

Szczecin (miasto), 2025-02-12

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Wrocław
Wrocław
pl. Nowy Targ 1-8

INNE PISMO

petycja

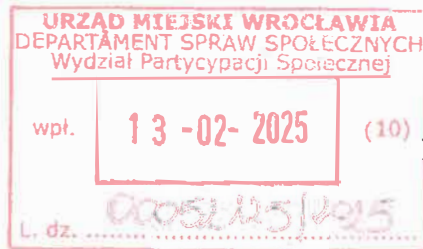
Petycja w załączeniu

Załączniki:

1. [Petycja szlifierka 2.pdf](#)
2. [Moser Brochure-0827lr.pdf](#)

Dokument nie zawiera podpisu

Podpis elektroniczny



12.02.2025 18:43:41 [1-MT+1]
Dokument nie posiada wartości elektronicznej
podpisanej przez urząd

Prezydent Miasta

Wnoszę petycję o zakup szlifierki torowej

W imieniu własnym, w interesie publicznym wnoszę o nabycie, wspólnie i w porozumieniu, na zasadzie konsorcjum, szlifierki torowej typu Harsco Moser RO-V 149 lub podobnej.

Nie trzeba wyjaśniać konieczności reprofilacji szyn, w szczególności w celu likwidacji zużycia falistego (dalej szlifowania). Skutki zużycia falistego łatwo można zauważyć w degradacji pojazdów i torowisk, ale degraduje ono także pobliskie nawierzchni drogowe, obiekty inżynierskie a nawet budynki. Niewidoczne zwykłym ludzkiego oka niekiedy porównywane jest z głębokimi uszkodzeniami nawierzchni asfaltowych w które "wpadają" przejeżdżające tramwaje, czyniąc hałas i zamieszanie, a przede wszystkim powodując dyskomfort pasażerów, mieszkańców i niszcząc infrastrukturę. Zakup szlifierki leży więc w interesie publicznym.

Z tej zapewne przyczyny zarządcy torów prowadzą kosztowne szlifowania. Przykładowo w Poznaniu w ostatnim czasie wykonano prace na 34 kmtp (za kwotę 1,8 mln zł netto - AL.0141.125.2024), w Gdańsku na 20 kmtp (za kwotę 1,5 mln brutto - 520.261.1.12.2023.KM), w Szczecinie, jak donosi prasa, planuje się prac na zapewne 12 kmtp (za 1,37 mln zł). Są to znikome w skali sieci prace, należałoby oczekiwać, że w skali roku, dwóch cała sieć torowisk będzie szlifowana. Rozumiem, że nie jest to możliwe, ze względu na osiągnięte w przetargach ceny usług. Trudno się spodziewać, że ceny te spadną, w praktyce więc nie są możliwe prawidłowe prace utrzymaniowe bez posiadania własnej szlifierki torowej. Uzyskiwane ceny zdają się sugerować, że polscy usługodawcy, ze względu na brak konkurencji, zawyżają ceny szlifowania w stosunku do stawek europejskich (w przetargu gdańskim oferent niemiecki złożył ofertę 3 krotnie! niższą niż polski).

Z drugiej strony zakup szlifierki torowej wydaje się irracjonalny poza rozległymi sieciami jak na Górnym Śląsku czy w Warszawie. Urządzenie takie kosztuje wiele milionów (ostatni zakup w Polsce Tramwaje Śląskie 5,2 mln zł brutto, oferta proponowanego przeze mnie modelu 3,7 mln zł netto - MAO/574-2/2020) a jest w stanie szlifować do 5 kmtp na godzinę. Przykładowo w Szczecinie pozwoliłoby w optymalnym scenariuszu na przeszlifowanie torowiska w dwie dniówki, oczywiście gdyby czynić to regularnie. Można zakładać, że koszty takiej operacji nie byłyby milionowe, a bez kozery mieściłyby się w tysiącach albo dziesiątkach tysięcy zł.

W sensie gospodarczym zakup szlifierki na pierwszy rzut oka wydaje się więc nieekonomiczny ze względu na konieczne, ale sporadyczne wykorzystanie. By zracjonalizować tego rodzaju inwestycje konieczne jest zwiększenie jej amortyzacji, a to można osiągnąć dokonując ich zakupu w ramach spółki lub współwłasności zarządców infrastruktury (dalej konsorcjum). Formą takiego konsorcjum mogłoby być choćby stowarzyszenie JST, ale i zwykła współwłasność.

Za wikipedią polskie sieci mają charakter wąskotorowy (1000) i normalnotorowy (1435) i posiadają je samorządy:



Obsługę takich sieci umożliwia proponowany typ szlifierki torowej, aczkolwiek jej wadą jest ograniczona mobilność. Pozwalałaby jednak włączyć do konsorcjum szlifowania szyn największą liczbę zarządców infrastruktury torowej, a to racjonalizowałoby wydatek na jej nabycie. Ograniczona mobilność szlifierki powoduje, że należałoby ograniczyć konsorcjum terytorialnie, jego uczestnikami mogłyby być:

Miasto lub obszar	Operator	Rozstaw	Długość toru pojedynczego (km) ^[13]	Data			Koszt netto szlifierki ważony długością sieci
				otwarcia	elektryfikacji		
Bydgoszcz	MZK Bydgoszcz	1000 mm	91,86	1888	1896	Tramwaje w Bydgoszczy	412 477,15 zł
Elbląg	Tramwaje Elbląskie	1000 mm	33,83	1895		Tramwaje w Elblągu	151 906,18 zł

Gdańsk	Gdańskie Autobusy i Tramwaje	1435 mm	114,4	1873	1896	Tramwaje w Gdańsku	513 688,07 zł
Gorzów Wielkopolski	MZK Gorzów Wielkopolski	1435 mm	24,43	1899		Tramwaje w Gorzowie Wielkopolskim	109 697,55 zł
Grudziądz	MZK Grudziądz	1000 mm	18	1896	1899	Tramwaje w Grudziądzu	80 825,05 zł
Olsztyn	MPK Olsztyn	1435 mm ^[7]	21	2015		Tramwaje w Olsztynie	94 295,89 zł
Poznań	MPK Poznań	1435 mm	157,7	1880	1898	Tramwaje w Poznaniu	708 117,21 zł
Szczecin	Tramwaje Szczecińskie	1435 mm	119	1879	1896	Tramwaje w Szczecinie	534 343,36 zł
Toruń	MZK Toruń	1000 mm	<u>53.642</u>	<u>1891</u>	<u>1898</u>	Tramwaje w Toruniu	240 867,62 zł
Wrocław	MPK Wrocław	1435 mm	190,14	1877	1893	Tramwaje we Wrocławiu	853 781,91 zł

Tabela 1.

Źródło: Wikipedia

Daje to łącznie około 800 kmtp. W sam raz dla proponowanej szlifierki, tak żeby się nie przemęczała (około 160 roboczogodzin szlifowania). Pozostają oczywiście problemy czy to związane z logistyką, czy związane z załogą tej maszyny (tę jednak można zatrudnić na czas wykonania konkretnych prac za znikome w stosunku do kosztu usług wynagrodzenie), ale w realnej rzeczywistości to jedyne rozwiązanie, które pozwoli na zapewnienie należytego utrzymania torowisk. Nie jest możliwe ani racjonalne szlifowanie torów we wszystkich tych miejscach w ramach zewnętrznych usług ze względu na ich koszt.

Przykładowo Tramwaje Szczecińskie planują wydatkować na szlifowanie torów 1,37 mln zł, gdyby kwotę tę przeznaczyć na wkład w konsorcjum wystarczyłaby na szlifowanie całości szczecińskich torowisk zamiast jedyne 10-12 kmtp. Gdyby każdy z ww. samorządów przystąpił do konsorcjum, przeznaczając solidarnie na szlifowanie, proporcjonalnie do

długości sieci, analogiczną kwotę do szczecińskiego 1.37 mln zł to mogłoby konsorcjum nabyć nie jedną, ale kilka takich szlifierek, i jeszcze osprzęt do tego.

Podsumowując wnoszę petycję o utworzenie konsorcjum wskazanych w treści petycji samorządów lub ich jednostek w formie przewidzianej przepisami w celu nabycia uniwersalnej 1000/1435 mm szlifiarki torowej.

W przypadku, gdyby właściwym w tej sprawie okazał się inny organ proszę o przekazanie niniejszej petycji stosowanie do art. 6 ustawy o petycjach.

z poważaniem

Otrzymują:

- 1 Prezydent Bydgoszczy
- 2 Prezydent Elbląga
- 3 Prezydent Gdańska
- 4 Prezydent Gorzowa Wielkopolskiego
- 5 Prezydent Grudziądza
- 6 Prezydent Olsztyna
- 7 Prezydent Poznania
- 8 Prezydent Gorzowa Wielkopolskiego
- 9 Prezydent Szczecina
- 10 Prezydent Torunia
- 11 Prezydent Wrocławia