

Miejsce 1:

Warszawa, skrzyżowanie ulicy Stawki i alei Jana Pawła II.

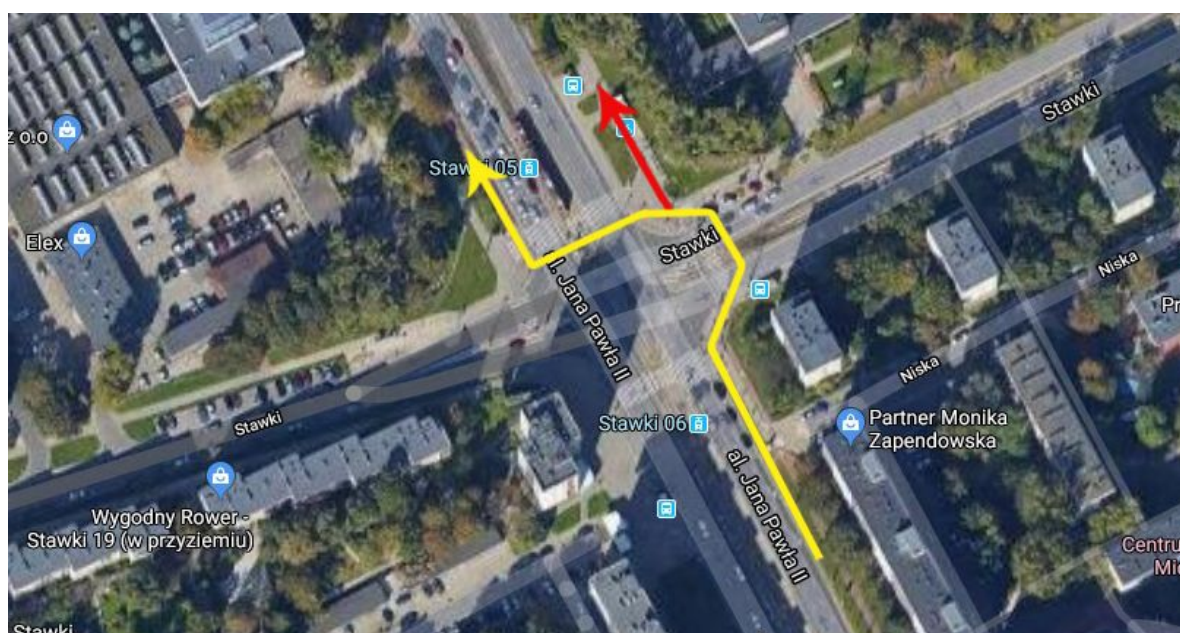
Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów w miejscu, w którym infrastruktura traci ciągłość (kończy się droga dla rowerów, która za skrzyżowaniem przechodzi ze wschodniej strony ulicy na zachodnią).

Termin badania i warunki pogodowe:

21 października godz. 8:30 - 9:30 oraz 16:50-17:50. Temperatura powyżej 5 stopni, lekki wiatr, bez chmur.

Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Przebieg infrastruktury rowerowej w okolicy skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Stawki.
Kolor żółty: przebieg drogi dla rowerów, kolor czerwony: chodnik.

Opis miejsca:

Skrzyżowanie al. Jana Pawła II z ul. Stawki charakteryzuje się brakiem ciągłości infrastruktury rowerowej po wschodniej stronie alei za skrzyżowaniem z ul. Stawki. Jazda stroną wschodnią (po chodniku) jest wygodniejsza – jadąc chodnikiem można się dużo szybciej dostać do ronda Zgrupowania AK Radosław, popularnego centrum handlowego Arkadia oraz tras rowerowych prowadzących dalej na północ i na wschód bo nie ma konieczności dwukrotnego zatrzymywania się na światłach, nic więc dziwnego, że znaczna część rowerzystów wybiera jazdę chodnikiem. Zgodnie z informacjami otrzymanymi od Zarządu Dróg Miejskich w miejscu dzisiejszego chodnika planowana jest budowa drogi dla rowerów.

Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 2. Jazda infrastrukturą rowerową (kolor żółty) oraz chodnikiem (kolor czerwony).

1 i 2 widok na skrzyżowanie w kierunku N,

3 widok na skrzyżowanie w kierunku W

4 widok na skrzyżowanie w kierunku S

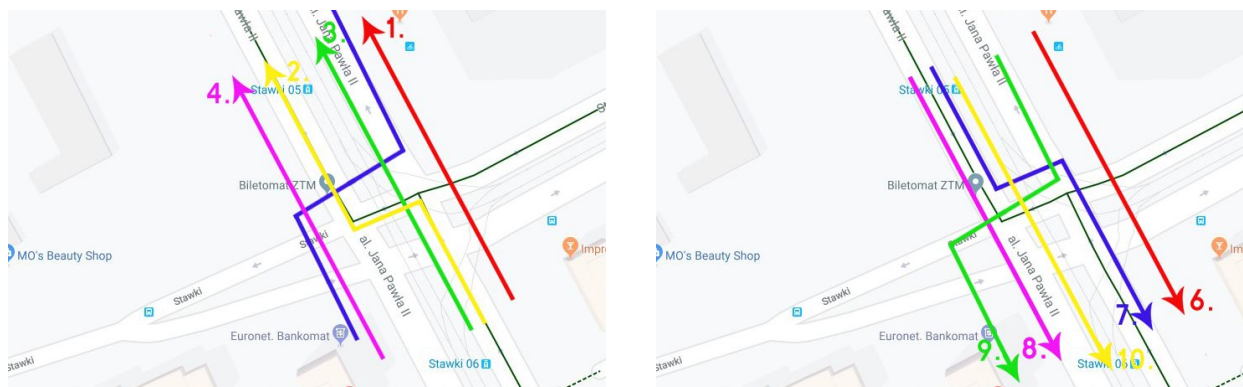


Rys. 3. Kontynuacja jazdy chodnikiem w wyniku braku infrastruktury rowerowej.

1-3 widok na skrzyżowanie w kierunku S oraz przykład wyboru kontynuacji drogi chodnikiem.

4 widok na chodnik w kierunku N.

Schemat skrzyżowania - badane relacje:



Rys. 4 i 5. Badane relacje – kierunek południowy i północny.

Wyniki badania (liczby bezwzględne oraz wybrane statystyki w %):

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	21 października, 08:35 - 09:35, 13 st. C			21 października, 16:40 - 17:40, 13,5 st.a C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	Centrum -> rondo Babka, S->N	1	Rondo Babka DDR E + chodnik E	11	22	33	22	33	55	88
		2	Rondo Babka DDR E + DDR W	3	8	11	12	11	23	34
		3	Rondo Babka jezdnią	0	0	0	0	1	1	1
		4	Rondo Babka chodnik W + DDR W	2	5	7	0	1	1	8
		5	Rondo Babka chodnik W + chodnik E	1	2	3	0	0	0	3
			podsuma:	17	37	54	34	46	80	134
2	Rondo Babka -> Centrum, N->S	6	Centrum chodnik E + DDR E	16	25	41	6	13	19	60
		7	Centrum DDR W + DDR E	8	15	23	3	13	16	39
		8	Centrum DDR W + chodnik W	8	6	14	5	5	10	24
		9	Centrum chodnik E + chodnik W	1	2	3	0	0	0	3
		10	Centrum jezdnią	0	0	0	0	0	0	0
			podsuma:	33	48	81	14	31	45	126
			Suma:	50	85	135	48	77	125	260

Statystyka	
Kobiety:	37,69%
Mężczyźni:	62,31%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik K	17,69%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik M	25,38%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik razem	43,08%
Kontynuacja jazdy chodnik -> DDR K	9,23%
Kontynuacja jazdy chodnik -> DDR M	16,92%
Kontynuacja jazdy DDR z chodnika razem	26,15%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) K	10,00%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) M	18,08%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) razem	28,08%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) K	0,77%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) M	1,54%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) razem	2,31%
Jazda jezdnią ogółem:	0,38%

Obserwacje i wnioski z badania:

Szczegółowe obserwacje zachowań rowerzystów pokonujących to miejsce pozwalają na wyciągnięcie wniosków, iż rowerzyści w naturalny dla siebie sposób wybierają tę trasę, która jest dla nich szybsza i wygodniejsza, czyli często kontynuują jazdę chodnikiem w miejscu, w którym droga dla rowerów zmienia stronę alei Jana Pawła 2. Niewielka ich liczba wybiera jazdę jezdnią, są to przypadki jednostkowe (zaobserwowano 3 osoby jadące jezdnią na 260 zauważonych ogółem), co wydaje się być zrozumiałe – jezdnie ulicy ma w tym miejscu po 3 pasy w każdym kierunku, co przy większym ruchu pojazdów mechanicznych jest dla rowerzystów zniechęcające. Jazdę tylko po chodniku wybrało także niewiele osób, bo jedynie 2,31%. Zachowanie zdecydowanej większości rowerzystów pozwala na postawienie tezy, iż aleja Jana Pawła 2 powinna być wzbogacona o infrastrukturę rowerową po obu jej stronach.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział ruchu kobiet wyniósł prawie 38%, co jest wartością nieco mniejszą, niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Ruch popołudniowy zbliżony jest do ruchu porannego – jest to dość popularna trasa rowerowa w Warszawie, zarówno dla komunikacji lokalnej jak i tranzytowej.