

Opis obiektów infrastruktury usługowej Boczniczy kolejowej ZUT Wągrowiec

Wągrowiec, listopad 2017 roku

1/ Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej.

Bocznic „ZUT” odgałęzia się od toru stacyjnego nr. 4 stacji Wągrowiec rozjazdem nr 41 w km 78,524, linii kolejowej 206 Inowrocław Rąbinek - Drawski Młyn z zawieszonym ruchem pociągów.

Początkiem bocznic jest styk przedglicowy rozjazdu nr 41, co stanowi km 0,000 bocznic.

2/ Okręgi nastawcze, posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznic „ZUT” stanowi jeden okrąg manewrowy. Brak posterunku ruchu oraz obsady.

3/ Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na torach 105, 104 i 102 w km 1,017.

4/ Tory bocznicowe, numeracja, przeznaczenie, długości, pojemność i pochylenia.

Numer toru	Przeznaczenie toru	Długość użyteczna			Długość ogólna			Pochylenie maksymalne	Mieści wagonów 4 osiowych	Własność
		od	do	m	od	do	m			
101a	Ochronny	-	-	-	Pr 42	Ko	73,0	0,0‰	-	PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu
101	Dojazdowy	-	-	-	Pr 41	Pr 102	940,0	5,5‰	-	
102	Zdawczo-odb.	U 105	Pr107	252,0	Pr105	Pr113	418,0	0,0‰	-	ZUT
102a	Postojowy	U107	Ko	301,0	Pr107	Ko	390	0,0‰	20	"
104	Zdawczo-odb.	U105	U108	266,0	Pr 104	Pr 108	387,0	0,0‰	17	"
105	Zdawczo-odb.	U104	U111	339,0	Pr102	Pr111	453,0	0,0‰	22	"
107	Odstawczy	U106	U112	231,0	Pr102	Pr112	466,0	0,0‰	15	"
					U103	Pr106	76,0	0,0‰		"
109	Odstawczy	U106	U112	321,0	Pr106	Pr112	318,0	0,0‰	21	"
111	Postojowy	U110	Z-1	241,0	Pr110	Ko	302,0	0,0‰	16	"
112	Postojowy	U110	Z-1	241,0	Pr109	Ko	347,0	0,0‰	16	"
113	Wyciągowy	-	-	-	Pr113	Ko	263,0	0,0‰	-	"
114	Wjazdowy - Hala napraw II	U116	B-2	52,0	Pr115	Ko	193,0	0,0‰		"
		B-2	Z-1	66,0						
115	Wjazdowy - Hala napraw II	U116	B-2	52,0	Pr116	Ko	159,0	0,0‰		"
		B-2	Z-1	60,0						
116	Wjazdowy - Hala napraw II	U115	B-2	73,0	Pr114	Ko	223,0	0,0‰		"
		B-2	Z-1	60,0						
117	Łącznikowy	-	-	-	Pr113	Pr120	203,0	0,0‰	-	
121	Wyciągowy	Pr120	Ko	100,0	-	-	-	0,0‰	-	"
122	Ładunkowy	U103	U131	482,0	Pr103	Pr131	565,0	0,0‰	32	
125	Postojowy	Pr132	Z-1	319,0	Pr130	Ko	439,0	0,0‰	21	"
127	Postojowy	U132	Z-1	319,0	Pr132	Ko	376,0	0,0‰	21	"

128	Postojowy	U121	Z-1	394,0	Pr120	Ko	468,0	0,0‰	26	„
129	Postojowy	U128	Z-1	256,0	Pr123	Ko	375,0	0,0‰	17	„
131	ładunkowy	U128	Z-1	114	Pr128	Ko	154,0	0,0‰	7	„
133	Technologiczny Hala napraw I	U127	B1- wj	174,0	Pr127	Ko	316,0	0,0‰	-	„
		B1- wj	B1-wy	60,0						
		B1-wy	Z-1	23,0						
134	Technologiczny Hala napraw I	U127	B1- wj	172,0	PR126	Ko	358,0	0,0‰	-	„
		B1- wj	B1-wy	60,0						
		B1-wy	Z-1	23,0						
135	Technologiczny Hala napraw I	U126	B1- wj	200,0	Pr121	Ko	448,0	0,0‰	-	„
		B1- wj	B1-wy	60,0						
		B1-wy	Z-1	23,0						
Razem		5334.0			8710.0				251	-

Objaśnienia:

U – ukres rozjazdu, Z-1 tarcza zaporowa, Pr – początek rozjazdu, Ko - koziół oporowy.

Pojemność torów boczniczy.

Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 8710,0 m.

Łączna długość użyteczna torów bocznicowych (bez torów komunikacyjnych, objazdowych, wyciągowych i ochronnych, na których nie może znajdować się tabor) wynosi 5334 m.

Dla określenia pojemności torów w wagonach czteroosiowych przyjęto średnio 15m na jeden wagon czteroosiowy.

Maksymalna pojemność boczniczy w przeliczeniu na wagony czteroosiowe, wynosi 355 wagonów.

Normalna pojemność boczniczy, przy której będzie mogła być wykonywana praca w pełnym zakresie, wynosi 60% maksymalnej pojemności boczniczy, co stanowi:

$$0,6 \times 355 = \mathbf{213 \text{ wagonów czteroosiowych.}}$$

5/ Rodzaje i typy rozjazdów, położenie zasadnicze, sposób przestawiania zwrotnic.

Numer	Rodzaj-typ	Skos-promień	Położenie zasadnicze	Kierunek –uzależnienie-sposób nastawiania	Oświetlenie Własność
41	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 4	Lewy - elektrycznie z LCS uzależniony z rozjazdem 42	Nie PKP.PLK. SA
42	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 101a	Lewy - elektrycznie z LCS uzależniony z rozjazdem 41	Nie PKP.PLK. SA
102	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 105	Prawy-ręcznie	Nie ZUT
103	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 107	Lewy - ręcznie	
104	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 105	Prawy- ręcznie	
105	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 102	Lewy- ręcznie	
106	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 107	Lewy- ręcznie	
107	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 113	Lewy- ręcznie	
108	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 102	Prawy- ręcznie	

109	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 102a	Lewy- ręcznie	Nie ZUT
110	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 112	Prawy- ręcznie	
111	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 105	Prawy- ręcznie	
112	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 107	Prawy- ręcznie	
113 a/b	Krzyżowy podwójny S49	1:9-190	Na tor 102 i 107	-----	
113	Krzyżowy podwójny S49	1:9-190	Na tor 113 i 117	-----	
114	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 113	Lewy- ręcznie	
115	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 116	Prawy- ręcznie	
116	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 114	Lewy- ręcznie	
120	Zwyczajny-S49	1 : 9-190	Na tor 117	Lewy- ręcznie	
121	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 135	Prawy- ręcznie	
123	Zwyczajny-S49	1:9-190	Na tor 135	Lewy- ręcznie	
126	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 135	Lewy- ręcznie	
127	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 134	Lewy- ręcznie	
128	Zwyczajny-S49	1:9-190	Na tor 131	Prawy- ręcznie	
130	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 117	Lewy- ręcznie	
131	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 125	Lewy- ręcznie	
132	Zwyczajny-S49	1 : 6,66-190	Na tor 125	Prawy- ręcznie	

Utrzymanie rozjazdów należy do ZUT Wągrowiec

6/ Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Bocznicą „ZUT” nie posiada wykolejnic.

7/ Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazd numer 41 i 42 są nastawiane elektrycznie z LCS Wągrowiec. Położenie zasadnicze uniemożliwia zbiegnięcie wagonów z torów bocznic w kierunku stacji Wągrowiec.

8/ Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Rozjazdy na bocznicę przyporządkowane są do jednego okręgu nastawczego.
Bocznicą nie posiada semaforów.
Bocznicą nie posiada tarcz manewrowych.

9/ Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na bocznicę „ZUT” brak kolejowych obiektów inżynieryjnych.

10/ Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie wewnętrznym bocznicy brak jest przejazdów kolejowych użytku publicznego.
W torze dojazdowym nr 101 znajduje się 1 przejazd w poziomie szyn kategoria „D” w km 0.759,94.
Przejazdu nie wolno zastawiać pojazdami kolejowymi.

11/ Oświetlenie bocznic kolejowej.

Oświetlanie torów bocznicowych, punktów za i wyładunkowych, odbywa się za pomocą lamp elektrycznych (różnych typów) zapewniających dobrą widoczność.

Wzdłuż torów bocznicowych znajduje się sieć oświetlenia zewnętrznego, a ponadto na pozostałym terenie, na budynkach, halach naprawczych, magazynach istnieją dodatkowo rozmieszczone lampy, które oświetlają teren.

Oświetlenia torów bocznicowych dokonuje się centralnie z rozdzielni znajdującej się przy hali napraw wagonów.

W przypadku braku dopływu energii elektrycznej w porze ciemnej nie można wykonywać żadnej pracy manewrowej. Brak jest awaryjnego agregatu prądotwórczego.

12/ Punkty ładunkowe.

Magazyny

Bocznic nie posiada magazynów integralnie związanych z ruchem kolejowym.

Place składowe.

Przy torze nr 122 znajduje się plac ładunkowy — skład materiałów masowych. Długość frontu ładunkowego 180m. Szerokość — 15m.

Rampy ładunkowe.

Przy torze nr 131 znajduje się rampa czołowo — boczna z przeznaczeniem na za i wyładunek maszyn samobieżnych. Dopuszczalne obciążenie na m² wynosi 500kg. Długość frontu ładunkowego 15m, szerokość rampy 6m.

13/ Urządzenia ładunkowe.

Na terenie bocznic nie ma stałych urządzeń ładunkowych. Do ewentualnych prac ładunkowych wykorzystywane będą maszyny samobieżne lub dźwigi.

Wymienione urządzenia znajdują się na bocznic i obsługiwane są przez odpowiednio przeszkolonych pracowników posiadacza bocznic.

Każde uruchomienie taboru może nastąpić po obustronnym porozumieniu, tj. ustawiacza z operatorem urządzeń za i wyładunkowych.

14/ Wagi wagonowe.

Na terenie bocznic ZUT jest zainstalowana waga wagonowa typu RDW - Tamtron

15/ Bramy kolejowe.

Wjazd na tory bocznic ZUT zamyka brama usytuowana w km. 0,917.

Klucz do bramy znajduje się w budynku Portierni. Bramę otwiera upoważniony pracownik ZUT.

16/ Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Wszystkie urządzenia, magazyny, brama wjazdowa znajdują się w obowiązujących skrajniach budowli i taboru wymaganych obowiązującymi przepisami, skrajnia budowli według PN-69/K-02057 koleje normalnotorowe. Bocznic ZUT nie posiada skrajnika.

17/ Sygnały, wskaźniki i tablice.

Tarcze zaporowe z sygnałem zamknięcia toru „Z-1” „Stój” ustawione są:

- przy zakończeniu torów nr 102a, 111, 112, 113, 121, 125, 127, 128, 129, 133, 134, 135 na wysokości początku zasypki piaskowej,
- w hali napraw na zakończeniu torów 114-116 na kozłach oporowych.
- Tarcze zatrzymania „D-I”.
- umocowane są na skrzydłach bramy wjazdowej na teren bocznicy w km 0,917, > na skrzydłach bram wjazdowych do hal napraw wagonów.
- Tarcze zatrzymania wskazują sygnał „Stój” gdy skrzydła bram są zamknięte.
- Wskaźniki.
- Wskaźniki W-17 (słupki ukresowe biało — czerwony) miejsce u zbiegu torów poza którym tabor znajduje się w skrajni taboru obu zbiegających się torów.
- Wszystkie zwrotnice na terenie bocznicy wyposażone są w tarczki ze wskaźnikami zwrotnicowymi wskazującymi położenie zwrotnic (kierunek nastawienia).
- Wskaźniki W 6 znajdują się przed przejazdem przy torze nr 101— dojazdowym do grupy torów wewnętrznych ZUT.
- Tablice informacyjne i ostrzegawcze.
- Tablica z napisem „Punkt zdawczo — odbiorczy” usytuowana jest na międzytorzu torów 104 i 105 w km 0,077.

18/ Urządzenia i środki trakcyjne.

Obsługa torów bocznicy ZUT dokonywana jest lokomotywą spalinową serii 409 Da. Ogólna charakterystyka techniczna zakładowej lokomotywy spalinowej 409 Da:

- Rok budowy - 1973,
- Silnik typ - Wola 1446,
- Moc - 180KM przy 1800 obrotach na minutę,
- Ciężar własny lokomotywy - 23,5t,
- Ilość osi napędnych - 2,
- Szybkość maksymalna - 25,7 km/h,
- Długość lokomotywy - 6949 mm,
- Szerokość lokomotywy - 2970 mm, ➤ Wysokość lokomotywy - 3210 mm,
- Szerokość toru - 1435 mm,
- Największa siła pociągowa - 7200kg

19/ Lokomotywnia.

- Bocznica nie posiada lokomotywni. Lokalizacją dla postoju lokomotywy manewrowej jest tor nr 133 — hala napraw I, na którym dokonuje się przeglądu lokomotywy.
- Uzupełnianie paliwa dokonywane jest w czasie postoju lokomotywy na torze nr 133 w hali napraw I.

- Paliwo prowadzący pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej pobiera z magazynu. Tankowanie lokomotywy odbywa się w miejscu jej postoju, z kanistrów.
- Prowadzący pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej podczas pobierania paliwa i napełniania zbiornika lokomotywy jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo przeciwpożarowe.

Obsada lokomotywy i czas jej zatrudnienia.

- Stanowi ją prowadzący pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej, który powinien posiadać wymagane kwalifikacje.
- Instrukcja obsługi i utrzymania oraz charakterystyka lokomotywy powinny znajdować się na lokomotywie.
- Czas zatrudnienia prowadzącego pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej jest jednozmianowy od godz. 7.00 - do godz. 15.00.
- W uzasadnionych przypadkach zakład pracy może zatrudnić obsługę według zasady 12 godzin pracy i 24 godziny wypoczynku.

Przyjęcie i przekazywanie dyżuru odbywa się w biurze Mistrza Napraw Cystern, z zapisem w odpowiedniej książce zdania i objęcia służby.

Prowadzący pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej prowadzi również odpowiednią książkę pokładową, do której wpisuje wszystkie uwagi dotyczące pracy lokomotywy.

20/ Tabor kolejowy własny.

Bocznica „ZUT” posiada własny tabor kolejowy- wagony węglarki i wagony cysterny. Dostawy towarów odbywają się wagonami innych właścicieli.

21/ Środki łączności.

Bocznica „ZUT” posiada własną sieć radiołączności używaną przez pracowników drużyny manewrowej.

Drużyna manewrowa Przewoźnika może posługiwać się radiotelefonami między sobą oraz z maszynistą lokomotywy manewrowej jak również z dyżurnym ruchu dysponującym stacji Wągrowiec (sieć radiotelefoniczna Przewoźnika).