



Raport Akcja Ewaluacja

Miejsce:

Ulica Hetmańska – skrzyżowanie z ulicą Marczukowską.

Cel badania:

Ulica Hetmańska jest ulicą o ogromnym znaczeniu, a z heatmap wynika, że także o dużym ruchu rowerowym przy niemal braku infrastruktury – jednostronna DDR urywa się na skrzyżowaniu z ul. Marczukowską. Badanie miało wykazać jak poruszają się rowerzyści i jak się zachowują po urwaniu się infrastruktury. Takich miejsc w Białymstoku jest więcej. Brak DDR może wynikać z przeskalowanego przekroju ulicy. Badanie miało na celu udowodnić, że rowerzyści w naturalny sposób będą korzystać z chodnika, zamiast poruszać się ruchliwą jezdnią wśród samochodów.

Termin badania i warunki pogodowe:

09.10.2019 07:30 - 08:30, umiarkowanie ciepło 14C, sucho, słonecznie,

09.10.2019 16:00 - 17:00, umiarkowanie ciepło 14C, sucho, słonecznie

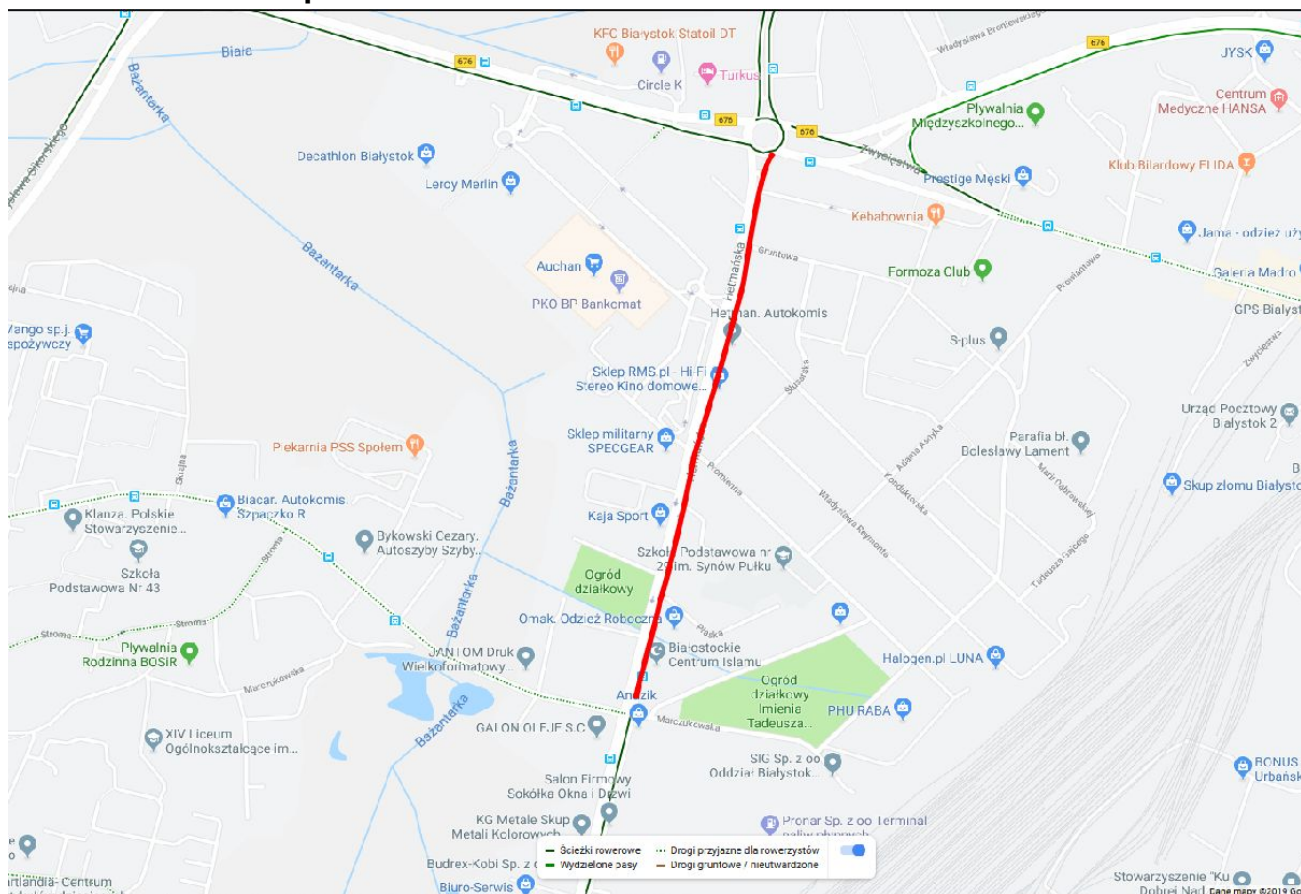
16.10.2019 07:30 - 08:30, umiarkowanie ciepło 14C, sucho, słonecznie

16.10.2019 16:00 - 17:00, ciepło 20C, sucho, przeważnie słonecznie

Opis punktu badania:

Ulica Hetmańska nie prowadzi do centrum, ale łączy ze sobą osiedla położone po zachodniej stronie torów kolejowych, na zachód od centrum. Jednocześnie zapewnia ona dojazd do Tunelu Nila, jednej z najważniejszych przepraw przez tory rozcinające miasto na 2 części. Inne ważne obiekty w okolicy to basen i park wodny, dworzec kolejowy, galeria handlowa. Ulica w ostatnich latach przekształca się z mieszkalnej w usługową (domy przerabiane są w obiekty usługowe), co zwiększa ilość potencjalnych celów podróży. Ulica była przebudowywana już w XXI wieku, przy udziale inwestora budującego galerię handlową, nie uwzględniono wówczas drogi dla rowerów, wybudowano natomiast aż 3 pasy ruchu w kierunku południowym, z których trzeci urywa się w połowie ulicy, nie ma więc wielkiego wpływu na przepustowość. Po wschodniej stronie ulicy, od Tunelu Nila do ulicy Marczukowskiej powstała niewygodna i urywająca się DDR z kostki. Ulica miała być odciążona po oddaniu do ruchu Trasy Niepodległości.

Badana ulica na mapie:



Wyniki badania (kartogram):

Data badania	strona wschodnia				strona zachodnia			
	chodnik		jezdnia		chodnik		jezdnia	
	K	M	K	M	K	M	K	M
09.10.2019 07:30 - 08:30	3	6	0	1	4	5	0	0
09.10.2019 16:00 - 17:00	2	9	0	0	11	30	0	0
16.10.2019 07:30 - 08:30	5	15	0	2	7	10	0	1
16.10.2019 16:00 - 17:00	3	8	0	1	15	27	0	0
Suma	13	38	0	4	37	72	0	1
Suma wg kierunku	51		4		109		1	

rowerzyści jadący po jezdni: 3.64%
rowerzyści jadący po chodniku: 96.36%

Procentowy udział wg płci:

Na wszystkich relacjach - kobiety %: 30.30%
Na wszystkich relacjach - mężczyźni %: 69.70%
% kobiet na jezdni: 0%
% mężczyzn na jezdni: 100%

Obserwacje na miejscu (przekazane przez osoby realizujące badanie):

W wyniku braku infrastruktury rowerowej na północ od ulicy Marcukowskiej niemal wszyscy rowerzyści kontynuują podróż chodnikiem zamiast zgodnie z przepisami jezdnią.

Wnioski z badania:

Zgodnie z oczekiwaniami: w wyniku braku DDR na północ od ulicy Marcukowskiej rowerzyści przemieszczają się chodnikiem. Warto odnotować, że pomimo godzin szczytu jezdni dla aut się nie korkowała. Rowerzyści natomiast nie musieli omijać wielu pieszych na chodnikach – ruch pieszy jest tam niewielki.

Wniosek jest taki, że należy w tym miejscu (a także w innych podobnych) wytyczyć drogę dla rowerów, bo wpływa to realnie na bezpieczeństwo, wygodę i sprawia, że rowerzyści przestają być narażeni na odpowiedzialność karną za jazdę po chodniku. Miejsce można wygospodarować m.in. ze zbędnego, trzeciego pasa ruchu po wschodniej stronie i likwidację zatok autobusowych.

Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział ruchu kobiet wyniósł 30% i jest nieco niższy niż średnia ze wszystkich punktów pomiarowych (36%).

Ruch popołudniowy był większy od porannego o prawie 80% co może mieć związek z komercyjnym charakterem okolicy.