

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2022 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych¹

Przemysław Skoczyński, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego

WYPADKI I ICH OFIARY W LATACH 2013-2022

W 2022 r. na polskich drogach wydarzyły się 21 322 wypadki drogowe, w których zginęło 1 896 osób, a 24 743 osoby zostały ranne, w tym 7 541 osób odniosło ciężkie obrażenia (tab. 1).

W stosunku do roku 2021 na polskich drogach:

- liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 349 osób (-15,5%),
- liczba rannych spadła o 1 672 (-6,3%), w tym ciężko rannych o 735 osoby (-8,9%),
- liczba wypadków spadła o 1 494 (-6,5%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji spadła o 60 353 (-14,3%).

W 2022 r. pierwszy raz od wielu lat liczba ofiar śmiertelnych spadła znacząco poniżej poziomu 2 000. Należy podkreślić, że stało się to pomimo iż w 2022 r. funkcjonowanie w większości obszarów życia wróciło do normy po ograniczeniach związanych z pandemią Covid. To również kolejny rok utrzymania tendencji spadkowej w liczbie wypadków oraz rannych (w tym ciężko). Zgodnie z założeniami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*² liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do roku 2030 powinna być ograniczona co najmniej o 50% w odniesieniu do bazowego roku 2019. W 2022 r. w stosunku do wartości oczekiwanych w *NPBRD 2021-2030* liczba zabitych była mniejsza o 723 osoby (-27,6%), a liczba ciężko rannych zmniejszyła się o 2 030 osób (-27,6%) (rys. 1). Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w 2022 r. zmniejszyła się łącznie o 34,8% w porównaniu z rokiem 2019, a ciężko rannych o 29,1%. Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat liczba wypadków spadła o 40,5%, ofiar śmiertelnych - o 43,5%, a ciężko rannych - o 35,4%.

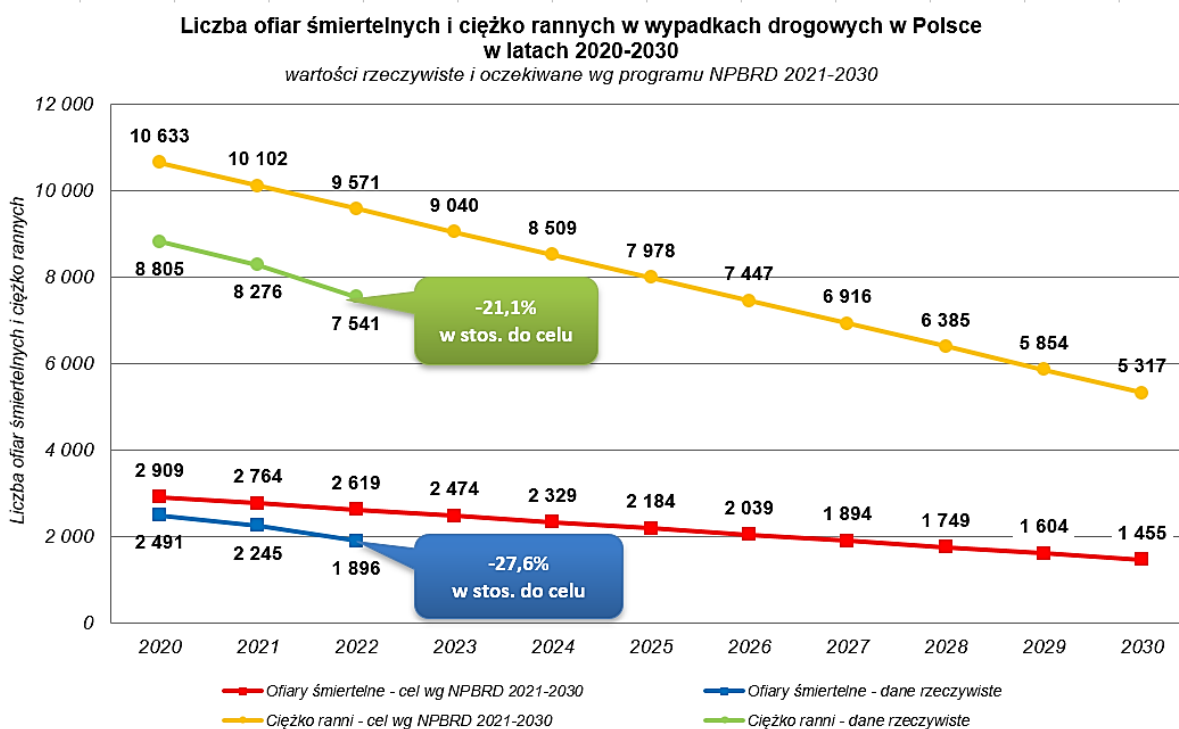
Tab. 1. Zdarzenia drogowe i ich ofiary w Polsce w latach 2013-2022

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (ofiary śmiert./ 1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os./ 1 tys. mieszk.)
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	382 043	65	656
2021	22 816	2 245	26 415	8 276	422 619	59	682
2022	21 322	1 896	24 743	7 541	362 266	50	709
2022/2021	-6,5%	-15,5%	-6,3%	-8,9%	-14,3%	-15,6%	3,9%
2022/2019	-29,6%	-34,8%	-30,3%	-29,1%	-20,5%	-34,0%	11,7%
2022/2013	-40,5%	-43,5%	-43,8%	-35,4%	1,8%	-42,7%	40,8%

¹ Dane o wypadkach: KG Policji System Ewidencji Wypadków i Kolizji, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl

² Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030; <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2021/12/Narodowy-Program-Bezpieczenstwa-Ruchu-Drogowego-2021-2030.pdf> (dostęp 06.09.2023).

Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w Polsce w latach 2020-2030 (wartości rzeczywiste i oczekiwane wg NPBDR 2021-2030) – opracowanie własne na podstawie NPBDR 2021-2030



POLSKA NA TLE KRAJÓW UNII EUROPEJSKIEJ

W 2022 r. na drogach UE zginęło 20 678 osób, co stanowi wzrost o 4% w porównaniu z rokiem 2021. Tylko 12 krajów UE odnotowało spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2022 r. w porównaniu z 2021 r. Na pierwszym miejscu znalazła się Słowenia z 25% spadkiem, następnie Łotwa z 23% oraz Litwa i Cypr z 18% spadkiem³.

UE wyznaczyła cel zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o połowę do 2030 r., w odniesieniu do poziomu danych z 2019 r. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE-27 w 2022 r. zmniejszyła się łącznie o 9% w porównaniu z rokiem 2019. Biorąc jednak pod uwagę, że do osiągnięcia celu na 2030 r. potrzebny jest średni roczny spadek o 6,1%, to powinien on wynieść w 2022 r. 17,2%. Analizując dane za ostatnie dziesięć lat, ogólny postęp w ograniczaniu liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na drogach UE był dobry w 2012 i 2013 r., z 8% spadkiem. Jednak po tym pozytywnym początku nastąpiło sześć lat stagnacji z zaledwie 6% spadkiem w latach 2014-2019.

W 2020 r. odnotowano wyjątkowy spadek o 17% w porównaniu z 2019 r. Wynik ten był jednak silnie związany z ograniczeniami w podróżowaniu po Europie z powodu pandemii Covid-19. W 2021 r. również odnotowano stały spadek o 13% w stosunku do 2019 r., ale liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wzrosła o 5% w stosunku do 2020 r., na co wpływ miało stopniowe łagodzenie ograniczeń w podróżowaniu i wymogów dotyczących lockdownu w całej Europie.

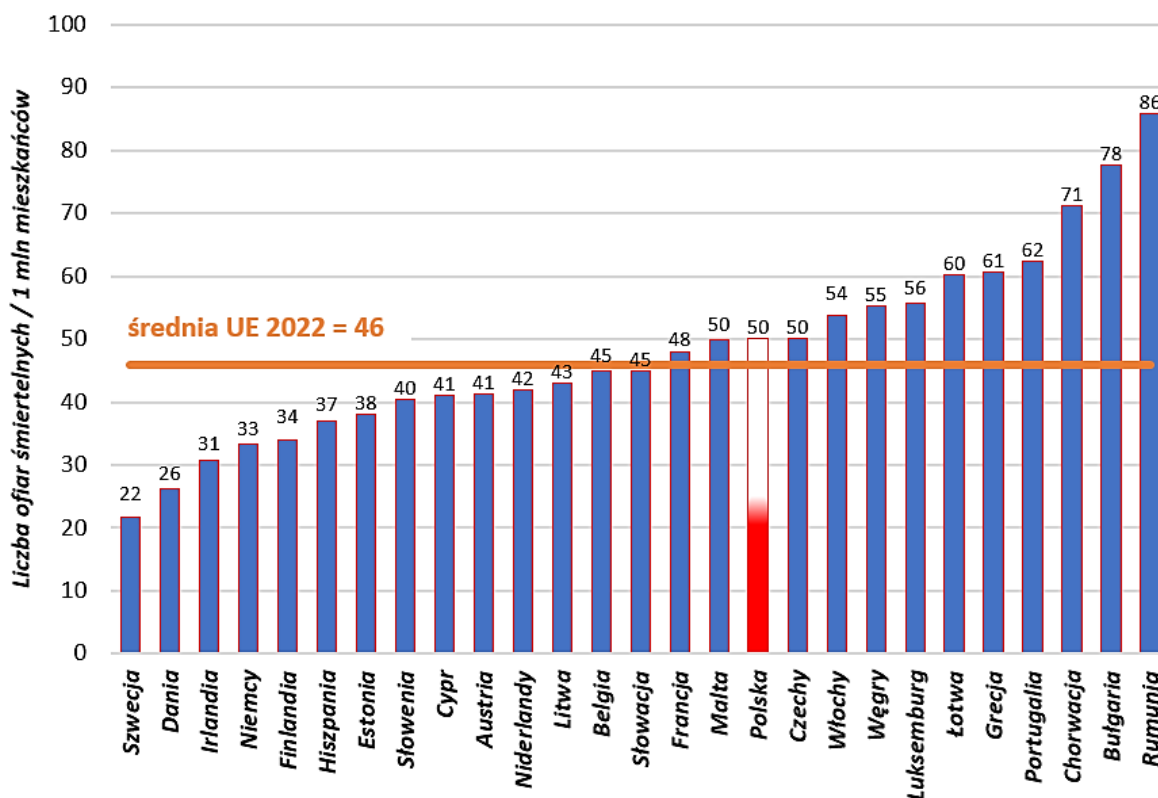
Postępy w ograniczaniu poważnych obrażeń w wyniku wypadków drogowych w UE w ostatniej dekadzie były słabe, zwłaszcza w porównaniu z redukcją liczby ofiar śmiertelnych. W okresie 2012-2022 odnotowano jedynie 14% redukcję. Dokładna liczba osób ciężko rannych w wypadkach drogowych nie jest jeszcze znana we wszystkich krajach UE.

Śmiertelność w krajach UE różni się prawie czterokrotnie między grupami krajów o najwyższej i najniższej śmiertelności. Szwecja jest najbezpieczniejszym krajem z 22 zgonami na milion mieszkańców w 2022 r. W Danii, Irlandii, Niemczech i Finlandii śmiertelność na drogach wynosi poniżej 35 zgonów na milion mieszkańców. W UE-27 w 2022 r. ogólny poziom śmiertelności w wypadkach drogowych wyniósł

³ Źródło danych: European Transport Safety Council <https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> (dostęp 30.08.2023)

46 zgonów na milion mieszkańców w porównaniu do 54 w 2012 r. W Polsce wartość tego wskaźnika spadła do wartości 50 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców (w 2012 wartość ta wynosiła 93). Najwyższa śmiertelność występuje w Rumunii - 86 zgonów w wypadkach drogowych na milion mieszkańców. W dwóch krajach - na Malcie i w Niderlandach - śmiertelność na drogach w 2022 r. była jeszcze wyższa niż w 2012 r.

Rys.2. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. – opracowanie własne na podstawie danych ETSC



OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

W Polsce od wielu lat szczególnie duży problem stanowi liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów czyli tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Ofiary śmiertelne wśród tej grupy użytkowników dróg stanowiły w 2022 r. 44,4% ogółu, a w 2013 r. było to 52,5% (tab. 2,3). W 2022 r. w wyniku wypadków drogowych:

- zginęło 460 pieszych (24,3% ogółu zabitych), a ciężkie obrażenia odniosło 1 674 pieszych (22,2% ogółu ciężko rannych),
- zginęło 170 rowerzystów (9,0%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 132 rowerzystów (15,0%),
- zginęło 158 motocyklistów (8,3%), a ciężkie obrażenia odniosło 765 motocyklistów (10,1%),
- zginęło 53 motorowerzystów (2,8%), a ciężkie obrażenia odniosło 293 motorowerzystów (3,9%).

W stosunku do roku 2021 liczba ofiar śmiertelnych zmalała wśród:

- pieszych o 12,7%,
- rowerzystów o 8,1%,
- motocyklistów o 26,5%,
- motorowerzystów zmalała o 1,9%.

W porównaniu do danych sprzed dziesięciu lat można stwierdzić, że w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego najbardziej poprawiła się sytuacja pieszych (spadek o 59,6%). Dużą poprawę odnotowano również wśród rowerzystów (spadek o 44,4%) i motocyklistów (spadek o 37,5%). Należy zwrócić uwagę, że nieznacznie zwiększył się udział ofiar śmiertelnych wśród motorowerzystów w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 1,8% w 2013 r.

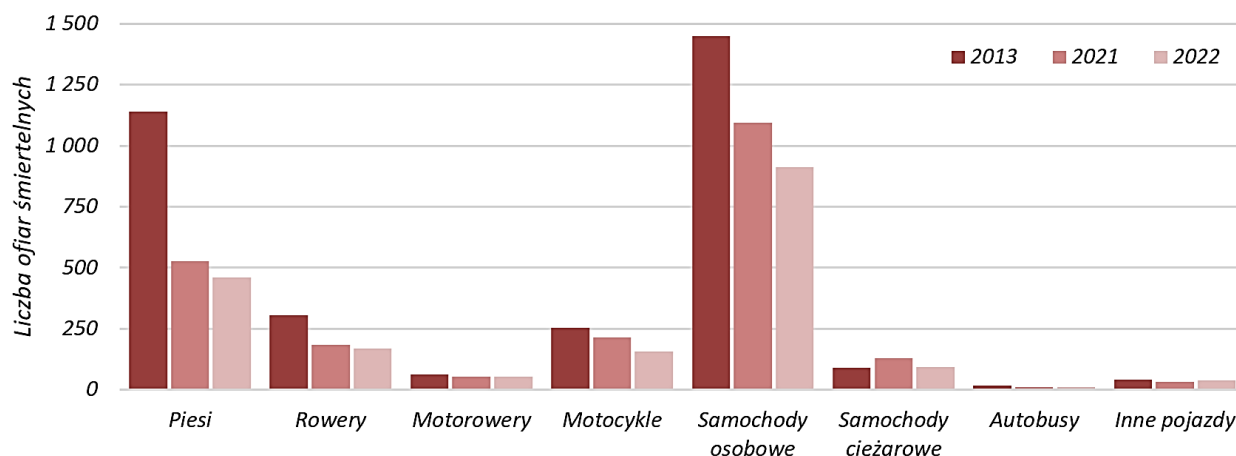
do 2,8% w 2023 r.), a dla tej grupy uczestników ruchu odnotowano najmniejszą poprawę na przestrzeni minionej dekady (spadek liczby ofiar śmiertelnych o 14,5%).

Tab.2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2013, 2021, 2022

Środek transportu	2013		2021		2022		zmiana 2022/2021	zmiana 2022/2013
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	1 140	34,0%	527	23,5%	460	24,3%	-12,7%	-59,6%
Rowery	306	9,1%	185	8,2%	170	9,0%	-8,1%	-44,4%
Motorowery	62	1,8%	54	2,4%	53	2,8%	-1,9%	-14,5%
Motocykle	253	7,5%	215	9,6%	158	8,3%	-26,5%	-37,5%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	24	1,1%	12	0,6%	-50,0%	-
Razem niechronieni	1 761	52,5%	981	43,7%	841	44,4%	-14,3%	-52,2%
Samochody osobowe	1 448	43,1%	1 094	48,7%	913	48,2%	-16,5%	-36,9%
Samochody ciężarowe	90	2,7%	128	5,7%	94	5,0%	-26,6%	4,4%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	94	4,2%	66	3,5%	-29,8%	-
Autobusy	18	0,5%	11	0,5%	10	0,5%	-9,1%	-44,4%
Inne pojazdy	40	1,2%	31	1,4%	38	2,0%	22,6%	-5,0%
- w tym e-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	bd.	bd.	3	0,2%	-	-
Ogółem	3 357	100,0%	2 245	100,0%	1 896	100,0%	-15,5%	-43,5%

Dużą poprawę w porównaniu do danych z roku 2021 odnotowano również w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 26,6%). Porównując dane do roku 2013 nastąpiło pogorszenie – wystąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych (o 4,4%) i zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w tej grupie uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 2,7% w 2013 r. do 5,0% w 2023 r.). Bardzo duże spadki odnotowano w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów (w porównaniu do roku 2021 o 16,5%, a do roku 2013 o 36,9%). Jednocześnie w tej grupie użytkowników dróg zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 43,1% w 2013 r. do 48,2% w 2023 r.).

Rys. 3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2013, 2021, 2022 – opracowanie własne na podstawie danych POBR



Odmienne przedstawia się sytuacja w zakresie zmiany liczby osób ciężko rannych. W stosunku do roku 2021 liczba osób ciężko rannych zmalała wśród:

- motocyklistów o 13,8%,
- motorowerzystów o 13,6%.

Natomiast liczba osób z ciężkimi obrażeniami wzrosła w 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wśród:

- rowerzystów o 2,2%,
- pieszych o 0,1%.

W porównaniu z danymi z roku 2013 w zakresie liczby ciężko rannych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego największą poprawę odnotowano wśród motorowerzystów (spadek o 53,3%).

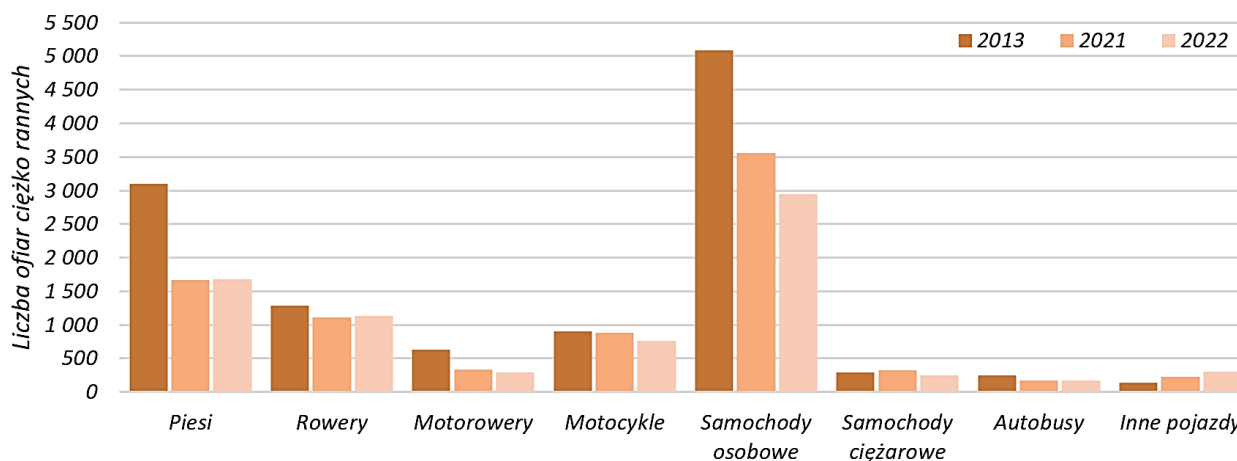
Dużą poprawę odnotowano również wśród pieszych (spadek o 46,0%) i motocyklistów (spadek o 15,1%). Nastąpił wzrost udziału rowerzystów z ciężkimi obrażeniami w ogólnej liczbie osób ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych (z 11,0% w 2013 r. do 15,0% w 2023 r.). Dla tej grupy uczestników ruchu odnotowano najmniejszą poprawę w okresie minionych dziesięciu lat (spadek liczby ofiar ciężko rannych o 12,1%).

Tab.3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2013, 2021, 2022

Środek transportu	2013		2021		2022		zmiana 2022/2021	zmiana 2022/2013
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	3 098	26,5%	1 672	20,2%	1 674	22,2%	0,1%	-46,0%
Rowery	1 288	11,0%	1 108	13,4%	1 132	15,0%	2,2%	-12,1%
Motorowery	627	5,4%	339	4,1%	293	3,9%	-13,6%	-53,3%
Motocykle	901	7,7%	887	10,7%	765	10,1%	-13,8%	-15,1%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	183	2,2%	177	2,3%	-3,3%	-
Razem niechronieni	5 914	50,7%	4 006	48,4%	3 864	51,2%	-3,5%	-34,7%
Samochody osobowe	5 085	43,6%	3 555	43,0%	2 950	39,1%	-17,0%	-42,0%
Samochody ciężarowe	288	2,5%	321	3,9%	250	3,3%	-22,1%	-13,2%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	232	2,8%	175	2,3%	-24,6%	-
Autobusy	246	2,1%	173	2,1%	177	2,3%	2,3%	-28,0%
Inne pojazdy	139	1,2%	221	2,7%	300	4,0%	35,7%	115,8%
- w tym e-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	0	bd.	164	2,2%	-	-
Ogółem	11 672	100,0%	8 276	100,0%	7 541	100,0%	-8,9%	-35,4%

W przypadku pozostałych rodzajów środków transportu największą poprawę w zakresie liczby ofiar ciężko rannych w porównaniu do danych z roku 2021 odnotowano wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 22,1%). Również porównując dane do roku 2013 nastąpiła poprawa w tej grupie użytkowników dróg – wystąpił spadek liczby osób ciężko rannych (o 13,2%). Porównując dane do roku 2013 największą redukcję liczby ciężko rannych odnotowano wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów (spadek o 42,0%).

Rys. 4. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2013, 2021, 2022 – opracowanie własne na podstawie danych POBR



PRZYCZYNY/OKOLICZNYŚCI WYPADKÓW DROGOWYCH

Zdarzenia drogowe najczęściej powstają w wyniku splotu kilku okoliczności, ale dla celów statystycznych określana jest główna przyczyna ich zaistnienia. Według statystyk policyjnych do zaistnienia 97,6% wypadków przyczynił się człowiek.

W 2022 r. najczęściej popełniane błędy to (tab. 4):

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, którego skutkiem było:
 - 4 565 (21,4%) wypadków,
 - 181 (9,5%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 456 (19,3%) ciężko rannych,

2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, którego skutkiem było:
 - 4 496 (21,1%) wypadków,
 - 635 (33,5%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 870 (24,8%) ciężko rannych,
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu), którego skutkiem było:
 - 2 848 (13,4%) wypadków,
 - 159 (8,4%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 033 (13,7%) ciężko rannych.

W 2022 r., podobnie jak w latach poprzednich, najpoważniejsze w skutkach były wypadki spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Jest to sytuacja, w której pojazd porusza się z prędkością wyższą od limitu dopuszczalnego przepisami lub gdy jego prędkość jest zbyt wysoka w stosunku do warunków drogowych, pogodowych, oświetleniowych i/lub ruchowych występujących w danej chwili na drodze. W wypadkach, w których stwierdzono, że nadmierna prędkość była główną przyczyną ich zaistnienia, zginęło 33,5% ogółu ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych, a ciężkie obrażenia odniosło 24,8% ogółu ofiar ciężko rannych. W 2022 r. znacząco zmalała liczba śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (spadek o 21,4% w porównaniu do roku 2021). Jako przyczyny tej poprawy można postrzegać istotne zmiany w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a zwłaszcza w dotkliwym wzroście kwot mandatów za wykroczenia drogowe, które pociągają za sobą najwięcej ofiar. Zmianie uległ również sposób naliczania punktów karnych. Wielu ekspertów z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje, że gdyby nowe przepisy weszły w życie z zwiększeniem nieuchronności kary, to poprawa sytuacji w zakresie zmniejszenia liczby zdarzeń na polskich drogach i ich ofiar byłaby jeszcze bardziej spektakularna.

Poważnym przewinieniem kierowców również przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu. Wypadki, dla których była to główna przyczyna w 2022 r. stanowiły 21,4% ogółu wypadków, zginęło w nich 9,5% ogółu ofiar śmiertelnych, a poważne obrażenia odniosło 19,3% ogółu ciężko rannych. Tu odnotowano jeszcze większą poprawę w porównaniu do roku 2021 – znacząco spadła zarówno liczba wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu (spadek o 18,7%), jak i liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 36,0%) oraz ciężko rannych (spadek o 23,7%).

Pomimo dużego zwiększenia kar za nieprawidłowe zachowania wobec pieszego, w 2022 r. wzrosła liczba wypadków spowodowanych tą przyczyną (wzrost o 6,9% w porównaniu do roku 2021). Nieznacznie wzrosła również liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych (odpowiednio o: 0,6% i 1,4%). Odnotowano także niewielkie wzrosty udziałów zarówno liczby wypadków wynikających z nieprawidłowych zachowań wobec pieszego, jak i ich ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2013, 2021, 2022

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu						
2013	7 749	21,6%	357	10,6%	2 286	19,6%
2021	5 613	24,6%	283	12,6%	1 909	23,1%
2022	4 565	21,4%	181	9,5%	1 456	19,3%
2022/2021	-18,7%	---	-36,0%	---	-23,7%	---
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu						
2013	8 406	23,4%	994	29,6%	2 957	25,3%
2021	5 299	23,2%	808	36,0%	2 150	26,0%
2022	4 496	21,1%	635	33,5%	1 870	24,8%
2022/2021	-15,2%	---	-21,4%	---	-13,0%	---
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego						
2013	4 091	11,4%	226	6,7%	1 304	11,2%
2021	2 663	11,7%	158	7,0%	1 019	12,3%
2022	2 848	13,4%	159	8,4%	1 033	13,7%
2022/2021	6,9%	---	0,6%	---	1,4%	---

Komisja Europejska szacuje, że ok. 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie związanych jest z uczestnictwem w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu. Analiza danych o wypadkach w Polsce (tab.5) wskazuje, że w 2022 r. zauważalnie spadła liczba wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy (spadek o 12,5% w porównaniu do roku 2021). Znacząco spadła również zarówno liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków (spadek o 22,3%), jak i liczba ciężko rannych (spadek o 17,4%). Należy również zwrócić uwagę na fakt uczestnictwa w wypadkach drogowych nietrzeźwych pieszych. W 2022 r. zmalała liczba tych wypadków (spadek o 4,7% w porównaniu do roku 2021) oraz liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 8,5%) i ciężko rannych (spadek o 12,1%). Natomiast udział wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi piesi oraz ofiar tych zdarzeń został na zbliżonym poziomie jak rok wcześniej. Pomimo dużego spadku liczby ofiar wypadków, w których uczestniczyły osoby nietrzeźwe (zarówno kierujący, jak i piesi) nadal udział tych wypadków i ofiar w ogólnej liczbie jest na podobnym poziomie co dziesięć lat temu (tab. 5):

- kierowcy, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 1 580 (7,4%) wypadków skutkujących 188 (9,9%) ofiarami śmiertelnymi i 662 (8,8%) ciężko rannymi,
- piesi, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 571 (2,7%) wypadkach skutkujących 65 (3,4%) ofiarami śmiertelnymi i 197 (2,6%) ciężko rannymi.

Tab.5. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2013, 2021, 2022

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
alkohol u kierujących						
2013	2 562	7,1%	331	9,9%	1 023	8,8%
2021	1 805	7,9%	242	10,8%	801	9,7%
2022	1 580	7,4%	188	9,9%	662	8,8%
2022/2021	-12,5%	---	-22,3%	---	-17,4%	---
alkohol u pieszych						
2013	1 335	3,7%	179	5,3%	454	3,9%
2021	599	2,6%	71	3,2%	224	2,7%
2022	571	2,7%	65	3,4%	197	2,6%
2022/2021	-4,7%	---	-8,5%	---	-12,1%	---

PODSUMOWANIE

Analiza danych o wypadkach drogowych w Polsce wykazała, że w 2022 r. bezpieczeństwo znacząco się poprawiło – zarówno w porównaniu do roku 2021, jak i w perspektywie dziesięcioletniej. Polska została laureatem nagrody Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu „PIN Award 2023”, ponieważ w latach 2012-2022 zmniejszyła liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 47%. Jednakże pomimo najlepszej sytuacji w tym zakresie od wielu lat, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce pozostaje niezadawalający. Cały czas nasze drogi są szczególnie niebezpieczne dla niechronionych uczestników ruchu drogowego. Tymczasem, gwałtowny rozwój transportu rowerowego, do którego doprowadziły obostrzenia wywołane pandemią COVID-19, wymaga w niektórych miastach poważnych działań z zakresu infrastruktury i organizacji ruchu. Większa liczba rowerzystów jest dobra dla zdrowia populacji, ale bez znaczących inwestycji w infrastrukturę dedykowaną rowerzystom (i użytkownikom urządzeń mikromobilnych), bez obszarowego obniżania prędkości i innych zmian, bezwzględna liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów prawdopodobnie wzrośnie. Dodatkowo, badania prowadzone w niektórych krajach wskazują, że hulajnogi elektryczne są bardziej niebezpieczne dla ich użytkowników niż rowery dla rowerzystów i w związku z tym dotychczasowe regulacje w tym zakresie powinny być lepiej egzekwowane.

Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych o połowę do 2030 r. będzie wymagało ogromnej woli politycznej na każdym poziomie od międzynarodowego do lokalnego, konsekwencji w działaniu, opracowania nowych narzędzi i stosowania podejścia bezpiecznego systemu, które obejmuje wszystkie aspekty bezpieczeństwa drogowego, w tym zachowania kierowców, stan techniczny pojazdów, projektowanie infrastruktury, nadzór i egzekwowanie przepisów oraz opiekę po wypadku. Trzeba pamiętać, że długofalowe plany mogą wymagać zmian w nadchodzących latach gdyż doświadczenie pokazuje, jak duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają nowe technologie, nowe sposoby pracy, a nawet zupełnie nowe środki transportu.