



Przyzwyczajenia transportowe krakowian zmieniają się

2020-11-04

Pandemia koronawirusa to wielkie wyzwanie dla miasta, ale i możliwość do zmiany sposobu przemieszczania się po nim. Kraków postanowił wykorzystać ten czas i sprawdzić czy planowane w ramach polityki transportowej na lata 2016-2025 założenia dotyczące zrównoważonej mobilności się przyjmą. Dane zebrane w ciągu ostatnich miesięcy pokazują, że tak: krakowianie coraz częściej stawiają na rowery, zmieniły się również zachowania kierowców.

Głównymi celami zmian wprowadzanych w zakresie przemieszczania się po mieście były: zapewnienie rygoru sanitarnego oraz dystansu społecznego związanego z pandemią, realizacja założeń polityki transportowej (w zakresie zrównoważonej mobilności), stworzenie alternatywnych środków transportu w postaci połączeń dróg dla rowerów, odciążenie komunikacji publicznej – poprzez umożliwienie dojazdu do pracy, szkoły, miejsca w komunikacji dla seniorów, poprawa jakości powietrza, co w rezultacie pozytywnie wpłynie na nasze zdrowie, jak i poprawa bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu, czyli pieszych.

Krakowianie coraz częściej stawiają na rowery

Ostatnie miesiące pokazały, że 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 r. i wrzesień 2020 r. – wzrost ruchu rowerowego w dni robocze o 26 proc., w weekendy o 62 proc., w dni deszczowe o 40 proc.

Dla przykładu, na ul. Grzegórzeckiej porównanie ruchu rowerowego (w 2018 i 2020 r.) wykazało wzrost o 92 proc. w szczycie porannym i o 256 proc. w szczycie popołudniowym (nawet 12 proc. udziału wszystkich pojazdów). Z kolei na moście Grunwaldzkim udział ruchu rowerowego w lipcu, sierpniu, wrześniu sięgał nawet 20-30 proc. udziału wszystkich pojazdów w godzinach szczytu.

Zmiana zachowań komunikacyjnych w ruchu pojazdów indywidualnych

W okresie od lutego do października br. zebrano pomiary natężeń ruchu i porównano je do analogicznego okresu z 2018 i 2019 r. Do szczegółowego porównania wybrano przede wszystkim rondo Mogiłskie 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.



Ulica Dietla po zmianach

Po zmianach na ul. Dietla chodniki są przeznaczone wyłącznie dla pieszych, wyznaczono pasy rowerowe, miejsca postojowe znajdują się na jezdni, wprowadzono możliwość wyłączenia lub usprawnienia sygnalizacji, co przełożyło się na skrócenie czasu przejazdu tramwajów o ponad minutę na odcinku od ronda Grunwaldzkiego do ronda Grzegórzeckiego.

Wstępne obserwacje pokazują zwiększenie niezawodności oraz przepustowości dla pojazdów komunikacji tramwajowej, które uzyskaliśmy, wyłączając sygnalizację świetlną. Obserwowane jest również skrócenie czasu przejazdu, zmniejszenie tzw. odchylenia standardowego, jednakże kluczowe zyski w czasie przejazdu odnotowywane są na większych skrzyżowaniach. Ocenę nowych rozwiązań należy przeprowadzić po dłuższym okresie funkcjonowania organizacji ruchu (poprzez długofalowy wpływ na efektywność i bezpieczeństwo) i ewentualnie zastosować korekty.

Zmiany wprowadzone na ul. Dietla pokazały jednak, że jest możliwe pogodzenie potrzeb pieszych, rowerzystów, pasażerów komunikacji zbiorowej, jak i mieszkańców korzystających z samochodów.

Więcej rowerzystów na moście Grunwaldzkim

Z tego rozwiązania korzystają mieszkańcy, od strony Ruczaju i ronda Matecznego, w tym również z kładki rowerowej w ciągu ul. Kamieńskiego. Po zmianach piesi zyskali przejście, z jednej na drugą stronę rzeki. Co ważne, natężenia ruchu na ul. Grzegórzeckiej w 2020 r. były porównywalne do natężeń z września 2018 i 2019 roku. Wprowadzone w tym roku zmiany, przyspieszyły przejazd tramwajów, a w skrajnych sytuacjach największego natężenia ruchu, uzyskany czas skompensował ewentualne straty związane z wpuszczeniem samochodów na torowisko.

Zwiększenie priorytetu dla tramwajów na rondzie Grzegórzeckim

W ramach polityki transportowej miasta w okresie ostatnich kilku lat zwiększono częstotliwość sygnalizacji świetlnej na rondzie Grzegórzeckim, co pozwoliło na zwiększenie priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej. Z 30 razy na godzinę (cykl 120 sekund) do obecnie 60 razy na godzinę (cykl 60 sekund) – większość skrzyżowań w Krakowie w godzinach szczytu ma cykl zbliżony do 120 sekund.

Zobacz także:

- [Zmiany w organizacji ruchu w czasie pandemii \(marzec-październik 2020 r.\) \[PDF\]](#)