



O tym, jak „Gazeta Krakowska” 150 mln zł na remonty torowisk nie zauważyła

2017-04-24

Dzisiejsze wydanie „Gazety Krakowskiej” (24.04.2017) alarmuje, że z uwagi na zbyt małą ilość szlifowanych torowisk dochodzi do wykolejeń tramwajów i wyrzuseń szyn. Naprawdę nie wiemy, skąd taki wniosek, bo tzw. eksploatacyjne powierzchniowe faliste zużycie szyn nie mają na nie wpływu. Mając wybór czy przeznaczyć środki na szlifowanie torowiska czy na prace, które podnoszą bezpieczeństwo pasażerów, wybieramy to drugie. Nie oznacza to, że torowiska w Krakowie nie są szlifowane - w tym roku wyrównano już blisko 5 km torów, a to jeszcze nie koniec.

Autorzy artykułu zarzucają miastu, że nie prowadzi remontów torowisk. Nie wspominają jednak o wartym 150 mln zł programie remontów krakowskich torowisk czy realizowanych w ramach utrzymania co kilka tygodni, naprawach interwencyjnych szyn.

Autorzy za przykład pożądanых działań podają montaż w Warszawie nowoczesnych rozjazdów, które pozwolą zwiększyć prędkość tramwajów. Zapominają jednak wspomnieć, że takie rozjazdy, a w zasadzie jedna ich sztuka, została zamontowana przy pętli i nie ma wpływu na prędkość tramwajów w mieście. Jest to rozwiązanie testowe i służy temu, by przyjrzeć się, jak się sprawdza. Kraków z chęcią będzie czerpał z doświadczeń warszawskich w tej kwestii.

Autorzy proponują w końcu, by Kraków kupił własną szlifierkę, dzięki czemu nie trzeba będzie płacić za jej pracę. Pomijając kwestie eksploatacji i amortyzacji warto zwrócić uwagę na fakt, że w Warszawie torowiska i tramwaje należą do jednej spółki. W Krakowie model zarządzania infrastrukturą torową jest inny, dlatego ślepe kopiowanie rozwiązań ze stolicy w tej materii nie ma większego sensu.

W jednym zgadzamy się z autorami artykułu - Kraków powinien szlifować coraz więcej torowisk. I Kraków dokładnie to robi.

Michał Pyclik
Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie