



Poznańskie Inwestycje Miejskie

**Stowarzyszenie Inżynierów i Techników
Komunikacji RP Oddział w Poznaniu**
ul. Wieniawskiego 5/9
61-712 Poznań

Poznań, 18 lipca 2018 r.
I.dz. ~~2888~~ /PIM/07/18/KF/2016-71

Dotyczy: : Budowa trasy tramwajowej od pętli Wilczak do Naramowic w Poznaniu etap I.

W odpowiedzi na list Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP z dnia 16.07.2017 roku Spółka PIM pragnie wyrazić swoją opinię. Przede wszystkim przypominamy, ponieważ zostało to całkowicie pominięte w Państwa liście, że decyzja Spółki wyrażona w korespondencji z dnia 17.04.2018 roku była podyktowana wyłącznie względami formalnymi. W naszej ocenie omawianie szczegółów projektu, który znajduje się w trakcie procedury wyboru Generalnego Wykonawcy nie jest profesjonalnym podejściem w świetle standardów prowadzenia postępowań przetargowych, o czym z przyczyn obiektywnych możecie Państwo nie wiedzieć, pomimo podkreślanego swojego profesjonalizmu. Ubolewamy, że Stowarzyszenie nie rozumie tak zasadniczych reguł. Zwracamy uwagę, że publiczna polemika nad szczegółami projektu będącego w trakcie procedury przetargowej może powodować uprzywilejowanie np. konkretnych firm wykonawczych. W konsekwencji może to prowadzić do stwierdzenia naruszenia zasad konkurencyjności oraz równego traktowania oferentów. Jednocześnie stanowczo przypominamy w tym miejscu, że Spółka wyraziła wolę udziału w takim spotkaniu zaraz po zakończeniu procedury przetargowej. Dodatkowo informujemy, że zgodnie z obowiązującymi w Mieście Poznaniu zasadami Spółka PIM nie przeprowadza konsultacji społecznych dla realizowanych inwestycji. Ta dyspozycja została przypisana bezpośrednio do Dysponentów Środków tj. inwestorowi zadania. W tym przypadku jest to Zarząd Transportu Miejskiego i Zarząd Dróg Miejskich. Nie sądzimy również aby uprawniona była krytyczna opinia Stowarzyszenia o działaniach zarządu PIM. Zdajemy sobie sprawę, że w czasach minionych mieliście Państwo udział i wpływ na szereg realizowanych przez Miasto inwestycji. Ocenę jakości ich realizacji pozostawiamy bez komentarza. Wystarczy wrócić do materiałów medialnych z tamtego czasu.

Odnosząc się do kwestii technicznych poruszonych w Państwa piśmie, to w pierwszej kolejności informujemy, że Spółka realizuje zadania powierzone przez Miasto Poznań, przy czym w zakresie obowiązków formalnych nie znajdują się bezpośrednie kompetencje w obszarze określania np. prędkości przewozowej, priorytetów dla komunikacji publicznej, docelowego układu linii tramwajowych czy też częstotliwości kursowania tramwajów. Te czynności są przypisane bezpośrednio do organizatora transportu publicznego oraz zarządcy dróg. Celowo wskazujemy te parametry wejściowe, gdyż to one determinują w dużej mierze prędkość przewozową komunikacji



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Poznańskie Inwestycje Miejskie sp. z o.o., Pl. Wiosny Ludów 2, 61-813 Poznań

Tel. 61 884 20 10, 61 884 20 11, fax 61 866 60 04, sekretariat@pozim.pl, www.pozim.pl

Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym Poznań - Nowe Miasto i Wilda, VIII Wydział Gospodarczy, KRS 0000503225

REGON 302689539, NIP 783 171 14 86, Kapitał zakładowy 4 100 000 zł

tramwajowej. Nie mniej jednak skoro zostaliśmy „bezpośrednio przywołani do tablicy” udzielimy Państwu kilku w naszej ocenie prostych wyjaśnień technicznych, które powinny zmniejszyć Państwa ponadprzeciętne zaangażowanie w całkowicie nieuzasadnioną i nie pokrytą faktami krytykę.

Poniższe informacje uzyskaliśmy od organizatora transportu publicznego, tj. ZTM Poznań aczkolwiek informujemy, że jako Spółka podzielamy w pełni podane argumenty.

Podstawowe założenia, które przyjęto do obliczeń:

- maksymalna prędkość dla tramwajów (zgodnie z Decyzją Środowiskową): 40 km/h,
- długość trasy (około): 3,3 km,
- liczba przystanków tramwajowych: 7,
- liczba skrzyżowań trasy tramwajowej (z ruchem kołowym oraz pieszo – rowerowym): 15.

Składowe całkowitego czasu przejazdu tramwajów (12 min.):

- przejazd około 5 min,
- obsługa przystanków (wymiana pasażerska) 2 – 3 min,
- potencjalne straty czasu na piętnastu skrzyżowaniach około 4 min* (15x15 sekund).

* przy wdrożeniu pełnego, bezwzględnego priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną będzie istniała możliwość redukcji wskazywanego czasu opóźnień na skrzyżowaniach, a zatem łączny czas przejazdu od Wilczaka do końcówki przy ul. Błażeja mógłby ulec skróceniu do 7 – 8 min.

Uzupełniając powyższe wyjaśnienia, nie sposób zgodzić się Państwa porównaniem prędkości przewozowej i tym samym produktywności trasy na Naramowice np. z trasą PST. Główna i zasadnicza różnica pomiędzy tymi trasami wynika z faktu, że PST jest całkowicie bezkolizyjna na odcinku od Pętli Sobieskiego do Dworca Zachodniego, co powoduje bezpośrednią eliminację strat czasu na skrzyżowaniach i tym samym znacznie przyspiesza funkcjonowanie komunikacji tramwajowej. Dodatkowo ilość przystanków na obu tarasach jest porównywalna przy prawie dwukrotnej różnicy ich długości. Powoduje to możliwość zasadniczego zwiększenia prędkości pomiędzy przystankami na PST co z kolei wpływa znacząco na średnią prędkość komunikacyjną.

Próbując uzyskać podobny efekt na północy Naramowic należałoby zbudować całą trasę jako bezkolizyjną np. w tunelach pod skrzyżowaniami lub z zastosowaniem wiaduktów drogowych nad tramwajem co kilkukrotnie zwiększyło by koszt inwestycji i w dalszej konsekwencji uniemożliwiłoby jej realizację. Zwracamy jeszcze uwagę, że docelowa ilość linii tramwajowych oraz rozkładu jazdy



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

POZnań*

Unia Europejska
Fundusz Spójności



nie jest ostatecznie przesądzona gdyż w dużej mierze zależy od budowy tzw. II etapu trasy na Naramowice do ul. Estkowskiego. W świetle powyższych argumentów Państwa krytyka jest dla nas dalece niezrozumiała.

Podsumowując ten wątek, uważamy że specjalistom ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji zwyczajnie nie przystoi kreowanie dalece przedwczesnych i krytycznych wniosków oraz publiczne ich przedstawianie.

Na koniec chcielibyśmy również wyraźnie zaznaczyć, że informacja o koncepcyjnych planach tramwaju na Naramowice wraz z rozbudową układu drogowego a szczególnie o prognozowanym czasie przejazdu tramwaju na tej trasie jest znana opinii publicznej od początku października 2017 roku. W tym kontekście jesteśmy zmuszeni podejrzewać, że podnoszenie przez Państwa tego tematu dopiero teraz czyli po prawie 10 miesiącach nie ma niestety charakteru merytorycznego.

Prezes Zarządu Wiceprezes Zarządu
Paweł Śledziejowski Krzysztof Sas
(1) (1)



Sprawę prowadzi: Gerard Masłowski, tel.: (61) 884 20 21 mail: gerard.maslowski@pozim.pl
Pismo sporządziła: Krystyna Fabiś, tel.: (61) 884 20 24 mail: krystyna.fabis@pozim.pl



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP
POLISH ASSOCIATION OF ENGINEERS & TECHNICIANS OF TRANSPORTATION
ODDZIAŁ W POZNANIU

ZRZESZONE W FEDERACJI STOWARZYSZEŃ NAUKOWO-TECHNICZNYCH **NOT**

61-712 Poznań ul. Wieniawskiego 5/9

tel./fax. (061) 853 73 07
(061) 853 68 05 w 343

www.sitk-poznan.org

e-mail: poznan.sitk@gmail.com

Konto Bankowe: Bank Zachodni WBK S.A. III O/Poznań Nr 56 1090 1359 0000 0000 3501 9561
NIP **778 - 11 - 20 - 865**

REGON P-630184009

Poznań, 16 lipca 2018 r.



2018 rokiem
Ernesta Malinowskiego

**ZAKŁAD
RZECZOZNAWSTWA
I USŁUG TECHNICZNYCH**

WYKONUJE:

- badania, ekspertyzy oraz opinie techniczne i ekonomiczne,
- opracowania projektowo – kosztorysowe,
- wdrażanie nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych,
- materiały przetargowe (specyfikacje)

PROWADZI:

- doradztwo,
- nadzory,
- inne usługi z zakresu utrzymania, modernizacji i budowy urządzeń i obiektów komunikacji kolejowej, drogowej, miejskiej wraz z układem torów i sieci tramwajowej, inżynierią ruchu oraz komunikacji lotniczej,

ORGANIZUJE:

- przetargi i wystawy,
- konferencje i sympozja krajowe i międzynarodowe,
- kursy, szkolenia oraz praktyki.

Nasi eksperci to naukowcy, specjaliści-rzeczoznawcy oraz doświadczeni inżynierowie i technicy ze wszystkich dziedzin

**NASZĄ DEWIZĄ
JEST NAJWIĘKSZA
FACHOWOŚĆ
I SZYBKOŚĆ
WYKONYWANIA ZLECEŃ**

**LIST OTWARTY DO PREZESA ZARZĄDU
POZNAŃSKICH INWESTYCJI MIEJSKICH**

Szanowny Panie Prezesie!

Jako przedstawiciele środowiska inżynierów jesteśmy zaniepokojeni docierającymi do nas informacjami odnośnie proponowanych rozwiązań na projektowanej trasie tramwajowej do Naramowic.

Na podstawie publicznych informacji pojawiających się w lokalnej prasie dowiedzieliśmy się, że projektowany tramwaj do Naramowic pokona trasę trzech kilometrów w 12 minut. Ponieważ rzeczywista długość tej trasy według projektu wynosi 3,28 km daje to na niej średnią prędkość komunikacyjną rzędu 16,5 km/h. Z opracowanej opinii środowiskowej wynika, że na trasie Naramowickiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości maksymalnej, i to wyłącznie dla pociągów tramwajowych, do 40 km/h. Informacje powyższe przechodzą bez echa wobec braku społecznej świadomości ich znaczenia w ocenie jakości prezentowanych rozwiązań transportowych a z punktu widzenia technicznego mają znaczenie podstawowe.

Zwracamy uwagę, że w Poznaniu średnia prędkość komunikacyjna wynosi w całej sieci tramwajowej 20,3 km/h. Dla porównania - w śródmiejskiej części ul. Głogowskiej tramwaje poruszają się z prędkością 18,5 km/h, a na ul. 28 czerwca 1956 roku – 15 km/h. Są tam torowiska znacznie zużyte, niewydzielone i poddane wpływowi ruchu samochodowego. Jeszcze w latach 70-tych w podręczniku prof. Jana Podoskiego przeczytać można, że na wydzielonym w śródmieściu torowisku, ze zwiększoną gęstością rozjazdów i przystanków, dla „nowoczesnego taboru” (wówczas były to dwu wagonowe 105N lub przegubowe 102N) osiągana była prędkość komunikacyjna 17 km/h. Podkreśliśmy, że sukces ekonomiczny i funkcjonalny trasy PST wynikał z uzyskiwanej na niej dużej prędkości przekraczającej 30 km/h, porównywalnej z warszawskim metrem. Problem prędkości w komunikacji tramwajowej stanowi żywy nurt zainteresowań krajowych środowisk inżynierskich, co wpływa skutecznie na aplikacje nowoczesnych, obecnych na rynku rozwiązań technicznych w zakresie torowisk, rozjazdów, taboru itp. Na nowo wybudowanej w ostatnich latach sieci tramwajowej w Olsztynie prędkość prawie 21 km/h uznawana jest za niepowodzenie.

Tak więc w świetle możliwości, przykładów, doświadczeń i opinii środowisk inżynierskich zakładana prędkość komunikacyjna na trasie tramwajowej w Naramowicach jest rażąco niska, poddająca w wątpliwość celowość budowy nowych tras tramwajowych jako komponentów zrównoważonego rozwoju i zrównoważonej mobilności. Przeczy też podstawowej zasadzie, w której wyższe o ok. 150% koszty pracy przewozowej komunikacji tramwajowej w stosunku do autobusowej w znacznym stopniu kompensować może jego większa, efektywna finansowo, popytowo i energetycznie prędkość komunikacyjna. Ponadto rodzi to wątpliwości co do spójności przyjętych i realizowanych założeń w procesie projektowania i inwestowania.

Ponieważ Zarząd PIM odmówił nam możliwości prezentacji koncepcji projektu trasy Naramowickiej na Poznańskim Forum Transportowym, czujemy się zobligowani do otwartego wyrażenia naszego stanowiska i oczekujemy na szersze, publiczne wyjaśnienie powstałej sytuacji oraz związanych z nią okoliczności. Uważamy za niezbędne podjęcie takich działań, które możliwie najszybciej nadały by tej inwestycji oczekiwany sens ekonomiczny i funkcjonalny poprzez przyspieszenie ruchu pociągów tramwajowych na zaprojektowanej i w istocie realizowanej już trasie. Pomimo, że krytycznie oceniamy działania Zarządu PIM, wykluczające z dialogu społecznego środowisko inżynierów, jesteśmy w tym problemie szczególnie, ale także w innych podobnych problemach komunikacyjnych, zdeterminowani podjąć bezinteresowne współdziałanie z włączeniem kompetentnych profesjonalistów różnych, niezbędnych w tym przedmiocie dziedzin.

W imieniu Zarządu Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP w Poznaniu

Z poważaniem

Prezes Oddziału SITK w Poznaniu

Mgr inż. Jan Firlik



Poznańskie Inwestycje Miejskie

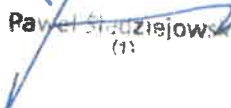
**Stowarzyszenie Inżynierów i Techników
Komunikacji RP Oddział w Poznaniu**
ul. Wieniawskiego 5/9
61-712 Poznań

Poznań, 17 kwietnia 2018 r.
l.dz. 1565/PIM/04/18/KF/2016-71

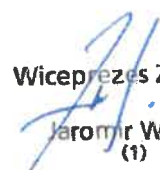
Dotyczy: : Budowa trasy tramwajowej od pętli Wilczak do Naramowic w Poznaniu etap I.

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 13 kwietnia br. Spółka Poznańskie Inwestycje Miejskie z przykrością musi odmówić udziału w spotkaniu, które ma odbyć się w dniu 25.04.2018 roku. Powodem odmowy jest fakt, że obie inwestycje, czyli pierwszy i drugi etap budowy tramwaju na Naramowice są w trakcie przeprowadzania postępowań przetargowych. Zatem na ten moment publiczne omawianie szczegółów obu projektów nie jest dobrym rozwiązaniem, w szczególności w kontekście uwarunkowań wynikających z Ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Jednocześnie informujemy, że nie wykluczamy udziału w takim spotkaniu po rozstrzygnięciu obu postępowań przetargowych, co jest planowane na koniec III kwartału br.

Prezes Zarządu


Paweł Świdziejowski
(1)

Wiceprezes Zarządu


Jeromir Weigel
(1)

Sprawę prowadzi: Gerard Masłowski, tel.: (61) 884 20 21 mail: gerard.maslowski@pozim.pl
Pismo sporządziła: Krystyna Fabiś, tel.: (61) 884 20 24 mail: krystyna.fabis@pozim.pl



**Fundusze
Europejskie**
Infrastruktura i Środowisko

POZnań*

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Poznańskie Inwestycje Miejskie sp. z o.o., Pl. Wiosny Ludów 2, 61-813 Poznań
Tel. 61 884 20 10, 61 884 20 11, fax 61 866 60 04, sekretariat@pozim.pl, www.pozim.pl
Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym Poznań - Nowe Miasto i Wilda, VIII Wydział Gospodarczy, KRS 0000503225
REGON 302689539, NIP 783 171 14 86, Kapitał zakładowy 4 100 000 zł