

Tory, spawy i... naprawy

Mimo wcześniejszych (sprzed kilku miesięcy) zapowiedzi przedstawicieli Tramwajów Szczecińskich roboty przy naprawach nowych torów na ulicach Energetyków i Gdańskiej nie zakończyły się w 2017 roku. Wygląd torowisk od mostu Długiego po pętlę na Basenie Górniczym wskazuje, że jeszcze sporo czasu upłynie, zanim spółka Energopol-Szczecin SA, która była wykonawcą inwestycji, upora się z tym zadaniem. Deklaruje, że nastąpi to do końca tego miesiąca, ale – jak z góry zastrzegają jej przedstawiciele – to zależeć też będzie od pogody.

„Odkrywki”, wypełnione pro-wizorycznie drewnianymi podkładami i deskami mocowanymi klinami, są nadal w około jednej trzeciej miejsc na odcinkach, w których nowe szyny popękały zimą na przełomie lat 2015/2016, nawet nie po pół roku od oddania ich do eksploatacji. Pojawiły się też one na trzech torach manewrowych – objazdowych, prowadzących do nieużytkowanych obecnie peronów postojowych na nawrotach w obrębie pętli na Basenie Górniczym (tramwaje korzystają z nich jedynie w sytuacjach awaryjnych). Do tego dochodzą jeszcze miejsca, gdzie po naprawach wciąż na załatanie czekają fragmenty wcześniej skuwanej po raz kolejny nawierzchni. Jest ich jeszcze ponad... czterdzieści!

Spółka Energopol-Szczecin SA, generalny wykonawca wymiany na nowe tych torowisk, przystąpiła do powtórnych napraw kilka miesięcy temu, jeszcze latem 2017 roku. Dokładnie od sierpnia.

– Prace obecnie prowadzone

nuacja wcześniejszych prac, wynika z wcześniejszych ustaleń z wykonawcą – firmą Energopol. Prace są prowadzone w ramach gwarancji – informował „Kurier” we wrześniu 2017. Szymon Wasilewski w imieniu spółki TS, inwestora zastępczego miasta w tym przedsięwzięciu.

Kilka tygodni później, w październiku Sz. Wasilewski dodawał, że prace odbywają się w godzinach nocnych, tak aby nie utrudniać poruszania się komunikacją miejską i że wykonawca został zobowiązany do zakończenia ich do końca 2017 roku. Jednocześnie powtarzał, że te roboty dotyczą wyłącznie miejsc, gdzie usterki były już wcześniej, bo nie ma żadnych nowych lokalizacji awarii. A Tramwaje Szczecińskie na bieżąco monitorują postępy prac. Roboty w torowiskach na ulicach Energetyków i Gdańskiej Energopol prowadzi na własny koszt.

– Roboty te polegają na wykonaniu, w miejscach wcześniej zespawanych metodą elektryczną



Fot. Mirosław WINCONEK

Jak jednocześnie zaznacza J. Geniusz, naprawy w technologii narzuconej przez Tramwaje Szczecińskie powodują długi termin realizacji pojedynczej wstawki, ze względu na czas dostępny na wykonywanie prac (praca nocna w czasie kiedy nie kursują tramwaje), konieczność

nacięcie nawierzchni asfaltowej i betonowej, rozkucie betonu, wycięcie odcinka szyny, wstawienie nowego odcinka i pospawanie termitowe, badanie defektoskopowe, wklejanie profili przyszynowych, betonowanie oraz odtworzenie nawierzchni bitumicznej. Prace ze względu na ruch tramwajowy

Jak zaznacza J. Geniusz – inna metoda naprawcza, zastosowana w naprawach torowisk tramwajowych w dużych miastach, jak choćby w Łodzi (spawanie łukiem elektrycznym), pozwala na skrócenie naprawy jednego miejsca do maksymalnie trzech nocy.

– Pomimo powyższych ograni-

na ul. Energetyków wynikają z zaplanowanych działań i są dalszym etapem usuwania usterek w zakresie całej inwestycji. Wykonawca jest obecnie na etapie wycinania wadliwych (wcześniej zabezpieczonych) spawów i zastąpienia ich nowymi, wolnymi od wad odcinkami szyn. To nie są nowe uszkodzenia, a konty-

wych wstawek łączonych metodą spawania termitowego, zgodnie z narzuconą przez Tramwaje Szczecińskie technologią (wycięcie pospawanego elektrycznie pęknięcia i w to miejsce wstawienie nowego odcinka szyny) – wyjaśnia Jerzy Geniusz, dyrektor ds. przygotowania i realizacji produkcji Energopol Szczecin SA.

zabezpieczania wykutych miejsc („gniazd”), metodę spawania (spawanie termitowe), a w konsekwencji ilość robót potrzebnych na wykonanie całości napraw.

– Na kompleksowe wykonanie naprawy jednej wstawki według tej technologii potrzeba aż siedem dni – tłumaczy Jerzy Geniusz. – Składają się na to prace takie, jak:

mogą się odbywać przez około 5 godzin, ponieważ rozpoczynają się około godz. 23.30, a muszą zostać zakończone około godz. 4.30. Jednak ze względu na konieczność każdorazowo (każdej nocy), demontażu i montażu zabezpieczeń powstałych „gniazd”, czas pracy ulega poważnemu ograniczeniu do około 2,5-3 godzin.

z dnia 22 grudnia wykono-
no 102 wstawki (o jedną więcej od deklarowanej ilości). Liczba ta została stwierdzona w chwili przystępowania do napraw. A nawierzchnie betonowo-asfaltowe odtworzono jak dotąd w ponad połowie miejsc. Tam gdzie jeszcze nie, zostanie ona wykonana w styczniu 2018 r., jeśli warunki atmosferyczne nie ulegną drastycznemu pogorszeniu, które uniemożliwią w sposób prawidłowy technologicznie kontynuować odtworzenia – zastrzega Jerzy Geniusz.

Jaka jest gwarancja, że wykonane kolejne roboty w torowiskach na ul. Energetyków i ul. Gdańskiej do pętli „Basen Górniczy” w Szczecinie wyeliminują tzw. efekt pęknięcia szyn w takiej skali, z jaką mieliśmy do czynienia na tych torowiskach na przełomie lat 2015 i 2016?

– To był efekt wielu czynników nie do końca zdefiniowanych, pomimo wykonania wielu ekspertyz profesjonalnych, akredytowanych instytucji badawczych. Według ekspertów sporządzających opinie, przeważająca większość uszkodzeń powstaje w pierwszym okresie eksploatacji. Jedną z przyczyn powodujących pęknięcie szyn są zbyt wysokie naprężenia powstałe w obrabianych termicznie szynach. W każdej szynie poddanej obróbce cieplnej (spawanie termitowe) powstają naprężenia. W miejscach, których naprężenia są zbyt wysokie, szyna poprzez pęknięcie uległa odprężeniu. Według tych stwierdzeń należy przypuszczać, iż jedna z przyczyn pęknięcia torowiska została wyeliminowana – torowisko jest już odprężone – tłumaczy Jerzy Geniusz. – W związku z tym, że pęknięcie jest sumarycznym „nakładaniem się” wielu przyczyn, należy sądzić, że pojawienie się kolejnych pęknięć w takiej skali jak dwa lata temu już nie nastąpi. ©©

Mirosław WINCONEK



Nowe torowiska na ul. Gdańskiej i ul. Energetyków w Szczecinie. Odcinki, które pękały zimą 2016 r., wciąż są w wielu miejscach w różnych etapach napraw.

Fot. Mirosław WINCONEK