



# RAPORT

o stanie  
bezpieczeństwa  
drogowego  
w Warszawie  
2015



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



1. Wstęp .....	5
2. Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa .....	6
3. Sytuacja pieszego na jezdni .....	13
4. Wypadki spowodowane przez kierujących pojazdami .....	18
5. Wypadki z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej .....	24
6. Geografia miejsc niebezpiecznych .....	25
7. Podsumowanie .....	34

# RAPORT o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie 2015

OPRACOWANO

Zespół Badań Ruchu Wydziału Strategii i Rozwoju Zarządu Dróg Miejskich  
na podstawie danych o zdarzeniach drogowych za okres 01.01-31.12.2015.  
Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji (na dzień 29.02.2016)

Autorzy:

Elżbieta Kalenkiewicz, e.kalenkiewicz@zdm.waw.pl

Aleksandra Bisak, a.bisak@zdm.waw.pl



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120

tel. (22) 55-89-000, fax. (22) 620-91-71





# 1. Wstęp

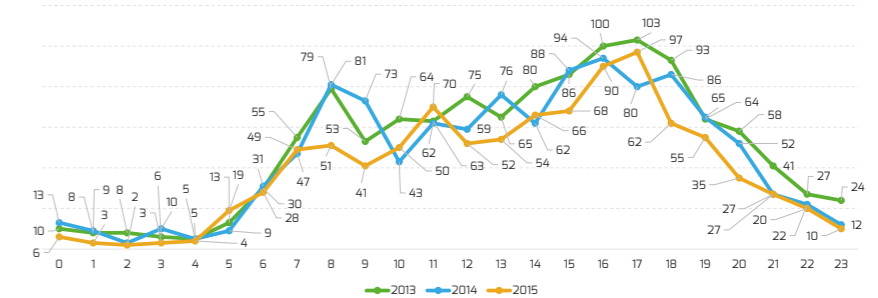
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach Warszawy jest jednym z ważniejszych i priorytetowych zadań Zarządu Dróg Miejskich. Niniejszy raport sporządzony został na podstawie informacji o zdarzeniach drogowych, udostępnionych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji. Baza zdarzeń drogowych prowadzona przez Zarząd Dróg Miejskich obejmuje wszystkie wypadki, do jakich doszło na warszawskich ulicach. W bazie znajdują się też informacje na temat ok. 7% odnotowanych przez policję kolizji. Wśród zbieranych danych są te, dotyczące liczby i stopnia obrażeń poszkodowanych, rodzaju i przyczyn zdarzenia, uczestników czy dokładnej lokalizacji miejsca zdarzenia.

Analiza tych danych jest niezbędna do prowadzenia działań, mających na celu poprawę bezpieczeństwa na stołecznych drogach. Znajomość miejsc o zwiększonym zagrożeniu pozwala na aktywne działania, np.: zmianę organizacji ruchu, instalację dodatkowego oświetlenia czy sygnalizacji świetlnej. Świadomość tego, jakie są najczęstsze przyczyny wypadków pozwala nam kształtować infrastrukturę tak, by zminimalizować ryzyko.

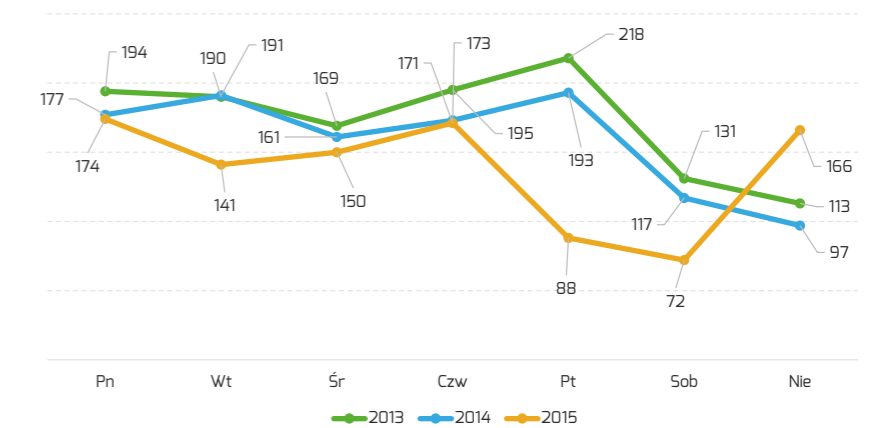
Szczególną uwagę przykładamy do sytuacji niechronionych użytkowników drogi – pieszych i rowerzystów. To oni są najczęściej poszkodowani w wypadkach. W trosce o ich życie i zdrowie realizujemy kolejne inwestycje, które mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa.

Dane dotyczące wypadków za 2015 r., mogą budzić optymizm. W ciągu roku odnotowano znaczny spadek liczby wypadków i poszkodowanych. Daje to poczucie, że nasze działania są potrzebne i skuteczne – mają odbicie w efektywnej poprawie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie.

Liczba wypadków w godzinach doby



Liczba wypadków w dniach tygodnia





# 2.

## Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa

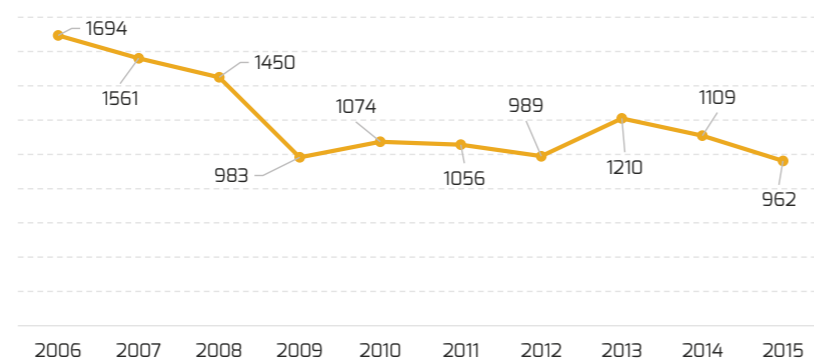
Na obszarze, objętym granicami miasta stołecznego Warszawy, w roku 2015 zarejestrowano 962 wypadki, w których poszkodowanych zostało 1147 osób, w tym:

- 1086 rannych,
- 32 zabitych na miejscu zdarzenia,
- 29 zmarłych w wyniku obrażeń.

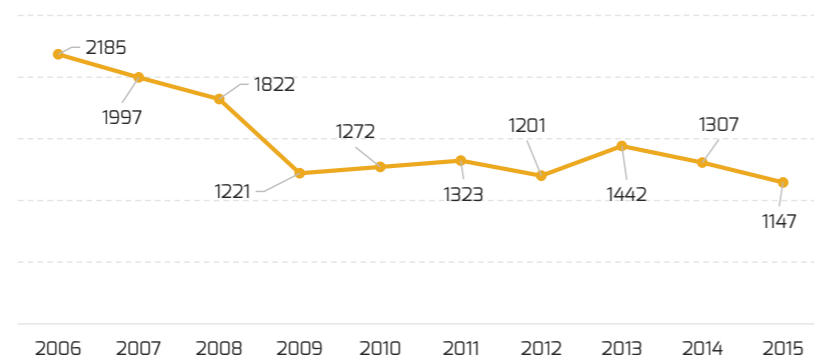
Łącznie śmierć na warszawskich drogach poniosło 61 osób. Odnotowano także 1778 kolizji drogowych (w tym 146 kolizji z pieszymi), co do których Policja zastosowała postępowanie w sprawach o wykroczenia i sporządziła szczegółowe szkice.

### Zestawienie danych o wypadkach, rannych i zabitych w latach 2006-2015:

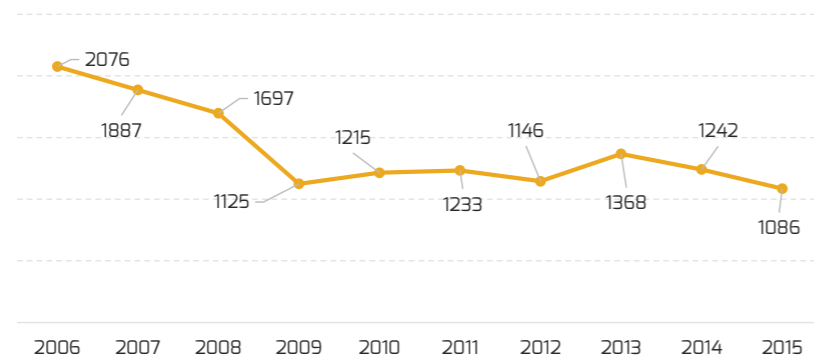
#### Liczba wypadków



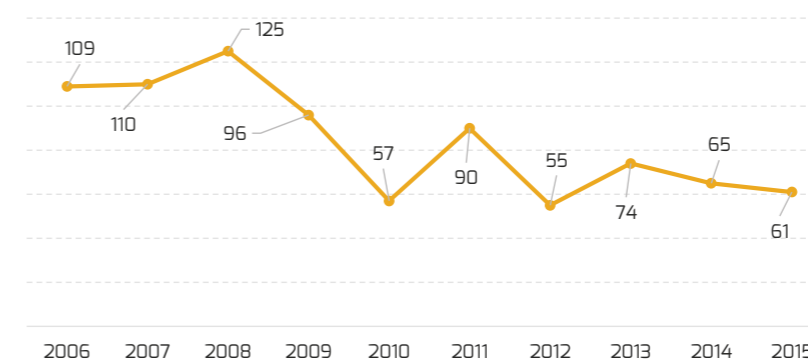
#### Liczba poszkodowanych



#### Liczba rannych



#### Liczba ofiar śmiertelnych



	Liczba wypadków	Liczba poszkodowanych	Liczba rannych	Liczba ofiar śmiertelnych
Zmiana 2014-2015	-13%	-12%	-13%	-6%
Zmiana 2006-2015	-43%	-48%	-48%	-44%

W 2015 roku odnotowano o 147 wypadków mniej niż w roku poprzednim – to spadek o 13% w ciągu roku. Od początku lat 90. liczba wypadków i ofiar śmiertelnych systematycznie spada. W porównaniu z 1990 r. liczba wypadków spadła o 64%, zaś w ciągu ostatnich 10 lat odnotowano spadek o 43%. Systematycznie spada też liczba ofiar śmiertelnych: w 1990 r. na warszawskich drogach zginęło pięciokrotnie więcej osób niż w 2015 r. Poprawę widać też w porównaniu do 2014 r.: liczba rannych jest niższa o 156, a liczba ofiar śmiertelnych o 4.

# 147

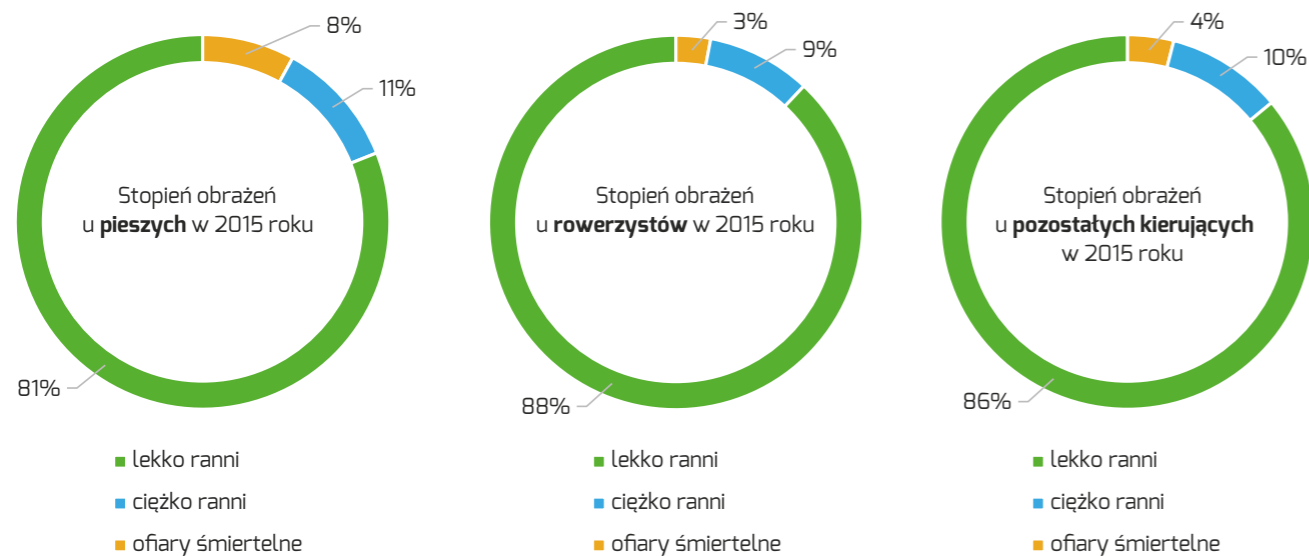
O tyle mniej wypadków odnotowano w 2015 roku w stosunku do roku poprzedniego







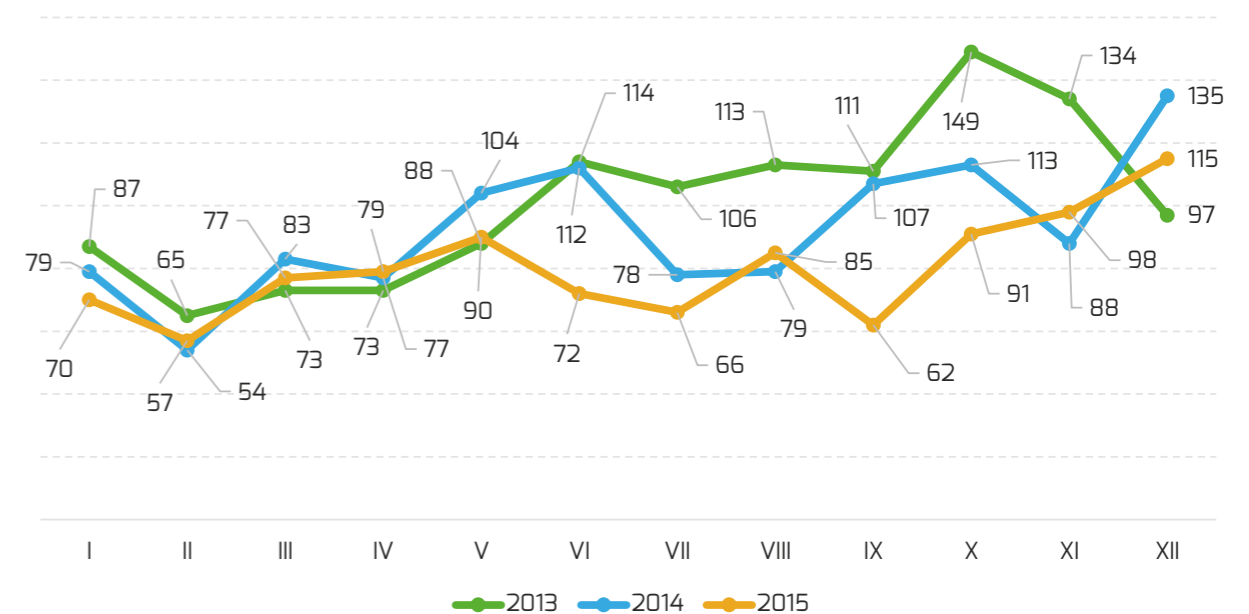
Na liczbę osób poszkodowanych składają się osoby ranne oraz ofiary śmiertelne. Rannych możemy sklasyfikować według stopnia obrażeń – lekko i ciężko ranni. Natomiast do ofiar śmiertelnych zaliczamy osoby, które zmarły na miejscu zdarzenia lub w terminie do 30 dni od daty zdarzenia, na skutek doznanych obrażeń. Poniższe wykresy prezentują stopień ciężkości obrażeń uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierujących) w 2015 roku.



Przegląd danych z poprzednich lat dowodził o systematycznym wzroście liczby wypadków z udziałem osób ciężko rannych, w tym ciężko rannych pieszych. W roku 2014 ta niebezpieczna tendencja uległa zahamowaniu. **Liczba osób ciężko rannych wśród pieszych w roku ubiegłym w stosunku do roku 2014 zmalała o 30%.** W porównaniu z pozostałymi uczestnikami ruchu (kierowcy, pasażerowie) piesi stanowią nadal najliczniejszą i najbardziej poszkodowaną grupę ofiar.

Analizując czasowy rozkład wypadków, najgorzej wypada ostatni kwartał 2015 roku. Liczba wypadków w grudniu wyniosła 115, w listopadzie – 98, a w październiku – 91. Można podejrzewać, że wpływ na to mają gorsze warunki atmosferyczne (opady deszczu oraz śniegu), a także gorsze warunki widoczności (szybciej zapada zmrok). Najmniej wypadków miało miejsce w lutym – 57, we wrześniu – 62 i w lipcu – 66.

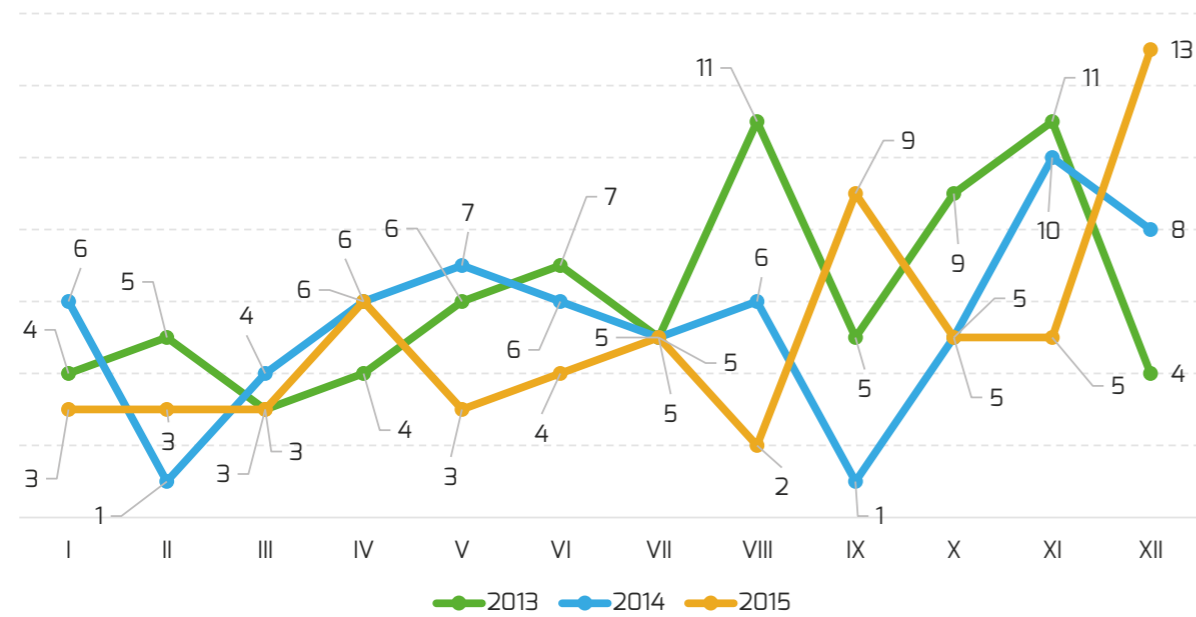
Miesięczne zestawienie liczby wypadków w latach 2013-2015



	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2013	87	65	73	73	88	114	106	113	111	149	134	97
2014	79	57	83	77	104	112	78	79	107	113	88	135
2015	70	54	77	79	90	72	66	85	62	91	98	115

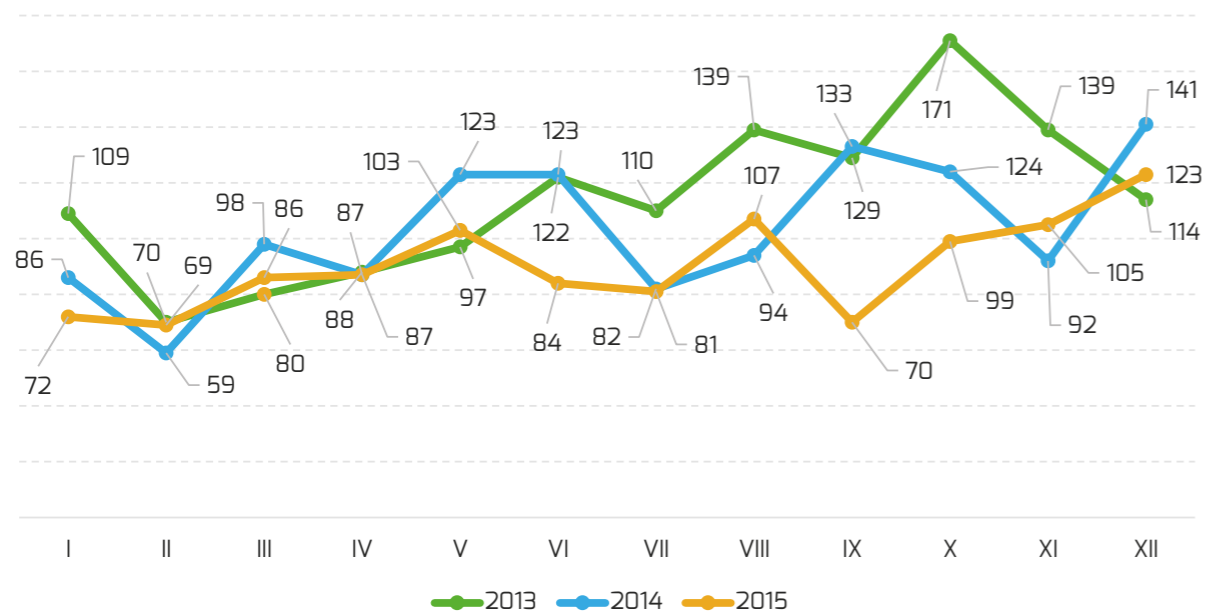


### Miesięczne zestawienie zabitych w latach 2013-2015



2013	4	5	3	4	6	7	5	11	5	9	11	4
2014	6	1	4	6	7	6	5	6	1	5	10	8
2015	3	3	3	6	3	4	5	2	9	5	5	13

### Miesięczne zestawienie rannych w latach 2013-2015



2013	109	70	80	88	97	122	110	139	129	171	139	114
2014	86	59	98	87	123	123	82	94	133	124	92	141
2015	72	69	86	87	103	84	81	107	70	99	105	123

### Zestawienie wypadków drogowych wg rodzaju zdarzenia

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków		Liczba rannych		Liczba ofiar śmiertelnych	
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%
wypadki z pieszymi	390	40,6	375	34,5	32	52,5
zderzenia boczne *	327	34,0	371	34,2	17	27,9
zderzenia tylne	139	14,4	192	17,6	4	6,6
wypadki z pasażerem	52	5,4	70	6,4	-	-
zderzenie czołowe	23	2,4	42	3,9	3	4,9
najeżdżenie na stęp, itp.	12	1,3	19	1,7	1	1,6
najeżdżenie na barierę ochronną	7	0,7	6	0,6	1	1,6
wywrócenie się pojazdu	5	0,5	6	0,6	-	-
najeżdżenie na drzewo	4	0,4	2	0,2	3	4,9
inne	3	0,3	3	0,3	-	-
<b>razem</b>	<b>962</b>	<b>100</b>	<b>1086</b>	<b>100</b>	<b>61</b>	<b>100</b>

\*w tych zderzeniach pojazdów przypadkowo poniosło śmierć 2 pieszych

Najczęstszym rodzajem wypadków na stołecznych ulicach są w dalszym ciągu wypadki z pieszymi. Ich liczba w porównaniu do 2014 r. spadła o blisko 20% (94 zdarzenia mniej), ale nadal to pieszy jest najbardziej zagrożonym uczestnikiem ruchu drogowego. Wypadki z pieszymi kończą się też bardziej tragicznie niż inne zdarzenia – aż 53% osób, które zginęły na drogach to piesi.

Częstym rodzajem wypadków są też zderzenia boczne – to 34% wszystkich wypadków oraz zderzenia tylne – 14%.



**20%**

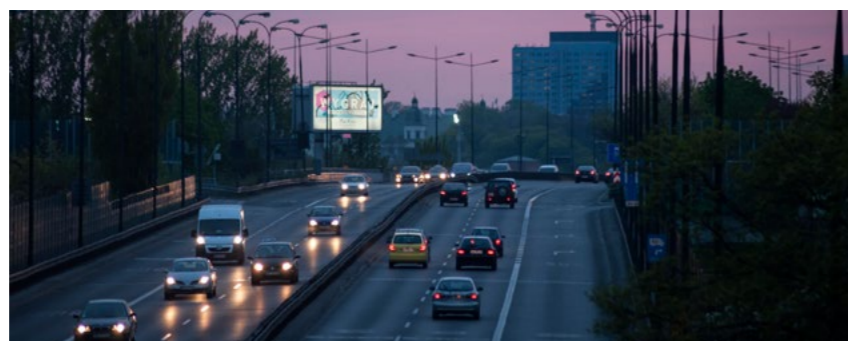
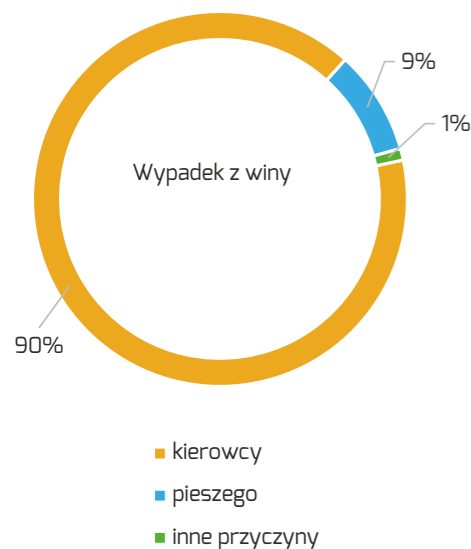
O tyle spadła liczba wypadków z udziałem pieszych w stosunku do roku poprzedniego



## Przyczyny wypadków drogowych

Lp.	Przyczyny wypadków	Ogółem	%
1	nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	180	18,7
2	niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	143	14,9
3	nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	136	14,1
4	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	106	11,0
5	nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	77	8,0
6	nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów rowerowych	41	4,3
7	niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	39	4,0
8	wjazd przy czerwonym świetle	38	3,9
9	nieprawidłowe cofanie	34	3,5
10	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	33	3,4
11	nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem	33	3,4
12	nieprawidłowe wyprzedzanie	17	1,8
13	wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	14	1,4
14	inne wykroczenia kierującego nieustalone	11	1,1
15	gwałtowne hamowanie	11	1,1
16	nieprawidłowe skręcanie	10	1,0
17	nieprawidłowe omijanie	8	0,8
18	jazda po niewłaściwej stronie drogi	5	0,5
19	nieprawidłowe wymijanie	5	0,5
20	nieprawidłowe zawracanie	5	0,5
21	wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	4	0,4
22	nagłe zastąpienie kierującego	2	0,2
23	nieprzestrzeżenie innych znaków i sygnatów na drodze	2	0,2
24	stanie na jezdni, leżenie	2	0,2
25	jazda bez wymaganego oświetlenia	1	0,1
26	z winy pasażera	1	0,1
27	niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	1	0,1
28	inne przyczyny nieustalone	3	0,3
	<b>razem</b>	<b>962</b>	<b>100</b>

Aż 90% wszystkich wypadków powodują kierowcy pojazdów. 9% zdarzeń miało miejsce z winy pieszego. Przyczyną większości wypadków są 4 rodzaje wykroczeń popełnianych przez kierowców. Najczęstszym przewinieniem jest wymuszanie pierwszeństwa przejazdu oraz poruszanie się z nadmierną prędkością. Co czwarty wypadek był spowodowany nieprawidłowym zachowaniem kierowców względem pieszych, m.in. nieudzieleniem im pierwszeństwa na przejściu dla pieszych czy nieprawidłowym przejeżdżaniem przejść dla pieszych. ■



# 3.

## Sytuacja pieszego na jezdni

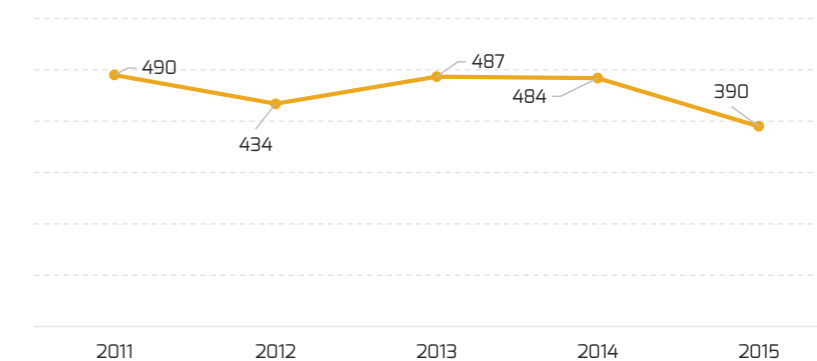


Głównym problemem związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Warszawie jest zagrożenie pieszego. Utrzymuje się ono niezmiennie na wysokim poziomie.

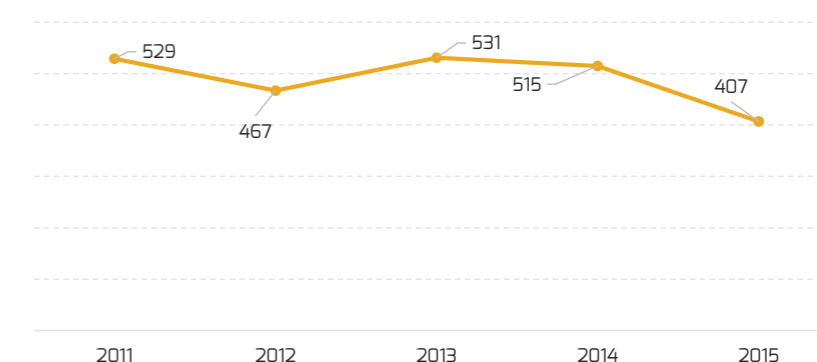
W 390 wypadkach najechania na pieszych poszkodowanych zostało 407 osób, w tym 32 ofiary śmiertelne (zabitych na miejscu zdarzenia – 16 ofiar, zmarłych w czasie do 30 dni – 16 ofiar) i 375 osób rannych. 12 pieszych ucierpiało przypadkowo, w wyniku zderzenia pojazdów. W ten sposób zginęły 2 osoby, a 8 zostało ciężko rannych. Łącznie w roku 2015 we wszystkich zdarzeniach drogowych poszkodowanych zostało 419 pieszych, w tym 34 ofiary śmiertelne, 46 pieszych zostało ciężko rannych i 332 lekko.

### NAJECHANIA NA PIESZEGO W LATACH 2011-2015

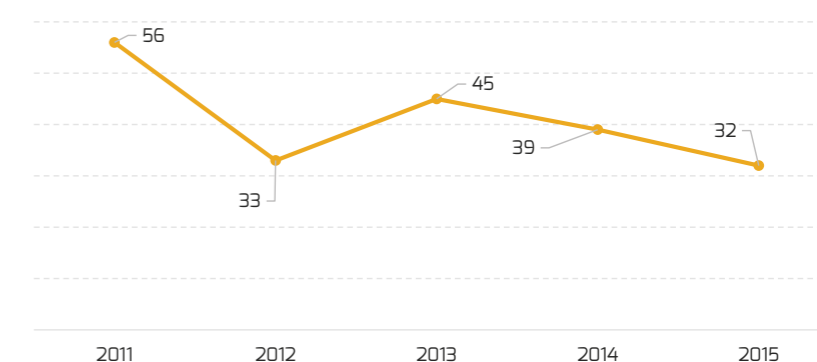
#### Liczba wypadków z pieszymi



#### Piesi poszkodowani ogółem



#### W tym ofiary śmiertelne



# 40%

O tyle spadła liczba ofiar śmiertelnych w stosunku do 2011 roku







**78,5%**  
potrażeń powodują kierowcy

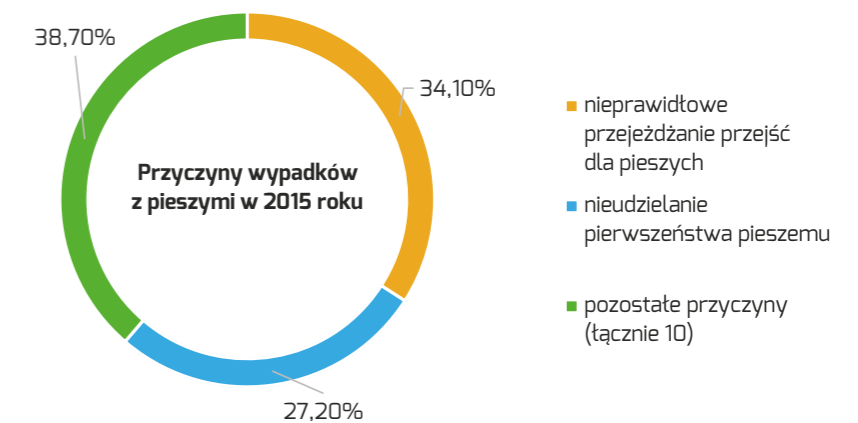
Liczba najechań na pieszych w stosunku do 2011 roku zmalała o 20%, ale wciąż stanowi prawie 41% wszystkich wypadków. Ofiary śmiertelne wśród pieszych to aż 53% wszystkich ofiar śmiertelnych. Wskaźnik ten jednak systematycznie spada. Odnotowano również wyraźny spadek liczby ofiar śmiertelnych i rannych. Liczba poszkodowanych ogółem spadła o 23% względem roku 2011. Wówczas potrącono ponad pół tysiąca pieszych. Dziś ta liczba nieznacznie przekracza 400 osób. O 40% spadła też liczba ofiar śmiertelnych.

#### Przyczyny wypadków z pieszymi – rok 2015

Lp.	Przyczyny wypadków	Ogółem	%
1	nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	133	34,1
2	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	106	27,2
3	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	31	7,9
4	nieprawidłowe cofanie	31	7,9
5	nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem	31	7,9
6	niedostosowanie prędkości do sytuacji w ruchu	15	3,8
7	wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	14	3,6
8	wjazd przy czerwonym świetle	12	3,1
9	nieprawidłowe omijanie	5	1,3
10	wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	4	1,0
11	stanie na jezdni, leżenie	2	0,5
12	nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów	1	0,3
13	pozostałe przyczyny	5	1,3
<b>razem</b>		<b>390</b>	<b>100%</b>
w tym:	kierujący pojazdami spowodowali	306	78,5
	piesi spowodowali	82	21,0
	nieustalone przyczyny	2	0,5

Spośród wszystkich 390 wypadków z pieszymi, kierujący spowodowali 306 wypadków. 2 z nich zostały spowodowane przez kierowców, będących pod wpływem alkoholu (2 ofiary śmiertelne). Piesi spowodowali 82 wypadki, pięciu sprawców tych zdarzeń było pod wpływem alkoholu.

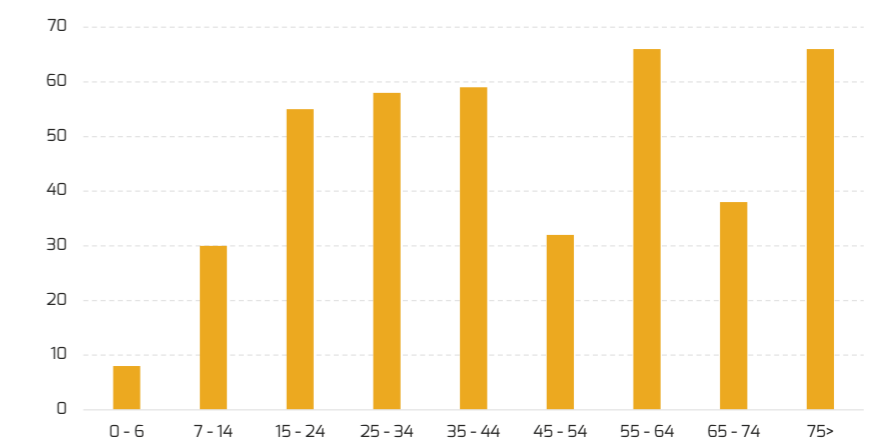
Podstawowym wykroczeniem kierujących jest nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych – 133 wypadki i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu – 106 wypadków, co stanowi przyczynę blisko 61% wszystkich wykroczeń kierowców wobec pieszych.



Piesi byli sprawcami wypadków dwukrotnie rzadziej niż w 2011. Ich najczęstsze zachowania, prowadzące do wypadków, to przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym i nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem. Zdarza się również, że pieszy ulega wypadkowi podczas przechodzenia na czerwonym świetle. Częstym i niepokojącym zjawiskiem jest ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia. 25 kierowców zbiegło z miejsca wypadku z pieszym. W tych wypadkach rannych zostało 25 pieszych, 1 osoba zmarła.

#### OFIARY WŚRÓD PIESZYCH

##### Wiek pieszych – ofiary wypadków w 2015



Najwięcej ofiar wśród pieszych stanowią osoby powyżej 75. roku życia i w przedziale wiekowym 55-64 lata. Osoby starsze często mają problemy z właściwą oceną sytuacji na drodze, nie zawsze stosują się do sygnałów świetlnych czy nie korzystają z wyznaczonych przejść. W 2015 roku doszło do 64 wypadków z osobami starszymi, w których ranne zostały 52 osoby, a 13 poniosło śmierć. Liczba rannych w grupie seniorów zmniejszyła się o prawie 31% w porównaniu z 2014 rokiem.



Stosunkowo rzadko ofiarami potrażeń są dzieci. Osoby w wieku do 14 lat to tylko 9% wszystkich poszkodowanych.

### Koncentracja miejsc wypadków z pieszymi – rok 2015

Lp.	Miejsce zdarzenia	Liczba wypadków	W tym:	
			na przejściach ogółem	na przejściach z sygnalizacją świetlną
1	skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem	209	197	91
2	prosty odcinek	132	46	7
3	poza układem drogowym (parkingi, itp.)	30	2	-
4	rejon skrzyżowania (do 50 m)	13	1	-
5	skrzyżowanie równorzędne	2	1	-
6	skrzyżowanie o ruchu okrężnym	2	2	-
7	zakręt	1	1	-
8	wzniesienie	1	-	-
<b>razem</b>		<b>390</b>	<b>250</b>	<b>98</b>

Wypadki z pieszymi najczęściej zdarzają się na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu i na prostym odcinku drogi. Znacznie bezpieczniejsze są skrzyżowania równorzędne i rondo, na których praktycznie nie dochodzi do potrażeń pieszych.

# 92

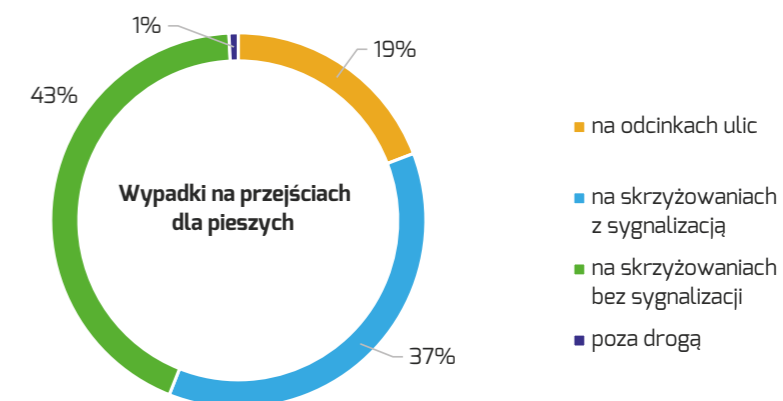
liczba potrażeń na skrzyżowaniach z sygnalizacją

Aż 2/3 wypadków z pieszymi ma miejsce na przejściach dla pieszych, które powinny być najbezpieczniejszym miejscem, by przejść na drugą stronę jezdni. Prawie 100 wypadków wydarzyło się na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną.

### Najechnania na przejściach dla pieszych

	Liczba wypadków	Liczba kolizji*
Zderzenia na przejściach dla pieszych:		
<b>na odcinkach ulic</b>	<b>48</b>	<b>18</b>
w tym: sygnalizacja jest, działa	7	2
brak sygnalizacji	41	16
<b>na skrzyżowaniach</b>	<b>200</b>	<b>85</b>
w tym: sygnalizacja jest, działa	92	37
brak sygnalizacji	108	48
<b>poza drogą</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
<b>razem</b>	<b>250</b>	<b>103</b>

\*na podstawie danych dotyczących ok. 7% wszystkich kolizji



Na wyznaczonych przejściach dla pieszych doszło łącznie do 250 wypadków. Większość z nich miała miejsce na przejściach w rejonie skrzyżowań. Przy działającej sygnalizacji zdarzyły się 92 wypadki, natomiast 108 wypadków miało miejsce na skrzyżowaniach bez sygnalizacji. Jest to zaledwie 16 zdarzeń więcej, chociaż w powszechnym odczuciu instalacja sygnalizacji powinna zapewniać bezpieczeństwo pieszym. Do zdarzeń dochodzi, ponieważ kierujący nie zachowują ostrożności i często nie udzielają pierwszeństwa pieszym. Zdarzają się też sytuacje, gdy podczas skrętu z drogi głównej kierowcy nie ustępują pierwszeństwa przechodniom, którzy również mają sygnał zielony. 12 wypadków było spowodowane wjechaniem na czerwonym świetle.

Na przejściach dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami doszło do prawie 50 wypadków. 15% z nich wydarzyło się na przejściach wyposażonych w sprawną sygnalizację świetlną. Przy braku sygnalizacji liczba wypadków jest znacznie większa, co spowodowane jest przede wszystkim nadmierną prędkością pojazdów. Wielokrotnie problem ten występuje też na ulicach o więcej niż 1 pasie ruchu, kiedy kierowca jednego pojazdu włącznie zatrzyma się, by przepuścić pieszych, podczas gdy inny wyprzedza lub omija na przejściu dla pieszych. ■





# 4.

## Wypadki spowodowane przez kierujących pojazdami



Kierujący byli sprawcami 869 (90%) wypadków, w których 47 osób poniosło śmierć (77% ofiar śmiertelnych). Rannych zostało 1000 osób (92% ogółu rannych). Zderzenia boczne i najechania na pieszych stanowiły 72,7% wypadków, spowodowanych przez kierujących pojazdami.

### Zestawienie wg rodzaju zdarzenia

Rodzaj zdarzenia	Wypadki		Ranni		Zabici*	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
zderzenie się pojazdów w ruchu	487	539	601	659	24	21
najechanie na pieszego	306	351	300	358	18	15
wypadek z pasażerem	47	34	65	43	-	-
najechanie na słup, znak	11	10	18	14	1	2
najechanie na barierę ochronną	7	9	6	8	1	2
najechanie na unieruchomiony pojazd	-	5	-	8	-	1
najechanie na drzewo	4	7	2	9	3	-
wywrócenie się pojazdu	4	8	5	9	-	-
inne	3	4	3	4	-	-
<b>ogółem</b>	<b>869</b>	<b>967</b>	<b>1000</b>	<b>1112</b>	<b>47</b>	<b>41</b>

\* 2 pieszych przypadkowo poniosło śmierć w wyniku zderzeń pojazdów

Szczególnie niebezpiecznym manewrem od wielu lat jest skręt w lewo na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Główną przyczyną zdarzeń w tym przypadku jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez skręcający pojazd. Na przestrzeni lat liczba wypadków i kolizji tego typu maleje. Udało się to w dużej części wyeliminować poprzez wydzielenie faz ruchu i pasów dla skręcających w lewo.

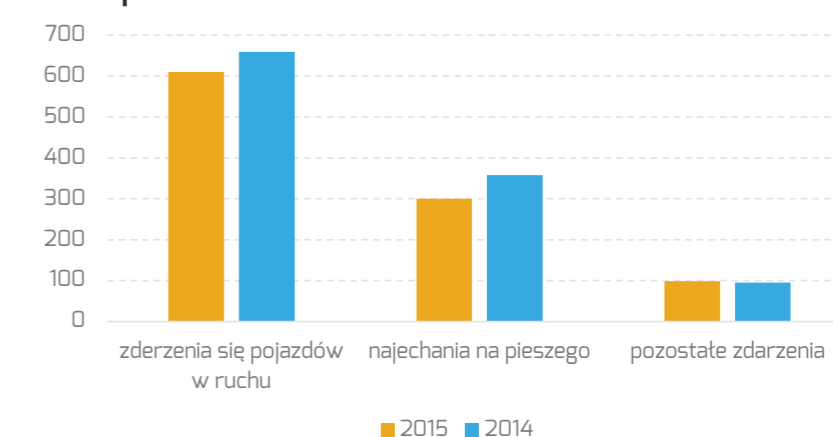
### Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących to:

- nieprzestrzeganie zasady pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych,
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

### Wypadki z powodu

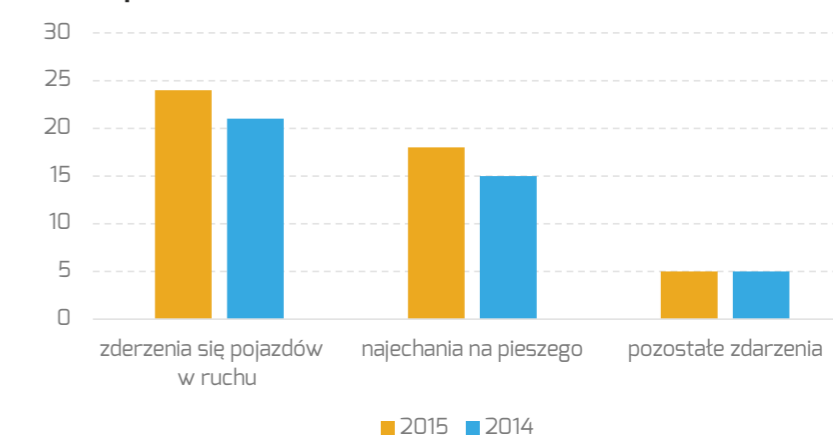


### Ranni z powodu

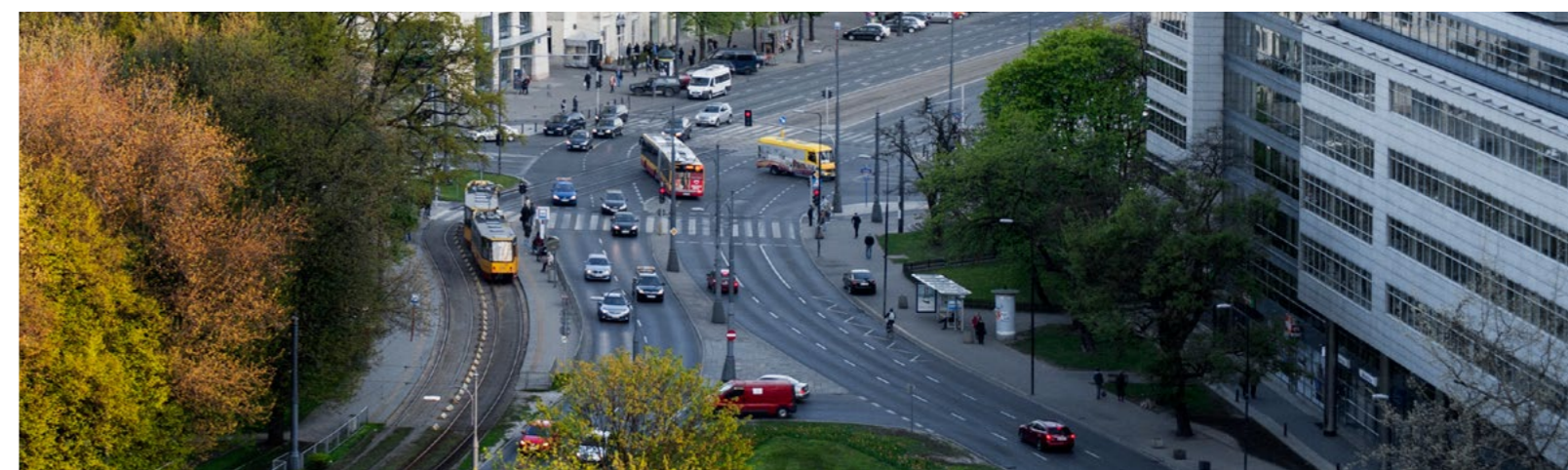


■ 2015 ■ 2014

### Zabici z powodu



■ 2015 ■ 2014

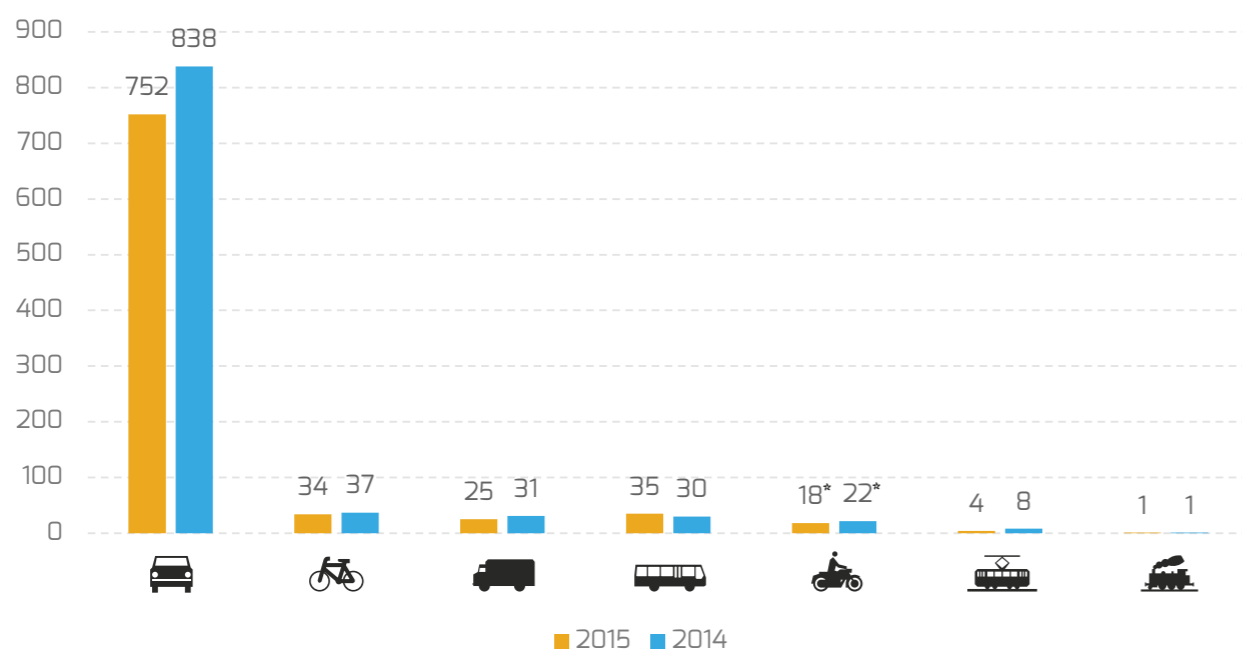




### Zdarzenia na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną – sprawca skręcający w lewo

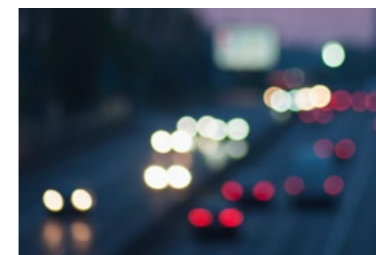
Rodzaje zdarzeń	Wypadki	Kolizje	Suma
zderzenia boczne	40	67	107
najechnania na pieszego	27	6	33
zderzenia tylne	2	2	4
zderzenia czołowe	1	-	1
Poszkodowani	Wypadki	Kolizje	Suma
zabici	4	-	4
ranni	84	-	84
Przyczyny	Wypadki	Kolizje	Suma
nieudzielenie pierwszeństwa	36	29	65
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	20	3	23
nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	6	3	9
nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów rowerowych	2	-	2
wjazd przy czerwonym świetle	3	6	9
nieprawidłowe skręcanie	3	4	7
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1	3	4

### Sprawcy wypadków wg środków transportu



\* motocykle i motorowery

Kierowcy samochodów osobowych są sprawcami największej liczby wypadków. Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców autobusów wzrosła o 5, natomiast motorniczy spowodowali o 4 wypadki mniej niż w roku ubiegłym. Podobna poprawa nastąpiła w przypadku motocyklistów – spowodowali o 5 zdarzeń mniej.



### NIETRZEŻWOŚĆ KIERUJĄCYCH I UCIECZKA Z MIEJSCA ZDARZENIA

Kolejnym problemem jest nietrzeźwość kierowców. Od 2013 roku liczba kierowców, którzy spowodowali wypadek pod wpływem alkoholu, utrzymuje się na podobnym poziomie. W 2015 roku nietrzeźwi kierowcy spowodowali 17 wypadków, co stanowi 1,7% wszystkich zdarzeń. Skutki tych wypadków były jednak bardziej tragiczne: zginęły w nich 4 osoby (6,6% wszystkich ofiar), zaś 25 zostało rannych (2,2% ogółu). Do wypadków pod wpływem alkoholu najczęściej dochodziło w godzinach 15-23. Nietrzeźwi kierowcy to głównie mężczyźni. Częstym zjawiskiem jest ucieczka kierowcy z miejsca zdarzenia drogowego. W 2015 r. kierowcy zbiegli z miejsca wypadku 83 razy. Ponad 500 razy sprawcy uciekali z miejsca spowodowanej kolizji. Niepokojący jest rosnący odsetek tych ostatnich: w porównaniu z 2011 rokiem liczba ta wzrosła dwukrotnie.

### Zdarzenia, w których sprawcy zbiegli w latach 2011-2015

Rok	Zbiegł z miejsca wypadku	% wszystkich wypadków z winy kierującego	Zbiegł z miejsca kolizji	% wszystkich kolizji z winy kierującego
2011	99	11,2	225	15,6
2012	87	9,8	189	16,1
2013	111	10,5	213	15,2
2014	100	10,3	335	21,2
2015	83	9,5	507	28,5

### MŁODZI KIEROWCY (DO 25 ROKU ŻYCIA) SPRAWCAMI WYPADKÓW

Młodzi kierowcy spowodowali 102 wypadki, w których zginęło 9 osób (4 osoby poniosły śmierć na miejscu zdarzenia, a 5 ofiar zmarło na skutek odniesionych obrażeń). Rany odniosło 128 osób.

Młodzi kierowcy spowodowali 60 zderzeń pojazdów, 33 najechnania na pieszych. 8 razy doszło do zderzenia ze słupem lub drzewem – co znaczy, że co drugi tego typu wypadek był spowodowany przez kierowcę, mającego mniej niż 25 lat. Liczba wypadków, spowodowanych przez młodych kierowców, zmalała w porównaniu z ubiegłym rokiem o 17, mniej było też ofiar śmiertelnych (o 2 osoby).

Młodzi kierowcy często jeżdżą zbyt szybko. 22% wszystkich wypadków spowodowanych nadmierną prędkością powoduje właśnie ta grupa uczestników ruchu.

#### Młodzi kierowcy najczęściej powodują wypadki na skutek:

- niedostosowania prędkości do sytuacji w ruchu,
- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu,
- nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych,
- nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu.

5 wypadków młodzi kierowcy spowodowali pod wpływem alkoholu. W ich wyniku 2 osoby poniosły śmierć, a 6 osób zostało rannych.





#### ■ JEDNOŚLADY – UCZESTNICY I SPRAWCY WYPADKÓW

Kierowcy pojazdów jednośladowych spowodowali 52 wypadki, co stanowi 5% wszystkich wypadków. Poszkodowanych zostało 56 osób, w tym 53 rannych, 3 zabitych. Liczba poszkodowanych systematycznie spada, szczególnie wśród motocyklistów.

#### Kierowcy jednośladów – sprawcy wypadków w latach 2011-2015

Rok	Rowerzyści			Motorowerzyści			Motocykliści		
	liczba wypadków	ranni	zabici rowerzyści	liczba wypadków	ranni	zabici motorowerzyści	liczba wypadków	ranni	zabici motocykliści
2011	37	40	-	15	13	2	26	26	5
2012	36	39	1	7	8	-	16	16	3
2013	46	29	2	8	8	-	24	23	3
2014	37	37	2	7	6	-	15	19	1
2015	34	36	2	8	8	-	10	9	1

Warszawa z roku na rok jest bardziej przyjazna dla rowerzystów. System roweru miejskiego Veturilo cieszy się coraz większą popularnością. Z każdym rokiem powstają nowe kilometry tras rowerowych. Niestety, wraz z rosnącą liczbą rowerzystów rośnie także liczba kolizji i wypadków z udziałem tej grupy użytkowników. W 2015 roku rowerzyści uczestniczyli w 134 wypadkach, w których rannych zostało 137 osób i 5 zginęło (w tym 4 rowerzystów). Niepokojąca tendencja wzrostowa jest zauważalna w liczbie kolizji. W stosunku do 2011 roku ta liczba wzrosła ponad dwukrotnie. Należy przy tym zauważyć, że w tym okresie odnotowano podobny wzrost ruchu rowerowego. ■

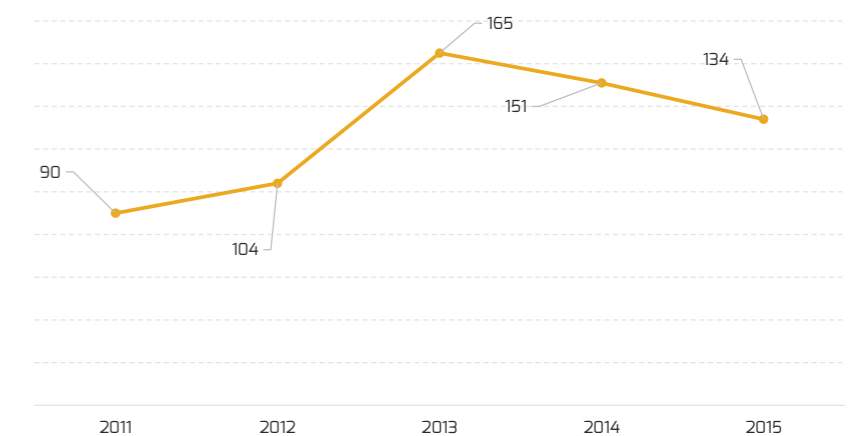
#### Zdarzenia z udziałem rowerzystów na tle ogółu zdarzeń w latach 2011-2015

Rok	Liczba wypadków z rowerami	Ranni ogółem w tych wypadkach	w tym ranni rowerzyści	Zabici ogółem w tych wyp.	w tym zabici rowerzyści	Liczba kolizji z rowerami
2011	90	92	81	2	1	40
2012	104	107	91	2	2	50
2013	165	164	141	6*	5	79
2014	151	151	134	4	4	85
2015	134	137	120	5**	4	91

\* zabity pasażer rowerzysty (na kierownicy)

\*\* zabity pieszy – zderzenie: 2 pojazdy i rower

#### Liczba wypadków z rowerami







# 5.

## Wypadki z udziałem komunikacji miejskiej

W 2015 roku odnotowano 232 zdarzenia z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej (w tym 119 kolizji i 113 wypadków). W rezultacie tych zdarzeń 8 osób zmarło, co stanowi 13,1% ofiar śmiertelnych, a rannych zostało 148 osób, tj. 13,6% ogółu rannych. Autobusy w ubiegłym roku brały udział w 85 wypadkach i 98 kolizjach, natomiast tramwaje uczestniczyły w 28 wypadkach i 21 kolizjach.

W stosunku do 2014 roku o 30% wzrosła liczba kolizji z udziałem komunikacji miejskiej.

Kierowcy autobusów miejskich i motorniczy spowodowali 35 wypadków, w których obrażenia doznały 54 osoby, 1 osoba zmarła. Sprawcami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej są jednak głównie inni uczestnicy ruchu – odpowiadają oni za 70% wszystkich takich wypadków.

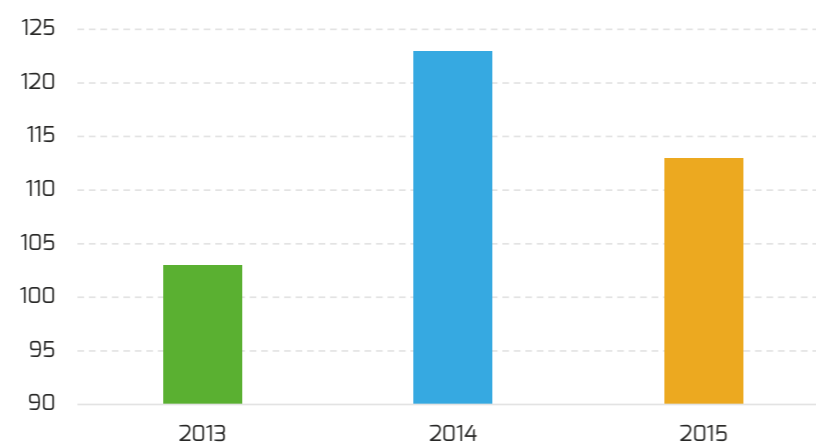
Najczęstszym rodzajem zdarzeń są zderzenia boczne (10), najechanie na pieszego (8) i zderzenia tylne (6).

### Głównymi przyczynami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej są:

- gwałtowne hamowanie,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- wjazd przy czerwonym świetle.

Zazwyczaj w przypadku autobusów gwałtowne hamowanie jest wywołane przez nieprawidłowe zachowania innych kierowców, np. zajężdżanie drogi. Często nie zdają sobie oni sprawy, co dzieje się z pasażerami pojazdów komunikacji miejskiej (w tym osobami stojącymi, wózkami dziecięcymi) podczas tego manewru. Niejednokrotnie mogą oni nie być świadomi spowodowania u nich obrażeń. ■

### Wypadki z komunikacją miejską



# 6.

## Geografia miejsc niebezpiecznych

Analiza lokalizacji wypadków jest kluczowa dla określenia priorytetowych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Na podstawie tych danych podejmowane są decyzje m.in. o budowie nowych sygnalizacji świetlnych, lokalizacji fotoradarów lub zmian w organizacji ruchu. Rozmieszczenie wypadków i kolizji na obszarze m.st. Warszawy ilustrują poniższe tabele oraz mapy (we wkładce).

### Rozkład zdarzeń wg kategorii drogi

Kategoria drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
krajowa	115	7	145	228
wojewódzka	187	14	211	340
powiatowa	467	29	524	695
pozostałe	158	7	172	414
poza siecią dróg	35	4	34	101

Kategoria drogi, a w konsekwencji warunki techniczne, jakie są jej stawiane, ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Powyższe zestawienie pokazuje, że lepsze parametry drogi generują mniej zdarzeń drogowych, a także osób poszkodowanych.

### Wypadki w poszczególnych dzielnicach

Lp.	Nazwa dzielnicy	Wypadki			Zabici			Ranni		
		2015	2014	2013	2015	2014	2013	2015	2014	2013
1	Śródmieście	128	138	142	7	7	5	146	156	172
2	Mokotów	107	134	129	7	9	14	120	140	143
3	Wola	76	74	95	6	5	7	82	84	118
4	Praga-Południe	69	85	115	6	5	5	78	96	128
5	Bielany	68	76	54	9	3	4	66	88	59
6	Targówek	67	75	61	3	3	5	81	91	71
7	Ochota	61	80	103	1	4	4	74	92	111
8	Wawer	58	60	77	4	3	6	69	70	81
9	Włochy	53	59	67	3	5	3	59	65	73
10	Białołęka	48	66	48	-	2	5	56	67	48
11	Praga-Północ	41	59	60	2	4	2	47	70	71
12	Żoliborz	40	40	40	-	3	4	56	45	47
13	Ursynów	38	67	96	4	5	6	39	69	109
14	Bemowo	33	33	40	4	4	1	34	44	44
15	Rembertów	22	17	27	3	-	1	21	17	32
16	Ursus	19	24	29	1	1	1	21	26	32
17	Wesoła	18	15	12	-	1	-	20	15	14
18	Wilanów	15	7	15	-	1	1	17	7	15
19	poza W-wą (trasa S2)	1	-	-	1	-	-	-	-	-
	<b>ogółem</b>	<b>962</b>	<b>1109</b>	<b>1210</b>	<b>61</b>	<b>65</b>	<b>74</b>	<b>1086</b>	<b>1242</b>	<b>1368</b>





Warszawa jest podzielona administracyjnie na 18 dzielnic. Najwięcej wypadków odnotowano w Śródmieściu, na Mokotowie i Woli, mimo tego, że w dwóch z tych dzielnic nastąpił spadek liczby wypadków. Najmniej wypadków zdarzyło się na terenie dzielnic: Wilanów, Wesola, Ursus. Zadowolająca jest poprawa bezpieczeństwa w 13 dzielnicach (szczególnie widoczna na Mokotowie, Ochocie i Ursynowie), natomiast w przypadku 4 dzielnic liczba wypadków wzrosła. Ponad dwukrotnie wzrosła liczba wypadków w Wilanowie.

Wg liczby ofiar śmiertelnych na 1 wypadek najgroźniejsze zdarzenia miały miejsce w dzielnicach Bielany oraz Rembertów.

Najgroźniejsze w skutkach wypadki według liczby rannych na 1 wypadek zdarzyły się w dzielnicach: Żoliborz, Ochota, Praga-Południe, Targówek.

#### Kolizje w poszczególnych dzielnicach

Lp.	Nazwa dzielnicy	Kolizje		Kolizje z pieszym	
		2015	2014	2015	2014
1	Śródmieście	359	351	31	32
2	Mokotów	268	199	23	10
3	Wola	170	154	21	10
4	Praga-Południe	132	142	11	6
5	Targówek	102	86	6	3
6	Ursynów	102	109	12	11
7	Ochota	90	87	3	3
8	Wawer	79	57	5	3
9	Włochy	77	73	1	4
10	Praga-Północ	76	83	12	3
11	Białoleka	69	53	6	2
12	Bemowo	64	49	8	4
13	Bielany	54	56	2	3
14	Żoliborz	50	60	-	1
15	Rembertów	32	26	-	1
16	Wilanów	25	14	2	1
17	Wesola	15	12	3	3
18	Ursus	11	23	-	2
19	poza W-wą (trasa S2)	3	-	-	-
	<b>ogółem</b>	<b>1778</b>	<b>1634</b>	<b>146</b>	<b>102</b>

W przypadku 12 dzielnic odnotowano wzrost liczby kolizji, a tylko w 6 nastąpił jej spadek. Najwięcej kolizji z pieszym miało miejsce w Śródmieściu, a liczba tych kolizji w dzielnicach Mokotów i Wola podwoiła się w stosunku do ubiegłego roku.



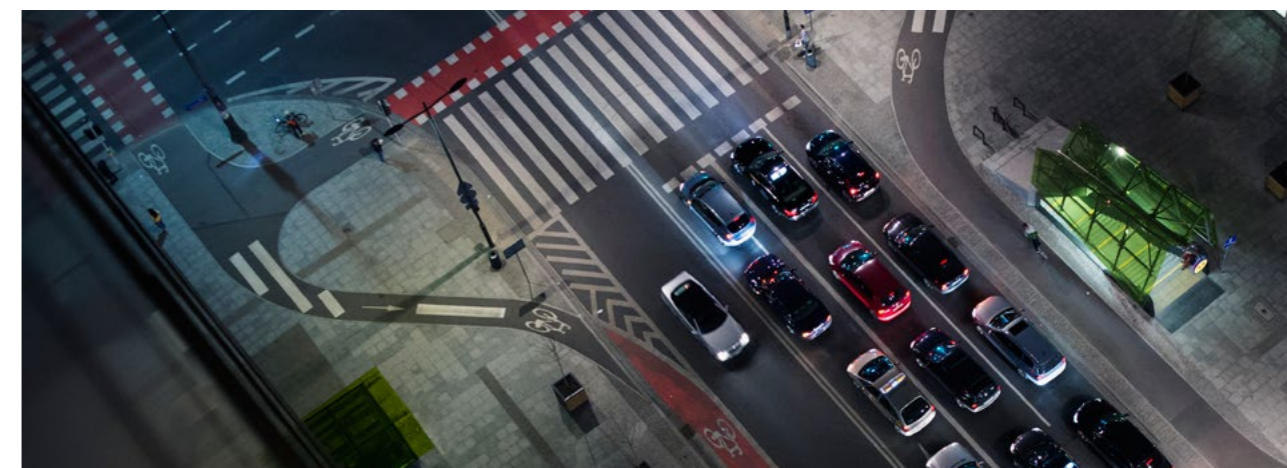
## Rozkład zdarzeń wg miejsca na drodze

Miejsce zdarzenia		Liczba wypadków	%	Liczba kolizji	%
podstawowe	szczegółowe				
<b>odcinki między skrzyżowaniami</b>		<b>391</b>	<b>41</b>	<b>908</b>	<b>51</b>
w tym:	prosty odcinek	381		888	
	zakręt	10		20	
<b>skrzyżowania</b>		<b>483</b>	<b>50</b>	<b>594</b>	<b>334</b>
w tym:	o ruchu okrężnym	10		86	
	dróg równorzędnych	8		25	
	z pierwszeństwem przejazdu	465		483	
w tym:	sygnalizacja jest, działa	242		292	
	sygnalizacja jest, nie działa	5		1	
	brak sygnalizacji	236		301	
<b>rejon skrzyżowania</b>		<b>53</b>	<b>5,6</b>	<b>175</b>	<b>9,8</b>
<b>poza siecią dróg</b>		<b>35</b>	<b>3,6</b>	<b>101</b>	<b>5,7</b>
<b>ogółem</b>		<b>962</b>	<b>100</b>	<b>1778</b>	<b>100</b>

### ■ Miejsca zwiększonego zagrożenia

#### Wypadki

Przyjmuje się, że miejscami zwiększonego zagrożenia są skrzyżowania i odcinki między skrzyżowaniami, na których zdarzyły się więcej niż 3 wypadki. Lista takich miejsc z roku na rok jest coraz krótsza, co wynika z ogólnego spadku liczby wypadków w kolejnych latach. Miejsca te prezentują mapy na kolejnych stronach.



Miejsca szczególnie niebezpieczne są przedmiotem szczegółowych analiz bezpieczeństwa i warunków ruchu. Na podstawie zgromadzonych danych możemy monitorować bezpieczeństwo na warszawskich ulicach. Wnioski z analiz opracowanych w latach poprzednich są sukcesywnie realizowane w postaci różnego rodzaju zmian w organizacji ruchu, np. montaż sygnalizacji świetlnej, udoskonalenie programów sygnalizacji oraz budowę rond czy azylów dla pieszych.

Z roku na rok skrzyżowania o największej liczbie wypadków są inne, sukcesywnie spada liczba wypadków i osób poszkodowanych. Pokazuje to, że aktywne działania wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jako przykład można tu wymienić Rondo Starzyńskiego (zmiana organizacji ruchu), skrzyżowania Grójecka – Dickenska, al. Jana Pawła II – al. Solidarności oraz Ostrobramska – Fieldorfa – Zamieniecka (montaż fotoradarów). Skrzyżowania te, będące na szczycie listy w latach ubiegłych, w 2015 r. były znacznie bezpieczniejsze.

#### Kolizje

Według raportu Policji na terenie m.st. Warszawy odnotowano **24 426** kolizji, z których **1778** zdarzeń uwzględniono w bazie danych Zarządu Dróg Miejskich.

Kierowcy byli sprawcami 1723 kolizji, natomiast piesi spowodowali 46 kolizji. ■

#### Najczęściej występujące rodzaje kolizji to:

- zderzenia pojazdów w ruchu 1148 zdarzeń
- najechanie na unieruchomiony pojazd 308 zdarzeń
- najechanie na pieszego 146 zdarzeń
- najechanie na stóp, inny obiekt drogowy 77 zdarzeń

#### Najwięcej kolizji miało miejsce:

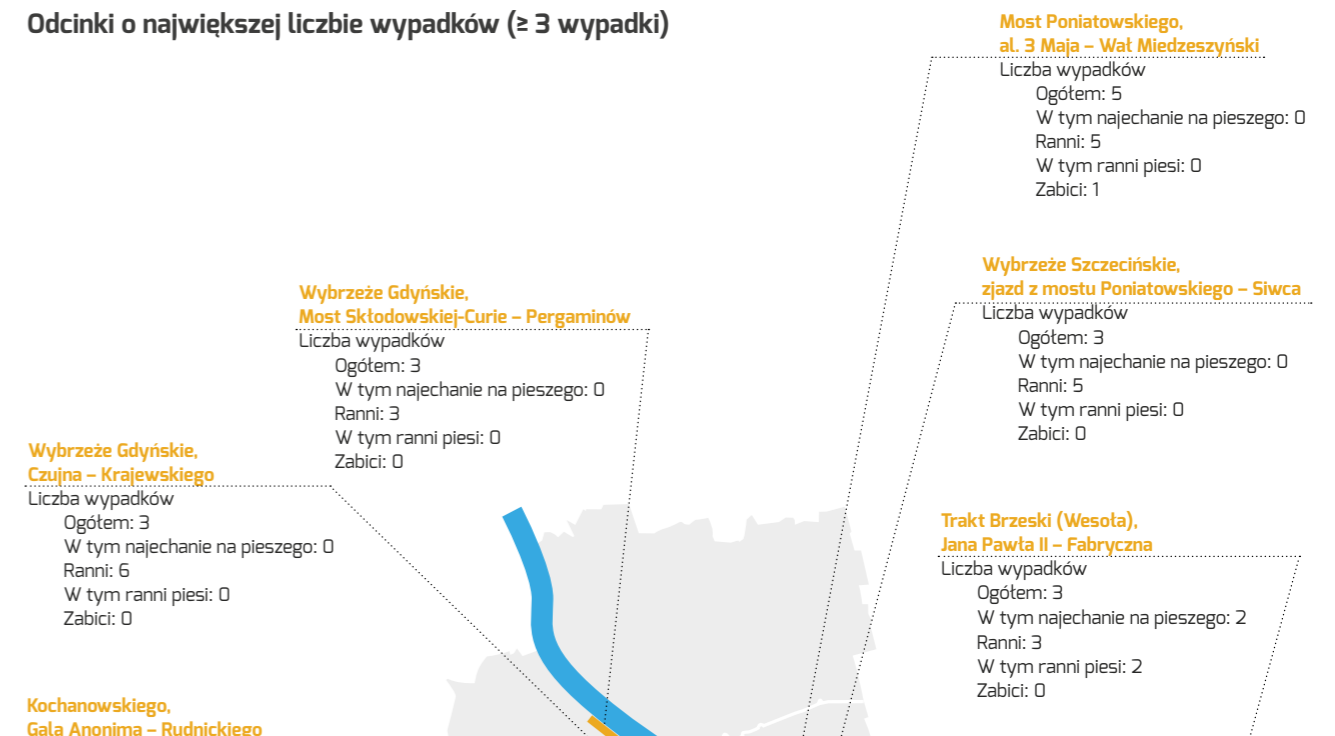
- na prostym odcinku 908 zdarzeń
- na skrzyżowaniu i w rejonie skrzyżowania 594 zdarzenia



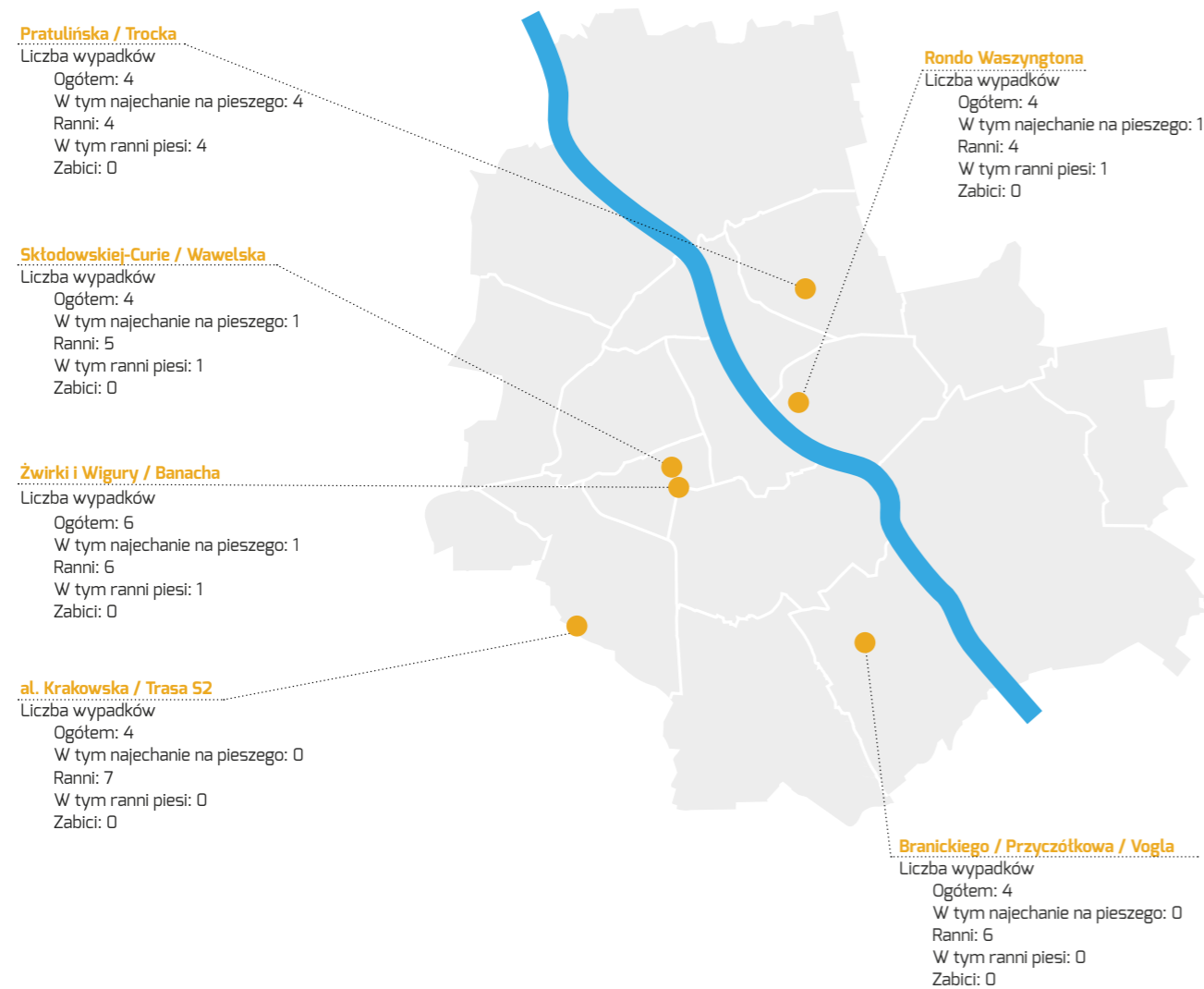




### Odcinki o największej liczbie wypadków (≥ 3 wypadki)



### Skrzyżowania o największej liczbie wypadków (≥ 4 wypadki)

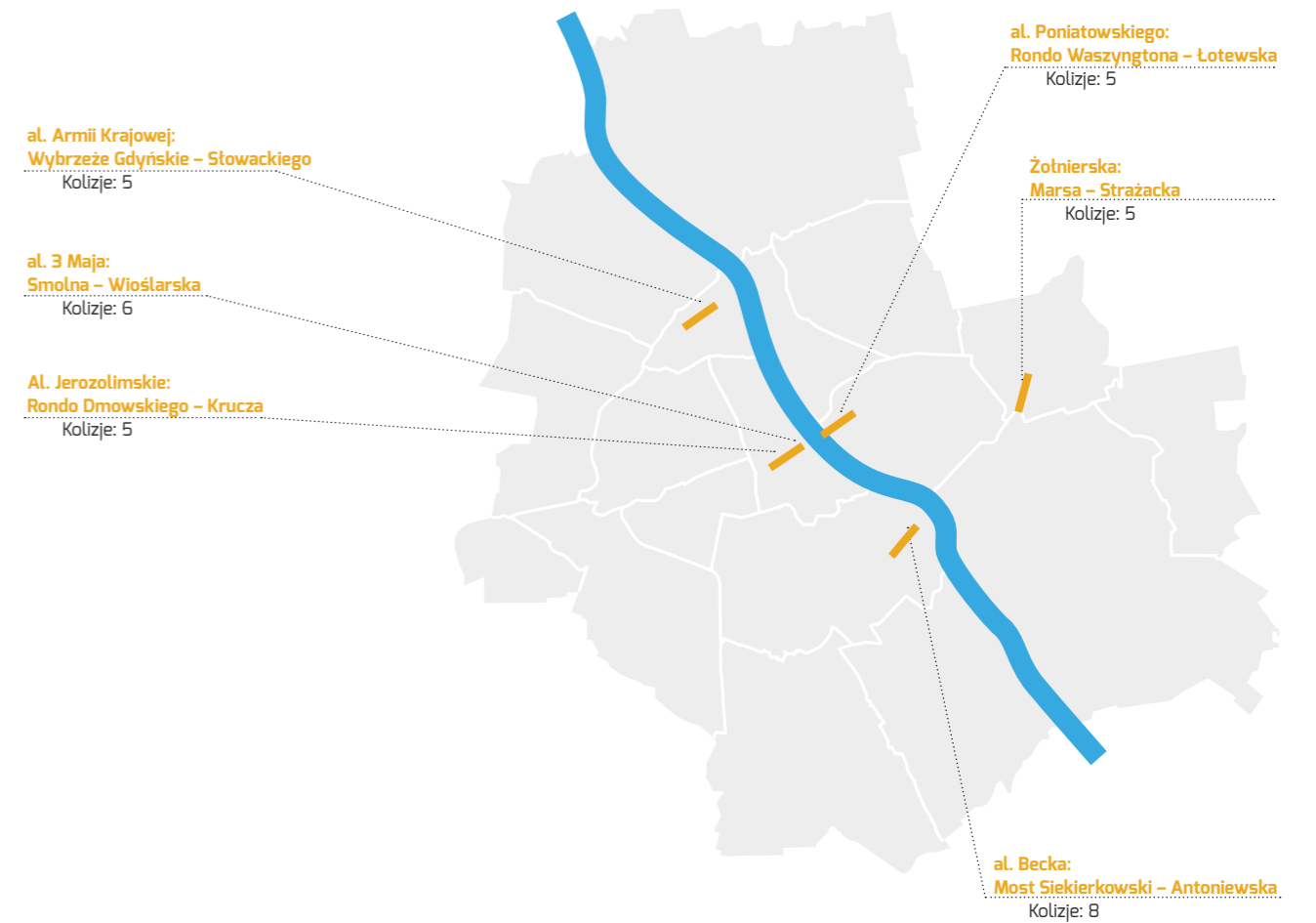




**Skrzyżowania o największej liczbie kolizji (≥ 6 kolizji)**



**Odcinki o największej liczbie kolizji (≥ 5 kolizji)**







## 7. Podsumowanie

# 13%

O tyle procent spadła liczba wypadków w stosunku do roku poprzedniego



Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w m.st. Warszawie wciąż jest bardzo wysokie.

- 91,3% wypadków stanowią dwie grupy zdarzeniowe, tj. wypadki z pieszymi (390 wypadków) i zderzenia pojazdów w ruchu (489 wypadków);
- 50% wypadków zdarzyło się na skrzyżowaniach (483 wypadki);
- 64% najechań na pieszych ma miejsce na przejściu dla pieszych;
- 90% wypadków ogółem spowodowali kierujący pojazdami; w 869 wypadkach poszkodowanych zostało 1047 osób, w tym 47 osób poniosło śmierć;
- 8,9% wypadków ogółem spowodowali piesi; w 86 wypadkach poszkodowane zostały 92 osoby, w tym 78 rannych i 14 ofiar śmiertelnych;
- 58% wypadków ogółem zostało spowodowanych na skutek nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, niedostosowania

prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych i nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu.

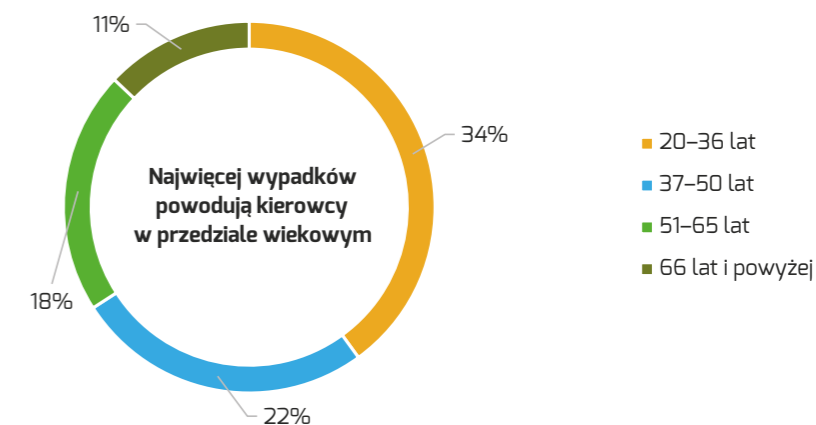
- 8,9% wypadków ogółem spowodowali piesi na skutek przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym, wejścia na jezdnię przy czerwonym świetle, nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadącym pojazdem lub wejścia na jezdnię zza pojazdu, przeszkody;
- w roku 2015 udział wypadków spowodowanych przez pieszych zmalał do 9% z 12% w roku ubiegłym;

W stosunku do roku poprzedniego nastąpił spadek:

- liczby wypadków o 147 (13%),
- liczby ofiar śmiertelnych o 4 (6%),
- liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych o 7 (18%),
- liczby rannych o 156 (13%),



- liczby osób ciężko rannych o 53 (35%),
- liczby osób ciężko rannych wśród pieszych o 19 (29%),
- liczby najechań na pieszych o 94 (19%),
- liczby wypadków spowodowanych przez młodych kierowców o 17 (14%) i liczby ofiar śmiertelnych w tych wypadkach o 2 (18%),
- liczby wypadków z udziałem pojazdów jednośladowych kierowca-sprawca o 7 (12%),
- liczby wypadków z udziałem rowerzystów o 17 (11%),
- liczby ofiar wśród dzieci pieszych do lat 14 o 4 (10%),
- liczby wypadków z komunikacją miejską o 10 (8%).



- najbardziej niebezpiecznymi miesiącami były: grudzień, listopad, październik;
- najbezpieczniejszym miesiącem był luty – 57 wypadków, średnia miesięczna liczba wypadków wynosi 80;
- miesiącem o najmniejszej liczbie ofiar śmiertelnych był sierpień – 2 osoby;
- najmniejszą liczbę rannych odnotowano w lutym i wrześniu.

Pijani uczestnicy ruchu spowodowali 1,7% ogółu wypadków. ■





