

Miejsce:

Skrzyżowanie ulic Reymonta, Piastowskiej, Buszka.

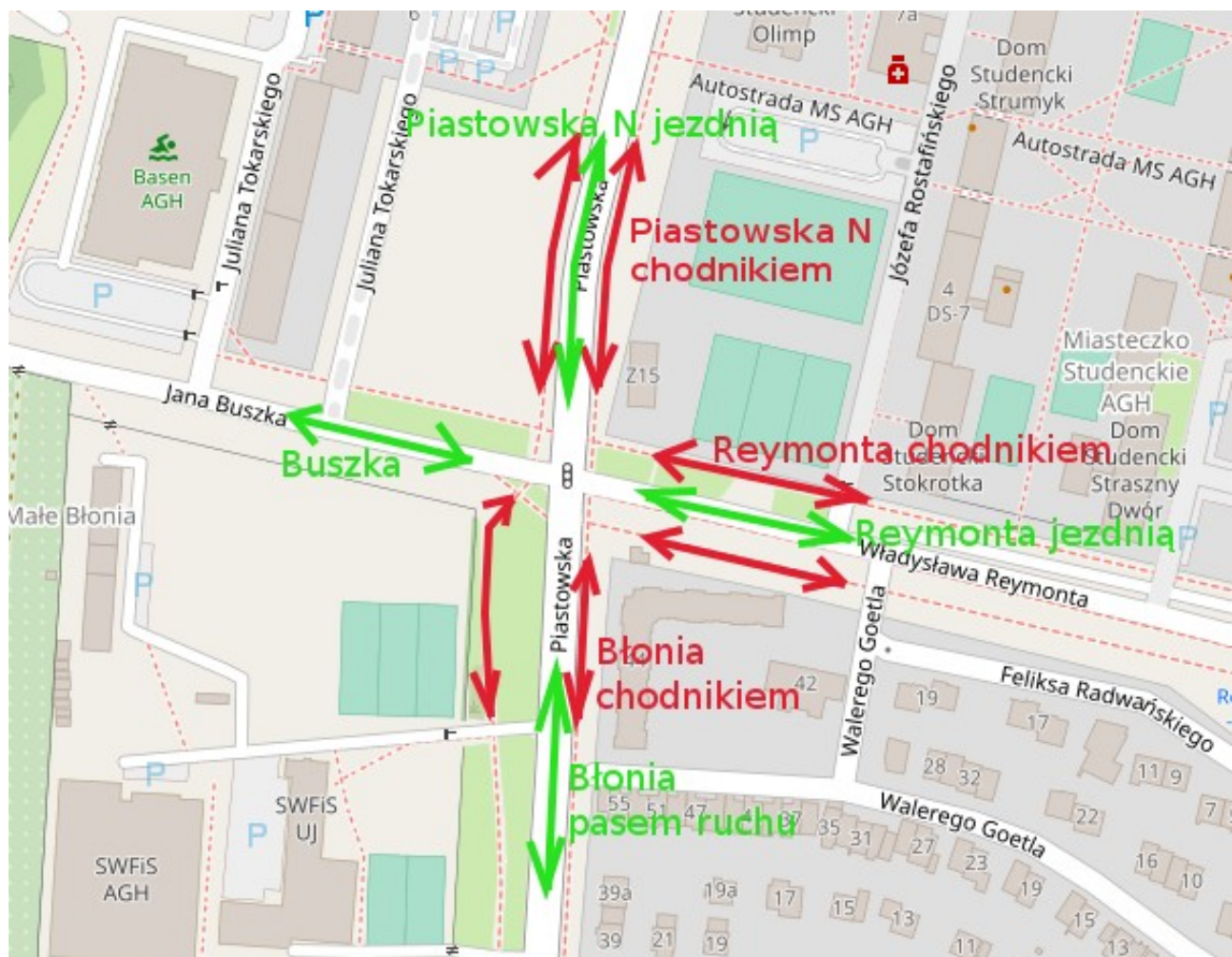
Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów po zmianie infrastruktury. W ciągu ulicy Piastowskiej (kierunek: Błonia) zlikwidowano drogę dla rowerów i pieszych, wprowadzono pasy ruchu dla rowerów na jezdni (w obie strony) oraz śluzę na skrzyżowaniu.

Termin badania i warunki pogodowe:

30 października (środa) godz. 7:45-8:45 oraz 16:00-17:00. Temperatura powyżej 5 stopni, lekki wiatr, bez chmur.

Schemat skrzyżowania i zaznaczone kierunki (relacje):



Opis skrzyżowania:

Skrzyżowanie u zbiegu ulic Piastowskiej, Buszka i Reymonta. Ulica Piastowska (kierunek S) obecnie posiada pasy ruchu dla rowerów (w obie strony) oraz służyć do lewoskrętu w Buszka. Wzdłuż tego odcinka prowadzi również chodnik (w formie asfaltowej alejki), który służył jako droga dla rowerów i pieszych (obecnie zlikwidowana). Zachodzi obawa, że likwidacja utrudniła jazdę w północnym kierunku ul. Piastowskiej a następnie w Buszka (wymagany lewoskręt na skrzyżowaniu z sygnalizacją; poprzednio zjazd z drogi dla rowerów i pieszych bezpośrednio w Buszka, bez sygnalizacji). Ulica Piastowska (kierunek: N) nie posiada infrastruktury rowerowej i ma bardzo niekorzystny przekrój (trzy lub cztery pasy ruchu). Ulica Reymonta posiada od dawna pasy ruchu dla rowerów, choć kiedyś zlokalizowano wzdłuż niej jedną z pierwszych dróg dla rowerów w Krakowie. Obecnie uzupełniono ją o służyć. Ulica Buszka jest wąską, ślepo zakończoną (dla aut) ulicą o uspokojonym ruchu. Posiada służyć.

Zdjęcia badanego miejsca:



Ilustracja 1: widok skrzyżowania, w głąb ul. Reymonta



Ilustracja 2: Wylot ul. Piastowskiej (N)



Ilustracja 3: Ul. Piastowska (S) z pasami ruchu, po prawej wylot Buszka

Wyniki badania (kartogram):

Źródło podróży	Cel, relacja	30 października, 7:45-8:45					30 października, 16:00-17:00					Statystyka
		K	KwK	M	MwK	Razem	K	KwK	M	MwK	Razem	
Piastowska N chodnikiem	Błonia chodnikiem	5	0	7	0	12	7	0	9	0	16	Kobiety: 30% Mężczyźni: 70% Bez kasku: 82% W kasku: 18% Prawidłowo: 55% Nieprawidłowo: 45% Błonia chodnikiem: 88 osób Błonia pasem ruchu: 79 osób Ruch popołudniowy większy o: 35% K – kobiety KwK – kobiety w kaskach M – mężczyźni MwK – mężczyźni w kaskach Jazda prawidłowa
	Błonia pasem ruchu	2	0	1	0	3	3	1	1	0	5	
	Reymonta chodnikiem	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	Buszka	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
Piastowska N jezdnią	Błonia pasem ruchu	0	0	1	2	3	0	0	1	1	2	
Reymonta chodnikiem	Buszka	2	0	2	2	6	4	0	4	1	9	
	Piastowska N jezdnią	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	
	Błonia pasem ruchu	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
Reymonta jezdnią	Buszka	4	1	6	2	13	10	2	12	5	29	
	Piastowska N jezdnią	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	
	Buszka	1	0	1	0	2	3	0	3	1	7	
Błonia chodnikiem	Piastowska N chodnikiem	2	1	3	1	7	1	0	8	2	11	
	Piastowska N chodnikiem	1	0	3	0	4	2	0	5	0	7	
	Piastowska N jezdnią	1	1	1	3	6	0	0	2	5	7	
Błonia pasem ruchu	Piastowska N jezdnią	1	2	1	0	4	2	1	2	2	7	
	Buszka	4	2	12	1	19	3	0	10	1	14	
	Błonia pasem ruchu	2	0	11	1	14	2	1	13	1	17	
Buszka	Reymonta jezdnią	6	1	17	3	27	4	0	14	4	22	
	Reymonta chodnikiem	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	Piastowska N chodnikiem	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	Razem	31	8	66	15	120	42	5	91	24	162	
Razem zmierzono: 282												

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

Śluzka z ul. Reymonta jest często wykorzystywana do jazdy na wprost, tzn. rowerzyści mijają oczekujące pojazdy i ustawiają się przed nimi, aby po zmianie świateł pojechać prosto w ul. Buszka. Śluzki (wszystkie trzy) nie są praktycznie wykorzystywane do skrętu w lewo, natomiast ułatwiają przejazd prosto - rowery ustawiają się przed autami i ruszają pierwsze ze skrzyżowania. Wyjeżdżający z ul. Buszka w prawo na pas ruchu dla rowerów bardzo często omijają sygnalizację na wylocie ul. Buszka - skręcają na kawałek chodnika, a z niego (korzystając z wolnego miejsca) wjeżdżają bezpośrednio na pas ruchu dla rowerów. Podobne interesujące zachowania wykazują rowerzyści jadący Piastowską na południe - zdarza się, że korzystają z odcinka chodnika, aby przyspieszyć i ułatwić wjazd na pas ruchu dla rowerów.

Wnioski z badania:

Obecny chodnik wzdłuż ulicy Piastowskiej (dawna droga dla rowerów i pieszych) **jest wybierany odrobinę częściej (88 osób, 52%)** niż wprowadzone przez tut. jednostkę pasy ruchu dla rowerów (79 osób). Wiąże się to z łatwiej dostępną relacją do/z Buszka, wygodą jazdy asfaltową alejką oraz na pewno z poczuciem bezpieczeństwa.

W ulicy Reymonta natomiast **zdecydowana większość osób (94 na 113, tj. 83%) wybiera jazdę jezdnią (po pasach ruchu dla rowerów)** niż chodnikiem. Alternatywą są znacznie gorzej utrzymane chodniki, przerywane wjazdami na parkingi i zjazdami indywidualnymi. Ruch aut w ul. Reymonta jest mniejszy, niż wzdłuż Piastowskiej.

55% badanych rowerzystów jechało na skrzyżowaniu i dojeździe do niego **prawidłowo, 45% nieprawidłowo** - jest to związane głównie z problemem ulicy Piastowskiej - brak infrastruktury lub pasy ruchu dla rowerów w sytuacji, w której nie są one optymalnym sposobem prowadzenia ruchu rowerów.

Pasy ruchu dla rowerów sprawdzają się w zależności od warunków na drodze. Wyznaczenie pasów ruchu zamiast drogi dla rowerów i pieszych może pogorszyć warunki jazdy rowerem (utrudnić skręcanie; pogorszyć poczucie bezpieczeństwa).

Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział ruchu kobiet 30%, co jest znacznie mniejszą wartością, niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Prawdopodobnie jest to wpływ pogody. Udział osób w kaskach: 18%. Szacowany ruch to ok. 1500 rowerów na dobę (w listopadzie!). Ruch popołudniowy jest większy od porannego o 35%.