

ZIELONE MAZOWSZE

ALEKSANDER BUCZYŃSKI

UL. NOWOGRODZKA 46 LOK. 6, 00-695 WARSZAWA

<http://www.zm.org.pl>, biuro@zm.org.pl

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU ROWEROWEGO NA TERENIE DZIELNICY BIAŁOŁĘKA M.ST. WARSZAWY

MAJ 2008

Spis treści

1. Wprowadzenie	2
1.1. Cel i zakres opracowania	2
1.2. Podstawowe dane	2
2. Czas zdarzenia	3
2.1. Zmienność roczna	3
2.2. Miesiące i dni tygodnia	3
2.3. Godziny i część doby	4
3. Miejsce zdarzenia	7
3.1. Rodzaj lokalizacji	7
3.2. Niebezpieczne ulice	7
4. Rodzaje zdarzeń, ich uczestnicy i zachowania	8
4.1. Rodzaje zdarzeń	8
4.2. Uczestnicy zdarzeń z udziałem rowerzystów	8
4.3. Sprawcy i ich zachowania	9
5. Rowerzyści uczestnicy zdarzeń	10
5.1. Wiek	10
5.2. Inne dane	10
6. Skutki wypadków	11
6.1. Zagrożenie dla rowerzystów i innych uczestników ruchu	11
6.2. Wypadki śmiertelne	11
7. Porównanie z innymi dzielnicami	12
7.1. Podstawowe wskaźniki	12
7.2. Ważniejsze różnice	12
8. Podsumowanie	13

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego przeprowadzona została w ramach prac nad koncepcją sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka, wykonywanych przez Zielone Mazowsze na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawy - Dzielnicy Białołęka. Dane obejmują zdarzenia drogowe – wypadki i kolizje – z udziałem rowerzystów z trzech lat, od 1 stycznia 2004 do 31 grudnia 2006. Dla pełności obrazu pod uwagę wzięto również zdarzenia drogowe na granicy dzielnicy Białołęka, tj. na moście Grota-Roweckiego i ul. Toruńskiej.

Raport opracowany został na podstawie wyciągu z systemu ewidencji wypadków drogowych udostępnionego przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. Oprócz powyższego wyciągu wykorzystano:

- Raport o stanie bezpieczeństwa w mieście st. Warszawie w 2006 roku, dostępny w witrynie www.zdm.waw.pl/informacje/badania-i-analizy/ (dane dotyczące ogólnej liczby zdarzeń, liczby najechań na pieszych, liczby rannych i zabitych);
- Raport o bezpieczeństwie ruchu rowerowego w Warszawie 2004–2006 (Zielone Mazowsze 2007);
- Dane o powierzchni i liczbie mieszkańców dzielnicy Białołęka (stan na rok 2006 wg GUS);
- Pomiary ruchu rowerowego na terenie dzielnicy Białołęka przeprowadzone przez Zielone Mazowsze w maju 2008 r.

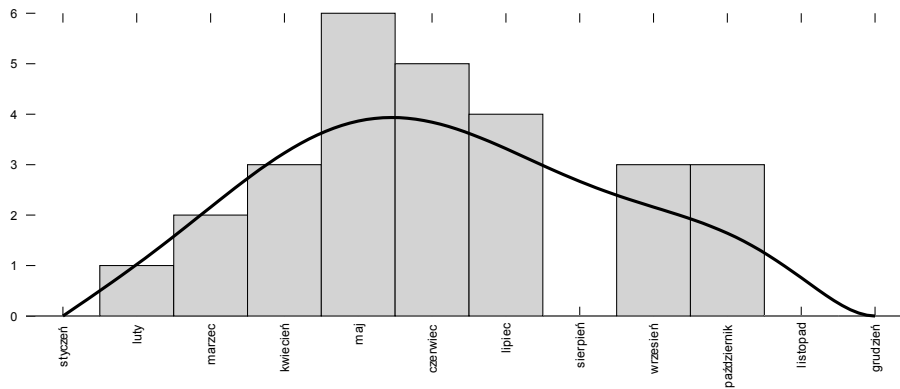
1.2. Podstawowe dane

Liczba	rowery	ogółem	rowery %
zdarzeń drogowych	27	428	6,3%
- w tym kolizji	7	262	2,7%
- w tym wypadków	20	166	12,0%
ofiar śmiertelnych	3	15	20,0%
rannych	16	203	7,9%%

W latach 2004–2006 na ulicach Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy odnotowano 27 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, w tym 20 wypadków i 7 kolizji¹ Wypadki z udziałem rowerzystów stanowiły 12% ogółu wypadków drogowych, co kilkukrotnie przekracza udział rowerów w ogóle podróży w Warszawie (według różnych szacunków – od 0,6% do 2%). W wyniku tych wypadków 3 rowerzystów zginęło, a 16 zostało rannych.²

¹ Z doświadczeń rowerzystów – członków i sympatyków stowarzyszenia – wynika, że liczba kolizji jest nieco zaniżona. W przypadku typowych kolizji samochód – rower kierowcy często wolą pokryć szkody na miejscu gotówką, by nie otrzymać mandatu i nie utracićniżki za bezszkodową jazdę.

² Lekkie obrażenia odniósł też jeden pieszy.



Rysunek 1. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w poszczególnych miesiącach.

2. Czas zdarzenia

2.1. Zmienność roczna

Rok	liczba zdarzeń	liczba rannych i zabitych
2004	6	4
2005	13	8
2006	8	4

W latach 2004–2006 liczba zdarzeń z udziałem oraz poszkodowanych rowerzystów nie ulegała istotnym statystycznie zmianom. Rok 2005 był bardziej niebezpieczny dla rowerzystów na drogach Białołęki od pozostałych, ale z uwagi na niewielki rozmiar próby, różnica mieści się w granicach fluktuacji statystycznych. Aby określić trendy długoterminowe, konieczna byłaby analiza zdarzeń w znacznie dłuższym okresie, np. 10 lat.

2.2. Miesiące i dni tygodnia

Większość zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów ma miejsce w sezonie wiosenno-letnim, od maja do lipca. W miesiącach od listopada do stycznia nie odnotowano żadnego zdarzenia. Rozkład ten wskazuje na wyraźną sezonowość ruchu rowerowego na terenie dzielnicy.

Miesiąc	l.zdarzeń	%
luty	1	4%
marzec	2	7%
kwiecień	3	11%
maj	6	22%
czerwiec	5	19%
lipiec	4	15%
wrzesień	3	11%
październik	3	11%

Dzień tygodnia	l. zdarzeń	%
poniedziałek	7	26%
wtorek	1	4%
środa	3	11%
czwartek	4	15%
piątek	5	19%
sobota	2	7%
niedziela	5	19%
dni powszednie średnio	4,0	15%
weekend średnio	3,5	13%

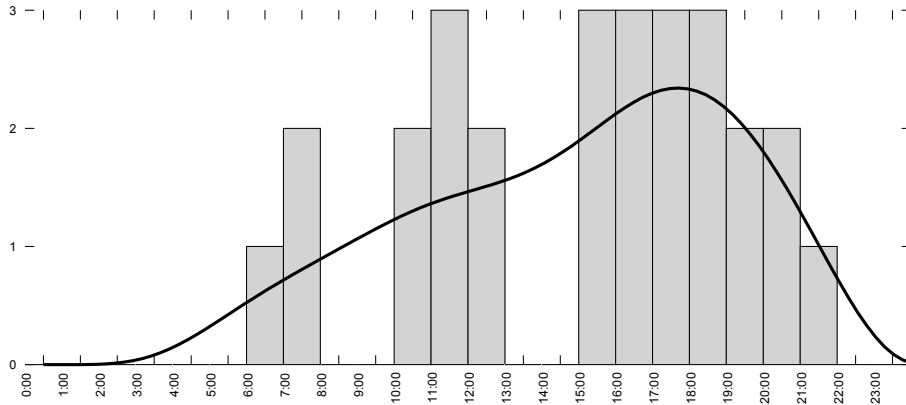
Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów są nieznacznie częstsze w dni powszednie niż w weekendy.

2.3. Godziny i część doby

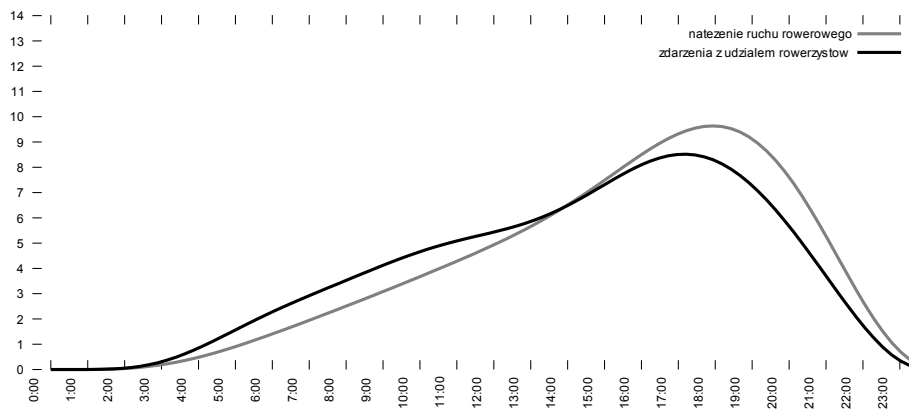
Godzina	l. zdarzeń	%
06:00—06:59	1	4%
07:00—07:59	2	7%
08:00—08:59	0	0%
09:00—09:59	0	0%
10:00—10:59	2	7%
11:00—11:59	3	11%
12:00—12:59	2	7%
13:00—13:59	0	0%
14:00—14:59	0	0%
15:00—15:59	3	11%
16:00—16:59	3	11%
17:00—17:59	3	11%
18:00—18:59	3	11%
19:00—19:59	2	7%
20:00—20:59	2	7%
21:00—21:59	1	4%

Do największej liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów dochodzi w godzinach popołudniowych, od 15 do 19. Nie odnotowano żadnych zdarzeń w godzinach nocnych, od 22 do 6.

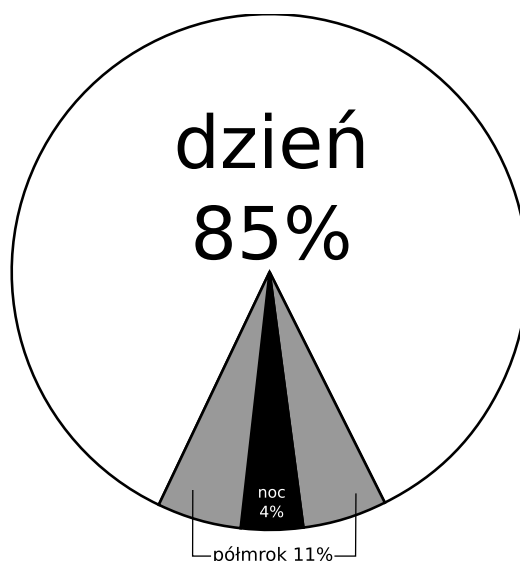
Aby wykryć ewentualne szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów godziny, rozkład dobowy liczby zdarzeń porównaliśmy do rozkładu dobowego natężenia ruchu rowerowego zmierzonego 8 maja 2008 r. na skrzyżowaniu Światowida / Ćmielowska. Porównanie nie wykazało istotnych różnic pomiędzy rozkładami. Z wykresu można odczytać niewielką nadreprezentację liczby zdarzeń w godzinach porannych i okołopołudniowych oraz niedoreprezentację w godzinach wieczornych, ale różnice te są na tyle nieduże, że mogą wynikać np. z wyboru punktu lub daty pomiaru.



Rysunek 2. Rozkład dobowy zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów i jego aproksymacja krzywą Bezieira.



Rysunek 3. Porównanie aproksymowanych rozkładów dobowych natężenia ruchu rowerowego i zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.



Rysunek 4. Pora zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Za półmrok przyjęto okres 30 minut przed i po wschodzie i zachodzie słońca (łącznie 2 godziny w ciągu doby).

Część doby	l. zdarzeń	%
dzień	23	85%
półmrok	3	11%
noc	1	4%

Dodatkowo porównaliśmy godziny zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów do godzin wschodu i zachodu słońca dla danego dnia, by choć z góry oszacować³ potencjalny wpływ oświetlenia na częstotliwość wypadków. Do zdecydowanej większości – 85% – zdarzeń doszło w godzinach światła dziennego. Jedynie 3 zdarzenia (11%) miały miejsce w godzinach półmroku (+/- 30 minut od wschodu / zachodu słońca), a 1 (4%) w nocy. Można zatem przyjąć że oświetlenie rowerzystów nie jest istotnym problemem na terenie dzielnicy.

³ Oszacowanie wpływu jest oszacowaniem „z góry”, gdyż część wypadków do których dochodzi w nocy lub w półmroku, może wynikać z przyczyn niezależnych od warunków oświetlenia.

3. Miejsce zdarzenia

3.1. Rodzaj lokalizacji

Miejsce zdarzenia	N	%
prosty odcinek drogi	8	30%
skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem przejazdu	6	22%
wyjazd z posesji, pola, drogi wewnętrznej	4	15%
skrzyżowanie dróg równorzędnych	3	11%
most, wiadukt, estakada	2	7%
przejście dla pieszych	2	7%
chodnik, droga dla pieszych, rowerystów	1	4%
rejon skrzyżowania	1	4%

Sygnalizacja	N	%
brak	24	89%
jest, nie działa	0	0%
jest, działa	3	11%

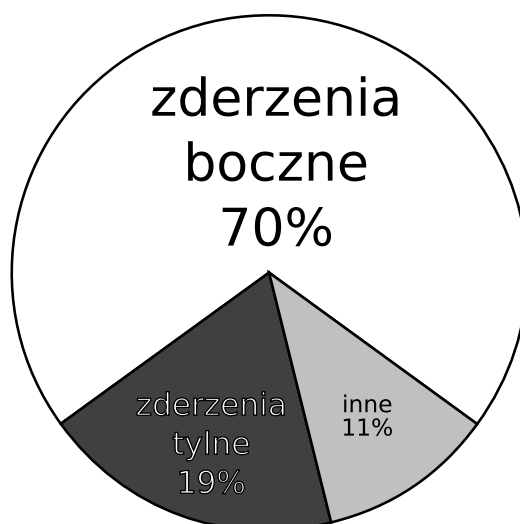
Do zdarzeń z udziałem rowerzystów najczęściej dochodziło na prostych odcinkach drogi, skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu, wyjazdach z posesji i dróg wewnętrznych. Do 11% zdarzeń doszło na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją świetlną.

3.2. Niebezpieczne ulice

Ulice o największej liczbie zdarzeń	N
Modlińska	4
Myśliborska	3
Światowida	3
Toruńska	3
Głębocka	2
Marywilska	2
Most Grota-Roweckiego	2
Ostródzka	2
Białołęcka	2

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów odnotowano na ulicy Modlińskiej (4). W dalszej kolejności znalazły się ul. Toruńska oraz główne osie komunikacyjne Tarchomina – Myśliborska i Światowida (po 3 zdarzenia). Po dwa zdarzenia odnotowano na Moście Grota, ul. Marywilskiej oraz głównych drogach tzw. Zielonej Białołęki – Białołęckiej, Głębockiej, Ostródzkiej.

Niepokojąca jest duża liczba zdarzeń na ulicach teoretycznie już wyposażonych w ścieżki rowerowe (Modlińska, Światowida, częściowo Myśliborska, Milenijna). Łącznie 9 zdarzeń miało miejsce na odcinkach ulic wzdłuż których prowadzi droga dla rowerów. Pewien wpływ ma na to większe niż na innych ulicach natężenie ruchu rowerowego, ale dobrze zaprojektowana infrastruktura rowerowa powinna zapewniać bezpieczeństwo nawet przy zwiększonym



Rysunek 5. Rodzaje zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie dzielnicy Białoleka.

ruchu. Występowanie takich zdarzeń może zatem świadczyć o niewystarczającej jakości istniejących dróg rowerowych.

4. Rodzaje zdarzeń, ich uczestnicy i zachowania

4.1. Rodzaje zdarzeń

Rodzaj zdarzenia	N	%
zderzenie pojazdów, boczne	19	70%
zderzenie pojazdów, tylne	5	19%
najechanie na pieszego	1	4%
najechanie na unieruchomiony pojazd	1	4%
inne rodzaje	1	4%

Zdecydowana większość zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów to zderzenia boczne pojazdów (70%). Poza zderzeniami bocznymi występują także zderzenia tylne (19%). Pozostałe rodzaje zdarzeń (najechania na pieszych, najechania na unieruchomiony pojazd, inne) notowane są sporadycznie.

4.2. Uczestnicy zdarzeń z udziałem rowerzystów

Rodzaj pojazdu innych uczestników zdarzenia	N	%
samochód osobowy ⁴	23	85%
samochód ciężarowy ⁵	3	11%
brak pojazdu – pieszy	1	4%

⁴ W tym jedno taxi.

⁵ We wszystkich przypadkach samochód ciężarowy do przewozu ładunków bez przyczepy.

Zdecydowana większość pojazdów uczestniczących w zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów to – poza samymi rowerami – samochody osobowe. Brak zdarzeń z udziałem autobusów, często postrzeganych jako duże zagrożenie dla ruchu rowerowego. Zdarzenia z udziałem samochodów ciężarowych również nie są szczególnie częste, ale ich skutki są z reguły poważne (patrz 6.2).

4.3. Sprawcy i ich zachowania

	rower	s.cież.	s.osob.	razem	%
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	7		5	12	44%
nieprawidłowe wyprzedzanie		1	3	4	15%
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	2		1	3	11%
inne (z winy kierującego)	3			3	11%
jazda po niewłaściwej stronie drogi			2	2	7%
nieprawidłowe zatrzymywanie, postój pojazdu			1	1	4%
nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejście dla pieszych		1		1	4%
wjazd przy czerwonym świetle ⁶	1			1	4%
razem	13	2	12	27	100%
%	48%	7%	44%	100%	

Rowerzyści zostali uznani za sprawców nieco mniej niż połowy (48%) zdarzeń ze swoim udziałem. W 44% przypadków jako sprawcę wskazano kierowców samochodów osobowych, w 7% – kierowców samochodów ciężarowych.

Najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (44% ogółu zdarzeń). Na dalszych miejscach znalazły się nieprawidłowe wyprzedzanie (15%) i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (11%).

Dla żadnego z odnotowanych w ciągu trzech lat zdarzeń nie wskazano przyczyny „jazda bez wymaganego oświetlenia”, mimo że taka występuje w klasyfikacji zachowań (a także „braki techniczne światła”).

Niepokojący jest wysoki udział zachowań sklasyfikowanych jako „inne” dla zdarzeń, w których jako sprawcę wskazano rowerzystę. Klasyfikacja jest dość szczegółowa, obejmuje ponad 30 różnych zachowań, a także szereg przyczyn związanych ze stanem pojazdu. Fakt, że w ponad 20% zdarzeń spowodowanych przez rowerzystę wpisano jako zachowanie „inne” oznacza, że często dochodzi do wskazania rowerzysty jako sprawcy bez uzasadnienia tego naruszeniem konkretnych przepisów ruchu drogowego.

⁶ Warto zwrócić uwagę, że liczba wjazdów na czerwonym świetle jest niższa niż liczba zdarzeń na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją świetlną, co wskazuje na kolizyjność programów sygnalizacji.

5. Rowerzyści uczestnicy zdarzeń

W odnotowanych zdarzeniach uczestniczyło ogółem 27 rowerzystów, 13 jako sprawcy, 14 jako uczestnicy. Dla 4 rowerzystów brak szczegółowych danych, ze względu na ucieczkę z miejsca zdarzenia lub niekompletną notatkę. Dlatego w zestawieniach podajemy udział procentowy zarówno względem liczby uczestników zdarzeń ogółem jak i liczby znanych wartości dla danego parametru.

5.1. Wiek

Wiek rowerzysty	N	% ogółu	% znanych
0—9	1	4%	4%
10—19	7	26%	30%
20—29	6	22%	26%
30—39	2	7%	9%
40—49	0	0%	0%
50—59	3	11%	13%
60—69	1	4%	4%
70—79	2	7%	9%
80—89	1	4%	4%

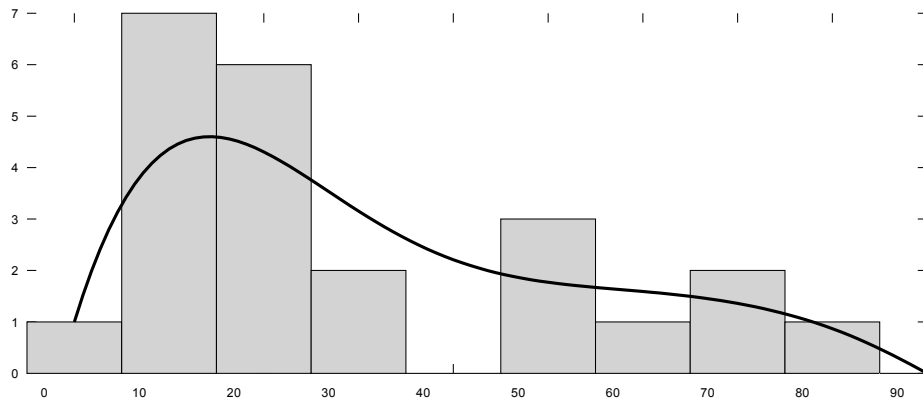
Wiek rowerzysty	
średni	34
minimum	9
I kwartył	15
mediana	27
III kwartył	50
maksimum	89

W zdarzeniach drogowych uczestniczyli rowerzyści ze wszystkich grup wiekowych, w wieku od 9 do 89 lat. Średni wiek rowerzysty uczestniczącego w zdarzeniu drogowym to 34 lata. Mediana wynosi 27 lat, kwartyły rzędu pierwszego i trzeciego – odpowiednio 15 i 50 lat. Dominujący przedział wiekowy to 10–29 lat – może wiązać się to z dużą popularnością roweru w tej grupie wiekowej lub z większą skłonnością młodych użytkowników dróg do ryzykownych zachowań.

5.2. Inne dane

Płeć	N	% ogółu	% znanych
mężczyzna	19	70%	83%
kobieta	4	15%	17%

Inne dane	N	% ogółu	% znanych
brak uprawnień	0	0%	0%
wpływ alkoholu	1	4%	4%
pochođenje zamiejskowe	2	7%	9%



Rysunek 6. Wiek rowerzystów uczestniczących w zdarzeniach drogowych na terenie dzielnicy.

83% rowerzystów uczestniczących w zdarzeniach drogowych stanowili mężczyźni. W ciągu trzech lat odnotowano tylko jedno zdarzenie drogowe z udziałem rowerzysty pod wpływem alkoholu, co stanowi 4% ogółu zdarzeń z udziałem rowerzystów. Nie stwierdzono przypadku kierowania rowerem bez wymaganych uprawnień. Tylko w 2 przypadkach rowerzysta zameldowany był poza Warszawą.

6. Skutki wypadków

6.1. Zagrożenie dla rowerzystów i innych uczestników ruchu

Obrażenia rowerzysty	N	% ogółu	% znanych
bez obrażeń	4	15%	17%
lekko ranny	12	44%	52%
ciężko ranny	4	15%	17%
zmarły w 30 dni od wypadku	2	7%	9%
zabity na miejscu wypadku	1	4%	4%

W latach 2004–2006 w wypadkach drogowych na terenie dzielnicy Białołęka w Warszawie 3 rowerzystów zginęło, a 16 zostało rannych, w tym 4 – ciężko rannych. W ogóle wypadków drogowych w dzielnicy rowerzyści stanowili 8% rannych i aż 20% zabitych.

W przeważającej większości wypadki z udziałem rowerzystów kończą się tylko obrażeniami rowerzysty. Odnotowano tylko jedno zdarzenie, w którym sprawcą był rowerzysta, a obrażenia odniósł inny uczestnik ruchu – najechanie na pieszego, w wyniku którego ten ostatni został lekko ranny.

6.2. Wypadki śmiertelne

Szczególną uwagę poświęciliśmy najpoważniejszym wypadkom – tym, w których wystąpiły ofiary śmiertelne. Wszystkie z nich zakończyły się śmiercią rowerzysty, pozostali uczestnicy nie odnieśli żadnych obrażeń. Wszystkie były

zderzeniami bocznymi samochodu z rowerem. Tabela przedstawia lokalizacje, przyczyny i uczestników.

Lokalizacja	zachowanie	samochód	sprawca
Most Grota-Roweckiego	nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	cięż.	rowerzysta
Czajki / Łąkowa	jazda po niewłaściwej stronie drogi	os.	kierowca
Płochocińska / Kobiałka	nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	cięż.	kierowca

7. Porównanie z innymi dzielnicami

7.1. Podstawowe wskaźniki

Wskaźnik	W-wa ogółem	Białołęka
Zdarzeń / rok / 10 tys. mieszkańców	1,01	1,17
Zdarzeń / rok / km ²	0,33	0,12
Udział rowerów w ogóle zdarzeń drogowych	4,6%	6,3%
Udział rowerów w wypadkach	7,7%	12,0%

Podstawowe wskaźniki charakteryzujące bezpieczeństwo ruchu rowerowego na terenie dzielnicy Białołęka i całej Warszawy zestawiamy w powyższej tabeli. Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów na terenie dzielnicy jest zbliżona do średniej warszawskiej w przeliczeniu na liczbę mieszkańców, znacznie mniejsza w przeliczeniu na powierzchnię, ale większa w przeliczeniu na liczbę zdarzeń ogółem. Pierwsza różnica wynika z wciąż ekstensywnego charakteru zabudowy większości dzielnicy, druga może mieć dwa alternatywne wytłumaczenia:

1. wyższy od przeciętnej warszawskiej udział rowerów w ruchu drogowym na terenie dzielnicy;
2. rozwiązania drogowe na terenie dzielnicy są wprawdzie relatywnie bezpieczne dla innych uczestników ruchu, ale w niewystarczającym stopniu chronią rowerzystów.

Wyniki przeprowadzonych pomiarów ruchu rowerowego wskazują na drugą hipotezę.

7.2. Ważniejsze różnice

Większość pozostałych wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu rowerowego na terenie dzielnicy Białołęka jest zbliżona do analogicznych wartości dla całej Warszawy. W tabelach poniżej wymieniamy wskaźniki, dla których zachodzą istotne różnice.

Rodzaj i przyczyna zdarzenia	Warszawa ogółem	Białołęka
Najeżdżania na pieszych	12,4%	3,7%
Zderzenia tylne	9,1%	18,5%
Nieprawidłowe wyprzedzanie	6,0%	14,8%

Warto zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o rodzaj zdarzeń drogowych, stosunkowo rzadko na terenie dzielnicy występują najechania rowerzystów na pieszych, często natomiast – zderzenia tylne samochodów z rowerami. Częściej również przyczyną jest nieprawidłowe wyprzedzanie.

Miejsce zdarzenia	Warszawa ogółem	Białołęka
Chodnik, droga dla pieszych, rowerzystów	24,2%	3,7%
Prosty odcinek drogi (jezdni)	17,1%	29,6%
Przejście dla pieszych	15,5%	7,4%
Skrzyżowania z działającą sygnalizacją	27,7%	11,1%

Rzadziej niż w innych dzielnicach do zdarzeń dochodzi na chodnikach, drogach dla rowerów i przejściach dla pieszych, częściej – na jezdni na prostych odcinkach drogi. Może to być związane z tym, że na sporych obszarach dzielnicy brak segregacji ruchu niezmotoryzowanego. Niewiele jest również zdarzeń na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, co z również może wynikać z relatywnie niewielkiej ilości sygnalizacji.

Wskaźnik	Warszawa ogółem	Białołęka
Wypadków śmiertelnych w zdarzeniach z udziałem rowerów	4,6%	11,1%
Odsetek zdarzeń rowerowych z ciężko rannymi i zabitymi	13,7%	25,9%
Odsetek rowerzystów wśród ofiar śmiertelnych ogółu wypadków	6,3%	20,0%

Niestety, wypadki z udziałem rowerzystów na terenie Białołęki mają z reguły poważniejsze skutki niż w innych dzielnicach: dwukrotnie częściej kończą się śmiercią lub ciężkimi obrażeniami rowerzysty. O ile 3 wypadki śmiertelne można uznać za fluktuację statystyczną, to liczba wypadków z ciężko rannymi potwierdza ten niepokojący sygnał. Może to być związane z większymi niż w innych dzielnicach prędkościami rozwijanymi przez samochody lub większym udziałem ruchu ciężkiego.

8. Podsumowanie

Zdecydowana większość wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów ma miejsce za dnia (85%). Większość (70%) to zderzenia boczne pojazdów. Najczęstszą przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, zarówno przez kierowców samochodów jak i rowerzystów. Co trzecie zdarzenie miało miejsce na odcinkach ulic wyposażonych w ścieżki rowerowe.

Podobnie jak w innych dzielnicach Warszawy, większość zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie Białołęki nie wpisuje się w stereotyp pijanego, nieoświetlonego rowerzysty („batmana”). Tylko w jednym zdarzeniu uczestniczył rowerzysta pod wpływem alkoholu. Jednocześnie jedynie niewielka część ogółu wypadków zdarza się w godzinach nocnych. Dla żadnego z odnotowanych w ciągu trzech lat zdarzeń nie wskazano jako przyczyny „jazdy bez wymaganego oświetlenia”.

Stosunkowo rzadko na terenie dzielnicy występują najechania rowerzystów na pieszych (4%), często natomiast – najechania samochodów na rowery

(zderzenia tylne – 19%). Częściej również przyczyną jest nieprawidłowe wyprzedzanie. Występuje bardzo wyraźna nadreprezentacja udziału rowerów w wypadkach (12% wypadków w porównaniu do ok. 1% udziału w ogóle podróży). Niepokojący sygnał stanowi zwłaszcza bardzo wysoki udział najcięższych wypadków z udziałem rowerzystów na terenie dzielnicy: co dziewiąte zdarzenie drogowe z udziałem rowerzysty kończy się jego śmiercią; w ogóle wypadków co piąta ofiara śmiertelna była rowerzystą. Wskazuje to na konieczność modernizacji i rozbudowy infrastruktury rowerowej.