

REGION - Linia Wrocław - Międzyzlesie uwolniona z potężnej „ahaemki”

Napisano dnia: 2024-11-26 11:02:03



(Inf. zewn.). **Osiemsetmetrowy kolos, kolejowy kombajn AHM 800 zakończył pracę na trasie z Wrocławia do Międzyzlesia. Specjalistyczna maszyna wykonała wymianę toru między Kamieńcem Ząbkowickim a Bardem-Przyłękiem. Także dzięki tym pracom w grudniu ze stolicy Dolnego Śląska do Czech pojedziemy w rekordowym czasie 100 minut. Pojawia się również połączenia z Gdyni do Pragi. Roboty o wartości 130 mln zł są finansowane z budżetu państwa.**



W połowie grudnia podróż najszybszymi pociągami z Wrocławia, przez Kłodzko, do Międzyzlesia skróci się o 30 minut. Możliwe będą także szybsze połączenia międzyregionalne i międzynarodowe, np. z Gdyni, przez Wrocław, do Pragi.

Na dolnośląskich torach do pracy wykorzystany został między innymi potężny kolejowy kombajn AHM 800 - specjalistyczna maszyna do kompleksowych prac na torach. „Ahaemka” zakończyła akcję między Kamieńcem Ząbkowickim a Bardem-Przyłękiem. Po pracy AHM do działania przystąpiła kolejna specjalistyczna maszyna, tak zwana „podbijarka”, która reguluje tor i przygotowuje go do przejazdu pociągów. Całkowita wymiana podtorza zapewni szybkie i bezpieczne podróże z największą dopuszczalną prędkością. Wykorzystanie AHM 800 oraz innych specjalistycznych maszyn pozwala na maksymalne skrócenie czasu robót, zapewnienie wymaganej jakości i ograniczenie zmian w rozkładzie jazdy.

Praca olbrzyma nie blokowała ruchu. Obok kombajnu, po drugim torze, codziennie przejeżdżało około 80 pociągów. System bezpieczeństwa ostrzegał ekipę AHM syreną i światłami o nadjeżdżających składach.

Kombajn podtorzowy AHM 800R to maszyna, która podnosi tor wraz z podkładami i warstwa po warstwie wybiera materiał znajdujący się pod torem, tzw. podtorze. Następnie przygotowane materiały - między innymi geowłókna i tłuczeń - układane są ponownie. Poza urządzeniami do podnoszenia toru i wymiany podtorza, w składzie AHM znajdują się wagony na nowe i stare materiały, magazyny i transportery. Maszyna wraz z wagonami może zajmować nawet 800 metrów.

AHM, poza pracami na trasie Wrocław - Międzyzlesie, w ostatnich miesiącach można było zobaczyć także na Dolnym Śląsku, m.in. na linii Legnica - Katowice, między Jaworem a Rogoźnicą oraz na linii Oleśnica - Zduny, między stacjami Dobroszyce i Grabowno.

Poza pracami na torach do Międzyzlesia, poprawiamy stan obiektów inżynierskich, które są ważnymi elementami kolejowej infrastruktury. Roboty obejmują 17 wiaduktów, 5 mostów i tunel. Wykonano już m.in. prace na moście w Żórawinie, dwóch wiaduktach między Starczowem a Kamieńcem Ząbkowickim oraz przeprawach w Służewie i Boguszynie. Zakończyły się także prace w ponadtrzystumetrowym tunelu w Długopolu-Zdroju. Portale 150-letniego obiektu, po piaskowaniu, zostały odświeżone.

Utrzymujemy i zwiększamy poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Ponad 55

skrzyżowań torów i dróg zyska nową nawierzchnię, co pozwoli kierowcom na sprawniejsze i bezpieczniejsze pokonywanie torów.

"Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław - Międzylesie - rewitalizacja torów wraz z robotami towarzyszącymi", realizowane za 132 mln zł z budżetu państwa, zakończą się w grudniu br.

Marta Pabiańska

zespół prasowy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.