



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

**Stosowanie kasków ochronnych
przez użytkowników motocykli,
motorowerów i rowerów
w Polsce w 2015 roku**

I Sesja pomiarowa

Wydawca:

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Tel.: (22) 630-12-55
Fax: (22) 830-00-80

www.krbrd.gov.pl

Realizacja:

Instytut Transportu Samochodowego (ITS)



Heller Consult sp. z o. o. (HC)

W ramach umowy nr SKR/KF/BDG-VIII-32018-U-96/14 z dnia 03.09.2015

Praca zespołowa pod kierunkiem:
Marii Dąbrowskiej-Loranc - ITS
Tomasza Wojsza - HC

Autorzy opracowania:

ITS:

Paweł Bany

Dagmara Jankowska-Karpa

Katarzyna Sicińska

Aneta Wnuk

Anna Zielińska

HC:

Andrzej Nadowski

Magdalena Szyprowska

Jan Zieliński

Konsultacje merytoryczne: prof. Ryszard Krystek

Warszawa, lipiec 2015

Spis treści

1. Streszczenie	4
2. Metodologia	6
3. Wyniki badań stosowania kasków ochronnych na obszarze kraju	7
3.1. Motocykle	8
3.2. Motorowery	8
3.3. Rowery.....	8
3.4. Zmiany czasowe.....	11
4. Wyniki badań stosowania kasków ochronnych w poszczególnych województwach	15
4.1. Porównanie województw.....	15
5. Podsumowanie i rekomendacje.....	17

1. Streszczenie

Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2015 roku, w całej Polsce, w 86 punktach pomiarowych przeprowadzono badania mające na celu między innymi zebranie danych o stosowaniu kasków ochronnych przez motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów. Zastosowano metodę obserwacji z zewnątrz. Ogółem zebrano dane o 548 motocyklistach, 413 motorowerzystach i 1689 rowerzystach.

Uzyskano następujące wyniki:

- // **Wśród motocyklistów i motorowerzystów kask ochronny miał na sobie niemal każdy badany:** kaski stosowało 99% motocyklistów (w tym 99% kierujących i 97% pasażerów motocykli) i 98% motorowerzystów (w tym 99% kierujących i 93% pasażerów motorowerów).
- // **Kaski ochronne stosowało 20% rowerzystów** (w tym 20% kierujących i 53% pasażerów rowerów).

Szczegółową analizę przeprowadzono jedynie dla rowerzystów:

- // **W grupie przebadanych rowerzystów zaobserwowano wyraźną dysproporcję między młodzieżą a najstarszą grupą wiekową.** O ile niemal co czwarty rowerzysta w wieku do 17 lat (23%) stosował kask ochronny, o tyle w grupie osób powyżej 60 roku życia czynił to już jedynie co dziesiąty (12%).
- // **Pod względem płci dostrzeżono znaczącą różnicę we wskaźniku stosowania kasków ochronnych.** Z badań wynika bowiem, że kaski ochronne stosowało dwukrotnie więcej mężczyzn (24%) niż kobiet (12%).
- // **Ze względu na rodzaj drogi, nie zaobserwowano znaczących różnic w poziomie stosowania kasków ochronnych.** Największa, 6-procentowa różnica zachodziła między użytkownikami rowerów na drogach wojewódzkich, gdzie 17% badanej grupy stosowało kaski ochronne, a rowerzystami na drogach krajowych, gdzie stosowało je 23% rowerzystów.
- // **Zaobserwowano niewielką, 3-procentową różnicę między poziomem stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów w terenie zabudowanym i niezabudowanym** (20% stosujących kaski w terenie zabudowanym i 23% stosujących kaski w terenie niezabudowanym).
- // **Porównanie danych ogólnych dla Polski w latach 2013-2015** prowadzi do wniosku, że w omawianym okresie wśród motocyklistów nie zmienił się poziom stosowania kasków ochronnych. Nadal jest on bardzo wysoki. Podobnie wygląda sytuacja w grupie motorowerzystów (choć odnotować należy, że w omawianym okresie nastąpiła 2-procentowa poprawa). **Wśród rowerzystów natomiast można dostrzec wyraźny trend wzrostowy.** W omawianym okresie czasu bowiem liczba rowerzystów stosujących kaski ochronne wzrosła o 11%.

- /// Z porównania zmian w latach 2013-2015 dla grup wiekowych wynika, że systematycznie rośnie liczba osób dorosłych stosujących kaski ochronne (12-procentowy wzrost). Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku młodzieży (szczególnie porównując lata 2014 i 2015 można dostrzec wyraźny, 13-procentowy wzrost wskaźnika stosowania kasków ochronnych). Z kolei, jeśli chodzi o skrajne grupy wiekowe, czyli o dzieci i osoby starsze, poziom stosowania kasków ochronnych zmienia się z roku na rok i nie można tu mówić o wyraźnym trendzie wzrostowym ani spadkowym.**

- /// Kilka istotnych zmian dostrzeżono porównując stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów z podziałem na płeć.** Po pierwsze, porównanie lat 2014 i 2015 pokazuje, że nieznacznie spadła liczba kobiet stosujących kaski ochronne, choć porównując ze sobą lata 2013 i 2015 mamy do czynienia z zauważalnym postępowaniem (5-procentowy wzrost). Po drugie, porównanie lat 2013 i 2014 z rokiem 2015 pokazuje, że liczba mężczyzn stosujących kaski wzrosła aż dwukrotnie. W omawianym okresie czasu w tej grupie rowerzystów ujawnił się wyraźny trend wzrostowy.

- /// Z porównania zmian, jakie nastąpiły w latach 2013-2015 wynika, że systematycznie rośnie liczba rowerzystów stosujących kaski na drogach krajowych i powiatowych.** Zwłaszcza porównując ze sobą lata 2014 i 2015, można zaobserwować poważny, kilkunastoprocentowy wzrost poziomu stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów na wyżej wymienionych drogach. W przypadku dróg i miast wojewódzkich natomiast nie można mówić o trendach wzrostowych ani spadkowych.

- /// Porównanie wskaźników stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów dla poszczególnych województw oraz charakterystyka stosowania kasków przez rowerzystów w każdym województwie były niemożliwe ze względu na niewielką liczebność zebranych danych.**

2. Metodologia

Badania dotyczące korzystania z kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów zostały przeprowadzone w okresie od 30 marca do 5 czerwca 2015 r. przez konsorcjum złożone z Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) oraz firmy Heller Consult sp. z o. o. (HC).

Pomiary zrealizowano w 16 województwach, w 86 punktach pomiarowych, w których podobne badania były prowadzone w poprzednich latach. W celu zebrania danych zastosowano metodę obserwacji z zewnątrz. W każdym województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi, oraz w miastach wojewódzkich.

Punkty pomiarowe były zlokalizowane w pobliżu miejsc badań prędkości (realizowanych w tym projekcie), w rejonie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną lub rond, czyli tam, gdzie kierujący znacznie redukowali prędkość oraz z dala od posterunków policji i w sposób nie sugerujący badanym, że są obserwowani.

W każdym punkcie pomiary prowadzono w dni powszednie, w dobrych warunkach atmosferycznych przy oświetleniu dziennym, przez minimum 2 godziny. W jednym punkcie obserwacyjnym dane były zbierane przez 1 do 4 specjalnie przeszkolonych obserwatorów. Liczba zbadanych pojazdów zależała od lokalizacji punktu pomiarowego:

- /// miasta wojewódzkie – minimum 2000 pojazdów,
- /// drogi krajowe, autostrady, drogi ekspresowe – minimum 1000 pojazdów,
- /// drogi wojewódzkie – minimum 500 pojazdów,
- /// drogi powiatowe – minimum 250 pojazdów.

Do rejestracji wyników obserwacji stosowano dedykowaną aplikację na urządzenia mobilne umożliwiającą zapisywanie, segregowanie i wysyłanie zgromadzonych danych na serwer bezpośrednio po zakończeniu pomiarów. Aplikacja nie rejestrowała danych niepełnych.

Rejestracji podlegały następujące parametry:

- /// typ pojazdu: motocykl, motorower, rower,
- /// rodzaj uczestnika ruchu: kierujący, pasażer,
- /// płeć uczestnika ruchu: kobieta, mężczyzna,
- /// wiek uczestnika ruchu: dzieci (0-17 lat); młodzież (18-24 lata), dorośli (25-60 lat), osoby starsze (61 lat i więcej)

Ogółem zebrano dane dotyczące 1991 pojazdów jednośladowych, w tym o:

- /// 517 motocyklach,
- /// 386 motorowerach,
- /// 1670 rowerach.

Zebrano dane o 2650 użytkownikach pojazdów jednośladowych, w tym o:

- /// 548 motocyklistach (517 kierujących i 31 pasażerach),
- /// 413 motorowerzystach (386 kierujących, 27 pasażerach),
- /// 1689 rowerzystach (1670 kierujących i 19 pasażerach).

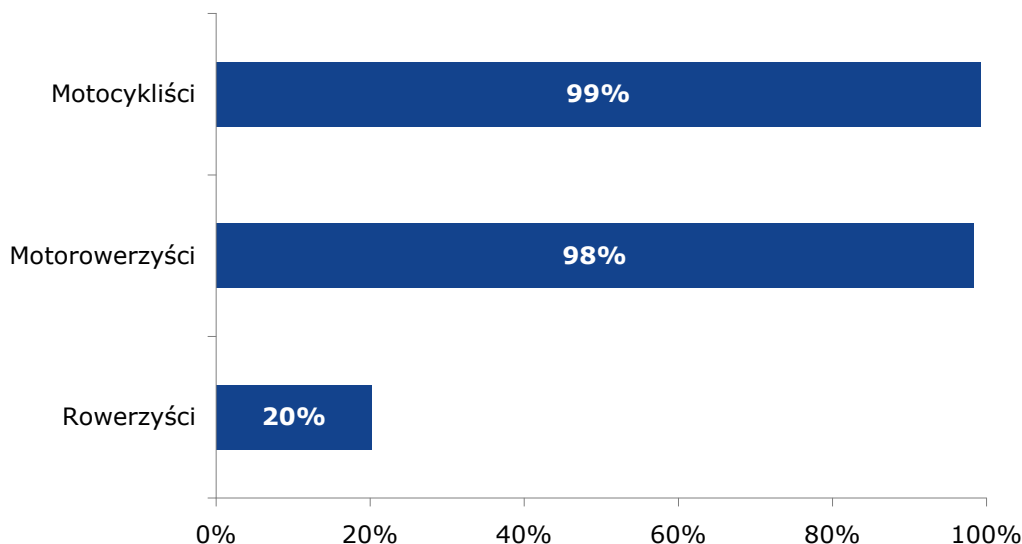
3. Wyniki badań stosowania kasków ochronnych na obszarze kraju

W badaniach przeprowadzonych w ramach I sesji pomiarowej w roku 2015 zebrano dane o 548 motocyklistach (517 kierujących i 31 pasażerach), 413 motorowerzystach (386 kierujących i 27 pasażerach) oraz 1689 rowerzystach (1670 kierujących i 19 pasażerach). W populacji zbadanych uczestników ruchu kaski ochronne stosowało:

W podziale na rodzaj pojazdu:

- wśród motocyklistów - 99%,
- wśród motorowerzystów - 98%,
- wśród rowerzystów - 20%.

Rys. 3.1. Wskaźniki stosowania kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów w I sesji 2015 r.



Szczegółowa analiza danych wykazała, że **wśród rowerzystów** kaski ochronne stosowało:

W podziale na wiek

- wśród dzieci (0-17) - 18%,
- wśród młodzieży (18-24) - 23%,
- wśród dorosłych (25-60) - 20%,
- wśród osób starszych (powyżej 60 lat) - 12%,

W podziale na płeć:

- wśród kobiet - 12%,
- wśród mężczyzn - 24%,

W podziale na rodzaj drogi:

- na drogach krajowych - 23%,
- na drogach wojewódzkich - 17%,
- na drogach powiatowych - 21%,
- na drogach w miastach wojewódzkich - 20%,

// w podziale na obszar:

- w obszarze zabudowanym - 20%,
- w obszarze niezabudowanym - 23%.

3.1. Motocykle

Ogółem zebrano dane o 548 użytkownikach motocykli (w tym o 517 kierujących motocyklami i 31 pasażerach). Aż 99% badanych użytkowników motocykli na terenie całego kraju stosowało kaski ochronne.

Tab.3.1.1. Motocykliści stosujący kaski ochronne w I sesji 2015 r.

Miejsce w pojeździe	Liczba zbadanych	Motocykliści stosujący kaski	
		liczba	%
Kierujący	517	513	99%
Pasażer	31	31	100%
Razem	548	544	99%

3.2. Motorowery

Ogółem zebrano dane o 413 użytkownikach motorowerów (w tym o 386 kierujących motorowerami oraz o 27 pasażerach). Kaski ochronne stosowało 98% badanych użytkowników motorowerów.

Tab.3.2.1. Motorowerzyści stosujący kaski ochronne w I sesji 2015 r.

Miejsce w pojeździe	Liczba zbadanych	Motorowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Kierujący	386	381	99%
Pasażer	27	25	93%
Razem	413	406	98%

3.3. Rowery

Ogółem zebrano dane o 1689 użytkownikach rowerów (w tym o 1670 kierujących oraz o 10 pasażerach). Kaski ochronne stosowało 20% zbadanych rowerzystów.

Zachodzi wyraźna dysproporcja pomiędzy stosowaniem kasków ochronnych ze względu na miejsce zajmowane w pojeździe. O ile tylko co piąty kierujący miał na sobie kask, o tyle stosowała je ponad połowa (53%) pasażerów rowerów.

Tab.3.3.1. Rowerzyści stosujący kaski ochronne wg miejsca w pojeździe w I sesji 2015 r.

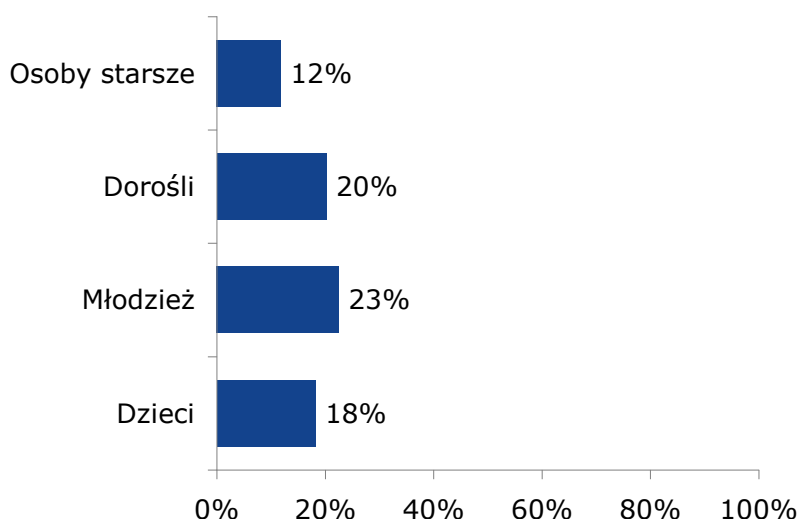
Miejsce w pojeździe	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Kierujący	1670	332	20%
Pasażer	19	10	53%
Razem	1689	342	20%

W grupie przebadanych rowerzystów zaobserwowano wyraźną dysproporcję między osobami starszymi a pozostałymi. Osoby starsze stosowały kaski ochronne najrzadziej (12%). Najczęściej czynili to ludzie młodzi (23%) i dorośli (20%). Należy jednocześnie mieć na uwadze, że wśród przebadanych rowerzystów osoby starsze (22 osoby) i dzieci (16 osób) stanowiły grupy o zdecydowanie najmniejszej liczebności. Z tego powodu należy podchodzić z odpowiednią ostrożnością do wyników badań, które ich dotyczą.

Tab.3.3.2. Rowerzyści stosujący kaski ochronne wg wieku w I sesji 2015 r.

Wiek	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
0-17	88	16	18%
18-24	749	169	23%
25-60	666	135	20%
61 i więcej	186	22	12%
Razem	1689	342	20%

Rys. 3.3.1. Rowerzyści stosujący kaski ochronne wg wieku w 2015 r.

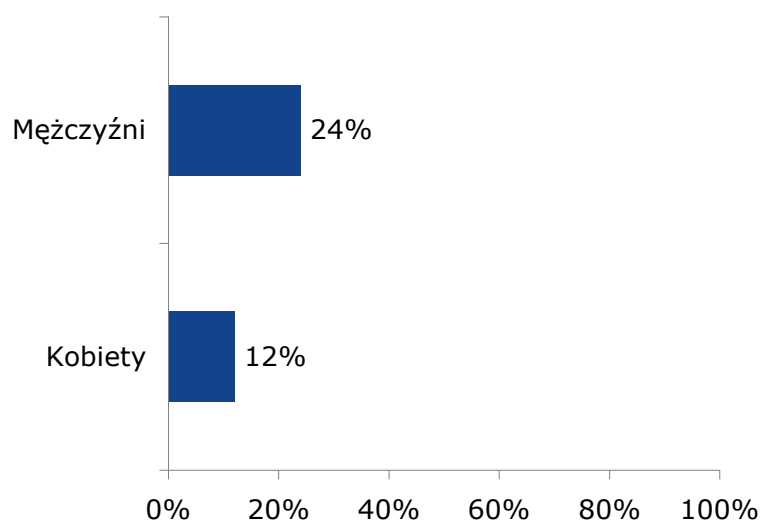


Pod względem płci wystąpiła zauważalna różnica w stosowaniu kasków ochronnych. Mężczyźni stosowali je dwukrotnie częściej od kobiet. Co ciekawe, w badanej grupie rowerzystów było niemal dwu i półkrotnie więcej mężczyzn (1199) niż kobiet (490).

Tab.3.3.3. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów wg płci w I sesji 2015 r.

Płeć	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Kobiety	490	59	12%
Mężczyźni	1199	283	24%
Razem	1689	342	20%

Rys. 3.3.2. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów wg płci w I sesji 2015 r.

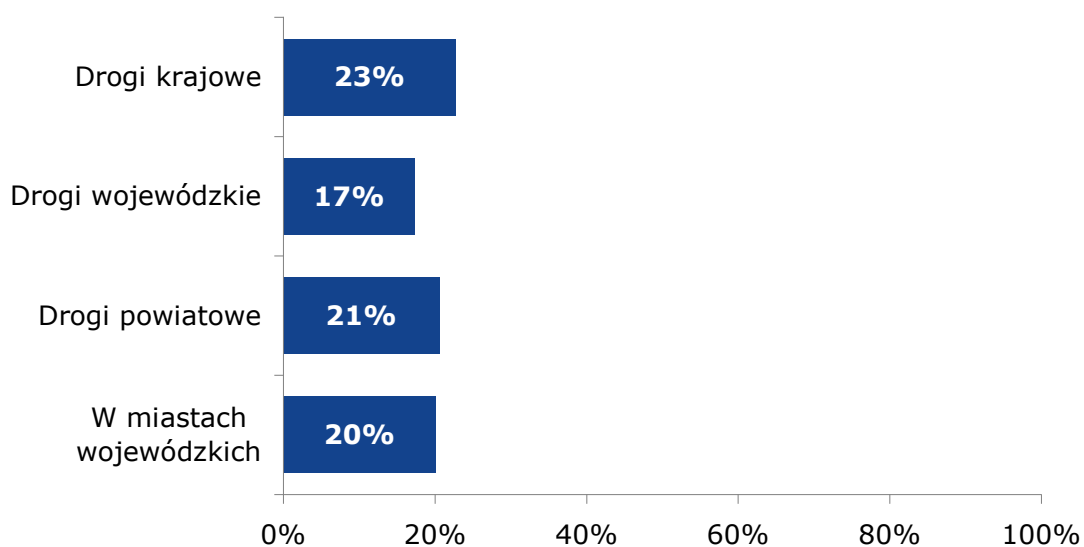


Jeśli chodzi o rodzaj drogi, różnice w stosowaniu kasków ochronnych nie są znaczne. Największą, 6-procentową dysproporcję zaobserwowano między użytkownikami rowerów na drogach wojewódzkich, gdzie 17% badanej grupy stosowało kaski ochronne, a rowerzystami na drogach krajowych, gdzie urządzenia te stosowało 23% rowerzystów.

Tab.3.3.4. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów na różnych rodzajach dróg w I sesji 2015 r.

Rodzaj drogi	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Drogi krajowe	193	44	23%
Drogi wojewódzkie	161	28	17%
Drogi powiatowe	204	42	21%
W miastach wojewódzkich	1131	228	20%
Razem	1689	342	20%

Rys. 3.3.3. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów na różnych rodzajach dróg w I sesji 2015 r.

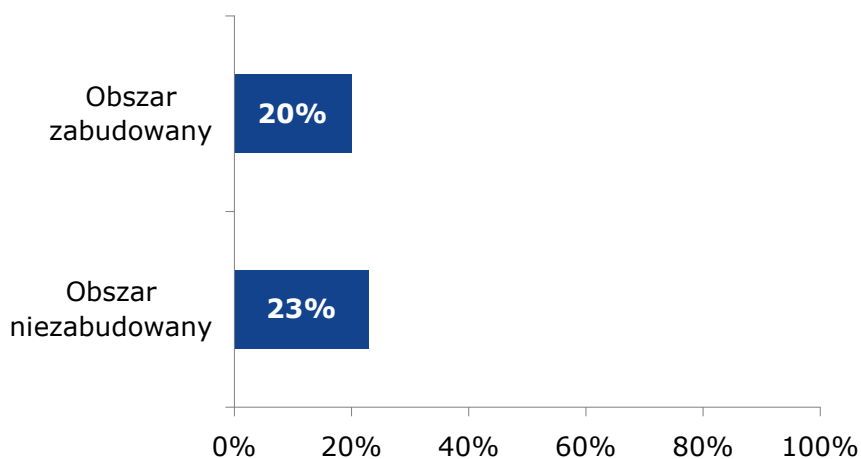


Zaobserwowano niewielką różnicę między poziomem stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów w terenie zabudowanym i niezabudowanym. Różnica ta wynosi 3% (20% stosujących kaski w terenie zabudowanym i 23% stosujących kaski w terenie niezabudowanym).

Tab.3.3.5. Rowerzyści stosujący kaski w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w I sesji 2015 r.

Obszar	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Obszar zabudowany	1402	276	20%
Obszar niezabudowany	287	66	23%
Razem	1689	342	20%

Rys.3.3.4. Rowerzyści stosujący kaski w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w I sesji 2015 r.



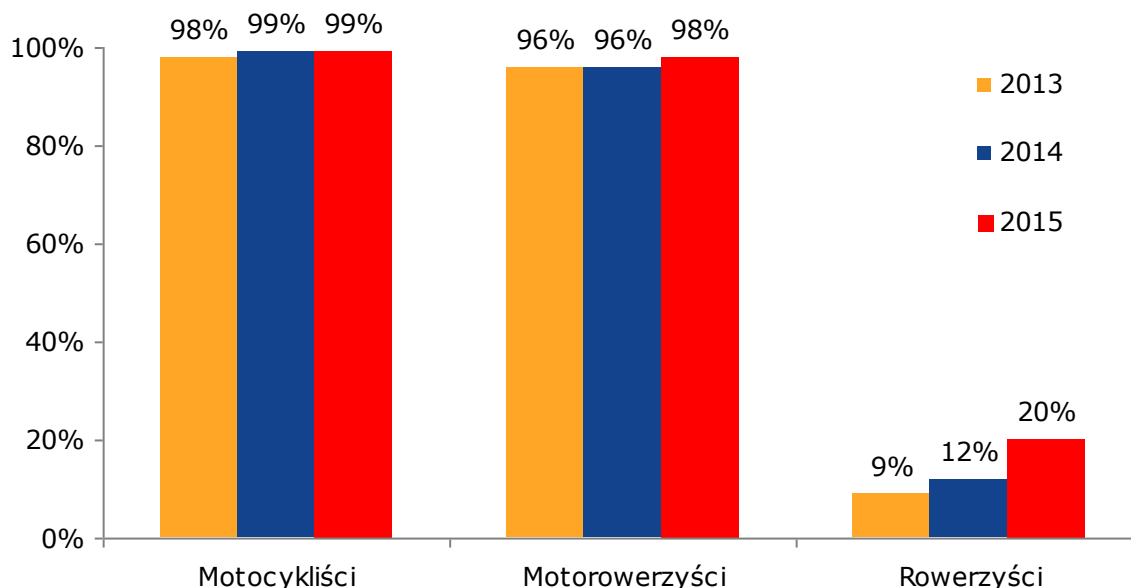
3.4. Zmiany czasowe

Porównanie danych ogólnych dla Polski w latach 2013-2015 prowadzi do wniosku, że poziom stosowania kasków ochronnych przez motocyklistów nie zmienił się i w dalszym ciągu utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. Wśród motorowerzystów sytuacja wygląda podobnie, a nawet się poprawia (w ostatnim roku zanotowano 2-procentowy postęp). W grupie rowerzystów można dostrzec pozytywny, wyraźny trend wzrostowy. Liczba rowerzystów stosujących kaski ochronne w ciągu roku wzrosła bowiem o 8%, a w ciągu 2 lat aż o 11%.

Tab. 3.4.1. Użytkownicy motocykli, motorowerów i rowerów w Polsce stosujący kaski ochronne (porównanie lat 2013, 2014 oraz I sesji 2015)

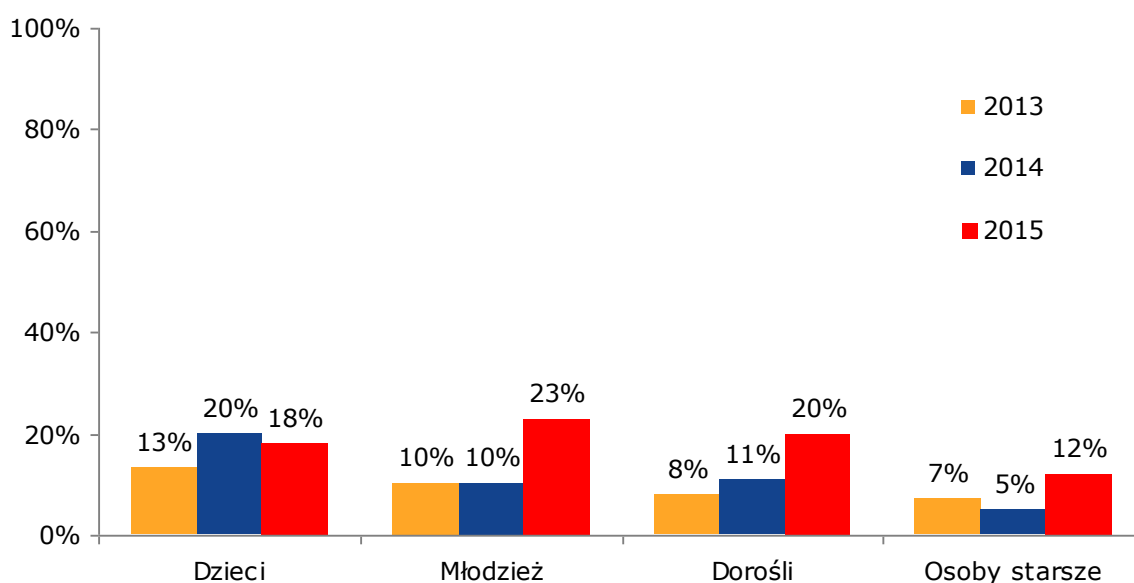
Rok	Motocykliści	Motorowerzyści	Rowerzyści
2013	98%	96%	9%
2014	99%	96%	12%
I sesja 2015	99%	98%	20%

Rys. 3.4.1. Użytkownicy motocykli, motorowerów i rowerów w Polsce stosujący kaski ochronne (porównanie lat 2013, 2014 oraz I sesji 2015)



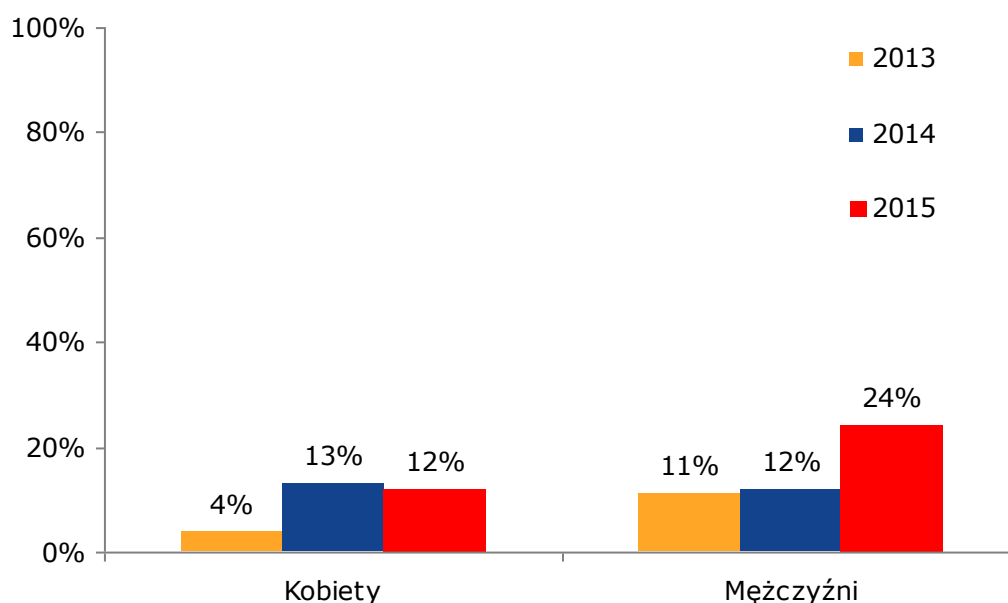
W odniesieniu do rowerzystów - z porównania zmian w latach 2013-2015 dla poszczególnych grup wiekowych wynika, że w omawianym okresie systematycznie rośnie liczba dorosłych stosujących kaski ochronne (12-procentowy wzrost). Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku młodzieży (szczególnie w ostatnim roku można tu dostrzec wyraźny, 13-procentowy wzrost wskaźnika stosowania kasków ochronnych). Z kolei, jeśli chodzi o skrajne grupy wiekowe, czyli o dzieci i osoby starsze, poziom stosowania kasków ochronnych się zmienia i nie można tu mówić o określonej tendencji wzrostowej ani spadkowej.

Rys. 3.4.2. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów wg wieku (porównanie lat 2013, 2014 oraz I sesji 2015)



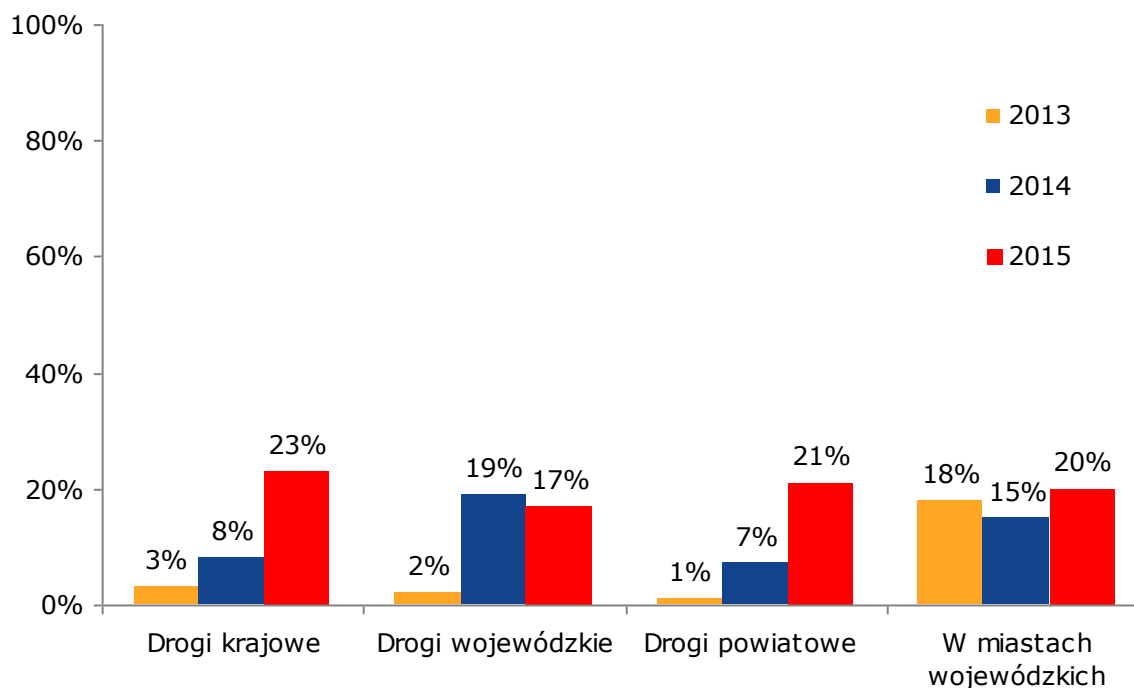
Kilka istotnych zmian można dostrzec porównując stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów z podziałem na płeć. Po pierwsze, porównanie lat 2014 i 2015 pokazuje, że nieznacznie spadła liczba kobiet (1-procentowy spadek) stosujących kaski ochronne, choć porównując ze sobą lata 2013 i 2015 i tak mamy do czynienia z zauważalnym postępem (5-procentowy wzrost). Po drugie, porównanie lat 2013 i 2014 z rokiem 2015 pokazuje, że aż dwukrotnie wzrosła liczba mężczyzn stosujących kaski (13- i 12-procentowy wzrost). Z danych zebranych w I sesji 2015 roku wynika, że kaski ochronne stosuje niemal co czwarty mężczyzna. W okresie 2013-2015 w tej grupie rowerzystów jesteśmy świadkami wyraźnej tendencji wzrostowej. Po trzecie, porównując wskaźniki stosowania kasków ochronnych przez mężczyzn i kobiety w omawianym okresie, nie można mówić o zasadniczej różnicy w stosowaniu kasków ochronnych przez przedstawicieli tych grup, ponieważ w każdym z wymienionych lat ich wzajemna relacja się zmienia.

Rys. 3.4.3. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów wg płci (porównanie lat 2013, 2014 i I sesji 2015)



Z porównania zmian czasowych w latach 2013, 2014 i 2015 wynika, że systematycznie rośnie liczba rowerzystów stosujących kaski na drogach krajowych i powiatowych. Zwłaszcza porównując ze sobą lata 2014 i 2015, można zaobserwować poważny, kilkunastoprocentowy wzrost poziomu stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów na wyżej wspomnianych drogach. W przypadku dróg i miast wojewódzkich natomiast nie można mówić o trendach wzrostowych ani spadkowych.

Rys. 3.4. 4. Stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów wg rodzaju drogi (porównanie lat 2013 i 2015)



Zestawiając powyższe wyniki badań, które dotyczą stosowania przez rowerzystów kasków zabezpieczających, należy mieć na uwadze to, iż badania przeprowadzone w omówionych latach oparte były na próbach o niewielkiej liczebności (w roku 2013 poniżej 500 osób, w roku 2014 - niewiele powyżej 1000 osób, a w I sesji roku 2015 – niemal 1700 osób). To mogłoby tłumaczyć, dlaczego wystąpiły tak znaczące rozbieżności między wynikami wspomnianych badań. Wydaje się, że z ostatecznymi wnioskami dotyczącymi tej grupy użytkowników dróg należałoby poczekać do czasu podsumowania wszystkich sesji pomiarowych, które zostanie przeprowadzone po zakończeniu II sesji pomiarowej w roku 2015.

4. Wyniki badań stosowania kasków ochronnych w poszczególnych województwach

4.1. Porównanie województw

Przy porównaniach województw nie uwzględniono danych zebranych na autostradach (A) i drogach ekspresowych (S), ponieważ nie we wszystkich województwach przeprowadzono pomiary na tych kategoriach dróg.

Dla motocyklistów nie przedstawiono porównania poziomu stosowania kasków ochronnych w województwach, ponieważ wartości wskaźników lokalnych nie odbiegały w sposób znaczący od średniej krajowej (99% stosujących kaski ochronne). Za wyjątkiem województwa łódzkiego, gdzie 95% motocyklistów stosowało kaski, wartości wskaźników dla pozostałych województw mieściły się w przedziale od 97% do 100%.

Jeśli chodzi o motorowerystów, sytuacja prezentuje się podobnie, choć w przypadku 2 województw wskaźnik stosowania kasków ochronnych jest zauważalnie niższy od średniej krajowej (czyli 96%). W województwie mazowieckim różnica w stosunku do średniej krajowej wynosi 5% (93% stosujących kaski ochronne), a w województwie podkarpackim - aż 12% (86% stosujących kaski ochronne). **Liczby zarejestrowanych motorowerystów w poszczególnych województwach były jednak tak małe, że wyciąganie ogólnych wniosków na podstawie tych danych może być obciążone dużym błędem.**

W przypadku rowerzystów najmniejszy procent stosujących kaski ochronne zaobserwowano w województwach: podlaskim (5%), podkarpackim (13%) i lubelskim (13%). **Wyniki te należy traktować jednak z pewnym dystansem w związku z ograniczoną liczebnością badanej próby.** Wyjątkiem jest województwo podlaskie, gdzie liczebność próby wynosiła 229 rowerzystów. Z kolei największy procent rowerzystów stosujących kaski ochronne zaobserwowano w województwach: mazowieckim (51%), dolnośląskim (38%), świętokrzyskim (33%) i kujawsko-pomorskim (31%). **Jednak liczby zarejestrowanych rowerzystów w poszczególnych województwach były tak niewielkie, że wyciąganie ogólnych wniosków na podstawie tych danych może być obciążone dużym błędem.**

Jeśli chodzi o stolice województw, największy procent rowerzystów stosujących kaski ochronne zaobserwowano w Bydgoszczy (75%), Olsztynie (64%) i Warszawie (41%), **lecz w wypadku wymienionych stolic liczebność próby była tak niewielka, że nie pozwalała to na wyciągnięcie wniosków ich dotyczących.** Najmniejszą liczbę rowerzystów stosujących kaski zaobserwowano w Krakowie (0% przy 8 zbadanych rowerzystach), Białymstoku (5%) i Lublinie (7% przy 27 zbadanych rowerzystach). **Jednak tylko w wypadku Białegostoku, gdzie liczebność próby wynosiła 203 rowerzystów, można mówić o zgromadzeniu względnie miarodajnych danych.**

Tab. 4.1.1. Porównanie wskaźników stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów w roku 2015 według województw (bez dróg ekspresowych i autostrad)

Województwo	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
dolnośląskie	32	12	38%
kujawsko-pomorskie	32	10	31%
lubelskie	97	13	13%
lubuskie	124	29	23%
łódzkie	69	21	30%
małopolskie	15	3	20%
mazowieckie	41	21	51%
opolskie	200	27	14%
podkarpackie	76	10	13%
podlaskie	229	10	5%
pomorskie	155	24	15%
śląskie	25	6	24%
świętokrzyskie	49	16	33%
warmińsko-mazurskie	120	20	17%
wielkopolskie	390	111	28%
zachodniopomorskie	22	6	27%
Razem (bez dróg A i S)	1676	339	20%

Tab.4.1.2. Porównanie wskaźników stosowania przez rowerzystów kasków ochronnych w roku 2015 według miast wojewódzkich

Stolica województwa	Liczba zbadanych	Rowerzyści stosujący kaski	
		liczba	%
Wrocław	5	1	20%
Bydgoszcz	8	6	75%
Lublin	27	2	7%
Zielona Góra	99	21	21%
Łódź	43	15	35%
Kraków	8	0	0%
Warszawa	22	9	41%
Opole	175	18	10%
Rzeszów	6	2	33%
Białystok	203	10	5%
Gdańsk	127	21	17%
Katowice	19	6	32%
Kielce	10	2	20%
Olsztyn	14	9	64%
Poznań	361	105	29%
Szczecin	4	1	25%
Razem	1131	228	20%

5. Podsumowanie i rekomendacje

Z przeprowadzonych badań wynika, że – w odróżnieniu od motocyklistów i motorowerzystów, wśród których przeważająca większość podróżuje w kaskach ochronnych – stosuje je tylko co piąty rowerzysta. Z drugiej strony, porównując I sesję roku 2015 z latami 2013 i 2014 trzeba stwierdzić, że nastąpiła zauważalna poprawa w stosowaniu kasków ochronnych przez rowerzystów. Należy jednak uwzględnić to, iż ograniczona liczebność próby motocyklistów (548 osób), motorowerzystów (413 osób) oraz rowerzystów (1689 osób) przebadanych w ramach pomiarów przeprowadzonych w I sesji roku 2015 sprawia, iż uzyskane wyniki powinny być traktowane z pewną dozą ostrożności. Uwaga ta odnosi się w szczególności do wyników uzyskanych dla poszczególnych województw, gdzie liczebność próby jest niejednokrotnie bardzo mała.

Choć stosowanie kasków ochronnych przez rowerzystów nie jest nakazane przez polskie prawo, należy uświadamiać tej grupie użytkowników dróg, jak poważne mogą być skutki urazów głowy odniesionych przez nich w wypadkach drogowych. Działania edukacyjne powinny być skierowane do wszystkich grup wiekowych ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych, które – mimo zanotowania pewnego postępu - nadal stanowią grupę rowerzystów najrzadziej stosujących kaski ochronne.




Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

Egzemplarz bezpłatny
ISBN: 978-83-7610-524-6

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 www.krbrd.gov.pl

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 sekretariat@krbrd.gov.pl