



Opis:

- Znak G-1a Słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z trzema kreskami jest umieszczany pod znakiem A-9 lub A-10.
- Znak G-1b Słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z dwiema kreskami na $\frac{2}{3}$ odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu.
- Znak G-1c Słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z jedną kreską na $\frac{1}{3}$ odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu.
- Znak G-1d Słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z trzema kreskami jest umieszczany pod znakiem A-9 lub A-10.
- Znak G-1e Słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z dwiema kreskami – na $\frac{2}{3}$ odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu.
- Znak G-1f Słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po lewej stronie jezdni Informuje o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego. Słupek z jedną kreską na $\frac{1}{3}$ odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu.
- Znak G-2 Sieć pod napięciem Oznacza, że nad przejazdem kolejowym jest zawieszona sieć trakcyjna pod napięciem.
- Znak G-3 Krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym Wyznacza miejsce zatrzymania się w związku z ruchem pociągu lub innego pojazdu szynowego na przejeździe kolejowym bez zapór lub półzapór. Znak ten informuje, że na przejeździe występuje jeden tor.
- Znak G-4 Krzyż św. Andrzeja przed przejazdem

Jeżeli ze względu na warunki lokalne znaki ostrzegawcze A-9 lub A-10 umieszczono bliżej niż w odległości 150 m od przejazdu kolejowego na drogach, na których dopuszczalna prędkość pojazdów przekracza 60 km/h lub 100 m na pozostałych drogach, to pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek z dwiema kreskami, a słupek z jedną kreską na $\frac{1}{2}$ odległości znaku ostrzegawczego. Jeżeli znak ostrzegawczy umieszczono w bezpośredniej bliskości przejazdu, to stosuje się tylko słupek z jedną kreską umieszczony pod znakiem ostrzegawczym.

- 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.
- W 2: Wskaźnik kierunku jazdy. Oznacza kierunek wyjazdu pociągu.
- W 3: Wskaźnik unieważnienia. Oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik.
- W 4: Wskaźnik zatrzymania. Oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu na stacji, przystanku, posterunku osłonnym, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu.
- Wm 4: Miejsce zatrzymania czoła pociągu. Wskaźnik służy do oznaczenia miejsca, do którego ma dojechać czoło pociągu zatrzymującego się przy peronie.
- W 5: Wskaźnik przetaczania. Oznacza granicę przetaczania.
- W 6: Wskaźnik ostrzegania. Oznacza że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”.
- W 7: Wskaźnik ostrzegania. Oznacza że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”.
- W 8: Wskaźnik ograniczenia prędkości. Oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy.
- W 9: Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości. Oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością.
- W 10a i W 10b: Wskaźniki odcinka z popychaniem. Oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania. W 10a oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem – w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów. Wskaźniki te umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą. Oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania. W 10a oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem – w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów. Wskaźniki te umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą.

- W 11a: Wskaźniki uprzedzające. Oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości.
- W 11b: Wskaźniki uprzedzające. Oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany.
- W 11p: Wskaźnik przejazdowy. Oznaczają, że za wskaźnikami znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa
- W 12: Wskaźnik parowozowy. Oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć jego klapy.
- W 13: Wskaźnik torowy. Oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych.
- W 14: Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości. Oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością.
- 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.
- W 16: Wskaźnik przystanku osobowego. Oznacza, że za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się przystanek osobowy.
- Wm 16: Rozpocząć hamowanie przed peronem. Wskaźnik określa miejsce, od którego należy rozpocząć hamowanie pociągu zatrzymującego się przy peronie.
- W 17: Wskaźnik ukresu. Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.
- Wm 17: Miejsce u zbiegu torów, poza którym tabor znajduje się w skrajni taboru obu zbiegających się torów. Wskaźnik wyznacza miejsce przy dwu zbiegających się torach, do którego wolno jeden z nich zająć taborem, tak aby zachować możliwość przejazdu taboru po drugim torze.
- W 18: Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej. Oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej na szlaku przed semaforem wjazdowym.

- 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.
- 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.
- W 21: Wskaźniki podwyższenia prędkości. Wyświetlony razem z sygnałem na semaforze oznacza, że jazda za tym semaforem może odbywać się z prędkością określoną przez wskaźnik. Prędkość podana na wskaźniku ma wyższy priorytet niż prędkość wynikająca z sygnału na semaforze.
- W 22: Wskaźnik jazdy pociągu towarowego. Oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania z prędkością nie większą od 20 km/h obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, wskazującego sygnał „Stój”.
- W 23: Wskaźnik odcinka izolowanego. Oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
- W 24: Wskaźnik kierunku przeciwnego. Oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
- W 25: Wskaźnik ogrzewania. Oznacza stanowisko elektrycznego ogrzewania wagonów i rozpoczęcia ogrzewania.
- W 26a i W 26b: Wskaźniki kierunku jazdy. Oznaczają przejazd z grupy torów dalekobieżnych na grupę torów podmiejskich (wskaźnik W 26a) lub przejazd z grupy torów podmiejskich na grupę torów dalekobieżnych (wskaźnik W 26b).
- W 27a: Wskaźnik zmiany prędkości. Oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą dozwoloną prędkość drogową.
- W 28: Wskaźnik kanału radiowego. Oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej.
- W 29: Wskaźnik nawiązania łączności. Oznacza, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu odcinkowym
- W 30: Wskaźnik ważenia składu. Oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu.
- 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.
- W 32: Wskaźnik czoła pociągu. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem.

- Wm 32: Strzałka wskaźnikowa. Strzałkami wskaźnikowymi uzupełnia się wskaźniki, umieszczone w pobliżu miejsca rozgałęzienia torów, w celu jednoznacznego określenia toru, do którego wskaźnik wyposażony w tę strzałkę wskaźnikową się odnosi; wskaźnik, na którym umieszczono strzałkę wskaźnikową dotyczy toru, na który skierowany jest wierzchołek białego trójkąta tej strzałki.
- W 33: Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R. Oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca system radio-łączności pociągowej GSM-R.
- W 34: Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R. Oznacza koniec obowiązującego do tego miejsca systemu ERTMS/GSM-R
- D0: Tarcza ostrzegawcza
- D1: Tarcza zatrzymania
- D6: Tarcza zwolnij bieg