

- Urządzenia ssp przystosowane do prędkości $v_{\max} = 90 \text{ km/h}$
- Minimalny czas ostrzegania na przejeździe - wg wyliczenia indywidualnego:
 - dla jezdni - 30 s
 - dla chodnika po lewej stronie przejazdu - 33 s
 - dla chodnika po prawej stronie przejazdu - 40 s
- Na szlaku półsamoczynna, dwukierunkowa elektromechaniczna blokada liniowa typu C
- Urządzenie zdalnej kontroli na nastawni dysponującej "Kb" st. Kołobrzeg
- Przejazd kat. B (z jedną parą półrogatek dla jezdni i z pełnym zamknięciem chodników)
- Drągi długości: N1 - 4,50 m, N2 - 7,50 m, N3 - 5,00 m, N4 - 4,00 m, N5 - 3,50 m, N6 - 3,50 m
- Szerokość drogi z chodnikami i poboczem (korony) S = 20,00 m
- Kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru $\alpha = 90^\circ$
- Czas zwłoki w uruchomieniu urządzeń ssp w stosunku do sygnału wysłanego z czujnika nr 445 do urządzeń srk - 8 s
- Długość strefy oddziaływania po uwzględnieniu:
odległości od tarczy ostrzegawczej ToM z jakiej musi widzieć maszynista pociągu ewentualną zmianę sygnału z "wolnej drogi" na sygnał "zabraniający" na semaforze M
 $L_{\text{licznika}} = L_{\text{ToM}} + L_{\text{widoczności}} + L_{\text{R}} + L_{\text{Tsu}} = 44.020 + 0.200 + 0.025 + 0.200 = 44.445$
przyjęto lokalizację licznika osi nr 445 w km 44.495
- Czas ostrzegania przy lokalizacji licznika osi nr 445:
 $S_{\text{pociągu}} = 44.495 - 43.170 - 0.017 = 1.308 \text{ [m]}$ $t = 1308 \text{ [m]} / 25 \text{ [m/s]} = 52,32 \text{ s} > t_{\text{ostrzegania dla chodnika z czasem 40+8 s}}$
- Czas reakcji systemu 1,00 s - $L_{\text{R}} = 1 \times 25 = 25 \text{ m}$ - przyjęto 25 m
- Podczas usterki urządzeń srk st. Kołobrzeg jazda pociągu odbywać się będzie na zabezpieczony przejazd poprzez załączenie urządzeń ssp:
 - czujnikiem WD1 zabudowanym w km 42.904, dla pojazdów szynowych jadących ze stacji Kołobrzeg w kierunku przejazdu z prędkością 20 km/h od km 42.900 lub manualnie przez ISDR Kołobrzeg z urządzenia zdalnej kontroli typu ERP-7
 - manualnie przez ISDR Kołobrzeg z urządzenia zdalnej kontroli typu ERP-7, dla pojazdów szynowych jadących od semafora M w kierunku przejazdu i stacji Kołobrzeg
- Tor niezelektryfikowany

Uwaga:


Opisy pisane czcionką pochyłą dotyczą stacyjnych urządzeń srk

Inwestor:

Gmina Miasto Kołobrzeg
ul. Ratuszowa 13
78-100 Kołobrzeg

Jednostka projektowa:

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Chłapowskiego 29
60-965 Poznań
Biuro Gdańsk
ul. Noakowskiego 3
80-305 Gdańsk



Temat opracowania:

Wielobranżowa dokumentacja projektowa
w ramach zadania inwestycyjnego: “Poprawa
dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu
(drogi i koleje)” Etap I.

Branża:

KOLEJOWA

Stadium:

PROJEKT BUDOWLANY

Tytuł rysunku:

Schemat rozmieszczenia urządzeń
samoczynnej sygnalizacji świetlnej (ssp)
w km 43.170 linii nr 402

Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	Tomasz Ratajczak	ONB7 - 1.Z/98 automatyka kolejowa	
Sprawdzający	Mieczysław Małecki	ONBa-907/20/69 automatyka kolejowa	

Nr arch.:

00-00

Data:

VII-2010

Skala:

bez skali

Nr rys.

4.0

Ark.

R-01