

# POLSKIE FORUM TRANSPORTU, LOGISTYKI I SPEDYCJI

27-28 czerwiec 2024 r.

---

## C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

### C.6 TRANSPORT TRAMWAJOWY- PROPOZYCJE Z OBSZARU TECHNIKI TRAMWAJOWEJ DO STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

mgr inż. Franciszek Lipiński

dr inż. Jeremi Rychlewski

dr hab. inż. Bartosz Firlik, prof. PP

1. Wprowadzenie nowych wytycznych dotyczących techniki tramwajowej. Obowiązujące niegdyś normy nie są już aktualne, a Zeszyty Techniczne wprowadzone przez IGKM nie są kompletne i nie ma funduszy na ich ukończenie.
2. Dążenie do konkurencyjności tramwajów jako najlepszego środka transportu w mieście (przykładowo: jeżeli benzyna idzie w górę o 50%, a prąd o 200% to nigdy tej konkurencyjności nie zapewnimy)
3. Prawo po stronie tramwajów - rewizja PoRD i pokrewnych aktów prawnych:
  - uwzględnienie że tramwaj (i autobus miejski) mają znacznie dłuższe drogi hamowania (przejścia dla pieszych, sygnalizacja),
  - przegląd przepisów o sygnalizacji (czasy międzyzielone),
  - tramwaj może mieć większą dopuszczalną prędkość od samochodów (to w Poznaniu jest, ale powinno być jednoznacznie zapisane że można i należy).
  - bezwzględny priorytet dla tramwajów
  - klasyfikacja dróg uwzględniająca ulice tramwajowe
  - ustawa metropolitalna dla miejskich związków funkcjonalnych, np. żeby powiat krakowski mógł dofinansować w Krakowie wydłużenie tramwaju,
  - reguły dla tramwajów w tunelach - koniecznie z dużą prędkością.
4. Dobre praktyki:
  - priorytet tramwajowy, w tym odpowiednie zapisy przetargowe - projakościowe akceptowane przez urząd zamówień publicznych
  - przejazd obok przystanków na żądanie jeżeli tego żądania nie ma - bez zwolnienia
  - reakcja na sytuacje awaryjne na sieci, w tym skracanie tras wybranych pojazdów
  - zasady trasowania tramwajów - w miarę na wprost (pozytywnie ul. Naramowicka w Poznaniu, negatywnie południe Częstochowy)
5. Finansowanie tylko inwestycji tramwajowych, a nie przy okazji całej sieci dróg dla samochodów (budujemy szeroko rozumiany tramwaj + dojeżdżania do przystanków + dla

samochodów i rowerów - drogi tylko w takim zakresie w jakim jest to niezbędnie konieczne)

6. System transportu posługujący się tramwajem (pojazdem na szynach w ulicy) upadnie bądź zostanie zepchnięty na margines rozwoju miast o ile nie pozbędzie się hałasu. Są tutaj dwa obszary:

- hałas wewnątrz pojazdu,
- hałas na krzyżownicach płytkorowkowych.

Nadmierny obecnie hałas wewnątrz bierze się z niechlujnej konstrukcji oraz braku przepisu ograniczającego jego poziom tamże.

Nad wprowadzeniem krzyżownic głębokorowkowych pracują drogowcy i operatorzy, ale nie ma wsparcia centralnego, a także brakuje wsparcia ze strony nauki – może jakiś program badawczy w tym celu?