

Wypadki drogowe 2018-2023

porównanie danych z Warszawy do innych miast,
obszarów zabudowanych i całej Polski

**MIASTO
JEST 
NASZE**

W 2023 roku w Polsce było ogółem mniej wypadków niż rok wcześniej. W ogóle było ich najmniej od dawna, niemal od początków motoryzacji. W niniejszym zestawieniu chcę pokazać, gdzie konkretnie i dla kogo zrobiło się bezpieczniej. Uprzedzam: nie dla wszystkich i nie wszędzie.

Zestawienie jest oparte na danych pobranych 5 kwietnia 2024 z mapy Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego. Występują w nim niewielkie różnice w stosunku do Raportu "Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku", który został opracowany przez Wydział Opiniodawczo-Analityczny Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji na podstawie bazy SEWIK z 7 lutego 2024.

Celem zestawienia jest pokazanie różnic między poziomami zagrożenia dwóch głównych grup niechronionych uczestników i uczestniczek ruchu (pieszych i kierujących rowerami) w różnych kategoriach terenowych w kraju: w miastach różnej wielkości, w obszarach zabudowanych poza miastami oraz poza obszarami zabudowanymi. W zestawieniu kolejne kategorie są porównywane do poprzednich bez rozszerzania wcześniej przyjętych kryteriów wyboru. Stąd statystyki z miast są analizowane z ograniczeniem tylko do tych wypadków, które miały miejsce w obszarach zabudowanych na terenach tych miast. Analogicznie, wypadki na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej są analizowane z ograniczeniem do wypadków określonych przez Policję jako "najechanie na pieszego" oraz tylko do takich wypadków, w których ofiarami byli piesi (czyli zgodnie z kryteriami przyjętymi dla kategorii nadrzędnej).

Na każdym arkuszu w prawym dolnym rogu podany jest wskaźnik śmiertelności wypadków w danej kategorii obszarowej. Przy porównywaniu tych wskaźników trzeba mieć na uwadze, że różnice pomiędzy poszczególnymi miastami, w tym między grupami miast o różnej wielkości mogą wynikać nie tylko z różnej faktycznej ciężkości wypadków, ale także z różnic w sposobie raportowania wypadków przez poszczególne komendy Policji. Według definicji stosowanych w statystyce, wypadek to zdarzenie drogowe, w którym ktoś został ranny lub zabity na miejscu albo zmarł w ciągu 30 dni. Ciężko ranny to człowiek, którego hospitalizowano na ponad 24 godziny wskutek wypadku. Natomiast lekko ranna to osoba, która odniosła obrażenia "zwykle wymagające leczenia". Ludzie, którzy odnieśli mniejsze obrażenia - takie jak niewielkie skaleczenia lub stłuczenia - nie są zazwyczaj anotowywani jako ranni.

1. Wypadki w całej Polsce



2. Wypadki poza obszarami zabudowanymi



3. Wypadki na obszarach zabudowanych poza miastami



4. Wypadki w małych miastach (drogi miejskie poza powiatami miejskimi)



5. Wypadki w średnich miastach (powiaty miejskie poza miastami wojewódzkimi)



6. Wypadki w miastach wojewódzkich (12 najmniejszych miast)



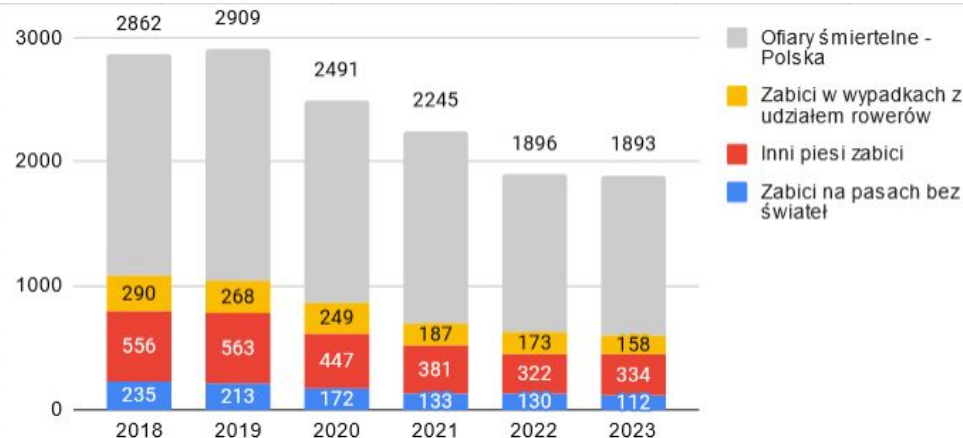
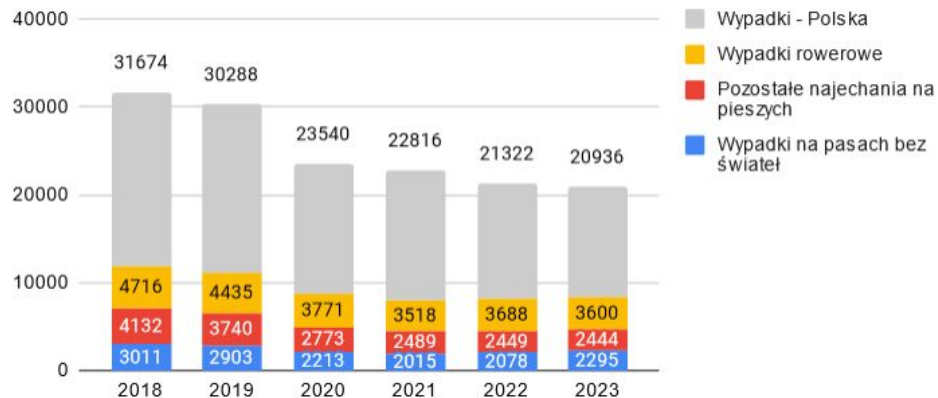
7. Wypadki w największych miastach poza stolicą (Kraków, Wrocław, Łódź, Poznań i Gdańsk)



8. Wypadki w Warszawie



Wypadki w całej Polsce



W porównaniu z 2022, w 2023 roku przybyło najechań na pieszych. Spadła natomiast liczba wypadków z udziałem ludzi na rowerach.

Podkreśla się, że **pomimo wzrostu liczby wypadków z udziałem pieszych, spadła liczba pieszych zabitych.**

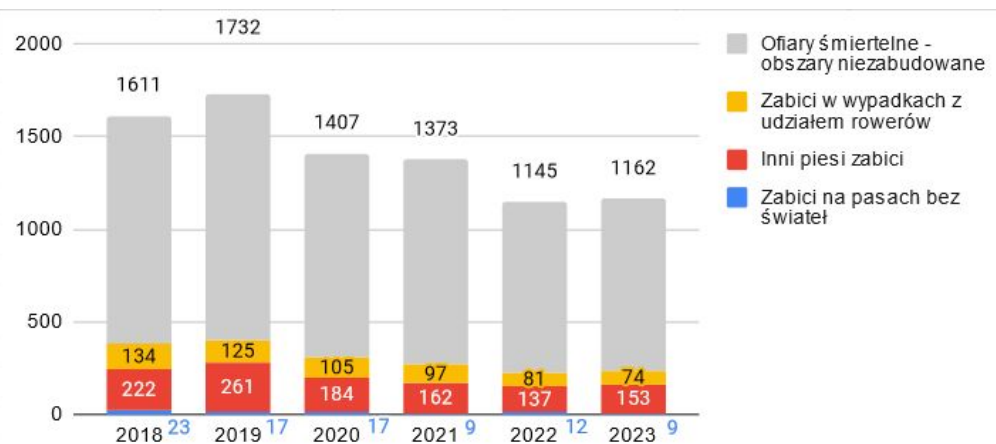
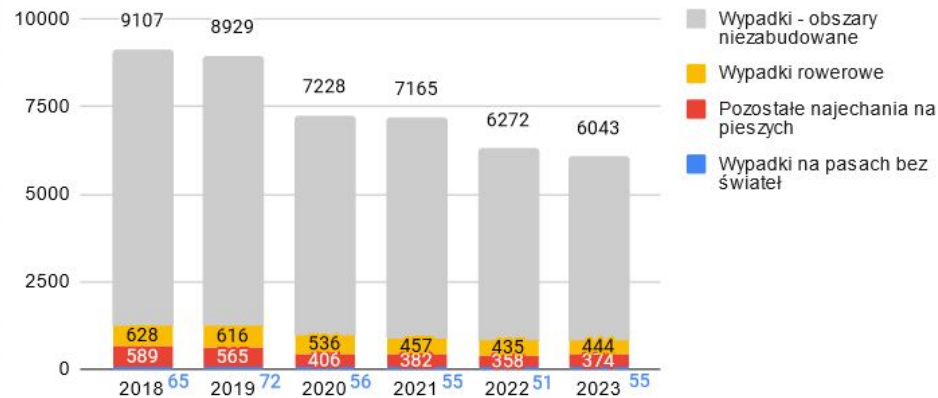
W szczególności dotyczy to najechań na pieszych na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, w których ofiarami byli piesi.

Uwaga:

W Raporcie z 2023 roku Policja podała, że odnotowano 3 596 wypadków drogowych, w których uczestniczyli rowerzyści. Zginęło 154, a rany odniosły 3 264 osoby. W zestawieniu pozostawiono dane wg POBRD ITS.



Wypadki poza obszarami zabudowanymi



Poza obszarami zabudowanymi w 2023 w porównaniu do 2022 przybyło i najechań na pieszych, i wypadków rowerowych.

Spadła śmiertelność wypadków rowerowych (mniej zabitych przy większej liczbie wypadków).

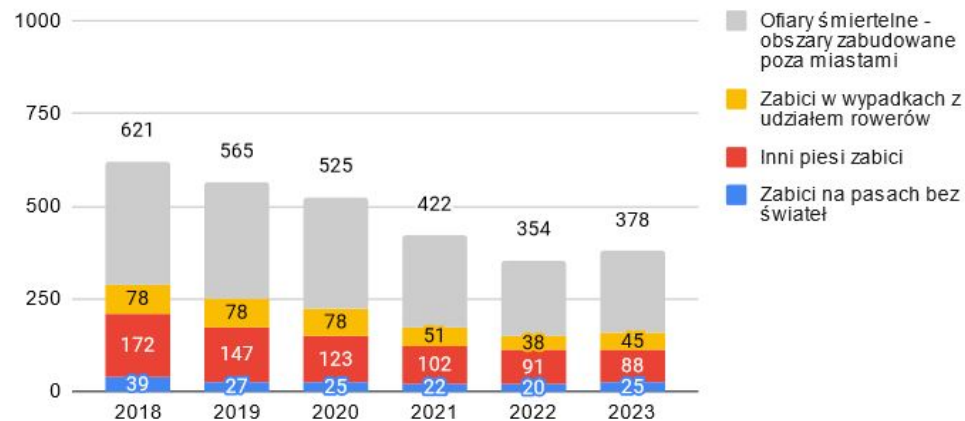
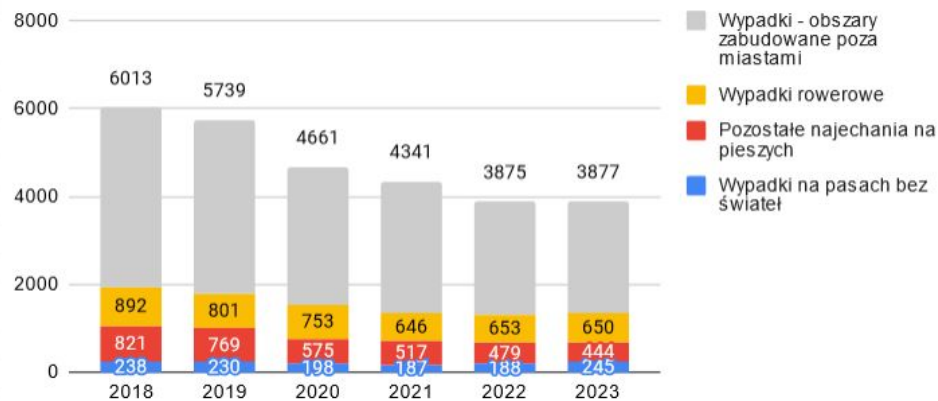
Poza obszarami zabudowanymi wypadki na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej są incydentalne. Zmiany rok do roku mieszczą się w zakresie kilku wypadków / ofiar. **Wniosek: cały wzrost liczby wypadków na pasach bez świateł miał miejsce w obszarach zabudowanych.**

Pozostałych najechań na pieszych (na przejściach z sygnalizacją oraz poza przejściami dla pieszych) było poza obszarami zabudowanymi więcej i były one cięższe (wskaźnik śmiertelności wzrósł z 38,3% w 2022 do 40,9% w 2023).

Uwaga:

Na tej karcie ujęte są wszystkie wypadki poza obszarami zabudowanymi - także te, które miały miejsce na terenach miast.

Wypadki na obszarach zabudowanych poza miastami



Na terenach oznakowanych jako obszary zabudowane, ale niebędących miastami, za wzrost łącznej liczby wypadków z niechronionymi uczestnikami i uczestniczkami ruchu odpowiada tylko jeden z 3 wyróżnionych rodzajów wypadków: najechania na pieszych na przejściach bez sygnalizacji świetlnej.

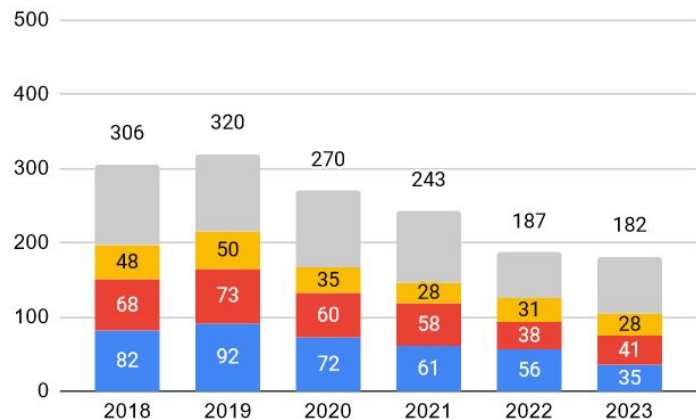
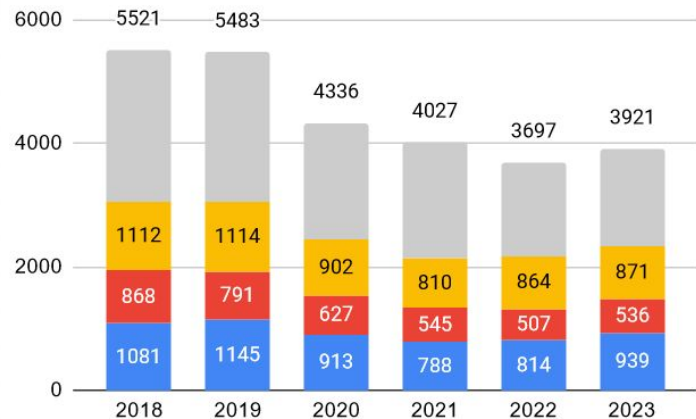
Liczba pieszych zabitych na pasach bez świateł wzrosła o 1/4.

Spadła liczba wypadków rowerowych, ale również wzrosła - o prawie 1/5 - liczba ich ofiar śmiertelnych.

W obszarach zabudowanych poza miastami udział wypadków z niechronionymi jest już wyraźnie większy niż poza obszarami zabudowanymi. Wskaźnik śmiertelności najechań na pieszych na przejściach bez sygnalizacji świetlnej jest jednak wyższy od średniego dla wszystkich wypadków na takich terenach (poza zabudowanymi jest niższy a w małych miastach w 2023 też spadł poniżej).

Zabici poza drogami miejskimi stanowią 52% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków w obszarach zabudowanych.

Wypadki w małych miastach



- Wypadki - małe miasta
- Wypadki rowerowe
- Pozostałe najechania na pieszych
- Wypadki na pasach bez świateł

- Ofiary śmiertelne - małe miasta
- Zabici w wypadkach z udziałem rowerów
- Inni piesi zabici
- Zabici na pasach bez świateł

To zestawienie obejmuje oznakowane jako obszar zabudowany drogi miejskie poza miastami na prawach powiatów.

Śmiertelność wypadków w miastach jest o wiele niższa niż w obszarach zabudowanych poza miastami.

Małe miasta mają największy udział we wzroście liczby najechań na pieszych na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Jednocześnie to w nich najbardziej w stosunku do 2022 roku **spadła liczba pieszych zabitych na pasach bez świateł - o 35,7%**.

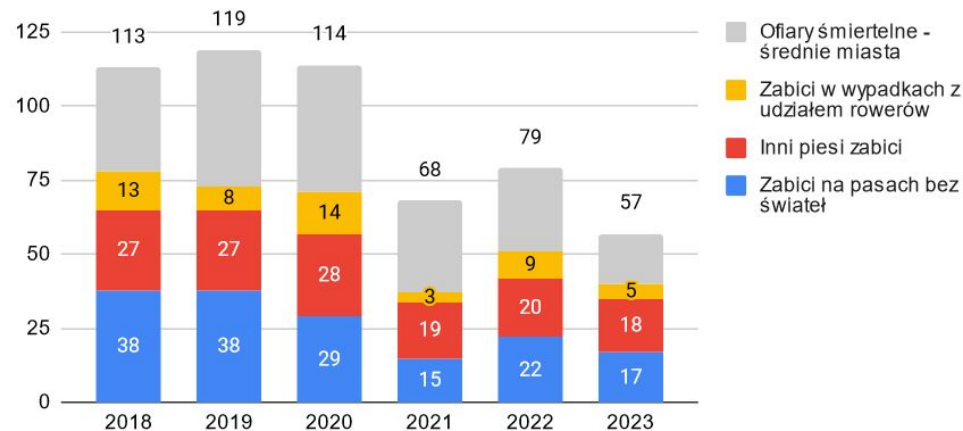
W małych miastach wypadków rowerowych było najwięcej ze wszystkich grup terenowych przeanalizowanych w tym zestawieniu.

Uwaga:

We wszystkich przedstawionych zestawieniach, część wypadków z udziałem pieszych jest ujęta w liczbach ogólnych, poza wyróżnionymi na niebiesko i na czerwono najechaniami na pieszych. Niebieskie części kolumn obejmują tylko najechania pieszych na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej; czerwone - najechania na przejściach ze światłami oraz poza przejściami dla pieszych.



Wypadki w średnich miastach



Tym zestawieniem objęte są wszystkie powiaty miejskie poza miastami wojewódzkimi.

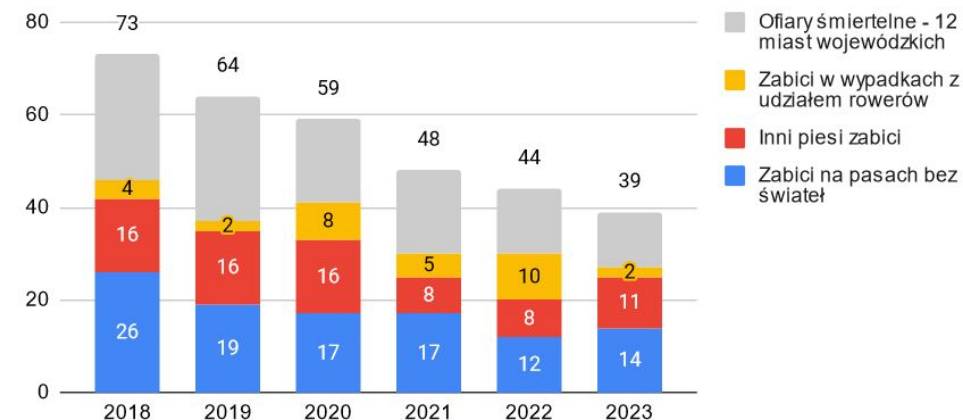
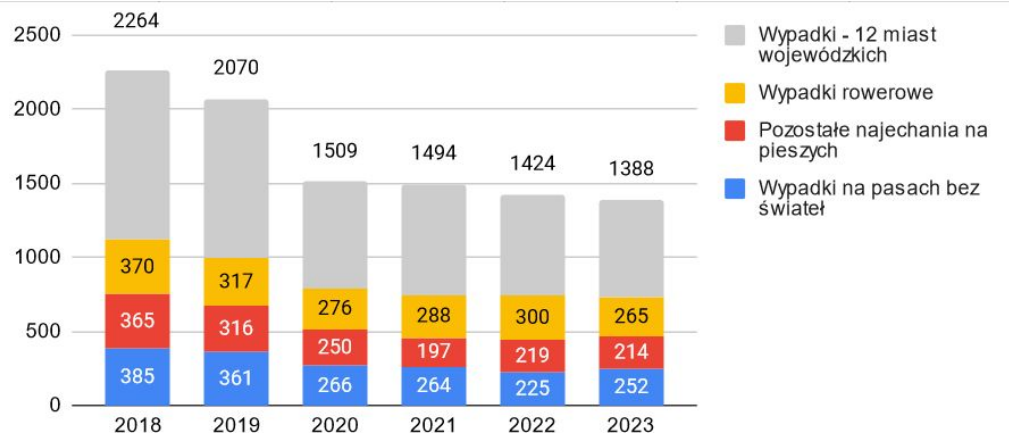
W tych miastach najbardziej zauważalny spadek liczby zabitych pieszych oraz rowerzystów i rowerzystek nastąpił w 2021 roku. W 2022 nastąpił wzrost, a w 2023 kolejny spadek.

Liczby wypadków utrzymują się na stabilnym poziomie po spadku z 2020 roku.

Śmiertelność wypadków była tu zbliżona do średniej dla wszystkich miast wojewódzkich (wynoszącej 2,4%).



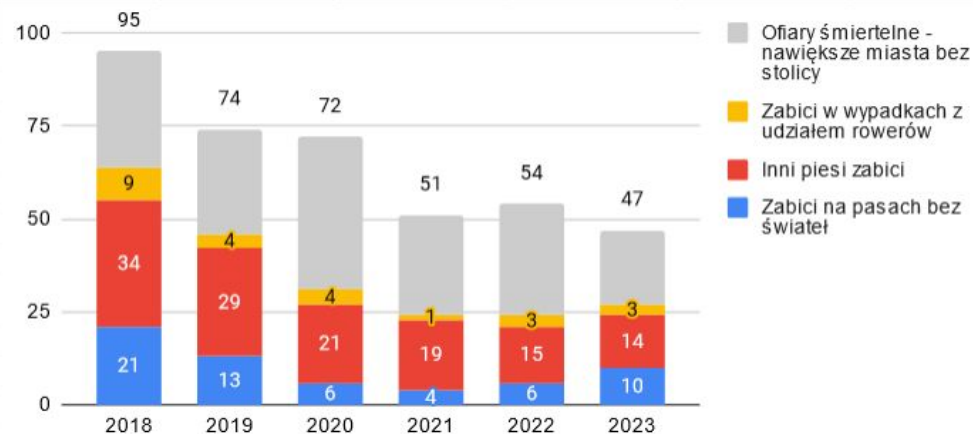
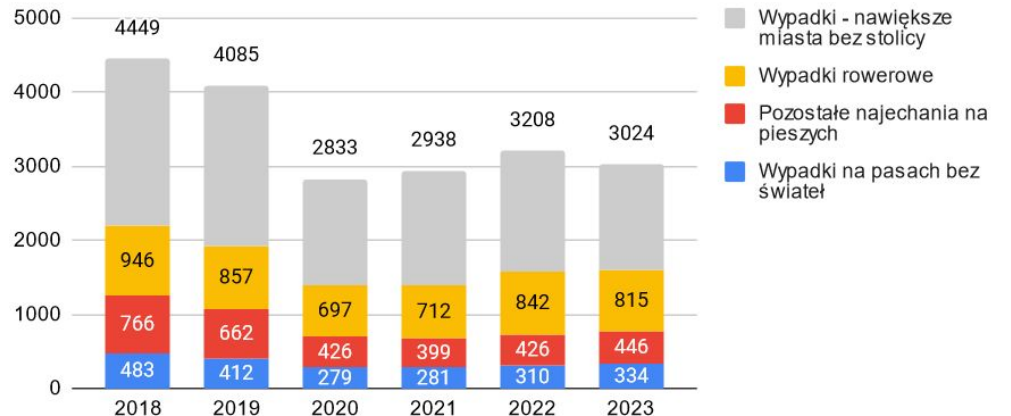
Wypadki w mniejszych miastach wojewódzkich



W 12 najmniejszych miastach wojewódzkich wskaźnik śmiertelności wypadków wzrósł w stosunku do 2022 roku (o 0,2 p.proc.).

Znacznie wzrosła liczba zabitych w wyniku najechań na pieszych (o prawie 1/3). Przy prawie 10 razy mniejszym wzroście liczby wypadków (o 3,5%) wzrósł wskaźnik śmiertelności pieszych z 4,8% do 6,1%. Wzrosła przy tym liczba wypadków na pasach bez świateł (o prawie 10%). Spadła liczba pozostałych najechań na pieszych (o 5), ale zabitych było o 3 więcej (co matematycznie daje wzrost o 37,5%).

Wypadki w 5 największych miastach poza stolicą



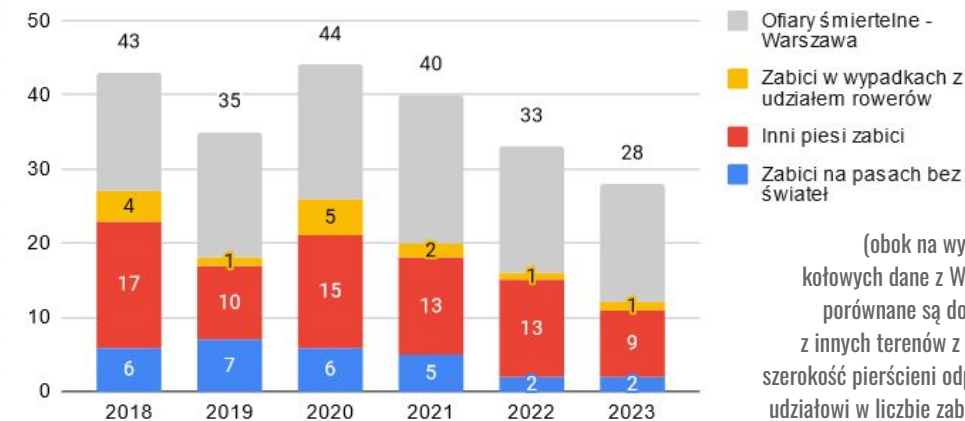
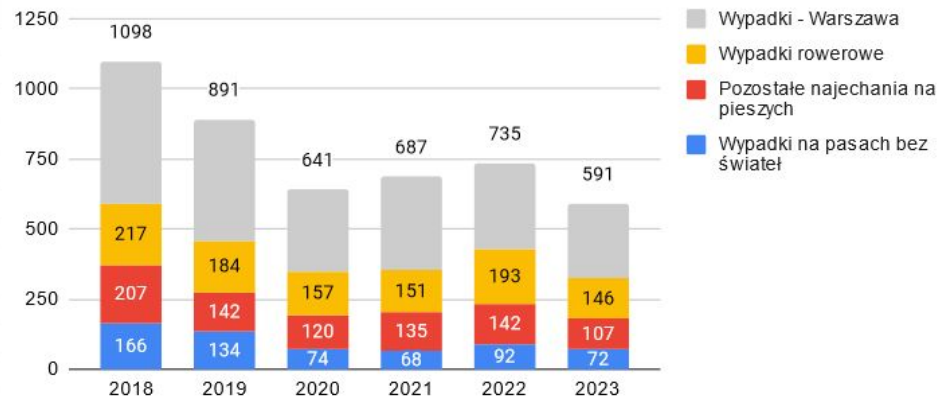
Tak jak 12 mniejszych miast wojewódzkich znacznie różni się pod względem statystycznych wskaźników zdarzeń drogowych od pozostałych, tak wśród tych 6 największych polskich miast widać istotne różnice między stolicą a kolejną piątką pod względem wielkości (Krakowa, Wrocławia, Łodzi, Poznania i Gdańska).

W tych miastach spadek liczby zabitych miał miejsce już w 2019 roku (kiedy w całej Polsce zabitych było więcej niż rok wcześniej). W 2020 i 2021 znów ginęło mniej ludzi, w szczególności pieszych. Ostatnie 2 lata były dla pieszych bardziej tragiczne, a **stosunkowo najbardziej wzrosła liczba zabitych na pasach.**

W wypadkach rowerowych ginie średnio mniej niż jedna osoba w jednym dużym mieście w ciągu jednego roku.

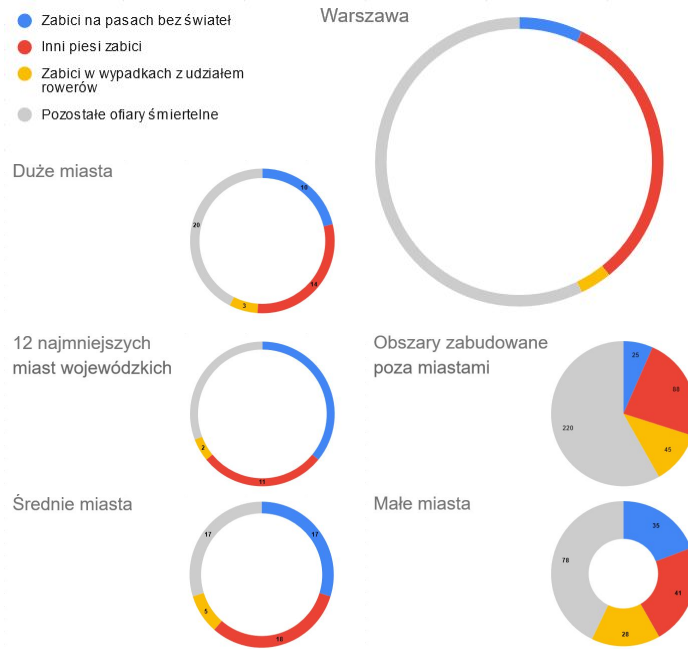


Wypadki w Warszawie



(obok na wykresach kołowych dane z Warszawy porównane są do danych z innych terenów z 2023 r.; szerokość pierścieni odpowiada udziałowi w liczbie zabitych na wszystkich drogach miejskich)

Struktura wypadków w Warszawie odbiega od pozostałych dużych miast. Stołeczne statystyki muszą być analizowane oddzielnie. Jest jedynym miastem wojewódzkim, w którym w stosunku do 2022 roku zmniejszyły się liczby wszystkich analizowanych rodzajów wypadków. Nie wzrosła także liczba zabitych w żadnej grupie.

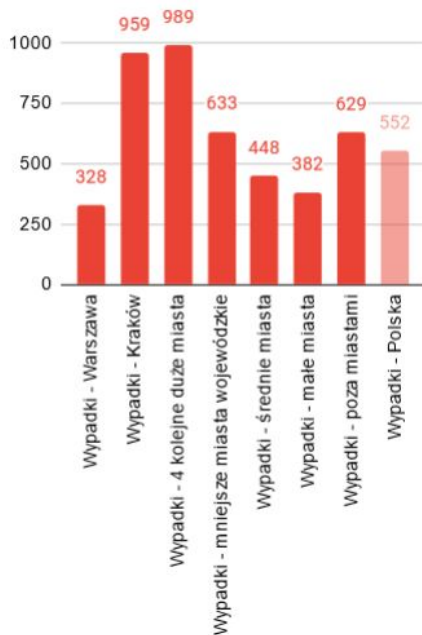


W kolejnym roku po zmianie zasad pierwszeństwa pieszych na przejściach spadła liczba pieszych zabitych, ale nie wszędzie. Więcej niż w 2022 roku było pieszych zabitych na pasach bez świateł w obszarach zabudowanych poza miastami. Spadła liczba zabitych na takich przejściach w miastach, ale głównie w tych mniejszych.

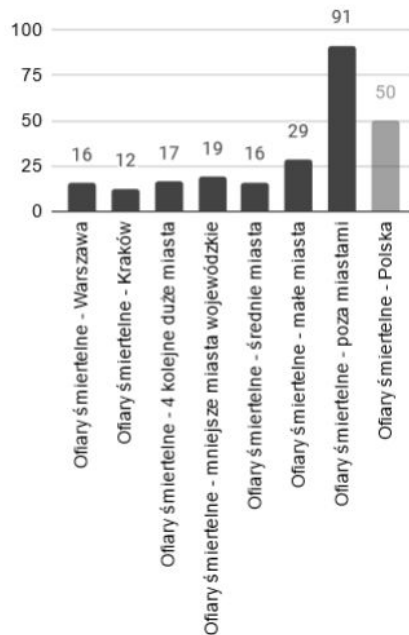
W największych miastach narażenie pieszych i kierujących rowerami na śmierć w wypadku drogowym było relatywnie mniejsze, więc trudniej uzyskać poprawę w stosunku do poprzedniego roku.

We wszystkich miastach wojewódzkich łącznie liczba pieszych zabitych na pasach bez świateł wzrosła z 20 do 26.

Dane na 1 mln mieszkańców



Dane na 1 mln mieszkańców



Na wykresach powyżej pokazane są orientacyjne wskaźniki liczb wypadków w stosunku do liczb mieszkańców (uwaga: na tych wykresach kolumny "poza miastami" obejmują wypadki z obszarów zabudowanych i niezabudowanych łącznie). We wszystkich polskich miastach łącznie mieszka około 22 milionów ludzi, z czego najwięcej w małych miastach (ok. 10 mln).

Uwaga końcowa:

Pokazane w zestawieniu dane z lat 2022 i 2023 nie obejmują wypadków z osobami jeżdżącymi na rolkach i hulajnogach elektrycznych oraz korzystającymi z innych urządzeń wspomagających ruch i urządzeń transportu osobistego. W poprzednich latach wypadki takie były ujęte w statystykach razem z pieszymi albo z kierującymi rowerami lub innymi pojazdami.

W policyjnym Raporcie "Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku" nie sposób znaleźć informacji, ile dokładnie było wypadków "hulajnogowych" ani z UTO. Są dane o pojazdach sprawców i o poszkodowanych, ale łącznej liczby wypadków z udziałem poszczególnych rodzajów pojazdów brak. Podano za to, że było 66 wypadków z osobami na UWR. Według danych z POBRD, w 2023 roku w całej Polsce były 542 wypadki z hulajnogami elektrycznymi i 16 z UTO. Były w nich 4 ofiary śmiertelne, z czego tylko jedna w większym mieście.