

Tramwaj w krakowskich Alejach Trzech Wieszców?

Utworzono: czwartek, 13, marzec 2014 08:46 Agnieszka Serbeńska



Koncepcja budowy linii tramwajowej w krakowskich Alejach Trzech Wieszców (J. Słowackiego, A. Mickiewicza, Z. Krasińskiego*) od lat przewija się w koncepcjach rozwoju komunikacji publicznej małopolskiej stolicy. Linia miałaby prowadzić od Nowego Kleparza, a w perspektywie takie rozwiązanie sięgnęłoby odległych, południowych dzielnic Krakowa. Koło Naukowe Systemów Komunikacyjnych z Politechniki Krakowskiej przyjrzało się koncepcji tej linii tramwajowej. Podjęło się przeprowadzenia pomiarów ruchu oraz przeanalizowało techniczne możliwości realizacji takiego przedsięwzięcia.

Koncepcja zakłada budowę dwutorowej linii tramwajowej. Zadanie równocześnie musi objąć przebudowę infrastruktury istniejącej, a więc drogowej, przystankowej czy układu skrzyżowań oraz budowę ciągów pieszo-rowerowych. Musi też brać pod uwagę zintegrowanie linii z systemem sterowania ruchem i nadawania priorytetów.

Korzystne ukształtowanie terenowe na pewno sprzyja wykonalności takiego projektu. Aleje Trzech Wieszców zostały bowiem wytyczone śladem dawnej linii kolejowej. To w efekcie daje właściwą niweletę trasy (geometria charakteryzująca się dużymi promieniami łuków poziomych i marginalnymi spadkami) i szeroki pas drogowy (od 40-50 m do 60 m miejscami).

Potrzeba realizacji linii tramwajowej wynika z faktu wyczerpującej się przepustowości Alej Trzech Wieszców. W krytycznych miejscach tego ciągu w szczytach komunikacyjnych odnotowano nawet 4 tys. pojazdów na godzinę w obu kierunkach ruchu. Tak więc wyczerpały się już wszelkie możliwości poprawy komunikacji indywidualnej. W ciągu tej trasy siłą rzeczy ograniczone są też możliwości komunikacji autobusowej. Wydzielone buspasy nie są wydajne ponieważ

Tramwaj w krakowskich Alejach Trzech Wieszców?

Utworzono: czwartek, 13, marzec 2014 08:46 Agnieszka Serbeńska

następuje przeplatanie się ruchu autobusów z indywidualnym, więc ich prędkość spada w godzinach szczytu do 15-17 km na godzinę. Zatłoczenie tego ciągu ulicznego jest też skutkiem „przeładowania” panującego na obwodnicy tramwajowej wokół Plant. Dodatkowo, dopuszczone w ciągu Alej parkowanie na chodnikach spowodowało, że piesi odczuwają dyskomfort w poruszaniu się, a też na tej trasie nie ma żadnych warunków dla ruchu rowerowego. Skutkiem zatłoczenia komunikacyjnego są ponadto dokuczający uciążliwy hałas i zanieczyszczenia powietrza przekraczające dopuszczalne normy.

W dotychczasowych dokumentach strategicznych i planistycznych krakowskiego magistratu inwestycja tramwajowa w Alejach Trzech Wieszców jest ujmowana dość zdawkowo i ogólnikowo. Koło Naukowe Systemów Komunikacyjnych przeanalizowało takie dokumenty jak „Mapa Inwestycji Komunalnych” z 2010 r. czy „Katalog Inwestycji Strategicznych” z 2011 r. Również koncepcja rozwoju komunikacji Krakowa do 2030 roku nie stawia na to przedsięwzięcie. Realizacja tego projektu jawi się więc niepewnie i raczej w najbliższych latach nie stanie się priorytetem inwestycyjnym miasta.

Studenci Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych jednak dostrzegają wagę i istotę takiego przedsięwzięcia rozważając je zarówno pod kątem poprawy komunikacji zbiorowej i indywidualnej, jak też w aspekcie przemian urbanistycznych. W przypadku rozwiązywania problemów komunikacji zbiorowej linia tramwajowa na pewno ma szanse przyczynić się do poprawy przepustowości tego systemu transportowego w aspekcie prędkości jazdy i wielkości potoków pasażerskich. Efekt taki można właśnie uzyskać dzięki większej separacji transportu publicznego w Alejach i wdrożeniu priorytetu w ruchu (w ten sposób można nawet uzyskać prędkość tramwajów na poziomie 24-27 km na godzinę). Aleje obecnie przenoszą znaczny indywidualny ruch tranzytowy międzydzielnicowy. Dzięki wprowadzeniu linii tramwajowej nastąpiłoby uspokojenie tego ruchu przez zmianę dotychczasowego nawyku komunikacyjnego, polegającą na rezygnacji z jazdy prywatnym autem na rzecz podróży alternatywnym transportem publicznym. Natomiast w aspekcie urbanistycznym projekt zmian Alej może przyczynić się do podniesienia atrakcyjności terenów w tym ciągu. W tej chwili panujące zatłoczenie na pewno nie sprzyja przebywaniu tam i pełniejszemu korzystaniu z tego ciągu przez pieszych i rowerzystów.

Koło Naukowe Systemów Komunikacyjnych przeanalizowało odrębne warianty budowy torowiska w Alejach Trzech Wieszców, możliwe etapy realizacyjne docelowego rozwiązania oraz koszty przedsięwzięcia. Na pewno taka inwestycja wymaga wykonania szczegółowych analiz i prac studyjnych. Nie ma jednak wątpliwości, że tramwaj może przyczynić się do zwiększenia przepustowości tej krakowskiej arterii, poza tym jest to system komunikacyjny atrakcyjniejszy pod względem przewidywalności czasu podróży. Uspokojenie ruchu indywidualnego w Alejach z kolei będzie urzeczywistnieniem idei zrównoważonego transportu oraz przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taka inwestycja

Tramwaj w krakowskich Alejach Trzech Wieszczów?

Utworzono: czwartek, 13, marzec 2014 08:46 Agnieszka Serbeńska

również wpłynie na podniesienie jakości przestrzeni publicznej.

AS

Koncepcję linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszczów i wyniki analiz tego przedsięwzięcia przedstawił inż. Arkadiusz Drabicki z KNSK podczas konferencji „GSP – Galileo Signal Priority - Priorytety w ruchu dla transportu zbiorowego z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej Galileo” - 20 lutego 2014 r., Politechnika Krakowska.

**Aleje Trzech Wieszczów to ciąg trzech krakowskich alei, które otaczają centralny obszar miasta od zachodu i północnego zachodu i stanowią fragment II obwodnicy Krakowa. Przed ich powstaniem w latach 30. XX wieku, znajdował się w ich miejscu nasyp powstałej w latach 1887-1888 kolei obwodowej. Na Aleje Trzech Wieszczów składają się: aleja Juliusza Słowackiego (od skrzyżowania z ul. Warszawską do placu Inwalidów), aleja Adama Mickiewicza (od placu Inwalidów do skrzyżowania z al. Marszałka Ferdynanda Focha), aleja Zygmunta Krasińskiego (od skrzyżowania z al. Marszałka Ferdynanda Focha do Mostu Dębnickiego).*