

III seminarium "Innowacyjny Tramwaj 2021" - główne wnioski wynikające z poszczególnych referatów

1. Należy się liczyć z występowaniem potencjalnych zagrożeń dla rozwoju i funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Mają one różnorodny charakter: polityczny, społeczny, urbanistyczny, finansowy, techniczno-eksploatacyjny, formalno-prawny. Najpoważniejszym zagrożeniem byłaby niekonkurencyjność podróży tramwajem w stosunku do podróży samochodem. Wyzwaniem dla decydentów i interesariuszy jest przeciwdziałanie tym wszystkim zagrożeniom.
2. Dogodny przejazd między dowolnymi dwoma przystankami tramwajowymi powinien być realizowany z maksymalnie jedną przesiadką. Wskazane jest zapewnienie połączeń między wszystkimi węzłami przesiadkowymi sieci komunikacji zbiorowej – część z nich może być realizowana autobusami.
3. Istotna ze względu na funkcjonalność, w tym niezawodność sieci tramwajowej w Krakowie jest budowa nowych tras północ - południe po zachodniej stronie Śródmieścia. Predysponowane do tego są przebiegi tras: w Alei Trzech Wieszców z przedłużeniem do ronda Mateczny oraz w ul. Piastowskiej z połączeniem z ul. Kapelanka.
4. Działania przekształcające centra miast, mające między innymi na celu poprawę warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz pieszych i rowerzystów wymagają kompleksowego podejścia przy projektowaniu systemu organizacji ruchu, uwzględniającego potrzeby wszystkich użytkowników tego obszaru.
5. Dla poprawy stanu torów i sprawności rozjazdów tramwajowych istotne znaczenie będzie mieć wprowadzenie wytycznych dotyczących usterek i decyzji utrzymaniowych oraz procedur prowadzenia prac remontowych, a także stworzenie oprogramowania ułatwiającego archiwizację wyników. Niezbędne jest jednoznaczne określenie systemu kompetencji, zapobiegających powielaniu błędów oraz ignorowaniu uwag.
6. W analizie miejsc niebezpiecznych na sieci tramwajowej Warszawy przydatne okazało się wykorzystanie dronów. Ponadto drony służą do nadzoru ruchu tramwajów, a w przyszłości - także do wspomagania procedur sterowania dyspozytorskiego.
7. W diagnozowaniu geometrii torów tramwajowych zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej, szybka a przy tym wystarczająco dokładna okazała się zastosowana w Gdańsku metoda mobilnych pomiarów satelitarnych.
8. Wprowadzenie w Warszawie w ramach pilotażowych badań priorytetu dla tramwajów spowodowało zmniejszenie: liczby zatrzymań o 2/3 (względem stanu pierwotnego), strat czasu oraz zużycia energii elektrycznej o ok. 1/4, przy czym warunki ruchu dla komunikacji indywidualnej nie uległy istotnemu pogorszeniu.