

Zastępca Prezydenta  
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.507.2016  
Lotus: 291116 - 554

Pan  
Michał Boruckowski  
Radny Miasta Poznania

Poznań, dnia 29 listopada 2016 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 14 listopada 2016 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta interpelację Pana Radnego w sprawie likwidacji zatok autobusowych, uprzejmie informuję:

W ocenie Zarządu Transportu Miejskiego przystanki autobusowe bez zatok przyspieszają i usprawniają komunikację autobusową, jak również uspokajają ruch samochodowy, co jest szczególnie ważne ze względu na nasilony ruch pieszy w okolicach przystanków komunikacji publicznej. Manewry związane z wjazdem do i wyjazdem z zatoki powodują wydłużenie czasu hamowania i rozbiegu autobusu, dodatkowo powodując dyskomfort dla pasażerów wewnątrz pojazdu. Zatoki autobusowe często powstają kosztem chodnika, który powinien być szerszy w rejonie przystanku, ze względu na obecność osób oczekujących na pojazd transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, że istnienie zatoki powoduje również większe odgięcie ścieżki rowerowej lub jej przebieg stycznie do krawędzi peronowej, co szczególnie negatywnie wpływa na bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów. W sytuacji zastawienia zatoki np. przez inny pojazd samochodowy nie związany z komunikacją publiczną, następuje obsługa z jezdni, co wymusza wsiadanie pasażerów z poziomu jezdni. Idealny wjazd kierowcy autobusu do zatoki jest manewrem złożonym, powodującym częste kolizje z platformą peronową. Bardzo częstym zjawiskiem jest ignorowanie przez kierowców samochodów przywileju autobusu włączającego się do ruchu z zatoki autobusowej.

Pragnę zaznaczyć, że budowa i utrzymanie zatok autobusowych wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi.

Budowa zatok autobusowych ma uzasadnienie na zjazdach ze skrzyżowań jako zatoka otwarta. Celem podniesienia poziomu bezpieczeństwa należy uniemożliwić omijanie autobusu stojącego na przystanku. Najlepszym rozwiązaniem jest oddzielenie pasów ruchu wyspą, która pełniłaby rolę azylu dla pieszych wraz z przejściami dla pieszych z obu stron wyspy – w ten sposób autobus wstrzymuje ruch umożliwiając pieszym przejście na drugą stronę. Średni czas wymiany pasażerów w komunikacji autobusowej wynosi 10-12 sekund dla przystanków o mniejszej liczbie pasażerów oraz do 30 sekund w przypadku najbardziej zatłoczonych przystanków. Przeciętnie przyjmuje się 15 sekund, jako czas wymiany pasażerów.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego poinformował ponadto, iż analizując dane GPS pojazdów, postoje dłuższe niż 45 sekund stanowią zdecydowaną mniejszość i często związane są z sytuacjami wyjątkowymi np. wsiadanie i wysiadanie osób niepełnosprawnych, bardzo duże zatłoczenie powodujące problem z zamknięciem drzwi przez kierowcę. Do czasu postoju wliczany jest również czas oczekiwania kierowcy na możliwość włączenia się do ruchu.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia informuję, że Zarząd Transportu Miejskiego nie planuje w ramach realizowanych i przygotowywanych zadań inwestycyjnych budowy nowych zatok autobusowych.

Z wyrazami szacunku  
ZASTĘPCA PREZYDENTA  
MIASTA PŁOCKA  
Maciej Wudarski

Do wiadomości:  
Przewodniczący Rady Miasta