

## Miejsce 10:

Warszawa, rondo Tybetu (skrzyżowanie ul. Kasprzaka i Al. Prymasa Tysiąclecia).

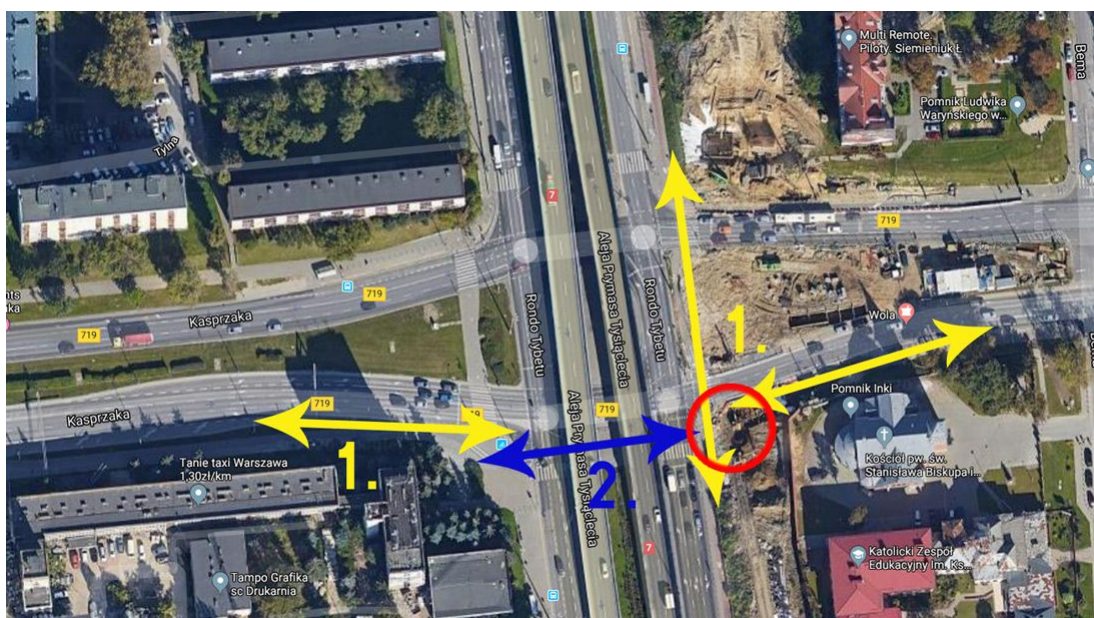
## Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów na nietypowym przejeździe dla rowerów przez Al. Prymasa Tysiąclecia, gdzie sygnał zielony dla pieszych trwa dwa razy dłużej niż dla rowerzystów (organizacja ruchu dająca pierwszeństwo samochodom skręcającym na zielonej strzałce w ul. Kasprzaka przed rowerzystami jadącymi ul. Kasprzaka przez skrzyżowanie z Al. Prymasa Tysiąclecia).

## Termin badania i warunki pogodowe:

11 grudnia godz. 7:45 – 8:45, temperatura -1 stopień, sucho, pochmurnie i 17 grudnia godz. 16:50 – 17:50 temperatura 7 stopni, wilgotno, ale bez deszczu, pochmurnie.

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na skrzyżowaniu ul. Kasprzaka i Al. Prymasa Tysiąclecia (rondo Tybetu). Na czerwono oznaczono miejsce, w którym wykonano ewaluację.

1. Kolor żółty = drogi dla rowerów i przejazdy rowerowe
2. Kolor niebieski = przejazd rowerowy z sygnalizacją dyskryminującą rowerzystów.

## Opis miejsca:

Skrzyżowanie ul. Kasprzaka i Al. Prymasa Tysiąclecia jest dość dobrze wyposażone w infrastrukturę rowerową. Wzdłuż obu ulic biegną dwukierunkowe drogi dla rowerów (fragment ul. Kasprzaka za Al. Prymasa Tysiąclecia w kierunku zachodnim posiada CPR, który kilkadziesiąt metrów dalej przechodzi w drogę dla rowerów prowadzącą do centrum miasta), po południowej stronie ul. Kasprzaka i po wschodniej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia. Droga dla rowerów biegnąca wzdłuż Al. Prymasa Tysiąclecia jest wykonana z kostki brukowej – to jedna z pierwszych tras rowerowych w Warszawie, wybudowana w pierwszych latach XXI wieku. Prowadzi ona na północ w kierunku Woli, Żoliborza i Bielan, a na południe – w kierunku Ochoty, Pola Mokotowskiego i Mokotowa. Zgodnie z pomiarami ruchu prowadzonymi przez Urząd Miasta, jest to jedna z tras o największym ruchu rowerowym niezależnie od pory roku. Wydaje się to być zrozumiałe – łączy odległe dzielnice na północy i południu Warszawy.

Niestety, od kilkunastu miesięcy nowa organizacja ruchu na przejeździe przez Al. Prymasa Tysiąclecia wzdłuż ul. Kasprzaka dyskryminuje rowerzystów: w celu uniknięcia sytuacji kolizyjnych z samochodami skręcającymi na warunkowej zielonej strzałce z Al. Prymasa Tysiąclecia w ul. Kasprzaka w kierunku wschodnim, skrócono czas nadawania sygnału zielonego dla rowerzystów o około połowę, pozostawiając jednocześnie sygnał zielony na położonym obok przejazdu przejściu dla pieszych. Skutek takiej organizacji ruchu był łatwy do przewidzenia: rowerzyści widząc zielone światło dla pieszych ignorują czerwonym światło na przejeździe rowerowym i przejeżdżają przez przejazd. Niewiele samochodów korzysta z tego „udogodnienia” – potok pieszych jest na tyle duży, że kierowcom rzadko kiedy udaje się skorzystać z możliwości warunkowego skrętu w prawo na zielonej strzałce. Sensowność takiego rozwiązania wydaje się być w związku z tym wysoce wątpliwa.

**Zdjęcia badanego miejsca:**



Rys. 2. Przejazd rowerowy przez Al. Prymasa Tysiąclecia wzdłuż ul. Kasprzaka w kierunku zachodnim z widoczną sygnalizacją świetlną nadającą sygnał zielony dla pieszych i czerwony dla rowerzystów.



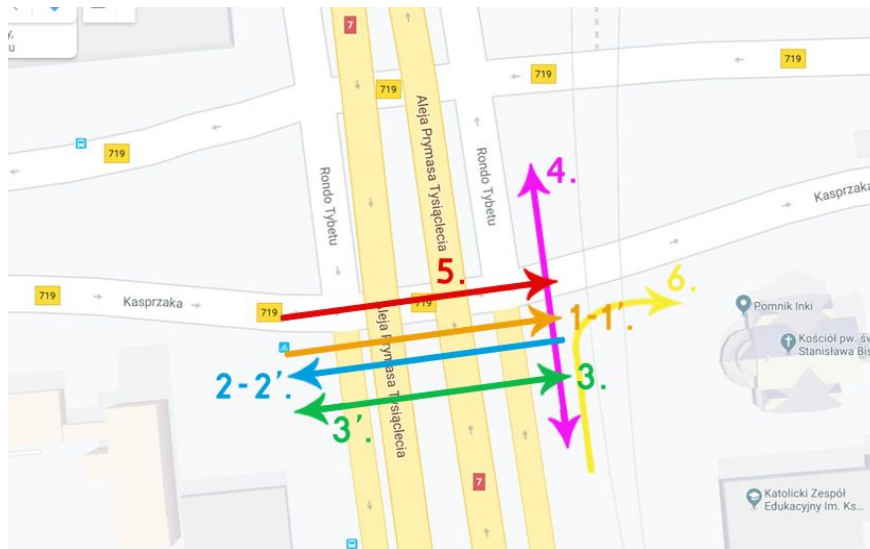
Rys. 3. Przejazd rowerowy przez Al. Prymasa Tysiąclecia wzdłuż ul. Kasprzaka w kierunku wschodnim z widoczną sygnalizacją świetlną nadającą sygnał zielony dla pieszych i czerwony dla rowerzystów.





Rys. 4 i 5. Rowerzyści oczekujący na zielone światło przed przejazdem rowerowym przez Al. Prymasa Tysiąclecia wzdłuż ul. Kasprzaka w kierunku zachodnim. Zdjęcie wykonano podczas popołudniowego badania, tj. 17 grudnia ok. godz. 17:10.

### Schemat miejsca - badane relacje:



Rys. 6. Badane relacje – wszystkie możliwe kierunki.

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

Nr relacji na mapce	Cel, relacja	11 grudnia, 07:45 - 08:45, -1 st. C			17 grudnia, 16:50 - 17:50, 7 st. C			Ogółem
		K	M	Razem	K	M	Razem	
1	W->E, przejazd na czerwonym świetle.	10	33	43	1	4	5	48
1'	W->E, przejazd na zielonym świetle.	bd	bd	0	2	10	12	12
2	E->W przejazd na czerwonym świetle.	1	3	4	2	44	46	50
2'	E->W przejazd na zielonym świetle.	bd	bd	0	13	53	66	66
1'-2'	E<->W przejazd na zielonym świetle	18	70	88	bd	bd	0	88
3	W->E, z zejściem z roweru i przejściem przez pdp.	0	0	0	0	0	0	0
3'	E->W z zejściem z roweru i przejściem przez pdp.	0	0	0	0	0	0	0
4	N<->S przejazd na zielonym świetle	bd	bd	0	16	58	74	74
5	Na wschód, po jezdni w ruchu ogólnym	1	1	2	0	1	1	3
6	S->E, skręt z Prymasa w Kasprzaka	bd	bd	0	7	20	27	27
<b>Suma</b>		<b>30</b>	<b>107</b>	<b>137</b>	<b>41</b>	<b>190</b>	<b>231</b>	<b>368</b>

Statystyka	
Kobiety:	19,29%
Mężczyźni:	80,71%
Kobiety jazda przepisowa	70,83%
Kobiety jazda nieprzepisowa	29,17%
Mężczyźni jazda przepisowa	61,64%
Mężczyźni jazda nieprzepisowa	38,36%
Wszyscy jazda przepisowa	63,30%
Wszyscy jazda nieprzepisowa	36,70%

### Obserwacje i wnioski z badania:

Badania zachowań rowerzystów pokonujących skrzyżowanie ul. Kasprzaka i Al. Prymasa Tysiąclecia pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Sygnał czerwony na przejeździe rowerowym przy jednoczesnym sygnale zielonym nadawanym dla sąsiadującego z nim przejścia dla pieszych nie powstrzymuje rowerzystów przed wjazdem na przejazd. Prawdopodobnie część z nich traktuje tę niekonsekwencję jako błąd w oprogramowaniu sygnalizacji i kontynuuje jazdę.
2. Wjazd na czerwonym świetle na przejazd w sytuacji opisanej powyżej nie powodował podczas dokonywania ewaluacji sytuacji niebezpiecznych z udziałem kierowców samochodów – właściwie w każdej zaobserwowanej sytuacji ruch pieszych był na tyle duży, że kierowcy i tak nie wjeżdżali na skrzyżowanie, lecz czekali aż piesi zejdą z przejścia na chodnik.
3. Zła, dyskryminująca rowerzystów organizacja ruchu nie jest dla nich przeszkodą – obserwacja zachowań rowerzystów w tym miejscu również wydaje się potwierdzać tezę mówiącą, iż zachowanie rowerzystów jest ściśle związane z jakością infrastruktury rowerowej.
4. Podczas badań w tym miejscu odnotowano duży ruch rowerowy, zdecydowanie wyższy niż w innych opisywanych miejscach. Potwierdza to popularność krzyżujących się w tym miejscu szlaków rowerowych (północ-południe i wschód-zachód wraz z relacjami „bocznymi”), co potwierdza konieczność poprawy organizacji ruchu na przejeździe rowerowym przez Al. Prymasa Tysiąclecia. Wstrzymywanie ruchu kilku-kilkunastu rowerzystów i rowerzystek tylko po to, aby umożliwić przejazd nie więcej jak 1-2 samochodom stoi w sprzeczności zarówno z standardami rowerowymi, jak i logiką.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu również nie przekroczył 20% i jest zbliżony do udziału kobiet w większości pozostałych analizowanych miejsc. Jest to wartość ponad dwukrotnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Na uwagę zasługuje spostrzeżenie, iż absolutnie nikt nie zatrzymał się na czerwonym świetle w czasie, gdy ruch pieszy miał światło zielone. Odsetek kobiet i mężczyzn jadących nieprzepisowo (czyli na czerwonym świetle wyświetlanym dla ruchu rowerowego przy jednoczesnym zielonym świetle dla pieszych) to liczba osób jadących na świetle czerwonym w stosunku do całkowitej liczby osób pokonujących ten przejazd, a więc uwzględniającej także przejazd na świetle zielonym. Wyniki ewaluacji zachowań w tym miejscu dobitnie pokazują, że źle wykonana infrastruktura generuje niepożądane (choć nie niebezpieczne) zachowania uczestników ruchu. Sygnalizacja świetlna powinna być na tym skrzyżowaniu poprawiona tak, aby wyeliminować ewentualne sytuacje kolizyjne pojazdów mechanicznych z rowerami, na przykład poprzez likwidację nieskutecznej zielonej strzałki do warunkowego skrętu w prawo w ul. Kasprzaka w kierunku wschodnim.

Odsetek osób poruszających się w relacji wschód-zachód (oba kierunki) wyniósł ponad 72%, zaś w relacji północ-południe (oba kierunki) – ponad 20%, przy czym poranne badanie nie uwzględniało tej relacji, stąd jest to wartość względnie niska.