



Raport Akcja Ewaluacja

Miejsce:

Okolice przejścia dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Boh. Getta, Częstochowskiej i Alei Józefa Piłsudskiego.

Cel badania:

Zbadanie zachowań rowerzystów na skrzyżowaniach przy których na jednym z wlotów nie wytyczono przejazdu rowerowego, mimo infrastruktury rowerowej po obu stronach jezdni. Chcieliśmy zobaczyć, czy rowerzyści chcąc zaoszczędzić czas będą poruszać się nielegalnie rowerami po przejściu dla pieszych, zamiast próbować pojechać zgodnie z przepisami, co jest związane z koniecznością odczekania dodatkowo jednego lub dwóch cykli sygnalizacji.

Takich miejsc w Białymstoku jest więcej. Brak przejazdu nie wpływa w żaden sposób na polepszenie przepustowości samochodów i wydaje się być zupełnie nieuzasadnionym. Badanie ma na celu udowodnić, że rowerzyści w naturalny sposób będą korzystać z przejścia dla pieszych, zamiast trwonić czas w oczekiwaniu na kolejne zielone.

Dodatkowo zbadano sumaryczny ruch rowerowy na wszystkich relacjach w obrębie skrzyżowania co posłuży za dane wejściowe do kolejnych pomiarów ruchu w przyszłości.

Termin badania i warunki pogodowe:

08.10.2019 16:00 - 17:00, zimno, mokro, pochmurnie

11.10.2019 07:30 - 08:30, zimno 2C, mokro, pochmurnie

18.10.2019 07:30 - 08:30, ciepło 14C, sucho, słonecznie, dzień wolny od szkoły

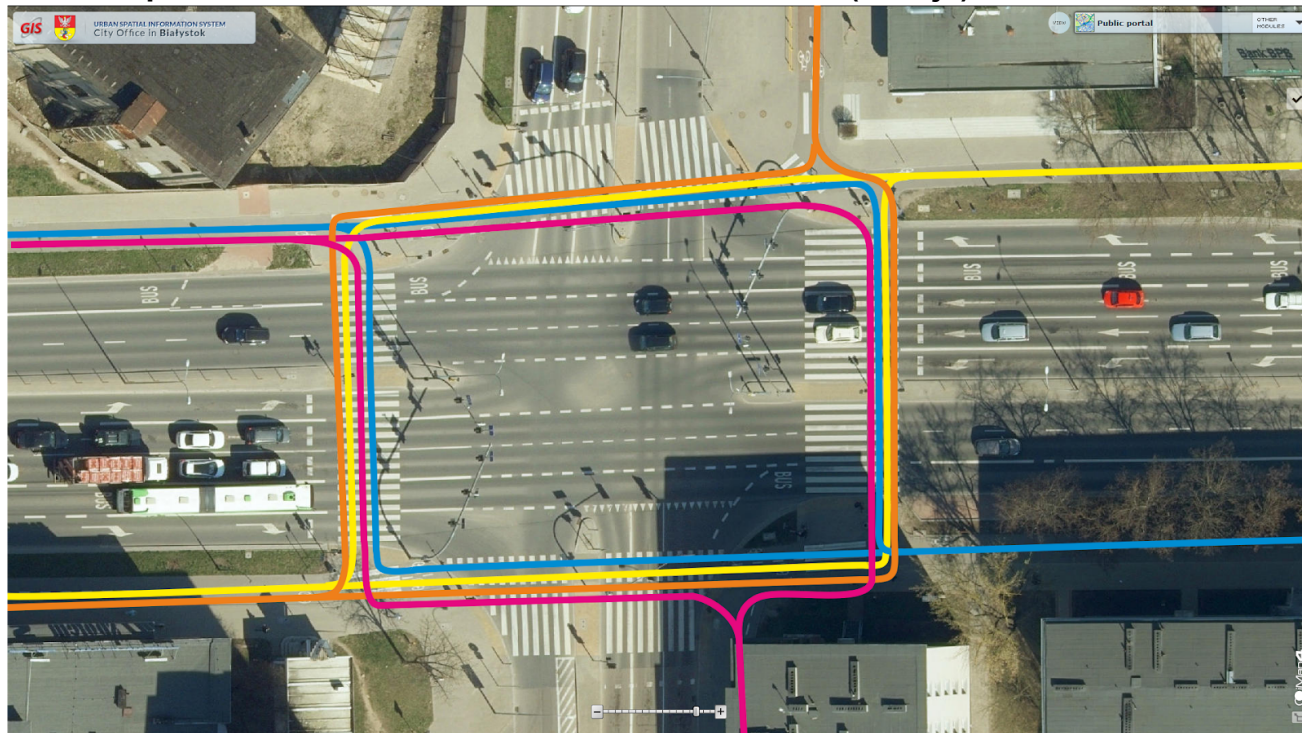
29.10.2019 15:00 - 16:00, zimno 5C, sucho, słonecznie

Opis punktu badania:

Skrzyżowania ulic Boh. Getta, Częstochowskiej i Alei Józefa Piłsudskiego to ważny punkt zbiegu trzech tras rowerowych. Wzdłuż Alei dwukierunkowe DDR są umieszczone po obu stronach ulicy. Niestety z niewyjaśnionych powodów na jednym z wylotów skrzyżowania (lewy wylot na obrazku) nie zaprojektowano przejazdu rowerowego. W związku z tym może dochodzić do sytuacji, gdzie korzystniej jest przejechać po przejściu dla pieszych niż czekać na zmianę sygnału na sygnalizacji i tracić czas na oczekiwanie na kolejne przełączenie sygnalizacji na przejeździe rowerowym (po prawej stronie). W najgorszym przypadku, jeśli chcemy przejechać po prostu na drugą stronę jezdni tak naprawdę można czekać wręcz 3 cykle. Dodatkowo na północnej stronie jezdni światło zielone dla rowerzystów zapala się dużo wcześniej niż na południowej, więc również dzięki temu zyskuje się przewagę nad rowerzystami, którzy w to samo miejsce będą chcieli dostać się jadąc zgodnie z przepisami.

Badaniem objęto tylko te relacje, w których możliwy jest wybór: albo przejazd i oczekiwanie na dodatkowe cykle, albo niezgodna z przepisami jazda po przejściu dla pieszych.

Schemat punktu badania i zaznaczone badane kierunki (relacje):



Wyniki badania (kartogram):

Data badania	po przejeździe (po odrzuceniu zbędnych relacji)		po przejściu (po odrzuceniu zbędnych relacji)		SUMA	ruch na wszystkich relacjach (włącznie z niebadanymi)		Suma ogół
	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni		kobiety	mężczyźni	
08.10.2019 16:00 - 17:00	1	2	4	2	9	35	54	89
11.10.2019 07:30 - 08:30	2	0	1	2	5	38	44	82
18.10.2019 07:30 - 08:30	5	2	5	4	16	32	65	97
29.10.2019 15:00 - 16:00	0	2	2	9	13	42	63	105
Suma	8	6	12	17	43	147	226	373

rowerzyści jadący po przejściu: 67.44%
rowerzyści jadący po przejeździe: 32.56%

Procentowy udział wg płci:

Na wszystkich relacjach - kobiety %: 39.41%
Na wszystkich relacjach - mężczyźni %: 60.59%
% kobiet po przejściu: 41.38%
% mężczyzn po przejściu: 58.62%

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

Duże zagęszczenie infrastruktury rowerowej sprawia, iż niemal nikt nie jeździ po chodnikach (2 możliwe relacje).

Wnioski z badania:

Zgodnie z oczekiwaniami: mimo braku przejazdu większość rowerzystów woli jechać krócej czasowo i jeśli im pasują cykle sygnalizacji, to zamiast jechać po dwóch przejazdach, co wiąże się z dłuższym czasem oczekiwania na światłach, wybiera nielegalną jazdę po przejściu dla pieszych. Robiło tak ponad 67% rowerzystów, którzy na swojej trasie mieli możliwość wyboru między przejściem, a przejazdem.

Wniosek jest taki, że należy w tym miejscu (a także w innych podobnych) wytyczyć przejazd rowerowy, bo wpływa to realnie na czas podróży, wygodę i sprawia, że rowerzyści przestają być narażeni na odpowiedzialność karną za jazdę po przejściu dla pieszych.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział ruchu kobiet wyniósł prawie 40% i jest nieco wyższy niż średnia ze wszystkich punktów pomiarowych (36%)

Ruch popołudniowy był większy od porannego o 8%.