

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 6/01/III/2022
z dnia 21 stycznia 2022 roku**

w sprawie: przyjęcia zmienionej Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki oraz art. 5 Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.), w związku z § 4 lit. e) Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. podejmuje następującą uchwałę:

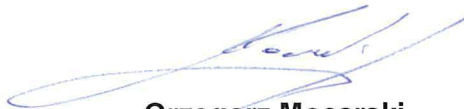
§ 1

1. Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przyjmuje niniejszym do stosowania zmienioną Instrukcję o sygnalizacji kolejowej PKM-03, w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.
2. Jednocześnie traci moc Instrukcja o sygnalizacji kolejowej PKM-03, zatwierdzona uchwałą Zarządu nr 1/04/III/2020 z dnia 15 kwietnia 2020 roku.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem 28 lutego 2022 r.

Prezes Zarządu



Grzegorz Mocarski

PKM - 03

Instrukcja o sygnalizacji kolejowej

Spis treści

ROZDZIAŁ I.....	3
§ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
ROZDZIAŁ II.....	5
§ 2. SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SEMAFORY	5
§ 3. SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE	15
§ 4. SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ TARCZE OSTRZEGAWCZE SEMAFORÓW	17
§ 5. ZASADY UMIESZCZANIA SYGNALIZATORÓW.....	18
§ 6. SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU.....	19
§ 7. SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI	20
§ 8. SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY	27
§ 9. SYGNAŁY DAWANE DŹWIĘKOWYM URZĄDZENIEM OSTRZEGAJĄCYM POJAZDU KOLEJOWEGO	31
§ 10. SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW	32
§ 11. SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH	38
§ 12. SYGNAŁY ALARMOWE	44
ROZDZIAŁ III.....	49
§ 13. WSKAŹNIKI.....	49
ROZDZIAŁ IV	70
§ 14. WSKAŹNIKI STOSOWANE DO PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW Z WYKORZYSTANIEM SYSTEMU ERTMS/ETCS POZIOM 2	70
ZAŁĄCZNIK NR 1	73

ROZDZIAŁ I

§ 1.

Postanowienia ogólne

1. Niniejsza instrukcja dotyczy sygnalizacji na liniach kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.
2. Niniejsza instrukcja została opracowana w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy prawa, w tym w szczególności Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz zharmonizowane z aktualnymi regulacjami wewnętrznymi zarządców sąsiadujących linii kolejowych.
3. W sygnalizacji na liniach kolejowych stosuje się:
 - 1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - 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.
4. Sygnały, o których mowa w ust. 3 pkt 1, mogą być:
 - 1) nadawane przez:
 - a. sygnalizatory przytorowe,
 - b. semafor,
 - c. tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - d. tarcze manewrowe,
 - e. sygnalizatory powtarzające,
 - f. sygnalizatory sygnału zastępczego
 - 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
 - 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
 - 4) na taborze kolejowym;
 - 5) ostrzegawcze i alarmowe;
5. Wskaźniki, o których mowa w ust. 3 pkt 2, mogą być:
 - 1) zwrotnicowe;
 - 2) ogólnoeksploatacyjne;
 - 3) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych;
 - 4) dotyczące systemu ERTMS/ETCS.
6. 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.).

7. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej instrukcji, jest sygnałem wątpliwym.
8. Sygnał wątpliwy na semaforze albo brak świateł na semaforze świetlnym oznacza sygnał „Stój”.
9. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
10. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
11. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
12. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.
13. Pracownicy kolejowi powinni znać sygnał „Stój”, „Alarm” i „Pożar” i umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
14. Na liniach kolejowych będących w zarządzie PKM S.A. i wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wszystkie sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS należy objąć tym systemem.
15. Wykaz sygnałów i wskaźników, o którym jest mowa w ust.1 stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Instrukcji.

ROZDZIAŁ II

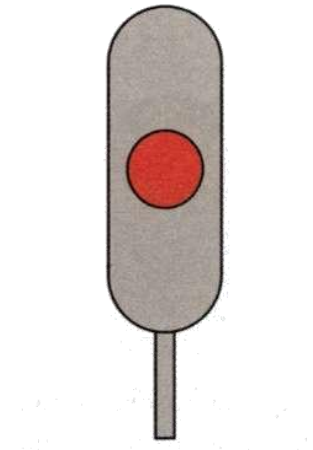
§ 2.

Sygnały nadawane przez semafor

1. Sygnały na semaforach świetlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch światel w linii pionowej. Dolne światło może być uzupełnione poziomym pasem świetlnym.
2. Pas świetlny na semaforze świetlnym tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.
3. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiemjazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze.
4. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
5. Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę samoczną, 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.
6. Maszty semaforów półsamoczynnych, to znaczy innych niż wymienione w ust. 5, 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 latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa pomalowana w pasy czerwono-białe *,w ten sposób, aby pas środkowy był koloru białego.*
7. 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.*
8. Semafor świetlny nadają następujące sygnały:

1) Sygnał S 1 "Stój"

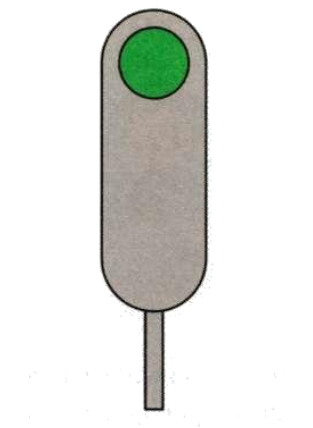
Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze.



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 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. 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 60km/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, wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h lub 60km/h.

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

Jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze.



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

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

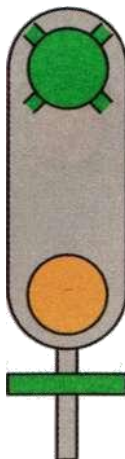
Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – zielone ciągłe.



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

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

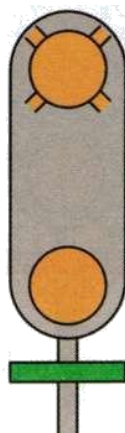
Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – zielone migające.



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



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.

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

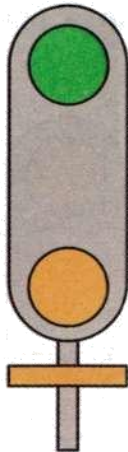
Dwa światła na semaforze w jednym pionie- dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło – pomarańczowe ciągłe.



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

10) Sygnał S 10a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”

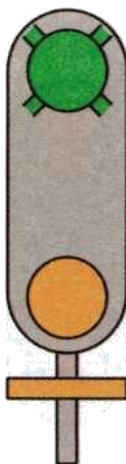
Dwa światła na semaforze w jednym pionie— dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło — zielone ciągłe.



Sygnał S 10a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeśli 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.

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

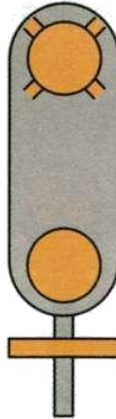
Dwa światła na semaforze w pionie — dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło— zielone migające.



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

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

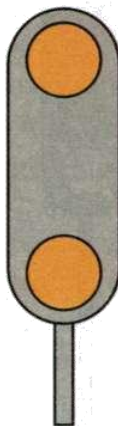
Dwa światła na semaforze w jednym pionie — dolne światło pomarańczowe ciągle, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające.



Sygnał S12a 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.

**13) Sygnał S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h,
a przy następnym semaforze – Stój”**

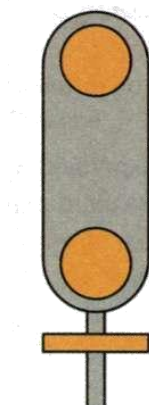
Dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie.



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

**14) Sygnał S 13a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h,
a przy następnym semaforze – Stój”**

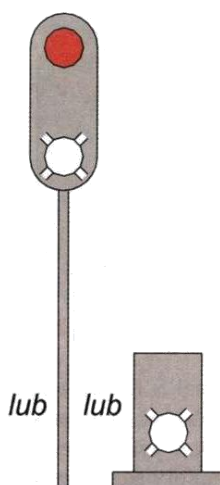
Dwa światła pomarańczowe ciągle na semaforze w jednym pionie, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy.



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

**15) Sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał
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 słupie semafora, albo na maszcie
semafora nie oświetlonego, albo umieszczone na osobnej podstawie.



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

9. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał 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.
10. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora 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.
11. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczną 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.
12. Sygnał S 1 „Stój” na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów, i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
13. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał 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”.

14. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

§ 3.

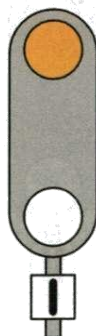
Sygnały nadawane przez sygnalizatory powtarzające

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 S1 „Stój”

Dwa światła w jednym pionie:

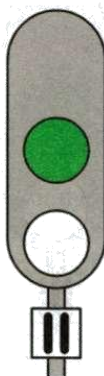
dolne – białe, górne – pomarańczowe.



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

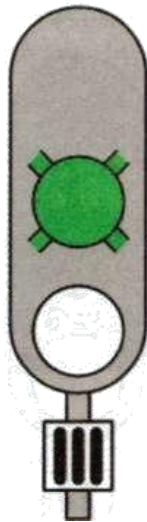
Dwa światła w jednym pionie:

dolne – białe, górne – zielone.



3) Sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”

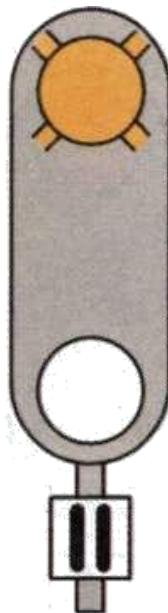
Dwa światła w pionie: dolne - białe, górne - zielone migające.



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

Dwa światła w jednym pionie:

dolne –białe, górne – pomarańczowe migające.



§ 4.

Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforów

1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.
2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi.
3. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje następujące sygnały:

1) Sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”

Jedno światło pomarańczowe ciągłe na tarczy.



2) Sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”

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.



§ 5.

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

§ 6.

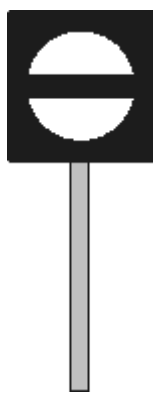
Sygnały zamknięcia toru

1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych oraz kozłach oporowych.
2. Tarcza zaporowa nadaje następujący sygnał:

Sygnał Z 1 „Stój”

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna 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.

3. 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.
4. Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub wykonywanie planowanych manewrów zajmuje niewielką część doby - a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni stosować tarcze nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odbłaskowych.

§ 7.

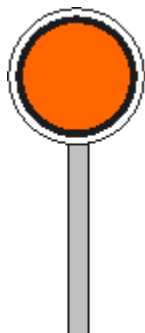
Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

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

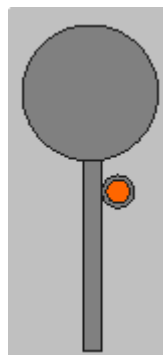
Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza
pomarańczowa z czarnym
pierścieniem i białą obwódką



Nocny

Pomarańczowe światło na
maszcie pod tarczą

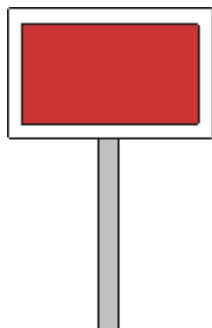


Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1; przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

2) Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

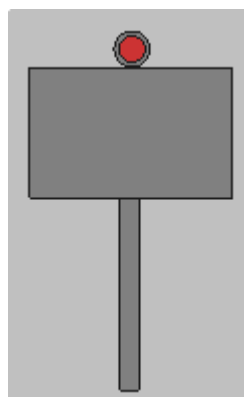
Dzienny

Prostokątna tarcza czerwona z białą
obwódką



Nocny

Czerwone światło pośrodku nad
tarczą



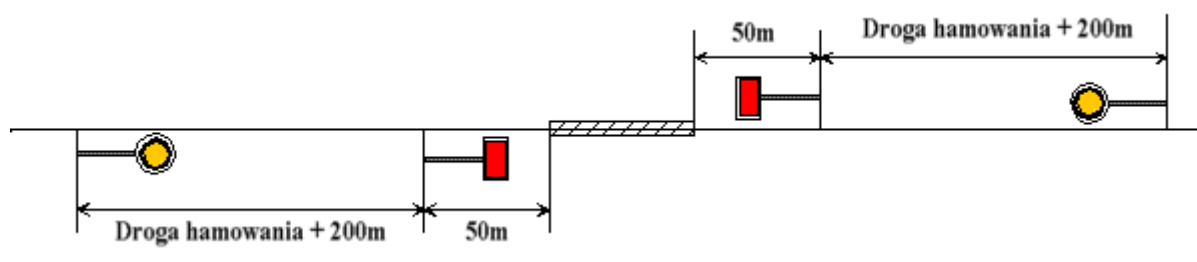
2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odbłaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego.
3. Przenośną tarczę ostrzegawczą DO i przenośną tarczę zatrzymania D 1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad 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) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem.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 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 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 tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza ostatnim rozjazdem.
9. Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W razie krótkotrwałej przeszkody w ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D 1 „Stój” i przenośną tarczą ostrzegawczą (sygnał DO) tylko z tej strony, z której normalnie nadjeżdżają pociągi, a po drugiej stronie

przeszkody powinien się znajdować, w odległości równej drodze hamowania zwiększonej o 200 m, pracownik kolejowy z przyborami do dawania sygnałów ręcznych (D 2), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on z kierunku przeciwnego.

10. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien na linii dwutorowej najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów po uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej, jak też w razie uszkodzenia obu torów linii dwutorowej, z tej strony, z której najpierw oczekuje się pociągu. Jeżeli nie ma tarcz lub latarni, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały „Stój” (D 2 i jednocześnie D 3). Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.
11. 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.
12. Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój”, należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 „Stój”, dawanymi jednocześnie.

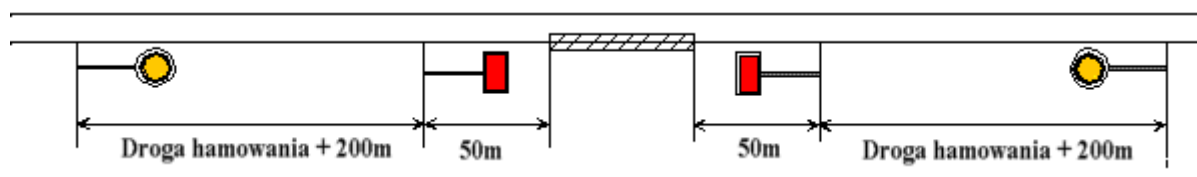
Poniżej przykłady osygnalizowania przeszkody na linii jednotorowej i dwutorowej.

Osygnalizowanie przeszkody na linii jednotorowej



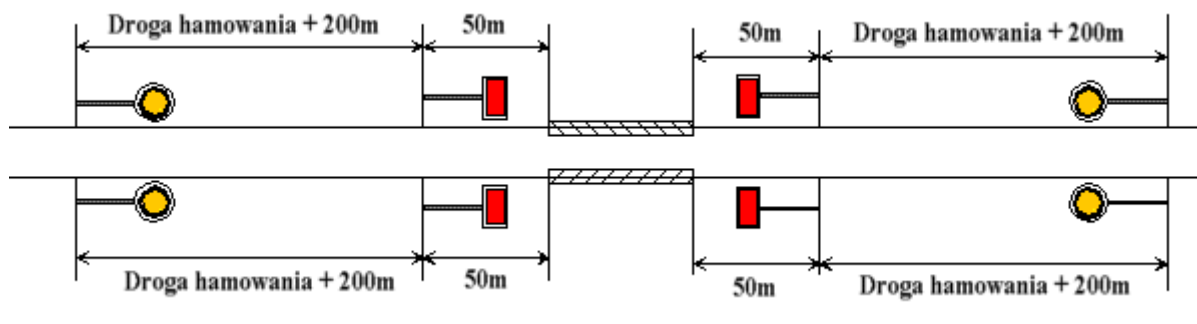
rys. 1

Osygnalizowanie przeszkody na jednym z torów linii dwutorowej



rys.2

Osygnalizowanie przeszkody na obu torach linii dwutorowej



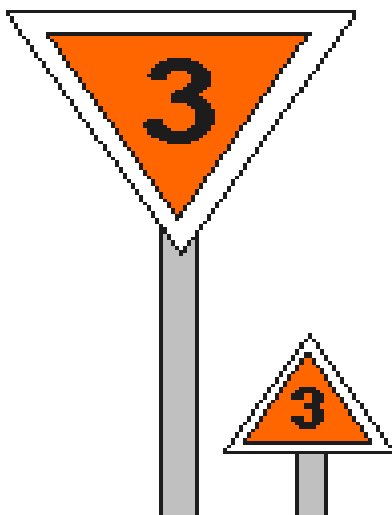
rys.3

13. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

1) Sygnał D 6 „Zwolnić bieg”

Dzienny

Trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h.



Nocny

Pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona 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.

14. 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.
15. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
16. 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.
17. 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.
18. Tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” ustawia się według tych samych zasad, co semafor.
19. 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.
20. 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.
21. 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.

22. 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. 20;
 - 2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 21.
23. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 20–22 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. 20.
24. Tarcza z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” jest odbłaskowa, to można niestosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

§ 8.

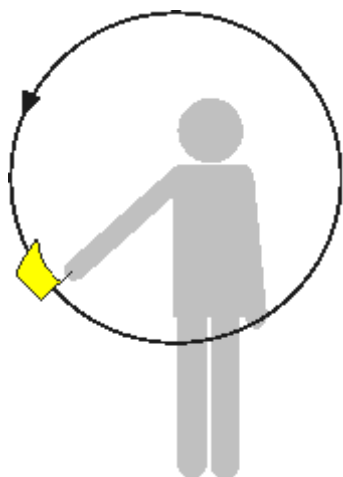
Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby.

Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

1) Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie:

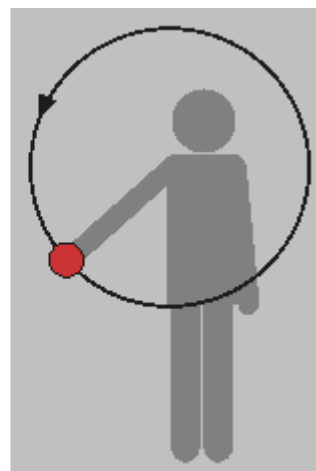
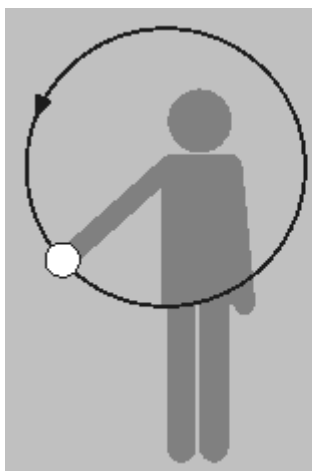
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką.



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką 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.



1. 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 większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
4. 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.
 5. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
 6. Oprócz sygnałów, o których mowa w ust.1-3 stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:

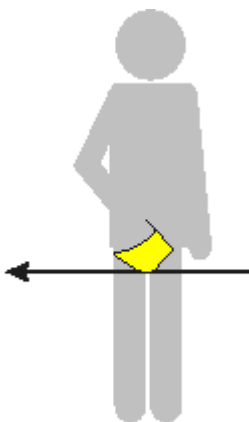
1) Sygnał Rm 1 „Do mnie”

Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:



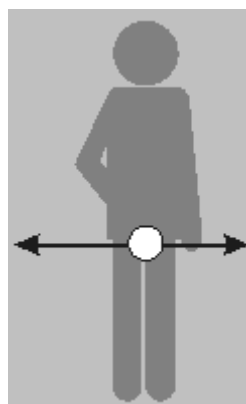
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręką poruszana poziomo.



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo.



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

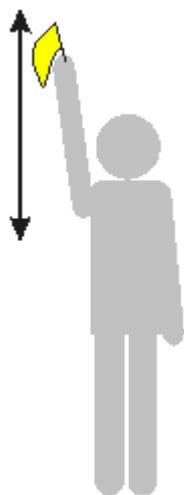
2) Sygnał Rm 2 „Ode mnie”

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:



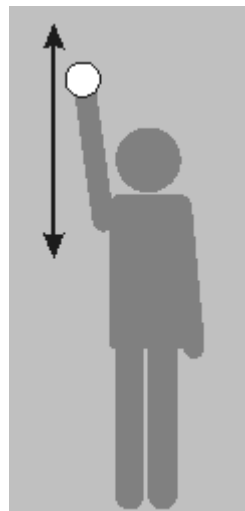
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo.



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo.



Sygnał „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.

W przypadku gdy odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

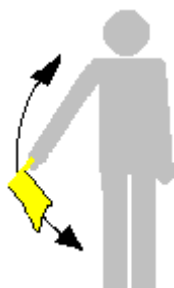
3) Sygnał Rm 3 „Zwolnić”

Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:



Dzienny

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



Nocny

Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół.



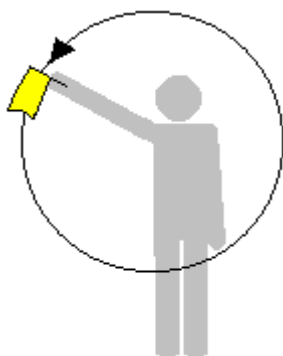
4) Sygnał Rm 4 „Stój”

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

• • • • •

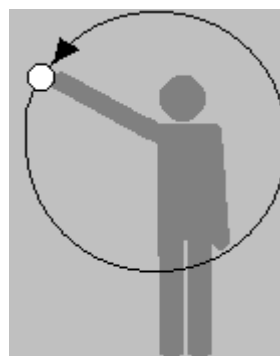
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką.



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym.



5) Sygnał Rm 6 „Docisnąć”

Dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

• •

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk.



Nocny

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



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

§ 9.

Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego

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:

1) 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 szkłe 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 zarządcy infrastruktury, 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;
 - 5a) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
 - 5b) 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 lub kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 5c) 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 lub gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna;

- 5d) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- 5e) 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;
- 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.
7. W przypadkach, o których mowa w ust. 6 pkt 5b-5c, sygnał Rp 1 "Baczność" podaje się wielokrotnie.
8. 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 i 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.



9. 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.

§ 10.

Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów

1. Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rp 11 „Wsiadać”:

Jeden długi ton gwizdkiem.



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

2) sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”:

Dzienny:

Podniesienie chorągiewki.



Nocny:

Podniesienie latarki z białym światłem.



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

3) sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.

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

4) sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich”:

Dzienny

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



Nocny

Podniesienie do góry i poruszanie pionowo latarki 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. Sposób podawania sygnałów przy odjeździe pociągów pasażerskich określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
3. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne. Sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy.
4. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Rh 1 „Zahamować”

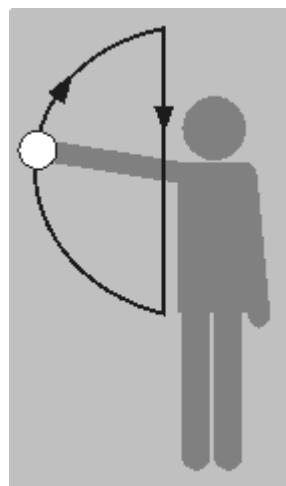
Dzienny

Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola.



Nocny

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



2) Sygnał Rh 2 „Odhamować”

Dzienny

Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową.



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana po łuku nad głową.



3) Sygnał Rh 3 „Hamulce w porządku”

Dzienny

Ręka wyciągnięta nad głowę, trzymana pionowo.



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem, trzymana pionowo nad głową.



5. 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 kolejowo-drogowego lub przejścia:

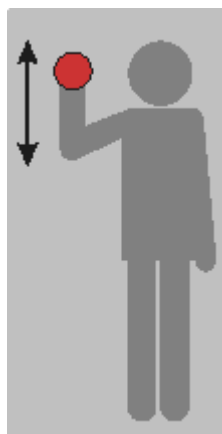
Dzienny

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



Nocny

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



Sygnal D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”:

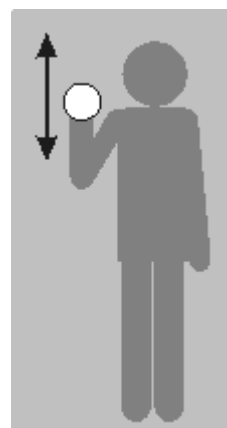
Dzienny

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



Nocny

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



§ 11.

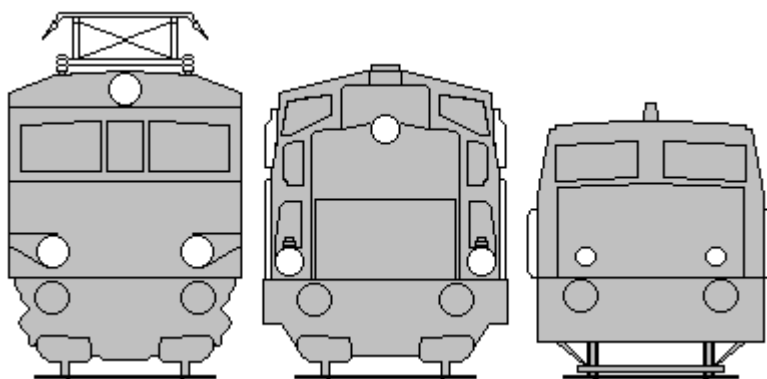
Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

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

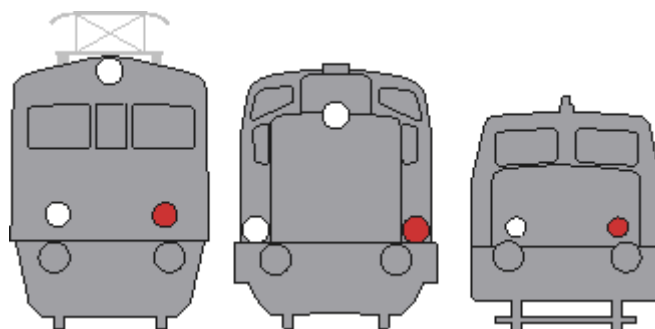
Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2;



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

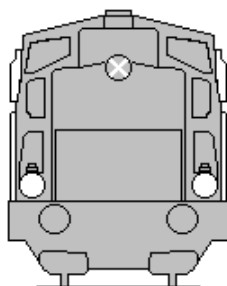
Trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, z zastrzeżeniem ust. 2;



3) Sygnał Pc 3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym”

Dzienny i nocny

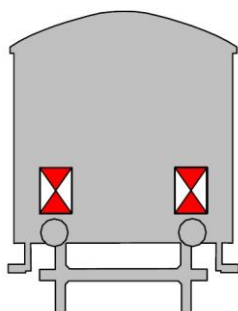
Dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą.



4) Sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty”

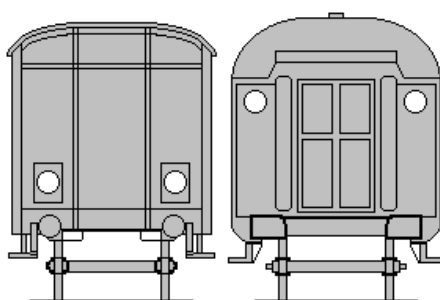
Dzienny

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 odbłaskowa.



Dzienny i nocny

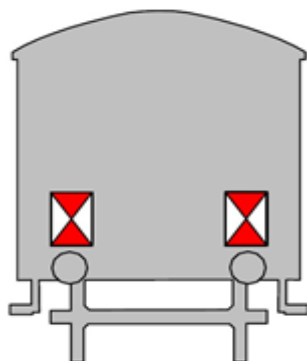
Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.



5) Sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”

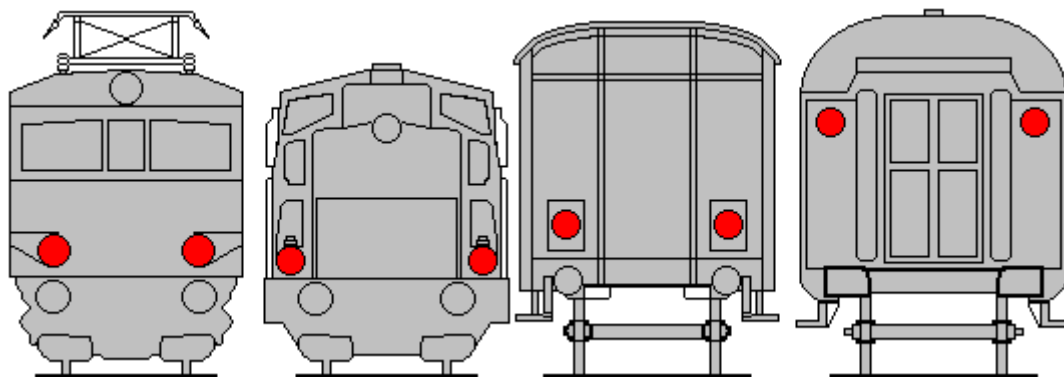
Dzienny

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.

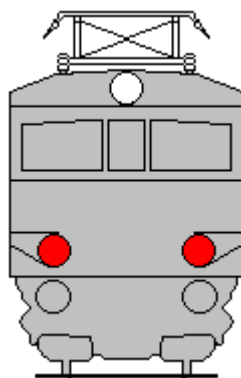


Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 „Dzienny i nocny”.

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 „Oznaczenie 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, uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.

1. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4, 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.
2. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) oraz na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, które nie są wyposażone w górne światło, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 za pomocą dwóch światel.
3. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicy 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.
4. 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.

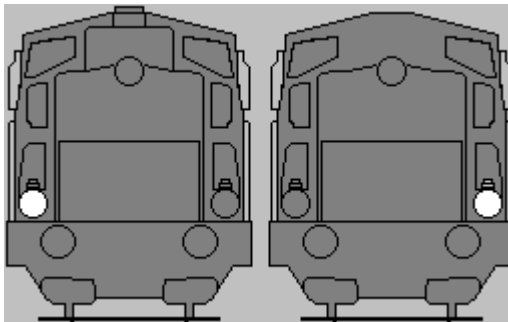
5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego 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.
6. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów oznaczenia czoła i końca pociągu.
7. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

1) Sygnał Tb 1

„Oznaczenie 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 Tb1 stosuje się do oznaczenia przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z napędem.

2) Sygnał Tb 4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego”

Dzienny i nocny

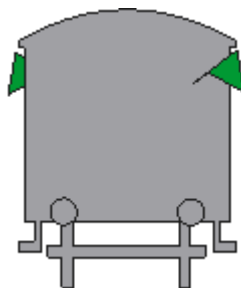
Od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu – czerwone.

Sygnał Tb4 stosuje się do oznaczenia tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

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

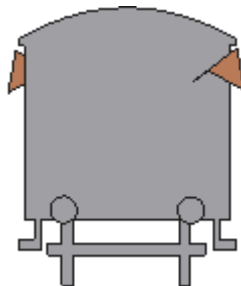
1) Sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”

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



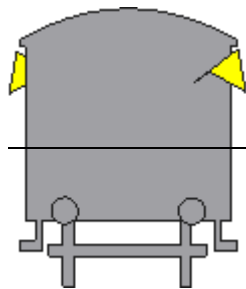
2) Sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”

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.



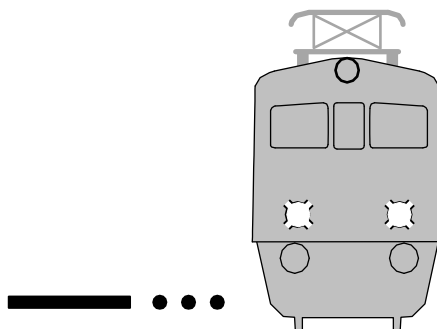
§ 12.

Sygnaly alarmowe

1. Stosuje się następujące sygnaly 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 sygnaly dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych.

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) Sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.
- 4) 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.

- 5) 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 powtarzanych cyklicznie.

- 1) Sygnał alarmowy A 1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiolączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiolączności pociągowej, powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą radiotelefonu; nadanie sygnału „Alarm” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
- 2) Sygnał A 1r nadawany jest:
 - a. automatycznie,
 - b. słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm” automatycznie lub poprzez nawiązanie kolejowego połączenia alarmowego (REC) i przekazanie komunikatu o zaistniałym zagrożeniu.
- 3) 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”.
- 4) Słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa „Alarm” lub poprzez nawiązanie kolejowego połączenia alarmowego (REC) i przekazaniu komunikatu o zaistniałym zagrożeniu.
- 5) 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.
- 6) 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 radiolączności pociągowej, dodatkowo zobowiązuje do bezzwłocznego podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie wypadkowi lub zmniejszenie jego skutków.
- 7) W przypadku odebrania sygnału alarmowego REC maszynista obowiązany jest do niezwłocznego zatrzymania pociągu w miejscu bezpiecznym.

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



- 1) Sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
- 2) 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,
- 3) 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.



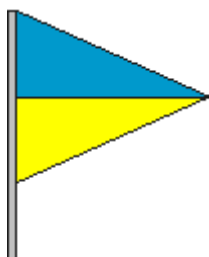
2) Sygnał A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji”

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

3) Sygnał A 5 „Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku”:

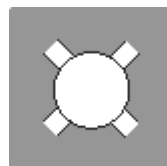
Dzienny

Chorągiewka koloru niebiesko-żółtego



Nocny

Białe światło migające latarki ręcznej



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

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



Sygnałem tym maszynista pociągu potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału.

5) Sygnał A 7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji”:

Przerywany ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy – trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa – 15 sek. oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie; alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych w celu ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie skażeń.



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

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

Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.

Odwołanie alarmu powietrznego, o którym mowa w pkt 1, oraz alarmu o skażeniach, o którym mowa w pkt 5, jest jedno dla obydwu uprzednio ogłoszonych alarmów.

ROZDZIAŁ III

§ 13.

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 przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji bądź niniejszej instrukcji stanowią inaczej.
4. 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.
5. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:

1) Wskaźnik W 1 „Wskaźnik usytuowania”

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:

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.

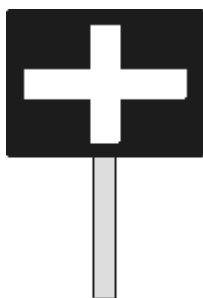


Wskaźnik W 1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora – dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor.

2) Wskaźnik W 4 „Wskaźnik zatrzymania”

oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu:

Prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle.



- 1) Wskaźnik W4 służy do oznaczenia miejsca, do którego ma dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu.
- 2) Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych.

3) Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania”

oznacza granicę przetaczania:

Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem.



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.

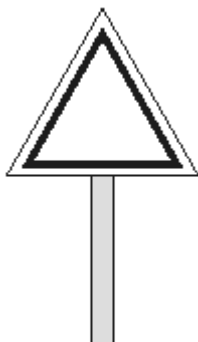
Wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku.

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.

4) Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania”

oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”:

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



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

5) Wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdu”

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 obramowaniem i 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 i ich usytuowanie.

6) 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 obramowaniem i 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 i ich usytuowanie.

7) Wskaźnik W 7 „Wskaźnik robót torowych” oznacza, że należy podać sygnał

Rp 1 „Bacność” ze względu na prowadzone roboty torowe.

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



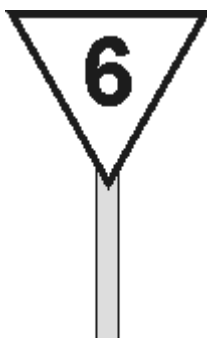
Wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.

Wskaźnik W 7 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.

8) Wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”

oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy.

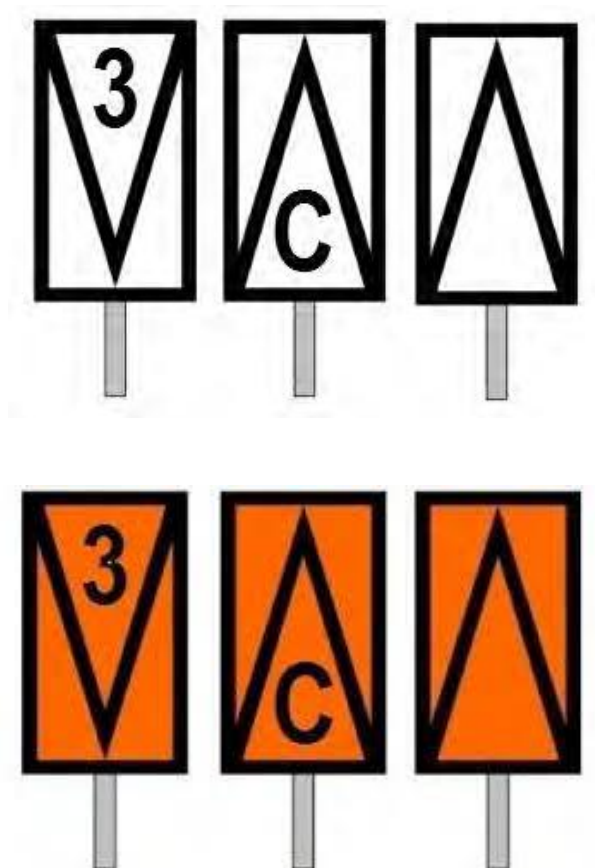
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h); gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny.



- 1) Wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych.
- 2) 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.
- 3) W obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego.
- 4) 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 9.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczania miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikiem W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem W 27a.

**9) 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 przeciwnego 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, 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”.
- 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,

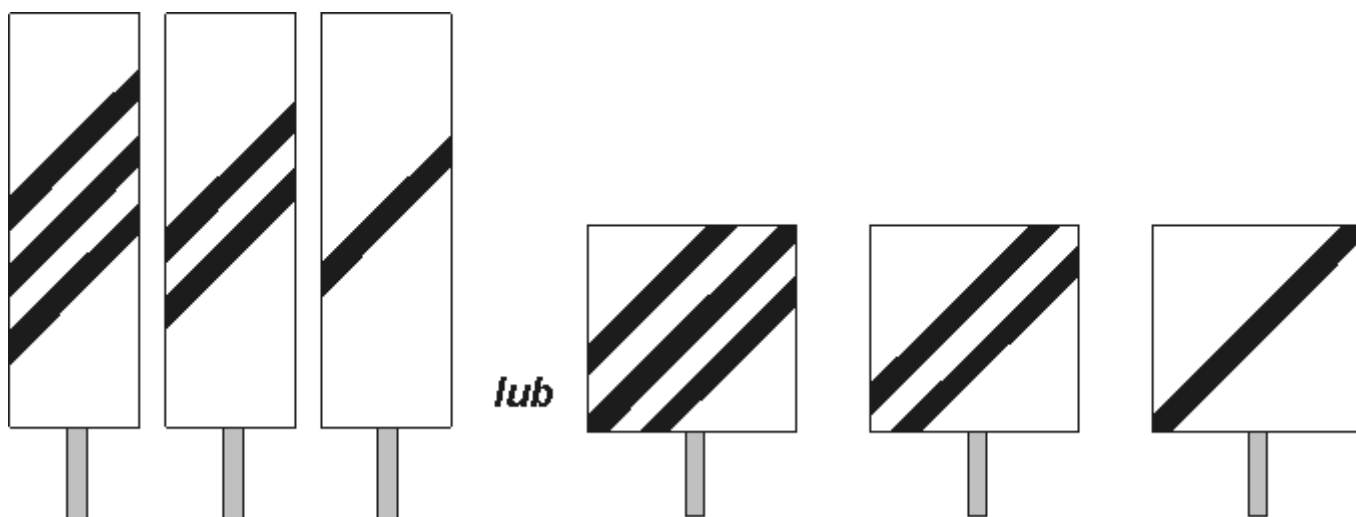
– na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych dla jazdy po torze skrajnym, 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 odbłaskowych.

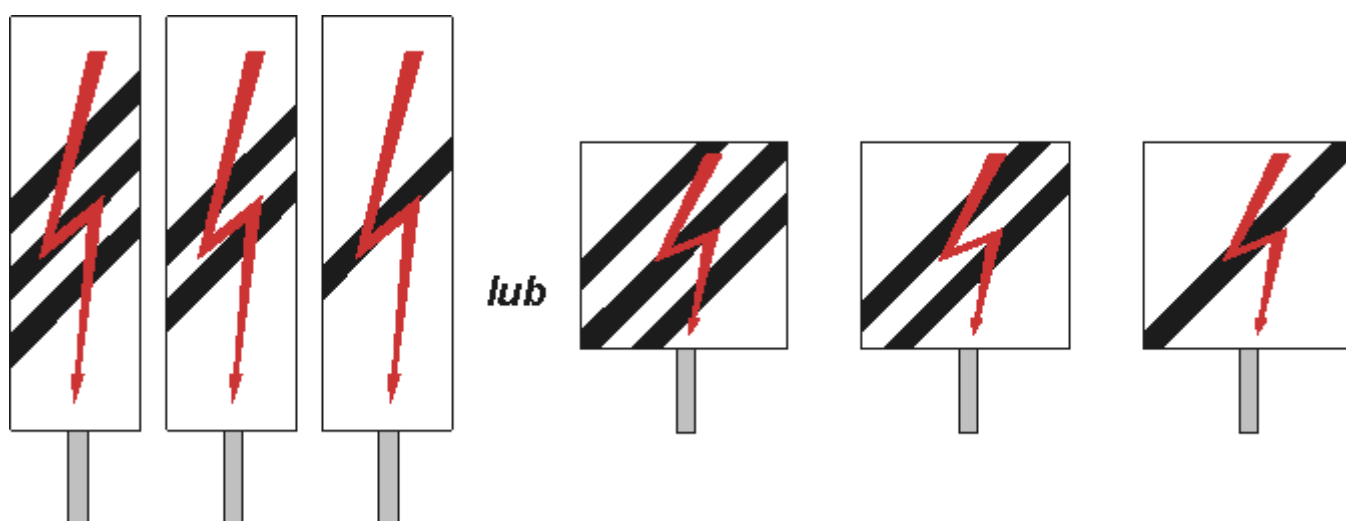
10) Wskaźniki W 11a i W 11b „Wskaźniki uprzedzające”

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 (wskaźnik W 11b) 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.



- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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 wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią.
- 4) 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

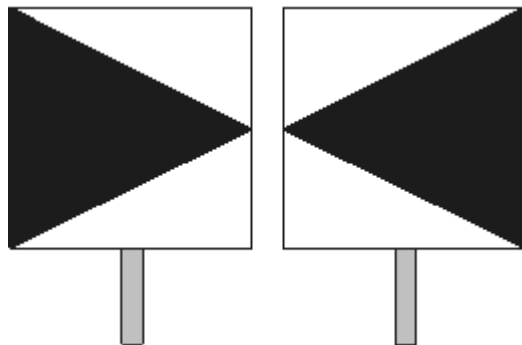
których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy).

- 5) Wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany.
- 6) Wskaźniki W 11a i W 11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników.
- 7) 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.
- 8) 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.
- 9) 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.

11) 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.

12) Wskaźnik W 16 „Wskaźnik przystanku osobowego”
oznacza, że za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się przystanek
osobowy:

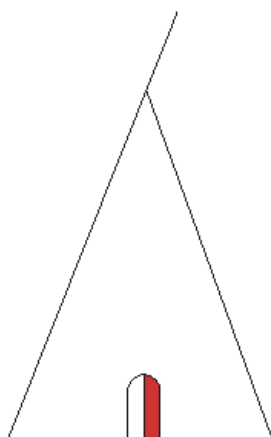
Biała tablica z trzema czarnymi pasami, wnoszącymi ukośnie z lewa na prawo.



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 32, ustawionego na tym przystanku.

13) 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).



Wskaźnik W 17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor taborem kolejowym; miejsce to wyznacza właściwa jednostka zarządcy infrastruktury z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłka lub poszerzenie na łuku.

14) 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.



- 1/ 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.
- 2/ 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.

15) 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 ciemnym tle.



- 1/ 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.
- 2/ 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.
- 3/ Wskaźnik W 19 wykonuje się jako świetlny, 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.
- 4/ Dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 19 w formie tablicy wykonanej z materiałów odbłaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor.

16) 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.



- 1/ 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.
- 2/ Wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze.
- 3/ Wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19.
- 4/ Wskaźnik W 20 wykonuje się jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze.
- 5/ 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.

17) 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.



- 1/ Wskaźnik W 22 jest stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6‰ na długości drogi hamowania.
- 2/ 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.

18) Wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”

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

Wskaźnik świetlny, matowobiała lub złożona z punktów świetlnych kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo.

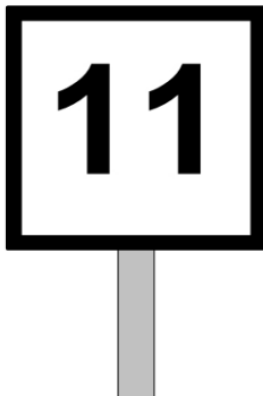


- 1/ Wskaźnik W 24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie.
- 2/ Obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.
- 3/ W przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy „Sz” obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego.

19) Wskaźnik W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości”

oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na 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.

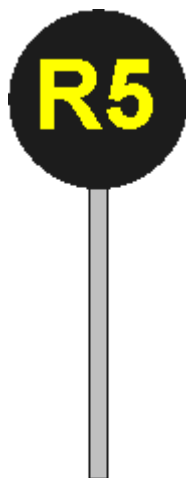


- 1) Wskaźnik W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:
 - a) przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
 - b) na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru, patrząc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

20) 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, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury.



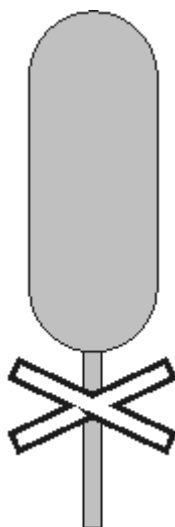
- 1) Wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać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

- odgałęźnym – 100–150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,
- b) na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów – na stacji w odległości 30–70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100–150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,
 - c) 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.
- 4) 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.

21) 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 wyświetlane na nim są nieobowiązujące:

Biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach.

22) 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.

23) 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.



- 1) 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.
- 2) Wskaźnik W 33 ustawia się w następujący sposób:
 - a) na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z systemem ERTMS/GSM-R – na stacji w odległości 30–70 m, a na posterunku odgałęźnym 100–

- 150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
- b) 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, a na posterunku odgałęźnym 100–150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
- c) 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.
- 3) 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.

24) 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.



- 1) 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.
- 2) 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.

- 3) Wskaźnik W 34 ustawia się w następujący sposób:
- a) 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, a na posterunku odgałęźnym 100–150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
 - b) 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,
 - c) na szlakach jednotorowych – po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy,
 - d) 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,
- 4) 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.

25) 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.





- 1/ 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.
- 2/ Wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny.
- 3/ Wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości.
- 4/ Wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości.
- 5/ Czarna strzała na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym.
- 6/ 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.

ROZDZIAŁ IV

§ 14.

Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziom 2

Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziom 2:

- a) ustawia się zgodnie z § 13. ust. 4;
- b) wykonuje się z materiałów odblaskowych.

**1) Wskaźnik W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziom 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”).



- 1/ 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.
- 2/ Wskaźnik W ETCS 7 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2.
- 3/ Wskaźnika W ETCS 7 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2.
- 4/ Jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 7 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko.

- 5/ W granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.

2) 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”).



- 1/ 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.
- 2/ Wskaźnik W ETCS 8 ustawia się w następujący sposób:
 - a) na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2 lub
 - b) obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2.
- 3/ Jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 8 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko.
- 4/ W granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.

**3) 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.



- 1/ 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.
- 2/ Wskaźnik W ETCS 9 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2.
- 3/ 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.
- 4/ Jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 9 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko.
- 5/ W granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.

Załącznik nr 1

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

1. Sygnały:

Lp.	Sygnał
1	S 1 „Stój”
2	S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”
3	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”
4	S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60km/h”
5	S 5 „Następny semafor (wskazuje) nadaje sygnał „Stój”
6	S 6 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
7	S 7 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze”
8	S 8 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
9	S 9 „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”
10	S 10a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
11	S 11a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nie przekraczającą 100km/h”
12	S 12a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a przy semaforze - z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
13	S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”
14	S 13 a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze – Stój”
15	Sygnał zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał 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”
16	Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”

17	Os 2, „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”
18	Os 3, „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h”
19	Os 4, „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
20	Z 1 „Stój”
21	DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”
22	D 1 „Stój”
23	D 6 „Zwolnić bieg”

2. Wskaźniki:

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