



Raport: Akcja Ewaluacja

Miejsce:

Aleja Jana Pawła II w okolicy Domku Napoleona w Białymstoku.

Cel badania:

Zbadanie zasadności budowy planowanej DDR po północnej stronie alei Jana Pawła II. Określenie struktury ruchu rowerowego w celu porównawczym do stwierdzenia ewentualnego wpływu inwestycji na zmianę struktury oraz potencjału indukowania ruchu rowerowego. Pozyskanie danych wyjściowych do porównania po oddaniu inwestycji do użytku. Pośrednio, zbadanie zasadności wydanych środków.

Termin badania i warunki pogodowe:

11.10.2019 07:30 - 08:30, chłodno 7C, sucho, pochmurnie

11.10.2019 15:15 - 16:15, umiarkowanie ciepło 13C, mokro, pochmurnie

17.10.2019 15:00 - 16:00, umiarkowanie ciepło 14C, zachmurzenie z przejaśnieniami, sucho

18.10.2019 07:30 - 08:30, chłodno 7C, zachmurzenie z przejaśnieniami, sucho

Opis punktu badania:

Planowana w momencie wykonywania badania inwestycja zakłada powstanie Drogi Dla Rowerów po północnej stronie Alei JP II na odcinku pomiędzy aleją Konstytucji 3 Maja, a ulicą Bacieczki. Po południowej stronie znajduje się nowe osiedle mieszkalnictwa wielorodzinnego wraz z lokalami usługowymi oraz sklepem Lidl do których doprowadzona jest DDR w stronę Centrum. Pod względem rowerowym ten odcinek alei JP II przestaje być trasą tranzytową, jednocześnie pozostając bardzo ruchliwą samochodowo wylotówką na Warszawę. Północna strona w okolicy badania praktycznie nie posiada żadnych celów podróży. Teren jest skąpy w potencjalne punkty indukujące ruch – pojedyncze lokale usługowe, domy jednorodzinne podmokłe łąki, krzaki, rzekę. Mimo to na heatmapie widać, że jeździ tamtędy wielu rowerzystów. Zakładaliśmy, że ruch jest generowany przez dalej położone zakłady produkcyjne i przedsiębiorstwa.

Punkt badania został wyznaczony w bliższym śródmieściu skraju planowanej inwestycji. W okolicy jej drugiego krańca pewien potencjał stanowić może park sklepów wielkopowierzchniowych. Jednak da się do nich dotrzeć krótszą drogą.

Badaniem objęto północną (chodnik) jak i południową (DDR) stronę ulicy z podziałem na kierunek podróży.

Schemat punktu badania i zaznaczone badane kierunki (relacje):



Wyniki badania (kartogram):

Data badania	DDR				CHODNIK				SUMA
	kierunek Centrum		kierunek Warszawa		kierunek Centrum		kierunek Warszawa		
	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	
11.10.2019 07:30 - 08:30	1	2	0	0	0	1	0	0	4
11.10.2019 15:15 - 16:15	3	4	1	3	0	1	0	1	13
17.10.2019 15:00 - 16:00	2	4	3	8	0	0	1	1	19
18.10.2019 07:30 - 08:30	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Suma	6	10	4	12	0	2	1	2	37

rowerzyści jadący DDR po południowej stronie: **86.49%**

rowerzyści jadący chodnikiem po północnej stronie: **13.51%**

Procentowy udział wg płci:

Na wszystkich relacjach - kobiety %: **29.73%**,

w tym:

% kobiet po chodniku:

9.09%

% kobiet po DDR: 90.91%

Na wszystkich relacjach - mężczyźni %: **70.27%**,

w tym:

% mężczyzn po chodniku:

15.38%

% mężczyzn po DDR:

84.62%

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

Z miejsca badania dało się zauważyć kilkukrotnie większy niż w miejscu badania ruch rowerowy wzdłuż ul Konstytucji 3 maja i Sikorskiego, więc pogoda nie mogła mieć wpływu na wynik.

Wnioski z badania:

Stwierdzone podczas badania niskie natężenie ruchu było zaskoczeniem – patrząc na heatmapę spodziewaliśmy się większych potoków ruchu, zwłaszcza, że dalej w stronę granic miasta znajduje się sporo obiektów dających zatrudnienie i potencjalnie mogących generować ruch rowerowy. Być może poranny i popołudniowy szczyt może występować tutaj w innej porze. Większość (ok 90%) ruchu na tym odcinku generuje osiedle położone koło Lidla.

Po północnej stronie alei JP 2 praktycznie nie ma żadnych celów podróży, aż do ul Bacieczki, a mieszkańcy tamtych rejonów prawdopodobnie wybierają DDR zlokalizowaną przy ul. Kołłątaja, która ze względu na mniejsze natężenie ruchu samochodowego i niższe prędkości jest przyjemniejsza do jazdy rowerem. Stąd duża dysproporcja między

Możliwe, że budowa planowanej DDR po północnej stronie może nie mieć żadnego wpływu na rozwój ruchu rowerowego w okolicy, a środki na to wydatkowane można wydać z lepszym skutkiem dla wzrostu ruchu rowerowego w innych punktach miasta. Z drugiej zaś strony, budowa DDR wzdłuż jednej strony ulicy na całej jej długości, która pozwoli na jazdę bez konieczności przeskakiwania z jednej strony na drugą i lepsze parametry jezdne niż drogi dla rowerów położenie równoległe mogą sprawić, że ruch rowerowy przeniesie się na nową inwestycję. To będzie ciekawe miejsce do badania jakiś czas po oddaniu inwestycji.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Występuje ponad 70% przewaga mężczyzn. Z podobną częstością wybierana jest jazda po DDR zarówno wśród kobiet (90.91%) jak i mężczyzn (84.62%).

Ogromna różnica jeśli chodzi o proporcje ruchu porannego i popołudniowego. Udział kierunków podróży rozkłada po obu stronach ulicy się niemal po równo.