Poznań, 30.10.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.215.2023

Nr rej.: 30102302906

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 15 października 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie działań dotyczących priorytetu dla ruchu tramwajowego, uprzejmie informuję:

Zarząd Dróg Miejskich sprawdził działanie sygnalizacji świetnej na skrzyżowaniu ul. Roosevelta i mostu Teatralnego w okresie ostatnich 2 tygodni. Weryfikacja nie potwierdziła przypadku oczekiwania trwającego 3-4 minuty na sygnał zezwalający na wjazd pojazdów. Maksymalny czas oczekiwania wynosił około 2 minut. Należy pamiętać, że węzeł na moście Teatralnym jest jednym z najbardziej newralgicznych miejsc dla komunikacji publicznej. W godzinach szczytów komunikacyjnych tramwaje pojawiają się na tym skrzyżowaniu średnio co 40 sekund. Pojazdy te obsługiwane są priorytetowo, a ich obecność decyduje o długości poszczególnych faz sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu. Maksymalna standardowa długość cyklu programu sygnalizacji świetlnej wynosi tam 120 sekund, w związku z czym nie jest możliwe, by czas oczekiwania pojazdów w jednym cyklu prawidłowo działającej sygnalizacji przekraczał tę wartość.

Ewentualne wydłużone oczekiwanie może wystąpić jedynie w przypadku awarii działania sygnalizacji świetlnej (dotyczącej np. poprawnej detekcji pojazdów) lub w przypadku spiętrzenia ruchu tramwajów (wynikającego np. z warunków ruchu na wcześniejszym odcinku trasy). Ponadto dla skrzyżowań w centrum miasta istotnym utrudnieniem jest obecnie tymczasowy układ linii tramwajowych, wynikający z prac w ramach Programu Centrum oraz czasowych organizacji ruchu.

Przechodząc do szczegółowych odpowiedzi na pytania Pana Radnego, informuję:

# Pyt. 1.: „Jakie działania dotyczące priorytetu dla ruchu tramwajowego zostały przeprowadzone w ostatnich latach?”

W strukturze Urzędu Miasta Poznania funkcjonuje roboczy Zespół do spraw usprawnień komunikacji miejskiej (złożony z przedstawicieli Zarządu Transportu Miejskiego, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o., Zarządu Dróg Miejskich i Miejskiego Inżyniera Ruchu), który cyklicznie analizuje, a następnie wskazuje potrzeby optymalizacyjne m.in. w zakresie sterowania ruchem. Ponadto, przy zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu zapewnia się uwzględnienie priorytetów dla komunikacji zbiorowej w mieście.

W ostatnich latach ZDM wdraża priorytet dla tramwajów m.in. poprzez wyposażenie sygnalizacji świetlnych w urządzenia do komunikacji pojazd-infrastruktura. W takie urządzenia zostały wyposażone wszystkie obiekty na Górnym Tarasie Rataj, Trasie na Naramowice, w rejonie ronda Rataje, a także nowe sygnalizacje na trasach: Zamenhofa-Jastrzębia, Hetmańska-Jarochowskiego. Ponadto zoptymalizowano działanie programu sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Hetmańskiej z ul. Reymonta i ul. Chociszewskiego. Wszystkie modernizowane obiekty są również wyposażane w tego typu urządzenia.

# Pyt. 2.: „Które miejsca są najbardziej problematyczne w kontekście priorytetu dla ruchu tramwajowego i z jakich przyczyn?

Miejscami problematycznymi dla funkcjonowania priorytetu dla komunikacji tramwajowej są przede wszystkim duże węzły komunikacyjne i przesiadkowe. Są to też skrzyżowania położone w rejonie prac drogowych lub ich objazdów oraz rozbudowane skrzyżowania o dużej liczbie relacji tramwajowych, zwłaszcza relacji skrętnych i znaczącym natężeniu ruchu. W takich przypadkach wprowadzenie bezwzględnego priorytetu może prowadzić do niedrożności układu komunikacyjnego, w tym blokowania dojazdu kolejnych tramwajów lub autobusów do skrzyżowania. W związku z powyższym, w zależności od warunków na poszczególnych skrzyżowaniach, pojazdy komunikacji zbiorowej mogą mieć określany różny poziom priorytetu.

Do najbardziej newralgicznych punktów należą węzły: rondo Rataje, rondo Kaponiera, most Teatralny, rondo Jana Nowaka Jeziorańskiego, rondo Starołęka. W ich przypadku problemy wynikają głównie ze zwiększonej częstotliwości kursowania pojazdów (rondo Kaponiera, most Teatralny), współdzielenia torowiska z autobusami (rondo Kaponiera, rondo Jana Nowaka Jeziorańskiego, rondo Rataje), czy też trwającego remontu Trasy Kórnickiej, podczas którego trasa zjazdowa do zajezdni Franowo odbywa się tylko przez rondo Starołęka.

# Pyt. 3.: „Jakie działania dotyczące priorytetu dla ruchu tramwajowego zostaną przeprowadzone w najbliższych latach?”

Działania podejmowane w zakresie optymalizacji priorytetów tramwajowych wynikają z bieżących ustaleń Zespołu do spraw usprawnień komunikacji miejskiej, analiz ruchu za pośrednictwem monitoringu miejskiego i danych MPK, zgłoszeń napływających do służb miejskich oraz planowanych modernizacji i remontów istniejących skrzyżowań i tras tramwajowych.

W przyszłym roku planowany jest remont sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Solidarności i ul. Piątkowskiej, które m.in. zostanie wyposażone w urządzenia do komunikacji pojazd-infrastruktura. Funkcjonalność poprawi także oddanie do użytku trwających obecnie inwestycji (przebudowa Trasy Kórnickiej, Program Centrum), co wiąże się z wdrożeniem priorytetu dla komunikacji publicznej. Planowana jest także optymalizacja programu sygnalizacji na rondzie Jana Nowaka Jeziorańskiego pod kątem usprawnienia przejazdu relacji skrętnych dla tramwajów. Ponadto zaplanowano weryfikację priorytetu dla komunikacji publicznej po zmianie układu linii tramwajowych związanych z zakończeniem prac w Centrum.

Priorytet dla komunikacji zbiorowej jest jednym z kluczowych elementów optymalizacji ruchu drogowego w mieście, przyczyniającym się do poprawy jakości i sprawności komunikacji miejskiej. Na zwiększenie jej niezawodności wpływają m.in. systematyczne inwestycje, rozbudowy i remonty infrastruktury tramwajowej, modernizacja taboru, wiat i przystanków, separowanie pojazdów komunikacji zbiorowej i ruchu ogólnego, integracja środków komunikacji w mieście i aglomeracji, czy optymalizacja rozkładów jazdy.

Niezależnie od podejmowanych starań, by minimalizować pojawiające się zatory i opóźnienia w transporcie publicznym, istnieją czynniki, które zawsze będą wpływać na sprawne funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Są to ograniczenia wynikające z istniejącej infrastruktury (tzw. wąskie gardła), utrudnienia związane z prowadzonymi remontami drogowymi, czy też konieczność zapewnienia bezpieczeństwa różnych grup uczestników ruchu drogowego.

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

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta