

NAGYGÉPES CSÚCSTECHNOLÓGIA A DÉL-BALATONI VASÚTFEJLESZTÉSSEN

PM 1000 URM – alépitmény javító géplánc



Európa egyik legkorszerűbb alépitmény javító géplánca, mely dolgozó hossza 290 méter, a kiszolgáló egységekkel (új anyag beszállító szerelvény, bontott anyag elszállító szerelvény) pedig eléri az 1km-t. A PM 1000-URM építési technológiája tekinthető ma a világ legkorszerűbb alépitmény-javítási eljárásának, amely minőségben, hatékonyságban és gazdaságosságban is egyedülálló. A korábbi, leromlott állapotú, illetve nem megfelelő teherbírású alépitmény, védőréteg kicserélésére, illetve a régi elaprózódott, elszennyeződött ágyazat rostálására, felújítására használják. Ez az egyetlen gép, amelyik a kirostált ágyazati anyagot is fel tudja használni, kezelni és külön erősítő réteggént a vasúti pályába visszaépíteni képes. Ráadásul az alépitmény-javító géplánckok közül ebből a gépből kerül ki a legkevesebb hulladék. A gépóriás 24 órában dolgozik, két műszakban. Műszakonként átlag 350 métert tud átépíteni. A dél-balatoni vasútfejlesztés második ütemében a tervek szerint 57 nap alatt épít át 31.175 méter vágányt.

SMD-80 – vágányátépítő géplánc



Az átépítő gép modern, többfunkciós szerelvényekből áll, melyek a leghatékonyabb módon alkalmasak külön vágányépítésre vagy bontásra, illetve egyidejű átépítésre. A közel 60 méteres gépet a Plasser & Theurer cég gyártja. Súlya eléri a 223,5 tonnát, átépítési teljesítménye mintegy 200 vágányméter/óra. A dél-balatoni vasútfejlesztés második ütemében 2016-ban összesen 9820 vágánymétert épített át, 9 műszak alatt, míg a tervek szerint 2017-ben 27 műszakot lesz a vonalon és ezalatt 43589 vágányméteren újítja meg a vágányt.

RM 85-750 ágyazatrostáló gép

Az egyik legkorszerűbb ágyazatrostáló gép. Különlegessége, hogy alkalmas MFS kocsiról a rosta mögöl új zúzotkö pótlására, miközben a gép rostál. Másik különlegessége, hogy a gépet működtető aggregát külön egységként szerepel (lényegében egy külön vagonon van) a rostáló egységtől. Gyártója szintén a Plasser&Theurer. Hossza 44,19 méter, súlya 157 tonna. Teljesítménye 150-180 vágányméter/óra. A kaparólánc pedig óránként 650 m³ tud eltávolítani. A dél-balatoni vasútfejlesztés második ütemében 2016-ban a 36-os mellékvonalon dolgozott a gép, november végén kezdte a munkát és akkor 17 műszakban dolgozott. Idén márciusban indult újra, előreláthatóan április végéig dolgozik a munkaterületen és összesen 50 vágánykilométert rostál át.