Rowerowe brd

Utworzono: czwartek, 17, październik 2013 08:36 Agnieszka Serbeńska



W powszechnym postrzeganiu problemu bezpieczeństwa ruchu rowerowego pokutuje obraz pijanego rowerzysty, próbującego w późnych godzinach nocnych przemieścić się do domu. Mało tego ciemny strój i brak właściwego oświetlenia czynią go na drodze niemal całkowicie niewidocznym. Ten stereotyp pokutował przez wiele lat. Obecnie staje się mitem. Nie oznacza to eliminacji problemu, raczej zmianę kategorii problemu. Przytoczony stereotyp odnosił się do sytuacji na drogach zamiejskich. W tej chwili ruch rowerowy staje się domeną miast, a w tych ośrodkach specyfika zdarzeń z rowerzystami jest odmienna. I liczba tych zdarzeń w ostatnich latach wzrosła kilkakrotnie.

W ubiegłym roku na polskich drogach doszło do łącznie około 4 700 wypadków z udziałem rowerzystów. W tych zdarzeniach zginęło 300 rowerzystów. W odniesieniu do ogółu wypadków w Polsce te zdarzenia stanowią blisko 13-procentowy udział. Natomiast udział zabitych rowerzystów wśród ofiar śmiertelnych zdarzeń ogółem stanowi 8 procent.

Statystyki wypadkowe ostatnich lat wskazują, że wśród wypadków z udziałem rowerzystów zaledwie 10 procent miało miejsce po zmroku, a z tego mniej niż połowa zdarzyło się na drogach nieoświetlonych. Ponadto niespełna 1 procent jednośladów nie posiadało oświetlenia. Na przestrzeni ostatnich lat nastąpiła więc zdecydowana poprawa w zachowaniach rowerzystów. Faktem natomiast jest, że nadal problemem pozostaje ich jazda po alkoholu: 7 procent ogółu zdarzeń z udziałem jednośladów została spowodowana przez pijanych rowerzystów, w tym do śmierci rowerzystów doszło w 4 procentach zdarzeń.

Jak dowodzą statystyki brak właściwego oświetlenia czy stan nietrzeźwości rowerzystów nie są w tej chwili najpoważniejszym problemem w ruchu rowerowym. Otóż typowy wypadek z udziałem rowerzysty to zderzenie boczne z samochodem.

Phoca PDF

Pod względem liczby zdarzeń ten rodzaj wypadków plasuje się na pierwszym miejscu. Natomiast najechanie pojazdu na rowerzystę, który przed nim jedzie, stanowi 10 procent ogółu wypadków z udziałem rowerów. Tu odnotowano wyraźny spadek; nastąpił on z poziomu kilkunastu procent. W tej chwili ten rodzaj wypadków jest drugi pod względem liczby zdarzeń. Na trzeciej pozycji tego rankingu wypadkowego znajdują się zderzenia czołowe pojazdów z rowerzystami. Głównie, bo aż w 80 procentach, dochodzi do zderzeń rowerzystów z samochodami osobowymi. Wypadki z pojazdami ciężarowymi stanowią 8-10 procent.

Jednak przyczyny tych wiodących rodzajów wypadków są zdecydowanie odmienne dla zdarzeń mających miejsce w dużych miastach (grodzkich) czy w obszarach niezabudowanych bądź w mniejszych miejscowościach. W dużych miastach dominują zderzenia boczne, natomiast na obszarach niezabudowanych największą liczbę stanowią tylne i czołowe najechania pojazdów na rowerzystów. Te dane wyraźnie wskazują na konieczność rozdzielenia na tych drogach ruchu samochodowego i rowerowego. Z kolei w miastach istotnym problemem staje się najechanie rowerzysty na pieszego. W globalnej dla kraju liczbie zdarzeń ten rodzaj wypadków ma charakter marginalny, jednak w przypadku danych gromadzonych dla poszczególnych aglomeracji ten udział wypadków w ogólnej liczbie zdarzeń z rowerzystami może nawet sięgać kilkunastu procent. To również jest przesłanką dla stosowania odpowiednich rozwiązań w infrastrukturze miejskiej. Tak więc na zamiejskich odcinkach dróg można stosować rozwiązania integrujące ruch rowerowy i pieszy, a przeciwnie w miastach – tam sprawdzają się rozwiązania integrujące ruch samochodów i rowerów.

Statystyki ostatnich lat wskazują spadek liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów do których dochodzi na poboczach dróg. Na pewno jest to efekt zmiany w budowie i przebudowie dróg, polegającej na ograniczaniu dostępu dla rowerów. Natomiast tendencja wzrostowa stała się charakterystyczna dla ciągów chodnikowych. I co ciekawe, okazuje się, że wraz ze wzrostem liczby dróg rowerowych w miastach aż pięciokrotnie wzrosła liczba zdarzeń, do których dochodzi na tych trasach. Przyczyn tych zdarzeń można upatrywać w błędach popełnianych w projektowaniu.

W zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów kto z reguły jest winny zajścia? Obecne dane statystyczne obalają dotychczasowe podejście w rozstrzyganiu tej kwestii. Przez wiele lat winę dzielono pół na pół - pomiędzy rowerzystę i kierowcę pojazdu. Mało tego rowerzystom przypisywało się brak umiejętności jazdy, a przede wszystkim nieznajomość przepisów ruchu. Podstawą do snucia tego wniosku było zniesienie obowiązku ubiegania się o kartę rowerową. Tymczasem statystyki znów pokazały stopniowy procentowy spadek w przypisywaniu winy rowerzystom. Teraz w podziale win już tylko w 40 procentach obarcza się rowerzystów. Zatem to kierowcy zachowują się nieprawidłowo, nierespektując pierwszeństwa jazdy czy nieprawidłowo wykonując manewry mijania. Rowerzyści natomiast popełniają błędy skręcając w lewo i zmieniając pas ruchu (17 procent zdarzeń spowodowanych przez rowerzystów). Te manewry są dużo trudniejsze do wykonania przez rowerzystę niż kierującego pojazdem. Rowerzysta musi bowiem kontrolować stan nawierzchni unikając potencjalnej wywrotki, kontrolować tor jazdy i utrzymanie równowagi oraz

Phoca PDF

obserwować zamiary kierujących i sygnalizować swoje, a więc obserwować całą sytuację dziejącą się wokół niego. To więc tłumaczy skalę problemu. Tu zatem istotne stają się właściwe rozwiązania w infrastrukturze. Dwa lata temu wprowadzono regulacje w prawie o ruchu drogowym, których celem była poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Wówczas wprowadzono między innymi śluzę rowerową. Niestety zabrakło do tego rozporządzeń wykonawczych.

***

Typowy wypadek z udziałem rowerów to zderzenie boczne z samochodem osobowym, do którego z reguły dochodzi w ciągu dnia i przy dobrych warunkach atmosferycznych; uczestnicy tego zdarzenia, to jest kierujący i rowerzysta, są trzeźwi; a przyczyną zajścia jest z reguły nieudzielenie pierwszeństwa lub źle wykonany manewr wyprzedzania przez kierującego pojazdem, bądź błąd rowerzysty popełniony przy skręcaniu w lewo. Ten obraz daje analiza wypadków, jaką na podstawie danych z policyjnego systemu SEWIK, wykonał Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych w GDDKiA. Dane te Zespół zawarł w raportach, przygotowanych pod kierunkiem dr. Tadeusza Kopty, które zostały opublikowane w 2009 i 2012 roku. Porównania danych z tych raportów wraz z uzupełnieniem ich o najnowsze statystyki dokonał Aleksander Buczyński z GDDKiA podczas Konferencji VELOKRAKÓW nt. polityki rowerowej miast, która odbyła się w Krakowie 20 września 2013 r. Aleksander Buczyński w podsumowaniu swojego konferencyjnego wystąpienia podkreślił jeszcze jeden istotny fakt. Otóż w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego należy uważać, by nie odstraszyć rowerzystów. Ryzyko wypadku rowerowego jest bowiem dwudziestokrotnie niższe niż ryzyko choroby cywilizacyjnej w wyniku braku aktywności fizycznej.

AS

Phoca PDF