

Track Tec – innowacyjność w kolejnictwie

tekst: **MARIA SZRUBA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **TRACK TEC SA**

Track Tec SA już od wielu lat z dużymi sukcesami przygotowuje swoje wyroby pod kątem budowania w Polsce najnowocześniejszej infrastruktury kolejowej. Obecnie stosowane rozwiązania konstrukcyjne dostarczane przez Track Tec SA pozwalają na zastosowanie tych wyrobów do całej sieci PKP PLK SA, jak również do planowanych modernizacji linii dużych prędkości. Najnowszym osiągnięciem spółki są wagony do przewozu bloków rozjazdów na podrozdnicach strunobetonowych, zapewniające nie tylko zwiększenie efektywności procesów logistycznych, ale także szybszą zabudowę samych rozjazdów, a dzięki skróceniu czasu robót – oszczędność czasu i pieniędzy przewoźników.



Polska, do czasu zaprezentowania nowych wagonów firmy Track Tec SA, jest jednym z niewielu krajów, w którym wciąż montowane są rozjazdy kolejowe w tradycyjny sposób, oparty na dostarczaniu na budowę oddzielnie podrozdnic oraz stalowych elementów rozjazdu, a następnie ich montowaniu. Rozwiązanie proponowane przez Track Tec SA, wykorzystujące technologię umożliwiającą zabudowę bloków rozjazdów zmontowanych u producenta, pozwoli na wypracowanie nowych standardów, przyspieszających proces inwestycyjny, a zarazem w sposób jednoznaczny określających odpowiedzialność za jakość konstrukcji.

Transport trzech bloków jednego rozjazdu z zakładu na miejsce montażu wymaga jednak specjalistycznych wagonów, których zakup za granicą byłby kosztowny, a więc technologia nie byłaby atrakcyjna dla wykonawców. Firma Track Tec SA zdecydowała się na zabudowę na wagonach urządzeń do transportu pręseł rozjazdów, wychodząc ze słusznego założenia, że będzie to oferta korzystna dla PKP PLK SA i wykonawców, zwłaszcza w okresie kumulacji prac. Dzięki istotnemu skróceniu czasu zamknięć torowych, gdy wymiany rozjazdów dokonywane są na czynnych liniach, wymierne korzyści zyskują także korzystający z infrastruktury kolejowej przewoźnicy.

Nie spocząć na laurach

Choć Track Tec SA jest jednym z największych producentów podkładów i rozjazdów kolejowych w kraju, firma nigdy nie ukrywała swoich ambitnych planów w zakresie poszerzania oferowanych usług. Szczególnie satysfakcjonujący jest więc sukces na niezagospodarowanym przez inne podmioty polu – do tej pory żaden z krajowych wytwórców nie wdrożył rozwiązania polegającego na samodzielnym dostarczaniu zmontowanych we własnych zakładach bloków rozjazdów na strunobetonie na miejsce, w którym zostaną zabudowane.

Efektom działań spółki ma być zwiększenie efektywności procesów logistycznych oraz zaproponowanie kontrahentom nie tylko produktu i jego dostawy, ale także wykonanie samej zabudowy. Do realizacji tych założeń powołano dwie działające w ramach grupy spółki: Track Tec Construction Sp. z o.o. i Track Tec Logistics Sp. z o.o.

Jak to działa?

W prace związane z projektem przewozu zmontowanych na podrozjazdnicach strunobetonowych bloków rozjazdów i dostarczeniem ich na plac budowy zaangażowano krakowską firmę EC Engineering Sp. z o.o., która zaprojektowała i wykonała urządzenie ładunkowe, zaś w zakładzie Newagu SA w Gliwicach zamontowano je na pozyskanych wcześniej przez Track Tec SA wagonach. Urządzenie z napędem hydraulicznym i zasilane z własnego agregatu oznaczono jako UR-1. Zostało ono dopuszczone do eksploatacji przez TDT.

Nowe wagony powstały na bazie platformy z obniżoną podłogą serii Uai, a sam montaż nie wymagał ingerencji w ich konstrukcję, układ biegowy czy hamulcowy. Wykorzystane wagony zbudowano kilkadziesiąt lat temu w zakładach w Chorzowie, a wcześniej odkupiono od węgierskiego przewoźnika. Firma Track Tec SA rozważała zakup nowych wagonów, ale koszt jednego wynosi ok. 700 tys. franków. Zdecydowano więc o pozyskaniu platform Uai i zabudowie na nich nowych urządzeń. W efekcie nowe rozwiązanie, które od razu znajduje praktyczne rozwiązanie, jest w całości dziełem polskiej myśli technicznej.

Proponowane rozwiązanie polega na: załadunku zmontowanego bloku krzyżownicy i bloku szyn łączących w pozycji poziomej, a po zamocowaniu podniesienie ich do pozycji ukośnej pod kątem 68°, dzięki czemu zmieszczą się w skrajni, a przewóz nie będzie wymagał stosowania procedur przewidzianych dla ładunków ponadgabarytowych. Tak przewozić można rozjazdy o promieniu nieprzekraczającym R500. Na polskiej sieci kolejowej rzadko stosuje się rozjazdy o większym promieniu, tak więc wagony będą mogły znaleźć zastosowanie przy realizacji większości kontraktów Track Tec SA.

Blok szyn łączących, o długości ponad 15 m, waży 17,8 t. Najdłuższa podrozjazdница, decydująca o szerokości całego bloku, mierzy 3,7 m. Blok krzyżownicy jest nieco lżejszy (12,1 t) i krótszy (8,1 m), ale za to jego najdłuższe podrozjazdnice mają 4,3 m długości. Trzeci segment zmontowanego rozjazdu, blok zwrotnicy, można przewozić w pozycji poziomej na zwykłej platformie.

Maksimum zysków

Obecnie Track Tec SA dysponuje trzema zestawami wagonowymi do transportu bloków rozjazdowych, docelowo **będzie to pięć kompletów takich pojazdów**. Jeden z nich zostanie



przeznaczony do przewozu rozjazdów opartych na podrozjazdnicach drewnianych. Firma zakupiła także specjalistyczny żuraw kolejowy o udźwigu do 45 t, dzięki któremu możliwy będzie nie tylko rozładunek bloków na placu budowy, ale także ich przewóz pod siecią, co znacznie ułatwia prace. Grupa jest także właścicielem wagonów szutrówek przeznaczonych do przewozu i wysypywania tłuczni na boki na międzytorze. Track Tec Logistics Sp. z o.o. pozyskał ostatnio także pięć lokomotyw elektrycznych (EU07 należących wcześniej do PKP Intercity SA), które niedawno rozpoczęły realizację pierwszych przewozów.

Dzięki takiej komplementarności usług i sprzętu firma oferuje kompleksowe rozwiązanie przy maksymalnym skróceniu czasu przewozu i montażu na placu budowy. Trzeba podkreślić, że podobnej oferty nie było dotąd na krajowym rynku. Dodatkowym atutem jest możliwość pełnej kontroli jakości od chwili rozpoczęcia produkcji do zamontowania rozjazdu w torach kolejowych, co podniesie poziom bezpieczeństwa. Niezwykle istotne jest także skrócenie czasu realizacji robót i zamknięć torowych nawet o 40%.

W lipcu wagony obsłużą pierwszy transport rozjazdów na podrozjazdnicach strunobetonowych.

