



Железнички транспорт Привредног друштва
"Термоелектране Никола Тесла" д.о.о
Обреновац

ВОЗОВИ СА ЈЕДНИМ ПУТНИКОМ





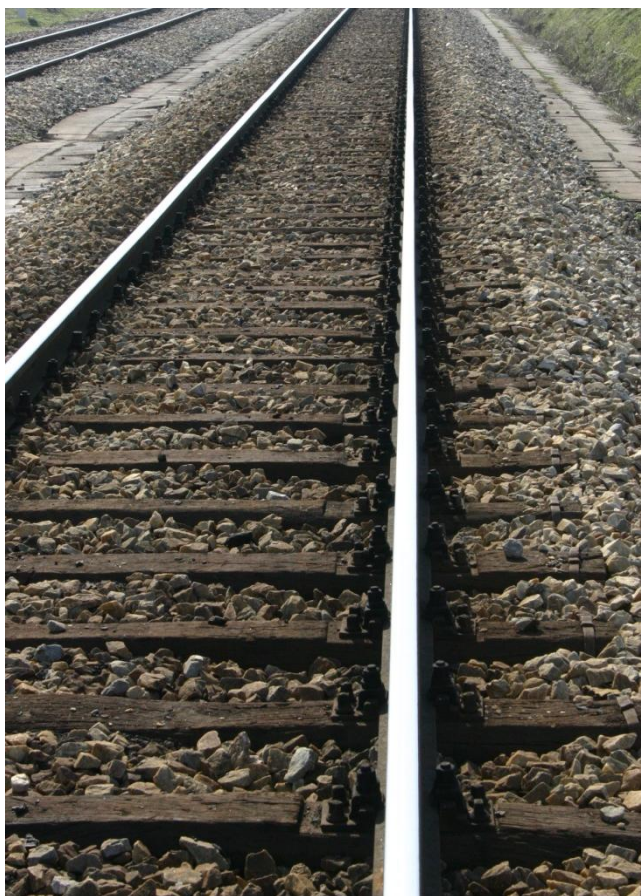
Железнички транспорт ТЕНТ д.о.о.

ПД ТЕНТ у свом саставу има четири производна огранка, са укупно 14 блокова, снаге 3.288 мегавата, и Железнички транспорт који допрема угаљ од рударских постројења до истоварних бункера Термоелектрана „Никола Тесла”.

Пруга Обреновац - Вреоци изграђена је 1967.године са основном наменом да се њоме превезе угаљ из РБ „Колубара“ до постројења за производњу струје. Са градњом обреновачких електрана и повећаним потребама за угљем, настао је и моћан систем Железничког транспорта, који попут крвотока, снабдева термостројења „црним крвним зрнцима“ из „Колубаре“. За протекле 43 године ова саобраћајница је дограђивана, проширивана, на појединим деловима измештана, тако да се данас протеже у дужини од 100 километара колосека са 105 скретница. **Овом индустријском трасом више од четири деценије превоз је организован за једног јединог путника-колубарски лигнит.**



Са просечним дневним довозом од 90 хиљада тона, званично је најоптерећенија саобраћајница у Европи, којом за 24 сата прође 60 пуних и исто толико празних композиција.



ПРУГА

Превоз угља се обавља пругама нормалног колосека у дужини од 62 километра (ширина 1,435 метара) и узаног колосека у дужини од 5,234 километра и ширине 900 милиметара. Мрежа пруга нормалног колосека има карактеристике пруге I реда, са дозвољеним осовинским притиском од 22 тоне и тежином по дужном метру од 8 тона. Највећа допуштена брзина је од 80km на час, а поседује и деоницу за брзине од 140km/h. Прописана максимална брзина је 75km/h.

Нормални колосек

Дужина 62 km

Ширина 1,435m

Пруга I реда

Дозвољен ОП 22t

Дозвољена тежина по дужном метру 8t

Прописана максимална брзина 75km/h

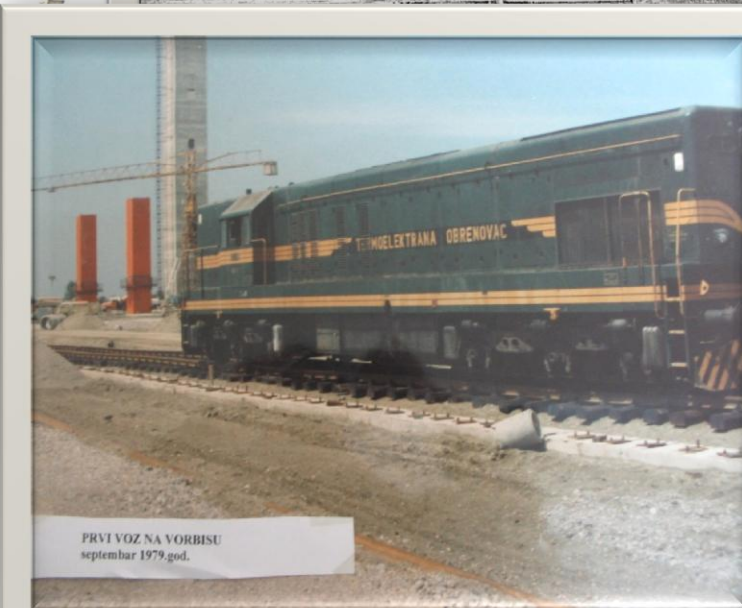
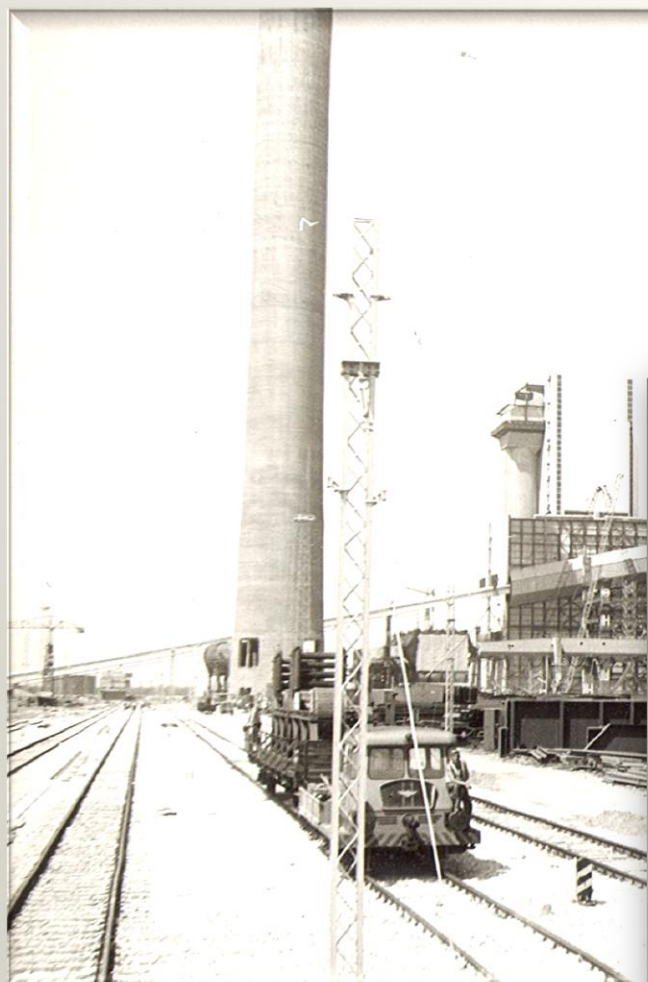
Узани колосек

Дужина 5,234 km

Ширина 900 mm

Први терети на пругама Железничког транспорта превезени су локомотивама Југословенских железница. Прве тоне угља превучене су 1969. парним локомотивама, серије „33”. Са растом обима превоза коришћена су и савременија вучна средства, локомотиве серије ЦЕМ, француске производње, као и дизелелектричне локомотиве, серије „641”, власништво ЈЖ. 1971. године, набавком сопствених дизелелектричних локомотива, серије „661” отпочиње организовање Железничког транспорта обреновачких термоелектрана. Електрификација пруге завршена је крајем 1976. године и отпочела вуча возова електролокомотивама серије „441”, производње „Раде Кончар”. Набавком локомотиве серије „443”, производње „Шкода“, 1983. је заокружен утовар, превоз и истовар возова електровучом.

ЛОКОМОТИВЕ





Вагони

За превоз угља за потребе обреновачких ТЕ користе се двојна двоосовинска кола типа „Арбел“, израђена у фабрици вагона у Краљеву по француској лиценци, чији су облик и димензије и конструкција условљени начином утовара и условом брзог истовара угља. ЖТ располаже са 424 кола типа „Арбел“ и 77 кола серије „F“ за саобраћај на пругама узаног колосека ширине 900 милиметара.



Максимална
носивост
кола

• 57 тона

Максимална
запремина
кола

• 84 m³

Дужина кола

• 15,16m

Сопствена
тежина кола

• 22,7t

Максимална
брзина

• 80 km/h

Утовар угља обавља се постављањем празне композиције на утоварно место и телекомандованим кретањем локомотиве серије „443“ – Шкода од стране руковаоца утовара, чиме се најбоље усклађује брзина композиције са дотоком угља за утовар. Процес пријема, поставе и отпреме возова обавља извршно особље ЖТ (отправник возова, машиновођа, прегледач кола и маневриста).

Истовар угља се такође обавља у покрету телекомандованим кретањем композиције малим брзинама и руковањем инсталацијом за одбрављивање, отварање као и затварање врата кола након истовара. Фиксна инсталација је састављена од стуба са испупчењем (триндела) и рампе за затварање врата.

Укупан довоз угља



1969-2012 840 милиона тона угља

6 пута
возови
ЖТ



обишли
Земљину
лопту

Да шине индустријског коло-сека могу да причају рекле би да је преко њихових "плећа", за преко четрдесет година, прешло на милионе тона терета. Тачније, од 30. августа 1969. године када је први воз са угљем ушао у тадашњу ТЕ "Обреновац", до данас, довезено је више од 840 милиона тона угља или скоро 560.000 возова. Композиције које су ови возови вукли биле су дуге око 240.000 километара и могле би да опашу земљину куглу чак шест пута.



Рекорди ЖТ

Највећи годишњи довоз угља Железнички транспорт је остварио 2011. године (више од 29 милиона тона), најбољи месечни резултат је остварен такође 2011. године (2,8 милиона тона), а дневни рекорд у довозу је нешто старији - остварен је 16. фебруара 2002. године и износи 106.910 тона.

Највећи
годишњи
довоз

- 2011.година
- више од 29 милиона тона

Највећи
месечни
довоз

- децембар, 2011.г.
- 2,8 милиона тона

Највећи
дневни
довоз

- 16.02.2002.г.
- 106.910 тона

ДОВОЗ УГЉА ОД ПОЧЕТКА РАДА ТЕ „КОЛУБАРА” ДО 31.12.2011.



Савремена опрема



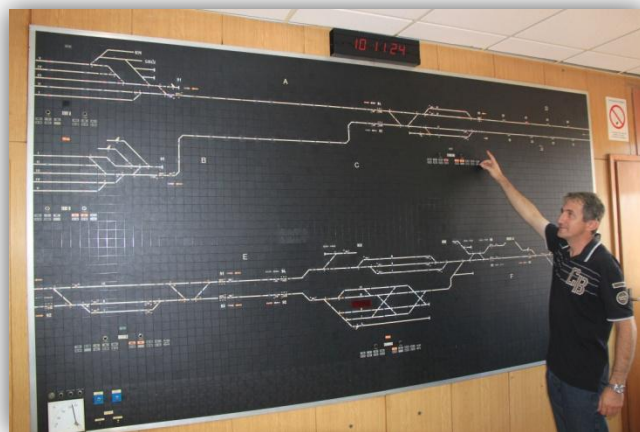
Савремена вучна и вучена средства, савремене техника на прузи и пружним постројењима

За несметано, безбедно снабдевање, у непрекидном континуитету, Железнички транспорт је опремљен пругама првог реда, савременим вучним и вученим средствима (локомотивама и теретним колима), савременом техником на прузи и пружним постројењима (телекомандама саобраћаја и вуче, сигнално сигурносним уређајима, контактном мрежом, ТТ и радио везом). У његовом саставу су Саобраћајна служба, Служба вуче, Служба одржавања и Возни парк који чине овај огранак јединственом целином без обзира на географску одвојеност.



Даљинско управљање саобраћајем и вучом

1980. године је, по угледу на ЈЖ, почела уградња опреме за даљинско управљање саобраћајем и вучом. Прва фаза је пуштена у експлоатацију јуна 1982. и тада је завршена телекоманда вуче. Друга фаза је пуштена у рад августа 1985, а тада је завршена и телекоманда саобраћаја чиме је постројење имало двоструку функцију. Телекоманда саобраћаја и телекоманда електровуче, тј. одвијање саобраћаја и напајање контактне мреже, прати се из једног центра са заједничког светлосног панона. Од средине јуна 1990. управљање електровучом се врши видеотерминалом, а на светлосном панону је добијено довољно места за смештање актуелне синоптичке шеме саобраћаја и будућа проширења.



ЦДУ ТЕНТ-а: ускоро ће се олаве пратити целокупни железнички транспорт и издавати команде

ИЗ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ТРАНСПОРТА ТЕНТ-а

**ЦДУ — ДЕО ЕЛЕКТРИЧНЕ ВУЧЕ
ПУШТЕН У ПРОБНИ ПОГОН**

1982. година, лист ТЕНТ

Сигнално - сигурносни систем

Целокупна мрежа пруга опремљена је сигнално-сигурносним уређајима који су се у складу са повећањем превоза угља и опреме, мењала, модернизовала, реконструисала, пратећи при томе и промене конфигурације саме пружне мреже. Уградња уређаја новије генерације и повезивање са старим постројењима изискивало је, често, примену оригиналних решења јединствених у овој технологији, као што су интерфејс за повезивање СС уређаја, производње Института "Кирило Савић" и телекоманде саобраћаја "WABCO-Westinghouse".



По разноврсности уграђених уређаја, дужини експлоатације, али и сигурности рада, ЖТ представља вероватно јединствен пример. У новије време, извршена је замена СС уређаја у станицама Вреоци и Обреновац, уређајима најновије генерације производње АЖД Праг.





Зимски услови рада

У зимском периоду створени су услови да се и при ниским температурама угаљ безбедно превезе и истовари (и на температури испод минус 5 степени). Због велике количине влаге у угљу, при овако ниским температурама, долази до залеђивања слоја угља уз спољне површине кола. Да би се омогућило потпуно пражњење и затварање кола, уграђено је постројење за одмрзавање којим се одређеном количином топлоте залеђени слој угља одлеђава како би се кола потпуно испразнила и остала сува.

Постројење за одмрзавање чини измењивачка станица, рампа за прскање вагона, цевовод и канал за враћање воде.

1987/1988 године уграђен је систем електричног грејања скретница и тиме решен проблем залеђивања скретница у зимском периоду.

Текуће одржавање железничких средстава



Да би одржао висок степен погонске спремности термоблокова, ЖТ је развио сопствено текуће одржавање железничких средстава. На локацији ТЕНТ А, изграђен је депо за одржавање вучних средстава на простору између главног погонског објекта, приступног пута, петог станичног колосека и пута за Обреновац, који по својим карактеристикама задовољава све стандарде примењене код других сличних депоа. У једном делу депоа врши се текуће одржавање железничких постројења, а у другом одржавање теретних кола, са пратећим радионицама док је у згради ЦДУ смештено неколико радионица (за ЦДУ, за ТТ уређаје, за контактну мрежу).

У депоу су смештене електрорадионица, машинска радионица за локомотиве, радионица за ТК вуче и саобраћаја, радионица за СС уређаје, специјализована радионица за одржавање кочионе опреме, браварска радионица за теретна кола.

Сертификати и лиценце

Железнички транспорт Привредног друштва ТЕНТ је прва железница у Србији која је 2009. године од републичке Дирекције за железнице добила сертификат (а затим и лиценцу) о безбедности за превоз. Реч је о документима који потврђују безбедност у обављању теретног саобраћаја за сопствене потребе. Сертификат отвара могућност превоза и за друга лица под условом да се ПД ТЕНТ региструје за ту делатност.

ЖТ такође поседује и сертификат и лиценцу за управљање инфраструктуром.



Обука и заштита здравља запослених

У Железничком транспорту се велика пажња поклања стручној обуци и здравственој заштити запослених. У Служби за обуку кадрова ПД ТЕНТ се остварује обука приправника и обука радника са положеним стручним испитом, као и примарни и периодични испити коју обављају чланови Комисије за полагање ових испита.

Здравствене прегледе (претходне, периодичне и ванредне) обавља Завод за заштиту здравља радника ЖТП Београд.



Колегијалност железничара



30 . август - Дан ЖТ-а

Солидарност, јаке колегијалне везе, спремност да једни другима помогну карактеришу и железничаре овог Привредног друштва тако да је и обележавање Дана ЖТ-а у потпуности уклопљено у стварање што бољих међуљудских односа код запослених и неговање осећаја припадности железници и привредном друштву. Сваке године, 30. августа, у знак сећања на истовар првих тона угља на локацији данашње ТЕНТ А, 1969. године, организују се једнодневна дружења која имају и радни карактер.

А у међувремену, наравно, нови милиони тона угља, нове стотине хиљада пређених километара...



ЈП ЕПС

Привредно друштво

**„Термоелектране Никола
Тесла”д.о.о.**

Обреновац

**Одељење за односе с јавношћу и
информисање**

Текст приредио: Миодраг Вуковић

Фотографије: Љубивоје Маричић и Миодраг Бранковић

Припрема публикације: Александра Стојановић

Сарадници: Светлана Марковић, Љиљана Јовичић, Сања
Врањеш

Главни и одговорни уредник: Радоје Радосављевић

август, 2012. године