



JAK W SZWAJCARSKIM ZEGARKU

FOT. KZN BIEŻANÓW

W NASYCALNI PODKŁADÓW W CZEREMSE STANEŁA KILKUMETROWA HALA, A W NIEJ STEROWANA NUMERYCZNIE LINIA PRODUKCYJNA DO PRECYZYJNEGO NAWIERCANIA DREWNIANYCH PODROZJAZDNIC I PODKŁADÓW.

Inwestycja KZN Bieżanów to pierwszy w Polsce, a drugi taki projekt w Europie (pierwsza maszyna tego typu jest w Niemczech).

Na czym polega innowacyjność tego urządzenia? Dzięki precyzyjnemu nawiercaniu, zgodnie z dokumentacją techniczną, podkłady nie wymagają już żadnej dodatkowej obróbki. Potem, na placu budowy, wystarczy je tylko ułożyć i przymocować do nich szyny lub zamontować rozjaz-

dy kolejowe. Kluczową rolę odgrywa tutaj dokładność co do milimetra oraz szybki czas realizacji zamówienia.

Krakowska firma liczy na zlecenia ze strony wykonawców, biorących udział w pracach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, działających na zamówienie głównego zarządcy infrastruktury, czyli PKP Polskich Linii Kolejowych. Nowoczesne centrum obróbki to również ogromna szansa na pozyskanie zagranicznych kontrahentów i zamówień. Nad realizacją linii produkcyjnej, od projektu po montaż, czuwała firma Fanum, producent maszyn CNC. Cała inwestycja, wraz z budową hali w Czeremsze, pochłonięła 1,45 mln złotych. (arr)

ROZJAZDY PO KRAKOWSKU

ELIMINACJA NAJSŁABSZEGO OGIWIW PROCESU TECHNOLOGICZNEGO, CZYLI CZŁOWIEKA, ZAPEWNIĄ DUŻO LEPSZĄ JAKOŚĆ NIŻ BYŁA DOTYCHCZAS – PRZEKONUJE, W ROZMOWIE Z ALEKSANDRĄ RUDZIŃSKĄ-RDZANEK RYSZARD LESZCZYŃSKI, PREZES KZN BIEŻANÓW.



Ryszard Leszczyński

→ NA CZYM POLEGA INNOWACYJNOŚĆ PAŃSTWA NOWEJ MASZYNY DO NAWIERCANIA PODKŁADÓW I PODROZJAZDNIC DREWNIANYCH?

Jest to pierwsza tego typu technologia w Polsce. Maszyna

nawierca otwory dokładnie w tych konkretnych miejscach podrozjazdnic, które zostały przedstawione w dokumentacji technicznej. Do tej pory było to robione ręcznie przez człowieka. Kilkadziesiąt różnych podrozjazdnic, w których nawiercano kilkaset otworów, każdy w nieco innej konfiguracji – proces skomplikowany i obciążony wysokim ryzykiem błędu. A jeśli takowy się pojawił, to po ułożeniu na podkładach stalowej części rozjazdu, który wyprodukowaliśmy, nie można było uzyskać takiej geometrii, jaka była założona w projekcie. I w efekcie nie można było puścić pociągu po tym torze. Wtedy rozpoczynały się żmudne poszukiwania, w którym miejscu nastąpiła pomyłka i proces wymiany

wadliwie nawierconej podrozjazdnicy. Tymczasem sterowana cyfrowo maszyna praktycznie wyklucza możliwość nieprecyzyjnego nawiercenia. Dodatkowo jest tak zaprogramowana, że zgłasza brak jeszcze nienawierconych podrozjazdnic oraz uniemożliwia dublowanie już wykonanych elementów. Eliminuje więc najslabsze ogniwo procesu technologicznego, czyli człowieka, zapewniając przy tym dużo wyższą jakość niż była dotychczas.

→ JAKO PRODUCENT CHCECIE MIEĆ NADZÓR NAD KAŻDYM Z ELEMENTÓW PRODUKCJI ROZJAZDU?

Inwestycja w Czeremsze jest przykładem wdrażania w życie takiej strategii rozwoju. A kolejnym krokiem będzie uruchomienie w krakowskim zakładzie nowoczesnej obrabiarki bramowej typu Gantry, pozwalającej na dalsze podniesienie jakości i przyspieszenie produkcji stalowych części

nawierzchni torowej. Chcemy, aby kolej dostała cały rozjazd od początku do końca nadzorowany przez nas: od projektu, przez wykonanie części stalowej i drewnianej, zabudowę w torze, sprawdzenie geometrii, aż po oddanie użytkownikowi do eksploatacji. Mamy niezbędne doświadczenie, kompetentnych ludzi i park maszynowy zgromadzony w czterech polskich i jednej niemieckiej spółce.

Tymczasem dziś proces inwestycyjny jest rozdrobniony, co odbija się na jakości i rozprasza zakres odpowiedzialności. Porównuję to zawsze z samochodem: nie sposób sobie dzisiaj wyobrazić, by kupić pojazd w częściach przeznaczony do składania w dowolnym warsztacie. Choć pewnie dobry mechanik zdołałby złożyć to w całość, to jednak prawdopodobieństwo błędów byłoby tak duże, że żaden producent nie byłby w stanie zagwarantować bezpieczeństwa takiego składaka, zwłaszcza przy dużych prędko-

ciach. Niestety, rozjazd kolejowy – najbardziej newralgiczny punkt toru pod względem bezpieczeństwa – w obecnie przyjętym modelu inwestycyjnym jest właśnie takim składakiem. I my chcemy to zmienić, biorąc za nie pełną odpowiedzialność, stąd takie inwestycje, jak nowa maszyna w Czeremsze.

→ **INNOWACYJNA TECHNOLOGIA, LEPSZA JAKOŚĆ, PRECYZJA – BRZMI OBIECUJĄCO, ALE JAK PAN OCENIA SKALĘ ZAINTERESOWANIA WYROBEM?**

Potencjalny rynek dla tego wyrobu jest duży. A wykonawcy i użytkownicy będą bardzo zadowoleni, jeśli dostaną coś, co zapewni im powtarzalność i brak kłopotów przy zabudowie oraz w późniejszym utrzymaniu i remontowaniu. Na liniach, które zostały przeznaczone do rewitalizacji i modernizacji, produkty tej maszyny powinny znacznie poprawić jakość oddawanych rozjazdów i wyeliminować problemy z ułożeniem ich w torze.

Jak wielokrotnie wyliczały media, przy obecnym tempie procesu inwestycyjnego i utrzymaniowego, czas wymiany wszystkich rozjazdów na polskiej sieci kolejowej sięgnie 150-300 lat. Być może jest w tym pewna przesada, ale pokazuje to skalę zaniedbań i zagrożeń bezpieczeństwa w tym zakresie. Mam jednak nadzieję, że środki pomocowe z RPO pozwolą zmniejszyć tę lukę, a jeśli wejdziemy w kolejną perspektywę unijną i rozpoczniemy równie dynamiczną i równoległą do akcji modernizacyjnej, akcję rewitalizacyjną, to infrastruktura kolejowa znacznie się poprawi. I w tych procesach upatruję źródła sukcesu maszyny CNC do precyzyjnego nawiercania otworów zainstalowanej w naszej Nasycalni Podkładów w Czeremsze. **K**



FOT. ADAM BRZOZOWSKI

Pociąg KM – FLIRT – na peronie stacji Warszawa Stadion, zmodernizowanej w ramach zadania PKP PLK na EURO 2012



EURO 2012: PO PROSTU JE ZROBILIŚMY

→ **Tekst:** ADAM BRZOZOWSKI

Wszyscy już zapominamy o EURO 2012, chociaż wielu oczekiwało po tej sportowej imprezie skoku cywilizacyjnego naszego kraju. O mistrzostwach i przygotowaniach do nich nie rozpisują się już media. Andrzej Bogucki, członek zarządu spółki PL.2012, uważa, że to nawet dobrze, gdyż można powiedzieć, że wszystko poszło zgodnie z planem.

– My nie daliśmy rady. My to po prostu zrobiliśmy. Podczas mistrzostw do Polski przyjechało 650 tys. kibiców ze 110 krajów. Strefy kibiców w pięciu miastach odwiedziło 3 mln osób. Przed telewizorami piłkarskie zmagania oglądało 10 razy więcej ludzi. Nasz kraj został po mistrzostwach wyróżniony przez organizatora turnieju – mówi Andrzej Bogucki.

MISTRZOSTWA EURO 2012 BYŁY JEDNYM Z NAJWIĘKSZYCH WYZWAŃ INWESTYCYJNYCH, ORGANIZACYJNYCH I LOGISTYCZNYCH W HISTORII III RP. TERAZ, GDY MINEŁO JUŻ PONAD 100 DNI OD ZAKOŃCZENIA IMPREZY, MOŻNA PODSUMOWAĆ ZAKOŃCZONE ZADANIA I WYCIĄGNĄĆ WNIOSKI NA PRZYSZŁOŚĆ.

ZŁOTE ŻNIWA

Aby przeprowadzić mistrzostwa, musieliśmy zrealizować szereg inwestycji sportowych (stadiony) i transportowych (kolej, porty lotnicze, autostrady i drogi ekspresowe). Skorzystały na nich firmy budowlane. Większość, bo niektóre do dziś narzekają na nierentowne kontrakty.

– Pięć lat temu w PL.2012 przygotowano plan 300 projektów o kluczowym znaczeniu, które oznaczały dla branży budowlanej złote żniwa.

W 2007 r. był boom budowlany i zastanawialiśmy się, czy firmy budowlane będą zainteresowane inwestycjami publicznymi. Później okazało się, że nadszedł kryzys i projekty publiczne pozwoliły im przetrwać trudny okres – informuje Rafał Twarowski, założyciel i członek Rady Programowej Fundacji Pro Economicus.

W ramach przygotowań do EURO 2012 zmodernizowano szereg dworców kolejowych, nie tylko najbardziej kluczowych. Swoje oblicze zmieniły dworce