

RETROSPEKCJE
DROGOWE NA
PRZEŁOMIE XX I XXI W.

RUCH I POSTÓJ

Pamięci mgr. inż.. Wiesława Bartoszewickiego „Wieśka”

Z zawodem drogowca pierwszy raz zetknąłem się **52 lata temu** kiedy to rozpocząłem naukę w Technikum Drogowym w Mogilnie.



W okresie studiów - po rocznej przygodzie z fizyką na UAM w Poznaniu powróciłem do zgłębiania tajników zawodu drogowca na WBL PP w specjalności drogi, ulice i lotniska.

W przerwach wakacyjnych pracowałem w wykonawstwie w Rejonie Dróg Publicznych w Gnieźnie skąd po studiach „sprzedano” mnie za wagon koks do Zespołu Terenowego w Poznaniu - był to zespół Pracowni Badań i Studiów Sieci Drogowej „TRANSPROJEKTU” Warszawa - **Zespołem tym kierował mój mentor i nauczyciel Wiesław Bartoszewicki.**

Dzięki Wieśkowi miałem szansę rozwijać się zawodowo i pogłębić swoją wiedzę na Studiach Podyplomowych na PW w dziedzinie inżynierii ruchu drogowego - tam poznałem Zygmunta Uzdalewicza i Jacka Dobieckiego i zetknąłem się z ich pomysłem na KLIR.

Nasza współpraca zawodowa z Wiaśkiem trwała nieprzerwanie od 1980 r. przez **30 lat**, w TRANSPROJEKTACH:

WARSZAWSKIM

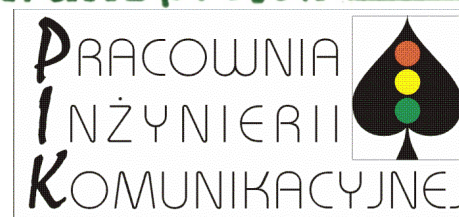
w Zespole były także: techn. Maria Jakubowska i techn. Kalina Kawata



I POZNAŃSKIM – Zespół Inżynierii Komunikacyjnej
w Zespole (ZIK) działali również inżynierowie Aleksander Deskur oraz Eugeniusz Bayer



oraz PRACOWNI INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ
w Poznaniu.



Warto też wspomnieć ponad ćwierć-wieczną działalność w **Klubie Inżynierii Ruchu**, którego istnienie od 1989 r. zostało przekształcone w stowarzyszenie ogólnopolskie właśnie w Kiekrzu pod Poznaniem w 1993r.



Wielu spośród śledzących to wystąpienie zastanawia się co te wynurzenia mają wspólnego z moim ubiegłorocznym wyróżnieniem imieniem Generała Ignacego Prądyńskiego **„Za całokształt działalności inżynierskiej w rozwoju aglomeracji poznańskiej”** – już wyjaśniam - w całym okresie mojej działalności zawodowej **38%** zrealizowanych tematów było związanych z Poznaniem i okolicami.

Po śmierci Wiesława Bartoszewickiego zwrócono się do kapituły wyżej wymienionej nagrody o przyznanie tejże właśnie Jemu – niestety - regulamin nie przewidywał czynienia tego pośmiertnie.

Jako formę zadośćuczynienia ogromnemu wkładowi Wieśka w prace związane właśnie z Poznaniem postanowiłem oddać mu cześć pokazując - w wielkim skrócie - co ważniejsze tematy, w których miałem zaszczyt brać udział jako współautor i/lub autor.

WAŻNE ELEMENTY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO POZNANIA DLA JEGO UŻYTKOWNIKÓW TO: RUCH POSTÓJ

STUDIA DRÓG ZWIĄZANYCH Z POZNANIEM I WIELKOPOLSKĄ



OBSZAR, ZNAKI, OPŁATY, REGULAMIN
AREA, TRAFFIC SIGNS, FEES, PRINCIPLES
GEBIET, VERKEHRSZEICHEN, GEBÜHREN, ORDNUNG
ТЕРРИТОРИЯ, ЗНАКИ, ОПЛАТЫ, РЕГУЛАМЕНТ

POZNAŃ SOP

STREFA OGRANICZONEGO POSTOJU
LIMITED PARKING ZONE
ZONE MIT BEGRENZTER PARKDAUER
ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ СТОЯНКИ

W centrum

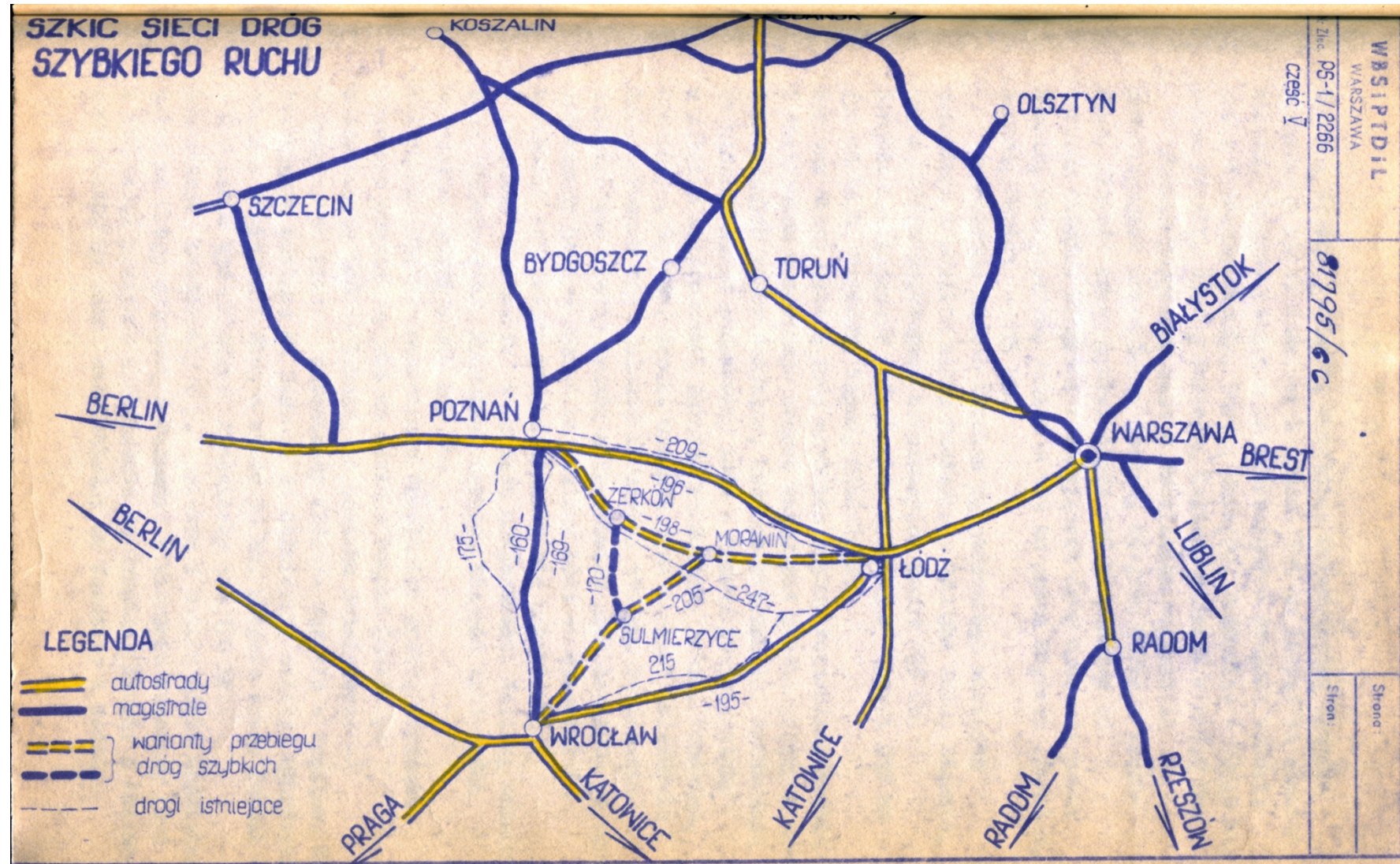
**PRACOWNIA
INŻYNIERII
KOMUNIKACYJNEJ**

**BIURO STREFY
OGRANICZONEGO
POSTOJU**
czynne w dni powszednie
10.00 - 18.00
Poznań, Al. Marcinkowskiego 20, 1 p.

Zanim zacząłem: ST-E dróg w rejonie podmiejskim miasta Poznania

Inw. CZDP dla WBSiPTDiL PS-1 7.XI.1966 r. (współautor W.Bartoszewicki)

Na początku mojej drogi zawodowej, w zespole Wieśka, przystępując do realizacji tematów związanych z Poznaniem, mogłem sięgać bardzo głęboko w przeszłość poznając początki analiz sieciowych – do najstarszych z nich należała dokumentacja - obecnie sprzed 55 lat – poniżej ksero z oryginału szkicu DRS.



Zanim zacząłem: ST-E dróg wylotowych z Poznania

Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 **ZT w Poznaniu** 2.IX.1971 r.

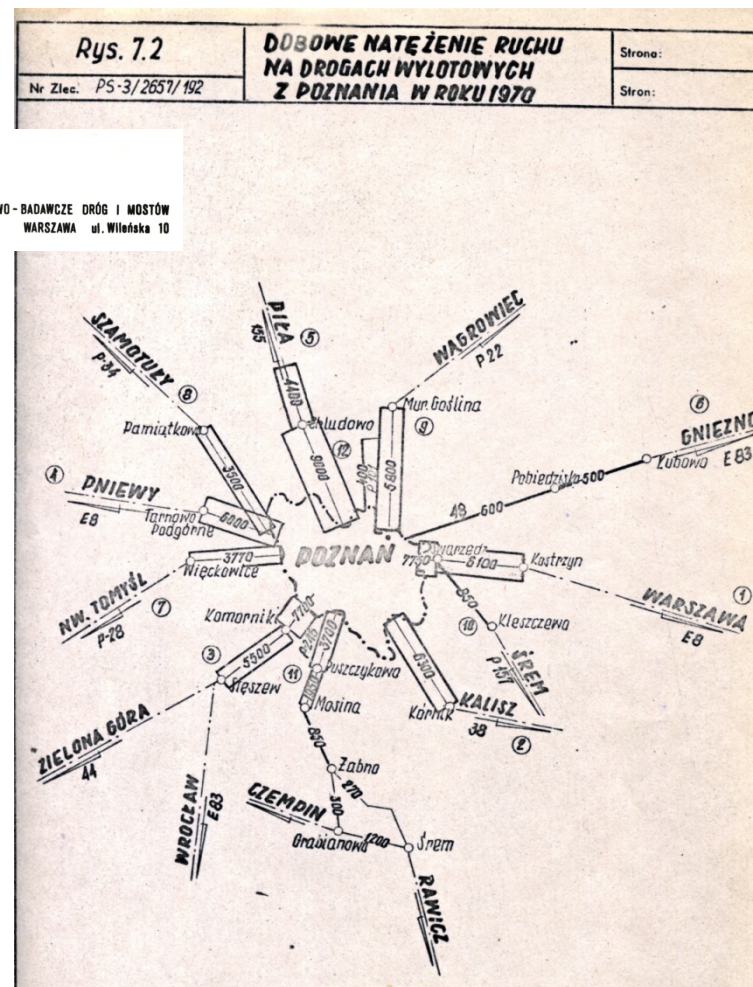
W zespole terenowym pod kierownictwem Wieśka - już w Poznaniu na Dolnej Wildzie 147, pół wieku temu, nadawano kształt przyszłej sieci drogowej późniejszego Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD). Analizy tego typu – zgodne z wynikami pomiarów ruchu - owocowały studiami szczegółowymi dróg.

- Podstawowy układ drogowy wyglądał tak:
- a ruch pomierzono w 1970 r. taki:



Transprojekt

CENTRALNE BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW
WARSZAWA ul. Wileńska 10



Zanim zaczęłam: ST-E dróg wylotowych z Poznania

Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 ZT w Poznaniu 2.IX.1971 r.



„MAPA DRÓG WYLOTOWYCH Z POZNANIA – PERSPEKTYWA”

Technologia tworzenia rysunków w tamtych czasach, jak widać obok, była taka:

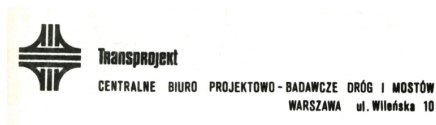
- kolorowa mapa zakupiona w wydawnictwach kartograficznych,
- elementy koncepcji nanoszone ręcznie przez asystentów np.: w 7 egzemplarzach,
- używano do nanoszenia treści takich kreślarskich przyrządów jak: grafiony, grafosy, szablony, tusze i farby,
- każdy rysunek (z 7 egzemplarzy – 6 inwestorskich + wewnętrzny) musiał być szczegółowo sprawdzony a maszynopis poprawiony za pomocą korektorów wszelkiej maści



Zanim zaczęłam: ST-E DRS z Poznań - Koszalin

Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 ZT w Poznaniu 25.II.1972 r.

„NA OCINKU OBORNIKI – PIŁA : „Układ docelowy”



W ślad za ustaleniami pomiarów generalnych ruchu z 1970 r. zlecano badanie najbardziej wówczas obciążonych wylotów z Poznania gdzie kierunek północny obecnej drogi **S11** znalazł się wówczas na pierwszym miejscu.

- już w pomiarze ruchu wykonanym w 1964 r. naliczono na granicy Poznania 4300 p.u./d. – co odpowiadało natężeniu pomierzonemu na odcinku Poznań – Swarzędz, stąd też kierunek do Koszalina zajął poczesne miejsce wśród prac studialnych w rejonie Poznania.
- rozważanej w 1971r. budowy drugiej jezdni do Obornik nie udało się – z różnych powodów – zrealizować, ale powstał wiadukt nad koleją w Ocieszynie.



Zanim zaczęłam: ST-E unowocześnienia drogi państwowej nr 38 (Łódź) – SIERADZ - POZNAŃ

Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 ZT w Poznaniu 26.III.1975 r.

Południowo – wschodni wylot obecnej drogi S11 miał wówczas prowadzić przez Kalisz do Sieradza (Łodzi) . Planowaną wówczas drugą jezdnię zrealizowano do Kórnika.



Transprojekt

CENTRALNE BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW
WARSZAWA ul. Wileńska 10

Zanim zaczęłam: **ST-E autostrady WROCŁAW - POZNAŃ**

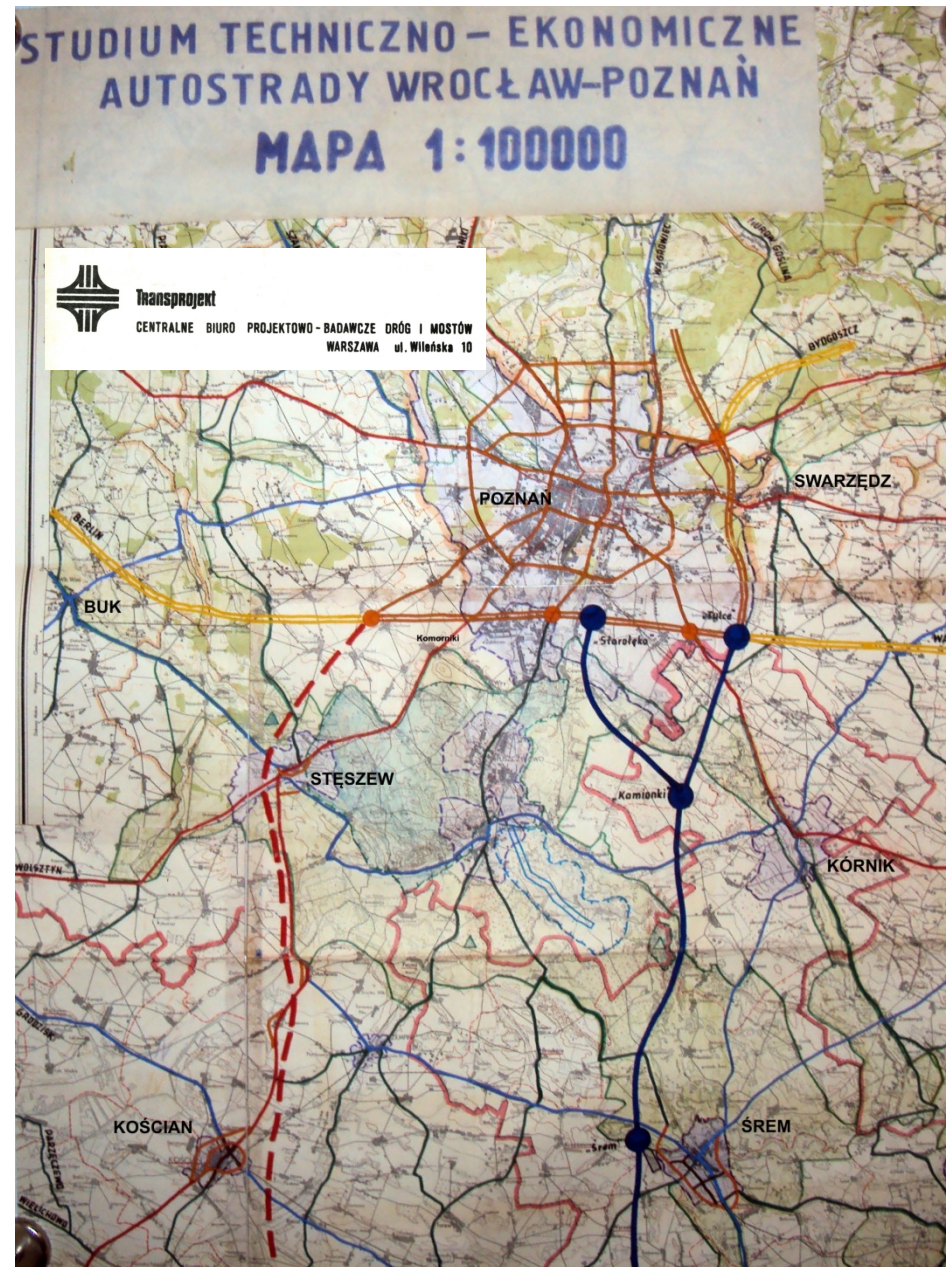
Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 **ZT w Poznaniu** 29.IX.1972 r.

Obecnie zrealizowana pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem droga **S5** na początku lat 70 była rozważana jako autostrada o dwóch podstawowych wariantach:

- wariant „**czzerwony**” - wówczas odrzucony - przez **Stęszew - Leszno**,
- wariant „**niebieski**” - wówczas preferowany - przez **Śrem - Gostyń**.

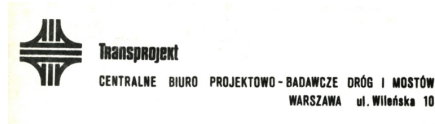
Na zmianę wyboru wpłynęły powstałe w połowie lat 70 zamiary eksploatacji złóż węgla brunatnego w Rowie Poznańskim.

Zmiana ta miała decydujący wpływ na późniejsze kształtowanie Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD).



Zanim zaczęłam: Studium koncepcyjne autostrady E83 na odcinku wylotowym z Poznania do Stęszewa

Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 ZT w Poznaniu 11.XI.1974 r.



Powrót do wariantu „**czzerwonego**” - pierwotnie odrzuconego - przez **Stęszew - Leszno**, zaowocował rozważaniami nad podłączeniem autostrady do układu ulic Poznania.

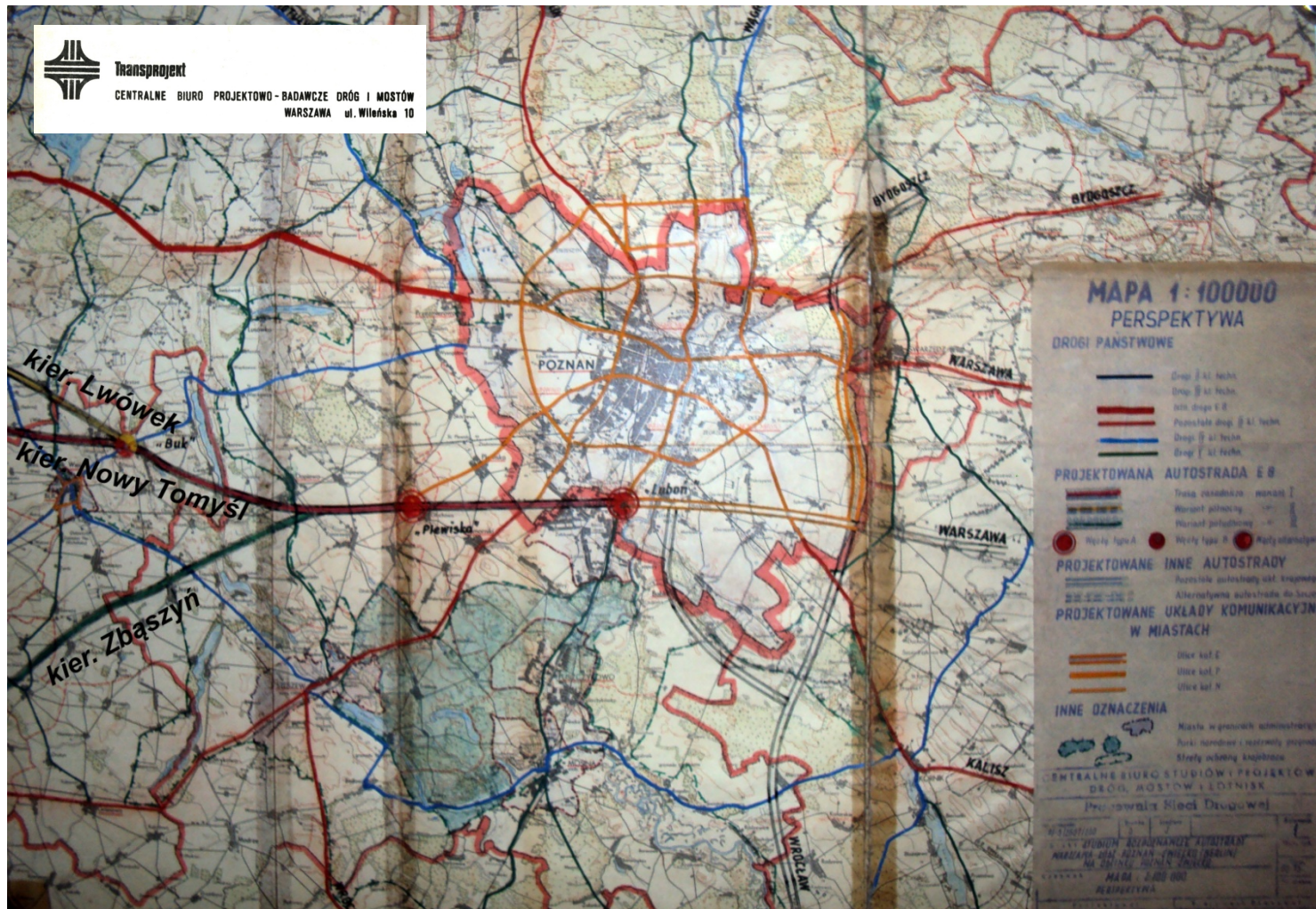
Ulicą wylotową z miasta miała stać się ulica Grunwaldzka.



Zanim zaczęłam: Studium rozpoznawcze autostrady E-8

[A2] Poznań – Świecko Inw. CZDP dla CBSiPDMiL PS-3 ZT w Poznaniu 16.VII.1973 r.

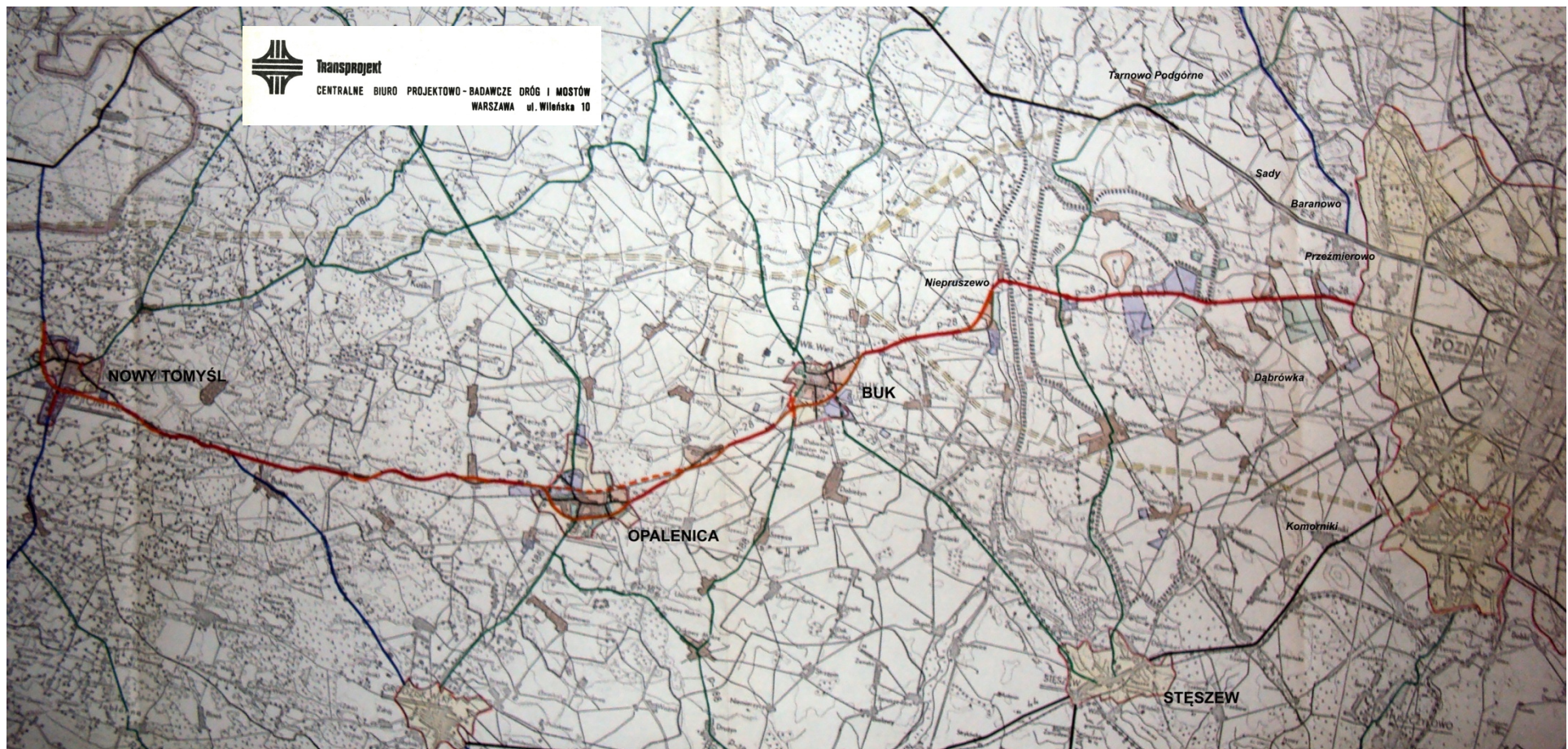
Zachodni przebieg obecnej drogi A2, wobec ówczesnego wschodniego wariantu autostrady Poznań – Wrocław (**wtedy nie przez Stęszew**), miał rozważane trzy przebiegi - w rejon węzła A2 x S3 „Jordanów” - przez: Lwówek, lub **Nowy Tomyśl**, lub Zbąszyń.



1. studium: ST-E modernizacji drogi Poznań – Buk – Opalenica – Nowy Tomyśl [307]

Inw. CZDP dla CB-PDiM PS-3 ZT w Poznaniu 20.V.1982 r.

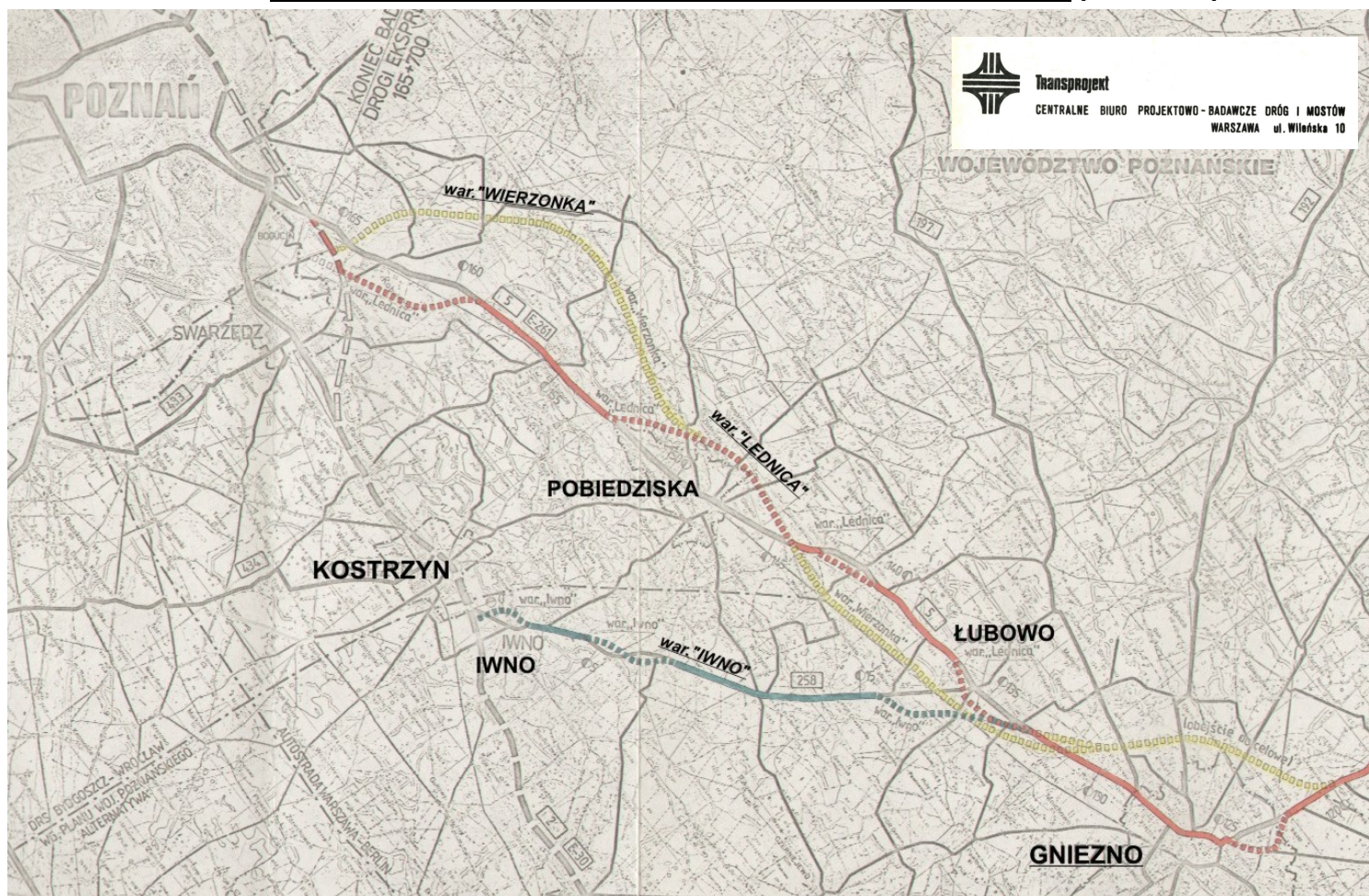
Pierwszy mój temat studialny związany z Poznaniem – rozważane wówczas elementy koncepcyjne – obejścia Buku, Opalenicy i Nowego Tomyśla, zostały co do idei ich przebiegów – zrealizowane.



2. studium: ST-E przystosowania drogi międzyregionalnej Poznań - Gniezno - Bydgoszcz - Świecie do wymogów drogi ekspresowej [S5]

Inw. CZDP dla CB-PDiM PS-3 ZT w Poznaniu 10.XI.1987 r.

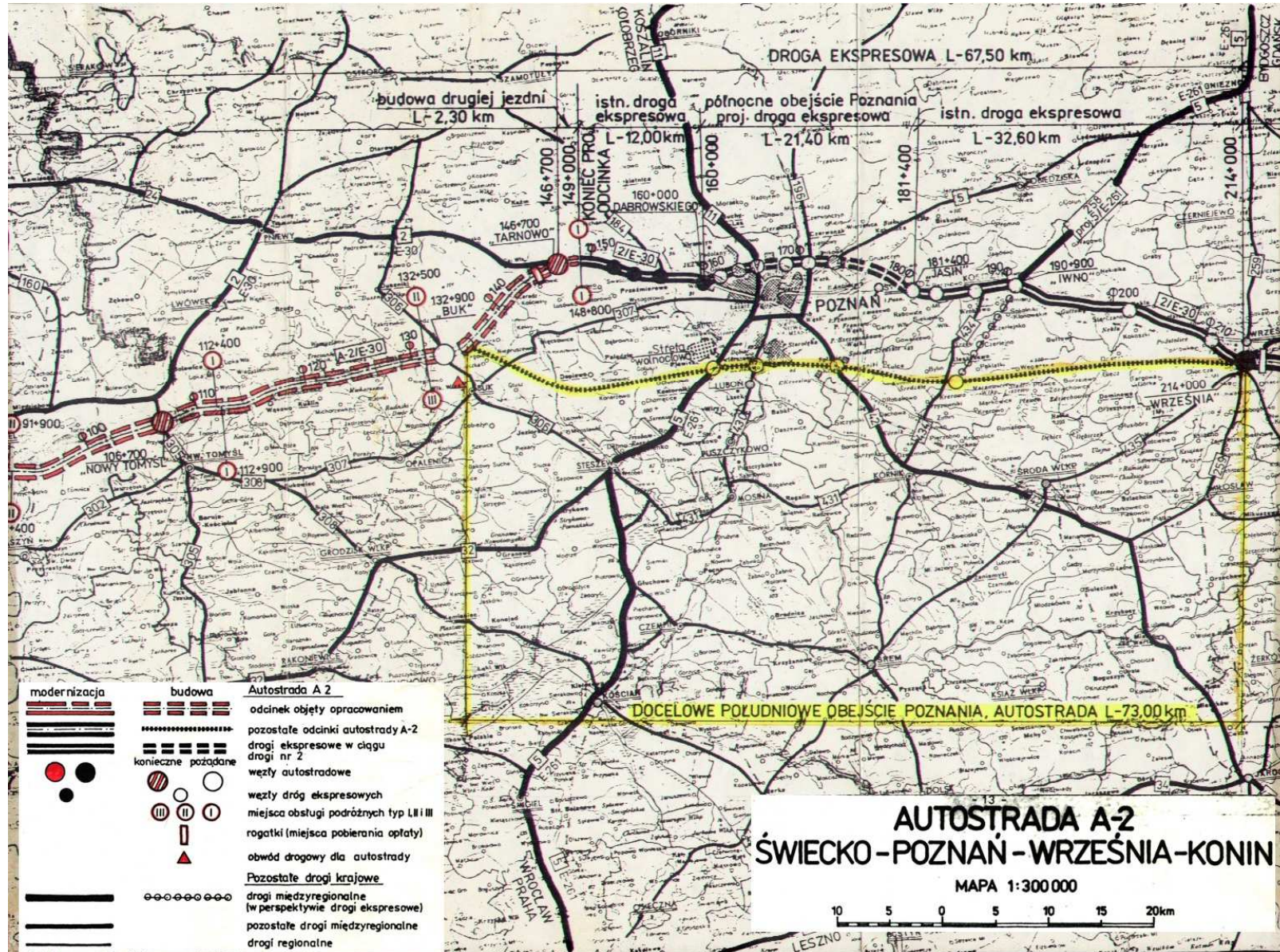
Wybór przebiegu dzisiejszej drogi S5 wstrzymano do czasu opracowania **Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD)** .



3. studium: S-E budowy autostrady Świecko - Poznań – Konin [A2]

Inw. DODP w Poznaniu dla PBPDiM PD w Poznaniu X.1989 r.

Trwały już wówczas prace nad Poznańskim Węzłem Drogowym (PWD) .



4. studium: ST-E Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD)

Inw. CBP-BDiM; GDDP dla PBPDiM PK; PD-ZIK w Poznaniu IV.1984r. - II.1992r.

Prace nad PWD przewidywano wielo-etapowo w okresie 10 lat – a początek nadało pytanie o przyjęcie zlecenia CBP-BDiM przez Transprojekt Poznański z **14 XII 1983 r.**

Zał.2a

ETAPY BADAŃ		ETAP I - BADANIA MODELOWE					ETAP II - UŚCIŚLENIE TRAS			
Fazy realizacji	0	Faza 1	Faza 2			Faza 3	Faza 4			
Kolejność i Lp. rok części st.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Prace zrealizowane	1990	1991	1991	1992	1992	1993	1993	1995	1995
1		TEMAT 1 Uwarunkowania Urbanistyczne								
2								TEMAT 2 Ocena stanu istniejącego		
3	TEMAT 3 CZĘŚĆ I Ruch samochodowy zewnętrzny (1986)	TEMAT 3 Badania i prognozy ruchu								
4	TEMAT 3 CZĘŚĆ II Istniejący warunki ruchu (1987)									
5			TEMAT 3 CZĘŚĆ IIA Aktualizacja istniejących warunków ruchu							
6				TEMAT 3 CZĘŚĆ III Prognoza ruchu na istniejącym układzie i obciążenie sieci i warunki ruchu						
7				TEMAT 3 CZĘŚĆ IV Prognoza ruchu na wstępnych modelach układu (5-6 modeli)						
8						TEMAT 4 Uproszczone studium t-e zdefiniowanych modeli układu				
9							Koncepcja	TEMAT 5 wybranego wariantu	TEMAT 5-CZĘŚĆ I Ogólny opis koncepcji (synteza tematu 5)	
10							TEMAT 5-CZĘŚĆ II Prognoza ruchu na wybranym wariantcie układu	układu drogowego		
11									TEMAT 5-CZĘŚĆ III Studium techn.-ek. elementów wybranego wariantu	

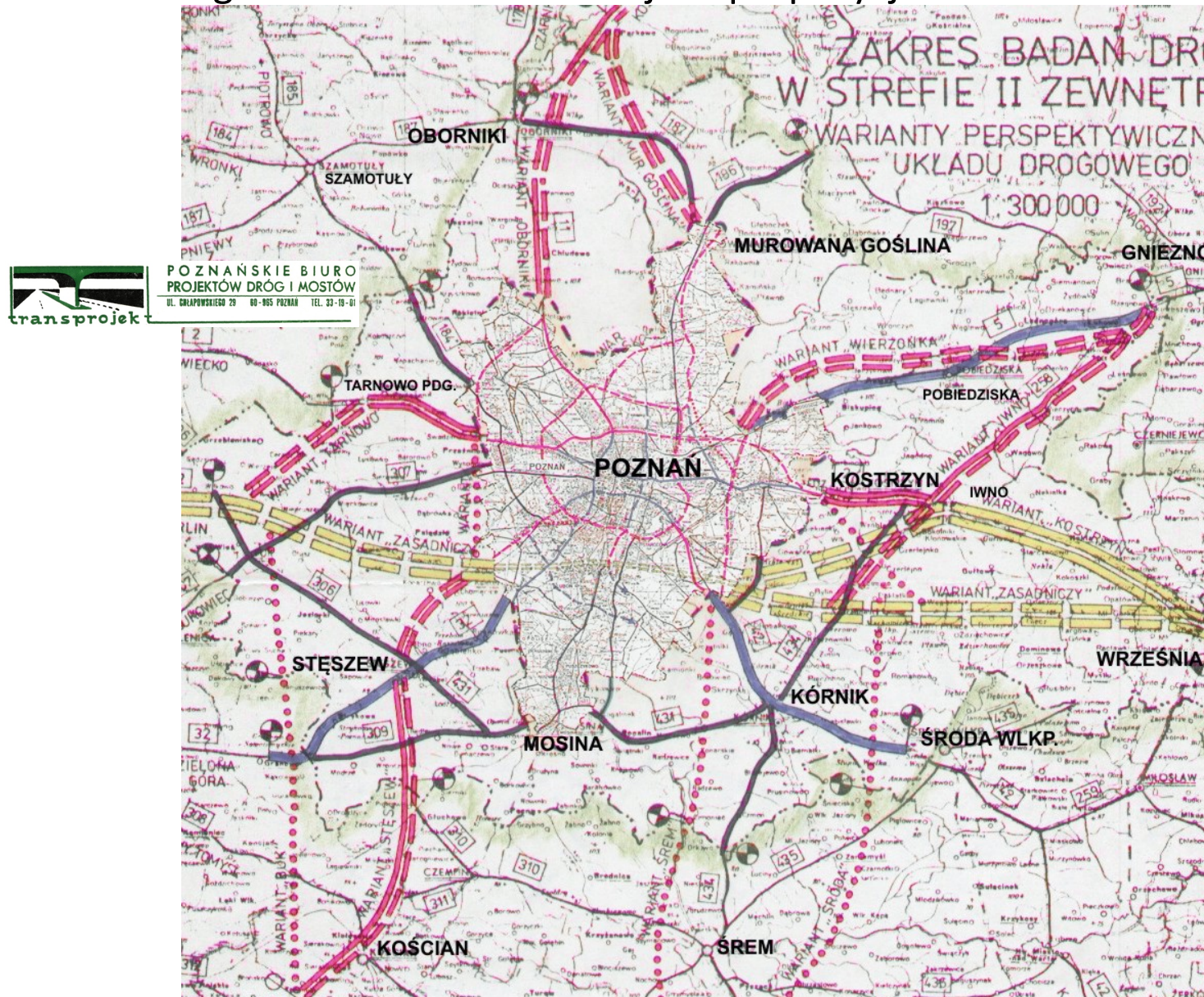


**POZNAŃSKIE BIURO
PROJEKTÓW DRÓG I MOSTÓW**
UL. CHŁĄPOWSKIEGO 29 60-965 POZNAŃ TEL. 33-19-01

4. studium: ST-E Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD)

Inw. CBP-BDiM; GDDP dla PBPDiM PK; PD-ZIK w Poznaniu IV.1984r. - II.1992r.

Rozmiar zagadnień do analiz ilustruje superpozycja elementów wokół Poznania.



4. studium: ST-E Poznańskiego Węzła Drogowego (PWD)

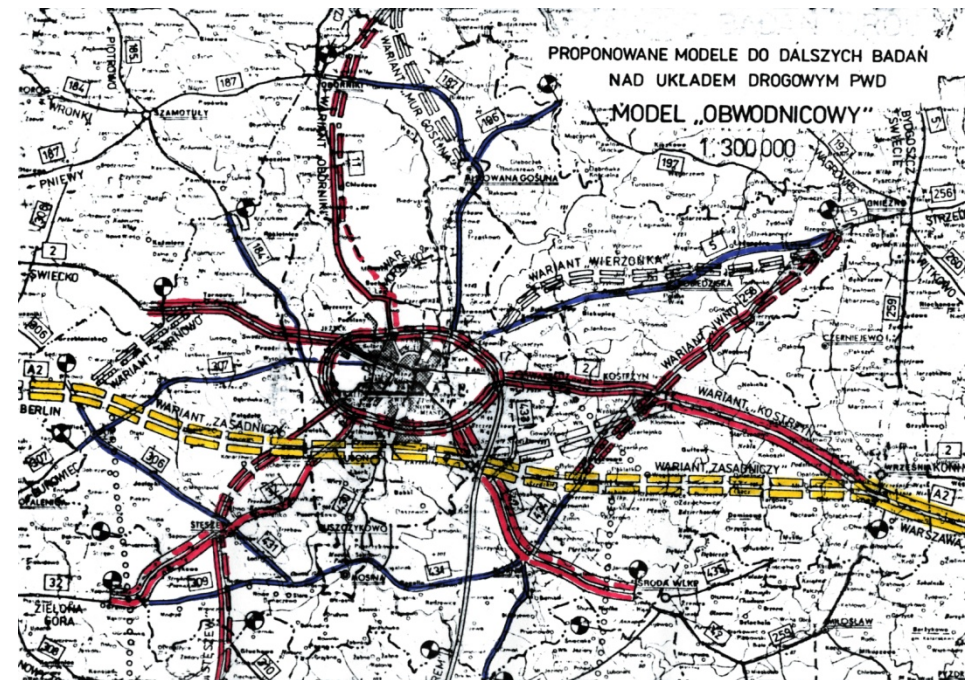
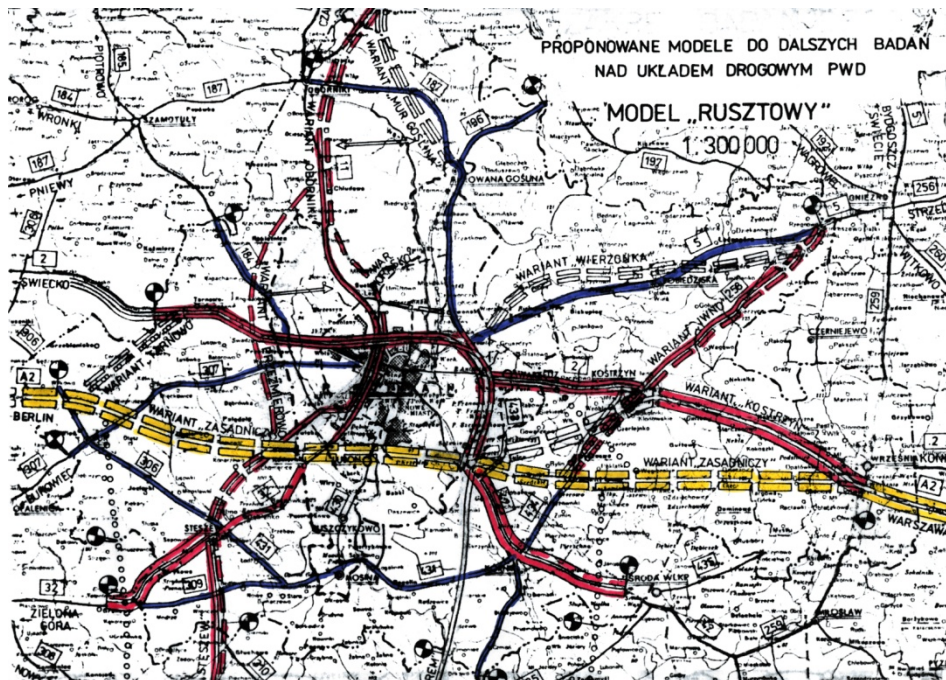
Inw. CBP-BDiM; GDDP dla PBPDiM PK; PD-ZIK w Poznaniu IV.1984r. - II.1992r.

Rezultatem wstępnych – ośmioletnich - badań układu Poznańskiego Węzła Drogowego stały się wynikowe dwa modele odmienne dla sieci ulic Poznania:



koncepcja „RUSZTOWA”

koncepcja „OBWODNICOWA”



5. Planowany układ ulic głównych w strefie peryferyjnej Poznania

Inw. MPU w Poznaniu dla PIK s.c. w Poznaniu II.1992r. - XI.1992r.

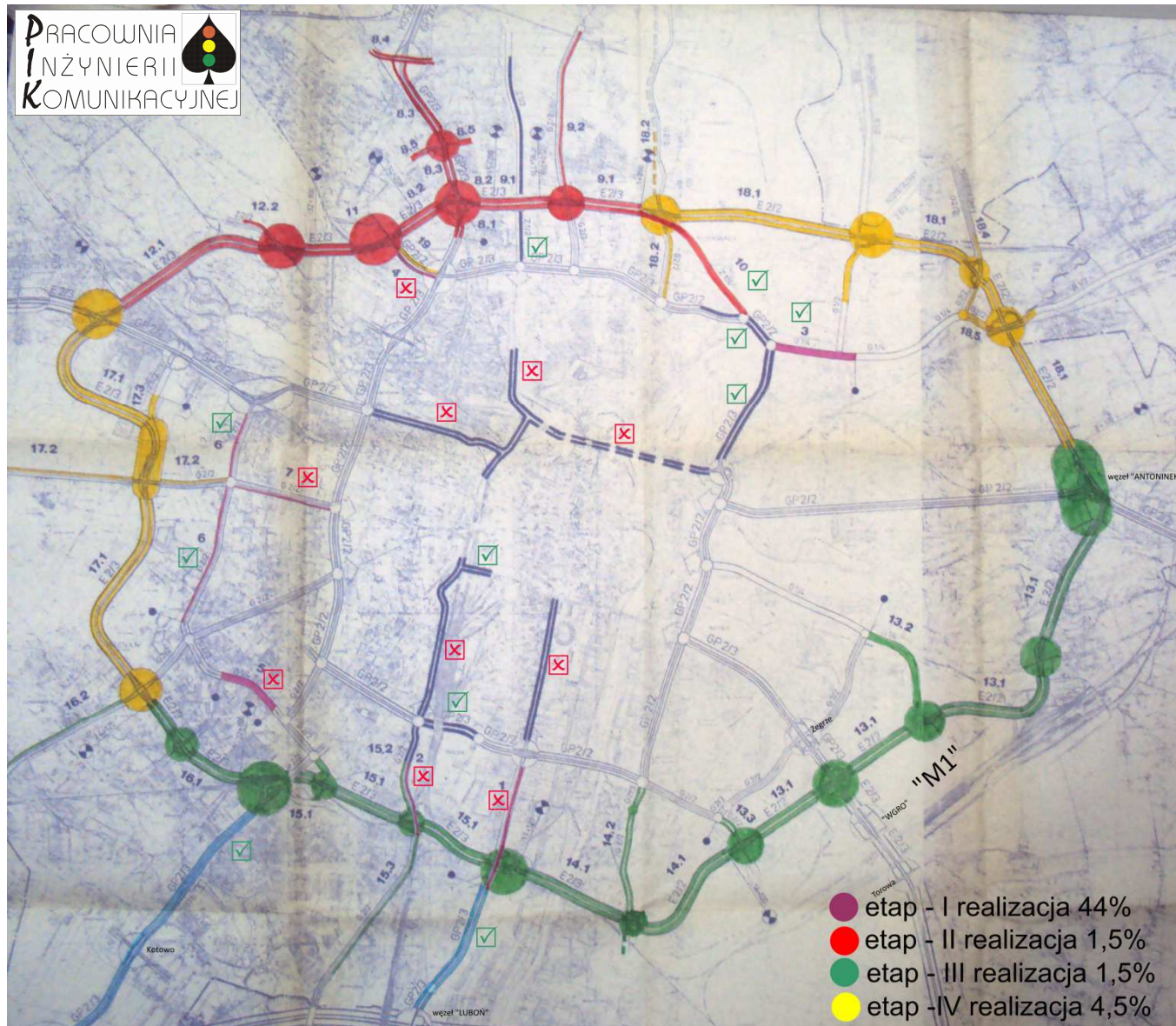
Wybrany prawie 30 lat temu wariant układu do szczegółowych analiz.



5. Planowany układ ulic głównych w strefie peryferyjnej Poznania

Inw. MPU w Poznaniu dla PIK s.c. w Poznaniu II.1992r. - XI.1992r.

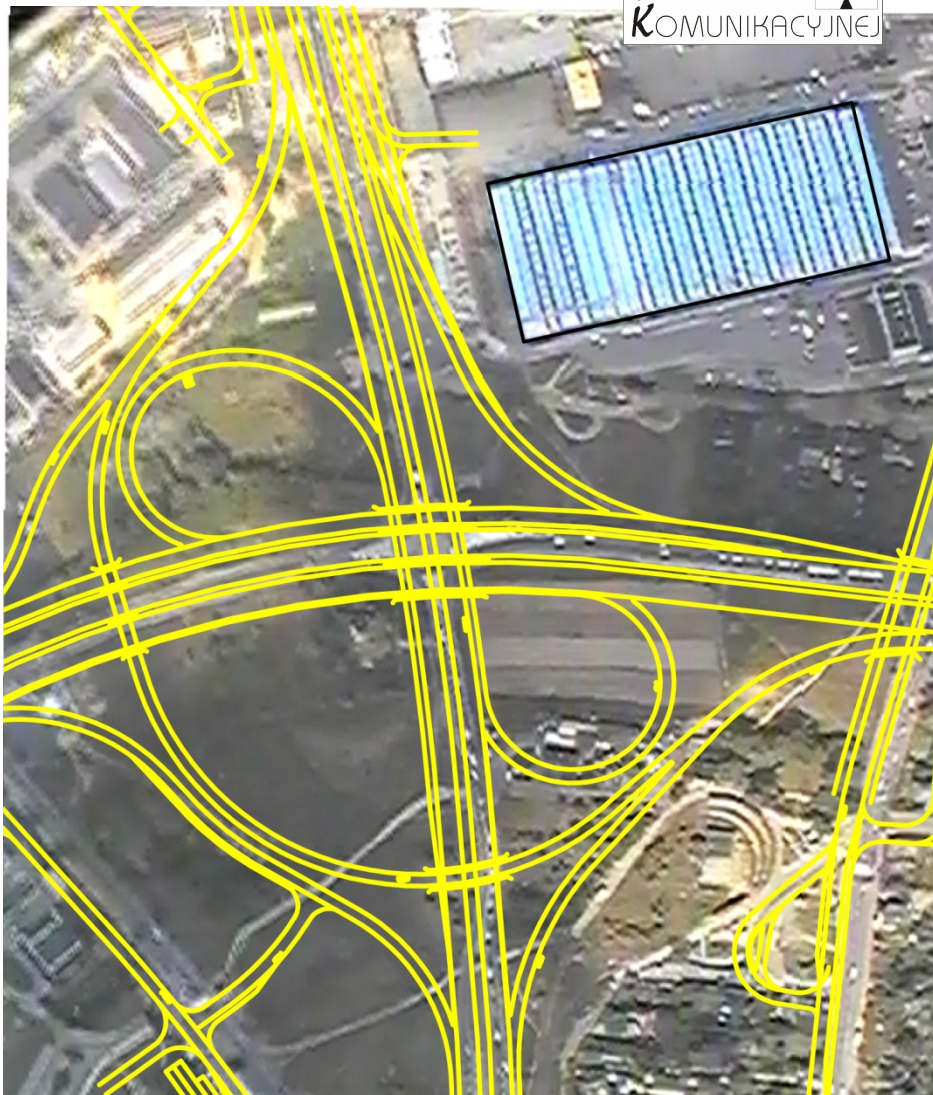
30 lat temu etapowanie realizacji (do dziś 6,5%) układu wg wariantu wynikowego



5. Planowany układ ulic głównych w strefie peryferyjnej Poznania

Inw. MPU w Poznaniu dla PIK S.C. W Poznaniu II.1992r. - XI.1992r.

Główna w sieci ulic była „III RAMA” – fragment I etapu - „Obornicka”:
Lot sprzed 30 lat **GoogleEarth „prawie” dzisiaj**



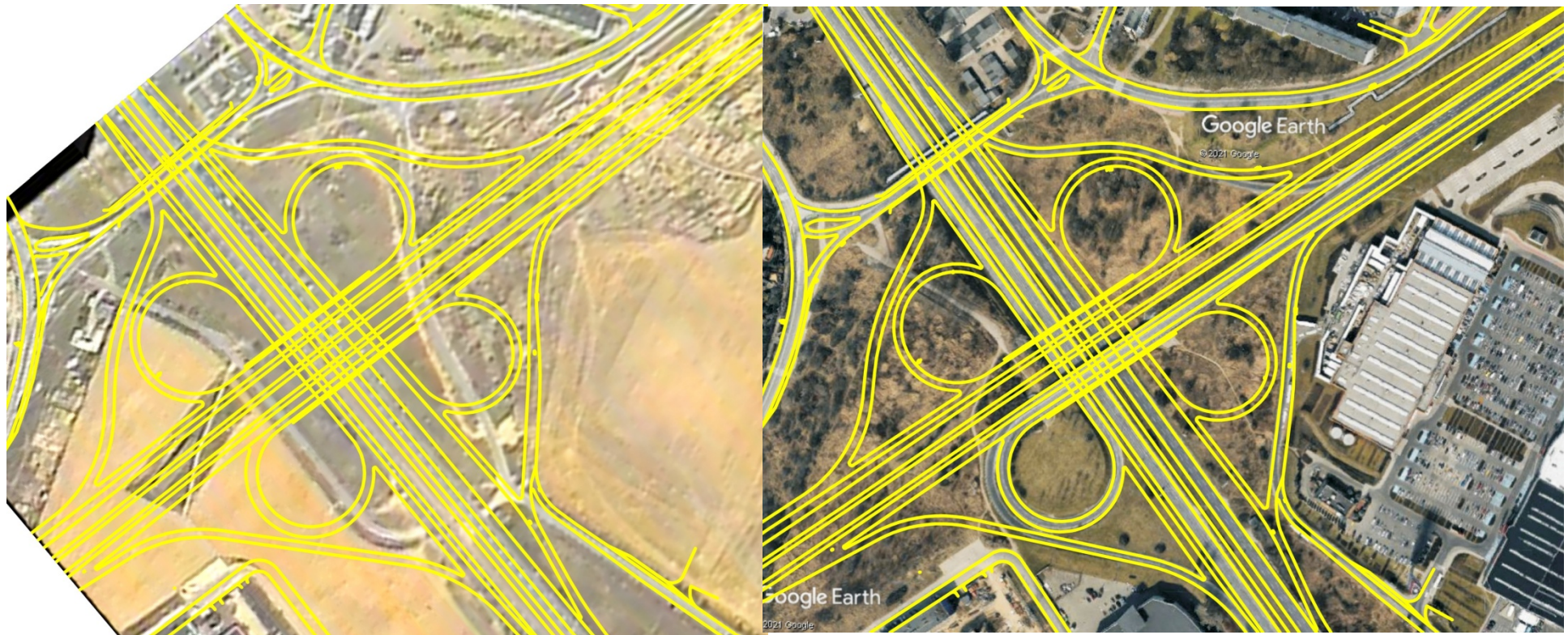
5. Planowany układ ulic głównych w strefie peryferyjnej Poznania
Inw. MPU w Poznaniu dla PIK S.C. W Poznaniu II.1992r. - XI.1992r.

Główna w sieci ulic była „III RAMA” – fragment II etapu -
„Krzywoustego”:

Lot sprzed 30 lat



GoogleEarth „prawie” dzisiaj

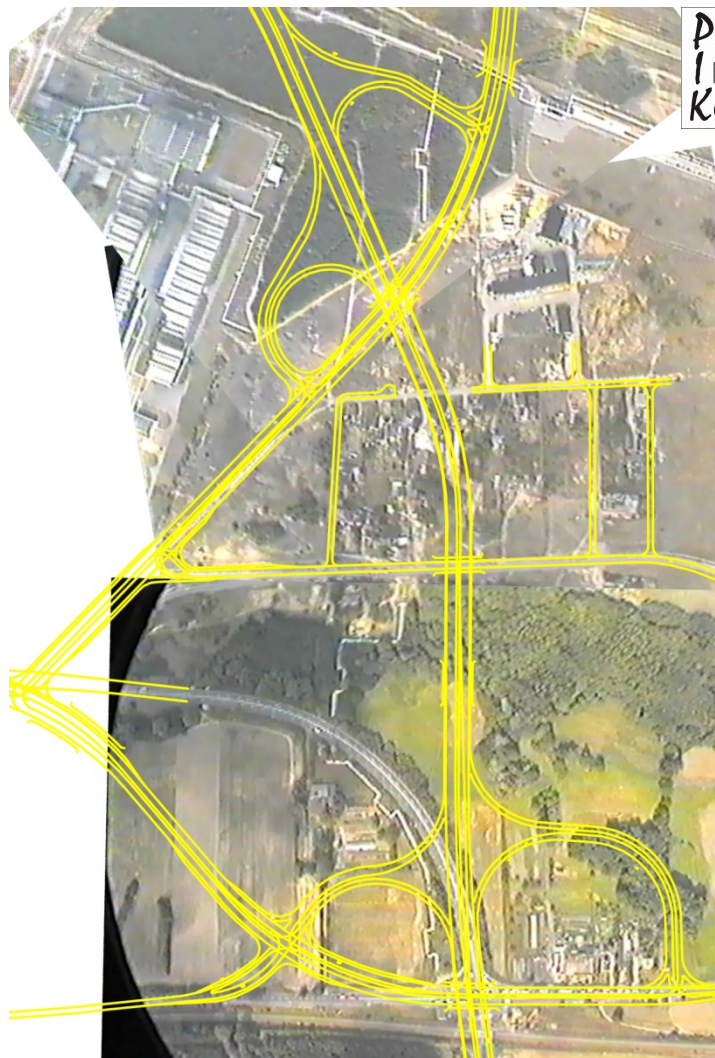


5. Planowany układ ulic głównych w strefie peryferyjnej Poznania

Inw. MPU w Poznaniu dla PIK S.C. W Poznaniu II.1992r. - XI.1992r.

Główna w sieci ulic była „III RAMA” – fragment IV etapu - „Bogucin”:

Lot sprzed 30 lat – etap III



PRACOWNIA
INŻYNIERII
KOMUNIKACYJNEJ

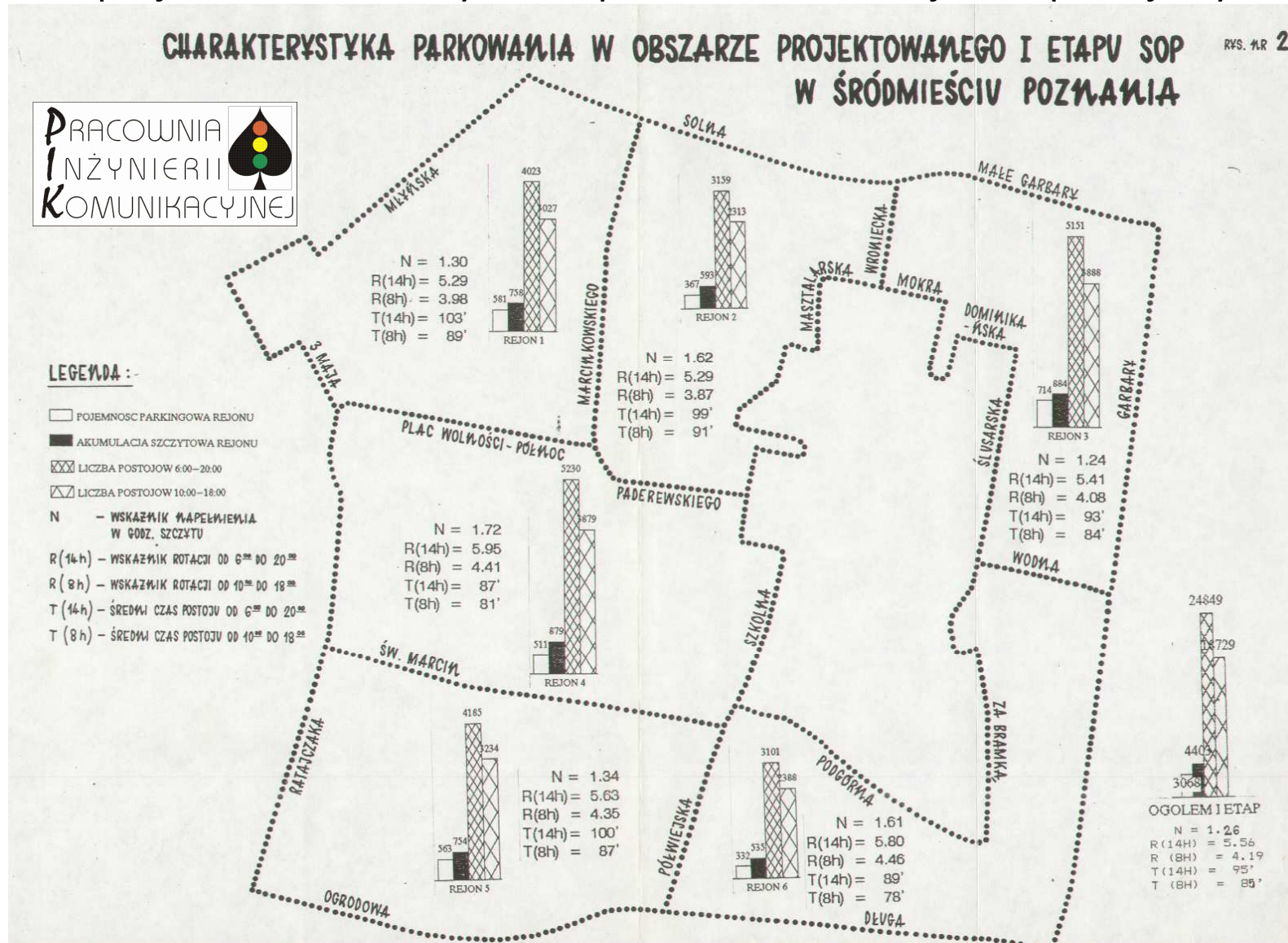
GoogleEarth „prawie” dzisiaj



6. Projekt techniczny Strefy Ograniczonego Postoju (SOP)

Inw. Zarząd Miasta Poznania dla PIK s.c. w Poznaniu XI.1991r.

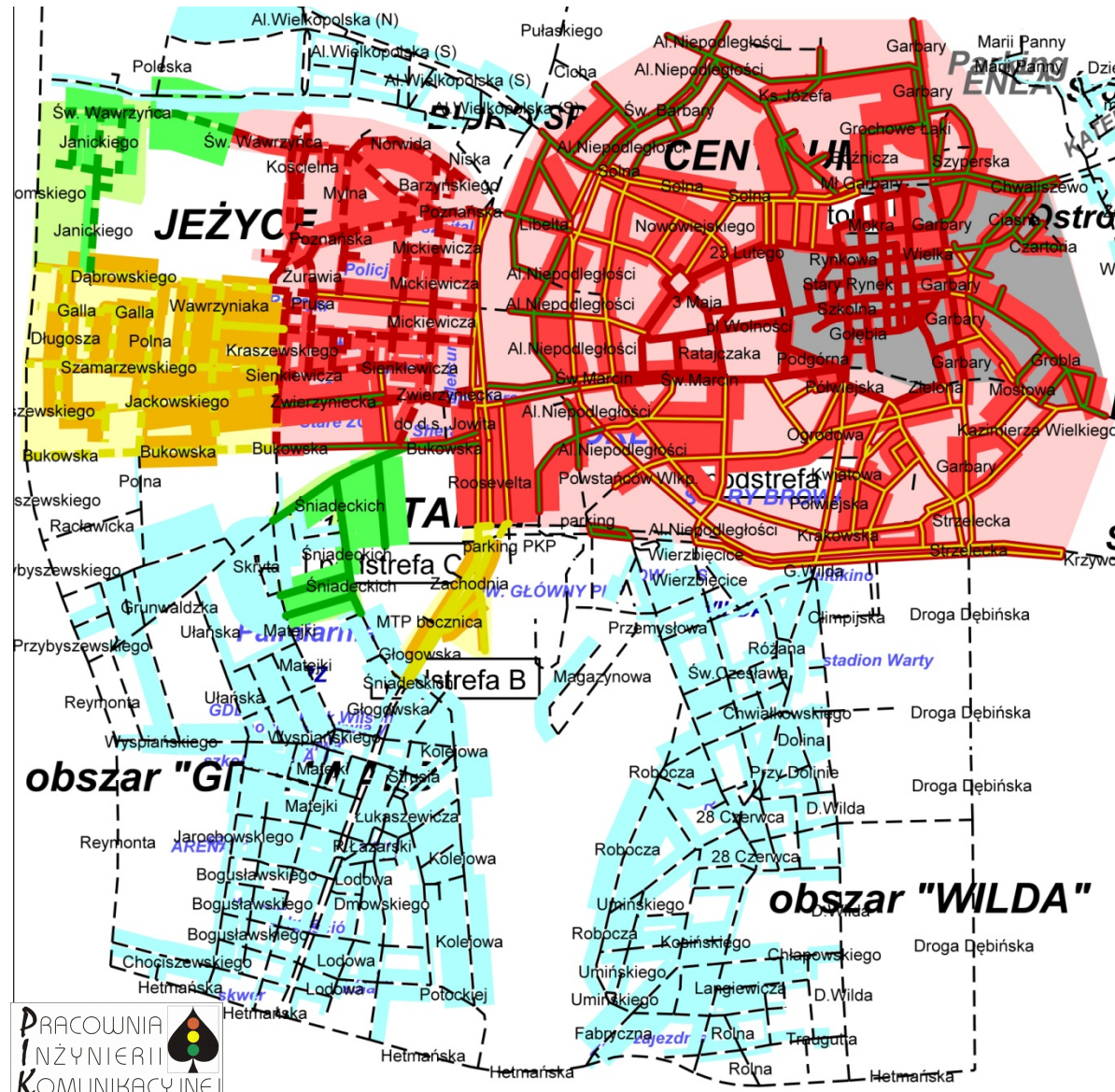
30 lat temu rozpoczęliśmy prace nad badaniami postojów tworzeniem założeń i projektem technicznym I etapu SOP o 2100 miejsc postojowych.



6. Strefa Ograniczonego Postoju (SOP) / Strefa Płatnego Parkowania

Inw. Zarząd Miasta Poznania dla PIK s.c. w Poznaniu III.1993r.

1 lipca 1993 r. (28 lat temu) został wdrożony I etap SOP (kolor szary – 2100 m.p.)

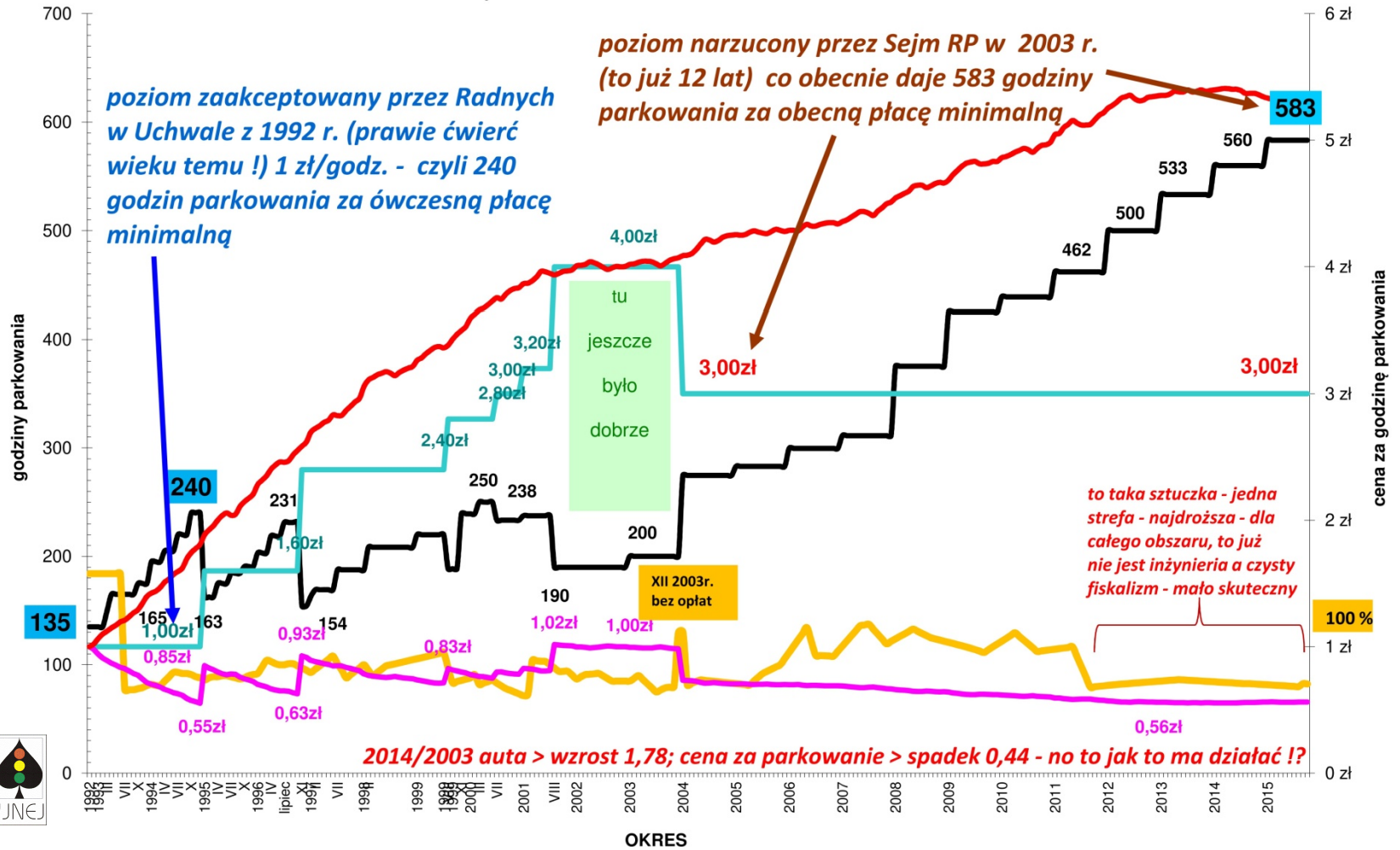


6. Strefa Ograniczonego Postoju (SOP) / Strefa Płatnego Parkowania

Inw. Zarządy: Miasta i Dróg Poznaniu dla PIK s.c. w Poznaniu III.1993r.

Od 1991 do 2018 prowadzone były w PIK badania postojów pojazdów zarówno w SOP/SP jak i w innych obszarach Poznania wskazanych przez zainteresowanych.

CENA ZA 1.GODZINĘ PARKOWANIA - PŁACA MINIMALNA - INFLACJA



— godzin parkowania za płacę minimalną — napel. max — zł/1.godz.parkowania — zł/1.godz.parkowania wg inflacji — inflacja

NA ZAKOŃCZENIE

- Jeden z moich mentorów zawodowych zwykł mawiać „rolą eksperta w inżynierii ruchu jest wskazanie wariantów rozwiązań uwzględniających wszystkie obiektywne czynniki przemawiające zarówno „za” jak i „przeciwko” każdemu z tych wariantów – a rolą mądrego decydenta jest dobry wybór spośród nich”. Niestety oglądając się wstecz, już tylko jako „cywil”, widzę ogrom marnotrawstwa zarówno pracy fachowców jak i pieniędzy podatników.
- Społeczeństwu należy życzyć trafnych wyborów mądrych decydentów, którzy będą chcieli i potrafili wykorzystać wiedzę i doświadczenie inżynierów – choćby tylko z mojej dziedziny. Zdrówka życzę ☺ *Piotr Jan Graczyk*