

Rok 2011 na polskich drogach

Analiza danych statystycznych

Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 1/2012

W 2011 r. w Polsce doszło do 40 069¹ wypadków drogowych, w których zginęło 4 189 osób, a 49 506 osób zostało rannych (tab. 1, rys. 1). Po trzech latach tendencji spadkowej nastąpił wzrost zagrożenia, a w stosunku do roku 2010:

- liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 282 osoby (+7%),
- liczba wypadków wzrosła o 554 (+3%),
- liczba rannych wzrosła o 1 237 (+1%).

Jedyną pozytywną zmianę odnotowano w liczbie kolizji, których do Policji zgłoszono 366 520, co oznacza spadek w stosunku do roku poprzedniego o 12%.

Rok 2011 jest pierwszym rokiem realizacji nowego programu Unii Europejskiej pn. **W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020**.² Obecne dziesięciolecie zostało także ogłoszone przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych. **Dekadą działań dla bezpieczeństwa ruchu**.³ Obie te inicjatywy mają na celu ograniczenie liczby zgonów w wyniku wypadków drogowych o 50% do roku 2020. Przyjęcie tego celu dla Polski oznacza, że w 2020 roku na drogach nie powinno zginąć więcej niż 1 954 osób. Aby wyznaczony cel został zrealizowany, średnio każdego roku powinien nastąpić spadek zabitych o 6,7%, czyli w 2011 roku ofiar śmiertelnych nie po-

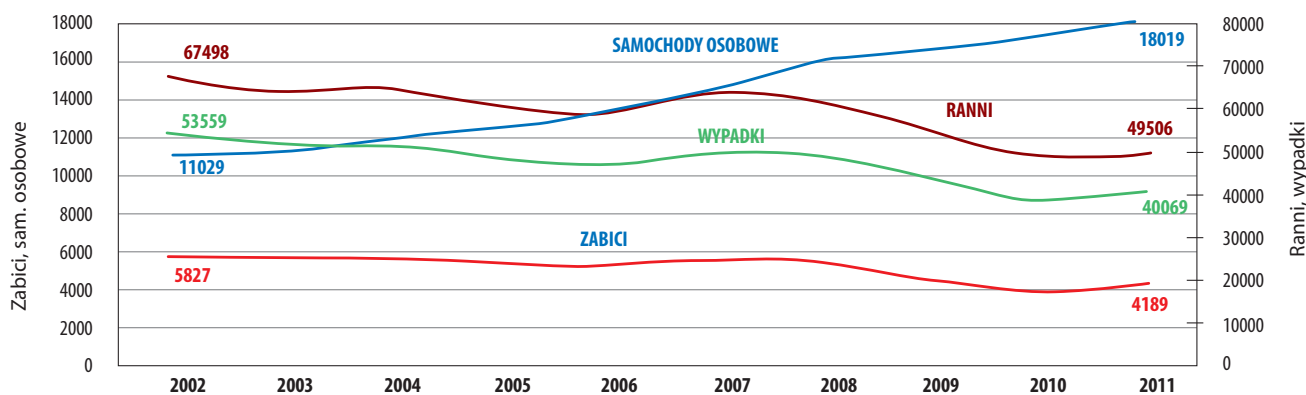
winno być więcej niż 3 645. Z przedstawionych danych wyraźnie widać, że oddaliśmy się znacznie od realizacji tego zadania. Na drogach zginęło w stosunku do przyjętych założeń aż o 544 osoby więcej.

Polska na tle innych krajów Unii Europejskiej

W porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej sytuacja na polskich drogach jest wciąż nienajlepsza. Niestety Polska mimo znacznej poprawy, z 29% spadkiem liczby zabitych w latach 2001-2010, znajduje się na liście krajów, których zagrożenie w 2011 roku zamiast spaść wzrosło (tab. 2, rys. 2) i ma najgorszy wskaźnik liczby zabitych na 1 mln mieszkańców (rys. 3).

Bardzo niski poziom bezpieczeństwa na polskich drogach i bardzo niekorzystne zmiany w 2011 roku zostały krytycznie ocenione przez przedstawicieli Unii Europejskiej. Dnia 29 marca 2012 r. w Brukseli, Komisja Europejska opublikowała Komunikat prasowy pt. **Bezpieczeństwo na drogach: w 2011 r. postępy w ograniczaniu liczby śmiertelnych wypadków na drogach spadły do 2%**. W komunikacie tym napisano: „Według nowych danych opublikowanych dziś przez Komisję Europejską w ubiegłym roku odnotowano znacznie wolniejsze postępy w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar

Rys. 1. Wypadki, ofiary i liczba samochodów osobowych w Polsce w latach 2002-2011.



Tab. 1. Dane o wypadkach⁴, motoryzacji i ludności w Polsce w latach 2002-2011.

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych policji) w tys	Liczba sam. osobowych	Liczba mieszkańców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 100 tys.mk)	Wskaźnik motoryzacji (liczba sam. os. na 1000 mk)
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	11 029	38 219	15	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	11 244	38 191	15	294
2004	51 069	5 712	64 661	424 938	11 975	38 174	15	314
2005	48 100	5 444	61 191	401 440	12 339	38 157	14	323
2006	46 876	5 243	59 123	411 727	13 384	38 126	14	351
2007	49 536	5 583	63 224	386 934	14 589	38 116	15	383
2008	49 054	5 437	62 097	381 520	16 079	38 136	14	422
2009	44 196	4 572	56 046	381 769	16 495	38 167	12	432
2010	38 832	3 907	48 952	416 075	17 240	38 200	10	445
2011	40 069	4 189	49 506	366 520	18 019*	38 300	11	470
2011-2010	1 233	282	549	-49 555				
2011/2010	3%	7%	1%	-12%	4,5%	0,3%	6,9%	5,7%

* szacunek ITS

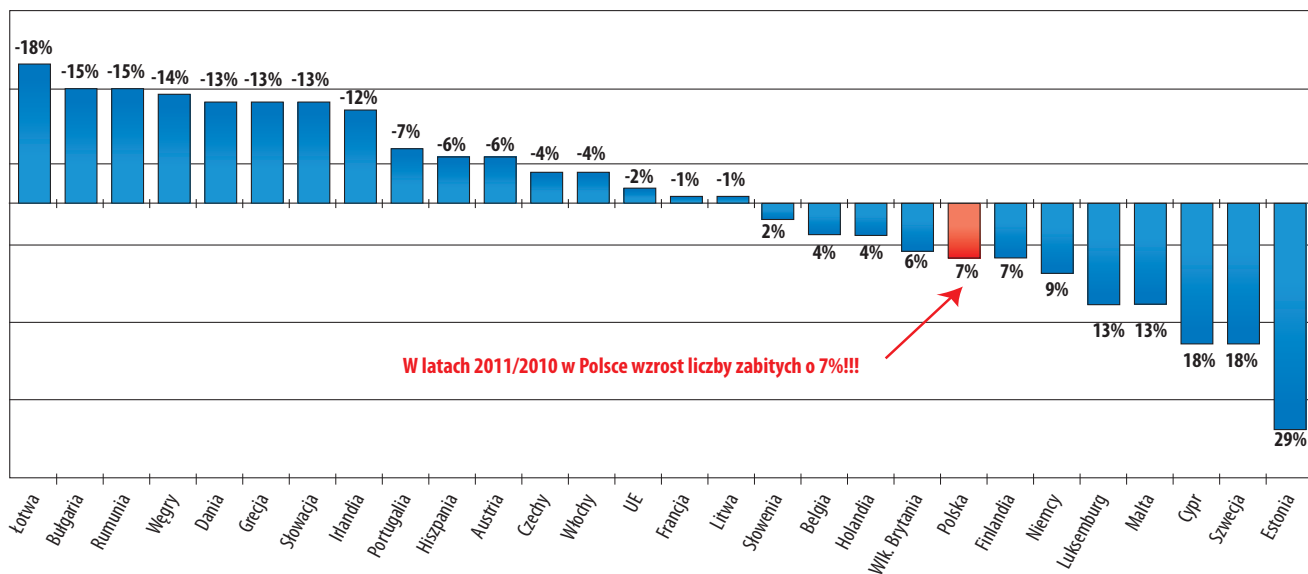
¹ Liczba wypadków jest wyższa o 5 i liczba rannych jest wyższa o 5 w stosunku do oficjalnych danych publikowanych przez KG Policji, ponieważ takie wartości występują w bazie danych otrzymanej z KG Policji

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

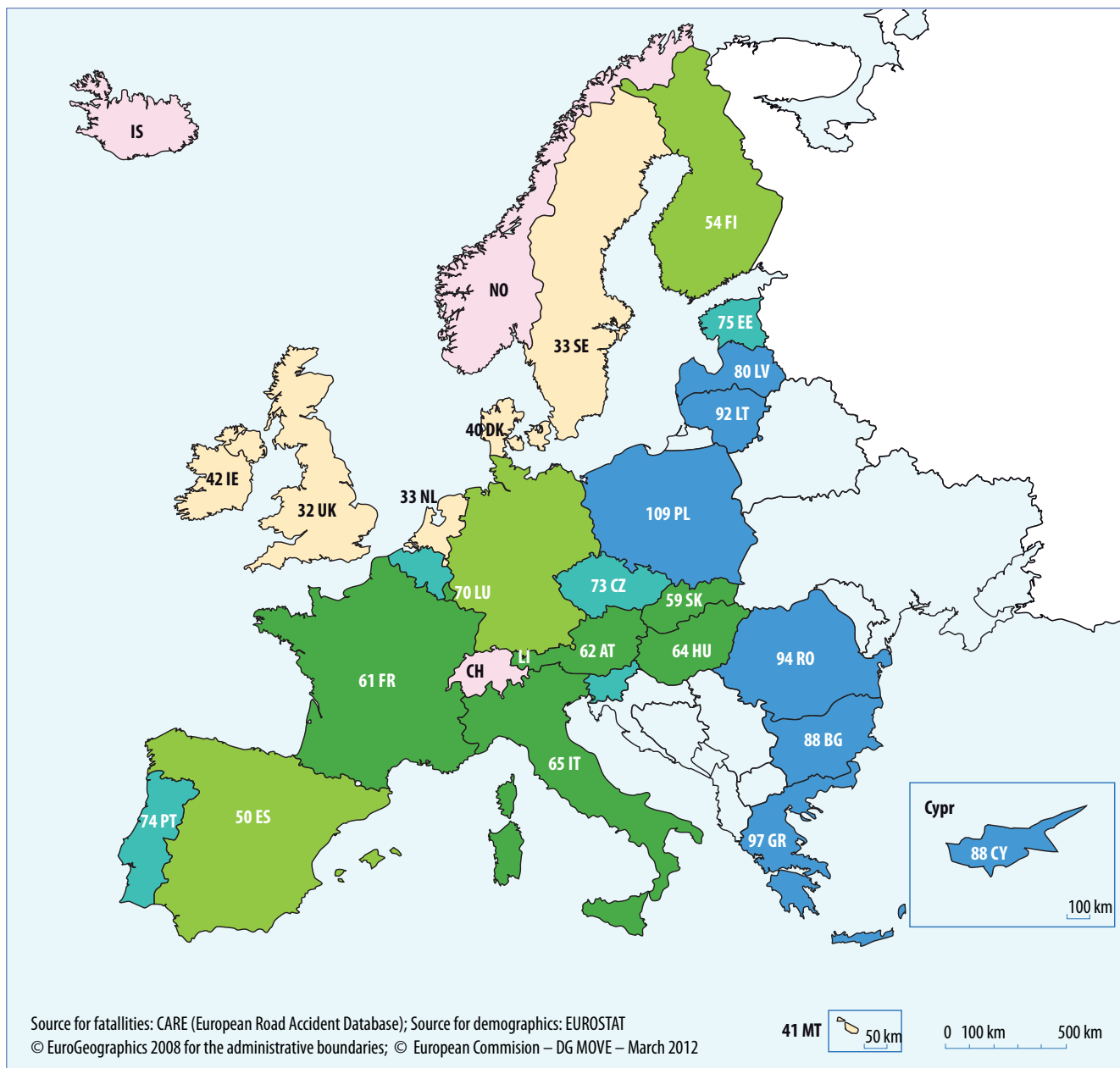
³ Decade of Action for Road Safety www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/, www.krbd.gov.pl/aktualnosci/Dekada_dzialan/Dekada_dzialan.htm

⁴ Dane o wypadkach KG Policji baza danych SEWIK

Rys. 2. Zmiana liczby zabitych na drogach w latach 2010-2011 w krajach Unii Europejskiej⁵.



Rys. 3. Zagrożenie mieszkańców (liczba zabitych / 1 milion mieszkańców) w krajach Unii Europejskiej w 2011 roku.



⁵ Źródło danych: Baza danych CARE Komisja Europejska DG MOVE

Tab. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2001, 2010 i 2011r. ⁶

Kraj	2001	2010	2011	Zmiana 2001-2010	Zmiana 2010-2011	Zabici na 1 mln mk
Belgia	1486	812	844	-45%	4%	77
Bułgaria	1 011	776	660	-23%	-15%	88
Czechy	1 334	802	770	-40%	-4%	73
Dania	431	255	222	-41%	-13%	40
Niemcy	6 977	3 648	3 976	-48%	9%	49
Estonia	199	78	101	-61%	29%	75
Irlandia	412	212	187	-49%	-12%	42
Grecja	1 880	1 258	1 094	-33%	-13%	97
Hiszpania	5 517	2 479	2 330	-55%	-6%	50
Francja	8 162	3 992	3 952	-51%	-1%	61
Włochy	7 096	4 090	3 926	-42%	-4%	65
Cypr	98	60	71	-39%	18%	88
Łotwa	558	218	179	-61%	-18%	80
Litwa	706	299	296	-58%	-1%	92
Luksemburg	70	32	36	-54%	13%	70
Węgry	1 239	740	636	-40%	-14%	64
Malta	16	15	17	-6%	13%	41
Holandia	993	537	558	-46%	4%	33
Austria	958	552	519	-42%	-6%	62
Polska	5 534	3 908	4 189	-29%	7%	109
Portugalia	1 670	937	871	-44%	-7%	74
Rumunia	2 461	2 377	2 020	-3%	-15%	94
Słowenia	278	138	141	-50%	2%	69
Słowacja	614	371	323	-40%	-13%	59
Finlandia	433	272	291	-37%	7%	54
Szwecja	583	266	314	-54%	18%	33
W. Brytania	3 598	1 905	2 019	-47%	6%	32
UE	54 314	31 029	30 408	-43%	-2%	61

wypadków na drogach (jedynie – 2%) w porównaniu z bardzo obiecującym spadkiem śmiertelnych wypadków w całej UE obserwowanym w czasie ostatniej dekady (średnio -6%). Co gorsza w niektórych państwach członkowskich, takich jak Niemcy i Szwecja, szczytujących się bardzo dobrymi wynikami w zakresie bezpieczeństwa na drogach odnotowano znaczny wzrost liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Również w innych państwach członkowskich, takich jak Polska i Belgia, które i tak mają znacznie gorsze wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, liczba ofiar śmiertelnych wzrosła...”

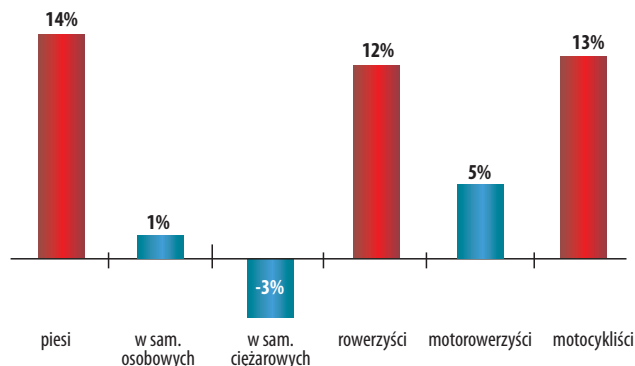
Unijny komisarz ds. transportu Siim Kallas powiedział: „Opublikowane dane są sygnałem alarmowym. Jest to najniższy spadek liczby śmiertelnych wypadków drogowych odnotowany w ciągu dziesięciolecia. Codziennie na drogach Europy ginie 85 osób. To nie do przyjęcia. Realizacja celu przewidzianego, że do 2020 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych ponownie spadnie o połowę, wymaga znacznego nasilenia działań na szczeblu unijnym i krajowym.

Tab. 3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2002-2011.

Rok	Piesi	Kierowcy sam. osobowych	Pasażerowie sam. osobowych	Kierowcy i pasażerowie sam. ciężarowych	Rowerzyści	Motorowerzyści	Kierowcy i pasażerowie motocykli	Razem
2002	1 987	1 440	1 108	291	681	59	167	5 827
2003	1 878	1 447	1 096	291	647	54	145	5 640
2004	1 986	1 441	1 018	260	691	51	181	5 712
2005	1 756	1 467	1 059	238	603	53	157	5 444
2006	1 802	1 385	1 012	236	509	57	164	5 243
2007	1 951	1 517	1 065	198	498	59	215	5 583
2008	1 882	1 465	1 075	175	433	87	262	5 437
2009	1 467	1 334	845	136	371	68	290	4 572
2010	1 236	1 125	728	142	280	83	259	3 907
2011	1 408	1 155	742	138	314	87	292	4 189
2011-2010	172	30	14	-4	34	4	33	282
zmiana 10/11	14%	3%	2%	-3%	12%	5%	13%	7%
udział %	34%	28%	18%	3%	7%	2%	7%	100%

⁶ Dane z 2011 roku wstępne

Rys. 4. Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych w Polsce latach 2010-2011.



Zamierzam zwrócić się na piśmie do ministrów wszystkich państw członkowskich z prośbą o informacje na temat krajowych planów wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa drogowego na 2012 r. Chcę mieć pewność, że nawet w czasach kryzysu gospodarczego te ważne działania, mające zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie zostaną zaniechane. Na szczycie UE w 2012 r. zamierzam skoncentrować się przede wszystkim na problemie wypadków motocyklowych: obecny trend należy odwrócić, a liczba ofiar śmiertelnych musi zacząć spadać”.

Specjaliści od problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego spodziewali się, że udzielona reprimenda spowoduje duże poruszenie wśród przedstawicieli polskiego rządu, ale nic takiego nie nastąpiło i nadal priorytetem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jest rozbudowa infrastruktury drogowej, podczas gdy bezpieczeństwo systemu wymaga wielu innych przemyślanych i skoordynowanych działań.

Ofiary wypadków drogowych

Jednym z głównych zaleceń Komisji Europejskiej oraz Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. W Polsce od lat liczba zabitych i rannych pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie a niechronieni stanowią 50% wszystkich ofiar śmiertelnych (tab. 3, 4 rys. 4). W 2011 roku sytuacja uległa dalszemu pogorszeniu:

- liczba zabitych pieszych wzrosła o 14%,
- liczba zabitych motocyklistów wzrosła o 13%,
- liczba zabitych rowerzystów wzrosła o 12%,
- liczba zabitych motorowerzystów wzrosła o 5%.
- liczba rannych rowerzystów wzrosła o 19%,
- liczba rannych motorowerzystów wzrosła o 15%,
- liczba rannych motocyklistów wzrosła o 13%.

Tab. 4. Ranni w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2002-2011.

Rok	Piesi	Kierowcy sam. osobowych	Pasażerowie sam. osobowych	Kierowcy i pasażerowie sam. ciężarowych	Rowerzyści	Motorowerzyści	Kierowcy i pasażerowie motocykli	Razem
2002	17 651	17 098	18 939	2 935	6 696	937	1 562	67 498
2003	16 578	16 138	17 309	3 127	6 581	927	1 444	63 900
2004	16 039	17 012	18 191	3 056	6 107	963	1 391	64 661
2005	14 846	16 387	17 383	2 711	5 566	962	1 290	61 191
2006	14 034	15 960	16 670	2 603	5 349	1 150	1 428	59 123
2007	14 798	17 649	18 432	2 306	4 530	1 621	1 781	63 224
2008	13 912	17 469	17 646	1 962	4 494	2 222	2 270	62 097
2009	12 025	16 025	15 845	1 693	3 926	2 223	2 297	56 046
2010	10 580	14 034	13 559	1 464	3 494	1 886	2 161	48 952
2011	10 320	14 062	13 066	1 369	4 141	2 176	2 439	49 506
2011-2010	-260	28	-493	-95	647	290	278	554
zmiana 11/10	-2%	0,2%	-4%	-6%	19%	15%	13%	1%
udział %	21%	28%	26%	3%	8%	4%	5%	100%

Tab. 5. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg wieku, rodzaju w 2011 r.

Rok	Piesi	Kierowcy sam. osobowych	Pasażerowie sam. osobowych	Kierowcy i pasażerowie sam. ciężarowych	Rowerzyści	Motorowerzyści	Kierowcy i pasażerowie motocykli	Razem
brak danych	22	3	1	0	3	0	1	30 1%
0-6 lat	14	0	18	0	0	0	0	32 1%
7-9 lat	8	0	5	1	6	0	0	21 1%
10-14 lat	18	1	20	0	6	3	0	49 1%
15-17 lat	14	11	52	0	6	15	6	106 3%
18-24 lat	85	281	207	15	11	12	103	716 17%
25-34 lat	143	290	136	32	14	10	107	737 18%
35-44 lat	172	180	74	30	32	13	51	563 13%
45-54 lat	254	158	85	42	43	10	14	617 15%
55-64 lat	280	129	75	16	79	8	8	608 15%
65 i więcej	398	102	69	2	114	16	2	710 17%
Razem	1408	1155	742	138	314	87	292	4189 100%

Najbardziej narażeni na śmierć na drogach są piesi (rys. 5). Bardzo niepokojące jest również to, że wskaźnik ciężkości wypadków w ciągu ostatnich 10 lat wzrósł z 11 zabitych na 100 rannych do 14.

Drugą grupą o bardzo wysokim wskaźniku ciężkości wypadków są motocykliści, dla których wskaźnik ciężkości w 2011 wynosił 12 zabitych na 100 rannych.

Szczegółowa analiza danych o wieku ofiar śmiertelnych wypadków (tab. 5, rys. 6) wykazała, że:

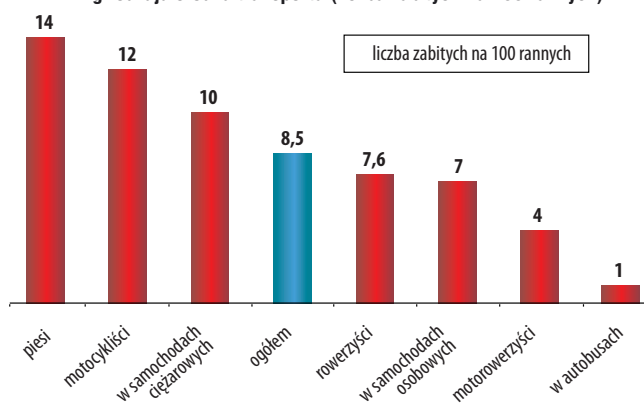
- dzieci w wieku 0-14 lat stanowią 3% ogółu zabitych, najczęściej giną jako pasażerowie (42%) i piesi (39%), a 12% jako rowerzyści,
- osoby starsze w wieku powyżej 64 lat, stanowią 17% zabitych i najczęściej giną na drodze jako piesi (56%) i rowerzyści (16%), a dopiero na trzecim miejscu jako kierowcy (14%),
- najliczniejszą grupą zabitych w wypadkach to osoby młode w wieku 15-34 lata, które stanowią 37% ogółu zabitych, 37% ginie jako kierowcy samochodów osobowych, 25% jako pasażerowie samochodów osobowych, 16% jako piesi, a 14% podróżując na motocyklach.

Wpływ pogody na zagrożenie na drogach

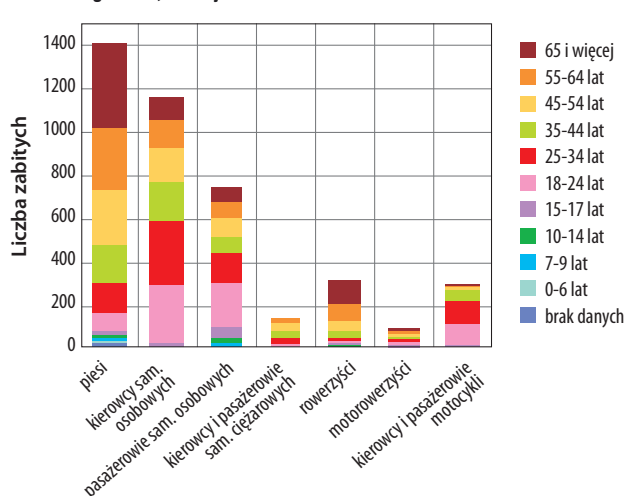
Analiza danych miesięcznych i bardzo duże różnice w liczbie zabitych w poszczególnych latach szczególnie w miesiącach zimowych (tab. 6, rys. 7) skłoniły do sprawdzenia warunków pogodowych i ewentualnego wpływu pogody na zagrożenie na drogach. O zwiększeniu liczby zabitych w 2011 roku zdecydowały wyniki stycznia i grudnia.

Z danych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej wynika (rys. 8), że temperatury zarówno w styczniu, jak i w grudniu 2010 roku były znacznie niższe niż w analogicznych miesiącach 2011 roku, czyli że mroźna zima skłania kierowców do ostrożniejszej jazdy. Podobne wnioski można wysnuć z porównania danych miesięcznych z roku 2007 i 2010. Zima

Rys. 5. Ciężkość wypadków drogowych w Polsce w 2011 roku wg rodzaju środka transportu (liczba zabitych na 100 rannych).



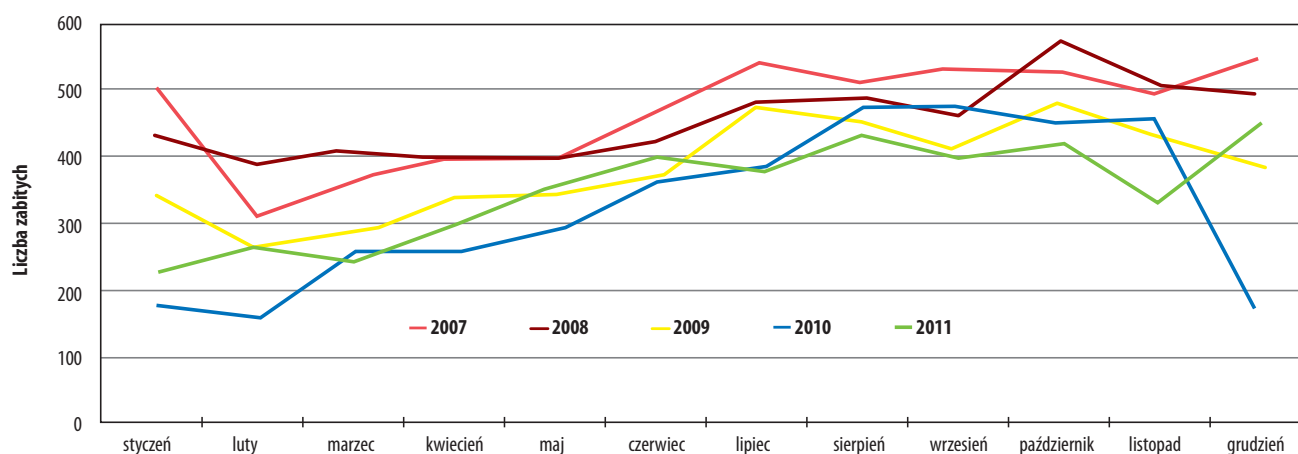
Rys. 6. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg wieku, rodzaju w 2011 r.



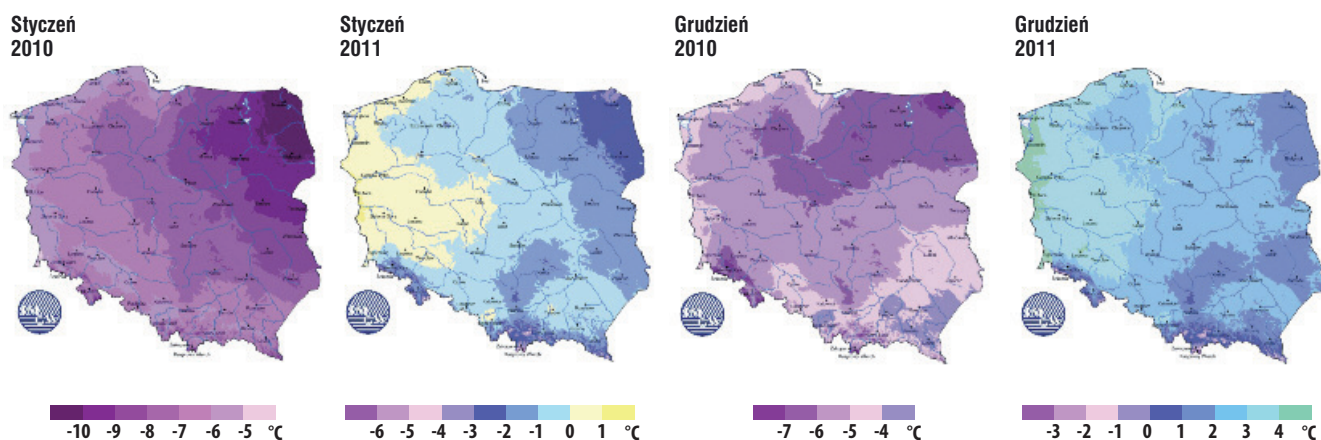
Tab. 6. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg miesięcy w latach 2007-2011.

Miesiąc	2007	2008	2009	2010	2011
styczeń	503	431	341	175	226
luty	307	389	263	160	259
marzec	366	408	289	255	247
kwiecień	396	393	339	255	304
maj	402	401	341	292	353
czerwiec	467	421	371	363	397
lipiec	541	482	477	389	377
sierpień	509	484	451	470	431
wrzesień	529	458	409	470	395
październik	527	569	481	450	419
listopad	492	505	427	456	328
grudzień	544	496	383	173	453
Razem	5583	5437	4572	3908	4189

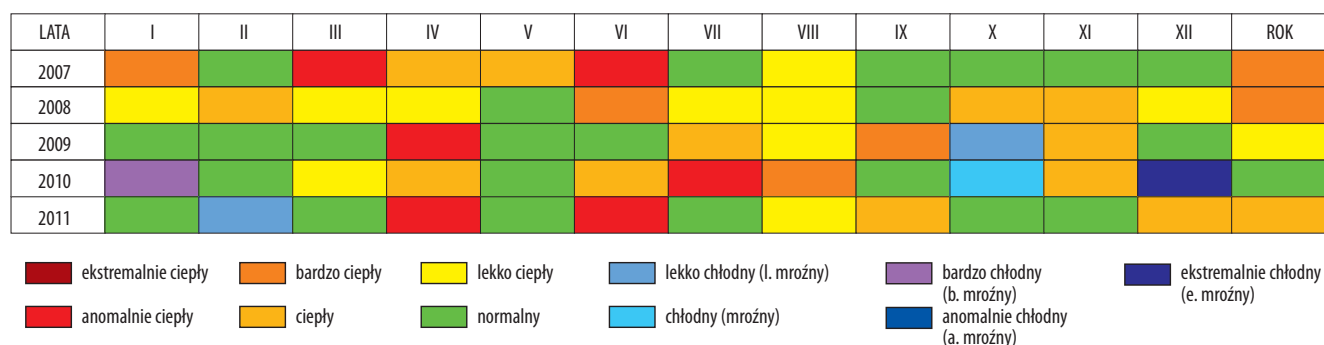
Rys. 7. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce wg miesięcy w latach 2007-2011.



Rys. 8. Temperatury średnie dla stycznia i grudnia w 2010 i 2011 roku⁷.



Rys. 9. Klasyfikacja termiczna miesięcy i roku.



w 2007 roku była bardzo łagodna, a liczba zabitych znacznie wyższa niż w miesiącach zimowych 2010 roku.

Dane te stanowią jednak tylko częściowe wyjaśnienia dla znacznych różnic pomiędzy statystykami wypadków w poszczególnych miesiącach. Problem ten wymaga systematycznych badań. Pośrednio jednak zaobserwowane zjawisko pozytywnego wpływu złej pogody na liczbę zabitych wskazuje na kierunek działań, które powinny przede wszystkim skłaniać kierowców do rozważnej jazdy. Nie oznacza to jednak obarczania całą odpowiedzialnością za wysokie zagrożenia na polskich drogach uczestników ruchu. Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy za bezpieczeństwo na drogach odpowiadają przede wszystkim twórcy systemu a więc rząd, parlament i służby realizujące wyznaczone zadania, czyli policja, inżynierowie, prawnicy, lekarze, nauczyciele itp. Dobrze zaplanowane, zarządzane i zrealizowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny wyeliminować czynnik losowy jakim jest pogoda i zapewnić stałe, systematyczne zmniejszanie się zagrożeń na polskich drogach.