

Miasto dba o bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego

2020-06-16

W związku epidemią koronawirusa i ograniczonym ruchem na ulicach wprowadzane są zmiany w jego organizacji, mające poprawić bezpieczeństwo. To odpowiedź na wnioski mieszkańców, organizacji i odpowiednich służb, a także na audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego i przejść dla pieszych.

Zmiany są wynikiem wspólnych działań miasta Kraków z wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie.

– Aktualna kumulacja zmian jest zbiegiem okoliczności obecnej sytuacji epidemicznej i reakcją na zmiany w mobilności (tzw. Tarcza Mobilności) jak i wdrożeń organizacji ruchu, które były zaplanowane już dawno, a dopiero teraz są realizowane, gdyż okres zimowy utrudnia mocno wprowadzanie organizacji ruchu. ZDMK zleca te prace dopiero na wiosnę, kiedy warunki atmosferyczne na to pozwalają. Wtedy też firmy przystępują do odnawiania oznakowania i ten sposób wdrożeń jest oszczędniejszy, gdyż starej organizacji ruchu już często nie widać i można wprowadzić nową na jej miejsce bez potrzeby usuwania starych rozwiązań, które i tak trzeba by odmalować jakby zmian nie było – mówi Łukasz Gryga, dyrektor Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK.

Efektem tych działań było zatwierdzenie ponad 900 projektów stałej organizacji ruchu (rekordowa liczba w ciągu jednego roku), które mają porządkować organizację ruchu na całych ciągach ulicznych jak i w newralgicznych miejscach (wskazanych przez wnioskodawców, wynikających m.in. z analiz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – BRD).

Poprawa bezpieczeństwa i kompleksowe projekty dla całych ciągów:

- **ulica Meissnera, al. Andersa, ul. Mikołajczyka** – większość przejść na tych odcinkach była poddana audytowi BRD i przejścia otrzymały w zdecydowanej większości oceny od 0 do 2 w 5-stopniowej skali. Do tego na al. Andersa i ul. Mikołajczyka doszło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym, a na al. Andersa niewiele brakowało, aby było ich więcej. Te zmiany podyktowane były przede wszystkim poprawą BRD – konieczną do wprowadzenia od zaraz. Przy okazji uporządkowano organizację ruchu, wprowadzono pasy do relacji skrętnych i pasy postojowe w wolnych miejscach, aby wykorzystać w maksymalnym stopniu jezdnię. W godzinach szczytu wprowadzono pas autobusowy dla komunikacji zbiorowej (zasadność potwierdzona analizą punktualności wykonaną przez ZTP) – na ulicy Meissnera i alei Andersa zmiany są jeszcze wprowadzane
- **ulica Ptaszyckiego** – tutaj również kompleksowa zmiana – pasy postojowe i poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych (rozwiązania wdrożone analogicznie jak na Armii Krajowej plus pasy postojowe przy zachowaniu dwóch pasów ruchu dla pojazdów)
- **ulice księcia Józefa, Kobierzyńska, Zawila, Babińskiego, Bogucianka, Petrażyckiego, Balicka i Mackiewicza** – drogi o jednej jezdni – kompleksowa poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych (prawidłowe oznakowanie, w tym fluorescencyjne na przejściach), wprowadzenie



linii przy krawędzi jezdni, gdzie nie ma chodników i piesi poruszają się poboczem, uporządkowanie oznakowania poziomego, a także miejscami urządzenia BRD (np. „szykany” na ulicy Bogucianka) – na ulicach Kobierzyńskiej i księcia Józefa w 2019 roku wydarzyły się wypadki ze skutkiem śmiertelnym

- **kompleksowe projekty porządkujące oznakowanie, parkowanie i poprawiające BRD w związku z poszerzeniem stref płatnego parkowania.** Obszar C21 (okolice ulicy Rydlówka) został wprowadzony jeszcze w 2019 roku (w zakresie porządkowania oznakowania). Pozostałe obszary będą wdrażane w czerwcu i lipcu, czyli C7 (okolice Sawatora) C8, C9 (Krowodrza) oraz C16 (pomiędzy ul. Mogiłską a al. Pokoju) – w tym ostatnim zachowanie parkowania na ul. Mogiłskiej kosztem wyłączenia jednego pasa ruchu oraz poprawa w zakresie szerokości ciągów pieszych (temat powiązany z „Tarczą dla Mobilności”).

Inne ciągi drogowe:

- **al. 3 Maja** – wprowadzenie na stałe ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Piastowska – Stadion Miejski im. H. Reymana (parking plus ul. Reymana). Na pozostałym odcinku utrzymano jeden kierunek, wprowadzono rozwiązania poprawiające BRD przed przejściami dla pieszych (w tym progi wyspowe), a na samym początku od strony Alei Trzech Wieszczów wprowadzono miejsca postojowe typu „Kiss and Ride” (dla samochodów osobowych i autokarów)
- **ulice Leśna i Starowolska** (dojazd do zoo) – wprowadzenie znaku aktywnego B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”, który będzie się uruchamiał w momencie przepełnienia parkingu, aby nie blokować dojazdu do zoo. Przy okazji uporządkowano skrzyżowanie, a nowością będzie wprowadzone zostanie minirondo na skrzyżowaniu ulic Leśnej i Starowolskiej z ulicą 28 Lipca
- **ulica Zakopiańska węzeł A4** – zmiana tymczasowej organizacji ruchu, która usprawniła ruch na całym odcinku w stronę wyjazdu z miasta, na docelowe rozwiązania
- **ulica Madalińskiego wraz z Rynkiem Dębnickim** – uporządkowanie oznakowania, przywrócenie pasa ruchu dla rowerzystów i wprowadzenie testowego rozwiązania ograniczającego tranzyt, który omija ulicę Monte Cassino ulicami Dębnik.

Udogodnienia dla komunikacji zbiorowej:

Poza pasem autobusowym na al. Andersa:

- **ulica Długa** – przesunięcie separatora wewnątrz zatok, aby zwiększyć odstęp pomiędzy parkującymi pojazdami a pojazdami komunikacji zbiorowej (wprowadzona z końcem kwietnia) i kolejne eliminowanie miejsc nielegalnego zatrzymania, co często blokowało tramwaje – zmiana niezbędna przy zamkniętym tunelu tramwajowym, gdyż na ulicę Długą przekierowano więcej tramwajów
- **ulica Kamieńskiego** – uruchomienie drogi rowerowej, pasa autobusowego do ronda Matecznego, nowych rozwiązań sygnalizacji świetlnej po przebudowach i modernizacjach.

Skrzyżowania o nieczytelnych zasadach poruszania się:

- **ul. Babińskiego – Baczyńskiego** (skrzyżowanie o pięciu „wlotach”)
- **ulica Lwowska – Dąbrowskiego – Józefińska** (dwa skrzyżowania blisko siebie)
- **ulice Olszanicka Leśmiana i Olszanicka Głogowiec** – obecnie przystanki na środku



skrzyżowania, w tym również niebezpieczne przejście dla pieszych, które też wypadło krytycznie w audycie BRD. Planowana reorganizacja wszystkich tych elementów ukierunkowana na poprawę BRD (zmiana może zostać wprowadzona później z uwagi na konieczność poprawy infrastruktury)

- **ulica Jaremy Różyckiego** – zwiększenie czytelności bardzo rozległego skrzyżowania, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zmiany w ramach Tarczy Mobilności:

- **ulica Wielopole** – jest to wprowadzony wcześniej niż zamierzano projekt docelowy, który miał powstać przede wszystkim z uwagi na zapewnienie ciągłości dróg rowerowych i dojść pieszych od strony estakad kolejowych (stacja Kraków Grzegórzki przy Hali Targowej) w tym całego układu od nowego mostu kolejowego, który będzie ważną przeprawą dla rowerzystów
- **ulica Grzegorzeczka** – konsekwencja powyższej zmiany. Jest to brakujące połączenie od strony mostu Kotlarskiego czyli obsługującego ruch rowerowy z południowo-wschodniej części Krakowa i od strony al. Pokoju do Centrum – dwukierunkowa droga dla rowerów po południowej części ulicy. Sygnalizacje świetlne będą wyłączone, co ma zapewnić płynność ruchu a droga będzie dowiązana bezpiecznie do ulicy Wielopole a docelowo ulicy Dietla. W newralgicznych miejscach poszerzenie ciągów pieszych
- **ulica Dietla** – zawężenie pasów ruchu – „esowanie” toru jazdy pasy rowerowe miejsca postojowe (ok. 130 miejsc w ścisłym centrum) – tylko jedna sygnalizacja świetlna dla kierowców (reszta sygnalizacje przejazdowe). Więcej przestrzeni dla pieszych, powiązanie tras rowerowych, więcej miejsc postojowych, priorytet dla komunikacji zbiorowej i mniej nerwów na sygnalizacjach świetlnych dla wszystkich użytkowników ruchu. Odcinek objęty przebudową jest wstrzymany do jej zakończenia (na ten moment przewidywany termin sierpień/wrzesień) – zmiany ważne na Moście Grunwaldzkim, na którym brakowało miejsca dla pieszych i rowerzystów a łączy prawie wszystkie trasy rowerowe z zachodu i południowego-zachodu z drugą stroną Wisły
- **ulice Westerplatte, Gertrudy** – wprowadzenie dwukierunkowej drogi dla rowerów od strony Plant – powiązanie z ulicami Pawią i Basztową a z drugiej strony ulicami Bernardyńską, Podzamcze i Stradomską. Ruch samochodów na ul. Westerplatte w kierunku ulicy Pawiej, a na ul. Gertrudy – dwukierunkowy (z wykorzystaniem torowiska)
- **ulica Podzamcze** – wprowadzenie strefy zamieszkania wraz z uspokojeniem ruchu („esowanie” toru jazdy). Zapewnienie bezpiecznych ciągów pieszych przy obecnie wąskich chodnikach (baszta Wawelu czy przy ul. Kanoniczej)
- **ulica Mogilska** – „esowanie” toru jazdy, wprowadzenie parkowania na prawym pasie ruchu, poszerzenie chodników (na odcinku newralgicznym pomiędzy ul. Kielecką a połową odcinka pomiędzy ulicami Cystersów i Kosynierów) i eliminacja oczekiwania na sygnalizacjach świetlnych
- **ulice księcia Józefa (odcinek most Zwierzyniecki – klasztor norbertanek)** – wykonanie drogi dla rowerów na pasie autobusowym – docelowo niedługo jest szansa na wykonanie tego odcinka na wale i przywrócenie pasa ruchu dla autobusów
- **ulice Ofiar Dąbia – Stoczniewców** – pasy rowerowe łączące ulice Nowohucką i Saską z al. Pokoju, nowe w przejście dla pieszych z azylem o które wnioskowali mieszkańcy na ul. Ofiar Dąbia
- **ulica Nowohucka** – na pewno wykonanie pełnowymiarowego docelowego przejazdu przez wlot do sklepu „Selgros” i poprowadzenie do mostu z wykorzystaniem przystanku, który



prawdopodobnie zostanie przeniesiony przed skrzyżowanie na pas do prawoskrętu (lepsze dojścia dla pieszych), co pozwoli na doprowadzenie ruchu rowerowego do mostu. Za mostem będzie również włączenie w ulicę Nowohucką. Kwestia pasa ruchu na odcinku mostu jest wstrzymana z uwagi na prace remontowe na moście. Podczas tych prac jeden pas ruchu jest wyłączony więc jest możliwość analizy skutków wprowadzenia drogi dla rowerów na jezdni, więc ta kwestia nie jest rozstrzygnięta. ZDMK podjęło się analizy czy przez most nie można znaleźć innego rozwiązania, ale sprawa i tak zostanie rozstrzygnięta przy zakończeniu remontu.

- **ulica Pilotów** pasy rowerowe na odcinku od ronda Młyńskiego do ulicy Kieleckiej – temat niestety odłożony do czasu wprowadzenia Stref Płatnego Parkowania, gdyż brakło możliwości realizacyjnych w tym rejonie miasta z uwagi na zaangażowanie ekip wykonujących oznakowanie przy wdrożeniu projektów w terminach wymaganych Uchwałą Rady Miasta.

Przykładowe inne najnowsze projekty zmiany organizacji ruchu:

- **ulica Piastowska** przy rzece Rudawa na wysokości Błoń – poprawa oznakowania przejścia dla pieszych (oznakowanie fluorescencyjne, oznakowanie poziome na dojeździe)
- **dopuszczenie relacji zawracania na skrzyżowaniu Wielicka - Dworcowa** od strony Wieliczki.