



Parowozownia Wolsztyn, ul. Fabryczna 1, 64 – 200 Wolsztyn

---

# **REMONT TORÓW , KANAŁU OCZYSZKOWEGO NA TERENIE BOCZNICY WŁASNEJ PAROWOZOWNI WOLSZTYN**

Poznań sierpień 2018



## **1. PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA**

### **1.1. Podstawa opracowania**

- 1.1.1. Zlecenie .....
- 1.1.2. Regulamin pracy bocznic kolejowej „Parowozownia Wolsztyn ”
- 1.1.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.z 1998 nr 151 poz.987)
- 1.1.4. Id1- Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych
- 1.1.5. Id3- Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego.
- 1.1.6. PW-18 utrzymanie infrastruktury na bocznicy\_04102017

### **1.2. Zakres opracowania**

Zakresem swym opracowanie obejmuje wykonanie koncepcji poprawy nawierzchni torowej na terenie „Parowozowni Wolsztyn ”

## **2. Opis techniczny bocznic kolejowej – stan istniejący**

### **2.1. Położenie bocznic ze wskazaniem miejsca odgałęzienia**

Bocznica kolejowa Parowozowni Wolsztyn odgałęzia się od stacji Wolsztyn :

- 2.1.1. Od toru stacyjnego nr 14 stacji Wolsztyn rozjazdem Rz 18 położonym w km 39,250, będącym w zarządzie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze , kierującym na rozjazd Rz 15 położony w km 39,313, będący w zarządzie Parowozowni Wolsztyn .
- 2.1.2. od toru stacyjnego nr 10 rozjazdem Rkpd nr 2 położonym w kilometrze 39,464, będącym w zarządzie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, kierującym na tor nr 28, będącym w zarządzie Parowozowni Wolsztyn

do linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń k. Poznania, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

## **3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego**

- 3.1. Na terenie bocznic wyznaczono tor nr 36a jako punkt zdawczo – odbiorczy służący
- 3.2. do odstawiania pojazdów na potrzeby własne bocznic.
- 3.3. Na gruncie punkt zdawczo – odbiorczy oznaczony jest tablicą z napisem „Punkt Zdawczo – Odbiorczy” usytuowaną w kilometrze 39,409 – kilometrażu linii nr 357 Powodowo-Luboń k/Poznania).
- 3.4. Pojazdy podstawiane na bocznicę odstawiane są na torze nr 36a.
- 3.5. Warunki wjazdu i odstawiania taboru na tor nr 36a omówiono w rozdziale III i VII niniejszego regulaminu

## **4. Wykaz torów bocznicowych – numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne**



Nr toru	Przeznaczenie	Początek i koniec toru	Długość [m]		Pochylenie [%]	Pojemność [osie obliczeniowe]
			ogólna	użyteczna		
28	dojazdowy	od Rkpd 2 do obrotnicy	53	35	Wzniesienie 2,5	7
28a	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	47	25	0	5
28aa	tor technologiczny	wewnątrz hali	25	25	0	5
28b	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	47	25	0	5
28ba	tor technologiczny	wewnątrz hali	25	25	0	5
28c	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	47	25	0	5
28ca	tor technologiczny	wewnątrz hali	25	25	0	5
28d	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	47	25	0	5
28da	tor technologiczny	wewnątrz hali	25	25	0	5
28e	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	53	31	0	6
28ea	tor technologiczny	wewnątrz hali	31	31	0	6
28f	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	51	31	0	6
28fa	tor technologiczny	wewnątrz hali	31	31	0	6
28g	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	53	31	0	6
28ga	tor technologiczny	wewnątrz hali	31	31	0	6
28h	dojazdowy do hali	od obrotnicy do hali	53	31	0	6
28ha	tor technologiczny	wewnątrz hali	31	31	0	6
32	postojowy	od Rz 9 do końca toru	119	71	wzniesienie 2,5	14
34	postojowy	od Rz 15 do obrotnicy	193	98	wzniesienie 2,5	19
34a	postojowy	od obrotnicy do końca toru	22	21	0	4
36	postojowy	od Rz 15 do końca toru	211	109	wzniesienie 2,5	21

Nr toru	Przeznaczenie	Początek i koniec toru	Długość [m]		Pochylenie [‰]	Pojemność [osie obliczeniowe]
			ogólna	użyteczna		
36a	postojowy, zdawczo-odbiorczy	od Rz 7 do końca toru	137	92	wzniesienie 2,5	18
		dł. ogółem	<b>1357</b>	<b>874</b>		<b>171</b>

#### 5. Rodzaje i typy rozjazdów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów

Nr i rodzaj rozjazdu	Typ rozjazdu	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Uzależnienie	Oświetlenie
RzP 7	S42:1:9:205	na tor 36	ręczny	brak	brak
RzL 9	S49:1:9:300	na tor 34	ręczny	brak	brak
RzP 15	S49:1:9:190	na Rz 9	ręczny	brak	brak

#### 6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

Nr wykolejnicy	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Uzależnienie	Oświetlenie
Wk2	Nałożona na tor nr 28	Mechaniczny z nastawni WI	z Rkpd nr 2 */**	brak
Wk3	Nałożona na tor 34	Mechaniczny z nastawni WI	z Rz 18 */**	brak

\*wykolejnica nastawiana przez pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

\*\* wykolejnica będąca w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

#### 7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

Rozjazdy na bocznicy Parowozowni nie posiadają uzależnień.

Wykolejnica Wk2 jest uzależniona z Rkpd nr 2 i nastawiana z nastawni WI

Wykolejnica Wk3 jest uzależniona z Rz nr 18 i nastawiana z nastawni WI

#### 8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznica Parowozowni Wolsztyn stanowi jeden rejon manewrowy, do którego przyporządkowane są rozjazdy nr 7, 9 i 15 oraz wykolejnice nr Wk2 i Wk3.

#### 9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na bocznicę zabudowane są urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, tj. wykolejnice Wk2 i Wk3.

Wykolejnica Wk2 jest uzależniona z Rkpd nr 2 i nastawiana z nastawni WI.

Wykolejnica Wk3 jest uzależniona z Rz nr 18 i nastawiana z nastawni WI.

#### 10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Pod rozjazdem nr 15 (na wysokości iglic rozjazdu) znajduje się obiekt inżynieryjny: przepust kolejowy nad przeszkodą wodną – kanałem dopływowym do Jeziora Berzyńskiego.

#### 11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Na terenie bocznic nie ma przejazdów.

Przejście w poziomie szyn kategorii F (przez torę nr 28 a-h) usytuowane jest w km 0,231 kilometrażu bocznic.

Przejście w poziomie szyn nie jest chronione rogatkami i służy wyłącznie do ruchu wewnętrznego

#### 12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Oświetlenie terenu bocznic zapewnione jest przez lampy o mocy 400 i 250W, zamontowane na słupach i ścianach budynków. Rozmieszczenie lamp przedstawione zostało na planie sytuacyjnym stanowiącym Załącznik nr 1 do Regulaminu.

Oznaczenie lamp	Lokalizacja lampy/ teren oświetlany	Rodzaj oświetlenia		Miejsce zainstalowania wyłącznika – kto obsługuje
		typ źródła światła	moc (W)	
1	2	3	4	5
L9,10,11,14,15,16	Oświetlenie terenu przy torze nr 36a	OWS400	400 W	Budynek produkcyjny urządzeń technicznych – dyspozytor
1-6,8,12,13,17,18	Oświetlenie kanału oczyszczającego, zasięku węglowego i parkingu	OWS400	400 W	Budynek kanalarzy – dyspozytor
7,19,20,21	Na ścianie budynku, oświetlany teren przed halą parowozów	OUR250	250 W	Budynek parowozowni – dyspozytor

#### 13. Punkty ładunkowe

Bocznica posiada stalową wiatę magazynową o powierzchni 148,5m<sup>2</sup> usytuowaną przy torze nr 36a.



Bocznica nie posiada ramp.

Przy torze nr 34 znajduje się zasiek węglowy o powierzchni 200,00m<sup>2</sup>.

Bocznica nie posiada zbiorników.

#### **14. Urządzenia ładunkowe**

Bocznica posiada żuraw kolejowy EDK-80/1 o udźwigu 20 ton, rozpiętości/wyciągu ramienia 12 metrów, wysokości podnoszenia 10 metrów. Miejscem odstawienia żurawia jest koniec toru nr 36. Żuraw obsługują uprawnieni pracownicy wg odrębnych przepisów.

Nad torami nr 34 i 32 znajduje się suwnica stacjonarna o udźwigu 1000 kg.

Przy torze nr 34 przy kanale oczyszczowym znajduje się dźwignica z obrotowym wysięgnikiem o udźwigu 1000 kg.

Między zasiekami węglowymi a torem 34 i torowiskiem wózków do nawęglania parowozów znajdują się dwa taśmociągi do podawania węgla

#### **15. Wagi wagonowe**

Na bocznicy nie znajduje się waga wagonowa.

#### **16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki**

Na bocznicy obowiązuje skrajnia budowli typu A (dla budowli na liniach niezelektryfikowanych) określona w normie PN-69/K-02057.

Na bocznicy obowiązuje skrajnia taboru typu A określona w normie PN-70/K-02056 oraz w karcie UIC 505.

Na bocznicy nie znajdują się skrajniki.

#### **17. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli**

Skrajnia budowli na bocznicy nie jest zachowana w bramach wjazdowych hali wachlarzowej

#### **18. Sygnały, wskaźniki i tablice**

Na bocznicy nie ma zainstalowanych semaforów.

Przy torze nr 28 przy wyjeździe z bocznicy (przed wykolejnicą Wk2) zabudowana jest świetlna tarcza manewrowa Tm1.

Między rozjazdem Rz15 a Rz18 na torze dojazdowym do i z bocznicy (przed wykolejnicą Wk3) zabudowana jest świetlna tarcza manewrowa Tm2.

Tarcze manewrowe obsługiwane są przez pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze stacji Wolsztyn nastawni Wl.

W ukresach rozjazdów ustawiony jest wskaźnik W17 /słupek ukresowy/, oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno tor zająć taborem.

Tablica z napisem „Punkt Zdawczo – Odbiorczy” usytuowana jest przy torze nr 36a w km 0,096 kilometrażu bocznicy.

Tablica z napisem „PUNKT KONTROLI PAROWOZÓW” sztuk dwie: jedna usytuowana przy torze nr 28 w km 0,173 kilometrażu bocznicy. Druga usytuowana przy rozjeździe nr 15 w km 0,000 kilometrażu bocznicy.

Na budce obrotnicy znajdują się tablice: „Szybkość 3 km/h” oraz „UWAGA BRAK SKRAJNI W BRAMACH WJAZDOWYCH”.

#### **OPIS ROZWIĄZANIA KONCEPCYJNEGO :**

#### **1. W ramach robót remontowych przewiduje się :**

##### **1.1. Wykonanie remontu kanału technicznego poprzez**

- 1.1.1. Rozbiórkę istniejącej licówki z cegieł
- 1.1.2. Skucie nierówności betonu przy głębokości skucia do 5 cm na ścianach lub podłogach wraz z utylizacją materiałów
- 1.1.3. Czyszczenie strumieniowo-ścierne na mokro powierzchni betonowych pokrytych powłokami bitumicznymi .
- 1.1.4. Ręczną reprofiliację ubytków w konstrukcjach betonowych zaprawą cementowo-polimerową - szpachlowanie powierzchni z betonów prefabrykowanych na ścianach szpachlą cementowo-polimerową
- 1.1.5. Wykonanie zabezpieczenia powierzchniowego powłoką mineralną (cementowo-polimerową) na powierzchniach poziomych
- 1.1.6. Wykonanie zabezpieczenia powierzchniowego powłoką mineralną (cementowo-polimerową) na powierzchniach pionowych

##### **1.2. Wykonanie remontu nawierzchni utwardzanej chodniki , wjazdy, place poprzez**

- 1.2.1. Rozebranie nawierzchni z płyt drogowych betonowych o grubości 12 cm z wypełnieniem spoin piaskiem
- 1.2.2. Ręczne rozebranie podbudowy betonowej o grubości 12 cm - nawierzchni przy kanale technicznym
- 1.2.3. Ręczne wykonanie koryta na całej szerokości jezdni i chodników w gruncie kat. I-II głębokości 30 cm
- 1.2.4. Ręczne profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni w gruncie kat. I-II
- 1.2.5. Wykonanie podsypki piaskowej z zagęszczeniem ręcznym - 5 cm grubości warstwy po zagęszczeniu
- 1.2.6. Wykonanie podbudowy betonowej z dylatacją - grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm
- 1.2.7. Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej grubości 80 mm na podsypce piaskowej grubości 50 mm z wypełnieniem spoin piaskiem
- 1.2.8. Wykonanie obrzeża betonowego o wymiarach 20x6 cm na podsypce piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem

##### **1.3. Wykonanie remontu torów poprzez:**

- 1.3.1. Ręczną rozbiórkę torów kolejowych na podkładach drewnianych z odwiezieniem materiałów na plac przyobiektowy; szyny S49 mocowane na śruby i wkręty.
- 1.3.2. Ręczną rozbiórkę rozjazdów zwyczajnych z odwiezieniem materiałów na plac przyobiektowy;
- 1.3.3. Wybranie podsypki na głębokość 15 cm od spodu podkładu na szerokość do 20 cm od czoła podkładów lub podrozjazdnic
- 1.3.4. Ręczne profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni w gruncie kat. I-II
- 1.3.5. Zagęszczenie nasypów zagęszczarkami; grunty sypkie kat. I-III
- 1.3.6. Mechaniczne wykonanie zagęszczonej warstwy tłuczni na gotowym podtorzu;



1.3.7. Ręczne układanie toru kolejowego na podkładach drewnianych ; szyny dł. do 25 m, rozstaw podkładów 0,7 m