



Raport: Akcja Ewaluacja

Miejsce:

Ulica Henryka Sienkiewicza w Białymstoku na odcinku pomiędzy Rynkiem Kościuszki, a aleją Piłsudskiego.

Cel badania:

Zbadanie struktury ruchu rowerowego pod względem wybranej części drogi. Określenie skłonności osób na rowerach do przestrzegania przepisów kosztem bezpieczeństwa (jezdni) oraz ich łamania na rzecz wygody i większego poczucia bezpieczeństwa (chodnik, buspas). Ujawnienie ewentualnego potencjału połączenia ścisłego centrum (Rynku Kościuszki) z Drogą Dla Rowerów przy ulicy Sienkiewicza na północ od al. Piłsudskiego.

W połączeniu z danymi z punktu w okolicy ul. Jurowieckiej – zbadanie czy brak bezpiecznej i wygodnej infrastruktury wpływa na wygaszanie ruchu rowerowego na relacji łączącej centrum z dużymi osiedlami na północy miasta (DDR Sienkiewicza – Wasilkowska).

Stwierdzenie ilu rowerzystów jedzie buspasem – dopuszczenie jazdy po buspasie jest obecnie jedyną legalną alternatywą dla jazdy wewnętrznym pasem jezdni mając z jednej strony autobusy, a z drugiej agresywnie wyprzedzające samochody (przekroczenie podwójnej ciągłej i szybki powrót na pas ruchu).

Termin badania i warunki pogodowe:

07.10.2019 07:30 - 08:30, zimno 2C, mokro, pochmurnie

09.10.2019 16:00 - 17:00, umiarkowanie ciepło 14C, sucho, słonecznie,

14.10.2019 07:35 - 08:35, umiarkowanie ciepło 14C, sucho, słonecznie, dzień wolny od szkoły

16.10.2019 16:00 - 17:00, ciepło 20C, sucho, przeważnie słonecznie

Opis punktu badania:

Ulica Sienkiewicza przez długi czas była solą w oku białostockich rowerzystów. Obecnie niemal na całej długości posiada infrastrukturę rowerową w postaci jednostronnej DDR. Pozostał jedynie 500 metrowy fragment o przekroju 2x2, w ścisłym centrum gdzie nie wytyczono DDR. Na domiar złego na odcinku 200 metrów wytyczono tam BUSpas i legalnie można tamtędy poruszać się rowerem tylko wewnętrznym, zatłoczonym autami pasem, mając z prawej strony BUSpas z autobusami i być narażonym na agresywne i niebezpieczne zachowania kierowców. Jazda BUSpasem często kończy się otrąbieniem przez kierowców autobusów.

Taka organizacja powoduje konieczność wyboru pomiędzy jezdnią, buspasem lub chodnikiem w otoczeniu dwóch przystanków (zaliczanych do „Centrum Przesiadkowego”) oraz wielu autobusów i żaden z tych wyborów nie jest pozbawiony poważnych wad. Alternatywą jest wybranie podróży naokoło (również przerywaną) Drogą Dla Rowerów na wschód i dalej jezdnią i przez Rynek, lub na zachód w wariacie Malmeda-Biała-Zamenhofa (kontraruch) - Rynek Kościuszki. Oba nie zapewniają ciągłości infrastruktury i generują wydłużenie trasy odpowiednio o 500 i 700 metrów.

Punkt badania został wyznaczony mniej więcej w połowie badanego odcinka pomiędzy dwoma przystankami autobusowymi. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się kamienice z lokalami usługowymi i handlowymi, na tyłach których można znaleźć też bloki mieszkalne. Praktycznie naprzeciw punktu znajduje się też Szkoła Teatralna. Na całej długości badanego odcinka można znaleźć w zasięgu wzroku wygodne U-stojaki rowerowe.

Badaniem objęto chodnik jak i jezdnię z podziałem na typ pasa – ogólnodostępny (dalej nazywany

jezdnia) oraz zarezerwowany wyłącznie dla autobusów i taxi (buspas) bez rozróżniania kierunku.

Schemat punktu badania i zaznaczone badane wybory (części drogi):





Wyniki badania (kartogram):

| Data badania | Chodnik | | Jezdnia | | Buspas | | SUMA |
|--------------------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|------|
| | Kobiety | Mężczyźni | Kobiety | Mężczyźni | Kobiety | Mężczyźni | |
| 07.10.2019 07:30 - 08:30 | 0 | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| 09.10.2019 16:00 - 17:00 | 4 | 9 | 0 | 0 | 0 | 1 | 14 |
| 14.10.2019 07:35 - 08:35 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 |
| 16.10.2019 16:00 - 17:00 | 8 | 12 | 0 | 2 | 1 | 1 | 24 |
| Suma | 15 | 32 | 0 | 2 | 3 | 3 | 55 |

rowerzyści jadący chodnikiem: **85.45%**
rowerzyści jadący buspasem: **10.91%**
rowerzyści jadący jezdnią: **3.64%**
rowerzyści poza chodnikiem: **14.55%** (jezdnia + buspas)

Procentowy udział wg płci:

Na wszystkich częściach - kobiety %: **32.73%**, w tym:
% kobiet wybierających chodnik: 83.33% % osób na chodniku jest kobietą 31.91%
% kobiet wybierających jezdnię: 0% % osób na jezdni jest kobietą 0%
% kobiet wybierających buspas: 16.67% % osób na buspasie jest kobietą 50%
% kobiet łącznie jezdnia + buspas: 16.67% % osób na buspasie i jezdni jest kobietą 37.50%

Na wszystkich częściach - mężczyźni %: **67.27%**, w tym:
% mężczyzn wybierających chodnik: 86.49% % osób na chodniku jest mężczyzną 68.09%
% mężczyzn wybierających jezdnię: 5.41% % osób na jezdni jest mężczyzną 100%
% mężczyzn wybierających buspas: 8.11% % osób na buspasie jest mężczyzną 50%
% mężczyzn łącznie jezdnia + buspas: 13.51% % osób na buspasie i jezdni jest mężczyzną 62.50%

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

Relacja omijana prawdopodobnie przez zatłoczony chodnik przy przystankach. W godzinach szczytu na chodniku znajduje się wielu pieszych. Osoby na rowerach korzystające z chodnika często musiały się zatrzymać. Zdarzały się pojedyncze (2) osoby prowadzące rower. Nachylenie terenu powoduje dodatkowe podzielenie chodnika na część pochyłą przy krawężniku oraz wypoziomowaną przy witrynach lokali tworzącą na kształt tarasu łagodnie zwiększającego wysokość od zera do zakończenia schodami ponad metrowej wysokości. Z miejsca badania dało się zauważyć sporo rowerzystów przekraczających Rynek Kościuszki przez przejście (w okolicy dolnej krawędzi grafiki podglądu całej ulicy). Jednocześnie pod Akademią Teatralną i lokalem gastronomicznym w środkowej części odcinka, oraz przy tymczasowym lokalu Muzeum oraz innych lokalach usługowych na obu krańcach odcinka można zauważyć prawidłowe U-stojaki rowerowe wskazujące na spodziewanie się osób na rowerach i ich pożądaną obecność.

Wnioski z badania:

Zdecydowana większość użytkowników rowerów (85.45%) wybiera chodnik mimo niedogodności związanych z występującą niedrożnością i sporą liczbą pieszych. W podobnym stopniu takiego wyboru dokonują zarówno kobiety jak i mężczyźni z częstością ponad 83% przypadków. Niewiele

częściej chodnik wybierają mężczyźni (86%). Może mieć na to wpływ ogólna większa reprezentacja mężczyzn na rowerach – 67% przypadków.

W przypadku osób niekorzystających z chodnika większym zainteresowaniem cieszy się spokojniejszy buspas. Pozwala on też łatwiej ominąć auta stojące w zatorze, które w badanych godzinach są tam codziennością. W mniejszości pozostaje liczba osób pokonujących odcinek w sposób zgodny z prawem, czyli jezdnią (wewnętrznym pasem).

Porównując ogólne natężenie ruchu rowerowego z innym punktem badań oddalonym o kilkaset metrów można zauważyć znaczący spadek - o ponad 70% w omawianym punkcie, względem ogólnej liczby rowerzystów na punkcie przy ul. Jurowieckiej. Zniechęcającym do wjazdu na badany odcinek może być konieczność wcześniejszego zjechań na jezdnię na wysokości ul. Jurowieckiej oraz jazda środkiem sześciopasmowej jezdni. Alternatywą jest nakładanie drogi lub przeprowadzanie roweru po schodach przez przejście podziemne (zakaz korzystania z wind, niefunkcjonalne rynny rowerowe). Należy jednak wziąć pod uwagę też obecność pomiędzy punktami galerii handlowej jako możliwego sporego generatora ruchu oraz rozwidlenia na trasę rowerową przy al. Piłsudskiego.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Występuje niemal 70% przewaga mężczyzn. Porównywalna jest częstość wybierania jazdy po chodniku zarówno wśród kobiet (83.33%) jak i mężczyzn (86.49%).

Wśród kobiet stroniących od chodnika w czasie badań wszystkie wybierały buspas. Panowie którzy nie wybrali chodnika również chętniej korzystali z buspasa, przy czym stanowili 100% użytkowników jezdni podczas badania, czyli osób poruszających się w jedyny legalny sposób na tym odcinku. O ile sumaryczny odsetek osób unikających chodnika (jezdni + buspas) wskazuje na przewagę mężczyzn (62.50%) w stosunku do kobiet (37.50%), tak w przypadku podziału na płcie użytkowników samego buspasa występuje równowaga. Idąc dalej możemy zaobserwować, że ogólny odsetek osób decydujących się zjechać z chodnika jest większy w przypadku kobiet (16.67%) niż mężczyzn (13.51%). Co ciekawe na wynik mężczyzn składają się też panowie jadący jezdnią (5.41% ze wszystkich mężczyzn w badaniu), do czego zabrakło chętnych po stronie pań. Ich wynik składa się z kobiet wybierających buspas. Wobec tego gdy skupimy się na osobach wybierających buspas zaobserwujemy że przewaga pań rośnie. Podczas gdy wśród kobiet 16.67% zdecydowało się skorzystać z buspasa, 8.11% mężczyzn zdecydowało się jechać pomiędzy autobusami. Pozwoliło to osiągnąć wcześniej wspomniany parytet rowerzystów i rowerzystek na buspasach.

Ruch popołudniowy był o 55% większy od porannego.