

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2024 roku

Analiza danych o wypadkach drogowych¹

Przemysław Skoczyński, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego

WYPADKI I ICH OFIARY W LATACH 2014-2023

W 2024 roku na polskich drogach doszło do 21 519 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 1 896 osób, a 24 782 zostało rannych, w tym 7 796 odniosło poważne obrażenia (tabela 1). Policji zgłoszono 390 580 kolizji (zdarzenie na drodze bez ofiar).

W porównaniu z rokiem 2023 na polskich drogach:

- liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 3 osoby (+0,2%),
- liczba rannych wzrosła o 657 (+2,7%), w tym liczba ciężko rannych wzrosła o 201 osób (+2,6%),
- liczba wypadków wzrosła o 583 (+2,8%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji wzrosła o 24 589 (+6,7%).

W 2024 roku liczba ofiar śmiertelnych uległa niewielkiejwyżce i powróciła do stanu z roku 2022, lecz nadal pozostała poniżej poziomu 2 tys. Spadkowy trend liczby wypadków oraz rannych (w tym ciężko) został przerwany. Zgodnie z założeniami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* (NPBRD) celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do roku 2030 o co najmniej 50% w porównaniu z rokiem 2019. W 2024 roku w odniesieniu do oczekiwanych wartości w NPBRD 2021-2030 liczba zgonów była niższa o 433 osoby (-18,6%), a liczba ciężko rannych o 713 osób (-8,4%) (rysunek 1). W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba wypadków drogowych w Polsce zmniejszyła się o 34,7%, spadła również liczba ofiar śmiertelnych o 35,5%, a liczba ciężko rannych zmalała o 30,4%.

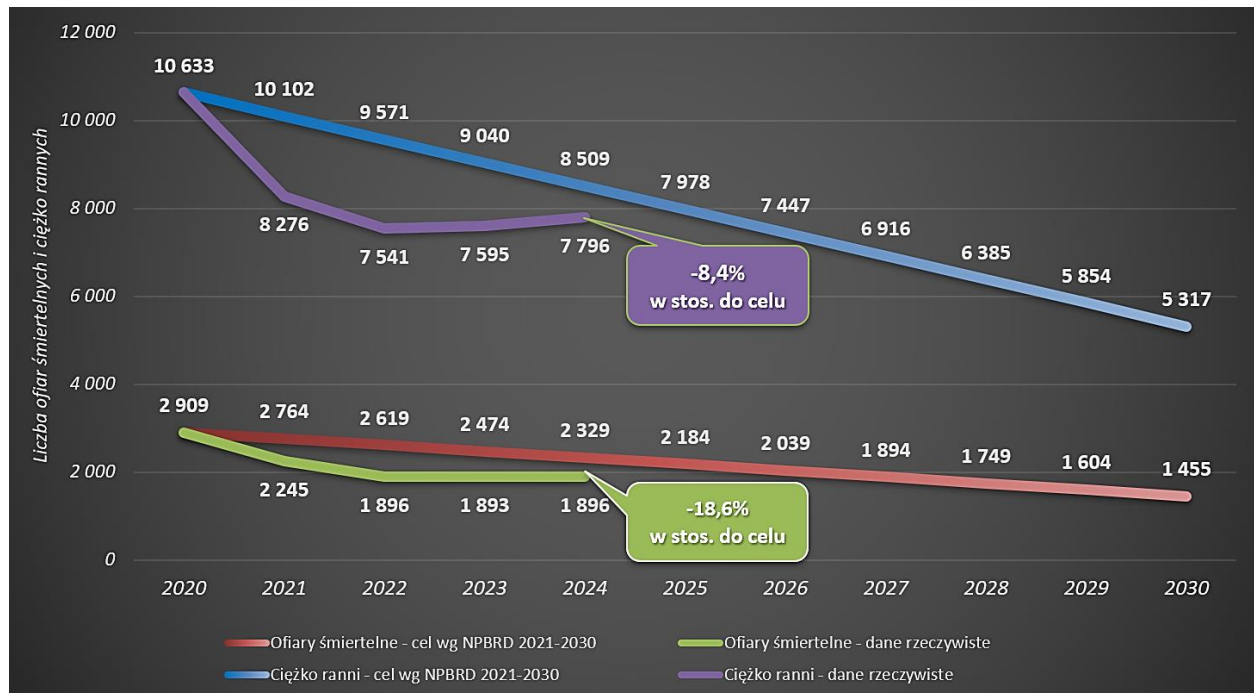
Tab. 1. Zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje) i ofiary wypadków w Polsce w latach 2015-2024

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	W tym ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (ofiary śmiert. /1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os./1 tys. mieszk.)
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
2024	21 519	1 896	24 782	7 796	390 580	50	611 ²
2024/2023	2,8%	0,2%	2,7%	2,6%	6,7%	-	-
2024/2015	-34,7%	-35,5%	-37,7%	-30,4%	7,8%	-	-

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

² W Centralnej Ewidencji Pojazdów dokonano weryfikacji i korekty zarejestrowanych pojazdów – usunięto z ewidencji pojazdy spełniające następujące kryteria: data ostatniej rejestracji pojazdu przed 14 marca 2005 r., data zawarcia polisy OC przed 1 stycznia 2014 r., data badania technicznego przed 1 stycznia 2014 r.).

Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w Polsce w latach 2020-2030* (wartości rzeczywiste i oczekiwane wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030)



*Dla określenia wartości oczekiwanych dla roku 2020 przyjęto wartości z roku 2019
Źródło: opracowanie własne na podstawie NPBRD 2021-2030

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

W Polsce od lat szczególnie zauważalny jest problem liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród pieszych oraz użytkowników urządzeń wspomagających ruch (UWR)³, rowerzystów, motorowerzystów, motocyklistów, użytkowników hulajnóg elektrycznych⁴ i urządzeń transportu osobistego (UTO)⁵, czyli tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2024 roku ofiary śmiertelne w tej grupie stanowiły 45,9% ogólnej liczby zgonów wskutek wypadków drogowych (o 2,0% więcej niż rok wcześniej), podczas gdy w 2015 roku było to 50,6%. W 2024 roku w wyniku wypadków drogowych zginęło (tabele 2, 3):

- 428 pieszych i użytkowników UWR (co stanowiło 22,6% ogólnej liczby ofiar śmiertelnych), a ciężkie obrażenia odniosło 1 730 pieszych i użytkowników UWR (22,2% ogółu ciężko rannych),
- 169 rowerzystów (8,9%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 161 rowerzystów (14,9%),
- 229 motocyklistów (12,1%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 057 motocyklistów (13,6%),
- 39 motorowerzystów (2,1%), a ciężkie obrażenia odniosło 296 motorowerzystów (3,8%),
- 5 użytkowników e-hulajnóg i UTO (0,3%), a ciężkie obrażenia odniosło 236 użytkowników e-hulajnóg i UTO (3,0%).

W porównaniu do roku 2023 liczba ofiar śmiertelnych:

- zmniejszyła się wśród pieszych i użytkowników UWR o -6,6%,
- zwiększyła się wśród rowerzystów o 9,7%,
- zwiększyła się wśród użytkowników e-hulajnóg i UTO o 66,7%,

³ Urządzenie wspomagające ruch (UWR) – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka); dane o zdarzeniach z udziałem UWR zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

⁴ Hulajnoga elektryczna (e-hulajnoga) – pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe; dane o zdarzeniach z udziałem e-hulajnóg zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

⁵ Urządzenie transportu osobistego (UTO) – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące); dane o zdarzeniach z udziałem UTO zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

- zmniejszyła się wśród motorowerzystów o -7,1%,
- zwiększyła się wśród motocyklistów o 16,8%.

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 53,2%), rowerzystów (spadek o 43,7%) i motorowerzystów (spadek o 40,0%). Jednakże należy zwrócić uwagę, że udział ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi wzrósł z 7,1% w 2015 roku do 12,1% w 2024 roku, a dla tej grupy uczestników ruchu nie odnotowano poprawy, a wręcz zarejestrowano pogorszenie sytuacji na przestrzeni ostatniej dekady (wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 10,1%).

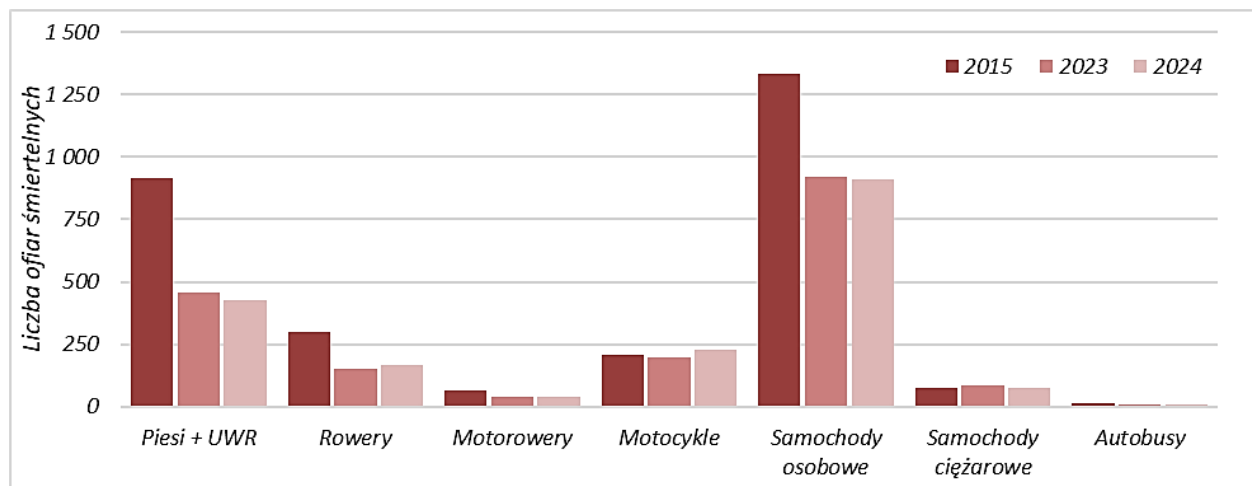
Tab.2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2015, 2023, 2024

Środek transportu	2015		2023		2024		zmiana 2024/2023	zmiana 2024/2015
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi + UWR	915	31,1%	458	24,2%	428	22,6%	-6,6%	-53,2%
Rowery	300	10,2%	154	8,1%	169	8,9%	9,7%	-43,7%
E-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	3	0,2%	5	0,3%	66,7%	-
Motorowery	65	2,2%	42	2,2%	39	2,1%	-7,1%	-40,0%
Motocykle	208	7,1%	196	10,4%	229	12,1%	16,8%	10,1%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	22	1,2%	30	1,6%	36,4%	-
Razem niechronieni	1 488	50,6%	853	45,1%	870	45,9%	2,0%	-41,5%
Samochody osobowe	1 332	45,3%	922	48,7%	908	47,9%	-1,5%	-31,8%
Samochody ciężarowe	74	2,5%	86	4,5%	78	4,1%	-9,3%	5,4%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	63	3,3%	49	2,6%	-22,2%	-
Autobusy	14	0,5%	8	0,4%	10	0,5%	25,0%	-28,6%
Inne pojazdy	30	1,0%	24	1,3%	30	1,6%	25,0%	0,0%
Ogółem	2 938	100,0%	1 893	100,0%	1 896	100,0%	0,2%	-35,5%

Poprawa w porównaniu do danych z roku 2023 została również zaobserwowana w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 9,3%). Porównując dane do roku 2015, zaobserwowano pogorszenie, ponieważ nastąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych (o 5,4%). Zwiększył się również udział ofiar śmiertelnych, w tej grupie uczestników ruchu drogowego, w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 2,5% w 2015 roku do 4,1% w 2024 roku).

W zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów odnotowano nieznaczną poprawę w porównaniu do roku 2023 (spadek o 1,5%), oraz znaczny spadek w porównaniu do roku 2015 (o 31,8%). Jednocześnie, w tej grupie użytkowników dróg zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 45,3% w 2015 roku do 47,9% w 2024 roku).

Rys. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2015, 2023, 2024



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POBR

W 2024 roku w porównaniu do roku 2023 liczba ciężko rannych wśród:

- pieszych i użytkowników UWR zmniejszyła się o 3,1%,
- rowerzystów wzrosła o 9,2%,
- użytkowników e-hulajnóg i UTO wzrosła o 65,0%,
- motorowerzystów wzrosła o 2,1%,
- motocyklistów o wzrosła 29,2%.

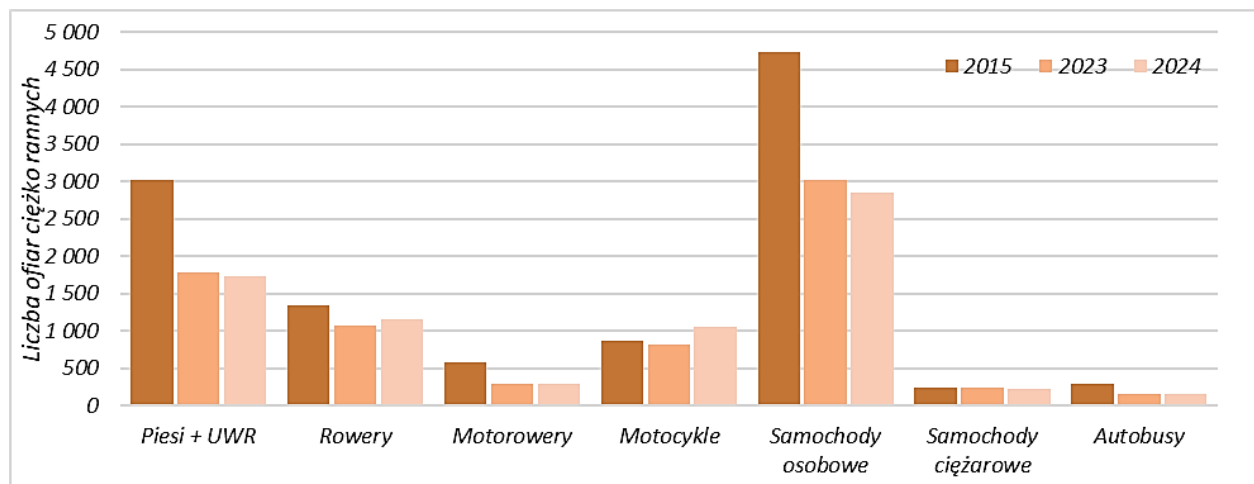
W porównaniu z danymi z roku 2015 w zakresie liczby ciężko rannych, zaobserwowano poprawę dla prawie wszystkich grup użytkowników dróg zaliczanych do niechronionych uczestników ruchu drogowego. W perspektywie minionych 10 lat największą poprawę odnotowano wśród motorowerzystów (spadek o 49,3%), następnie wśród pieszych (spadek o 42,6%), rowerzystów (spadek o 13,4%). Natomiast duży wzrost zaobserwowano w grupie motocyklistów (wzrost o 29,2%). Największy wzrost liczby ciężko rannych w porównaniu rok do roku dotyczył użytkowników hulajnóg elektrycznych i UTO – wyniósł on aż 65,0%. Zaobserwowano wzrost udziału ofiar z ciężkimi obrażeniami wśród niechronionych uczestników ruchu w ogólnej liczbie osób ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych (z 51,8% w 2015 roku do 57,5% w 2024 roku). Dla tej grupy uczestników ruchu zaobserwowano istotną poprawę w okresie minionych dziesięciu lat (spadek liczby ofiar ciężko rannych o 22,9%).

Tab.3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2015, 2023, 2024

Środek transportu	2015		2023		2024		zmiana 2024/2023	zmiana 2024/2015
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi + UWR	3 015	26,9%	1 786	23,5%	1 730	22,2%	-3,1%	-42,6%
Rowery	1 341	12,0%	1 063	14,0%	1 161	14,9%	9,2%	-13,4%
E-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	143	1,9%	236	3,0%	65,0%	-
Motorowery	584	5,2%	290	3,8%	296	3,8%	2,1%	-49,3%
Motocykle	867	7,7%	818	10,8%	1 057	13,6%	29,2%	21,9%
– w tym o poj. do 125 cm ³	bd.	bd.	164	2,2%	242	3,1%	47,6%	-
Razem niechronieni	5 807	51,8%	4 100	54,0%	4 480	57,5%	9,3%	-22,9%
Samochody osobowe	4 724	42,2%	3 021	39,8%	2 847	36,5%	-5,8%	-39,7%
Samochody ciężarowe	242	2,2%	230	3,0%	224	2,9%	-2,6%	-7,4%
– w tym o dmc do 3,5 t	bd.	bd.	169	2,2%	162	2,1%	-4,1%	-
Autobusy	295	2,6%	161	2,1%	155	2,0%	-3,7%	-47,5%
Inne pojazdy	132	1,2%	82	1,1%	90	1,2%	9,8%	-31,8%
Ogółem	11 200	100,0%	7 594	100,0%	7 796	100,0%	2,7%	-30,4%

W przypadku pozostałych rodzajów środków transportu również zaobserwowano znaczącą poprawę w zakresie liczby osób ciężko rannych. Porównując dane z roku 2023, największy spadek odnotowano wśród osób podróżujących samochodami osobowymi (-5,8%) oraz autobusami (-3,7%). W porównaniu do roku 2015, także zaobserwowano poprawę – bardzo zmniejszyła się liczba osób ciężko rannych w przypadku autobusów (-47,5%) i w przypadku samochodów osobowych (-39,7%).

Rys. 3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2015, 2023, 2024



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. Według danych policyjnych aż 97,4% wypadków było spowodowanych przez człowieka.

W 2024 roku błędy najczęściej popełniane przez kierujących pojazdami to (tab. 4):

1. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, którego skutkiem było:
 - 5 186 (24,1%) wypadków,
 - 230 (12,1%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 704 (21,9%) ciężko rannych,
2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, którego skutkiem było:
 - 4 297 (20,0%) wypadków,
 - 644 (34,0%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 842 (23,6%) ciężko rannych,
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu), którego skutkiem było:
 - 2 899 (13,5%) wypadków,
 - 136 (7,2%) ofiar śmiertelnych,
 - 1 110 (14,2%) ciężko rannych.

W 2024 roku, 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 34,0% ogółu ofiar śmiertelnych, a ciężkie obrażenia odniosło 23,6% ogółu ofiar ciężko rannych. W 2024 roku zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (spadek o 3,4% w porównaniu do roku 2023). Jednak w porównaniu z rokiem 2022 jest to liczba większa (o 2,1%), a to pomimo wprowadzenia zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawa, która została odnotowana w 2022 roku okazała się nietrwała mimo dotkliwego zwiększenia kwot mandatów za te wykroczenia drogowe, które pociągają za sobą najwięcej ofiar. Trwała i bardziej spektakularna poprawa sytuacji w zakresie zmniejszenia liczby zdarzeń na polskich drogach i ich ofiar miałyby zapewne miejsce gdyby nowe przepisy wesprzeć zwiększeniem nieuchronności kary.

Poważnym przewinieniem kierowców również przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu. Wypadki, dla których była to główna przyczyna w 2024 roku stanowiły 24,1% ogółu wypadków, zginęło w nich 12,1% ogółu ofiar śmiertelnych, a poważne obrażenia odniosło 21,9% ogółu ciężko rannych. Duży wzrost liczby wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu (wzrost o 12,7%) skutkował w 2024 roku wzrostem liczby ofiar śmiertelnych (wzrost o 2,7%) oraz ciężko rannych (wzrost o 11,2%) w porównaniu z rokiem poprzednim.

W 2024 roku zmalała liczba wypadków (i ich ofiar) spowodowanych nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszego. Liczba wypadków tego rodzaju zmalała o 6,5%, liczba ofiar śmiertelnych o 4,9%, a liczba ciężko rannych o 2,7%. Jest to prawdopodobnie wynik długofalowego działania przepisów zwiększających wysokość kar za wykroczenia związane z nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszych, wprowadzonych w poprzednich latach.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2015, 2023, 2024

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu						
2015	7 269	22,0%	315	10,7%	2 308	20,6%
2023	4 600	22,0%	224	11,8%	1 532	20,2%
2024	5 186	24,1%	230	12,1%	1 704	21,9%
2024/2023	12,7%	–	2,7%	–	11,2%	–
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu						
2015	6 863	20,8%	762	25,9%	2 545	22,7%
2023	4 244	20,3%	667	35,2%	1 780	23,4%
2024	4 297	20,0%	644	34,0%	1 842	23,6%
2024/2023	1,2%	–	-3,4%	–	3,5%	–
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego						
2015	4 309	13,1%	240	8,2%	1 503	13,4%
2023	3 100	14,8%	143	7,6%	1 141	15,0%
2024	2 899	13,5%	136	7,2%	1 110	14,2%
2024/2023	-6,5%	–	-4,9%	–	-2,7%	–

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 POBR w tym względzie wskazuje, że w 2024 roku w Polsce odsetek ten wynosił 10,5% (tabela 5). Ponownie odnotowano spadek liczby wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy (zmniejszenie o 4,5% w porównaniu z rokiem 2023). Odwrotnie niż rok wcześniej istotnie zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 11,9%), ale zaobserwowano wzrost liczby osób ciężko rannych tychże wypadków (wzrost o 8,1%). Należy również zwrócić uwagę na wypadki z udziałem nietrzeźwych pieszych. W 2024 roku zmniejszyła się znacząco liczba tych wypadków (spadek o 13,9% w porównaniu z rokiem 2023), ale wzrosła liczba ofiar śmiertelnych (wzrost o 3,7%). Jednakże odnotowano spadek liczby osób, które odniosły poważne obrażenia (spadek o 2,5%). 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 kierowcy, jak i piesi), udział tych wypadków i ofiar w ogólnej liczbie pozostaje na podobnym poziomie jak dziesięć lat temu (tabela 5):

- kierowcy, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 1 399 (6,5%) wypadków skutkujących 199 (10,5%) ofiarami śmiertelnymi i 628 (8,1%) ciężko rannymi,
- piesi, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 464 (2,2%) wypadkach skutkujących 56 (3,0%) ofiarami śmiertelnymi i 194 (2,5%) ciężko rannymi.

Tab.5. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2015, 2023, 2024

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
alkohol u kierowców						
2015	1 928	5,8%	267	9,1%	772	6,9%
2023	1 465	7,0%	226	11,9%	581	7,7%
2024	1 399	6,5%	199	10,5%	628	8,1%
2024/2023	-4,5%	–	-11,9%	–	8,1%	–
alkohol u pieszych						
2015	1 084	3,3%	121	4,1%	437	3,9%
2023	539	2,6%	54	2,9%	199	2,6%
2024	464	2,2%	56	3,0%	194	2,5%
2024/2023	-13,9%	–	3,7%	–	-2,5%	–

PODSUMOWANIE

Analiza danych o wypadkach drogowych w Polsce w 2024 roku wskazuje na niewielkie pogorszenie sytuacji względem roku 2023. Wzrosła liczba wypadków, ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych, co przerwało pozytywny trend obserwowany w poprzednich latach. Mimo to, na tle ostatniej dekady, nadal widoczna jest istotna poprawa – liczba wypadków zmniejszyła się o ponad jedną trzecią, a liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych także istotnie spadła.

Szczególną uwagę należy zwrócić na sytuację niechronionych uczestników ruchu drogowego – ich udział w ogólnej liczbie ofiar pozostaje wysoki, a w przypadku motocyklistów widoczny jest wręcz wzrost liczby zabitych i ciężko rannych. Użytkownicy hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego również stanowią coraz większą grupę ofiar wypadków, a w porównaniu rok do roku ich liczba zwiększyła się aż o dwie trzecie. Wśród pieszych i rowerzystów obserwuje się długofalową poprawę, jednak dane z 2024 roku pokazują także wzrost liczby ofiar w niektórych grupach, co potwierdza, że zagrożenie wciąż jest duże.

W statystykach przyczyn wypadków na czoło wysuwają się błędy kierujących: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nadmierna prędkość oraz nieprawidłowe zachowania wobec pieszych. Szczególnie groźne są wypadki spowodowane nadmierną prędkością – odpowiadają one za największy odsetek ofiar śmiertelnych. Niepokojący pozostaje także udział osób nietrzeźwych w wypadkach – choć ich liczba lekko spadła, to nadal w wypadkach tych ginie zbyt dużo osób.

By osiągnąć cele Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do 2030 roku, konieczne są konsekwentne i systemowe działania. Aktualizowanie prawa, egzekwowanie przepisów, edukacja oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb wszystkich uczestników ruchu – w tym nowych form transportu – to nadal kluczowe obszary interwencji. Bez wzrostu nieuchronności kary oraz spójnej polityki na każdym szczeblu trudno będzie osiągnąć dalszą, trwałą poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.