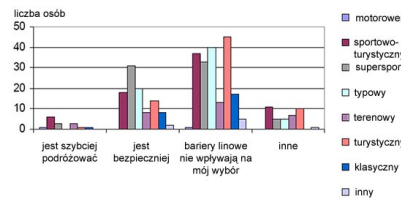
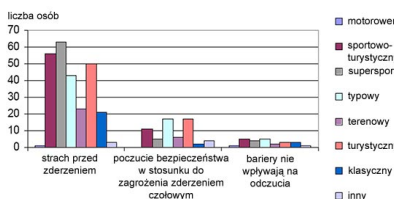
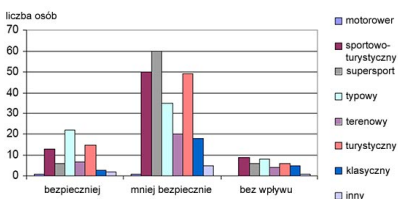
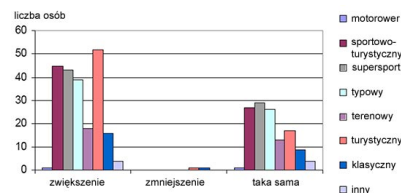
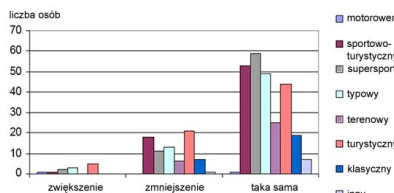
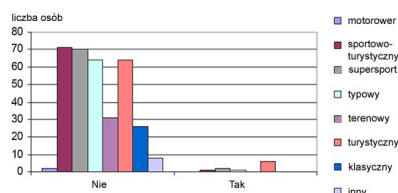




Bariery linowe – groźne czy bezpieczne? Największe kontrowersje budzą u motocyklistów. Ankieta internetowa okazała się bardzo dobrym źródłem informacji dając możliwość wypowiedzenia się licznym osobom na temat barier linowych.

Wyniki w zależności od typu motocykla

Większość ankietowanych, którzy posiadali motocykl typu sportowo-turystycznego albo supersport miało także motory typu turystycznego albo custom (rys. 3). Największe pojemności, pow. 1000 cc. miały motocykle turystyczne i custom. Wśród kategorii supersport i sportowo-turystycznej dominowały pojemności 700-1000 cc. Poniżej wyniki w zależności od rodzaju motocykla.



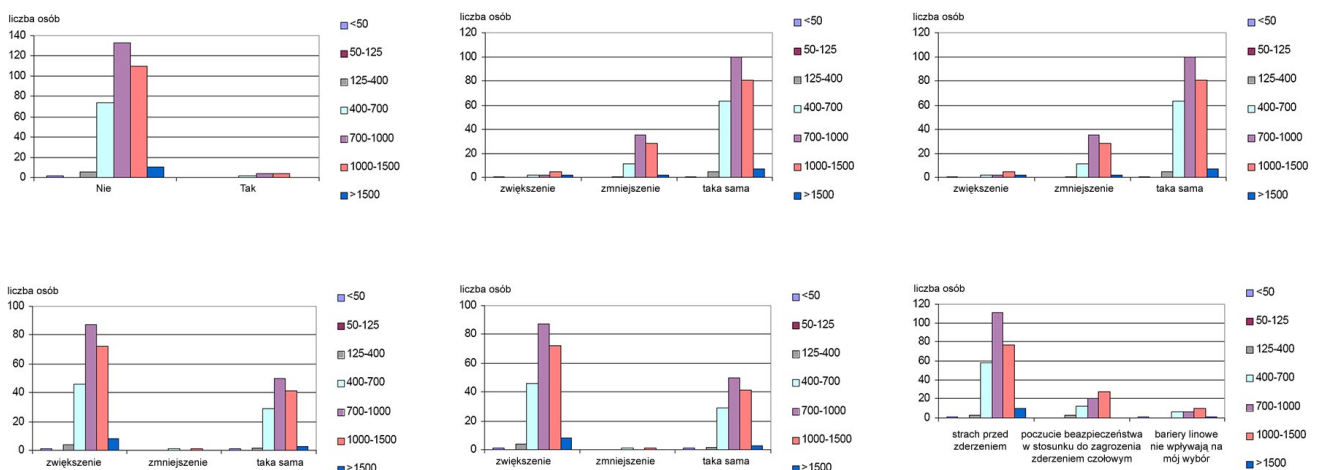
Bariery linowe a motocykliści - cz. II

Utworzono: poniedziałek, 18, sierpień 2008 13:11 Tymoteusz Pieglowski

60% ankietowanych, którzy brali udział w zdarzeniach na drogach z barierami linowymi, to właściciele motocykli turystycznych. Dwaj motocykliści, którzy opowiedzieli o swoich wypadkach posiadali motocykle turystyczny i sportowo-turystyczny. Prawie 30% właścicieli motocykli turystycznych przyznało, że zmniejszają prędkość przy dojeździe do barier linowych. Sześciu na siedmiu właścicieli motocykli typu supersport nie zmienniało prędkości. Większość tych, którzy zwiększali odległość przy zauważeniu barier, także posiadała motocykle turystyczne. Kolizji z barierą obawiali się przeważnie właściciele maszyn typu supersport. Posiadacze motocykli sportowo-turystycznych w większości stwierdzali, że drogi alternatywne są szybsze. Najbardziej krytyczni w stosunku do barier byli właściciele motocykli supersport, sportowo-turystycznych i turystycznych.

Wyniki w zależności od pojemności silnika

Większość ankietowanych miała motocykle o pojemności silnika 700-1000 cc oraz powyżej 1000 cc. Nie było żadnych respondentów, którzy posiadaliby maszyny o pojemności silnika 50-125 cc. Wyniki przedstawione są na wykresach poniżej.



80% osób, które brały udział w zdarzeniach na drodze z barierami linowymi to właściciele maszyn o silnikach o pojemności 700-1000 cc. Największa dysproporcja w zmianie prędkości pod wpływem obecności barier linowych dotyczy kierowców z pojemnością silnika 400-700 cc, co siódmy deklaruował zmniejszenie prędkości. Dostosowanie odległości było mniej więcej takie samo w każdej z badanych grup. Właściciele maszyn o pojemności silnika 700-1000 cc stanowili większość, gdy idzie o niższe poczucie bezpieczeństwa przy jeździe wzdłuż barier linowych. Natomiast bezpieczniej czuli się osoby z motocyklami o pojemności 1000-1500 cc. Podobnie, największą grupę osób, które wybierały inne trasy drogowe, stanowiły osoby z motocyklami 700-1000 cc. One też były najbardziej krytyczne w stosunku do barier linowych.

Podsumowanie

97% ankietowanych nie brało udziału w zdarzeniu drogowym z barierami linowymi. Z kolei ci, którzy brali udział w wypadkach to mężczyźni, właściciele motocykli turystycznych o silnikach pojemności 1000-1500 cc. Ponad 74% respondentów deklarowało, że niezależnie od obecności barier linowych nie zmieniają swojej prędkości. Największa różnica w zachowaniu dotyczącym prędkości widoczna była u osób poniżej 24. roku życia, posiadających motocykle typu supersport o pojemności silnika 400-700 cc. 63% ankietowanych odpowiedziało, że zwiększają odległość od bariery linowej w czasie jazdy. 69% osób czuło się mniej bezpiecznie jadąc wzdłuż barier linowych, byli to mężczyźni w wieku 25-30 lat, właściciele motocykli supersport o pojemności silnika 700-1000 cc. Z kolei 30% kobiet czuło się bezpieczniej.

Ponad 75% osób bało się zderzenia z barierą, natomiast 18% badanych przyznało, że bariery chronią ich przed zderzeniami czołowymi. Wypadku najbardziej obawiali się mężczyźni w wieku 31-40 posiadający motocykle supersport o pojemności 700-1000 cc. Osoby, które w barierach widziały ochronę miały 41-65 lat, posiadały motocykle custom albo turystyczne o pojemności silnika 1000-1500 cc. Ponad 55% odpowiedzi wskazywało, że obecność barier linowych nie wpływa na wybór trasy. Mniejszość odpowiedziała, że szybciej im podróżować trasami alternatywnymi, były to osoby w wieku 25-30 lat, posiadające motocykle sportowo-turystyczne. Ankietowani, którzy uważali drogi bez barier linowych za bezpieczniejsze, mieli 31-40 lat i byli właścicielami motocykli supersport. Osobami najbardziej krytycznymi wobec barier linowych byli mężczyźni, właściciele motocykli supersport poniżej 40 lat. Największe zastrzeżenia budziły odcinki dróg, gdzie jeden wąski pas znajdował się pomiędzy barierami linowymi z obu stron. Kierowcy odpowiadali, że źle im się jeździ przy dużym ruchu, zwłaszcza ciężarowym, ze względu na dłuższą drogę hamowania takich pojazdów. Oprócz tego, jako powód wypadku wskazywano nie tylko błąd człowieka, ale też silny wiatr lub śliską nawierzchnię.

Ankieta internetowa okazała się bardzo dobrym źródłem informacji dając możliwość wypowiedzenia się licznym osobom na temat barier linowych. Chociaż, zamiarem było sprawdzenie opinii większości motocyklistów, nie tylko takich, którzy mieli dostęp do internetu. Takie wyniki mogłoby tylko zapewnić bezpośrednie badanie motocyklistów, dość kłopotliwe do wykonania.

Umieszczenie ankiety na stronie SMC było dobrym rozwiązaniem, choć ankietę umieszczono także na innych stronach czytanych przez motocyklistów. Można było wprowadzić identyfikację odpowiadających, np. przez podanie numerów rejestracyjnych. Jednak to mogłoby ich zniechęcić, podobnie jak każda inna forma identyfikacji. Z drugiej strony, brak anonimowości mógłby wykluczyć wypełnianie ankiety po kilka razy przez jedną osobę.

Ankieta mogła mieć więcej pytań, ale obawiano się zniechęcić odpowiadających zbyt długim kwestionariuszem.

Źródło:

Tymoteusz Piegłowski, Master's Thesis: „The Influence of Wire Rope Barriers on

Bariery linowe a motocykliści - cz. II

Utworzono: poniedziałek, 18, sierpień 2008 13:11 Tymoteusz Piegłowski

Motorcyclists”

Lulea University of Technology

MSc Programmes in Engineering

Civil Engineering

Department of Civil and Environmental Engineering

Division of Traffic Engineering

2005:233 CIV - ISSN: 1402-1617 - ISRN: LTU-EX-05/233-SE