

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Poznań, 07.09. 2016 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.361.2016

Lotus: 070916 - 2321

Pan
Mateusz Rozmiarek
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta pismem z dnia 19 sierpnia 2016 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie bieżących spraw zgłaszanych przez mieszkańców miasta Poznania, uprzejmie informuję:

Pyt.1. W jakim terminie zostanie ostatecznie oddane przejście dla pieszych na wysokości Alfry, tuż przy Różowym Pasażu, przy ul. Św. Marcin?

Przejście dla pieszych przy ul. Św. Marcin zostało oddane do używania 5 września br.

Pyt.2. Czy sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Garbary a ul. Estkowskiego zostanie jeszcze w jakikolwiek sposób usprawniona?

Aktualnie trwają prace nad nowym projektem sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu ul. Garbary i ul. Estkowskiego, który ma usprawnić jej działanie oraz zoptymalizować funkcjonalność i poprawić warunki dla uczestników ruchu, w szczególności dla pieszych. Zakończenie prac projektowych zaplanowano na wrzesień br., wdrożenie na październik br.

Równolegle, opracowany został projekt wprowadzenia nowych przycisków dla pieszych, wspierający osoby z dysfunkcją narządu wzroku. Obecnie trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy. Wykonanie zadania zaplanowane jest na IV kwartał br.

Nie można też wykluczyć, iż część uwag mieszkańców odnośnie uszkodzonych przycisków sygnalizacyjnych może wynikać z oczekiwania natychmiastowej reakcji sygnalizacji świetlnej na skorzystanie z przycisku, a zgodnie z programem sterowania może to nastąpić dopiero po zakończeniu trwającego cyklu. Długość cyklu sygnalizacji projektuje się na maksymalnie 120 sekund, a podczas cyklu powinna zostać uruchomiona każda grupa sygnalizacyjna (w tym zielone światło dla pieszych w każdej relacji na skrzyżowaniu).

Pyt.3. Dlaczego oficjalnie trzeci raz w ciągu trzech lat została zamknięta trasa PST w okresie wakacyjnym oraz ile wynosi łączny koszt (z 3 lat) wykonywanych tam modernizacji?

Trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju jest eksploatowana od lutego 1997 r. Odbywa się na niej intensywny ruch tramwajowy, co powoduje, że w ciągu prawie 20 lat poszczególne elementy infrastruktury trasy uległy zużyciu. Niestety jedynie niektóre prace utrzymaniowe mogą być realizowane w trakcie nocnych przerw w kursowaniu tramwajów (w przypadku PST z poniedziałku na wtorek, kiedy to nie jest uruchamiana nocna linia tramwajowa).

Przygotowania do realizowanych na PST prac rozpoczęły się w 2014 r., kiedy uruchomiono program „Odnowa infrastruktury torowo-sieciowej”. Dzięki przyznanym w ramach ww. programu środkom udało się zaplanować i zrealizować następujące prace:

Zadanie	2015*	2016*
	zł brutto	
Wymiana części kabli trakcyjnych ze stacji prostownikowej "Słowiańska" - realizacja	2 675 082	
Remont sieci trakcyjnej na trasie PST ul. Słowiańska - os. Sobieskiego	1 124 382	
Projekt na modernizację infrastruktury sieci trakcyjnej PST od Roosevelta - Słowiańska	72 000	
Remont sieci trakcyjnej na trasie PST ul. Roosevelta - ul. Słowiańska		1 148 000
Wymiana pozostałych kabli ze stacji Słowiańska		718 000
Modernizacja systemu sterowania zwrotnicami na pętli tramwajowej Sobieskiego PST wraz z wymianą napędów i zwrotnic	1 603 500	840 000
Wymiana obwodów wtórnych w stacjach prostownikowych Lechicka i Kurpińskiego – projekt i realizacja		1 200 000

(*Koszty prac w 2015 roku są wartościami powykonawczymi, natomiast koszty prac z 2016 roku zostały określone na podstawie kosztorysów.)

Modernizacją objęto elementy infrastruktury, które z uwagi na duże zużycie, wymagały częstych napraw i usuwania usterek, co z kolei wiązało się z przerwami w ruchu. W trakcie tych przerw, poza realizacją ww. zadań Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o., prowadziła również szereg prac utrzymaniowych (np. wymiana najbardziej zużytych szyn). Jedną z przyczyn zamknięcia trasy PST w ciągu dwóch lat z rzędu była także konieczność przeprojektowania sieci trakcyjnej na odcinku pod linią kolejową do Szczecina. Podczas eksploatacji okazało się, że zastosowana konstrukcja wymagała prac modernizacyjnych. Przedstawione powyżej zestawienie pokazuje na zrealizowanie równolegle wielu prac modernizacyjnych, a przy okazji również utrzymaniowych w możliwie najkrótszym czasie zamknięcia linii. Łączny koszt prac inwestycyjnych powiązanych z PST w latach 2015-2016 to około: 9 380 000 zł. W 2014 roku trasa PST nie była zamykana w celu realizacji prac inwestycyjnych.

Pyt.4. Otrzymałem zdjęcie od mieszkanki, która na Placu Cyryla Ratajskiego spotkała się z rozkładami jazdy tramwajów przypisanymi do Placu Wielkopolskiego.

Zasygnalizowany problem został zgłoszony do MPK Sp. z o.o., która usunęła nieprawidłowy rozkład jazdy.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA
Maciej Wudarski

Do wiadomości:

1.Przewodniczący Rady Miasta

