



PREZYDENT MIASTA KRAKÓWA

OR-05.0057-1671/08

Kraków, 20. MAJ. 2008

Pan
Bogusław Kośmider
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie hałasu powodowanego przez tramwaje na ul. Westerplatte, zgłoszoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 6 maja 2008 r., uprzejmie informuję:

Torowisko tramwajowe na ul. Westerplatte zostało wyremontowane w 2000 r. w technologii posadowienia szyn na płycie żelbetowej z wykorzystaniem elastycznych mas podlewowych pod stopkę szyny. To nowoczesna technologia stosowana z powodzeniem w wielu europejskich miastach. Elastyczne materiały podlewowe mają właściwości tłumiące i ograniczające emisje hałasu od komunikacji tramwajowej. Stan torowiska po ośmioletniej eksploatacji jest oceniany jako zadowalający. Realizacja w okresie najbliższych kilku lat, remontu kapitalnego torowiska w tym rejonie nie ma technicznego i ekonomicznego uzasadnienia, w przeciwieństwie do innych lokalizacji w Krakowie, gdzie przeprowadzenie prac remontowych, ze względu na stan techniczny toru jest priorytetowe.

Poziom hałas oraz stopień niekorzystnego oddziaływania na środowisko jest zależny nie tylko od stanu torowiska, ale przede wszystkim od stanu technicznego jeżdżącego po Krakowie taboru tramwajowego, jego rodzaju, poziomu rozwiązań technicznych oraz od stopnia jego wyeksploatowania. Konsekwencją różnorodności wagonów tramwajowych, ich czasu użytkowania, jest stopień i szybkość degradacji torowiska, w tym podbudowy, oraz konstrukcji stalowej. Faliste zużycie szyny, które potęguje emisję dźwięku od kół jadących wagonów, jest zjawiskiem częstym a zakres oraz szybkość jego powstawania (amplituda i nierówność) jest uzależniona również od częstotliwości komunikacji oraz techniki jazdy (prędkości) prowadzących tramwaje. Do określania falistości szyn i ich kwalifikacji do szlifowania służy odpowiedni przyrząd (Falistomierz), który rejestruje zarówno fale krótkie jak i długie w sumarycznym zakresie od 0,03 – 3,00 metra. Można również faliste zużycie główki szyny potwierdzić przez obserwację (bez użycia przyrządu). Charakterystyczny dźwięk pochodzący od kół przejeżdżających wagonów oznacza, że graniczne normatywy kwalifikacyjne zostały przekroczone, a szyna powinna być poddana zabiegowi szlifowania. Powyższy zabieg jest realizowany przez ZDiT gdy jednostka posiada na ten cel środki finansowe. W 2007 r. w Krakowie wyszlifowano 1930 metrów pojedynczego toru na 168 km stanu posiadania.

Również w innych polskich miastach oprócz polityki remontowej są systematycznie stosowane zabiegi szlifowania zużycia falistego szyn. I tak np. w ubiegłym roku we Wrocławiu, który posiada 258 km toru tramwajowego, przeprowadzono szlifowanie na długości 12 km, za kwotę około 500 tys. zł, w Poznaniu na ogólną ilość 132 km torowisk wykonano szlifowanie na długości 15 km za kwotę 700 tys. zł, w Bydgoszczy posiadającej

tylko 65 km toru wyszlifowano 2 km za 72 tys. zł, w „Tramwajach Śląskich” (13 miast) wyszlifowano 20 km toru. „Tramwaje Warszawskie” posiadają własną szlifierkę torową, która dziennie szlifuje 60-80 km na ok. 280 km torowisk.

Informuję uprzejmie, że ewentualna zmiana metodyki pomiaru hałasu polegająca na wykonywaniu pomiarów nawet w najszerszym możliwym zakresie skutkująca uzyskaniem wyników, których wartości będą zbliżone, albo nieznacznie przekraczające normy dopuszczalnego hałasu, nie spowoduje zmiany stanu faktycznego układu komunikacji w tym rejonie, natomiast każde ograniczenie ilości wagonów tramwajowych lub częstotliwości ich kursowania, odbywałoby się ze szkodą dla ogółu mieszkańców i turystów.

W celu likwidacji omawianych uciążliwości komunikacji tramwajowej we wnioskowanym rejonie ww. prace oraz regeneracja spawanych połączeń szynowych w ul. Westerplatte zostaną zrealizowane w czerwcu br. po wyłonieniu Wykonawcy w zamówieniu publicznym.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Transportu
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. A/a