

Zmiany w organizacji ruchu w czasie pandemii marzec - październik 2020

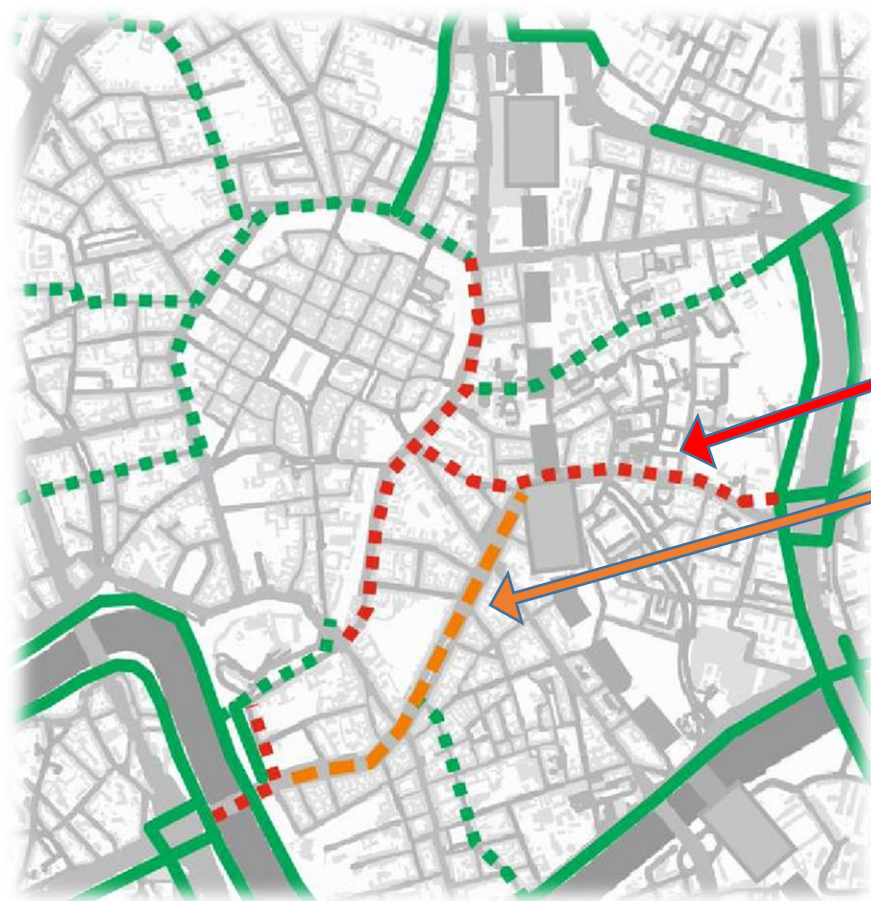


Cele podejmowanych działań:

- Zapewnienie rygoru sanitarnego oraz dystansu społecznego związanego z pandemią,
- Realizacja założeń polityki transportowej (zrównoważona mobilność),
- Stworzenie alternatywnych środków transportu w postaci połączeń dróg dla rowerów,
- Odciążenie Komunikacji Publicznej - umożliwienie dojazdu do pracy, szkoły, miejsca w komunikacji dla seniorów,
- Poprawa jakości powietrza co w rezultacie pozytywnie wpłynie na nasze zdrowie,
- Poprawa bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych).



Realizacja celów: uzupełnienie sieci połączeń rowerowych



Aktualne połączenia rowerowe

Uzupełniane połączenia rowerowe

ul. Dietla

Czy zdaniem Pani/Pana w Krakowie powinno się budować więcej ścieżek rowerowych?

„TAK” – 175 033 (85,20%),

„NIE” – 30 398 (14,80%).

* Wyniki referendum 2014 r.

Zastanówmy się więc, czy w miejscach gdzie nie można tylko i wyłącznie budować nowych dróg dla rowerów mamy zrezygnować z ich powstania?



Krakowianie coraz częściej stawiają na rowery

Ruch rowerowy w mieście sukcesywnie wzrasta. Istotny wpływ na to mają również inwestycje m.in. budowa nowych ścieżek rowerowych, w tym najdłuższej kładki pieszo-rowerowej w Polsce wzdłuż ul. Kamieńskiego, malowanie oznakowania dla rowerów, kontrapasów, przejazdów rowerowych itp.

Na bazie automatycznych liczników rowerowych zainstalowanych w Krakowie porównaliśmy wrzesień 2019 i wrzesień 2020:

Wzrost ruchu rowerowego w dni robocze o 26%, w weekendy o 62%, w dni deszczowe o 40 %.

Ulica Grzegórzecka:

Porównanie ruchu rowerowego (2018 vs 2020) wykazało **wzrost o 92%** w szczycie porannym i o **256%** w szczycie popołudniowym (nawet 12% udziału wszystkich pojazdów).

Most Grunwaldzki:

Udział ruchu rowerowego w miesiącach lipiec, sierpień, wrzesień sięgał **nawet 20-30% udziału wszystkich pojazdów w godzinach szczytu.**



Połączenia sieci tramwajowej w centrum



- I obwodnica - sygnalizacje wyłączone,
- Ul. Dietla i ul. Grzegorzeczka – połączenie wschód-zachód przez obszar wewnątrz II obwodnicy,
- **34%** mniej pasażerów we wrześniu 2020 w porównaniu ze styczniem/lutym 2020 (szacunek na podstawie informacji o sprzedaży biletów),
- **11,5%** mieszkańców zamieniło komunikację zbiorową na inne środki transportu przy codziennych dojazdach (np. do pracy),
- Wprowadzenie obostrzeń w transporcie zbiorowym od 17 października nie poprawiło sytuacji.



ZMIANY ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH RUCH POJAZDÓW INDYWIDUALNYCH

W okresie od lutego do października br. zebrano pomiary natężeń ruchu i porównano je do analogicznego okresu z poprzednich lat tzn. 2018/2019.

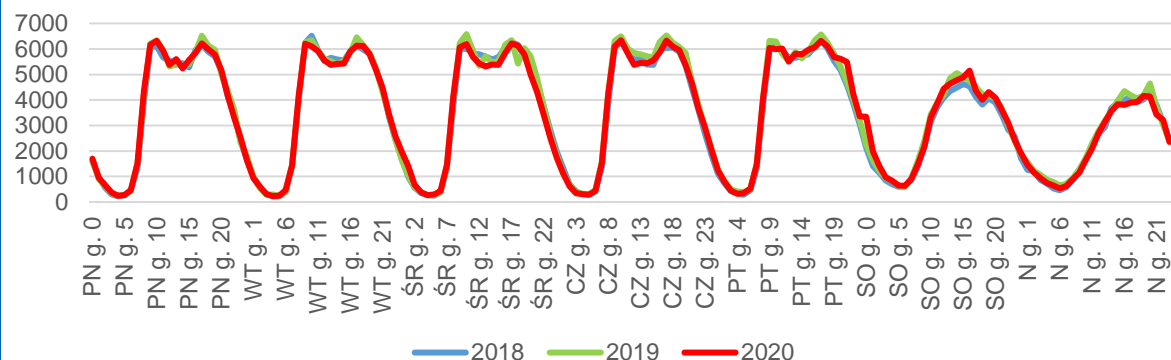
Do szczegółowego porównania wybrano przede wszystkim Rondo Mogilskie jako wzorcowe, ponieważ:

- Jest to skrzyżowanie o największych rezerwach przepustowości tzn. najrzadziej „korkuje się”. Pozostałe skrzyżowania o mniejszej przepustowości, w tych samych godzinach dużo szybciej osiągnęłyby maksymalne limity, co nie obrazowałoby realnej sytuacji na ulicach w okresie pandemii,
- w okresie ostatnich 3 lat nie było remontów i innych zmian w organizacji ruchu istotnie wpływających na natężenia ruchu,
- natężenia ruchu nie są zależne od pojedynczych obiektów jak stadiony, centra handlowe, parki technologiczne itp.



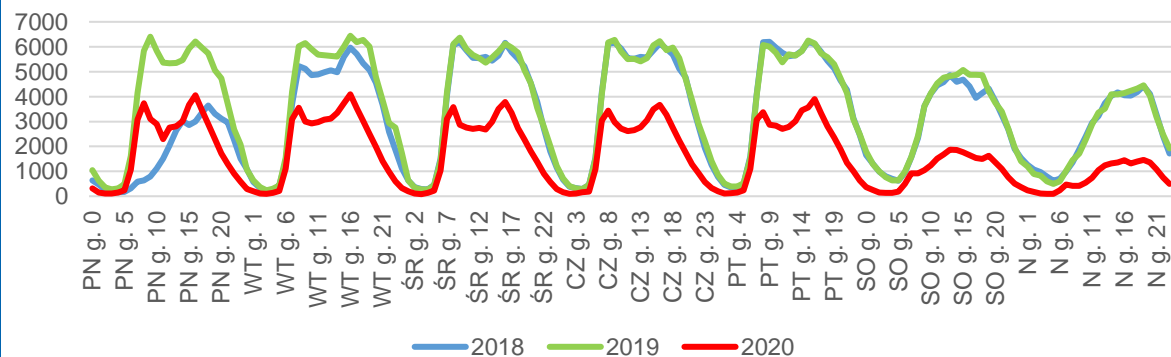
NATĘŻENIA RUCHU DROGOWEGO

Luty - IV tydzień [poj/godz.]



W lutym (IV tydzień) wykresy niemalże się pokrywają, dlatego można uznać, że w tym tygodniu pandemia nie miała wpływu na natężenia ruchu.

Kwiecień - I tydzień

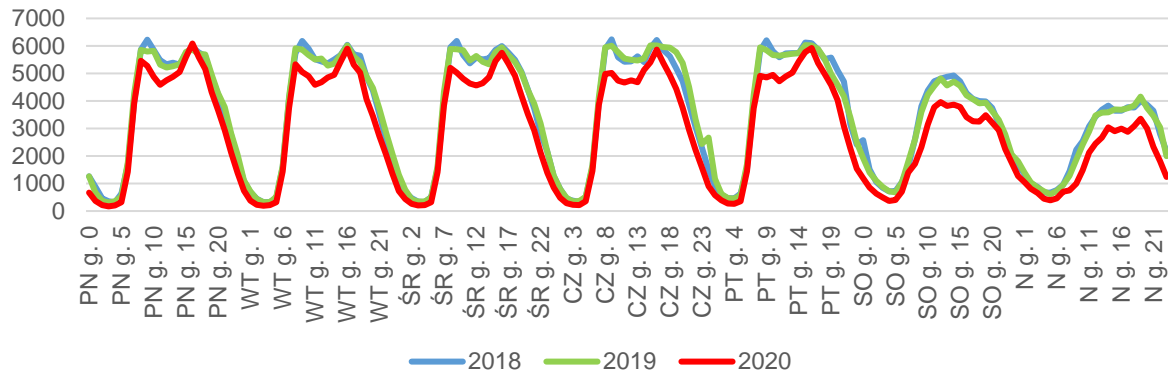


W kwietniu natężenia ruchu były najniższe i sięgały wartości zazwyczaj notowanych w Święta Wielkanocne, a w weekendy były nawet zdecydowanie mniejsze.



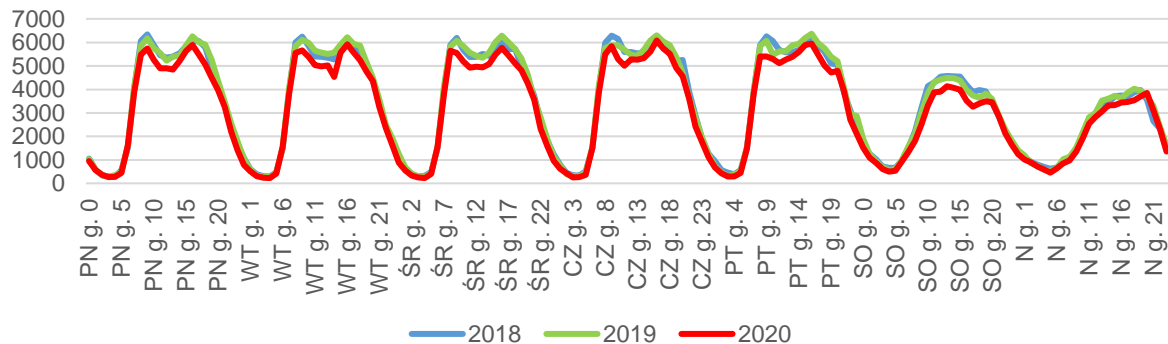
NATĘŻENIA RUCHU DROGOWEGO

Czerwiec - I tydzień



W czerwcu można było zauważyć minimalne odchylenie względem innych lat w porannych godzinach szczytu, popołudniowe godziny szczytu sięgały wartości z poprzednich lat.

Wrzesień III tydzień



Od czerwca natężenia zaczęły wracać do normy, aby we wrześniu osiągnąć wartości zbliżone do notowanych zazwyczaj o tej porze roku w latach ubiegłych (w godzinach szczytu popołudniowego były niemalże identyczne).



NATĘŻENIA RUCHU DROGOWEGO

Skrzyżowanie	Tydzień Roboczy (pn-pt)				
	MARZEC	KWIECIEŃ	MAJ	WRZESIEŃ	PAŹDZIERNIK*
Al. Mickiewicza - Czarnowiejska	59,7%	68,9%	78,8%	96,2%	85,9%
Al. Mickiewicza - Piłsudskiego - Focha	62,0%	72,5%	82,4%	97,2%	88,0%
Czarnowiejska - Kijowska	62,2%	71,9%	82,4%	101,0%	91,6%
Mogilska - KWP	61,8%	73,5%	84,8%	98,0%	96,3%
R. Mogilskie	52,4%	58,3%	71,5%	91,8%	81,5%
Al. Jana Pawła II - Klasztorna	62,5%	69,7%	77,7%	96,8%	83,6%
R. Grzegórzeckie	53,3%	61,4%	75,5%	95,4%	84,8%
Zakopiańska - Brożka - Tischnera - Wadowicka	62,0%	73,6%	84,9%	98,2%	96,3%
R. Grunwaldzkie	60,5%	71,0%	81,9%	94,4%	87,1%
Kapelanka - Grota-Roweckiego - Brożka	53,7%	63,0%	75,0%	90,8%	86,4%
Kapelanka - Kobierzyńska	55,5%	64,7%	78,1%	92,0%	80,5%
Monte-Cassino - Kapelanka	55,8%	66,6%	76,9%	90,9%	79,2%
Wielicka - Nowosądecka	63,6%	74,3%	85,5%	98,7%	91,8%
Tischnera - Turowicza	60,5%	68,5%	82,6%	93,7%	89,1%
ŚREDNIA	59,0%	68,4%	79,9%	95,4%	87,3%

Liczba pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie w ciągu doby w porównaniu z końcem lutego 2020 (**LUTY = 100%**)

Tabela przedstawia różnicę procentową w natężeniu ruchu w dni robocze dla wybranego okresu na poszczególnych skrzyżowaniach.

* Pomiary obejmują tydzień 19.10 – 23.10.2020



Ulica Dietla po zmianach



Przed



Po

Zmiany:

chodniki wyłącznie dla pieszych,

pasy rowerowe,

miejsca postojowe na jezdni,

możliwość wyłączenia lub usprawnienia sygnalizacji.



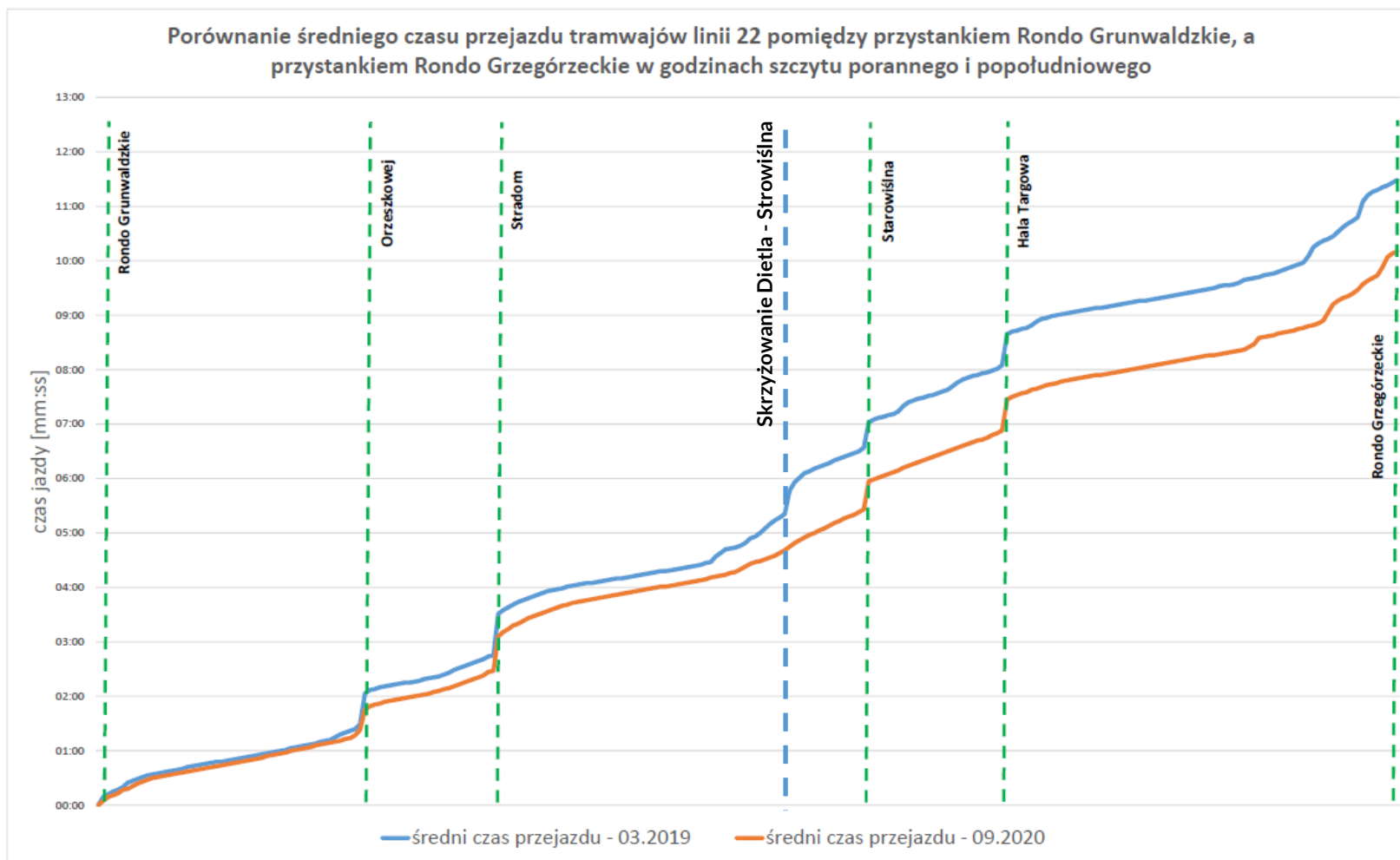
Ulica Dietla po zmianach



- Wstępne obserwacje pokazują zwiększenie niezawodności oraz przepustowości dla pojazdów komunikacji tramwajowej, które uzyskaliśmy, wyłączając sygnalizację świetlną,
- Obserwowane jest również skrócenie czasu przejazdu, zmniejszenie odchylenia standardowego, jednakże kluczowe zyski są na większych skrzyżowaniach,
- Ocenę nowych rozwiązań należy przeprowadzić po dłuższym okresie funkcjonowania organizacji ruchu (długofalowy wpływ na efektywność i bezpieczeństwo) i ewentualnie zastosować korekty,
- **Jest możliwe pogodzenie potrzeb pieszych, rowerzystów, pasażerów komunikacji zbiorowej, jak i mieszkańców korzystających z samochodów.**



Wstępne porównania czasu przejazdu tramwajów



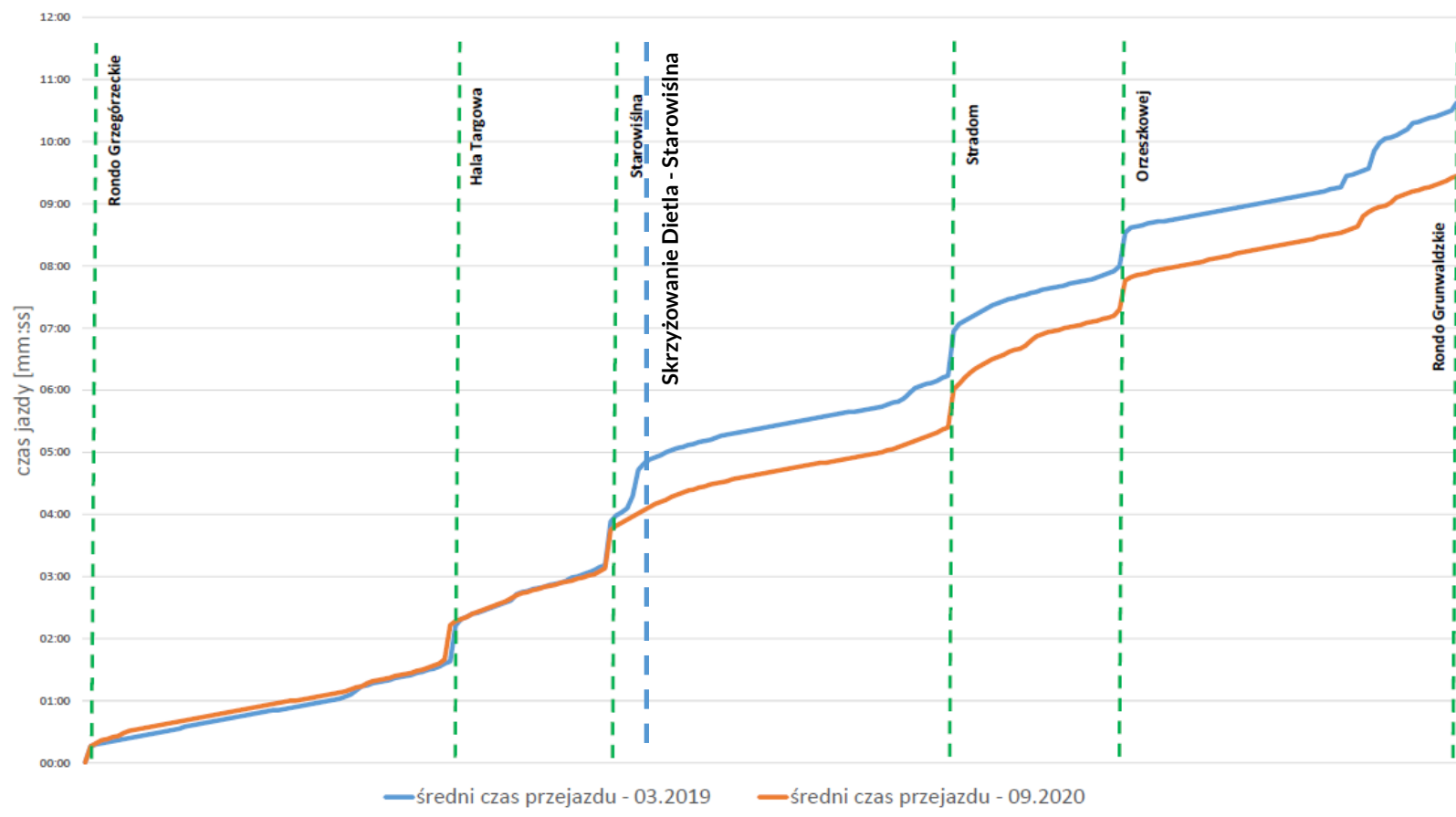
Wyniki uzyskane na bazie analizy danych z komputerów pokładowych tramwajów kursujących na linii 22 w godzinach szczytu w dni robocze.

Analizy pokazują skrócony czas przejazdu tramwaju o ponad minutę.



Wstępne porównania czasu przejazdu tramwajów

Porównanie średniego czasu przejazdu tramwajów linii 22 pomiędzy przystankiem Rondo Grzegórzeckie, a przystankiem Rondo Grunwaldzkie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego



Wyniki uzyskane na bazie analizy danych z komputerów pokładowych tramwajów kursujących na linii 22 w godzinach szczytu w dni robocze.

Analizy pokazują skrócony czas przejazdu tramwaju o ponad minutę.



Most Grunwaldzki został lejkiem ruchu rowerowego

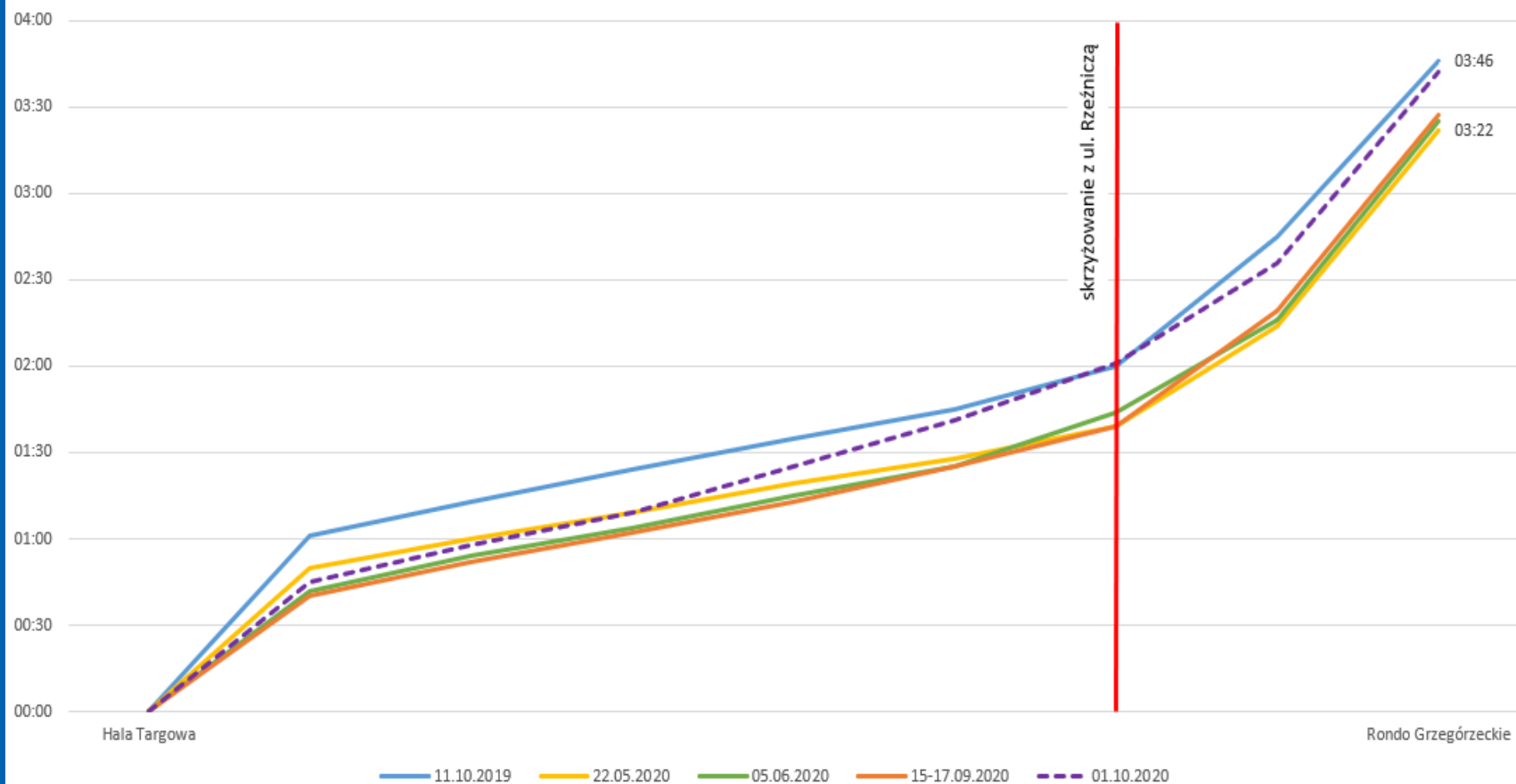


- Z tego rozwiązania korzystają mieszkańcy, od strony Ruczaju i Ronda Matecznego, w tym również z kładki rowerowej w ciągu ul. Kamińskiego,
- Piesi zyskali dedykowane przejście, z jednej na drugą stronę rzeki.
- Link do filmu: <https://tiny.pl/7nft4>



Grzegórzecka – czas przejazdu tramwaju

Średni czas przejazdu linii nr 1 pomiędzy przystankami "Hala Targowa", a "Rondo Grzegórzeckie" (szczyt popołudniowy) [mm:ss]



*natężenia ruchu na ul. Grzegórzeckiej w 2020 roku, były porównywalne do natężeń z września 2018 i 2019 roku.

Wprowadzone w tym roku zmiany, przyspieszyły przejazd tramwaju, a w skrajnych sytuacjach największego natężenia ruchu, uzyskany czas skompensował ewentualne straty związane ze wpuszczeniem samochodów na torowisko.



Zwiększenie priorytetu dla tramwajów na Rondzie Grzegórzeckim w ramach Polityki Transportowej



W okresie ostatnich kilku lat zwiększono częstotliwość sygnalizacji świetlnej na Rondzie Grzegórzeckim, co pozwoliło na poprawę priorytetów dla Komunikacji Zbiorowej.

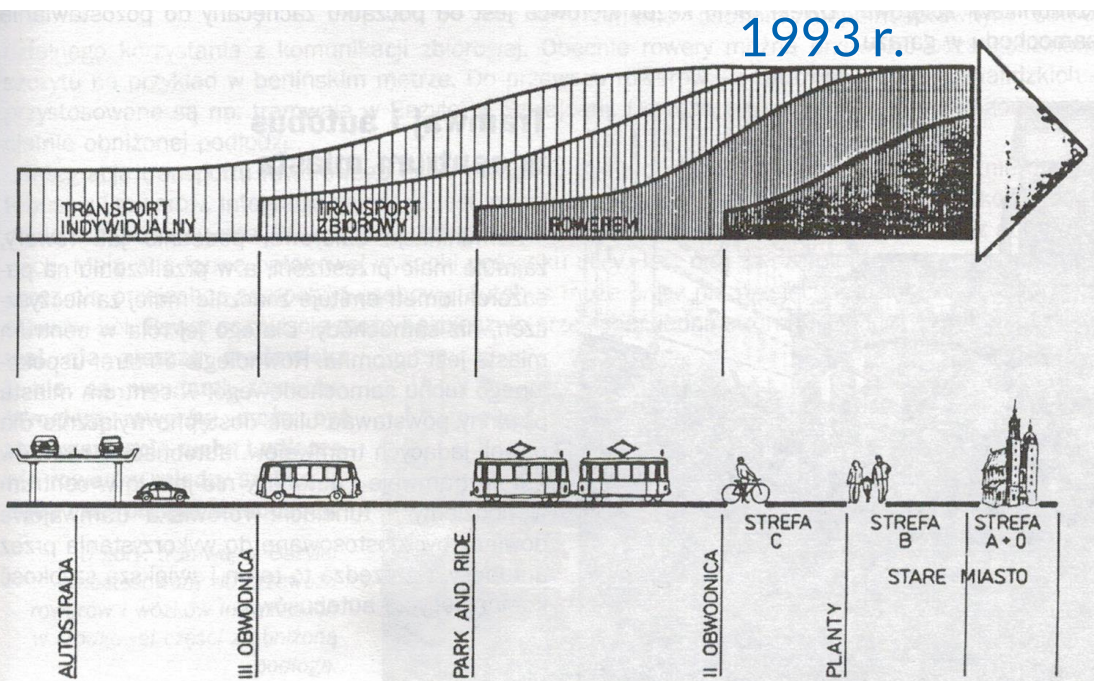
Z 30 razy na godzinę
(cykl 120 sekund)
po obecne 60 razy na godzinę
(cykl 60 sekund)
– większość skrzyżowań w
Krakowie w godzinach szczytu
ma cykl zbliżony do 120 sekund.



Podsumowanie

Pandemia nie tylko nie zmieniła polityki transportowej miasta ale wręcz przeciwnie uwypukliła potrzebę jej realizacji.

1993 r.



Model podziału zadań transportowych – polityka transportowa Krakowa

(rys. Jan Friedberg – wiceprezydent Krakowa)

2020 r.

Obwodnice:

