

Po zmroku ginie najwięcej pieszych

Ryzyko wypadku z udziałem pieszego po zapadnięciu zmierzchu, poza terenem zabudowanym, jest 12-krotnie większe niż za dnia – wynika z nowych analiz Instytutu Transportu Samochodowego.

Instytut przeanalizował wypadki drogowe z udziałem pieszych poza terenem zabudowanym, do których doszło za dnia oraz po zmroku, gdzie jedynym źródłem światła były reflektory samochodowe. Dane o wypadkach z lat 2013-2017 zaczerpnięto z bazy danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działającego przy ITS.

Analizy wyników wskazują, że w dzień (w ciągu godziny przed zachodem słońca, pomiędzy godz. 16:00 a 17:30, czyli w czasie popołudniowego szczytu komunikacyjnego) **miało miejsce do 13 proc. wypadków z pieszymi**. Po uwzględnieniu tego samego przedziału czasowego, ale **po zapadnięciu zmroku - wskaźnik ten rósł od 87 aż do 100 proc.** Średnio w badanych latach w godzinie przed zapadnięciem zmierzchu miało miejsce jedynie 8 proc. wypadków z pieszymi, a w godzinie **po zapadnięciu zmroku aż 92 procent**. Oznacza to, że **po zmroku** w badanych godzinach i w podobnych warunkach ruchu **wydarzyło się 12 razy więcej wypadków** z udziałem pieszych niż w ciągu dnia.

- *Wniosek nasuwa się jeden. Najistotniejszym czynnikiem wpływającym na wypadki po zmroku z udziałem pieszych (lub innych nieoświetlonych przeszkód, w tym zwierząt) poza terenem zabudowanym jest **oświetlenie reflektorowe pojazdów, które jest niewystarczające w stosunku do rozwijanych prędkości**. Ryzyko wypadku w takiej sytuacji jest zdecydowanie większe niż za dnia* – zauważa dr inż. Tomasz Targosiński z ITS.

Inne badania Instytutu pokazały, że przeważająca większość pojazdów (**nawet do 80 proc.**) **jeździ ze źle ustawionymi światłami**. Dane wskazują również, że 20 proc. świateł wymaga natychmiastowej naprawy lub wymiany. Trudno oprzeć się wnioskowi, że wyniki obu badań są ze sobą ściśle związane. Okazuje się jednak, że jakość i ustawienie świateł to problem globalny, bo podobne wyniki uzyskano w innych krajach, m.in. w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych.

- *W praktyce oznacza to, że z jednej strony musimy usprawnić system weryfikacji oświetlenia w pojazdach, z drugiej zaś konieczna jest skuteczna edukacja kierowców oraz pieszych, także w zakresie używania elementów odbaskowych* – apeluje dr inż. Targosiński.