

BIULETYN

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE

Spółka Akcyjna

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2015 r.

Nr 8

ZARZĄDZENIA ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Str.

- Poz. 10 - Zarządzenie Nr 16/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 08 kwietnia 2015 r zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E1)” 2

10

Załącznik do uchwały Nr 288/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 08 kwietnia 2015 r.

Zarządzenie Nr 16/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 08 kwietnia 2015 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”

Na podstawie § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 16/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21 czerwca 2007 r., ze zmianami, wprowadza się następujące zmiany:

- 1) wprowadzenie otrzymuje brzmienie: „Instrukcja zawiera postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.) w zakresie sygnalizacji na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dodatkowe postanowienia i uszczegółowienia w tekście instrukcji zaznaczono pismem pochyłym, uzupełnienia zawarto w załącznikach nr 1, 2, 3 i 4.”;
- 2) w § 2:
 - a) ust. 1, pkt 1 otrzymuje brzmienie: „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 oddziaływujących na urządzenia sterowania ruchem kolejowym)*, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;”;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Sygnały, o których mowa w ust. 1 pkt. 1, mogą być:

 - 1) nadawane przez sygnalizatory przytorowe
 - a) semafony,
 - b) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - c) tarcze manewrowe,
 - d) sygnalizatory powtarzające,
 - e) sygnalizatory sygnału zastępczego,
 - f) tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
 - g) *tarcze rozrządowe;*”;

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) w § 3:

a) ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie „2) Sygnał Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (*szlaku, odstępie, drodze przebiegu*).”;

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „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.”;

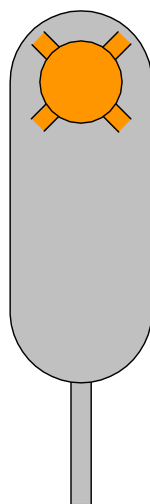
c) ust. 13

– pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) 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.”;

– pkt. 3 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Sygnał S 3 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej (*drogi przebiegu*).”;

– pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) **Sygnał S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”**

Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze



Sygnał S 4 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej (*szlaku, odstępie, drodze przebiegu*), wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h.”;

4) w § 9:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „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:*

- Z 1, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii poziomej,
- 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.”

b) ust. 19 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

5) w § 10:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i 3, tarczę D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.”,

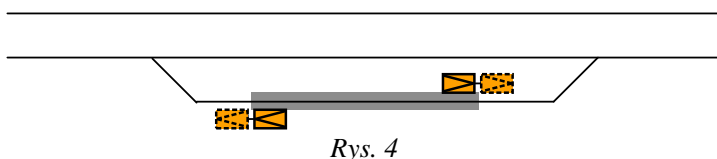
b) ust. 12 uchyla się;

- c) ust. 18 otrzymuje brzmienie: „18 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 w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami *W 14*.”,
- d) ust. 20 otrzymuje brzmienie: „20. 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.”,
- e) ust. 21 otrzymuje brzmienie: „21. 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.”,

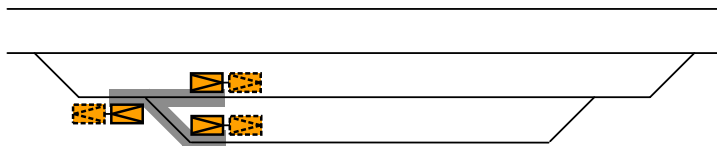
f) ust. 22 otrzymuje brzmienie:

„22. 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.



Rys. 4



Rys. 5

- g) ust. 23 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem *D 6* „Zwolnić bieg”, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 21;”,
- h) ust. 24 i 25 otrzymują brzmienie:

„24. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 21-23 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. 22.

25. 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.”;

6) w § 12: otrzymuje brzmienie: **”§ 12: Sygnały dawane gwizdawką lub syreną (dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi) pojazdu kolejowego**

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały gwizdawką lub syreną (dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi) lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.

2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.

3. W przypadku, gdy przestała działać gwizdawka lub syrena (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 gwizdawki lub syreny (dźwiękowych urządzeń ostrzegających) 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 gwizdawką lub syreną (dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi) lokomotywy.

6. Sygnał Rp 1 „Baczność” maszynista daje:

1) w razie konieczności zwrócenia uwagi 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) przed wskaźnikami W 6, W 6a, W 6b i W 7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W 6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych – po minięciu wskaźnika W 6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca

ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego
maszynista pojazdu kolejowego podaje sygnał Rp 1 „Baczność”;

6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;

7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego;

8) jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważy, że rogatki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazdu;

9) gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, sygnał wątpliwy lub jest ciemna.

7. Jeżeli przy hamowaniu pociągu potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej, stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Rp 4 „Hamować średnio”



Jeden krótki ton gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

2) Sygnał Rp 5 „Hamować”



Trzy długie szybko po sobie następujące tony gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

3) Sygnał Rp 6 „Odhamować średnio”



Jeden długi, jeden krótki ton gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

4) Sygnał Rp 7 „Odhamować”



Dwa długie tony gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

5) Sygnał Rp 8 „Rozpocząć popychanie



Dwa krótkie tony gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

6) Sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”



Jeden krótki, jeden długi ton gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

7) Sygnał Rp 10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”



Cztery krótkie tony gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy

8. 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 gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy.”;

7) w § 13 ust. 1 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Sygnał Rp 11 „Wsiadać”



Jeden długi ton gwizdawką lub syreną (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi*) lokomotywy
Sygnał Rp 11 „Wsiadać” podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich (...)

8) w § 15:

a) ust 1 pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3) Sygnał A2 „Pożar”



Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi lokomotywy*), gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie”,

b) ust. 2 pkt. 5 otrzymuje brzmienie:

„5) Sygnał A7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji ”



Przerywany ton syreny lub gwizdawki (*dźwiękowych urządzeń ostrzegających*) 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.”,

c) ust. 2 pkt. 6 otrzymuje brzmienie:

„6) Sygnał A8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji”



Ciągły ton syreny lub gwizdka (*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.”,

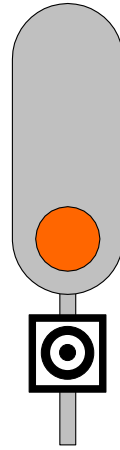
9) w §16:

a) w ust. 15:

- pkt 4 lit. b otrzymuje brzmienie: „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*,”;

- w pkt 5 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „5) Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania” oznacza granicę przetaczania
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym *i białym* obramowaniem”,
- w pkt 6 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „6) Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”:
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze”,
- w pkt 7 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „7) Wskaźnik W 6a „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”:
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze”,
- w pkt 8 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „8) Wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy wielokrotnie dać sygnał Rp 1 „Bacność”:
Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym *i białym* obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim;”,
- w pkt 9 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „9) Wskaźnik W 7 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”:
Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze”,
- w pkt 10 lit. g otrzymuje brzmienie: „g) 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*.”,
- w pkt 11 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt. 10, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,”,
- w pkt 15 opis wskaźnika otrzymuje brzmienie: „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”,
- pkt 21 otrzymuje brzmienie: „21) 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 blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do semafora wjazdowego posterunku ruchu,
 - b) w przypadku gdy ostatni samoczynny semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W 18 nakazuje maszyniście jazdę z taką prędkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego.”,
- w pkt 27 nazwa wskaźnika otrzymuje brzmienie: „27) Wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego” oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego (*lub wielotorowego*) w kierunku przeciwnym do zasadniczego”;
 - pkt 31 otrzymuje brzmienie „31) 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 UTK wyróżnik zarządcy infrastruktury - dla PLK 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,

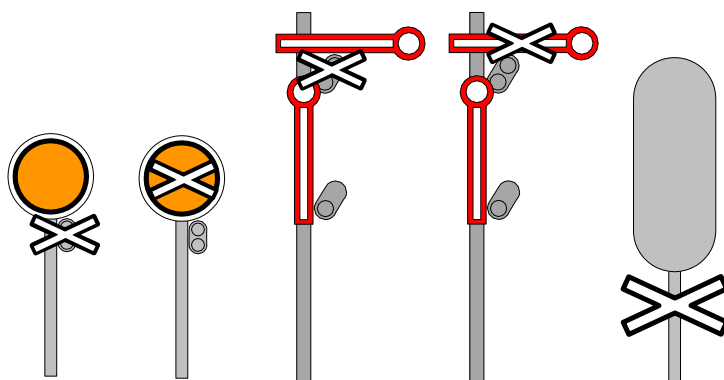
- na szlakach o liczbie torów większej niż dwa – po zewnętrznej stronie torów przy torach skrajnych i po prawej stronie przy torach nieskrajnych, patrząc w kierunku jazdy,

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 Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji ustawienie wskaźnika w innym miejscu, zgodnie z zasadą obowiązywania jednego numeru kanału radiołączności pociągowej na danym szlaku”;

- pkt 34 otrzymuje brzmienie: „34) 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.”,

- b) w ust. 20 w pkt. 5 dodaje się: „Uwaga: Przykład osygnalizowania odcinka jazdy bez poboru prądu z użyciem wskaźników We 8a, We 9a oraz We 9b przedstawiono w Załączniku 4.”,

- c) w ust. 23 lit. b i c otrzymuje brzmienie:

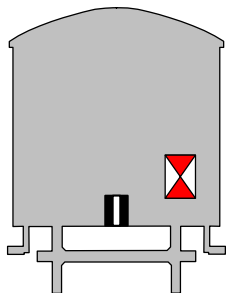
„b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu (*drogi przebiegu*), patrząc w kierunku jazdy pociągu.”;

- c) wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, o którym mowa w pkt 22.”;

- 10) w § 17 ust. 1 pkt. 3 otrzymuje brzmienie: „3) **Sygnal Pc 5-LHS „Oznaczenie końca pociągu”**

Dzienny i nocny

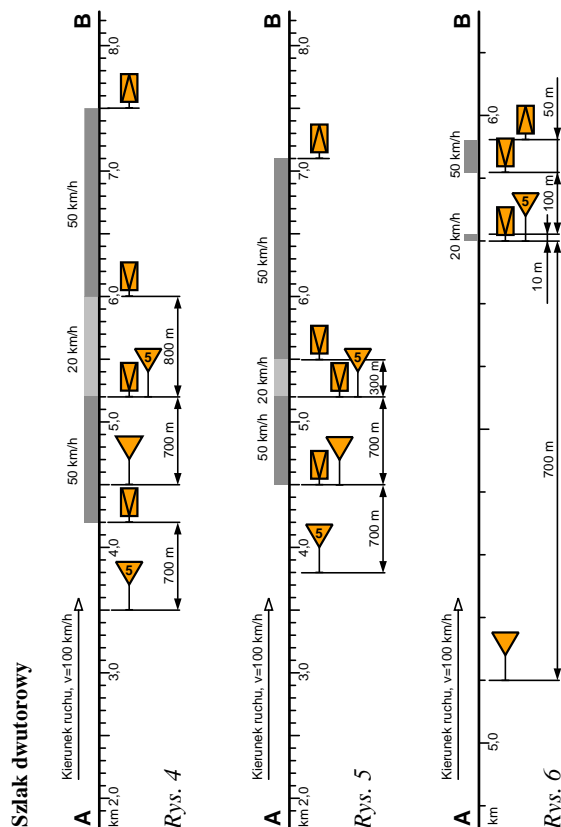
Tarcza po prawej stronie tylnej ściany ostatniego wagonu w składzie pociągu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne - białe; powierzchnia tarczy powinna być wykonana z materiałów odbłaskowych



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

- 11) w § 18 w ust. 5 w lit. a wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „a) wskaźnik W 27 (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:”;
- 12) w Załączniku 1 uwaga do zestawienia obrazów sygnałowych semaforów świetlnych otrzymuje brzmienie: „**Uwaga:** Zestawienie przedstawione na następnej stronie 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
 - ***) Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h
 - ****) Następny semafor wskazuje sygnał „Stój”;
- 13) w Załączniku 2:
 - a) ust. 2:
 - pkt. 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „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 prędk-

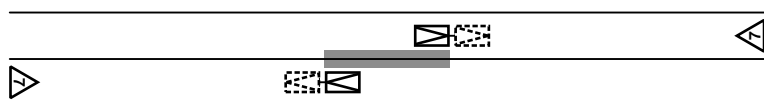


kości ograniczonej do 50 km/h leżącego za odcinkiem o prędkości ograniczonej do 20 km/h, ustawiono obok wskaźnika W 14 odnoszącego się do początku odcinka, na którym prędkość ma być ograniczona do 20 km/h, a mianowicie w km 5,2 zamiast w km 5,3. Takie ustawienie sygnału daje jaśniejszy i przejrzystszy obraz osygnalizowania (rys. 4).”;

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

b) ust. 3

- w pkt 8 rys. 14 otrzymuje brzmienie:



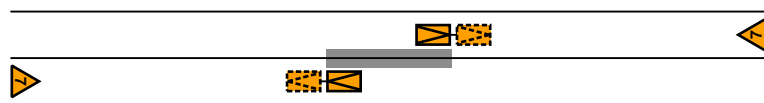
Rys. 14

- w pkt 9 rys. 15 otrzymuje brzmienie:



Rys. 15

c) ust.4 w pkt 8 rys. 23 otrzymuje brzmienie:



Rys. 23

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Redakcja: Wydział organizacji i obsługi organów Spółki
Biuro Zarządu
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
tel. (022) 473-24-07

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Egzemplarze Biuletynu są do nabycia w siedzibach zakładów linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
