

## **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, obowiązuje tylko czoło pociągu na całej szerokości przejazdu. Przed takim przejazdem lub przejściem obowiązuje dodatkowe, wielokrotne podawanie z pociągu sygnału Rp 1 „Bacność”.
3. Ograniczenie prędkości pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych do 50 km/godz. z uwagi na przekroczoney iloczyn ruchu obowiązuje tylko czoło pociągu na całej szerokości przejazdu.
4. W okresach wysokich temperatur należy zwracać szczególną uwagę, czy nie wystąpiło wyboczenie toru.
5. Podczas opadów i zamieci śnieżnych, w czasie przejazdu przez posterunki ruchu, kierujący pociągiem, obowiązany jest podawać sygnał Rp 1 „Bacność” 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 dyżurnemu ruchu na najbliższej stacji.
7. W przypadku oblodzenia drutu jezdni 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 dyżurnego ruchu najbliższej stacji.
8. Wersja Elektroniczna obowiązującego Dodatku 2 jest dostępna w Internetowym Systemie Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” w zakładce „Dokumenty”.

**Ważny od dnia 11 grudnia 2022 r. do dnia 11 marca 2023 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 i Infrastruktury Pasażerskiej 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)

**Potrzeby** na dostarczenie zmian do Dodatku 2 należy zgłaszać do Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej, IZ Szczecin, tel. (94) 713-13-37, e-mail: [Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl](mailto:Tomasz.Sopocko@plk-sa.pl)

2. Potrzeby zainteresowani zgłaszają przed wejściem Roczego Rozkładu Jazdy, w terminie ustalonym przez Zakład wydający Dodatek 2. Zgłoszenie zachowuje ważność na wszystkie edycje Dodatku 2, do końca ważności RRJ. Zgłoszenie można skorygować do 30 dni przed końcem ważności bieżącego Dodatku 2.
3. W zgłoszeniu należy podać adresy poczty elektronicznej, na które będą wysyłane zarządzenia zmian.
4. Odpowiedzialność za posiadanie aktualnego Dodatku 2, ponosi zgodnie z własnymi uregulowaniami wewnętrznymi jednostka organizacyjna zobowiązana do jego użytkowania.
5. Moc obowiązującą mają Dodatki 2, w wersji elektronicznej lub wydrukowane staraniem użytkownika, pobrane ze strony Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i jedź” lub stron internetowych dostępnych dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## 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 wytluszczony** – dotyczy ostrzeżeń dotyczących 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.
- Vmax P – maksymalna prędkość – składy wagonowe.

## WYKAZ LINII

Nr linii	Nazwa linii	Zakres kilometrów		Strona
		Od	Do	
1	2	3	4	5
18	KUTNO - PIŁA GŁÓWNA	203,700	247,731	8
202	GDAŃSK GŁÓWNY - STARGARD	145,555	333,982	8
203	TCZEW - KOSTRZYN	121,760	183,500	9
210	CHOJNICE - RUNOWO POMORSKIE	5,720	149,730	10
273	WROCŁAW GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY	285,000	355,819	11
351	POZNAŃ GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY	87,100	213,585	13
354	POZNAŃ GŁÓWNY POD - PIŁA GŁÓWNA	89,445	92,788	18
374	MIROŚLAW UJSKI - PIŁA GŁÓWNA	28,756	43,311	18
401	SZCZECIN DĄBIE SDB - ŚWINOUJSCIE PORT	-0,636	100,077	18
402	KOSZALIN - GOLENIÓW	-0,411	142,528	19
403	PIŁA PÓLNOC - ULIKOWO	-0,092	125,481	25
404	SZCZECINEK - KOŁOBRZEG	-0,288	99,515	27
405	PIŁA GŁÓWNA - USTKA	0,251	91,957	27
406	SZCZECIN GŁÓWNY - TRZEBIEŻ SZCZECIŃSKI	-0,089	37,058	28
407	WYSOKA KAMIEŃSKA - KAMIEŃ POMORSKI	-0,434	17,100	29
408	SZCZECIN GŁÓWNY - STOBNO SZCZECIŃSKIE	0,062	13,194	29
409	SZCZECIN GUMIENCE - GRANICA PAŃSTWA (TANTOW)	0,115	10,069	29
410	GROTNIKI DRAWSKIE - CHOSZCZNO	61,164	144,500	30
411	STARGARD - PYRZYCE	-0,300	26,100	30
418	SŁAWNO - DARŁOWO	15,289	35,110	30
421	SMARDZKO - ŚWIDWIN	18,000	24,911	30
427	MŚCICE - MIELNO KOSZALIŃSKIE	-0,140	5,116	30
428	SZCZECIN DĄBIE SDB - SZCZECIN PODJUCHY	-0,571	6,437	30
431	POLICE - POLICE CHEMIA	0,377	7,129	31
432	SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN TURZYN	-0,103	4,205	31
433	SZCZECIN GŁÓWNY SG - SZCZECIN GUMIENCE	0,085	3,198	31
434	PODG MOSTY - PORT LOTNICZY SZCZECIN GOLENIÓW	0,000	3,970	31

1	2	3	4	5
435	PODG MOSTY R1 - PODG MOSTY R2	0,000	0,640	32
851	SZCZECIN WSTOWO - SZCZECIN GUMIEŃCE	0,065	2,309	32
854	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - DZIEWOKLICZ	-0,981	4,176	32
855	REGALICA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA	-0,023	1,134	32
857	SZCZECIN DĄBIE SDA - SZCZECIN DĄBIE SDC	-0,187	2,153	32
990	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD32	-0,004	5,453	32
991	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY LOKOMOTYWOWNIA	-0,134	3,986	32
992	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPC	-0,065	4,718	32
993	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB T400	0,108	2,118	32
994	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB17 - SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB15	0,000	1,249	32
995	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPD31 - NABRZEŻE STARÓWKA T846	-0,017	0,761	32
996	LUBIEWO - ŚWINOUJŚCIE SIB	-0,161	9,095	32
997	ŚWINOUJŚCIE SIB - BAZA PROMÓW MORSKICH	0,075	0,626	32
998	SZCZECIN WSTOWO - ELEKTROWNIA POMORZANY	0,000	1,206	32
999	PIŁA GŁÓWNA - PIŁA PÓŁNOC	0,547	3,196	32

**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
9	202	Koszalin - Nosówko	204,286	204,750	1	81ISE5KI-43-22	2022-01-26	ISED R Koszalin
9	202	Koszalin - Nosówko	204,372	204,815	1	81ISE5No-2-22	2022-01-26	ISED R Nosówko
12	273	Daleszewo - Szczecin Podjuchy	345,479	345,492	1	81ISE1SJ-131-22	2022-09-21	ISED R Szczecin Podjuchy
12	273	Daleszewo - Szczecin Podjuchy	345,479	345,492	2	81ISE1SJ-131-22	2022-09-21	ISED R Szczecin Podjuchy
12	273	Daleszewo - Szczecin Podjuchy	346,448	346,461	2	81ISE1Sj-101-22	2022-06-29	ISED R Szczecin Podjuchy
12	273	Daleszewo - Szczecin Podjuchy	346,500	347,630	2	81ISE1Sj-119-22	2022-08-02	ISED R Szczecin Podjuchy
13	351	Krzyż - Podlesiec	87,100	94,750	1	81ISE644-Dw-15-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	87,560	87,600	1	81ISE3PI-31-22	2022-07-07	ISED R Podlesiec
13	351	Krzyż - Podlesiec	87,770	87,870	1	81ISE3PI-32-22	2022-07-07	ISED R Podlesiec
13	351	Krzyż - Podlesiec	88,400	88,410	1	81ISE644-Dw-16-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	89,090	89,100	1	81ISE644-Dw-17-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	89,230	89,270	1	81 ISE 3PI-34-22	2022-07-13	ISED R Podlesiec
13	351	Krzyż - Podlesiec	90,070	90,080	1	81ISE644-Dw-18-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	90,480	90,540	1	81ISE3PL38-22	2022-07-14	ISED R Podlesiec
13	351	Krzyż - Podlesiec	90,640	90,660	1	81ISE644-PL-37-22	2022-07-14	ISED R Podlesiec
13	351	Krzyż - Podlesiec	91,030	91,086	1	81ISE644-Dw-23-22	2022-06-08	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	91,360	91,380	1	81ISE644-Dw-19-22	2022-06-07	ISED R Drawiny

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13	351	Krzyż - Podlesiec	91,925	91,935	1	81ISE644-Dw-20-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
13	351	Krzyż - Podlesiec	93,340	93,370	1	81ISE644-Dw-21-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
14	351	Krzyż - Podlesiec	94,380	94,420	1	81ISE644-Dw-22-22	2022-06-07	ISED R Drawiny
14	351	Podlesiec	97,226	97,236	1	81ISE3PI-41-22	2022-09-22	ISED R Podlesiec
14	351	Dobiegniew	105,920	107,800	1	81ISE3Dg-22-22	2022-07-01	ISED R Dobiegniew
14	351	Dobiegniew	107,700	107,800	2	81ISE3Bi-85-22	2022-08-30	ISED R Bierzwnik
14	351	Dobiegniew - Bierzwnik	107,800	115,315	2	81ISE3Bi-84-22	2022-08-30	ISED R Bierzwnik
15	351	Bierzwnik - Rębusz	115,330	120,004	2	81ISE3Bi-83-22	2022-08-30	ISED R Bierzwnik
15	351	Rębusz	120,004	121,200	2	81ISE3Bi-89-22	2022-08-02	ISED R Bierzwnik
15	351	Rębusz - Słonice	121,825	121,875	1	81ISE3Sn-21-22	2022-09-19	ISED R Słonice
15	351	Rębusz - Słonice	124,145	124,155	1	81ISE3Sn-15-22	2022-07-31	ISED R Słonice
15	351	Rębusz - Słonice	124,390	124,420	1	81ISE3Sn-22-22	2022-09-19	ISED R Słonice
15	351	Rębusz - Słonice	125,815	125,825	1	81ISE3Sn-16-22	2022-07-31	ISED R Słonice
15	351	Słonice	127,200	128,520	1	81ISE3Sn-14-22	2022-07-31	ISED R Słonice
15	351	Choszczno - Dolice	140,835	140,855	1	81ISE3Cz-229-22	2022-07-22	ISED R Choszczno
16	351	Choszczno - Dolice	142,400	142,650	1	81ISE3Cz-305-22	2022-09-20	ISED R Choszczno
17	351	Kolin	161,070	161,300	1	81ISE3Ko-24-22	2022-06-23	ISED R Kolin
17	351	Kolin - Stargard	165,380	165,520	1	81ISE3Sr-1063	2022-05-06	ISED R Stargard
17	351	Stargard - Reptowo	175,914	184,300	1	81ISE3Rp-25-22	2022-07-13	ISED R Reptowo
18	401	Rurka - Goleniów	19,025	19,175	1	81ISE2Rk-8-22	2022-06-10	ISED R Rurka
18	401	Rurka - Goleniów	19,025	19,175	2	81ISE2Gu-139-22	2022-06-10	ISED R Goleniów
19	401	Lubiewo - Świnoujście SIA	93,350	93,600	1	61ISE2LU-14-22	2022-11-03	ISED R Lubiewo
19	401	Lubiewo - Świnoujście SIA	93,350	93,600	2	61ISE2LU-14-22	2022-11-03	ISED R Lubiewo

1	2	3	4	5	6	7	8	9
26	403	Prostynia - Recz Pomorski	76,935	77,040	1	81ISE3Ka- 108-22	2022-07-18	ISED R Kalisz Pomorski
26	403	Prostynia - Recz Pomorski	88,860	90,800	1	81ISE3Ka- 163-22	2022-11-07	ISED R Kalisz Pomorski
28	406	Szczecin Turzyn - Szczecin Niebuszewo	6,700	7,822	1	81ISE1Su-5- 22	2022-06-24	ISED R -Szczecin Turzyn
28	406	Szczecin Niebuszewo - Szczecin Gocław	11,300	12,370	2	81ISE1SW-9- 22	2022-06-24	ISED R Szczecin Gocław

**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*

Białośliwie - Kaczory	<b>224,498</b>	<b>224,508</b>	<b>uszkodzony przeplot</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>*)</b>	
	<b>229,000</b>	<b>229,200</b>	<b>niestabilność podtorza</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>*) czynne osuwisko</b>	
	<b>229,000</b>	<b>229,200</b>	<b>niestabilność podtorza</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>*) czynne osuwisko</b>	
Kaczory	<b>235,834</b>	<b>236,020</b>	<b>ograniczona widoczność czoła pociągu</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>70</b>	<b>*)</b>	
Piła Główna	<b>91,911</b>	<b>91,953</b>	<b>brak kontrolera położenia iglic</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>*) Linia 354; Rz. Nr 970</b>	

**Linia nr 202 : GDAŃSK GŁÓWNY - STARGARD**

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 145,555*

Koszalin	<b>197,590</b>	<b>198,100</b>	<b>krótkie krzywe przejściowe</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
----------	----------------	----------------	---------------------------------------	----------	------------	------------	--	--



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Koszalin	198,620	198,653	rozjazdy krzyżowe	1	100	100	Rkpd 42	
Koszalin - Nosówko	204,286	204,750	jazda z opuszczonymi pantografami	1	60	-	*) <b>Nowe!</b> budowa wiaduktu drogowego	
	204,372	204,815	jazda z opuszczonymi pantografami	1	-	60	*) <b>Nowe!</b> budowa wiaduktu drogowego	
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		
	289,250	289,490	krótka krzywa przejściowa	1	100	100		
Trąbki - Ulikowo	319,559	320,015	ograniczona widoczność czoła pociągu	2	-	70		
Ulikowo - Stargard	331,295	331,895	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	90		
Stargard	333,550	333,560	przebudowa wiaduktu i peronu	7	20	20	*)	
	333,550	333,560	przebudowa wiaduktu i peronu	9	20	20	*)	
<b>Linia nr 203 : TCZEW - KOSTRZYN</b>								
<i>Granica IZ Gdynia (Dodatek 2 IZ Gdynia) - IZ Szczecin km 121,760</i>								
Lipka Krajeńska - Złotów	144,509	144,535	zły stan wiaduktu	1	60	60		
<i>Granica IZ Szczecin - IZ Zielona Góra km 183,500 ( Dodatek 2 IZ Poznań)</i>								

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

## 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 114,347 Vmax P=60 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.  
Dla toru nr 1 od km 130,037 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 99,000 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	14,200	14,400	mały promień łuku	1	40	40		
	14,200	14,400	mały promień łuku	2	40	40		
Czarne - Szczecinek	57,100	59,900	zły stan toru	1	40	40		
Szczecinek - Łubowo	62,685	62,735	nienormalny rozstaw podkładów	2	50	50		
	64,703	65,293	ograniczona widoczność czoła pociągu	2	90	-		
	81,037	81,557	przejazd w procedurze zmiany kategorii	2	80	-	*)	
	81,557	82,077	przejazd w procedurze zmiany kategorii	2	-	80	*)	
Łubowo - Czaplinek	91,000	92,600	zły stan podkładów	1	50	50		
Czaplinek - Złocieniec	108,091	108,616	przejazd w procedurze zmiany kategorii	1	80	-	*)	
	108,605	109,131	przejazd w procedurze zmiany kategorii	1	-	80	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Złocieniec - Jankowo Pomorskie	<b>114,347</b>	<b>115,205</b>	<b>skrócona odległość czujników ssp</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>-</b>	<b>*)</b>	
	<b>120,100</b>	<b>126,600</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>2</b>	<b>60</b>	<b>60</b>		
Jankowo Pomorskie	<b>129,944</b>	<b>129,978</b>	<b>rozjazd krzyżowy</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	Rkpd nr 2	
Jankowo Pomorskie - Runowo Pomorskie	<b>139,270</b>	<b>139,820</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		
	<b>148,252</b>	<b>148,800</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>2</b>	<b>60</b>	<b>60</b>		
	<b>148,260</b>	<b>148,850</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>60</b>	<b>60</b>		
Runowo Pomorskie	<b>288,283</b>	<b>288,316</b>	<b>rozjazdy krzyżowe</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	Linia 202; Rkpd 13	

## Linia nr 273 : WROCŁAW GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY

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

*Granica IZ Zielona Góra ( Dodatek 2 IZ Poznań) - IZ Szczecin w km 285,000*

Krzywin Gryfiński	314,350	315,300	zły stan toru	4	20	20	*)	
Gryfino	<b>333,819</b>	<b>333,851</b>	<b>rozjazd krzyżowy</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	Rkpd nr 9	
Daleszewo - Szczecin Podjuchy	<b>341,435</b>	<b>342,235</b>	<b>przejazd na stromym wzniesieniu drogi</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>-</b>		
	<b>341,435</b>	<b>342,235</b>	<b>przejazd na stromym wzniesieniu drogi</b>	<b>2</b>	<b>90</b>	<b>-</b>		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Daleszewo - Szczecin Podjuchy	342,227	343,027	przejazd na stromym wzniesieniu drogi	1	-	90		
	342,227	343,027	przejazd na stromym wzniesieniu drogi	2	-	90		
	345,479	345,492	wyłączony ssp	1	20	20	*) Nowe!	
	345,479	345,492	wyłączony ssp	2	20	20	*) Nowe!	
	346,448	346,461	wyłączony ssp	2	20	20	*) Nowe!	
	346,500	347,630	ograniczenie obok miejsca robót	2	50	50	*) Nowe!	
Szczecin Podjuchy	347,620	347,654	rozjazd krzyżowy	2	100	100	Rkpd nr 4	
Szczecin Podjuchy - Szczecin Port Centralny SPA	349,415	349,421	tymczasowy przejazd kat. F	1	-	-	*)	
Szczecin Port Centralny SPA - Szczecin Port Centralny SPB	350,340	351,950	obok miejsca robót	2	-	-	*)	
	350,745	351,070	krótka krzywa prześciowa	1	100	100	*)	
	350,745	351,070	krótka krzywa prześciowa	2	100	100	*)	
Szczecin Port Centralny SPB	351,450	351,660	mały promień łuku	1	100	100	*)	
	351,450	351,660	mały promień łuku	2	100	100	*)	
Szczecin Port Centralny SPB - Szczecin Port Centralny	352,762	352,768	tymczasowy przejazd kat. F	1	-	-	*)	
	352,762	352,768	tymczasowy przejazd kat. F	2	-	-	*)	

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

## Linia nr 351 : POZNAŃ GŁÓWNY - SZCZECIN GŁÓWNY

Na odcinku Szczecin Wstowo podg - Szczecin Główny zabrania się jazdy pociągów posiadających 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 - Podlesiec	87,100	94,750	tor po modernizacji	1	100	100	*) Nowe!	
	87,560	87,600	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
	87,770	87,870	przebudowa mostu	1	50	50	*) Nowe!	
	88,400	88,410	wyłączony SSP	1	20	20	*) Nowe!	
	89,090	89,100	wyłączony SSP	1	20	20	*) Nowe!	
	89,230	89,270	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
	90,070	90,080	wyłączony SSP	1	20	20	*) Nowe!	
	90,480	90,540	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
	90,640	90,660	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
	91,030	91,086	po robotach na rozjeździe	1	50	50	*) Nowe! Rz. nr 16	
	91,360	91,380	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
	91,925	91,935	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!	
93,340	93,370	przebudowa przepustu	1	50	50	*) Nowe!		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Krzyż - Podlesiec	<b>94,380</b>	<b>94,420</b>	przebudowa przepustu	1	50	50	<b>*) Nowe!</b>	
Podlesiec	<b>96,200</b>	<b>97,000</b>	po robotach inwestycyjnych	1	50	50	<b>*)</b>	5
	<del>94,750</del>	<del>97,870</del>						
	<b>97,226</b>	<b>97,236</b>	przebudowa urządzeń SRK	4	20	20	<del>*) Nowe!</del>	1
Podlesiec - Dobiegniew	<b>97,870</b>	<b>105,827</b>	po robotach inwestycyjnych	1	100	100	<b>*)</b>	
	<b>100,810</b>	<b>100,816</b>	wyłączone SSP	1	20	20	<b>*)</b>	
	<b>101,345</b>	<b>101,385</b>	budowa przepustu	1	50	50	<b>*)</b>	
	<b>105,020</b>	<b>105,075</b>	budowa przepustu	1	50	50	<b>*)</b>	
	<b>105,240</b>	<b>105,270</b>	budowa przepustu	1	50	50	<b>*)</b>	
	<b>105,350</b>	<b>105,460</b>	budowa przepustu	1	50	50	<b>*)</b>	
Dobiegniew	<b>105,827</b>	<b>105,920</b>	niewłaściwa geometria toru	1	50	50	<b>*)</b>	
	<b>105,920</b>	<b>107,800</b>	przełączanie urządzeń SRK	1	40	40	<b>*) Nowe!</b>	
	<b>107,700</b>	<b>107,800</b>	po robotach inwestycyjnych	2	40	40	<b>*) Nowe!</b>	
Dobiegniew - Bierzwnik	<b>107,800</b>	<b>115,315</b>	po robotach inwestycyjnych	2	100	100	<b>*) Nowe!</b>	
Bierzwnik	<del>115,315</del>	<del>115,330</del>	przebudowa urządzeń srk na przejeździe	<del>2</del>	<del>20</del>	<del>20</del>	<del>⇒</del>	2
	<del>115,315</del>	<del>115,330</del>	przebudowa urządzeń srk na przejeździe	4	20	20	<del>⇒</del>	2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bierzwnik - Rębusz	115,330	120,004	po robotach inwestycyjnych	2	100	100	*) Nowe!	
Rębusz	<del>120,004</del>	<del>121,200</del>	przełączenie urządzeń SRK	<del>2</del>	<del>40</del>	<del>40</del>	<del>*) Nowe!</del>	2
Rębusz - Słonice	121,825	121,875	przebudowa przepustu	1	20	20	*) Nowe!	
	124,145	124,155	wyłączony ssp	1	20	20	*) Nowe!	
	124,390	124,420	przebudowa przepustu	1	20	20	*) Nowe!	
	125,815	125,825	wyłączony ssp	1	20	20	*) Nowe!	
Słonice	127,200	128,520	obok miejsca robót.	1	40	40	*) Nowe!	
	127,400	127,410	zły stan rozjazdu	3	20	20	*) kier. zwrotny Rz nr 7	
<del>Słonice - Choszczno</del>	<del>128,680</del>	<del>137,200</del>	odcinek po modernizacji	<del>1</del>	<del>100</del>	<del>100</del>	<del>*)</del>	4
Choszczno	<del>130,200</del>	<del>130,500</del>	uszkodzenie skarpy nasypu	<del>1</del>	<del>40</del>	<del>40</del>	<del>*)</del>	4
	<del>130,530</del>	<del>130,700</del>	uszkodzenie skarpy nasypu	<del>2</del>	<del>30</del>	<del>30</del>	<del>*)</del>	4
Choszczno - Dolice	139,908	151,800	odcinek po modernizacji	1	100	100	*)	
	140,670	140,690	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	140,835	140,855	przebudowa przepustu	1	60	60	*) Nowe!	
	141,125	141,145	roboty na przepuście	1	60	60	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Choszczno - Dolice	141,970	141,990	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	<del>142,400</del>	<del>142,650</del>	<del>głębokie wykopy</del>	<del>1</del>	<del>60</del>	<del>60</del>	<del>*) Nowe!</del>	1
	142,680	142,690	wyłączony ssp	1	20	20	*)	
	142,715	142,735	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	143,735	143,755	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	144,695	144,715	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	145,720	145,730	wyłączony ssp	1	20	20	*)	
	145,975	145,995	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	147,335	147,355	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
	148,340	148,360	roboty na przepuście	1	60	60	*)	
150,810	150,830	roboty na przepuście	1	60	60	*)		
Dolice	151,800	153,460	obok miejsca robót	1	50	50	*)	
Dolice - Kolin	153,460	159,990	odcinek po modernizacji	1	100	100	*)	
	157,285	157,295	wyłączony ssp	1	20	20	*)	
	157,285	157,295	wyłączony ssp	2	20	20	*)	



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kolin	160,400	160,900	zły stan podkładów	3	20	20	*)	
	<b>161,070</b>	<b>161,300</b>	ograniczenie obok miejsca robót	1	40	40	*) Nowe!	
Kolin - Stargard	<b>163,052</b>	<b>163,062</b>	wyłączony SSP	1	20	20	*)	
	<b>165,380</b>	<b>165,520</b>	głębokie wykopy, wyłączony ssp	1	20	20	*) Nowe!	
	<b>167,045</b>	<b>167,095</b>	roboty torowe w trakcie	1	50	50	*)	
	<b>168,197</b>	<b>168,207</b>	wyłączony SSP	1	20	20	*)	
Stargard	<b>174,890</b>	<b>175,400</b>	nieprawidłowy układ geometryczny toru	202	40	40	*)	
	<b>333,550</b>	<b>333,560</b>	przebudowa wiaduktu i peronu	7	20	20	*) Linia 202	
	<b>333,550</b>	<b>333,560</b>	przebudowa wiaduktu i peronu	9	20	20	*) Linia 202	
Stargard- Reptowe	<del>175,914</del>	<del>184,300</del>	<del>po robotach inwestycyjnych</del>	<del>1</del>	<del>100</del>	<del>100</del>	<del>*) Nowe!</del>	5
	<del>180,510</del>	<del>180,520</del>	<del>budowa wiaduktu</del>	<del>2</del>	<del>60</del>	<del>60</del>	<del>*)</del>	5
	<del>181,180</del>	<del>181,190</del>	<del>budowa przepustu</del>	<del>2</del>	<del>60</del>	<del>60</del>	<del>*)</del>	5
	<del>181,980</del>	<del>181,990</del>	<del>budowa przepustu</del>	<del>2</del>	<del>60</del>	<del>60</del>	<del>*)</del>	5
Szczecin Dąbie SDA	0,710	0,740	zły stan rozjazdu	207	20	20	*) Linia 857; Rz. nr 22	
Szczecin Dąbie	-0,570	0,670	-	4	40	40	Vd) Linia 428	
Regalica podg	<b>204,090</b>	<b>204,390</b>	mały promień łuku	2	90	90		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Regalica podg	204,125	204,402	krótkie krzywe przejściowe	1	80	80		
Szczecin Główny	212,280	212,470	mały promień łuku	1	70	70		
	212,280	212,444	mały promień łuku	2	80	80		
<b>Linia nr 354 : POZNAŃ GŁÓWNY POD - PIŁA GŁÓWNA</b>								
<i>Granica IZ Poznań ( Dodatek 2 IZ Poznań) - IZ Szczecin w km 89,445</i>								
Piła Główna	91,911	91,953	brak kontrolera położenia iglic	8	40	40	*) Rz. Nr 970	
<b>Linia nr 374 : MIROSŁAW UJSKI - PIŁA GŁÓWNA</b>								
Na odcinku Mirosław Ujski - Piła Główna - zakaz jazdy pociągów posiadających w swoim składzie wagony z jednostkami ładunkowymi transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową								
<b>Linia nr 401 : SZCZECIN DĄBIE SDB - ŚWINOUJSCIE PORT</b>								
Rurka - Goleniów	19,025	19,175	budowa peronu i wiat	1	50	50	*) Nowe!	
	19,025	19,175	budowa peronu i wiat	2	30	30	*) Nowe!	
Goleniów	22,200	22,470	mały promień łuku, krótkie krzywe przejściowe	2	40	40		
	22,320	22,500	krótkie krzywe przejściowe	1	40	40		
Wysoka Kamieńska	53,320	54,140	mały promień łuku,	1	100	100		
	53,320	54,140	mały promień łuku	2	100	100		
Warnowo - Lubiewo	85,440	85,850	brak wymaganej odległości strefy bezpieczeństwa na peronie p.o. Międzyzdroje	1	60	60		

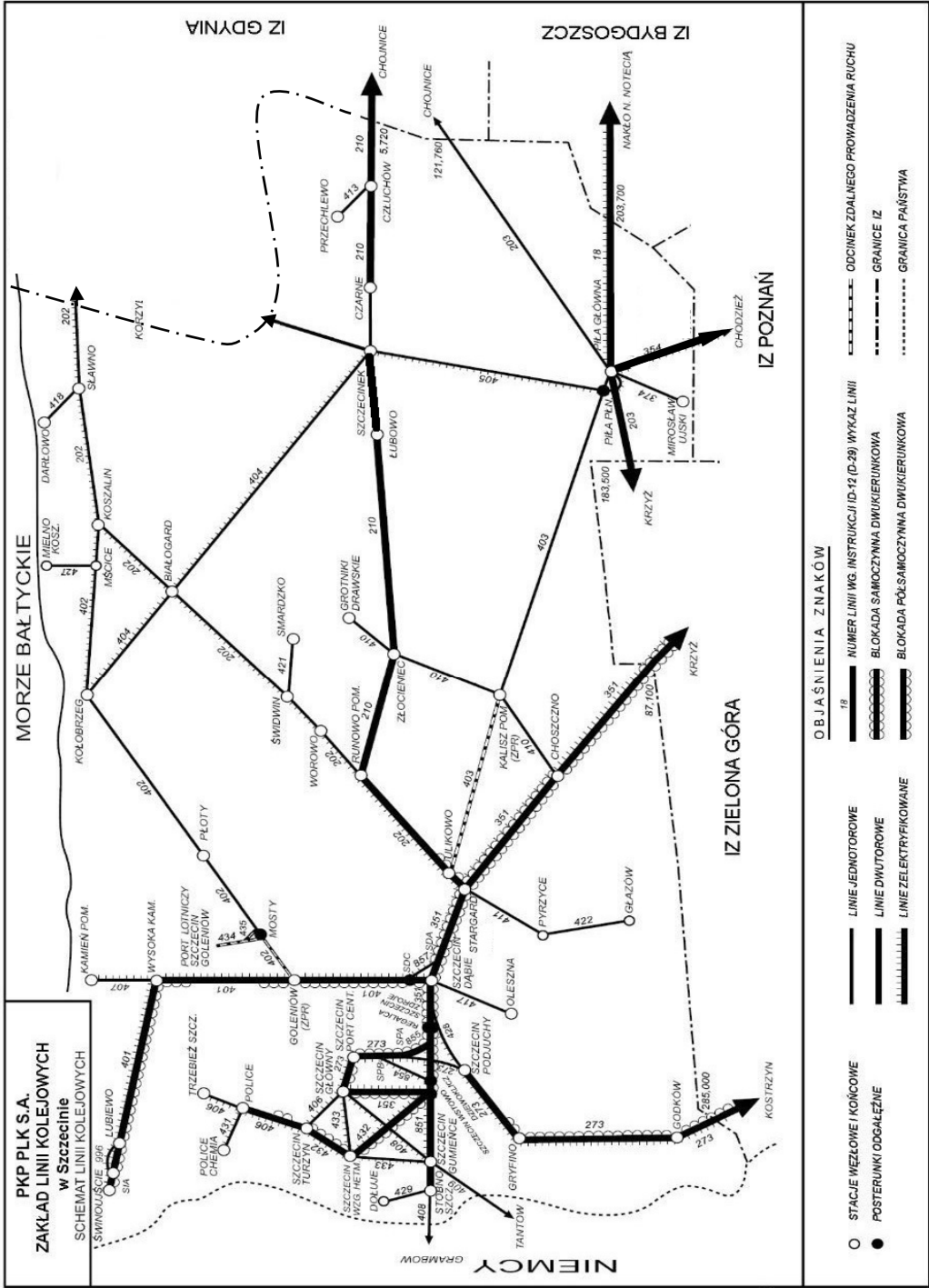
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Warnowo - Lubiewo	85,440	85,850	brak wymaganej odległości strefy bezpieczeństwa na peronie p.o. Międzyzdroje	2	60	60		
Lubiewo - Świnoujście SIA	93,350	93,600	budowy wiaduktu drogowego drogi	1	50	50	*) Nowe!	
	93,350	93,600	budowy wiaduktu drogowego	2	50	50	*) Nowe!	
Świnoujście SIA - Świnoujście SiB	<del>96,650</del>	<del>96,950</del>	ograniczenie obok miejsca robót	4	50	50	⇒	6
	<del>96,650</del>	<del>96,950</del>	przebudowa urządzeń SRK	2	50	50	⇒	6
Świnoujście SiB	98,951	99,210	mały promień łuku	2	40	40	*)	
	98,952	99,216	mały promień łuku	1	40	40		

### Linia nr 402 : KOSZALIN - GOLENIÓW

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		
Mścice - Ustronie Morskie	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		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kołobrzeg	<b>42,608</b>	<b>43,170</b>	<b>mały promień łuku,</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>20</b>		
	99,100	99,300	tor zakończony kozłem oporowym	4	20	-	*) Linia 404	
Kołobrzeg - Trzebiatów	<b>43,170</b>	<b>44,040</b>	<b>urządzenia ssp przystosowane do 40 km/h</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>		
	<b>53,140</b>	<b>53,800</b>	<b>mały promień łuku</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>		
	<b>54,502</b>	<b>54,887</b>	<b>ograniczona widoczność czoła pociągu.</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>-</b>		
	<b>54,887</b>	<b>55,272</b>	<b>ograniczona widoczność czoła pociągu</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>70</b>		
	<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>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>		





## WĘZEL KOSZALIN



## WĘZEL PIŁA



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gryfice - Ploty	85,730	86,620	krótkie krzywe przejściowe	1	50	50		
	91,800	92,380	krótkie krzywe przejściowe	1	100	100		
	98,406	98,433	małe promienie łuków, brak krzywych przejściowych	1	40	40	ograniczenie kontynuowane na st. Płoty oraz szlaku Płoty-Nowogard	
Ploty	98,433	99,748	małe promienie łuków	1	40	40	kontynuacja ograniczenia ze szlaku Gryfice - Płoty	
Płoty - Nowogard	99,748	100,126	mały promień łuku	1	40	40	początek ograniczenia na szlaku Gryfice- Płoty	
	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		



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

## Linia nr 403 : PIŁA PÓŁNOC - ULIKOWO

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 - Wałcz	<b>4,961</b>	<b>4,967</b>	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20	*)	errata
	<del>4,959</del>	<del>4,969</del>						
	<b>7,604</b>	<b>7,749</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	40	-		
	<b>7,749</b>	<b>8,024</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
	<b>8,435</b>	<b>8,710</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	50		
	<b>8,551</b>	<b>8,881</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	60	-		
Wałcz - Kalisz Pomorski	<b>11,789</b>	<b>12,009</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	40		
	<b>27,562</b>	<b>27,957</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		
	<b>32,164</b>	<b>32,559</b>	ograniczona widzialność czoła pociągu	1	70	-		
	<b>33,010</b>	<b>33,160</b>	krótkie krzywe przejściowe	1	60	60		
	<b>33,160</b>	<b>50,100</b>	zły stan podkładów	1	70	70	*)	
	<b>59,183</b>	<b>59,633</b>	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	80		
	<b>65,925</b>	<b>66,222</b>	roboty torowe w trakcie	1	50	50	*)	
<b>67,050</b>	<b>67,945</b>	małe promienie łuków	1	60	60			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kalisz Pomorski - Prostynia	69,011	69,396	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	70		
	69,232	69,617	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	70	-		
	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		
	<del>76,935</del>	<del>77,040</del>	<del>zły stan toru</del>	<del>1</del>	<del>50</del>	<del>50</del>	<del>*) Nowe!</del>	3
	88,860	90,800	zły stan toru	1	70	70	*) Nowe!	
Recz Pomorski	90,800	91,543	zły stan toru	1	50	50	*)	
Recz Pomorski - Tarnowo Pomorskie	93,264	93,714	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
	99,200	99,640	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
	99,640	100,180	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	80		
Tarnowo Pomorskie - Ulikowo	119,288	119,405	zły stan toru	1	40	40	*)	
	123,250	123,700	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
	123,649	123,963	zły stan toru	1	30	30	*)	

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

### Linia nr 404 : SZCZECINEK - KOŁOBRZEG

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

Grzmiąca	26,281	26,610	mały promień łuku i krótkie krzywe przejściowe	1	90	90		
Grzmiąca - Tychowo	30,900	40,200	zły stan toru	1	60	60	*)	
Białogard	222,174	222,207	rozjazdy krzyżowe	1	100	100	Linia 202; Rkpd 14	
	222,933	222,966	rozjazdy krzyżowe	2	100	100	Linia 202; Rkpd 54	
Białogard - Karlino	64,180	64,540	krótka krzywa przejściowa	1	70	-		
Kołobrzeg	99,100	99,300	tor zakończony kozłem oporowym	4	20	-	*)	

### Linia nr 405 : PIŁA GŁÓWNA - USTKA

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 1 od km 70,200 do km 91,957 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	16,630	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		
Płytnica - Jastrowie	29,930	30,230	zły stan podtorza - wychłapy	1	50	50	*)	
Jastrowie - Okonek	43,710	44,050	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	-	60		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Szczecinek - Miastko	79,739	80,507	roboty na rozjazdach - wymiana podrozjazdnic	1	70	70	*) Rz. nr 1,4	
	80,460	80,920	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	80	-		
<i>Granica IZ Szczecin - IZ Gdynia w km 91,957 (Dodatek 2 IZ Gdynia)</i>								
<b>Linia nr 406 : SZZECIN GŁÓWNY - TRZEBIEŻ SZCZECIŃSKI</b>								
<p>Na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Turzyn zakaz jazdy dla pociągów posiadających w swoim składzie wagony z jednostkami transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową</p> <p>Dla toru nr 2 od km 8,873 do km 13,815 Vmax P=70 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.</p> <p>Dla toru nr 2 od km 18,229 do km 23,750 Vmax P=70 km/godz. mniejsza od Vmax A =80 km/godz.</p>								
Szczecin Turzyn - Szczecin Niebuszewo	4,665	7,526	roboty torowe w trakcie	1	-	-	*)	
	5,514	5,526	brak widoczności czoła pociągu	1	-	20	*)	
	5,514	5,526	brak widoczności czoła pociągu	2	-	20	*)	
	6,700	7,822	roboty inwestycyjne w trakcie	1	30	-	*) Nowe!	
Szczecin Niebuszewo - Szczecin Goław	9,200	13,352	ograniczenie obok miejsca robót	2	50	50	*)	
	11,300	12,370	roboty inwestycyjne w trakcie	2	40	40	*) Nowe!	
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 Stołczyn	14,676	15,335	zły stan toru	2	30	30		
Szczecin Stołczyn	15,134	15,144	zły stan przepustu	1	30	30		
	15,474	16,140	zły stan toru i wiaduktu	3	20	20	*)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Szczecin Stoleczyn	15,560	16,140	zły stan toru	5	20	20	*)	
Szczecin Stoleczyn - Szczecin Skolwin	<b>16,300</b>	<b>18,620</b>	<b>zły stan toru</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		
	<b>16,902</b>	<b>17,172</b>	<b>ostrzeżenie obok miejsca robót</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>*)</b>	
Szczecin Skolwin - Police	<b>18,620</b>	<b>22,450</b>	<b>ostrzeżenie obok miejsca robót</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>*)</b>	
	<b>19,000</b>	<b>22,450</b>	<b>ograniczenie obok miejsca robót</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>*)</b>	
Police	<b>22,538</b>	<b>23,735</b>	<b>ograniczenie obok miejsca robót</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>*)</b>	
	22,765	23,520	zły stan toru	4, 6	20	20	*)	

### **Linia nr 407 : WYSOKA KAMIENSKA - KAMIEŃ POMORSKI**

Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski	<b>16,030</b>	<b>16,550</b>	mały promień łuku	1	50	50	wskaźnik W 8 dla kierunku parzystego ustawiony w nieprzepisowej odległości	
--	---------------	---------------	-------------------	---	----	----	---	--

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

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

Stobno Szczecińskie	<b>8,070</b>	<b>8,110</b>	zły stan rozjazdu	1	40	40	*) Rz. Nr 4	
------------------------	--------------	--------------	-------------------	---	----	----	----------------	--

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

Szczecin Gumieńce	0,400	1,050	zły stan toru	203	30	30	*)	
Szczecin Gumieńce - Granica Państwa (Tantow)	<b>7,580</b>	<b>7,590</b>	<b>droga równoległa do toru ze stromym podjazdem na przejazd</b>	<b>1</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>*) Nowe!</b>	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Linia nr 410 : GROTNIKI DRAWSKIE - CHOSZCZNO</b>								
Złocieniec - Kalisz Pomorski	105,116	105,236	ograniczona widoczność czoła pociągu	1	30	-		
<b>Linia nr 411 : STARGARD - PYRZYCE</b>								
<b>Linia nr 418 : SŁAWNO - DARŁOWO</b>								
Sławno - Darłowo	21,692	21,702	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20		
	23,110	23,120	zły stan obiektu	1	50	50		
	28,673	28,683	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20		
	33,040	33,080	zły stan obiektu	1	50	50		
	34,175	34,500	skrócona odległość do tarczy Top	1	-	40	*)	
Darłowo	34,500	34,562	skrócona odległość do tarczy Top	1	-	20	*)	
<b>Linia nr 421 : SMARDZKO - ŚWIDWIN</b>								
<b>Linia nr 427 : MŚCICE - MIELNO KOSZALIŃSKIE</b>								
Mścice - Mielno	2,919	2,931	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20	*)	
	3,457	3,507	brak widoczności czoła pociągu	1	20	20	*)	
<b>Linia nr 428 : SZCZECIN DĄBIE SDB - SZCZECIN PODJUCHY</b>								
Szczecin Dąbie	198,000	199,121	-	1	100	100	Vd) Linia 351; poc.pas., szynobusy	
	198,000	199,121	-	1	80	80	Vd) Linia 351; poc. towarowe	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Szczecin Dąbie	198,000	199,167	-	2	100	100	Vd) Linia 351; poc.pas., szynobusy	
	198,000	199,167	-	2	80	80	Vd) Linia 351; poc. towarowe	
Szczecin Zdroje podg - Szczecin Podjuchy	5,695	5,705	brak widoczności czoła pociągu	1	-	20		
<b>Linia nr 431 : POLICE - POLICE CHEMIA</b>								
Police	22,538	23,735	ograniczenie obok miejsca robót	2	30	30	*) Linia 406	
	22,765	23,520	zły stan toru	4, 6	20	20	*) Linia 406	
Police Chemia	4,100		zły stan rozjazdu	1	20	20	*) 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>								
<b>Linia nr 433 : SZCZECIN GŁÓWNY SG - SZCZECIN GUMIEŃCE</b>								
Na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Szczeci Wzgórze Hetmańskie zakaz jazdy dla pociągów prowadzących w swoim składzie wagony z jednostkami ładunkowymi transportu kombinowanego z przekroczoną skrajnią ładunkową.								
Szczecin Główny - Szczecin Wzgórze Hetmańskie	0,085	0,983	zły stan toru	102	30	30		
<b>Linia nr 434 : PODG MOSTY - PORT LOTNICZY SZCZECIN GOLENIÓW</b>								
Mosty - Goleniów Port Lotniczy	3,430	3,720	niewłaściwa odległość wskaźnika W 6b	1	-	40		
	3,690	3,970	droga hamowania dla V 40km/h	1	40	-		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<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 toru	1	30	30		
<b>Linia nr 854 : SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB - DZIEWOKLICZ</b>								
<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. nr 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>								



# Karta rozkładu jazdy pociągu

## 1. Strona tytułowa

**Nagłówek** zawiera informacje o wydawcy karty rozkładu jazdy pociągu.

**Część środkowa** zawiera następujące dane:

- rodzaj rozkładu jazdy;
- numer i nazwa pociągu;
- nazwa przewoźnika;
- nr oraz data złożenia wniosku;
- nr oraz data zarządzenia rozkładu jazdy;
- data i godzina wygenerowania rozkładu jazdy.

**Stopka** zawiera informacje dla maszynisty.

## 2. Strony z rozkładem jazdy złożone z 9 kolumn

1) W kolumnie 1 podane są numery linii kolejowych zgodnie z Id-12

2) W kolumnie 2 podana jest kilometracja linii kolejowych

3) W kolumnie 3 podana jest prędkość maksymalna dla jazdy pociągu po torze prawym

4) W kolumnie 4 podana jest prędkość maksymalna dla jazdy pociągu po torze lewym



=

między 2 a 3 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze prawym;

między 4 a 5 kolumną oznacza jazdę pociągu po torze lewym

5) W kolumnie 5 podana jest nazwa posterunku ruchu/przystanku osobowego, rodzaj postoju, znaki i skróty używane w rozkładzie jazdy, rodzaje urządzeń sterowania ruchem na szlaku

Oznaczenie szlaku (między kolumną 5 i 6)		
I	=	szlak jednotorowy (linia gruba)
II	=	szlak dwu lub więcej torowy (dwie linie półgrube)
<b>Objaśnienia znaków i skrótów używanych w kolumnie 5.</b>		
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 (obsługiwany lub automatyczny)
pb	=	posterunek bocznicy
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 odgałęzienia linii kolejowych, wydzielone pomocniczo do konstrukcji rozkładu jazdy w obszarze stacji, np. Wwa Praga R21-46 pzs
stth	=	stacja techniczna
zz	=	miejsce zmiany systemu zasilania
(6-18)	=	posterunek ruchu czynny we wskazanych godzinach
(1)-(5)	=	posterunek ruchu czynny okresowo (w dniach tygodnia)
<b>Uwagi:</b>	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

## Objaśnienia znaków i skrótów używanych w kolumnie 5.

K	=	zgłoszenie o wjeździe pociągu z sygnałami końca pociągu, należy do obowiązków drużyny pociągowej
NZ	=	postój „na żądanie” podróżnego
W24	=	posterunek ruchu, na którym zezwoleniem dla wyjazdu na tor szlakowy 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
T	=	trudny podjazd do stacji dla pociągu towarowego. Zatrzymanie przed semaforem wjazdowym grozi niemożnością ruszenia
Rd1	=	zezwolenie na wyjazd pociągu pasażerskiego, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym obowiązuje podanie sygnału "Nakaz jazdy" lub zezwolenie za pomocą urządzeń łączności względnie ustnie
APO	=	automatyczny posterunek odstępowy, którego semaforem dysponuje zdalnie nastawia określona dodanym skrótem literowym, np. APO Wo
UZS	=	posterunek ruchu posiadający urządzenia do zdalnego sterowania na odcinku zpr (zdalnego prowadzenia ruchu) lub dysponujący semaforem odstępowym APO
ZS	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany
ZSM	=	posterunek ruchu zdalnie sterowany, z możliwością miejscowego nastawiania
<b>Uwagi:</b>	1)	jeśli zdalne sterowanie lub dysponowanie dotyczy semaforów przy jednym z torów szlakowych to oznaczenie APO, ZS, ZSM jest uzupełniane odpowiednio numerem tego toru np. ZS1
	2)	oznaczenie ZS, ZSM jest uzupełnione skrótem literowym nastawni zdalnego sterowania np. podg Gołąbki ZS Bł

<b>Objaśnienia znaków i skrótów używanych w kolumnie 5.</b>		
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 radiołączności pociągowej są rejestrowane.
SL	=	posterunek ruchu nieobsadzony, sterowany przez pociąg
<b>Oznaczenia urządzeń sterowania ruchem na szlaku w kolumnie 5.</b>		
skrótów urządzeń srk		rodzaj urządzeń na szlaku (odstępie) przyległym do posterunku następczego dla danego kierunku jazdy
PP	=	jednodostępowa (półsamoczynna) blokada liniowa na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego
S	=	trzystawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa na szlaku jednotorowym lub jednokierunkowa na szlaku dwutorowym dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym
SS	=	trzystawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego

## Oznaczenia urządzeń sterowania ruchem na szlaku w kolumnie 5.

SP	=	trzystawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
PS	=	jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i trzystawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
4S	=	czterostawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa: na szlaku jednotorowym lub jednokierunkowa na szlaku dwutorowym dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym
4SS	=	czterostawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa na szlaku dwu lub więcej torowym, przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego
4SP	=	czterostawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa przystosowana dla jazdy pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, na szlaku dwu lub więcej torowym
P4S	=	jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym i czterostawna wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa przystosowana dla jazdy pociągu po torze 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)




## Oznaczenia urządzeń sterowania ruchem na szlaku w kolumnie 5.

<b>Uwaga:</b>	1)	brak oznaczenia rodzaju blokady informuje, że na szlaku jednotorowym urządzona jest blokada jednoodstępowa (pólsamoczynna) a na szlaku dwutorowym jednoodstępowa (pólsamoczynna) jednokierunkowa dla jazdy pociągu w kierunku zasadniczym, albo blokada liniowa nie występuje
---------------	----	---

**W kolumnie 5 obok nazwy posterunku ruchu, przystanku osobowego:**

ph	=	postój handlowy - obsługa pasażera
->ph	=	postój handlowy tylko dla wsiadających
ph->	=	postój handlowy tylko dla wysiadających
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 (w zależności od sytuacji ruchowej postój może zostać skrócony lub pominięty – nie dotyczy postojów dla wydawania rozkazów pisemnych i postojów na odcinkach i stacjach granicznych)
zd	=	zmiana drużyny

**Symbole na sieci DB Netz w kolumnie 5 obok nazwy posterunku ruchu:**

	=	Ograniczenie wartości natężenia prądu w sieci trakcyjnej. Symbol występuje z podaniem wartości ograniczenia np. „600 A”.
	=	Koniec elektryfikacji.
¥	=	Koniec najbliższego okręgu zwrotnicowego przy wyjeździe ze stacji lub jeździe przez posterunek odgałęźny.
	=	Skrócona odległość między tarczą ostrzegawczą a semaforem lub skrócona droga hamowania.
<b>6)</b> W kolumnie 6: w rubryce 1 podana jest godzina odjazdu, przyjazdu, przejazdu przez posterunek ruchu/punkt rozkładowy oraz skrót rodzaju i numer pociągu; w rubryce 2 czas jazdy pomiędzy wcześniejszym i danym posterunkiem (w liczniku czas normalny, w mianowniku czas skrócony o ile jest mniejszy od normalnego);		
<b>7)</b> W kolumnie 7 podany jest typ taboru.		
<b>8)</b> W kolumnie 8 podane jest obciążenie lokomotywy w tonach oraz długość pociągu w metrach.		
<b>9)</b> W kolumnie 9 podana jest szybkość maksymalna składu, wymagany % masy hamującej oraz oznaczenie rodzaju hamulca.		
P, R lub R+MG	=	Hamulec szybko działający (I)
G	=	Hamulec wolno działający (II)
Uwaga:		Nastawienie rodzaju hamulca na poszczególnych pojazdach w składzie pociągu reguluje instrukcja przewoźnika.

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, 3/4, 4/5, 5/6, 6/7, 7/1)	=	kursuje na przełomie niektórych dni tygodnia (z poniedziałku na wtorek, z wtorku na środę, ze środy na czwartek, z czwartku na piątek, z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę, 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 (oznaczone takim samym znakiem) zawierającego dodatkowe informacje dotyczące szlaku lub posterunku ruchu



## POSTANOWIENIE

### o stosowaniu skróconych czasów jazdy

Czasy jazdy ustalono z dokładnością do 0,1 minuty (wskazanej w indeksie górnym np. 12<sup>3</sup>) przy uwzględnieniu obciążenia pociągu przewidzianego w rozkładzie jazdy.

Na szlakach lub odcinkach wskazane są normalne i skrócone czasy jazdy.

W przypadku opóźnienia pociągu, przy czynnym prędkościomierzu, maszynista obowiązany jest do skracania czasów jazdy, przez stosowanie w ramach możliwości konstrukcyjnych pojazdu kolejowego, maksymalnej prędkości ujętej w rozkładzie jazdy dla danego pociągu.

## WYKAZ ZMIAN

Nr zmiany	Zarządzenie IZ o zmianie w Dodatku 2				Zmian dokonał	
	Nr pisma IZ18ES611.	Z dnia	Na stronie	Ważne od dnia	W dniu	Czytelny podpis
Errata	31.2022.E2	07.12.2022	25	11.12.2022	07.12.2022	Tomasz Sopoćko
1	32.2022.E2	12.12.2022	14,16	13.12.2022	12.12.2022	Tomasz Sopoćko
2	33.2022.E2	15.12.2022	14,15	19.12.2022	15.12.2022	Tomasz Sopoćko
3	34.2022.E2	21.12.2022	26	23.12.2022	21.12.2022	Tomasz Sopoćko
4	35.2022.E2	28.12.2022	15	30.12.2022	28.12.2022	Tomasz Sopoćko
5	01.2023	02.01.2023	14,17	04.01.20223	02.01.2023	Tomasz Sopoćko
6	03.2023	04.01.2023	19	05.01.2023	04.01.2023	Tomasz Sopoćko
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						