



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

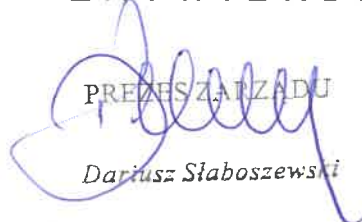
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

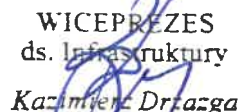
Egz. nr 1

**STATUT SIECI
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH
PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE
SPÓŁKA AKCYJNA REJON HUK**

Statut sieci, zawierający 14 ponumerowane karty,
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

Z A T W I E R D Z A M:

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Ślaboszewski

WICEPREZES
ds. Infrastruktury

Kazimierz Drzazga

Szczecin, dnia *04.12*..... 2017 r.

SZCZECIN 2017

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:.....	4
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Huk.....	4
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej.....	4
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci.....	4
2. Wykaz infrastruktury objętej statutem	5
2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu.....	5
2.2. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu	5
2.3. Infrastruktura prywatna.....	5
2.4. Infrastruktura nieczynna	5
3. Opis techniczny bocznic kolejowej – obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości	5
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	5
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	6
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	6
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne....	6
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	8
3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.....	10
3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	10
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.	10
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	10
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	10
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	11
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.....	11
3.13. Wagi wagonowe.....	11
3.14. Bramy kolejowe.....	11
3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	11

3.16. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	11
3.17. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	12
3.18. Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	12
4. Postanowienia końcowe.	13
4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci.....	13
5. Spis załączników do statutu sieci.....	13
1) Zał.1 Plan schematyczny bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk	13
6. Skorowidz zmian i uzupełnień statutu sieci.....	14

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Huk

1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna
ul. Bytomska 70 - 603 Szczecin
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033768
NIP: 955-18-89-161, Kapitał zakładowy: 15.326.050,00 PLN
2. ZMPSiŚ S.A działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych na terenie Szczecina i Świnoujścia – w oparciu o nadany statut, przepisy Ustawy, ustawy z dnia 15 września 2000 r. kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r. poz.1578 ze zm.) ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
3. ZMPSiŚ S.A. wystąpił do Prezesa UTK Warszawa z wnioskiem o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla bocznic kolejowej Rejon Huk.

1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej

Współużytkownikiem bocznic, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21, 70-661 Szczecin.

1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci

Podstawą prawną jest wymóg sporządzenia przez Zarządcę statutu sieci. Określony został w Art.5 ust 2 p.2a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2016.1727).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznic:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)

Celem opracowania statutu sieci jest wskazanie linii kolejowej, bocznic kolejowej, oraz innej drogi kolejowej, a także wskazanie które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną zarządzaną przez ZMPSiŚ, na terenie Rejon HUK.

Ponadto określenie obiektów infrastruktury usługowej, elementów infrastruktury kolejowej.

2. Wykaz infrastruktury objętej statutem

2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu

Na zarządzanej infrastrukturze kolejowej przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk brak jest linii kolejowych.

Zarządzana bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk odgałęzia się w stacji Szczecin Goćław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2.2. Drogi kolejowe (bocznice) podlegające udostępnieniu

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727); ust 2, p7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych jest obiektem infrastruktury usługowej – w związku z powyższym, bocznica kolejowa zarządzana przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk podlega udostępnieniu w całości.

2.3. Infrastruktura prywatna

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicy kolejowej) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk brak jest infrastruktury prywatnej.

2.4. Infrastruktura nieczynna

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicy kolejowej) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk brak jest nieczynnej drogi kolejowej

3. Opis techniczny bocznicy kolejowej – obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości

3.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon HUK odgałęzia się rozjazdem nr 19 toru nr 1 w km 14,436 stacji Szczecin Goćław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński.

3.2 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 1) Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznicach brak jest posterunków technicznych.

3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest ;

- a) w km 0,045 toru nr 102
- b) w km 0,072 toru nr 104

3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 106	S 113	246	P.zd.odt	waga	105	7
102	zdawczo - odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.odt	U 112	85	5
104	zdawczo - odbiorczy	S 104	S 116	291	U 104	S 110	116	7
107	ochronny	S 116	S116	88	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	29
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Wk. - wykolejnica

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

K.o. - koziół oporowy

PZO - Punkt zdawczo-odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

Ilość wagonów czteroosiowych	
Maksymalna pojemność torów (Mp)	87
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	52

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 87 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

Pochylenia podłużne torów:

Profil toru nr 101 dojazdowego do boczniczy wynosi 0‰ do 31‰. Pozostałe tory położone są na pochyleniach sięgających 0,00‰ do 18,5‰.

Promienie łuków poziomych:

Najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 80 m i występuje w torach ładunkowych 111, 114 i 116.

3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
19	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	mechaniczny, nastawniczy nastawni wykonawczej "SW1"	Wk2, na tor nr 1	Wyznaczony pracownik PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie
104	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
106	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
110	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 117	wyznaczony pracownik bocznicy
112 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
112 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
113	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
114 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
114 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy

115	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 111	wyznaczony pracownik boczniczy
116	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 107	wyznaczony pracownik boczniczy
117 a/b	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik boczniczy
117 c/d	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik boczniczy
118	Rz. S42 1:7-140 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 109	wyznaczony pracownik boczniczy
119	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik boczniczy
120	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik boczniczy
121	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik boczniczy
122	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 110	wyznaczony pracownik boczniczy

3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk2	nałożona na tor nr 101	mechanicznie Nastawniczy nastawni "SW1" PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	z Rz 19 oraz Wk3 i Wk4

Uwaga

- 1) Klucze zamka plusowego wykolejnic Wk3 i Wk4 posiadają ten sam rejestr.
- 2) Wk2 - sterowana w sposób scentralizowany z nastawni "SW1",
- 3) Wk4 - klucz plusowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się na nastawni "SW1" w wieszadłku kontrolnym na tablicy kluczy czynnych.

3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazd nr 19 i wkolejnica Wk2 obsługiwane są przez nastawniczego nastawni "SW1" stacji Szczecin Goław pozostałe rozjazdy właścicieli bocznicy są obsługiwane ręcznie i nie są uzależnione w przebiegach manewrowych.

3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy.

3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Tory bocznicy zabezpieczone są przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.:

Uzależnieniem kluczowym zabudowanym w wykolejnicy Wk2 w torze nr 101 uzależnioną z zwrotnicą nr 19 zabudowaną w torze nr 1.

W położeniu zasadniczym wykolejnica jest nałożona na tor. Klucz wykolejnicowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się w wieszadłku kontrolnym kluczy czynnych na nastawni wykonawczej "SW1" stacji Szczecin Goław.

3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznicy zlokalizowano przejazdy i przejścia na drogach wewnętrznych posiadających wyłącznie kategorię "D".

- w km 0,216 toru nr 101,
- w km 0,216 toru nr 102,
- w km 0,245 toru nr 104,
- w km 0,085 toru nr 117,
- w km 0,027 toru nr 107,
- w km 0,027 toru nr 108,
- w km 0,053 toru nr 109,
- w km 0,030 toru nr 111.

Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami "Stop" B-20.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika boczniczy.

Zajmowanie przejazdu taborom odstawionym na postój jest zabronione.

3.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.

Tory bocznic oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone są wzdłuż torów. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do współużytkowników boczniczy. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

3.13. Wagi wagonowe.

Bocznicza posiada jedną wagę wagonową nieautomatyczną typu 84evo na torze nr 101 w km 0,167.

3.14. Bramy kolejowe.

Teren boczniczy Rejon HUK jest wygrodzony ogrodzeniem. Na terenie boczniczy zlokalizowano bramę kolejową dwuskrzydłową

w km 0,003 toru nr 101 i w km 0,030 toru nr 104

3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

1. Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
2. Bocznicza nie posiada skrajnika.

3. Na boczniczy nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.

3.16. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

Na boczniczy nie stwierdzono budowli i urządzeń nie spełniających warunków skrajni budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.

3.17. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały.

Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończone są tory nr: 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bramy wjazdowej ujętej w pkt.2.16.

Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

2. Wskaźniki.

Na zwrotnikach rozjazdów na boczniczy znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące jej położenie.

Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.

Na zwrotnikach wykolejnic na boczniczy znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy.

Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

3. Tablice.

Tablice informacyjne Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowane są na międzytorzu torów nr 101-102 i 102-104

3.18 Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę

- 1) Na boczniczy dozwolona jest jazda tylko trakcją spalinową (brak torów zelektryfikowanych)

- 2) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś

4. Postanowienia końcowe.

1. Statut sieci obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy
2. Statut sieci wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut sieci znajduje się w siedzibie ZMPSiŚ w Szczecinie
3. Statut sieci zamieszczono na stronie www.port.szczecin.pl

4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci

- 1) Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie sieci należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”,

5. Spis załączników do statutu sieci.

- 1) Zał.1 Plan schematyczny bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk

WYKAZ ROZJAZDÓW

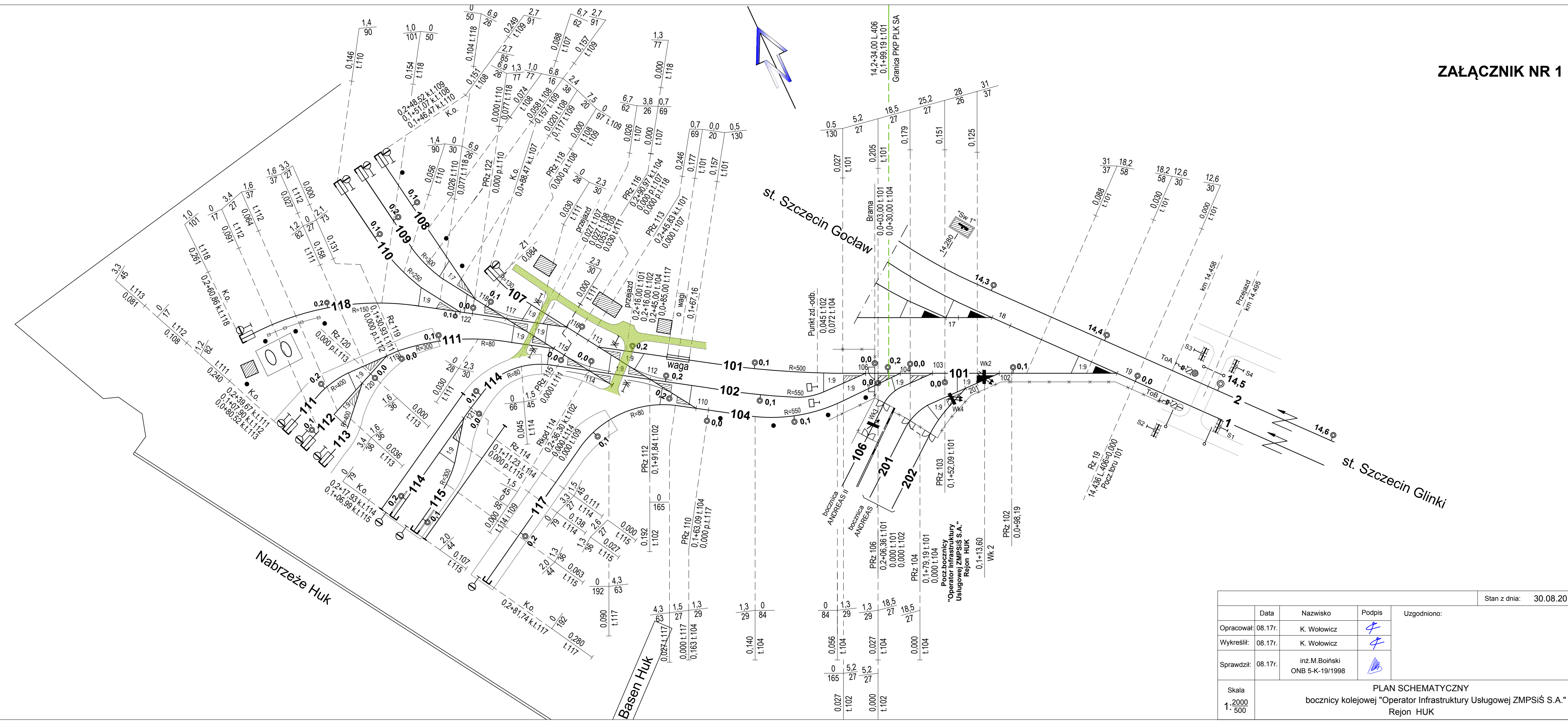
Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
104	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
106	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
110	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
112	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
113	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
114	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
115	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
116	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
117	S 49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
118	S 42	1:7	140	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
119	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
120	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
121	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
122	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA		
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr
Dojazdowy.wagowy	101	S	106	S	113	246	101	P.zd-odb.	-	waga	-	105	
Zdaw.-odbiorczy	102	S	106	śr.Rkpd	114	236	102	P.zd-odb.	-	U	-	112	85
Zdaw.-odbiorczy	104	S	104	S	116	291	104	U	104	S	-	110	116
Ochronny	107	S	116	S	116	88	107	U	116	Z1	-	39	
Postojowy	108	S	118	K.o.	-	151	108	U	118	Z1	-	100	
Postojowy	109	śr.Rkpd	114	K.o.	-	249	109	U	118	Z1	-	100	S Styk przediglicowy
Postojowy	110	S	122	K.o.	-	147	110	U	122	Z1	-	100	U Okres rozjazdu
Ładunkowy	111	S	115	K.o.	-	240	111	U	115	S	-	119	85 Wk Wykolejnica
Ładunkowy							111	U	119	Z1	-	64	K.o. Kozioł oporowy
Ładunkowy	112	S	119	K.o.	-	108	112	U	120	Z1	-	35	PZO Punkt zdowczo-odbiorczy
Ładunkowy	113	S	120	K.o.	-	81	113	U	120	Z1	-	35	Z1 Początek zasypki
Ładunkowy	114	śr.Rkpd	114	K.o.	-	218	114	U	114	S	-	121	66 • Oświetlenie
Ładunkowy							114	U	121	Z1	-	62	
Ładunkowy	115	S	121	K.o.	-	107	115	U	121	Z1	-	62	
Ładunkowy	117	S	110	K.o.	-	282	117	U	110	Z1	-	237	
Ładunkowy	118	S	116	K.o.	-	261	118	U	122	Z1	-	133	

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW

- S Styk przediglicowy
- U Okres rozjazdu
- Wk Wykolejnica
- K.o. Kozioł oporowy
- PZO Punkt zdowczo-odbiorczy
- Z1 Początek zasypki
- Oświetlenie



ZAŁĄCZNIK NR 1

				Stan z dnia: 30.08.2017 r.
Opracował:	08.17r.	K. Wołowicz		Uzgodniono:
Wykreslił:	08.17r.	K. Wołowicz		
Sprawdził:	08.17r.	inż. M.Boiński ONB 5-K-19/1998		
Skala 1:2000 500	PLAN SCHEMATYCZNY boczny kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSiS S.A." Rejon HUK			