

Wrocław, 28 grudnia 2020 r.

Pan
Jakub Nowotarski
Prezes Stowarzyszenia Akcja Miasto
e-mail: jakub.nowotarski@akcjamiasto.org

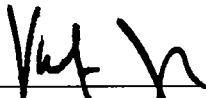
KZ.072- 229 /20

Dotyczy: wniosku z dnia 5 grudnia 2020 r. o udostępnienie informacji publicznej.

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na wniosek z dnia 5 grudnia 2020 r. o udostępnienie informacji publicznej w przedmiocie raportu firmy Deutzer, w załączeniu przesyłam treść raportu wykonanego na zlecenie MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu przez Wykonawcę Deutzer Technische Kohle GmbH wraz z komentarzem Spółki dotyczącym przedmiotowego raportu.

Z poważaniem


Krzysztof Balawender
Prezes Zarządu

Sprawę prowadzi: Damian Talaga p.o. Kierownika Działu Torów i Sieci, tel. 885 887 826, e-mail: d.talaga@mpk.wroc.pl

Otrzymują:

- Adresat - e-mail
- MPK – KZ a/a

Tory zbadane, torowcy w akcji

Specjalistyczne pomiary torowisk i sieci trakcyjnej – pierwsze, tak precyzyjne w historii wrocławskiej infrastruktury – są obecnie analizowane przez specjalistów MPK Wrocław. To właśnie na zlecenie miejskiego przewoźnika badaniami zajęła się w lutym tego roku firma Deutzer Technische Kohle, jedyna na świecie, która w takim zakresie zajmuje się diagnostyką torów. Wrocław korzystając z jej usług znalazł się w towarzystwie takich miast jak Paryż, Sydney, Wiedeń czy Bruksela.

MPK chciało szczegółowo przeanalizować wrocławskie torowiska jeszcze przed startem TORYwolucji. Jeden z tramwajów przewoźnika, Moderus Beta, został wyposażony w kamery, czujniki, lasery i żyroskop, które to pracownicy Deutzera podłączyli do komputera zamontowanego w wozie. Śledził on i rejestrował zbierane dane. Tramwaj ten na przełomie lutego i marca br., czyli jeszcze przed startem TORYwolucji, przejechał wrocławskie torowiska, poddając je szczegółowej wiwisekcji.

Efektem badania jest specjalistyczny raport dla inżynierów. Nie można go porównywać do innych opracowań, np. wcześniejszych dokumentów, oględzin torów dokonywanych na bieżąco czy uwag raportowanych przez motorniczych i torowców.

Specjalistyczna aparatura Deutzera badała m.in. takie parametry, jak szerokości i głębokości rowka dla obu szyn, zużycie główki szyny, promień łuku, prześwit toru, przechyłkę oraz wichrowatość. Teraz torowcy z MPK na otrzymanym od Deutzera oprogramowaniu analizują te dane filtrując przez różne parametry.

Trudno zebrane dane podsumować jednym zdaniem, bowiem w przypadku torowisk tramwajowych nie ma sytuacji zero-jedynkowych. Nie ma też jednej polskiej normy, która określałaby jednoznacznie, jakie one powinny być i czy dany fragment infrastruktury spełnia normę czy też nie. Ekspertcy posłużyli się częściowo normami wytyczonymi dla torów kolejowych, jednak nie zawsze można znaleźć tu analogie.

Jedno jest pewne i niezaprzeczalne: pomiar potwierdził, że wrocławskie torowiska nie są w dobrym stanie, co też jest oczywistym powodem dużej aktywności MPK w ich remontowaniu. Badania firmy Deutzer wspomagają fachowców z MPK w wytyczaniu kierunków i priorytetów działań. Z pomiarów jasno wynikało, że ingerencji wymaga infrastruktura m.in. na ulicach Żmigrodzkiej, Hallera i Olszewskiego czy na pętli Sępolno. Trzy z tych inwestycji MPK już zakończyło, a jedna jest w toku. TORYwolucja trwa i trwać musi jeszcze przez parę lat.