

Propozycja projektu zadania w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego 2015

Propozycja projektu zadania

1. Tytuł projektu:

Ratujmy Starą Bimbę na 135 lat tramwajów w Poznaniu!

2. Lokalizacja, miejsce realizacji projektu:

Zabytkowy wagon tramwajowy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o. W przyszłości eksponat Muzeum Komunikacji.

3. Opis projektu:

Projekt zakłada przywrócenie do ruchu zabytkowego tramwaju typu N o numerze taborowym 178. Właścicielem tramwaju jest MPK Poznań. Wyremontowany zabytkowy tramwaj dołączy do taboru historycznego związanego ze 135 letnią historią komunikacji miejskiej w Poznaniu. Tramwaj będzie kursować po poznańskich torowiskach i stacjonować w zajezdni należącej do MPK. W przyszłości mógłby zasilić zbiory Muzeum Komunikacji w zajezdni przy ul. Madalińskiego. W ramach pozyskanych środków, planuje się renowację i odbudowę zabytkowego tramwaju silnikowego typu N. Wagon został wyprodukowany w gdańskiej Stoczni Północnej w 1951 roku. W tym samym roku został przekazany do Poznania i otrzymał numer taborowy 178. Na przełomie lat 60-tych i 70-tych XX wieku przeszedł remont połączony z przebudową na jednostronny – drzwi pozostawiono na jednym boku, jednak przerobione na dwudzielne rozsuwane, napędzane przezwojonym elektrycznym silnikiem z ręcznej wiertarki. Pozostał jednak dwukierunkowy, tzn. stanowiska sterownicze zachowano na obydwu końcach wagonu. Takie rozwiązanie pozwoliło na wykorzystywanie tramwaju w ruchu wahadłowym po jednym torze, zarówno pojedynczo jak i w zestawieniu trzywagonowym, w którym w jednym kierunku jechał jako ostatni, a w drodze powrotnej jako pierwszy z możliwością sterowania z „tylnego pulpitu”, drzwi miał wtedy z lewej strony. Od roku 1993, po wycofaniu z ruchu liniowego, służył jako holownik o numerze taborowym 2024 w zajezdni tramwajowej przy ulicy Gajowej. Jest ostatnim zachowanym wagonem typu N, należącym do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, z dwoma stanowiskami motorniczego. Tramwaj wymaga odbudowy z odtworzeniem stanu zgodnego z czasów produkcji. Remontowi podlega stalowa konstrukcja pudła wraz z wózkami oraz odtworzenie wnętrza wagonu wykończonego drewnem. Należy odtworzyć we właściwych miejscach wszystkie cztery otwory drzwiowe oraz płyty drzwi wraz z prowadnicami i zamkami, wykrój okien, świetliki tablic kierunkowych. Należy zainstalować oświetlenie zewnętrzne zasilane z wysokiego napięcia (żarówki łączone szeregowo) – okrągłe reflektory i światła pozycyjne, kierunkowskazy boczne nie migowe oraz dzwonki mechaniczne, wycieraczki szyb czołowych o napędzie ręcznym oraz pantograf nożycowy starego typu. Po zakończonym remoncie, tramwaj będzie dwukierunkowy i dwustronny o wyposażeniu zgodnym z czasów produkcji (brak hamulców szynowych, kierunkowskazów itp.). W 2008 roku, wagon został wpisany do ewidencji zabytków ruchomych. Został zabezpieczony na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Głogowskiej.

4. Uzasadnienie:

Przeprowadzenie odbudowy tramwaju typu N uświetni przypadającą w 2015 roku, 135 letnią rocznicę tramwajów w Poznaniu. Wyremontowany wagon silnikowy wraz z oddanym po naprawie w 2013 roku wagonem doczepnym ND o numerze taborowym 436 z Sanockiej Fabryki Wagonów (rok produkcji 1950) tworzyłyby zabytkowy skład tramwajów w pełni odwzorowany do lat produkcji. Taki skład będzie „żywym eksponatem muzealnym” przypominającym historię poznańskiej komunikacji. Wyremontowany tramwaj będzie dostępny dla ogółu społeczeństwa – korzystanie i zwiedzanie możliwe będzie podczas licznych imprez otwartych organizowanych przez MPK Poznań Sp. z o.o. przy współudziale stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych oraz w formie uczestnictwa w przejazdach turystycznych i wycieczkach tematycznych. Jednocześnie tramwaj ten byłby

świetnym uzupełnieniem szeregu wydarzeń miejskich, uroczystości, rocznic historycznych organizowanych przez Urząd Miasta w Poznaniu. W przyszłości tramwaj zasiliłby kolekcję Muzeum Komunikacji mogącym powstać w zajezdni przy ul. Madalińskiego. Dzięki realizacji projektu możliwe będzie rozszerzenie i zintensyfikowanie już prowadzonych działań, co niewątpliwie bezpośrednio przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej Poznania.

5. Beneficjenci:

Realizacja projektu będzie pozytywnie oddziaływać na wszystkich mieszkańców Poznania, ale również mieszkańców regionu, oraz przybywających do Poznania turystów. Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego, jakim jest rozwój komunikacji miejskiej, przyczyni się do promocji transportu zbiorowego. Komunikacja miejska będzie postrzegana, jako nowoczesna, ale również dbająca o 135 letnią historię. Projekt przyczyni się do upowszechniania wiedzy na temat zabytków techniki oraz historii komunikacji wśród dzieci i młodzieży. Odrestaurowany wagon tramwajowy dostępny będzie dla wszystkich osób, bez względu na wiek, płeć etc.

6. Szacunkowe koszty projektu:

Demontaż elementów wagonu – ocena stanu i przydatności elementów (50.000 zł), naprawa konstrukcji wagonu, prace blacharskie i lakiernicze (100.000 zł), naprawa podzespołów jezdnych i elektrycznych (130.000 zł), odtworzenie wnętrza wagonu – elementy metalowe, drewniane oraz prace szklarskie (300.000 zł). Wykonanie testów i prób oraz dopuszczenie do ruchu – wydanie homologacji.

7. Podsumowanie kosztów projektu:

Łączny koszt naprawy z pracami dodatkowymi nie przekroczy kwoty 700.000 złotych.

Autor propozycji projektu zadania

Imię i nazwisko: Błażej Brzycki

Adres e-mail: zarzad@kmops.org.pl

Rekomendacja Wydziału / Miejskiej Jednostki Organizacyjnej - **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne**

Oceniający (Wydział/Biuro/Jednostka): MPK Poznań sp. z o.o.

Ostateczny koszt projektu: 700 000

Czy istnieje możliwość realizacji?: Tak

Uzasadnienie decyzji?:

Czy projekt jest zgodny z kompetencjami gminy?: Tak

Czy miejsce, na którym miałby być zrealizowany projekt znajduje się na działce miejskiej?: Tak

Czy projekt będzie rodził koszty w kolejnych latach?: Nie

Szacunek kosztów na kolejne lata: -

Czy projekt jest zgodny ze strategią miasta?: Tak

Czy projekt jest zgodny z mapą priorytetów lokalnych?: Tak

Czy rekomendujemy projekt do realizacji?: Tak

Uzasadnienie decyzji:

Skład zespołu: Dyrektor Techniczny - Marek Grzybowski Kierownik Biura Obsługi i Promocji Spółki - Ewa Pochtowa Kierownika Działu Technicznego - Krzysztof Rachwański

Data i czas wysłania: 2014-08-29 14:01:01

Rekomendacja Zespołu Opiniującego - Paweł Michalak

Treść rekomendacji:

Rekomenduję propozycję projektu: Tak

Data i czas wysłania: 2014-09-06 08:30:56

Rekomendacja Zespołu Opiniującego - Wojciech Wośkowiak

Treść rekomendacji:

Rekomenduję propozycję projektu: Tak

Data i czas wysłania: 2014-09-10 23:37:02

Rekomendacja Zespołu Opiniującego - Anna Łojewska

Treść rekomendacji: Ruch komunikacji publicznej w Poznaniu był jednym z pierwszych na obecnym obszarze RP. Warto zachować wszelkie możliwe pozostałości po starym taborze. W ramach tego projektu renowacja zabytkowego tramwaju przyniesie korzyści zarówno Miastu- unikatowy tabor podniesie jego atrakcyjność, jak też Muzeum Komunikacji (docelowemu miejscu jego składowania). Owo Muzeum, wzbogacone o unikatowy model tramwaju, ma szansę przyciągnąć turystów, a tym samym przyczynić się do rewitalizacji tej części Wildy (planowana lokalizacja przy ul. Madalińskiego).

Rekomenduję propozycję projektu: Tak

Data i czas wysłania: 2014-09-11 09:51:52