

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Poznań, 17 lipca 2018 r.

Nr sprawy: Or-II.0003.1.286.2018
Nr rej.: 1707181876

Pan
Zbyszko Górny
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 28 czerwca 2018 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie modernizacji ronda Rataje, uprzejmie wyjaśniam:

Poniżej przedstawiam przyjęty obecnie podział na poszczególne etapy zadania wraz z założonymi terminami ich realizacji:

Inwestycja	Etap zadania	Termin realizacji
Korekta funkcjonowania układu komunikacyjnego w rejonie ronda Rataje	Podpisanie Umowy w trybie projektuj i buduj	wrzesień/październik 2018 r.
	Opracowanie dokumentacji projektowej	październik 2018 r. – lipiec 2019 r.
	Wystąpienie z wnioskiem o pozwolenie na budowę/Decyzję ZRID	sierpień 2019 r.
	Uzyskanie Pozwoleń na budowę	listopad 2019 r.
	Realizacja robót budowlanych	grudzień 2019 r. – 2021 r.

Aktualnie prowadzone jest przez Inwestora Zastępczego - Spółkę Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy prac.

Na potrzeby realizacji projektu „Korekta funkcjonowania układu komunikacyjnego w rejonie ronda Rataje” na etapie przygotowawczym, wykonana została analiza symulacyjna wariantów przebudowy ronda Rataje w Poznaniu w programie VISSIM 5.40.

Komunikacja tramwajowo-autobusowa

Wariant przyjęty do realizacji charakteryzuje się wprowadzeniem ruchu autobusowego na wydzielone torowisko tramwajowe, dzięki czemu autobusy będą wykluczone z ewentualnej kongestii drogowej. Nastąpi również integracja przesiadek na wspólnych przystankach autobusowo-tramwajowych.

Usprawniony zostanie również przejazd autobusów przez rondo dzięki wyznaczeniu buspasa. Sygnalizacja świetlna dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego będzie sterowana drogą radiową przez nadajniki zainstalowane w autobusach i tramwajach. Zakłada się wysoki priorytet dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego, dzięki czemu przepustowość dla tych pojazdów powinna ulec zwiększeniu. Takie rozwiązanie daje możliwość wprowadzenia w obszar ronda większej ilości pojazdów komunikacji miejskiej, a w szczególności autobusów z zachowaniem czasów w obecnym układzie.

Komunikacja indywidualna

Wariant przyjęty do realizacji w odniesieniu do obu wariantów tzw. istniejących charakteryzuje się wzrostem przepustowości dla komunikacji indywidualnej, w tym w stosunku do wariant W0A (istniejącego) o 3,7%. Co przedstawia poniższe zestawienie tabelaryczne.

Tabela: Sumaryczna liczba pojazdów przejeżdżająca w ciągu 1h symulacji (przepustowość)

	W0A	W0B	W1
Liczba poj.	6096	6104	6326
Liczba poj. Więcej od W0A	0	6	228
% zmian od wartości W0A	0,0	0,1	3,7

- W0A – stan istniejący z obecnie realizowanym sterowaniem ruchu,
- W0B – stan istniejący ze sterowaniem ruchem dostosowanym do instrukcji zawartej w Rozp. Min. Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych),
- W1 – wariant przyjęty do realizacji.

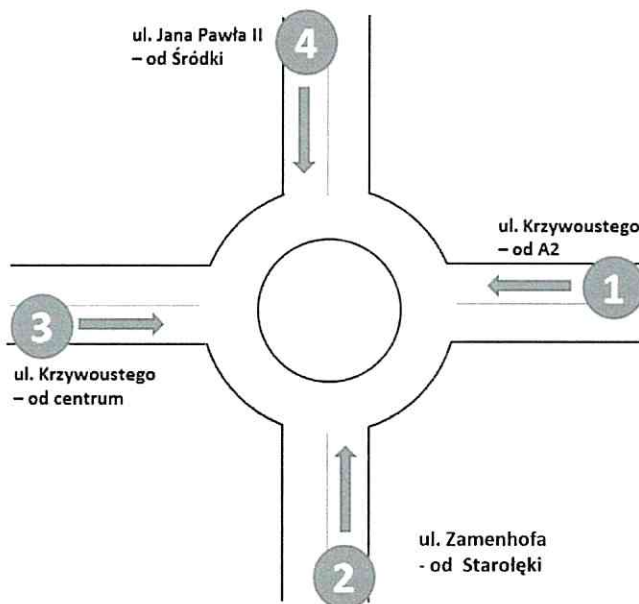
Ponadto, wariant przyjęty do realizacji (W1) w odniesieniu do obu wariantów tzw. istniejących (W0A i W0B) charakteryzuje się znaczącym skróceniem kolejki oczekujących pojazdów na dwóch wlotach do ronda. Co jest szczególnie istotne dla usprawnienia ruchu w rejonie ronda Rataje, dotyczy to kierunków: ul. Krzywoustego od centrum i ul. Jana Pawła II od Śródki.

W stosunku do wariantu W0A skrócenie kolejki oczekujących dotyczy aż trzech z czterech wlotów. Co przedstawia poniższe zestawienie tabelaryczne oraz zamieszczony poniżej schemat wlotów.

Tabela: Długość kolejek na wlotach (w metrach)

Wlot skrzyżowania	W0A	W0B	W1
1	43	27	36
2	44	34	67
3	68	126	29
4	366	372	118

- Kolorem niebieskim wyróżniono wloty ze skróceniem kolejki oczekujących



Rys. Schemat wlotów na skrzyżowania

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA
Maciej Wudarski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNAŃA

