

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2023 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych¹

Przemysław Skoczyński, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego

WYPADKI I ICH OFIARY W LATACH 2014-2023

W 2023 roku na polskich drogach doszło do 20 936 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 1 893 osób, a 24 125 zostało rannych, w tym 7 545 odniosło poważne obrażenia (tabela 1).

W porównaniu z rokiem 2022 na polskich drogach:

- liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 3 osoby (-0,2%),
- liczba rannych spadła o 618 (-2,5%), ale liczba poważnie rannych wzrosła o 54 osoby (+0,7%),
- liczba wypadków spadła o 386 (-1,8%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji wzrosła o 3 725 (+5,2%).

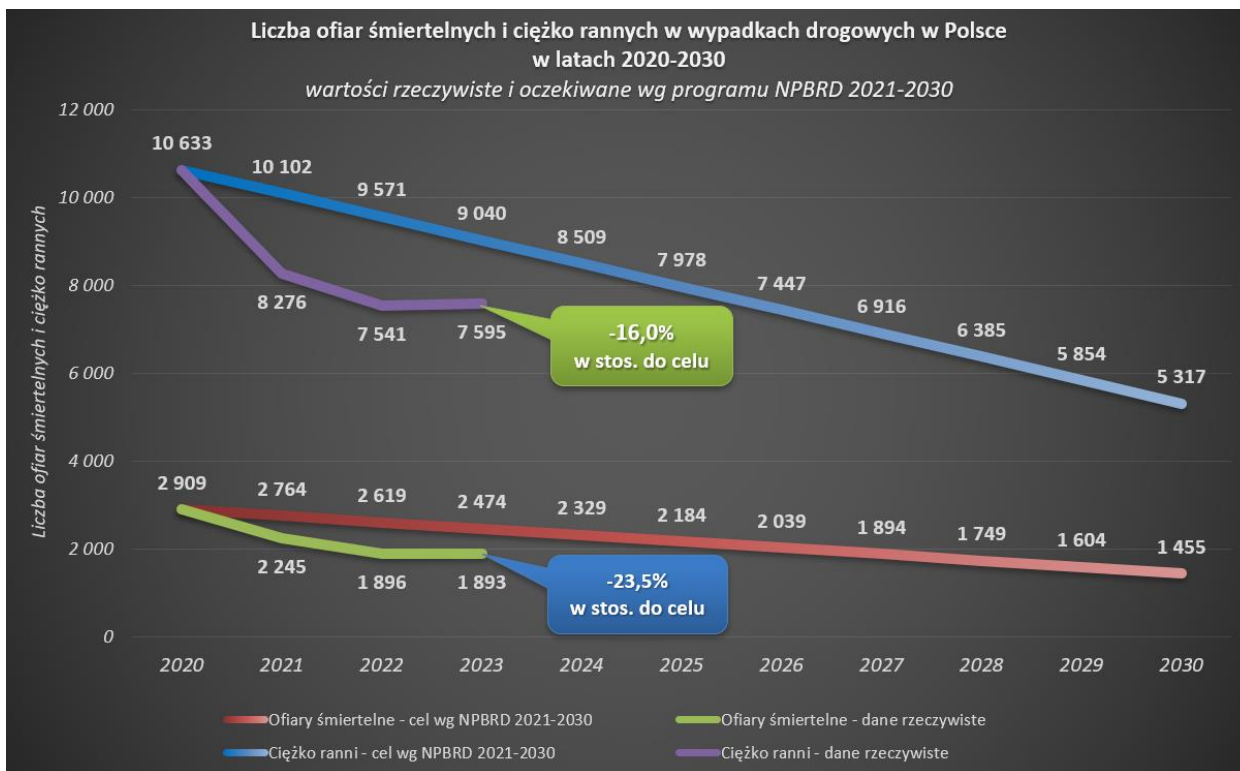
W 2023 roku liczba ofiar śmiertelnych uległa minimalnej poprawie i pozostała nadal poniżej poziomu 2 tys. Był to kolejny rok utrzymywania się tendencji spadkowej w liczbie wypadków oraz rannych (w tym ciężko). Zgodnie z założeniami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych do roku 2030 o co najmniej 50% w porównaniu z rokiem 2019. W 2023 roku w odniesieniu do oczekiwanych wartości w NPBRD 2021-2030 liczba zgonów była niższa o 581 osób (-23,5%), a liczba ciężko rannych o 1 445 osób (-16,0%) (rysunek 1). W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba wypadków drogowych w Polsce zmniejszyła się o 40,1%, spadła również liczba ofiar śmiertelnych o 40,9%, a liczba ciężko rannych zmalała o 35,1%.

Tab. 1. Zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje) i ofiary wypadków w Polsce w latach 2014-2023

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (ofiary śmiert. /1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os./1 tys. mieszk.)
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	701
2023	20 936	1 893	24 125	7 595	365 991	50	727
2023/2022	-1,8%	-0,2%	-2,5%	0,7%	1,0%	0,0%	3,8%
2023/2014	-40,1%	-40,9%	-43,3%	-35,1%	5,2%	-39,9%	39,9%

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

Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w Polsce w latach 2020-2030* (wartości rzeczywiste i oczekiwane wg NPBRD 2021-2030)



*Na wykresie przyjęto dla celów w roku 2020 wartości z roku 2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie NPBRD 2021-2030

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

W Polsce od lat szczególnie zauważalny jest problem dotyczący liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów, czyli tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2023 roku ofiary śmiertelne w tej grupie stanowiły 44,9% ogólnej liczby zgonów wskutek wypadków drogowych, podczas gdy w 2014 roku było to 53,4% (tabele 2, 3). W 2023 roku w wyniku wypadków drogowych:

- zginęło 458 pieszych (co stanowiło 24,2% ogólnej liczby ofiar śmiertelnych), a ciężkie obrażenia odniosło 1 786 pieszych (23,5% ogółu ciężko rannych),
- zginęło 154 rowerzystów (8,1%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 063 rowerzystów (14,0%),
- zginęło 158 motocyklistów (8,3%), a ciężkie obrażenia odniosło 818 motocyklistów (10,8%),
- zginęło 42 motorowerzystów (2,2%), a ciężkie obrażenia odniosło 290 motorowerzystów (3,8%).

W porównaniu do roku 2022 liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się wśród:

- pieszych o 0,4%,
- rowerzystów o 9,4%,
- motorowerzystów o 20,8%.

Natomiast w tym samym okresie porównawczym liczba motocyklistów, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych, wzrosła o 24,1%.

Porównując te dane z danymi sprzed dziesięciu lat, można zauważyć znaczną poprawę w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych (spadek o 59,0%), rowerzystów (spadek o 46,2%) i motorowerzystów (spadek o 40,8%). Jednakże należy zwrócić uwagę, że udział ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi wzrósł z 7,4% w 2014 roku do 10,4% w 2023 roku, a dla tej grupy uczestników ruchu odnotowano najmniejszą poprawę na przestrzeni ostatniej dekady (spadek liczby ofiar śmiertelnych o 17,3%).

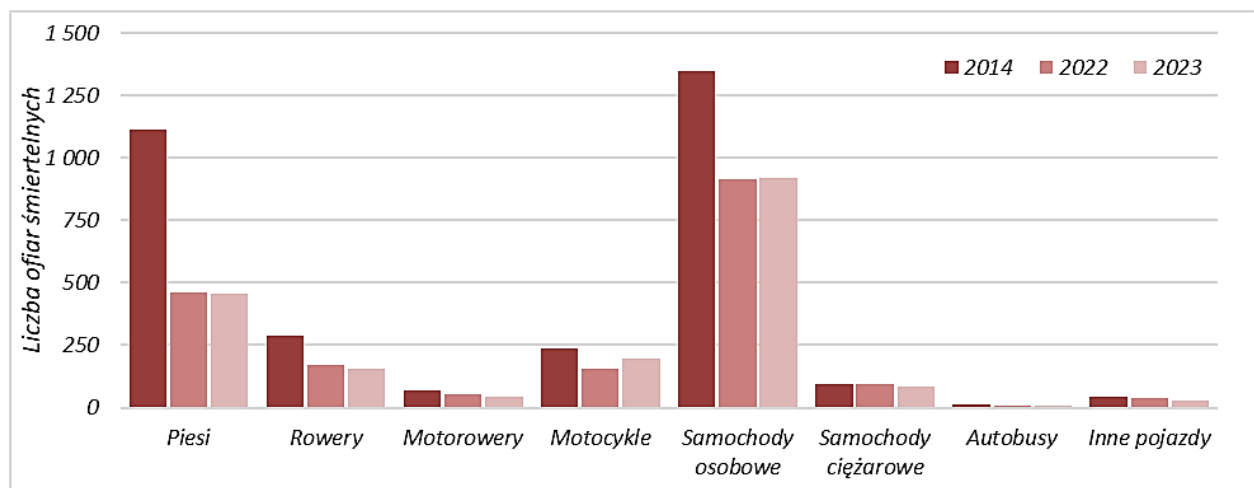
Tab.2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2014, 2022, 2023

Środek transportu	2014		2022		2023		zmiana 2023/2022	zmiana 2023/2014
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	1 116	34,9%	460	24,3%	458	24,2%	-0,4%	-59,0%
Rowery	286	8,9%	170	9,0%	154	8,1%	-9,4%	-46,2%
Motorowery	71	2,2%	53	2,8%	42	2,2%	-20,8%	-40,8%
Motocykle	237	7,4%	158	8,3%	196	10,4%	24,1%	-17,3%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	12	0,6%	22	1,2%	83,3%	-
Razem niechronieni	1710	53,4%	841	44,4%	850	44,9%	1,1%	-50,3%
Samochody osobowe	1346	42,0%	913	48,2%	922	48,7%	1,0%	-31,5%
Samochody ciężarowe	92	2,9%	94	5,0%	86	4,5%	-8,5%	-6,5%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	66	3,5%	63	3,3%	-4,5%	-
Autobusy	12	0,4%	10	0,5%	8	0,4%	-20,0%	-33,3%
Inne pojazdy	42	1,3%	38	2,0%	27	1,4%	-28,9%	-35,7%
- w tym e-hulajnog i UTO	bd.	bd.	3	0,2%	3	0,2%	0,0%	-
Ogółem	3 202	100,0%	1 896	100,0%	1 893	100,0%	-0,2%	-40,9%

Poprawa w porównaniu do danych z roku 2022 została również zaobserwowana w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 8,5%). Porównując dane do roku 2014, również zaobserwowano poprawę, ponieważ nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych (o 6,5%). Natomiast zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w tej grupie uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 2,9% w 2014 roku do 4,5% w 2023 roku).

W zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów odnotowano nieznaczny wzrost w porównaniu do roku 2022 (o 1,0%), oraz znaczny spadek w porównaniu do roku 2014 (o 31,5%). Jednocześnie, w tej grupie użytkowników dróg zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 42,0% w 2014 roku do 48,7% w 2023 roku).

Rys. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2014, 2022, 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POBR

Sytuacja w zakresie zmiany liczby osób ciężko rannych prezentuje się inaczej. W porównaniu do roku 2022 liczba osób ciężko rannych zmniejszyła się wśród:

- rowerzystów o 6,1%,
- motorowerzystów o 1,0%.

Natomiast w 2023 roku liczba osób z ciężkimi obrażeniami wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim wśród:

- motocyklistów o 6,9%,
- pieszych o 6,7%.

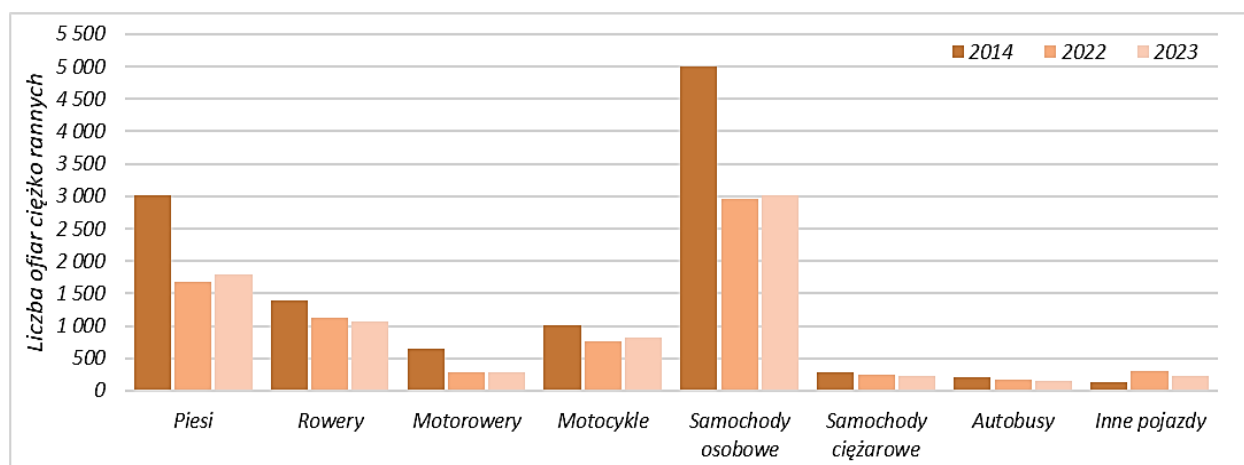
W porównaniu z danymi z roku 2014 w zakresie liczby ciężko rannych, zaobserwowano poprawę dla wszystkich grup użytkowników dróg zaliczanych do niechronionych uczestników ruchu drogowego. Największą poprawę odnotowano wśród motorowerzystów (spadek o 55,0%), następnie wśród pieszych (spadek o 40,7%), rowerzystów (spadek o 24,0%) i motocyklistów (spadek o 18,8%). Zaobserwowano niewielki wzrost udziału ofiar z ciężkimi obrażeniami wśród niechronionych uczestników ruchu w ogólnej liczbie osób ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych (z 51,8% w 2014 roku do 52,1% w 2023 roku). Dla tej grupy uczestników ruchu zaobserwowano istotną poprawę w okresie minionych dziesięciu lat (spadek liczby ofiar ciężko rannych o 34,7%).

Tab.3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2014, 2022, 2023

Środek transportu	2014		2022		2023		zmiana 2023/2022	zmiana 2023/2014
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi	3 010	25,7%	1 674	22,2%	1 786	23,5%	6,7%	-40,7%
Rowery	1 399	12,0%	1 132	15,0%	1 063	14,0%	-6,1%	-24,0%
Motorowery	644	5,5%	293	3,9%	290	3,8%	-1,0%	-55,0%
Motocykle	1 007	8,6%	765	10,1%	818	10,8%	6,9%	-18,8%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	177	2,3%	164	2,2%	-7,3%	-
Razem niechronieni	6060	51,8%	3 864	51,2%	3957	52,1%	2,4%	-34,7%
Samochody osobowe	5006	42,8%	2 950	39,1%	3021	39,8%	2,4%	-39,7%
Samochody ciężarowe	280	2,4%	250	3,3%	230	3,0%	-8,0%	-17,9%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	175	2,3%	169	2,2%	-3,4%	-
Autobusy	215	1,8%	177	2,3%	161	2,1%	-9,0%	-25,1%
Inne pojazdy	135	1,2%	300	4,0%	226	3,0%	-25,0%	66,7%
- w tym e-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	164	2,2%	143	1,9%	-12,8%	-
Ogółem	11 696	100,0%	7 541	100,0%	7 595	100,0%	0,7%	-35,1%

W przypadku pozostałych rodzajów środków transportu również zaobserwowano znaczącą poprawę w zakresie liczby osób ciężko rannych. Porównując dane z roku 2022, odnotowano największy spadek wśród osób podróżujących autobusami (o 9,0%) oraz samochodami ciężarowymi (o 8,0%). W porównaniu do roku 2014, także zaobserwowano poprawę - zmniejszyła się liczba osób ciężko rannych w przypadku autobusów (o 25,1%) i w przypadku samochodów ciężarowych (o 17,9%). Porównując dane do roku 2014 największą redukcję liczby ciężko rannych odnotowano wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów (spadek o 39,7%).

Rys. 3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2014, 2022, 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POBR

PRZYCZYNY/OKOLICZNYŚCI WYPADKÓW DROGOWYCH

Większość wypadków drogowych wynika z wielu czynników, ale dla celów statystycznych wskazuje się główną przyczynę. Statystyki policyjne wskazują, że aż 97,6% wypadków jest spowodowanych przez człowieka.

W 2023 roku najczęściej popełniane błędy to (tab. 4):

1. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, którego skutkiem było:
 - 4 603 (22,0%) wypadków,
 - 224 (11,8%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 532 (20,2%) ciężko rannych,
2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, którego skutkiem było:
 - 4 248 (20,3%) wypadków,
 - 667 (35,2%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 780 (23,4%) ciężko rannych,
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu), którego skutkiem było:
 - 3 100 (14,8%) wypadków,
 - 143 (7,6%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 141 (15,0%) ciężko rannych.

W 2023 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 35,2% ogółu ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych, a ciężkie obrażenia odniosło 23,4% ogółu ofiar ciężko rannych. W 2023 r. wzrosła liczba śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (wzrost o 5,7% w porównaniu do roku 2022). Stało się tak pomimo wprowadzenia zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawa, która została odnotowana rok wcześniej okazała się nietrwała mimo dotkliwego zwiększenia kwot mandatów za te wykroczenia drogowe, które pociągają za sobą najwięcej ofiar. Wskazuje się, że gdyby nowe przepisy weszły w życie z większym zwiększeniem nieuchronności kary, to poprawa sytuacji w zakresie zmniejszenia liczby zdarzeń na polskich drogach i ich ofiar byłaby bardziej spektakularna i trwała.

Poważnym przewinieniem kierowców również przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Wypadki, dla których była to główna przyczyna w 2023 r. stanowiły 22,0% ogółu wypadków, zginęło w nich 11,8% ogółu ofiar śmiertelnych, a poważne obrażenia odniosło 20,2% ogółu ciężko rannych. Niewielki wzrost liczby wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu (wzrost o 0,8%) skutkowało w 2023 r. bardzo dużym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych (wzrost o 23,8%) oraz ciężko rannych (wzrost o 5,3%) w porównaniu z rokiem poprzednim.

Pomimo dużego zwiększenia kar za nieprawidłowe zachowania wobec pieszego, w 2023 r. ponownie wzrosła liczba wypadków spowodowanych tą przyczyną (wzrost o 8,8% w porównaniu do roku 2022). Wzrosła również liczba ciężko rannych (wzrost o 10,5%), ale zmalała liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 10,1%) w tego rodzaju wypadkach.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2014, 2022, 2023

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu						
2014	7 789	22,3%	327	10,2%	2 395	20,5%
2022	4 565	21,4%	181	9,5%	1 455	19,3%
2023	4 603	22,0%	224	11,8%	1 532	20,2%
2023/2022	0,8%	---	23,8%	---	5,3%	---
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu						
2014	7 606	21,8%	872	27,2%	2 892	24,7%
2022	4 496	21,1%	631	33,3%	1 866	24,7%
2023	4 248	20,3%	667	35,2%	1 780	23,4%
2023/2022	-5,5%	---	5,7%	---	-4,6%	---
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego						
2014	4 222	12,1%	260	8,1%	1 394	11,9%
2022	2 848	13,4%	159	8,4%	1 033	13,7%
2023	3 100	14,8%	143	7,6%	1 141	15,0%
2023/2022	8,8%	---	-10,1%	---	10,5%	---

Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, około 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie wiąże się z udziałem osób prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu. Analiza danych dotyczących wypadków drogowych w Polsce (tabela 5) wskazuje, że w 2023 roku ponownie odnotowano spadek liczby wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy (zmniejszenie o 7,3% w porównaniu z rokiem 2022). Istotnie zmniejszyła się także liczba osób ciężko rannych (spadek o 12,2%), jednakże zaobserwowano znaczący wzrost liczby ofiar śmiertelnych tychże wypadków (wzrost o 20,2%). Należy również zwrócić uwagę na wypadki z udziałem nietrzeźwych pieszych. W 2023 roku zmniejszyła się liczba tych wypadków (spadek o 5,6% w porównaniu z rokiem 2022), a także liczba ofiar śmiertelnych (spadek o -16,9%). Jednakże odnotowano nieznaczny wzrost liczby osób, które odniosły poważne obrażenia (wzrost o 1,0%). Udziały wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi piesi oraz ofiar tych zdarzeń pozostały na zbliżonym poziomie jak rok wcześniej. Mimo znaczącego spadku liczby ofiar wypadków, w których uczestniczyły osoby nietrzeźwe (zarówno kierujący, jak i piesi), udział tych wypadków i ofiar w ogólnej liczbie pozostaje na podobnym poziomie jak dziesięć lat temu (tabela 5):

- kierujący, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 1 465 (6,9%) wypadków skutkujących 226 (11,9%) ofiarami śmiertelnymi i 581 (7,7%) ciężko rannymi,
- piesi, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 539 (2,5%) wypadkach skutkujących 54 (2,8%) ofiarami śmiertelnymi i 199 (2,6%) ciężko rannymi.

Tab.5. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2014, 2022, 2023

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
alkohol u kierujących						
2014	2 207	6,2%	301	9,0%	924	7,9%
2022	1 580	6,9%	188	8,4%	662	8,0%
2023	1 465	6,9%	226	11,9%	581	7,7%
2023/2022	-7,3%	---	20,2%	---	-12,2%	---
alkohol u pieszych						
2014	1 186	3,3%	151	4,5%	449	3,8%
2022	571	2,5%	65	2,9%	197	2,4%
2023	539	2,5%	54	2,8%	199	2,6%
2023/2022	-5,6%	---	-16,9%	---	1,0%	---

PODSUMOWANIE

Analiza danych o wypadkach drogowych w Polsce w 2023 roku wykazała nieznaczłą poprawę bezpieczeństwa w porównaniu z rokiem 2022. Niemniej stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce pozostaje na niezadawalającym poziomie. Szczególnie dotyczy to zagrożenia niechronionych uczestników ruchu drogowego i dlatego nadal istnieje potrzeba dalszych wysiłków w redukcji liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Nadal widoczne są skutki niskiej nieuchronności stosowania kar przewidzianych prawem.

W dłuższej perspektywie czasowej (2014-2023) pozytywne zmiany są dużo większe. Istotna jest zwłaszcza poprawa liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych, rowerzystów i motorowerzystów. W zakresie ofiar ciężko rannych odnotowano spadek w poszczególnych grupach użytkowników dróg, co również wskazuje na skuteczność prowadzonych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa.

Aby zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych o połowę do 2030 roku, wciąż potrzebna jest ogromna determinacja i wola polityczna na każdym poziomie, od międzynarodowego do lokalnego. Nadal konieczne będą konsekwentne działania, opracowanie nowych rozwiązań odpowiednich dla nowych środków transportu, form i potrzeb komunikacyjnych oraz stosowanie podejścia „bezpiecznego systemu” obejmującego wszystkie aspekty bezpieczeństwa drogowego.