



Przemysław Skoczyński, Justyna Wacowska-Ślęzak
Instytut Transportu Samochodowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2018 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych

W 2018 roku w Polsce doszło do 31 674¹ wypadków drogowych. W ich wyniku śmierć poniosły 2 862 osoby, a 37 359 osób zostało rannych (w tym ciężko – 10 941). Zmniejszenie liczby wypadków o 1 086 (-3,3%), w porównaniu do danych z roku 2017, nie przyniosło niestety zmniejszenia liczby osób, które zginęły w wypadkach drogowych. W stosunku do danych z najbezpieczniejszego pod względem liczby ofiar śmiertelnych roku 2017 odnotowano niewielki wzrost tej wartości – na polskich drogach zginęło o 31 osób więcej (+1,1%). Natomiast liczba osób rannych zmniejszyła się o 2 107 osób (-5,3%), a ciężko rannych o 162 (-1,5%). Liczba kolizji odnotowanych przez Policję w 2018 roku zmniejszyła się bardzo nieznacznie

w porównaniu do roku poprzedniego i wyniosła 436 403 tj. o 55 kolizji mniej.

Zagrożenie mieszkańców Polski mierzone liczbą śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców jest jednym z najwyższych wśród krajów Unii Europejskiej. Wartość tego wskaźnika wyniosła 75 tzn. była ponad 2,5-krotnie wyższa niż dla najlepszej w rankingu Wielkiej Brytanii (28 zabitych na 1 mln mieszkańców³) i 1,5-krotnie wyższa od średniej dla wszystkich krajów unijnych (49 zabitych na 1 mln mieszkańców).

Od roku 2010, tj. od roku bazowego dla Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020⁴ do roku 2018 liczba wypadków zmalała o 18,4%, liczba ofiar

Tab. 1. Dane o zdarzeniach drogowych i ich ofiarach w Polsce w latach 2009-2018²

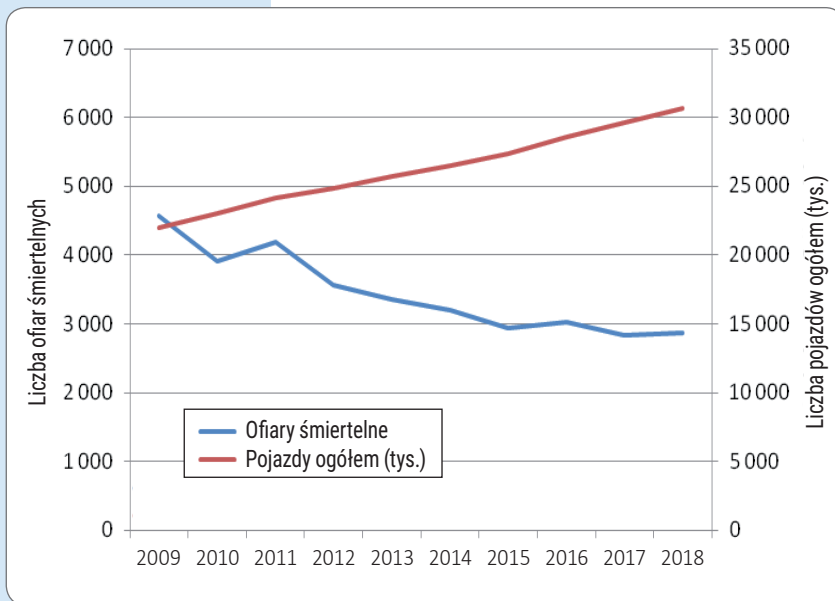
Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (zabici / 1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os. / 1 tys. mieszk.)
2009	44 195	4 572	56 047	13 689	371 081	120	432
2010	38 832	3 908	48 953	11 491	416 080	101	447
2011	40 069	4 189	49 506	12 585	366 585	109	470
2012	37 046	3 571	45 792	12 049	339 581	93	486
2013	35 847	3 357	44 059	11 672	355 915	87	504
2014	34 970	3 202	42 545	11 696	348 007	83	520
2015	32 967	2 938	39 778	11 200	362 209	76	539
2016	33 663	3 026	40 765	12 077	406 615	79	564
2017	32 760	2 831	39 466	11 103	436 458	74	586
2018	31 674	2 862	37 359	10 941	436 403	75	608
2018-2017	-1 086	31	-2 107	-162	-55	1	22
2018/2017	-3,3%	1,1%	-5,3%	-1,5%	0,0%	1,2%	3,8%
2018/2010	-18,4%	-26,8%	-23,7%	-4,8%	4,9%	-26,5%	35,8%

¹ Źródło danych o wypadkach: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji Komendy Głównej Policji (stan na dzień 25.02.2019).

² Źródło danych demograficznych i o motoryzacji: Baza Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (dostęp 18-06-2019).

³ Według danych wstępnych Komisji Europejskiej: europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm (dostęp 12.06.2019).

⁴ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, krbrd.gov.pl/files/file/Programy/KRBRD-Program-P1a-20140422-S4-K1-PL.pdf (dostęp 18.06.2019).



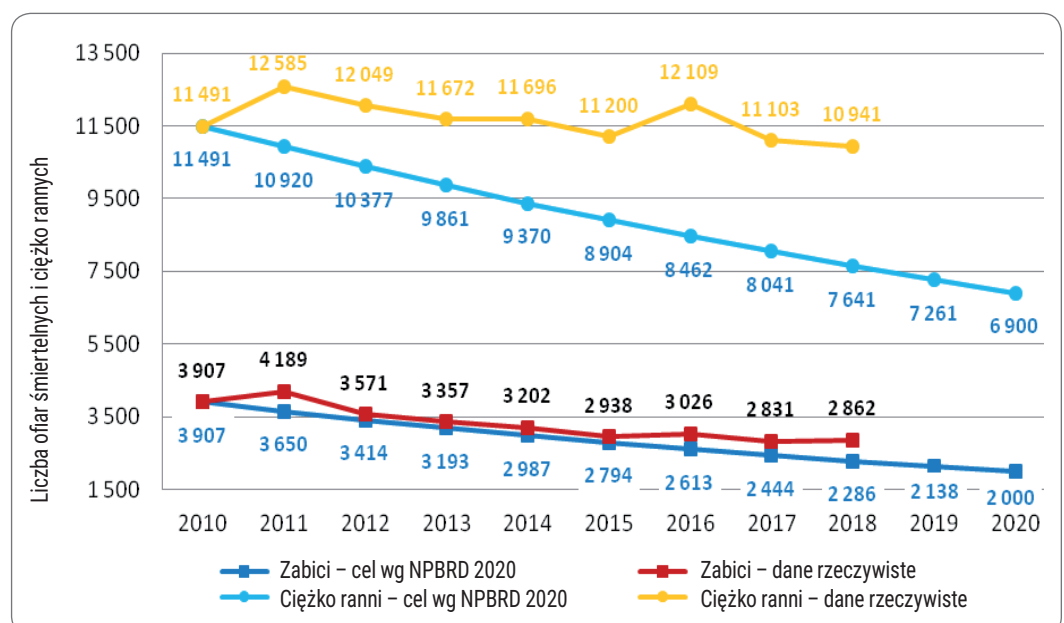
Rys. 1. Ofiary śmiertelne oraz motoryzacja w Polsce w latach 2009-2018

śmiertelnych o 26,8%, a liczba ciężko rannych o 4,8%. To za mało, aby osiągnąć cele określone w powyższym Programie, gdyż w 2018 roku liczba ofiar śmiertelnych była wyższa o ponad 25%, a liczba ciężko rannych o ponad 43% od wartości zakładanych.

Z analizowanych danych (tab. 2) wynika, że głównymi przyczynami wypadków w 2018 roku były:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu:
 - 7 537 wypadków (24% ogółu wypadków),
 - 326 ofiar śmiertelnych (8% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 2 382 ciężko rannych (21% ogółu osób ciężko rannych),

Rys. 2. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010-2018 (wartości rzeczywiste i oczekiwane wg programu NPBRD 2020)



2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu:

- 6 292 wypadki (20% ogółu wypadków),
- 770 ofiar śmiertelnych (27% ogółu ofiar śmiertelnych),
- 2 390 ciężko rannych (22% ogółu osób ciężko rannych),

3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszo-
go⁵ (nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych, nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu, omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach):

- 3 846 wypadków (12% ogółu wypadków),
- 248 ofiar śmiertelnych (9% ogółu ofiar śmiertelnych),
- 1 423 ciężko rannych (13% ogółu osób ciężko rannych),

Porównanie powyższych danych z informacjami z 2017 roku (tab. 2) wskazuje, że nieznacznie (+1%) wzrosła liczba wypadków spowodowanych nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu, a zdarzenia te pociągnęły za sobą więcej ofiar śmiertelnych (+2%) oraz ciężko rannych (+4%). Natomiast w dłuższej perspektywie czasowej, tj. w porównaniu do roku 2010, odnotowano spadki zarówno w liczbie wypadków (-4%), jak i ofiar śmiertelnych (-26%), przy



jednocześnie dużym wzroście liczby osób ciężko rannych (+20%). Z kolei liczba wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu zmalała o 9% w stosunku do 2017 roku, a w odniesieniu do 2010 roku – zmalała o 33%. Ta przyczyna wypadków pociągnęła za sobą w ubiegłym roku o 1% ofiar śmiertelnych mniej i o 9% mniej ofiar ciężko rannych niż w roku 2017. W odniesieniu do 2010 roku odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 33%, a liczby ciężko rannych o 25%.

W zakresie wypadków, w których udział brały osoby nietrzeźwe w 2018 roku odnotowano (tab. 3):

1. alkohol u kierujących:

- 1 864 wypadki (6% ogółu wypadków),
- 227 ofiar śmiertelnych (8% ogółu ofiar śmiertelnych),
- 785 ciężko rannych (7% ogółu osób ciężko rannych),

2. alkohol u pieszych:

- 819 wypadków (3% ogółu wypadków),
- 88 ofiar śmiertelnych (3% ogółu ofiar śmiertelnych),
- 330 ciężko rannych (3% ogółu osób ciężko rannych).

Natomiast zdecydowanie poprawia się sytuacja w zakresie liczby wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych oraz liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w tych wypadkach. Na przestrzeni minionych dziewięciu lat liczba wypadków tego rodzaju spadła o 46% (w porównaniu do roku 2017 o 6%), liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 36% (w porównaniu do roku 2017 o 9%), a liczba osób ciężko rannych zmniejszyła się o 37% (o 0,3 % w stosunku do roku 2017).

W 2018 roku kierujący i pasażerowie samochodów osobowych stanowili 45% ogółu śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, piesi 28%, a pozostali niechronieni uczestnicy ruchu drogowego czyli rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści – 21%. W porównaniu z rokiem poprzednim poprawiła się sytuacja pieszych, których zginęło o 8% mniej, ale znacząco

Tab. 2. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2010, 2017 i 2018

Rok	Wypadki		Zabici		Ciężko ranni	
	liczba	% wypadków	liczba	% zabitych	liczba	% ciężko rannych
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu						
2010	7 836	20%	439	11%	1 978	17%
2017	7 475	23%	319	8%	2 298	20%
2018	7 537	24%	326	8%	2 382	21%
2018/2017	1%		2%		4%	
2018/2010	-4%		-26%		20%	
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu						
2010	9 376	24%	1 148	29%	3 183	28%
2017	6 913	21%	776	27%	2 618	24%
2018	6 292	20%	770	27%	2 390	22%
2018/2017	-9%		-1%		-9%	
2018/2010	-33%		-33%		-25%	
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego ⁵						
2016	4 445	13%	250	8%	1 673	14%
2017	4 199	13%	250	9%	1 493	13%
2018	3 846	12%	248	9%	1 423	13%
2018/2017	-8%		-1%		-5%	

pogorszyła się sytuacja motorowerystów (wzrost o 38%) i rowerzystów (wzrost o 30%). Nieznacznie wzrosła (o 3%) również liczba śmiertelnych ofiar wśród motocyklistów, a wzrost ten dotyczy przede wszystkim kierujących tymi pojazdami.

Tab. 3. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych i ich ofiary w latach 2010, 2017 i 2018

Rok	Wypadki		Zabici		Ciężko ranni	
	liczba	% wypadków	liczba	% zabitych	liczba	% ciężko rannych
alkohol u kierujących						
2010	2 899	7%	307	8%	1 071	9%
2017	1 820	6%	218	8%	766	7%
2018	1 864	6%	227	8%	785	7%
2018/2017	2%		4%		2%	
2018/2010	-36%		-26%		-27%	
alkohol u pieszych						
2010	1 516	4%	138	4%	520	5%
2017	874	3%	97	3%	331	3%
2018	819	3%	88	3%	330	3%
2018/2017	-6%		-9%		0%	
2018/2010	-46%		-36%		-37%	

⁵ Od listopada 2015 roku Policja wprowadziła dodatkowe kategorie nieprawidłowych zachowań kierujących pojazdami wobec pieszych, co w kilkuletniej perspektywie czasowej pozwoli na sprecyzowanie, które z tych zachowań występują najczęściej i pociągają za sobą najwięcej ofiar. Nowe kategorie to: omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach. W związku z wprowadzeniem odmiennego sposobu odnotowywania zachowań kierowców wobec pieszych nie należy porównywać danych gromadzonych od 2016 roku (i z lat następnych) z danymi z lat wcześniejszych.

Rok 2018 pomimo zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz liczby rannych (w tym również ciężko rannych) charakteryzował się nieznacznym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych. Zatem nastąpiło oddalenie się od osiągnięcia najważniejszego celu wszelkich działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego,

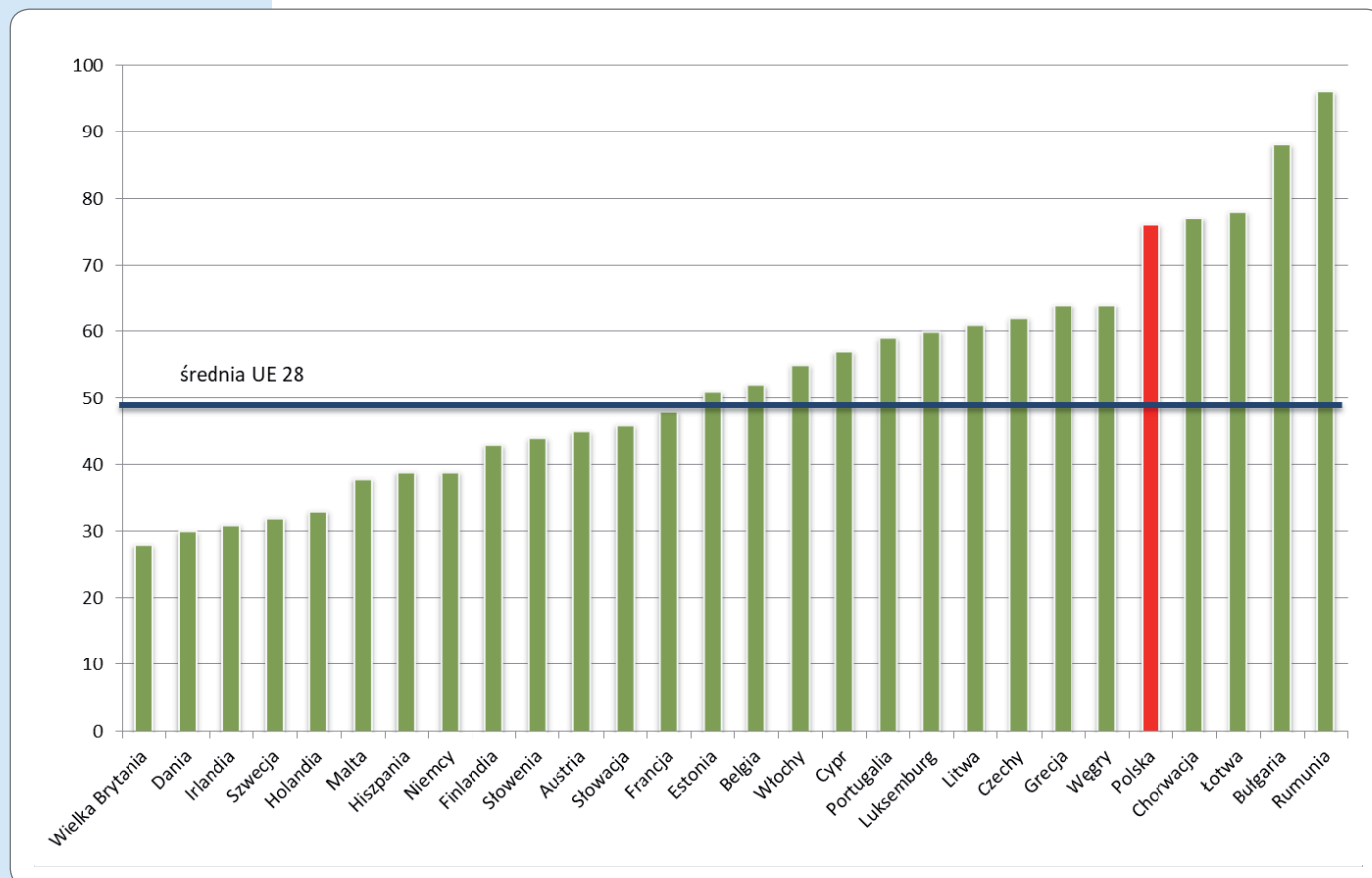
Tab. 4. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2018 wg rodzaju środka transportu

Rok	Piesi	Samochód osobowy	Samochód ciężarowy	Rower	Motorower	Motocykl	Autobus	Inny pojazd	Razem
2010	1 236	1 853	142	280	83	259	14	40	3 907
2011	1 408	1 897	138	314	87	292	12	41	4 189
2012	1 157	1 615	104	300	82	261	18	34	3 571
2013	1 140	1 448	90	306	62	253	18	40	3 357
2014	1 116	1 346	92	286	71	237	12	42	3 202
2015	915	1 332	74	300	65	208	14	30	2 938
2016	868	1 417	114	271	77	244	8	27	3 026
2017	873	1 295	126	220	55	231	3	28	2 831
2018	803	1 291	119	285	76	238	19	31	2 862
Udział %	28%	45%	4%	10%	3%	8%	1%	1%	100%
2018-2017	-70	-4	-7	65	21	7	16	3	31

jakim jest zredukowanie do zera liczby ofiar śmiertelnych, a także od celu wyznaczonego w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Zmniejszanie liczby ofiar ciężko rannych przebiega zbyt powolnie i obecna sytuacja w tym zakresie nie daje nadziei na osiągnięcie celu wyznaczonego na rok 2020 w ww. Programie tj. zmniejszenia tej wartości o 40% w stosunku do danych z roku 2010. Przekłada się to również na złą pozycję Polski w odniesieniu do sytuacji w Unii Europejskiej – wciąż stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze naszego kraju w odniesieniu do jego populacji jest bardzo wysoki na tle średniej wartości tego wskaźnika dla całej Wspólnoty.

Szczególną uwagę należy poświęcić inicjatywom skierowanym na poprawę bezpieczeństwa pieszych, a ich ochrona powinna zyskać najwyższy priorytet spośród wszystkich obecnych działań z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego. W obecnej sytuacji tylko bezkompromisowe decyzje i konsekwentna ich realizacja mogą uchronić wiele osób od utraty życia i zdrowia w ruchu drogowym.

Rys. 3. Liczba zabitych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2018 r.





Wygląda na to, że Polska tak jak i większość krajów Unii Europejskiej po raz kolejny nie zrealizuje programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program krajowy jak i program Unii Europejskiej zakłada zmniejszenie liczby zabitych w wypadkach drogowych o 50% do roku 2020 w stosunku do roku bazowego 2010.

Po ośmiu latach realizacji programu poprawy brd najbliższemu celowi jest Grecja (-45,2%), Litwa (-43,1%), Portugalia (-35,3%), Słowacja (-35,1%) oraz Słowenia (-34,1%). Najdalej od zmniejszenia liczby zabitych w wypadkach drogowych, zgodnie z założonym programem, są, niestety, liderzy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie – czyli Szwecja (+21,8%), Holandia (+5,9%) oraz Wielka Brytania (-4,2%). Dwa lata przed końcem realizacji obu programów: krajowego

i unijnego Polska z wynikiem -26,7% osiągnęła dopiero połowę założonego celu.

Analizując stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej Polska nadal jest w grupie krajów z „najniebezpieczniejszymi drogami”. Zajmujemy 24 miejsce spośród 28 krajów UE. 15 lat temu, wstępując do Unii Europejskiej, również byliśmy krajem z grupy tych o najwyższym wskaźniku zabitych na 1 mln mieszkańców i również wtedy zajmowaliśmy 5 miejsce od końca w tym rankingu. Obecnie wskaźnik zagrożenia – czyli liczba zabitych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców wynosi w Polsce 76 i jest prawie dwa razy wyższy od średniej europejskiej. Co więcej dwa kraje, które są za nami w tym rankingu – Chorwacja i Łotwa mają wyniki zbliżone do naszego i mogą nas wkrótce wyprzedzić.

Tab. 5. Liczba zabitych w wypadkach drogowych w krajach Unii Europejskiej w latach 2010-2018 (rok 2018 – dane wstępne)

Kraj	2010	2017	2018	Zmiana 2017-2018	Zmiana 2010-2018
Austria	552	414	409	-1,2%	-25,9%
Belgia	850	615	590	-4,1%	-30,6%
Bułgaria	776	682	611	-10,4%	-21,3%
Chorwacja	426	331	317	-4,2%	-25,6%
Cypr	60	53	49	-7,5%	-18,3%
Czechy	802	577	656	13,7%	-18,2%
Dania	255	175	175	0,0%	-31,4%
Estonia	79	48	67	39,6%	-15,2%
Finlandia	272	223	225	0,9%	-17,3%
Francja	3 992	3 448	3 247	-5,8%	-18,7%
Grecja	1 258	731	690	-5,6%	-45,2%
Hiszpania	2 478	1 830	1 806	-1,3%	-27,1%
Holandia	640	613	678	10,6%	5,9%
Irlandia	212	156	146	-6,4%	-31,1%
Litwa	32	25	36	44,0%	12,5%
Luksemburg	218	136	148	8,8%	-32,1%
Łotwa	299	192	170	-11,5%	-43,1%
Malta	15	19	18	-5,3%	20,0%
Niemcy	3 651	3 177	3 265	2,8%	-10,6%
Polska	3 907	2 831	2 862	1,1%	-26,7%
Portugalia	937	602	606	0,7%	-35,3%
Rumunia	2 377	1 951	1 867	-4,3%	-21,5%
Słowacja	353	276	229	-17,0%	-35,1%
Słowenia	138	104	91	-12,5%	-34,1%
Szwecja	266	253	324	28,1%	21,8%
Węgry	740	625	629	0,6%	-15,0%
W. Brytania	1 905	1 856	1 825	-1,7%	-4,2%
Włochy	4 114	3 378	3 310	-2,0%	-19,5%
EU28	31 604	25 321	25 046	-1,1%	-20,8%

Tab. 6. Liczba zabitych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w latach 2010-2018 (rok 2018 – dane wstępne)

Kraj	2010	2017	2018	Zmiana 2017-2018	Zmiana 2010-2018
Austria	66	47	45	-3%	-28%
Belgia	77	54	52	-4%	-30%
Bułgaria	105	96	88	-9%	-20%
Chorwacja	99	80	77	-4%	-26%
Cypr	73	62	57	-8%	-18%
Czechy	77	55	62	14%	-18%
Dania	46	30	30	0%	-31%
Estonia	59	36	51	40%	-15%
Finlandia	51	43	43	-1%	-13%
Francja	64	51	48	-5%	-18%
Grecja	113	68	64	-6%	-45%
Hiszpania	53	39	39	-1%	-27%
Holandia	32	31	33	3%	6%
Irlandia	47	33	31	-5%	-30%
Litwa	95	67	61	-11%	-43%
Luksemburg	64	42	60	44%	13%
Łotwa	103	70	78	10%	-31%
Malta	31	41	38	-5%	38%
Niemcy	45	39	39	3%	-10%
Polska	103	75	76	2%	-26%
Portugalia	80	58	59	1%	-35%
Rumunia	117	99	96	-4%	-21%
Słowacja	65	51	46	-8%	-28%
Słowenia	67	50	44	-13%	-34%
Szwecja	28	25	32	28%	22%
Węgry	74	64	64	1%	-15%
W. Brytania	30	28	28	-2%	-4%
Włochy	70	56	55	-2%	-20%
EU28	63	49	49	-1%	-21%