



Szybka zebra, wolny tramwaj

2017-03-07

Jak uwzględnić potrzeby wszystkich uczestników ruchu na dużych arteriach w mieście? Dlaczego nie zawsze jest możliwe uruchomienie tzw. „przejścia na raz”? Zachęcamy do przeczytania poniższego artykułu i zabrania głosu w dyskusji.

Nikt nie ma chyba wątpliwości, że Aleje Trzech Wieszczów to jedna z najtrudniejszych tras komunikacyjnych w Krakowie, na której duży ruch trwa praktycznie przez cały dzień. Z tego powodu np. na skrzyżowaniu Słowackiego – Karmelicka – Królewska program sygnalizacji świetlnej funkcjonuje w oparciu o potrzeby wszystkich uczestników ruchu.

W godzinach szczytu komunikacyjnego na skrzyżowaniu al. Mickiewicza z ul. Karmelicką, system sterowania ruchu przydziela uczestnikom ruchu podróżującym w poprzek Alei sygnał dwa razy w cyklu, lecz na krótszy czas. Dlaczego? Ma to związek z koniecznością zapewnienia odpowiedniej przepustowości dla pojazdów komunikacji miejskiej i likwidację zatorów tramwajowych.

Zgodnie z wcześniej zastosowanym rozwiązaniem na tym skrzyżowaniu, czyli przejściem dla pieszych na tzw. raz, pojawił się ogromny problem z funkcjonowaniem transportu zbiorowego. Zatory tramwajowe na ul. Karmelickiej sięgały często do kolejnego przystanku, a w skrajnych przypadkach podróż tramwaju między dwoma przystankami wydłużała się do kilkunastu minut.

Problemu nie rozwiązała także zmiana organizacja ruchu na wlocie ul. Karmelickiej. Znaczne straty czasu, choć mniejsze, dotyczyły także tramwajów jadących w kierunku centrum. Kompromisowym rozwiązaniem jest więc częstsze, ale krótsze wyświetlanie zielonego światła dla tramwaju i pieszych (którzy zresztą bardzo często sami są pasażerami tych tramwajów). Oczywiście są momenty, gdy piesi mogą pokonać skrzyżowanie za jednym razem, ale jest to uzależnione od natężenia ruchu, więc jak można się domyślić, nie jest możliwe zbyt często.

W przypadku Ronda Matecznego, piesi przechodzą przez skrzyżowanie w różnych konfiguracjach, np. przez wloty ul. Wadowickiej i Karmelickiej często nie przez cały przekrój (całe skrzyżowanie), ale na przykład „z” i „do” przystanków tramwajowych. Natomiast biorąc pod uwagę przejścia przez ul. Kamieńskiego i ul. Konopnickiej, przejście „na raz” także jest uzależnione od natężenia ruchu. Dopóki nie powstaną pasy autobusowe prowadzące bezpośrednio do Ronda Matecznego, wydłużone zielone światło wpłynie negatywnie dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej.