

UCHWAŁA NR...
RADY DZIELNICY VI BRONOWICE

z dnia

w sprawie poprawy bieżącego utrzymania torowisk tramwajowych w Krakowie

Na podstawie § 3 pkt 3 lit. k uchwały nr XCIX/1500/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy VI Bronowice w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6700) uchwała się, co następuje:

§1. Rada Dzielnicy VI Bronowice zwraca się z wnioskiem do Prezydenta Miasta Krakowa o podjęcie pilnych działań mających na celu ograniczenie hałasu i wibracji spowodowanych przez brak odpowiedniego, bieżącego utrzymania torowisk tramwajowych w mieście.

§2. Wnioskuje się o przeniesienie odpowiedzialności za bieżące utrzymywanie torowisk na przewoźnika - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie (MPK), wzorem innych miast Polski (np. Warszawa, Wrocław, Poznań).

§3. Wnioskuje się o wyposażenie MPK w specjalistyczny tramwaj techniczny, posiadający możliwość szlifowania i czyszczenia torowisk w celu całorocznego, ciągłego wykorzystywania na terenie sieci tramwajowej Krakowa.

§4. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

Uzasadnienie:

Mieszkańcy miasta skarżą się na hałas i wibracje pochodzące od przejeżdżających tramwajów. Torowiska ulegając szybkiej degradacji przez brak odpowiedniej konserwacji i stają się uciążliwym źródłem wciąż nasilającego się hałasu i wibracji. Proces zużycia torowisk jest trwały i zaczyna się już w dniu otwarcia nowych torów. Intensywność występowania wad i zużycie szyn w krakowskich torach tramwajowych jest wysoka z uwagi na warunki eksploatacji torowisk, obciążenia ruchem oraz niewystarczającą ilość i jakość prac utrzymaniowych.

Odpowiedzialnym za torowiska i sieć trakcyjną w Krakowie jest Zarząd Dróg Miasta Krakowa, a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. za przewozy i utrzymanie taboru. ZDMK jako miejska jednostka nie posiada swojego sprzętu i personelu, który zajmowałby się konserwacją torowisk - te zadania są zlecane prywatnej firmie w drodze przetargu. Przykład Krakowa oraz innych miast w Polsce pokazuje, że przekazanie odpowiedzialności za bieżące utrzymanie torowisk oddzielnym zarządom, a nie przewoźnikom je eksploatującym, nie sprawdza się i prowadzi do systematycznego pogarszania stanu infrastruktury torowej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od ZDMK, w ciągu ostatnich 10 lat przeprowadzono szlifowanie na 190 km torowisk. Cała sieć natomiast liczy 206 km i co najmniej tyle samo kilometrów powinno być rocznym wynikiem szlifowania.

Na przestrzeni ostatnich lat utrzymanie torowisk tramwajowych zostało oddane z powrotem przewoźnikom w Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu, gdzie przyniosło to wymierne skutki w postaci kilkukrotnego spadku liczby wykolejeń w roku. Model taki z powodzeniem od wielu lat funkcjonuje też

w Warszawie. Przewoźnicy tramwajowi posiadają bezpośrednie doświadczenie umożliwiające skuteczne dbanie o infrastrukturę, ponadto posiadają specjalistyczną wiedzę techniczną oraz część infrastruktury którą utrzymują na terenie swoich zajezdni. Co więcej, dobry stan torów jest dla nich od ogromnego znaczenia, ponieważ przekłada się na mniejsze zużycie tramwajów będących w ich utrzymaniu, poprawę warunków ich pracy i podwyższenie jakości świadczonych przez nich usług. Wzorem innych miast, należy w Krakowie umożliwić przewoźnikowi regularne dbanie o infrastrukturę, z której korzysta.

Przewoźnik powinien zostać wyposażony w tramwaj techniczny umożliwiający szlifowanie i mycie torowiska z możliwością odśnieżania i podbijania. Kompleksowy nadzór powinien obejmować zarówno działania możliwe do zaplanowania jak np. szlifowanie prewencyjne, jak i wszelkie inne działania zachowawcze, zapobiegając dalszym uszkodzeniom. Szlifowanie torowisk eliminuje większość uszkodzeń powierzchniowych szyn na ich wczesnym etapie powstawania. Dominująca wada szyn, która wpływa na zwiększenie wibracji i poziomu hałasu, to zjawisko falistego zużycia szyny. Prowadzi ona bezpośrednio do powstawania wibracji i hałasu, a także degradacji obejmującej nie tylko tory tramwajowe, ale także całą konstrukcję torowiska. Obecna formuła, polegająca na doraźnych, wręcz awaryjnych naprawach nie pozwala na utrzymanie torowisk w mieście w odpowiednim stanie technicznym. Oznacza to wspomniane uciążliwości dla okolicznych mieszkańców, a w dłuższej w perspektywie czasu także i większe koszty z uwagi na konieczność częstszych remontów. Przetargami ZDMK na zlecenie prac utrzymaniowych innym firmom miasto nigdy nie zapewni wystarczającego utrzymania wciąż rozbudowującej się sieci tramwajowej (torowiska oraz trakcje).

W kontekście planów budowy nowych linii tramwajowych zlokalizowanych blisko zabudowy mieszkaniowej (ul. Piastowska, tramwaj na Mistrzejowice, tramwaj w kierunku stacji Kraków Os. Piastów, itd.) konieczna jest pilna poprawa istniejącego stanu rzeczy. W przeciwnym razie nowe inwestycje będą spotykać się z uzasadnionym sprzeciwem okolicznych mieszkańców, obawiających się pogorszenia komfortu życia z uwagi na wyjątkowo uciążliwe, zwłaszcza w porze ciszy nocnej, hałas i wibracje.