



Dziesiąte części milimetrów robią różnicę

2018-07-09

Al. Pokoju, ul. Bieńczycka, Zwierzyniecka, al. Solidarności - w tych wszystkich miejscach pojawi się w tym roku szlifierka torowa. Szlifowanie szyn pozwala utrzymać je w dobrym stanie, a pasażerom zapewnia cichszą i wygodniejszą podróż.

Przejazdy kół tramwajowych po szynie po pewnym czasie powodują pojawienie się na niej tzw. fali. To nierówności przypominające sinusoidę, o różnej długości. By przywrócić szynom ich właściwy kształt, potrzebne jest szlifowanie.

Wykorzystywana jest do tego specjalna maszyna. Szlifierka przejeżdża powoli przez torowisko, usuwając nierówności. Tarcze wirujące są ustawione w różnych płaszczyznach, by precyzyjnie wyprofilować główkę szyny, a nie tylko spiłować jej górną płaszczyznę. – To są różnice rzędu dziesiątych części milimetra, ale odczuwalne podczas przejazdu tramwaju – mówi Andrzej Olewicz, wicedyrektor ZIKiT ds. infrastruktury.

Coraz więcej

Szlifowanie, choć wydaje się prostą czynnością, jest bardzo drogie i wymaga zamknięcia całego odcinka na czas prowadzonych prac. Drogi jest przede wszystkim sprzęt – w Krakowie dysponuje nim tylko jedna firma.

W Krakowie szlifuje się coraz więcej odcinków torów. W 2015 roku było to 11,7 km pojedynczego toru, w 2017 już 27,5 km. W tym roku do tej pory udało się wyszlifować 4,9 km – to m.in. tunel pod dworcem i odcinki torów wzdłuż ulic Wielickiej, Dominikańskiej, Długiej, Kuklińskiego, Witosa, Westerplatte i Franciszkańskiej.

Plany na ten sezon

Gładkich torów doczekają się też pasażerowie jeżdżący aleją Pokoju. Standardem stało się też już szlifowanie wszystkich nowych szyn, zamontowanych przy okazji remontów. Dlatego też przejazdu maszyny można się spodziewać na ulicy Bieńczyckiej i Zwierzynieckiej, gdzie tory będą fragmentami wymieniane. – To tzw. szlifowanie prewencyjne. Zeszlifowuje się dokładnie rdzę z szyny i usuwa te nierówności, które powstają jeszcze na etapie produkcji szyny – tłumaczy Andrzej Olewicz. Zwykle szlifowany jest dłuższy, kilkusetmetrowy odcinek torowiska. Na podobny zabieg czeka też torowisko na al. Solidarności, a jeśli uda się znaleźć środki na ten cel – również na ul. Ptaszyckiego.

Nie tylko szlifierka

Oprócz szlifowania, bardzo istotną dla utrzymania torowiska czynnością jest jego podbijanie. Robi się to tylko tam, gdzie tramwaje jeżdżą po torowisku wykonanym w klasycznej technologii, czyli na podkładach. Tu znów potrzebna jest specjalna maszyna. Wprawia ona w drgania tłuczeń położony pod torowiskiem, wyrównuje go i stabilizuje. Pozwala to na wypoziomowanie szyny i ustawienie jej zgodnie z profilem



**Magiczny
Kraków**

trasy.

Tegoroczne plany dotyczące podbijania pokrywają się w dużej mierze z tymi dotyczącymi szlifowania. Podbijarka pojawi się więc na pewno na alei Pokoju i na ulicy Bieńczyckiej oraz na al. Solidarności i być może na ul. Ptaszyckiego.