyłącznie w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS.

19. Na posterunkach ruchu sąsiadujących z odcinkami linii kolejowych, o których mowa w ust. 18 pkt 2 i 3, dopuszcza się stosowanie sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS".

20. Szlaki i posterunki ruchu na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w ust. 18, oznacza się w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów wraz ze wskazaniem danego przypadku określonego odpowiednio w ust. 18.

Rozdział 2.

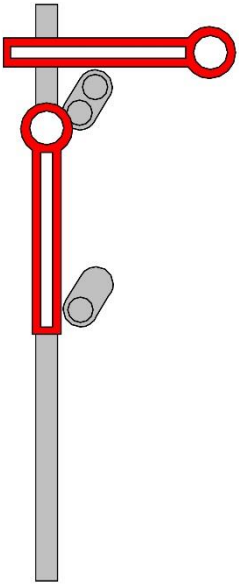
§ 4.

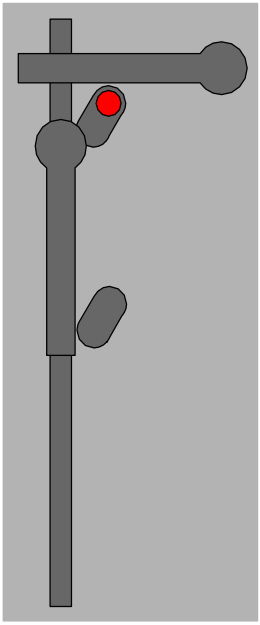
Sygnały nadawane przez semafory

1. Semafor kształtowy nadaje sygnały odpowiednim położeniem ramion w dzień i dodatkowo światłami w nocy.
2. Wyróżnia się dwa rodzaje semaforów kształtowych: semafory 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. Semafory kształtowe nadają następujące sygnały:
   1) **sygnał Sr 1 „Stój"**

Dzienny	**Nocny**
Ramię semafora ustawione poziomo, na prawo od masztu semafora.	Czerwone światło na semaforze.

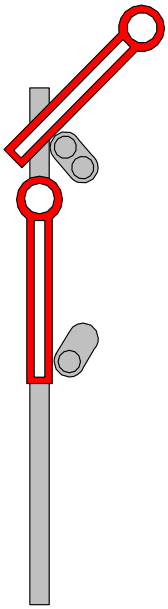


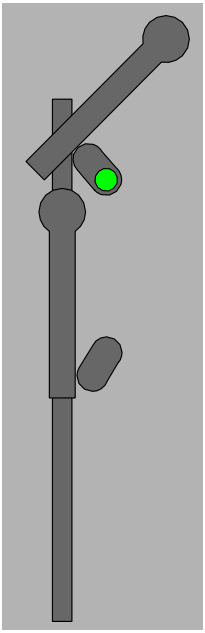


Sygnał Sr 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem;

2) **sygnał Sr 2 „Wolna droga”**

Dzienny	**Nocny**
Ramię semafora wzniesione pod kątem 45º do poziomu na prawo od masztu semafora.	Zielone światło na semaforze.

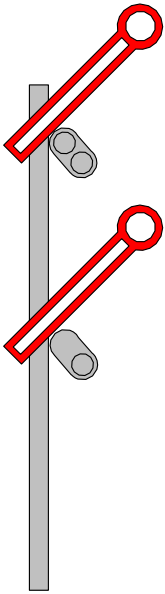


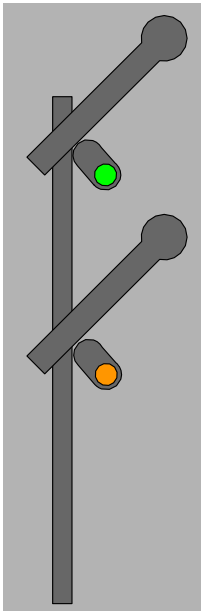


Sygnał Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej *(szlaku, odstępie, drodze przebiegu)*;

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

Dzienny	**Nocny**
Dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu, na prawo od masztu semafora.	Dwa światła na semaforze w pionie: górne światło zielone, dolne pomarańczowe.



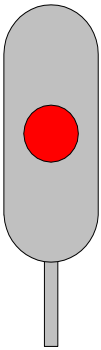


Sygnał Sr 3 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h, począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem. W przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego prędkość ograniczona do 40 km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu.

6. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch świateł w linii pionowej, z wyjątkiem sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami 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 wyjątkiem jazd 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 samoczynną, są koloru białego. 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, z tym że 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 pomalowana w pasy czerwono-białe.
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. Semafory świetlne nadają następujące sygnały:
    1) **sygnał S 1 „Stój”**

       Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze.



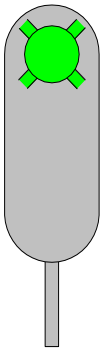
       Sygnał S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu *oraz manewrów* przed semaforem;

2) **sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”**
Jedno zielone światło ciągłe 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:

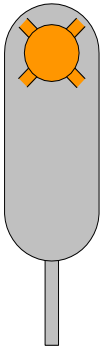
a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h. Jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań 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 samoczynną 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”**

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

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

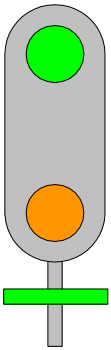
Jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze.



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”;

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

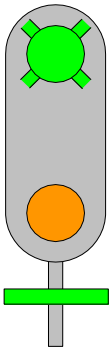
Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – zielone ciągłe.



Sygnał S 6 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający

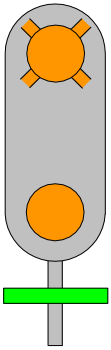
7) **sygnał S 7 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze”**

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

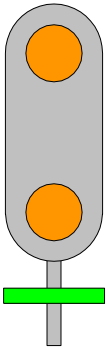


Sygnał S 7 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę

	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*;		z prędkością nie większą niż 100 km/h;
8)	**sygnał S 8 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 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, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – pomarańczowe migające.	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 ciągłe.



Sygnał 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;

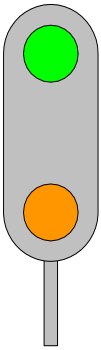


Sygnał S 9 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”;

10) **sygnał S 10 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”**
Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe

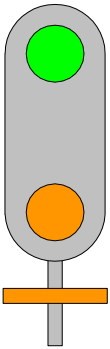
11) **sygnał S 10a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”**
Dwa światła na semaforze w jednym pionie – dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny

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

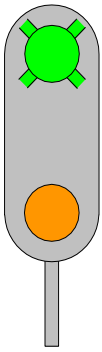
pas pomarańczowy poziomy, górne światło – zielone ciągłe.



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 dozwoloną 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”**

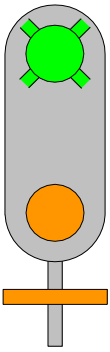
Dwa światła na semaforze w pionie – dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne zielone migające.



Sygnał S 11 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że następny

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.

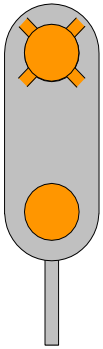


Sygnał S 11a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że następny

semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h;

14) **sygnał S 12 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h”**

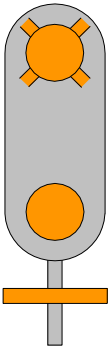
Dwa światła na semaforze w jednym pionie – dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające.



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, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, 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;

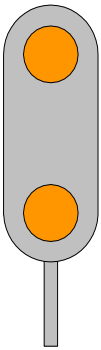
16) **sygnał S 13 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”**

Dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie.

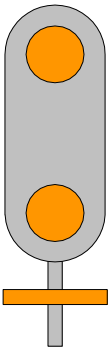
Sygnał S 12a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60 km/h;

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

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



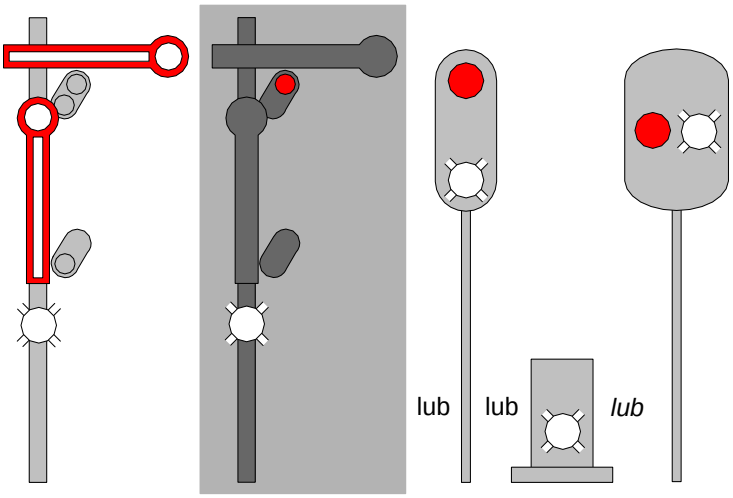
Sygnał S 13 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”;



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:

a) jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,

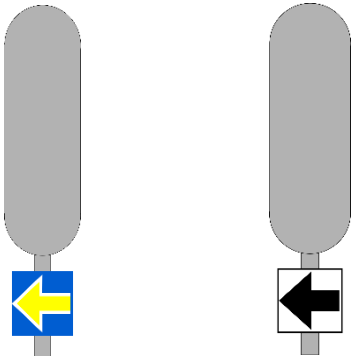
b) jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim. Maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. Przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.

Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego

zauważenia przeszkody, a przy tym prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h. Jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafory 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. 18 pkt 2, oraz na posterunkach ruchu, o których mowa w § 3 ust. 19,

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 20 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.

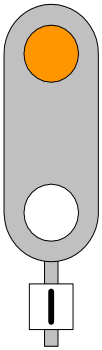
Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

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 samoczynną.
3. W razie konieczności można stosować więcej niż jeden, ale nie więcej niż trzy sygnalizatory powtarzające.

4. Sygnalizatory powtarzające zaopatruje się w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.
5. Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

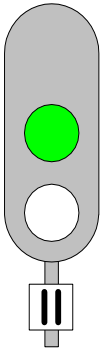
1) **sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój”**

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



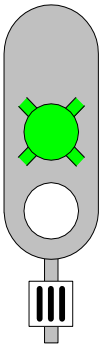
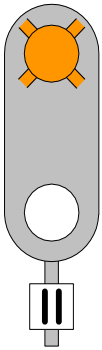
2) **sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”**

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



3) **sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”**

4) **sygnał Sp 4 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”**

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

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

§ 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.

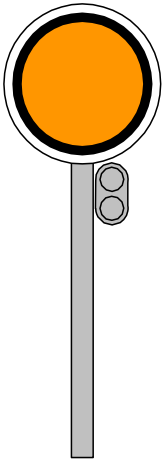
3. Tarcza ostrzegawcza trójstawna nadaje sygnały za pomocą dysku koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającego się o kąt około 90° względem poziomej osi, latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem oraz białej strzały z czerwoną obwódką, umieszczonej 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*.

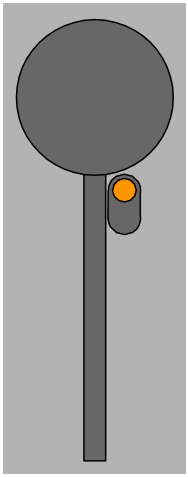
   Latarnia nieruchomej tarczy ostrzegawczej pokazuje wstecz światło białe.

8. Tarcza ostrzegawcza kształtowa dwustawna nadaje następujące sygnały:

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

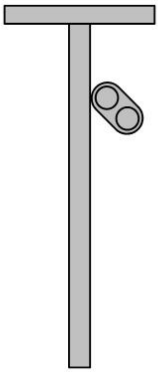
Dzienny	**Nocny**
Dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką ustawiony pionowo.	Pomarańczowe światło poniżej dysku;

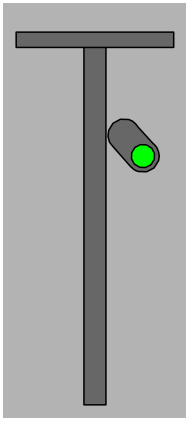




2) **sygnał Od 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę”**

Dzienny	**Nocny**
Dysk w położeniu poziomym.	Zielone światło poniżej dysku.

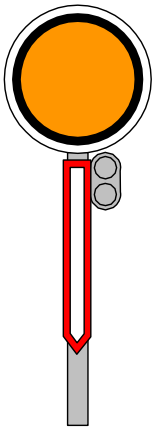


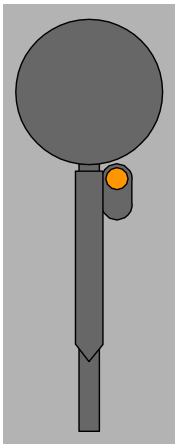


9. Tarcza ostrzegawcza kształtowa trzystawna nadaje następujące sygnały:

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

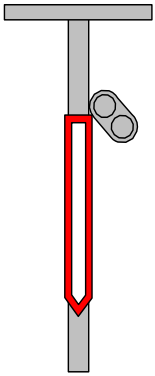
Dzienny	**Nocny**
Okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką – skierowana ostrzem w dół.	Pomarańczowe światło poniżej dysku;

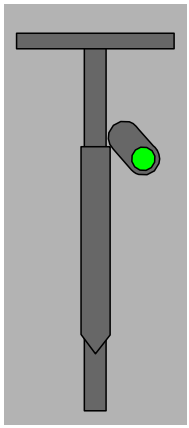




2) **sygnał Ot 2 „Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga”**

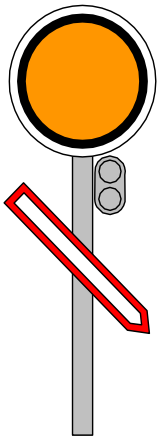
Dzienny	**Nocny**
Dysk w położeniu poziomym, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ostrzem w dół.	Zielone światło poniżej dysku;

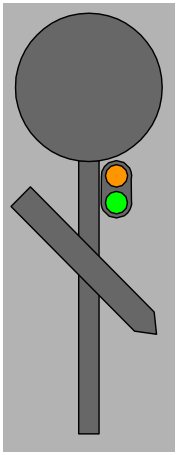




3) **sygnał Ot 3 „Semafor wskazuje sygnał Sr 3 – Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”**

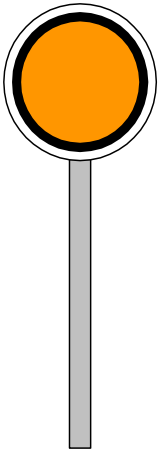
Dzienny	Nocny
Okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką – skierowana ostrzem ukośnie w dół na prawo pod kątem 45º od masztu tarczy.	Dwa światła w pionie poniżej dysku: dolne światło zielone, a górne pomarańczowe.

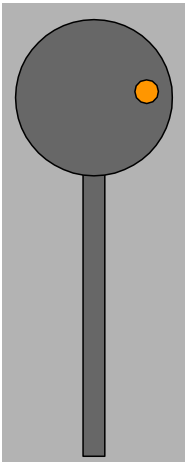




10. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nadaje tylko jeden sygnał: **sygnał On „W odległości drogi hamowania znajduje się semafor”**

Dzienny	Nocny
Nieruchomy pomarańczowy dysk z czarnym pierścieniem i białą obwódką.	Jedno pomarańczowe światło na dysku.

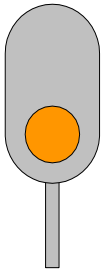




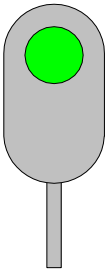
11. Na tarczy ostrzegawczej nieruchomej, której dysk jest odblaskowy, nie stosuje się sygnału nocnego.
12. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nakazuje zmniejszenie prędkości tak, aby można było zatrzymać pociąg przed semaforem, gdy semafor ten wskazuje sygnał „Stój”.
13. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej 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**

na jazdę z największą dozwoloną prędkością”

Jedno pomarańczowe światło ciągłe na tarczy.

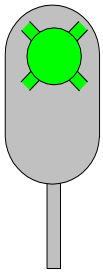


Jedno światło zielone ciągłe na tarczy.



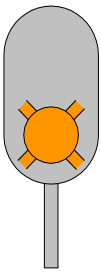
3) **sygnał Os 3 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”**

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 świateł).

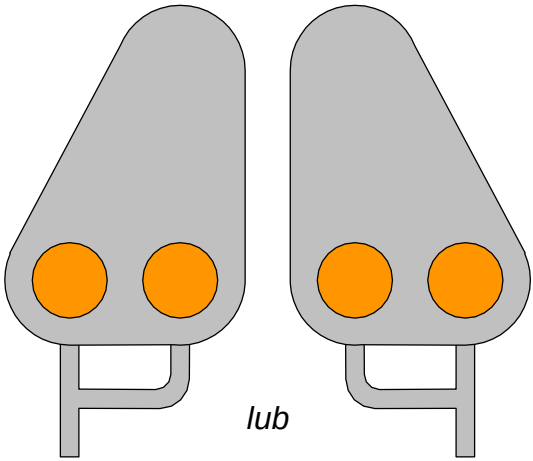
§ 7.

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe

1. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał dwoma światłami w latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszonej 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.
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.

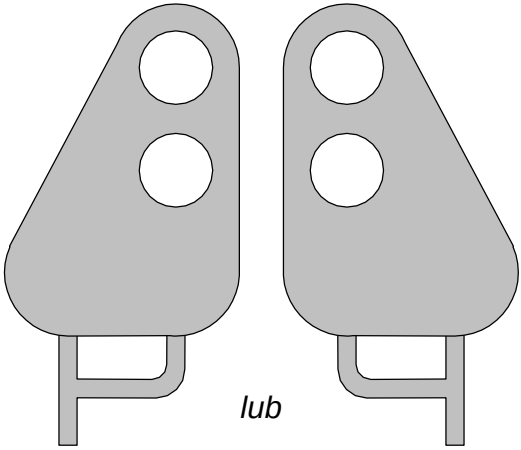
5. W przypadku gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał Osp 1 lub do czasu minięcia jej przez czoło pociągu pozostaje ciemna, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością 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 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.



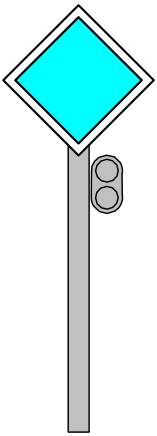
lub

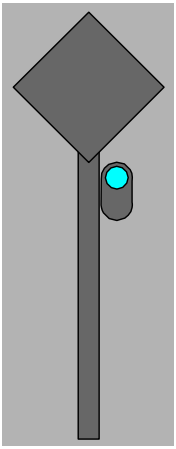
§ 8.

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 do jazd manewrowych.
3. Tarcze manewrowe kształtowe nadają następujące sygnały:
   1) **sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”**

Dzienny	**Nocny**
Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo.	Niebieskie światło na maszcie pod tarczą.

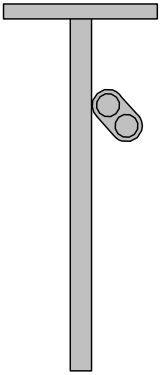


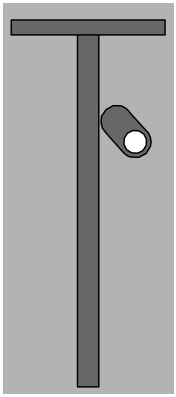


Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego pod warunkiem, że tarcza jest odblaskowa;

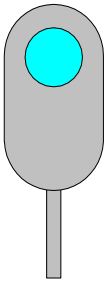
2) **sygnał M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”**

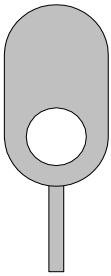
Dzienny	**Nocny**
Tarcza w położeniu poziomym.	Mlecznobiałe światło na maszcie pod tarczą.





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.

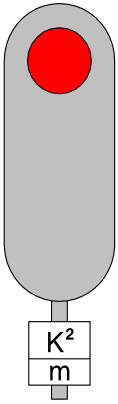




5. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej sygnału M 2 lub Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
6. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafory świetlne, oznaczone literą „m” na tabliczce opisowej:

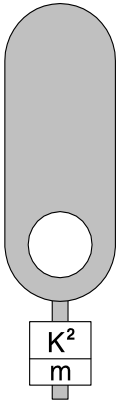
1) **sygnał S 1 „Stój”**

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.



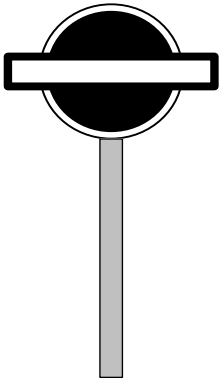
7. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 6, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój”, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
8. Stosuje się 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

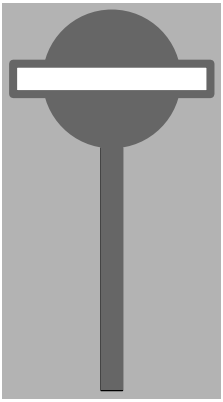
z białą obwódką, umieszczonej na maszcie, zwróconego w kierunku lokomotywy pchającej tabor kolejowy;

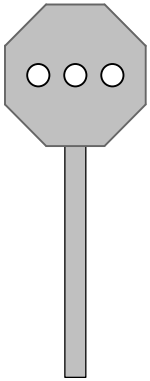
2) tarcze rozrządowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą umieszczonych na maszcie latarń.

9. Tarcze rozrządowe ustawia się na szczycie górki rozrządowej, a w razie potrzeby stosuje się ich powtarzacze przed grzbietem górki. Powtarzacze wskazują takie same sygnały, jak tarcze ustawione na szczycie górki rozrządowej.
10. Jeżeli na górce 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;

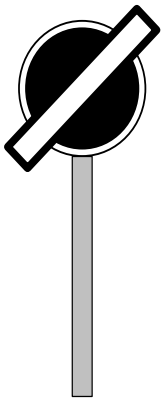


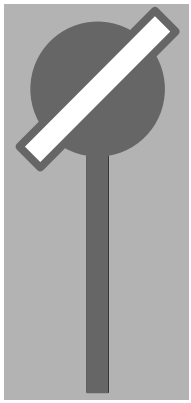


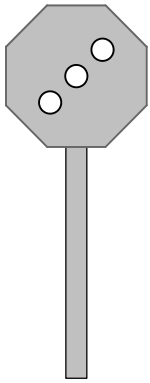


2) **sygnał Rt 2 „Pchać powoli”**

Dzienny	Nocny	Dzienny i nocny
Podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry pod kątem 45°.	Oświetlone podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry pod kątem 45°.	Szereg białych świateł tworzących linię ukośną wznoszącą się pod kątem 45°.



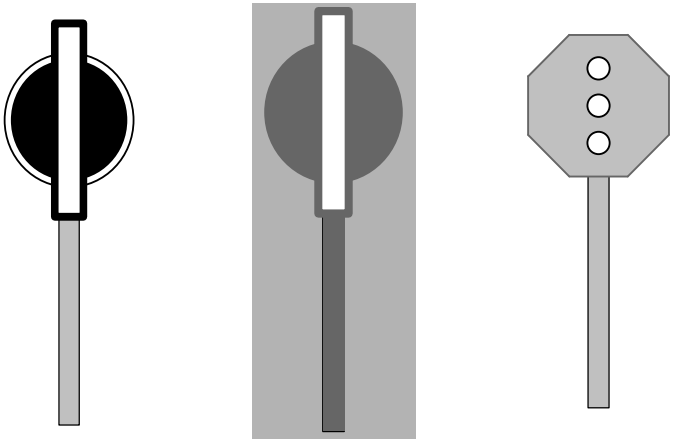




Sygnał Rt 2 oznacza, że można pchać tabor kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 3 km/h;

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

Dzienny	Nocny	Dzienny i nocny
Podłużne białe ramię ustawione pionowo.	Oświetlone podłużne białe ramię ustawione pionowo.	Szereg białych świateł tworzących linię pionową.

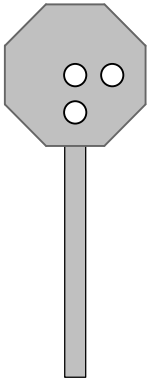


Sygnał Rt 3 oznacza, że można pchać tabor kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie stanowi inaczej;

4) **sygnał Rt 4 „Cofnąć”**

Dzienny i nocny

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

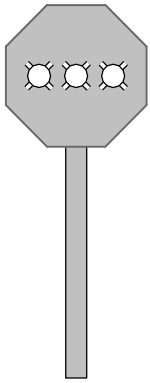


Sygnał Rt 4 oznacza, że należy cofnąć skład manewrowy z górki. Sygnał ten stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych;

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 górki, wyposażonej w kształtową tarczę rozrządową, to cofnięcie składu z górki 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.

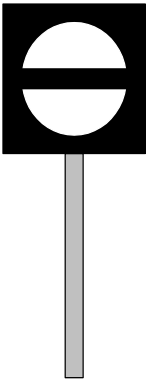
Sygnały zamknięcia toru

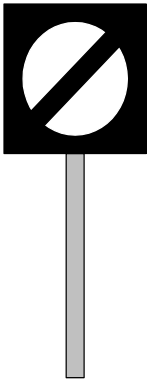
1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach, obrotnicach, wagach pomostowych oraz kozłach oporowych.
2. *Sygnał zamknięcia toru stosuje się także na punktach przestawczych zestawów kołowych*.

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	**Dzienny i nocny**
Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.	Kresa ukośna czarna pod kątem 45° w górę ku stronie prawej, na tle białej okrągłej tarczy.





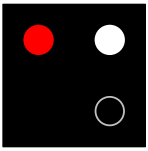
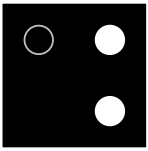
Sygnał Z 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów, i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą.

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 latarń stosować tarcze nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odblaskowych*.
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”**
    2) **sygnał Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”**

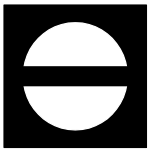
Dzienny i nocny	**Dzienny i nocny**
Na latarni mechanicznej kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy, a na latarni elektrycznej punkty świetlne czerwony i biały w poziomie;	Na latarni mechanicznej kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w pionie.
	
latarnia mechaniczna	latarnia mechaniczna
	
latarnia elektryczna	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 wykolejnicach 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 wykolejnicowe 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.

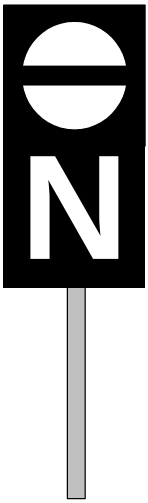
       

17. Sygnał Z 1o i Z 1wg „Stój, wjazd zabroniony” na obrotnicy i wadze pomostowej oznacza, że wjazd na obrotnicę lub wagę jest zabroniony. Jeżeli latarnia lub tarcza wskazuje ten sygnał, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby lokomotywę lub przetaczany tabor kolejowy zatrzymać przed obrotnicą 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 odblaskowych.
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 odblaskowych,

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 przesuwnymi 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 przesuwnymi kołami w rejonie stanowiska przestawczego i przez to stanowisko odbywa się zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

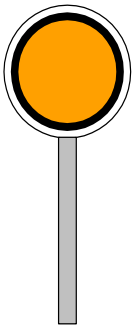
§ 11.

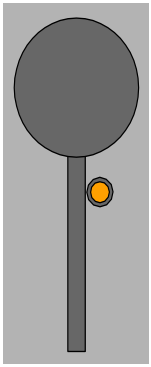
Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

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

Dzienny	**Nocny**
Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką.	Pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą.

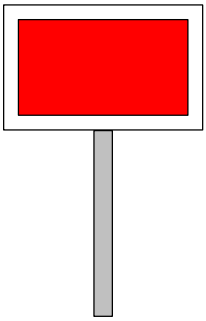


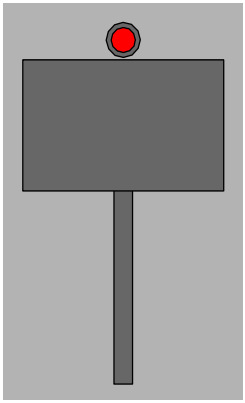


Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1. Przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1;

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

Dzienny	**Nocny**
Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką.	Czerwone światło pośrodku nad tarczą.





2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, 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*.

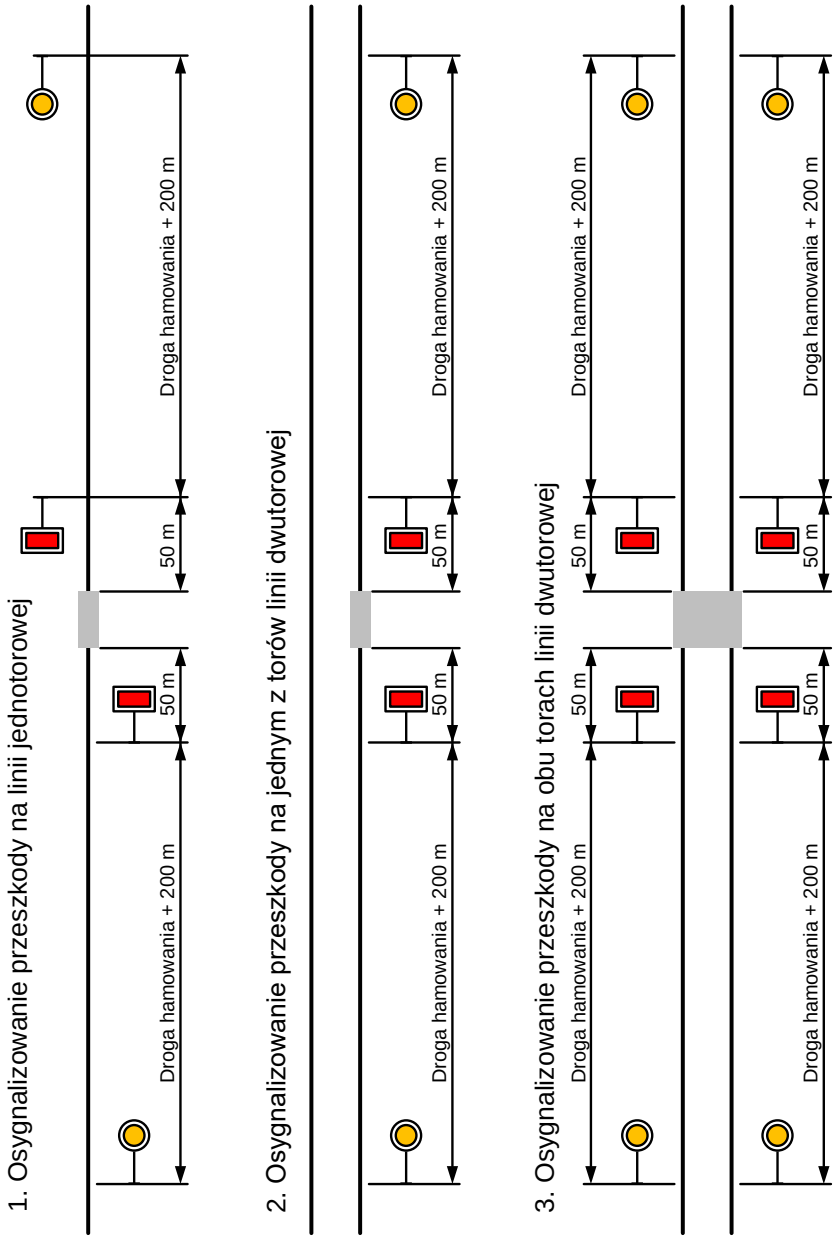
Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.

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 latarń, 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 tarcze 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*.

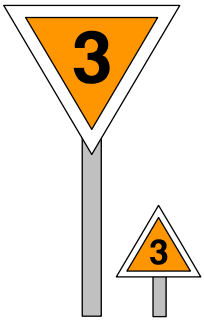


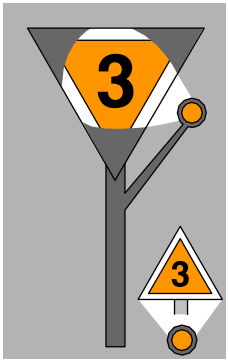
Rysunek 1 Przykłady osygnalizowania przeszkód

15. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

1) **sygnał D 6 „Zwolnić bieg”**

Dzienny	**Nocny**
Trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h. Jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko.	Pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h.





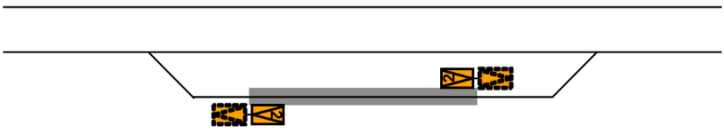
16. Sygnał D 6 „Zwolnić bieg” oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać

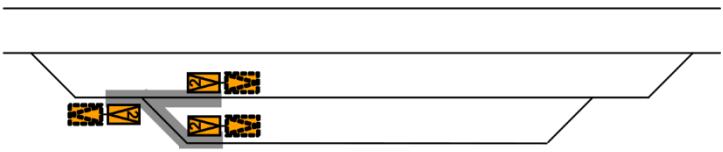
z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy.

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 semafory.
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 odblaskowa, 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*.

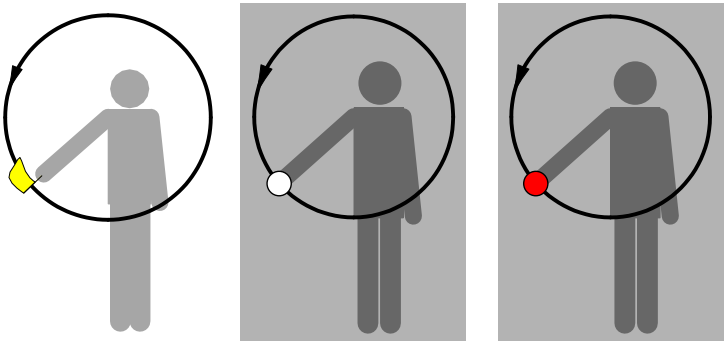
§ 12.

Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby

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

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

Dzienny	**Nocny**
Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką.	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,

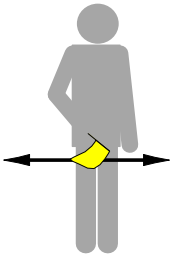
powinna zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.

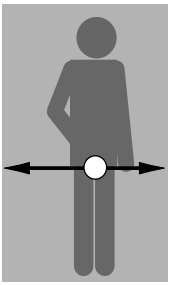
6. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
7. Oprócz sygnałów, o których mowa w ust. 1-6, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:
   1) **sygnał Rm 1 „Do mnie”**



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.





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

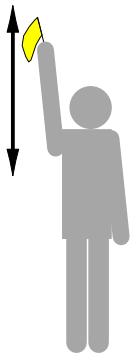
   2) **sygnał Rm 2 „Ode mnie”**



Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

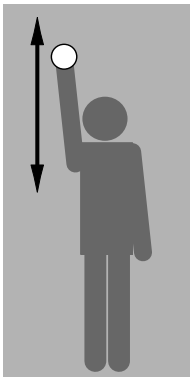
Dzienny

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:

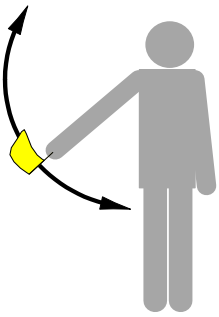
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym

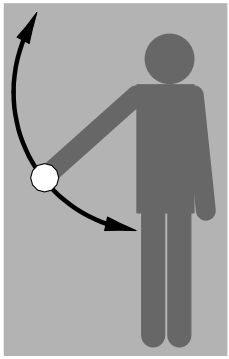
Nocny

Ręczna latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym

ruchem po łuku do góry i na dół.



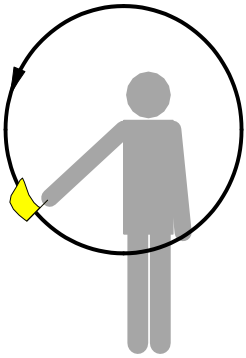
ruchem po łuku do góry i na dół;

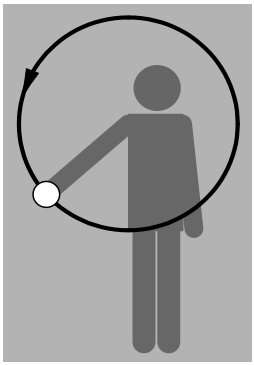


4) **sygnał Rm 4 „Stój”**

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

Dzienny	**Nocny**
Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką.	Zataczanie okręgu ręczną latarką *sygnałową* ze światłem białym;

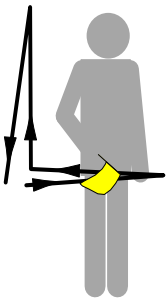


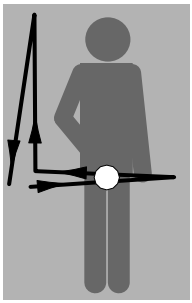


5) **sygnał Rm 5 „Odrzucić”**

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

Dzienny	**Nocny**
Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół.	*Ręczna* latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół;



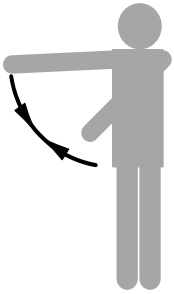


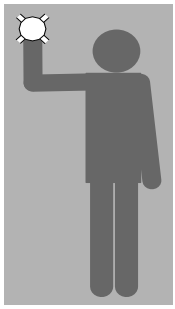
6) **sygnał Rm 6 „Docisnąć”**

• •

Dwa krótkie tony gwizdkiem i jednocześnie:

Dzienny	**Nocny**
Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk.	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.

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

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały 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 „Baczność”

   Jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego.
6. Sygnał Rp 1 „Baczność” 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 samoczynnej, 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;
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 rogatki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazd*;
14) *gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, sygnał wątpliwy lub jest ciemna*;
15) *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*;
16) *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	**Nocny**
Podniesienie chorągiewki *koloru żółtego*.	Podniesienie *ręcznej* latarki *sygnałowej* z białym światłem.





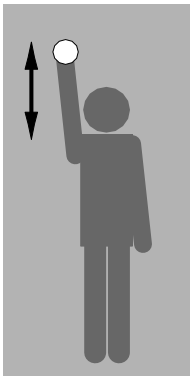
Sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu” stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską;

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

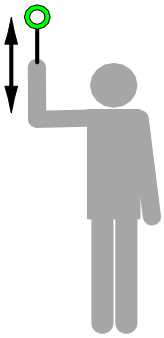
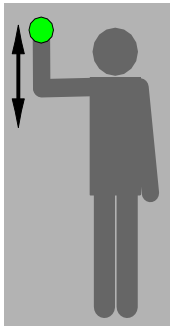




W pociągach wyposażonych w sterowane przez kierownika pociągu urządzenia sygnałowe do dawania sygnału „Odjazd” sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń.

2. W przypadku jazdy pociągu pasażerskiego bez kierownika pociągu nie podaje się sygnałów określonych w ust. 1.

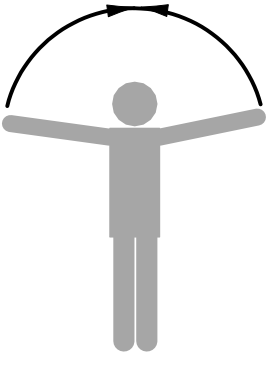
3. Stosuje się następujący sygnał podawany przez dyżurnego ruchu:
   1) **sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy”**:

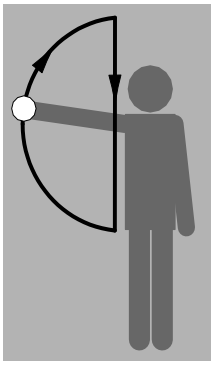
Dzienny	**Nocny**
Okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo.	*Ręczna* latarka *sygnałowa* z zielonym światłem poruszana pionowo;
	

   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)	**Nocny (Rh 1)**	**Dzienny i nocny (Rhs 1)**
Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola.	Ręczna latarka *sygnałowa* z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół.	Jedno światło matowobiałe;



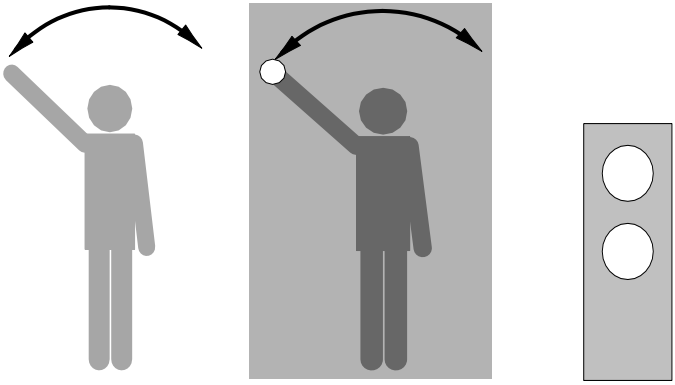




2) **sygnał Rh 2, Rhs 2 „Odhamować”**

Dzienny (Rh 2)	**Nocny (Rh 2)**	**Dzienny i nocny (Rhs 2)**
Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową.	Ręczna latarka *sygnałowa* z białym światłem	Dwa światła matowo-białe;

poruszana po łuku nad głową.



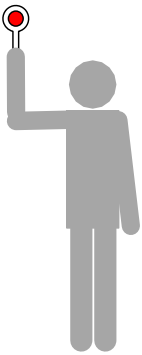
3) **sygnał Rh 3, Rhs 3 „Hamulce w porządku”**

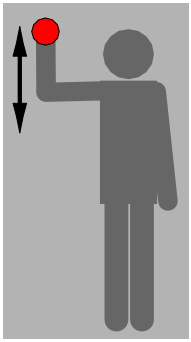
Dzienny (Rh 3)	**Nocny (Rh 3)**	**Dzienny i nocny (Rhs 3)**
Ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo.	Ręczna latarka *sygnałowa* z białym światłem, trzymana pionowo nad głową.	Trzy światła matowobiałe.



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:

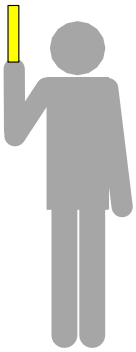
Dzienny	**Nocny**
Tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu.	Podniesienie i poruszanie powoli pionowo ręcznej latarki *sygnałowej* z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu;

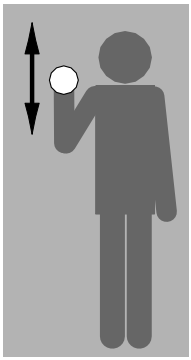




2) **sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”**

Dzienny	**Nocny**
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.	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.

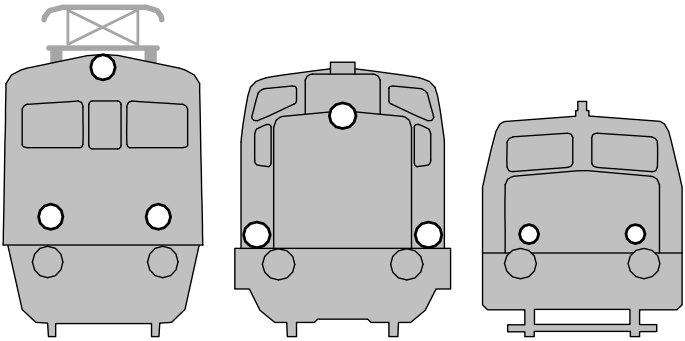
§ 15.

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 jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- i wielotorowego”**

      Dzienny i nocny

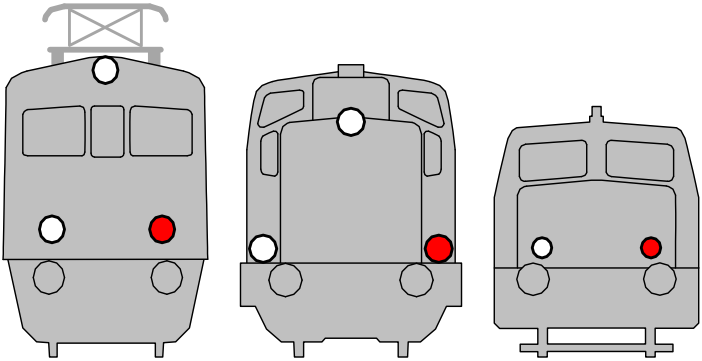
      Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z zastrzeżeniem ust. 3;



2) **sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego”**

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;

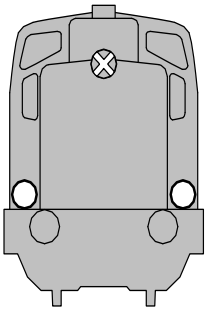


3) **sygnał Pc 3 „Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”**

Dzienny i nocny

Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona

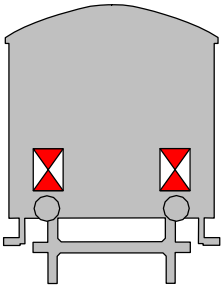
w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą;



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

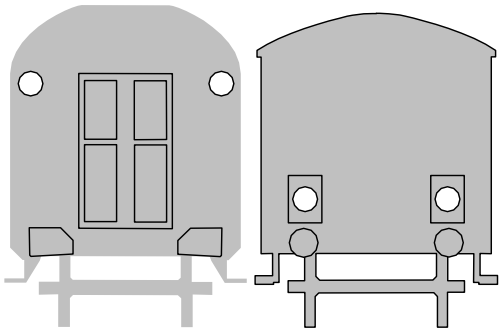
Dzienny

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

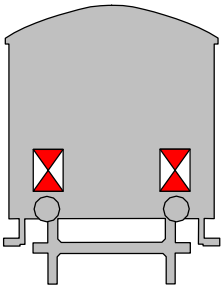
Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



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

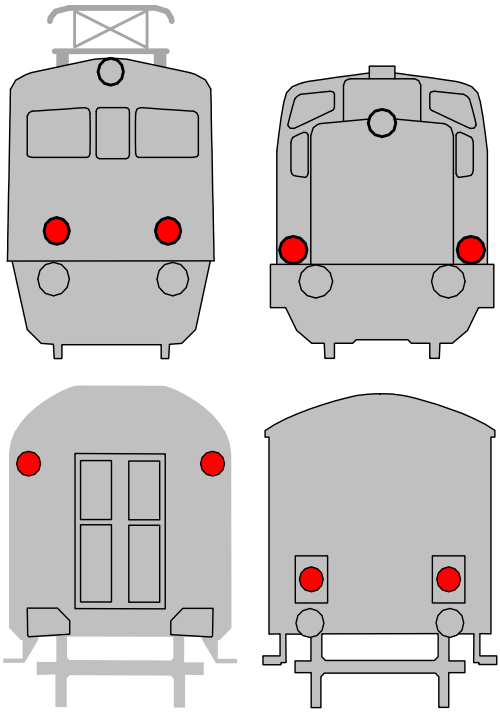
Dzienny

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

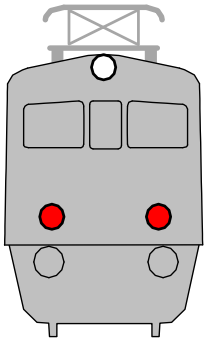
Dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.



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 samoczynną 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”**:

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 świateł.

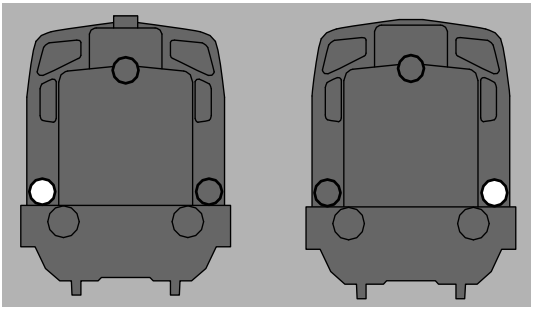
4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy 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.
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.

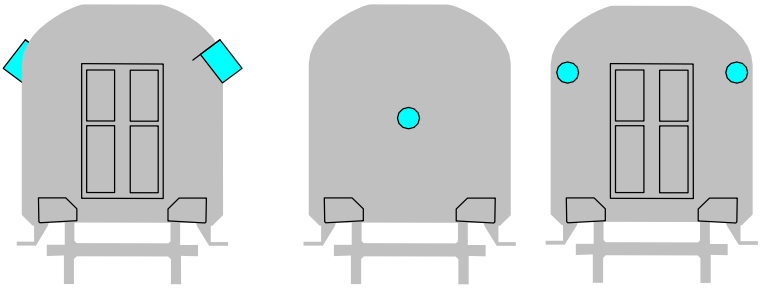
      

      Sygnał Tb 1 stosuje się do oznaczania przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z napędem;

   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	**Dzienny i nocny**
Po jednej niebieskiej	Po jednym lub po dwa niebieskie światła na każdej ścianie szczytowej

chorągiewce umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu.	wagonu; dopuszcza się takie wykonanie latarń, żeby niebieskie światło było widoczne także z boku wagonu, lub umieszczenie na bocznej ścianie dodatkowych świateł niebieskich.

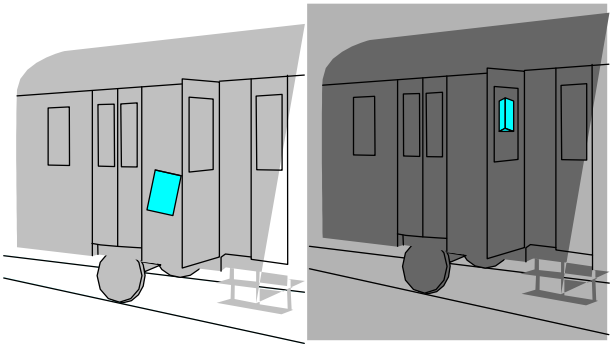


Sygnał oznaczenia wagonów specjalnego przeznaczenia można stosować na jednej ścianie szczytowej wagonu, jeżeli najechanie na wagon zagraża tylko z jednej strony;

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

Dzienny	**Nocny**
Niebieska chorągiewka lub latarka z niebieskim światłem, świecąca na trzy strony, umieszczona na	Latarka z niebieskim światłem świecącym na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu.

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

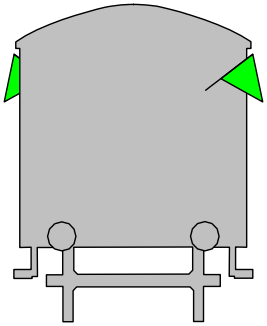
Od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu – czerwone.

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:

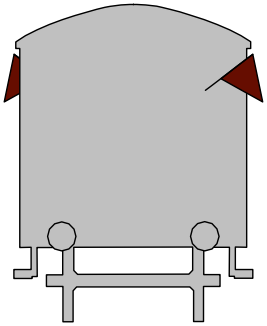
1) **sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”**

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



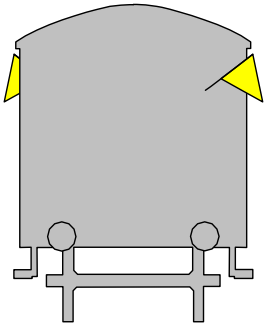
2) **sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”**

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.

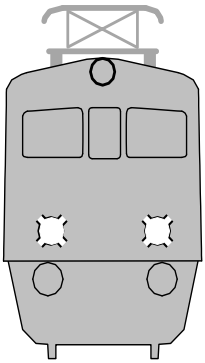


§ 16.

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 radiołączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności 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”**



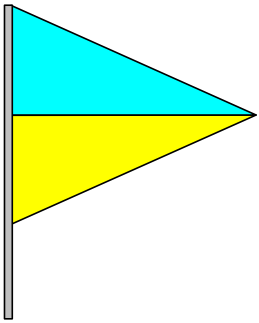
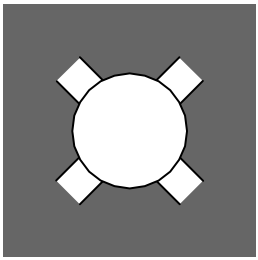
Modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie. Alarm powietrzny 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	**Nocny**
	
Chorągiewka niebiesko żółta.	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 latarń mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarń 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*;

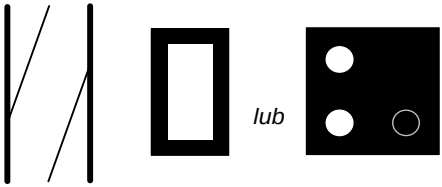
3) *czas (porę doby) oraz przypadki, w których latarnie zwrotnicowe powinny być podświetlone należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu*.

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”**

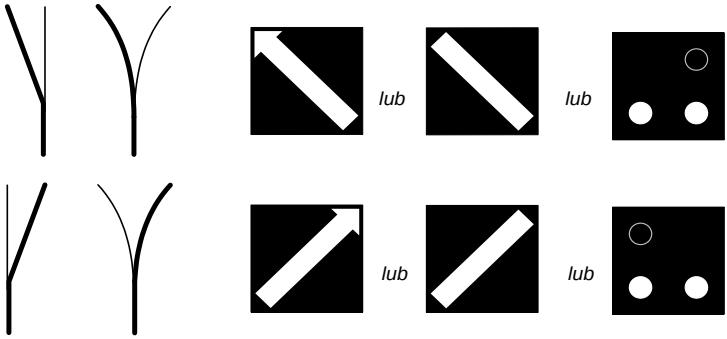
    Biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.



    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”**

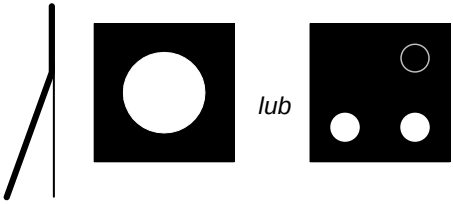
    Biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach łukowych dwustronnych wskaźnik ten, o odpowiednim zwrocie strzał, stosuje się dla obu położeń 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”**

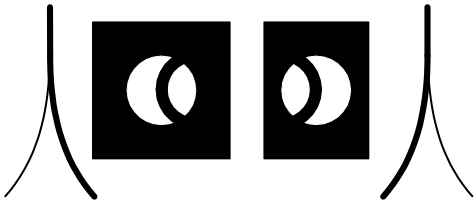
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie.



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.

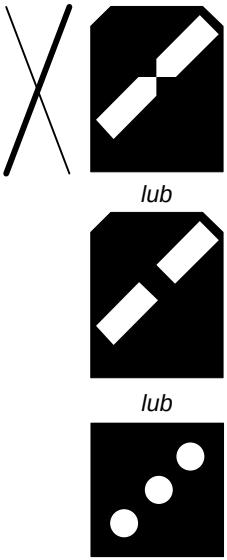


Zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru;

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.

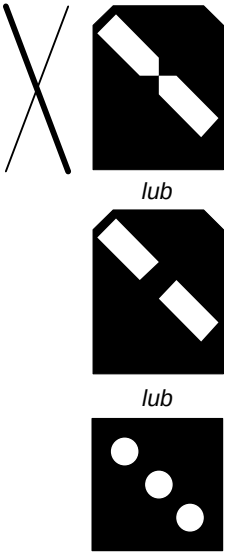
2) **wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”**
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



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

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

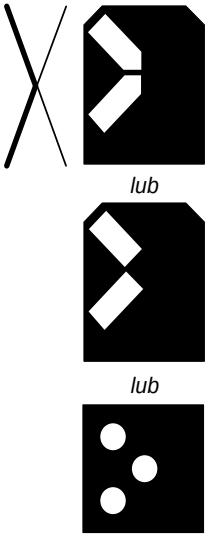
Na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo.



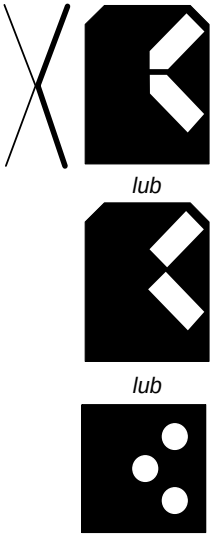
Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem;

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 prawo.



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



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

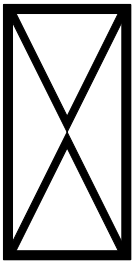
14. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:
    1) na stacji wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
    2) na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy;
    3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych 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.



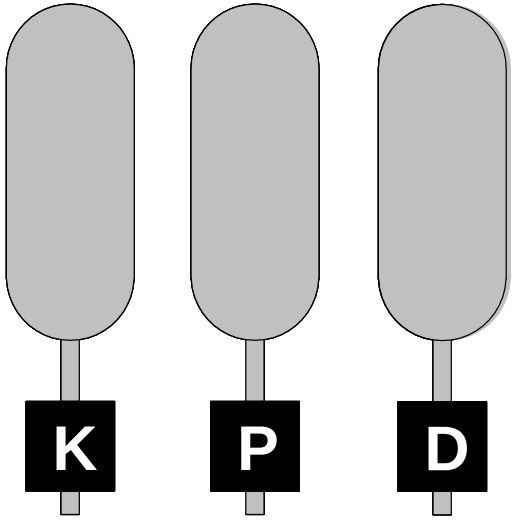
Wskaźnik W 1 oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną blokadą liniową czterostawną – przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym.

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”).

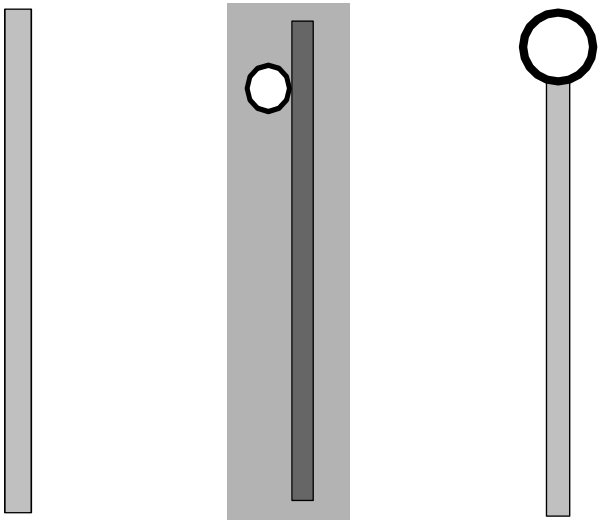


W 2 W 26a W 26b

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 zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik.

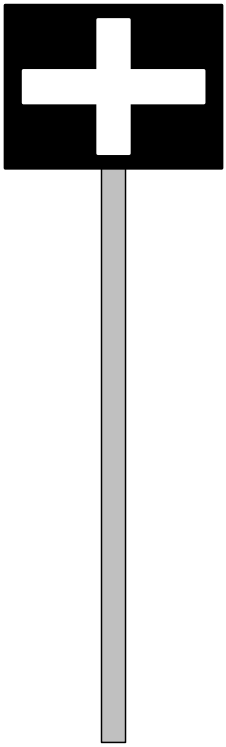
Dzienny	**Nocny**	**Dzienny i nocny**
Maszt semafora bez ramion	Białe światło u wierzchołka masztu	Białe światło wskaźnika świetlnego



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,

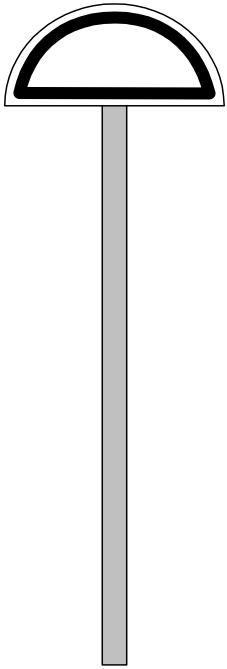
b) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem, z prawej strony toru, do którego się odnosi; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie *i w szczególnych przypadkach, np. brak wymaganej 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;



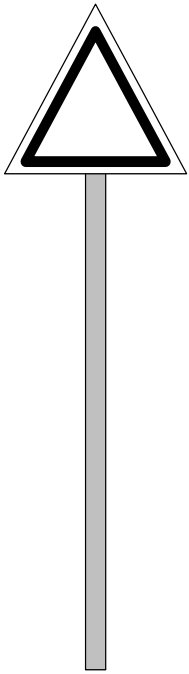
a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone. Przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,

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”.

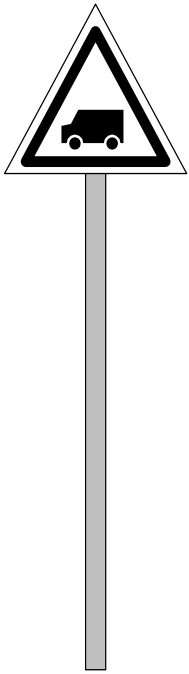
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



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

7) **wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdowy”** oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych, zabezpieczający całą szerokość przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem oraz symbolem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie;

8) **wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem”** oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych, albo niewyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu, i należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”.

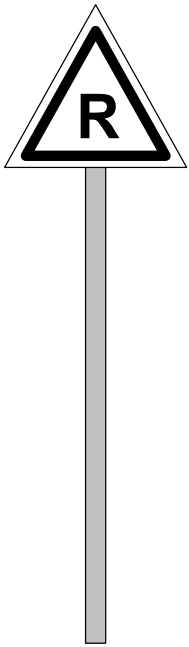
Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym *i białym* obramowaniem oraz symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą.



Wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach 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;

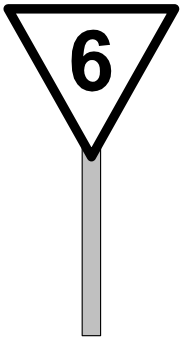


a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,

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 (w dziesiątkach 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

nieleżących 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,

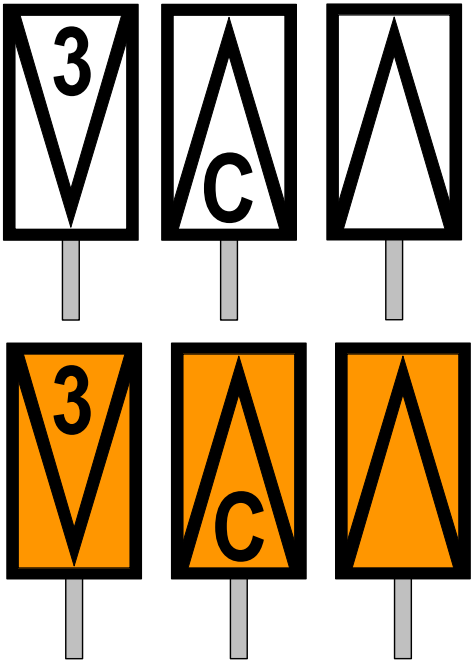
e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,

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 określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, 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,

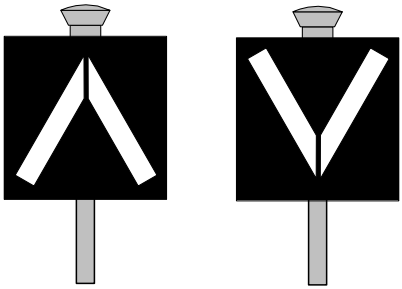
j) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów

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 kąt 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);

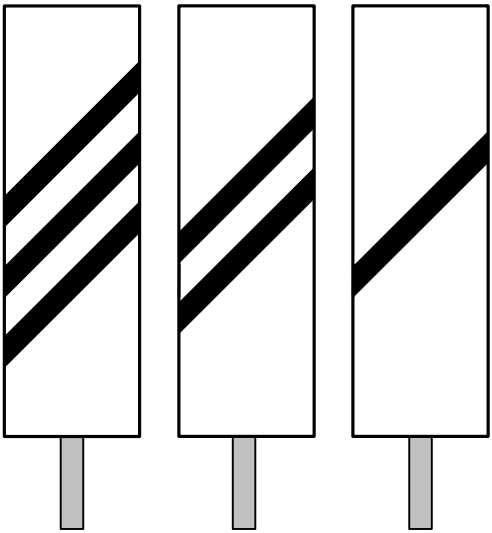


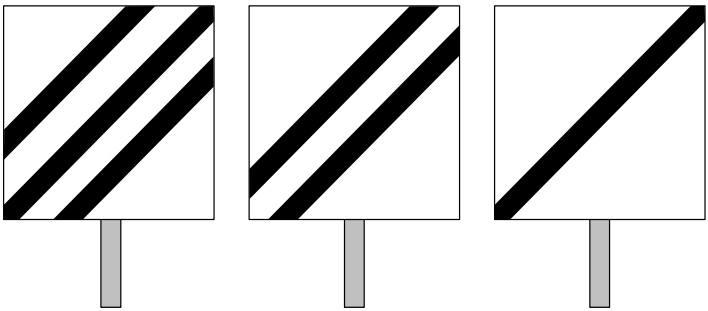
a) wskaźniki W 10a i W 10b służą do oznaczania w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania,

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;

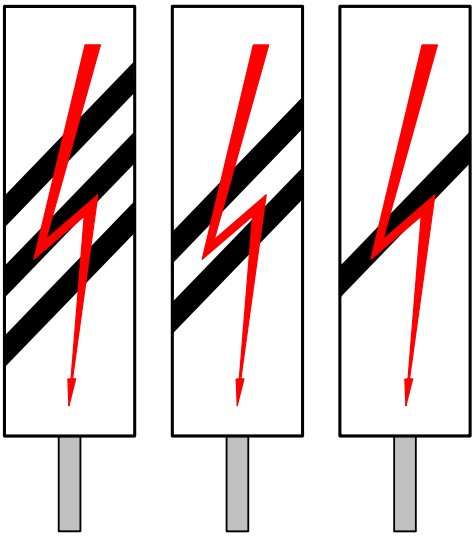
13) **wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c „Wskaźniki uprzedzające”** w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

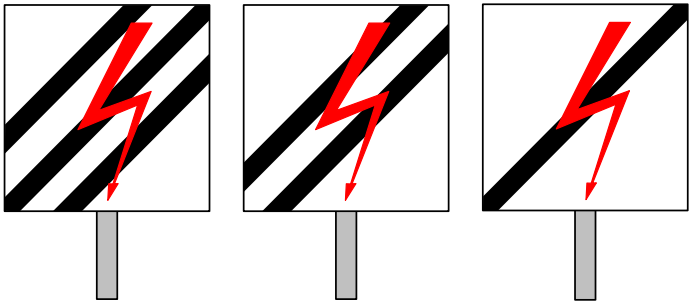
a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),



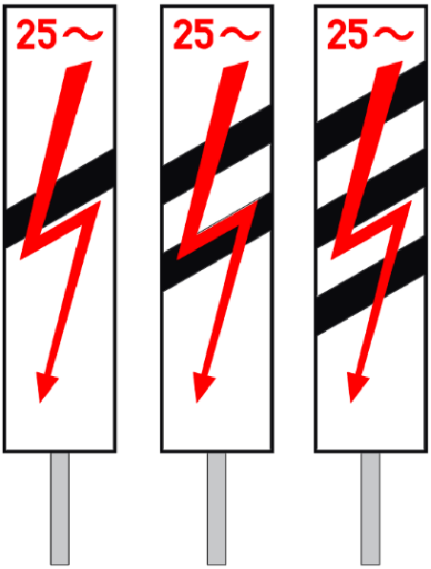


b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego (wskaźnik W 11b),





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 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 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,

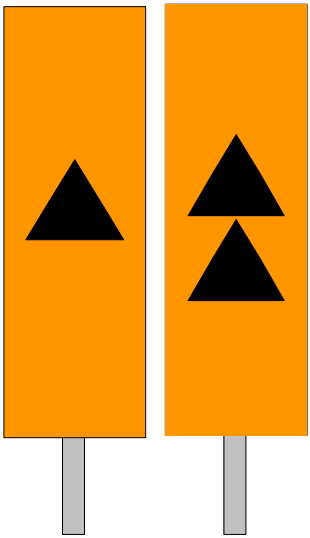
k) tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne – kolejno z trzema, dwoma 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,

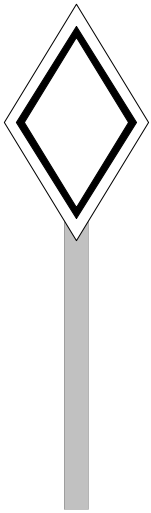
b) wskaźnik W 11p z jednym trójkątem ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik W 11p z dwoma trójkątami – 400 m, przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi;

15) **wskaźnik W 12 „Wskaźnik parowozowy”** oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć jego klapy.

Biała tablica w kształcie ukośnika z czarnym i białym obramowaniem, zwrócona do góry wierzchołkiem leżącym na dłuższej przekątnej;

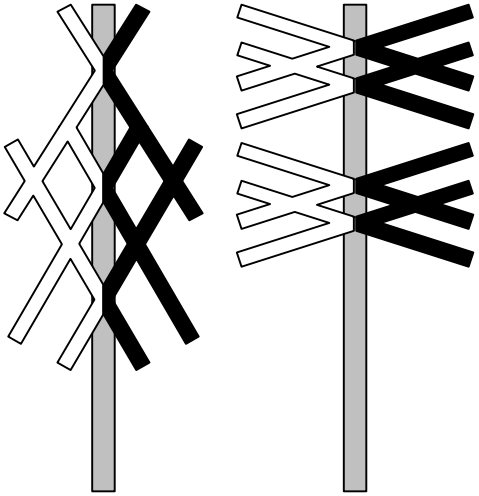
a) wskaźnik W 12 ustawia się w odległości 200 m przed mostami, wiaduktami lub innymi obiektami,

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;

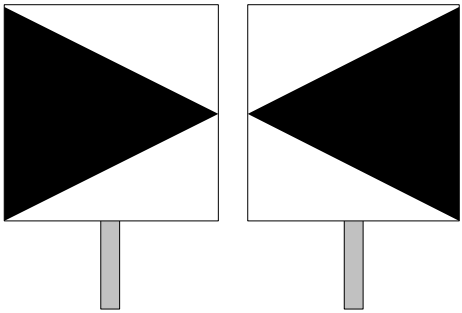


a) wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc, w szczególności przejazdu, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor-pojazd, czujnika szynowego, urządzeń do wykrywania zagrzanych osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia 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.

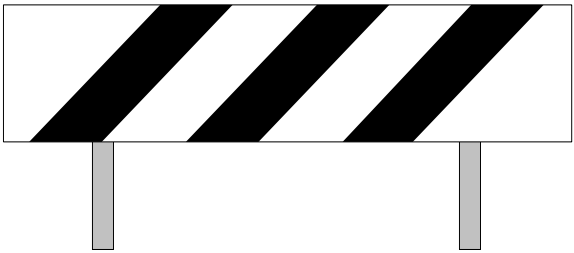
Kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku).



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.

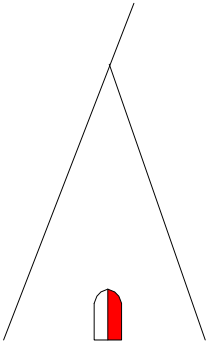
Biała pozioma tablica z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo.



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.

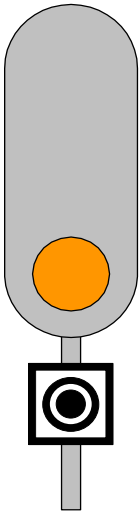
Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy).



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 samoczynnej 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 samoczynnej,

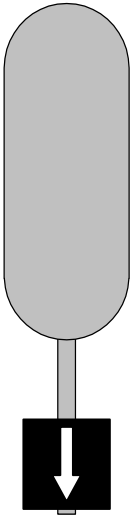
b) blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu,

c) 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, ukazujący 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,

e) *wskaźnik W 19 umieszczony na przedostatnim semaforze odstępowym czterostawnej wieloodstępowej (samoczynnej) 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”,*

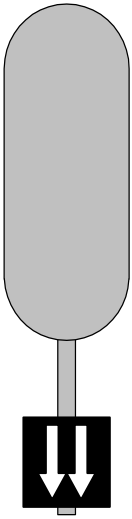
f) *do odwołania stosuje się* wskaźniki *W 19 w formie tablic wykonanych z materiałów odblaskowych w przypadkach innych niż wskazane w lit. d*;

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,

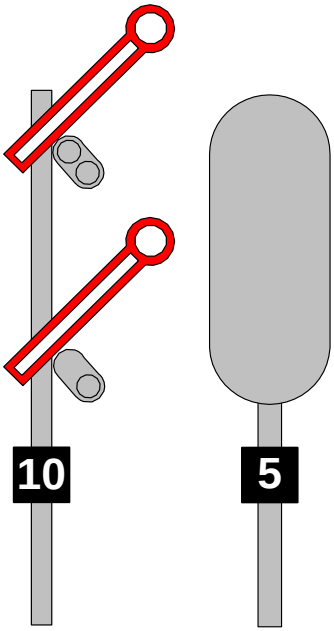
e) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 20 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor,

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,

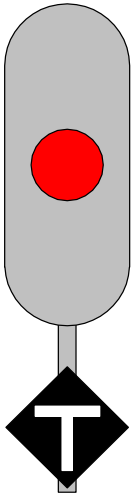
d) w przypadku semaforów nadających sygnały wyłącznie dla jazd po rozjazdach w kierunku zwrotnym, a typ rozjazdów zezwala na jazdę z prędkością większą niż wskazuje na to sygnał zezwalający nadawany przez ten semafor, można zastosować wskaźnik W 21 w postaci tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych;

24) **wskaźnik W 22 „Wskaźnik jazdy pociągu towarowego”** oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, wskazującego sygnał „Stój”.

Kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej umieszczona centralnie biała litera „T” wykonana z materiałów odblaskowych;

a) wskaźnik W 22 jest stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6 ‰ na długości drogi hamowania,

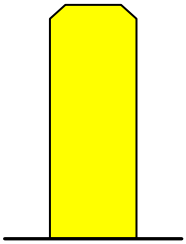
b) wskaźnik W 22 odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania obok semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej, wskazującego sygnał „Stój”, z prędkością nie większą od 20 km/h, przy czym maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy;



25) **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,



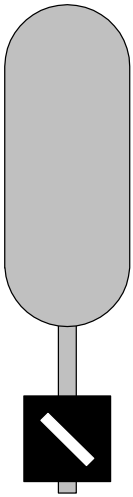
b) wskaźnika W 23 nie oświetla się;

26) **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,

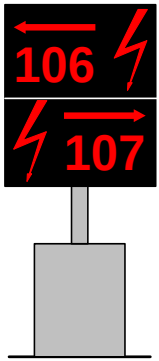
d) w szczególnych przypadkach, *określonych wytycznymi organizacji zamknięć torowych w czasie wykonywania*

planowych robót, wskaźnik W 24 może być stosowany w porze dziennej w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej;

27) **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,

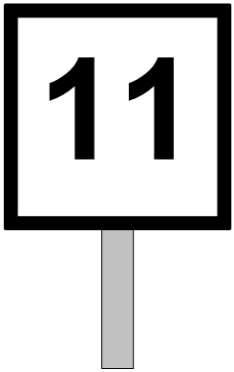
c) w czasie trwania ogrzewania wagonów zabrania się zbliżania i dojeżdżania do nich;

28) **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 określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę;

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,



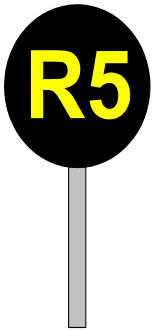
c) białe tło wskaźnika W 27a powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;

29) **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,

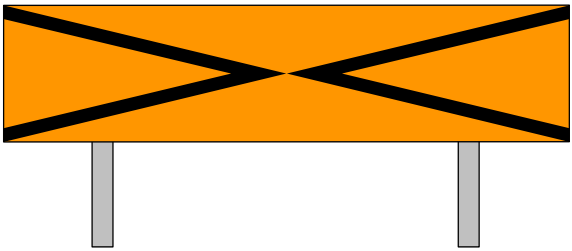
- na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów – na stacji w odległości 30-70 m *za ostatnią zwrotnicą wyjazdową*, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku 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,
- *na szlakach jednotorowych – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach dwutorowych – po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego po prawej stronie, a dla toru lewego po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach o liczbie torów większej niż dwa – po zewnętrznej stronie torów przy torach skrajnych i po prawej stronie przy torach nieskrajnych, patrząc w kierunku jazdy*,

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*;

30) **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;

31) **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;

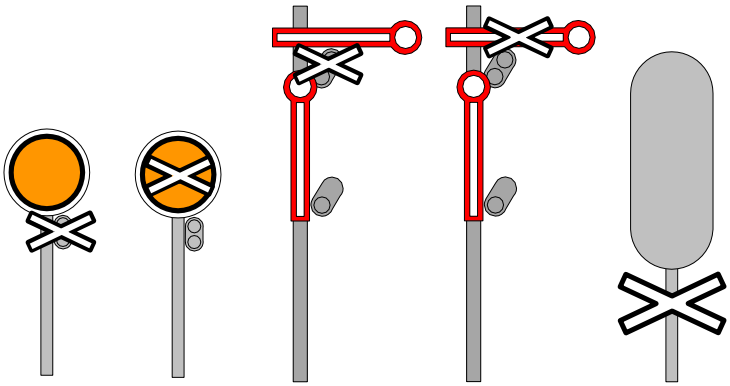


a) wskaźnik W 30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron,

b) wyświetlony wskaźnik W 30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku;

32) **wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania”** oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały nadawane (wyświetlane) na nim są nieobowiązujące.

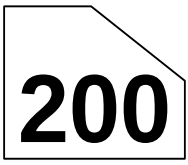
Biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach;

33) **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;

34) **wskaźnik W 33 „Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”** oznacza miejsce zmiany systemu radiołączności pociągowej i obowiązujący od tego miejsca system 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;



a) wskaźnik W 33 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu radiołączności pociągowej 150 MHz na obowiązujący od tego miejsca system ERTMS/GSM-R. Po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe, jeśli są dostępne, na system ERTMS/GSM-R obowiązujący od tego miejsca oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,

b) wskaźnik W 33 ustawia się w następujący sposób:
   – na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z systemem ERTMS/GSM-R – na stacji 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,

- na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach są różne rodzaje radiołączności pociągowej (150 MHz i system ERTMS/GSM-R) – na stacji 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 leżącego na linii kolejowej wyposażonej w system ERTMS/GSM-R, na szlaku niewyposażonym w system ERTMS/GSM-R – 300 m przed semaforem wjazdowym na ten posterunek ruchu,
- *na szlakach jednotorowych – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach dwutorowych – po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego po prawej stronie, a dla toru lewego po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach o liczbie torów większej niż dwa – po zewnętrznej stronie torów przy torach skrajnych i po prawej stronie przy torach nieskrajnych, patrząc w kierunku jazdy*,

c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 33 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; białe

tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;

35) **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,

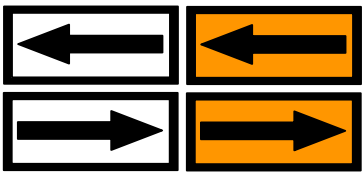
b) wskaźnik W 34 stosuje się wraz ze wskaźnikiem W 28, który informuje maszynistę o kanale systemu radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązującego za wskaźnikiem W 34. Wskaźnik W 28 umieszcza się powyżej wskaźnika W 34 na wspólnej konstrukcji wsporczej,

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,

- *na szlakach jednotorowych – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach dwutorowych – po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego po prawej stronie, a dla toru lewego po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy*,
- *na szlakach o liczbie torów większej niż dwa – po zewnętrznej stronie torów przy torach skrajnych i po prawej stronie przy torach nieskrajnych, patrząc w kierunku jazdy*,

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;

36) **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;



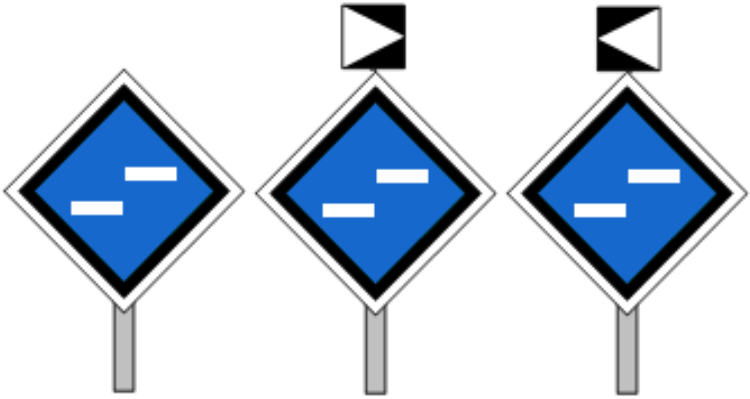
a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
b) wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe 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 zawiesza 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*,

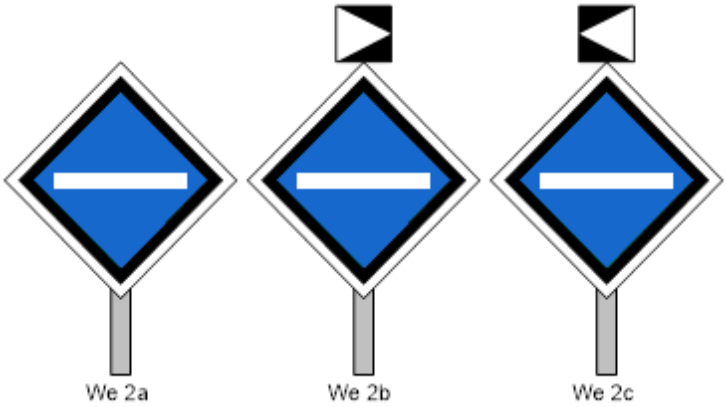
b) *600 m – dla odcinka linii o prędkości większej niż 60 km/h do 100 km/h włącznie*,

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;



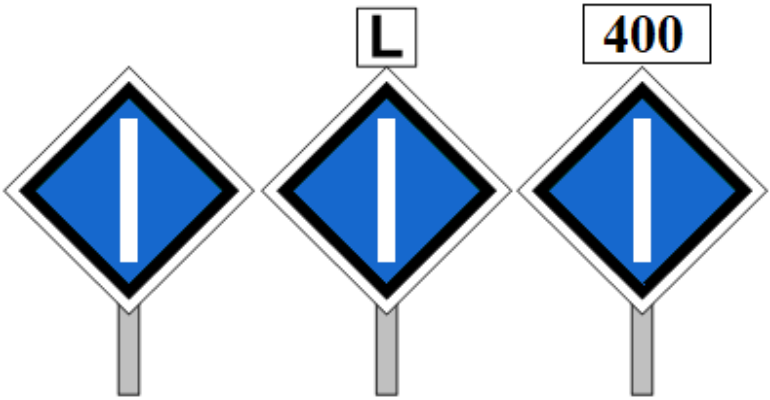
a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 50 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,

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



We 3a We 3b We 3c

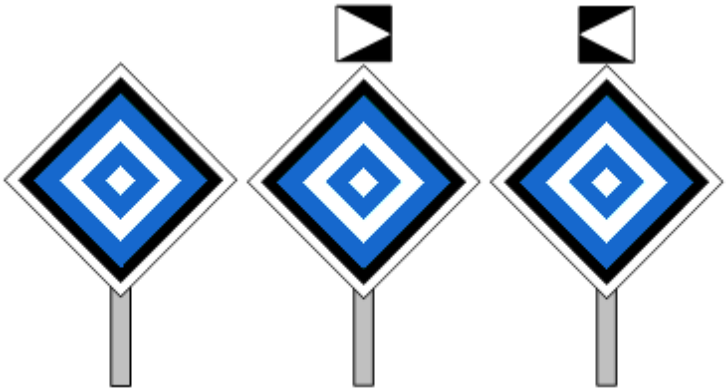
a) wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu i nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, w którym można 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 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:



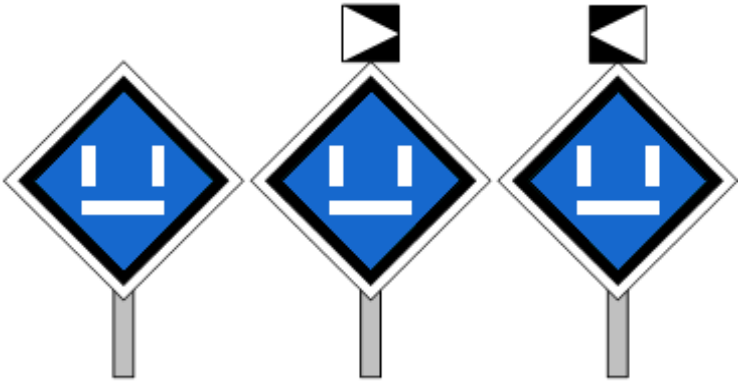
a) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,

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.

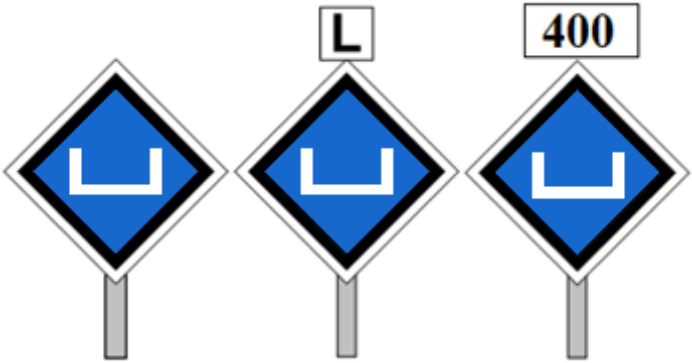


Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim

jak izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci;

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

Białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest 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,

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,

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 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.

Uwaga: przykład osygnalizowania odcinka jazdy bez poboru prądu z użyciem wskaźników We 8a, We 9a, We 9b oraz We 9c 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 wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,



d) **wskaźnik 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) **wskaźnik 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. 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 zawieszonego 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 wjeździe 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 wjeździe 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 wskazaniami 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,

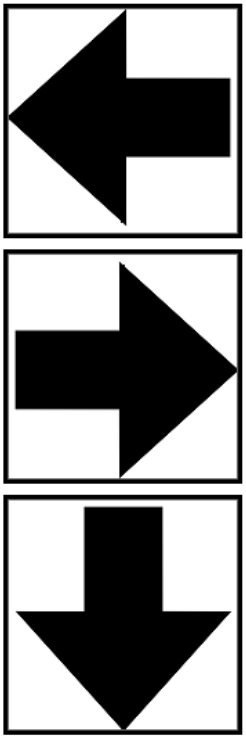
c) wskaźnik W ETCS 10 nieznajdujący się na maszcie semafora należy uzupełnić tabliczką z oznaczeniem jednoznacznie identyfikującym wskaźnik W ETCS 10:

- *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 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*;

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 odstęp 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 wskazaniami 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 dla jazd 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*

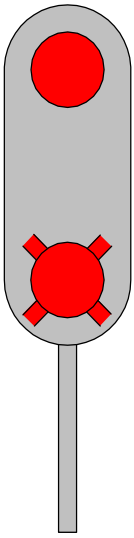
odnoszą, w oznaczeniu jak wyżej należy dopisać oznacznik literowy wyróżniający daną linię, np. dla torów podmiejskich „222P”, „222PN”, a dla torów dalekobieżnych „222D”, „222DN”.

§ 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

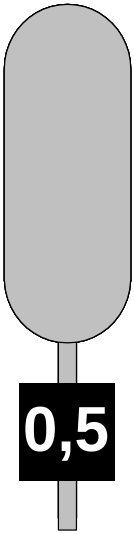
sygnał S 1 „Stój”, ustawionego przed wjazdem do tunelu,

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

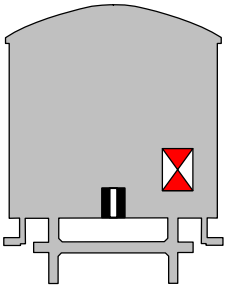
nastawiony przebieg wjazdowy na tor, na którym jest zainstalowana automatyczna waga; w odległości 40 m przed wagą, z obu jej stron, ustawia się wskaźniki W 9 bez poprzedzania ich wskaźnikami W 8,

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.

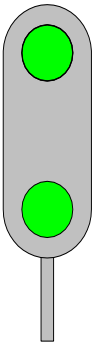


Sygnał Pc 5-LHS stosuje się wyłącznie na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

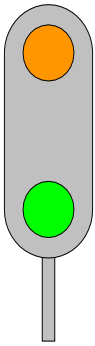
§ 19.

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;

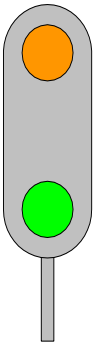


   2) **sygnał „Wolna droga. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością”**
   Światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe na semaforze w pionie, zwrócone do pociągu.

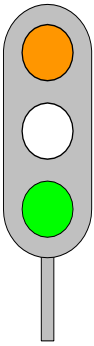


2. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał:
   sygnał „Semafor wskazuje sygnał „Wjazd ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje Stój””” lub **sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”**.

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.*

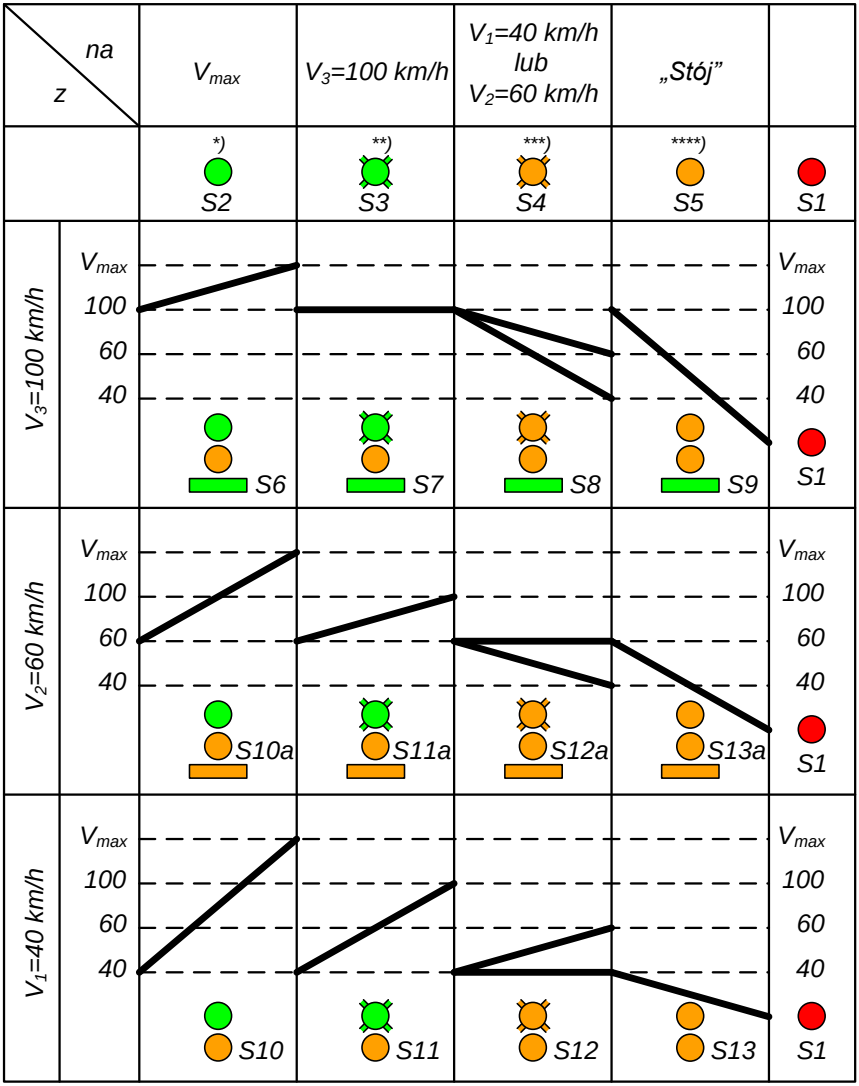
*) *Jazda z największą dozwoloną prędkością.*

**) *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



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

Sygnał 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).

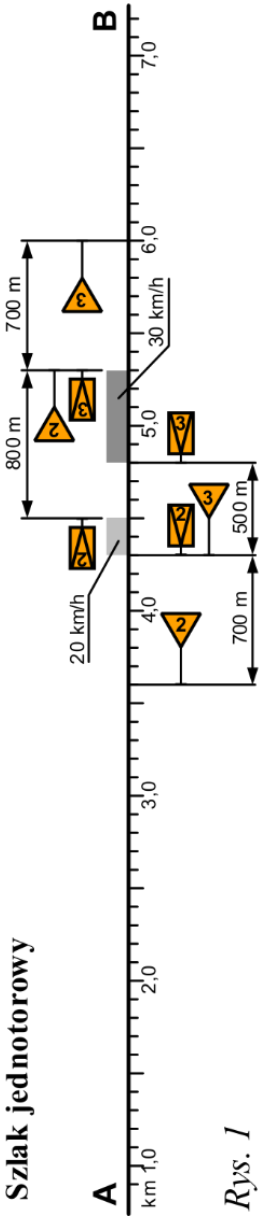
Kierunek B - A

Sygnał 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.

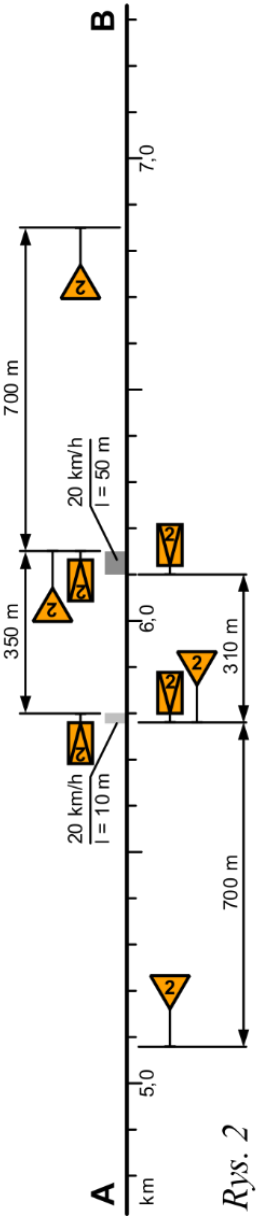
2) Jeżeli suma długości odcinka między dwoma ostrzeżeniami oraz odcinka z mniejszym ograniczeniem (większą prędkością) jest mniejsza od drogi hamowania, należy na obu odcinkach z ograniczeniem prędkości przyjąć większe ograniczenie (mniejszą prędkość), co zostało przedstawione na rysunku 2.

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.

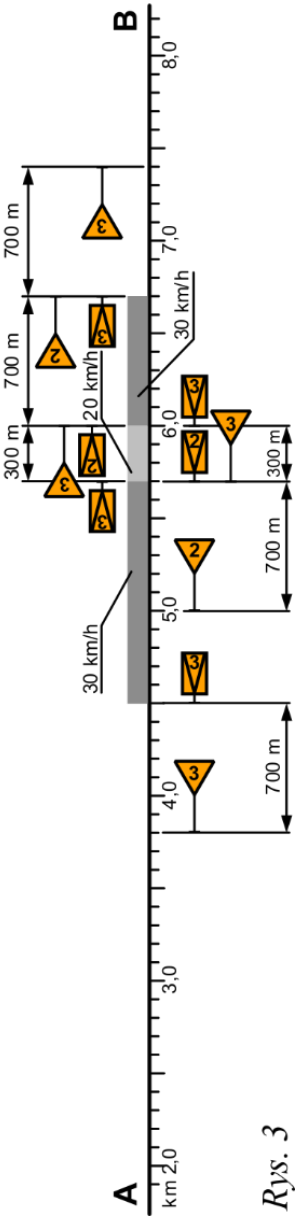
Szlak jednotorowy



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Kierunek A - B

Sygnał 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

Sygnał 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).

Sygnał 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; sygnał 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 sygnału 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.

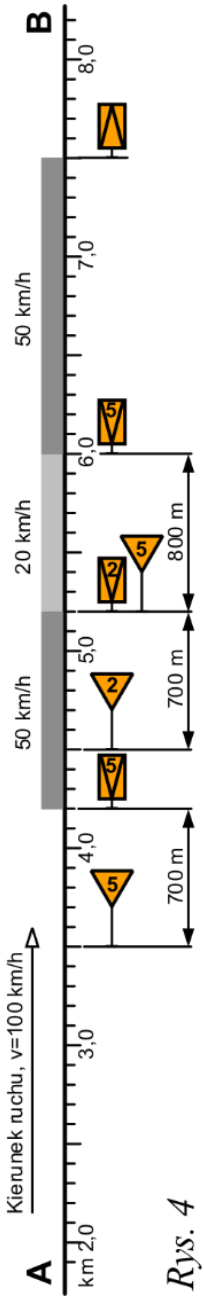
Takie ustawienie mogłoby wprowadzić w błąd maszynistę. Wobec tego sygnał D 6 dla odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h powinien być ustawiony w odległości 700 m, ponieważ prędkość będzie zmniejszona i dlatego ustawiono go w km 4,5 – bezpośrednio obok wskaźnika W 14 dla pierwszego odcinka z ograniczeniem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

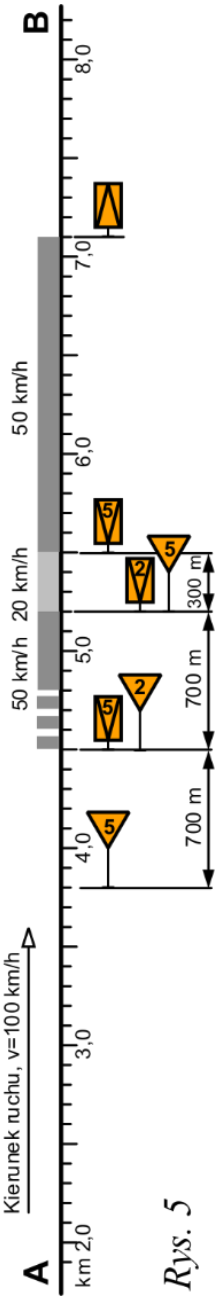
Zaniechano ustawienia wskaźnika W 14 dla końca pierwszego i drugiego odcinka o ograniczonej prędkości, co zostało przedstawione na rysunku 5.

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”.

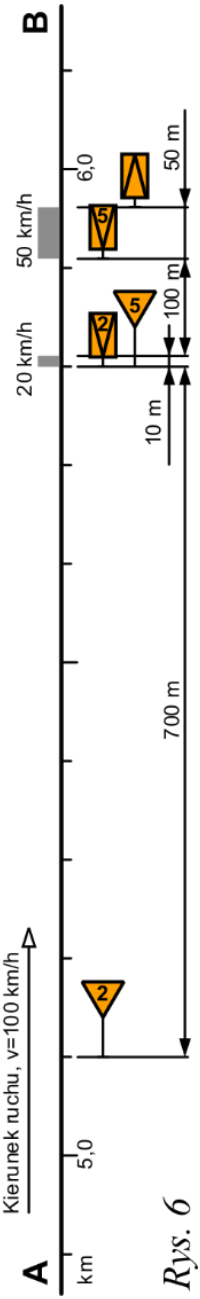
Szlak dwutorowy



Rys. 4

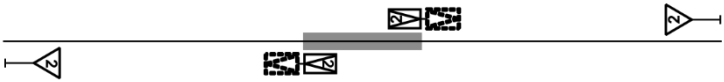


Rys. 5



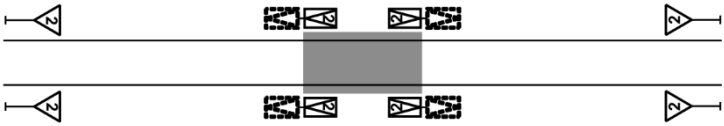
Rys. 6

3. PRZYKŁADY SPOSOBU USTAWIANIA WSKAŹNIKÓW W 8 I W 9



Rys. 7

1) Rysunek 7 przedstawia ustawienie wskaźników na szlaku jednotorowym. Linią przerywaną oznaczono odwrotną 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.



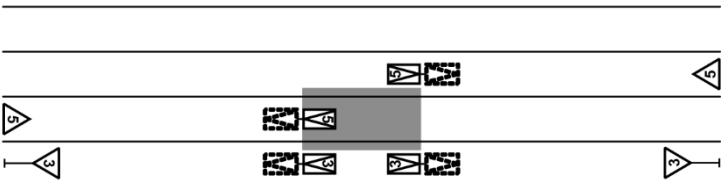
Rys. 8

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.



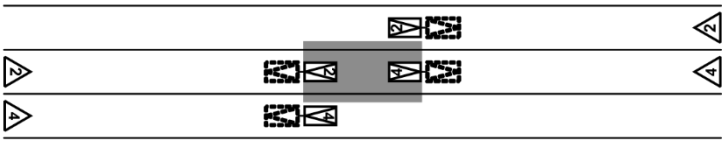
Rys. 9

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.



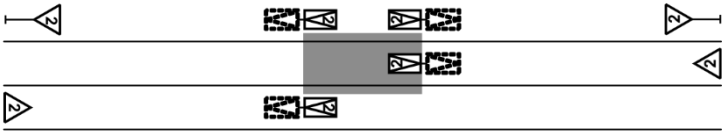
Rys. 10

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.



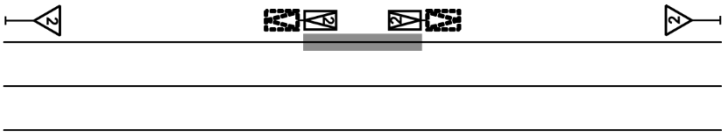
Rys. 11

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. Linią 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.



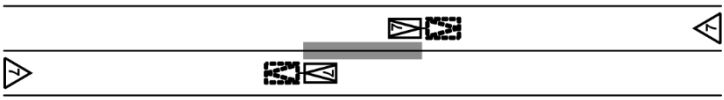
Rys. 12

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

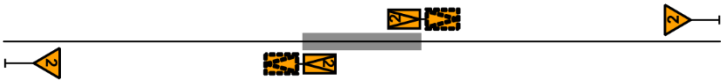
8) Rysunek 14 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na torze nieskrajnym. Przy osygnalizowaniu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną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



Rys. 15

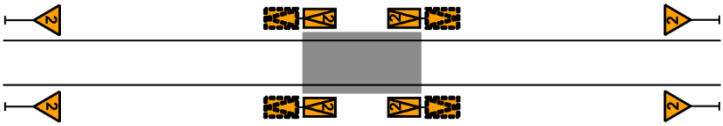
9) Ponadto, jak na rysunku 15, dopuszcza się osygnalizowanie podanym sposobem odcinka toru szlaku jednotorowego, w jednym torze szlaku dwutorowego oraz w torze szlaku wielotorowego lub torze szlakowym przy równoległym zbliżeniu różnych linii kolejowych. Powyższe można stosować przy stałych ograniczeniach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

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



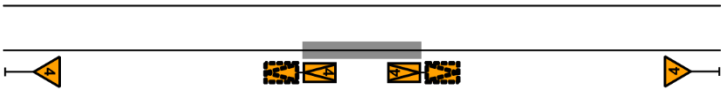
Rys. 16

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.



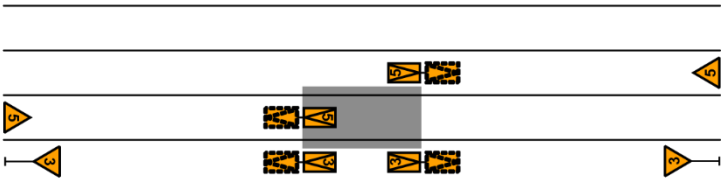
Rys. 17

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.



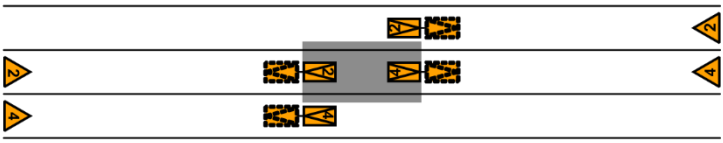
Rys. 18

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.



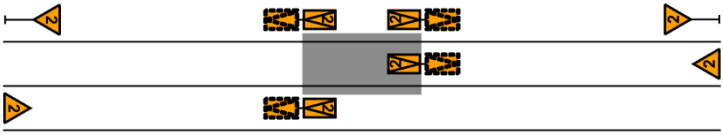
Rys. 19

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

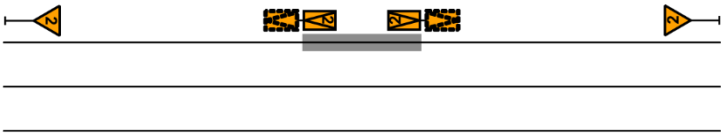
5) Rysunek 20 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się z dwóch szlaków dwutorowych, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach nieskrajnych. Dla międzytorzy, z uwagi na warunki skrajni, obowiązują zasady podane w 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. Linią 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

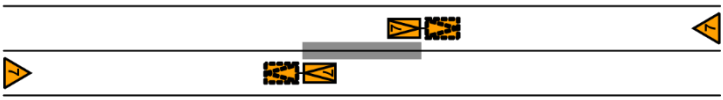
6) Rysunek 21 przedstawia szlak wielotorowy lub równoległe zbliżenie torów szlakowych różnych linii kolejowych, składające się ze szlaku dwutorowego i jednotorowego, przy czym ograniczenie prędkości obowiązuje na dwóch torach szlaku dwutorowego, bądź też na szlaku jednotorowym i jednym torze szlaku

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 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 18.



Rys. 23

8) Rysunek 23 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 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”

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

Lp.	Sygnał
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 20 km/h”

Lp.	Sygnał
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 wskazaniami 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”

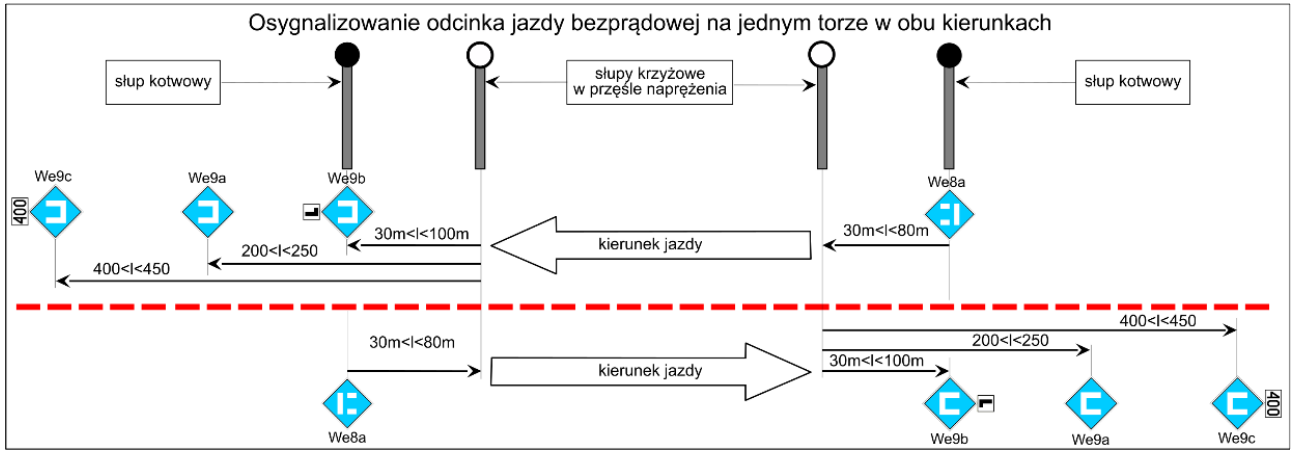
Lp.	Wskaźnik
18	We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu”
19	We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu”
20	We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu”
21	We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”
22	We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki 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”

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

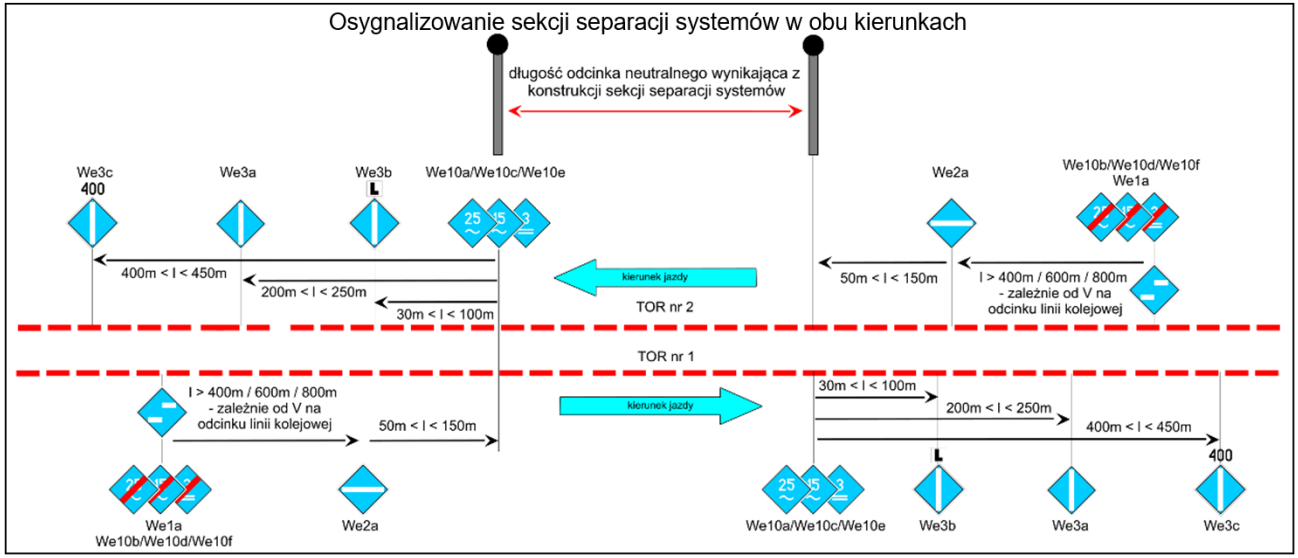
Załącznik nr 4

Przykłady osygnalizowania odcinków jazdy bez poboru prądu

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



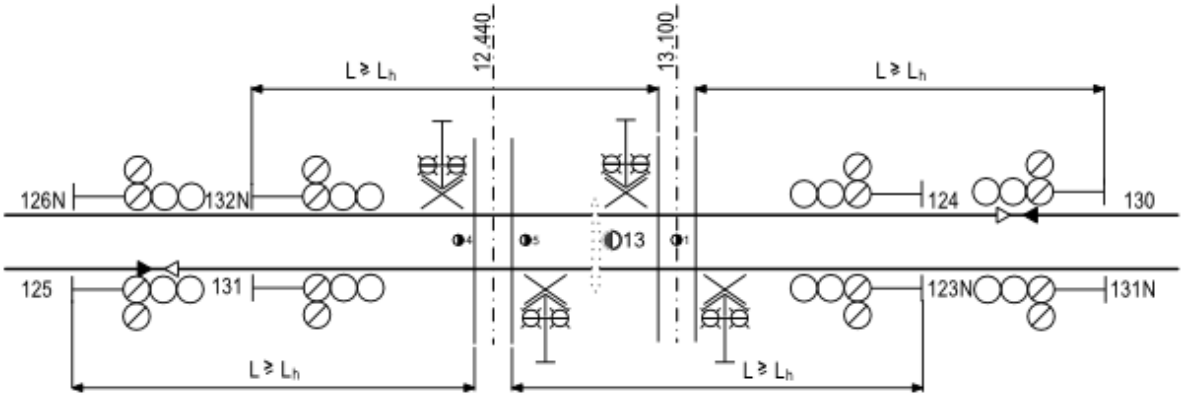
2. Przykład osygnalizowania sekcji separacji systemów.



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 dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego również oznacza się zgodnie z powyższą zasadą, dodatkowo uzupełniając przez dodanie litery „N”.



L_h - droga hamowania

Tabela zmian

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