

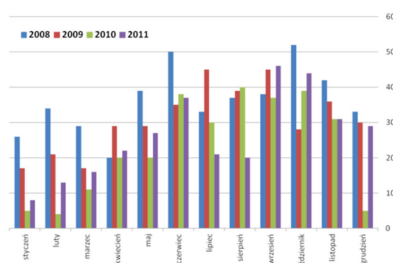


Wypadki z udziałem rowerzystów stanowiły w 2011 roku 12% ogółu wypadków, a zabici rowerzyści – 7,5% ogółu zabitych na drogach. Łącznie w 2011 r. w 4654 wypadkach zginęło 314 rowerzystów, a 4142 zostało rannych, co oznacza wzrost liczby zabitych o 12% względem 2010 r. Największy wzrost nastąpił w ciągu pierwszych trzech miesięcy roku 2011 r., w których liczba zabitych w wypadkach z udziałem rowerzystów była wyższa o 86% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego.

Przytoczone dane pochodzą z raportu pt. „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów 2008-2011”, który jest kontynuacją studium „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2006-2008” wykonanego przez Zespół ds. ścieżek rowerowych GDDKiA w 2009 r. Aktualne opracowanie tego zespołu zawiera dane liczbowe o zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011, omawia kontekst w którym dane te należy analizować (różnice w pogodzie, zmiany w przepisach, trendy w zachowaniach komunikacyjnych) i wskazuje możliwe powiązania pomiędzy trendami w częstości zdarzeń a poszczególnymi czynnikami. Opracowanie zostało wykonane na podstawie corocznych wyciągów danych o zdarzeniach drogowych z lat 2008-2011 z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), przekazanych Departamentowi Studiów GDDKiA przez Komendę Główną Policji.

Jako istotny kontekst analiz opracowania wymieniana jest pogoda. Ma ona istotne znaczenie dla liczby i ciężkości zdarzeń drogowych ogółem, a w szczególności właśnie dla zdarzeń z udziałem rowerzystów. Lepsza pogoda (mniej opadów, mniej temperatur ekstremalnych) oznacza większy zarówno ruch rowerowy, jak i (w mniejszym stopniu) samochodowy. Przy tym samym ryzyku jednostkowym większa zatem jest częstość zdarzeń. Oczywistym przykładem tej zależności jest większa liczba wypadków rowerowych w lecie niż zimą. Ponadto przy lepszej pogodzie

kierowcy jeżdżą szybciej i mniej ostrożnie. Dlatego trudniej uniknąć zdarzenia, a gdy do niego dochodzi – skutki są poważniejsze. Przykładowo w śnieżnym grudniu 2010 r. na polskich drogach zginęły w sumie 174 osoby; w bezśnieżnym grudniu 2011 r. – aż 440 osób, to jest ponad 2,5-krotnie więcej.



Autorzy opracowania wzięli również pod uwagę obserwowane zmiany zachowań komunikacyjnych. W ostatnich latach wystąpiły dwa przeciwstawne trendy w zakresie ruchu rowerowego. W mniejszych miejscowościach dotychczas poruszano się na rowerach. Jednak ci użytkownicy rowerów coraz częściej przesiadają się na motorowery, motocykle i samochody. Znajduje to odzwierciedlenie m.in. w porównaniu wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2005 i 2010. Natomiast rower staje się coraz bardziej popularny w dużych miastach, bo jest to środek transportu niezależny od korków, a jednocześnie stanowi element „europejskiego” stylu życia. W miastach drogi są oświetlone, częściej występują wydzielone drogi dla rowerów, skrzyżowania z sygnalizacją świetlną czy np. drogi o wielu pasach ruchu w jedną stronę. Autorzy raportu podkreślają więc, że większy udział „miejskiego” ruchu rowerowego może mieć wpływ zarówno na zmiany typowego miejsca zdarzenia, jak i okoliczności, rodzaj i przyczynę zdarzenia.

Rok 2011 był rokiem dwóch istotnych zmian w prawie o ruchu drogowym, stanowiących istotny kontekst analiz wypadków z udziałem rowerzystów. Na to również zwracana jest uwaga w raporcie.

Pierwsza zmian – tzw. nowelizacja fotoradarowa - pozornie niezwiązana jest z ruchem rowerowym. Autorzy opracowania zauważają, że o ile zwiększenie dopuszczalnej prędkości na autostradach i drogach ekspresowych nie powinno mieć znaczącego wpływu na bezpieczeństwo ruchu rowerowego, to 10 km/h tolerancji w terenie zabudowanym może mieć istotny wpływ na liczbę i ciężkość zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Również likwidacja pustych masztów może sprawić, że kierowcy będą jeździć szybciej tam gdzie wcześniej zwalniali z obawy przed mandatem.

Druga nowelizacja z kolei wprowadziła szereg zmian dotyczących ruchu rowerowego, m.in. uporządkowała zasady pierwszeństwa na przejazdach dla rowerzystów, doprowadzając polskie prawo o ruchu drogowym do zgodności z Konwencją Wiedeńską o ruchu drogowym, zalegalizowała wyprzedzanie przez rowery z prawej strony także na drogach o jednym pasie w danym kierunku, wprowadziła nową definicję roweru i elementów infrastruktury rowerowej. Zespół

autorów opracowania zastrzega, że wiele ze zmian ma istotny potencjał poprawy bezpieczeństwa, ale jego wykorzystanie wymaga także nowelizacji rozporządzeń wykonawczych. Zdefiniowana została na przykład śluza dla rowerów, która mogłaby znacząco poprawić bezpieczeństwo rowerzystów skręcających w lewo, ale zarządcy ruchu czekają z wdrażaniem tego typu rozwiązań na określenie przez ministra szczegółowych warunków technicznych oznakowania śluz. Podobnie zdefiniowanie pasa ruchu dla rowerów nie miało jak dotąd szansy przełożyć się na poprawę bezpieczeństwa, bo wyznaczanie pasów wciąż utrudniają wadliwe zapisy rozporządzeń.

W opracowaniu podano, że od 21 maja 2011 r., a więc od kiedy weszła w życie nowelizacja ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2011 r. nr 92 poz. 530), do 30 września 2011 r. liczba zabitych w wypadkach z udziałem rowerzystów zmalała w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego o 8%. Jak zaznaczyli autorzy, nie potwierdza to doniesień niektórych mediów o niekorzystnym wpływie nowelizacji na bezpieczeństwo rowerzystów. Podkreślają, że największy wzrost liczby wypadków miał miejsce w miesiącach przed nowelizacją, co ma związek z ciepłą i suchą zimą w 2011 roku.

W dokumencie „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów 2008-2011” zwrócono również uwagę na rozwój infrastruktury rowerowej w Polsce i jej stan. Z roku na rok przybywa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. Jednocześnie znacząca część powstających elementów infrastruktury jest niskiej jakości, także w zakresie parametrów kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu – drogi dla rowerów często nie zapewniają możliwości bezpiecznego mijania się z innymi rowerzystami czy pokonywania skrzyżowań. Czasem separacja ruchu rowerowego stosowana jest niepotrzebnie, w miejscach gdzie należałoby uspokoić ruch samochodowy i zintegrować z nim rowerowy. Z prowadzonych przez Zespół ds. ścieżek rowerowych wizji lokalnych wynika, że większość polskich dróg dla rowerów nie spełnia obowiązujących warunków technicznych – m.in. w zakresie skrajni, wysokości uskoków, odległości widoczności, detekcji na skrzyżowaniach z sygnalizacją. Każdy z tych błędów może przyczyniać się do zwiększenia liczby określonych typów zdarzeń.

Źródło: „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011”, autorzy opracowania: dr inż. Tadeusz Kopta, mgr Aleksander Buczyński, Marcin Hyła, mgr inż. Bartłomiej Lustofin, konsultacja: dr Michał Beim; Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Studiów, Wydział Studiów w Krakowie, Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych; Warszawa - Kraków, kwiecień 2012 r. Drugi ogólnopolski raport „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011”, stanowiący analizę dostępnych danych o wypadkach i kolizjach z udziałem rowerzystów oraz trendów w tym zakresie, można pobrać ze strony GDDKiA, w zakładce „[Infrastruktura rowerowa](#)”.