

Zajezdnia, której zazdrozczą nam w całej Polsce

● Byliśmy z wizytą w Zajezdni Pogono - nowoczesnej i zmodernizowanej od A do Z

Zaglądamy do środka

Celina Wojda

celina.wojda@polskapress.pl

W dzisiejszym odcinku „Zaglądamy do środka” postanowiliśmy sprawdzić jak działa najnowsza w kraju zajezdnia tramwajowa. Zajezdnia Pogodno funkcjonuje przy alei Wojska Polskiego już od 1934 roku. W ubiegłym roku przeszła gruntowną przebudowę. Remont kosztował 140 mln złotych. Teraz zajezdnia na Pogodnie jest najnowocześniejszym takim obiektem w Polsce.

Inteligentny system sterowania

W zajezdni wszystkie urządzenia sterowane są komputerowo. Cały obiekt jest podłączony do jednego systemu zarzą-

działa już automatycznie - sygnalizacja, informacja na który kanał ma wjechać tramwaj, przestawianie zwrotnic, konieczność wykonania przeglądu pojazdu - opowiada kierownik Zajezdni Pogodno, Grzegorz Stasiński.

Całe centrum dowodzenia znajduje się w dyspozytorni. Tam za pomocą specjalnego oprogramowania obserwowane jest wszystko to, co się dzieje na zajezdni. W dyspozytorni też swoją pracę rozpoczynają motorniczy. Dowiadują się jakim składem będą jeździć. Sprawdzają swój grafik itd. Tam też znajduje się cały monitoring na zajezdnię i wejścia z każdej strony.

Najważniejszym urządzeniem w zajezdni jest monitor sterujący. Za jego pomocą wydawane są wszystkie polecenia np. otwieranie zamknięcia

wy w całym kraju. W zajezdni przy al. Wojska Polskiego działają maszyny, dzięki którym cała naprawa wagonów i lokomotyw może odbywać się na miejscu, co do tej pory było niemożliwe. Jednym z najważniejszych urządzeń zakupionych w ramach przebudowy jest tokarka podtorowa.

- To urządzenie, które pozwala na przetaczanie kół tramwajów bez ich demontażu - wyjaśnia Grzegorz Stasiński. - Dla tokarni wybudowaliśmy specjalny kanał. Dotychczas to demontowaliśmy koło lub demontowaliśmy cały wózek i wysyłaliśmy na warsztat do Poznania. Trwało to o wiele dłużej.

W zajezdni jest kilka kanałów warsztatowych. Każdy z nich ma 175 cm wysokości. Można w nich swobodnie się poruszać. Nie wszystkie kanały służą tylko



► System zarządzania zajezdnią - to tu widoczne są wszystkie tory i tramwaje, które się na nich znajdują. Z tego komputera mogą zostać wydane dyspozycje, jak może poruszać się dany skład po zajezdni



► Mostek nad kanałem - tutaj odbywają się naprawy i przeglądy urządzeń napędowych i sterowniczych tramwajów. Podczas prac na mostku, ze względów bezpieczeństwa, wyłączone jest zasilanie w liniach

FOT. SEBASTIAN WOJCZAK

FOT. SEBASTIAN WOJCZAK

dzania zajezdnia, który informuje m.in. o tym jaki tramwaj wraca z miasta i na jaki tor ma wjechać, ale także o stanie technicznym kół taboru, ustawia wagon do wyjazdu na kolejny dzień, biorąc pod uwagę godzinę wyjazdu, typ i pojemność wagonu dla konkretnej linii.

- System zarządzania jest tak skonstruowany, że wystarczy tylko wprowadzić dane i reszta

bram, włączanie ogrzewania zwrotnic, sterowanie załączaniem oświetlenia, przestawianiem zwrotnic itd.

Zajezdnia i warsztat w jednym

Szczecińskiej Zajezdni Pogodno mogą nam pozazdrościć inne miasta w Polsce. Dzięki remontowi mamy najnowszy i najlepszy warsztat tramwajowy

do tego aby reperować tramwaje od dołu. Nad niektórymi zamocowane są specjalne pomosty, bo jak się okazuje, wszystkie urządzenia napędowe i sterowe tramwaju typu PESA (Swing) znajdują się na dachu.

- Na górze znajdują się: m.in. motory hamowania, układy do zasilania silników indukcyjnych, układ klimatyzacji, pantograf z napędem elektrycznym - tłumaczy kierownik.

Każdy tramwaj jest wyposażony w urządzenie do sypania piasku. W zajezdni są takie dystrybutory, które dotankowują piasek. Nowoczesna zajezdnia jest też wyposażona w bezprzewodowe podnośniki, które m podnoszą tramwaj na daną wysokość.



FOT. SEBASTIAN WOLCZ

► Tak wygląda tramwaj od dołu. Okazuje się, że rzeczą, która pozwala utrzymać się wagonom na torach są grzebienie na kołach - czyli te obramówki, które widzimy na zdjęciu po prawej stronie



FOT. SEBASTIAN WOLCZ

► W Zajezdni Pogodno, oprócz zabytkowego budynku, znajduje się też hala, gdzie „parkują” tramwaje



FOT. SEBASTIAN WOLCZ

► Sterowanie tokarką podtorową - wszystko odbywa się elektronicznie, każde koło ma określoną średnicę, wg której jest przetwarzanie



FOT. SEBASTIAN WOLCZ

► Nowoczesna tokarka podtorowa - znajduje się w specjalnym, dodatkowym kanale