

1 WPROWADZENIE

Zastosowanie zasad i sposobu postępowania opisanych w niniejszym Zeszycie Technicznym zapewni organizatorowi komunikacji tramwajowej najkorzystniejsze dostosowanie usytuowania wysokości peronu i wysokości wejścia do tramwaju, przy możliwie najlepszym dla pojemności tramwaju wykorzystaniu przestrzeni niezabudowanej torowiska. Zakłada się przy tym, że obecnie nie ma obowiązku stosowania normy PN K 92009 Komunikacja Miejska. Skrajnia Budowli.

Niniejsze Zeszyty IGKM_T4_15.1 oraz IGKM T4_15.2 obejmują całość zagadnień związanych ze skrajnią pojazdu szynowego poruszającego się po torowiskach tramwajowych w Polsce. Opracowane zostały przy przyjęciu niżej podanych uwarunkowań rzeczowych i formalnych:

1. Położenie wszystkich budowli otaczających tor, po którym poruszają się tramwaje w polskich miastach, wyznaczone jest przez normę PN K 92009 Komunikacja tramwajowa. Skrajnia budowli. Nawet, jeżeli w niektórych fragmentach kontur koniecznej przestrzeni niezabudowanej przebiega inaczej niż mówi norma, odchylenia te są znane i udokumentowane.
2. Informację o takich odchyleniach umieszcza się w SIWZ na dostawy tramwajów najnowszej generacji (wieloprzegubowych, niskopodłogowych, dwukierunkowych itd.) kupowanych w ramach przetargów publicznych w Polsce od połowy lat 90.
3. W żadnym z w/w przetargów nie wskazano, aby zasady kształtowania skrajni budowli miały być inne niż zakłada norma PN K 92009. Dotyczy to przede wszystkim wymiarów konturu odniesienia, oraz obliczania poszerzeń konturu koniecznej przestrzeni niezabudowanej. Jest rzeczą wiadomą, że sposób liczenia poszerzeń wynika z jedyne-go znanego w momencie wprowadzenia normy PN K 92009 diagramu wagonu tramwajowego - pojedynczego pudła na wózkach skrętnych.
4. W momencie pojawienia się nowego typu taboru w powyższej normie rozpatrywano koncepcję nowego ukształtowania skrajni budowli, w tym sposobu liczenia poszerzeń. Zamiar nie był jednak możliwy do zrealizowania przy istniejącej infrastrukturze, ponieważ ta ukształtowana jest w sposób wskazany wyżej. Dlatego w niniejszym dokumencie przewidziano możliwość uzgodnienia całkowicie innej skrajni budowli i taboru niż istniejące obecnie w Polsce. W Zeszytach Technicznych IGKM_T4_15.1 oraz IGKM T4_15.2 opisano możliwie najlepiej, korzystając z obecnego stanu wiedzy i doświadczenia sposób wyznaczania skrajni tramwaju i skrajni budowli.
5. Zdając sobie sprawę z nieodwracalności ukształtowania budowli wokół torowisk tramwajowych dokonanego w przeszłości, dokument niniejszy sporządzono jako narzędzie do służące zdefiniowaniu relacji położenia wejścia do wagonu i krawędzi peronu. Jest to kompromis pomiędzy dotychczas stosowanymi normami opisującymi skrajnię (pojazdu i budowli) a koniecznością uwzględnienia zależności technicznych pojazd - tor oraz optymalizacji kosztów przedsięwzięcia.

Dokument ten jest opracowany w formie otwartej i przekazany do dobrowolnego stosowania. Prosimy o przekazywanie do Izby opinii i uwag do jego treści, które będą pomocne przy dalszych pracach nad normalizacją z zakresu techniki w komunikacji tramwajowej.