



# Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2019 roku

## Analiza danych o wypadkach drogowych<sup>1</sup>

Anna Zielińska

Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego

### Wypadki i ich ofiary w latach 2010-2019

W 2019 roku na polskich drogach wydarzyło się 30 288 wypadków drogowych, w których zginęło 2909 osób, a 35 477 osób zostało rannych, w tym 10 633 osób odniosło ciężkie obrażenia (tab. 1).

W stosunku do roku 2018 na polskich drogach:

- liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 47 osób (+2%),
- liczba rannych spadła o 1 882 (-5%), w tym ciężko rannych o 308 osób (-3%),
- liczba wypadków spadła o 1 386 (-4%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji wzrosła o 19 051 (+4%).

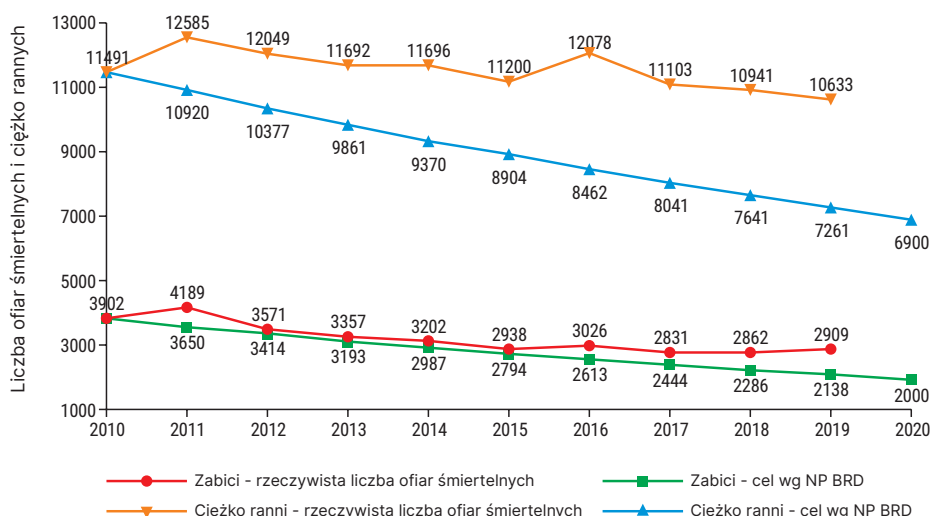
2019 roku był kolejnym rokiem, w którym pomimo spadku liczby wypadków i rannych nieznacznie wzrosła liczba zabitych. Tym samym zatrzymana została pozytywna tendencja spadkowa z lat poprzednich. Zgodnie z założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020<sup>2</sup> liczba ofiar śmiertelnych od roku 2010 do roku 2020 powinna być ograniczona co najmniej o 50%, a ciężko rannych o 40%. W 2019 roku w stosunku do wartości oczekiwanych liczba zabitych była większa o 771 osób, a liczba ciężko rannych większa o 3 372 osoby (rys. 1). W stosunku do 2010 roku liczba ofiar śmiertelnych spadła o 26%, a liczba ciężko rannych była mniejsza zaledwie o 7%. Oznacza to, że pomimo tendencji spadkowej jesteśmy bardzo daleko od uzyskania założonych celów. Podobna sytuacja wystąpiła w całej Unii Europejskiej. Szacuje się, że w 2019 roku na drogach w 27 krajach unijnych (bez Wielkiej Brytanii) zginęło 22 800 osób, o 7 tys. mniej niż w 2010 roku

co stanowi spadek o 23%. W 2019 roku liczba zabitych w stosunku do 2018 roku spadła zaledwie o 2%. Mimo ogólnej tendencji spadkowej, począwszy od 2013 roku w większości państw postęp jest wolniejszy, a cel UE – zmniejszenie do 2020 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę w stosunku do poziomu z 2010 roku – najprawdopodobniej nie zostanie osiągnięty<sup>3</sup>.

Tab. 1. Zdarzenia drogowe i ich ofiary w Polsce w latach 2010-2019

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (zabici/1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os./ 1 tys. mieszk.)
2010	38832	3908	48953	11491	416080	102	451
2011	40069	4189	49506	12585	366585	109	470
2012	37043	3570	45790	12047	339581	93	487
2013	35845	3357	44056	11669	355915	87	504
2014	34970	3202	42545	11696	348007	83	520
2015	32967	2938	39778	11200	362209	76	539
2016	33664	3026	40766	12078	406615	79	564
2017	32760	2831	39466	11103	436458	74	575
2018	31674	2862	37359	10941	436403	75	586
2019	30288	2909	35477	10633	455454	76	610
2019/2018	-4%	2%	-5%	-3%	4%	2%	4%
2019/2010	-22%	-26%	-28%	-7%	9%	-26%	35%

Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w Polsce w latach 2010-2019 (wartości rzeczywiste a oczekiwane wg NP BRD 2020)



<sup>1</sup> Dane o wypadkach: KG Policji System Ewidencji Wypadków i Kolizji, Polskie Obserwatorium Ruchu Drogowego; www.obserwatorium.brd.pl (dostęp 14.07.2020).

<sup>2</sup> Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020; www.krbrd.gov.pl/files/file/Programy/KRBRD-Program-P1a-20140422-S4-K1-PL.pdf (dostęp 14.07.2020).

<sup>3</sup> Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2019 r.: co kryje się za danymi? Komisja Europejska, Pytania i odpowiedzi Bruksela, 11.07.2020; ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/qanda\_20\_1004 (dostęp 15.07.2020).

### Polska na tle krajów Unii Europejskiej

Średnie zagrożenie mieszkańców Unii Europejskiej w 2019 roku wyniosło 51 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców. Jednak wystąpiły duże różnice pomiędzy państwami członkowskimi (rys. 2). W krajach o najgorszej sytuacji śmierć na drogach poniosło cztery razy więcej osób (w przeliczeniu na liczbę ludności kraju) niż w krajach najbezpieczniejszych. W połowie wszystkich państw członkowskich liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców była poniżej średniej europejskiej (51), a w połowie powyżej. Ze wstępnych danych za 2019 rok wynika, że najlepsze wyniki uzyskała Szwecja (22) i Irlandia (29), natomiast najwięcej ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców zanotowano w Rumunii (96), Bułgarii (89) i Polsce (77).

W jednej trzeciej państw członkowskich liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła od 2010 roku o co najmniej 30% (w Polsce o 26%) przy czym największy spadek odnotowano w Grecji (-45%). Warto zauważyć, że obok Grecji ponadprzeciętny spadek liczby ofiar śmiertelnych odnotowano w Hiszpanii, Portugalii i Irlandii oraz w trzech krajach bałtyckich (na Łotwie, na Litwie i w Estonii).

W Polsce w 2019 roku wskaźnik zagrożenia wyniósł 77 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców, co było trzecim co do wysokości wskaźnikiem w UE. W ciągu ostatniej dekady nastąpił znaczny postęp – liczba ofiar w 2019 roku była o 26% niższa niż w 2010 roku jednak w stosunku do 2018 roku praktycznie nie uległa zmianie (wzrost o 2%).

### Ofiary wypadków drogowych

Od wielu lat najpoważniejszym problemem na polskich drogach jest bardzo duże zagrożenie niechronionych uczestników ruchu, czyli pieszych, rowerzystów, motocyklistów i motorowerzystów. Niechronieni karoserią i innymi systemami zabezpieczającymi są szczególnie narażeni na śmierć i ciężkie obrażenia.

W 2019 roku w wyniku wypadków drogowych (tab. 2, 3):

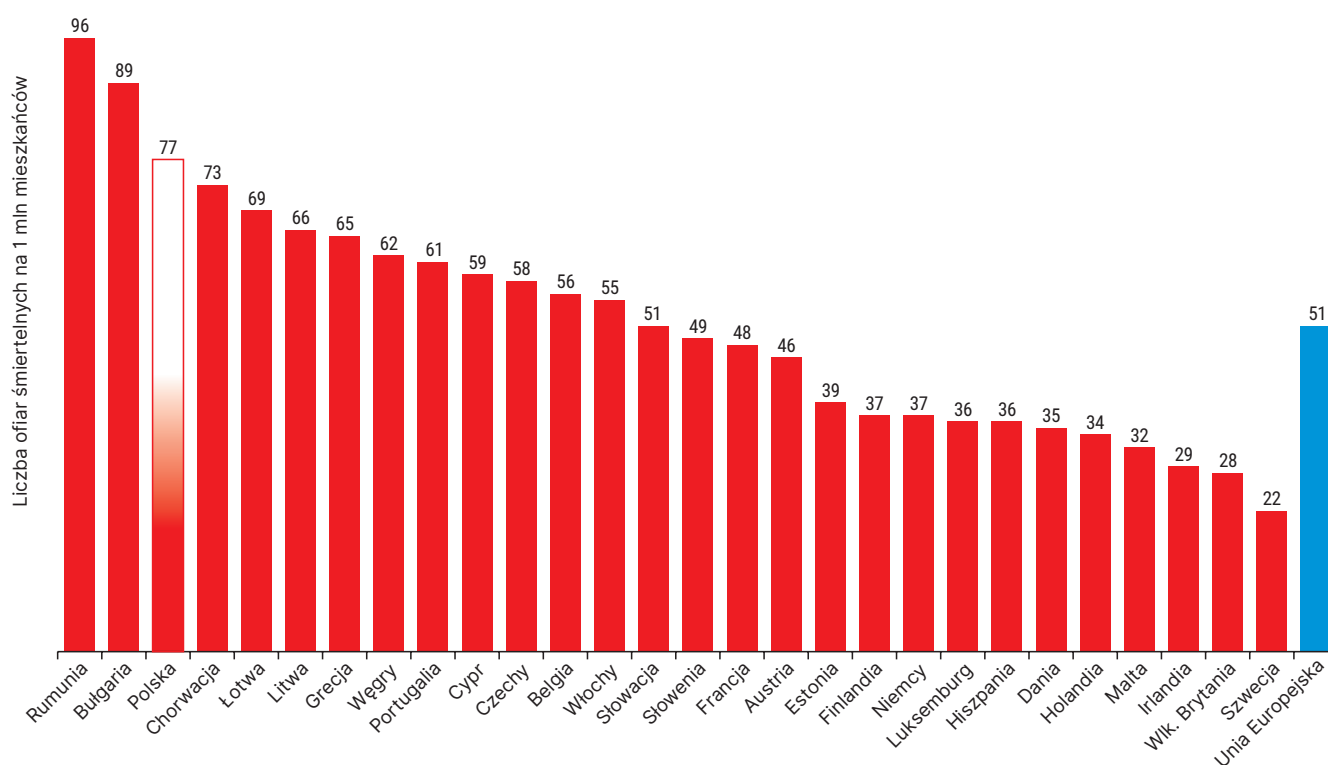
- zginęło 793 pieszych (27% ogółu zabitych), a ciężkie obrażenia odniosło 3 246 pieszych (23%),
- zginęło 258 rowerzystów (9%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 371 rowerzystów (13%),
- zginęło 295 motocyklistów (10%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 072 motocyklistów (10%),
- zginęło 87 motorowerzystów (3%), a ciężkie obrażenia odniosło 444 motorowerzystów (4%).

Te cztery grupy najsłabszych uczestników ruchu w 2019 roku stanowiły 49% ofiar śmiertelnych i 50% ciężko rannych. Wśród osób zabitych szczególnie niepokojący jest wzrost zagrożenia motocyklistów i motorowerzystów. W stosunku do roku 2018:

- liczba zabitych na drogach motocyklistów wzrosła o 25%,
  - liczba zabitych na drogach motorowerzystów wzrosła o 14%.
- W dłuższej perspektywie czasowej, w stosunku do roku 2010:
- liczba zabitych motocyklistów wzrosła o 14%,
  - liczba zabitych motorowerzystów wzrosła o 5%.

Wśród osób ciężko rannych najbardziej niekorzystne zmiany dotyczyły rowerzystów i motocyklistów.

Rys. 2. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2019 roku – dane wstępne<sup>4</sup>



<sup>4</sup> Źródło danych: European Commission DG MOVE; ec.europa.eu/transport/media/news/2020-06-11-road-safety-statistics-2019\_en (dostęp 14.07.2020).



W 2019 roku w stosunku do 2010 roku:

- liczba ciężko rannych rowerzystów wzrosła o 56%,
- liczba ciężko rannych motocyklistów wzrosła o 35%.

W latach 2010-2019 znacznie spadła liczba pieszych poszkodowanych w wypadkach drogowych:

- liczba zabitych pieszych spadła o 36%,
- liczba ciężko rannych spadła o 24%.

Pomimo poprawy sytuacji zagrożenie pieszych na polskich drogach jest bardzo wysokie i znacznie wyższe niż w większości krajów Unii Europejskiej. W Polsce piesi stanowią 27% ofiar śmiertelnych (średnio w UE 21%). Wskaźnik liczby zabitych na 1 mln mieszkańców w Polsce wynosi 20 i jest 2 razy wyższy niż średnio w Europie, a 5 razy wyższy niż w Holandii, Szwecji czy Finlandii.

Wśród użytkowników pojazdów w Polsce:

- największą grupę poszkodowanych stanowią kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych (46% zabitych i 43% ciężko rannych),
- kierowcy i pasażerowie samochodów ciężarowych niezmiennie stanowią 4% ogółu zabitych i 3% ogółu ciężko rannych. Jednak w 2019 roku liczba ciężko rannych w samochodach ciężarowych wzrosła o 5%, w tym w samochodach o dmc do 3,5 t aż o 12%.
- kierowcy i pasażerowie autobusów stanowią 0,3% ogółu ofiar śmiertelnych i 2% ogółu ciężko rannych. W 2019 roku w stosunku do 2010 roku liczba ciężko rannych w autobusach wzrosła o 40%.

#### Okoliczności wypadków drogowych

Wypadki drogowe zazwyczaj nie mają jednej przyczyny. Najczęściej do zdarzeń na drodze dochodzi w wyniku współistnienia kilku okoliczności. Dla celów statystycznych określana jest główna przyczyna. Według statystyk policyjnych do zaistnienia 95,2% wypadków przyczynił się człowiek.

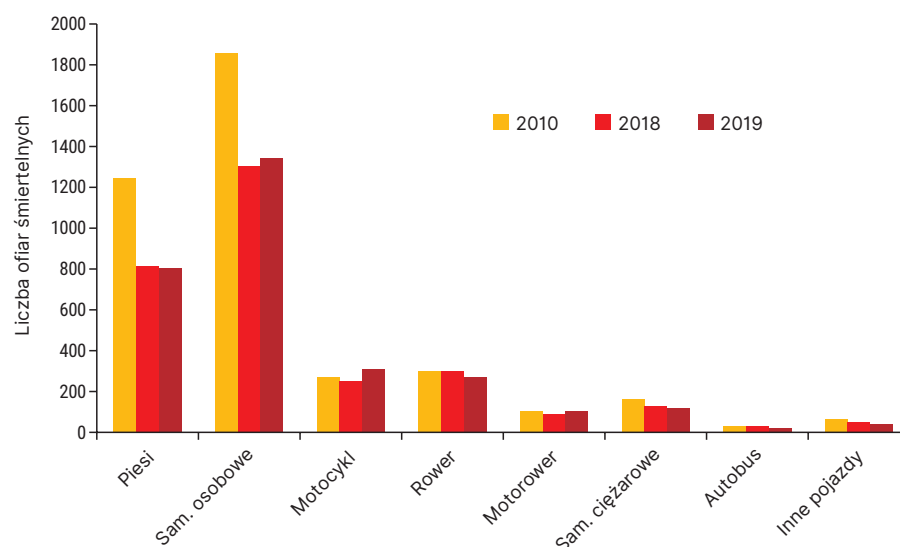
W 2019 roku najczęściej popełniane błędy to (tab. 4, 5):

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:
  - » 7 305 (24%) wypadków,
  - » 362 (12%) ofiar śmiertelnych,
  - » 2 276 (21%) ciężko rannych,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu:
  - » 6 311 (21%) wypadki,
  - » 787 (27%) ofiar śmiertelnych,
  - » 2 426 (23%) ciężko rannych,

Tab. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2018, 2019

Środek transportu	2010		2018		2019		zmiana 2019/2018	zmiana 2019/2010
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	1 236	31,6%	803	28,1%	793	27,3%	-1%	-36%
Samochód osobowy	1 853	47,4%	1291	45,1%	1333	45,8%	3%	-28%
Rower	280	7,2%	285	10,0%	258	8,9%	-9%	-8%
Motocykl	259	6,6%	238	8,3%	295	10,1%	24%	14%
– w tym o poj. do 125 cm <sup>3</sup>	bd	bd	35	1,2%	33	1,1%	-6%	bd
Samochód ciężarowy	142	3,6%	119	4,2%	110	3,8%	-8%	-23%
– w tym dmc do 3,5 t	bd	bd	83	2,9%	84	2,9%	1%	bd
Motorower	83	2,1%	76	2,7%	87	3,0%	14%	5%
Autobus	14	0,4%	19	0,7%	10	0,3%	-47%	-29%
Inne pojazdy	40	1,0%	31	1,1%	23	0,8%	-26%	-43%
– w tym czterokołowce	bd	bd	12	0,4%	5	0,2%	-58%	bd
Razem w pojazdach	2671	68,4%	2059	71,9%	2116	72,7%	3%	-21%
Ogółem	3 907	100,0%	2862	100%	2909	100,0%	2%	-26%

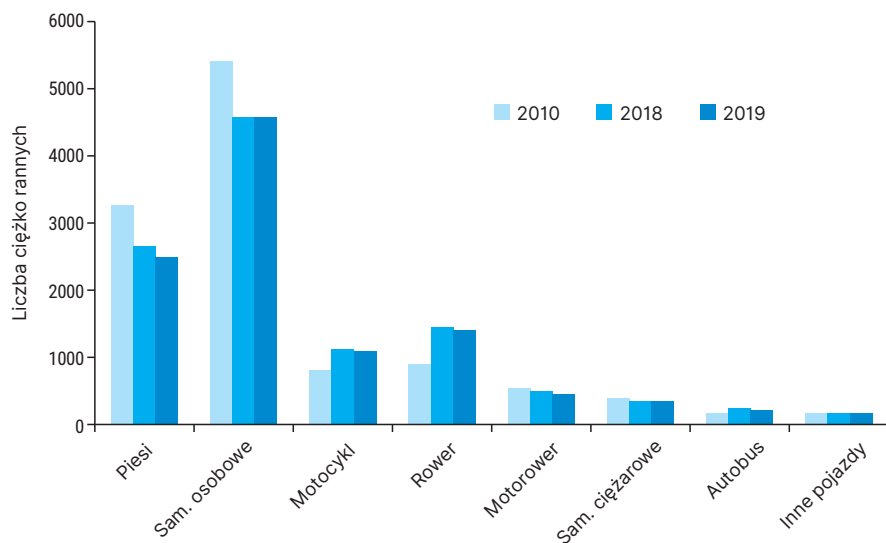
Rys. 3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2018, 2019



Tab. 3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2018, 2019

Środek transportu	2010		2018		2019		zmiana 2019/2018	zmiana 2019/2010
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	3 246	28,2%	2655	24,3%	2474	23,3%	-7%	-24%
Samochód osobowy	5 431	47,3%	4572	41,8%	4584	43,1%	0%	-16%
Rower	880	7,7%	1442	13,2%	1371	12,9%	-5%	56%
Motocykl	794	6,9%	1111	10,2%	1072	10,1%	-4%	35%
– w tym o poj. do 125 cm <sup>3</sup>	bd	bd	219	2,0%	234	2,2%	7%	bd
Samochód ciężarowy	358	3,1%	328	3,0%	343	3,2%	5%	-4%
– w tym dmc do 3,5 t	bd	bd	235	2,1%	264	2,5%	12%	bd
Motorower	517	4,5%	474	4,3%	444	4,2%	-6%	-14%
Autobus	138	1,2%	213	1,9%	193	1,8%	-9%	40%
Inne pojazdy	127	1,1%	146	1,3%	152	1,4%	4%	20%
– w tym czterokołowce	bd	bd	32	0,3%	47	0,4%	47%	bd
Razem w pojazdach	8245	71,8%	8286	75,7%	8159	76,7%	-2%	-1%
Ogółem	11 491	100,0%	10941	100%	10633	100,0%	-3%	-7%

Rys. 4. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2010, 2018, 2019



- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nie ustąpienie pierwszeństwa pieszemu):
  - » 3 619 (12%) wypadków,
  - » 240 (8%) zabitych pieszych,
  - » 1 347 (13%) pieszych ciężko rannych,
- alkohol u kierujących:
  - » 1 914 (6%) wypadków,
  - » 225 (8%) ofiar śmiertelnych,
  - » 818 (8%) ciężko rannych,
- alkohol u pieszych:
  - » 728 (2%) wypadków,
  - » 86 (3%) ofiar śmiertelnych,
  - » 292 (3%) ciężko rannych.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2017-2019

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
<b>nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu</b>						
2017	7475	23%	319	11%	2298	21%
2018	7552	24%	328	11%	2389	22%
2019	7305	24%	362	12%	2276	21%
2019/2018	-3%		10%		-5%	
<b>niedostosowanie prędkości do warunków ruchu</b>						
2017	6895	21%	802	28%	2618	24%
2018	6278	20%	770	27%	2392	22%
2019	6311	21%	787	27%	2426	23%
2019/2018	1%		2%		1%	
<b>nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego</b>						
2017	4199	13%	250	9%	1493	13%
2018	3853	12%	249	9%	1427	13%
2019	3619	12%	240	8%	1347	13%
2019/2018	-6%		-4%		-6%	

<sup>5</sup> Pomiary prędkości i przetworzenie danych na zlecenie ITS wykonała firma Heller Consult sp. z o.o. Badania zostały wykonane w 2016 i 2017 roku zgodnie z metodologią zastosowaną w ogólnokrajowych pomiarach prędkości pojazdów realizowanych także przez ITS dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2014-2015.

Najpoważniejsze w skutkach były wypadki spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ok. 30% ofiar śmiertelnych wypadków i ponad 20% ciężko rannych). Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oznacza jazdę z prędkością wyższą od dopuszczalnego limitu lub z prędkością zgodną z obowiązującymi przepisami, ale zbyt wysoką w stosunku do drogowych, pogodowych, oświetleniowych i/lub ruchowych warunków panujących na drodze. Prędkość jest najważniejszym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki badań naukowych z wielu krajów są zgodne: nadmierna prędkość jazdy oznacza wyższe prawdopodobieństwo wypadku drogowego, wpływa też na ciężkość obrażeń użytkowników takiego zdarzenia. Wysokie prędkości

powodują także większe zużycie paliwa, hałas, zanieczyszczenie powietrza, co w istotny sposób obniża jakość życia osób mieszkających w pobliżu ulic i dróg. Nadmierna prędkość zniechęca także ludzi do chodzenia i jeżdżenia rowerami. Z badań prędkości prowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego<sup>5</sup> wynika, że w Polsce około 70% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość, a około 45% kierowców przekracza ją o więcej niż 10 km/h. Dla zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych konieczne jest przeciwdziałanie tak powszechnemu zjawisku łamania przepisów.

Kolejnym poważnym przewinieniem kierowców przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. W wypadkach tego typu ginie 12% ofiar śmiertelnych i 20% ciężko rannych.

W 2019 roku 12% wypadków, 8% ofiar śmiertelnych i 13% ciężko rannych było wynikiem niewłaściwego zachowania się kierowców w stosunku do pieszych. W 2019 roku aż 2 924 tych wypadków, (80%) było spowodowane nieustąpieniem pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

W 2019 roku zarejestrowano 6 721 (23% ogółu wypadków) potrąceń pieszych (tab. 5). Nastąpił znaczny spadek tych wypadków ale nadal piesi stanowią 27% wszystkich ofiar śmiertelnych i 23% ciężko rannych. Do ponad połowy (3 432) potrąceń pieszych doszło na przejściach dla pieszych:

- 833 (24%) na skrzyżowaniach bez sygnalizacji,
- 438 (13%) na skrzyżowaniach z sygnalizacją,
- 2023 (59%) pomiędzy skrzyżowaniami, bez sygnalizacji,
- 138 (4%) pomiędzy skrzyżowaniami, z sygnalizacją.

Zdecydowana większość potrąceń pieszych na przejściach dla pieszych (2 161 potrąceń) miała miejsce pomiędzy skrzyżowaniami.

Kolejne 397 potrąceń pieszych (6%) wydarzyło się na chodnikach, drogach dla pieszych i przystankach komunikacji publicznej. Oznacza to, że do 57% potrąceń pieszych doszło w miejscach udostępnionych dla pieszych.



Tab. 5. Najechnania na pieszych na polskich drogach w latach 2010, 2018, 2019

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Najechnanie na pieszego						
2010	10973	28%	1221	31%	3189	28%
2018	7228	23%	792	28%	2592	24%
2019	6721	22%	780	27%	2434	23%
2019/2018	7%		-1%		4%	
Najechnanie na pieszych na przejściu dla pieszych						
2010	3298	30%	192	16%	1023	32%
2018	3677	51%	269	34%	1357	52%
2019	3432	51%	234	30%	1310	54%
2019/2018	-7%		-13%		-3%	
Najechnanie na pieszych na przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu bez sygnalizacji						
2010	954	29%	51	27%	278	27%
2018	927	25%	62	23%	345	25%
2019	833	24%	55	24%	284	22%
2019/2018	-10%		-11%		-18%	
Najechnanie na pieszych na przejściach dla pieszych na skrzyżowaniu z sygnalizacją						
2010	516	16%	25	13%	141	14%
2018	507	14%	25	10%	173	13%
2019	438	13%	22	9%	175	13%
2019/2018	-14%		-15%		1%	
Najechnanie na pieszych na przejściu dla pieszych poza skrzyżowaniem bez sygnalizacji						
2010	1634	50%	94	49%	537	52%
2018	2042	56%	61	61%	759	56%
2019	2023	59%	66	66%	788	60%
2019/2018	-1%		-7%		4%	
Najechnanie na pieszych na przejściach dla pieszych poza skrzyżowaniem z sygnalizacją						
2010	194	6%	22	11%	67	7%
2018	201	5%	16	6%	80	6%
2019	138	4%	3	1%	63	5%
2019/2018	-31%		-81%		-21%	
Najechnanie na pieszego w innym miejscu dla pieszych						
2010	468	4%	20	2%	140	4%
2018	425	6%	12	2%	153	6%
2019	397	6%	12	2%	143	6%
2019/2018	-7%		0		-7%	

Ważną informacją jest również fakt, że jedynie 767 (11%) wypadków z pieszymi wydarzyło się w miejscach z sygnalizacją świetlną i tylko w 155 przypadkach (2%) pieszy wszedł na jezdnię przy czerwonym świetle.

Jazda po spożyciu alkoholu uznawana jest powszechnie jako jeden z najważniejszych czynników ryzyka w ruchu drogowym. Komisja Europejska szacuje, że ok. 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie związanych jest z alkoholem. Z danych statystycznych (tab. 6) wynika, że w Polsce w 2019 roku nietrzeźwi kierowcy uczestniczyli w 1 914 wypadkach (6%), w których śmierć poniosło 225 osób (8%) a 818 osób zostało ciężko rannych (8%). Zwykle pomijamy problem w ruchu drogowym są nietrzeźwi piesi, którzy w 2019 roku uczestniczyli w 2% wypadków, w których zginęło 86 osób (3%) a 292 osoby zostały ciężko ranne (3%).

Z przedstawionych danych wynika, że bezpieczeństwo na polskich drogach systematycznie rośnie, a liczba wypadków i ofiar z roku na rok jest coraz mniejsza. Jednak te zmiany choć pozytywne przebiegają zbyt wolno i założony na lata 2010-2020 cel: spadek liczby ofiar śmiertelnych o 50% nie zostanie osiągnięty. Wskaźniki zagrożenia mieszkańców wyrażone liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców należą do najwyższych w krajach Unii Europejskiej i gorsze wyniki osiąga jedynie Rumunia i Bułgaria. Grupą szczególnie narażoną na udział w wypadkach drogowych są niechronieni uczestnicy ruchu. Szczególnie wysoki jest udział pieszych wśród ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Jednak w ostatnich latach sytuacja pieszych poprawia się, rośnie natomiast zagrożenie motocyklistów i rowerzystów. Podstawową przyczyną wypadków jest prędkość niedostosowana do warunków ruchu i nieprzestrzeganie zasad ustępowania pierwszeństwa innym pojazdom i pieszym. Zdecydowanie do zbyt wielu potrażeń pieszych dochodzi na przejściach dla pieszych.

Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu w Polsce kluczową sprawą jest uspokojenie ruchu i stworzenie warunków do bezpiecznego przemieszczania się niechronionych uczestników ruchu. Znaczną pomocą w wyborze i wprowadzeniu skutecznych rozwiązań będzie uruchomiony w 2019 roku, trzyletni unijny program wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>6</sup> EU ROAD SAFETY EXCHANGE. Program jest finansowany przez Komisję Europejską a zarządzany przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC). Poprzez realizację projektu 12 państw członkowskich UE podjęło wspólne wysiłki, aby zmierzyć się z takimi wyzwaniem jak przekraczanie dopuszczalnej prędkości, bezpieczeństwo infrastruktury oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. W projekcie udział biorą eksperci z Austrii, Bułgarii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Litwy, Polski, Portugalii, Rumunii i Szwecji. Wsparcie uzyskują kraje o wysokim potencjale w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego. Działania te pozwolą zmniejszyć ogólną liczbę ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na europejskich drogach, w tym również w Polsce.

Tab. 6. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2017-2019

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
alkohol u kierujących						
2017	1820	6%	218	8%	766	7%
2018	1864	6%	227	8%	786	7%
2019	1914	6%	225	8%	818	8%
2019/2018	3%		-1%		4%	
alkohol u pieszych						
2017	874	3%	97	3%	331	3%
2018	819	3%	88	3%	331	3%
2019	728	2%	86	3%	292	3%
2019/2018	-11%		-2%		-12%	

<sup>6</sup> EU ROAD SAFETY EXCHANGE; ec.europa.eu/transport/road\_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety\_pl (dostęp 14.07.2020)

## POTRĄCENIA PIESZYCH w 2019 r.



**6 721** wypadków  
(23% wszystkich wypadków)



**780** ofiar śmiertelnych  
(27% wszystkich zabitych)



**Obszar zabudowany**  
**6 077** wypadków  
**502** ofiar śmiertelnych  
(64% zabitych pieszych)



**Obszar niezabudowany**  
**644** wypadki  
**278** ofiar śmiertelnych  
(36% zabitych pieszych)



### Potrącenia pieszych **poza przejściami** dla pieszych

**3 274** wypadki (49% potrąceń)  
**542** zabitych pieszych (70% zabitych pieszych)

### Potrącenia **na przejściach** dla pieszych:

**3 432** wypadki (51% wszystkich potrąceń)  
**234** zabitych pieszych (30% zabitych pieszych)

### Potrącenia na przejściach **między skrzyżowaniami**

**2 161** wypadków (635 potrąceń na przejściach)  
**170** zabitych pieszych (73% zabitych na przejściach dla pieszych)