

Park Rataje

aktualny stan prac

30 stycznia 2018 r. Poznań



Najważniejszym eksponatem skansenu Średzkiej Kolei Powiatowej będzie lokomotywa serii TKt48-130.

Omawiany tendrzak uchodzi za jedną z najlepszych polskich konstrukcji parowozowych, a egzemplarz o nr 4498 pracował w parowozowni Kępno, aż do października 1991 r.



Maszyna z lat '50 została przewieziona z Kępna, gdzie była eksponowana jako pomnik kolejnictwa przy dworcu, do Swarzędza, gdzie od połowy stycznia poddawana jest pracom renowacyjnym. **Transport lokomotywy***

Po oczyszczeniu z rdzy, zabezpieczeniu powierzchni przed korozją, pomalowaniu wg. ówczesnie obowiązujących schematów kolorystycznych oraz zabezpieczeniu powierzchni powłoką antygraffiti, w połowie 2018 roku lokomotywa zostanie postawiona w Parku Rataje.

- pierwotny transport lokomotywy uzgodniony został na 24.10.2017 r. (wniosek z dnia 20.09.2017 r.) – konieczny udział pociągu ratunkowego
- 23.10.2017 r. nastąpiło w Gnieźnie wykolejenie pociągu ORLEN - lokomotywa z 4 cysternami z płynną siarką
- w związku z powyższym i koniecznością likwidacji szkód - pociąg ratunkowy był niedostępny i odwołano transport lokomotywy na trasie Kępno-Swarzędz
- zaistniała konieczność wystąpienia z nowym wnioskiem do PKP PKL S.A. o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej
- warunki atmosferyczne oraz przepustowość linii spowodowały, iż ponowna zgoda wydana została w dniu 30.11.2017 r. na dzień 07/08.12.2017 r.

- wyjazdowe posiedzenie Komisji Doraźnej ds. Parku Rataje – w Swarzędzu - w miejscu, gdzie lokomotywa ma podlegać renowacji zaplanowane było na dzień 28.11.2017r. W związku z zaistniałą sytuacją nastąpiła konieczność odwołania posiedzenia Komisji.
- transport lokomotywy obejmował:
 - jazdę lokomotywy luzem po odbiór 3-ch wagonów technologicznych do st. Poznań Piątkowo (wjazd na bocznice SPR).
 - przewóz trzech wagonów w rel. Poznań Piątkowo (wyjazd z bocznic SPR) – Kępno
 - prace techniczne – wstawienie lokomotywy TKt48-130 na tor trakcyjny
 - przejazd z ograniczoną prędkością parowozu zabezpieczonego wagonami technologicznymi zapewniającymi odpowiednią masę hamującą z Kępna na Franowo, a następnie do Swarzędza

Transport lokomotywy parowej TKt48-130 w asekuracji pociągu ratunkowego



Transport lokomotywy parowej TKt48-130 w asekuracji pociągu ratunkowego



Podstawowe eksponaty skansenu ŚKP – lokomotywa parowa TKt48-130



Podstawowe elementy skansenu ŚKP – lokomotywa parowa BAZIEL nr 14998



Lokomotywa typu BAZIEL była doskonałą odpowiedzią na zapotrzebowanie przemysłu po II wojnie światowej, który odczuwał brak lekkich lokomotyw.

Wąskotorowy egzemplarz o nr 14998 został wybudowany przez chrzanowski FABLOK w 1956 r., a następnie został skierowany do pracy w Cementowni „Saturn” znajdującej się w Wojkowicach.

Po zakończeniu służby został zachowany w charakterze pomnika.

Podobnie jak lokomotywa serii TKt48-130, BAZIEL również jest poddawany zabiegom renowacyjnym w Swarzędzu. Po oczyszczeniu, zabezpieczeniu powierzchni przed korozją, pomalowaniu wg. ówczesnie obowiązujących schematów kolorystycznych oraz zabezpieczeniu powierzchni powłoką antygraffiti, w połowie 2018 roku lokomotywa zostanie postawiona w Parku Rataje.

Podstawowe elementy skansenu ŚKP – lokomotywa parowa BAZIEL nr 14998



Podstawowe elementy skansenu ŚKP – wagon gastronomiczny typu 113A



Wzrost ilości połączeń dalekobieżnych i potrzeba modernizacji taboru na polskich torach skłoniły PKP do zamówienia na początku lat 70-tych puli nowych wagonów gastronomicznych.

Konstrukcje opracowano w poznańskim CBK-PTK na podstawie wcześniejszych doświadczeń pozyskanych przy seryjnie produkowanych wagonach osobowych.

W 1972 roku powstał wagon prototypowy, a w latach 1974–1976 w poznańskich zakładach HCP zbudowano łącznie 230 sztuk wagonów typu 113A.

Doskonale zachowany egzemplarz, który będzie jednym z eksponatów skansenu ŚKP również zostanie pomalowany wg. oryginalnych schematów kolorystycznych, a po dostosowaniu do potrzeb skansenu, od połowy 2018 r. będzie stanowił dodatkową atrakcję, dla wszystkich zwiedzających.

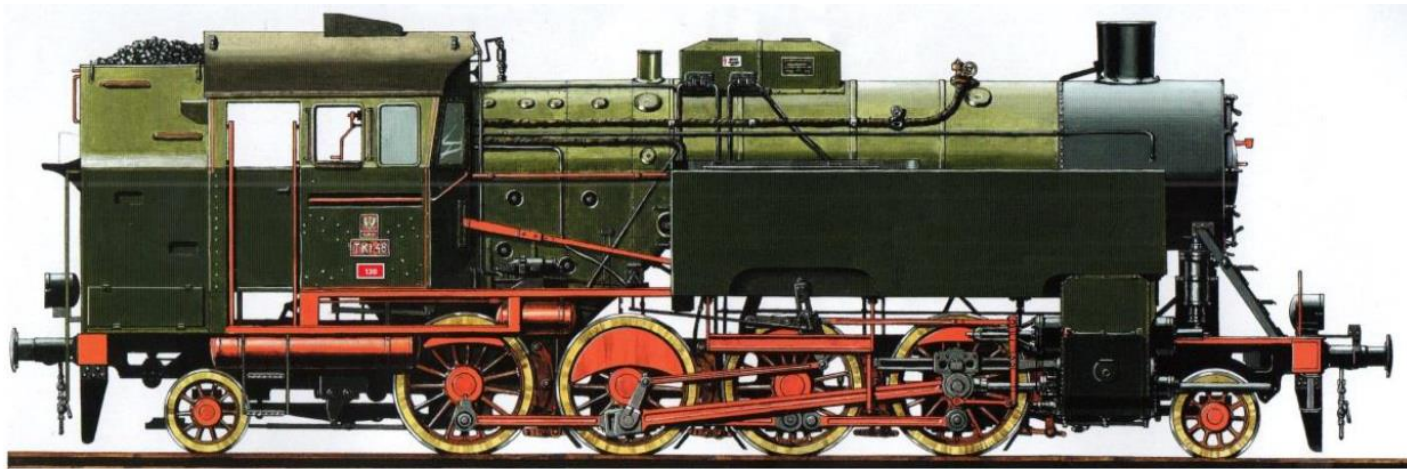


Podstawowe elementy skansenu ŚKP – wagon gastronomiczny typu 113A



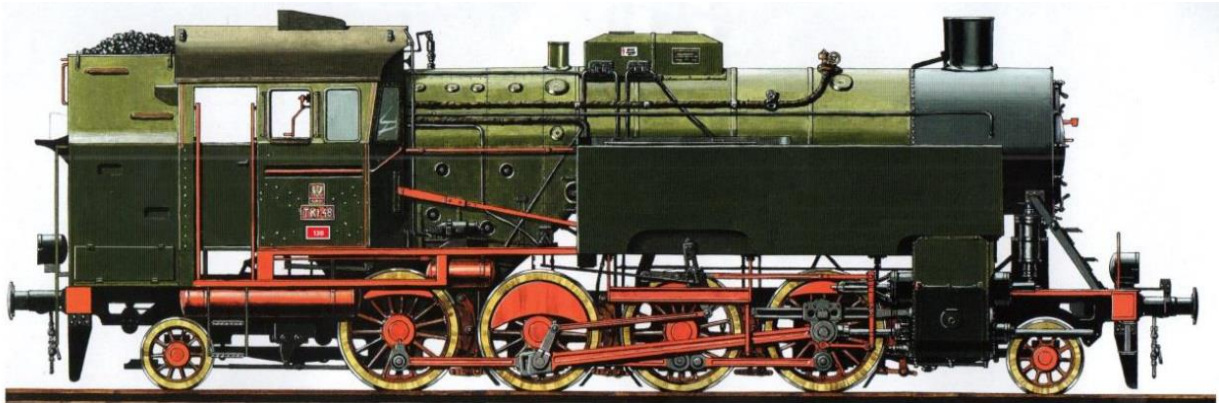
Dzięki współpracy PIM ze Stowarzyszeniem Miłośników Kolei Średzkiej udało się opracować oryginalne schematy malowania poszczególnych elementów skansenu.

Schemat malowania parowozu TKt48-130



Parowozy serii TKt48, choć konstrukcyjnie zaprojektowane jako towarowe, były praktycznie przez cały okres swojej eksploatacji wykorzystywane do prowadzenia pociągów pasażerskich. W związku z powyższym nadawano im malowania charakterystyczne dla tego typu parowozów.

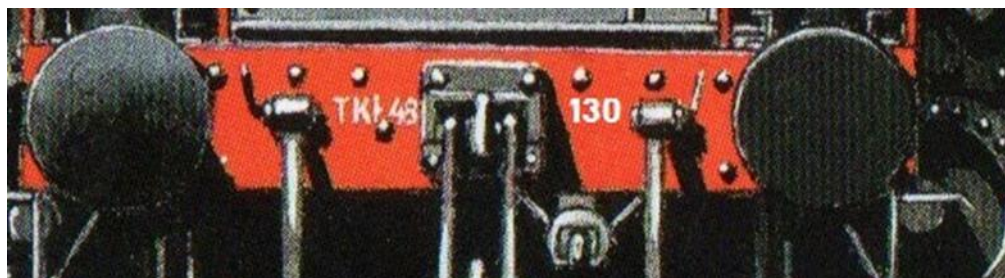
Barwa wg RAL	Zastosowanie
6008 ciemnooliwkowy	Budka maszynisty, drzwi, stojak kotła, walczak kotła, skrzynie wodne, skrzynia węglowa, odchylacze dymu, oprawy reflektorów, pokrywy silników.
7000 szary jasny	Wewnętrzna część budki maszynisty.
9005 czarny	Stojak kotła wewnątrz budki maszynisty, dymnica, zderzaki, komin, pomost poddymniczny, sprężarka powietrza, prądnica, gwizdawka.
3001 czerwony	Poręcze, koła bosc zestawów kołowych, wiązary, korbowody, krzyżulce, zbiorniki powietrza, wał stawidłowy, ostoja, uchwyty i pokrętła wewnątrz budki maszynisty, wewnętrzne powierzchnie tabliczek z godłem, serią i numerem parowozu.
9006 aluminium	Powierzchnie toczne zestawów kołowych.
9010 biały	Powierzchnie boczne obręczy zestawów kołowych, napisy na budce maszynisty, czołownicy, skrzyni węglowej, godło i litery na tabliczkach na budce maszynisty.



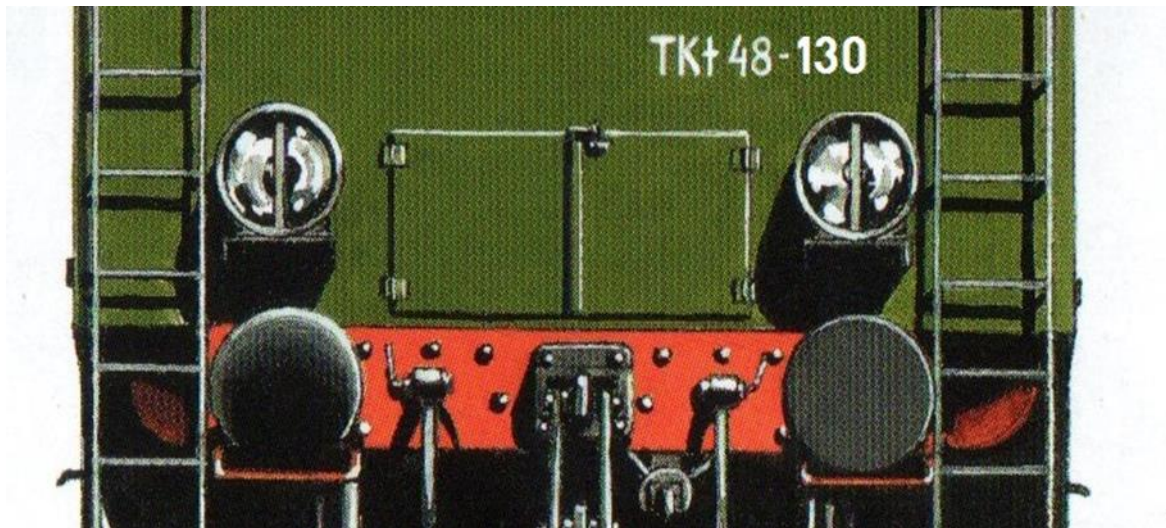
a) budka maszynisty - oznaczenia na budce maszynisty



b) czołownica przednia (wysokość liter i cyfr 90 mm) - oznaczenia na czołownicy przedniej



c) skrzynia węglowa (wysokość liter i cyfr 90 mm) – oznaczenia na skrzyni węglowej



Schemat malowania parowozu Bazel 14998

Parowozy typu Bazel, jako typowe lokomotywy przemysłowe, zazwyczaj malowano na czarno, stosując przy tym mało akcentów w innym kolorze, a także minimalną ilość oznaczeń. Zestawienie poszczególnych odcieni kolorystyki zawarto w tabeli poniżej.



Barwa wg RAL	Zastosowanie
9005 czarny	Budka maszynisty, drzwi, stojak kotła, walczak kotła, skrzynie wodne, skrzynia węglowa, oprawy reflektorów, pokrywy silników, stojak kotła wewnątrz budki maszynisty, dymnica, zderzaki, komin, pomost poddymniczny, sprężarka powietrza, prądnica, gwizdawka, ostoja.
3001 czerwony	Poręcze, koła bosc zestawow kołowych, wiązary, korbowody, krzyżulce, uchyty i pokrętła wewnątrz budki maszynisty.
9006 aluminium	Powierzchnie toczne zestawów kołowych.
9010 biały	Powierzchnie boczne obręczy zestawów kołowych, napisy na budce maszynisty, czołownicy, skrzyni węglowej, godło i litery na tabliczkach na budce maszynisty.

Schemat malowania parowozu wagonu gastronomicznego typu 113A



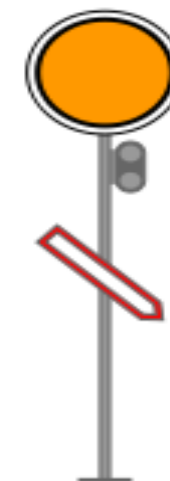
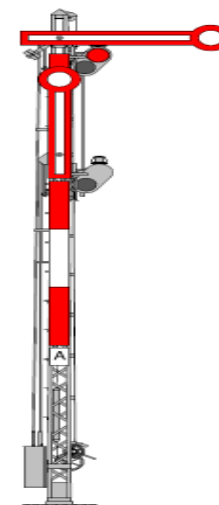
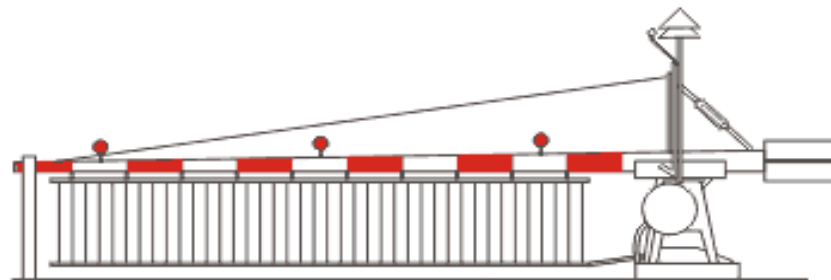
Barwa wg RAL	Zastosowanie
6008 ciemnooliwkowy	Ściany boczne, czołowe, drzwi.
7000 szary jasny	Dach.
1014 kość słoniowa	Opisy na pudle.
9010 biały	Tło tablicy przestawczej hamulca i ogrzewania, krawędzie stopni.
3001 czerwony	Dźwignie hamulca na podwoziu i tablicach przestawczych
1018 żółty jasny	Znaki ostrzegawcze na czołach wagonu.
9005 czarny	Podwozie, wózki, stopnie, pomost międzywagonowy, zderzaki, opis.





Schemat malowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym

1. Rogatka mechaniczna (drąg: biały RAL 9016 , czerwony RAL 3020, winda rogatekowa i pozostałe elementy popielaty RAL 7035)



2. Semafor kształtowy (słup popielaty RAL 7035, ramię i pas słupa: biały RAL 9016, czerwony RAL 3020)
3. Tarcza ostrzegawcza kształtowa (słup popielaty RAL 7035, tarcza środek pomarańczowy RAL 1006, obwódka wewnętrzna czarny RAL 9005, obwódka zewnętrzna biały RAL 9016, ramię obrotowe na słupie czerwony RAL 3020, biały RAL 9016)

4. Dźwignia zwrotnicowa i sygnałowa (korpus i rękojeść popielaty RAL 7035 , blokada niebieski RAL 5010 – dźwignia zwrotnicowa, blokada czerwony RAL 3020 – dźwignia sygnałowa; ława dźwigniowa popielaty RAL 7035).



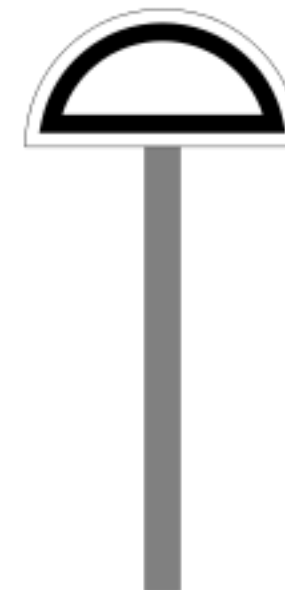
5. Wskaźnik Z1 (słup metaliczny/popielaty RAL 7035, tarcza biała RAL 9016, czarny RAL 9005).



6. Wskaźnik W4 (słup metaliczny/popielaty RAL 7035, tarcza biała RAL 9016, czarny RAL 9005)



7. Wskaźnik W5 (słup metaliczny/popielaty RAL 7035, tarcza biały RAL 9016, czarny RAL 9005)



8. Kozioł oporowy (poprzeczница i szyny biały RAL 9016)



Lokomotywa TkT 48-130 – udostępnienie wnętrza

Prace konieczne:

- a) Zabezpieczenie skrzyni narzędziowej - 2.100 zł
- b) Montaż szyb, luster oraz oprawa żarówek w czterech reflektorach - 11.000 zł
- c) Zabezpieczenie wsypu tendra przed wejściem do kabiny - 3.400 zł
- d) Montaż szyb w kabinie 10 szt. - 6.800 zł
- e) Odtworzenie prowadnicy trzona prawego suwaka - 3.400 zł

Prace dodatkowe:

- a) Montaż zbiornika sprężonego powietrza - 1.400 zł
- b) Montaż imitacja manometrów 5 szt. - 2.050 zł
- c) Odtworzenie stolarki wewnątrz kabiny maszynisty - 21.000 zł
- d) Wykonanie imitacji zasypu węgla - 3.400 zł
- Schody i podest do lokomotywy

Prace dodatkowe:

- a) odtworzenie stolarki wewnątrz kabiny maszynisty – 16.000 zł
- b) montaż brakujących kompletów reflektorów 4 szt. – 13.580 zł

Prace konieczne:

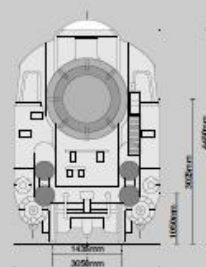
- | | |
|---|------------|
| a) montaż szyby w drzwiach wejściowych | - 2.100 zł |
| b) naprawa drzwi, zamków i rygli w jednej parze drzwi | - 8.200 zł |

Prace dodatkowe:

- | | |
|--|-------------|
| a) imitacja wału do prądnicy | - 280 zł |
| b) naprawa drzwi, zamków i rygli: | |
| • w dwóch parach drzwi | - 13.600 zł |
| • w trzech parach drzwi | - 20.400 zł |
| c) czyszczenie wnętrza i pranie siedzisk | - 4.800 zł |

Ściana do zegara – brak zgody ZZM

Poza niewątpliwą funkcją informacyjną, będą służyły również najmłodszym użytkownikom parku jako wstępny materiał dydaktyczny o historii polskiej kolei.



A photograph of a green military locomotive pulling a train of flatcars on a railway track. The locomotive is a large, boxy machine with a prominent smokestack and multiple windows. It is pulling several flatcars, which are low-profile railcars without roofs. The train is moving along a set of tracks that curve to the right. In the background, there are some trees and a clear sky. The overall tone of the image is historical and documentary.

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE:	
ROZSTAW TORU:	1435 mm
PRĘDOKÓŁ KONSTRUKCYJNA:	80 km/h
SREDNICA KOŁ NAPĘDOWYCH:	1420 mm
SREDNICA KOŁ TOCZONYCH:	650 mm
CISZAR ŚLIZOWY:	90 ton
CISZAR PRZÓDNY:	73 ton
ZAPAS WODY:	10 m
ZAPAS WĘGLA:	30 ton
TYP HAMULCA:	KnoT
NACIŚNIENIE PARY W KOTLE:	10 atm

PARAMETRE:	1430 mm
ROZSTAW TIRU:	80 mm
PRZEDNIOŚĆ KŁAMSTWOCYJNA:	1430 mm
GRĘDZICA KŁ. NAPĘDOWYCH:	850 mm
GRĘDZICA KŁ. TOCIWNYCH:	88 mm
CIĘŻAR SUZŁONOWY:	73 mm
CIĘŻAR PRÓBNY:	10 mm
ZAPAS KŁOWY:	38 mm
TYP HAMULCA:	Kłowy
WARTOŚĆ PRĘDKOŚCI:	10 mm

Rozkład jazdy

Średzichy Nolei Powiatowej

na linii od 1 października 1932 do 31 grudnia 1932.

Kierunek Średzichy — Kobylnice

Średzichy	Chocim	Kobylnice
5,25 (13,00) 0	6,00 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Kierunek Kobylnice — Średzichy

Kobylnice	Chocim	Średzichy
7,00 (13,00) 0	6,00 (13,00) 0	5,25 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Poznań

Średzichy	Kobylnice	Poznań
7,00 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	9,45 (13,00) 0
7,20 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	9,55 (13,00) 0
7,40 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	10,05 (13,00) 0
7,55 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	10,20 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Poznań — Średzichy

Poznań	Kobylnice	Średzichy
9,45 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0
9,55 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	7,10 (13,00) 0
10,05 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	7,20 (13,00) 0
10,20 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	7,35 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Kobylnice

Średzichy	Kobylnice	Średzichy
7,00 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	9,45 (13,00) 0
7,20 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	9,55 (13,00) 0
7,40 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	10,05 (13,00) 0
7,55 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	10,20 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Kobylnice — Średzichy

Kobylnice	Średzichy	Kobylnice
8,45 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0	6,00 (13,00) 0
8,55 (13,00) 0	7,10 (13,00) 0	6,10 (13,00) 0
9,05 (13,00) 0	7,20 (13,00) 0	6,20 (13,00) 0
9,20 (13,00) 0	7,35 (13,00) 0	6,35 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Poznań

Średzichy	Kobylnice	Poznań
7,00 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	9,45 (13,00) 0
7,20 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	9,55 (13,00) 0
7,40 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	10,05 (13,00) 0
7,55 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	10,20 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Poznań — Średzichy

Poznań	Kobylnice	Średzichy
9,45 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0
9,55 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	7,10 (13,00) 0
10,05 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	7,20 (13,00) 0
10,20 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	7,35 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Kobylnice

Średzichy	Kobylnice	Średzichy
7,00 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	9,45 (13,00) 0
7,20 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	9,55 (13,00) 0
7,40 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	10,05 (13,00) 0
7,55 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	10,20 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Kobylnice — Średzichy

Kobylnice	Średzichy	Kobylnice
8,45 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0	6,00 (13,00) 0
8,55 (13,00) 0	7,10 (13,00) 0	6,10 (13,00) 0
9,05 (13,00) 0	7,20 (13,00) 0	6,20 (13,00) 0
9,20 (13,00) 0	7,35 (13,00) 0	6,35 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Poznań

Średzichy	Kobylnice	Poznań
7,00 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	9,45 (13,00) 0
7,20 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	9,55 (13,00) 0
7,40 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	10,05 (13,00) 0
7,55 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	10,20 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Poznań — Średzichy

Poznań	Kobylnice	Średzichy
9,45 (13,00) 0	8,45 (13,00) 0	7,00 (13,00) 0
9,55 (13,00) 0	8,55 (13,00) 0	7,10 (13,00) 0
10,05 (13,00) 0	9,05 (13,00) 0	7,20 (13,00) 0
10,20 (13,00) 0	9,20 (13,00) 0	7,35 (13,00) 0
Przebieg trasy: 10,00 km		

Średzichy — Kobylnice

Średzichy	Kobylnice
-----------	-----------

Parowozownia w Środzie Wielkopolskiej
The description in English

Tuice - Splawle / The description in English

PARK RATAJE | **SKANSEN**
ŚREDZKA KOLEJ POWIATOWA



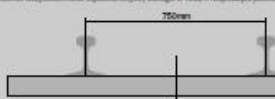
© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 105–112

PODSTAWOWE DANE KONSTRUKCYJNE:
SZEROKOŚĆ TORU: 1-430 mm, 1030 mm, 900 mm
PRĘDKOŚĆ KONSTRUKCYJNA: 30 km/h
ŚREDNICA KŁ. NAPIĘDZONY: 25 mm
CIĘŻAR ŚCIEŻYNY: 25 ton
CIĘŻAR PROGU: 3 ton
ZAPAS WODY: 1 ton
ZAPAS WĘGLA: 100 kg
TYP HAMULCA: parowy i ręczny
CIĘŻAR WŁASNY: 4,5 tony

ADRES: 10-080 WARSZAWA KONSTRUKCYJNE	
ADRES KOŚC. TORU:	1435 km, 1000 km, 800 km
PRĘDKOŚĆ KONSTRUKCYJNA:	25 km/h
ŚREDNIA KŁ. MARCHOWIC:	80 km
CZĘST. ŚREDNIA:	25 km
CZĘST. PRĘDKOŚĆ:	10 km
CZĘST. WŁ.:	0 m/s
CZĘST. WŁ.:	1 m/s
TYTUŁ:	planing / flying

The description in English

DANE TECHNICZNE	
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA ZE ZMIENIAKAMI	2400 mm
SZEROKOŚĆ	2062 mm
CIEŻAR WRAZY WRAZEM	42 ton
ROZSTAW OŚI WŁOŻA	2000 mm
TYP NABEWLA	Carbide
PRĘDKOŚĆ ZACHWYMANIA	180 t/min



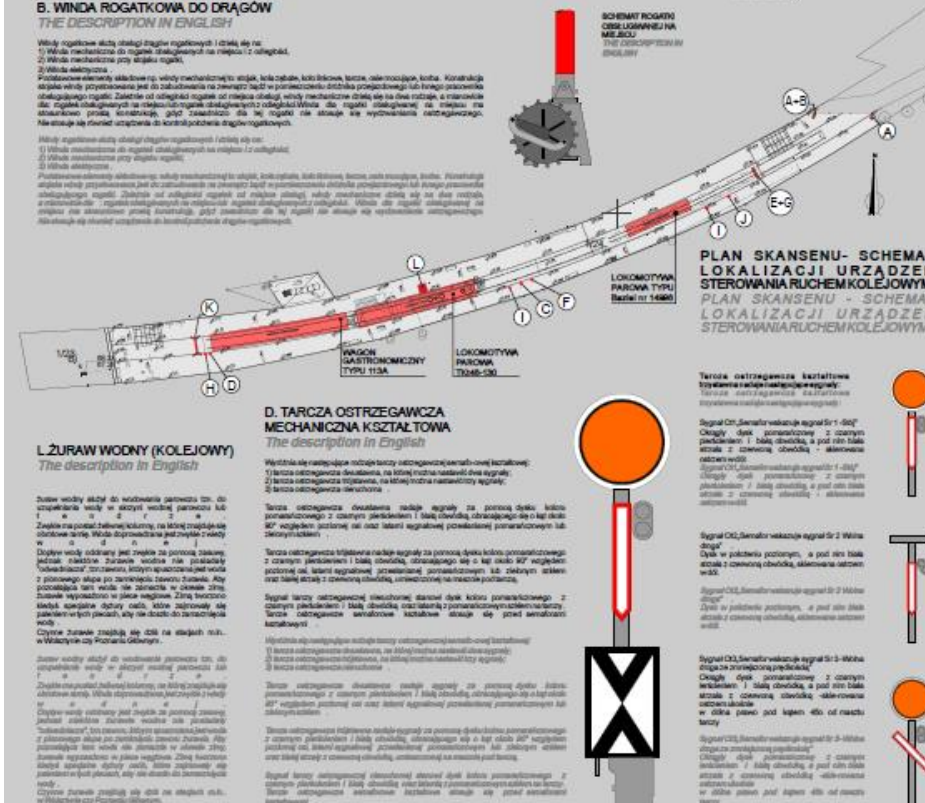
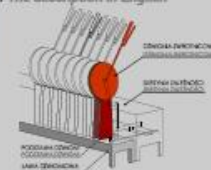
PARK RATAJE | **SKANSEN**
ŚREDZKA KOLEJ POWIATOWA



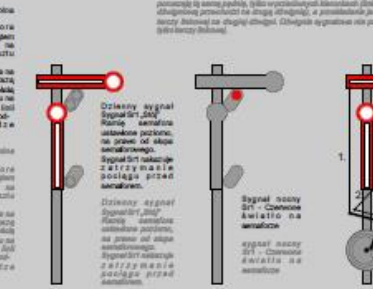
SCHEMAT KONSTRUKCYJNY URZĄDZENIA ROGATKOWEGO



Podstawowe elementy składowe np. windy mechaniczne to: stojak, bel



PARK RATAJE | **SKANSEN**
ŚREDZKA KOLEJ POWIATOWA



PARK RATAJE | **SKANSEN**
ŚREDZKA KOLEJ POWIATOWA



VIII. Stacja Główna (ob.Poznań Wschód)
The description in English



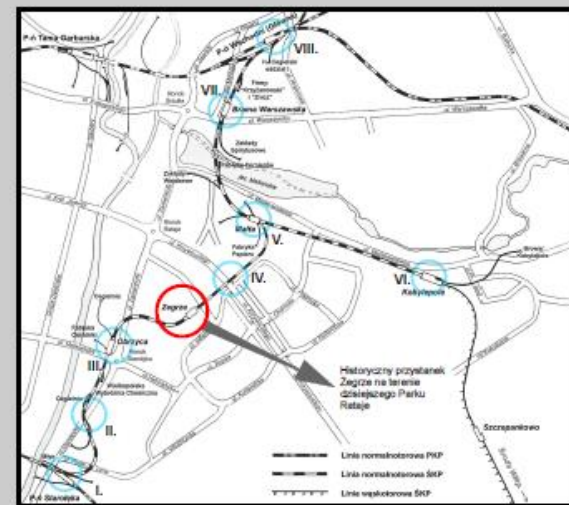
VII. Bocznicą do „Państwowego Monopoliu Spirytusowego”



VII. Stacja Brama Warszawska
The description in English



VII. Most nad cybiną przy stacji Brama
Warszawska / The description in English



SIEĆ POŁĄCZEŃ ŚRÓDKIEJ KOLEI POWIATOWEJ W POZNANIU NA TŁE WSPÓŁCZESNEGO UKŁADU ULIC



100



11



11/11/2011



IV. Trasa kolejowa na odcinku Zegrze - Malta - remont odcinka w latach 70 XX.



I. Stacja Poznań Starołęka - Połączenie SKP z koleją państwową



II. Bocznicą do „Wielkopolskiej
Wytwórnicy Chemicznej” na Starołęce



III. Bocznicą do Zakładów Ceramicznych „Gieścieleczyk” na Ratajach



IV. Trasa kolejowa na odcinku Zegrze - Malta - remont odcinka w latach 70 XX.

ŚREDZKA KOLEJ DZIŚ THE DESCRIPTION IN ENGLISH



Nawigowanie parowozu P48 na stacji Środa Miasto
The description in English



Pociąg turystyczny przed stacją Śnieciska
The description in English



Przy peronie stacji Środa Miasto, 20.10.2012
The description in English

Linia kolejowa ze Środy Wielkopolskiej do Zaniemyśli jest jedynym zachowanym do dziś odcinkiem oryginalnej sieci linii Średzkiej Kolei Powiatowej. Obecnie trwa remont 14 km. W chwili obecnej Średzka Kolej Powiatowa, jako kolej historyczno-turystyczna prowadzi przewozy weselne oraz ogólnokrajowe od maja do listopada, a także specjalne przedsięwzięcia.

Linia kolejowa ze Środy Wielkopolskiej do Zaniemyśli jest jedynym zachowanym do dziś odcinkiem oryginalnej sieci linii Średzkiej Kolei Powiatowej. Obecnie trwa remont 14 km. W chwili obecnej Średzka Kolej Powiatowa, jako kolej historyczno-turystyczna prowadzi przewozy weselne oraz ogólnokrajowe od maja do listopada, a także specjalne przedsięwzięcia.

SCHEMAT LINII ŚKP THE DESCRIPTION IN ENGLISH



TABOR ŚREDZKIEJ KOLEI POWIATOWEJ DZIŚ THE DESCRIPTION IN ENGLISH

WAGONY TOWAROWE THE DESCRIPTION IN ENGLISH

- 5 krynicy / the description
- 2 węglarki / the description
- 2 pary wózków elektrycznych / the description
- 3 transportery dla wagonów normalnotorowych / the description in English



Wagon platforma serii P48h
The description in English

WAGONY SŁUŻBOWE THE DESCRIPTION IN ENGLISH



Wagon brakard bagażowo-pocztowy Pp4h 00-00 924 0335-1
The description in English

WAGONY OSOBOWE THE DESCRIPTION IN ENGLISH

- Wagon typu 1Aw
- Wagon typu 3Aw
- Wagony letnie
- Wagon typu 1Aw
- Wagon typu 3Aw
- Wagony letnie



Wagony 'letniaki' na stacji Środa Miasto
The description in English



Wnętrze wagonu 3Aw 1953
The description in English

TABOR TRAKCYJNY THE DESCRIPTION IN ENGLISH

- Lokomotywa parowa serii P48
- Lokomotywa spalinowa serii Lyd1
- Lokomotywa parowa serii P48
- Lokomotywa spalinowa serii Lyd1



P48-1756 przed halą parowozowni w Środzie Wielkopolskiej
The description in English



Lyd1-210 na stacji Środa Miasto
The description in English

POJAZDY SPECJALNE THE DESCRIPTION IN ENGLISH

- Drezyna motorowa WMC
- Pług odśnieżny
- Wagon odśnieżaszczarka
- Wagon ratunkowy
- Drezyny ręczne
- Drezyna motorowa WMC
- Pług odśnieżny
- Wagon odśnieżaszczarka
- Wagon ratunkowy
- Drezyny ręczne



Drezyna WMC-003 na stacji w Zaniemyślu
The description in English



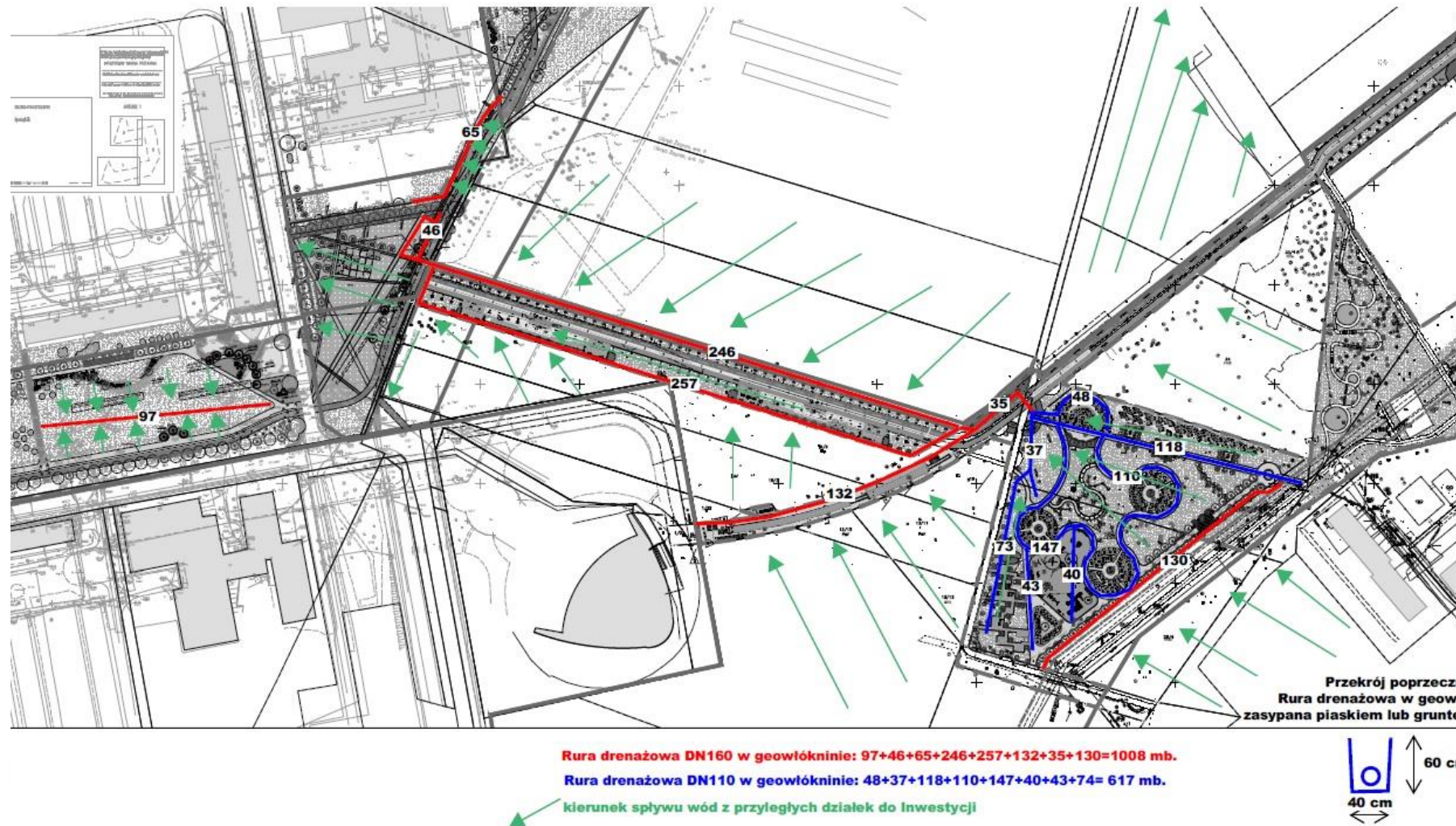
P48-1755 z pługiem odśnieżnym walczą z zaspami w okolicy Placzków
The description in English

- Zakończenie prac na obszarach A, B i D (obszar D bez części nasadzeń zieleni – wstrzymane przez inspektora nadzoru z uwagi na występujący nadmiar wody i warunki atmosferyczne)
- Odbiór prac na obszarach A, B i D – połowa lutego 2018 r.
- Renowacja taboru kolejowego – do 30.04.2018 r.
- Urządzenia sterowania ruchem – możliwość odbioru po 15.02.2018 r.
- Dalsza realizacja prac uzależniona w pewnej mierze od rozwiązania problemu występującej na obszarze całego Parku nadmiernej ilości wody, przy założeniu jej zagospodarowania na terenie Parku.

- Nadmiar wody i płynąca strumieniami woda od 3 miesięcy
- Wstrzymanie przez inspektora nadzoru wykonywania robót ziemnych ze względu na warunki gruntowe, zastoiny wody oraz napływ wody z sąsiednich terenów



- Opracowano koncepcję drenażu – koszt wykonania 350.000 zł









- Wykonawca zidentyfikował poza granicami inwestycji nieodróżną kanalizację deszczową kD600
- Po interwencji IK – ZDM w dniu 26.01.2018 przystąpił do przeczyszczania nieodróżnego odcinka kolektora

- Wykonano – 15% prac na obszarach E, F, w tym: ułożenie kabla zasilającego oświetlenie, podbudowę pod ścieżkę rowerową
- Planowane przystąpienie do prac na obszarze „Ogrodu zmysłów” – luty 2018r.
- Planowane przystąpienie do prac na obszarze Skansenu Kolei Średzkiej – marzec 2018r.
- Planowane przystąpienie do prac związanych z budową toru rowerowego – marzec 2018 r.
- Planowane zakończenie wszystkich robót budowlanych – 25.05.2018 r.

- Budowa Parku Rataje – maj 2017r. – maj 2018r.
- Odbiory końcowe - czerwiec 2018r.
- Pielęgnacja zieleni – przez 5 lat od dnia odbioru końcowego
- Gwarancja i rękojmia - przez 5 lat od dnia odbioru końcowego
- Rozliczenie zadania – lipiec 2018r. – październik 2018r.

- uszczelnienie niecki fontanny - wykonano
- przestawienia lamp oświetleniowych na obszarze D - wykonano
- ułożenie między chodnikiem, a ścieżką rowerową na obszarze A rury osłonowej oraz bednarki pod przyszłe oświetlenie - wykonano
- przestawienia ogrodzenia wybiegu dla psów na obszarze C wraz z furtkami i ustawieniem nowej bramy wjazdowej – wykonano
- przesadzenie kolidujących drzew – wykonano
- wycinka drzew i krzewów na obszarze B, C – wykonano
- wycinka drzew na obszarze H – do 30.04.2018 r. – zgoda Marszałka z dnia 19.01.2018 r., poza 1 drzewem

- wykonanie nawierzchni z kostki betonowej wokół pawilonów przy ul. Wyzwolenia – do 30.04.2018 r.
- projekt oświetlenia wzdłuż ul. Kruczej wraz z uzgodnieniami – kwiecień/maj 2018 r.
- projekt przyłącza wodno-kanalizacyjnego do Skansenu wraz z uzgodnieniami – kwiecień/maj 2018r.
- prace herpetologa – czerwiec 2018 r.

- początek drogi rowerowej w bliskim sąsiedztwie budynku nr 97 przy ul. Na Skarpie, koniec w rejonie ul. Zamenhofa.
- długość projektowanego odcinka drogi rowerowej wynosi ok. 350 m.
- dodatkowo w bezpośrednim sąsiedztwie kościoła pw. Nawrócenia Świętego Pawła Apostoła, wzdłuż miejsc postojowych zlokalizowanych przy ul. Na Skarpie, zaprojektowano przebudowę istniejącego chodnika na długości ok. 200 m.

- inwestycja stanowić będzie kontynunację ciągu ogólnomiejskiej trasy rowerowej „RoweLove Rataje trakt pieszo/rowerowy łączący Rataje Park z Malta i Wartą, oraz ul. Jana Pawła II w Poznaniu”
- wykonanie ścieżki rowerowej oraz chodnika ma na celu uporządkowanie ruchu, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa oraz usprawnienie komunikacji pieszych i rowerzystów.
- w celu prawidłowego oddzielenia drogi dla rowerów od przylegającego chodnika zaprojektowano położony na płasko krawężnik drogowy, obniżając tym samym niweletę drogi dla rowerów względem chodnika o 3 cm (zgodnie ze „*Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania*”)

Parametry techniczne do projektowania:

- prędkość projektowa V_p - 30 km/h,
- szerokość drogi dla rowerów - min. 2,50 m,
- szerokość chodnika - 2,25 m,
- szerokość poboczy gruntowych - 0,5 m.
- projektowaną niweletę odcinka drogi rowerowej i chodnika dostosowano do istniejących wysokości na początku i końcu projektowanej trasy oraz dostosowano do wysokości istniejących chodników, do których następuje ich włączenie



- Opracowanie dokumentacji projektowej – styczeń 2018r.
- Uzyskanie zgody na wycinkę drzew – grudzień 2017r.
- Uzyskanie pozwolenia na budowę ścieżki – grudzień 2017r.
- Uzyskanie pozwolenia na budowę oświetlenia – styczeń 2018r.
- Wycinka drzew wraz z karczowaniem – 29.01.2018r.
- Postępowanie na wybór Inżyniera Kontraktu – luty 2018
- Postępowanie na wybór Wykonawcy – luty 2018
- Prace budowlane wraz z budową oświetlenia – marzec-lipiec 2018 r.

Ryzyka związane z inwestycją:

- konieczność zgłoszenia rozpoczęcia prac budowlanych do Działu Ochrony Zabytków Archeologicznych w celu dokonania lustracji wykopów,
- konieczność przestawienia hydrantu - pod nadzorem Działu Eksploatacji Sieci Wod-Kan Aquanet S.A.
- kolizja z gazociągiem – konieczność wystąpienia o zgodę na przebudowę sieci gazowniczej

Dziękujemy za uwagę