



Poznań, dnia 16 marca 2015 r.

L.dz. KLIR/01/03/15

OPINIA ZARZĄDU STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR)
W SPRAWIE: „Przejście przez ulicę Stanisława Matyi w Poznaniu”

Zarząd Dróg Miejskich (ZDM) w Poznaniu na swojej stronie: <http://www.zdm.poznan.pl/projekty-drogowe.php> zamieścił materiał, którego obraz załączony jest poniżej; ZDM oczekuje uwag i opinii.

PROJEKTY DROGOWE

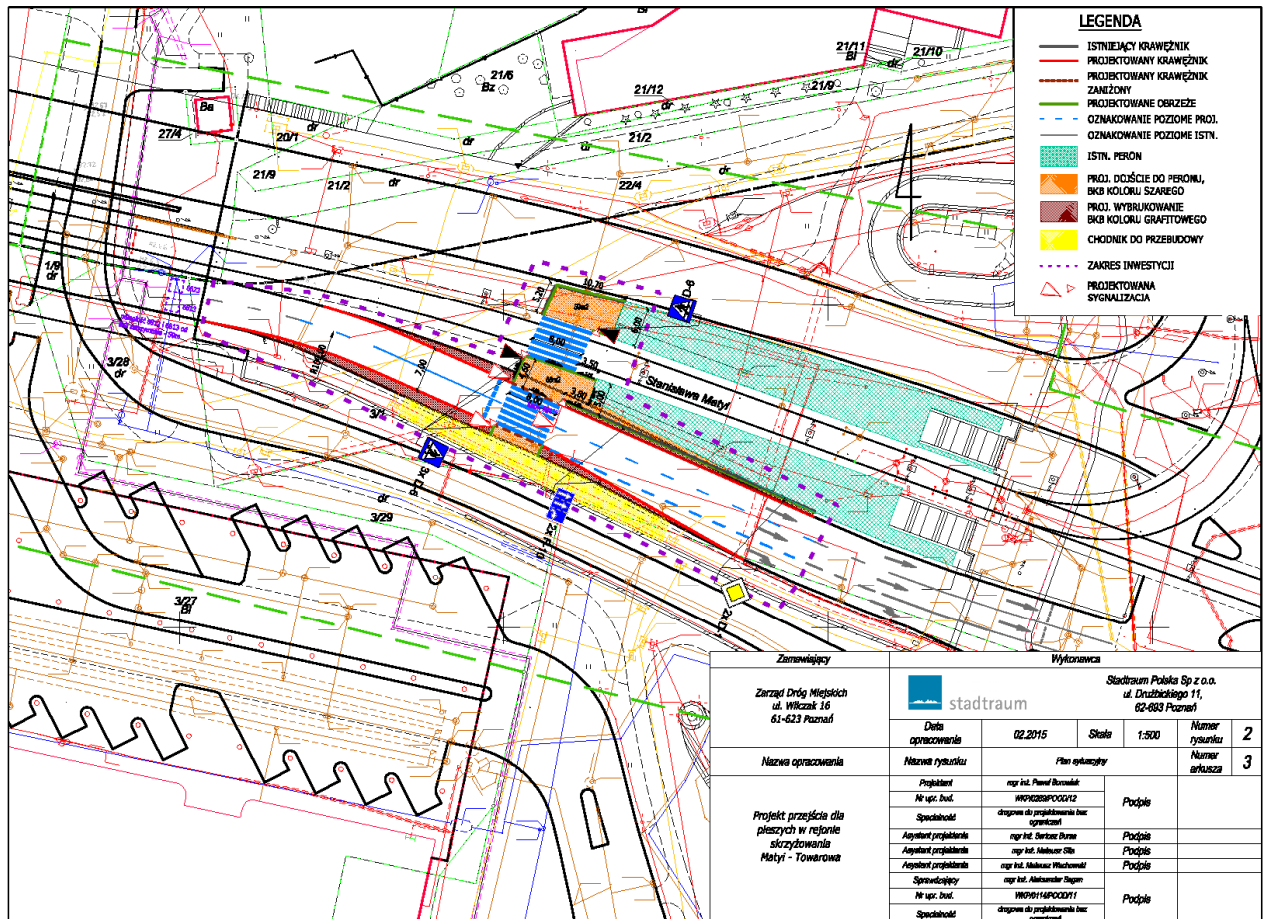


Koncepcja lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię południową ulicy Matyi i torowisko tramwajowe – połączenia przystanków komunikacji tramwajowej z centrum komunikacyjnym

Termin: 2015-03-18

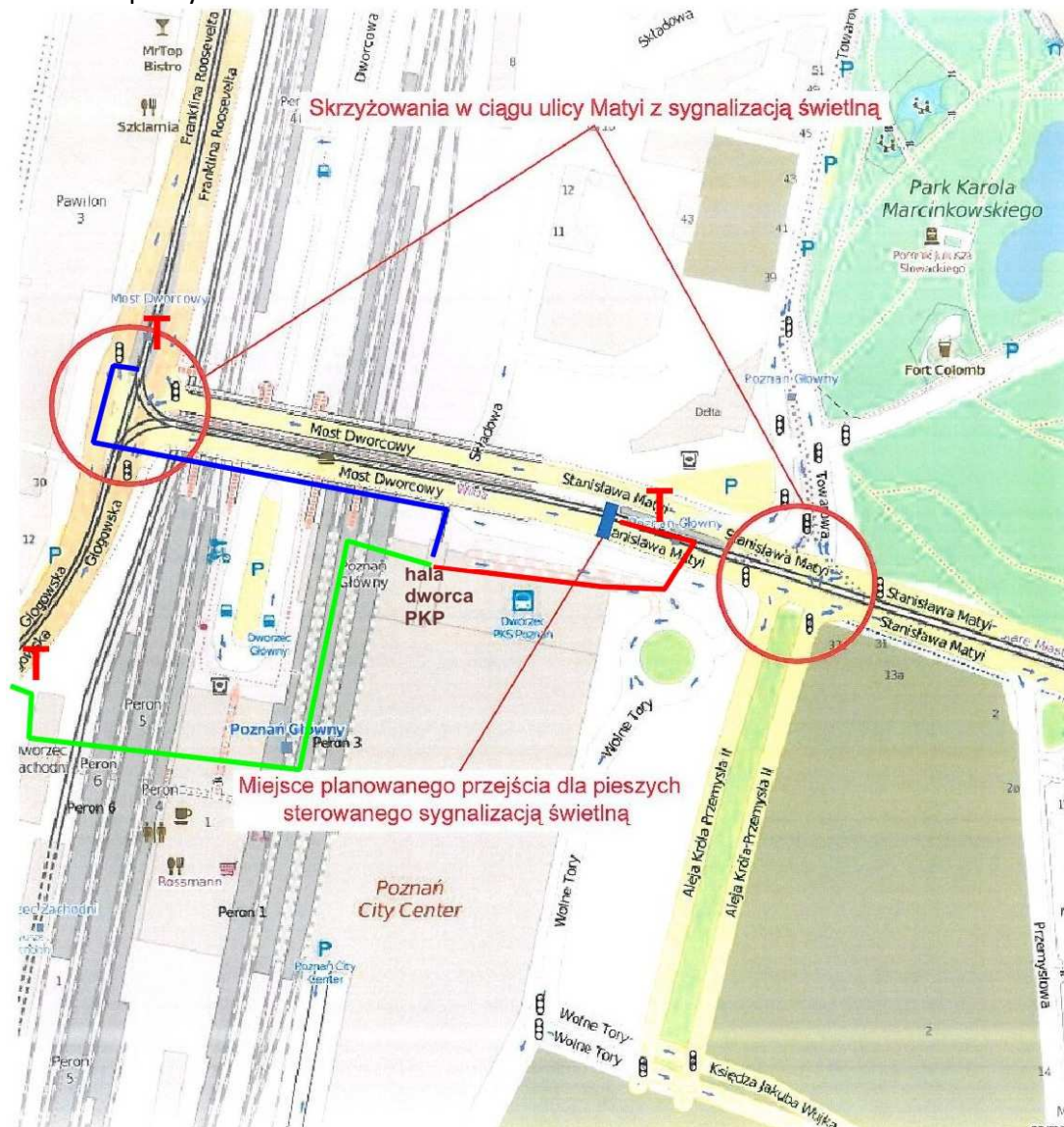
Prezentujemy koncepcję lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię południową ulicy Matyi i torowisko tramwajowe i związaną z tym zmianę organizacji ruchu: budowę sygnalizacji świetlnej, wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego. Z uwagi na natężenie ruchu pieszego w koncepcji przewidziano wyznaczenie przejścia dla pieszych o szerokości 8 m.

Prosimy o przesyłanie maili z uwagami i opiniami w terminie do 18 marca 2015 roku.



Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu od ponad ćwierć wieku bacznie przyglądające się zjawiskom, zachodzącym w dziedzinie szeroko pojętej inżynierii ruchu postanowiło przyrzeć się materiałowi cytowanemu na poprzedniej stronie, dostrzegając w tym problem o szerszym, ponad lokalnym znaczeniu. Zamieściliśmy materiał do dyskusji w tej sprawie na naszej stronie www.klir.pl w zakładce „Moim zdaniem” – oczekując opinii i uwag od naszych Członków. Na podstawie szeregu wypowiedzi oraz dyskusji w przedmiotowej sprawie (źródła (...) można znaleźć w zakładce „Moim Zdaniem”) powstała poniższa opinia, która w zamyśle ma służyć Członkom KLIR, ale nie tylko, w podobnych jak ta sprawach.

1. **Materiał zawarty na stronie ZDM (patrz strona 1) niestety nosi znamiona manipulacji opinią publiczną, z być może nie zamierzoną – ale jednak wyraźną tendencją do chęci uzyskania opinii pozytywnych dla przedstawianego rozwiązania.** Trudno oczekiwać, od czytającego ten materiał obywatela, opinii innej niż optująca za najkrótszą odległością, dla idącego pieszo od tego konkretnego przystanku tramwajowego, do celu jakim jest hala dworca PKP. Rysunek koncepcji pokazuje obraz mówiący – „spójrz człowieku – hop i już jesteś po drugiej stronie jezdni w tym samym miejscu, do którego obecnie musisz przejść tunelem ze schodami o 250 m dalszą drogą (szkic poniżej – trasa czerwona; trasy zielona i niebieska od innych przystanków są dłuższe), mało kto nie da się uwieść takiemu pomysłowi”



Ale:

2. Projektant obecnie funkcjonującego rozwiązania (czyli bez przejścia jak pokazano w opiniowanej koncepcji) postąpił zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, które powiada, że **Zgodnie z Rozporządzeniem 430/99 (Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) paragraf 127 punkt 5 na ulicy klasy G odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją nie powinna być mniejsza niż 400 m. Można zmniejszyć tą odległość o połowę tylko w uzasadnionych przypadkach przy przebudowie lub remoncie drogi. Odległości od skrzyżowania z sygnalizacją to 75 m << 400 m (do skrzyżowania po drugiej stronie rozważanego przejścia jest c.a. 275m < 400 m).**
3. Twórcy koncepcji rozwiązania komunikacyjnego funkcjonującego obecnie, zatwierdzili swoje pomysły i uzyskali pozwolenia na budowę. Jeżeli można było rozwiązać komunikację omawianego przystanku tramwajowego z halą dworca PKP w sposób odmienny niż przeprowadzanie podróży przez teren galerii handlowej (co z punktu widzenia inwestora galerii wydaje się być zupełnie zrozumiałe) to należało to osiągnąć wówczas - na etapie projektowania; jeden z opiniujących wyraził to tak: *„Trzeba było o potrzebie lepszego (bezpośredniego) skomunikowania przystanków z dworcem pomyśleć na etapie projektowania.”*
4. Ulica Matyi stanowi fragment „pierwszej ramy” komunikacyjnej miasta, której jednym z głównych zadań jest prowadzenie ruchu pojazdów po obrzeżu ścisłego centrum. Aby ten element spełniał swoje zadanie, najlepiej jak to jest możliwe, została mu nadana klasa ulicy G (główna) z konsekwencjami z tego faktu wynikającymi – wszelkie działania zmierzające do zachwiania parametrów ulicy klasy G – w tym poprzez dokładanie elementów zmniejszających jej wydolność są wymierzone w gruncie rzeczy we wszystkich uczestników ruchu drogowego. Próba złamania zasad prowadzi do rozmywania obowiązującego prawa i ośmiela w przyszłości do następnych tego typu postępowań. Przejście z rozważanego przystanku do hali dworcowej jest, może nie najlepszą, ale alternatywą dla pomysłu, który stanąłby w sprzeczności z prawem.
5. Przejście dla pieszych w kolizji z ruchem pojazdów, w tym tramwajów, stanowi zawsze potencjalne ryzyko wypadków – wobec obecnego rozwiązania bezkolizyjnego zdrowy rozsadek nakazuje nie kusić losu. Jeden z opiniujących napisał to wyraźnie: *„Odpowiadając na dylemat, czy wykonać nowe przejście w poziomie w Poznaniu na drodze do Dworca Głównego - odpowiem tak: racjonalnie dla bezpieczeństwa pieszych, nie należy”*
6. Wrażenie, że obecne utrudnienia w ruchu na Moście Dworcowym spowodowane objazdami znikną wraz ukończeniem prac budowlanych w rejonie „Kaponiery” (Rondo Kopernika) są łądzące. Coraz więcej się mówi w Poznaniu o zagospodarowaniu Wolnych Torów – terenu pomiędzy ulicami Matyi a Roboczą (Hetmańską) c.a. terenu o powierzchni 50 ha. Wszelkie pomysły na zagospodarowanie tego terenu, może poza parkiem, zaowocują wytwarzaniem i wchłanianiem ruchu samochodowego, który zastąpi, a może i wydatnie zwiększy, dzisiejszy ruch objazdowy na Moście Dworcowym – w konsekwencji jego przerywania obsługą ewentualnego dodatkowego przejścia dla pieszych wzrośnie skala utrudnień w tym newralgicznym miejscu. Aspekty sterowania ruchem w rozważanej sytuacji nie są tu argumentem najbardziej ważącym – zawsze znajdzie się jakiś sposób na sterowanie, choćby i w takiej sytuacji jaka jest tu rozważana.

Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu