

Priorytety krakowskiej komunikacji zbiorowej

Utworzono: poniedziałek, 10, marzec 2014 09:27 Agnieszka Serbeńska



W nadawaniu priorytetów komunikacji publicznej w Krakowie stosuje się: wydzielone pasy tramwajowo-autobusowe, wydzielone pasy autobusowe, ulice dopuszczające wyłącznie ruch komunikacji zbiorowej, ulice jednokierunkowe z dopuszczeniem do ruchu autobusów „pod prąd”, specjalne sygnalizacje umożliwiające włączenie się do ruchu z przystanku (śluzy), uprzywilejowanie w programach sygnalizacji świetlnej.

W stolicy Małopolski już ponad 16 lat temu wyznaczono ciągi, na których zaplanowano wprowadzenie infrastrukturalnych priorytetów dla komunikacji zbiorowej, takich jak odcinki wydzielonych pasów autobusowych czy wspólnych pasów tramwajowo-autobusowych. Te zamierzenia realizowano stopniowo. Część z tych planów jeszcze oczekuje na wdrożenie. Ponadto, rozwój miasta i postęp motoryzacyjny zmuszają do rozpatrywania koncepcji rozszerzenia priorytetów komunikacji zbiorowej na kolejne ciągi uliczne. Funkcjonujące takie rozwiązania już dowiodły swojej efektywności. Na przykład dzięki wydzieleniu pasów dla autobusów na 3,5-kilometrowych odcinku najbardziej obciążonej krakowskiej alei realny czas ich przejazdu skrócił się o kilkanaście minut.

Pierwszy w Krakowie, a najprawdopodobniej też w Polsce, wspólny pas tramwajowo-autobusowy został wprowadzony w 1995 roku w ciągu ulicy Limanowskiego. Wydzielono go przez wymalowanie linii oddzielających torowisko wbudowane w jezdnię. Do ruchu po tym pasie zostały dopuszczone tylko pojazdy MPK. Kolejne wspólne pasy w prowadzono na ulicach: Monte Cassino, Grzegórzeckiej, Pawiej, Lubicz, Stradomskiej, Legionów Piłsudskiego oraz na Rondach Grunwaldzkim i Mogiłskim.

Priorytety krakowskiej komunikacji zbiorowej

Utworzono: poniedziałek, 10, marzec 2014 09:27 Agnieszka Serbeńska

Rozwiązanie polegające na wydzieleniu torowiska tramwajowego w ciągu jezdni Kraków zaczerpnął z praktyki niemieckiego Drezna. Takie rozwiązanie w Krakowie zastosowano na ruchliwej śródmiejskiej ulicy Westerplatte. Z kolei odrębne pasy dla autobusów obowiązują na: ul. Konopnickiej od Ronda Grunwaldzkiego do Mostu Dębnickiego, w Alejach Trzech Wieszców, al. 29 Listopada, ul. Pawiej i Prądnickiej. Natomiast od Politechniki Krakowskiej w kierunku ul. Westerplatte zamknięto ulicę dla ruchu ogólnego, a dopuszczono wyłącznie ruch komunikacji zbiorowej. Z kolei pasy do jazdy „pod prąd” dla komunikacji zbiorowej wprowadzono w ścisłym centrum Krakowa.

AS

Materiał na podstawie referatu pt. „Doświadczenia krakowskie w zakresie priorytetów dla transportu zbiorowego”, prezentowanego przez Adriana Obuchowicza z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, podczas konferencji „GSP – Galileo Signal Priority - Priorytety w ruchu dla transportu zbiorowego z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej Galileo” - 20 lutego 2014 r., Politechnika Krakowska.