

## Miejsce 1:

Warszawa, skrzyżowanie ulicy Stawki i alei Jana Pawła II.

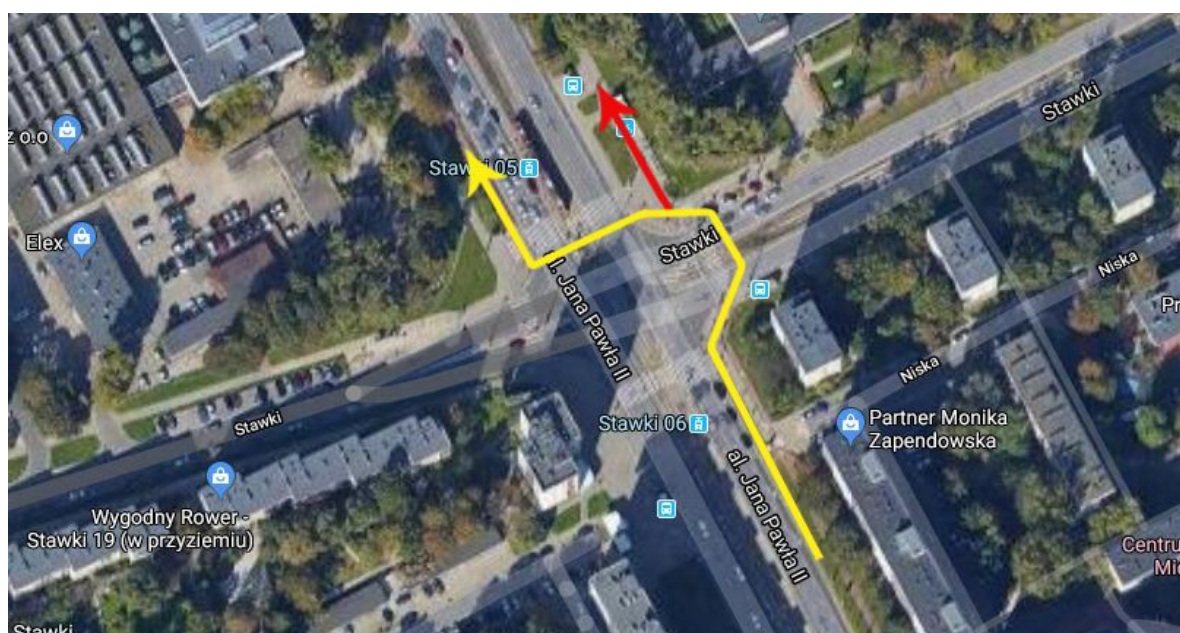
## Cel badania:

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

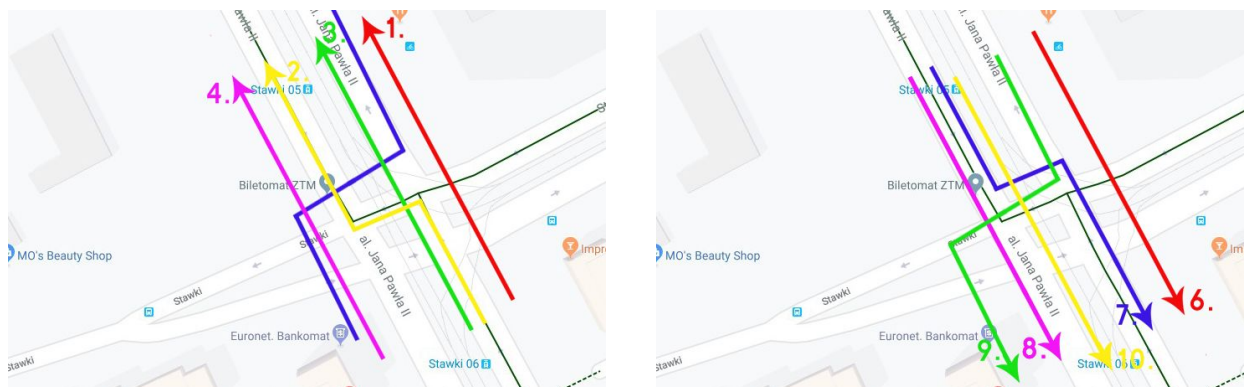


Rys. 3. Kontynuacja jazdy chodnikiem w wyniku braku infrastruktury rowerowej.

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
			<b>podsuma:</b>	<b>17</b>	<b>37</b>	<b>54</b>	<b>34</b>	<b>46</b>	<b>80</b>	<b>134</b>
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
			<b>podsuma:</b>	<b>33</b>	<b>48</b>	<b>81</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>45</b>	<b>126</b>
			<b>Suma:</b>	<b>50</b>	<b>85</b>	<b>135</b>	<b>48</b>	<b>77</b>	<b>125</b>	<b>260</b>

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

### 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.



## Miejsce 2:

Warszawa, skrzyżowanie ulicy Towarowej z ulicą Srebrną.

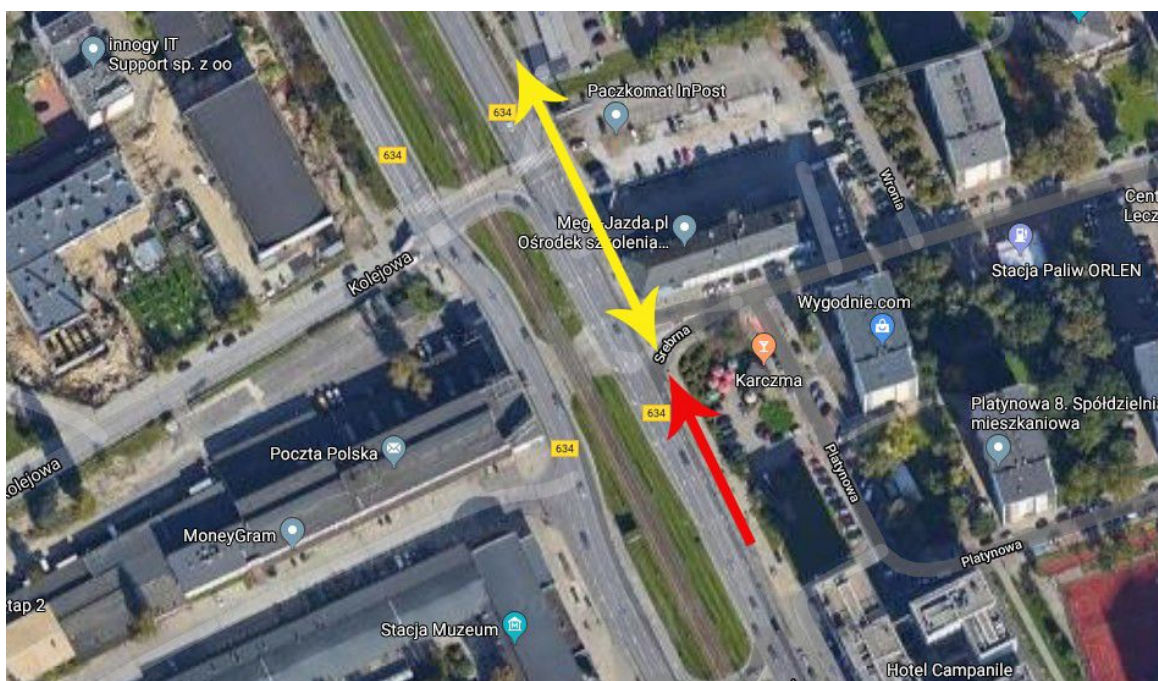
## Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów w miejscu, w którym infrastruktura traci ciągłość (kończy się dwukierunkowa droga dla rowerów, która za skrzyżowaniem z ul. Srebrną przechodzi w jednokierunkową, biegnącą w kierunku N).

## Termin badania i warunki pogodowe:

22 października godz. 15:50 - 16:50, temperatura 20 stopni, bezwietrznie i sucho oraz 8 listopada godz. 8:30 - 9:30, temperatura powyżej 6 stopni, lekki wiatr, niewielkie zachmurzenie.

## Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Przebieg infrastruktury rowerowej w okolicy skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Srebrną. Kolor żółty: dwukierunkowa droga dla rowerów, kolor czerwony: jednokierunkowa droga dla rowerów (S -> N).

## Opis miejsca:

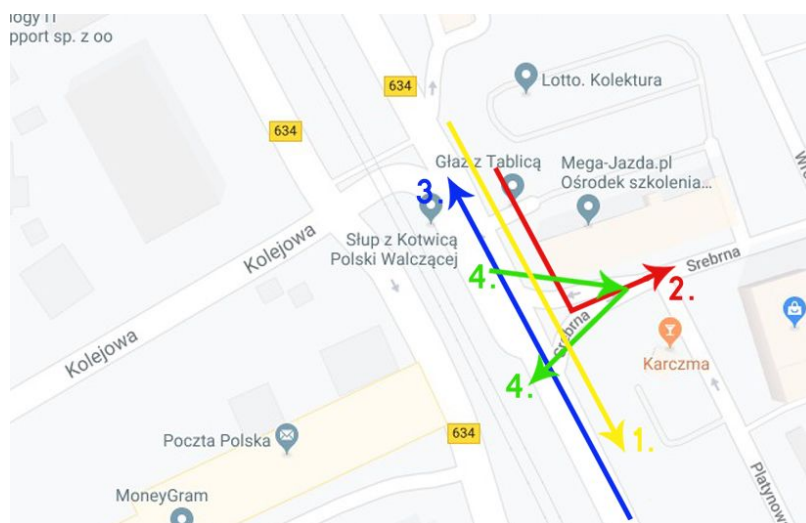
Skrzyżowanie ul. Towarowej z ul. Srebrną jest w kształcie litery T. Z wąskiej ul. Srebrnej można skręcić w wielopasmową ul. Towarową jedynie w prawo, w kierunku północnym. Wzdłuż ul. Towarowej biegnie nowa droga dla rowerów, która od położonego na południe hotelu Campanile do ul. Srebrnej jest jednokierunkowa i prowadzi jedynie w kierunku północnym. Za skrzyżowaniem z ul. Srebrną droga dla rowerów jest dwukierunkowa. Jadąc z północy na południe, tuż za przejazdem przez ul. Srebrną, rowerzyści napotykają znak C-4 (nakaz jazdy w lewo za znakiem), skutkiem czego nie mogą kontynuować podróży w kierunku południowym, do pl. Zawiszy. Jazda w relacji S -> N jest możliwa, jednak droga dla rowerów nie zaczyna się na samym pl. Zawiszy, lecz dopiero ok. 200 metrów dalej, na podjeździe pod hotel Campanile.

Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 2. Przejazd przez ul. Srebrną w ciągu ul. Towarowej, widok w kierunku południowym. Kolor żółty: odcinek dwukierunkowy, kolor czerwony: odcinek jednokierunkowy i znak C-4.

Schemat skrzyżowania - badane relacje:



Rys. 3. Badane relacje – kierunek południowy, północny wschodni i zachodni.



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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	22 października, 15:50 - 16:50, 20 st. C			08 listopada, 8:30 - 9:30, 6 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	Rondo Daszyńskiego -> pl. Zawiszy, N->S	1	Pl. Zawiszy, DDR, kontynuacja jazdy pod prąd za ul. Srebrną	28	62	90	15	45	60	150
2	Rondo Daszyńskiego -> ul. Srebrna, N->E	2	Pl. Zawiszy, DDR, zmiana kierunku jazdy lub zawrotka.	2	4	6	5	11	16	22
3	Pl. Zawiszy -> rondo Daszyńskiego, S->N	3	Rondo Daszyńskiego, DDR.	50	111	161	25	71	96	257
4	"Wąsy" pod prąd (wjazdy na/zjazdy z DDR z / do ul. Srebrnej w kierunku E lub W)	4	"Wąsy" pod prąd (wjazdy na/zjazdy z DDR z / do ul. Srebrnej w kierunku E lub W)	6	7	13	bd	bd	0	13
<b>Suma:</b>				<b>86</b>	<b>184</b>	<b>270</b>	<b>45</b>	<b>127</b>	<b>172</b>	<b>442</b>

Statystyka	
Kobiety:	29,64%
Mężczyźni:	70,36%
Pl. Zawiszy, DDR, kontynuacja jazdy pod prąd za ul. Srebrną	33,94%
Pl. Zawiszy, DDR, zmiana kierunku jazdy lub zawrotka.	4,98%
Rondo Daszyńskiego, DDR.	58,14%
"Wąsy" pod prąd (wjazdy na/zjazdy z DDR z / do ul. Srebrnej w kierunku E lub W, 1 dzień badań)	2,94%

**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 kontynuują jazdę drogą dla rowerów pod prąd i ignorują znak C-4. Odcinek drogi dla rowerów od ronda Daszyńskiego do pl. Zawiszy jest swoistą pułapką – jadący w kierunku południowym rowerzyści i rowerzystki nie są w żaden sposób informowani, iż nie dojadą tą drogą do samego placu Zawiszy i że będą zmuszeni skręcić w lewo, w ul. Srebrną. Na wysokości skrzyżowania z ul. Kolejową jest co prawda przejazd dla rowerów przez ul. Towarową, jest on jednak od wielu tygodni zamknięty ze względu na prowadzone w okolicy prace budowlane. Z obserwacji prowadzonych na tym poligonie wynika, że właściwie nikt nie przejmuje się nakazem skrętu w prawo, co z kolei pozwala na wysnucie wniosku na poparcie znanej poszechnie zasady, wg której zaprojektowana w sposób nieintuicyjny i pozbawiona ciągłości infrastruktura może powodować jazdę niezgodną z przepisami, zwłaszcza, gdy biegnąca obok droga dla ruchu ogólnego to szeroka, wielopasmowa arteria, z torowiskiem i pasem zieleni pośrodku. 34% wszystkich policzonych osób kontynuowało jazdę jednokierunkową drogą dla rowerów pod prąd, co dobitnie pokazuje, iż stworzenie w tym miejscu lepszej infrastruktury jest bardzo potrzebne.

Fakt, że zarówno podczas badania porannego jak i popołudniowego liczba relacji S -> N (pl. Zawiszy - rondo Daszyńskiego) przeważa ok. półtorakrotnie nad liczbą relacji w kierunku odwrotnym pozwala przypuszczać, iż część użytkowników infrastruktury rowerowej zdaje sobie sprawę z braku ciągłości drogi dla rowerów w tym miejscu i wybiera podróż inną trasą.

**Podsumowanie wyników statystycznych:**

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów to niecałe 30%, co jest wartością znacznie mniejszą, niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Ruch popołudniowy odbiega tutaj od ruchu porannego, co jednak jest wynikiem pogody i czasu badania – badanie popołudniowe odbyło się w 2. połowie października przy temperaturze 20 stopni Celsjusza, zaś poranne – w listopadzie, w dużo mniej korzystnych warunkach atmosferycznych i temperaturze ok. 6 stopni Celsjusza.

### Miejsce 3:

Warszawa, skrzyżowanie ulicy Świętokrzyskiej z ulicą Marszałkowską.

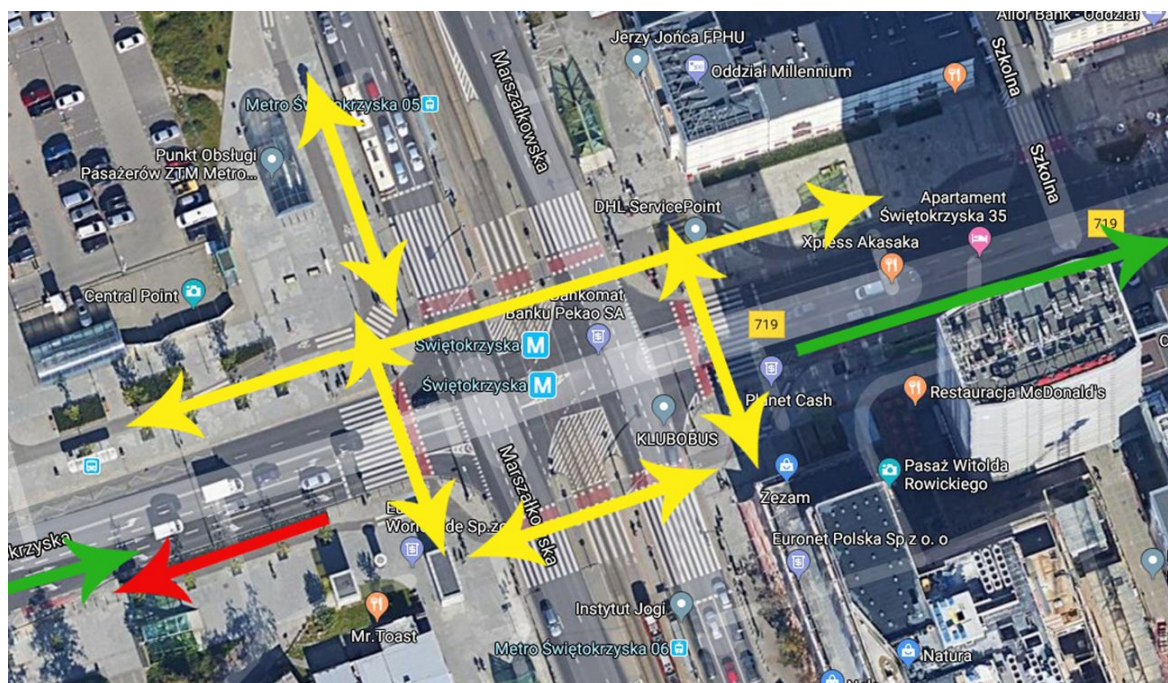
### Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów w miejscu, w którym infrastruktura traci ciągłość (kończy się dwukierunkowa droga dla rowerów, która za skrzyżowaniem z ul. Marszałkowską przechodzi w jednokierunkową, biegnącą w kierunku W).

### Termin badania i warunki pogodowe:

10 grudnia godz. 7:50 – 8:50, temperatura 5 stopni, sucho, pochmurnie i 16:40 – 17:40 temperatura 3 stopnie, mżawka, wilgotno i pochmurnie.

### Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na skrzyżowaniu ul. Świętokrzyskiej z ulicą Marszałkowską. \ Kolor żółty = dwukierunkowe drogi dla rowerów i przejazdy dla rowerów. Kolor czerwony = jednokierunkowa droga dla rowerów Kolor zielony = jednokierunkowy pas rowerowy

### Opis miejsca:

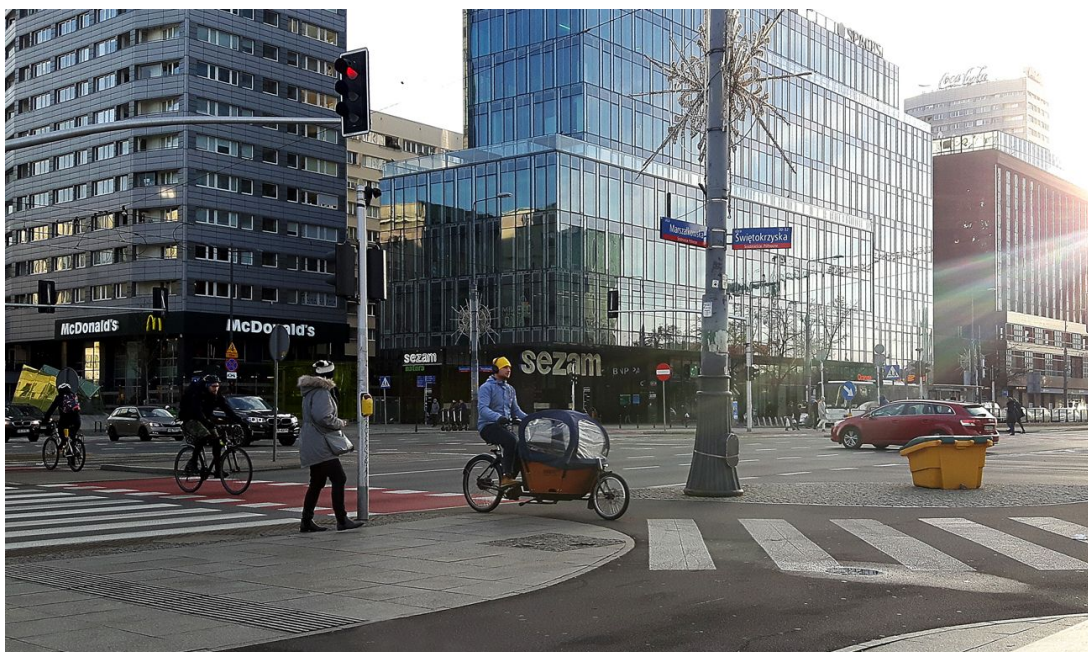
Skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską to jedno z głównych skrzyżowań w centrum Warszawy. W październiku 2014 roku ukończono gruntowny remont ul. Świętokrzyskiej. W ramach prac rewitalizacyjnych uporządkowano parkowanie i zwężono jezdnię, dzięki czemu ulica zyskała prawdziwie miejski charakter. Pojawiły się pasy i drogi dla rowerów, ławki oraz niewielkie zielone skwerki. Ruch rowerowy w tym miejscu zwiększył się praktycznie od razu, dzisiaj ul. Świętokrzyska to jeden z istotnych fragmentów jedynej względnie spójnej i długiej trasy przez Warszawę w relacji wschód-zachód. Przebiega przez ścisłe centrum, w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się dużo punktów gastronomicznych, usługowych czy też biurowców. Choć skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską posiada komplet czterech przejazdów rowerowych, to jazda w kierunku południowym możliwa jest tylko jezdnią ul. Marszałkowskiej (brak infrastruktury rowerowej), a w kierunku zachodnim –



północną stroną ul. Świętokrzyskiej, ponieważ fragment drogi dla rowerów na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania i pas rowerowy są jednokierunkowe.

Mimo to, część osób wybiera jazdę pod prąd fragmentem jednokierunkowej drogi dla rowerów by później kontynuować jazdę chodnikiem.

**Zdjęcia badanego miejsca:**



Rys. 2 i 3. Północno-zachodni róg skrzyżowania ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską, widok w kierunku rogu południowo-wschodniego.

Schemat skrzyżowania - badane relacje:



Rys. 4. Badane relacje – kierunek południowy, północny wschodni i zachodni.

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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	10 grudnia, 07:50 - 08:50, 5 st. C			10 grudnia, 16:40 - 17:40, 3 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	E, N -> W	1	Rondo ONZ, N, E -> W	17	73	90	15	52	67	157
2	E -> W po chodniku za przejazdem	2	Rondo ONZ, E -> W, kontynuacja jazdy chodnikiem	1	4	5	1	5	6	11
3	W -> S jezdnią, -> E infra	3	Marszałkowska, rondo Dmowskiego Nowy Świat, -> E	10	26	36	10	29	39	75
4	W -> N infra	4	Rondo ONZ -> pl. Bankowy	3	3	6	0	3	3	9
5	N -> S, jezdnią, N -> E infra	5	Pl. Bankowy -> rondo Dmowskiego, Nowy Świat	3	5	8	4	7	11	19
6	W -> E infra	6	rondo ONZ -> Nowy Świat	8	12	20	11	38	49	69
<b>Suma:</b>				<b>42</b>	<b>123</b>	<b>165</b>	<b>41</b>	<b>134</b>	<b>175</b>	<b>340</b>

Statystyka	
Kobiety:	24,41%
Mężczyźni:	75,59%
Kobiety rano	25,45%
Mężczyźni rano	74,55%
Kobiety po południu	23,43%
Mężczyźni po południu	76,57%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik -> rondo ONZ, K	0,59%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik -> rondo ONZ, M	2,65%
<b>Kontynuacja jazdy DDR -&gt; chodnik razem</b>	<b>3,24%</b>

Obserwacje i wnioski z badania:

Obserwacje zachowań rowerzystów przejeżdżających przez skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską pokazuje, że jedynie 3,24% policzonych osób wybiera jazdę chodnikiem po południowej stronie ul. Świętokrzyskiej. Wynika to prawdopodobnie z faktu, iż droga dla rowerów po północnej stronie ul. Świętokrzyskiej przejmuje większość ruchu. Rowerzyści i rowerzystki wybierający jazdę chodnikiem to nieznaczny odsetek osób podążających w kierunku zachodnim – pozwala to na potwierdzenie tezy, iż w miejscu, gdzie infrastruktura rowerowa wykonana jest w sposób prawidłowy, odsetek osób jadących w sposób nieprzeznaczony jest niewielki.



### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów to raptem 24,4%, co jest wartością znacznie mniejszą, niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Ruch poranny zbliżony jest w tym badaniu do ruchu popołudniowego zarówno jeśli chodzi o liczbę policzonych osób (165 rano i 175 po południu), jak i rozkład płci zauważonych cyklistów i cyklistek (ok. 24-25% uczestników ruchu to kobiety). Na taki a nie inny rozkład płci jak i na liczbę ogólną zaobserwowanych osób wpływ mogła mieć pora roku i aura. Mimo to, ponad 150 osób przejeżdżających przez to miejsce na godzinę to spora liczba, jasno pokazująca, że zasada „wybuduj a przyjadą” sprawdza się i w tym miejscu.

## Miejsce 4:

Warszawa, ulica Świętokrzyska w okolicy pl. Powstańców Warszawy.

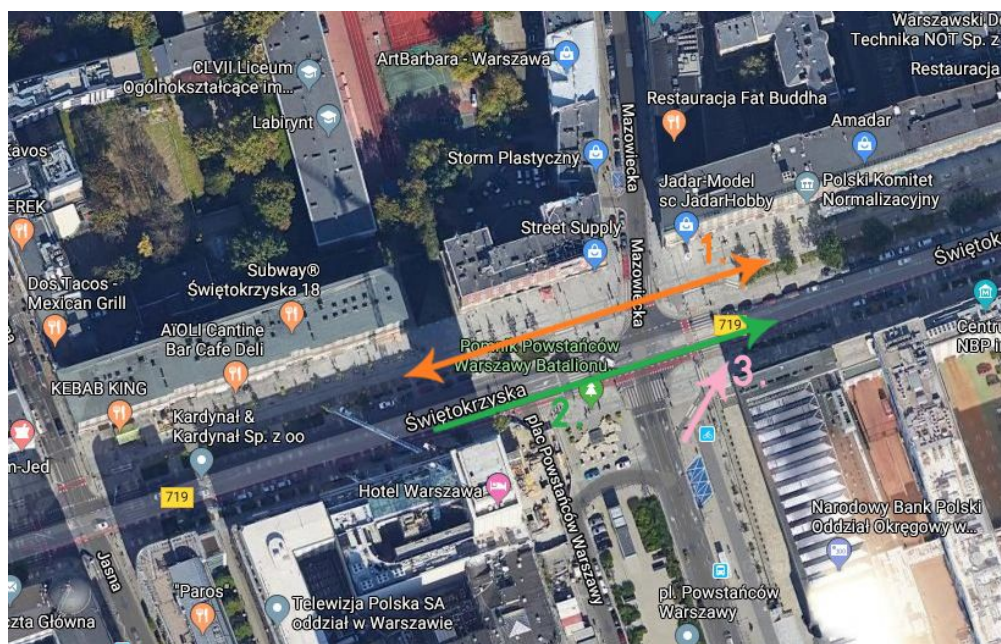
## Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów na ul. Świętokrzyskiej - czy rowerzyści jadą przepisowo pasami rowerowymi i drogą dla rowerów czy też chodnikami.

## Termin badania i warunki pogodowe:

7 listopada godz. 16:00 – 17:00, temperatura 9 stopni, sucho, pochmurnie i 21 listopada godz. 7:40 – 8:40 temperatura 8 stopnie, mżawka, wilgotno i pochmurnie.

## Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na ul. Świętokrzyskiej w okolicy pl. Powstańców Warszawy:

1. Kolor pomarańczowy = dwukierunkowa droga dla rowerów.
2. Kolor zielony = jednokierunkowy pas ruchu dla rowerów.
3. Kolor różowy = jednokierunkowa droga dla rowerów, łącznik jezdni pl. Powstańców Warszawy z pasem rowerowym prowadzącym w kierunku wschodnim.

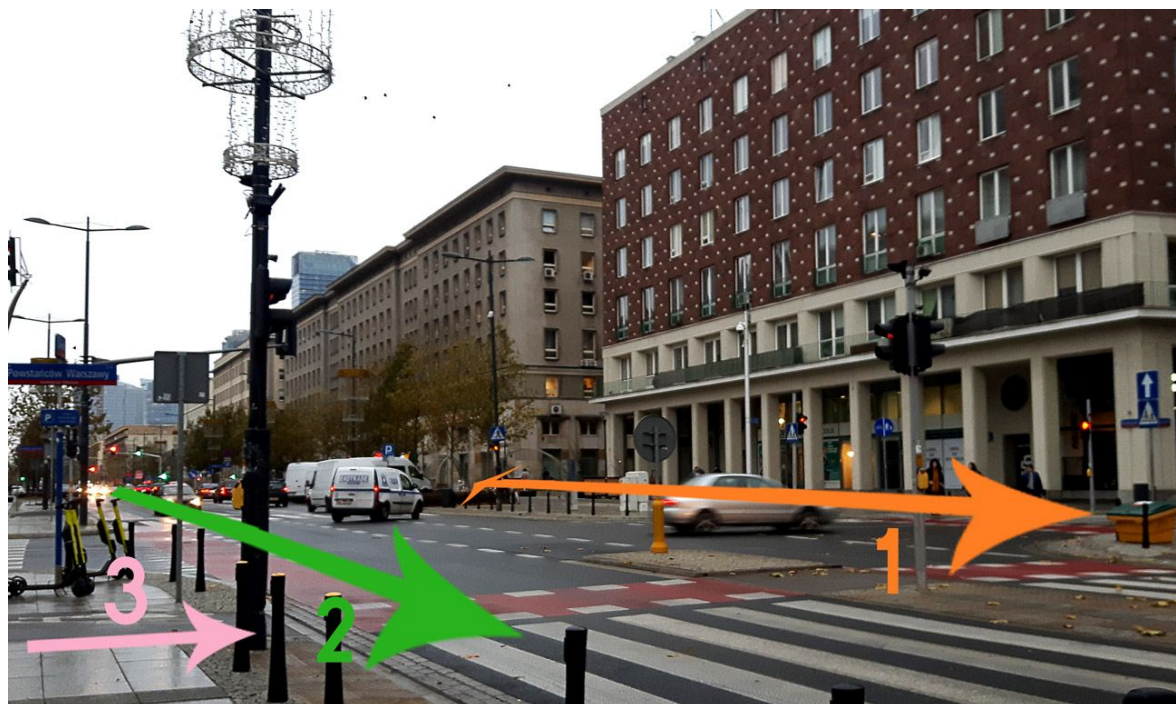
## Opis miejsca:

Ul. Świętokrzyska to jedna z głównych ulic w centrum Warszawy. W październiku 2014 roku ukończono jej gruntowny remont, a w ramach prac rewitalizacyjnych uporządkowano parkowanie i zwężono jezdnię, dzięki czemu ulica zyskała prawdziwie miejski charakter. Pojawiły się pasy i drogi dla rowerów, ławki oraz niewielkie zielone skwerki. Ruch rowerowy w tym miejscu zwiększył się praktycznie od razu, dzisiaj ul. Świętokrzyska to jeden z istotnych fragmentów jedynej względnie spójnej i długiej trasy przez Warszawę w relacji wschód-zachód. Przebiega przez ścisłe centrum, w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się dużo punktów gastronomicznych, usługowych czy też biurowców.

Infrastruktura rowerowa w tym miejscu występuje jedynie w relacji wschód-zachód, nie licząc łącznika z jezdni dla ruchu ogólnego prowadzącego na pas rowerowy w kierunku wschodnim (rys. 1, pkt. 3).



Zdjęcia badanego miejsca:



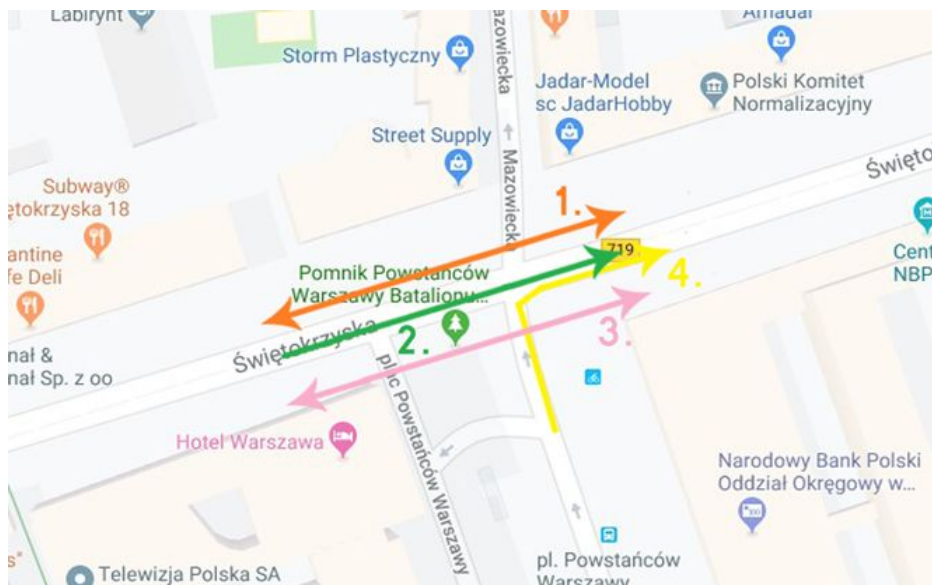
Rys. 2. Infrastruktura rowerowa na ul. Świętokrzyskiej w okolicy pl. Powstańców Warszawy, widok z południowo-wschodniego rogu:

1. Kolor pomarańczowy = dwukierunkowa droga dla rowerów.
2. Kolor zielony = jednokierunkowy pas ruchu dla rowerów.
3. Kolor różowy = jednokierunkowa droga dla rowerów, łącznik jezdni pl. Powstańców Warszawy z pasem rowerowym prowadzącym w kierunku wschodnim.



Rys. 3. Pas rowerowy na ul. Świętokrzyskiej w okolicy pl. Powstańców Warszawy, widok z południowo-wschodniego rogu w kierunku wschodnim.

**Schemat skrzyżowania - badane relacje:**



Rys. 4. Badane relacje – kierunek wschód / zachód oraz południe - zachód.

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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	7 listopada, 16:00 - 17:00, 9 st. C			21 listopada, 07:40 - 08:40, 8 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	DDR, północna strona Świętokrzyskiej, kierunek W i E	1	Ul. Marszałkowska <-> ul. Nowy Świat, W <-> E	23	86	109	35	72	107	216
2	Jazda pasem rowerowym W -> E	2	Ul. Marszałkowska -> ul. Nowy Świat, W -> E	23	70	93	7	20	27	120
3	Jazda chodnikiem E <-> W	3	Ul. Marszałkowska <-> ul. Nowy Świat, W <-> E, chodnikiem	6	7	13	1	2	3	16
4	Włączanie się z jezdni na pas rowerowy S -> E	4	Pl. Powstańców -> ul. Nowy Świat	3	8	11	0	1	1	12
<b>Suma:</b>				<b>55</b>	<b>171</b>	<b>226</b>	<b>43</b>	<b>95</b>	<b>138</b>	<b>364</b>

Statystyka	
Kobiety:	26,92%
Mężczyźni:	73,08%
Jazda po infrastrukturze rowerowej	95,60%
Jazda po chodniku	4,40%

**Obserwacje i wnioski z badania:**

Obserwacje zachowań rowerzystów korzystających z infrastruktury rowerowej na ul. Świętokrzyskiej pozwalają stwierdzić, iż droga dla rowerów po północnej stronie ul. Świętokrzyskiej jest niemal dwukrotnie bardziej obciążona ruchem co pas rowerowy w kierunku wschodnim. Fakt ten nie dziwi – droga dla rowerów jest dwukierunkowa. W tym miejscu również zauważono, że ogromna większość (ponad 95%!) rowerzystów i rowerzystek porusza się zgodnie z przepisami w miejscu, w którym infrastruktura rowerowa jest zadowalająca. Podczas tego badania zaobserwowano także 2 rowery z przyczepkami do przewozu dzieci (w tym jeden poziomy!), rowery elektryczne oraz 1 rower cargo.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu jest również niewielki i wynosi prawie 27%, co jest wartością znacznie mniejszą, niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Ruch poranny zmierzony podczas tego badania stanowi raptem 61% ruchu popołudniowego (138 zaobserwowanych osób rano w stosunku do 226 po południu). Ruch po chodniku mimo istniejącej infrastruktury jest niewielki i dość specyficzny – w większości przypadków chodnikiem przemieszczały się osoby starsze, z bardzo niewielką prędkością, niewiele większą od prędkości pieszych.



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum  
Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu  
Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014–2020





**Miejsce 5:**

Warszawa, pasy rowerowe na ul. Tamka i jej skrzyżowanie z ulicą Topiel.

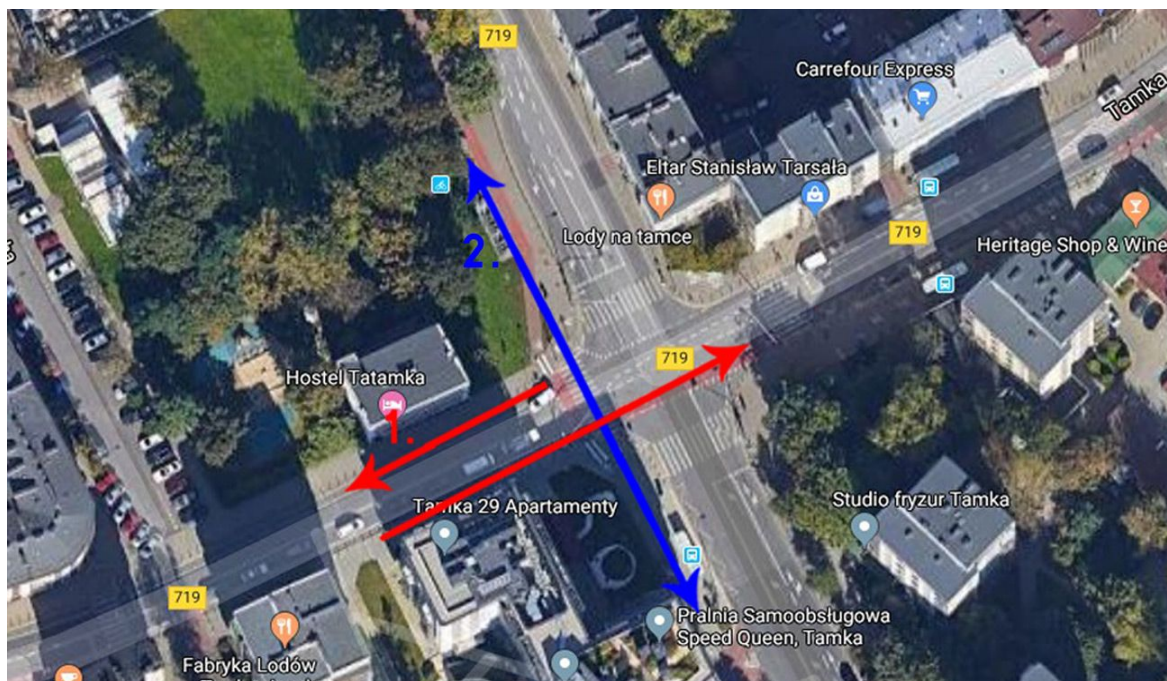
**Cel badania:**

Weryfikacja zachowań rowerzystów na ul. Tamka w celu sprawdzenia, czy rowerzyści jadą legalnie pasami rowerowymi czy też chodnikami.

**Termin badania i warunki pogodowe:**

15 listopada godz. 16:55 – 17:55, temperatura 7 stopni, sucho, pochmurnie i 20 listopada godz. 7:40 – 8:40 temperatura 8 stopni, sucho, pochmurnie.

**Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:**



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na ul. Tamka przy skrzyżowaniu z ul. Topiel:

- 1. Kolor czerwony = jednokierunkowe pasy ruchu dla rowerów.
- 2. Kolor niebieski = dwukierunkowa droga dla rowerów.

**Opis miejsca:**

Ul. Tamka to przedłużenie opisywanej wcześniej ul. Świętokrzyskiej w kierunku wschodnim. Do maja 2013 roku jej jezdnia składała się z trzech pasów dla ruchu ogólnego (dwóch w kierunku zachodnim, do centrum miasta i jednego w kierunku wschodnim), kiedy do zmieniono organizację ruchu. Polegała ona na utworzeniu pasów rowerowych i pozostawieniu po jednym pasie dla ruchu ogólnego. Pasy prowadzą w kierunku zachodnim do ul. Świętokrzyskiej, gdzie łączą się z istniejącą tam infrastrukturą, są także połączone z drogą dla rowerów w ciągu ulic Topiel i Kruczkowskiego. Mimo swojej popularności, pasy rowerowe są dość wąskie, a na całej długości odcinka od ul. Topiel do ul. Kopernika poprowadzone wzdłuż nich są rynsztoki, które dodatkowo zwążają rowerzystom pole manewru.

Od kilku lat pas rowerowy na ul. Tamka doprowadzony jest w kierunku wschodnim do drogi dla rowerów prowadzącej na bulwary wiślane oraz na most Świętokrzyski. Jest to istotny szlak rowerowy w centralnej części Warszawy, często uczęszczany mimo dość sporego przewyższenia (ok. 23 m na odcinku 500 m) przy podjeździe pod ul. Tamka w kierunku zachodnim.

**Zdjęcia badanego miejsca:**



Rys. 2 i 3. Pas rowerowy na ul. Tamka, widok w kierunku wschodnim.



Rys. 4. Pasy rowerowe na ul. Tamka, widok w kierunku wschodnim.



## Schemat skrzyżowania - badane relacje:



Rys. 5. Badane relacje – kierunek wschód &lt;-&gt; zachód, północ &lt;-&gt; południe oraz zachód - południe i zachód - północ

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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	15 listopada, 16:55 - 17:55, 7 st. C			20 listopada, 7:40 - 8:40, 8 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	E -> W	1	Most Świętokrzyski -> ul. Nowy Świat infrastrukturą	4	16	20	12	36	48	68
		1	Most Świętokrzyski -> ul. Nowy Świat chodnikiem	2	5	7	0	1	1	
2	W -> E	2	Centrum, ul. Nowy Świat -> Praga Płn, infrastrukturą (pasy)	9	69	78	7	27	34	112
		2	Centrum, ul. Nowy Świat -> Praga Płn chodnikiem	1	3	4	0	1	1	
3	W -> N	3	Centrum, ul. Nowy Świat -> Mariensztat, infrastrukturą (pasy + DDR)	1	0	1	0	0	0	1
		3	Centrum, ul. Nowy Świat -> Mariensztat, infrastrukturą chodnik + DDR)	0	1	1	0	0	0	
4	W -> S	4	Centrum, ul. Nowy Świat -> Solec, pas rowerowy, DDR	2	7	9	2	2	4	13
		4	Centrum, ul. Nowy Świat -> Solec, chodnik, DDR	1	0	1	0	1	1	
5	N <-> S	4	Mariensztat <-> Solec, DDR	2	19	21	8	28	36	57
<b>Suma:</b>				<b>22</b>	<b>120</b>	<b>142</b>	<b>29</b>	<b>96</b>	<b>125</b>	<b>267</b>

Statystyka	
Kobiety (%):	19,10%
Mężczyźni (%):	80,90%
Kobiety (liczby bezwzględne):	51
Mężczyźni (liczby bezwzględne):	216
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury K (%):	7,84%
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury M (%):	5,56%
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury K (liczby bezwzględne):	4
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury M (liczby bezwzględne):	12
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury ogółem (%):	5,99%
Jazda chodnikiem pomimo infrastruktury ogółem (liczby bezwzględne):	16
Jazda po infrastrukturze, zgodnie z przepisami K (%):	92,16%
Jazda po infrastrukturze, zgodnie z przepisami M (%):	94,44%
Jazda po infrastrukturze, zgodnie z przepisami K (liczby bezwzględne):	47
Jazda po infrastrukturze, zgodnie z przepisami M (liczby bezwzględne):	204



### Obserwacje i wnioski z badania:

Obserwacje zachowań rowerzystów korzystających z infrastruktury rowerowej na ul. Tamka skupiły się przede wszystkim na weryfikacji ile osób korzysta z infrastruktury w tym miejscu oraz ile spośród nich zdecydowało się zrezygnować z jazdy pasami rowerowymi i wybiera chodnik. Jak wspomniano wcześniej, ul. Tamka charakteryzuje się względnie dużym przewyższeniem \*23 m na odcinku 500 m), co dla starszych lub mniej wprawionych rowerzystów i rowerzystek może stanowić pewną barierę, zarówno fizyczną, jak i psychiczną. Obawa przed np. utratą równowagi przy podjeździe pod dość strome wzniesienie przy jednocześnie dość dużym na tej ulicy ruchem samochodów wydaje się być zrozumiała, choć nie do końca uzasadniona. Wyniki badania pokazują, że więcej osób korzystało z chodnika właśnie w relacji wschód -> zachód (czyli „pod górkę”) niż w kierunku przeciwnym. Na uwagę zasługuje także fakt, że mimo iż ten odcinek infrastruktury rowerowej w Warszawie należy do względnie trudniejszych, to ogromna większość rowerzystów i rowerzystek porusza się w tym miejscu zgodnie z przepisami.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu jest niewielki – to raptem 19%. Jest to wartość ponad dwukrotnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Ruch poranny zbliżony jest do ruchu popołudniowego (125 do 142 osób).

Jazda chodnikiem na ul. Tamka mimo istnienia pasów rowerowych zaobserwowano wśród 8 rowerzystów i rowerzystek w relacji wschód -> zachód („pod górkę”). W przeciwnym kierunku przemieszczało się po chodniku 5 osób. 3 osoby poruszały się chodnikiem w innej relacji.

Choć kobiety stanowiły raptem 19% policzonych osób, to częściej od mężczyzn wybierały jazdę chodnikiem – 7,84% z nich nie korzystało z pasów rowerowych wobec 5,56% mężczyzn.

## Miejsce 6:

Warszawa, południowo-wschodni róg ronda Daszyńskiego (skrzyżowanie ul. Towarowej z ul. Prostą).

## Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów na przejeździe rowerowym, który został zamknięty kilkanaście miesięcy temu ze względu na budowę okolicznych biurowców. Teoretyczny brak tego przejazdu to ważna luka w trasie rowerowej wschód-zachód, jednak większość rowerzystów jedzie tak, jakby przejazd funkcjonował. Tymczasowa organizacja ruchu w tym miejscu pozostawia bardzo wiele do czynienia – przejazd rowerowy nie jest zakreślony żółtymi liniami, jest jednak zamknięty przy pomocy barierki oraz znaku C-13a, co jest rozwiązaniem kuriozalnym, bo każdy przejazd rowerowy przez skrzyżowanie oznacza koniec drogi dla rowerów. Taka organizacja ruchu w tym miejscu wydaje się potwierdzać tezę, że zła infrastruktura może skłaniać do nieprzepisowych zachowań.

## Termin badania i warunki pogodowe:

11 grudnia godz. 8:00 – 9:00, temperatura 2 stopnie, sucho, pochmurnie i 17 grudnia godz. 17:30 – 18:30 temperatura 5 stopni, sucho, pochmurnie.

## Schemat skrzyżowania – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na rondzie Daszyńskiego – drogi dla rowerów i przejazdy rowerowe. Kolorem czerwonym zaznaczono zamknięty przejazd na południowo-wschodnim rogu skrzyżowania.

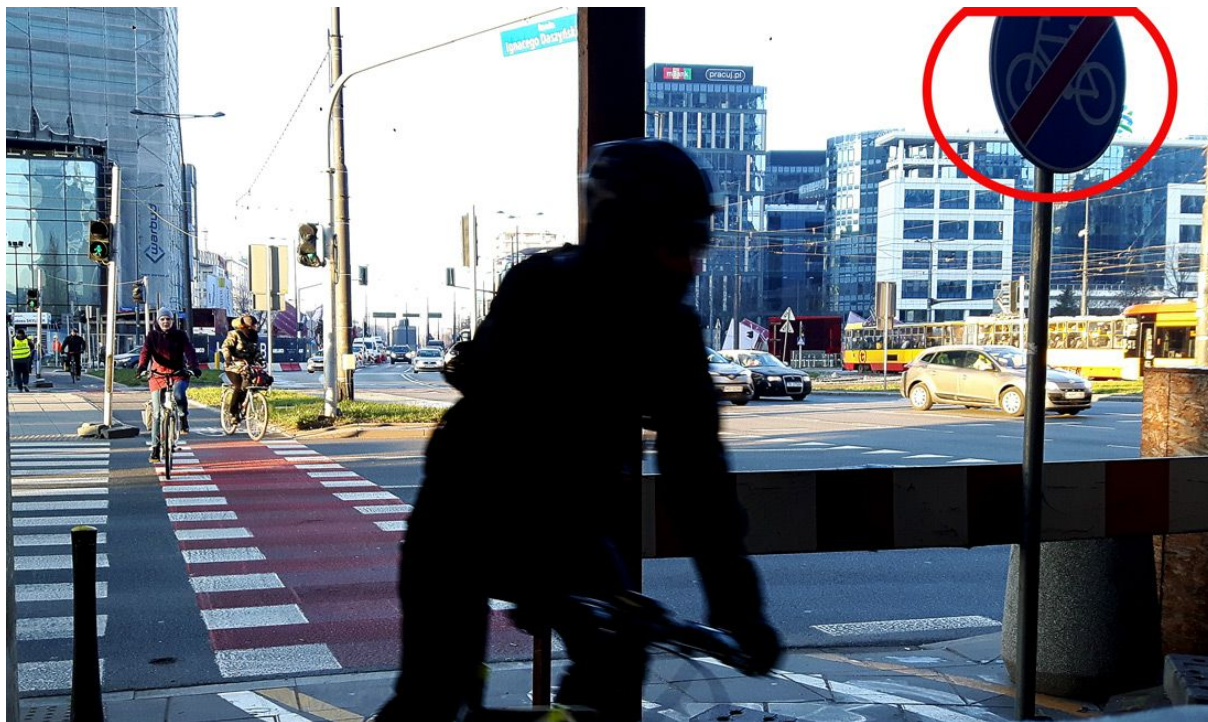
## Opis miejsca:

Skrzyżowanie ul. Prostej z ul. Towarową to również istotne miejsce na rowerowej mapie Warszawy – ulicą Prostą przebiega kontynuacja trasy wschód - zachód, której częściami są opisywane wcześniej ulice Świętokrzyska i Tamka. Miejsce, w którym prowadzono badanie to południowo-wschodni róg skrzyżowania, przy zamkniętym kilkanaście miesięcy wcześniej przejeździe rowerowym. Wyłączenie tego miejsca z ruchu (tłumaczone budową pobliskich biurowców) zrealizowano w sposób kuriozalny: w miejscu końca drogi dla rowerów i początku przejazdu postawiono barierkę oraz znak C-13a. Dojazd do tego przejazdu jest zapewniony drogą dla rowerów biegnącą ulicami Prostą i Towarową. Mimo zamknięcia przejazdu, rowerzyści i rowerzystki korzystają z niego omijając ustawioną przeszkodę bez zsiadania z roweru.



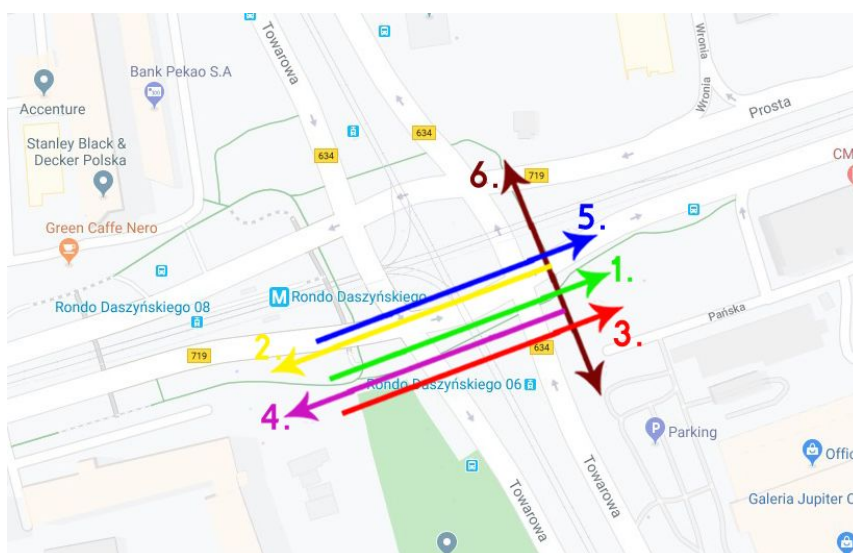
Prędkości, z jakimi się poruszają są jednak na tyle niskie, że nie zaobserwowano konfliktów z pieszymi, mimo sporego natężenia ruchu w tym miejscu.

### Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 2. „Zamknięty” przejazd rowerowy na rondzie Daszyńskiego, widok w kierunku zachodnim. Kolorem czerwonym zaznaczono znak C-13a.

### Schemat skrzyżowania - badane relacje:



Rys. 3. Badane relacje – kierunek wschód <-> zachód, północ <-> południe

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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Cel, relacja	11 grudnia, 08:00 - 09:00, 2 st. C			17 grudnia, 17:30 - 18:30, 5 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	W -> E	1	Rondo Daszyńskiego -> rondo ONZ, po zamkniętym przejeździe	12	50	<b>62</b>	7	24	<b>31</b>	<b>93</b>
		3	Rondo Daszyńskiego -> rondo ONZ, pieszo po przejściu dla pieszych	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>
2	E -> W	2	Rondo ONZ -> rondo Daszyńskiego, po zamkniętym przejeździe	5	8	<b>13</b>	6	28	<b>34</b>	<b>47</b>
		4	Rondo ONZ -> rondo Daszyńskiego, pieszo po przejściu dla pieszych	0	0	<b>0</b>	0	1	<b>1</b>	<b>1</b>
3	W -> E	5	Rondo Daszyńskiego -> rondo ONZ, jezdnią w ruchu ogólnym	1	14	<b>15</b>	0	3	<b>3</b>	<b>18</b>
4	N <-> S	6	Pl. Zawiszy - Kercełak, ruch w obu kierunkach, po DDR	26	72	<b>98</b>	15	54	<b>69</b>	<b>167</b>
<b>Suma:</b>				<b>44</b>	<b>144</b>	<b>188</b>	<b>28</b>	<b>110</b>	<b>138</b>	<b>326</b>

Statystyka	
Kobiety (%):	22,09%
Mężczyźni (%):	77,91%
Kobiety (liczby bezwzględne):	72
Mężczyźni (l.b.):	254
Kobiety kierunek W <-> E (l.b.):	31
Mężczyźni kierunek W <-> E (l.b.):	128
Zejście z roweru i przejście pieszo przez przejście dla pieszych (l.b.):	1
Zejście z roweru i przejście pieszo przez przejście dla pieszych (%)	0,63%
Jazda po zamkniętym przejeździe K (l.b.):	30
Jazda po zamkniętym przejeździe M (l.b.):	110
Jazda po zamkniętym przejeździe K (%):	96,77%
Jazda po zamkniętym przejeździe M (%):	85,94%
Jazda jezdnią kierunek E, K (%)	5,00%
Jazda jezdnią kierunek E, M (%)	18,68%
Jazda jezdnią kierunek E, ogółem (%)	16,22%

**Obserwacje i wnioski z badania:**

Obserwacje zachowań rowerzystów korzystających z infrastruktury rowerowej na południowo-wschodnim rogu skrzyżowania ul. Prostej z ul. Towarową skupiły się przede wszystkim na weryfikacji skuteczności trwającej wiele miesięcy tymczasowej organizacji ruchu polegającej na zamknięciu przejazdu rowerowego przez ul. Towarową w opisany wcześniej sposób. Na uwagę zasługuje też fakt, iż prawie

W oparciu o przeprowadzone badanie wysnuć można dwa wnioski:

1. Przerwanie ciągłości infrastruktury rowerowej cieszącej się dużą popularnością nawet na przełomie jesieni i zimy (badanie przeprowadzono w 2. i 3. tygodniu grudnia 2019 r.) jest nieskuteczne – tylko 1 osoba na 326 (0,63%) wszystkich policzonych rowerzystów i rowerzystek zsiadła z roweru i przeszła przez przejście dla pieszych.
2. Mimo dużego natężenia ruchu pieszego i rowerowego oraz złej organizacji ruchu w tym miejscu nie zaobserwowano żadnych niebezpiecznych sytuacji między pieszymi i rowerzystami. Prędkości poruszania się rowerzystów były niewielkie, nie zaobserwowano też przypadków wjeżdżania na przejazd rowerowy na czerwonym świetle.

**Podsumowanie wyników statystycznych:**

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu jest zbliżony do poprzednich badań, w przypadku tego miejsca wynosi on 22%. Jest to wartość ponad dwukrotnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Ruch poranny odnotowany w badaniu był większy od popołudniowego – może to wynikać z faktu, iż badanie popołudniowe zrealizowano w 3. tygodniu grudnia. Stosunek ruchu porannego do popołudniowego wyniósł w tym badaniu 188 do 138 osób. Na uwagę zasługuje fakt, że aż 16% osób (5% kobiet i prawie 17% mężczyzn) podążających w relacji zachód -> wschód wybrało jazdę jezdnią. Są to prawdopodobnie doświadczeni rowerzyści, którzy regularnie przemieszczają się w tym miejscu i omijają w ten sposób utrudnienia.



## Miejsce 7:

Warszawa, kładka Łazienkowska – podwieszana pod most Łazienkowski kładka dla rowerów.

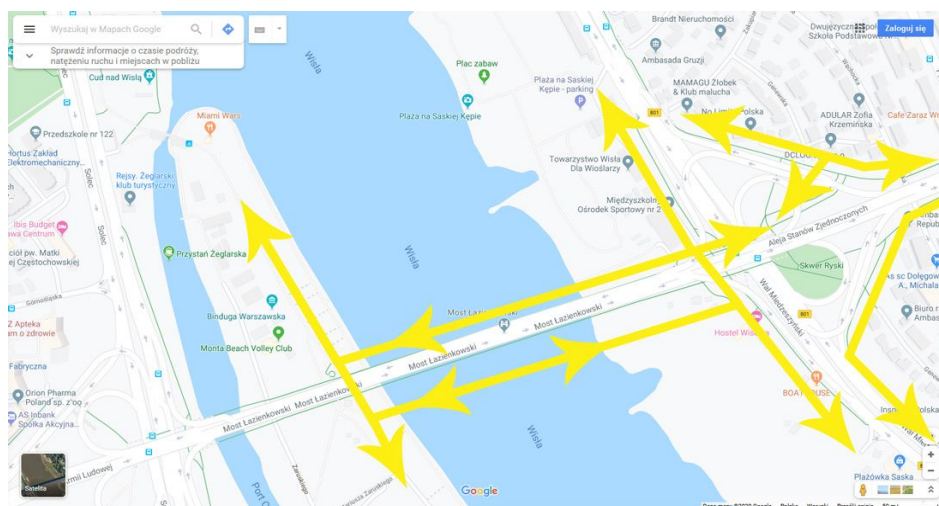
## Cel badania:

Weryfikacja popularności stosunkowo nowej inwestycji na mapie Warszawy, pozwalającej pokonać Wisłę w miejscu dotychczas niedostępnym dla rowerzystów jakim jest Trasa Łazienkowska.

## Termin badania i warunki pogodowe:

18 grudnia godz. 16:45 – 17:45, temperatura 10 stopni, sucho, lekkie zachmurzenie i 20 grudnia godz. 8:00 – 9:00 temperatura 5 stopni, sucho, bezchmurnie.

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na moście Łazienkowskim (podwieszona do mostu kładka) i w jego okolicach (mapa).



Rys. 2. Infrastruktura rowerowa na moście Łazienkowskim (podwieszona do mostu kładka) i w jego okolicach (zdjęcie satelitarne):

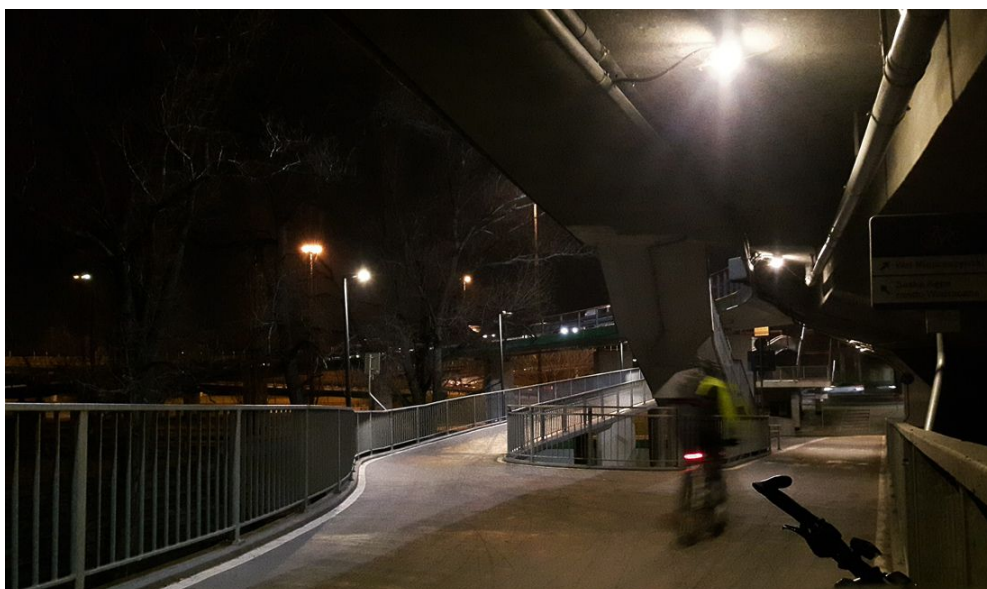
### Opis miejsca:

Podwieszona do mostu Łazienkowskiego kładka pieszo-rowerowa to stosunkowo nowa inwestycja. Powstała w 2017 roku (po remoncie spalonego w wyniku nieszczęśliwego zdarzenia mostu Łazienkowskiego), jako efekt oddolnej inicjatywy aktywistów zjednoczonych pod szyldem stowarzyszenia Rowerowy Łazienkowski. Łączy położony na lewym brzegu Wisły szlak Nadwiślański Szlak Rowerowy z infrastrukturą rowerową po stronie Pragi, prowadzącą na Pragę Północ, Grochów i Goćław. Kładka Łazienkowska wraz ze stosunkowo nową (maj 2016 r.) drogą dla rowerów prowadzącą wzdłuż Alei Stanów Zjednoczonych do ul. Ostrobramskiej i granic miasta stanowi istotną i często uczęszczaną część warszawskiej infrastruktury rowerowej.

### Zdjęcia badanego miejsca:



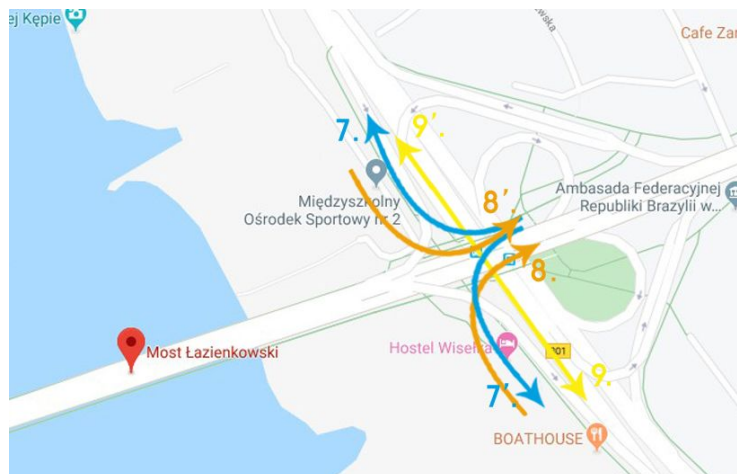
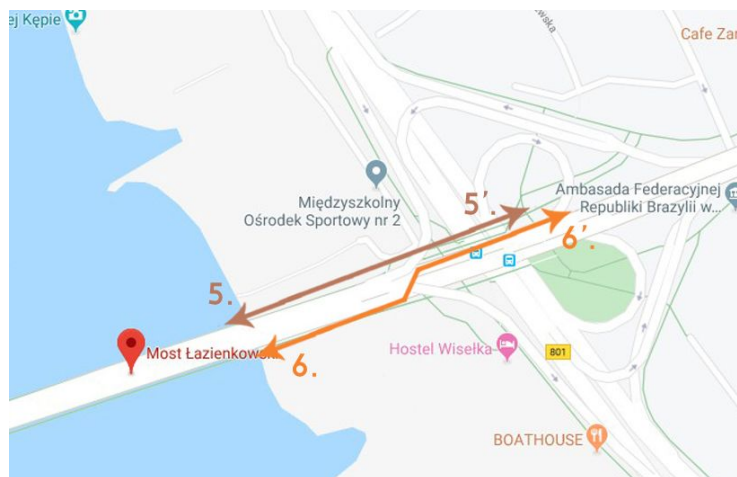
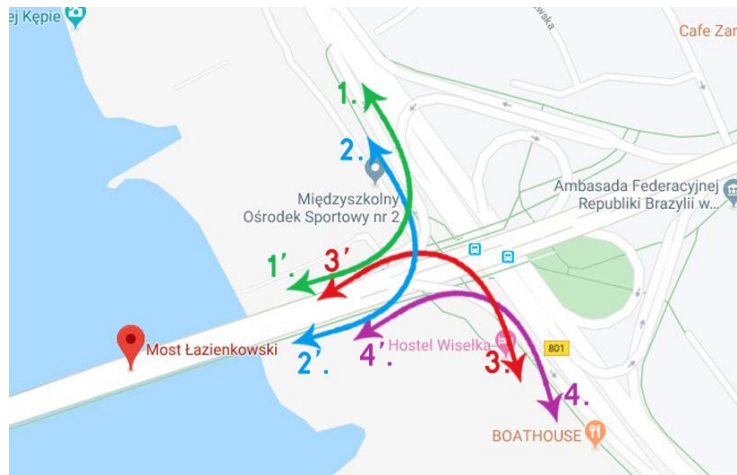
Rys. 3. Kładka Łazienkowska – widok na zachód na prawym brzegu Wisły.



Rys. 4. Kładka Łazienkowska – widok na wschód, w kierunku Alei Stanów Zjednoczonych, na prawym brzegu Wisły.



Schemat miejsca - badane relacje:



Rys. 5 - 7. Badane relacje.

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

Nr relacji na mapce	Źródło i kierunek podróży oraz cel, relacja	18 grudnia, 16:45 - 17:45, 10 st. C			20 grudnia, 08:00 - 09:00, 5 st. C			Ogółem
		K	M	Razem	K	M	Razem	
1	W -> N, kładka Łazienkowska N -> Saska Kępa	0	3	3	0	2	2	5
1'	N -> W, Saska Kępa -> kładka Łazienkowska N	1	1	2	0	2	2	4
2	W -> N, kładka Łazienkowska S -> Saska Kępa	0	2	2	0	1	1	3
2'	N -> W, Saska Kępa -> kładka Łazienkowska S	0	2	2	0	0	0	2
3	W -> S, kładka Łazienkowska N -> Gocław	2	12	14	0	2	2	16
3'	S -> W, Gocław -> kładka Łazienkowska N	0	2	2	2	9	11	13
4	W -> S, kładka Łazienkowska S -> Gocław	0	3	3	1	0	1	4
4'	S -> W, Gocław -> kładka Łazienkowska S	0	2	2	0	0	0	2
5	E -> W, kładka N	2	19	21	5	68	73	94
5'	W -> E, kładka N	5	73	78	1	7	8	86
6	E -> W, kładka S	0	0	0	0	0	0	0
6'	W -> E, kładka S	0	1	1	0	0	0	1
7	E -> N, aleja USA -> Saska Kępa	0	1	1	0	0	0	1
7'	E -> S, aleja USA -> Gocław	0	1	1	0	0	0	1
8	S -> E, Gocław -> aleja USA	0	3	3	0	2	2	5
8'	N -> E, Saska Kępa -> aleja USA	1	5	6	0	0	0	6
9	N -> S, Saska Kępa -> Gocław	1	6	7	1	2	3	10
9'	S -> N, Gocław -> Saska Kępa	1	2	3	1	5	6	9
	<b>Suma:</b>	<b>13</b>	<b>138</b>	<b>151</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>262</b>

Statystyka	
Kobiety:	9,16%
Mężczyźni:	90,84%
W -> N, kładka Łazienkowska N -> Saska Kępa	1,91%
N -> W, Saska Kępa -> kładka Łazienkowska N	1,53%
W -> N, kładka Łazienkowska S -> Saska Kępa	1,15%
N -> W, Saska Kępa -> kładka Łazienkowska S	0,76%
W -> S, kładka Łazienkowska N -> Gocław	6,11%
S -> W, Gocław -> kładka Łazienkowska N	4,96%
W -> S, kładka Łazienkowska S -> Gocław	1,53%
S -> W, Gocław -> kładka Łazienkowska S	0,76%
E -> W, kładka N	35,88%
W -> E, kładka N	32,82%
E -> W, kładka S	0,00%
W -> E, kładka S	0,38%
E -> N, aleja USA -> Saska Kępa	0,38%
E -> S, aleja USA -> Gocław	0,38%
S -> E, Gocław -> aleja USA	1,91%
N -> E, Saska Kępa -> aleja USA	2,29%
N -> S, Saska Kępa -> Gocław	3,82%
S -> N, Gocław -> Saska Kępa	3,44%
Kładka N (liczby bezwzględne)	218
Kładka S (liczby bezwzględne)	12
Kładka N (%)	94,78%
Kładka S (%)	5,22%



### Obserwacje i wnioski z badania:

Obserwacje zachowań rowerzystów korzystających z kładki Łazienkowskiej i przylegającej do niej infrastruktury rowerowej na prawym brzegu Wisły wykazały, iż ta nowa przeprawa cieszy się dużym powodzeniem co dowodzi o jej dużej przydatności. W obserwowanym miejscu prawie 70% podróży rowerowych odbywało się w kierunku wschód-zachód. Drugą najczęściej wybieraną relacją podczas badania był kierunek południowo-zachodni, prowadzący w kierunku osiedla Goław. Wybrało ją ponad 11% policzonych osób.

Z niniejszego badania jasno wynika, że budowanie spójnej i łączącej ze sobą całe dzielnice infrastruktury rowerowej skutkuje wzrostem ruchu rowerowego i utrzymaniem go na względnie wysokim poziomie również w okresie jesienno-zimowym.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu jest wyjątkowo niewielki – najniższy ze wszystkich przeprowadzonych badań i wynosi on 9,16%. Jest to wartość nieporównywalnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Ruch poranny odnotowany w badaniu był o prawie 50% mniejszy od popołudniowego – może to wynikać z faktu, iż badanie popołudniowe zrealizowano w 3. tygodniu grudnia. Stosunek ruchu porannego do popołudniowego wyniósł w tym badaniu 111 do 151 osób. Z badania wynika też jasno, że zdecydowana większość podróży (prawie 70%) w tym miejscu odbywała się w relacji wschód-zachód. Na drugim miejscu jeśli chodzi o popularność plasuje się relacja zachód-południe – są to najprawdopodobniej dojazdy z okolic osiedla Goław do śródmieścia, w badaniu ten kierunek wybrało ponad 11% policzonych osób.

## Miejsce 8:

Warszawa, kontraruch w centrum – skrzyżowanie ul. Hożej z ul. E. Plater, ścisłe centrum Warszawy.

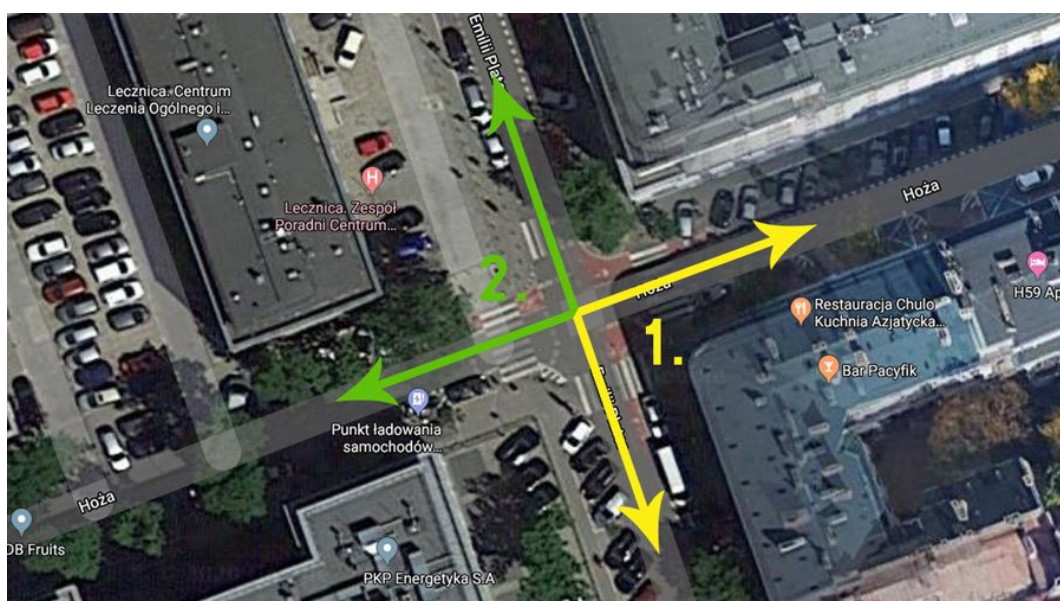
## Cel badania:

Weryfikacja sposobu korzystania z kontraruchu przez rowerzystów w ścisłym centrum Warszawy.

## Termin badania i warunki pogodowe:

11 grudnia godz. 16:30 – 17:30, temperatura 0 stopni, sucho, pochmurnie i 20 grudnia godz. 8:00 – 9:00 temperatura 5 stopni, sucho, bezchmurnie.

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



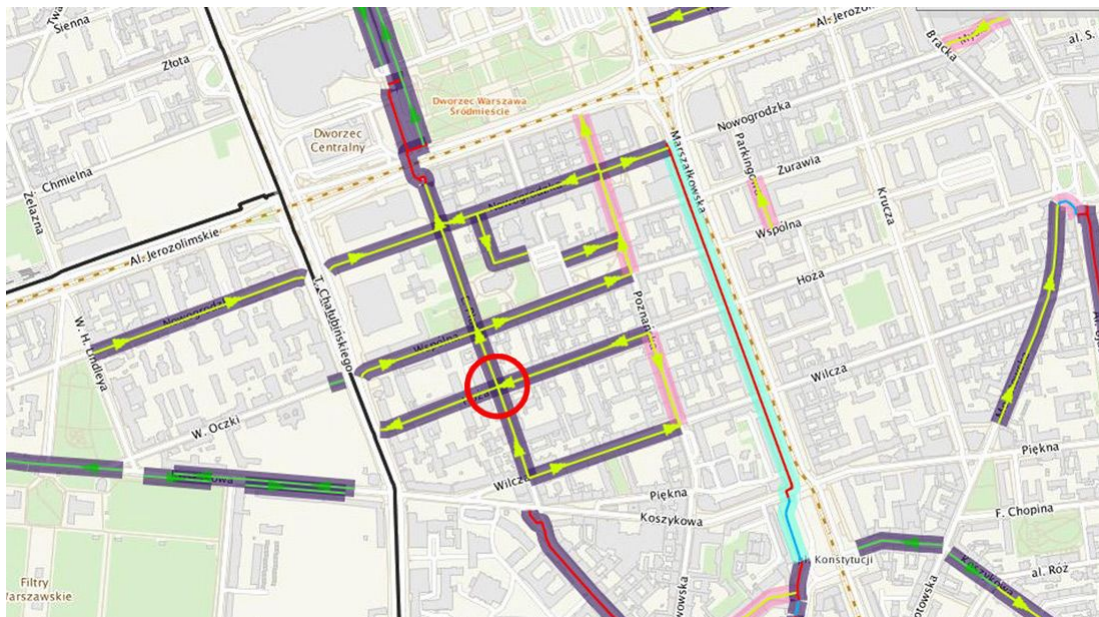
Rys. 1. Infrastruktura rowerowa (kontraruch oznakowany na wlotach skrzyżowania) na skrzyżowaniu ul. Hożej i ul. Emilii Plater w ścisłym centrum Warszawy.

1. Kolor żółty = kierunek ruchu ogólnego.
2. Kolor zielony = kontraruch rowerowy.

## Opis miejsca:

Skrzyżowanie ulicy Hożej z ulicą Emilii Plater to jedno z kilku skrzyżowań Śródmieścia Południowego objęte kontraruchem rowerowym. Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd wprowadzono w tej części centrum warszawy sukcesywnie od 2 połowy 2016 roku. Mimo, iż fragmenty kontrapasów na wlotach skrzyżowań oznaczone są jaskrawym czerwonym kolorem, bardzo często wykorzystywane są do nielegalnego parkowania samochodów. Mimo to, w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym, ruch w tym miejscu jest dość spory. Spokojniejsze i węższe ulice wydają się być atrakcyjniejszymi trasami niż równoległe, szerokie i wielopasmowe ul. Marszałkowska i al. Niepodległości.





Rys. 2. Kontraruch rowerowy w Śródmieściu Południowym oznaczony zielonymi strzałkami. Czerwonym kolorem zaznaczono skrzyżowanie ul. Emilii Plater i ul. Hożej.

### Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 3. Infrastruktura rowerowa (kontraruch oznakowany na wlotach skrzyżowania) na skrzyżowaniu ul. Hożej i ul. Emilii Plater, widok z północno-zachodniego narożnika skrzyżowania.





Rys. 4. Infrastruktura rowerowa (kontraruch oznakowany w wlotach skrzyżowania) na skrzyżowaniu ul. Hożej i ul. Emilii Plater, widok z ul. Hożej w kierunku zachodnim.

**Schemat miejsca - badane relacje:**



Rys. 5 - 8. Badane relacje – wszystkie możliwe kierunki.

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

Lp.	Źródło i kierunek podróży	Nr relacji na mapce	Sposób jazdy (przepisowo / nieprzepisowo, np. kontrapasem pod prąd)	11 grudnia, 16:30 - 17:30, 0 st. C			20 grudnia, 08:00 - 09:00, 5 st. C			Ogółem
				K	M	Razem	K	M	Razem	
1	N->W	1	Przepisowo	0	0	0	0	0	0	0
2	N->W	1	Nieprzepisowo	0	0	0	0	1	1	1
3	N->S	2	Przepisowo	4	24	28	8	21	29	57
4	N->S	2	Nieprzepisowo	0	1	1	0	0	0	1
5	N->E	3	Przepisowo	0	0	0	3	1	4	4
6	N->E	3	Nieprzepisowo	0	1	1	0	0	0	1
7	S->W	4	Przepisowo	0	0	0	0	1	1	1
8	S->W	4	Nieprzepisowo	0	0	0	0	1	1	1
9	S->N	5	Przepisowo	1	6	7	7	18	25	32
10	S->N	5	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
11	S->E	6	Przepisowo	0	0	0	0	0	0	0
12	S->E	6	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
13	W->N	7	Przepisowo	1	1	2	1	3	4	6
14	W->N	7	Nieprzepisowo	1	1	2	1	0	1	3
15	W->E	8	Przepisowo	1	0	1	1	4	5	6
16	W->E	8	Nieprzepisowo	0	0	0	0	1	1	1
17	W->S	9	Przepisowo	0	0	0	0	1	1	1
18	W->S	9	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
19	E->N	10	Przepisowo	2	1	3	0	0	0	3
20	E->N	10	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
21	E->W	11	Przepisowo	1	0	1	0	1	1	2
22	E->W	11	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
23	E->S	12	Przepisowo	0	1	1	0	1	1	2
24	E->S	12	Nieprzepisowo	0	0	0	0	0	0	0
<b>Suma:</b>				<b>11</b>	<b>36</b>	<b>47</b>	<b>21</b>	<b>54</b>	<b>75</b>	<b>122</b>
Suma przepisowo:				10	33	43	20	51	71	114
Suma nieprzepisowo:				1	3	4	1	3	4	8

Statystyka	
Kobiety:	26,23%
Mężczyźni:	73,77%
Kobiety jazda przepisowa	93,75%
Kobiety jazda nieprzepisowa	6,25%
Mężczyźni jazda przepisowa	93,33%
Mężczyźni jazda nieprzepisowa	6,67%
Wszyscy jazda przepisowa	93,44%
Wszyscy jazda nieprzepisowa	6,56%
Relacja N -> S	46,72%
Relacja S -> N	26,23%

**Obserwacje i wnioski z badania:**

Obserwacje zachowań rowerzystów korzystających z kontraruchu na skrzyżowaniu ul. Emilii Plater i ul. Hożej pozwalają na sformułowanie następujących konstatacji:

1. Ruch rowerowy w tym miejscu jest nieco mniejszy niż w innych opisywanych lokalizacjach i to mniej więcej dwukrotnie – suma policzonych rowerzystów i rowerzystek wyniosła 122. Najpopularniejsza relacja to północ-południe (57 osób) oraz południe-północ (32 osoby).
2. Ogromna większość zaobserwowanych osób pokonujących to skrzyżowanie porusza się zgodnie z przepisami, co świadczy o tym, iż zasady działania kontraruchu są dla rowerzystów i rowerzystek zrozumiałe. Nieprzepisowa jazda w tym miejscu polegała głównie na powolnej jeździe po wąskim chodniku, prawdopodobnie z obawy przed jazdą po jezdni. Obawa ta może wynikać z faktu, iż kierowcy skręcający na tym skrzyżowaniu często ścinają zakręty i jadą po fragmentach kontrapasów stworzonych na każdym wlocie skrzyżowania.



### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu wyniósł ponad 26% i jest zbliżony do udziału kobiet w większości pozostałych analizowanych miejsc. Jest to wartość nieporównywalnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Zarówno kobiety jak i mężczyźni pokonywali skrzyżowanie ul. Emilii Plater i ul. Hożej w większości zgodnie z przepisami – jedynie 6,25% kobiet i 6,67% mężczyzn nie stosowało się do przepisów w tym miejscu.

Najpopularniejsza relacja w tym miejscu to kierunek północ-południe – wybrało ją prawie 47% policzonych osób. Na drugim miejscu plasuje się kierunek odwrotny, tj. południe-północ – w tym kierunku jechało ponad 26% osób. Oba kierunki dotyczą jazdy ul. Emilii Plater, ich suma wynosi prawie 73%.

## Miejsce 9:

Warszawa, nowa inwestycja: przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu ul. Koszykowej i Raszyńskiej w bezpośrednim sąsiedztwie pl. Zawiszy.

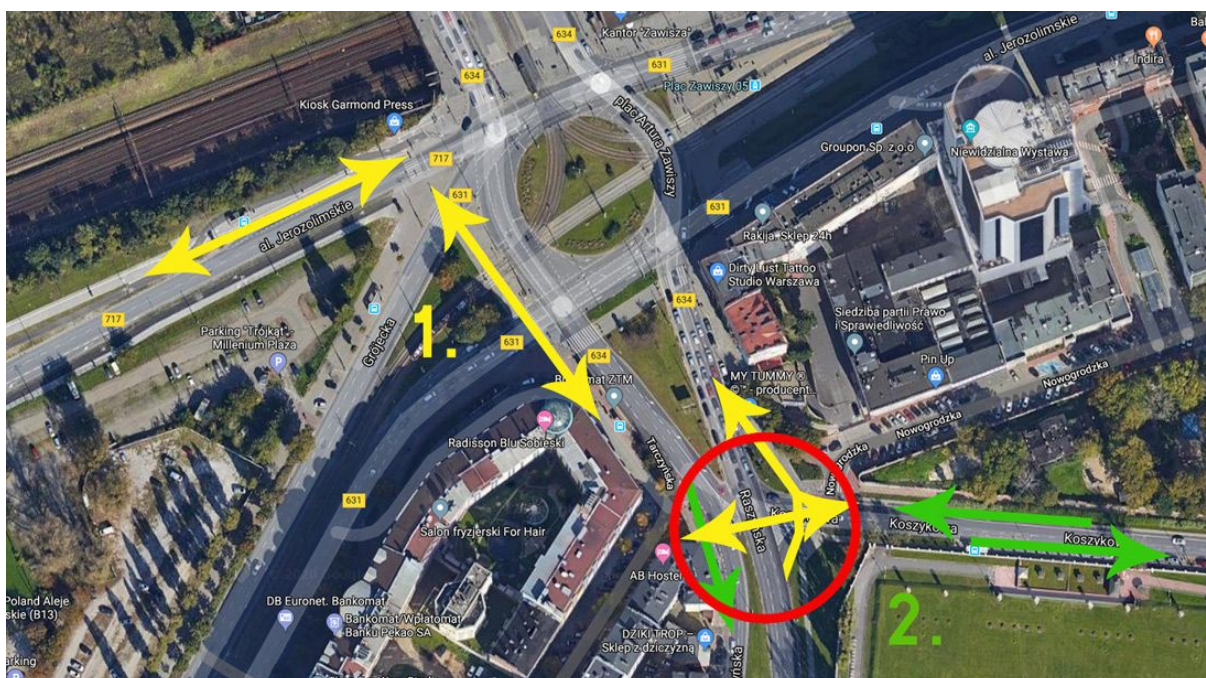
## Cel badania:

Weryfikacja sposobu korzystania z nowo powstałej infrastruktury rowerowej (przejazdy rowerowe i łączniki ruchu ogólnego z infrastrukturą rowerową).

## Termin badania i warunki pogodowe:

11 grudnia godz. 16:30 – 17:30, temperatura 0 stopni, sucho, pochmurnie i 20 grudnia godz. 8:00 – 9:00 temperatura 5 stopni, sucho, bezchmurnie.

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na skrzyżowaniu ul. Koszykowej, ul. Nowogrodzkiej i ul. Raszyńskiej. Na czerwono oznaczono miejsce, w którym wykonano ewaluację.

1. Kolor żółty = drogi dla rowerów i przejazdy rowerowe
2. Kolor zielony = pasy rowerowe.

## Opis miejsca:

Skrzyżowanie ul. Koszykowej i ul. Raszyńskiej do niedawno było swoistym „teleportem” dla rowerzystów – pasy rowerowe w ciągu ul. Koszykowej urywały się na skrzyżowaniu z ul. Raszyńską. Dalsza jazda możliwa była jedynie w kierunku północnym, w stronę pl. Zawiszy. Dzięki stworzeniu w ciągu 2. półrocza 2019 roku infrastruktury rowerowej w bezpośrednim sąsiedztwie placu, rowerzyści zyskali możliwość kontynuowania jazdy z ul. Koszykowej na południe (dzięki przejazdowi rowerowemu przez ul. Raszyńską łączącemu się z pasem rowerowym na ul. Raszyńskiej) oraz od Alei Jeruzolimskich z kierunku zachodniego w kierunku południowym i wschodnim. Niestety, wybudowana infrastruktura nie obsługuje wszystkich relacji – brakuje drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów w ciągu ul. Raszyńskiej w kierunku północnym. Rowerzystom jadącym w kierunku pl. Zawiszy pozostaje jazda środkowym pasem (skrajny prawy pas to całodobowy buspas), ewentualnie chodnikiem, niezgodnie z przepisami.



Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 2. Skrzyżowanie ul. Raszyńskiej i ul. Koszykowej, przejazd rowerowy przez ul. Raszyńską, widok w kierunku północno-zachodnim.



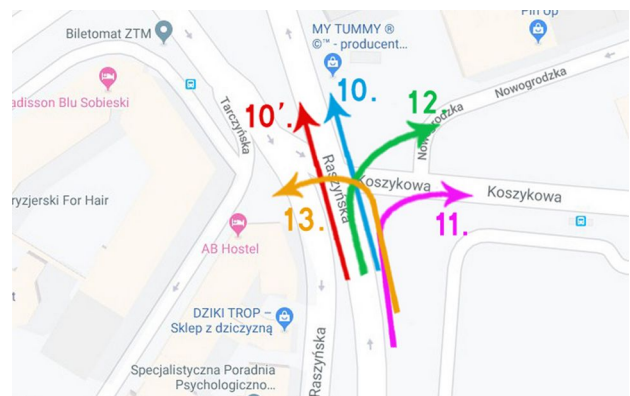
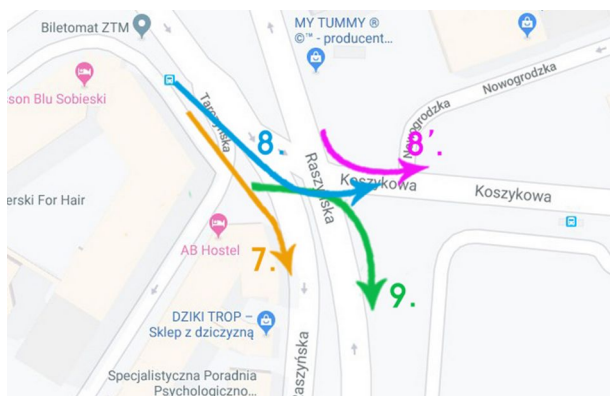
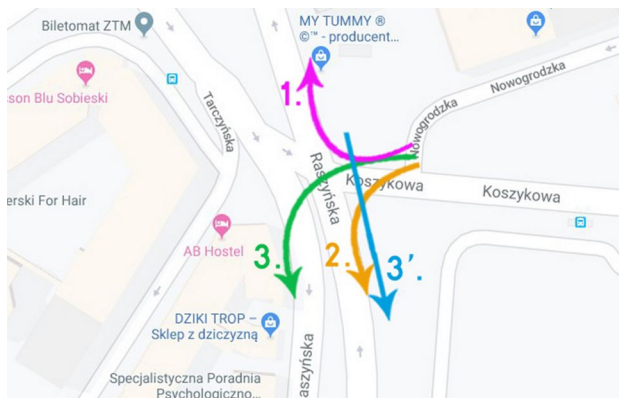
Rys. 3. Skrzyżowanie ul. Raszyńskiej i ul. Koszykowej, przejazd rowerowy przez ul. Koszykową, widok w kierunku północnym.





Rys. 4. Skrzyżowanie ul. Raszyńskiej i ul. Koszykowej, jednokierunkowy łącznik prowadzący z jezdni dla ruchu ogólnego do przejazdów rowerowych przez ul. Koszykową i przez ul. Raszyńską, widok w kierunku północnym.

**Schemat miejsca - badane relacje:**



Rys. 5 - 8. Badane relacje – wszystkie możliwe kierunki.



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum  
Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu  
Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014–2020



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

Nr relacji na mapce	Cel, relacja	11 grudnia, 16:50 - 17:50, 1 st. C			17 grudnia, 08:00 - 09:00, 4 st. C			Ogółem
		K	M	Razem	K	M	Razem	
1	Nowogrodzka -> pl. Zawiszy	0	0	0	0	0	0	0
2	Nowogrodzka -> Raszyńska (chodnik, str. E->S)	0	4	4	7	4	11	15
3	Nowogrodzka -> Raszyńska (PDR, E->S)	0	0	0	1	3	4	4
3'	Pl. Zawiszy -> Raszyńska, N->S, chodnikiem	2	4	6	0	0	0	6
4	Koszykowa -> pl. Zawiszy, E->N	0	11	11	0	5	5	16
5	Koszykowa -> Raszyńska (PDR, E->S)	1	2	3	0	0	0	3
5'	Koszykowa -> Raszyńska (DDR, E->N, str. W)	1	1	2	0	2	2	4
6	Koszykowa -> Raszyńska (chodnik, E->S, str. E)	1	1	2	0	0	0	2
7	Pl. Zawiszy -> Raszyńska, N->S, DDR/PDR, str. W)	2	13	15	6	7	13	28
8	Pl. Zawiszy -> Koszykowa NW->E, str. W, DDR/PDR	2	9	11	6	15	21	32
8'	Pl. Zawiszy -> Koszykowa N->E, str. E, chodnik/PDR	1	2	3	0	6	6	9
9	Pl. Zawiszy -> Raszyńska, N->S, DDR/chodnik, str. E)	0	0	0	0	0	0	0
10	Raszyńska -> pl. Zawiszy, S->N, str. E., chodnik	5	6	11	1	4	5	16
10'	Raszyńska -> pl. Zawiszy, S->N, str. E., jezdnia	0	9	9	2	13	15	24
11	Raszyńska -> Koszykowa, S->E, str. E.	1	1	2	1	2	3	5
12	Raszyńska -> Nowogrodzka, S->E, str. E.	0	0	0	3	2	5	5
13	Raszyńska -> pl. Zawiszy, S->W, przejazdem przez Raszyńską	1	1	2	1	1	2	4
<b>Suma:</b>		<b>17</b>	<b>64</b>	<b>81</b>	<b>28</b>	<b>64</b>	<b>92</b>	<b>173</b>

Statystyka	
Kobiety:	26,01%
Mężczyźni:	73,99%
Kobiety jazda nieprzepisowa	37,78%
Mężczyźni jazda nieprzepisowa	24,22%
Wszyscy jazda nieprzepisowa	27,75%
Kobiety - jazda jezdnią ul. Raszyńskiej w kierunku N	25,00%
Mężczyźni - jazda jezdnią ul. Raszyńskiej w kierunku N	68,75%
Wszyscy - jazda jezdnią ul. Raszyńskiej w kierunku N	60,00%
Kobiety - jazda chodnikiem ul. Raszyńskiej w kierunku N	75,00%
Mężczyźni - jazda chodnikiem ul. Raszyńskiej w kierunku N	31,25%
Wszyscy - jazda chodnikiem ul. Raszyńskiej w kierunku N	40,00%

**Obserwacje i wnioski z badania:**

Obserwacje zachowań rowerzystów przemieszczających się w rejonie krzyżowania ul. Raszyńskiej i ul. Koszykowej pozwalają na wypracowanie poniższych wniosków:

1. Ruch rowerowy w tym miejscu jest dość znaczący – po zmianie organizacji ruchu w sposób uwzględniający cyklistów (stworzenie łączników z istniejącą w okolicy pl. Zawiszy infrastrukturą rowerową oraz przejazdów rowerowych przez ul. Koszykową i ul. Raszyńską) pojawiło się tutaj wielu rowerzystów i rowerzystek. Niestety, brak infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Raszyńskiej w kierunku północnym powoduje dość częstą jazdę chodnikiem w tej relacji – trzypasmowa jezdnia z prawym pasem jako całodobowym buspasem dość skutecznie zniechęca ludzi do jazdy wśród samochodów.
2. Mężczyźni ponad dwukrotnie częściej odważają się na jazdę jezdnią w kierunku północnym niż kobiety.
3. Stworzona infrastruktura wykorzystywana jest dość chętnie, co jest kolejnym dowodem na potwierdzenie tezy „wybuduj, a przyjadą” („build it and they will come”). Zbudowane przejazdy udrożniły to skrzyżowanie dla ruchu rowerowego w dwóch dodatkowych kierunkach – na południe i na zachód, w kierunku dworca Zachodniego, po zachodniej stronie placu, przy hotelu Sobieski.

**Podsumowanie wyników statystycznych:**

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu również przekroczył 26% i jest zbliżony do udziału kobiet w większości pozostałych analizowanych miejsc. Jest to jednak wartość zauważalnie mniejsza niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%. Najczęściej wybierane relacje to przejazd z pl. Zawiszy w kierunku ul. Koszykowej i odwrotnie oraz jazda ciągiem ul. Raszyńskiej w kierunku pl. Zawiszy i odwrotnie. Wspomniane braki w infrastrukturze (brak drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów na ul. Raszyńskiej w kierunku północnym) skutkują jazdą po chodniku (aż 75% kobiet i 31,25% mężczyzn przemieszczało się chodnikiem w kierunku północnym). Na uwagę zasługuje fakt, że jazda jezdnią w kierunku północnym występuje półtora raza częściej niż chodnikiem w tej samej relacji (60% do 40% osób).



## Miejsce 10:

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

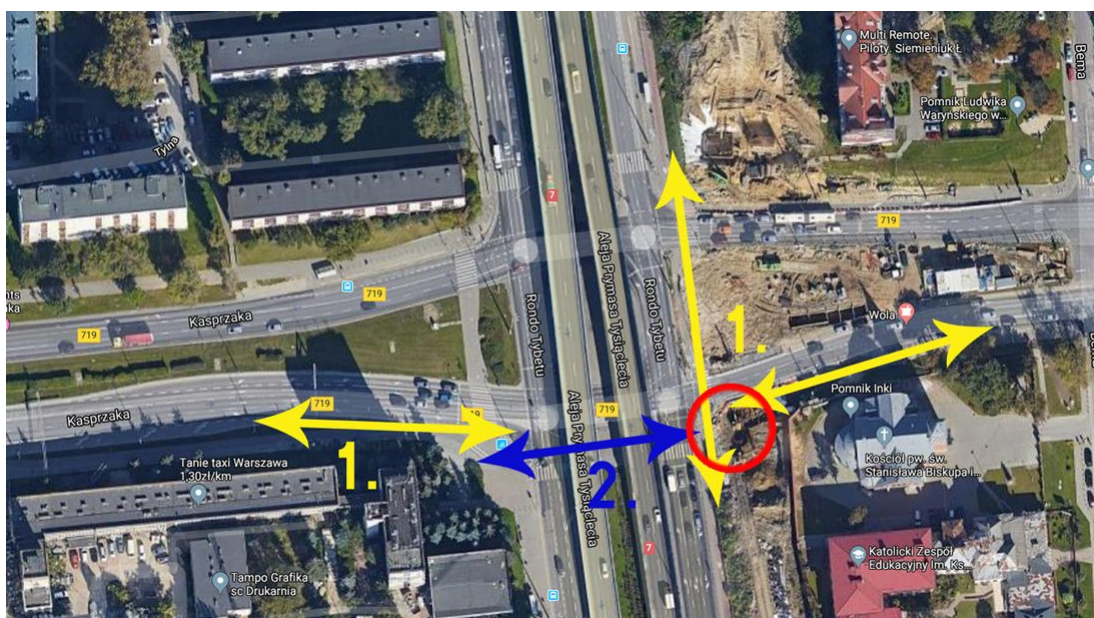
## Cel badania:

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 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.



## Miejsce 11:

Warszawa, zachodnia strona ul. Towarowej, okolice skrzyżowania z ul. Kolejową – kilkudziesięciometrowa luka w nowopowstałej infrastrukturze rowerowej.

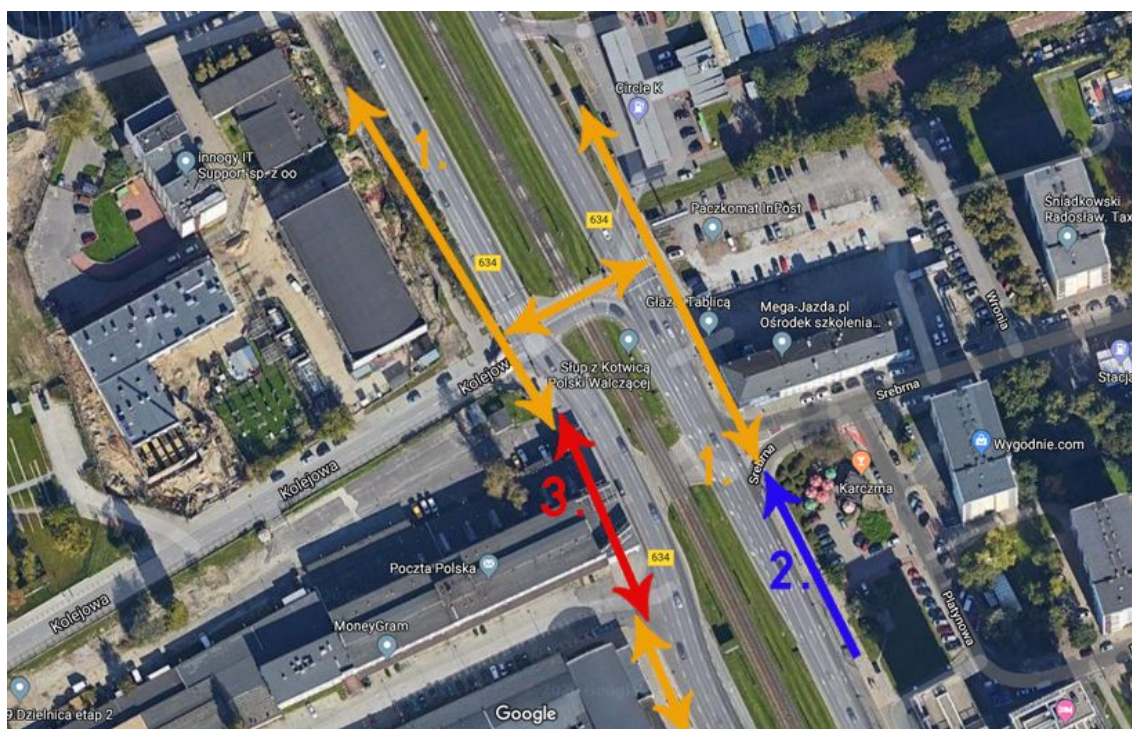
## Cel badania:

Weryfikacja zachowań rowerzystów podczas jazdy nową, substandardową infrastrukturą na ul. Towarowej, gdzie brak pasa drogowego i przewężenie (podcień) przy budynku poczty stanowią „dziurę” w drodze dla rowerów. Sprawdzamy czy rowerzyści jadą (a właściwie idą) zgodnie z prośbą umieszczoną na kuriozalnym znaku.

## Termin badania i warunki pogodowe:

20 listopada godz. 16:30 – 17:30, temperatura 10 stopni, sucho, pochmurnie i 2 grudnia godz. 7:50 – 8:50 temperatura 0 stopni, sucho, pochmurnie.

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na ul. Towarowej w okolicy skrzyżowania z ul. Kolejową i Srebrną.

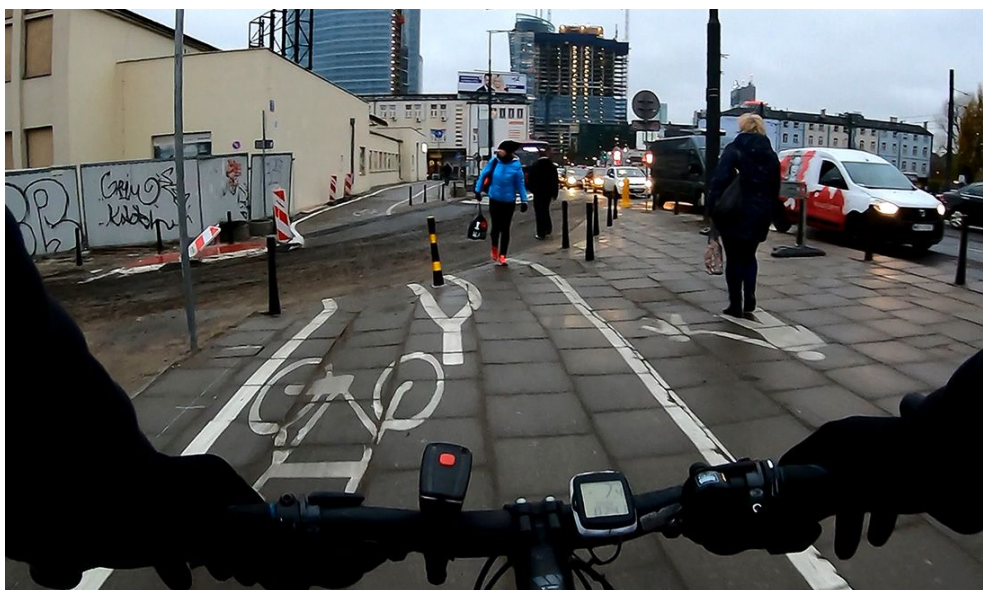
1. Kolor pomarańczowy = drogi dla rowerów i przejazdu rowerowe
2. Kolor niebieski = jednokierunkowa droga dla rowerów prowadząca na północ, która za skrzyżowaniem z ul. Srebrną staje się dwukierunkowa.
3. Kolor czerwony: nieprzejezdny odcinek trasy – chodnik, na którego krańcach umieszczono znaki C-13a oraz tablicę o treści „Przeprowadź rower. Dalszy ciąg trasy za 50 metrów. Przepraszamy za utrudnienia”.

## Opis miejsca:

Infrastruktura rowerowa biegnąca wschodnią stroną ul. Towarowej w kierunku ul. Okopowej i Okopową do ronda Zgrupowania AK „Radosław” została oddana do użytku w listopadzie 2018 r. Od początku nie miała połączenia z pl. Zawiszy – w kierunku

południowym urywała się na skrzyżowaniu z ul. Srebrną. Przypadek ten był opisywany w badaniu nr 2. Jesienią 2019 r. wykonano przejazdy przez część pl. Zawiszy oraz wytyczono na dotychczasowym chodniku drogę dla rowerów po zachodniej stronie ul. Towarowej, urywającą się przy budynku Poczty Polskiej. Z informacji podawanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie wynika m.in., że budynek poczty umiejscowiony jest na terenie nieleżącym w pasie drogowym, a więc poza jurysdykcją ZDM-u. W związku nie ma możliwości dokonania zmiany organizacji ruchu w tym miejscu, stąd też przerwa w ciągłości trasy. Aktywiści Zielonego Mazowsza dość szybko wyliczyli, iż wystarczyłoby nieco zwęzić 3 pasy ruchu dla pojazdów silnikowych na jezdni i przesunąć ją nieco bliżej torowiska, aby wygospodarować na jezdni kilkadziesiąt metrów na tymczasową drogę dla rowerów, pomysł ten nie znalazł jednak uznania w ZDM-ie. Niniejsze badanie potwierdza wcześniejsze prognozy kompletnej nieskuteczności tego rozwiązania, które prezentowała większość warszawskich aktywistów rowerowych.

### Zdjęcia badanego miejsca:

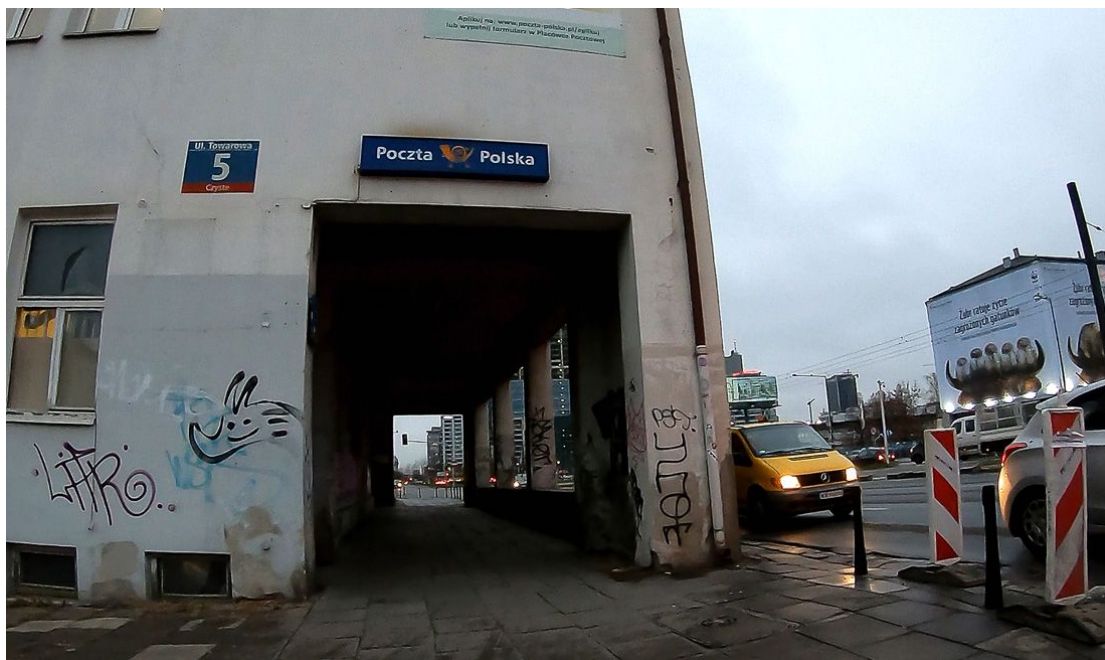


Rys. 2 i 3. Początek i koniec fragmentu substandardowej drogi dla rowerów biegnącej w kierunku północnym po zachodniej stronie ul. Towarowej z budynkiem poczty w tle. Kolorem czerwonym zaznaczono znak C-13a oraz tablicę informacyjną.





Rys. 4. Tablica informacyjna z bliska.



Rys. 5. Chodnik biegnący w podcieniu budynku poczty.



Rys. 6. Dalsza część chodnika, w tle widać jego koniec i początek infrastruktury rowerowej.



Rys. 7. Początek infrastruktury rowerowej. Kolorem niebieskim zaznaczono znak C-13/C-16, a czerwonym – taką samą tablicę informacyjną jak na rys. 3.



## Schemat miejsca - badane relacje:



Rys. 8. Badane relacje – kierunek północ &lt;-&gt; południe, różne zachowania.

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

Nr relacji na mapce	Cel, relacja	02 grudnia, 07:50 - 08:50, 0 st. C			20 listopada, 16:30 - 17:30, 10 st. C			Ogółem
		K	M	Razem	K	M	Razem	
1	S->N, bez schodzenia z roweru	19	25	44	9	43	52	96
1'	S->N, z zejściem z roweru	0	1	1	0	2	2	3
2	N->S, bez schodzenia z roweru	16	23	39	12	35	47	86
2'	N->S, z zejściem z roweru	0	0	0	0	1	1	1
3	N->S po jezdni	0	17	17	2	9	11	28
<b>Suma:</b>		<b>35</b>	<b>66</b>	<b>101</b>	<b>23</b>	<b>90</b>	<b>113</b>	<b>214</b>

Statystyka	
Kobiety:	27,10%
Mężczyźni:	72,90%
Kobiety jazda przepisowa	3,45%
Kobiety jazda nieprzepisowa	96,55%
Mężczyźni jazda przepisowa	19,23%
Mężczyźni jazda nieprzepisowa	80,77%
Kobiety jazda po jezdni w kierunku S (w stos. do podążających w kierunku S)	6,67%
Mężczyźni jazda po jezdni w kierunku S (w stos. do podążających w kierunku S)	30,59%
Wszyscy jazda po jezdni w kierunku S (w stos. do podążających w kierunku S)	14,78%
Kobiety z zejściem z roweru (oba kierunki, N i S)	0,00%
Mężczyźni z zejściem z roweru (oba kierunki, N i S)	2,56%
Wszyscy z zejściem z roweru (oba kierunki, N i S)	1,87%
Wszyscy jazda przepisowa	14,95%
Wszyscy jazda nieprzepisowa	85,05%

## Obserwacje i wnioski z badania:

Badania zachowań rowerzystów jadących drogą dla rowerów po zachodniej stronie ul. Towarowej między pl. Zawiszy a skrzyżowaniem z ul. Kolejową pozwalają na wyciągnięcie wniosku potwierdzającego tezę, że z założenia nieskuteczne i nigdzie powszechnie niestosowane rozwiązania zastosowane w infrastrukturze rowerowej nie spełniają oczekiwań ani ich twórców, ani użytkowników – tylko 4 osoby na 214 odnotowanych pokonało badany odcinek prowadząc rower. Organizacja ruchu w tym miejscu również potwierdza zasadę, według której infrastruktura rowerowa niskiej jakości powoduje naruszanie przepisów.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu wyniósł ponad 27%. Jest to wartość niższa niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Warto podkreślić fakt, że w relacji północ-południe, w której istnieje możliwość pokonania feralnego odcinka trasy jezdnią w ruchu ogólnym, ponad 30% mężczyzn podjęło taką decyzję. Jedynie 1 na 15 kobiet (6,67%) zdecydowało się na jazdę jezdnią.

Podczas badania żadna z kobiet nie zastosowała się do prośby umieszczonej przez organizatora ruchu na tablicy informacyjnej. Z roweru zsiadło i pokonało ten odcinek na piechotę za to 4 mężczyzn (2,56% odnotowanych mężczyzn).

Ogółem, bez podziału na płeć, poważnie prośbę o zejście z roweru potraktowało 1,87% odnotowanych osób (4 na 214).



## Miejsce 12:

Warszawa, południowa strona pl. Trzech Krzyży, przy kończącej się w tym miejscu drodze dla rowerów.

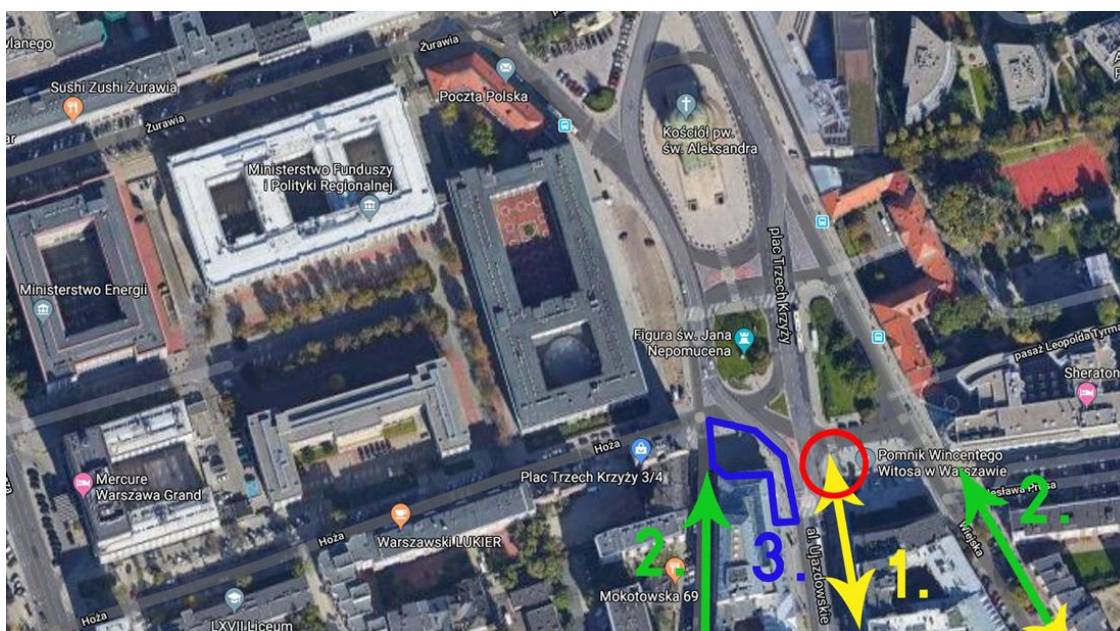
## Cel badania:

Obserwacja jazdy rowerzystów kończąca się infrastrukturą na pl. Trzech Krzyży pod kątem tego, czy kontynuują jazdę po przejściu dla pieszych i chodniku czy też jadą zgodnie z przepisami, jezdnią. Obserwacja kierunku, z których nadjeżdżają rowerzyści jadący w relacji przeciwnej oraz jak sobie radzą w miejscu, w którym infrastruktura traci nagle ciągłość.

## Termin badania i warunki pogodowe:

21 października, godz. 16:40 – 17:40, temperatura 13,5 stopnia, sucho, i 10 grudnia godz. 7:45 – 8:45 temperatura 5 stopni, sucho, słonecznie..

## Schemat miejsca – istniejąca infrastruktura rowerowa:



Rys. 1. Infrastruktura rowerowa na pl. Trzech Krzyży. Kolorem czerwonym zaznaczono miejsce, w którym droga dla rowerów się urywa i nie ma kontynuacji w kierunku północnym.

1. Kolor żółty = droga dla rowerów urywająca się przy wlocie na plac.
2. Kolor zielony = kontraruch na ul. Wiejskiej i Mokotowskiej.
3. Kolor niebieski obszar oznaczony jako ciąg pieszo-rowerowy.

## Opis miejsca:

Południowa strona pl. Trzech Krzyży to miejsce, w którym urywa się droga dla rowerów, prowadząca z kierunku południowego i pozwalająca dostać się na Mokotów, Sadybę, Wilanów czy Ursynów. Jest to więc istotny szlak na rowerowej mapie Warszawy, chętnie wykorzystywany przez rowerzystów dojeżdżających z dzielnic południowych.

Niestety, na wysokości pomnika Wincentego Witosa, droga dla rowerów urywa się i aby kontynuować jazdę na północ, należy zjechać na jezdnię. Manewr taki może budzić obawę wśród mniej doświadczonych rowerzystów, gdyż jezdnia na pl. Trzech Krzyży posiada wiele pasów ruchu, a natężenie ruchu jest tam spore, zwłaszcza w godzinach szczytu, kiedy to tworzą się dość duże korki.

Zdjęcia badanego miejsca:



Rys. 2. Widok na południową część placu z jego południowo-zachodniego rogu, z okolic skrzyżowania ul. Hożej i ul. Mokotowskiej..



Rys. 3. Przejazd rowerowy przez Al. Ujazdowskie, prowadzący na zachodnią część Alei i łączący strefę oznaczoną jako ciąg pieszo-rowerowy z drogą dla rowerów biegnącą na południe. Kolorem czerwonym zaznaczono koniec drogi dla rowerów.





Rys. 4. Widok na przejazd rowerowy przez Al. Ujazdowskie i na pl. Trzech Krzyży w kierunku północnym. Po prawej stronie kolorem czerwonym zaznaczono koniec drogi dla rowerów.



Rys. 5. Widok na pl. Trzech Krzyży w kierunku północnym, koniec drogi dla rowerów.







Statystyka	
Kobiety:	34,89%
Mężczyźni:	65,11%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik K	14,47%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik M	19,57%
Kontynuacja jazdy DDR -> chodnik razem	34,04%
Kontynuacja jazdy chodnik -> DDR K	4,68%
Kontynuacja jazdy chodnik -> DDR M	7,23%
Kontynuacja jazdy DDR z chodnika razem	11,91%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) K	10,21%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) M	21,70%
Jazda tylko DDR (ze zmianą strony ulicy) razem	31,91%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) K	0,85%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) M	1,28%
Jazda tylko po chodniku (ze zmianą strony ulicy) razem	2,13%
Jazda jezdnią ogółem:	<b>10,21%</b>

### Obserwacje i wnioski z badania:

Badania zachowań rowerzystów w południowej części pl. Trzech Krzyży pokazało, że brak ciągłości infrastruktury rowerowej (urywająca się w okolicy pomnika Witosa droga dla rowerów) biegnącej wzdłuż mało przyjaznej jezdni (kilka pasów ruchu, duża liczba samochodów w godzinach szczytu i korki) skutkuje niepożądanymi zachowaniami. Rowerzyści podążający w kierunku północnym próbują sobie jakoś radzić – duża liczba osób kontynuuje jazdę przez przejście dla pieszych, przystanek i po chodniku, inni próbują przedostać się na zachód przejazdem rowerowym i fragmentem ciągu pieszo-rowerowego, jeszcze inni radzą sobie jak mogą, korzystając z chodników, powierzchni wyłączonych z ruchu czy też jadą po prostu jezdnią.

Nadto, obserwacja zachowań rowerzystów w tym miejscu pozwala na wyciągnięcie wniosku, iż dostosowanie organizacji ruchu na pl. Trzech Krzyży do potrzeb rowerzystów jest sprawą istotną i pilną – plac ten stanowi swego rodzaju „teleport” i utrudnia dojazd do Al. Jerozolimskich, ul. Nowy Świat i Traktu Królewskiego, przy którym znajduje się dużo celów podróży takich jak biura, ministerstwa, lokale gastronomiczne, sklepy czy też wydziały Uniwersytetu Warszawskiego.

### Podsumowanie wyników statystycznych:

Udział kobiet w ogólnej liczbie policzonych rowerzystów w tym badaniu wyniósł prawie 35%. Jest to wartość zauważalnie wyższa niż w większości opisywanych w niniejszym opracowaniu miejsc i stosunkowo niewiele niższa niż udział obserwowany w maju 2018, 19 (badania Stowarzyszenia KMR oraz Miasta): ok. 45%.

Na podkreślenie zasługuje konstatacja, że w relacji południe-północ, w której istnieje możliwość przejechania przez plac jezdnią w ruchu ogólnym, raptem 10,21% osób decyduje się na taki krok. Może to wynikać z faktu, iż jazda w ruchu ogólnym przez pl. Trzech Krzyży nie należy do najprzyjemniejszych – w godzinach szczytu plac zdominowany jest przez stojące w korku samochody osobowe i autobusy, z których spora część skręca w ul. Książęcą w kierunku wschodnim i zmieniając pas ruchu na prawy dodatkowo utrudnia ruch. Przejazd w kierunku ronda De Gaulle’a wymaga od rowerzystów dużej uwagi i ostrożności oraz wykonywania slalomu między dużą liczbą samochodów. Ten odcinek trasy południe-północ nie należy na pewno do atrakcyjnych i bezpiecznych, stąd też wysoki odsetek osób korzystających na pl. Trzech Krzyży z chodników (ponad 48%!).

Ponadto, zebrane dane statystyczne umożliwiają na konkluzję stwierdzającą, iż tego rodzaju luka w infrastrukturze rowerowej powoduje dezorientację rowerzystów i pewien chaos – obserwowane osoby niejednokrotnie zaskakiwały sposobem jazdy, gdyż kierowały się do celu podróży raczej intuicyjnie najkrótszą drogą, często ignorując oznakowanie pionowe i poziome i poruszając się chodnikami, a nawet pod prąd ulicą Hożą, niewyposażoną jeszcze w kontraruch.