

Mobilna "Karmelicka"

Utworzono: czwartek, 07, maj 2009 13:19 Agnieszka Serbeńska



Na głównych ulicach łączących promieniście pierwszą i drugą obwodnicę Krakowa, na których wybudowano torowiska tramwajowe, wraz z ogólnym wzrostem motoryzacji stale pogarszają się warunki ruchu. Jednym z przykładów jest ulica Karmelicka.

Ulica Karmelicka to jeden z kilku ciągów łączących dwie śródmiejskie obwodnice Krakowa. Pełni funkcje łączące centrum miasta z jego dzielnicami zachodnimi oraz pasażu handlowego. Mierzy 750 m, posiada dwa pasy ruchu i wbudowane torowisko. W 1997 roku została wyremontowana. Poprawiono wówczas komfort pieszych spacerujących pomiędzy sklepami oraz usprawniono komunikację publiczną poprzez przybliżenie krawędzi jezdni do torowiska i wyeliminowano tym samym jeden pas ruchu dotąd zajmowany przez parkujące pojazdy. Niestety, poziom zatłoczenia gwałtownie rósł skutkując tamowaniem przejazdu tramwajom i samochodom osobowym.

W połowie 2008 roku władze miasta podjęły decyzję o konieczności wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w celu usprawnienia przede wszystkim ruchu tramwajów. Wobec istniejącego oporu społecznego, w miejsce planowanego włączenia ulicy do strefy ograniczonego ruchu, postanowiono poszukać innego rozwiązania. O doświadczeniach we wdrażaniu nowej organizacji ruchu na ul. Karmelickiej mówiono podczas spotkania Forum Mobilności, zorganizowanego przez krakowski oddział SITK oraz Urząd Miasta Krakowa (23 kwietnia 2009 r.). Wprowadzone zmiany są konsensusem. Ich analizę przeprowadzili dr Wiesław Dźwigoń i Łukasz Franek z Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej. Efekty ich badań przedstawia poniżej zamieszczona prezentacja.

Zmiany organizacji ruchu polegały na zamknięciu obu wlotów ulicy Karmelickiej – na wschodnim i zachodnim wlocie zezwolono tylko na przejazd pojazdom komunikacji

Mobilna "Karmelicka"

Utworzono: czwartek, 07, maj 2009 13:19 Agnieszka Serbeńska

zbiorowej, natomiast na pozostałych wlotach pozostawiono możliwość wjazdu wszystkim. (slajd 5, 6). Wprowadzone rozwiązanie miało na celu wyeliminowanie wjazdu samochodów indywidualnych w rejony przystanków zlokalizowanych przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Pojazdy oczekujące na zielone światło blokowały bowiem ruch tramwajów i wymianę pasażerów. Z kolei podczas następnej fazy zielonego światła sytuacja się odwracała – blokowane były samochody.

Specjaliści z Politechniki Krakowskiej dokonali oceny wprowadzonych zmian w organizacji ruchu poprzez analizę czasów przejazdu tramwajów i wielkości potoków pasażerskich. Badaniem objęto trzy sytuacje: przed zmianą, po wprowadzeniu zmiany oraz kiedy policja czuwała nad respektowaniem nowych zasad organizacji ruchu. Wyniki badań wskazują, że wprowadzone zmiany są efektywne. Prezentacja poniżej zawiera opis metodologii badań i wnioski.

[Prezentacja \(PDF wielkość 4 MB\)](#)

Agnieszka Serbeńska