



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2016 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych

Przemysław Skoczyński

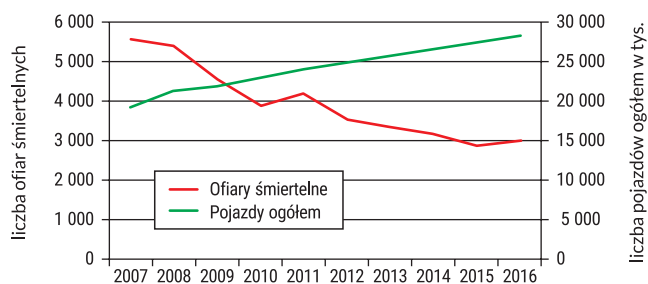
W 2016 roku w Polsce odnotowano 33 664¹ wypadki drogowe, w których zginęło 3 026 osób, a 40 766 osób zostało rannych. Po okresie czterech kolejnych lat zmniejszającego się zagrożenia na polskich drogach, zakończonym wyjątkowo korzystnym rokiem 2015, w 2016 roku nastąpiło pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stosunku do roku poprzedniego. W 2016 roku wydarzyło się o 697 (+2,1%) więcej wypadków drogowych niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło o 88 (+3,0%) osób więcej, liczba rannych uległa zwiększeniu o 988 (+2,5%) osób, w tym ciężko rannych było więcej o 878 (+7,8%). Ponadto Policji zgłoszono 406 622 kolizje, tj. o 44 357 (+12,2%) więcej w porównaniu do roku 2015.

Tab. 1. Dane o zdarzeniach drogowych i ich ofiarach w Polsce w latach 2007-2016²

Rok	Liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych	w tym liczba ciężko rannych	Liczba kolizji zgłoszonych Policji	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 1 mln mk)	Wskaźnik motoryzacji (liczba sam. os. / 1 000 mk)
2007	49 536	5 583	63 224	16 053	356 768	146	383
2008	49 054	5 437	62 097	16 042	362 946	143	422
2009	44 195	4 572	56 047	13 689	371 081	120	432
2010	38 832	3 907	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	355 918	87	504
2014	34 970	3 202	42 545	11 696	348 007	83	520
2015	32 967	2 938	39 778	11 200	362 265	76	539
2016	33 664	3 026	40 766	12 078	406 622	79	558
2016-2015	697	88	988	878	44 357		
2016/2015	2,1%	3,0%	2,5%	7,8%	12,2%	3,1%	3,5%
2016/2010	-13,3%	-22,6%	-16,7%	5,1%	-2,3%	-22,3%	24,8%

Istotny jest fakt, że zagrożenie, mierzone liczbą zabitych na 1 mln mieszkańców, jest w Polsce wciąż bardzo wysokie i wartość tego wskaźnika wyniosła w 2016 roku 79, to jest o 58% więcej niż średnia dla Unii Europejskiej (50 zabitych na 1 mln mieszkańców³).

Rys. 1. Ofiary śmiertelne oraz pojazdy ogółem⁴ w Polsce w latach 2007-2016



W Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020⁵, który jest obowiązującym dokumentem strategicznym w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, wyznaczono dwa główne cele:

- ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 50% do 2020 roku względem roku 2010, co oznacza nie więcej niż 2 000 osób zabitych w roku 2020,
- ograniczenie liczby ciężko rannych o co najmniej 40% do 2020 roku względem roku 2010, co oznacza nie więcej niż 6 900 ciężko rannych w roku 2020.

Realizacja wyznaczonych celów wymaga, aby co roku następował spadek liczby ofiar śmiertelnych o 6,5%, a ciężko rannych o 5,0%.

Od roku 2010, tj. od roku bazowego dla Narodowego Programu BRD, do roku ubiegłego liczba wypadków zmalała o 13,3%, liczba ofiar śmiertelnych – o 22,6%, a liczba rannych – o 16,7%. Liczba ciężko rannych w porównywanym okresie wzrosła o 5,1%. W roku 2016 liczba ofiar śmiertelnych przekroczyła założoną w Programie wartość o 15,8% (za dużo o 413 osób), a liczba ciężko rannych o 43,1% (za dużo o 3 647 osób) (rys. 2).

Porównanie liczby ofiar śmiertelnych, lekko rannych i ciężko rannych do ogólnej liczby ofiar w Polsce pomiędzy latami 2010 i 2016 pokazuje, że na przestrzeni tych siedmiu lat nie zmienił się odsetek zabitych (7%), a odsetek lekko rannych zmniejszył się o 6 punktów procentowych (z 71% do 65%) kosztem wzrostu o 6 punktów procentowych odsetka ciężko rannych (z 22% do 28%) (rys. 3).

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

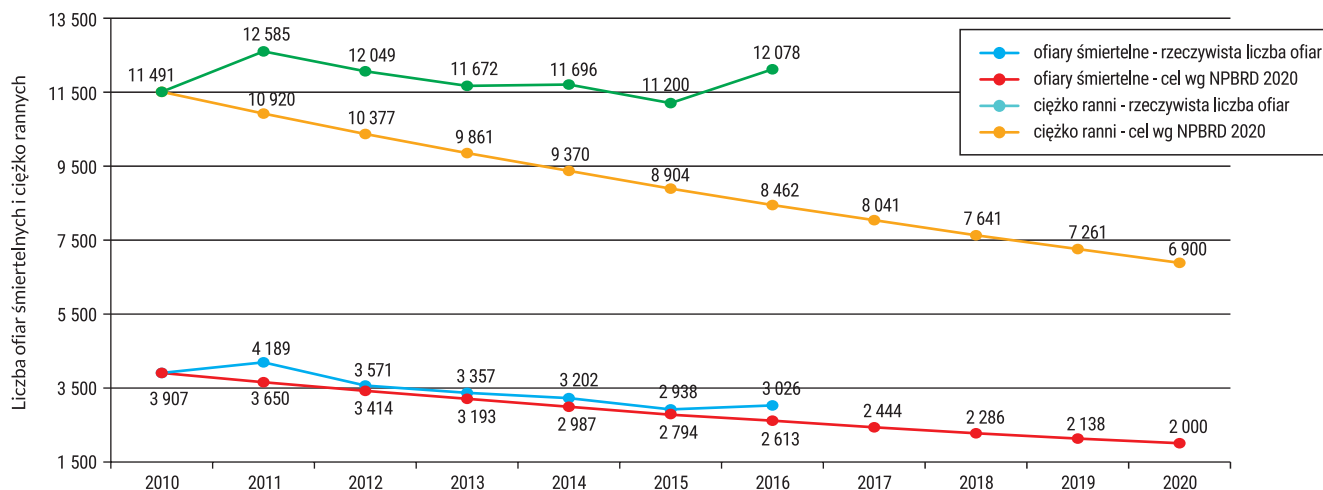
² Źródło danych demograficznych i o motoryzacji: Baza Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (dostęp w dniu 15-03-2017).

³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-28-road-deaths-per-million-inhabitants.pdf> (dostęp w dniu 29-03-2017).

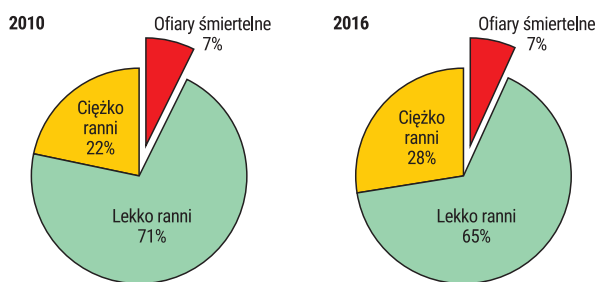
⁴ Pojazdy ogółem wg GUS – zarejestrowane motocykle, samochody osobowe, trolejbusy, samochody ciężarowe, samochody specjalne, ciągniki samochodowe (siodłowe i balastowe) oraz ciągniki rolnicze; bez pojazdów wolnobieżnych wchodzących w skład kolejki turystycznej i pojazdów określanych jako rodzaj pojazdu: „samochodowy inny” („czterokołowe” i „czterokołowe lekkie”). Pojęcie to nie obejmuje motorowerów oraz pojazdów bezsilnikowych, tj. przyczep i naczep.

⁵ „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020” <http://krbrd.gov.pl/files/file/Programy/KRBRD-Program-P1a-20140422-S4-K1-PL.pdf> (dostęp w dniu 15-03-2017).

Rys. 2. Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020



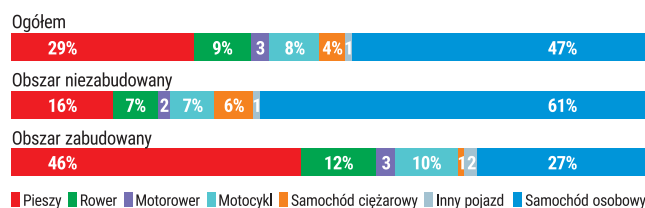
Rys. 3. Ofiary wypadków drogowych w Polsce w roku 2010 i 2016



Tab. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2016 wg rodzaju uczestnika ruchu⁶

Rok	Piesi	Kierowcy samochodów osobowych	Pasażerowie samochodów osobowych	Kierowcy i pasażerowie samochodów ciężarowych	Rowerzyści	Kierowcy i pasażerowie				Razem
						motorowców	motocykli	autobusów	innych pojazdów	
2010	1 236	1 125	728	142	280	83	259	14	40	3 907
2011	1 408	1 155	742	138	314	87	292	12	41	4 189
2012	1 157	1 025	590	104	300	82	261	18	34	3 571
2013	1 140	871	577	90	306	62	253	18	40	3 357
2014	1 116	869	477	92	286	71	237	12	42	3 202
2015	915	851	481	74	300	65	208	14	30	2 938
2016	868	863	554	114	271	77	244	8	27	3 026
Udział %	29%	29%	18%	4%	9%	3%	8%	0%	1%	100%
2016-2015	-47	12	73	-	-29	12	36	-6	-3	88
2016/2015	-5%	1%	15%	-	-10%	18%	17%	-43%	-10%	3%
2016/2010	-30%	-23%	-24%	-	-3%	-7%	-6%	-43%	-33%	-23%

Rys. 4. Ofiary śmiertelne w Polsce w 2016 roku wg środka transportu i rodzaju obszaru



NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO

W Polsce od wielu lat niechronieni (karoserią pojazdu oraz systemami bezpieczeństwa) uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści, stanowią około 50% śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (w 2016 roku – 48%). Największym problemem są śmiertelne ofiary wśród **pieszych** – w 2016 roku stanowili oni 29% ogółu osób, które straciły życie w wypadkach drogowych. Na obszarach zabudowanych sytuacja w tym zakresie przedstawia się jeszcze gorzej – piesi stanowią tu aż 46% wszystkich ofiar śmiertelnych (rys. 4, tab. 2), co wynika z dużej koncentracji ruchu pieszego. Na obszarach niezabudowanych piesi również stanowią dość istotną grupę ofiar śmiertelnych – 16% ogółu zabitych w wypadkach.

Ogólna liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych zmalała od 2010 roku o 30% i w 2016 roku wyniosła 868. Taka poprawa i trwały trend zniżkowy liczby zabitych pieszych świadczą o skuteczności dobranych środków zaradczych i należy dotożyć wszelkich starań, aby w najbliższym czasie jeszcze bardziej zwiększyć bezpieczeństwo tej grupy uczestników ruchu drogowego. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie bezpieczeństwa pieszym na wyznaczonych przejściach przez jezdnie, czyli w tych miejscach, w których powinni oni być szczególnie chronieni. Tymczasem liczba wypadków na przejściach dla pieszych oraz liczba pieszych poszkodowanych w tych wypadkach stopniowo rośnie. W latach 2010-2016 w obrębie przejść dla pieszych odnotowano wzrost:

- liczby wypadków o 23%,
- liczby zabitych pieszych o 31%,
- liczby ciężko rannych pieszych o 52%.

W 2016 roku odnotowano 8 255 potrażeń pieszych (25% ogółu wypadków) (tab. 3). 4 033 z tych wypadków (49% ogółu potrażeń pieszych) miało miejsce na przejściach

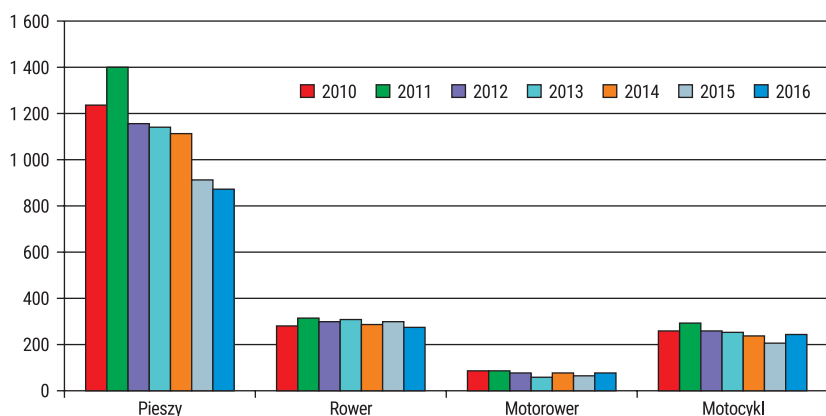
⁶ Ze względu na zmiany przyjęte w 2016 roku w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji w zakresie rejestrowania wypadków z udziałem samochodów ciężarowych porównywanie danych z 2016 roku z danymi z lat poprzednich dla tej kategorii pojazdów nie jest możliwe.



Tab. 3. Potrącenia pieszych wg miejsca zdarzenia w latach 2010, 2015 i 2016

Rok	Wypadki – potrącenia pieszych					
	Ogółem	Na przejściach dla pieszych				
		Ogółem na przejściach dla pieszych	na skrzyżow. bez sygnalizacji	na skrzyżow. z sygnalizacją	między skrzyżow. bez sygnalizacji	między skrzyżow. z sygnalizacją
	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba
% ogółu wypadków	% potrąceń pieszych	% potrąceń na przejściach	% potrąceń na przejściach	% potrąceń na przejściach	% potrąceń na przejściach	
2010	10 973	3 298	954	476	1 634	167
2015	8 436	3 500	993	480	1 842	127
2016	8 255	4 033	1 163	494	2 146	158
2016/2015	-2%	15%	17%	3%	17%	24%
2016/2010	-25%	22%	22%	4%	31%	-5%

Rys. 5. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego w latach 2010-2016 wg środka transportu



dla pieszych, z czego 1 163 (29% wszystkich potrąceń pieszych) zdarzyło się na skrzyżowaniach bez sygnalizacji, 494 (12%) na skrzyżowaniach z sygnalizacją, 2 146 (53%) pomiędzy skrzyżowaniami bez sygnalizacji, a 158 (4%) pomiędzy skrzyżowaniami z sygnalizacją. Istotne jest również, że tylko 876 wypadków polegających na potrąceniu pieszego tj. 11% ogółu wypadków tej kategorii wydarzyło się w miejscach z działającą sygnalizacją świetlną i tylko w 230 przypadkach (3%) pieszy wszedł na jezdnię przy czerwonym świetle. Ponadto 510 wypadków (6% ogółu potrąceń pieszych) wydarzyło się na chodnikach, przystankach i poboczach. Zatem ponad połowa (55%) potrąceń pieszych zdarza się w miejscach przeznaczonych do ich ruchu.

Rok 2016, w porównaniu z rokiem poprzednim, charakteryzował się niewielkim (2%) spadkiem liczby wypadków, w których został potrącony pieszy, przy jednocześnie dużym wzroście zagrożenia tej grupy uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych: o 15% wzrosła liczba potrąceń pieszych na przejściach. Z danych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że szczególną uwagę należy zwrócić na problem potrąceń pieszych na przejściach, które nie są wyposażone w sygnalizację świetlną, a zlokalizowane pomiędzy skrzyżowaniami, czyli często znajdują się na odcinkach dróg umożliwiających kierującym

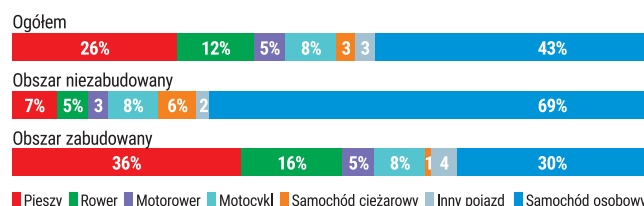
pojazdami rozwinięcie nadmiernych prędkości. To z kolei nie daje pieszym możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię.

W 2016 roku wydarzyło się 2 299 wypadków z udziałem **motocyklistów** (7% ogółu wypadków). Po raz pierwszy od roku 2011 zauważalny jest wzrost liczby śmiertelnych ofiar wśród motocyklistów (+17%). W kolejnych latach należy obserwować zmiany w tym zakresie, gdyż ubiegłoroczny wzrost może być związany z coraz większą popularnością motocykli o pojemności skokowej silnika do 125 cm³ (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg), którymi można kierować posiadając (przez ponad 3 lata) prawo jazdy kategorii B, a więc bez żadnego przygotowania teoretycznego i praktycznego w zakresie jazdy motocyklem. W 2016 roku wypadki z udziałem tej grupy pojazdów stanowiły 18% wszystkich wypadków, w których uczestniczyły motocykle. Wśród 244 motocyklistów, którzy ponieśli śmierć w 2016 roku, 11% to osoby poruszające się właśnie pojazdami o pojemności skokowej silnika do 125 cm³. Jeszcze większy

Tab. 4. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010-2016 wg rodzaju uczestnika ruchu⁷

Rok	Piesi	Kierowcy sam. osobowych	Pasażerowie sam. osobowych	Kierowcy i pasażerowie sam. ciężarowych	Rowerzyści	Kierowcy i pasażerowie				Razem
						motorowerów	motocykli	autobusów	innych pojazdów	
2010	3 246	2 669	2 762	358	880	517	794	138	127	11 491
2011	3 508	2 843	2 700	381	1 160	617	1 015	198	163	12 585
2012	3 316	2 717	2 632	318	1 205	595	896	236	134	12 049
2013	3 098	2 648	2 437	288	1 288	627	901	246	139	11 672
2014	3 010	2 690	2 316	280	1 399	644	1 007	215	135	11 696
2015	3 015	2 560	2 164	242	1 341	584	867	295	132	11 200
2016	3 142	2 765	2 451	338	1 488	556	944	255	139	12 078
Udział %	26%	23%	20%	3%	12%	5%	8%	2%	1%	100%
2016-2015	127	205	287	96	147	-28	77	-40	7	878
2016/2015	4%	8%	13%	40%	11%	-5%	9%	-14%	5%	8%
2016/2010	-3%	4%	-11%	-6%	69%	8%	19%	85%	9%	5%

Rys. 6. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce w 2016 roku wg środka transportu i rodzaju obszaru



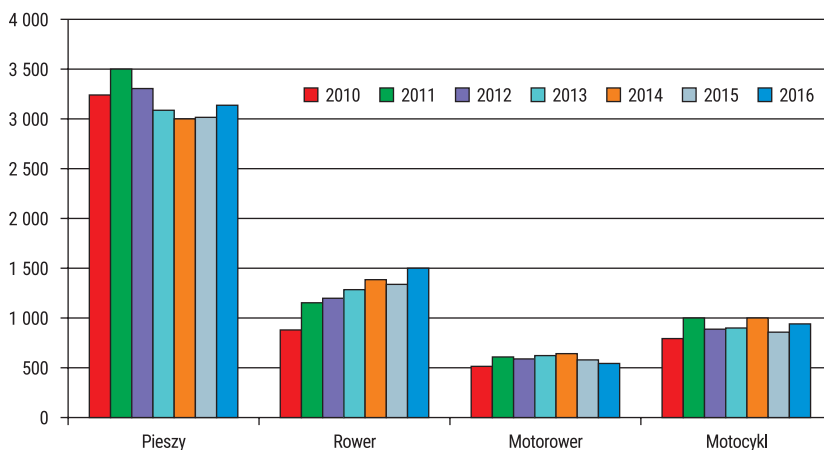
⁷ jw.

odsetek stanowią oni na tle ogółu ciężko rannych motocyklistów – to 16% osób, które na motocyklu odniosły ciężkie obrażenia. Dzięki zmianom wprowadzonym w ubiegłym roku w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji obecnie zbierane są już oddzielne dane dotyczące wypadków z udziałem motocykli o podanych powyżej parametrach, co umożliwi w kolejnych latach bardziej dokładną analizę informacji o wypadkach z udziałem tej grupy pojazdów.

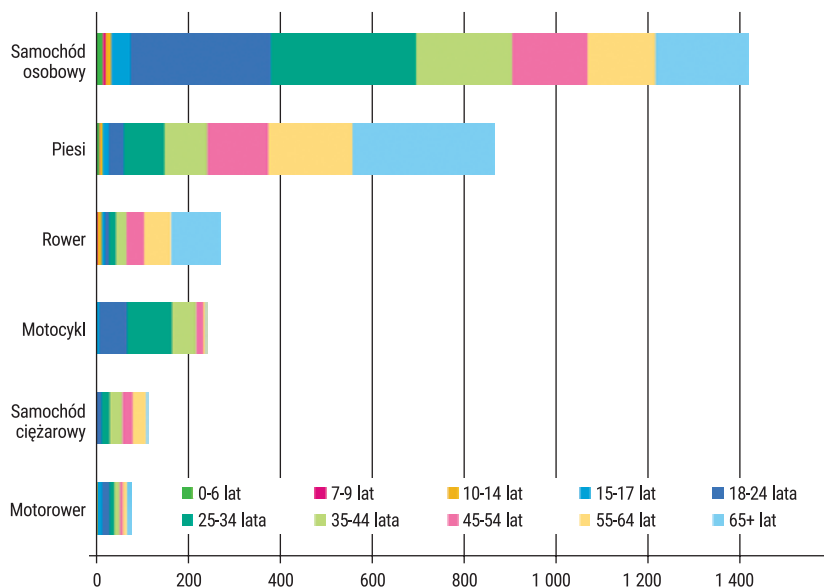
Wśród osób ciężko rannych 26% ogółu ofiar tej kategorii to piesi, natomiast **rowerzyści** – 12% (rys. 6, tab. 4). Ciężko ranni piesi stanowią na obszarach zabudowanych 36% ofiar, a rowerzyści 16%. Ogółem liczba ciężko rannych pieszych zmalała o 3% od roku 2010, ale od roku 2015 odnotowywany jest wzrost w tej kategorii ofiar i w 2016 roku, w stosunku do roku poprzedniego, wyniósł 4% (rys. 7, tab. 4).

Coraz większa popularność roweru (zwłaszcza w dużych miastach), jako środka codziennej komunikacji a nie tylko rekreacji, powoduje wzmożenie ruchu rowerowego, co może skutkować dość dużą liczbą wypadków z udziałem rowerzystów. Natomiast stopniowo maleje liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków – w 2016 roku zginęło ogółem 271 rowerzystów, tj. o 10% mniej w odniesieniu do roku 2015, a w stosunku do 2010 roku mniej o 3%. W wypadkach, które wydarzyły się na obszarach zabudowanych 12% wszystkich ofiar śmiertelnych to właśnie rowerzyści. Pomimo poprawy w zakresie liczby rowerzystów, którzy ponieśli śmierć w wyniku wypadku, ciągle odnotowuje się wzrost liczby ciężko rannych – w odniesieniu do 2015 roku było to więcej o 11%, a w porównaniu z rokiem 2010 więcej aż o 69%. Być może dzieje się tak między innymi dlatego, że z jednej strony przybywa infrastruktury drogowej dla rowerzystów, umożliwiającej separację poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego i coraz bezpieczniejsze poruszanie się rowerzystów, co zachęca do przemieszczania się rowerem, natomiast z drugiej strony widać wzajemny brak poszanowania praw i obowiązków pomiędzy kierującymi samochodami a rowerzystami oraz pomiędzy rowerzystami a pieszymi, co odbija się na liczbie ofiar wypadków z udziałem rowerzystów. Precyzyjne określenie przyczyn wzrostu liczby ciężko rannych rowerzystów wymaga jednak pogłębionych analiz.

Rys. 7. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego w latach 2010-2016 wg środka transportu



Rys. 8. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w 2016 r. roku wg rodzaju uczestnika i jego wieku



Tab. 5. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w 2016 roku wg rodzaju uczestnika i jego wieku

Wiek	Piesi	Kierowcy i pasażerowie			Rowerzyści	Kierowcy i pasażerowie			Ogółem	
		samochodów osobowych	samochodów ciężarowych	autobusów		motorowerów	motocykli	innych poj.		
0-6	6	15	1	0	0	0	0	0	22	1%
7-9	3	6	0	0	4	0	0	2	15	1%
10-14	7	13	0	0	9	5	0	1	35	1%
15-17	12	41	0	0	6	8	6	1	74	2%
18-24	32	305	11	0	11	16	63	2	440	15%
25-34	89	315	17	0	13	11	96	6	547	18%
35-44	94	209	28	0	23	11	52	3	420	14%
45-54	131	163	22	1	37	6	15	3	378	12%
55-64	182	147	29	4	58	8	7	3	438	14%
65 i więcej	311	203	6	3	110	12	5	6	656	22%
Brak danych	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0%
Razem	868	1 417	114	8	271	77	244	27	3 026	100%



OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

W 2016 roku główną grupę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych stanowiły osoby w wieku pomiędzy 18 a 34 rokiem życia. 987 osób z tej grupy wiekowej (stanowiącej 24% populacji Polski⁸), które poniosły śmierć w wypadku, to aż 33% wszystkich ofiar śmiertelnych. 26% ogółu ofiar śmiertelnych, tj. 798 osób, to osoby z przedziału wiekowego 35-54 lata (28% populacji), 14% zabitych (438 osób), to osoby z przedziału wiekowego 55-64 lata (14% populacji), a 22% (657 osób) to osoby w wieku powyżej 64 lat (16% populacji). Natomiast dzieci i młodzież w wieku 0-17 lat stanowią 18% populacji ludności w Polsce, ale jedynie 5% (146 osób) ogółu ofiar śmiertelnych.

Szczególnie istotnym problemem jest liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów w wieku powyżej 64 lat (rys. 8, tab. 5). Tak wysokie zagrożenie wśród osób starszych wynika z pojawiających się wraz z wiekiem ograniczeń ruchowych, trudności w ocenie sytuacji na drodze, słabszego wzroku i słuchu, a także z dużo mniejszej odporności na skutki zderzenia z pojazdem lub innym uczestnikiem ruchu. Natomiast wśród osób młodych (grupy wiekowe 18-24 i 25-34 lat) najwięcej ofiar śmiertelnych stanowią kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych. To prawie 44% ogółu ofiar śmiertelnych wśród osób poruszających się samochodami osobowymi. Również wśród motocyklistów (zarówno kierowców, jak i pasażerów) najwięcej ofiar śmiertelnych to osoby w wieku pomiędzy 18 a 34 rokiem życia. Stanowiły one w 2016 roku aż około 65% wszystkich zabitych wśród motocyklistów (w tym prawie 40% to osoby z grupy wiekowej 25-34 lata).

Dane dotyczące ofiar wypadków drogowych w Polsce w 2016 roku w zależności od rodzaju uczestnika ruchu i jego wieku bardzo nieznacznie różnią się od danych za rok 2015. W 2016 roku w wypadkach drogowych zginęło więcej osób z grupy wiekowej 18-34 lata (+2 punkty procentowe) oraz osób w wieku powyżej 64 lat (+1 punkt procentowy). Natomiast niewielkie spadki udziału wśród ogólnej liczby ofiar śmiertelnych zanotowano w grupach wiekowych 35-54 (-1 punkt procentowy) oraz 55-64 (-2 punkty procentowe). Zagrożenie dzieci i młodzieży do 17 roku życia nie zmieniło się na przestrzeni dwóch minionych lat i zarówno w 2015, jak i w 2016 roku liczba ofiar śmiertelnych w tej grupie wiekowej stanowiła 5% ogólnej liczby zabitych na polskich drogach.

Tab. 6. Wypadki i ich ofiary wg obszaru w Polsce w latach 2010-2016

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni							
	obszar zabudowany	obszar niezabud.	obszar zabudowany	obszar niezabud.	obszar zabudowany	obszar niezabud.						
2010	27 835	72%	10 997	28%	1 813	46%	2 095	54%	7 405	64%	4 086	36%
2011	29 176	73%	10 891	27%	1 959	47%	2 228	53%	8 452	67%	4 132	33%
2012	27 056	73%	9 990	27%	1 652	46%	1 919	54%	8 226	68%	3 823	32%
2013	26 078	73%	9 769	27%	1 581	47%	1 776	53%	7 854	67%	3 818	33%
2014	25 368	73%	9 602	27%	1 466	46%	1 736	54%	7 946	68%	3 750	32%
2015	23 658	72%	9 309	28%	1 248	42%	1 690	58%	7 562	68%	3 638	32%
2016	23 869	71%	9 795	29%	1 275	42%	1 751	58%	8 000	66%	4 078	34%
2016/15	1%		5%		2%		4%		6%		12%	

⁸ Źródło danych o ludności: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na podstawie danych GUS wg stanu na dzień 31-12-2015.

Tab. 7. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2010, 2015 i 2016

Przyczyna	Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	2010	9 376	24%	1 148	29%	3 183	28%
	2015	6 877	21%	766	26%	2 558	23%
	2016	7 262	22%	863	29%	2 826	23%
	2016/2015	6%		13%		10%	
	2016/2010	-23%		-25%		-11%	
nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	2010	7 836	20%	439	11%	1 978	17%
	2015	7 297	22%	318	11%	2 317	21%
	2016	7 486	22%	349	12%	2 502	21%
	2016/2015	3%		10%		8%	
	2016/2010	-4%		-21%		26%	
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego	2016	4 445	13%	250	8%	1 673	14%
alkohol u kierujących	2010	2 899	7%	307	8%	1 071	9%
	2015	1 928	6%	267	9%	772	7%
	2016	1 909	6%	246	8%	804	7%
	2016/2015	-1%		-8%		4%	
	2016/2010	-34%		-20%		-25%	
alkohol u pieszych	2010	1 516	4%	138	4%	520	5%
	2015	1 084	3%	121	4%	437	4%
	2016	973	3%	122	4%	397	3%
	2016/2015	-10%		1%		-9%	
	2016/2010	-36%		-12%		-24%	

W 2016 roku do 71% wszystkich wypadków doszło na drogach na obszarach zabudowanych (tab. 6). W wypadkach tych zginęło 42% ogółu ofiar śmiertelnych, a ciężkie obrażenia odniosło 66% poszkodowanych. Oznacza to, że na obszarach zabudowanych istnieje większe ryzyko wypadku, ale za to są one łżejsze w skutkach. Na drogach poza obszarami zabudowanymi średnio na każde 100 wypadków ginie ponad 3 razy więcej osób niż na obszarach zabudowanych, a liczba ciężko rannych na 100 wypadków jest tutaj większa o prawie 1/4. Analiza danych od roku 2010 wskazuje na nieznaczne wahnięcia proporcji pomiędzy liczbą wypadków, które miały miejsce na obszarze zabudowanym, a tymi, które wydarzyły się w pozostałych miejscach. Podobnie przedstawia się to dla danych dotyczących osób ciężko rannych w wypadkach. Natomiast odsetek osób, które poniosły śmierć w wyniku wypadku w obszarze zabudowanym zmalał o 4 punkty procentowe.

PRZYCZYNY WYPADKÓW DROGOWYCH

Z analizowanych danych (tab. 7) wynika, że głównymi przyczynami wypadków w 2016 roku były:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:
 - 7 486 wypadków (22% ogółu wypadków),
 - 349 ofiar śmiertelnych (12% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 2 502 ciężko rannych (21% ogółu osób ciężko rannych),
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu:

- 7 262 wypadki (22% ogółu wypadków),
 - 863 ofiary śmiertelne (29% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 2 826 ciężko rannych (23% ogółu osób ciężko rannych),
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego⁹ (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):
- 4 445 wypadków (13% ogółu wypadków),
 - 250 ofiar śmiertelnych (8% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 1 673 ciężko rannych (14% ogółu osób ciężko rannych),
4. alkohol u kierujących:
- 1 909 wypadków (6% ogółu wypadków),
 - 246 ofiar śmiertelnych (8% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 804 ciężko rannych (7% ogółu osób ciężko rannych),
5. alkohol u pieszych:
- 973 wypadków (3% ogółu wypadków),
 - 122 ofiar śmiertelnych (4% ogółu ofiar śmiertelnych),
 - 397 ciężko rannych (3% ogółu osób ciężko rannych).

Analiza powyższych danych w odniesieniu do lat poprzednich (tab. 7) wskazuje, że liczba wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, wzrosła w stosunku do danych z 2015 roku o 6%, a zdarzenia te pociągnęły za sobą więcej o 13% ofiar śmiertelnych oraz o 10% ciężko rannych. Natomiast w dłuższej perspektywie czasowej, tj. w porównaniu do roku 2010, odnotowano istotne spadki zarówno w liczbie wypadków, jak i ofiar. W 2016 roku wypadków tych było mniej o 23%, ofiar śmiertelnych mniej o 25%, a ciężko rannych mniej o 11%. Z kolei liczba wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu wzrosła w stosunku do 2015 roku o 3%, a w odniesieniu do 2010 roku zmalała o 4%. Ta przyczyna wypadków pociągnęła za sobą w ubiegłym roku o 10% więcej ofiar śmiertelnych i o 8% więcej ofiar ciężko rannych niż w roku 2015. W odniesieniu do 2010 roku odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 21%, ale równocześnie bardzo duży wzrost liczby ciężko rannych – aż o 26%.

Sukcesywnie z roku na rok spada liczba wypadków spowodowanych zarówno przez kierujących pojazdami, jak i przez pieszych będących pod wpływem alkoholu. Kierujący pojazdami spowodowali w 2016 roku o 1% mniej wypadków w odniesieniu do roku poprzedniego i aż o 34% mniej w porównaniu do roku 2010. Maleje też liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków: o 8% w stosunku do roku 2015 i o 20% w porównaniu z rokiem 2010. Liczba osób ciężko rannych

w wypadkach spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu spadła w 2016 roku w porównaniu do roku 2010 o 25%, pomimo 4% wzrostu odnotowanego w stosunku do roku 2015. Równie zdecydowanie poprawiła się sytuacja w zakresie liczby wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych oraz liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w tych wypadkach. Na przestrzeni minionych siedmiu lat liczba wypadków tego rodzaju spadła o 36% (w porównaniu do roku 2015 o 10%), liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 12% (pomimo wzrostu o 1% w stosunku do roku 2015), a liczba osób ciężko rannych zmniejszyła się o 24% (o 9% w stosunku do roku 2015).

PODSUMOWANIE

Rok 2016 charakteryzował się wzrostem zagrożenia na polskich drogach. Nastąpiło zwiększenie liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar, a stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze Polski w odniesieniu do populacji kraju jest bardzo wysoki na tle średniej wartości tego wskaźnika dla całej Unii Europejskiej. Taka sytuacja spowodowała oddalenie się od celów nakreślonych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* w zakresie zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych oraz dalszym brakiem postępu w zakresie redukcji liczby ciężko rannych.

Cały czas odnotowywane jest bardzo wysokie zagrożenie niechronionych uczestników ruchu drogowego. Szczególnie pilnych działań wymaga zagwarantowanie bezpieczeństwa pieszym przechodzącym przez jezdnię po wyznaczonych przejściach, gdyż liczba potrąceń pieszych w tych miejscach wzrasta (zwłaszcza na przejściach bez sygnalizacji świetlnej zlokalizowanych pomiędzy skrzyżowaniami). Ponadto dużą uwagę należy poświęcić działaniom służącym poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w wieku powyżej 65 lat. Również pogorszyło się bezpieczeństwo motocyklistów. Dlatego w kolejnych latach należy prowadzić obserwację statystyk wypadkowych tej grupy uczestników drogowych, aby móc określić najczęstsze przyczyny powstawania wypadków, w których uczestniczą motocykliści i na tej podstawie dobrać stosowne środki zaradcze. Niepokojący jest również wzrost liczby wypadków z udziałem rowerzystów. Wprawdzie maleje liczba ofiar śmiertelnych tej grupy uczestników ruchu drogowego, ale nie można dopuścić do dalszego wzrostu liczby wypadków oraz liczby ciężko rannych.

Analiza przedstawionych danych pokazuje, że konieczne są zarówno długotrwałe, jak i doraźne, intensywne działania ukierunkowane na ograniczanie powstawania wypadków skutkujących najcięższymi obrażeniami, a więc tych, których przyczyną jest nadmierna prędkość czy nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu.

⁹ 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 z 2016 roku (i z lat następnymi) z danymi z wcześniejszych lat.