

MIASTO POZNAN		
BIURO RADY MIASTA		
SEKRETARIAT		
01		
WPLYNULO DNIA	14 LIS. 2019	WYSLANO DNIA
L. dz. 1367		
znak spr.		

Luboń dnia 08 listopada 2019 r.

URZĄD MIASTA POZNANIA		
pl. Kolegiacki 17, 61-841 POZNAŃ		
BIURO POMOCY		
WPLYNULO DNIA	2019 -11- 14	WYSLANO DNIA
L. dz. 1367		
zał.		

RADA MIASTA
w POZNANIU
KOMISJA GOSPODARKI
KOMUNALNEJ
pl. Kolegiacki nr 17
61 – 841- POZNAŃ

Dot: zagrożenia w ruchu tramwajowym z uwagi na stan torów.

W dniu 31 października 2019 słuchałem Radia MC Poznań, podano informację o wykolejeniach tramwajów w kraju i Poznaniu. Takie sytuacje są niebezpieczne dla pasażerów, spowodowane „układem inwestora i wykonawcy” celem uzyskania „kasy” za wcześniejsze remonty torowisk. Ja nie piszę o „teorii spiskowej” ale o faktach, które można dostrzec i porównać z takimi samymi inwestycjami torowisk w Poznaniu i na terenie kraju. Podam poniżej przykład:

Drogi kolejowe ułożone są na podsypce z tłucznia (minimum 0,5m grubości) z podkładami i szynami. Łączenie szyn klasyczne następuje w wyniku zgrzewania lub spawania. **Takie połączenia (styk) znajdują się zawsze na podkładzie. Jeżeli długość szyny uniemożliwia, to muszą być ułożone dwa podkłady obok siebie w odstępie na szerokość użycia łba wbijaka do tłucznia.**

Takie warunki torowiska można zobaczyć na terenach PKP w Poznaniu np. z ul. Fiołkowej. Ulica równoległa na przeciw Gratowiska na Dębcu (stare boiska Lecha). Poniżej szlak kolejowy do Starołęki. Informacyjnie, miejsce połączenia (spawania) jest pogrubione na bokach szyn.

Torowiska tramwajowe muszą być takie same. W praktyce jest inaczej. Jadąc samochodem wzdłuż torów od Dąbrowskiego do Hetmańskiej dalej do Ronda Starołęckiego, styki szyn wiszą w powietrzu, brak pod nimi podkładów. Niektóre z nich są ugięte od nacisku kół tramwajów. Sytuacje takie są widoczne na torowisku nad powierzchnią, leżące na podsypce z tłucznem, na terenie Poznania !

W torowiskach zakrytych nawierzchnią (asfaltem, płytami lub kostka brukową) kałuża wody wskazuje, że szyny są ugięte lub pęknięte, zagłębienie wypełnia woda, grunt jest nie stabilny **Takie torowisko jest bardzo niebezpieczne. MPK wprowadza ograniczenie prędkości !**

Dlaczego w takich samych inwestycjach torowych (układanie nowych torowisk i remonty starych) nie obowiązują zasady jak w PKP ? MPK i PKP przewożą pasażerów, zasady bezpiecznych torowisk powinny być takie same.

Powód jest jeden „KASA” wcześniejsze remonty, za dobrą kwotę, gorsze wykonawstwo, nakręca spiralę wcześniejszych remontów. **Pikanterii dodaje fakt, że jest to zgodne z prawem obowiązującym w MPK !**

Przypomnę wypowiedź Maliniaka z serialu „Czterdziestolatek” **w budownictwie obowiązuje zasada „jeden spieprzy a drugi naprawia”.**

Tym problemem próbowałem zainteresować TVP Poznań red. , rozmawiałem z działaczami politycznymi, odmówiono bo: MPK to spółka podlega pod Rade Miasta!

Z początkiem lat 1960, RFN ogłosiła, że wymienia szyny na bez stykowe. U nas krytykowano, że latem będą wypadki. Od tego czasu stopniowo wymieniano szyny na bez stykowe, dwie szyny są połączone spoiwem. Po tym połączeniu (zgrzaniem lub spawaniem) za spawem po obu stronach w szynie występuje *wąski pas przegrzanej struktury szyny o gorszej wytrzymałości na zginanie. Z tego powodu w miejscu „styku” szyn musi być podkład, jeżeli jest to niemożliwe dwa obok siebie w odstępie dla możliwości ubijania tłucznia podkładowego.*

Prawidłowo zgrzane lub spawane szyny „nigdy nie pękają w spawie lecz w miejscu przegrzania” przed lub za spoiną!

Na każdym styku (nierówności) jest utrata masy 1 promil (np.1 tona-1 kg). W tramwaju o wadze kilkunastu ton, jest np.12 kół x ilość złych styków x ilość pojazdów *daje wynik dużej straty masy, którą trzeba zasilić dodatkowa energią aby pojazdy jechały zgodnie z rozkładem!*

Ugięte szyny powodują, że pojazd szynowy *nie jedzie lecz „wężykuje” ocierając się obrzeżami kół o wewnętrzną krawędź szyn co powoduje dodatkowe opory jazdy i większe zużycie energii.*

Takie torowisko skutkuje *wypadaniem tramwaju z torów, na torowisku pokrytym nawierzchnią, tramwaj nadal jedzie po nawierzchni siłą rozpędu. Taka sytuacja miała miejsce w latach 1973-1977 (dokładnie nie pamiętam) tramwaj linii nr 9 wypadł z szyn na krzyżówce Półwiejskiej i Kościuszki i „wjechał i zaklinował się w bramie nr 41 ul. Półwiejskiej zabijając przechodniów.*

Opisane przykłady wskazują, że dobre torowisko na wzór PKP to duże oszczędności finansowe za zużytą energię elektryczną (z powodów jw.), mniej remontów torowisk z uwagi na dłuższy okres eksploatacji, brak wykolejeń tramwajów, bezpieczeństwo dla przechodniów i kierowców samochodów: *cena to dodatkowe podkłady pod styki szyn i koszty ich montażu!*

MPK to spółka, która ma swoje regulaminy wg mnie w/w sytuacje są znane i tolerowane z uwagi na „dochód z niegospodarności”. Jestem przekonany, że: *Komisja Nadzwyczajna ds. zbadania działalności spółek* zainteresuje się „wewnętrznymi układami” w MKP.

Mój opis można skonfrontować: tory PKP w całym kraju, w Poznaniu stan torowiska MPK na tłuczniu cały rok, torowiska pod nawierzchnią w czasie opadów gdzie są kałuże.

W PKP torowiska posiadają minimum 0,5 m „podsypki tłucznia” z uwagi na transport towarów o dużym ciężarze, torowiska MPK „podsypkę tłucznia” mogą mieć mniejszą niż 0,5 m. Grubość tej posypki ma istotny wpływ na stan torowiska i jego żywotność.

O torowiskach więcej: Technikum Kolejowe: przedmiot Drogi i Mosty, Politechnika Poznańska: Wydział Budownictwa o torowiskach, Wydział Mechaniki: o spawaniu, UAM Wydział Fizyki: o masie ciał, prywatnie: Internet.

W skali roku można zaoszczędzić bardzo duże pieniądze, ochronić środowisko, sukcesywnie wdrażając w MPK remonty torowisk na wzór PKP!

Nie używanie przez rok jednej żarówki żarowej to „jedna łopata węgla z Rosji mniej”, dobre torowiska tramwajowe w Poznaniu to rocznie „jeden pociąg węgla z Rosji mniej”