

Przełomowy rok 2012

Analiza danych statystycznych o wypadkach drogowych w Polsce i Unii Europejskiej

Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 1/2013

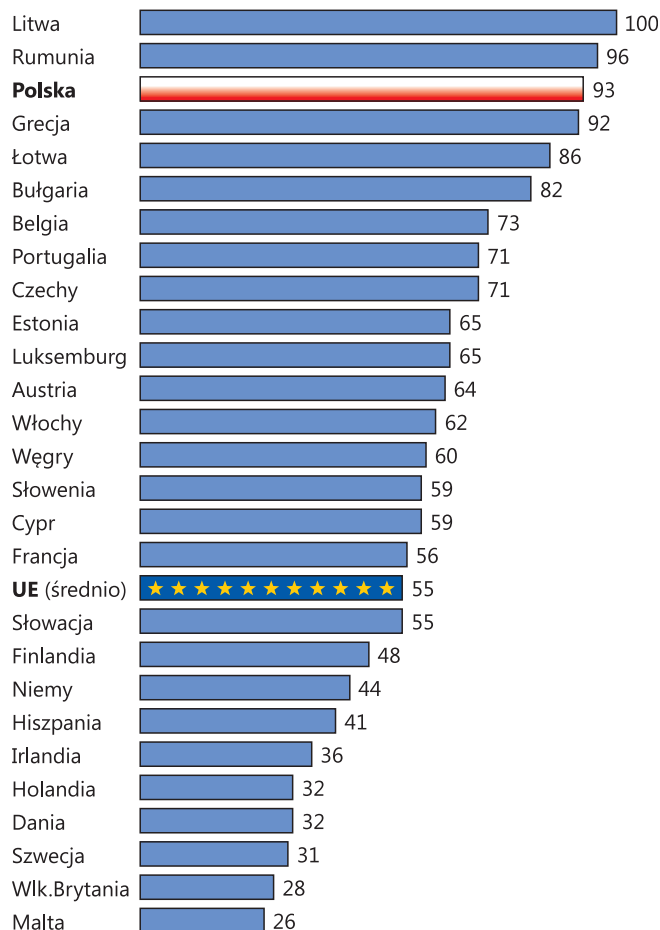
W 2012 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej zmniejszyła się o 8%. Według wstępnych danych opublikowanych 19 marca 2013 roku przez Komisję Europejską¹, 2012 był przełomowym rokiem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie, ponieważ w roku tym odnotowano najniższą w historii liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Spadek o 8% oznacza, że w ubiegłym roku uratowano życie 2 500 osób. Mimo, iż dane te są bardzo pozytywne, na drogach Europy nadal ginie codziennie 75 osób, a to oznacza, że pozostaje jeszcze wiele do zrobienia. Komisja Europejska² wyznaczyła ambitne cele zakładające zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków na europejskich drogach do 2020 r. Konieczne jest prowadzenie konsekwentnych działań, aby cele te zostały zrealizowane.

Statystyki dla poszczególnych krajów pokazują (tab.1, rys.1), że między państwami członkowskimi UE występują znaczne różnice. Kraje o najniższych wskaźnikach zagrożenia

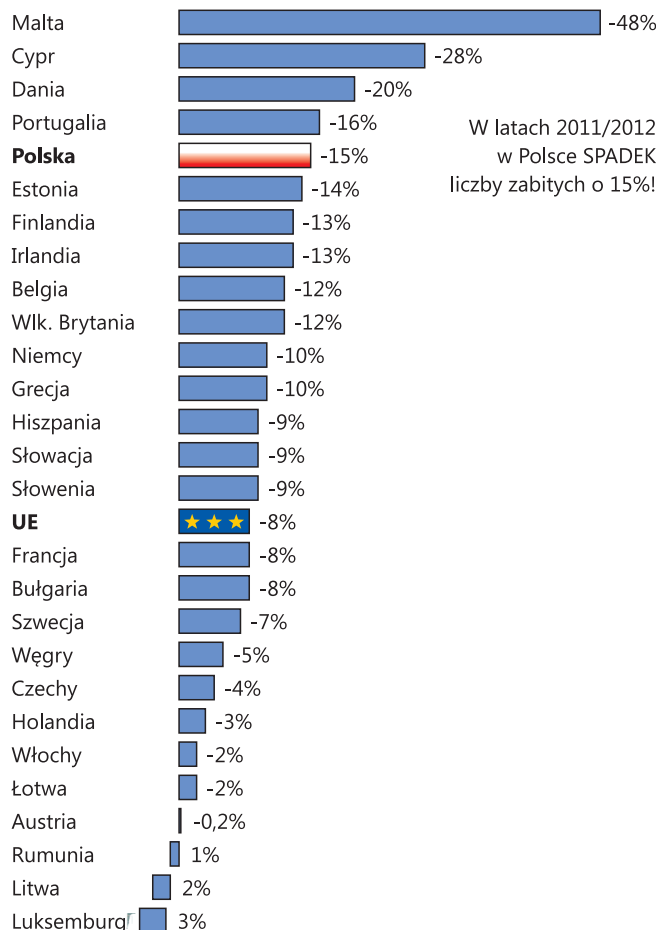
to Wielka Brytania, Szwecja, Holandia, i Dania, gdzie odnotowuje się około 30 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. W krajach o największej liczbie ofiar śmiertelnych takich jak Litwa, Rumunia, Polska i Grecja wskaźniki zagrożenia są 3 razy wyższe (92-100 zabitych na 1 mln mk).

W 2012 roku na drogach Unii Europejskiej zginęło blisko 28 000 osób, z czego 13% to ofiary śmiertelne na polskich drogach, podczas gdy Polacy stanowią 8% obywateli UE. Sytuacja Polski na tle innych krajów jest wyjątkowo niekorzystna. Jednak w 2012 roku nastąpił bardzo istotny spadek zagrożenia, a tempo pozytywnych zmian na polskich drogach było znacznie większe niż średnio dla Unii Europejskiej. Spadek liczby ofiar śmiertelnych o 15% był jednym z najwyższych i jedynie Dania i Portugalia uzyskały pod tym względem lepsze wyniki (tab.1, rys.2). Zmiany procentowe dla tak małych krajów jak Cypr i Malta, są mało miarodajne i charakteryzują się dużą zmiennością.

Rys.1. Wskaźnik zagrożenia mieszkańców (liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców) w krajach Unii Europejskiej w 2012 r.



Rys.2. Zmiana liczby zabitych na drogach w 2012 r. w stosunku do 2011 r. w krajach Unii Europejskiej



¹ Road safety: EU reports lowest ever number of road deaths and takes first step towards an injuries strategy European Commission, Press Release IP/13/236, Brussels, 19 March 2013.

² Brussels, 20.7.2010 COM(2010) 389 final COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, ec.europa.eu/transport/road_safety/index_pl.htm

Tab.1. Ofiary śmiertelne w krajach Unii Europejskiej w latach 2010-2012

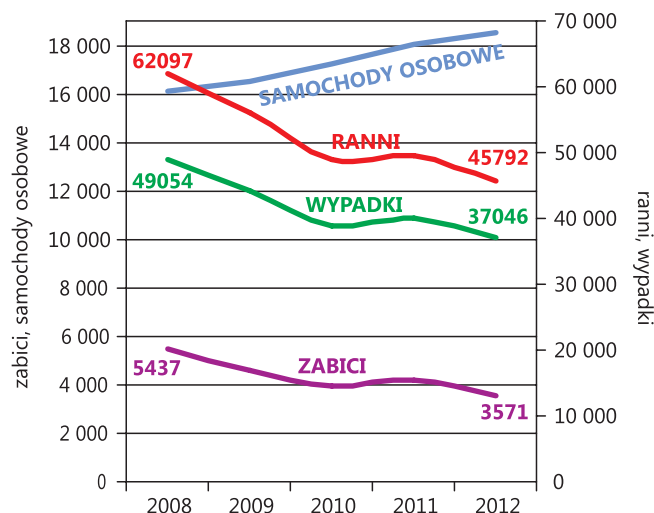
Kraj	2010	2011	2012*	2011 Zabici/ 1 mln mk	2012 Zabici/ 1 mln mk	Zmiana 2010-2011	Zmiana 2011-2012
Litwa	299	296	302	97	100	-1%	2%
Rumunia	2 377	2 018	2 038	94	96	-15%	1%
Polska	3 908	4 189	3 571	109	93	7%	-15%
Grecja	1 258	1 141	1 027	101	92	-9%	-10%
Łotwa	218	179	175	86	86	-18%	-2%
Bulgaria	776	660	607	89	82	-15%	-8%
Belgia	812	858	755	78	73	6%	-12%
Portugalia	937	891	748	84	71	-5%	-16%
Czechy	802	773	742	74	71	-4%	-4%
Estonia	78	101	87	75	65	29%	-14%
Luksemburg	32	33	34	64	65	3%	3%
Austria	552	523	522	62	63	-5%	-0,2%
Włochy	4 090	3 845	3 768	64	62	-6%	-2%
Węgry	740	638	605	64	60	-14%	-5%
Słowenia	138	141	129	69	59	2%	-9%
Cypr	60	71	51	85	59	18%	-28%
Francja	3 992	3 963	3 645	61	56	-1%	-8%
Słowacja	371	323	294	60	55	-13%	-9%
Finlandia	272	292	254	54	48	7%	-13%
Niemcy	3 648	4 009	3 606	49	44	10%	-10%
Hiszpania	2 479	2 060	1 875	45	41	-17%	-9%
Irlandia	212	186	162	41	36	-12%	-13%
Holandia	537	546	527	33	32	2%	-3%
Dania	255	220	175	40	32	-14%	-20%
Szwecja	266	319	296	34	31	20%	-7%
Wlk.Brytania	1 905	1 962	1 727	31	28	3%	-12%
Malta	15	21	11	51	26	40%	-48%
UE	31 029	30 258	27 755	60	55	-2%	-8%

* Dane wstępne na podstawie danych z CARE (Europejska Baza danych o wypadkach), Komisja Europejska Dyrekcja ds. Mobilności i Transportu, 19.03.2013. i danych krajowych.

W 2012 roku na polskich drogach wydarzyło się 37 046 wypadków drogowych, w których zginęło 3 571 osób, a 45 792 osób zostało rannych, w tym 12 049 osób odniosło ciężkie obrażenia (tab.2, rys.3). W stosunku do roku 2011 w Polsce:

- liczba ofiar śmiertelnych spadła o 618 osób (-15%),
- liczba rannych spadła o 3 714 (-8%),
- liczba wypadków spadła o 3 023 (-8%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji spadła o 28 577 (-8%).

Rys.3. Wypadki i ich ofiary w Polsce w latach 2008-2012



³ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 projekt, Krajowa Rada BRD, 4.01.2013 r. www.transport.gov.pl/files/0/1795877/NPBRD2020ver40dokonsultacji.pdf

Spadek liczby ofiar śmiertelnych w 2012 roku znacznie przybliżył Polskę do osiągnięcia celu przyjętego w projekcie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NP BRD)³ zgodnie z którym w 2020 roku na polskich drogach nie powinno zginąć więcej niż 2 000 osób. Aby wyznaczony cel został zrealizowany, średnio w latach 2011-2020, każdego roku powinien następować spadek zabitych o 6,7%, czyli w 2012 roku ofiar śmiertelnych nie powinno być więcej niż 3 417. Z przedstawionych danych wynika, że zbliżyliśmy się znacznie do realizacji tego zadania, a na drogach zginęło w stosunku do przyjętych założeń tylko o 154 osoby więcej. W NP BRD zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej założono także spadek liczby ciężko rannych do roku 2020 o 40% (średnio 5% rocznie). Niestety zmiany w liczbie ciężko rannych są znacznie mniejsze i w stosunku do przyjętego celu ciężko rannych było za dużo o 1 672 osoby.

Ofiary wypadków drogowych

Rodzaj środka transportu

Od lat połowę (PL 50%, UE 46%) ofiar śmiertelnych wypadków drogowych stanowią niechronieni uczestnicy ruchu drogowego (piesi, rowerzyści, motocykliści, motorowerzyści). Na tle Unii Europejskiej Polska wyróżnia się znacznie wyższym udziałem zabitych pieszych (PL 34%, UE 21%). Zagrożenie rowerzystów jest podobne (7% ofiar śmiertelnych) natomiast udział motocy-

klistów wśród ofiar śmiertelnych jest o połowę niższy (PL 7%, UE 15%) (rys.4). Na obszarach zabudowanych udział zabitych pieszych jest jeszcze wyższy (PL 47%, UE 37%). Wszyscy niechronieni to w Polsce aż 67%, a w Unii 68% ogółu ofiar śmiertelnych w obszarach zabudowanych. W 2011 roku na drogach Unii Europejskiej śmierć poniosło 6 400 pieszych. Co 5 pieszy zginął na polskich drogach (1408 osób).

W 2012 roku w Polsce nastąpił znaczny spadek liczby zabitych pieszych (-18%) i pasażerów samochodów osobowych (-20%). W latach 2009 i 2011 zaobserwowano bardzo duży wzrost zagrożenia motocyklistów. W 2012 roku ta negatywna tendencja została zatrzymana, a liczba ofiar śmiertelnych wśród kierowców i pasażerów motocykli zmalała o 11%. Pomimo bardzo pozytywnych tendencji liczba zabitych rowerzystów spadła zaledwie o 4% (tab.3, rys.5).

Wśród osób rannych w wypadkach drogowych w Polsce niechronieni stanowią również blisko połowę wszystkich poszkodowanych w wypadkach (tab.4). W 2012 roku w Polsce liczba rannych spadła o 8%, a ciężko rannych o 4%. Najbardziej pozytywne zmiany dotyczą rannych motocyklistów i pasażerów samochodów osobowych (-10%), motorowerzystów (-9%) i kierowców samochodów osobowych (-7%). Liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych spadła o 6%. Jedyną grupą, dla której liczba rannych (+1%) i ciężko rannych (+4%) wzrosła są rowerzyści. Tendencja ta jest tym bardziej niepokojąca, że utrzymuje się już drugi rok. Ponieważ w połowie 2011 roku nastąpiły znaczne zmiany przepisów dotyczących

Tab.2. Dane o wypadkach⁴, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 2008-2012

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ciężko rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych policji)	Liczba pojazdów w tys.	Liczba samochodów osobowych w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 1 mln mk)	Ciężkość wypadków (zabici na 100 wypadków)	Wskaźnik motoryzacji (liczba sam. osob. na 1 tys. mk)
2008	49 054	5 437	62 097	16 042	381 520	21 337	16 079	143	11	422
2009	44 196	4 572	56 046	13 689	381 769	22 025	16 495	120	10	432
2010	38 832	3 907	48 952	11 491	416 075	23 037	17 240	101	10	447
2011	40 069	4 189	49 506	12 585	366 520	23 853	17 872	109	10	464
2012	37 046	3 571	45 792	12 049	337 943	24 688**	18 533***	93	10	481
2012-2011	-3 023	-618	-3 714	-536	-28 577	835	661			
2012/2011	-8%	-15%	-8%	-4%	-8%	4%	4%	-18%	-8%	4%

** Szacunek ITS *** GUS 30.VI.2012

Tab.3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2008-2012

Rok	Piesi	Kierowcy sam. osobowych	Pasażerowie sam. osobowych	Rowerzyści	Motorowerzyści	Kierowcy i pasażerowie motocykli	Razem
2008	1 882	1 465	1 075	433	87	262	5 437
2009	1 467	1 334	845	371	68	290	4 572
2010	1 236	1 125	728	280	83	259	3 907
2011	1 408	1 155	742	314	87	292	4 189
2012	1 157	1 025	590	300	82	261	3 571
udział %	32%	29%	17%	8%	2%	7%	100%
2012-2011	-251	-130	-152	-14	-5	-31	-618
zmiana 12/11	-18%	-11%	-20%	-4%	-6%	-11%	-15%

Tab.4. Ranni w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2008-2012

Rok	Piesi		Kierowcy sam. osobowych		Pasażerowie sam. osobowych		Rowerzyści		Motorowerzyści		Kierowcy i pasażerowie motocykli		Razem	
	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko	Ranni	w tym ciężko
2008	13 912	4 529	17 469	3 893	17 646	3 914	4 494	1 275	2 222	630	2 270	949	62 097	16 042
2009	12 025	3 844	16 027	3 245	15 845	3 305	3 926	1 071	2 223	573	2 297	858	56 047	13 689
2010	10 580	3 246	14 034	2 669	13 559	2 762	3 494	880	1 886	517	2 161	794	48 953	11 491
2011	10 320	3 508	14 063	2 844	13 066	2 700	4 141	1 160	2 176	617	2 439	1 015	49 506	12 585
2012	9 693	3 316	13 084	2 718	11 755	2 632	4 165	1 205	1 989	595	2 186	895	45 792	12 049
2012-2011	-627	-192	-979	-126	-1 311	-68	24	45	-187	-22	-253	-120	-3 714	-536
zmiana 12/11	-6%	-5%	-7%	-4%	-10%	-3%	1%	4%	-9%	-4%	-10%	-12%	-8%	-4%
udział %	21%	28%	29%	23%	26%	22%	9%	10%	4%	5%	5%	7%	100%	100%

rowerzystów, nasuwa się wniosek, że nowe regulacje mające ułatwić jazdę na rowerze mogły przyczynić się do wzrostu zagrożenia rowerzystów. Jednak teza ta wymaga dokładniejszych analiz. W ostatnich latach rośnie popularność rowerów. W kolejnych miastach uruchamia się systemy rowerów miejskich, buduje się nową infrastrukturę rowerową. Zmiany te oraz pogorszenie warunków ruchu w miastach zachęcają mieszkańców do korzystania z rowerów. Bardzo ważne jest, żeby poznać przyczyny wzrostu zagrożenia rowerzystów, aby przeciwdziałać negatywnym tendencjom.

Wiek i płeć ofiar wypadków drogowych

Główną grupę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych zarówno w Polsce jak i w Unii Europejskiej stanowią osoby w wieku 25-49 lat (38%) (rys.6). Osoby w tym wieku stanowią 30% populacji i jest to najbardziej aktywna grupa uczestników ruchu.

Najbardziej pozytywne zmiany w Europie i w Polsce dotyczą dzieci i młodzieży do lat 17, którzy stanowią 5% ofiar śmier-

telnych i 19% mieszkańców. Według raportu Komisji Europejskiej⁵ niskie zagrożenie dzieci zawdzięczamy powszechnemu stosowaniu urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach (foteliki) i coraz szerszemu stosowaniu stref ograniczonej prędkości do 30 km/h w rejonie szkół.

Najwyższe zagrożenie dotyczy osób młodych w wieku 18-24 lata (PL 17%, EU 16% zabitych, 10% populacji) i osób starszych w wieku 65+ (PL 17%, EU 22% zabitych, 14% populacji). Osoby w wieku 18-24 lata stanowią także 20% zabitych kierujących. Wysokie zagrożenie wśród młodych osób wynika z dużej skłonności do podejmowania ryzyka (w tym poprzez prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu), przy stosunkowo małym doświadczeniu. Osoby starsze giną na drodze głównie jako piesi (tab.5, rys.7). Ich zagrożenie wynika z ograniczonych możliwości oceny i radzenia sobie w trudnych warunkach ruchu głównie z powodu gorszego wzroku i słuchu. Osoby starsze są również mniej odporne na siły działające na ciało podczas zderzenia.

⁴ Dane źródłowe o wypadkach KG Policji baza danych SEWIK.

⁵ Road Safety Vademecum Road safety trends, statistics and challenges in the EU 2011-2012, European Commission DG for Mobility and Transport Unit C.4 – Road Safety, 19.03.2012. ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2013.pdf

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych to przede wszystkim mężczyźni (PL 78%, UE 76% zabitych, 48% populacji). W stosunku do poprzedniej dekady udział mężczyzn wśród ofiar nieznacznie wzrósł (średnio dla UE 1%)

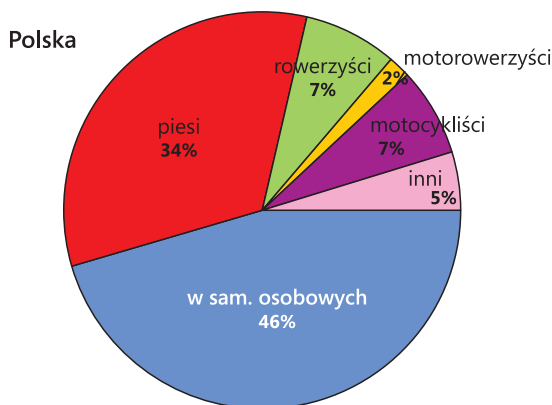
Lokalizacja wypadków

Wypadki drogowe częściej zdarzają się w obszarach zabudowanych (PL 72%, UE 61%), jednak więcej osób ginie poza obszarami zabudowanymi (PL 52%, UE 57%). Powodem

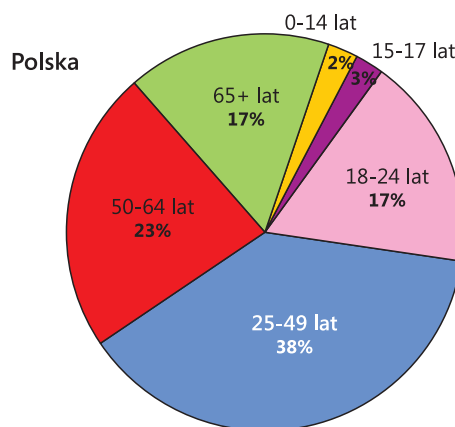
większej liczby zabitych poza obszarami zabudowanymi jest wyższa prędkość. Pomimo wyższych dopuszczalnych prędkości, stosunkowo niewielkie zagrożenie występuje na autostradach (PL 1%, UE 6%).

Ekspert Komisji Europejskiej doszukują się przyczyn tego zjawiska w częstszych kontrolach prędkości i bezpieczniejszych parametrach projektowych autostrad. W szczególności wprowadzenie Dyrektywy o zarządzaniu bezpieczeństwem sieci TEN (Trans-European Transport Network)⁶

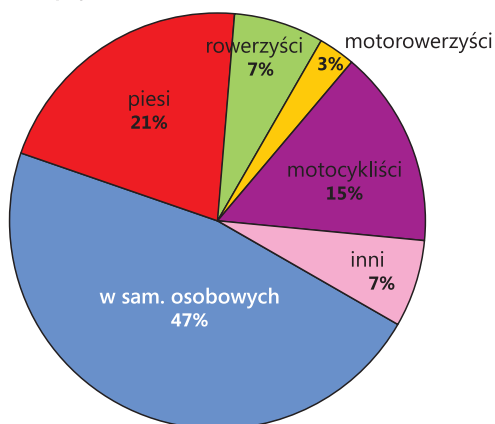
Rys.4. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce i w Unii Europejskiej 2011 r.



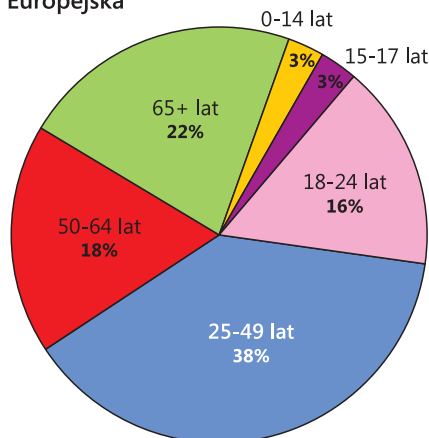
Rys.6. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce i w Unii Europejskiej w 2011 r. wg kategorii wiekowych



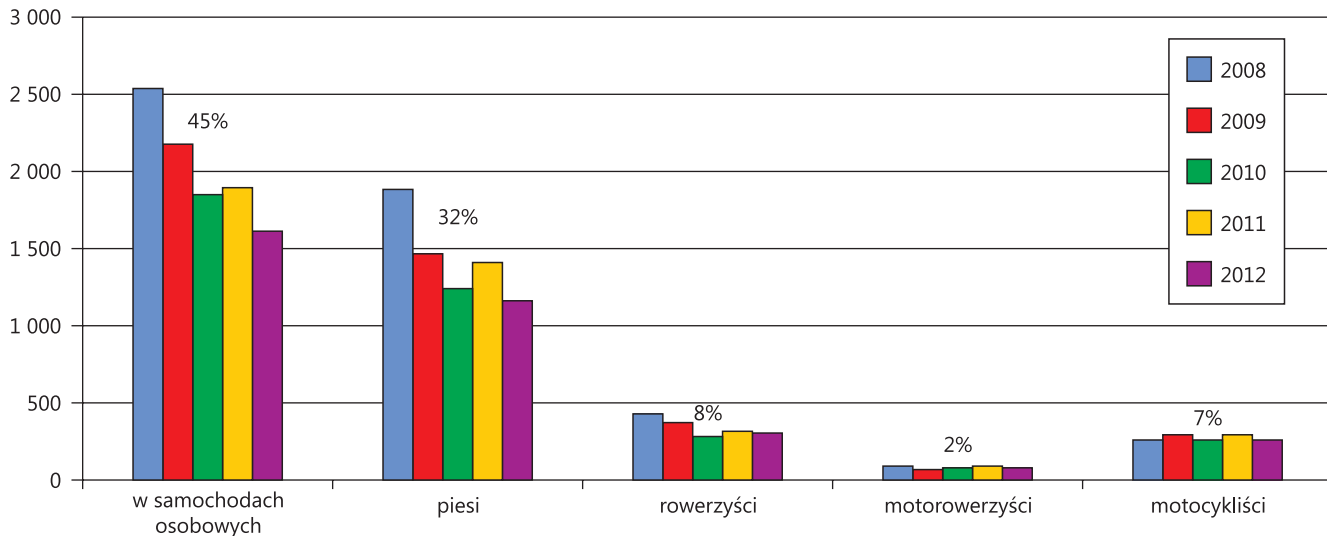
Unia Europejska



Unia Europejska



Rys.5. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2008-2012

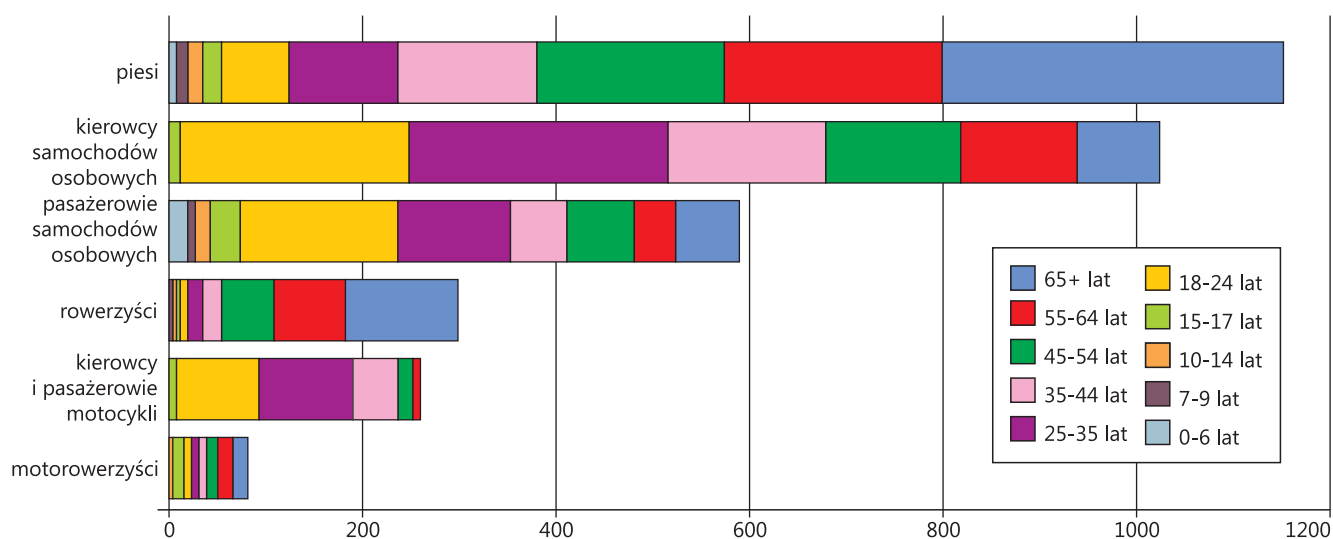


⁶ Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59-67.

Tab.5. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg wieku i rodzaju w 2012 r.

Wiek	Piesi	Kierowcy samochodów osobowych	Pasażerowie samochodów osobowych	Kierowcy i pasażerowie samochodów ciężarowych	Rowerzyści	Motorowerzyści	Kierowcy i pasażerowie motocykli	Razem	
brak danych	5	0	0	0	1	0	0	6	0%
0-6 lat	8	0	21	1	0	0	1	31	1%
7-9 lat	11	0	6	0	4	0	0	21	1%
10-14 lat	15	0	16	0	2	4	0	37	1%
15-17 lat	21	10	32	0	6	11	5	86	2%
18-24 lat	68	240	160	9	7	9	87	585	16%
25-34 lat	112	267	116	22	15	6	95	645	18%
35-44 lat	144	160	59	22	20	10	47	469	13%
45-54 lat	196	142	69	28	55	12	16	528	15%
55-64 lat	224	118	46	17	72	12	9	508	14%
65 i więcej	353	88	65	5	118	18	1	655	18%
Razem	1157	1025	590	104	300	82	261	3 571	100%

Rys.7. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg wieku i rodzaju w 2012 r.



mogło przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa na głównych drogach europejskich.

Rocznie na drogach w obszarach zabudowanych w Unii Europejskiej ginie około 11 000 osób (w Polsce 1 652). Charakter tych wypadków jest inny niż poza obszarami zabudowanymi i na autostradach (tab.7). Przede wszystkim w obszarach zabudowanych piesi stanowią większą grupę ofiar śmiertelnych (PL 47%, UE 37%) niż poza obszarami zabudowanymi (PL 22%, UE 9%). W obszarach zabudowanych większy jest udział ofiar śmiertelnych w wieku 65+, które stanowią w Polsce 25%, a w Unii Europejskiej 30% ogółu zabitych na tych drogach. Poza obszarem zabudowanym osoby starsze to w Polsce 10%, a w Unii Europejskiej 24% zabitych. Oznacza to, że zagrożenie na obszarach zabudowanych ma ścisły związek z niechronionymi uczestnikami ruchu. Również kobiety stanowią większy udział wśród ofiar śmiertelnych w obszarach zabudowanych (PL 26%, UE 27%).

W Polsce w ostatnich latach rośnie udział wypadków, ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w obszarach zabudowanych (tab.6). W 2012 roku w obszarach zabudowanych:

- wydarzyło się 73% wszystkich wypadków,
- śmierć poniosło 47% wszystkich ofiar śmiertelnych,
- ciężko rannych zostało 68% wszystkich osób z ciężkimi obrażeniami.

Analiza ciężkości wypadków liczona jako liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 100 wypadków potwierdza, że

wypadki na obszarach zabudowanych są znacznie lżejsze w skutkach. Średnio na każde 100 wypadków:

- na obszarach zabudowanych ginie 6 osób, a poza obszarem zabudowanym aż 19 osób,
 - na obszarach zabudowanych jest 30 ciężko rannych, a poza obszarem zabudowanym 38 osób,
 - na autostradach ginie 18 osób, a 36 zostaje ciężko rannych.
- Na autostradach wydarzyło się niewiele wypadków (247) ale niepokojący jest fakt, że ich liczba wzrosła o 5%.

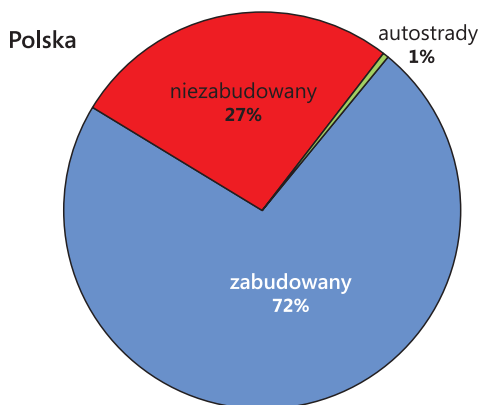
W 2012 roku długość autostrad wynosiła 1 368 km co stanowiło zaledwie 7% wszystkich dróg krajowych i 0,5% całej sieci drogowej. Trwa rozbudowa sieci autostrad i każdego roku oddawane są nowe odcinki. Wzrost długości autostrad nie usprawiedliwia jednak wzrostu liczby wypadków, ponieważ autostrady są najbezpieczniejszym rodzajem dróg. Należy przeanalizować dlaczego na drogach tych w 2012 roku wzrosła także liczba ofiar śmiertelnych (o 19%) i ciężko rannych (o 36%).

Ciężko ranni

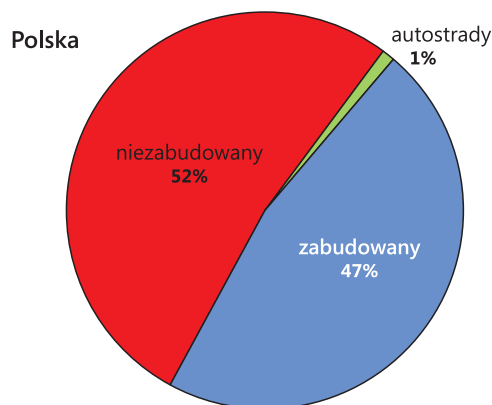
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych to tylko wierzchołek góry lodowej. Każdego roku na drogach Unii Europejskiej ginie około 28 000 osób, a 1 500 000 osób zostaje rannych, z czego 250 000 doznaje ciężkich obrażeń, które często powodują trwałe kalectwo (rys.10)

Mimo iż w latach 2001-2010 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych zmniejszyła się o 43%, liczba osób

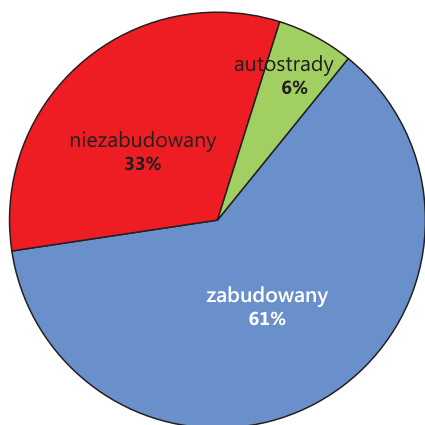
Rys.8. Wypadki drogowe w Polsce i Unii Europejskiej w 2011 r. wg lokalizacji



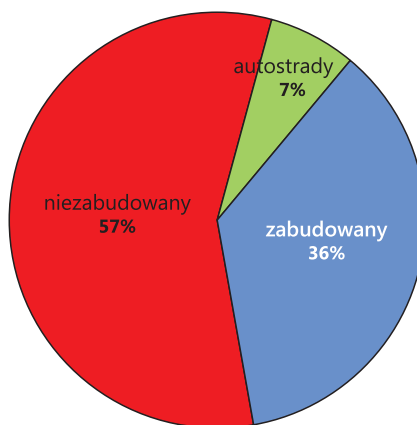
Rys.9. Ofiary śmiertelne wypadków drogowe w Polsce i Unii Europejskiej w 2011 r. wg lokalizacji



Unia Europejska



Unia Europejska



ciężko rannych spadła tylko o 36%. Na każdą ofiarę śmiertelną przypada dziesięć osób dotkniętych ciężkimi obrażeniami, takimi jak uszkodzenia mózgu lub rdzenia kręgowego. Na ciężkie obrażenia ponoszone w wypadkach drogowych narażeni są zwłaszcza niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, np. piesi, rowerzyści, motocykliści oraz przedstawiciele niektórych grup wiekowych – w szczególności osoby starsze. Przypadki poważnych obrażeń odnoszonych w wypadkach drogowych mają miejsce częściej na obszarach miejskich niż na drogach wiejskich.

Tab.6. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym i na autostradach w Polsce i w Unii Europejskiej w 2011 r. (%)

	Piesi	Rowerzyści	Osoby w wieku 65+	Kobiety
Ofiary śmiertelne w obszarach zabudowanych				
Polska	47	9	25	26
UE	37	10	30	27
Ofiary śmiertelne w obszarach niezabudowanych				
Polska	22	7	10	20
UE	9	6	24	22
Ofiary śmiertelne na autostradach				
Polska	0	0	11	11
UE	8	0	12	22

Z tego względu Komisja Europejska w dniu 19 marca 2013 roku opublikowała dokument dotyczący poważnych obrażeń odnoszonych w wypadkach drogowych⁷, w którym przedstawia kolejne działania zmierzające do opracowania kompleksowej strategii UE w tym zakresie, obejmujące m.in.:

- wspólną definicję poważnych obrażeń odnoszonych w wypadkach drogowych;
- usprawnienie stosowanych przez państwa członkowskie metod zbierania danych dotyczących poważnych wypadków drogowych;
- zasadę polegającą na przyjęciu ogólnounijnego celu w zakresie ograniczenia liczby osób ciężko rannych w wypadkach drogowych (na przykład w okresie 2015-2020).

Kluczowym działaniem, które zostało podjęte już w 2012 r., było porozumienie w sprawie unijnej definicji poważnych obrażeń odnoszonych w wypadkach drogowych. Efektem współpracy Komisji Europejskiej i państw członkowskich w ramach grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego było uzgodnienie skali obrażeń MAIS (ang. Maximum Abbreviated Injury Score), służącej do określania stopnia poważnych obrażeń doznanych w wypadkach drogowych⁸.

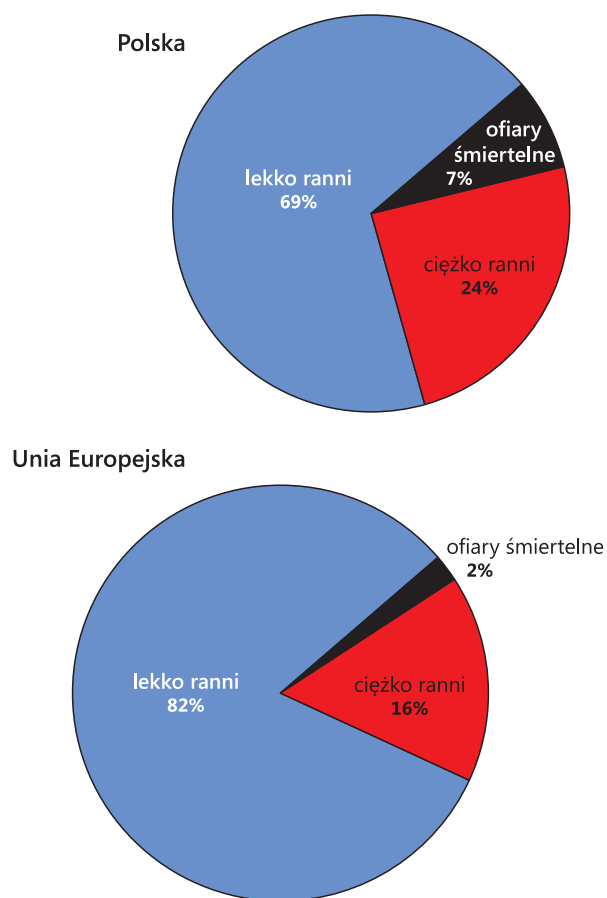
Podsumowanie

W 2012 roku na polskich drogach nastąpił znaczny spadek zagrożenia. W stosunku do 2011 roku liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 15%, a wypadków i rannych było mniej o 8%. Oznacza to, że w 2012 roku znacznie zbliżyliśmy się do celu wyznaczonego przez Komisję Europejską i Narodowy Program BRD.

⁷ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT On the implementation of objective 6 of the Europe an Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – First mile stone towards an injury strategy ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/serious_injuries/index_en.htm

⁸ W kierunku strategii w zakresie zapobiegania poważnym obrażeniom odniesionym w wypadkach drogowych – najczęściej zadawane pytania, MEMO/13/232, Notatka Komisji Europejskiej z 19.03.2013 europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-232_pl.htm

Rys.10. Ofiary wypadków drogowych w Polsce i w Unii Europejskiej w 2012 r.



Niestety pomimo tak korzystnych zmian na tle innych krajów sytuacja w Polsce jest bardzo zła. Wskaźnik zagrożenia statystycznego mieszkańca Polski wynosi 93 ofiary śmiertelne na 1 mln mieszkańców i jest prawie dwa razy wyższe niż średnio w krajach Unii Europejskiej (55 ofiar śmiertelnych na 1 mln mk).

W dalszym ciągu blisko 50% ofiar wypadków stanowią niechronieni uczestnicy ruchu (piesi, rowerzyści, motoroweryści, motocykliści). Najpoważniejszym problemem jest bardzo wysoka liczba potrażeń i poszkodowanych pieszych (32% zabitych, 28% ciężko rannych). Na uwagę zasługuje fakt, że przy spadku liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich grupach poszkodowanych najmniejsze pozytywne zmiany nastąpiły wśród rowerzystów (spadek zabitych o 6%, wzrost ciężko rannych o 4%).

Nadal częściej w wypadkach giną mężczyźni (78%), a grupą najwyższego ryzyka są osoby młode w wieku 18-24 lata

(20%). Wśród pieszych najbardziej narażoną grupą są osoby starsze w wieku 65+ (31%).

Do 73% wszystkich wypadków dochodzi na drogach w obszarach zabudowanych. W wypadkach tych ginie 46% ogółu ofiar śmiertelnych i 68% ciężko rannych. Oznacza to, że w obszarach zabudowanych jest większe zagrożenie zaistnienia wypadku ale wypadki te są łżejsze w skutkach. Na drogach poza obszarami zabudowanymi średnio na każde 100 wypadków ginie 3 razy więcej osób niż w obszarach zabudowanych, wyższa jest także liczba ciężko rannych na 100 wypadków (o 25%). Bardzo niepokojący jest wzrost liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na autostradach co częściowo może być spowodowane coraz większym udziałem autostrad w sieci drogowej. Ofiary wypadków na autostradach stanowią zaledwie 1% ogółu. Jednak wysokie zagrożenie na tych z założenia najbezpieczniejszych drogach wymaga pogłębionych analiz i szczególnej uwagi.

Zmniejszenie zagrożenia na drogach w 2012 roku zarówno w Polsce jak i w całej Unii Europejskiej jest wynikiem konsekwencji w wyznaczaniu celów i realizacji zaplanowanych działań. W związku z wysokim zagrożeniem pieszych, temu tematowi jest dedykowany Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który odbędzie się w dniach 6-13 maja 2013 roku pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych. Komisja Europejska wpisując się w tą inicjatywę 6 maja 2013 r. organizuje Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego tematem przewodnim będzie również bezpieczeństwo pieszych w obszarach zabudowanych.

Ponadto w celu utrwalenia pozytywnych tendencji w wypadkowości Komisja Europejska szczególnie dużo uwagi poświęca współpracy pomiędzy państwami członkowskimi i wymianie dobrych doświadczeń (Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu). W wyniku starań Komisji Europejskiej w ostatnim czasie (1.01.2013 r.) weszły w życie nowe przepisy ograniczające dostęp młodym osobom do najmocniejszych motocykli o wysokiej mocy silnika i wprowadzające nowe zasady szkolenia. Trwają także prace nad wykorzystaniem nowoczesnej techniki (Intelligent Transport System ITS) do zwiększenia bezpieczeństwa, np. poprzez wykorzystanie blokad alkoholowych. Komisja Europejska proponuje również ujednoczenie w całej Unii przepisów dotyczących przeglądów technicznych dla wszystkich pojazdów (także motocykli) tak, aby obywatele wszystkich krajów mieli gwarancję, iż pojazdy z krajów sąsiednich mające swobodę w przekraczaniu granic będą w tak samo dobrym stanie technicznym.

W styczniu 2013 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawiła do konsultacji Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu drogowego, który uwzględni wszystkie zalecenia Komisji Europejskiej. Realizacja tego programu powinna przynieść trwały spadek liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Systematyczne analizy danych o wypadkach pozwolą na monitorowanie czy założone cele są osiągnięte.

Tab.7. Wypadki i ich ofiary wg obszaru w Polsce w latach 2008-2012

Rok	Wypadki					Ofiary śmiertelne					Ciężko ranni					Długość autostrad w km
	zabudowany		niezabudowany	autostrady		zabudowany		niezabudowany	autostrady		zabudowany		niezabudowany	autostrady		
	liczba	%		liczba	na 100km	liczba	%		liczba	na 100km	liczba	%		liczba	na 100km	
2008	34 881	71%	13 890	283	37	2 499	46%	2 903	35	4,6	10 419	65%	5 550	73	10	765
2009	31 597	71%	12 354	244	29	2 171	47%	2 357	44	5,2	9 004	66%	4 606	79	9	849
2010	27 835	72%	10 722	275	32	1 813	46%	2 067	28	3,3	7 405	64%	4 014	72	8	857
2011	29 176	73%	10 655	236	22	1 959	47%	2 191	37	3,5	8 452	67%	4 066	66	6	1 070
2012	27 056	73%	9 743	247	18	1 652	47%	1 875	44	3,2	8 226	68%	3 733	90	7	1 368
zmiana 2012/11	-7%		-9%	5%	-18%	-16%		-14%	19%	-7%	-3%		-8%	36%	7%	28%