



ZTM-NN.410.11.2024.JSz

Gdańsk, 08.07.2024 r.

**Urząd Miejski w Gdańsku
Wydział Projektów Inwestycyjnych
ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk**

Dot. wytycznych projektowych dla zadania – „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w alei Hallera na skrzyżowaniu alei Zwycięstwa z aleją Hallera oraz na odcinku międzywęzłowym od alei Zwycięstwa do ulicy Klinicznej”

W odpowiedzi na pismo WPI-II.7011.17.2024.DS z dn. 04.06.2024 r. Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku wskazuje:

1. Układ geometryczny toru oraz jego konstrukcja muszą spełniać wymagania opisane w wytycznych WR-D-43-3. Należy zaprojektować trasę tramwajową typu TC (wspólny pas dla tramwajów i autobusów – PAT) wraz z przyległą jezdnią. Należy wykonać separację torowiska od jezdni poprzez środki organizacji ruchu, w tym niskie ograniczniki, tak aby uniemożliwić blokowanie tramwajów i autobusów przez samochody. Pasy ruchu dla samochodów należy zaprojektować o minimalnej szerokości z uwagi na zakaz ruchu pojazdów ciężarowych i ruch autobusów po wspólnym pasie z tramwajami. Na skrzyżowaniach al. Hallera z al. Zwycięstwa i ul. Kliniczną należy odseparować ruch tramwajowy od drogowego, aby unikać sytuacji blokowania tramwajów i autobusów. Koncepcja odseparowania ruchu tramwajowego od drogowego zawarta jest w zał. 1, jednak należy traktować ją jako rozwiązanie tymczasowe, do czasu wykonania nowej trasy tramwajowej o przebiegu zgodnym z koncepcją docelowego zagospodarowania rejonu węzła „Kliniczna”.
2. Należy zastosować separacyjne wkładki komorowe gumowe lub elastyczne z tworzywa sztucznego (lub rozwiązania równoważne w celu odseparowania szyny od nawierzchni) oraz zapewnić od strony zewnętrznej toru obniżenie poziomu nawierzchni o 5 mm w stosunku do powierzchni tocznej główki szyny na odległość co najmniej 60 mm od toku szynowego.
3. Należy zaprojektować konstrukcję tłumiącą drgania pochodzące od ruchu tramwajów pod konstrukcją nawierzchni torowej w celu ochrony okolicznych budynków, w tym budynku Opery Bałtyckiej.
4. W torowisku zabudowanym, w rozjazdach torowych i łukach poziomych do $R < 150$ m należy przewidzieć zaprojektowanie urządzeń smarnych w celu poprawy / utrzymania odpowiedniego klimatu akustycznego.
5. Należy zaprojektować na całym odcinku szyny twarde, co najmniej R290GHT ze stali napawanej.

6. Należy zastosować wydzielenie organizacyjne torów tramwajowych od pasów ruchu, z zapewnieniem przejezdności autobusów wzdłuż torów (po torach).
7. Należy zaprojektować takie zakończenie PAT od strony al. Zwycięstwa, aby autobusy opuszczające PAT (wjeżdżające na al. Zwycięstwa) nie powodowały strat czasu w ruchu tramwajowym. Ponadto, należy uzyskać opinię ZTM w Gdańsku co do ostatecznie wybranego rozwiązania (jednego z niżej wymienionych lub innego, zaproponowanego przez projektanta).
Możliwe rozwiązania:
 - a. dopuszczenie wjazdu autobusów z PAT wprost na skrzyżowanie. Program sygnalizacji świetlnej powinien wyzwać fazę autobusową wcześniej niż fazę dla ruchu ogólnego, aby umożliwić swobodny wjazd autobusu na dowolny pas al. Zwycięstwa (w kierunku centrum miasta).
 - b. wjazd autobusów na lewoskręt, a następnie na skrzyżowanie. Program sygnalizacji świetlnej powinien podtrzymywać fazę tramwajową aż do wyjazdu wykrytego wcześniej tramwaju, który może jechać za autobusem.
 - c. śluza autobusowa – dodatkowa sygnalizacja świetlna dla ruchu ogólnego przed wyjazdem z PAT na pas (pasy) do skrętu w lewo.
8. Należy dostosować układ geometryczny torów do wymagań wytycznych WR-D-43-3 pod względem krzywych przejściowych, pochyłości poprzecznych toru oraz rozstawu osiowego torów na łukach.
9. Należy dostosować układ geometryczny torów do kursowania tramwajów o szerokości 2,5 m.
10. Należy wykonać remont węzłów rozjazdowych obejmujących cały węzeł nr 10 oraz rozjazdy 1805 i 1806 wraz z budową nowego odwodnienia, zapewniającego ochronę przed zalewaniem mechanizmów położonych w najniższym punkcie niwelety.
11. W rejonie węzłów torowych, na których znajdują się zwrotnice tramwajowe, należy przewidzieć miejsca postojowe dla pojazdów pogotowia technicznego.
12. Należy wykonać przebudowę sieci trakcyjnej z zachowaniem minimalnej wysokości zawieszenia przewodu jezdnego 4,0 m pod wiaduktem kolejowym Hallera.
13. Pozostałe aspekty nieujęte powyżej należy zaprojektować zgodnie z Wymaganiami technicznymi do projektowania infrastruktury tramwajowej w Gdańsku z dnia 02.04.2024 r. Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni.

Załącznikiem do niniejszych wymagań jest koncepcja układu torowego oraz drogowego obejmująca cały odcinek międzywęzłowy 10-18 oraz węzły 10 i fragment węzła 18.

Z uwagi na planowaną inwestycję PKP PLK, w której skład wchodzi rozbudowa układu torowego przechodzącego nad trasą tramwajową, docelowo układ torów tramwajowych powinien zostać przeniesiony poza al. Hallera, w miejsce rezerwy terenowej pod trasą tramwajową „Nowa Hallera”.

Z wyrazami szacunku
p.o. **DYREKTORA**
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku
Zdzisław Wojciech Szpilkowski

Załącznik nr 1: Koncepcja przebudowy al. Hallera na odcinku od al. Zwycięstwa do ul. Klinicznej