



ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Poznań, 27 sierpnia 2018 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.267.2018

Nr rej.: 270818-3097

Pan

Tomasz Wierzbicki

Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

nawiązując do otrzymanej za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania i przekazanej mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelacji Pana Radnego w sprawie przejazdu kolejowego w ulicy Opolskiej oraz do mojego zobowiązania zawartego w piśmie Or-II.0003.1.267.2018 z dnia 9 lipca 2018 r. przekazuję w załączeniu wyjaśnienia, o które w sprawie będącej przedmiotem interpelacji Pana Radnego zwróciłem się do Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu.

Jednocześnie w uzupełnieniu punktu 2 załączonego ww. pisma PKP PLK odnośnie wniosku Spółki o zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniu przejazdu kolejowo-drogowego z ulicą Opolską (skierowanego do ZDM w dniu 27.03 2017 r.) uprzejmie informuję, że wniosek został przedstawiony na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa Ruchu w dniu 16 marca 2017 r. Wcześniej została przeprowadzona przez Wydział Ruchu Drogowego KMP kontrola bezpieczeństwa na ww. skrzyżowaniu. Komisja Bezpieczeństwa Ruchu - po szczegółowym omówieniu problemów wynikających z częstotliwości oraz długiego czasu zamknięcia szlabanów - zadecydowała o pozostawieniu istniejącej organizacji ruchu, o czym ZDM poinformował Spółkę PKP PLK w piśmie z dnia 30 marca 2017 r. (w zał.)

Niezależnie od powyższego informuję również, że Zarządowi Dróg Miejskich poleciłem powołanie zespołu do prowadzenia konsultacji z PKP PLK w zakresie usprawnień komunikacyjnych dotyczących przejazdu kolejowego w ulicy Opolskiej oraz budowy kładki bądź tunelu w miejscu przejazdu.

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA

Maciej Wudarski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Nr pisma IZES3-052-55/18
Dot.: przejazdu kolejowego ul. Opolska

Poznań, 09.07.2018

**Urząd Miasta
Poznania
Wydział Organizacyjny
Plac Kolegiacki 17
61-841 Poznań**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, w odpowiedzi na interpelację radnego Miasta Poznania, Pana Tomasza Wierzbickiego, przedstawia następujące stanowisko:

1. Od chwili wprowadzenia w życie rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, zabudowano nowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym semafony blokady samoczynnej, wskazującym w stanie zasadniczym sygnał zezwalający na jazdę pociągu, zgodnie ze stwierdzeniami zawartymi w interpelacji radnego. Rozwiązanie to miało na celu zwiększenie przepustowości pociągów na szlaku kolejowym Poznań Główny - Luboń k/Poznania.
2. Pragniemy zaznaczyć, że jako Zarządca infrastruktury kolejowej również dostrzegamy problem często zamykanego i zatarasowanego przejazdu na ulicy Opolskiej. W związku z tym, wysunęliśmy propozycję podczas spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Miejskich (koniec 2016 roku), zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu, mającej na celu usprawnienie jego opuszczenia przez pojazdy drogowe. Do tej pory nic w tej kwestii się nie zmieniło, pomimo że rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu powinny tę kwestię uwzględniać, zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju § 21 ust. 2. (Dz. U. 2015 poz. 1744). Naszym zdaniem jest to jeden z podstawowych problemów na przedmiotowym przejeździe (zatarasowany po otwarciu rogatek).
3. Odnosząc się do propozycji zmiany kategorii przejazdu z „A” na „B” (samoczynny system przejazdowy) informujemy, że do podjęcia decyzji o przeklasyfikowaniu przejazdu, niezbędne jest powołanie komisji, składającej się z przedstawicieli Urzędu Miasta, Zarządu Dróg Miejskich, Policji i Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu.
 - a) Zaproponowana w interpelacji opcja nr 2 (bez tarczy ostrzegawczej przejazdowej TOP) z wykorzystaniem semaforów (zakładamy, że chodzi o obsługiwane przez personel) nie może być rozpatrzona, ze względu na ukończone niedawno prace modernizacyjne, które były współfinansowane z Programów Operacyjnych, dotowanych ze struktur Unii Europejskiej. W związku z tym, nie mogą one podlegać żadnym modyfikacjom celu (zwiększenie przepustowości linii kolejowej) przez 5 lat, od chwili oddania do eksploatacji.

- b) W przypadku zaproponowanej opcji nr 1 (z wykorzystaniem tarczy ostrzegawczej przejazdowej TOP), wyrażamy wolę współpracy, przy jednoczesnym założeniu, że zostanie zlikwidowany przejazd kolejowo - drogowy na sąsiedniej linii kolejowej nr 802 w kierunku stacji Poznań Starołęka (zmiana kategorii na „E” – przejście dla pieszych), co znacznie usprawni ruch pojazdów drogowych i zostanie jednocześnie zainstalowana sygnalizacja świetlna, zabraniająca wjazdu pojazdom drogowym na przejazd, powiązana z urządzeniami załączanymi przez zbliżający się tabor kolejowy.
4. W odniesieniu do utrudnień jakie napotykają pasażerowie transportu publicznego (miejskiego), pragniemy poinformować, że budowa kładki nad torami kolejowymi, wbrew sugestiom w interpelacji, nie będzie utrudnieniem dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Obecnie obowiązujące standardy wymagają, by zapewniała ona możliwość swobodnego korzystania przy pomocy wind, osobom niepełnosprawnym, starszym oraz matkom z małymi dziećmi. Zatem problem ruchu pieszego zostałby rozwiązany.
5. Iloczyn ruchu na przedmiotowym przejeździe został obliczony na podstawie pomiarów, wykonanych przez Zarządcę drogi oraz Zarządcę infrastruktury kolejowej w dniach 25 i 26.10.2016 roku, według wytycznych stanowiących Załącznik nr 1 do wymienionego uprzednio Rozporządzenia 1744/2015. Natężenie ruchu drogowego wynosiło wówczas 5663 pojazdy, natomiast natężenie ruchu kolejowego 89 pociągów. Iloczyn ruchu wynosił 504 007. Ostatni pomiar ruchu kolejowego miał miejsce 19 i 20.09.2017 roku i wynosił 94 pociągi. Nadmieniam, że z powodu dużego natężenia ruchu kołowego, cały czas odnotowane są zdarzenia, skutkujące opóźnieniami pociągów na opisywanych wyżej stacjach stycznych. Przewoźnicy pasażerscy domagają się wówczas rekompensat finansowych od Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu, z powodu braku właściwej realizacji rozkładu jazdy. Wysokość rekompensaty określona jest w Regulaminie sieci na rozkład jazdy 2017/18 i na dzień dzisiejszy wynosi 6 zł za każdą minutę opóźnienia.

Podsumowując, wyrażamy opinię, że w chwili obecnej nie ma możliwości skrócenia czasu zamknięcia rogatki przejazdu kolejowo – drogowego na ulicy Opolskiej. Przy prowadzeniu ruchu kolejowego, konieczne jest zachowanie wszelkich środków ostrożności, co wiąże się z utrudnieniami na skrzyżowaniu drogi publicznej z torami kolejowymi. Nadmieniamy, że zachowanie standardów bezpieczeństwa jest dla naszej Spółki priorytetem. Zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, celem powinno być zapewnienie równowagi pomiędzy ruchem samochodów, pojazdów komunikacji publicznej (w tym pociągów) i ruchem pieszych, niezbędnej przy występującym deficycie przestrzeni komunikacyjnej, która w miastach jest bardzo ograniczona w kontekście szybkiego przyrostu liczby samochodów. Jesteśmy zainteresowani współpracą w rozwiązywaniu tych problemów, jednak zaznaczamy, że podjęcie działań zaproponowanych w interpelacji, wymaga spotkań i uzgodnień kilku podmiotów.

ZASTĘPCA DYREKTORA


Remigiusz Olejnik

Do wiadomości:
IZORA Poznań

Opracował:
Piotr Kowalski
tel. +48 61 633 57 15

RO.400.262.2017

Poznań, 2017-03-30

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu
Al. Niepodległości 8
61-875 Poznań

W odpowiedzi na pismo IZDK1b-5003-4.1/17 z dnia 17 lutego 2017r. (data wpływu pisma do ZDM 27.02.2017), Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu informuje, że Państwa wniosek został omówiony na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa w dniu 16 marca 2017r., w siedzibie Wydziału Transportu i Zieleni przy ulicy 3 Maja 46. Komisja (m. innymi Wydział Ruchu Drogowego Policji, który wcześniej przeprowadził kontrole bezpieczeństwa) nie przechyliła się do Państwa wniosku o zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniu przejazdu kolejowo-drogowego kat. A Wrocław – Poznań z ulicą Opolską. W celu skrócenia czasu przejazdu kierowcy mogą korzystać z nowo wybudowanego tunelu w ulicy Czechosłowackiej. W związku z decyzją Komisji Bezpieczeństwa Zarząd Dróg obecnie nie będzie przygotowywać projektu nowej organizacji ruchu, ale cały obszar podlega naszej szczególnej obserwacji, szczególnie w celu oceny wpływu jaki budowa tunelu będzie miała na ruch po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej Wrocław – Poznań.

Do wiadomości:

1. Wydział Transportu i Zieleni
Oddział Miejskiego Inżyniera Ruchu
Ul. 3 Maja 46
61-728 Poznań

Sprawę prowadzi:
Hanna Wiśniewska
61 6477204

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
w Poznaniu
Al. Niepodległości 8
61-875 Poznań

JWS
30.03.2017

Wydział Transportu i Zieleni
Oddział Miejskiego Inżyniera Ruchu
Ul. 3 Maja 46
61-728 Poznań