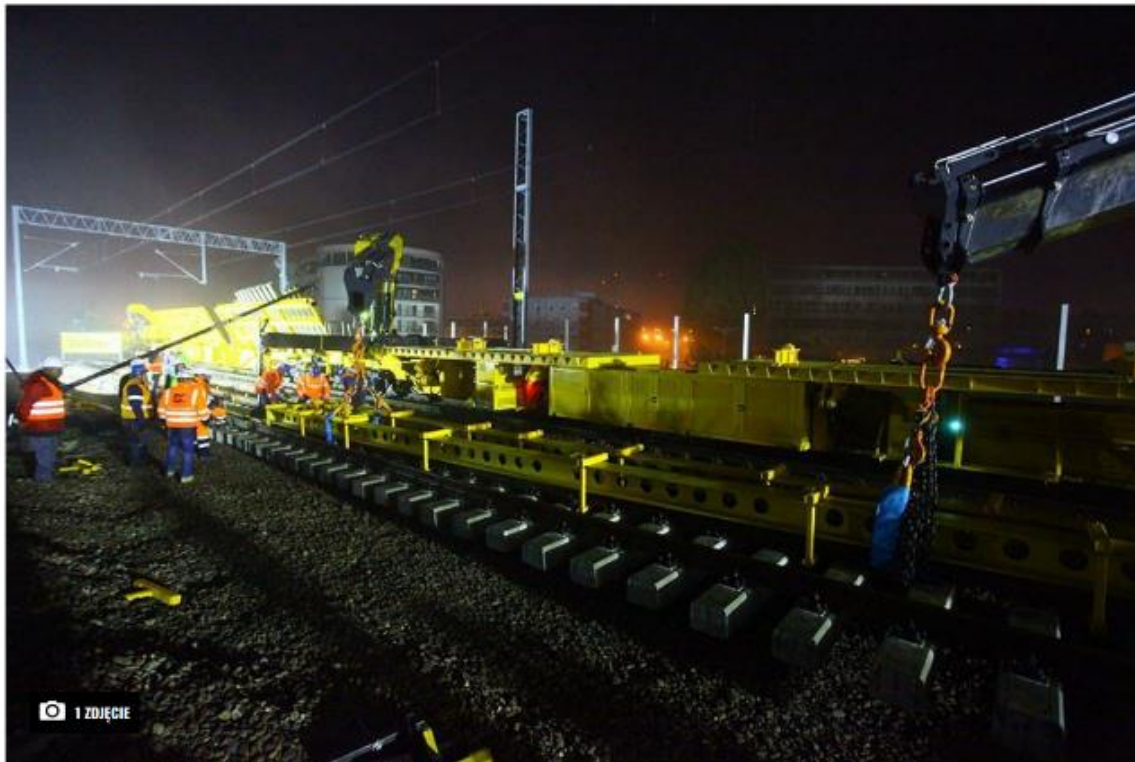



Krakowskie zakłady na niemieckich torach

Ada Chojnowska 22 stycznia 2019 | 06:00



Montaż rozjazdu na łącznicy Zabłocie - Krzemionki (KZN)

Nie tylko polska Pesa stara się podbić niemieckie tory. Rozjazdy z krakowskich Kolejowych Zakładów Nawierzchni Biezanów są już w Berlinie i Hamburgu, wkrótce przybędzie ich też na trasach między innymi miastami.

 Ten artykuł czytasz w ramach **bezpłatnego limitu**

Z początkiem czerwca bydgoska Pesa, czołowy polski producent pojazdów szynowych, pochwaliła się, że jej spalinowy pociąg dla Deutsche Bahn otrzymał homologację i został dopuszczony do ruchu na terenie Niemiec. Po niemieckich torach docelowo ma jeździć aż 470 wyprodukowanych w Polsce pociągów.

Jak się okazuje, Pesa nie jest jedyną polską firmą walczącą o niemiecki rynek kolejowy. Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe (KZN) Biezanów z Krakowa od lat dostarczają tam części torów. – Od dekady funkcjonujemy na tamtejszym rynku bocznic przemysłowych. Od kilku lat mocno rozwijamy się w segmencie miejskiego transportu szynowego, teraz przyszedł czas na sektor infrastruktury stricte kolejowej. Czas idealny, bo pokrywający się z dużym planem inwestycyjnym Deutsche Bahn, gwarantowanym rządową umową koalicyjną, która w ciągu dekady ma zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów i towarów o jedną trzecią – mówi prezes polskiego holdingu Rafał Leszczyński.

Rozjazd jak szafka z Ikei

KZN Biezanów to firma z długą historią. Jej początki sięgają maja 1945 r., kiedy to powstały Warsztaty Drogowe w Płaszowie. Firma zajęła się produkcją i zabudową elementów nawierzchni kolejowej i mostów stalowych. Przez dekady funkcjonowała w ramach PKP (od 1956 w krakowskim Biezanowie) i dopiero w 2005 r., po gruntownej restrukturyzacji firmy, nastąpiła prywatyzacja zakładów. Rok 2010 to z kolei oficjalne powstanie Grupy KZN Biezanów, która w zamyśle miała kompleksowo dostarczać produkty i usługi z sektora nawierzchni szynowych. Ostatecznie zajęła się również tworzeniem zupełnie nowego i innowacyjnego systemu do montażu kolejowych rozjazdów, nazwanego Switcher.

– Do tej pory rozjazdy kolejowe – warte w zależności od typu i wyposażenia od 100 tys. do nawet ponad miliona złotych – dostarczano na miejsce montażu w częściach. Były u nas montowane, odbierane, badane z milimetrową odległością przez zarządcę sieci, a następnie rozkręcane, ładowane na tiry i ponownie montowane już na miejscu zabudowy. Montażem zajmowali się już inni wykonawcy, a dokładność kolejnych odbiorów była dużo niższa. Badano mniej parametrów, a tolerancję błędów można określić jako o rząd wielkości mniejszą – opowiada o początkach pomysłu na system Switcher Remigiusz Tytuła, kierownik marketingu i PR w KZN. – To trochę tak, jakbyśmy wartościowy samochód dostawali z fabryki Audi czy Ferrari w paczkach do samodzielnego montażu, jak szafki z Ikei. A przecież rozjazdy są na torach kluczowym elementem bezpieczeństwa, ich jakość jest więc niezmiernie istotna. Do tego to my, jako wytwórca rozjazdu, dajemy nań wieloletnią gwarancję, a w obecnym modelu traciliśmy nad nim kontrolę po rozmontowaniu i załadunku w zakładzie na tira.

Wsparcie NCBiR

Problem zauważyły nie tylko KZN, ale i PKP PLK. Zarządca kolejowej infrastruktury stwierdził, że czas, by rozjazdy przyjeżdżały na miejsce zmontowane i gotowe do zabudowy w torach. Przedstawiciele KZN poszukiwali rozwiązania wśród dostępnych modeli, doszli jednak do wniosku, że wszystkie dotychczas istniejące technologie mają pewne wady i żadna z nich nie jest naprawdę kompleksowa. W większości są to bowiem wagony-platformy, do których konieczne jest dokupienie kosztownego dźwigu kolejowego (ok. 10 mln euro) oraz systemu zabezpieczeń i mocowań. Mimo tych wydatków większość systemów ma istotne ograniczenia odnośnie długości i wagi części rozjazdowych, jakie można przy ich pomocy przewieźć i rozładować. Dlatego firma zaczęła prace nad Switcherem, które wsparło m.in. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

W efekcie powstały dwa wagony – Switcher z długą platformą oraz Switcher+ z dwoma zintegrowanymi dźwigami i nieco krótszą platformą. System składa się z wagonów-platform, dźwigów HDS zainstalowanych na wagonach, systemu mocowania i zabezpieczania bloków rozjazdowych podczas transportu, załadunku i rozładunku.

– Ten system zapewnia nam kompleksową obsługę zaawansowanego procesu logistyki rozjazdów. Jest on w stanie obsłużyć wszystkie rozjazdy aż do promienia 1200 metrów, czyli praktycznie 99 proc. funkcjonujących na europejskiej sieci kolejowej rozjazdów – tłumaczy Tytuła.

Dzięki Switcherowi udało się m.in. ekspresowo zamontować rozjazd na łącznicy Zabłocie-Krzemionki. Przewóz, rozładunek i ułożenie w miejscu zabudowy konstrukcji zajęło tylko... 275 minut.

Switcher sprawdził się też na budowie łącznicy Czarnca – Włoszczowa, dostał sporo nagród, m.in. Złoty Medal Międzynarodowych Targów Innowacji Gospodarczych i Naukowych INTARG 2016, Lokomotywę Rynku Kolejowego przyznaną za skuteczne działania na styku nauki i biznesu czy główną nagrodę w konkursie Teraz Polska, w kategorii najbardziej innowacyjnego produktu.

Niemcy – najlepsza rekomendacja

W tym samym czasie KZN Biezanów wciąż stawia na ekspansję na niemiecki rynek. Do tej pory zakład wyprodukował i dostarczył konstrukcje rozjazdowe m.in. dla portu w Hamburgu, huty w Dillingen czy giganta branży górniczej K+S. Do tego doszły rozjazdy i skrzyżowania tramwajowe do takich miast jak Rostock, Karlsruhe czy Ulm. W ostatnich miesiącach rozjazdy i podzespoły rozjazdowe z Biezanowa zostały również zabudowane w tunelach kolei podziemnej przez BVG – Berliner Verkehrsbetriebe, zarządcę metra oraz komunikacji tramwajowej i autobusowej w stolicy Niemiec.

Teraz KZN Biezanów otrzymał od Deutsche Bahn AG certyfikaty Q1 oraz HPQ dla produktów rozjazdowych. Co to oznacza? Przede wszystkim otwarcie rynku kolejowego i inwestycyjnego naszych zachodnich sąsiadów. Dzięki obu bardzo restrykcyjnym certyfikatom wydawanym okresowo Deutsche Bahn w odróżnieniu od polskiego zarządcy sieci nie wymaga już od producentów każdorazowych odbiorów komisarycznych pojedynczych produktów.

– W pierwszym etapie uzyskaliśmy certyfikaty na części rozjazdowe. Dzięki temu już w tym roku dostarczymy partię kilkudziesięciu krzyżownic i półzwrotnic gotowych do zabudowy w torach niemieckiego zarządcy sieci kolejowej – tłumaczy Artur Kępa, dyrektor handlowy odpowiedzialny w KZN Biezanów za segment eksportowy. – Co niezmiernie ważne, dzięki uzyskanym dokumentom mamy otwartą drogę zarówno do udziału w ogłaszanych w tym roku przetargach na wieloletnie dostawy części rozjazdowych, jak również do otwarcia procesu certyfikacyjnego dla kompletnych konstrukcji rozjazdowych.

Jak podkreśla, dzięki uzyskaniu certyfikatów obecność krakowskiego holdingu na rynku niemieckim bardzo się wzmocni.

– Dokumenty te, ze względu na bardzo restrykcyjny sposób ich przyznawania oraz historyczne i współczesne znaczenie tamtejszego rynku transportu szynowego, są najlepszą rekomendacją dla producenta i jego wyrobów, nie tylko w samych Niemczech, ale w całej Europie.

<http://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,24385196,krakowskie-zaklady-na-niemieckich-torach.html>