

PROPOZYCJA ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

Zmiana organizacji ruchu skrzyżowania przy Nowym Kleparzu w Krakowie
– ulicy Wrocławskiej, Prądnickiej, Długiej oraz alei Juliusza Słowackiego

autor: Bartosz Hołody

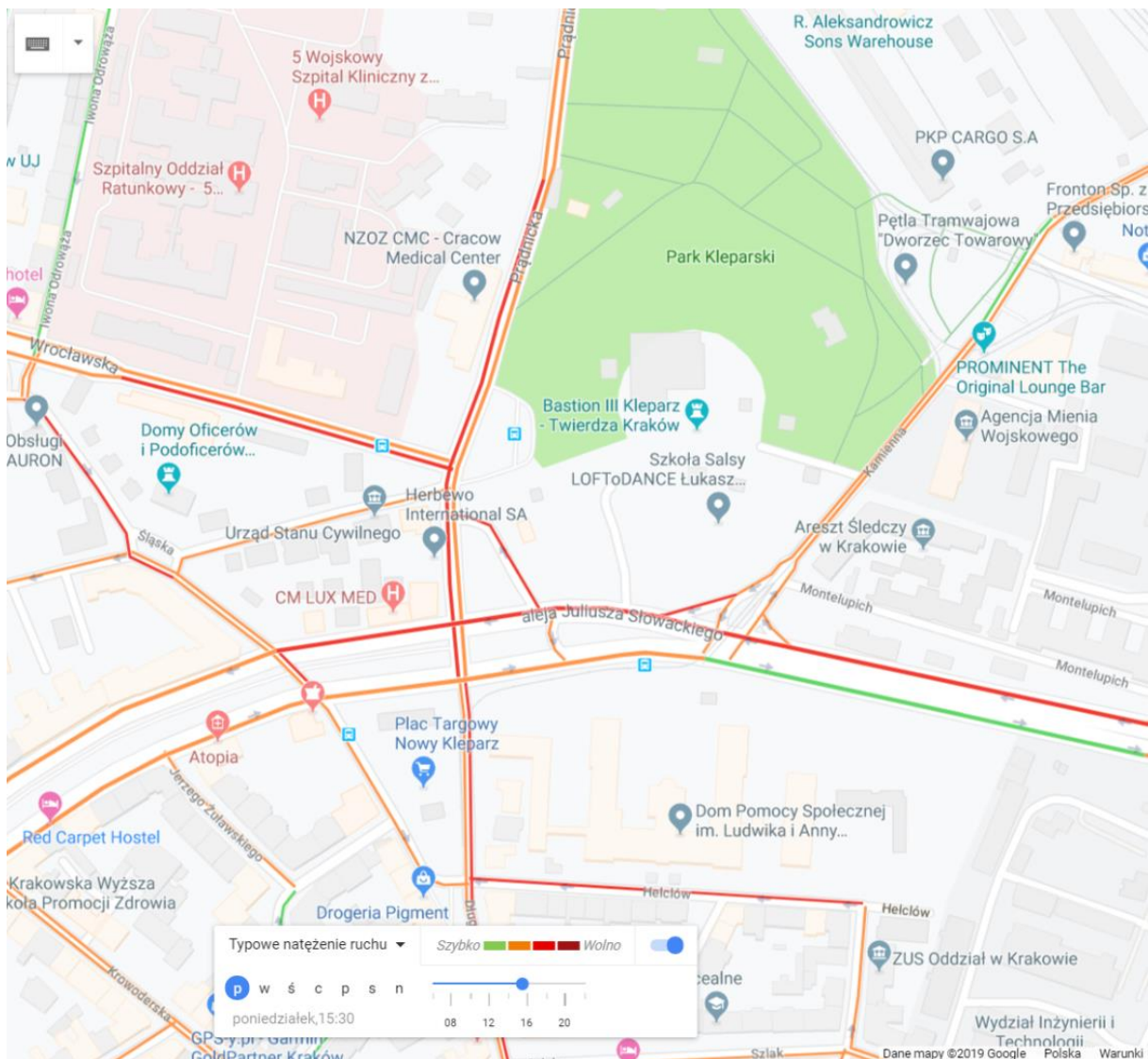
Spis treści

Wprowadzenie	3
Obszary.....	4
1. Nawrotka	5
2. Łącznik	6
3. Skrzyżowanie Wrocławska/Prądnicka	6
3.1. Ulica Wrocławska	6
3.2. Ulica Prądnicka	8
4. Skrzyżowanie ATW/Długa/Prądnicka	9
5. Zmiana kierunku ruchu ul. Długiej	11
6. Poszerzenie przystanku autobusowego Nowy Kleparz – w kierunku Politechniki	13

Wprowadzenie

Niniejszy projekt zmiany organizacji ruchu powstał w wyniku kilkuletnich obserwacji i doświadczeń z perspektywy pieszego, rowerzysty, pasażera komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz kierowcy auta osobowego, a także analizy natężenia ruchu według serwisu Google Maps. Głównym założeniem jest udoskonalenie obecnych rozwiązań tak, aby najmniej inwazyjnie i najtaniej zwiększyć przepustowość, a tym samym usprawnienie poruszania się w okolicy Nowego Kleparza.

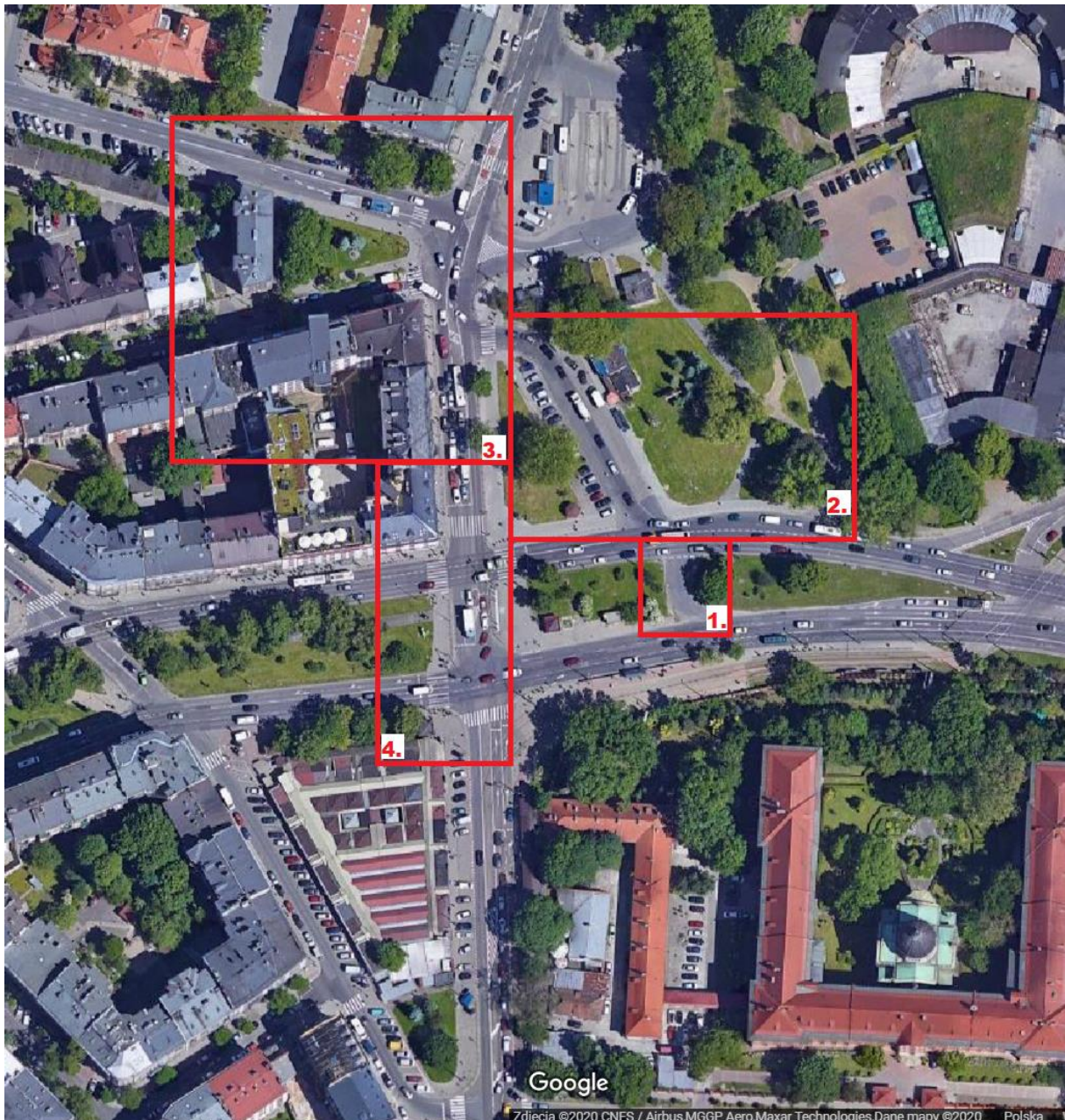
Problem kompleksu skrzyżowań w okolicy objawia się długimi korkami głównie na ulicy Wrocławskiej oraz Prądnickiej, z których ruch najczęściej kieruje się na Aleję Trzech Wieszców (dalej ATW), która na wysokości ulicy Montelupich w kierunku wschodnim jest zazwyczaj pusta, a ma potencjał na przejęcie ruchu z całych ATW oraz powyższych ulic. Proponowane zmiany pozwolą również uniknąć katastrofy komunikacyjnej, której zapowiedzią są plany wybudowania Trasy Wolbromskiej przy jednoczesnym porzuceniu planów na połączenie ulicy Dr. Twardego oraz Wita Stwosza.



Obszary

Dla zapewnienia przejrzystości i jasności opisu, rejon podzielony został na następujące obszary:

1. Nawrotka
2. łącznik
3. Skrzyżowanie Wrocławska/Prądnicka
4. Skrzyżowanie ATW/Długa/Prądnicka



1. Nawrotka

Istniejąca obecnie nawrotka na wysokości przystanku tramwajowego (50°04'25.6"N 19°56'11.8"E) jest w zasadzie bezużyteczna. Z ATW można skręcić w Kamienną, a z Kamiennej w ATW zarówno na wschód, jak i na zachód. Skrzyżowanie jest wyposażone w sygnalizację świetlną, toteż nie ma problemu z włączeniem się do ruchu. Jeśli jednak ktoś koniecznie jadąc ATW ze wschodu na zachód zechce nawrócić, może to zrobić skręcając w łącznik, a następnie skręcając w lewo (na południe) w stronę ulicy Długiej. Nawrotka jest zatem zupełnie zbędna w obecnej formie. Odwracając jednak jej kierunek można wprowadzić nową organizację ruchu.

Forma docelowa byłaby niemal identyczna z rozwiązaniem łączącym aleję Juliusza Słowackiego i ulicę Teofila Lenartowicza (50°04'13.3"N 19°55'38.6"E): dwa pasy – jeden zawracający, a drugi skręcający:



Powstanie nawrotki w takiej formie przy Nowym Kleparzu pozwoli na:

- Wprowadzenie ruchu okrężnego, który lepiej rozładuje natężenie ruchu
- Możliwość zawrócenia na alei Juliusza Słowackiego oraz skręt na północ w łącznik (50°04'27.1"N 19°56'10.5"E), który docelowo będzie dwupasmowy, toteż pomieści więcej aut niż ulica Prądnicka na tej samej wysokości
- Możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Prądnickiej od skrzyżowania z ulicą Lubelską do alei Juliusza Słowackiego, co znacznie zwiększy jej przepustowość
- Nawracanie linii nocnych 608 i 618 łatwiejsze niż skręt w lewo z Długiej w ATW?

Różne wersja zaawansowania:

- a) Lewy pas – w lewo, prawy pas - prosto
- b) Lewy pas – prosto i w lewo, prawy pas – prosto przy założeniu dwóch pasów na łączniku.

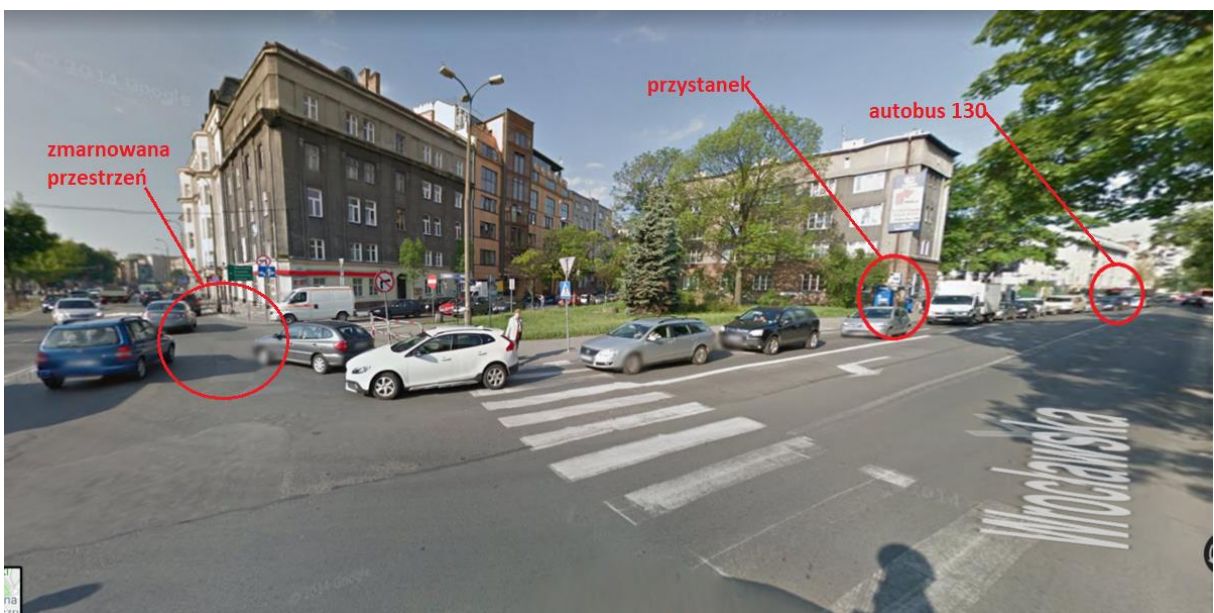
2. Łącznik

Obecnie funkcjonuje tam jeden pas ruchu, który na końcu rozdziela się na dwa – do skrzyżowania w lewo i w prawo, natomiast miejsca jest wystarczająco dużo na dwa pasy jednocześnie na całej długości. Pozwoli to na zmniejszenie korka na ATW od strony wschodniej, gdyż łącznik pomieści auta na dwóch pasach. Można również dokonać korekty geometrii chodnika tak, aby powstał czwarty pas – do skrzyżowania z ATW w prawo w łącznik, tak, aby nie blokować autobusów dojeżdżających do rozpoczynającego się za skrzyżowaniem w łącznik buspasa, jak ma to miejsce na poniższym zdjęciu.



3. Skrzyżowanie Wrocławska/Prądnicka

3.1. Ulica Wrocławska





- 3.1.1. Na wysokości rozszerzenia ulicy do dwóch pasów na prawym powinien powstać BUS pas, będący służą dla autobusu linii 130, tak aby mógł on dojechać do przystanku.
- 3.1.2. Pas do skrętu w lewo w ulicę Prądnicką powinien zostać skrócony do około 3 długości samochodu osobowego, gdyż jest on używany bardzo rzadko, co widać na zdjęciach.
- 3.1.3. Ruch powinien odbywać się lewym pasem obok powstałego BUS pasa, a następnie tuż za przystankiem przenosić się na prawy pas do skrętu w prawo w ulicę Prądnicką, przed momentem zmiany lewego pasa w skręt w lewo w ulicę Prądnicką – podobne rozwiązanie funkcjonuje na ulicy Focha.
- 3.1.4. Pas do skrętu w prawo w ulicę Prądnicką będzie oddzielnym pasem od pasa ruchu z ulicy Prądnickiej na wprost



3.2. Ulica Prądnicka

- 3.2.1. Od wysokości ulicy Wrocławskiej 2 pasy ruchu na południe – jeden wyłącznie dla ruchu od północy, drugi dla wlotu ulicy Wrocławskiej oraz Lubelskiej
- 3.2.2. Od wysokości wlotu łącznika w ulicę Prądnicką, aż do ATW na południe ulica Prądnicka będzie jednokierunkowa, z wyjątkiem pasa rowerowego od ulicy Długiej do wlotu łącznika w ulicę Prądnicką.
- 3.2.3. Od wlotu łącznika rozszerzenie do 3 pasów ruchu – w prawo, prosto(BUS pas w lewo) oraz w lewo z uwzględnieniem kontrapasa rowerowego.
- 3.2.4. Jednokierunkowy ruch od Lubelskiej na południe sprawi, że wyjazd z łącznika będzie znacznie ułynniony, gdyż auta skręcające w lewo będą miały dedykowane miejsce na ulicy Prądnickiej



4. Skrzyżowanie ATW/Długa/Prądnicka

Dzięki nowo powstałej możliwości skrętu na północ z ATW poprzez Nawrotkę i łącznik można zlikwidować istniejący skręt w lewo z ATW w Prądnicką, który jest ciasny i powoduje wzajemne klinowanie się aut oraz korek na pasie do skrętu w lewo z ATW w Prądnicką. Dodatkowo, co widać na zdjęciach satelitarnych, jak i codziennych obserwacjach, kierowcy sami formują tam 3 pasy zamiast dwóch:

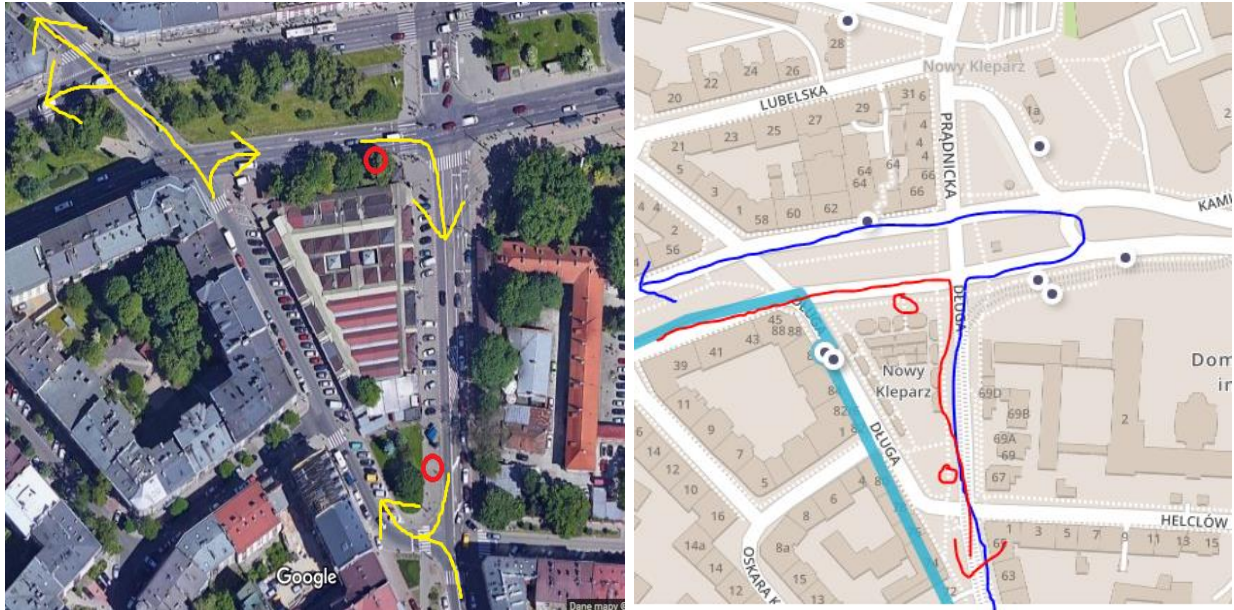




Kwestia wyjazdu z ulicy Długiej – obecnie funkcjonują dwa pasy – jeden na wprost, drugi w prawo. Biorąc pod uwagę dwa lewoskręty od północy, wyjazd z południa nie będzie mógł odbywać się jednocześnie, co rodzi ryzyko dłuższych korków na ul. Długiej. Rozwiązanie tego problemu znajduje się w punkcie kolejnym.

5. Zmiana kierunku ruchu ul. Długiej

Obecnie z ATW w Długą da się skręcić na wysokość Śląskiej oraz na wysokości Prądnickiej.



Czerwone okręgi to potencjalne przystanki dla autobusów nocnych w kierunku Starego Kleparza.

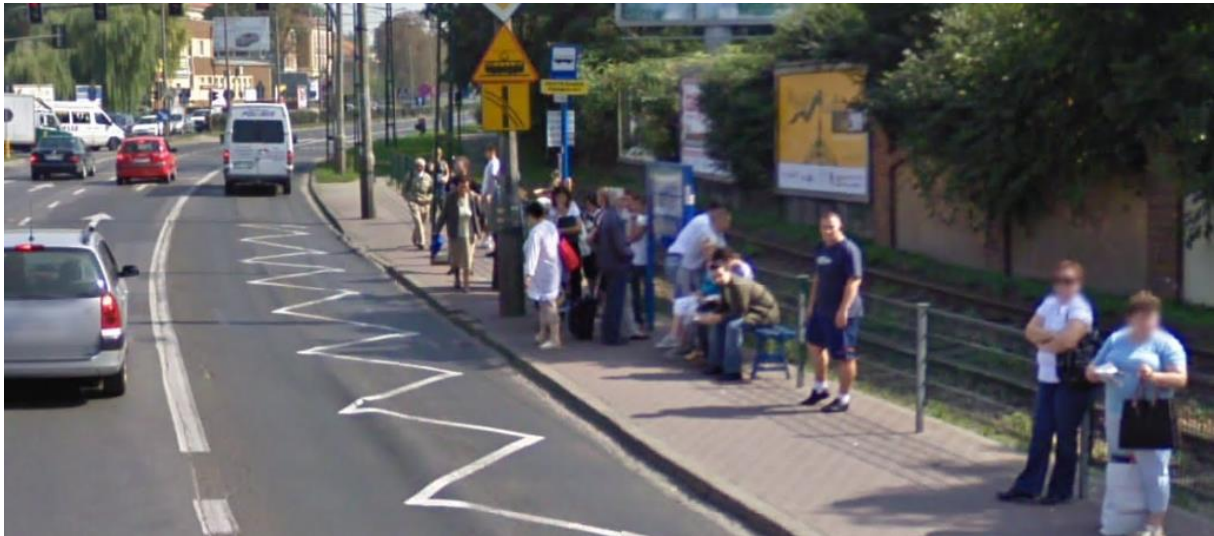
Odwrócenie kierunku ruchu fragmentu ul. Długiej odchodzącego w kierunku ul. Śląskiej da następujące korzyści:

- Możliwość skrętu z Długiej w lewo w ATW
- Możliwość bezpośredniej relacji - Długa - Śląska, w efekcie Lubelska, Mazowiecka, Wrocławska, etc.
- przeniesienie części dotychczasowego ruchu Długa - północ na tę ulicę - zmniejszenie korka na Długiej na torowisku tramwajowym
- Możliwość jazdy w kółko wokół Nowego Kleparza w poszukiwaniu parkingu
- ze Śląskiej i tak się tam dostaniemy, tylko nieco bardziej okrężną drogą
- Helclów i Szlak też na tym zyskają

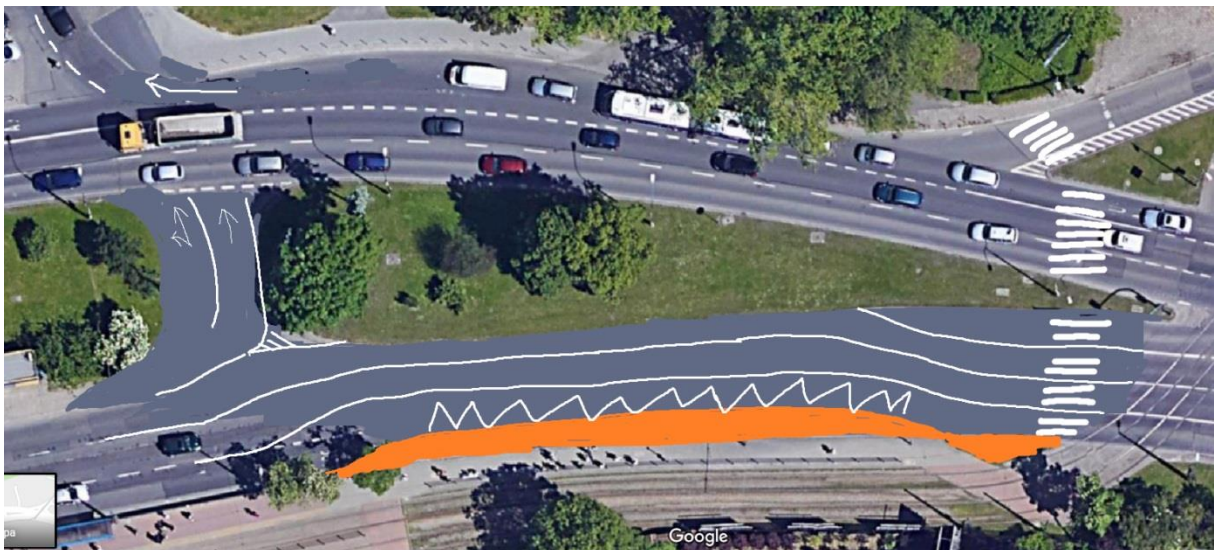
Przeniesienie przystanku przy Herbewie na wyspę – przed światła, albo przynajmniej utworzenie dodatkowego. Nawrotka pozwoli linii 608 obsługiwać ten przystanek. Przy dodatkowym przystanku autobusy korzystające z pierwotnego mogłyby prawym pasem omijać buspas i po problemie. Obecnie i tak muszą omijać auta skręcające z prądnickiej w ATW, co widać nawet na poniższym zdjęciu. Obecny podwójny przystanek jest ciasny i nie ma zadaszenia, a jest bardzo oblegany, gdyż obsługuje aż 12 linii dziennych, nie licząc prywatnych przewoźników. Dodatkowo bliżej na tramwaj – odpadają jedne światła do przejścia.



6. Poszerzenie przystanku autobusowego Nowy Kleparz – w kierunku Politechniki



Jest tam podobna sytuacja, co na przystanku w kierunku Grottgera. Należy poszerzyć wyspę przystanku, na przykład o pół szerokości pasa drogowego, którą można uzyskać przesuwając jezdnię na północ przy okazji przebudowy nawrotki. Obok mamy park, więc ten pas zieleni nikogo nie zbawi.



Sensownie byłoby też pomyśleć połączeniu ul. Długiej ze ścieżką rowerową w stronę Politechniki.

Na wysokości nawrotki dodałbym jeszcze powierzchnię, na której nie wolno się zatrzymywać – żółtą kopertę – yellow box

