



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

Anna Szotkowska

pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. + 4891 42 45 050, fax +4891 42 21 129
aszotkow@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin, 2022-07-27

Pan Dariusz Matecki

Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: WGK-II.0003.768.2022.MN

Dotyczy: interpelacji 4238

Szanowny Panie Radcy

odpowiadając na interpelację 4238 informuję, że do badania hałasu we wnętrzu tramwaju nie ma stosownej normy. Przedstawiony w interpelacji filmik dot. pomiaru przy drzwiach jadącego tramwaju porównany został z pomiarem wnętrza drugiego tramwaju, w związku z czym pomiary nie mają odzwierciedlenia w rzeczywistości. Nie sposób wymienić wszystkich zmiennych mających wpływ na wyniki.

Poziom ekspozycji na hałas monitorowany w pojazdach Spółki Tramwaje Szczecińskie w kabinie motorniczego odnosi się do 8-godzinnego wymiaru pracy i nie przekracza 85 dB, zaś maksymalny poziom dźwięku nie przekracza wartości 115 dB, a szczytowy nie przekracza 135 dB.

Spółka Tramwaje Szczecińskie stosuje odpowiednie urządzenia pomiarowe do bieżącej kontroli profilu i stanu kół tramwajowych. W razie konieczności koła są kierowane do reprofilacji lub obręcze kół są wymieniane na nowe. Ponadto, Spółka w ramach bieżącego utrzymania tramwajowej infrastruktury torowej prowadzi korekcyjne szlifowanie szyn. Poniżej tabela z zestawieniem szlifowania szyn z ostatnich 3 lat.

Szlifowanie szyn	
Rok	Ilość w mtp
2019	3074
2020	4727
2021	2380
Razem	10 181

W ramach przebudowy torowisk przyjęto również różne metody redukujące hałas np. stosuje się torowiska zielone, zabudowę boczną szyn w systemie RCS, alternatywnie (w szczególności na skrzyżowaniach i rozjazdach) stosuje się masy zalewowe tzw. ERS, w wielu miejscach stosuje się również maty antywibracyjne. Ponadto, w celu zredukowania poziomu hałasu oraz zmniejszenia bocznego zużycia szyn zastosowano smarownice (na łukach).

Przy realizacji inwestycji pn. „Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną od pl. Żołnierza do pętli Niebuszewo oraz w ciągu pl. Żołnierza Polskiego - ul. Matejki - ul. Piłsudskiego (do pl. Rodła)” na całym projektowanym odcinku przewidziano zastosowanie systemu redukcji drgań i wibracji

pochodzących z ruchu tramwajowego poprzez zastosowanie rozwiązania systemowego w strefie przyszynowej.

Torowisko na płycie betonowej:

- profile boczne wypełniające zewnętrzną i wewnętrzną stronę szyny typu tramwajowego,
- profile specjalne i folie elastomerowe do izolacji przejazdów, poprzeczek torowych i skrzynek odwadniających,
- bitumiczna masa zalewowa do wypełnienia przestrzeni pomiędzy szyną a nawierzchnią bitumiczną.

Torowisko na płycie betonowej:

- podlew pod stopę szyny z masy o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów,
- wypełnienie wnęk bocznych szyn wkładkami elastomerowymi i zalanie przestrzeni pomiędzy szyną i górną warstwą podbudowy betonowej masą o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów,
- bitumiczna masa zalewowa na grubości warstwy ścieralnej o szerokości wypełnienia ok. 2cm.

Torowisko w płytach prefabrykowanych:

- podlew pod stopę szyny z masy o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów,
- wypełnienie wnęk bocznych szyn bloczkami betonowymi i zalanie kanału szynowego masą o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów do górnej powierzchni szyny,
- pod płytą betonową ułożona jest mata wibroizolacyjna.

Torowisko na płycie betonowej odcinek torowiska zielonego:

- profile boczne wypełniające zewnętrzną i wewnętrzną stronę szyny typu tramwajowego,
- profile specjalne i folie elastomerowe do izolacji przejazdów, poprzeczek torowych i skrzynek odwadniających,
- bitumiczna masa zalewowa do wypełnienia przestrzeni pomiędzy szyną a nawierzchnią bitumiczną.

Przy realizacji inwestycji pn. „Przebudowa torowiska z trakcją w ul.: *Nabrzeże Wieleckie, Nowa, Dworcowa, Kolumba, Chmielewskiego, Smolańska, al. Powstańców Wlkp. z rozbudową pętli Pomorzany w Szczecinie*” projektowane trasy torowiska charakteryzują się dużym stopniem tłumienia szkodliwego hałasu i wibracji poprzez zastosowanie mat wibroizolacyjnych, szyn z separatorami gumowymi oraz smarownic torowych w rejonie ostrych łuków tj. o promieniu $R < 75.00$ m.

Torowisko na płycie betonowej:

- profile boczne wypełniające zewnętrzną i wewnętrzną stronę szyny typu tramwajowego,
- profile specjalne i folie elastomerowe do izolacji przejazdów, poprzeczek torowych i skrzynek odwadniających,
- bitumiczna masa zalewowa do wypełnienia przestrzeni pomiędzy szyną a nawierzchnią bitumiczną.

Torowisko w płytach prefabrykowanych:

- podlew pod stopę szyny z masy o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów,
- wypełnienie wnęk bocznych szyn bloczkami betonowymi i zalanie kanału szynowego masą o wysokiej sprężystości na bazie poliuretanów do górnej powierzchni szyny,
- pod płytą betonową ułożona jest mata wibroizolacyjna.

Torowisko na płycie betonowej odcinek torowiska zielonego:

- profile boczne wypełniające zewnętrzną i wewnętrzną stronę szyny typu tramwajowego,
- profile specjalne i folie elastomerowe do izolacji przejazdów, poprzeczek torowych i skrzynek odwadniających,
- bitumiczna masa zalewowa do wypełnienia przestrzeni pomiędzy szyną a nawierzchnią bitumiczną.

Ponadto informuję, że wszystkie nowe torowiska przed przekazaniem do eksploatacji są poddawane korekcyjnemu szlifowaniu szyn tramwajowych.

z
Zastępca Prezydenta Miasta
Anna Szołkowska