



Raport Akcja Ewaluacja



Miejsce:

Rondo na ul. Mazowieckiej.

Cele badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów na małym rondzie z jednym pasem ruchu bez infrastruktury rowerowej (jazda chodnikiem, jazda jezdnią). Weryfikacja wpływu ruchu aut (płynny lub rondo zablokowane) na zachowania rowerzystów. Obserwacja w celu wykrycia sytuacji niebezpiecznych.

Termin badania i warunki pogodowe:

19 listopada (wtorek), godz. 15:30-16:30. Temperatura ok. 10 stopni, sucho. 20 listopada (środa), godz. 7:45-8:45. Temperatura ok. 5 stopni, sucho.

Schemat skrzyżowania (relacje):



Opis skrzyżowania:

Niewielkie (średnica poniżej 20m) rondo, z jednym pasem ruchu, rozdzielonym ruchem na wlotach i wylotach, dość poprawnej geometrii (wymuszającej zwolnienie). Jeden wlot jest nierozdzielony, jednokierunkowy dla aut (wyjazd z ronda), dwukierunkowy dla rowerów (kontraruch bez kontrapasa). W pobliżu znajduje się skrzyżowanie ul. Mazowieckiej z Alejami Trzech Wieszczów (osygnalizowane, z priorytetem ATW), co ma spory wpływ na ruch na rondzie.

Zdjęcia badanego miejsca:



Ilustracja 1: Tarcza ronda

Wyniki badania (kartogram):

Sposób jazdy	19 listopada 15:30-16:30					20 listopada 7:45-8:45					Statystyka
	K	KwK	M	MwK	Razem	K	KwK	M	MwK	Razem	
Jezdnią	29	7	68	17	121	20	7	40	11	78	
Chodnikiem	8	1	26	1	36	14	1	26	7	48	
Auta ogółem					1200					800	
Auta w kierunku ATW					160					240	
Prawidłowo:					77%					62%	
K – kobiety KwK – kobiety w kasku M – mężczyźni MwK – mężczyźni w kasku Zachowania prawidłowe ■											
Statystyka											
Kobiety:										31%	
Mężczyźni:										69%	
Bez kasku:										82%	
W kasku:										18%	
Razem zmierzono:										283	
Ruch popołudniowy większy o:										25%	

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

Część rowerzystów dojeżdża do miejsc zlokalizowanych blisko ronda (głównie sklepy) po chodniku, gdyż jezdnia ronda nie zapewnia lub zapewnia nieefektywną obsługę tych celów podróży. Jedynie sporadycznie zaobserwowano zablokowanie roweru przez korek aut podczas

dojazdu do ronda. Korzystanie przez pieszych (oraz nielegalnie przez rowerzystów) z przejść dla pieszych było łatwe, zarówno dojeżdżający do ronda, jak i opuszczający rondo ustępowali pierwszeństwa.

Podsumowanie i wnioski z badania:

Rondo badano w różnych warunkach ruchowych. W pierwszym badaniu (19 listopada) rondo nie było zakorkowane, ruch był płynny. Wyrywkowo zmierzono (w krótszym okresie czasu) liczbę aut, co pozwala oszacować obciążenie ruchem na ok. 1200 aut na godzinę (oraz 157 rowerów, co stanowi ponad 11% udziału w ruchu pojazdów). Obciążenie wylotu ronda w stronę Alej Trzech Wieszczów (ATW) wyniosło ok. 160 aut/h (zob. dalsza część wniosków). **77% rowerzystów korzystało z ronda prawidłowo, jadąc jezdnią** (co jest szybsze, wygodniejsze i prawdopodobnie również bezpieczniejsze). Pewna część korzystała z chodnika z uwagi na zlokalizowane blisko ronda (przy chodniku) cele podróży (sklepy). Nie zaobserwowano wyraźnie dominującej relacji, rondo obsługuje ruch lokalny dzielnicy Krowodrza oraz ruch do i z centrum. Nie zaobserwowano sytuacji niebezpiecznych.

W drugim badaniu (20 listopada) rondo przez całą godzinę było zablokowane (tj. auta stały po wjeździe na rondo i musiały oczekiwać na możliwość zjazdu; stworzyły się długie kolejki przed rondem). Spowodowane jest to bliską sygnalizacją na wjeździe w ATW i blokowaniem wyjazdu z ronda w tę stronę, zmierzona przepustowość wyniosła ok. 240 aut/h. Przepustowość całego ronda spadła do ok. 800 aut/h. **Zauważono wyraźny wzrost odsetka rowerzystów korzystających z chodnika** (38%, przy poprzednim 23%). Prawdopodobnie spowodowane jest to utrudnieniem w dojeździe do ronda, ale nie przejazdem przez rondo. Z obserwacji wynika, że wszyscy rowerzyści, którzy dojechali do ronda jezdnią, korzystali z jezdni ronda. Sporadycznie zdarzały się osoby, które dojechały do ronda chodnikiem, ale rondo pokonywały jezdnią ronda. Można wnioskować, że utrudnienia ruchu na samym rondzie nie blokują rowerów (co było widać podczas obserwacji - rowery "jakoś" się mieściły), natomiast problemem są zablokowane dojazdy do ronda (rzeczywiście zauważono, że niektórzy rowerzyści musieli się zatrzymać bez możliwości ominięcia korka).

Prawie 50 rowerzystów skorzystało (nielegalnie) z przejść dla pieszych i nie spotkało się to z ani jednym widocznym aktem agresji ze strony kierowców (nieustąpienie, trąbienie). Z obserwacji wyraźnie wynika, że rowerzyści korzystający z jezdni ronda używają należącego im pierwszeństwa, podczas gdy jadący bardziej naokoło chodnikami i po przejściach dla pieszych wjeżdżają na przejścia po upewnieniu się, że kierowca ich przepuszcza.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział ruchu kobiet 31%, 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 godzinę (w listopadzie!). Udział rowerów w ruchu pojazdów przekracza 10%. Ruch popołudniowy jest większy od porannego o 25%.