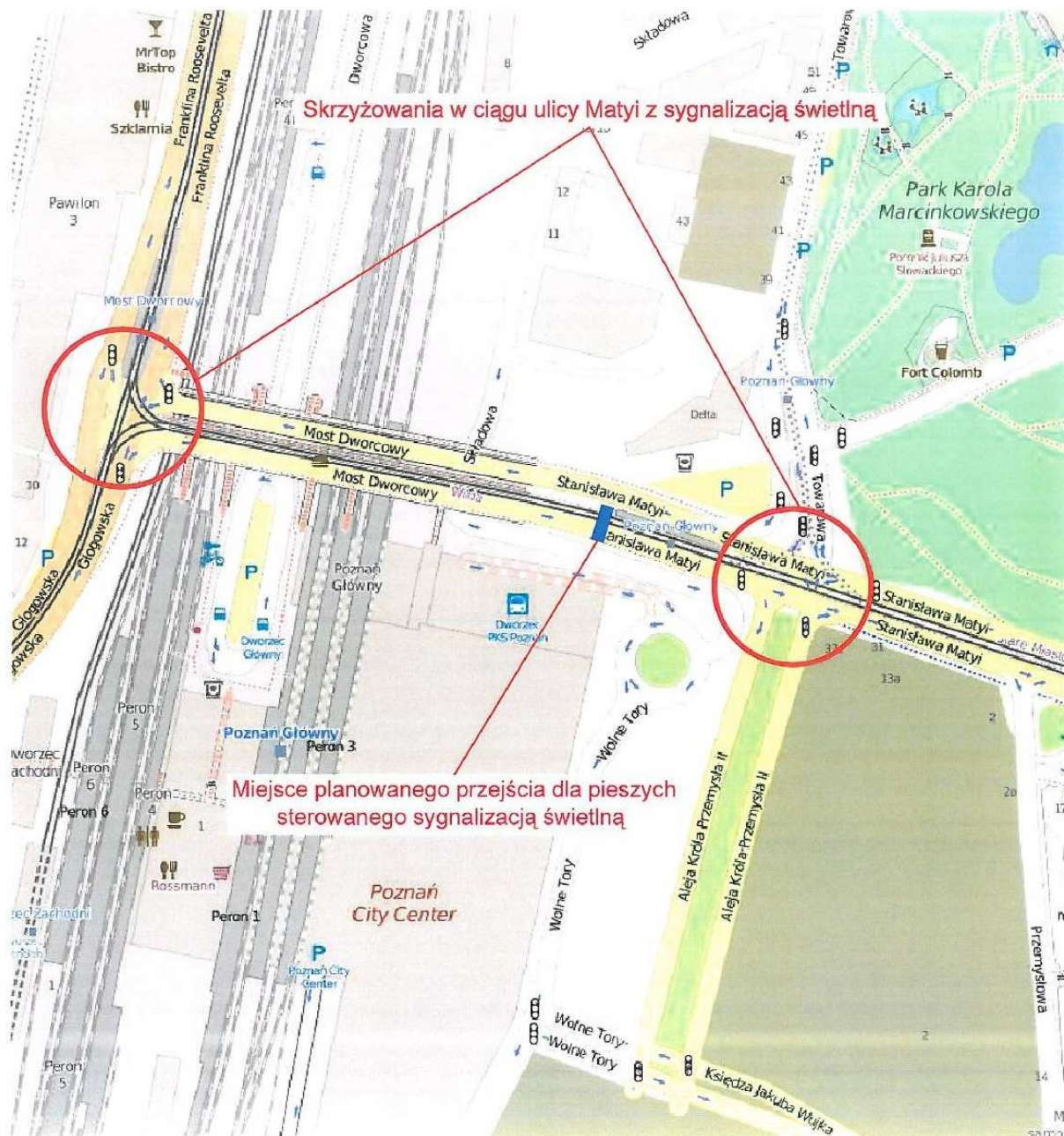
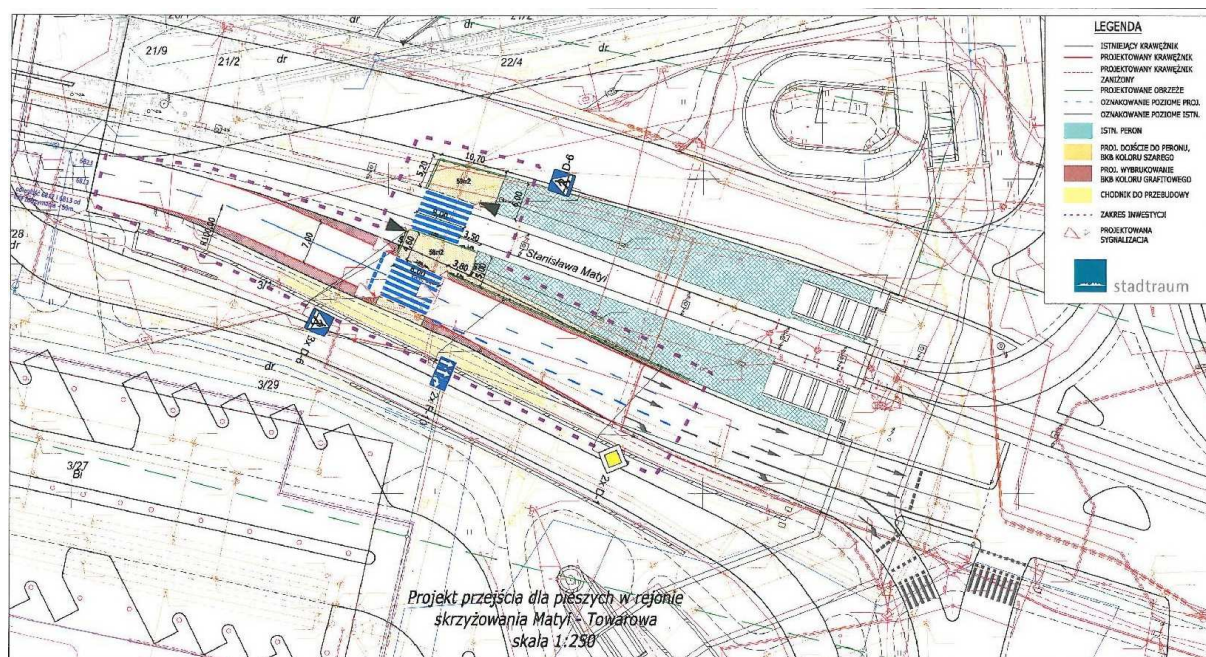


Przejście przez ulicę Stanisława Matyi w Poznaniu

Od 2013 roku toczy się w Poznaniu spór o wyznaczenie w poziomie jezdni nowego przejścia z sygnalizacją świetlną. Przejście to miałyby powstać obok /poza skrzyżowaniem/ nowo wybudowanego skrzyżowania ulic St. Matyi, Towarowa, al. Króla Przemysła II z przejściami podziemnymi przez dwujezdniową ulicę St. Matyi. Wnioskodawcy używają tylko jednego argumentu – przejście to skróci dojście do nowego budynku dworca.





Argumenty przeciw budowie przejścia w poziomie są następujące:

- ulica St. Matyi stanowi fragment pierwszej (I) ramy ulicznej, dla której zapisana została klasa G (główna) o przekroju 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu), dodatkowe pasy do skrętów na skrzyżowaniach, wydzielone torowisko tramwajowe w pasie rozdziału. Przebieg I i II ramy wraz z radialnie łączącymi je ulicami głównymi stanowi klucz do obsługi komunikacyjnej miasta pojazdami kołowymi. Po I ramie prowadzony jest ruch między rejonami miasta (część ruchu wewnątrzmiastowego) z pominięciem przejazdu przez centrum. Umożliwia to wyznaczenie stref ruchu uspokojonego w obszarach atrakcyjnych z punktu widzenia pieszego (strefa 30, plany związane z ulicami Św. Marcin i 27 Grudnia). Pozwoli to również na usystematyzowanie zasad obsługi transportowej poszczególnych rejonów, do których dojazd zapewniony będzie wyłącznie z ulic zewnętrznych i obwodowych z możliwością regulowania dostępności. Oznacza to, że nie jest wskazane pogarszanie warunków ruchu na I ramie ulicznej dla pojazdów kołowych, poprzez budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów w poziomie jezdni,
- zdaniem inżynierów ruchu z Poznania natężenia pojazdów kołowych wynoszące od 1225 do 1400 PU/h, docelowe natężenia pociągów tramwajowych wynoszące 40 Pt/h, prognozowane natężenie ruchu pieszych na przejściu w poziomie jezdni wynoszące 1517 os/h, szczegółowa analiza lokalizacji przejścia /przejście znajduje się za łukiem poziomym i poprzedzone jest barierą sprężystą. Z tych przyczyn wynika brak wzajemnej, dostatecznej widoczności pieszych i kierujących pojazdami/ i praktyka zalecana w materiałach dla audytorów /ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego ma priorytet przed jakąkolwiek inną oceną np. długością dojścia do celu/ w pełni uzasadniają następujące stanowisko

„...że powstanie nowego przejścia stworzy nową strefę potencjalnej kolizji między pieszymi i pojazdami. Miejsce, w którym krzyżują się tak duże potoki pieszych i pojazdów ... jest szczególnie narażone na wypadki z udziałem pieszych”.

Za przedyskutowanie tego problemu na najbliższych warsztatach w Puszczykowie w dniach od 25 do 28 marca br. koledzy z Poznania będą bardzo zobowiązani.