



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2020 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych¹

Przemysław Skoczyński

Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego

Wypadki i ich ofiary w latach 2011-2020

W 2020 roku na polskich drogach wydarzyło się 23 540 wypadków drogowych, w których zginęło 2 491 osób, a 26 463 osoby zostały ranne, w tym 8 805 osób odniosło ciężkie obrażenia (tab. 1).

W stosunku do roku 2019 na polskich drogach:

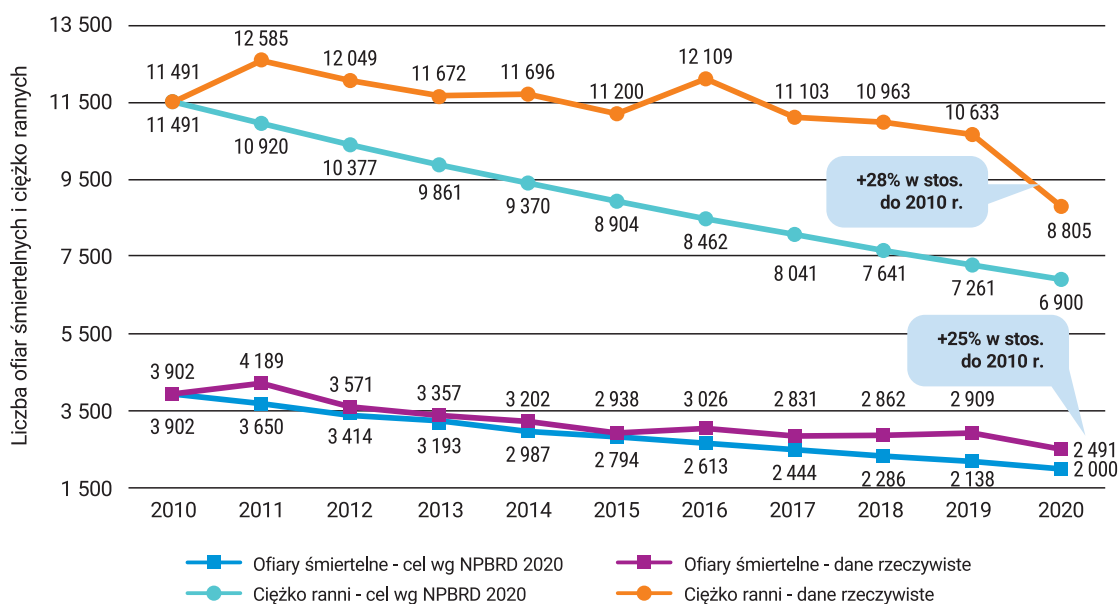
- liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 418 osób (-14%),
- liczba rannych spadła o 9 014 (-25%), w tym ciężko rannych o 1 828 osób (-17%),
- liczba wypadków spadła o 6 748 (-22%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji spadła o 73 408 (-16%).

Tab. 1. Zdarzenia drogowe i ich ofiary w Polsce w latach 2010-2020

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (ofiary śmiert. / 1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os. / 1 tys. mieszk.)
2010	38 832	3 908	48 953	11 491	416 080	102	449
2011	40 069	4 189	49 506	12 585	366 585	109	472
2012	37 046	3 571	45 792	12 049	339 581	93	486
2013	35 847	3 357	44 059	11 672	355 914	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	436 389	75	610
2019	30 288	2 909	35 477	10 633	455 454	76	635
2020	23 540	2 491	26 463	8 805	382 046	65	648
2020/2019	-22%	-14%	-25%	-17%	-16%	-14%	2%
2020/2010	-39%	-36%	-46%	-23%	-8%	-36%	44%

Bezprecedensowy roczny spadek liczby ofiar śmiertelnych na polskich drogach w 2020 r. o ponad 14% w porównaniu z rokiem 2019 oznacza, że życie straciło o ponad 400 osób mniej. Mniejsze natężenie ruchu, będące efektem wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się oraz innych zjawisk gospodarczych wynikających z ogłoszenia stanu epidemii COVID-19, miało wyraźny, choć trudny do zmierzenia, wpływ na liczbę wypadków drogowych oraz ich ofiar. Mimo tak dużych rocznych redukcji liczb wypadków oraz ich ofiar, odnotowano opóźnienie w stosunku do celu wyznaczonego na minioną dekadę w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych oraz liczby osób, które w tych wypadkach odniosły ciężkie obrażenia. Zgodnie z założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020² liczba ofiar śmiertelnych od roku

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



¹ Dane o wypadkach: KG Policji System Ewidencji Wypadków i Kolizji, Polskie Obserwatorium Ruchu Drogowego; www.obserwatoriumbrd.pl (dostęp 4.05.2021).

² Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020; www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2020/11/KRBRD-Program-P1a-20140422-S4-K1-PL.pdf (dostęp 11.05.2021).

2010 do roku 2020 powinna być ograniczona co najmniej o 50%, a ciężko rannych o 40%. W 2020 roku w stosunku do wartości oczekiwanych liczba zabitych była większa o 491 osób, a liczba ciężko rannych większa o 1 905 osób (rys. 1). W stosunku do 2010 roku liczba ofiar śmiertelnych spadła o 36% a liczba ciężko rannych była mniejsza o 23%. Oznacza to, że pomimo tendencji spadkowej Polska jest bardzo daleko od uzyskania założonych celów.

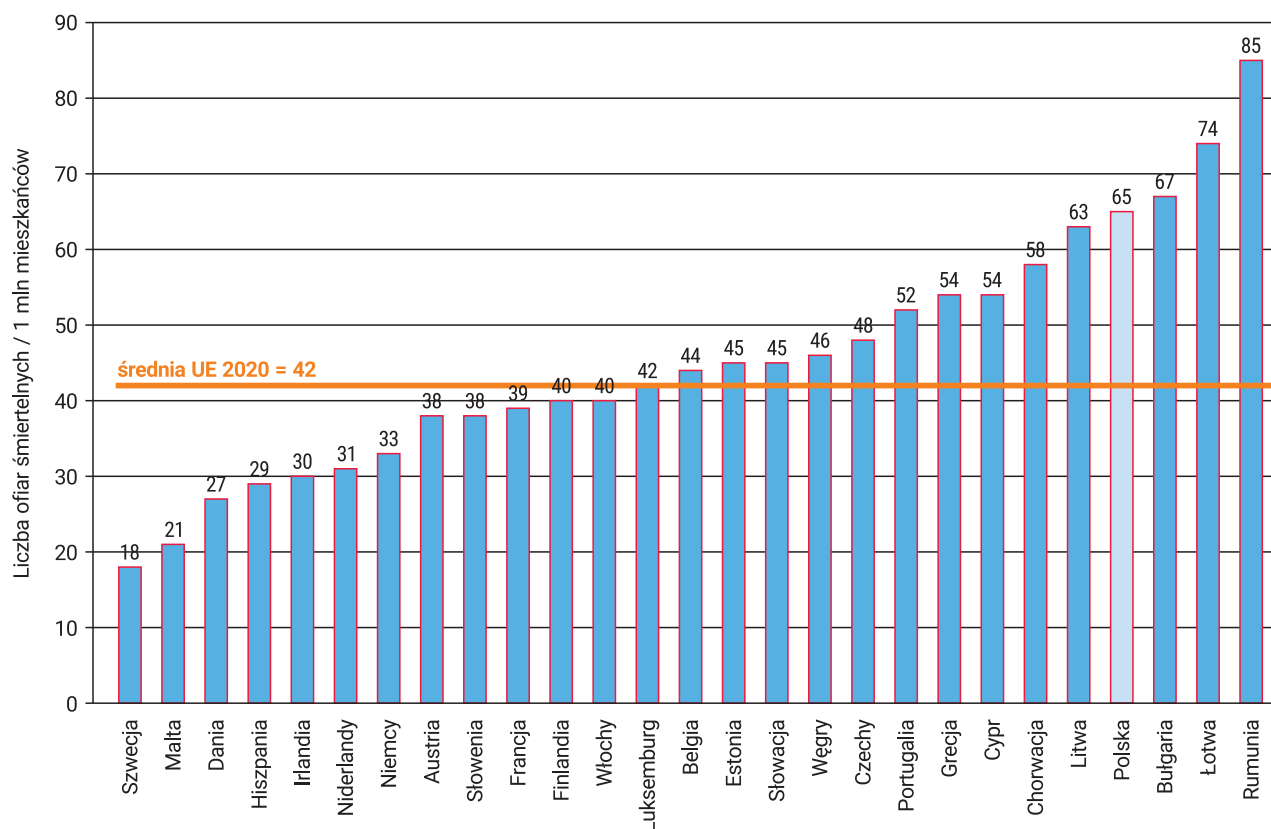
Szacunkowe dane wstępne opublikowane przez Komisję Europejską wskazują, że w ubiegłym roku w wypadkach drogowych zginęło 18 800 osób, co stanowi (również niespotykany do tej pory) roczny spadek o 17% w porównaniu z rokiem 2019³. Oznacza to, że w 2020 r. na drogach UE życie straciło prawie 4 tys. osób mniej w porównaniu z 2019 r. Tu również wskazuje się, że mniejsze natężenie ruchu, będące skutkiem pandemii COVID-19, miało największy wpływ na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Jednakże dane z niektórych państw UE wskazują również na wzrost zachowań ryzykownych, w szczególności przekraczania dopuszczalnej prędkości w okresach ograniczeń w przemieszczaniu się. Mimo osiągniętej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, UE odnotowała niezrealizowanie celu wyznaczonego do osiągnięcia do roku 2020 i dlatego podkreśla się konieczność kontynuowania wspólnych działań, aby zapobiec powrotowi do poziomu zagrożenia sprzed ogłoszenia pandemii COVID-19.

Polska na tle krajów Unii Europejskiej

W latach 2010–2020 liczba ofiar śmiertelnych na drogach UE spadła o 36% co oznacza, że nie udało się osiągnąć celu, jakim było zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50%, który został wyznaczony na tę dekadę. Jedynie Grecja przekroczyła wskazany w unijnym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego cel (-54%), na kolejnych miejscach znalazły się Chorwacja (44%), Hiszpania (44%), Portugalia (43%), Włochy (42%) i Słowenia (42%). Ogółem dziewięć państw członkowskich odnotowało spadek o 40 % lub więcej. W Polsce w latach 2010–2020 liczba ofiar śmiertelnych spadła o 36%, co jest zgodne ze średnią UE.

Rozwój sytuacji związanej z pandemią COVID-19 doprowadził w 2020 r. do pewnych zmian w rankingu wskaźników śmiertelności w poszczególnych państwach. Jednak najbezpieczniejsze drogi nadal znajdują się w Szwecji (18 ofiar śmiertelnych/ 1 mln mieszkańców), natomiast najwyższą wartość wskaźnika w 2020 r. odnotowano w Rumunii (85). Średnia UE wyniosła 42, a w Polsce wskaźnik ten osiągnął w 2020 r. wartość 65, co stanowi jego czwartą wielkość w UE. Niemniej jednak, przy 42 ofiarach śmiertelnych na 1 mln mieszkańców, UE pozostaje wspólnotą o najbezpieczniejszych drogach na świecie. Dla porównania, średnia światowa wartość tego wskaźnika wynosi ponad 180.

Rys. 2. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2020 roku – dane wstępne⁴.



³ Źródło: Komisja Europejska – Road safety: 4 000 fewer people lost their lives on EU roads in 2020 as death rate falls to all time low; 20.04.2021 r.; ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety_en (dostęp 17.05.2021).

⁴ Źródło danych: European Commission DG MOVE; ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety-statistics-2020_en (dostęp 18.05.2021).



Ofiary wypadków drogowych

Od wielu lat tzw. niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, rowerzyści, motocykliści i motorowerzyści są grupą, która stanowi około 40% ogółu ofiar (śmiertelnych i rannych) wypadków drogowych w Polsce (tab. 2). Tak duże zagrożenie tej grupy użytkowników dróg, przejawiające się szczególnym narażeniem na śmierć i ciężkie obrażenia osób, które nie są chronione karoserią pojazdu i innymi systemami zabezpieczającymi, jest najpoważniejszym problemem bezpieczeństwa na polskich drogach. W 2020 roku w wyniku wypadków drogowych (tab.2,3):

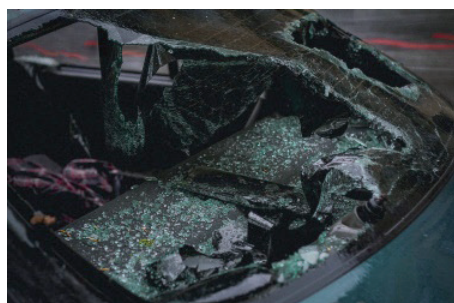
- zginęło 631 pieszych (25% ogółu zabitych), a ciężkie obrażenia odniosło 1 954 pieszych (22% ogółu ciężko rannych),
- zginęło 249 rowerzystów (10%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 242 rowerzystów (14%),
- zginęło 244 motocyklistów (10%), a ciężkie obrażenia odniosło 875 motocyklistów (10%),
- zginęło 71 motorowerzystów (3%), a ciężkie obrażenia odniosło 382 motorowerzystów (4%).

Tab. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2019, 2020

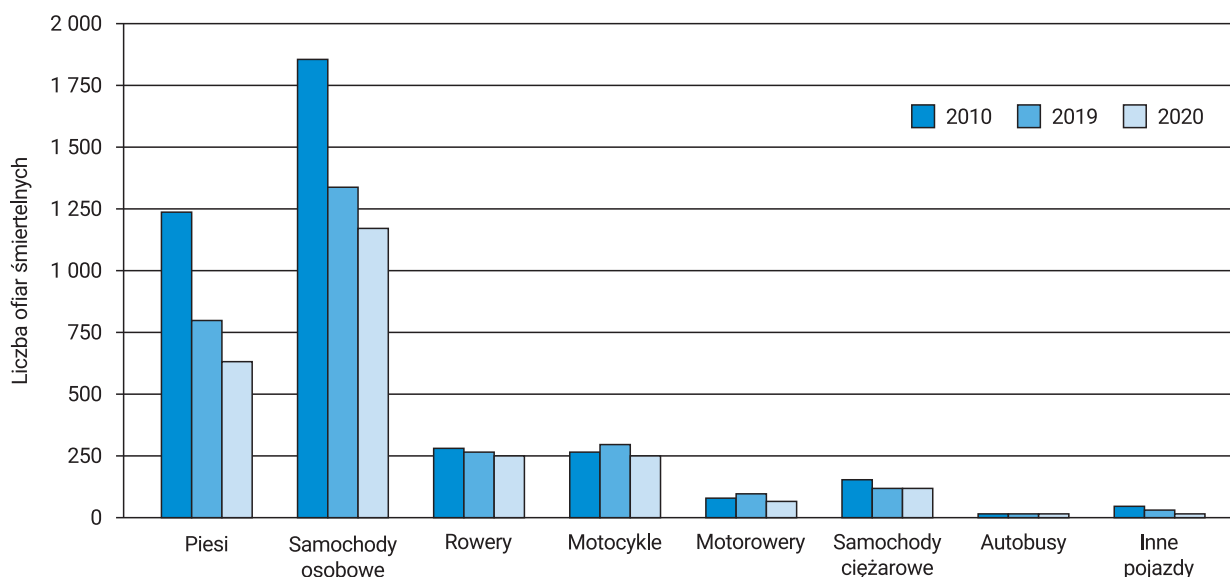
Środek transportu	2010		2019		2020		zmiana 2020/2019	zmiana 2020/2010
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	1 236	31,6%	793	27,3%	631	25,3%	-20,4%	-48,9%
Samochody osobowe	1 853	47,4%	1 333	45,8%	1 162	46,6%	-12,8%	-37,3%
Rowery	280	7,2%	258	8,9%	249	10,0%	-3,5%	-11,1%
Motocykle	259	6,6%	295	10,1%	244	9,8%	-17,3%	-5,8%
- w tym o poj. do 125 cm ³	bd	bd	33	1,1%	30	1,2%	-9,1%	bd
Motorowery	83	2,1%	87	3,0%	71	2,9%	-18,4%	-14,5%
Samochody ciężarowe	142	3,6%	110	3,8%	104	4,2%	-5,5%	-26,8%
- w tym dmc do 3,5T	bd	bd	84	2,9%	73	2,9%	-13,1%	bd
Autobusy	14	0,4%	10	0,3%	9	0,4%	-10,0%	-35,7%
Inne pojazdy	40	1,0%	23	0,8%	21	0,8%	-8,7%	-47,5%
- w tym czterokołowce	bd	bd	5	0,2%	13	0,5%	160,0%	bd
Razem w pojazdach	2 671	68,4%	2 116	72,7%	1 860	74,7%	-12,1%	-30,4%
Ogółem	3 907	100,0%	2 909	100,0%	2 491	100,0%	-14,4%	-36,2%

Wymienione powyżej cztery grupy najsłabszych uczestników ruchu stanowiły w 2020 roku 48% ofiar śmiertelnych i 51% ciężko rannych. W stosunku do roku 2019 liczba ofiar śmiertelnych wśród:

- pieszych zmalała o 20%,
- rowerzystów zmalała o 3%,
- motocyklistów zmalała o 17%,
- motorowerzystów zmalała o 18%.



Rys. 3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2019, 2020



Na ogólny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w 2020 roku, który wynikał (jak wspomniano powyżej) z ograniczeń w przemieszczaniu się związanych z trwaniem pandemii COVID-19, składają się spadki liczb zabitych w poszczególnych kategoriach użytkowników dróg. Jednakże nie były one proporcjonalne wśród wszystkich kategorii, a najmniejszy spadek liczby zabitych w porównaniu do danych z roku 2019 odnotowano wśród rowerzystów (-3%).

W dłuższej perspektywie czasowej, w stosunku do roku 2010 liczba ofiar śmiertelnych wśród:

- pieszych zmalała o 49%,
- rowerzystów zmalała o 11%,
- motocyklistów zmalała o 6%,
- motorowerzystów zmalała o 15%.

Tab. 3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2019, 2020

Środek transportu	2010		2019		2020		zmiana 2020/2019	zmiana 2020/2010
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	3 246	28,2%	2 474	23,3%	1 954	22,2%	-21,0%	-39,8%
Samochody osobowe	5 431	47,3%	4 584	43,1%	3 723	42,3%	-18,8%	-31,4%
Rowery	880	7,7%	1 371	12,9%	1 242	14,1%	-9,4%	41,1%
Motocykle	794	6,9%	1 072	10,1%	875	9,9%	-18,4%	10,2%
- w tym o poj. do 125 cm ³	bd	bd	234	2,2%	166	1,9%	-29,1%	bd
Motorowery	517	4,5%	444	4,2%	382	4,3%	-14,0%	-26,1%
Samochody ciężarowe	358	3,1%	343	3,2%	323	3,7%	-5,8%	-9,8%
- w tym dmc do 3,5T	bd	bd	264	2,5%	251	2,9%	-4,9%	bd
Autobusy	138	1,2%	193	1,8%	152	1,7%	-21,2%	10,1%
Inne pojazdy	127	1,1%	152	1,4%	154	1,7%	1,3%	21,3%
- w tym czterokołowce	bd	bd	47	0,4%	44	0,5%	-6,4%	bd
Razem w pojazdach	8 245	71,8%	8 159	76,7%	6 851	77,8%	-16,0%	-16,9%
Ogółem	11 491	100,0%	10 633	100,0%	8 805	100,0%	-17,2%	-23,4%

Również w zakresie liczby osób ciężko rannych zarejestrowano w 2020 roku poprawę w odniesieniu do danych z roku 2019 we wszystkich kategoriach środków transportu. Jednakże najmniej korzystne zmiany dotyczyły podróżujących samochodami ciężarowymi (-6%) i rowerami (-9%). Porównując dane z 2020 roku do danych z 2010 roku największą poprawę w liczbie ofiar ciężko rannych odnotowano wśród pieszych (-40%) oraz kierowców i pasażerów samochodów osobowych (-31%). Zdecydowanemu pogorszeniu uległa sytuacja rowerzystów, wśród których odnotowano bardzo duży wzrost liczby ciężko rannych (+41%), motocyklistów (+10%) oraz kierujących i podróżujących autobusami (+10%).

W latach 2010-2020 znacznie spadła liczba pieszych poszkodowanych w wypadkach drogowych:

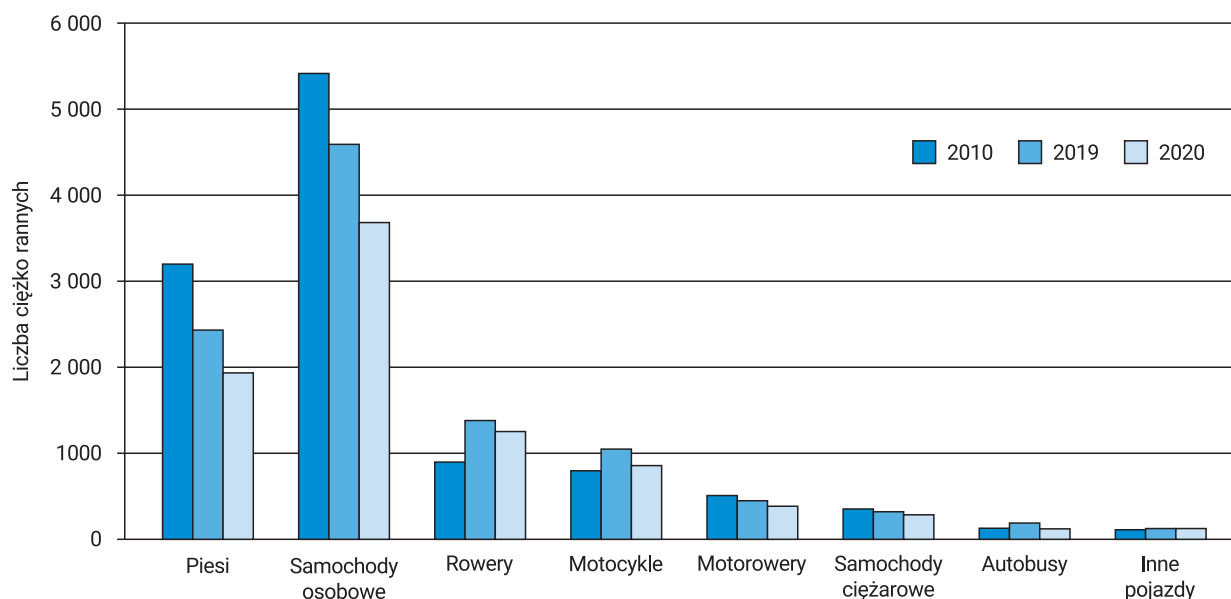
- liczba zabitych pieszych spadła o 49%,
- liczba ciężko rannych spadła o 40%.

Pomimo poprawy sytuacji zagrożenie pieszych na polskich drogach jest bardzo wysokie i znacznie wyższe niż w większości krajów Unii Europejskiej. Piesi stanowią w Polsce 25% ogółu ofiar śmiertelnych (w UE ok. 20%) a wskaźnik liczby zabitych na 1 milion mieszkańców w Polsce wynosi 17 i jest 2 razy wyższy niż średnio w Europie a 5 razy wyższy niż w Holandii, Szwecji czy Finlandii.

Wśród użytkowników pojazdów:

- największą grupę ofiar stanowią kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych (47% ofiar śmiertelnych i 42% ciężko rannych),
- kierowcy i pasażerowie samochodów ciężarowych niezmiennie stanowią 4% ogółu zabitych i ciężko rannych,

Rys. 4. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2010, 2019, 2020





- kierowcy i pasażerowie autobusów stanowią 0,4% ogółu ofiar śmiertelnych i 2% ogółu ciężko rannych.

Przyczyny/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 96,5% wypadków przyczynił się człowiek.

W 2020 roku najczęściej popełniane błędy to (tab. 4):

1. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:
 - 5 757 (24%) wypadków,
 - 320 (13%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 911 (22%) ciężko rannych,
2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu:
 - 5 560 (24%) wypadki,
 - 867 (35%) ofiar śmiertelnych,
 - 2 340 (27%) ciężko rannych,
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu):
 - 2 837 (-22%) wypadków,
 - 201 (8%) ofiar śmiertelnych, w tym 199 pieszych,
 - 1 137 (16%) ciężko rannych, w tym 1 116 pieszych,
4. alkohol u kierujących:
 - 1 852 (8%) wypadków,
 - 243 (10%) ofiar śmiertelnych,
 - 797 (9%) ciężko rannych,
5. alkohol u pieszych:
 - 615 (3%) wypadków,
 - 70 (3%) ofiar śmiertelnych,
 - 238 (3%) ciężko rannych.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2018-2020

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu						
2018	7 552	24%	328	11%	2 389	22%
2019	7 305	24%	362	12%	2 276	21%
2020	5 757	24%	320	13%	1 911	22%
2020/2019	-21%		-12%		-16%	
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu						
2018	6 278	20%	770	27%	2 392	22%
2019	6 311	21%	787	27%	2 426	23%
2020	5 560	24%	867	35%	2 340	27%
2020/2019	-12%		10%		-4%	
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego						
2018	3 853	12%	249	9%	1 427	13%
2019	3 619	12%	240	8%	1 347	13%
2020	2 837	12%	201	8%	1 137	13%
2020/2019	-22%		-16%		-16%	

W 2020 roku najpoważniejsze w skutkach były wypadki spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, czyli jazdą 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. W wypadkach, w których to zachowanie było główną przyczyną ich zaistnienia, zginęło 35% ogółu ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych, a około 27% ogółu ofiar ciężko rannych to osoby poszkodowane w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu. W 2020 roku wzrosła znacząco (+10% w porównaniu do roku 2019) liczba śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz ich udział w ogólnej liczbie wypadków (z 21% do 24%), a także udział ofiar śmiertelnych (z 27% do 35%) i ciężko rannych (z 23% do 27%) tych wypadków wśród ogółu ofiar w poszczególnych kategoriach. Można wnioskować, że drogi i ulice opustoszałe w wyniku ograniczeń w przemieszczaniu się wprowadzonych po ogłoszeniu stanu epidemii, „zachęcały” do rozwijania większych prędkości. Nieuniknioną konsekwencją nadmiernej prędkości jest wyższe prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku drogowego oraz zwiększenie ciężkości obrażeń uczestników takiego zdarzenia, co wykazano w wynikach wielu badań naukowych z całego świata. Jak wynika ze wstępnych badań przeprowadzonych przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) wśród 25 państw członkowskich Unii Europejskiej, ograniczenia w ruchu w tzw. „pierwszej fali” pandemii COVID-19 spowodowały spadki natężenia ruchu pojazdów na drogach, lecz liczba zabitych w wypadkach drogowych nie zmalała w takim samym stopniu. Zebrane z ponad dziesięciu krajów raporty dotyczące prędkości pojazdów zdecydowanie wskazywały, że przekraczanie limitów prędkości mogło być głównym czynnikiem zwiększającym obrażenia i tym samym ryzyko śmierci uczestników wypadków. Jednocześnie wzrosła liczba osób poruszających się pieszo i na rowerach, czyli niechronionych uczestników ruchu drogowego, korzystających z sieci dróg dla rowerów w obszarach gęstej zabudowy.

Kolejnym poważnym przewinieniem kierowców przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Wypadki tego typu stanowiły w 2020 roku 24% ogółu wypadków, zginęło w nich 13% ogółu ofiar śmiertelnych, a poważne obrażenia odniosło 22% ogółu ciężko rannych.

W 2020 roku udział liczby wypadków spowodowanych niewłaściwym zachowaniem się kierujących w stosunku do pieszych był podobny jak w roku 2019 i wyniósł 12%. Również udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych pozostał na tym samym poziomie i wyniósł odpowiednio: 8% i 13%.

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 uczestnictwem w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu. Z danych statystycznych (tab.5) wynika, że w Polsce w 2020 roku nietrzeźwi kierowcy uczestniczyli w 1 852 wypadkach (8% ogółu wypadków), w których śmierć poniosły 243 osoby (10% ogółu ofiar śmiertelnych), a 797 osób zostało ciężko rannych (9% ogółu ciężko rannych). Należy tu zwrócić uwagę, że w 2020 roku wzrosła znacząco (+8% w porównaniu do roku 2019) liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków. Zwykle pomijanym problemem w ruchu drogowym są nietrzeźwi piesi,

körtzy w 2020 roku uczestniczyli w 3% ogółu wypadków, w których zginęło 70 osób (3% ogółu ofiar śmiertelnych), a 238 osób zostało ciężko rannych (3% ogółu ciężko rannych). Zatem udział wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi piesi oraz ofiar tych zdarzeń został na takim samym poziomie jak rok wcześniej, ale zmniejszenie liczb bezwzględnych było bardzo duże i wyniosło -16% dla liczby wypadków, -19% dla liczby ofiar śmiertelnych i -18% dla ciężko rannych.

Tab. 5. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2018-2020

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
alkohol u kierujących						
2018	1 864	6%	227	8%	786	7%
2019	1 914	6%	225	8%	818	8%
2020	1 852	8%	243	10%	797	9%
2020/2019	-3%		8%		-3%	
alkohol u pieszych						
2018	819	3%	88	3%	331	3%
2019	728	2%	86	3%	292	3%
2020	615	3%	70	3%	238	3%
2020/2019	-16%		-19%		-18%	

Zaprezentowane dane wskazują, że w 2020 roku bezpieczeństwo ruchu na polskich drogach znacząco się poprawiło – zarówno w porównaniu do roku 2019, jak i w dłuższej perspektywie czasowej tj. do roku 2010. Nie zmienia to jednak faktu, że stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce pozostaje niezadowalający. W 2020 roku pomimo trwającego lockdownu wywołanego pandemią COVID-19 i znacznego ograniczenia ruchu na polskich drogach, straciło na nich życie 2 491 osób, zaś 8 805 osób odniosło ciężkie obrażenia. Ograniczenia w przemieszczaniu się w największym stopniu wpłynęły na redukcję liczby wypadków w kwietniu (-52%), a w czasie tzw. „drugiej fali” epidemii – w listopadzie (-35%). Nastąpiło również bardzo duże zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych oraz liczby ofiar wśród pieszych. Największy spadek liczby wypadków tego rodzaju odnotowano w kwietniu (-68%), a największą redukcję liczby ofiar śmiertelnych – w maju (-63%). W dwóch miesiącach jesiennych:

październiku i listopadzie (czyli w szczytowym momencie „drugiej fali” pandemii COVID-19) ponownie odnotowano duże spadki liczby wypadków z udziałem pieszych lecz charakterystyczne były jednocześnie wzrosty liczby ofiar śmiertelnych. Powyższe dane wskazują, że istnieje pewna koincydencja pomiędzy spadkami liczby wypadków, a kolejnymi „falami” epidemii COVID-19 w Polsce, ale nie zawsze towarzyszy temu redukcja liczby ofiar. Obowiązujące w okresie epidemii ograniczenia w korzystaniu z transportu publicznego spowodowały wzrost roli roweru jako środka transportu indywidualnego (a jednocześnie jako sprzętu pozwalającego łączyć funkcje komunikacyjne i prozdrowotne). Znajduje to potwierdzenie w danych o liczbie ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów w 2020 r. (258 osób), które są na prawie takim samym poziomie jak dane z roku 2019 (249 osób). Jednakże i w tym przypadku współistniejącą przyczyną może być wskazana wcześniej nadmierna prędkość innych pojazdów.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce przebiega zbyt wolno – założony w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 cel redukcji liczby ofiar śmiertelnych o 50% oraz liczby ciężko rannych o 40% nie został osiągnięty. Wskaźniki zagrożenia mieszkańców Polski wyrażone liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców należą do najwyższych w krajach Unii Europejskiej – gorsze wyniki osiąga jedynie Rumunia, Łotwa i Bułgaria. Grupą szczególnie narażoną na udział w wypadkach drogowych są wciąż 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.

Wyniki analiz danych wskazują, że w Polsce kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wciąż nadmierna prędkość pojazdów oraz brak odpowiednich warunków do bezpiecznego przemieszczania się niechronionych uczestników ruchu. Zatem działania programowe i podejmowane na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w kolejnych latach powinny być dedykowane przede wszystkim tym zagadnieniom.

