



STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
RZECZOSPOLITEJ POLSKIEJ
ODDZIAŁ w KRAKOWIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation

Jak skutecznie uspokoić ruch w centrum Krakowa?

VI FORUM MOBILNOŚCI
Kraków 26.06.2008

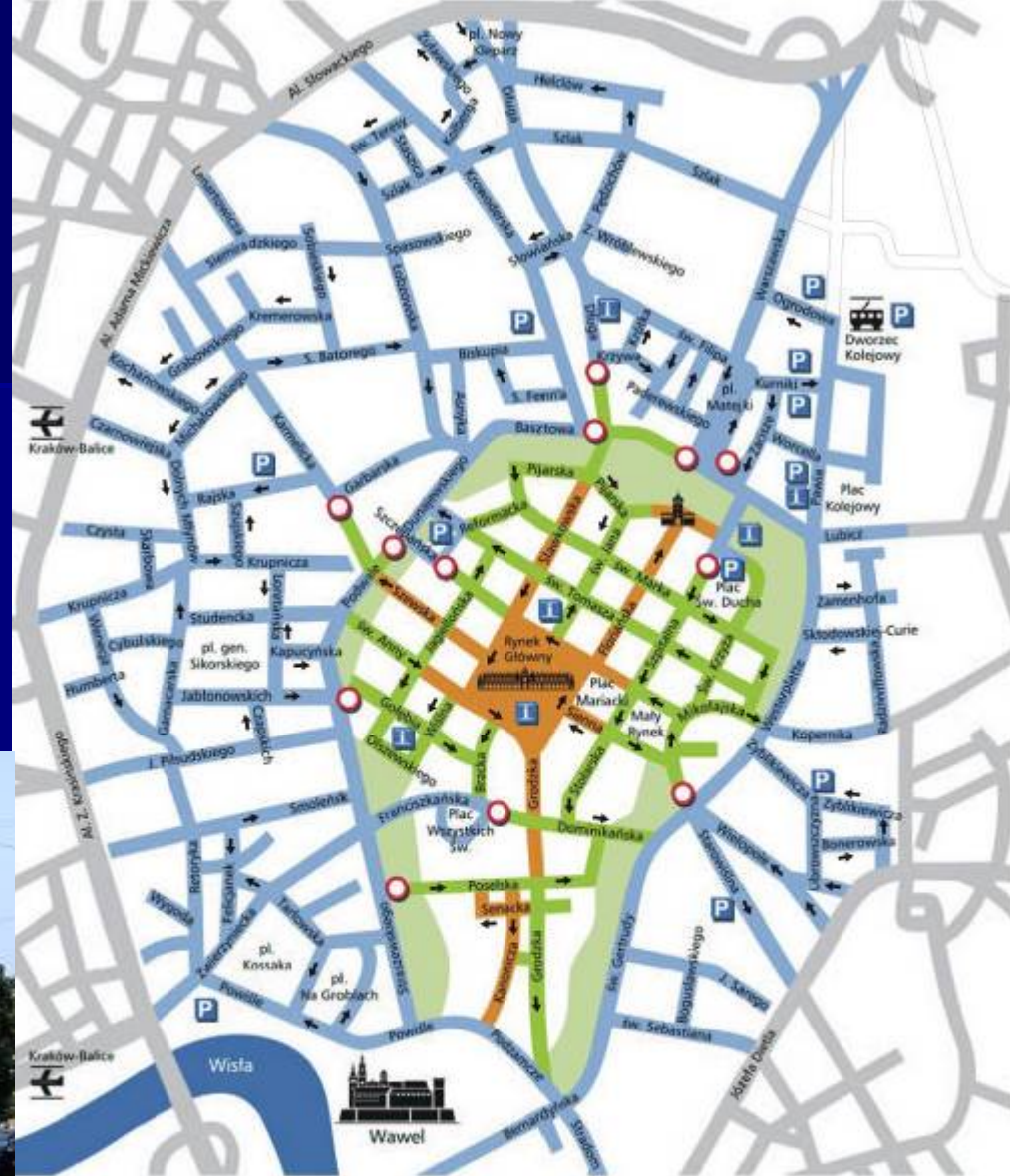
Podstawowe pytanie:

W jakim mieście chcemy żyć?



Stan obecny wewnątrz II obwodnicy - teoria:

Strefa A, B, C



Strefa A

Strefa wyłącznie dla pieszych i rowerzystów.

Strefa B

Strefa zamieszkania: absolutne pierwszeństwo pieszych, maksymalna prędkość pojazdów 20 km/h, parkowanie tylko w miejscach oznaczonych.

Strefa C

Strefa postępu ograniczonego: do 2 godzin, w dni powszednie w godzinach od 10 do 18 obowiązuje karta postojowa (do nabycia w kioskach Ruchu, urzędach pocztowych, Urzędzie Miasta oraz u obsługujących strefę parkingową).

Istniejąca organizacja ruchu w Śródmieściu Krakowa

Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007 - 2015

- Uchwała nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r.

4.3 Środki realizacji w zakresie układu drogowego i organizacji ruchu

...

- *uwolnienie obszarów zwartej zabudowy od zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz centralnych obszarów miasta od ruchu międzydzielnicowego*
- *strefowanie dostępności samochodem w różnych obszarach miasta przez preferowanie niskiej dostępności przy wysokiej koncentracji podróży oraz w strefach konfliktowych*

...

4.8 Środki realizacji w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców

...

- *dążenie do zwiększenia w realizowanych podróżach udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego)*
- *przenoszenie stanów zatłoczenia ruchem na obszary o mniejszej wrażliwości środowiskowej, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem zaawansowanych systemów zarządzania ruchem*

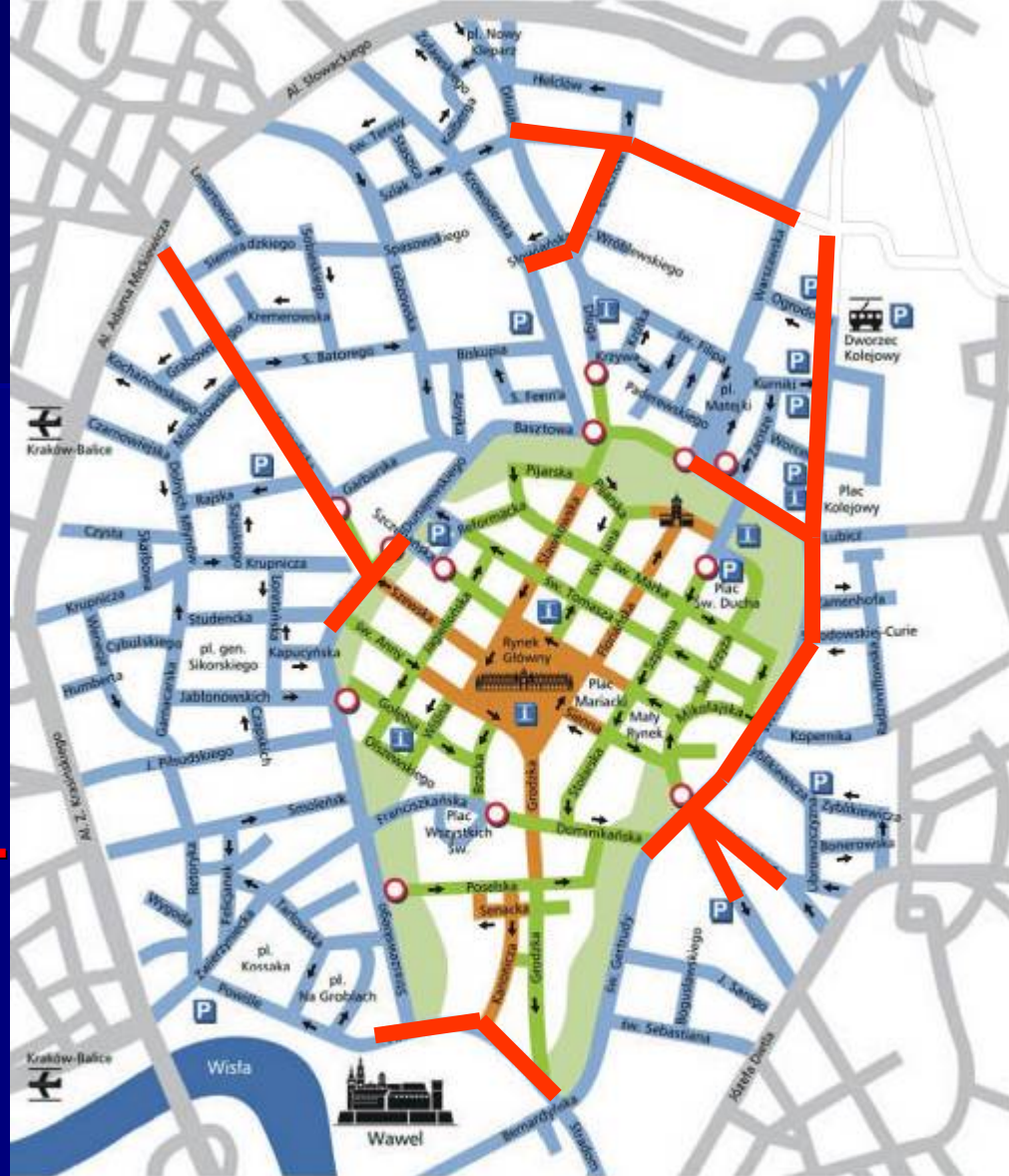
Stan obecny wewnątrz II obwodnicy - praktyka:



Ruch tranzytowy w strefie C i B

Nadmierne natężenie ruchu

**Przykład ul. Karmelicka:
Średnio ok. 500 poj. na godz.**



- Strefa A**
Strefa wyłącznie dla pieszych i rowerzystów.
- Strefa B**
Strefa zamieszkania: absolutne pierwszeństwo pieszych, maksymalna prędkość pojazdów 20 km/h, parkowanie tylko w miejscach oznaczonych.
- Strefa C**
Strefa postępu ograniczonego: do 2 godzin, w dni powszednie w godzinach od 10 do 18 obowiązuje karta postojowa (do nabycia w kioskach Ruchu, urzędach pocztowych, Urzędzie Miasta oraz u obsługujących strefę parkingową).

Istniejąca organizacja ruchu w Śródmieściu Krakowa



**Wzajemne blokowanie się
tramwajów
i pojazdów indywidualnych**



**Niedostateczne warunki dla
wzmożonego ruchu pieszych
i pasażerów**



Nieprzepisowe parkowanie



**Brak dostatecznego poziomu
bezpieczeństwa pieszych
i pasażerów**



**Poprawne funkcjonowanie
strefy A oraz strefy C w
zakresie parkowania ***



**Fatalne funkcjonowanie
strefy B oraz korytarzy
tramwajowych w strefie C**



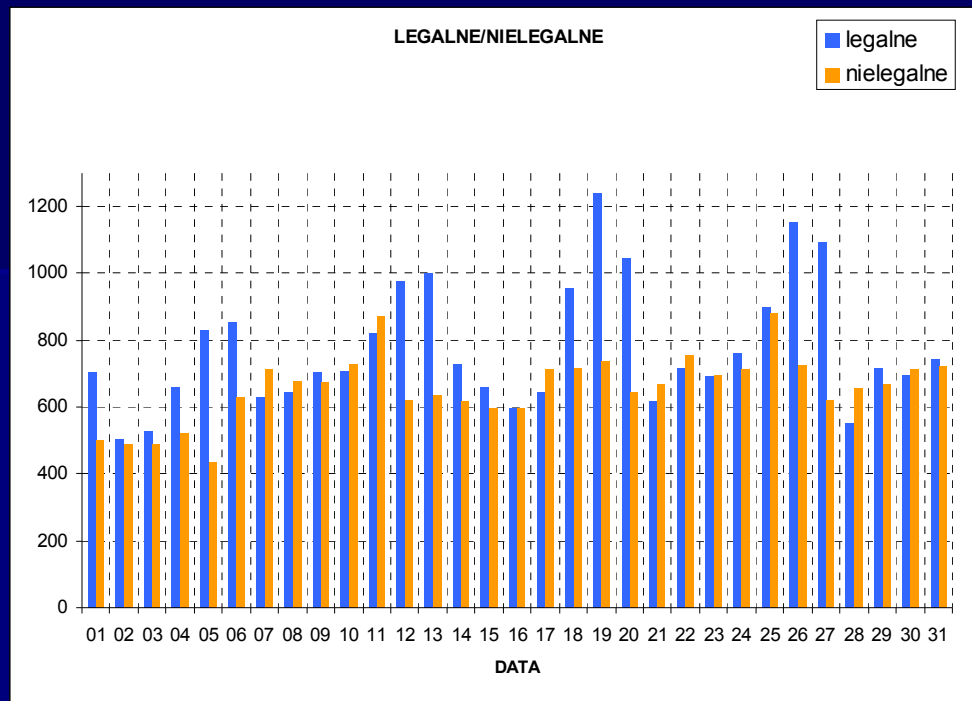
Strefa B

Podstawowy problem



Egzekwowalność ograniczenia ruchu

Nadużywanie uprawnień do wjazdu (ok. 50% pojazdów!)



**Brak ścieżek rowerowych
pomiędzy I a II obwodnicą
Ul. Łobzowska, Smoleńsk,
Wielopole, Warszawska**



Rozwiązania problemu:

Idea zrównoważonej mobilności:

„Zrównoważone wykorzystywanie środków transportu”

„Zrównoważony rozwój, czyli stabilny rozwój gospodarczy i powiększanie dobrobytu, przy jednoczesnym poszanowaniu zasobów naturalnych”
→ m.in.: Art.5 Konstytucji RP

Stosowane rozwiązania praktyczne:

*** Strefowanie dostępności w centrum miasta, z wykorzystaniem narzędzi inżynierii ruchu**



* Zamykanie ulic dla ruchu indywidualnego



Skrzyżowanie Plzeńska/Nadražni (Andel) – Praga



Ul. Szewska – Wrocław

- **Bezwzględne zamykanie ulic/obszarów dla pojazdów mechanicznych**

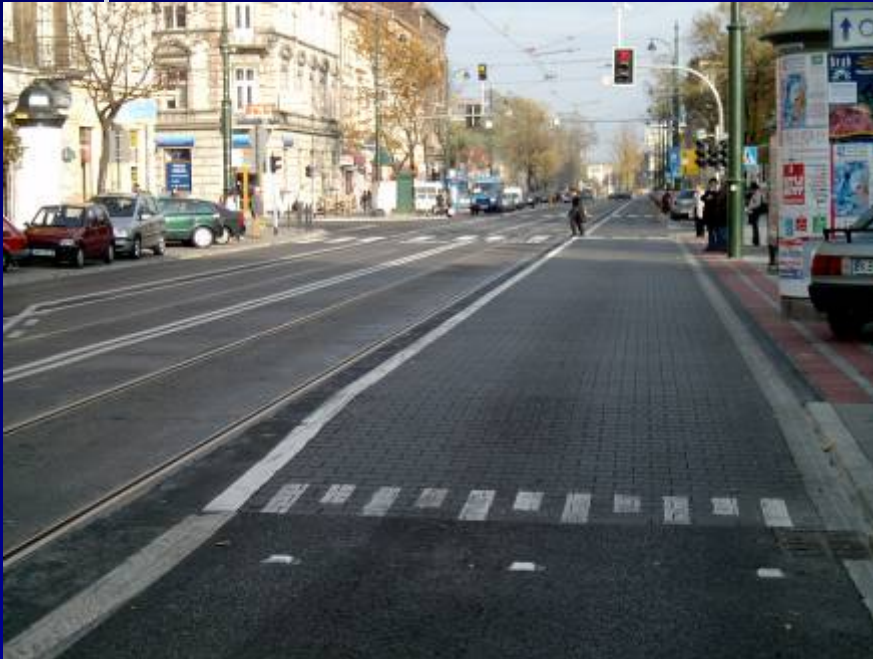


* Wprowadzanie opłat za wjazd do centrum miasta



Zdjęcia: Wikipedia

* Poprawa bezpieczeństwa pasażerów komunikacji zbiorowej



Ciekawostka: VIVALDI Nantes – Budowa pasa BRT

- wydzielenie dwóch pasów ruchu wyłącznie dla miejskich autobusów z istniejącej autostrady na odcinku 7km, zwężenie przekroju z dwóch do jednego pasa ruchu dla samochodów;
- budowa 15 przystanków, 4 P+R, pełny priorytet;
- do obsługi wyłącznie autobusy napędzane CNG

Before



After



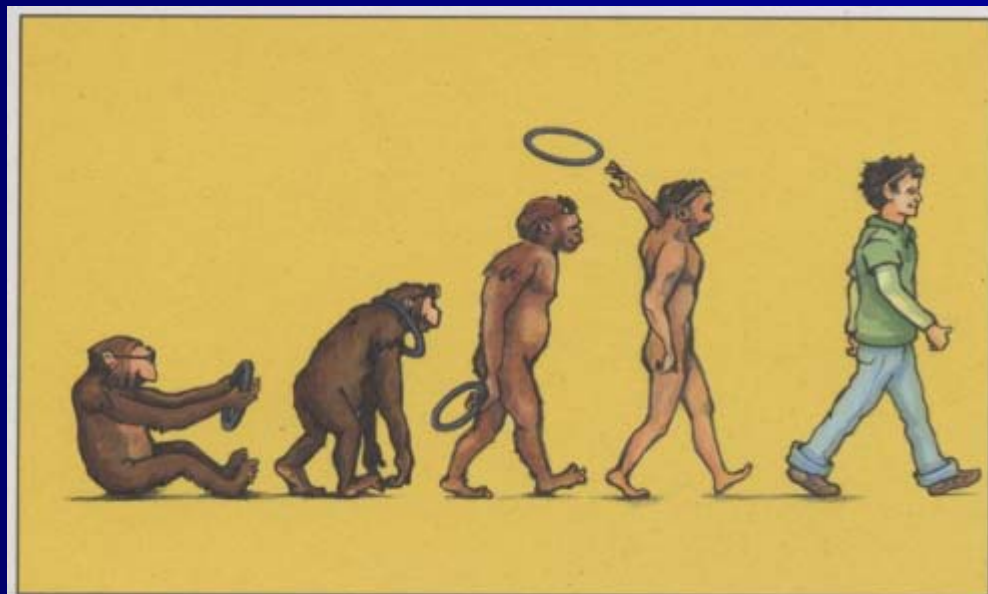


STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
RZECZOSPOLITEJ POLSKIEJ
ODDZIAŁ w KRAKOWIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation

Dziękuję za uwagę

Łukasz Franek
franek@transys.wil.pk.edu.pl



European Local Transport Information Service