

Poznań, 18 czerwca 2018 r.

**Sz. P.**

**Jacek Jaśkowiak**

**Prezydent Miasta Poznania**

## **INTERPELACJA**

**w sprawie: przejazdu kolejowego w ul. Opolskiej**

Szanowny Panie Prezydencie,

W nawiązaniu do mojej interpelacji ws. czasu zamknięcia przejazdów kolejowych z 30.01.2017 r. oraz odpowiedzi PKP PLK z 17.02.2017 r., zwracam się ponownie z prośbą o współpracę z PKP PLK i o podjęcie działań zmierzających do skrócenia czasu zamknięcia przejazdu kolejowego w ul. Opolskiej w Poznaniu.

Od czasu wdrożenia (grudzień 2016 r.) nowego systemu sterowania ruchem kolejowym na linii kolejowej Poznań Główny – Czempień, czas zamknięcia przejazdu kolejowego w ul. Opolskiej znacznie się wydłużył. Obecnie na linii ruchem pociągów kieruje samoczynna blokada liniowa. Przedtem ruchem kierowała blokada półsamoczynna sterowana przez człowieka. Z wprowadzeniem blokady zlikwidowano posterunek LuC, który był wyposażony w semafony blokady półsamoczynnej (sterowane przez człowieka):

- jeden z semaforów blokady półsamoczynnej istniał w obrębie przystanku Poznań Dębiec, czyli blisko przejazdu w Opolskiej (semafor wjazdowy W na torze prawym, istniała też możliwość podania Stój na semaforze zaporowym Sz2 dla toru niewłaściwego – lewego; dotyczy kierunku do st. Poznań Główny); odległość semafora od przejazdu w Opolskiej ok. 270 m;
- od stacji Poznań Główny wjazd na posterunek umożliwiały semafony Y (tor prawy) i Z (tor lewy) położone ok. 490 m od przejazdu w Opolskiej.

Przejazd w Opolskiej leży obecnie praktycznie pośrodku między tymi zestawami nowych semaforów blokady półsamoczynnej. Oznacza to, że po przebudowie linii na tym przejeździe sytuacja z powodu pociągów jadących od Poznania Głównego i od Lubonia jest zbliżona.

Obecnie semafony blokady półsamoczynnej (wyjazdowe ze stacji) istnieją tylko na st. Luboń koło Poznania (wszystkie semafony wyjazdowe prowadzące na tory w kierunku Poznań Główny; odległość najdalszego semafora od przejazdu w Opolskiej ok. 3030 m) i Poznań Główny (kilka semaforów wyjazdowych grupy L i M; odległość od semafora do 3090 m w przypadku odprawienia pociągu z toru przy peronie 1; opis dotyczy tylko semaforów istotnych ze względu na zamykanie przejazdu w Opolskiej).

Przed i po modernizacji linii przejazd w Opolskiej jest obsługiwany przez dróżnika. Obowiązują przepisy kolejowe dla przejazdów klasy A. PKP PLK opisuje, że oznacza to między innymi, iż pozwolenie wyjazdu ze stacji Luboń w kierunku Poznania Głównego oraz z Poznania Głównego w kierunku Lubonia może być wydane dopiero po potwierdzeniu przez dróżnika z Opolskiej poprawnego zamknięcia zapór przejazdu. Zatem schemat działań związanych z przejazdem pociągu jest następujący:

- dróżnik dostaje powiadomienie o planowanym przejeździe pociągu, który będzie wyjeżdżał ze stacji Luboń (albo przejeżdżał bez zatrzymania w Luboniu) lub ze stacji Poznań Główny,
- dróżnik zamyka przejazd w Opolskiej,
- pociąg wyjeżdża ze stacji Luboń lub Poznań Główny i dojeżdża do przejazdu w Opolskiej, przy tym pociągi osobowe wyjeżdżające z Lubonia w ramach opisywanego cyklu zatrzymują się także na przystanku Poznań Dębiec,
- pociąg opuszcza przejazd,
- dróżnik otwiera przejazd, o ile w czasie przepisowych dwóch minut nie przejedzie przezeń kolejny pociąg.

Wdrożone rozwiązanie, w powiązaniu z likwidacją posterunku LuC, skutkuje koniecznością zamknięcia przejazdu kolejowego w ul. Opolskiej ok. 5,5 minuty przed przejazdem pociągu od strony Poznania Głównego oraz około 8 minut od strony Lubonia (wraz z postojem pociągu osobowego na przystanku Poznań Dębiec). Jeśli na szlaku Poznań Główny – Luboń znajduje się kilka pociągów, przejazd kolejowy ten jest cały czas zamknięty, a całkowity czas zamknięcia wynosi nierzadko kilkanaście minut. Na innych przejazdach kolejowych w Poznaniu, które przecinają linie kolejowe o dużo większym natężeniu ruchu (np. przejazd kolejowy w ul. Św. Michała), czas zamknięcia przejazdu wynosi 2 minuty.

Na zastosowanym obecnie rozwiązaniu cierpią przede wszystkim pasażerowie transportu publicznego, czyli osoby przesiadające się pomiędzy tramwajami, autobusami a pociągami, ponieważ przejazd kolejowy w ul. Opolskiej znajduje się w ciągu przejścia pomiędzy pętlą tramwajową a pętlą autobusową i peronami kolejowymi. O ile kierowcy samochodów mogą w większości wybrać inną drogę, poprzez nowy tunel w ul. Czechosłowackiej, to pasażerowie transportu publicznego takiej możliwości nie mają. Takie działania skutecznie zniechęcają do korzystania z transportu publicznego. Warto zwrócić uwagę, że tracą także pasażerowie pociągów (Poznań Dębiec to jeden z przystanków kolejowych na terenie Poznania z największą liczbą podróżnych), w tym uruchomionej niedawno Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

Zwracam się więc ponownie z prośbą o przyjrzenie się zastosowanemu sterowaniu ruchem kolejowym na odcinku Poznań Główny – Luboń, z uwzględnieniem przejazdu kolejowego w ul. Opolskiej. Poniżej przedstawiam kilka propozycji rozwiązań z prośbą o ocenę możliwości ich wprowadzenia.

### **Przekształcenie przejazdu w ul. Opolskiej w przejazd kategorii B z obsługą automatyczną**

Opcja 1 - zastosowanie tarczy przejazdowej. Taka tarcza powinna być w odległości drogi hamowania, przy kategorii B, czyli automatycznych półrogatkach szlabany powinny być więc zamknięte 45 s przed przejazdem pociągu kwalifikowanego, a od strony Głównego również osobowego. Dla pociągu ruszającego z przystanku Dębiec to powinno być 35 s.

Opcja 2: bez tarczy przejazdowej, z wykorzystaniem semaforów. Od Lubonia jest ok. 4 km, od Głównego ok. 2,5 km. Między semaforem wyjazdowym z Głównego i przejazdem powinny być 2 semafony, obecnie jest 1 semafor, co dla prędkości 100 km/h oznacza konieczność zamknięcia zapor przed puszczeniem pociągu z Głównego.

Rozwiązanie takie może być, w celu przyspieszenia opuszczania kierowców przez przejazd kolejowy, połączone z:

- likwidacją przejazdu dla samochodów (zachowanie przejścia dla pieszych) przez pobliskie tory linii do PSK (Poznań Starołęka), gdyż przejazd ten jest relatywnie mało wykorzystywany po

uruchomieniu tunelu w Czechosłowackiej, istnieje przejazd kolejowy na tej linii w odległości 150 metrów od omawianego,

- wykonaniem sygnalizacji świetlnej uniemożliwiającej wjazd samochodów blisko przejazdu kolejowego, po sprzężeniu jej wskazań z sygnałami czujników wykorzystywanymi przez system kolejowy do uruchomienia zapór (być może konieczne było wyprzedzające wskazanie światła czerwonego na sygnalizatorach miejskich względem początku nadawania czerwonego światła migającego przez sygnalizatory kolejowe i następnie zamykania zapór.

Przejazd w Opolskiej jest strzeżony przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe (Top 1612, 1611N od strony st. Poznań Główny, 1612N i 1611 od strony st. Luboń koło Poznania), zatem nie ma potrzeby inwestowania w obrębie infrastruktury kolejowej, gdyby przejazd został przekształcony w obsługiwany automatycznie lub zdalnie.

Wierzę, że uda się znaleźć rozwiązanie, które zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa oraz poprawi warunki ruchu w ul. Opolskiej. Przedstawiany ostatnio pomysł budowy kładki dla pieszych jest rozwiązaniem połowicznie usprawniającym ruch w tej okolicy – po pierwsze, jest to rozwiązanie uciążliwe dla osób starszych, niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi w wózkach. Ponadto, korki samochodów są czasami tak długie, że autobusy nie są w stanie dojechać do pętli autobusowej przy ul. Opolskiej – budowa kładki nie rozwiąże tego problemu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby skrócenie czasu zamknięcia przejazdu kolejowego, ponieważ to ten długi czas jest przyczyną problemów komunikacyjnych dla mieszkańców Świerczewa i Dębca.

Jednocześnie proszę o informację, jaki jest iloczyn ruchu dla przejazdu w ul. Opolskiej w trakcie ostatnich pomiarów ruchu na przejeździe kolejowym oraz kiedy były wykonywane takie pomiary. Być może ze względu na uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz wybudowanie tunelu w ul. Czechosłowackiej zasadne byłoby wykonać te pomiary ponownie w 2018 r.

Z góry dziękuję za odpowiedź

Tomasz Wierzbicki