



DZIENNIK USTAW

PORCELANOWEJ MASAKRY

Nilplep, dnia 11 kwietnia 2024 r.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia 11 kwietnia 2024 r.

w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla wskaźników kolejowych i znaków drogowych oraz warunków ich umieszczania.

Na podstawie art. 69 ust. 4 pkt 20 ustawy z dnia 13 grudnia 2021 r. o ruchu lądowym zarządza się, co następuje:

§ 1. Szczegółowe warunki techniczne dla wskaźników kolejowych i znaków drogowych oraz warunki ich umieszczania dla:

- 1) wskaźników kolejowych – określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) znaków drogowych – określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) wskaźniku kolejowym – rozumie się przez to element sygnalizacji kolejowej przekazujący polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach;
- 2) konstrukcji wsporczej – rozumie się przez to słup, wysięgnik, wspornik, na którym zamocowana jest tablica wskaźnika, wraz z elementami służącymi do jej przymocowania;
- 3) znaku drogowym – rozumie się przez to znak wykonany w postaci tarczy lub tablicy z napisami lub symbolami, przeznaczony do przekazywania informacji użytkownikom dróg.

§ 3. 1. Dopuszcza się używanie wskaźników kolejowych i znaków drogowych pionowych zamontowanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, które nie spełniają określonych w nim warunków, nie dłużej jednak niż do dnia 31 kwietnia 2024 r.

2. Wskaźniki kolejowe i znaki drogowe, o których mowa w ust. 1, zostaną zastąpione znakami spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2024 r.

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA WSKAŹNIKÓW KOLEJOWYCH I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA TORACH

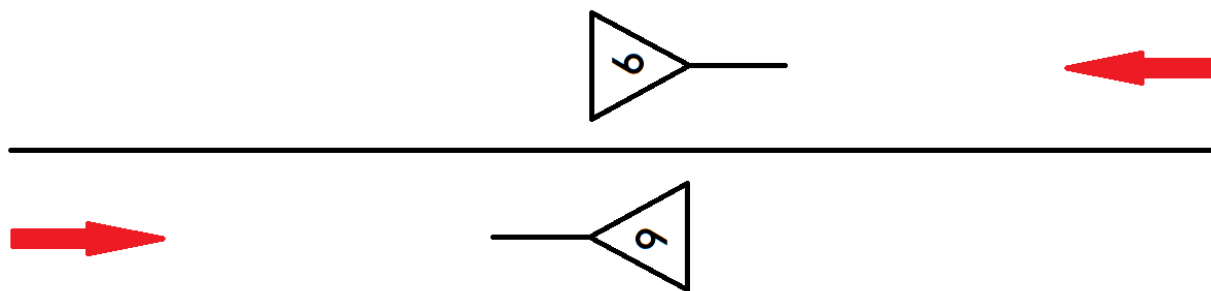
1. Warunki techniczne umieszczania wskaźników kolejowych

1.1. Umieszczanie wskaźników

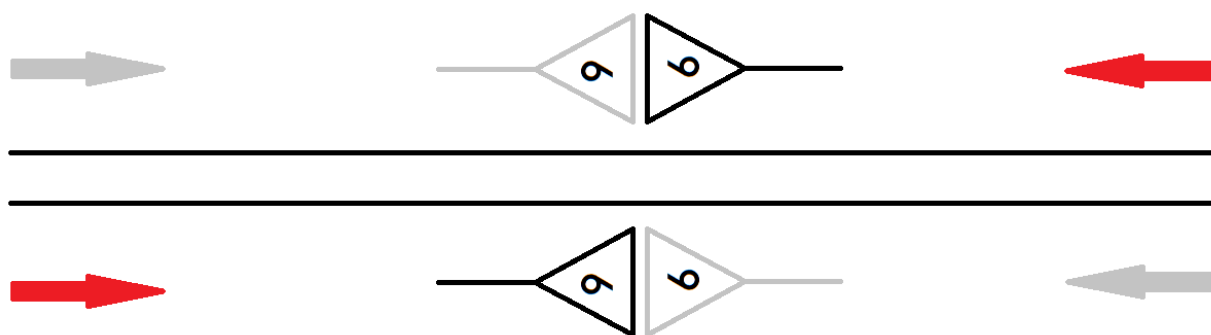
1.1.1. Zasady ogólne

Wskaźniki umieszcza się:

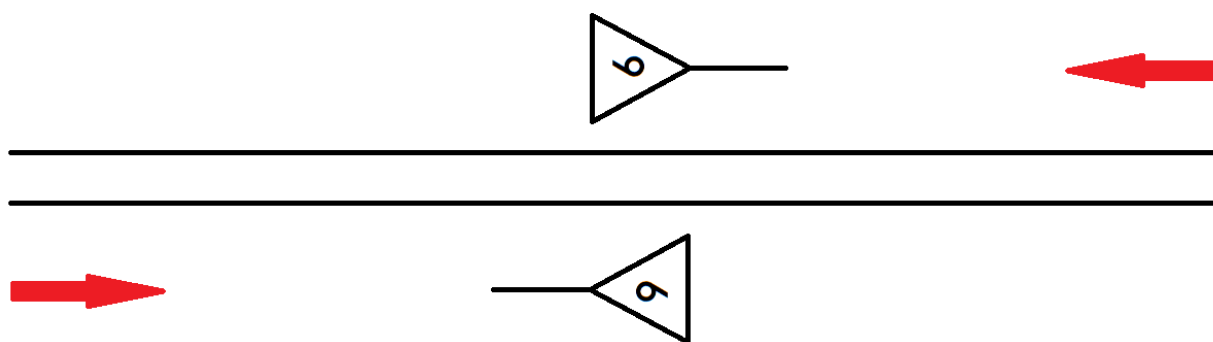
- Na szlaku jednotorowym – z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy, a w przypadku braku miejsca – po lewej stronie,
- Na szlaku dwutorowym – po zewnętrznej stronie torów dla każdego kierunku jazdy,
- Na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów większej niż 2):
 - przy torach skrajnych (zewnętrznych) – po zewnętrznej stronie torów,
 - przy torach nieskrajnych (wewnętrznych) – z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.



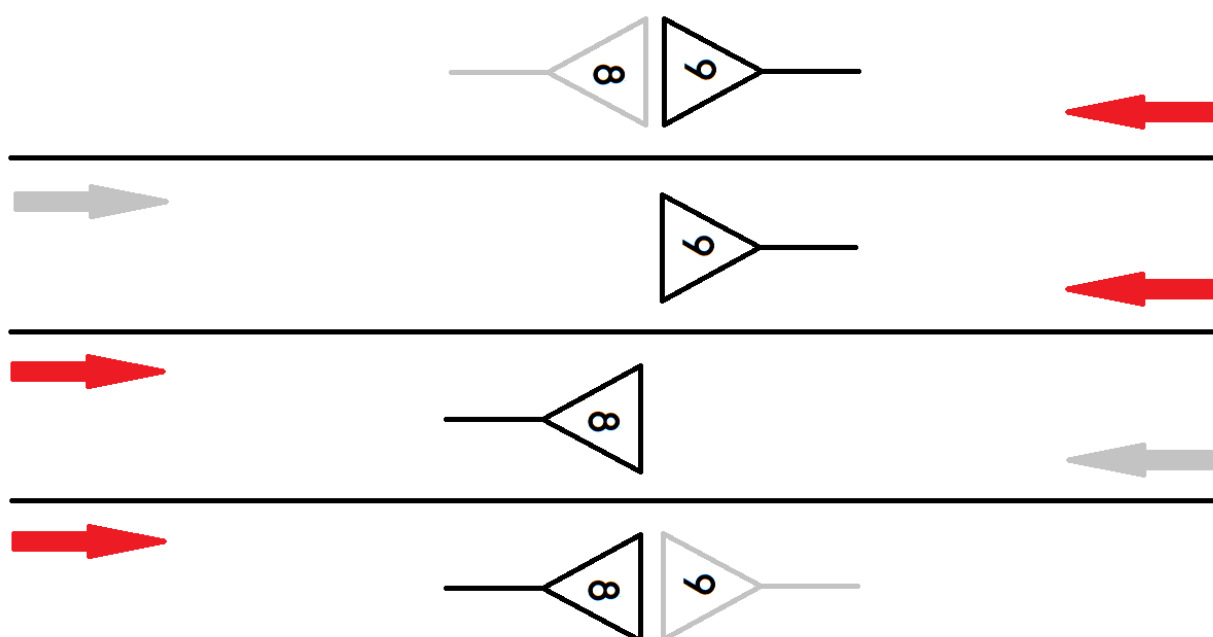
Rys. 1.1.1.1. Umieszczenie wskaźników na linii jednotorowej dwukierunkowej



Rys. 1.1.1.2. Umieszczenie wskaźników na linii dwutorowej dwukierunkowej



Rys. 1.1.1.3. Umieszczenie wskaźników na linii dwutorowej



Rys. 1.1.1.4. Umieszczenie wskaźników na linii wielotorowej

1.1.2. Sposób umieszczania wskaźników

- 1) Wskaźniki umocowuje się na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z następujących materiałów:
 - a) słupek wsporczy z łupkowego kafelkowego murka,
 - b) podstawa mocująca z szarego betonu,
 - c) uchwyt w postaci świecącej ramki na przedmiot.



Rys. 1.1.2.1. Konstrukcja wsporcza z pojedynczą podstawą mocującą

- 2) Na jednej konstrukcji wsporczej dopuszcza się umieszczanie maksymalnie dwóch wskaźników.

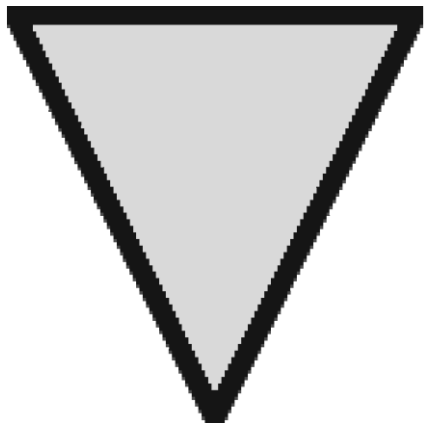


Rys. 1.1.2.2. Konstrukcja wsporcza z podwójną podstawą mocującą

- 3) Konstrukcję wsporczą umieszcza się w odległości 1 m od skrajnego elementu toru.
- 4) W tunelach i w innych miejscach charakteryzujących się ograniczoną przestrzenią dopuszcza się montowanie wskaźników bez słupka wsporczego oraz na innej podstawie mocującej niż szary beton.

2. Opisy szczegółowe

2.1. Wskaźnik „Ograniczenie prędkości” (W8)



Rys 2.1.1. Wskaźnik W8-2



Rys. 2.1.2. Wskaźnik W8-6

Wskaźnik W8 „Ograniczenie prędkości” (rys. 2.1.1. i rys. 2.1.2.) oznacza, że należy zmienić prędkość jazdy. Wartość na wskaźniku oznacza dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h).

Przewidziane jest stosowanie następujących ograniczeń:

- a) wskaźnik bez wartości oznacza „ograniczenie prędkości do 20 km/h”,
- b) wskaźnik z wartością 4 oznacza „ograniczenie prędkości do 40 km/h”,
- c) wskaźnik z wartością 6 oznacza „ograniczenie prędkości do 60 km/h”,
- d) wskaźnik z wartością 8 oznacza „ograniczenie prędkości do 80 km/h”,
- e) wskaźnik z wartością 9 oznacza „ograniczenie prędkości do 90 km/h”,
- f) wskaźnik z wartością 12 oznacza „ograniczenie prędkości do 120 km/h”,
- g) wskaźnik z wartością 16 oznacza „ograniczenie prędkości do 160 km/h”,
- h) wskaźnik z wartością 20 oznacza „ograniczenie prędkości do 200 km/h”;

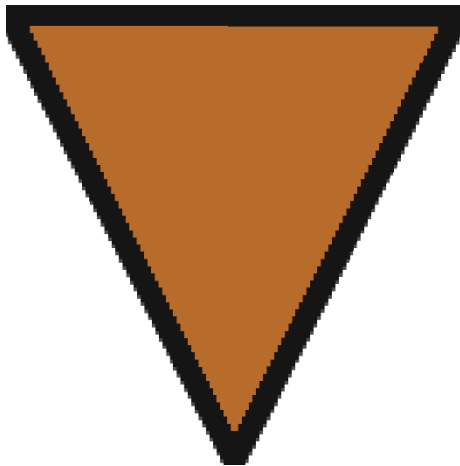
W następujących sytuacjach ustala się niniejsze ograniczenia:

- a) 30 km/h w obrębie stacji,
- b) 40 km/h na torze krętym lub torze z ograniczoną skrajnią,
- c) 60 km/h na szlaku,
- d) 80 km/h na dłuższych fragmentach toru prostego,
- e) 120 km/h na dłuższych fragmentach toru prostego z minimalnym ryzykiem wkroczenia pieszego lub zwierzęcy,
- f) 160 km/h na dłuższych fragmentach toru prostego bez ryzyka wkroczenia pieszego lub zwierzęcy.

W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się stosowanie ograniczeń innych niż wymienione powyżej.

Dopuszcza się umieszczanie wskaźnika podwyższającego ograniczenie prędkości po lewej stronie toru wykorzystując konstrukcję wsporczą wskaźnika umieszczonego dla przeciwnego kierunku.

2.2. Wskaźnik „Zwolnić bieg” (D6)



Rys. 2.2.1. Wskaźnik D6

Wskaźnik D6 (rys. 2.2.1.) stosuje się, jeśli na pewnej części toru należy jechać z prędkością mniejszą od przewidzianej.

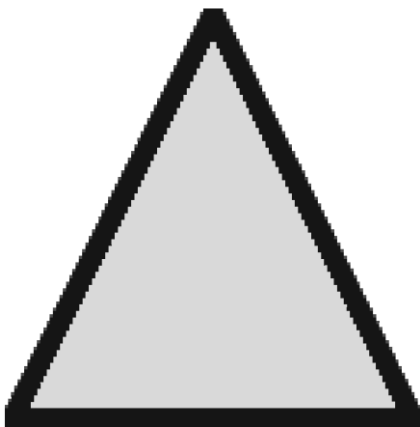


Rys. 2.2.2. Wskaźnik D6-3

Wskaźnik D6 z konkretną wartością (rys. 2.2.2.) stosuje się, jeśli na pewnej części toru należy jechać z prędkością mniejszą od przewidzianej. Wartość na wskaźniku oznacza dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h).

Wskaźnik stosuje się doraźnie, dopuszcza się ustawienie go na okres maksymalnie dwóch tygodni. W przypadku nieustania przyczyny zmniejszenia dozwolonej prędkości należy go wymienić na wskaźnik W8 z odpowiednią wartością.

2.3. Wskaźnik „Wskaźnik ostrzegania” (W6)



Rys. 2.4.1. Wskaźnik W6

Wskaźnik ostrzegania W6 (rys. 2.4.1.) ustawia się w miejscach, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Bacność” w celu ostrzeżenia lub wyeliminowania potencjalnego zagrożenia.

2.4. Wskaźnik „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym” (W6a)



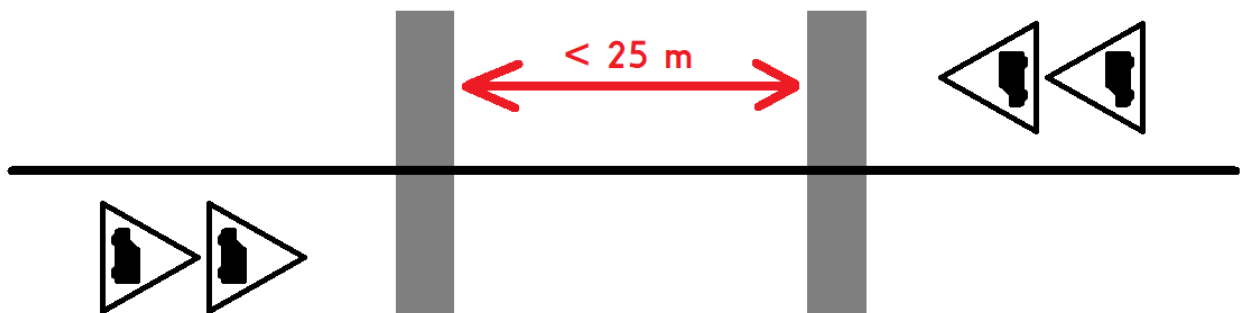
Rys. 2.5.1. Wskaźnik W6a

Wskaźnik W6a (rys. 2.5.1.) oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Baczność” w związku z przejazdem kolejowo-drogowym i przejściami dla pieszych w celu ostrzeżenia kierujących i pieszych o zbliżającym się pociągu.

Wskaźnik należy umieścić przed przejazdami kolejowo-drogowymi oraz przejściami dla pieszych w odległości zależnej od dopuszczalnej prędkości:

- a) do 40 km/h – co najmniej 3 m przed przejazdem,
- b) do 60 km/h – co najmniej 5 m przed przejazdem,
- c) do 100 km/h – co najmniej 8 m przed przejazdem,
- d) do 160 km/h – co najmniej 12 m przed przejazdem,
- e) do 200 km/h – co najmniej 20 m przed przejazdem.

Dopuszcza się nieumieszczanie wskaźnika przed przejściami dla pieszych zlokalizowanymi w obrębie stacji służących do przemieszczania się podróżnych pomiędzy peronami.



Rys. 2.5.2. Wskaźniki W6a na podwójnej podstawie mocującej

W przypadku występowania przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść dla pieszych w odległości mniejszej niż 25 m wskaźniki W6a umieszcza się na konstrukcji wsporczej

z podwójną podstawą mocującą (rys. 2.5.2.) przed pierwszym przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem dla pieszych.

2.5. Wskaźnik „Wskaźnik ostrzegania przed dzikimi zwierzętami” (W6b)



Rys. 2.6.1. Wskaźnik W6b

Wskaźnik W6b (rys. 2.6.1.) oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Baczność” w związku z ryzykiem wejścia dzikich zwierząt na tory.

Wskaźnik należy umieścić w miejscu, w którym zwierzęta często przekraczają tory lub w miejscach szczególnego występowania dzikich zwierząt.

2.6. Wskaźnik „Wskaźnik ostrzegania przed robotami torowymi” (W7)



Rys. 2.7.1. Wskaźnik W7

Wskaźnik W7 (rys. 2.7.1.) stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze w odległości od 5 do 20 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH PIONOWYCH I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH

1. Warunki techniczne umieszczania znaków drogowych

1.1. Umieszczanie znaków

1.1.1. Zasady ogólne

Znaki umieszcza się:

- 1) po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących na całym przekroju drogi;
- 2) po lewej stronie jezdni:
 - samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
 - jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A i B.

1.1.2. Sposób umieszczania znaków

- 1) Znaki umocowuje się na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z następujących materiałów:
 - słupek wsporczy z łupkowego kafelkowego murka,
 - podstawa mocująca z szarego betonu,
 - uchwyt w postaci świecącej ramki na przedmiot.



Rys. 1.1.2.1. Konstrukcja wsporcza z pojedynczą podstawą mocującą

2) Na jednej konstrukcji wsporczej dopuszcza się umieszczanie maksymalnie dwóch znaków.

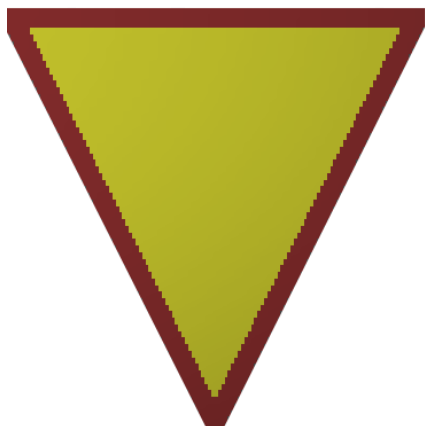


Rys. 1.1.2.2. Konstrukcja wsporcza z podwójną podstawą mocującą

Konstrukcję wsporczą na znak umieszcza się w odległości minimum 1 metra od skrajnego elementu drogi.

2. Opisy szczegółowe

2.1. Znak „Ustąp pierwszeństwa” (A7)

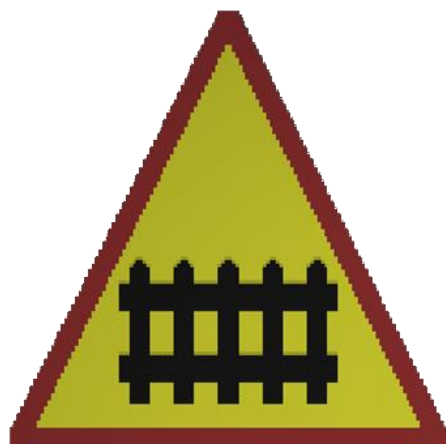


Rys. 2.1.1. Znak A7

Znak A7 „ustąp pierwszeństwa” (rys. 2.1.1.) umieszcza się na drodze podporządkowanej przed skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem. Znak A7 może być umieszczany także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu.

Gdy na drodze podporządkowanej nie są spełnione warunki widoczności, wówczas zamiast znaku A7 powinien być umieszczony znak B20.

2.2. Znak „Przejazd kolejowy z zaporami” (A9)



Rys. 4.2.1. Znak A9

Znak A9 „przejazd kolejowy z zaporami” (rys. 2.2.1.) stosuje się przed przejazdem kolejowym z zaporami zamykającymi całą szerokość jezdni lub półzaporami zamykającymi wjazd na przejazd

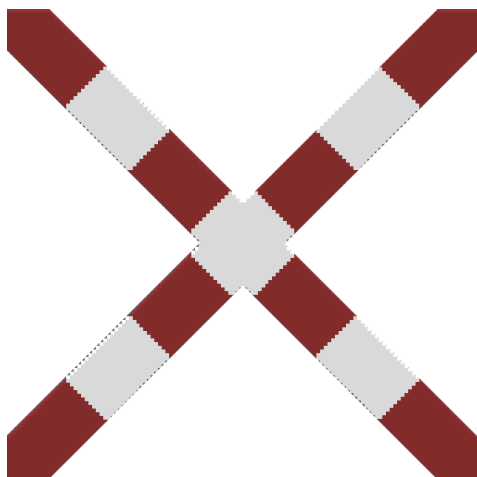
2.3. Znak „Przejazd kolejowy bez zapór” (A10)



Rys. 4.3.1. Znak A10

Znak A10 „przejazd kolejowy bez zapór” (rys. 2.3.1.) stosuje się przed przejazdami kolejowymi bez zapór lub półzapór – wyposażonymi w samoczynną sygnalizację świetlną lub niewyposażonymi w żadne z wymienionych urządzeń.

2.4. Znak „Krzyż św. Andrzeja” (G3)



Rys. 2.4.1. Znak G3

Znak G3 „krzyż św. Andrzeja” (rys. 2.4.1.) umieszcza się bezpośrednio przed przejazdem kolejowym lub przejściem dla pieszych, bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego.

Znak G3 należy umieszczać w miejscu, w którym – w związku z ruchem pociągu – powinien być zatrzymany pojazd na drodze.

2.5. Znak „Stop” (B20)



Rys. 2.5.1. Znak B20

Znak B20 „Stop” (rys. 2.5.1.) stosuje się w celu wprowadzenia w określonych warunkach obowiązku zatrzymania pojazdu przed wjazdem na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem, na przejazd kolejowy niestrzeżony.

Znak B20 stosuje się, gdy brak jest dostatecznej widoczności na zatrzymanie pojazdu przed skrzyżowaniem lub przejazdem. Widoczność na zatrzymanie się przed skrzyżowaniem dla jadących drogą podporządkowaną ustala się za pomocą trójkąta widoczności.

2.6. Znak „Inne niebezpieczeństwo” (A30)



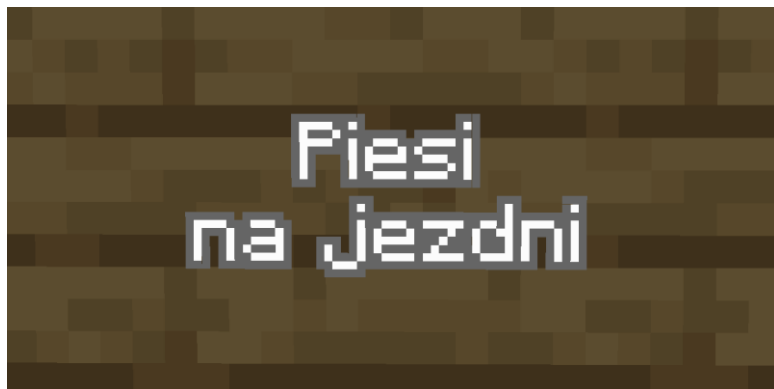
Rys. 2.6.1. Znak A30

Znak A30 (rys. 2.6.1.) stosuje się łącznie z tabliczkami wskazującymi, za pomocą symbolu lub napisu, rodzaj niebezpieczeństwa, o którym ostrzega znak.

Tabliczkę informującą o rodzaju niebezpieczeństwa (rys. 2.6.2.) wykonuje się z drewna dębowego, a napis na tabliczce winien być pomalowany białym barwnikiem i posiadać własności

fluorescencyjne poprzez dodanie świecącego barwnika. Tabliczkę należy umieścić pod znakiem A30.

Symbole i napisy powinny być równie czytelne i łatwo zrozumiałe; napisy powinny być ponadto zwarte i jednoznaczne, jak np. „piesi na jezdni” – w celu ostrzeżenia o intensywnym ruchu pieszych po jezdni.



Rys. 2.6.2. Tabliczka do znaku A30 o treści „piesi na jezdni”