

Druk nr 1721

**KANCELARIA RADY MIASTA
KRAKOWA
SEKRETARIAT**

wprynęło
dnia: 2021 -02- 23

Nr. 1012 15:11

Podpis

Projekt
Klubu Radnych
Kraków dla Mieszkańców

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA
Z DNIA**

w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących zakupu tramwaju technicznego, który umożliwi szlifowanie, czyszczenie i odśnieżanie torowisk

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U z 2020r. poz. 713 z późn. zm.) Rada Miasta uchwała co następuje:

§ 1

Ustala się kierunki działania dla Prezydenta Miasta Krakowa, polegające na podjęciu wszelkich możliwych i dopuszczalnych prawem działań, zmierzających do zakupu tramwaju technicznego, który umożliwi szlifowanie, czyszczenie i odśnieżanie torowisk tramwajowych na terenie miasta Krakowa.

§ 2

W przypadku zaistnienia jakichkolwiek wątpliwości natury interpretacyjnej zapisy zawarte w niniejszej uchwale należy rozumieć wyłącznie oraz jedynie jako wytyczną, zalecenie, sugestię, cel, priorytet czy też wskazówkę o charakterze ogólnym, skierowane przez Radę Miasta Krakowa do Prezydenta Miasta Krakowa, co niezależnie od innych form interpretacji stanowi wykładnię autentyczną, posiadającą formalną moc wiążącą co do norm przez siebie uchwalonych, dokonaną przez Radę Miasta Krakowa jako organ stanowiący Gminy Miejskiej Kraków.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

✓ imieniu Klubu Radnych
„Kraków dla Mieszkańców”

PRZEWODNICZĄCY
Łukasz Gibała

KANCELARIA RADY MIASTA
KRAKOWA
SEKRETARIAT

wpłynęło dnia: 2021-02-23

Nr: pak 15-11

Podpis: 

UZASADNIENIE

Opieka nad stanem torowisk tramwajowych w Krakowie powierzana jest podmiotom zewnętrznym. Od blisko 16 lat ich utrzymaniem, konserwacją i naprawą zajmuje się ZUE S.A. Obecna umowa ze spółką obowiązuje od 1 października 2019 roku do 30 września 2022. W ramach kontraktu wykonawca zobowiązany jest między innymi do szlifowania 14 km pojedynczych torowisk rocznie, wobec całkowitej ich długości 194 km. Taki zakres wydaje się niewystarczający, co potwierdzają również ubiegłoroczne posunięcia Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Z końcem 2020 roku jednostka zdecydowała o ogłoszeniu dwóch przetargów, których przedmiotem było właśnie szlifowanie torowisk o łącznej długości około 18,5 km – co w sumie daje 32,5 km wyszlifowanych w ubiegłym roku krakowskich torowisk. Tymczasem Warszawa, gdzie długość torowisk wynosi 275 km, szlifuje rocznie średnio 600-700 km – każde torowisko jest zatem szlifowane co najmniej dwukrotnie w ciągu roku. Zabieg ten pozwala w znaczącym stopniu ograniczyć hałas związany z ruchem tramwajów, a także zmniejszyć koszty eksploatacji samych wagonów – niewyszlifowana szyna powoduje bowiem szybsze zużywanie się ich kół. W oczywisty sposób poprawia także komfort pasażerów. Szlifowanie torowisk na tak dużą skalę jest w stolicy możliwe głównie dzięki temu, że Tramwaje Warszawskie od 2006 posiadają własny tramwaj techniczny Windhoff SF50. Porusza się on z prędkością niezakłócającą ruchu liniowego, dzięki czemu szlifowanie może się odbywać również w ciągu dnia. Pojazd ma również wiele innych funkcji, w tym m.in. holowania uszkodzonych wagonów do zajezdni czy podlewania i odchwaszczania zielonych torowisk. W kontekście ostatniego paraliżu komunikacyjnego 8 lutego, kiedy z powodu gwałtownego ataku zimy doszło do bezprecedensowego zablokowania 27 zwrotnic tramwajowych i licznych wykolejeń tramwajów, nie bez znaczenia jest fakt, że Windhoff SF50 posiada także funkcję odśnieżania i jest wyposażony w urządzenia do czyszczenia zwrotnic. Posiadanie przez miasto takiego pojazdu w fatalny poniedziałek 8 lutego z pewnością nie zlikwidowałoby problemu, ale na pewno pozwoliło ograniczyć jego skalę.

Koszt zakupu tego rodzaju tramwaju technicznego nie powinien przekroczyć 10 milionów złotych. Dla porównania, zlecone z końcem 2020 roku przez ZDMK szlifowanie 18,5 km torowisk kosztowało ponad milion złotych, co daje około 61 tysięcy złotych za kilometr. Zakup powinien się więc zwrócić, zanim urządzenie jednokrotnie wyszlifuje wszystkie krakowskie torowiska. Mając na uwadze trudną sytuację finansową miasta, wnioskodawcy wskazują, że w miarę dostępnych możliwości rozważone powinno zostać pozyskanie środków zewnętrznych na taką inwestycję, ale uzyskanie finansowania nie powinno być warunkiem koniecznym do jej realizacji.

W imieniu Klubu Radnych
„Kraków dla Mieszkańców”

PRZEWODNICZĄCY
Łukasz Gibała

