



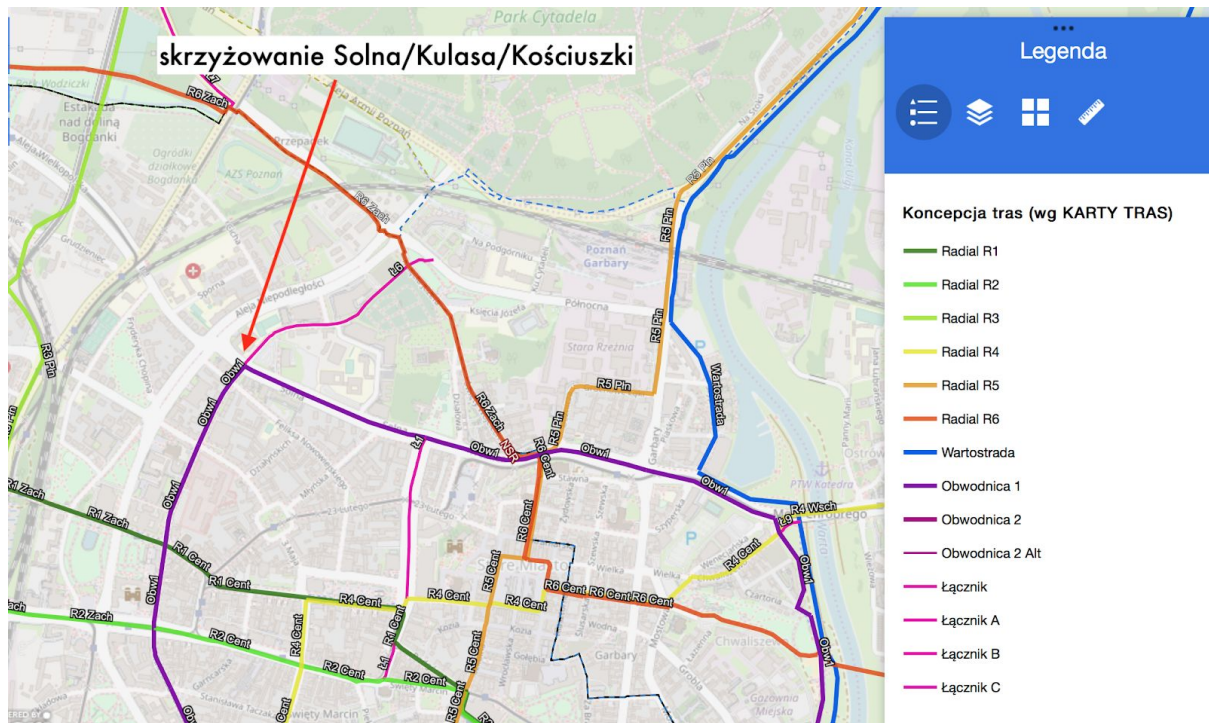
Raport z działania „Akcja Ewaluacja”

Miejsce:

Skrzyżowanie ulic Solna/Kulasa/Kościuszki, Poznań

Znaczenie trasy

Skrzyżowanie Solna/Kulasa/Kościuszki jest elementem Trasy Głównej z Programu Rowerowego (Ring2, rowerowa obwodnica centrum). Umożliwia przejazd rowerem w relacji północ-południe (Kościuszki-Kulasa) - niedostępnej dla samochodów. Przebudowa w celu utworzenia możliwości przejazdu rowerem została zrealizowana w 2019 r. Jej znaczenie dodatkowo wzrosło, gdy wzdłuż ul. Solnej (od badanego skrzyżowania w kierunku wschodnim, w stronę Mostu Chrobrego) zostanie zbudowana droga dla rowerów (obecnie: w projektowaniu - element Obwodnicy 2 z Programu Rowerowego)



Skrzyżowanie Solna/Kulasa/Kościuszki w świetle Programu Rowerowego Miasta Poznania

Stan istniejący, problemy:

Po oddaniu skrzyżowania z nową relacją rowerową, zaobserwowano permanentne blokowanie skrzyżowania przez samochody poruszające się ul. Solną, które wjeżdżają na tarczę skrzyżowania bez możliwości jego opuszczenia.

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań podjęło interwencję w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu, w biurze Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz na Policji.

Miasto zapowiedziało wprowadzenie zmian w programie sterowania sygnalizacją oraz w oznakowaniu poziomym, w celu zapobiegania blokowaniu skrzyżowania.

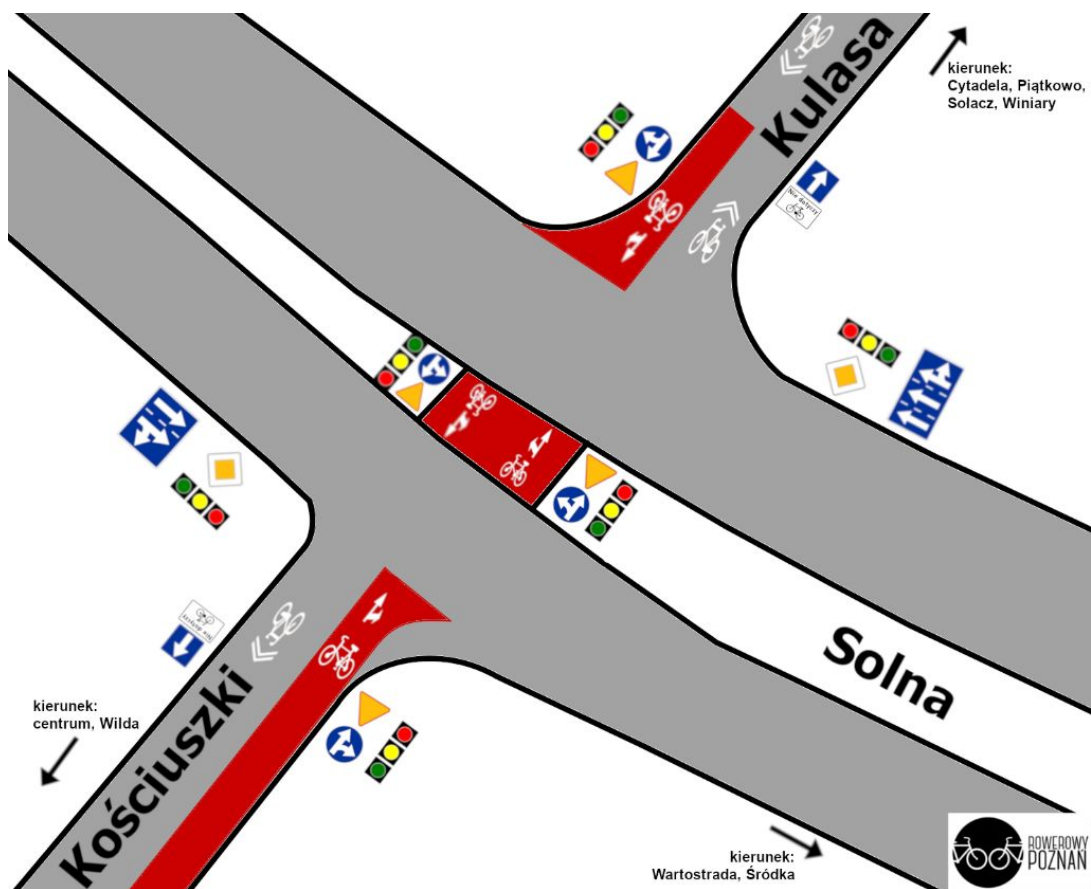
Cel badania:

- Uzyskanie wiarygodnych danych na temat sytuacji na skrzyżowaniu, w szczególności skuteczności działań naprawczych podjętych przez miasto.

Termin badania i warunki pogodowe:

Badanie przeprowadzono 11.12.2019 r., w godzinach 8.00-9.00 oraz 16.00-17.00. Średnie warunki do jazdy rowerem.

Schemat skrzyżowania:



Wyniki badań:

	Kierunek	11.12.2019, godz. 16.00-17.00					11.12.2019, godz. 8.00-9.00				
		K	KwK	M	MwK	Razem	K	KwK	M	MwK	Razem
z Kulasa w Kościuszki	do Centrum	2	0	8	1	11	9	1	27	4	41
Z Kosciuszki w Kulasa	z Centrum	10	2	30	5	47	3	0	6	3	12
Razem		12	2	38	6	58	12	1	33	7	53
Liczba rowerzystów, którym kierowcy utrudnili przejazd:		12									
Statystyka:											
Kobiety:	24%										
Mężczyźni:	76%										
Bez kasku:	86%										
W kasku:	14%										
Przejazd bez utrudnień	10%										
Przejazd z utrudnieniami	90%										

Podsumowanie i wnioski z badania:

Podjęte przez ZDM i MIR działania naprawcze okazały się skuteczne w zakresie rozwiązania problemu blokowania możliwości przejazdu rowerem. Przed zmianami, blokowanych było ponad 50% przejazdów. Program sygnalizacji świetlnej został zoptymalizowany pod tym kątem. Problemem pozostaje jednak długi czas oczekiwania rowerzystów na zielone światło. Niewykorzystywany jest też potencjał trasy - wielu rowerzystów nie wie, że może tędy ominąć AI. Niepodległości i szybciej dojechać do północnych osiedli. Brakuje wdrożenia rowerowego Systemu Informacji Miejskiej, z odpowiednimi informacjami i rowerowymi drogowskazami.