

AUDYT BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

do koncepcji przejścia dla pieszych w poziomie jezdni przy skrzyżowaniu ulic St. Matyi, Towarowa w Poznaniu

A. Podstawa wykonania oceny

Zlecenie nr RZ-1/14 Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu

B. Przedmiot oceny

Obiekt

Przejście z sygnalizacją świetlną stanowiące dojście do peronów przystanku tramwajowego

Lokalizacja obiektu

Poznań, ul. Matyi w obrębie przystanku tramwajowego „ZCK” w sąsiedztwie dworca autobusowego PKS (rys. 1)

Stadium projektu

Koncepcja

Opis projektowanego przejścia

Przejście „łamane” przez jezdnię ul. Matyi długości 10,5 m i przez torowisko tramwajowe długości około 6,5 m, oznakowane znakami pionowymi D B-6 i znakami poziomymi P-10, z sygnalizacją świetlną (rys.2)

Przejście prowadzi do zachodniego końca peronu, na wschodnim końcu peronu znajdują się schody i winda do podziemnego przejścia pod ulicą Matyi.

Odległość pomiędzy linią warunkowego zatrzymania P-14 przed przejściem a linią warunkowego zatrzymania przed skrzyżowaniem z ul. Towarową wynosi około 60 m.

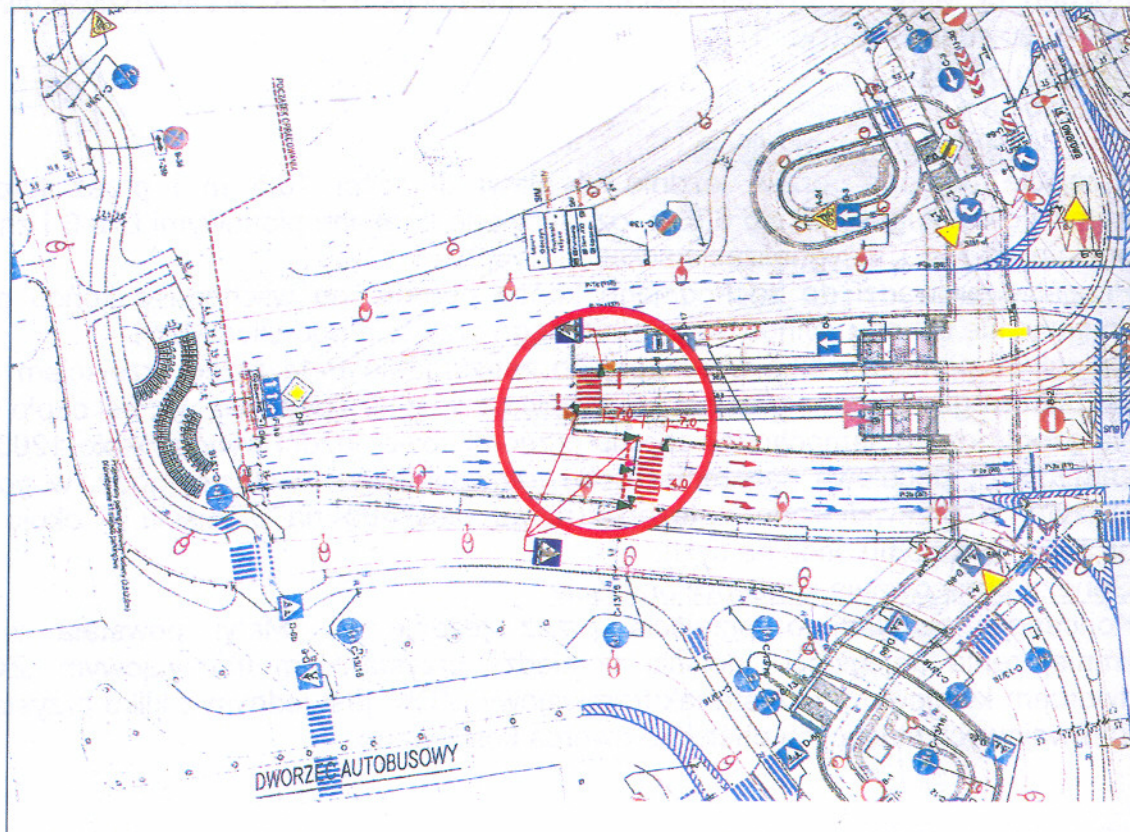
Natężenie ruchu samochodowego na przedmiotowej jezdni wynosi około 1200-1400 sam./godz., docelowe natężenie ruchu tramwajowego - 40 poj./godz. w godzinie szczytu, a przewidywane natężenie ruchu pieszego na przejściu – około 1500 os./godz. (około 50 osób na cykl).

Geneza opracowania koncepcji przejścia

Koncepcja ocenianego przejścia przez jezdnię ul. Matyi powstała w celu zmniejszenia odległości dojścia pomiędzy przystankiem tramwajowym „ZCK” a dworcem kolejowym. Przystanek tramwajowy „ZCK” jest jednym z kilku przystanków tramwajowych służących obsłudze dworca kolejowego.



Rys. 1



Rys. 2

C. Ocena bezpieczeństwa na projektowanym przejściu z sygnalizacją świetlną

1. Przejścia dla pieszych przez jezdnię (z i bez sygnalizacji świetlnej) poprawiają bezpieczeństwo pieszych, ale nie eliminują zagrożenia. Statystycznie, około jednej trzeciej ofiar pieszych to ofiary wypadków na przejściach dla pieszych, a z tego 75% pieszych posiadało pierwszeństwo przed ruchem samochodów. Stąd zachęta do korzystania z przejścia przez jezdnię zamiast istniejącego przejścia tunelowego jest w konsekwencji obarczone dużym ryzykiem występowania strat ludzkich.
2. Lokalizację projektowanego przejścia należy uznać za niewłaściwą z powodów sprzyjających tworzeniu szczególnego zagrożenia bezpieczeństwa pieszych, a mianowicie:
 - a. przejście znajduje się poza skrzyżowaniem, za łukiem na ulicy o dużym natężeniu ruchu, co osłabia uwagę kierowcy i widzialność przejścia
 - b. przejście prowadzi poprzez trzy pasy ruchu i dwutorowe torowisko, co przy dużym natężeniu ruchu samochodowego stwarza nadmierną ekspozycję ryzyka,
 - c. przejście dochodzi do końca peronu; jak wskazują obserwacje, w takich przypadkach jest duża skłonność do przekraczania (przebiegania) jezdni na sygnale czerwonym (gdy tramwaj ma sygnał zielony i wjeżdża na przystanek, piesi przebiegają na sygnale czerwonym, aby zdążyć wsiąść do tramwaju).
3. Oprócz w/w aspektów bezpieczeństwa, budowa przejścia przez jezdnię w odległości kilkudziesięciu metrów od przejścia podziemnego byłaby przypadkiem nieracjonalnym i niezrozumiałym z punktu widzenia kształtowania infrastruktury drogowej.
4. Z uwagi na przyczyny powstania koncepcji przejścia z sygnalizacją świetlną, obszar dojścia pieszego do przystanku tramwajowego „ZCK” należy poddać cyklicznemu monitorowaniu w celu stwierdzenia, czy występują sytuacje świadczące o niebezpiecznych zachowaniach pieszych związanych z dojściem do przystanku, a w przypadku ich stwierdzenia zastosować możliwe środki zaradcze. Zaleca się także usprawnienie informacji o drodze dojścia z dworca PKP do przystanku „ZCK”.

