

Komunikat prasowy

Kierujący jednośladami giną na europejskich drogach!

Wraz ze wzrostem popularności jednośladów oraz urządzeń transportu osobistego w krajach Unii Europejskiej, w tym Polsce, rośnie także liczba wypadków z ich udziałem. Instytut Transportu Samochodowego uczestniczył w europejskim badaniu wypadków drogowych motocyklistów, motorowerystów i rowerzystów, w wyniku którego powstał raport z rekomendacjami dla Komisji Europejskiej.

W ostatnich latach **coraz więcej osób decyduje się na zmianę sposobu podróżowania**. Zamiast samochodu wybieramy rowery, motorowery, motocykle lub urządzenia transportu osobistego (np. hulajnogi). W wielu przypadkach decyzja o wyborze środka lokomocji podyktowana jest względami ekonomicznymi (ograniczenie kosztów przejazdu) oraz praktycznymi (dogodniejszy sposób poruszania się po zatłoczonych ulicach i drogach).

- Obserwujemy stały wzrost popularności pojazdów jednośladowych. Wpływ na to ma ich szeroka oferta, przystępność cenowa, rozwój infrastruktury (ścieżki rowerowe), rosnąca świadomość ekologiczna, dbałość o kondycję fizyczną (rowery), większa mobilność, czy wreszcie moda – zauważa mł. insp. Jacek Mnich, Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu.

Ewolucję w trendach mobilności obywateli wspiera także Unia Europejska, m.in. poprzez dokumenty programowe, upatrując w tym remedium na problemy związane z zatłoczeniem miast, dewastacją przestrzeni publicznej, zanieczyszczeniem powietrza i z chorobami cywilizacyjnymi.

Wzrostowi liczby użytkowników dróg, korzystających z innych niż samochód środków transportu towarzyszą także niekorzystne zjawiska, do których należy zaliczyć wypadki drogowe.

- W 2018 roku na polskich drogach zginęło 286 rowerzystów (o 65 osób więcej niż rok wcześniej.), 238 motocyklistów (+7) i 75 motorowerystów (+21). Oznacza to, że w stosunku do 2017 roku liczba zabitych rowerzystów wzrosła o 30 proc., motocyklistów o 3 proc., a motorowerystów o 38 proc. Podobne tendencje obserwujemy w innych krajach Unii Europejskiej, wylicza Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

Niekorzystna statystyka dotyczy zwłaszcza rowerzystów. Wskaźnik zabitych na 1 milion mieszkańców wynosi w Polsce 7,1 i jest blisko dwa razy wyższy, niż średnia europejska (4,0). Gorzej wypadają tylko Rumunia, Łotwa i Węgry. Co gorsza **wskaźnik ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów i motorowerystów jest jeszcze wyższy**, niż dla rowerzystów i wynosi 8,5, choć w tym przypadku wpisuje się on w średnią dla krajów Unii Europejskiej - 8,2 na milion mieszkańców.

- Dane te budzą uzasadniony niepokój, tym bardziej, że wstępne analizy wskazują, iż duża część tragicznych zdarzeń spowodowana została błędami w komunikacji między różnymi grupami użytkowników dróg. Dlatego z początkiem 2015 roku, na zlecenie Komisji Europejskiej, rozpoczęto realizację unijnego programu SaferWheels. Jego celem było zebranie bardzo szczegółowych informacji o okolicznościach i przyczynach wypadków drogowych z udziałem kierujących pojazdami jednośladowymi (motocyklami, motorowalami i rowerami), tłumaczy Ilona Buttler, kierownik projektu z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

W ramach projektu **przeprowadzono szczegółowe badania 500 wypadków** (w sześciu krajach) - 394 wypadki z udziałem motocyklistów i motorowerystów oraz 132 wypadki z udziałem rowerzystów.

Dane wskazują, że **wśród motocyklistów i motorowerystów uczestniczących w wypadkach przeważali mężczyźni (90 proc.), w wśród rowerzystów stanowili oni 67 proc. ogółu.** Według kryterium wieku, to **osoby młode (18-45 lat) brały udział w co najmniej połowie wypadków motocyklowych (54 proc.). Rowerzyści uczestniczący w wypadkach to w większości osoby w wieku powyżej 46 lat (54%).**

- **Kask miało 81 proc. motocyklistów i motorowerzystów** (w Holandii kaski dla motorowerzystów nie są obowiązkowe) i **32 proc. rowerzystów, dodatkowo u 14 proc. rowerzystów kask był, ale niezapięty**. Elementy odblaskowe nosiło 12 proc. motocyklistów i motorowerzystów oraz 21 proc. rowerzystów. Przednie oświetlenie miało włączone 72 proc. motocyklistów i motorowerzystów (różne regulacje w poszczególnych krajach) i 20 proc. rowerzystów. **Wpływ alkoholu na wypadek stwierdzono u 4 proc. motocyklistów i motorowerzystów oraz u 6 proc. rowerzystów**, wylicza Ilona Buttler z ITS.

Nadmierna prędkość, jako przyczyna wypadku, została stwierdzona u 22 proc. motocyklistów i motorowerzystów oraz w 7 proc. wśród rowerzystów. Za szybko poruszali się najczęściej ludzie młodzi, w wieku poniżej 25 lat (37 proc.). Inne ryzykowne zachowania, tj. potrzeba silnych wrażeń czy niebezpieczne manewry wyprzedzania dotyczyły tylko 5 proc. kierujących motocyklami, motorowerami i rowerami.

- **Za to uwagę zwraca fakt, że błędy w obserwacji bądź w ocenie sytuacji, jako czynnik przyczyniający się do zaistnienia wypadku, stwierdzono u 38 proc. motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów oraz u 66 proc. kierowców innych pojazdów uczestniczących w tych wypadkach**. Najczęściej do wypadków z udziałem kierujących jednośladami dochodziło na skrzyżowaniach dróg, podczas skrętu w lewo innego pojazdu, gdy motocyklista jechał na wprost z przeciwnego kierunku, lub gdy rowerzysta skręcał w lewo a inny pojazd jechał na wprost, wymienia Anna Zielińska z ITS.

Wstępne wyniki programu SaferWheels wskazują na potrzebę stałego monitorowania sytuacji tej grupy uczestników ruchu.

- **Wzmocnienie nadzoru nad przestrzeganiem limitów prędkości, ograniczenie skali spożycia alkoholu i narkotyków oraz działania związane z promocją urządzeń ochronnych powinny przynieść korzyści wszystkim użytkownikom dróg**. Rekomenduje się także dostosowanie infrastruktury do potrzeb i możliwości kierujących jednośladami (np. szersze niż do tej pory stosowanie stref spokojnego ruchu, modyfikacje konstrukcji barier na drogach) – mówi Ilona Buttler z ITS.

Za nader pilne uważa się **wprowadzenie do programów edukacyjnych** (szkolnych oraz w ramach kampanii edukacyjnych) **treści związanych z upowszechnieniem wiedzy na temat odmienności zachowań nowych grup użytkowników**, np. kierujących hulajnogami i innymi urządzeniami transportu osobistego.

O tym, że szczególnie dotkliwy jest brak prawidłowych relacji pomiędzy kierującymi jednośladami, w tym urządzeniami transportu indywidualnego a kierującymi samochodami, sygnalizuje również Policja.

- **Istnieje wiele przyczyn wypadków z udziałem kierujących jednośladami**. Z jednej strony są to błędy samych rowerzystów (np. **nagła zmiana kierunku jazdy w momencie zbliżania się innego pojazdu, brak znajomości przepisów, nietrzeźwość, czy braki w oświetleniu roweru**) i motocyklistów (przede wszystkim **brawura i nadmierna prędkość**). Ale uchybienia popełniają też kierowcy samochodów – **są nieostrożni, zachowują zbyt mały odstęp przy wyprzedzaniu rowerzystów i motorowerzystów lub nie ustępują pierwszeństwa wjeżdżającym na jezdnię ze ścieżki rowerowej**, przekonuje mł. insp. Jacek Mnich Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu.

Program SaferWheels (z ang. Study on accident causation for traffic accidents involving powered two-wheelers and bicycles in the European Union) zakończył się w 2018 roku.

W programie wzięło udział sześć krajów: **Wielka Brytania, Francja, Włochy, Polska, Grecja i Holandia**. Zadaniem każdego kraju było przeprowadzenie bardzo dokładnych badań 86 wypadków drogowych z udziałem motocyklistów i rowerzystów. Do opisu każdego wypadku w badaniu wykorzystano blisko 1500 parametrów. W Polsce program SaferWheels realizował Instytut Transportu Samochodowego we współpracy ze Komendą Stołeczną Policji i Wojewódzką Komendą Policji z siedzibą w Radomiu oraz dzięki pomocy prokuratur i sądów z terenu województwa mazowieckiego.