Warszawa, 08.03.2021 r.

# Stała diagnostyka torów dla bezpieczeństwa transportu kolejowego

**Aby utrzymywać wymagany poziom bezpieczeństwa i ustalone parametry linii kolejowych, pojazdy pomiarowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rocznie wykonują przejazdy na trasie dłuższej niż równik. W 2020 r. skontrolowały blisko 53 000 km torów. Podobną pracę wykonają w bieżącym roku. Pomiary z prędkością nawet 120 km/h prowadzi nowoczesny pojazd diagnostyczny wyposażony w lasery i kamery.**

Tylko w 2020 r. pojazdy pomiarowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. skontrolowały tory na długości 52 721 km. Sprawdzany był m.in. stan geometrii toru, szyn oraz podkładów.

**– *Systemowa diagnostyka linii kolejowych przekłada się na planowe przejazdy pociągów i komfort podróży oraz pozwala obniżyć koszt utrzymania linii. Wyniki pomiarów pozwalają specjalistom z Centrum Diagnostyki PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ocenić stan tras, zaplanować z odpowiednim wyprzedzeniem niezbędne prace, aby utrzymywać wymagany poziom bezpieczeństwa i ustalone parametry linii* –mówi Piotr Majerczak, członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Pojazdy pomiarowe obecne są na torach najważniejszych linii kolejowych. Pracują bez wpływu na rozkład jazdy pociągów. Sprawdziły m.in. stan tras: Poznań - Szczecin, Centralną Magistralę Kolejową, Łódź - Koluszki, Chorzów Batory - Tczew, Działdowo - Olsztyn, Kluczbork - Poznań, Szczecin - Świnoujście.

**Najnowocześniejszy pojazd diagnostyczny** wykonał w ubiegłym roku niemal połowę – 25 687 km zadań diagnostycznych. To mobilne laboratorium na torach, które wykonuje pomiary geometrii toru, szyn, sieci trakcyjnej. Sprawdzane są podkłady oraz urządzenia tzw. samoczynnego hamowania pociągu gwarantujące zatrzymanie składów np. w przypadku niedyspozycji maszynisty. Pojazd wykorzystuje bezdotykowe technologie pomiarowe, systemy optyczne – lasery oraz kamery, a dzięki temu nie zakłóca pracy urządzeń i nie powoduje utrudnień w ruchu pociągów. Pomiary mogą być wykonywane z prędkością do 120 km/h.

Eksperci PLK, na podstawie uzyskanych danych, wykrywają usterki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo i jakość jazdy pociągu, czyli komfort podróży pasażerów. Wyniki z pomiarów pozwalają diagnostom ocenić stan tras, a jednostkom utrzymaniowym zaplanować prace, aby utrzymywać wymagany poziom bezpieczeństwa, w ramach ustalonych parametrów linii. Systemowa diagnostyka pozwala także obniżyć koszt utrzymania linii.

Pomiary torów przy użyciu pojazdów są wykonywane w zależności od potrzeb od jednego do trzech razy w roku, w zależności od prędkości obowiązującej na badanej linii. Częstotliwość badań defektoskopowych szyn jest ustalana zależnie od prędkości lub obciążenia linii do czterech razy w roku.

## Szyny bez tajemnic

Ponad 12 tys. km szyn zostało sprawdzonych w 2020 r. za pomocą badania ultradźwiękowego. Wagon defektoskopowy, prześwietlając szyny kontroluje ich stan, w celu wykrycia ewentualnych niewidocznych wad wewnętrznych. Natomiast wagon pomiarowy dSAT (detekcja stanów awaryjnych taboru) sprawdził dwukrotnie 158 urządzeń przytorowych – czujników, monitorujących koła przejeżdżających wagonów i lokomotyw. Kontrola pozwala szybko diagnozować i wyłączyć z ruchu uszkodzony tabor w zakresie zagrzanych osi, by zapewnić bezpieczne podróże i transport towarów.

## Stała diagnostyka zapewnia sprawność kolejowych przewozów

Epidemia koronawirusa nie wstrzymuje pracy załóg pojazdów pomiarowych. Personel stosuje niezbędne, wymagane zasady bezpieczeństwa. W tym roku Centrum Diagnostyki PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. za pomocą pojazdów pomiarowych planuje sprawdzić około 50 000 km torów. Zaplanowano również pomiary ultradźwiękowe szyn za pomocą wagonu defektoskopowego na blisko 13 tys. km toru. W akcji będą również zespoły wykonujące pracę za pomocą ręcznych urządzeń defektoskopowych. Wagon wyposażony w aparaturę pomiarową dSAT skontroluje urządzenia przytorowe.

**Centrum Diagnostyki PKP Polskich Linii Kolejowych S.A**. monitoruje stan torowiska i sieci trakcyjnej na terenie całego kraju. Specjaliści wykorzystują pojazdy pomiarowe i przyrządy ręczne. Uzyskane dane określają stan techniczny elementów toru, sieci trakcyjnej, urządzeń automatyki. W wypadku modernizowanych tras, stanowią również podstawę do oceny jakości prac inwestycyjnych. Wykonywane są pomiary geometrii toru, pomiary defektoskopowe szyn, laserowe pomiary skrajni, pomiary zużycia drutu jezdnego sieci trakcyjnej, wykrywanie uszkodzeń elementów sieci trakcyjnej.

**Kontakt dla mediów:**

**Mirosław Siemieniec**

**rzecznik prasowy**

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

[rzecznik@plk-sa.pl](mailto:rzecznik@plk-sa.pl)

**22 473 30 02**