



Zarząd Transportu Miejskiego

REKOMENDACJA
POZNAŃSKIEJ RADY TRANSPORTU AGLOMERACYJNEGO

DOTYCZĄCA
POPRAWY JAKOŚCI FUNKCJONOWANIA
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ

Rekomendacja nr 8

W zakresie poprawy jakości funkcjonowania transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej

Rekomendacja

Członkowie Rady rekomendują Dyrektorowi ZTM w Poznaniu inicjowanie i wspieranie działań podejmowanych przez operatorów transportu zbiorowego na rzecz poprawy jakości jego działania. W szczególności należy zadbać o:

1. zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów poprzez redukcję liczby linii tramwajowych, podobnie jak miało to miejsce w 1993 r. Mniejsza liczba linii wymusi większą liczbę przesiadek, dlatego konieczne będzie o zadbanie o zwiększenie liczby przystanków podwójnych i poruszanie się między przystankami, szczególnie w obszarze największych węzłów;
2. skrócenie czasu jazdy tramwajów poprzez zmianę przebiegu linii w ich nowym układzie, tak aby ograniczyć liczbę czasochłonnych skrętów na skrzyżowaniach. Skrócenie czasu jazdy będzie również możliwe dzięki polepszeniu synchronizacji rozkładów i tym samym skróceniu czasu oczekiwania na kolejny pojazd. Równocześnie mniejsza liczba linii ograniczy ryzyko powstawania zatorów tramwajowych, co obecnie ma miejsce;
3. utrzymywanie możliwie stałej numeracji linii i ich przebiegu. Zmiany powinny następować jedynie na skutek:
 - a. prac modernizacyjnych i naprawy sieci drogowej i torowej,
 - b. tworzenia nowej oferty przewozowej, zwłaszcza na obszarach podlegających dynamicznej zabudowie mieszkaniowej.Informacje o powyższych zmianach powinny być należycie dystrybuowane pasażerom z wykorzystaniem różnorodnych kanałów informacyjnych;
4. utrzymanie wysokiej stabilności rozkładu jazdy i stałego taktu oraz właściwej synchronizacji rozkładów jazdy w węzłach transportowych zwłaszcza na obszarach i liniach peryferyjnych aglomeracji, gdzie częstotliwość kursowania środków transportu nie jest wysoka, tak aby pasażerowie mogli przyzwyczaić się do określonych godzin odjazdu;
5. poprawę punktualności kursowania pojazdów transportu publicznego. Środkiem do tego celu powinno być:
 - a. usunięcie wąskich gardeł na sieci tramwajowej, gdzie tramwaje blokowane są przez pojazdy drogowe, za sprawą wydzielenia torowisk w szczególności na ulicach Królowej Jadwigi, Dąbrowskiego, 28 Czerwca 1956 r., 23 Lutego, 27 Grudnia,
 - b. zwiększenie liczby buspasów i ich długości, a także budowanie śluz dla autobusów i instalowanie odpowiednich urządzeń do ich detekcji i nadających im priorytet przejazdu przez skrzyżowania;
6. wprowadzenie przyspieszonych linii autobusowych, tak aby w krótszym niż obecnie, znacznie bardziej konkurencyjnym czasie połączyć stolicę gmin powiatu poznańskiego z Poznaniem;

7. właściwe oznakowane buspasów. Należy odejść od tworzenia tymczasowej, „żółtej” organizacji ruchu na rzecz permanentnego „białego” oznakowania, a przestrzeganie przez kierowców nowej organizacji ruchu winno być wsparte przez nadzór Policji, zwłaszcza w początkowej fazie ich uruchomienia;
8. relatywne zwiększenie prędkości podróżowania autobusami miejskimi, poprzez ograniczenie maksymalnej prędkości do 50 km/h dla wszystkich pojazdów na wszystkich 2-jezdniowych ulicach w Poznaniu, po których prowadzone są linie autobusowe, a także uniemożliwienie na ulicach jednojezdniowych wyprzedzania autobusów przez samochody dzięki masowej budowie antyzatok lub rezygnacji z zatok przystankowych;
9. zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa podróżnych i równocześnie zmniejszenie zużywanej przez pojazdy energii dzięki zwiększonemu nadzorowi nad techniką i kulturą jazdy kierowców i motorniczych oraz prowadzenie dla nich kursów doszkalających;
10. zwiększenie świadomości pasażerów w kwestii możliwości zgłaszania przypadków niebezpiecznego zachowania kierujących autobusami i tramwajami do nadzoru ruchu poprzez zwiększenie widoczności numeru telefonu, jak również uruchomienie adresu mailowego, pod którymi można zgłaszać takie przypadki;
11. właściwe lokalizowanie przystanków ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób starszych, z ograniczeniami ruchowymi i młodzieży, a na obszarach peryferyjnych miasta i aglomeracji lokalizowania ich w miejscach, gdzie intensyfikuje się zabudowa mieszkaniowa poprzez wymuszenie na zarządcach dróg ścisłego i bezpośredniego współdziałania z ZTM w Poznaniu (mającego stać się stroną każdego drogowego procesu inwestycyjnego) i pośredniego współdziałania z operatorami transportu zbiorowego w tej kwestii;
12. zapewnienie właściwych odległości międzyprzystankowych, a przede wszystkim zwiększanie efektywnego zasięgu ich oddziaływania dzięki poprawie dostępności do przystanków poprzez:
 - a. takie zmiany w otoczeniu przystanków i budowie samych przystanków, aby umożliwić bezpieczne i łatwe dotarcie na nie osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się,
 - b. umożliwienie dojścia do przystanków, w szczególności tramwajowych, na obu ich końcach;
13. zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa oczekiwania pasażerów na przystankach autobusowych i tramwajowych poprzez montaż na nich wiat z osłonami bocznymi i miejscami do siedzenia oraz oświetleniem. Tam, gdzie w obecnych warunkach nie jest to możliwe Rada postuluje poszerzanie platform przystanków, np. poprzez zrezygnowanie z zatok przystankowych lub przebudowę drogi i jej otoczenia;
14. poprawę jakości informacji pasażerskiej w największych węzłach transportowych, zwłaszcza na Dworcu Głównym, poprzez instalację większej liczby interaktywnych tablic informacyjnych, tak aby pasażerowie wysiadający z pociągów mieli możliwość podjęcia najlepszych dla nich decyzji już na peronach;
15. wywieranie większego nacisku na zarządców dróg, aby napraw nawierzchni dróg, po których biegą linie transportu publicznego, dokonywali niezwłocznie po ujawnieniu w nich ubytków i nierówności. Jest to szczególnie istotne, ponieważ jakość nawierzchni ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa i komfortu podróżnych, ale wpływa też na poziom kosztów eksploatacji oraz żywotność autobusów miejskich;
16. poprawę harmonogramowania remontów pomiędzy zarządcami dróg oraz instalacji sieciowych i innych podmiotów, a także aby realizowane one były w tym samym czasie

i trwały jak najkrócej, by w jak najmniejszym stopniu zakłócać funkcjonowanie transportu publicznego;

17. zwiększenie współdziałania zwłaszcza z przewoźnikami PKS i innymi międzymiastowymi przewoźnikami autobusowymi i włączenie ich do oferty transportu aglomeracyjnego, zwłaszcza w obsłudze transportowej obszarów peryferyjnych;
18. wprowadzenie nowych, bardziej przyjaznych użytkownikom form płatności, np. wprowadzanie płatności postpaid jedynie za odbyte podróże płatne po każdym okresie rozliczeniowym;
19. inicjowanie i prowadzenie ustawicznych kampanii informacyjnych w pojazdach oraz na przystankach, a także w szkołach kształtujących pożądaną kulturę korzystania z transportu publicznego i właściwe zachowania transportowe.

Uzasadnienie

W opinii Rady dalszy rozwój jakości funkcjonowania transportu publicznego we wskazanych powyżej obszarach, przy równoczesnym wdrażaniu działań podaźowych ograniczających możliwości poruszania się samochodami osobowymi po obszarze aglomeracji, a w szczególności Poznania, powinien w zauważalny sposób zwiększyć popyt na usługi przewozowe transportem zbiorowym, a tym samym podnieść szeroko rozumianą jakość życia w aglomeracji poznańskiej.

Członkowie Rady zdają sobie sprawę, iż ich postulat redukcji liczby linii tramwajowych i zmiana ich przebiegu może być przez wielu odbierana jako rewolucyjna, ale blisko 30 lat temu podobna rewolucja miała miejsce i przyniosła pożądane skutki. Ufamy, że kolejna redukcja przyniesie jeszcze więcej korzyści, bo równocześnie ułatwione zostaną przesiadki, poprawi się synchronizacja rozkładów jazdy, a ograniczenie skrętów na skrzyżowaniach przyspieszy ich kursowanie, a systematyczne działania na rzecz większej kultury jazdy kierujących i pasażerów ograniczą straty czasu na przystankach skracając całkowity czas podróży. Pozytywne efekty zmian będą możliwie do osiągnięcia pod warunkiem co najmniej utrzymania obecnego poziomu pracy transportowej i przestrzennego zasięgu sieci trakcyjnej. Warunkiem tego jest również usprawnienie możliwości poruszania się pieszych pomiędzy przystankami w największych węzłach, w szczególności w obrębie I ramy komunikacyjnej, co będzie wymagać złamania dotychczasowej hegemonii ruchu samochodowego, pod którego potrzeby ustawiona jest często sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach.

Rekomendacja wypracowana przez Poznańską Radę Transportu Aglomeracyjnego, której prace koordynował jej moderator dr Hubert Igliński.