Brd w relacjach rowerzysta - pieszy - cz. I

Utworzono: wtorek, 24, marzec 2009 13:45 Tomasz Wawrzonek

Wraz z rozwojem ruchu rowerowego w Polsce pojawiło się szereg zjawisk dotychczas w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego nieznanych. Nasiliły się również te, które dotąd miały znaczenie marginalne. Jednym z nich jest wzajemne zagrożenie rowerzystów i pieszych.

Dotychczas problematyka ta była poruszana w niewielkim stopniu, a kwestie bezpieczeństwa obu tych grup użytkowników ruchu rozpatrywane były w zupełnie innym kontekście. Badania i analizy brd koncentrują się w zdecydowanie większym stopniu na zagrożeniu, jakie dla jednych i drugich (wspólnie zaliczanych do niechronionych użytkowników ruchu) stwarzają pojazdy niż na wzajemnych relacjach pomiędzy nimi. Stąd brakuje kompleksowego podejścia dotyczącego tego zagadnienia. Natomiast niewątpliwie jest ono tego warte, choćby z uwagi na jego specyfikę.

W relacjach pomiędzy rowerzystami i pieszymi a pojazdami sytuacja jest jasna i jednoznaczna. W przypadku konfliktu drogowego różnica masy, energii kinetycznej stawia tych pierwszych z góry na przegranej pozycji. Dlatego bez względu na to, kto jest takiej sytuacji sprawcą, poszkodowanym zostanie pieszy lub rowerzysta. Niestety często w praktyce fakt ten oznacza uzurpowanie przez kierowców pojazdów pozycji silniejszego i naruszania elementarnych praw rowerzystów określonych w przepisach prawa o ruchu drogowym czy choćby w niepisanych zasadach wzajemnego poszanowania się na drodze.

Czynniki konfliktu rowerzystów i pieszych

W relacjach pomiędzy rowerzystami i pieszymi sytuacja jest bardziej złożona. Z punktu widzenia pieszego zagrożeniem są rowerzyści, a głównym czynnikiem, z którym utożsamiają to zagrożenie jest duża prędkość. Z punktu widzenia

Phoca PDF

rowerzystów pojawiający się nagle na drodze rowerowej lub wręcz anektujący ją dla siebie piesi stanowią jedną z najważniejszych przeszkód w bezpiecznym i komfortowym poruszaniu się rowerem. Prowadzi to do sytuacji konfliktowych, a ostatecznie skutkuje wypadkami.

Skutkiem takiej sytuacji jest również narastający wzajemny brak zrozumienia pomiędzy tymi obiema grupami. Prezentują to wybrane wypowiedzi internatów z jednego z popularnych trójmiejskich portali informacyjnych (są one komentarzami do różnych artykułów prezentujących problematykę rowerową w Gdańsku):

- „Proponuję zrobić szybki kurs dla bezmyślnych ludzi chodzących po ścieżkach rowerowych, a szczególnie dla matek które puszczają swoje dzieci, a potem lamentują.”
- „Ja bym dodał do tego jeszcze jeden problem, nieco innej natury... mianowicie piesi chodzący niczym święte krowy po ścieżkach rowerowych! Jak im zwrócisz uwagę, to sapią jak lokomotywa. Czy naprawdę zrozumienie do czego służy chodnik, a do czego ścieżka rowerowa, jest tak trudne?”
- „Dla mnie to plaga! Pędzą na złamanie karku, ze ścieżki spod domu nie mogę bezpiecznie wejść na ścieżkę ogólnego użytku. Tak jest przy Burzyńskiego 3. Koszmar.”
- „Obydwie te społeczności są niejednokrotnie powodem nieprzyjemnych sytuacji ... są rowerzyści, co jeżdżą tylko po chodnikach i to z zawrotnymi prędkościami, ale także ludzie wyprowadzający psy na ścieżce (mimo że od chodnika są odgrodzone żywopłotem i kilkoma metrami zieleni) ... wystarczy częściej pojeździć na odcinku ścieżki przy ulicy Hallera na wysokości ZSBO, jeżdżę tam codziennie do pracy i coś o tym wiem.”

Infrastruktura rowerowa w Gdańsku

Historia dróg rowerowych w Gdańsku zaczęła się w pierwszej połowie lat 90. Wówczas powstała, mająca istotniejsze znaczenie dla obsługi ruchu rowerowego, droga (ścieżka) rowerowa wzdłuż Al. Rzeczpospolitej i ul. Chłopskiej (osiedla Zaspa i Przymorze). Wydzielono ją z chodnika za pomocą oznakowania poziomego, tworząc osobne przestrzenie dla pieszych i rowerzystów. Przy realizacji tej ścieżki kryterium bezpieczeństwa miało znaczenie marginalne, ale stanowiła ona istotny krok w rozwoju ruchu rowerowego w mieście. Na przestrzeni kolejnych lat (1994-1995) zaczęły powstawać następne drogi rowerowe, które już w dużo większym stopniu odpowiadały ówczesnym standardom bezpiecznego i nowoczesnego ciągu komunikacyjnego dla cyklistów. Drogi te zlokalizowane były na obszarze nadmorskim i służyły przede wszystkim celom rekreacyjnym.

Niezwykle ważnym etapem w rozwoju gdańskiej sieci tras rowerowych było powołanie przez Pawła Adamowicza - prezydenta Gdańska, Społecznego Zespołu Konsultacyjnego do spraw dróg rowerowych. Stał się on platformą wymiany poglądów i kreowania działań promujących ruch rowerowy. W skład tego zespołu weszli zarówno przedstawiciele instytucji miejskich, jak również aktywiści rowerowi z takich organizacji, jak Obywatelska Liga Ekologiczna czy Polski Klub Ekologiczny.

Phoca PDF

Jednym z pierwszych efektów pracy Zespołu było przyjęcie Standardów Projektowych dla Infrastruktury Rowerowej. Współpraca służb miejskich oraz organizacji pozarządowych przyniosły opracowanie wytycznych, które do realizowanych dróg rowerowych wniosły elementy poprawy jakości możliwie bliskie oczekiwaniom rowerzystów. W oparciu o te standardy w 2001 roku powstała wzorcowa droga rowerowa wzdłuż ul. Hallera.

Przełomowym momentem, który otworzył Gdańsk dla szeregu inwestycji związanych z drogami rowerowymi było podpisanie wiosną 2002 roku umowy z ONZ-owskim Funduszem na Rzecz Globalnego Środowiska (GEF - Global Environment Facility) o wdrożeniu Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno–Promocyjnego. Stało się to w głównej mierze dzięki organizacjom skupiającym środowiska rowerzystów, przy bardzo dużym zaangażowaniu Urzędu Miejskiego w Gdańsku (szczególnie należy tu wymienić nazwisko pana Antoniego Szczyta – ówczesnego dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej). Środki finansowe pozyskane dzięki tej umowie pozwoliły wybudować do 2006 roku ponad 16 km dróg rowerowych spełniających już wysokie standardy bezpieczeństwa i komfortu ruchu rowerowego. Dodatkowo miasto w ramach wszystkich prowadzonych przez siebie inwestycji drogowych realizowało i realizuje również drogi rowerowe. Obowiązek taki narzuca także innym podmiotom, które budują lub przebudowują miejski układ drogowy.

Obecnie sieć wydzielonych dróg rowerowych na terenie Gdańska liczy ok. 75 km. Zgodnie z przyjętym kierunkiem rozwoju (trasy o charakterze rekreacyjnym oraz trasy o charakterze transportowym) spełniają one założenia określone w 2000 roku w opracowaniu „Koncepcja sieci tras rowerowych miasta Gdańska”, uwzględniając powiązania z systemem regionalnych i międzynarodowych tras rowerowych. Pod względem standardów technicznych projektowane są z uwzględnieniem opracowanej w 2008 roku dokumentacji pod nazwą „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”.

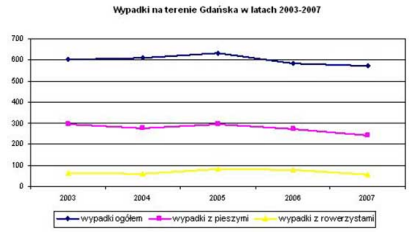
Jednocześnie Gdańsk wraz z pozostałymi miastami Trójmiasta planuje aplikować o środki finansowe do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 z projektem „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej”. W ramach tego projektu na terenie Gdańska przewiduje się wykonanie 23 nowych tras rowerowych o łącznej długości ponad 56,5 km. Planuje się wykonanie 5 węzłów integrujących ze środkami komunikacji zbiorowej (kolej miejska SKM) oraz 12 głównych parkingów rowerowych. Łączna liczba miejsc postojowych ma wynieść 490. Władze Gdańska zakładają, że rozbudowa układu dróg rowerowych do 150 km przyniesie zwiększenie udziału ruchu rowerowego w systemie komunikacyjnym do 10%.

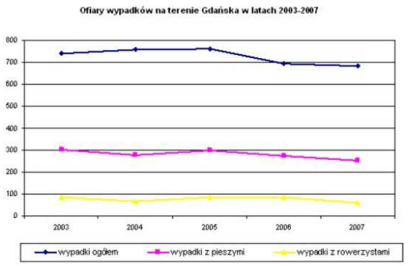
Analiza bezpieczeństwa w relacjach rowerzysta – pieszy

W latach 2003-2007 na terenie Gdańska wydarzyło się 2 999 wypadków, w których zginęło 116 osób, a 3 518 zostało rannych. Najbardziej zagrożoną grupą użytkowników dróg są piesi, którzy uczestniczyli w 1 377 wypadkach (aż 45% ogółu wszystkich wypadków). Zginęło w nich 73 pieszych (62% wszystkich zabitych), a 1

Phoca PDF

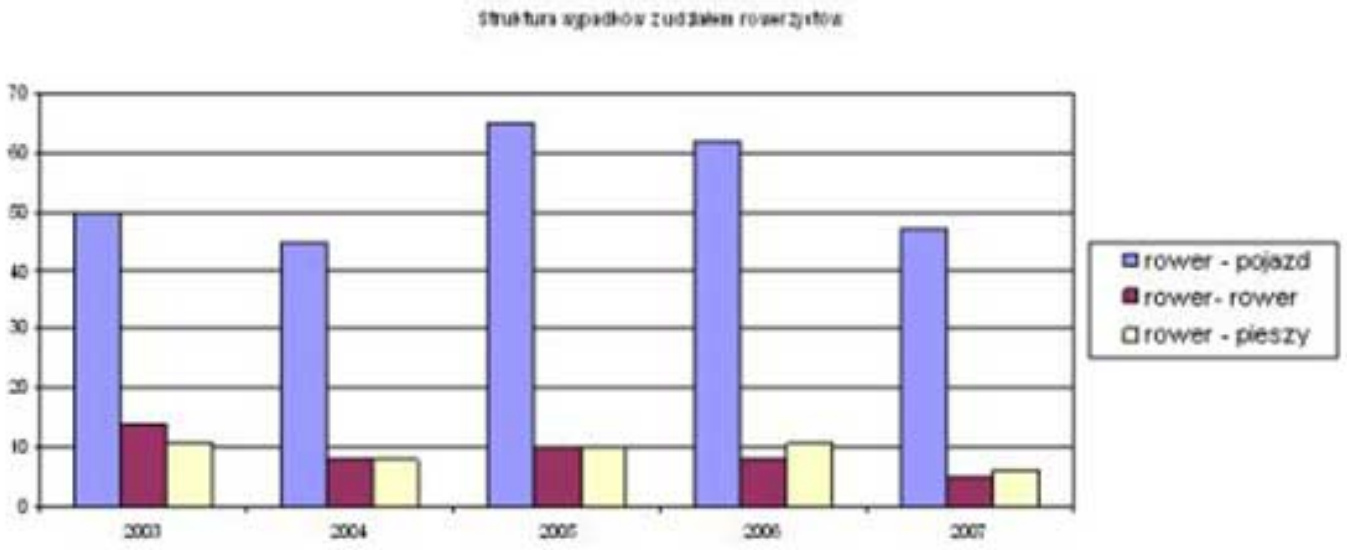
329 zostało rannych (38%). W kwestii zagrożenia ruchu pieszego Polska jest absolutnym liderem w państwach Unii Europejskiej. Swoją cegiełkę w tym zakresie niestety dokłada również Gdańsk. Należy dodać, że wartości te są znacząco wyższe od danych ogólnopolskich dla tego samego okresu czasu (33% wypadków z udziałem pieszych w ogólnej liczbie wypadków oraz 25% udział rannych i 34% udział zabitych) czy danych dla województwa pomorskiego (odpowiednio 33%, 24%, 31%).





W tym samym okresie na terenie Gdańska zdarzyło się 360 wypadków z udziałem rowerzystów (12% udziału wszystkich wypadków), w których zginęło 8 z nich (7% wszystkich zabitych), a 373 zostało rannych (10,6% wszystkich rannych). Dodatkowo rowerzyści uczestniczyli w 216 odnotowanych przez policję kolizjach. Wartości te są porównywalne z wielkością wypadków i ich ofiar dla województwa pomorskiego (odpowiednio 10,9% wypadków, 7,4% rannych oraz 7,1% zabitych) oraz dla terenu całej Polski (odpowiednio 13% wypadków, 8,9 % rannych i 10,7% zabitych). Aczkolwiek obserwuje się w ostatnich latach pewną zniżkową tendencję ilości wypadków i ofiar, tym niemniej są to wielkości mocno niepokojące (szczególnie jeżeli chodzi o liczbę rannych). W wypadkach z udziałem rowerzystów dominują wypadki z udziałem pojazdów (osobowe, ciężarowe, autobusy, tramwaje), które w latach 2003-2007 stanowiły blisko 75% (269 wypadków). Zginęło w nich 6 rowerzystów, a 272 zostało rannych. W zderzeniach z innym rowerzystą, w wyniku wywrócenia się lub najechania na przeszkodę zginęło 2 rowerzystów, 49 zostało rannych. Wypadków tego typu było 45 (12,5% ogółu wszystkich wypadków z rowerzystami).

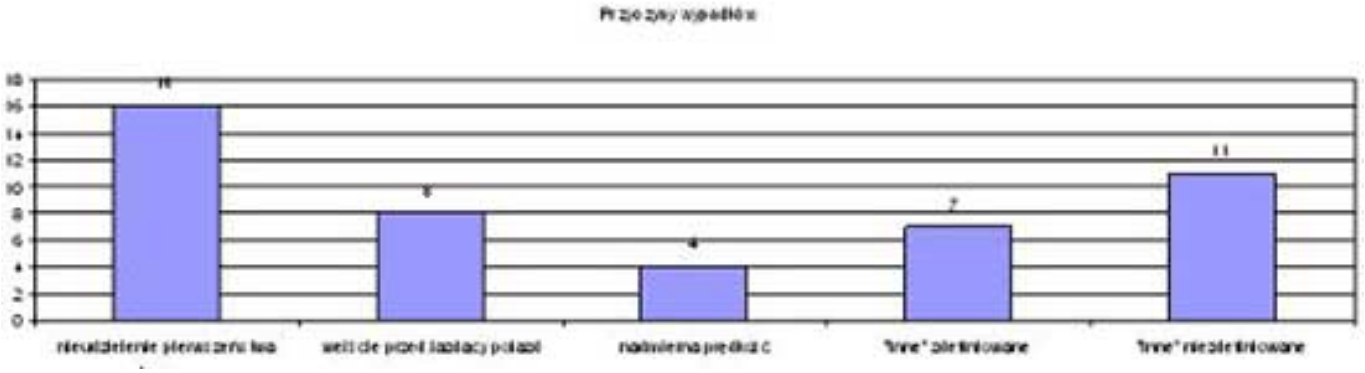
Phoca PDF



Ostatnią grupę zdarzeń stanowią wypadki z udziałem rowerzystów i pieszych. W latach 2003-2007 miało miejsce 46 wypadków z udziałem tych dwóch grup użytkowników ruchu. W ich wyniku 52 osoby zostały ranne. Wielkość ta jest stosunkowo niska, jeżeli porównamy to do wielkości wszystkich wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Stanowią one ok. 12,5% wypadków wśród rowerzystów (są to wartości porównywalne z innymi dużymi miastami w Polsce) i zaledwie 3,3% wypadków z pieszymi. Tym niemniej w ślad za tym idzie bardzo wiele sytuacji konfliktowych, a także zdarzeń, które z powodu niewielkich skutków nie są zgłaszane na policję. Są to sytuacje, które powodują bardzo duży oddźwięk społeczny, potęgując wzajemne uprzedzenia obu grup. W tym miejscu warto wrócić to przedstawionego na wstępie problemu, kto i dla kogo stanowi większe zagrożenie. Wśród ofiar zdecydowanie dominują piesi: odniosło obrażenia 45 pieszych i 7 rowerzystów. Wśród odnotowanych przez policję sprawców dominują rowerzyści. Stanowią oni aż 74% sprawców (34 rowerzystów i 12 pieszych).

Phoca PDF

Okazuje się, że niebezpieczeństwo, jakie w stosunku do rowerzystów generują piesi jest mniejszym problemem niż zagrożenie ruchu pieszego zachowaniami rowerzystów. Choć największym problemem nie jest jazda z nadmierną prędkością. Wśród przyczyn wypadków najczęściej w danych policji figuruje nieudzielanie pierwszeństwa pieszym, które było przyczyną 16 wypadków (35% wypadków), a także nieprawidłowe przekraczanie drogi rowerowej lub wejście pod nadjeżdżający pojazd – 8 wypadków (17%) oraz niedostosowanie prędkości do warunków jazdy – 4 wypadki (ok. 9% wypadków). Należy zauważyć, że duża liczba wypadków została zdefiniowana przez policję jako „inne” (11 wypadków – 24%). Świadczy to o pewnym problemie interpretacyjnym konkretnego zdarzenia, gdzie wprawdzie określony jest sprawca, ale wskazanie przyczyny stanowi sporą trudność. Zwraca uwagę fakt, że większość tego typu opisów zdarzenia dotyczyła początkowych lat przyjętego okresu porównawczego.



Phoca PDF

Charakterystyczną cechą zdarzeń jest wiek osób poszkodowanych. Wśród 45 rannych pieszych 11 nie ukończyło 10 roku życia (ok. 25%), a 13 miało ponad 60 lat (ok. 28%). Są to grupy pieszych najbardziej narażone na obrażenia w zderzeniu z rowerzystą. Zwraca uwagę fakt, że ok. połowy zdarzeń (20) miało miejsce na ciągach komunikacyjnych wyposażonych w drogi rowerowe. Natomiast podział na sprawców zdarzeń na tych ciągach jest zbliżony do ogólnego. Patrząc na przyczyny wypadków na drogach rowerowych wymienić należy: nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu – 5 wypadków; wypadki z winy pieszego – 5 wypadków; nadmierna prędkość – 3 wypadki; nieprawidłowe wyprzedzanie (wjazd na ciąg pieszy) – 2 wypadki; inne – 5 wypadków.

Tomasz Wawrzonek
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Phoca PDF