



TOWARZYSTWO PRZYJACIÓŁ WARSZAWY

ZARZĄD GŁÓWNY

Plac Zamkowy 10, 00-277 Warszawa, tel./fax 22 831 61 75
e-mail: tpwsekretarz@hotmail.com strona internetowa: www.tpw.org.pl
Nr konta: 23 1020 1156 0000 7702 0059 4648, PKO BP XV Oddz. w Warszawie

TPW/LK/ 0114/25/2013

Warszawa, 20 stycznia 2013

Szanowny Pan
mgr inż. Wojciech Wojtysiak

Prezes
Zarządu Oddziału Warszawskiego
Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji

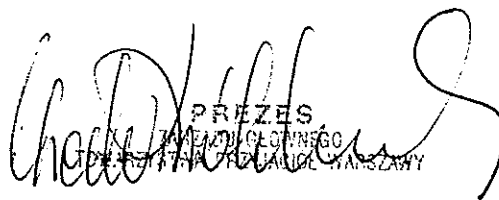
W miejscu
Ul. Czackiego 3/5

Dot.

Stanowiska Komisji Inżynierii Komunikacyjnej ZG TPW
W sprawie publikacji „Zatoki? to się leczy!”

Szanowny Panie Prezesie

W odpowiedzi na Waszą prośbę przesyłam w załączeniu stanowisko Komisji Inżynierii Komunikacyjnej Zarządu Głównego Towarzystwa Przyjaciół Warszawy w sprawie opracowania p. Marcina Jackowskiego pt. „Zatoki? to się leczy!”.


PREZES
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
TOWARZYSTWA PRZYJACIÓŁ WARSZAWY

dr hab. Lech Królkowski

Do wiadomości:

1. Inżynier Ruchu m.st. Warszawy
00 382 ul. Solec 48 Warszawa
2. Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu
62 081 Przeźmierowo k. Poznania skr.pocz.20

Stanowisko w sprawie opracowania p. Marcina Jackowskiego pt. "Zatoki? to się leczy!"
styczeń 2013

Warszawa, dnia 17. Stycznia 2013 r.

Informacja 1701
dla Zarządu Głównego TPW

Na zebraniu plenarnym Komisji Inżynierii Komunikacyjnej odbytym w dniu 17. stycznia 2013 przedstawiono na prośbę Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji - publicystyczne opracowanie p. Marcina Jackowskiego o nazwie:

Zatoki? To się leczy!

Problemy i alternatywy zatok autobusowych
na przykładach z Europy

Marcin Jackowski

Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
<http://czt.zm.org.pl>

Forum dyskusyjne SITK
Warszawa, styczeń 2013

W zebraniu uczestniczyło 16 inżynierów komunikacji (w tym 2 profesorów). W wyniku wymiany poglądów przyjęto poniższe stanowisko w sprawie.

1. Zatoki przystankowe dla autobusów są szczególnym przypadkiem wydzielonego pasa ruchu dającego priorytet komunikacji publicznej. Stąd jakkolwiek profesjonalna dyskusja na temat ich „leczenia” nie powinna być prowadzona w oderwaniu od systemu organizacji ruchu przyjętego w omawianej aglomeracji.
2. Przedstawione w publikacji 2 przykłady złej geometrii – niezgodnej z obowiązującymi „Warunkami Technicznymi” zachęcają do przeprowadzenia odpowiedniej weryfikacji i usunięcia błędów w trybie „małych modernizacji”. **Bardzo istotną** jest uwaga dotycząca zawężenia chodnika przed budynkiem nr 1 przy Rondzie ONZ.. Korzystając z budowy metra i dokonanych rozbiórek, warto w trybie natychmiastowym opracować korektę geometrii „wylotu” południowo – wschodniej jezdni ulicy Świętokrzyskiej, tak aby przy odtwarzaniu jezdni – przywrócić potrzebną szerokość południowego chodnika. Można to łatwo wykonać zwiężając odpowiednio pas dzielący (przesuwając jezdnie do środka).

Stanowisko w sprawie opracowania p. Marcina Jackowskiego pt. "Zatoki? to się lecz"
styczeń 2013

3. Większość z załączonych fotografii zagranicznych dotyczy ulic lokalnych o niewielkim ruchu, także pasażerskim. Przykłady platform na jezdniach dwukierunkowych dwu pasowych dotyczą uspakajania ruchu, co w Warszawie nie dotyczy ulic z komunikacją autobusową, zostało natomiast zastosowane przy przystankach tramwajowych (poza Stalową na Nowowiejskiej przy wyjściach ze st. metra Politechnika). Platformy zostały również wprowadzone na objazdach dworca Wileńskiego (Kłopotowskiego, Jagiellońska, Trasa WZ).
4. „Platformy” mają jeszcze jedną wadę: mogą być stosowane tylko na przystankach znajdujących się **między skrzyżowaniami**. Takie przystanki na ulicach z parkowaniem przed i za przystankiem, praktycznie w Warszawie występują rzadko. Podany na s.79 przykład ul. Płockiej jest dobry i skłania do szukania innych takich miejsc.
5. Obowiązujące „Wytyczne Techniczne” precyzyjnie uzależniają stosowanie zatok od klasy ulic i miarodajnego natężenia ruchu. Kwestionowanie tego parametru musi być poparte uzasadnieniem merytorycznym. W przypadku gdy autor ma zamiar wystąpić do Ministerstwa o zmianę „Wytycznych” warto aby wcześniej uzyskał odpowiednie opinie merytoryczne, a opinię społeczną o swoich pomysłach uzyskał także od środowisk z innych miast Polski. Ważna będzie opinia ogólnopolskiego Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, a na razie „dura lex, sed lex”.
6. Piagą i przekleństwem pasażerów oczekujących na autobusowych przystankach są natomiast rowerzyści jeżdżący po chodnikach, zwłaszcza tam gdzie oczekujących jest wielu (np. w sytuacjach jakie pokazano na s.6-9 i s.80-81)

Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
<http://czt.zm.org.pl>

7. Może warto aby autor lub <http://czt.zm.org.pl> wskazali sposób zaradzenia temu zagrożeniu i pomogli w jego realizacji, np. rozpoznając jak to się dyscyplinuje w innych państwach.
8. Może warto, każdy taki przystanek zagrożony ruchem rowerowym, wyposażyć tak jak w Wiedniu?



9. Brak wniosków nie pozwala na ich zaopiniowanie

anowisko w sprawie opracowania p. Marcina Jackowskiego pt. "Zatoki? to się leczy!"
styczeń 2013

Pozostałe spostrzeżenia mają charakter czysto publicystyczny - i jako takie nie podlegają naszej opinii.

Przedstawione podsumowanie już w pierwszym haśle jest nieuprawnione, a w trzech dalszych punktach mija się z prawdą.

W Polsce nadużywa się zatok autobusowych, mimo że

- szkodzą dostępności i efektywności transportu publicznego,
- a także obniżają bezpieczeństwo.
- Europa odwraca się od zatok.
- Czas najwyższy na zatokową kurację w Polsce – poprzez
 - popularyzację wad zatok i alternatywnych dobrych praktyk;
 - zmiany prawne;
 - zmianę podejścia projektantów i zarządców dróg i ruchu;
 - kształcenie inżynierów.

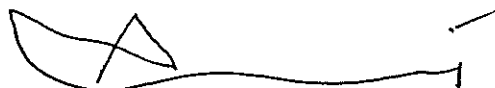
Ogólnym odczuciem jakie nasuwa się po obejrzeniu publikacji jest to, że potwierdza ona i pochwała system konsekwentnie stosowany i rozszerzany w Warszawie od ponad pół wieku, to jest od czasu powołania przy Magistracie Biura Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej.

W okresie tym m.in.

- wprowadzono: wydzielone przystanki i pierwszy w Polsce pas dla autobusów (plac Bankowy);
- przeznaczono dla komunikacji publicznej ulicę (Nowy Świat);
- poszerzono zejścia z wysepek tramwajowych (w całym śródmieściu);
- zaprojektowano i wprowadzono w Warszawie niezależną sygnalizację dla tramwajów, która została przyjęta do prawa o ruchu drogowym;
- powszechnie wprowadza się pasy dla autobusów na arteriach dojazdowych do centrum;
- wprowadzono śluzy dla autobusów (Trasa WZ, Plac Zawiszy);
- wybudowano pas autobusowo-tramwajowy na Trasie WZ (zwiększając rozstaw torów i zmieniając ich podbudowę);
- opracowano zasady projektowania i wprowadzania priorytetów dla komunikacji publicznej, które po sprawdzeniu w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Łodzi i Gdańsku - stały się materiałem źródłowym dla odpowiednich rządowych „Wytocznych Technicznych...” i obowiązują w kraju.
- Zaprojektowano zgodnie z „Warunkami Technicznymi...” i wybudowano wiele zatok na ulicach dwukierunkowych, dwu pasowych – które upłynniają ruch i podnoszą poziom jego bezpieczeństwa (m.in. na Patriotów, Płochocimskiej, lazurowej)

Polwyspy tramwajowe na ul. Stalowej
– czy to nie za mało jak na stolicę Polski?

W powyższym kontekście pytanie zadane na s.78 wydaje się nieuzasadnione.



AUGUSTYN DOBIECKI

mgr inż. komunikacji miejskiej
nr ew.MAZ/SD 5162/01 nr ur. bud. 151/86, nr Rzecz. 356/76
Pracownik SUT w zakresie: obsługi komunikacji
oznakowanie ulic, bezpieczeństwo i organizacja ruchu,
Specjalizacja: poddyplomowa, inżynieria ruchu.