

Bezpieczne korzystanie z roweru

Aleksander Buczyński

Centrum Zrównoważonego Transportu
Zielone Mazowsze
zm.org.pl

11 grudnia 2008

- 1 Fakty i mity na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego
 - Skala zagrożenia
 - Tradycyjne podejście
 - Typowe zdarzenia z udziałem rowerzystów
- 2 Problemy prawne
 - Niezgodność PoRD z Konwencją wiedeńską
 - Prawo o ruchu drogowym – inne problemy
 - Przepisy regulujące tworzenie infrastruktury rowerowej
- 3 Bezpieczeństwo nie za każdą cenę
 - Bezpieczeństwo osobiste
 - Bezpieczeństwo albo zdrowie
- 4 Podsumowanie

1 Fakty i mity na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego

- Skala zagrożenia
- Tradycyjne podejście
- Typowe zdarzenia z udziałem rowerzystów

2 Problemy prawne

- Niezgodność PoRD z Konwencją wiedeńską
- Prawo o ruchu drogowym – inne problemy
- Przepisy regulujące tworzenie infrastruktury rowerowej

3 Bezpieczeństwo nie za każdą cenę

- Bezpieczeństwo osobiste
- Bezpieczeństwo albo zdrowie

4 Podsumowanie

Skala zagrożenia

Liczba ofiar śmiertelnych wśród
rowerzystów na milion
mieszkańców (2005):

1.	Polska	15,8
2.	Węgry	15,1
3.	Dania	7,6
...
	EU-14	4,0

Skala zagrożenia

Liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów na milion mieszkańców (2005):

1.	Polska	15,8
2.	Węgry	15,1
3.	Dania	7,6
...
	EU-14	4,0

Polska, udział ruchu rowerowego:

- w ogóle podróży: 1–2%
- w ofiarach śmiertelnych wypadków drogowych: 10%

Stereotypowe wyobrażenie problemu



Stereotypowe wyobrażenie rozwiązania



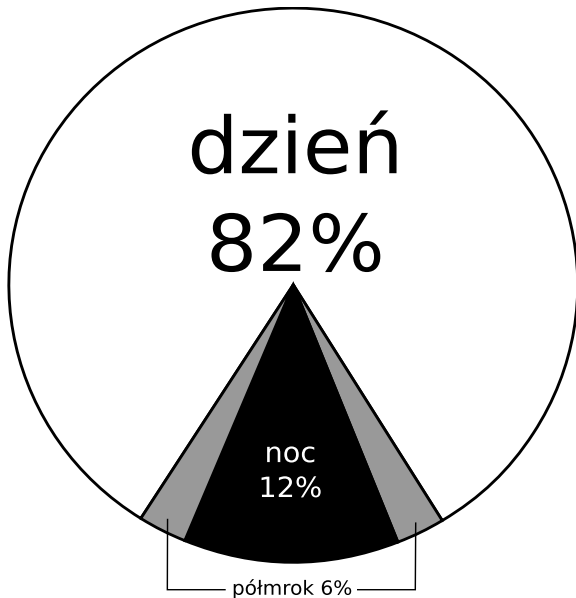
Stereotypowe wyobrażenie rozwiązania



=



Pora dnia



Zdarzenia drogowe
z udziałem
rowerzystów,
Warszawa 2004–2006.

Czy brak oświetlenia jest istotnym problemem?

- Warszawa 2004-2006:
 - 12% zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów miało miejsce w nocy
- Polska 2007:
 - 20% wypadków drogowych z udziałem rowerzystów miało miejsce w nocy lub półmroku
 - **1%** wypadków drogowych z udziałem rowerzystów spowodowane było „*jazdą bez wymaganego oświetlenia*” lub „*brakami technicznymi świateł*”

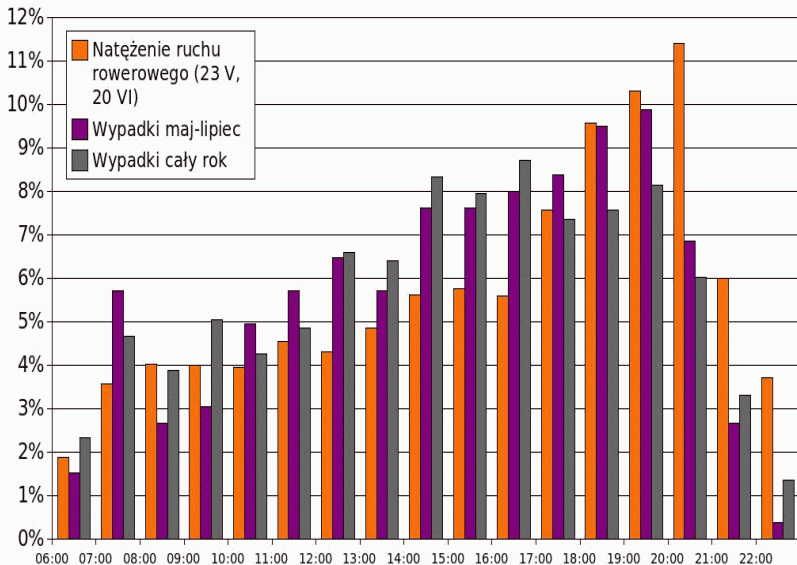
Czy alkohol jest istotnym problemem?

Odsetek zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów,
w których rowerzysta był po spożyciu alkoholu:

Warszawa: 6% (2004–2006)

Polska: 5,5% (2007)

Natężenie ruchu vs wypadki



Jeśli nie lampeczki, to co?

- Brak oświetlenia i alkohol to czynniki o trzeciorzędnym znaczeniu.
- Co w takim razie stanowi istotny problem?

Rodzaje zdarzeń



Zdarzenia drogowe
z udziałem
rowerzystów,
Warszawa 2004–2006.

Zachowanie sprawcy

Zachowanie sprawcy	rower	inny	razem	%
nieudzielenie pierwszeństwa	85	115	200	39%
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść	43	31	74	14%
niedostosowanie prędkości	24	27	51	10%
wjazd przy czerwonym świetle	25	11	36	7%
nieprawidłowe wyprzedzanie	3	28	31	6%
nieprawidłowe cofanie		12	12	2%
nieprawidłowe omijanie	7	4	11	2%
nieprawidłowe skręcanie	6	4	10	2%
jazda po niewłaściwej stronie drogi	5	3	8	2%
nieostrożne wejście na jezdnię		6	6	1%
niezachowanie bezpiecznej odległości	1	4	5	1%
nieprawidłowe wymijanie	2	2	4	1%
chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		3	3	1%
inne	46	19	65	13%
Razem	247	269	516	100%
%	48%	52%	100%	

Czy ścieżki rowerowe są bezpieczne?

Ulica	zdarzeń	ścieżka
Marszałkowska	15	+/-
Al. KEN	14	+
Al. Jana Pawła II	13	+/-
Al. Niepodległości (Batorego - Puławska)	12	-
Al. Solidarności (al. JP2 - Wisłostrada)	10	-
Puławska (Dol. Służewiecka - gr. miasta)	10	-
Sobieskiego	11	+
Patriotów (Zwoleńska - Walcownicza)	9	-
Górczewska (Płocka - Wola Park)	8	+
Al. Prymasa (Obozowa - Kasprzaka)	8	+
Grochowska	8	-
Świętokrzyska	7	-
Grójecka	7	+/-
Al. Krakowska	7	-
Wisłostrada (Śródmieście)	7	+
Powstańców Śląskich	7	+/-

Czy sygnalizacja jest bezpieczna?

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów,
Warszawa 2004–2006:

na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją świetlną	143	28%
wjazd przy czerwonym świetle	36	7%

Czy sygnalizacja jest bezpieczna? (2)



- 1 Fakty i mity na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego
 - Skala zagrożenia
 - Tradycyjne podejście
 - Typowe zdarzenia z udziałem rowerzystów
- 2 Problemy prawne
 - Niezgodność PoRD z Konwencją wiedeńską
 - Prawo o ruchu drogowym – inne problemy
 - Przepisy regulujące tworzenie infrastruktury rowerowej
- 3 Bezpieczeństwo nie za każdą cenę
 - Bezpieczeństwo osobiste
 - Bezpieczeństwo albo zdrowie
- 4 Podsumowanie

Niezgodność PoRD z Konwencją Wiedeńską

Art. 16 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej:

- Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący [...] jest obowiązany przepuścić [...] rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać.

Art. 27 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym:

- Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi jadącemu po drodze (ścieżce) dla rowerów, przebiegającej przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża.

Niezgodność PoRD z Konwencją Wiedeńską

Art. 16 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej:

- Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący [...] jest obowiązany przepuścić [...] rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać.

Art. 27 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym:

- ~~Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi jadącemu po drodze (ścieżce) dla rowerów, przebiegającej przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża.~~

W 2001 r. uchylony!

Rowerem w dziurę prawną



Rowerem w dziurę prawną



Rowerem w dziurę prawną



Rowerem w dziurę prawną



Rowerem w dziurę prawną



Biuro Analiz Sejmowych

Opinia prawna z 10 kwietnia 2008 r.:

- Obecne brzmienie art. 27 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie jest zgodne z art. 16 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej.
- Żaden z przepisów Konwencji nie zezwala na wprowadzenie odmiennych uregulowań w omawianej kwestii.

Biuro Analiz Sejmowych

Opinia prawna z 10 kwietnia 2008 r.:

- Obecne brzmienie art. 27 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie jest zgodne z art. 16 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej.
- Żaden z przepisów Konwencji nie zezwala na wprowadzenie odmiennych uregulowań w omawianej kwestii.
- W sytuacji kolizji norm ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 r. pierwszeństwo stosowania przysługuje przepisom Konwencji.

Zakazane przyczepki



Złe przepisy - nie tylko PoRD

- Ustawa Prawo wodne
- Ustawa o transporcie kolejowym
- Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

– utrudniają tworzenie dobrej infrastruktury rowerowej, wg sprawdzonych wzorców z krajów europejskich.

Zakazana infrastruktura



Zakazana organizacja ruchu



- 1 Fakty i mity na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego
 - Skala zagrożenia
 - Tradycyjne podejście
 - Typowe zdarzenia z udziałem rowerzystów
- 2 Problemy prawne
 - Niezgodność PoRD z Konwencją wiedeńską
 - Prawo o ruchu drogowym – inne problemy
 - Przepisy regulujące tworzenie infrastruktury rowerowej
- 3 Bezpieczeństwo nie za każdą cenę
 - Bezpieczeństwo osobiste
 - Bezpieczeństwo albo zdrowie
- 4 Podsumowanie

Ścieżka idealnie bezpieczna...



Czy ta trasa jest bezpieczna?



Bezpieczeństwo albo zdrowie

Korzystanie z roweru wiąże się z ryzykiem wypadku drogowego, ale...

Bezpieczeństwo albo zdrowie

Korzystanie z roweru wiąże się z ryzykiem wypadku drogowego,
ale...

niekorzystanie z roweru wiąże się z ryzykiem:

- nadciśnienia,
- miażdżycy
- udaru mózgu
- powikłań cukrzycy
- osteoporozy
- ...

$$R_{wypadku} \simeq 0,05 R_{choroby}$$

(Hillman 1992)

- 1 Fakty i mity na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego
 - Skala zagrożenia
 - Tradycyjne podejście
 - Typowe zdarzenia z udziałem rowerzystów
- 2 Problemy prawne
 - Niezgodność PoRD z Konwencją wiedeńską
 - Prawo o ruchu drogowym – inne problemy
 - Przepisy regulujące tworzenie infrastruktury rowerowej
- 3 Bezpieczeństwo nie za każdą cenę
 - Bezpieczeństwo osobiste
 - Bezpieczeństwo albo zdrowie
- 4 Podsumowanie

Podsumowanie

Na bezpieczne korzystanie z roweru składają się:

- dobre, proste i czytelne przepisy,
- infrastruktura rowerowa – nie tylko ilość ale także jakość,
- popularność roweru (!)

Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego:

- powinny być poprzedzone rzetelną analizą,
- nie mogą obniżać wygody i atrakcyjności korzystania z roweru.