

**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH**

**w Szczecinie**

**Nr 81IZES2-714-15/17**

## **D O D A T E K 2**

do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierający

# **WYKAZ OSTRZEŻEŃ STAŁYCH**

oraz

prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych

**na terenie Zakładu Linii Kolejowych:**

## **Szczecin**

### **UWAGI:**

1. Zmniejszenie prędkości pociągu wprowadzone na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z powodu ograniczonej widoczności czoła pociągu, obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu lub przejścia przez czoło pociągu.
2. Ograniczenie prędkości pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu do 20 km/godz. z uwagi na: brak widoczności czoła pociągu, uszkodzenie samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) lub brak obsługi, dotyczy tylko czoła pociągu na całej szerokości przejazdu. Przed przejazdem obowiązuje dodatkowe podawanie z pociągu sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”.
3. Ograniczenie prędkości pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych do 50 km/godz. z uwagi na przekroczony iloczyn ruchu obowiązuje tylko czoło pociągu na całej szerokości przejazdu.
4. W okresie wysokich temperatur należy zwracać szczególną uwagę, czy nie wystąpiło wyboczenie toru.
5. Podczas opadów i zamieci śnieżnych, w czasie przejazdu przez posterunki ruchu, kierujący pojazdem kolejowym, obowiązany jest podawać sygnały „Baczność” i zachować szczególną ostrożność.
6. Drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę czy podane ostrzeżenia w wykazie są zgodne ze stanem faktycznym w terenie i czy miejsca ich występowania są prawidłowo osygnalizowane. Wszelkie zauważone nieprawidłowości należy zgłosić na najbliższej stacji.
7. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku z odbierakiem prądu, elektryczne pojazdy trakcyjne należy prowadzić ze zmniejszoną prędkością przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu stałego (tylko na lokomotywie prowadzącej). Na odcinkach o prędkości maksymalnej powyżej 120 km/godz. prędkość jazdy nie może przekraczać 120 km/godz., a na pozostałych – 90 km/godz. (o ile wskazania semaforów i inne ograniczenia prędkości nie są mniejsze). O potrzebie zmniejszenia prędkości decyduje maszynista, o czym powiadamia najbliższego dyżurnego ruchu.
8. Obowiązująca wersja elektroniczna Dodatku 2 jest dostępna w Internetowym Systemie Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” w zakładce „Dokumenty”.

**Ważny od dnia 10 grudnia 2017r. do dnia 9 czerwca 2018 r.**

## I. Informacje ogólne

1. Niniejszy Dodatek 2 został opracowany i wydany przez **Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie** ul. Korzeniowskiego 1, 70 – 211, Szczecin, tel.(91) 471-15-52, fax. (91) 471-54-09, e-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)

**Wnioski** dotyczące ujęcia ostrzeżeń w Dodatku 2 należy kierować do Działu Eksploatacji tel. (94) 713-13-37, e-mail: [Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl](mailto:Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl)

**Uwagi** dotyczące treści merytorycznej należy zgłaszać do Zakładu w:

- Szczecinie tel. (94) 713-13-37, e-mail: [Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl](mailto:Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl)

**Zamówienia** na wydawnictwo Dodatku 2 należy przysyłać do Działu Eksploatacji IZ Szczecin, tel. (94) 713-13-37, e-mail: [Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl](mailto:Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl)

2. Zamówienia zainteresowani składają przed wejściem Roczego Rozkładu Jazdy, w terminie ustalonym przez Zakład wydający. Zamówienie zachowuje ważność na wszystkie edycje Dodatku 2, do końca ważności RRJ. Zamówienie można skorygować do 30 dni przed końcem ważności bieżącego Dodatku 2.
3. W zamówieniu należy określić ilość egzemplarzy Dodatku 2 oraz miejsce ich dostarczenia. Ponadto należy określić sposób przekazywania i odbioru zmian (poprawek) zarządzonych przez Zakład wydający Dodatek 2.
4. Odpowiedzialność za naniesienie zmian w Dodatku 2, ponosi zamawiający.
5. Moc obowiązującą mają oryginalne egzemplarze Dodatku 2, wydrukowane nakładem niniejszego Zakładu oraz w wersji elektronicznej pobrane ze strony Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź”.

## II. Objaśnienia znaków i skrótów używanych w WOS

- „\*”) ” (gwiazdka w kol. 8 „Uwagi”) - ostrzeżenie, które nie zostało uwzględnione w czasach jazdy w rozkładzie jazdy. Opóźnienia należy zaliczyć na R 307,
- „SHP” (skrót w kol. 6 lub 7) - brak elektromagnesu torowego systemu Samoczynnego Hamowania Pociągu, dla jazdy po określonym torze i kierunku,
- **zapis wytłuszczony** – ostrzeżenie dotyczy torów szlakowych i głównych zasadniczych, z wyjątkiem braku SHP nie wymagającego ograniczenia prędkości,
- „- ” (myślnik) – oznacza brak potrzeby wpisywania danych,
- „/” (ukośnik) - oznacza przejazd z jednego układu torowego na drugi,
- cyfra w kol. 9 - oznacza numer zmiany, zgodnie z którą dokonano poprawek w treści Dodatku 2,
- „Vd)” (skrót w kol. 8 „Uwagi”) – prędkość drogowa na wskazanym, alternatywnym torze głównym zasadniczym danej stacji węzłowej,
- **szare tło** – ostrzeżenia na torach pozostałych linii kolejowych w stacji węzłowej,
- justowanie (w kol. 5) – wyróżnianie (wg parzystości) torów szlakowych i głównych zasadniczych; (nie stosuje się przy ostrzeżeniach obowiązujących na rozjazdach tylko dla jazdy na kierunek zwrotny).
- Vmax A - maksymalna prędkość – autobusy szynowe i EZT. (zmiana nr 2. errata)
- Vmax P – maksymalna prędkość – składy wagonowe. (zmiana nr 2. errata)

## WYKAZ LINII

Nr linii	Nazwa linii	Zakres kilometrów		Strona
		Od	Do	
1	2	3	4	5
18	KUTNO - PIŁA GŁÓWNA	203,700	247,731	6
202	GDAŃSK GŁÓWNY - STARGARD	84,150	333,982	6
203	TCZEW - KOSTRZYN	121,760	183,500	7
210	CHOJNICE - RUNOWO POMORSKIE	5,720	149,730	7
212	BYTÓW - KORZYBIE	26,120	72,639	8
273	WROCŁAW GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY	285,000	355,904	8
351	POZNAŃ GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY	87,100	213,500	9
354	POZNAŃ GŁÓWNY POD - PIŁA GŁÓWNA	79,450	92,788	11
374	MIROŚLAW UJSKI - PIŁA GŁÓWNA	28,756	43,311	11
401	SZCZECIN DĄBIE SDB - ŚWINOUJSCIE PORT	-0,636	100,077	11
402	KOSZALIN - GOLENIÓW	-0,411	142,528	12
403	PIŁA PÓŁNOC - ULIKOWO	-0,092	125,481	14
404	SZCZECINEK - KOŁOBRZEG	-0,288	99,515	19
405	PIŁA GŁÓWNA - USTKA	0,251	192,484	20
406	SZCZECIN GŁÓWNY - TRZEBIEŻ SZCZECIŃSKI	-0,089	37,058	21
407	WYSOKA KAMIEŃSKA - KAMIEŃ POMORSKI	-0,434	17,100	21
408	SZCZECIN GŁÓWNY - STOBNO SZCZECIŃSKIE	0,062	13,194	21
409	SZCZECIN GUMIENCE - GRANICA PAŃSTWA (TANTOW)	0,115	10,069	21
410	GROTNIKI DRAWSKIE - CHOSZCZNO	61,164	144,500	22
411	STARGARD - PYRZYCE	-0,300	26,100	22
413	CZŁUCHÓW - PRZECHLEWO	-0,568	24,852	22
417	GRANICA PLK - SZCZECIN DĄBIE	32,330	36,492	22
418	SŁAWNO - DARŁOWO	15,289	35,110	22
421	SMARDZKO - ŚWIDWIN	18,000	24,911	22
427	MŚCICE - MIELNO KOSZALIŃSKIE	-0,140	5,116	23
428	SZCZECIN DĄBIE SDB - SZCZECIN PODJUCHY	-0,571	6,437	23
431	POLICE - POLICE CHEMIA	0,377	7,129	23
432	SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN TURZYN	-0,103	4,205	23
433	SZCZECIN GŁÓWNY SG - SZCZECIN GUMIENCE	0,085	3,161	24

1	2	3	4	5
434	PODG MOSTY - PORT LOTNICZY SZCZECIN GOLENIÓW	0,000	3,970	25
435	PODG MOSTY R1 - PODG MOSTY R2	0,000	0,640	25
851	SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN GUMIEŃCE	0,065	2,309	25
854	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - DZIEWOKLICZ	-0,906	4,176	25
855	REGALICA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA	-0,023	0,855	25
857	SZCZECIN DĄBIE SDA - SZCZECIN DĄBIE SDC	-0,187	2,153	25
990	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD32	-0,166	5,451	25
991	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY LOKOMOTYWOWNIA	-0,160	3,991	25
992	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPC	-0,146	3,728	25
993	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB T400	0,108	2,118	25
994	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB17 - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB15	-0,023	0,884	25
995	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD31 - NABRZEŻE STARÓWKA T846	-0,074	1,491	25
996	LUBIEWO - ŚWINOUJŚCIE SIB	-0,161	11,303	25
997	ŚWINOUJŚCIE SIB - BAZA PROMÓW MORSKICH	0,075	0,626	25
998	SZCZECIN WSTOWO - ELEKTROWNIA POMORZANY	0,000	1,206	25
999	PIŁA GŁÓWNA - PIŁA PÓLNOC	0,547	3,196	25

**WYKAZ OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH, KTÓRE ZOSTAŁY PRZENIESIONE  
DO WYKAZU OSTRZEŻEŃ STAŁYCH**

Strona	Nr Linii	Nazwa szlaku lub posterunku	Od km	Do km	Nr toru	Zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżenia		
						Numer	Data nadania	Nadawca
1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	401	Warnowo - Lubiewo	85,440	85,850	1	81ISE2Lu -13-17	2017-10-11	ISED R Lubiewo
11	401	Warnowo - Lubiewo	85,440	85,850	2	81ISE2Lu-11-17	2017-10-11	ISED R Lubiewo
22	418	Sławno - Darłowo	17,225	17,500	1	81ISE5SA-286-17	2017-07-03	ISED R Sławno

## Wykaz Ostrzeżeń Stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych

Nazwa szlaku lub posterunku	Lokalizacja ograniczenia lub prędkości drogowej		Przyczyna ograniczenia	Nr toru	Prędkość do km/godz w kierunku		Uwagi	Nr zmiany
	od km	do km			nieparzystym	parzystym		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

### Linia nr 18 : KUTNO - PIŁA GŁÓWNA

*Granica IZ Bydgoszcz (Dodatek IZ Gdynia) - IZ Szczecin km 203,700*

### Linia nr 202 : GDAŃSK GŁÓWNY - STARGARD

Na szlaku Rąbino- Świdwin w km 249,160 - 249,180 obowiązuje prędkość do 60 km/h dla pociągów towarowych o dopuszczalnym nacisku powyżej 196 kN/oś

Na stacji Stargard w km 332,903 - 332,923, tor nr 1, obowiązuje prędkość do 60 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 332,903 - 332,923, tor nr 2, obowiązuje prędkość do 60 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 333,548 - 333,598, tor nr 7, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 333,548 - 333,598, tor nr 9, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

*Granica IZ Gdynia (Dodatek 2 IZ Gdynia) - IZ Szczecin w km 84,150*

Koszalin	197,590	198,100	krótkie krzywe przejściowe	1	100	100		
	198,620	198,653	rozjazdy krzyżowe	1	100	100	Rkpd 42	
Białogard	222,174	222,207	rozjazdy krzyżowe	1	100	100	Rkpd 14	
	222,933	222,966	rozjazdy krzyżowe	2	100	100	Rkpd 54	
Runowo Pomorskie	288,283	288,316	rozjazdy krzyżowe	1	100	100	Rkpd 13	
	289,240	289,490	krótka krzywa przejściowa	2	100	100		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Runowo Pomorskie	<b>289,250</b>	<b>289,490</b>	krótka krzywa przejściowa	1	100	100		
Chociwel	305,350	305,900	zły stan toru	5	20	20	*)	
Trąbki - Ulikowo	<b>319,559</b>	<b>320,015</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	2	-	70		
Ulikowo - Stargard	<b>331,295</b>	<b>331,895</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	90		

### Linia nr 203 : TCZEW - KOSTRZYN

*Granica IZ Gdynia (Dodatek 2 IZ Gdynia) - IZ Szczecin km 121,760*

Lipka Krajeńska	125,820	126,280	zły stan toru	3	20	20	*)	
Piła Główna	<b>178,772</b>	<b>178,884</b>	zły stan mostownic	1	30	30		

*Granica IZ Szczecin - IZ Zielona Góra km 183,500 ( Dodatek 2 IZ Poznań)*

### Linia nr 210 : CHOJNICE - RUNOWO POMORSKIE

Na odcinku Człuchów - Szczecinek obowiązuje V do 50 km/h dla lokomotyw serii ST 43 i ST 44  
Dla toru nr 1 od km 5,720 do km 14,200 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 14,200 do km 148,844 Vmax P=60 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 4 od km 148,844 do km 149,730 Vmax P=60 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 5,720 do km 14,200 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 14,200 do km 45,752 Vmax P=60 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 86,618 do km 126,740 Vmax P=60 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 126,740 do km 145,650 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =120 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 145,650 do km 148,800 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.

*Granica IZ Gdynia ( Dodatek 2 IZ Gdynia) - IZ Szczecin km 5,720*

Człuchów	<b>14,200</b>	<b>14,400</b>	mały promień łuku	1	40	40		
	<b>14,200</b>	<b>14,400</b>	mały promień łuku	2	40	40		
Czarne - Szczecinek	<b>46,470</b>	<b>46,510</b>	zły stan techniczny wiaduktu	1	30	30		
	<b>57,100</b>	<b>59,900</b>	zły stan techniczny toru	1	40	40		
Szczecinek - Łubowo	<b>78,100</b>	<b>78,890</b>	zły stan podkładów	1	50	50		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Szczecinek - Łubowo	78,890	79,290	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
	80,280	80,615	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
Łubowo - Czaplinek	91,000	92,600	zły stan podkładów	1	50	50		
	93,000	96,830	zły stan techniczny toru	2	50	50		
Złocieniec - Jankowo Pomorskie	114,900	115,700	zły stan podkładów	1	30	30		
	115,700	117,860	zły stan toru	1	50	50		
Jankowo Pomorskie	129,944	129,978	rozjazd krzyżowy	2	100	100	Rkpd 2	
Jankowo Pomorskie - Runowo Pomorskie	139,270	139,820	mały promień łuku	2	100	100		
	142,950	143,350	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
	142,950	143,350	ograniczona widoczność czoła pociągu	2	-	60		
	148,252	148,808	mały promień łuku	2	60	60		
	148,260	148,850	mały promień łuku	1	60	60		
<b>Linia nr 212 : BYTÓW - KORZYBIE</b>								
<i>Granica IZ Gdynia ( Dodatek 2 IZ Gdynia) - IZ Szczecin w km 26,120</i>								
<b>Linia nr 273 : WROCŁAW GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY</b>								
Na odcinku Szczecin Port Centralny - Szczecin Główny zakaz jazdy dla pociągów prowadzących w swoim składzie wagony z jednostkami ładunkowymi transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową.								
Na stacji Godków w km 293,000 - 294,400 obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów towarowych o dopuszczalnym nacisku 221 kN/oś po torze nr 1								
Na stacji Dolna Odra w km od 328,650 - 330,880 obowiązuje prędkość do 50 km/h dla pociągów towarowych o dopuszczalnym nacisku 221 kN/oś po torze nr 1								
Na stacji Szczecin Podjuchy w km od 347,700 - 348,550 obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów towarowych o dopuszczalnym nacisku 221 kN/oś po torze nr 4								
<i>Granica IZ Zielona Góra ( Dodatek 2 IZ Poznań) - IZ Szczecin w km 285,000</i>								
Ghojna	300,500	301,180	zły stan toru	5	20	20	*)	1



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Krzywin Gryfiński	314,350	315,300	zły stan toru	4	20	20	*)	
Dolna Odra	329,800	330,494	zły stan toru	8	20	20	*)	
Gryfino	<b>333,819</b>	<b>333,851</b>	<b>rozjazd krzyżowy</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>*)</b>	
	333,870	334,300	zły stan toru	4	20	20	*)	
Szczecin Podjuchy	<b>347,620</b>	<b>347,654</b>	<b>rozjazd krzyżowy</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>*)</b> Rkpd nr 4	
Szczecin Port Centralny SPA - Szczecin Port Centralny SPB	<b>350,745</b>	<b>351,070</b>	<b>krótka krzywa przejściowa</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>350,745</b>	<b>351,070</b>	<b>krótka krzywa przejściowa</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
Szczecin Port Centralny SPB	<b>351,450</b>	<b>351,660</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>351,450</b>	<b>351,660</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
Szczecin Port Centralny	354,104	354,685	zły stan toru	609	20	20	*)	3

## Linia nr 351 : POZNAŃ GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY

Na stacji Stargard w km 172,541 - 172,561, tor nr 1, obowiązuje prędkość do 60 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 172,541 - 172,561, tor nr 2, obowiązuje prędkość do 60 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 173,172 - 173,223, tor nr 1, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 173,172 - 173,223, tor nr 2, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 173,172 - 173,223, tor nr 4, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 173,172 - 173,223, tor nr 6, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu wiaduktu

Na stacji Stargard w km 173,267, tor nr 1, obowiązuje prędkość do 30 km/h dla pociągów o dopuszczalnym nacisku powyżej 210 kN/oś z powodu złego stanu konstrukcji przejścia pod torami

Na odcinku Wstowo podg - Szczecin Główny zabrania się jazdy pociągów prowadzonych w swoim składzie wagony z jednostkami ładunkowymi transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową

*Granica IZ Zielona Góra (Dodatek 2 IZ Poznań) - IZ Szczecin w km 87,100*

Krzyż - Drawiny	<b>87,380</b>	<b>87,820</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>87,380</b>	<b>87,820</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Choszczno	137,385	138,753	zły stan toru	6	20	20	*)	
	<b>138,200</b>	<b>139,030</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>138,220</b>	<b>138,955</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>-</b>		
	<b>138,955</b>	<b>139,785</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>90</b>	<b>90</b>		
	<b>139,030</b>	<b>139,310</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>80</b>		
	<b>139,310</b>	<b>139,645</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
Dolice	152,730	153,050	zły stan podkładów	5	20	20	*)	
Kolin	160,400	160,900	zły stan techniczny podkładów	3	20	20	*)	
	160,580	160,850	zły stan podkładów	4	20	20	*)	
Stargard	<b>173,610</b>	<b>173,800</b>	<b>rozjazd krzyżowy</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	Rkpd.207	
	173,705	173,721	zły stan rozjazdu	204	-	20	*) kier. zwrotny, Rkpd. 204 c/d	
	<b>173,800</b>	<b>175,211</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>202</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
Szczecin Dąbie SDA	195,638		zużycie rozjazdu	2	20	20	*) kier. zwrotny; Rz 4	
	0,710	0,740	zły stan rozjazdu	207	20	20	*) Linia 857; Rz 22	
Szczecin Dąbie	-0,570	0,670	-	4	40	40	Vd) Linia 428	
Regalica podg	<b>204,090</b>	<b>204,390</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>90</b>	<b>90</b>		
	<b>204,125</b>	<b>204,402</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>80</b>		
Szczecin Główny	<b>212,280</b>	<b>212,470</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>70</b>		
	<b>212,280</b>	<b>212,444</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>80</b>	<b>80</b>		

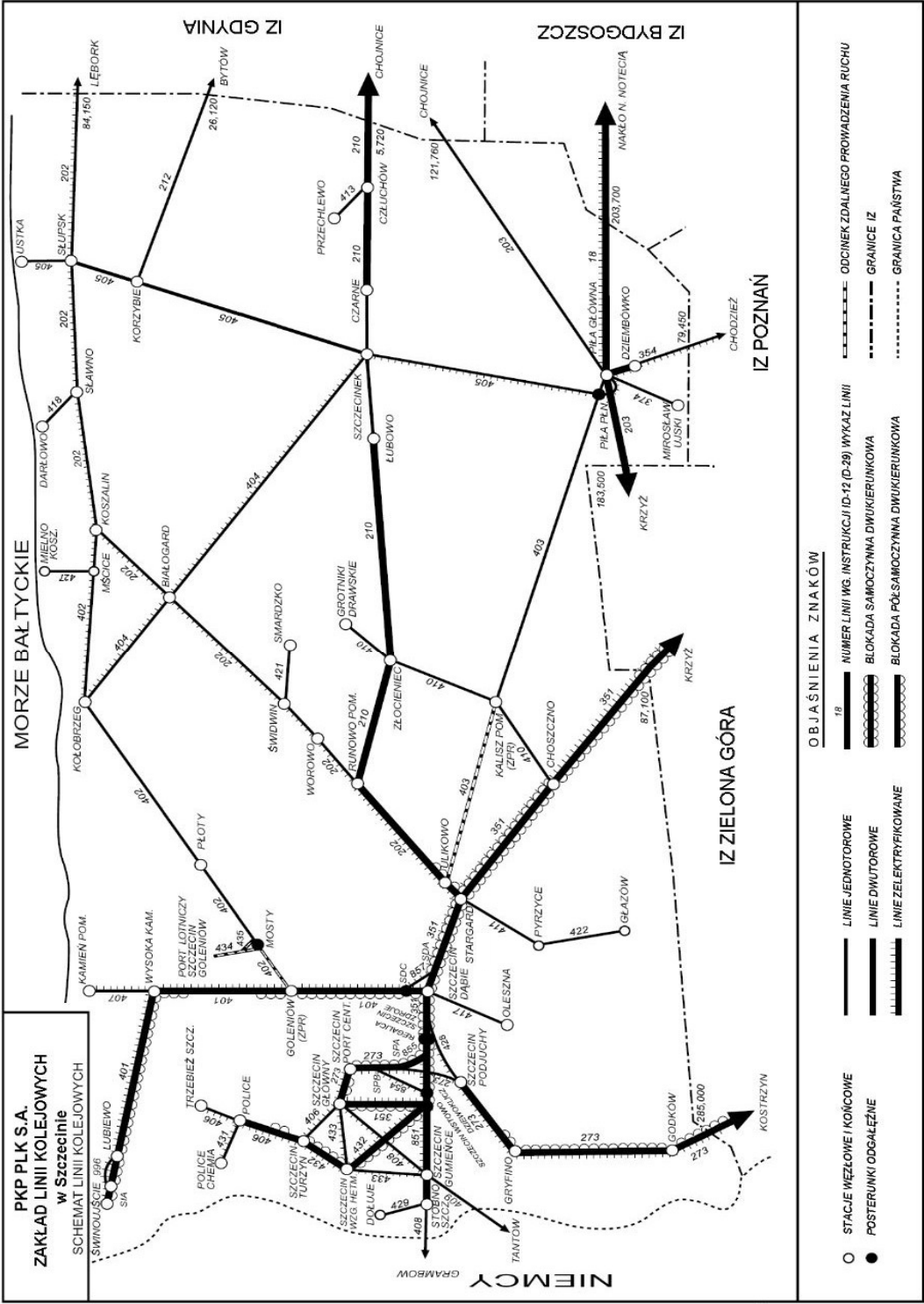
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 354 : POZNAŃ GŁÓWNY POD - PIŁA GŁÓWNA</b>								
<i>Granica IZ Poznań ( Dodatek 2 IZ Poznań) - IZ Szczecin w km 79,450</i>								
<b>Linia nr 374 : MIROŚLAW UJSKI - PIŁA GŁÓWNA</b>								
Na odcinku Mirosław Ujski - Piła Główna zakaz jazdy pociągów prowadzących w swoim składzie wagony z jednostkami ładunkowymi transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową								
<b>Linia nr 401 : SZCZECIN DĄBIE SDB - ŚWINOUJSCIE PORT</b>								
Szczecin Dąbie SDC podg	1,998		zły stan techniczny rozjazdu	1	20	20	*) Rz 2, kier. zwrotny	
	2,130		zły stan techniczny rozjazdu	2	20	20	*) Rz. 3, kier. zwrotny	
Goleniów	22,200	22,470	mały promień łuku, krótkie krzywe przejściowe	2	40	40		
	22,320	22,500	krótkie krzywe przejściowe	1	40	40		
Łoźnica pogp	37,470	37,570	zły stan rozjazdów	2	100	100	Rz. 2, 3 i 4	
Wysoka Kamieńska	53,320	53,920	mały promień łuku,	1	100	100		
	53,320	54,140	mały promień łuku	2	100	100		
	53,920	54,140	mały promień łuku	1	100	100		
Warnowo - Lubiewo	85,440	85,850	brak wymaganej odległości strefy bezpieczeństwa na peronie p.o. Międzyzdroje	1	60	60	<b>Nowe!</b>	
	85,440	85,850	brak wymaganej odległości strefy bezpieczeństwa na peronie p.o. Międzyzdroje	2	60	60	<b>Nowe!</b>	
Świnoujście SIA	95,190	95,330	zły stan toru	142	20	20	*)	
Świnoujście	98,952	99,216	mały promień łuku	1	40	40		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 402 : KOSZALIN - GOLENIÓW</b>								
Dla toru nr 3 od km -0,411 do km 0,518 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =90 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 0,518 do km 41,406 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =90 km/godz.								
Dla toru nr 3 od km 41,406 do km 42,540 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =90 km/godz.								
Dla toru nr 3 od km 42,540 do km 42,602 Vmax P=100 km/godz. mniejsza od Vmax A =120 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 42,602 do km 134,120 Vmax P=100 km/godz. mniejsza od Vmax A =120 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 141,495 do km 141,558 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 3 od km 141,558 do km 142,528 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Koszalin - Mścice	0,520	0,870	mały promień łuku	1	40	40		
	7,600	7,830	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	40	-		
Mścice - Ustronie Morskie	11,015	11,300	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	50	-		
	11,300	11,575	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
	19,670	20,010	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
	28,015	28,351	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-		
Kołobrzeg	40,940	41,410	mały promień łuku	1	-	40		
	99,100	99,300	tor zakończony kozłem oporowym	4	20	-	*) Linia 404	
Kołobrzeg - Trzebiatów	42,608	43,170	mały promień łuku,	1	20	20		
	43,170	44,040	urządzenia ssp przystosowane do 40 km/h	1	40	40	*)	
	53,140	53,800	mały promień łuku	1	40	40		
	54,635	54,887	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	70	-		
	54,887	55,139	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kołobrzeg - Trzebiatów	<b>61,670</b>	<b>64,640</b>	<b>Krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
Trzebiatów	<b>66,270</b>	<b>66,705</b>	<b>Krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>		
	<b>66,705</b>	<b>66,733</b>	<b>tymczasowe przejście przez tory dla pieszych</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>20</b>		
	66,705	66,733	tymczasowe przejście przez tory dla pieszych	2, 3, 4	20	20	<b>*)</b>	
	<b>66,920</b>	<b>67,283</b>	<b>układ geometryczny toru, rozjazd krzyżowy nr 25</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>		
Trzebiatów - Gryfice	<b>68,550</b>	<b>69,430</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>90</b>		
	<b>70,700</b>	<b>72,670</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>72,670</b>	<b>74,460</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>90</b>		
	<b>78,800</b>	<b>79,250</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>80</b>		
Gryfice - Ploty	<b>85,730</b>	<b>86,620</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>		
	<b>91,800</b>	<b>92,380</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>98,406</b>	<b>98,433</b>	<b>małe promienie łuków, brak krzywych przejściowych</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	ograniczenie kontynuowane na st. Ploty oraz szlaku Ploty-Nowogard	
Ploty	<b>98,433</b>	<b>99,748</b>	<b>małe promienie łuków</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>*)</b> kontynuacja ograniczenia ze szlaku Gryfice - Ploty	
Ploty - Nowogard	<b>99,748</b>	<b>100,126</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	początek ograniczenia na szlaku Gryfice- Ploty, kontynuowane na stacji Nowogard	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ploty - Nowogard	110,330	110,705	mały promień łuku	1	100	100		
	112,550	113,245	krótkie krzywe przejściowe, ograniczona widoczność czoła pociągu	1	70	70		
	116,300	116,885	mały promień łuku,	1	60	60		
	117,445	118,690	krótkie krzywe przejściowe, ograniczona widoczność czoła pociągu	1	30	30		
Nowogard	117,820	118,615	mały promień łuku ,krótka krzywa przejściowa	2	30	30		
	117,870	118,670	mały promień łuku, krótka krzywa przejściowa	3	30	30		
Mosty - Goleniów	139,985	140,325	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-		
	140,325	140,655	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
	140,655	141,530	układ geometryczny toru	1	80	80		
<b>Linia nr 403 : PIŁA PÓLNOC - ULIKOWO</b>								
Dla toru nr 1 od km 22,061 do km 22,586 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 3 od km 22,586 do km 23,626 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 23,626 do km 124,218 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 3 od km 124,218 do km 125,481 Vmax P=80 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Piła Północ podg - Walcz	4,744	4,964	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	40	-	*)	
	4,964	5,304	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
	6,766	6,986	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	40	-	*)	
	6,986	7,316	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Piła Północ podg - Wałcz	7,604	7,749	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	40	-		
	7,749	8,024	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
	8,435	9,081	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	40	*)	
	8,551	8,881	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-	*)	
	11,789	12,009	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	40	*)	
	14,480	14,630	krótkie krzywe przejściowe	1	40	40		
Wałcz - Kalisz Pomorski	27,562	27,957	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		
	32,164	32,559	ograniczona widzialność czoła pociągu	1	70	-		
	33,010	33,160	krótkie krzywe przejściowe	1	60	60		
	42,851	43,191	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-		
	46,424	46,874	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	80		
	59,183	59,633	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	80		
	67,050	67,945	małe promienie łuków	1	60	60		
Kalisz Pomorski - Prostynia	69,011	69,396	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		
	69,232	69,617	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	70	-		

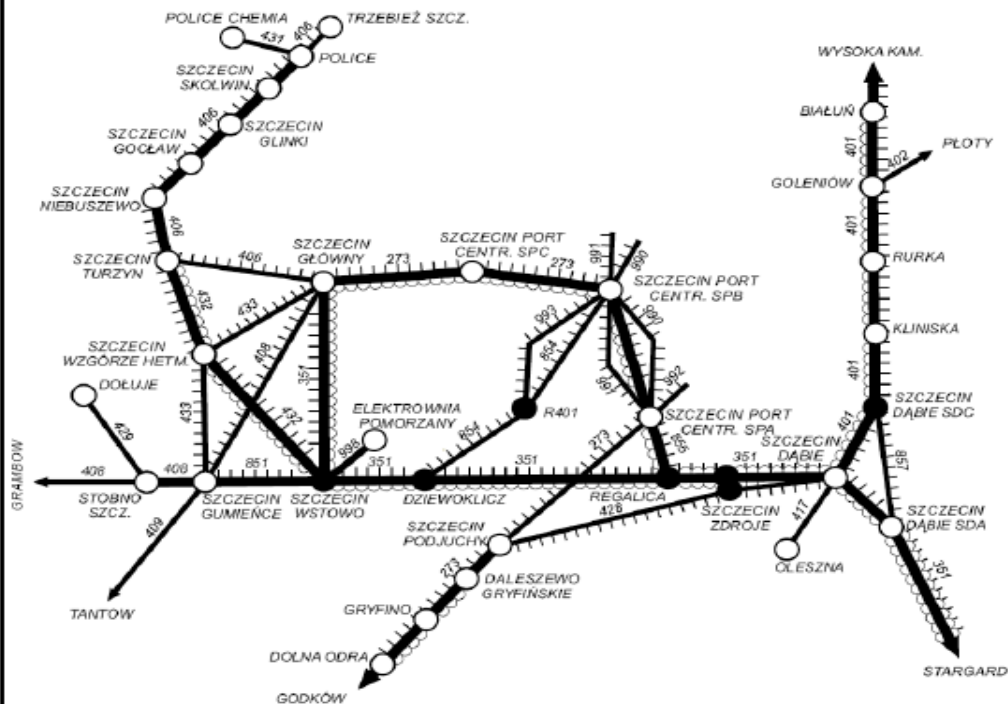


**PKP PLK S.A.**  
**ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH**  
**w Szczecinie**  
**SCHEMAT LINII KOLEJOWYCH**

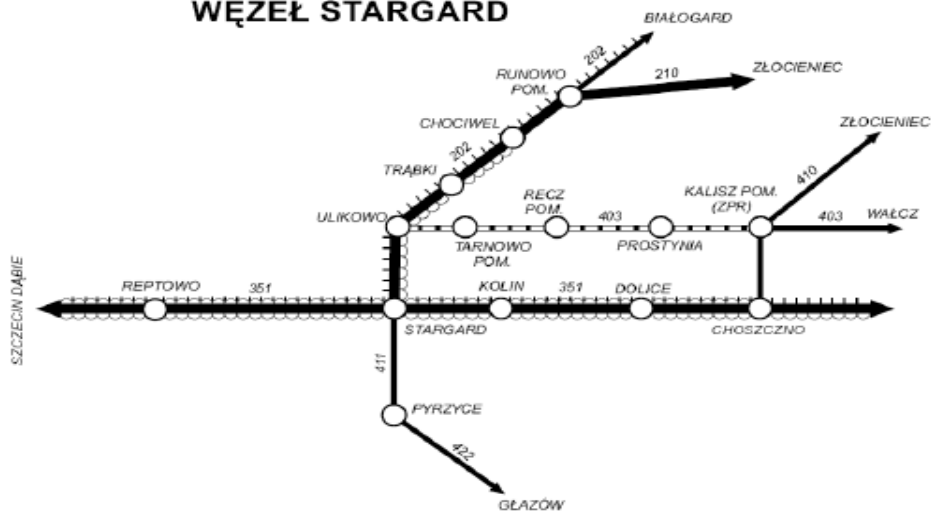
- OBJAŚNIENIA ZNAKÓW**
- STACJE WĘZŁOWE / KOŃCOWE
  - POSTERUNKI ODGAŁĘZNE
  - LINE JEDNOTOROWE
  - LINE DWUTOROWE
  - LINE ELEKTRYFIKOWANE
  - 18 NUMER LINII WG INSTRUKCJI ID-12 (D-29) WYKAZ LINII
  - BLOKADA SAMOCZYNNNA DWUKIERUNKOWA
  - BLOKADA PÓLSAMOCZYNNNA DWUKIERUNKOWA
  - ODCINEK ZDALNEGO PROWADZENIA RUCHU
  - - - GRANICE IZ
  - · · · · GRANICA PAŃSTWA



## WĘZŁ SZCZECIN



## WĘZŁ STARGARD



## WĘZEL KOSZALIN



## WĘZEL PIŁA



1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Kalisz Pomorski - Prostynia	70,723	71,286	małe promienie łuków	1	90	90		
	74,429	74,879	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	80		
Prostynia - Recz Pomorski	76,280	77,295	małe promienie łuków	1	80	80	*)	
	79,200	79,500	zły stan toru	1	70	70	*)	
	82,950	88,860	zły stan toru	1	50	50		
Recz Pomorski	90,800	90,900	zły stan toru	1	50	50		
Recz Pomorski - Tarnowo Pomorskie	91,800	92,730	zły stan toru	1	50	50		
	93,264	93,714	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
Tarnowo Pomorskie - Ulikowo	119,483	119,565	zły stan techniczny toru	1	50	50		
	123,250	123,700	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		

### Linia nr 404 : SZCZECINEK - KOŁOBRZEG

Dla toru nr 7 od km -0,288 do km 0,947  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 0,947 do km 30,900  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 30,900 do km 50,000  $V_{max} P=70$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =80$  km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 50,000 do km 62,540  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.  
Dla toru nr 4B od km 62,540 do km 63,314  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.  
Dla toru nr 4 od km 63,314 do km 64,136  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 64,136 do km 99,515  $V_{max} P=90$  km/godz. mniejsza od  $V_{max} A =100$  km/godz.

Grzmiąca	26,281	26,610	mały promień łuku i krótkie krzywe przejściowe	1	90	90		
Białogard - Karlino	64,180	64,540	krótka krzywa przejściowa	1	70	-		
Karlino - Wrzosowo	74,535	74,770	ograniczona widoczności czoła pociągu	1	-	40		
Kołobrzeg	99,100	99,300	tor zakończony kozłem oporowym	4	20	-	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 405 : PIŁA GŁÓWNA - USTKA</b>								
Dla toru nr 1 od km 60,550 do km 70,200 Vmax P=100 km/godz. mniejsza od Vmax A =120 km/godz.								
Dla toru nr 5 od km 70, 200 do km 71,809 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 71, 809 do km 98,074 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 98,813 do km 125,703 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 126,385 do km 145,940 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 146,821 do km 152,104 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Dla toru nr 1 od km 152,971 do km 174,500 Vmax P=90 km/godz. mniejsza od Vmax A =100 km/godz.								
Stara Łubianka - Płytnica	15,960	16,300	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-		
	16,300	16,400	ograniczona widoczność czoła pociągi	1	-	60		
Płytnica - Jastrowie	32,566	32,590	przekroczony iloczyn ruchu	1	50	50		
Jastrowie	36,000	36,040	układ geometryczny toru	1	60	60		
Jastrowie - Okonek	43,710	44,050	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
Szczecinek - Miastko	80,460	80,920	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
	97,688	98,270	układ geometryczny toru, strefa oddziaływania czujników na przejeździe dla 20 km/h	1	20	20		
	98,813	99,431	mały promień łuku	1	80	80		
	107,347	107,734	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		
	111,441	112,800	zły stan techniczny toru, ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	60		
	114,186	114,430	krótkie krzywe przejściowe	1	80	80		
Miastko	115,225	115,512	zły stan toru, mały promień łuku	1	60	60		
Słupsk	175,140	175,520	tor zakończony kozłem oporowym	9	-	20	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

### Linia nr 406 : SZCZECIN GŁÓWNY - TRZEBIEŻ SZCZECIŃSKI

Na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Turzyn zakaz jazdy dla pociągów prowadzących w swoim składzie wagony z jednostkami transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową  
Dla toru nr 2 od km 8,873 do km 13,815 Vmax P=70 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 2 od km 18,229 do km 23,750 Vmax P=70 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.

Szczecin Goław	13,563	14,305	zły stan toru	3	20	20	*)	
	13,740	14,305	zły stan toru	5	20	20	*)	
Szczecin Goław - Szczecin Glinki	<b>14,676</b>	<b>15,335</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>*)</b>	
Szczecin Glinki	<b>15,134</b>	<b>15,144</b>	<b>zły stan przepustu</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		
	15,474	16,140	zły stan toru i wiaduktu	3	20	20	*)	
	15,560	16,140	zły stan toru	5	20	20	*)	
Szczecin Glinki - Szczecin Skolwin	<b>16,300</b>	<b>18,620</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		
Police	22,765	23,520	zły stan toru	4, 6	20	20	*)	
	<b>22,805</b>	<b>23,490</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>20</b>		

### Linia nr 407 : WYSOKA KAMIENSKA - KAMIEN POMORSKI

Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski	<b>16,030</b>	<b>16,550</b>	mały promień łuku	1	50	50	*) wskaźnik W8 dla kierunku parzystego ustawiony w nieprzepisowej odległości	
------------------------------------	---------------	---------------	-------------------	---	----	----	---	--

### Linia nr 408 : SZCZECIN GŁÓWNY - STOBNO SZCZECIŃSKIE

Na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce zakaz jazdy dla pociągów prowadzących w swoim składzie wagony z jednostkami transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową

Szczecin Gumieńce	<b>3,780</b>	<b>4,400</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>60</b>	<b>60</b>		
-------------------	--------------	--------------	----------------------	----------	-----------	-----------	--	--

### Linia nr 409 : SZCZECIN GUMIEŃCE - GRANICA PAŃSTWA (TANTOW)

Szczecin Gumieńce	0,400	1,050	zły stan toru	203	30	30	*)	
-------------------	-------	-------	---------------	-----	----	----	----	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 410 : GROTNIKI DRAWSKIE - CHOSZCZNO</b>								
Złocieniec - Kalisz Pomorski	75,090	75,100	brak obsługi przejazdu	1	-	-	jazda przez przejazd po wstrzymaniu ruchu drogowego i zamknięciu rogatki przejazdowych przez obsługę pociągu	
	76,030	76,040	brak obsługi przejazdu	1	-	-	jazda przez przejazd po wstrzymaniu ruchu drogowego i zamknięciu rogatki przejazdowych przez obsługę pociągu	
	88,745	88,755	brak obsługi przejazdu	1	-	-	jazda przez przejazd po wstrzymaniu ruchu drogowego i zamknięciu rogatki przejazdowych przez obsługę pociągu	
	105,116	105,236	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	30	-		
<b>Linia nr 411 : STARGARD - PYRZYCE</b>								
Stargard - Pyrzyce	1,410	1,420	zły stan obiektu	4	10	10	*)	
<b>Linia nr 413 : CZŁUCHÓW - PRZECHLEWO</b>								
<b>Linia nr 417 : GRANICA PLK - SZCZECIN DĄBIE</b>								
<b>Linia nr 418 : SŁAWNO - DARŁOWO</b>								
Sławno - Darłowo	17,225	17,500	ograniczona widoczności czoła pociągu	1	50	-	*) Nowe!	
	21,692	21,702	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20		
	23,110	23,120	zły stan techniczny obiektu	1	50	50		
	28,673	28,683	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20		
<b>Linia nr 421 : SMARDZKO - ŚWIDWIN</b>								

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 422 : PYRZYCE - GŁAZÓW</b>								
<b>Linia nr 427 : MŚCICE - MIELNO KOSZALIŃSKIE</b>								
<b>Linia nr 428 : SZCZECIN DĄBIE SDB - SZCZECIN PODJUCHY</b>								
Szczecin Dąbie	198,000	199,121	-	1	80	80	Vd) Linia 351; poc. towarowe	
	198,000	199,121	-	1	100	100	Vd) Linia 351; poc.pas., szynobusy	
	198,000	199,167	-	2	80	80	Vd) Linia 351; poc. towarowe	
	198,000	199,167	-	2	100	100	Vd) Linia 351; poc.pas., szynobusy	
Szczecin Zdroje podg - Szczecin Podjuchy	<b>3,600</b>	<b>4,100</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>70</b>		
	<b>5,695</b>	<b>5,705</b>	<b>brak widoczności czoła pociągu</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>20</b>		
<b>Linia nr 429 : STOBNO SZCZECIŃSKIE - DOŁUJE</b>								
<b>Linia nr 431 : POLICE - POLICE CHEMIA</b>								
Police	22,765	23,520	zły stan toru	4, 6	20	20	*) Linia 406	
	<b>22,805</b>	<b>23,490</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	Linia 406	
Police Chemia	<b>4,100</b>		<b>zły stan techniczny rozjazdu</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	*) Rz. Nr 100	
	4,800	5,550	zły stan toru	108	10	10	*)	
	4,800	5,550	zły stan toru	110	10	10	*)	
<b>Linia nr 432 : SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN TURZYN</b>								
Szczecin Wzgórze Hetmańskie	<b>1,400</b>	<b>2,290</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		
	<b>1,232</b>	<b>2,490</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	początek ograniczenia Szczecin Główny tor 102, kontynuowane na torze szlakowym nr 1 Szczecin Główny - Szczecin Wzgórze Hetmańskie	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 433 : SZCZECIN GŁÓWNY SG - SZCZECIN GUMIEŃCE</b>								
Szczecin Główny	<b>0,085</b>	<b>0,983</b>	zły stan toru	<b>102</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	*) ograniczenie kontynuowane na szlaku Szczecin Główny - Szczecin Wzgórze Hetmańskie oraz na st. Szczecin Wzgórze Hetmańskie	
Szczecin Główny - Szczecin Wzgórze Hetmańskie	<b>0,983</b>	<b>1,232</b>	zły stan techniczny toru	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	*) początek ograniczenia na torze nr 102 st. Szczecin Główny koniec na st. Szczecin Wzgórze Hetmańskie tor nr 4	
Szczecin Wzgórze Hetmańskie	<b>1,232</b>	<b>2,490</b>	zły stan toru	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	początek ograniczenia Szczecin Główny tor 102, kontynuowane na torze szlakowym nr 1 Szczecin Główny - Szczecin Wzgórze Hetmańskie	
	<b>2,490</b>	<b>2,663</b>	zły stan toru	<b>1</b>	-	<b>20</b>	ograniczenie kontynuowane na stacji Szczecin Gumieńce	
	<b>2,490</b>	<b>2,541</b>	zły stan toru	<b>1</b>	<b>20</b>	-	ograniczenie kontynuowane na st. Szczecin Gumieńce	
	<b>1,400</b>	<b>2,290</b>	zły stan toru	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	Linia 432	
Szczecin Gumieńce	<b>2,541</b>	<b>3,130</b>	zły stan toru	<b>1</b>	<b>20</b>	-	kontynuacja ograniczenia ze st. Szczecin Wzgórze Hetmańskie	
	<b>2,663</b>	<b>3,130</b>	zły stan toru	<b>1</b>	-	<b>20</b>	kontynuacja ograniczenia ze st. Szczecin Wzgórze Hetmańskie	



1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 434 : PODG MOSTY - PORT LOTNICZY SZCZECIN GOLENIÓW</b>								
Mosty - Goleniów Port Lotniczy	3,430	3,720	niewłaściwa odległość wskaźnika W6A	1	-	40		
	3,690	3,970	droga hamowania dla V 40km/h	1	40	-		
<b>Linia nr 435 : PODG MOSTY R1 - PODG MOSTY R2</b>								
<b>Linia nr 851 : SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN GUMIEŃCE</b>								
Szczecin Wstowo podg - Szczecin Gumieńce	0,200	1,250	zły stan techniczny toru	1	30	30		
<b>Linia nr 854 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - DZIEWOKLICZ</b>								
Szczecin Port Centralny SPB	1,680	1,690	uszkodzony przepust	409	30	30		
<b>Linia nr 855 : REGALICA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA</b>								
<b>Linia nr 857 : SZCZECIN DĄBIE SDA - SZCZECIN DĄBIE SDC</b>								
Szczecin Dąbie SDA	0,710	0,740	zły stan rozjazdu	207	20	20	*) Rz 22	
<b>Linia nr 990 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD32</b>								
<b>Linia nr 991 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY LOKOMOTYWOWNIA</b>								
<b>Linia nr 992 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPC</b>								
<b>Linia nr 993 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB T400</b>								
<b>Linia nr 994 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB17 - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB15</b>								
<b>Linia nr 995 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD31 - NABRZEŻE STARÓWKA T846</b>								
<b>Linia nr 996 : LUBIEWO - ŚWINOUJŚCIE SIB</b>								
<b>Linia nr 997 : ŚWINOUJŚCIE SIB - BAZA PROMÓW MORSKICH</b>								
<b>Linia nr 998 : SZCZECIN WSTOWO - ELEKTROWNIA POMORZANY</b>								
<b>Linia nr 999 : PIŁA GŁÓWNA - PIŁA PÓŁNOC</b>								

## 1. Objaśnienia znaków i skrótów używanych w rozkładzie jazdy pociągów

b	=	miejsce dojazdu do bocznicy, punktu ładunkowego
gt	=	grupa torów wydzielona w obrębie stacji
m	=	mijanka
opm	=	obsługa przejazdu przez drużynę pociągu
pe	=	posterunek odstępowy
pb	=	posterunek bocznicowy
pgr	=	punkt graniczny
po	=	przystanek osobowy publiczny
podg	=	posterunek odgałęźny
pp	=	punkt przeładunkowy
ps	=	przystanek służbowy
pst	=	obiekt kolei obcych
pprj	=	punkt pomocniczy do konstrukcji rozkładu jazdy
pzs	=	miejsce złączenia linii kolejowych, np. Mosty R302 (PZS)
stth	=	stacja techniczna
(6-18)	=	posterunek ruchu czynny we wskazanych godzinach
(1)-(5)	=	posterunek ruchu czynny okresowo (w dniach tygodnia)
Uwagi	1	nazwy stacji opisane są wytłuszczoną czcionką, np. <b>Pruszków</b> , a stacje węzłowe dużymi literami, np. <b>W-WA WSCHODNIA</b>
	2	nazwy pozostałych posterunków ruchu, posterunków ekspedycyjnych, miejsc złączenia linii kolejowych, punktów pomocniczych do konstrukcji rozkładu jazdy, opisane są zwykłą czcionką, np. Józefinów podg
Z	=	posterunek ruchu zamknięty z możliwością otwarcia w ciągu 14 dni
K	=	zgłoszenie o wjeździe pociągu z sygnałami końca pociągu należy do obowiązków drużyny pociągowej
W24	=	posterunek ruchu, na którym zezwoleniem dla wyjazdu na tor szlakowy lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego (szlak z blokadą liniową jednokierunkową dla jazdy w kierunku zasadniczym lub bez blokady liniowej), jest sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy "Sz" z równocześnie wyświetlonym wskaźnikiem W24 (albo w porze dziennej uzupełniony nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24), po uprzedzeniu rozkazem pisemnym

## 1. Objasnienia znaków i skrótów używanych w rozkładzie jazdy pociągów

T	=	trudny podjazd do stacji dla pociągu towarowego, zatrzymanie przed semaforem wjazdowym grozi niemożnością ruszenia
Rd1	=	zezwole nie na wyjazd pociągu pasażerskiego, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym obowiązuje podanie sygnału "Nakaz jazdy" lub zezwole nie za pomocą urządzeń łączności, względnie ustnie
UZS	=	posterunek ruchu posiadający urządzenia do zdalnego sterowania na odcinku zpr (zdalnego prowadzenia ruchu) lub sterujący automatycznym posterunkiem odstępowym
ZS	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany lub automatyczny posterunek odstępowy
ZSM	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany, z możliwością miejscowego nastawiania
Uwagi	1	jeśli zdalne sterowanie dotyczy semaforów przy jednym z torów szlakowych to oznaczenie ZS, ZSM jest uzupełniane odpowiednio numerem tego toru, np. ZS1
	2	oznaczenie ZS, ZSM jest uzupełnione skrótem literowym nastawni zdalnego sterowania lub sterującej automatycznym posterunkiem odstępowym, np. podg Gołębki ZS Bł
R1	=	posterunek ruchu wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą
S5	=	posterunek ruchu spółki PKP SKM Trójmiasto wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą
K1	=	posterunek ruchu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą
GSM-R	=	posterunek ruchu wyposażony w cyfrowy, naziemny system łączności radiowej
H	=	zainstalowane są urządzenia SHP
R307	=	posterunek ruchu, z którego kierujący pojazdem kolejowym nie może odjechać bez otrzymania rozkazu pisemnego "O" na dalszy odcinek jazdy, chyba że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku
RT	=	posterunek ruchu, na którym rozmowy w sieci radiolączności pociągowej są rejestrowane.
SL	=	posterunek ruchu nieobsadzony, sterowany przez pociąg
↓	=	między 2 a 3 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze prawym; między 4 a 5 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze lewym

## 2. W kolumnie 5-tej obok oznaczenia szlaku – rodzaje urządzeń sterowania ruchem na szlaku:

Skróty urządzeń srk		rodzaj urządzeń na szlaku (odstępie) przyległym do posterunku następczego dla danego kierunku jazdy
PP	=	blokada jednoodstępowa (półsamoczynna) na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego
S	=	blokada wieloodstępowa (samoczynna) na szlaku jednotorowym lub wieloodstępowa (samoczynna) jednokierunkowa na szlaku dwutorowym dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym
SS	=	blokada wieloodstępowa (samoczynna) na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego
2SS	=	dwustawna blokada wieloodstępowa (samoczynna) z tarczami ostrzegawczymi odnoszącymi się do semaforów odstępowych na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego
SP	=	blokada wieloodstępowa (samoczynna) dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i blokada jednoodstępowa (półsamoczynna) przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
PS	=	blokada jednoodstępowa (półsamoczynna) dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i blokada wieloodstępowa (samoczynna) przystosowana dla jazdy pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
L1	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 1
L2	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2
L1LS	=	zainstalowane są przytorowe urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 1LS (ograniczonego nadzoru)
Uwaga	1	brak oznaczenia rodzaju blokady informuje, że na szlaku jednotorowym urządzona jest blokada jednoodstępowa (półsamoczynna) a na szlaku dwutorowym jednoodstępowa (półsamoczynna) jednokierunkowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym, albo blokada liniowa nie występuje

## 3. Oznaczenie szlaku (między kolumną 5-tą i 6-tą):

I	=	szlak jednotorowy (linia gruba)
II	=	szlak dwu lub więcej torowy (dwie linie półgrube)

**5. W kolumnie 5-tej obok nazwy stacji, posterunku ruchu, przystanku osobowego:**

ph	=	postój handlowy - obsługa pasażera
pn	=	postój niehandlowy - tylko dla potrzeb przewoźnika
zp	=	zatrzymuje się w razie potrzeby (stosuje się w przypadku dojazdu, zjazdu pracowników kolejowych na posterunki blokowe, podstacje trakcyjne itp.) po uprzednim zgłoszeniu kierownikowi pociągu
pm	=	praca manewrowa na stacji z wymianą grup wagonów bez zmiany brutta lub wymiana lokomotywy
pt	=	postój tylko dla potrzeb technicznych
zd	=	zmiana drużyny

**6. Pod tabelą rozkładu jazdy (na dole strony) występują pola: Kursuje:**

(+)	=	kursuje w dni świąteczne (niedziele i święta)
(1)	=	kursuje w poniedziałki
(2)	=	kursuje we wtorki
(3)	=	kursuje w środy
(4)	=	kursuje w czwartki
(5)	=	kursuje w piątki
(6)	=	kursuje w soboty
(7)	=	kursuje w niedziele
(1/2, 2/3, ..., 7/1)	=	kursuje na przełomie niektórych dni tygodnia (z poniedziałku na wtorek, z wtorku na środę, ..., z niedzieli na poniedziałek)
(1)-(7)	=	kursuje od poniedziałku do niedzieli
(A)	=	kursuje od poniedziałku do piątku
(B)	=	kursuje codziennie oprócz soboty
(C)	=	kursuje w soboty, niedziele i święta
(D)	=	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz dni świątecznych
(E)	=	kursuje od poniedziałku do soboty oprócz dni świątecznych

**Uwagi do rozkładu:**

Szczegółowa informacja dla określenia charakteru pociągu oraz rodzaju przewożonej przesyłki, wraz z np. numerem zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

**Uwagi dodatkowe:**

1), \*2), ... \*x)

Odnośniki kierujące do tekstu (oznaczonego takim samym znakiem) zawierającego dodatkowe informacje dotyczące szlaku lub posterunku ruchu.

## WYKAZ ZMIAN

Nr zmiany	Zarządzenie IZ o zmianie w Dodatku 2				Zmian dokonał	
	Nr pisma	Z dnia	Na stronie	Ważne od dnia	W dniu	Czytelny podpis
1	IZES2-711-21/17	08.12.2017	8	10.12.2017	08.12.2017	IZES2 Tomasz Sopoćko
2	IZES2-711-22/17	12.12.2017	2	12.12.2017	12.12.2017	IZES2 Tomasz Sopoćko
3	IZES2-711-01/18	27.02.2018	9	01.03.2018	27.02.2018	IZES Zbigniew Zaremba
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						

15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						

