

Rekomendacja nr 16
dotycząca redefinicji priorytetu transportu zbiorowego w ruchu drogowym
i przywrócenie zasady, że pasażer jest w jego centrum

Rekomendacja

Członkowie Rady rekomendują Dyrektorowi ZTM w Poznaniu zainicjowanie działań i we współpracy z ZDM w Poznaniu oraz Miejskim Inżynierem Ruchu mających na celu zidentyfikowanie takich przejść przez ulice z sygnalizacją świetlną prowadzących do przystanków przy liniach tramwajowych umieszczonych w osi ulicy, gdzie czas oczekiwania pasażerów na sygnał zielony jest szczególnie długi. A następnie sprawienie, aby był on krótszy przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego priorytetu dla tramwajów.

Zdaniem Rady można to osiągnąć na kilka zasadniczych sposobów:

1. zwiększając wrażliwość projektantów na potrzeby pieszych i pasażerów transportu publicznego zmierzających na przystanki lub je opuszczających;
2. jak najszybszą eliminację usterek technicznych – uszkodzonych przycisków dla pieszych niesprawnych pętli indukcyjnych, kamer oraz wadliwych programów sygnalizacji świetlnej itp.;
3. wprowadzenie nowej, stałej organizacji ruchu polegającej na zwężeniu jezdni do jednego pasa ruchu przed przystankami, ograniczenie prędkości do 30 km/h sprawi, że zniknie konieczność stosowania sygnalizacji świetlnej, a wybudowanie „antyżatok” pozwoli na poszerzenie przystanków, co zwiększy ich funkcjonalność i poziom bezpieczeństwa oczekiwania na pojazd oraz płynność przejazdu samochodów i to właśnie rozwiązanie należy uznać jako docelowe.

Uzasadnienie

Budowanie wysokiej pozycji konkurencyjnej transportu publicznego jest zadaniem niezwykle ważnym, ale i bardzo złożonym. Jednym z kluczowych celów jest uzyskanie przez transport zbiorowy wysokich prędkości handlowych. Cel ten realizowany jest na kilka sposobów, a jednym z nich jest skrócenie czasu przejazdu, zwłaszcza tramwajów, przez skrzyżowania poprzez nadanie im najwyższego priorytetu. Czasem jednak, takie bezwzględne podejście do tego wyzwania, zwłaszcza na ulicach głównych i zbiorczych, gdzie torowisko jest umieszczone centralnie, sprawia, że w centrum zainteresowania inżynierów ruchu staje pojazd (tramwaj), a nie pasażer. W efekcie pasażerowie mają utrudnioną możliwość dojścia do przystanku, ponieważ będąc na kierunku kolizyjnym z ruchem tramwajowym zmuszeni są oczekiwać na sygnał zielony nawet 3 minut. Powoduje to wydłużenie łącznego czasu podróży, bo wyższa prędkość tramwaju nie rekompensuje poniesionych przed przejściem strat czasu, a to właśnie skrócenie łącznego czasu podróży pasażerów powinno być priorytetem dla wszystkich interesariuszy. Generuje także frustrację pasażerów patrzących na odjeżdżający im tramwaj i zwiększa potencjalne ryzyko przebiegania na czerwonym, by na niego zdążyć. Ilustracją dla powyżej sytuacji jest m.in. ulica Grunwaldzka pomiędzy Rondem Jana Nowaka-Jeziorańskiego i skrzyżowaniem z ul. Grotkowską a w szczególności przystanki Ostroroga i Drzewieckiego. Podobna sytuacja, choć w nieco mniejszej skali, dotyczy ul. Królowej Jadwigi (przystanek Półwiejska), ul. Głogowskiej

(przystanek Dworzec Zachodni), ul. Zamenhofa (przystanek Rzeczypospolitej, Os. Piastowskie), a także ul. Winogrody, w szczególności osób chcących przejść przez jezdnię przy przystankach: Pasieka, Żniwna oraz Kmieca. Z pewnością nie są to jedyne tego typu przypadki.

Dlatego Rada rekomenduje sekwencję działań zaczynającą się od rewizji programów sygnalizacji i ich poprawy, do docelowej nowej stałej organizacji ruchu. Ta ostatnia może budzić kontrowersje, ale przykład ul. Głogowskiej dowodzi, że jest ona jak najbardziej możliwa, a przynosi szereg korzyści wszystkim użytkownikom ruchu w zgodzie z założeniami zrównoważonego rozwoju transportu w mieście.