

Przystanki wiedeńskie w Krakowie cz. II

Utworzono: piątek, 23, sierpień 2013 08:04 Paweł Matoga



Osobnym wartym omówienia krakowskim przykładem przystanku o konstrukcji odmiennej od typowej jest przystanek „Dworzec Główny” na ul. Lubicz w kierunku centrum. Jednakże w tym konkretnym przypadku zrealizowana koncepcja nie do końca się sprawdza w praktyce.

W porównaniu do klasycznych przystanków „wiedeńskich” tym przypadku mamy do czynienia jedynie z wyniesieniem jezdni w rejonie przystanku. Dodatkowo wyniesienie to nie jest wyposażone w żadne, wymieniane wyżej oznakowania poziome, tj. P-17 i P-25, a na chodniku na granicy z pasem jezdni brak jest elementów ostrzegających przeznaczonych dla osób niedowidzących np. z kostki integracyjnej. Zauważyć należy równocześnie iż przystanek ten jest nieco inaczej zaprojektowany od wspomnianych przystanków „Lubicz” i „Urzędnicza”. Mamy tu do czynienia z dwoma miejscami oczekiwania pasażerów na pojazdy komunikacji miejskiej. Pierwszym takim miejscem i zarazem głównym elementem odróżniającym omawiany przystanek od poprzedników jest teren typowego peronu tramwajowego zlokalizowany pomiędzy torowiskiem a wyniesioną jezdnią. Drugim jest teren w rejonie wiat przystankowych na chodniku, które trzeba nadmienić są zlokalizowane w znacznej odległości od jezdni. Taki układ powoduje, iż pasażerowie swobodnie przemieszczający się pomiędzy chodnikiem a peronem (nawet w czasie gdy na przystanku nie zatrzymał się żaden pojazd komunikacyjny), co umożliwia i wręcz niejako zachęca do tego wyniesiona jezdnią, mogą narazić się na niebezpieczeństwo ze strony nadjeżdżających samochodów. Jest to zachowanie odmienne od tego obserwowanego w przypadku przystanków typowo „wiedeńskich” gdzie pasażerowie wchodzi na wyniesioną jezdnię tylko w chwili nadjeżdżającego tramwaju/autobusu oraz trwającej następnie wymiany pasażerskiej. Dla samych kierujących pojazdami poruszającymi się po jezdni, tramwaj czy autobus znajdujący się na przystanku lub do niego dojeżdżający był dodatkowym bodźcem do

zachowania szczególnej ostrożności. W omawianym przypadku czujność kierującego może zostać uśpiona z uwagi na istniejący peron tramwajowy i pasażerów oczekujących na tramwaj/autobus właśnie na nim. Może on nie brać pod uwagę możliwości, iż z nadjeżdżającego pojazdu komunikacji miejskiej będzie chciał skorzystać ktoś znajdujący się na chodniku (np. pod wiatą) po jego prawej stronie, a wtedy o nieszczęście bardzo łatwo. Dlatego m.in. przy dojeździe do tego przystanku została dodatkowo ograniczona prędkość aż do 20 km/h co jest o 10 km/h mniej niż w przypadku pozostałych omawianych w artykule przystanków.

Podsumowanie

Z uwagi na fakt iż inwestycja w wyniesione perony jest stosunkowo droga nie jest możliwa masowa ich budowa. Na terenie Krakowa obecnie znajdują się 32 przystanki, na których ewentualnie należałoby zastosować wyniesione perony i które równocześnie spełniają techniczne warunki dla takiej inwestycji (m.in. odpowiednio szeroki pas jezdni). W najbliższym czasie w ramach projektu reorganizacji ruchu wokół pierwszej obwodnicy planuje się budowę dwóch nowych przystanków „wiedeńskich”. Wyniesione perony mają się znaleźć na przystankach „Teatr Bagatela” i „Basztowa LOT”, na obu w kierunku Dworca Głównego.

Dla komunikacji tramwajowej idealnym rozwiązaniem jest idea wydzielonych torowisk, gdzie nie dochodzi do wymieszania potoków pieszych z komunikacją samochodową indywidualną. Jednakże nie wszędzie jest to możliwe do osiągnięcia, szczególnie jeśli transport szynowy prowadzony jest w zwartej zabudowie starszych i zabytkowych części miast. W takiej sytuacji należy zrobić wszystko co możliwe, aby maksymalnie zwiększyć bezpieczeństwo tych uczestników ruchu, którzy w zdarzeniach drogowych mają najmniej szans na uniknięcie krzywdy, czyli pieszych. Budowa wyniesionych peronów przystankowych jest jedną z najlepszych metod na zapewnienie pasażerom maksymalnego możliwego bezpieczeństwa, a dodatkowo ułatwia im korzystanie z komunikacji publicznej. A korzystanie właśnie z takiej formy przemieszczania się jest najtańszym i najbardziej przyjaznym dla środowiska sposobem realizowania podróży w mieście.

Paweł Matoga

ZIKiT Kraków

Pracownicy Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu opracowali serię artykułów dotyczących stosowanych w Krakowie udogodnień dla komunikacji miejskiej. Materiały te były prezentowane w miesięczniku naukowo-technicznym SITK RP „Transport Miejski i Regionalny” oraz na konferencji „Dobre praktyki w miejskim transporcie zbiorowym”, która odbyła się 21 czerwca 2013 r. w Krakowie. Materiał poświęcony przystankom wiedeńskim był również publikowany na stronie internetowej ZIKiT.