



ZTM-NN.410.13.2022.MT

Gdańsk, 16.12.2022 r.



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

Dotyczy: wydłużenia peronów przystankowych w celu poprawy przepustowości linii tramwajowych wzdłuż al. Grunwaldzkiej.

Szanowni Państwo,

niniejszym informujemy, że zgodnie z przeprowadzonymi analizami, które były wielokrotnie przekazywane do Wydziału Projektów Inwestycyjnych, omawiane perony przystankowe powinny mieć długość 80 m.

Równocześnie zwracamy uwagę, że wydłużenie przystanku „Opera Bałtycka” [2015] wymaga przebudowy układu torowego, tj. wydłużenia odcinka trzytorowego, przesunięcia istniejącej zwrotnicy, zastosowania zwrotnicy z krzyżownicą głębokorowkową o promieniu skrzywienia min. 150 m.

W związku z fatalnym stanem technicznym torowiska w al. Hallera pomiędzy al. Grunwaldzką a ul. Kliniczną, a także złym stanem technicznym kładki dla pieszych (w tym wind) nad ul. Kliniczną, ZTM w Gdańsku zaproponował, jako alternatywę dla kosztownych remontów obu tych elementów (torowiska i kładki), które byłyby jedynie odtworzeniem rozwiązań niefunkcjonalnych, budowę krótkiego łącznika tramwajowego (w formie pasów autobusowo-tramwajowych) – tzw. Nowej Hallera - w nowym przebiegu, przewidzianym w MPZP. Przygotowaliśmy odpowiednią wstępną koncepcję tego rozwiązania, w ramach którego założono układ asymetryczny torowiska w al. Hallera i tym samym przebudowę rozjazdów na skrzyżowaniu al. Hallera i al. Grunwaldzkiej. Koncepcja ta zakłada także przebudowę torowiska na al. Zwycięstwa, na odcinku od al. Hallera do ul. Smoluchowskiego, na pasy autobusowo-tramwajowe, umożliwiające swobodny ruch karetek pogotowia kierujących się do Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego, co jest związane ze spodziewanym powiększaniem się zatorów na tym odcinku al. Zwycięstwa (w obu kierunkach).

Podsumowując, projekt łącznika „Nowa Hallera” powinien uwzględniać przebudowę także peronów przystankowych „Opera Bałtycka” [2015] i [2013], która powinna polegać na ich

wydłużeniu do 80 m oraz na przystosowaniu do obsługi autobusów. Dlatego w omawianym w Państwa piśmie projekcie wydłużenia peronów przystankowych wzdłuż al. Grunwaldzkiej proponujemy uwzględnić jedynie peron „Opera Bałtycka” [2014], bez peronu [2015]. Peron [2014] powinien być wykonany w formie docelowej – jako peron autobusowo-tramwajowy (krawężniki przystankowe typu A+T), przy czym zakładamy, że samo torowisko zostanie przebudowane na pas autobusowo-tramwajowy wraz z budową łącznika „Nowej Hallera”.

Jako lokalizację zamienną za peron Opera Bałtycka [2015], z którego rezygnujemy, prosimy o uwzględnienie w projekcie peronu „Traugutta” [2012] (kierunek Centrum). Bez wydłużenia tego przystanku będzie on stanowił wąskie gardło na trasie tramwajowej Wrzeszcz – Śródmieście, gdyż będzie on jedynym przystankiem położonym bezpośrednio przed sygnalizacją bez możliwości obsługi dwóch tramwajów naraz. Peron ten, podobnie jak „Opera Bałtycka” [2014], powinien być wykonany jako autobusowo-tramwajowy o długości 95 m, zgodnie z przeprowadzonymi analizami.

Dla przystanku „Opera Bałtycka” należy rozważyć możliwość zastosowania wiaty jednoprzestrzennej (jeden obiekt nad całym układem przystankowo-torowym możliwie bez podparć poza krawężnikami) o charakterze estetyczno-architektonicznym, nawiązującym do parkowego charakteru Wielkiej Alei Lipowej.

Dla pozostałych przystanków należy zastosować wiaty przystankowe bez podparć bocznych (czyli niezawężających skrajni poziomej przystanku) o długości min. 55 m, przylegające do głównego wejścia na peron.

Należy przewidzieć typowe wyposażenie przystanków, tj. w następujące elementy:

- Automat biletowy na peronie, przy głównym wejściu na peron;
- Tablice SIP dwustronne, w przypadku peronów 65 m i dłuższych, a więc wszystkich których dotyczy omawiany projekt, minimum 2 tablice dwustronne zapewniające widoczność ekranu z dowolnego miejsca peronu.

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR  
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

*Sebastian Zomkowski*