Poznań, 26.06.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.143.2023

Nr rej.: 27062301243

Pan
Marek Sternalski
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 14 czerwca 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie bezpieczeństwa pieszych na ul. Półwiejskiej, uprzejmie informuję:

# Pyt. 1.: „Proszę o przedstawienie informacji na temat aktualnego natężenia ruchu pieszego i rowerowego na ul. Półwiejskiej w porównaniu z natężeniem ruchu w latach ubiegłych.”

Miasto Poznań nie prowadzi badań natężenia ruchu pieszego i rowerowego dla poszczególnych ulic w mieście. Badanie natężenia ruchu rowerowego prowadzone jest w 33 punktach pomiarowych rozmieszczonych na terenie całego miasta. Dane te dostępne są na stronie internetowej: [link](https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6113).

Punkt pomiarowy znajdujący się najbliżej ul. Półwiejskiej zlokalizowany jest przy ul. Dolna Wilda na wysokości skrzyżowania z ul. Olimpijską. W 2023 r. średnia dziennych przejazdów w tym punkcie wynosi 558 przejazdów, w bieżącym roku najwięcej odnotowano ich 31 maja – 1 286 przejazdów.

# Pyt. 2.: „Proszę o informację na temat wprowadzonych dotychczas i planowanych w najbliższym czasie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych na ul. Półwiejskiej.”

Ulica Półwiejska jest drogą obsługującą lokalny ruch pieszy i rowerowy umożliwiający dotarcie do sąsiednich posesji oraz drogą, na której odbywa się ruch tranzytowy. Ze względu na umiejscowienie na ul. Półwiejskiej licznych lokali gastronomicznych, sporą część ruchu rowerowego na tej ulicy stanowią kurierzy odbierający zamówione posiłki z lokali. Na ulicy wprowadzony został zakaz ruchu pojazdów (oznakowany znakami B-1). Zakaz ten nie dotyczy jednak wszystkich uczestników ruchu, np. dostawców, mieszkańców, rowerzystów. Wprowadzono także ruch uspokojony o prędkości maksymalnej ograniczonej do 20 km/h. W ciągu ul. Półwiejskiej obowiązuje strefa zamieszkania, którą zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym[[1]](#footnote-1) wyznacza się tam, gdzie porusza się wielu pieszych, a zabudowa jest zwarta. Celem strefy zamieszkania jest zapewnienie pieszym maksimum bezpieczeństwa przy zachowaniu swobody ruchu. W strefie piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami (także rowerami) i mogą poruszać się całą szerokością drogi, nie muszą korzystać z chodnika. W strefie zamieszkania nie ma konieczności budowy chodników, przejść dla pieszych, progów zwalniających czy innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie skrzyżowania są skrzyżowaniami równorzędnymi, o ile nie zostały ustawione znaki wskazujące na drogi z pierwszeństwem przejazdu. Taki wyjątek mogą stanowić np. skrzyżowania o ograniczonej widoczności, na których ustawiane zostały znaki „stop”. W osi ul. Półwiejskiej ustawiono również donice z zielenią, ławki i stojaki, które w znacznym stopniu separują ruch w obu kierunkach.

Wzdłuż ulicy Półwiejskiej umiejscowione są liczne obiekty usługowo-handlowe, ruch pieszy jest bardzo zróżnicowany i odbywa się w wielu kierunkach, piesi przystają lub odpoczywają na ławkach, dlatego nie jest wskazane, by ruch ten w jakikolwiek sposób kanalizować i wydzielać odrębne ciągi dla pieszych i dla rowerów. Jednocześnie, ze względu na znajdujące się na ul. Półwiejskiej obiekty handlowe, wprowadzanie dodatkowych fizycznych ograniczeń w postaci większej liczby ławek czy donic mogłoby skutkować brakiem dostępu do nieruchomości (w tym dostępu ratunkowego, który musi być zapewniony w sposób swobodny). Należy również zauważyć, że powyższe elementy i tak mogłyby nie spełnić swojej funkcji wobec ruchu tak małych pojazdów jak rowery. Z kolei zastosowanie takich rozwiązań, jak niektóre typy progów zwalniających, choć mogłyby skutecznie wpływać na spowolnienie ruchu rowerów, to jednak ich zastosowanie jest niewskazane z uwagi na bardzo duży ruch pieszych, dla których byłyby one przeszkodą i pogarszałyby komfort spacerowania. Ograniczona jest także możliwość dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu wyłącznie poprzez zmiany organizacji ruchu. W opinii Miejskiego Inżyniera Ruchu wskazane są – zwłaszcza w sezonie letnim i godzinach szczytu – dalsze systematyczne działania kontrolne i edukacyjne policji i straży miejskiej oraz egzekwowanie od rowerzystów bezpiecznej i zgodnej z przepisami jazdy. Miejski Inżynier Ruchu poruszy tę kwestię ze służbami podczas najbliższej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu. Dodatkowo, w celu zminimalizowania uciążliwości nadmiernego ruchu rowerowego na ul. Półwiejskiej w ostatnich latach oddano do użytku infrastrukturę rowerową na alternatywnych ciągach prowadzących ul. Rybaki, ul. Ratajczaka i ul. Kościuszki (w tym przy Starym Browarze).

Informuję, że podjęto działania w celu opracowania projektu rozwiązań uszczelniających wjazd w ul. Półwiejską dla samochodów osobowych i dostawczych, w taki sposób, aby zminimalizować ich liczbę oraz zwiększyć kontrolę nad ich wjazdem. Przewiduje się instalację systemu słupków opuszczanych, podobnie jak przy wjeździe na płytę Starego Rynku.

# Pyt. 3.: „Proszę o informację o planowanych działaniach, które poprawią bezpieczeństwo pieszych na deptakach i chodnikach pieszo-rowerowych w naszym mieście.”

Działania na rzecz bezpieczeństwa pieszych na deptakach i ciągach pieszo – rowerowych w mieście są podejmowane na bieżąco w ramach prowadzonych prac rewitalizacyjnych czy prac związanych z przebudową ulic. Działania te obejmują również drogi, na których wprowadzane są tylko mniejsze korekty zagospodarowania przestrzeni lub organizacji ruchu. Każdorazowo brane są jednak pod uwagę przede wszystkim aspekty bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu, jakimi są osoby piesze. Wszystkie zmiany wprowadzane są zgodnie z zasadami: planowania uniwersalnego (dla szerokiego grona użytkowników), zrównoważonej mobilności (uwzględnienie różnego rodzaju środków transportu), Standardów Rowerowych (trasy i połączenia rowerowe – program rowerowy) czy Standardów Dostępności (minimalizacja przeszkód, maksymalizacja dostępu). Uwzględnia się także dobre praktyki i doświadczenia mające zapewnić komfort i wysokie walory użytkowe przestrzeni publicznych (zieleń, mała architektura, meble miejskie). Wśród najważniejszych tego typu działań należy wymienić separację ruchu pieszego od rowerowego (oddzielone ciągi piesze i rowerowe), lokalizowanie ławek czy donic z zielenią w celu przestrzennego podkreślenia obszarów ulic przeznaczonych tylko dla pieszych, montaż słupków i/lub barierek ochronnych w obrębie punktów kolizji ruchu pieszego i pojazdów czy budowa wyniesionych tarcz skrzyżowań albo tzw. „esowanie” torów jazdy (zarówno „twardą” infrastrukturą, jak i elementami małej architektury). Wyznaczane są także kontrapasy i kontraruchy na ulicach z ruchem uspokojonym, poprawiana widoczność, tworzone azyle oraz wprowadzane napisy ostrzegawcze „Uwaga piesi!”.

Należy jednak pamiętać, że każdy z uczestników ruchu znajdujący się na drodze jest zobowiązany zachować ostrożność i unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić, zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę.

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA
(-) Mariusz Wiśniewski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2023, poz. 1047 t.j.) [↑](#footnote-ref-1)