

Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie

2019



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



Raport o stanie
bezpieczeństwa drogowego
w Warszawie
2019



Elżbieta Kalenkiewicz
e.kalenkiewicz@zdm.waw.pl

Magdalena Jacek-Składanowska
m.jacek@zdm.waw.pl

Redakcja:
Jakub Dybalski
j.dybalski@zdm.waw.pl

Oprawa graficzna:
Natalia Mikołajczuk

Opracowano w Zespole Badań Ruchu
WYDZIAŁU STRATEGII I ROZWOJU
na podstawie danych o zdarzeniach drogowych za okres 01.01–31.12.2019
Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji (na dzień 23.03.2020)
maj 2020

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120
tel. (22) 55-89-000, fax. (22) 620-91-71

Spis treści

1.	Wstęp	5
2.	Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa	6
3.	Sytuacja pieszego na jezdni	15
4.	Kierujący sprawcami wypadków	22
5.	Wypadki z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej	30
6.	Wypadki z udziałem seniorów	33
7.	Geografia miejsc niebezpiecznych	36
8.	Podsumowanie	44



Wstęp

Oddajemy w Państwa ręce raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie w 2019 r. To był rok pod wieloma względami szczególny, bo liczby, które w nim znajdziecie jednoznacznie wskazują, że stołeczne ulice, stopniowo stają się coraz bezpieczniejsze. 905 wypadków, w których 1066 osób odniosło obrażenia, a 35 zmarło, to za każdym razem tragedia dla tych, którzy w nich uczestniczyli. Ale to jednocześnie najniższe dane w statystykach odgą prowadzimy dokładne analizy. To 20 ofiar/mln mieszkańców. Ten współczynnik dla całej Unii Europejskiej wynosi 49, a dla Polski – 76.

1085

przebieg dla pieszych
przeszło audyt
w 2019 r.

W grudniu, zwykle miesiącu obfitującym w tragiczne wypadki, na ulicach Warszawy **nie zginął nikt**.

Szczególnie cieszy nas niezmiennie spadająca liczba śmiertelnych potrażeń pieszych, czyli najstabilniej chronionych uczestników ruchu. W naszym blisko dwumilionowym mieście rok 2019 zostanie zapamiętany z wypadku na ul. Sokratesa – pieszy, który został tam potracony, to jedna z 21 ofiar takich wypadków – ale trzeba podkreślić, że to również najmniej w historii.

Podstawowym i priorytetowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach naszego miasta. W 2019 r. doświetliliśmy 386 przebiegów dla pieszych i wybudowaliśmy 11 nowych wyniesionych przebiegów. Przebudowaliśmy 14 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, przy czym w 10 przypadkach światła zostały zamontowane od zera.

Kluczowy jednak jest audyt bezpieczeństwa na 1085 kolejnych przebiegach dla pieszych na Bemowie, na Pradze-Północ, w Wawrze, we Włochach i na Żoliborzu pod kątem ich oświetlenia i widoczności. Dzięki temu przedsięwzięciu mamy w Warszawie unikalne w skali kraju informacje o każdym przebiegu dla pieszych. To podstawa do decydowania o kolejności w jakich będą przebudowane pod kątem bezpieczeństwa.

Raport został przygotowany dzięki informacjom o zdarzeniach drogowych, udostępnionych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji. Obejmuje wszystkie wypadki, do jakich doszło na warszawskich ulicach. W bazie znajdują się też informacje na temat ok. 2,5% odnotowanych przez policję kolizji – tylko tych, dla których Zarząd Dróg Miejskich posiada szczegółowe szkice przebiegu zdarzenia. Wśród zbieranych danych są te dotyczące liczby i stopnia obrażeń poszkodowanych, rodzaju i przyczyn zdarzenia, uczestników czy dokładnej lokalizacji miejsca zdarzenia.

Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa



9

osób mniej zginęło
w wypadkach
w porównaniu
z rokiem ubiegłym

Na obszarze, objętym granicami miasta stołecznego Warszawy w 2019 r. zarejestrowano 905 wypadków, w których poszkodowanych zostało 1066 osób, w tym:

- **1031 RANNYCH,**
- **21 ZABITYCH NA MIEJSCU ZDARZENIA,**
- **14 ZMARŁYCH W WYNIKU OBRAŻEŃ.**

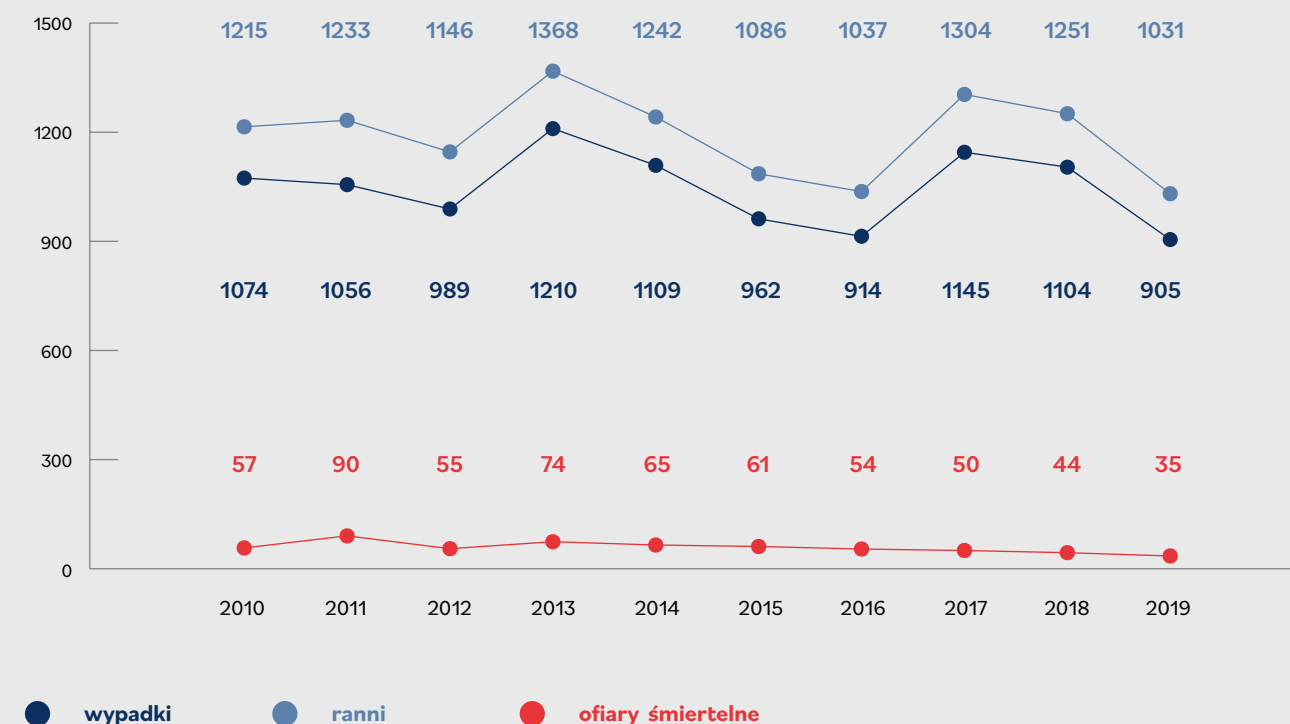
Śmierć na warszawskich drogach poniosło zaledwie 35 osób. To szósty z rzędu rok ze spadkiem liczby ofiar i najmniej odkąd prowadzimy statystyki.

Odnotowano także 30300 kolizji drogowych. Do systemu wprowadzono 764 kolizje (w tym 88 kolizji z pieszymi), co do których policja zastosowała postępowanie w sprawach o wykroczenia i sporządziła szczegółowe szkice z miejsca zdarzenia.

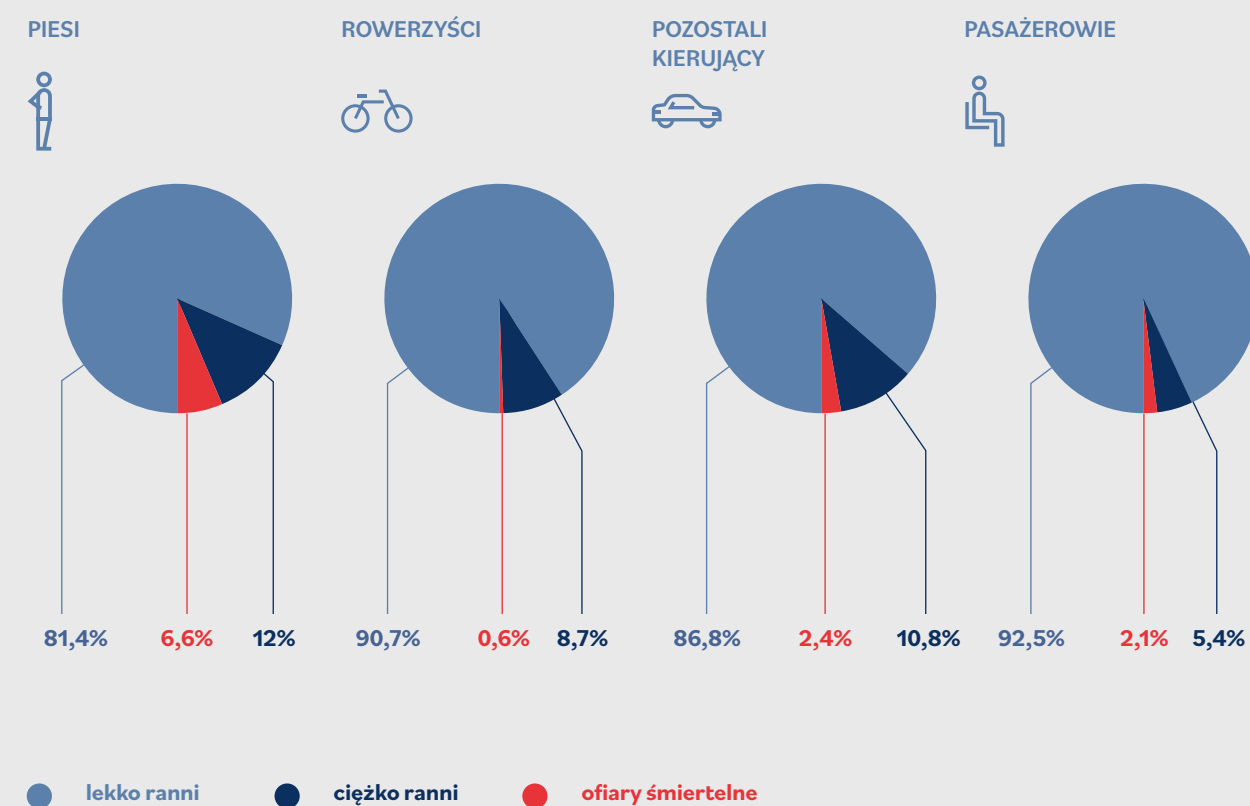
	WYPADKI	POSZKODOWANI	RANNI	W TYM CIĘŻKO RANNI	W TYM LEKKO RANNI	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE
2010	1074	1272	1215	136	1079	57
2011	1056	1323	1233	161	1072	90
2012	989	1201	1146	183	963	55
2013	1210	1442	1368	207	1161	74
2014	1109	1307	1242	151	1091	65
2015	962	1147	1086	101	985	61
2016	914	1091	1037	158	879	54
2017	1145	1354	1304	115	1189	50
2018	1104	1295	1251	116	1135	44
2019	905	1066	1031	102	929	35
Zmiana 2018-2019	-18%	-18%	-18%	-12%	-18%	-20%
Zmiana 2010-2019	-16%	-16%	-15%	-25%	-14%	-39%

W 2019 r. odnotowano o 199 wypadków mniej niż w roku poprzednim – to spadek o 18% w ciągu roku. Liczba wypadków w porównaniu z rokiem 2013, najniebezpieczniejszym w ostatnich latach, jest niższa o 305, tj. o 25%. Od początku lat 90. liczba wypadków i ofiar śmiertelnych systematycznie spada.

Zestawienie danych o wypadkach w latach 2010 – 2019



Stopień obrażeń u różnych grup użytkowników w 2019 r.



✓

grudzień

był pierwszym miesiącem od prawie czterech lat, w którym na ulicach Warszawy nikt nie zginął

Liczba rannych w porównaniu z rokiem 2018 spadła o 18%.

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 ciągu 30 dni od daty zdarzenia, na skutek doznanych obrażeń.

Cieszy, że **w porównaniu z poprzednim rokiem, w 2019 r. o 99 osób, czyli o blisko 1/4, spadła liczba poszkodowanych wśród pieszych**. Choć piesi wciąż są grupą, spośród której wywodzi się najwięcej ofiar wypadków na warszawskich ulicach, to zabitych pieszych było o 3 mniej niż rok wcześniej. Ciężko rannych było o 17 mniej, a lekko rannych o 79 mniej niż w 2018 r.

Do 172, czyli o 13 osób, zmalała ogólna liczba poszkodowanych rowerzystów. Zginął tylko jeden, choć rok wcześniej były 3 takie ofiary.

Miesięczne zestawienie liczby wypadków w latach 2015 – 2019

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2015	70	57	77	79	90	72	66	85	62	91	98	115
2016	54	63	56	62	110	98	73	82	72	83	65	96
2017	51	51	68	106	98	87	69	121	113	145	120	116
2018	87	68	85	134	115	113	74	85	96	97	69	81
2019	75	42	64	75	100	92	65	77	106	93	54	62

Miesięczne zestawienie liczby zabitych w latach 2015 – 2019

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2015	3	3	3	6	3	4	5	2	9	5	5	13
2016	2	9	5	0	4	7	5	5	4	5	2	6
2017	2	3	4	1	3	1	7	7	11	3	3	5
2018	2	2	2	4	4	4	2	3	7	7	2	5
2019	4	5	5	3	3	2	2	2	5	2	2	0

Miesięczne zestawienie liczby rannych w latach 2015 – 2019

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2015	72	69	86	87	103	84	81	107	70	99	105	123
2016	55	66	75	67	128	105	77	104	76	95	82	107
2017	58	55	82	124	111	104	76	128	126	175	138	127
2018	122	75	104	156	134	122	80	91	97	99	78	93
2019	100	44	73	78	118	108	77	88	119	101	57	68

Miesięczne zestawienie wypadków, zabitych i rannych w 2019 r.



Zmalała również liczba ofiar śmiertelnych wśród pozostałych kierujących. W 2018 r. było ich aż 12, podczas gdy w 2019 r. - 8.

Najwięcej wypadków w 2019 r. było we wrześniu, w tym miesiącu odnotowano o 10 zdarzeń więcej w porównaniu do września 2018 r. W pozostałych miesiącach wypadków było mniej. Rekordowy spadek – o 59 - zanotowano w kwietniu.

Grudzień był pierwszym miesiącem od blisko czterech lat i drugim odkąd prowadzimy szczegółowe statystyki, w którym na ulicach Warszawy nikt nie zginął.

To praktyczny wymiar działań określanych jako „Wizja Zero”. Istotny również dlatego, że grudzień, miesiąc z najkrótszymi dniami w roku, zwykle był jednym z tragiczniejszych miesięcy. W ubiegłym roku nie zdarzył się żaden miesiąc, w którym zginęłoby więcej niż 5 osób, również w rekordowym pod względem wypadków wrześniu.

Wypadków w wybranych warunkach i okolicznościach w latach 2015 – 2019

	 Brak światła dziennego		 Stan jezdni inny niż sucha		 Wypadki ogółem
	liczba	%	liczba	%	
2015	262	30,3	268	27,9	962
2016	301	32,9	291	31,8	914
2017	291	25,4	352	30,7	1145
2018	324	29,3	242	21,9	1104
2019	251	28,0	208	22,9	905

O ile w poprzednich latach najczęstszymi wypadkami na warszawskich ulicach były wypadki z pieszymi, to w 2019 r. więcej było zderzeń bocznych pojazdów. W sumie aż 55,8% wszystkich wypadków to zderzenia – boczne, tylne i czołowe. W tych 506 wypadkach zginęło 10 osób i 611 zostało rannych.

Zdarzeń zakwalifikowanych jako najechanie na pieszego/wypadek z pieszymi było w 2019 r. o 79 mniej niż rok wcześniej. To spadek o 21% i ważna zmiana, bo w latach 2015-2018 ta liczba oscylowała na podobnym poziomie. Niestety to wciąż 33,4% ogólnej liczby wypadków. Co więcej, są one najtragiczniejsze w skutkach. W efekcie najechania na pieszego zginęła ponad połowa ofiar wypadków w Warszawie (18). Gdy doliczyć pieszych, którzy zginęli w efekcie innych zdarzeń, stanowią w sumie 60% wszystkich ofiar wypadków (21).

Spośród wszystkich wypadków z pieszymi tylko mniej więcej w co piątym (22,5%) za winnych uznano pieszych. Ten odsetek w ostatnich latach nie zmienia się istotnie, choć jeszcze przed dekadą był znacznie wyższy (w 2008 r. – 42%). Jednak co drugi pieszy, który ginie w takim wypadku zostaje uznany za winnego.

Wypadki drogowe ogółem. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		OFIARY ŚMIERTELNE		SUMA POSZKODOWANYCH
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
ZDERZENIA BOCZNE	356	39,3	428	41,5	4	11,4	432
WYPADKI Z PIESZYM I	302	33,4	297	28,8	18*	51,4	315
ZDERZENIA TYLNE	128	14,1	152	14,7	4	11,4	156
WYPADKI Z PASAŻEREM	58	6,4	78	7,6	—	—	78
ZDERZENIE CZOŁOWE	22	2,4	31	3,0	2	5,7	33
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	14	1,5	15	1,4	—	—	15
NAJECHANIE NA BARIERĘ	8	0,9	12	1,2	2	5,7	14
NAJECHANIE NA SŁUP, ITP.	7	0,8	6	0,6	4	11,4	10
NAJECHANIE NA ZAPARKOWANY POJAZD	5	0,6	6	0,6	—	—	6
NAJECHANIE NA DRZEWO	3	0,3	3	0,3	1	2,9	4
INNE	2	0,2	3	0,3	—	—	3
RAZEM	905	100	1031	100	35	100	1066

* 3 pieszych zginęło w wyniku dwóch wypadków, które zakwalifikowano jako zderzenia pojazdów, są ujęci w kategoriach „zderzenia boczne”, oraz „zderzenia tylne”

Wypadki z pieszymi / najechanie na pieszego

	WYPADKI	W TYM WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	ZABICI PIESI	W TYM ZABICI PIESI SPRAWCY	RANNI
2008	739	309	73	43	708
2009	476	152	58	29	459
2010	492	144	36	19	472
2011	490	162	51	31	462
2012	438	126	33	17	437
2013	486	141	44	21	481
2014	484	126	39	24	476
2015	391	83	32	14	376
2016	398	91	31	12	385
2017	408	92	34	22	404
2018	381	80	24	10	383
2019	302	68*	18 (+3)**	9	297

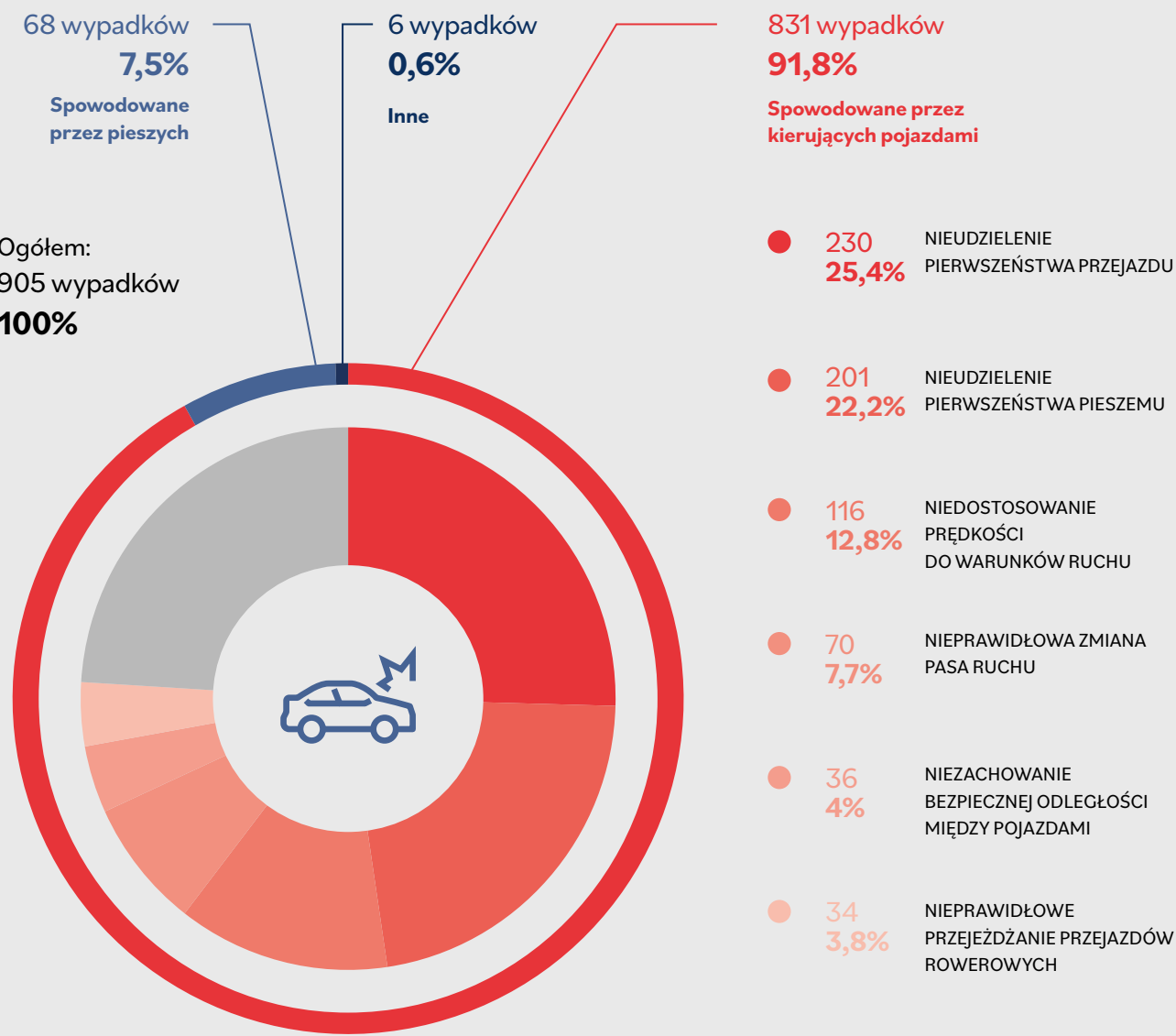
*3 zdarzenia z pieszymi pod wpływem alkoholu, 1 zdarzenie pieszy pod wpływem innych środków
** 3 pieszych to ofiary śmiertelne w zderzeniach pojazdów - nie w efekcie najechania na pieszego

Wypadki drogowe ogółem. Przyczyny i sprawcy

PRZYCZYNY WYPADKÓW	WYPADKI OGÓŁEM	%	WYPADKI Z OFIARAMI ŚMIERTELNYMI	%
Spowodowane przez kierujących pojazdami	831	91,8		
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU	230	25,4	2	5,7
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PIESZEMU	201	22,2	8	22,8
NIEDOSTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU	116	12,8	8*	28,5
NIEPRAWIDŁOWA ZMIANA PASA RUCHU	70	7,7	—	—
NIEZACHOWANIE BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY POJAZDAMI	36	4,0	—	—
NIEPRAWIDŁOWE PRZEJEŹDŻANIE PRZEJAZDÓW ROWEROWYCH	34	3,8	—	—
NIEPRAWIDŁOWE COFANIE	31	3,4	1	2,9
WJAZD PRZY CZERWONYM ŚWIECIE	28	3,1	2	5,7
INNE WYKROCZENIA KIERUJĄCEGO NIEUSTALONE	22	2,4	—	—
NIEPRAWIDŁOWE WYPRZEDZANIE	13	1,4	1	2,9
GWAŁTOWNE HAMOWANIE	12	1,3	—	—
NIEPRAWIDŁOWE SKRĘCANIE	10	1,1	—	—
NIEPRAWIDŁOWE ZAWRACANIE	9	1,0	—	—
NIEPRAWIDŁOWE OMIJANIE	6	0,7	—	—
NIEPRAWIDŁOWE WYMIJANIE	5	0,6	—	—
ZMĘCZENIE, ZAŚNIĘCIE	5	0,6	1**	5,7
NIEPRZESTRZEGANIE INNYCH ZNAKÓW I SYGNAŁÓW NA DRODZE	3	0,3	—	—
Spowodowane przez pieszych	68	7,5		
NIEOSTRÓŻNE WEJŚCIE PRZED JADĄCYM POJAZDEM	20	2,2	1	2,9
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIECIE	20	2,2	3	8,6
PRZEKRACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM	15	1,7	5	14,3
STANIE, LEŻENIE, CHODZENIE NIEPRAWIDŁOWĄ STRONĄ DROGI	5	0,6	—	—
NIEUSTALONE	4	0,4	—	—
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ ZZA POJAZDU, PRZESZKODY	4	0,4	—	—
Inne	6	0,6		
STAN JEZDNI	2	0,2		
INNE PRZYCZYNY NIEUSTALONE	1	0,1	—	—
ZWIERZĘ NA DRODZE	1	0,1	—	—
NAGŁE ZASŁĄBNIĘCIE KIERUJĄCEGO	1	0,1	—	—
Z WINY PASAŻERA	1	0,1	—	—
Razem	905	100	32	100

* w jednym z takich wypadków zginęły trzy osoby
** w tym wypadku zginęły dwie osoby

Główne przyczyny wypadków



Sprawcami wypadków są głównie kierujący pojazdami. To oni przyczynili się do 91,8% wszystkich wypadków. Tylko 7,5% spowodowali piesi.

Przyczyną większości wypadków są trzy rodzaje wykroczeń popełnianych przez kierujących - nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu oraz nadmierna prędkość. Piesi, jeśli powodują wypadek to zwykle nieostrożnie wchodząc przed jadący pojazd, wchodząc na jezdnię przy czerwonym świetle lub przekraczając jezdnię w miejscu niedozwolonym.

W 2019 r. dwukrotnie zdarzył się wypadek z więcej niż jedną ofiarą. W marcu trzy osoby zginęły na Mokotowie, gdy rozpędzone auto uderzyło w słup. W maju kierowca ciężarówki spowodował śmierć dwóch robotników drogowych. **Spośród wszystkich 32 wypadków, w których zginęło 35 osób, kierujący byli sprawcami 23 wypadków a piesi sprawcami 9.**

Częstym i niepokojącym zjawiskiem jest ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia. W 2019 r. 76 kierowców zbiegło z miejsca wypadku, w tym 20 po potrąceniu pieszego.



Sytuacja pieszego na jezdni



99

pieszych mniej było
poszkodowanych
w wypadkach w 2019 r.
w stosunku do 2018 r.

Głównym problemem związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Warszawie jest zagrożenie wypadkami z udziałem pieszych. Pomimo podejmowanych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszego, stale utrzymuje się ono na wysokim poziomie. W 302 wypadkach z pieszymi/najeżdżaniem na pieszego poszkodowanych zostało 287 pieszych, 9 kierowców i 1 pasażer. Wszystkie 18 ofiar takich wypadków to piesi (11 pieszych zginęło na miejscu, 7 zmarło w ciągu kolejnych 30 dni).

Warto mieć jednak na uwadze, że piesi zostają również poszkodowani przypadkowo w innych zdarzeniach drogowych, typu zderzenia boczne, czy tylne pojazdów, które nie są rejestrowane jako najeżdżanie na pieszego, a czasem mają dla nich tragiczne skutki. W 2019 r. śmierć poniosło w takich sytuacjach 3 pieszych.

Łącznie w roku 2019 we wszystkich zdarzeniach drogowych poszkodowanych zostało 317 pieszych, w tym 21 to ofiary śmiertelne (13 zginęło na miejscu, 8 w ciągu kolejnych 30 dni), 38 pieszych zostało ciężko rannych, 258 osób odniosło lekkie obrażenia.

Mimo że liczba wypadków z pieszymi w stosunku do 2018 r. zmalała o 21% wciąż stanowi 33,4% wszystkich wypadków. Ofiary śmiertelne wśród pieszych w 2019 r. to aż 60% wszystkich ofiar śmiertelnych na warszawskich ulicach.

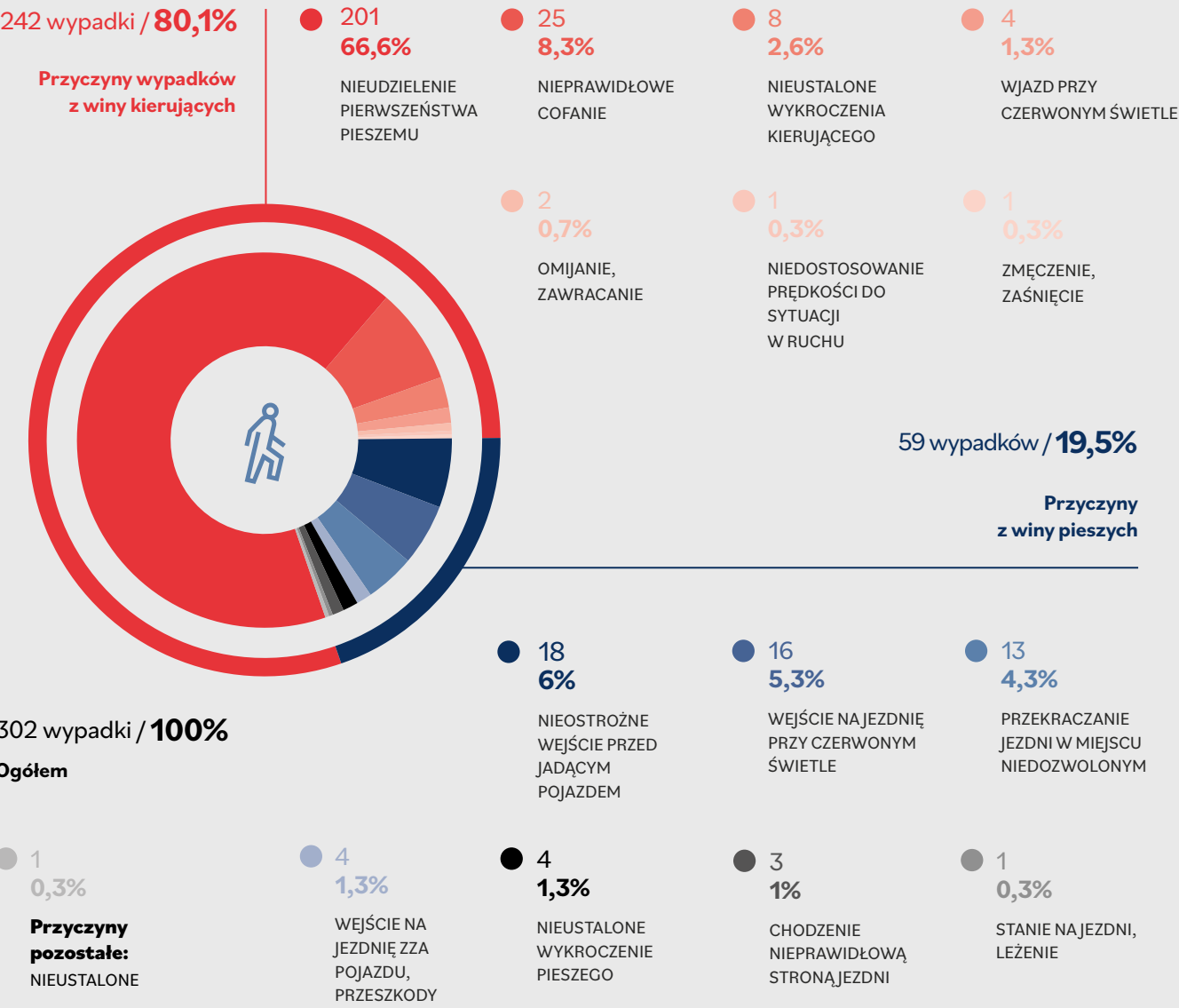
Porównując liczby rannych i zabitych widać wyraźną poprawę. Liczba poszkodowanych pieszych zmalała o 23,8% względem roku 2018. Liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych w stosunku do roku 2018 spadła o 12,5%. **W ciągu roku o 99 spadła liczba pieszych, którzy w efekcie wypadku odnieśli obrażenia lub zginęli.**

Piesi poszkodowani w wypadkach w latach 2015 - 2019

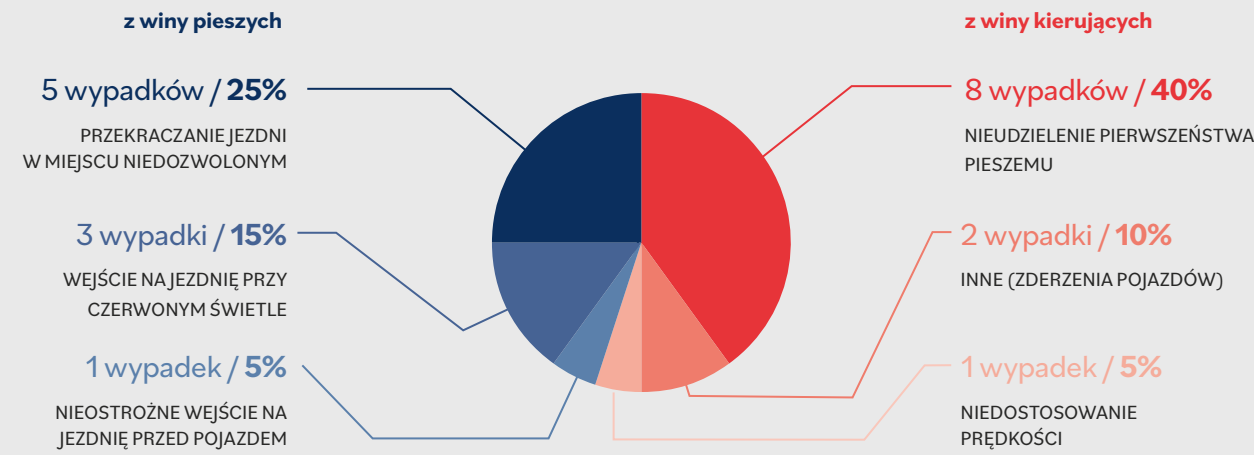
	WYPADKI Z PIESZYMİ	% LICZBY WYPADKÓW OGÓŁEM	PIESI POSZKODOWANI OGÓŁEM	% LICZBY PODSZKO- DOWANYCH OGÓŁEM	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE	% OFIAR ŚMIERTELNYCH OGÓŁEM
2015	391	40,5	419	36,5	34 (32+2)*	55,7
2016	398	43,5	420	38,5	33 (31+2)*	61,1
2017	408	35,6	438	32,3	34	68,0
2018	381	34,5	416	32,1	24	54,5
2019	302	33,4	317	29,5	21 (18+3)*	60,0

* w 2019 r. 3 ofiary wśród pieszych poniosły śmierć w wyniku zderzeń pojazdów, czyli wypadków niezakwalifikowanych jako „wypadek z pieszym/najeżdżanie na pieszego”. Podobne sytuacje zdarzały się w poprzednich latach.

Wypadki z pieszymi / najechania na pieszego. Sprawcy



Wypadki z pieszymi – ofiarami śmiertelnymi. Przyczyny i sprawcy



Spośród wszystkich 302 wypadków z pieszymi, pijani kierowcy spowodowali za- ledwie 4, a pijani piesi – 3. Liczba wypadków, w których winnymi byli piesi spadła o 21 w porównaniu z poprzednim rokiem.

Wypadki śmiertelne

W 2019 r. na warszawskich ulicach doszło do 20 wypadków, w których zginęło 21 pieszych. W 18 najechaniach na pieszego zginęło 18 pieszych. W zderzeniu tylnym pojazdów zginęli 2 robotnicy drogowi, a w wyniku zderzenia bocznego pojazdów zmarła 1 piesza.

Ponad połowę wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych spowodowali kie- rujący. Najczęściej nie udzielali pierwszeństwa pieszemu. Co czwarty śmiertelny wypadek był spowodowany przekraczaniem jezdni przez pieszego w niedozwo- lonej miejscy.

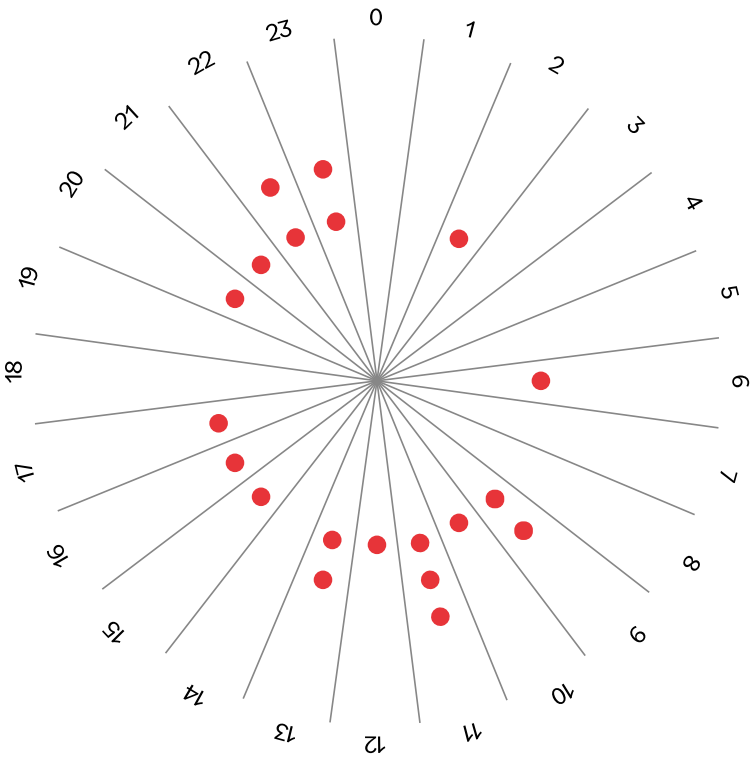
Warto podkreślić, że w ciągu pięciu ostatnich lat liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych spadła o ponad 38%.

Wypadki, w których zginęli piesi w poszczególnych miesiącach

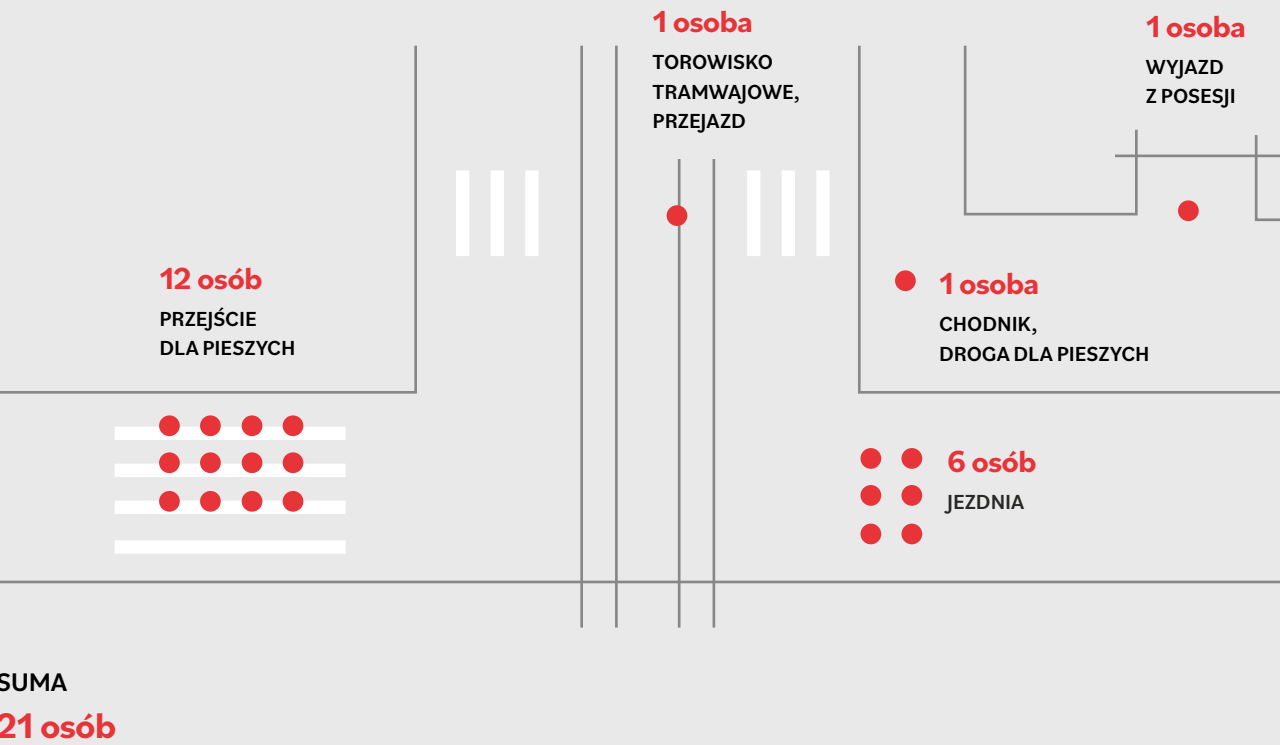
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SUMA
2019	3	5	2	0	1	2	1	1	3	1	1	0	20

Najwięcej wypadków, w których zginęli piesi zdarzyło się w styczniu, lutym i we wrześniu co stanowi 55% takich zdarzeń.

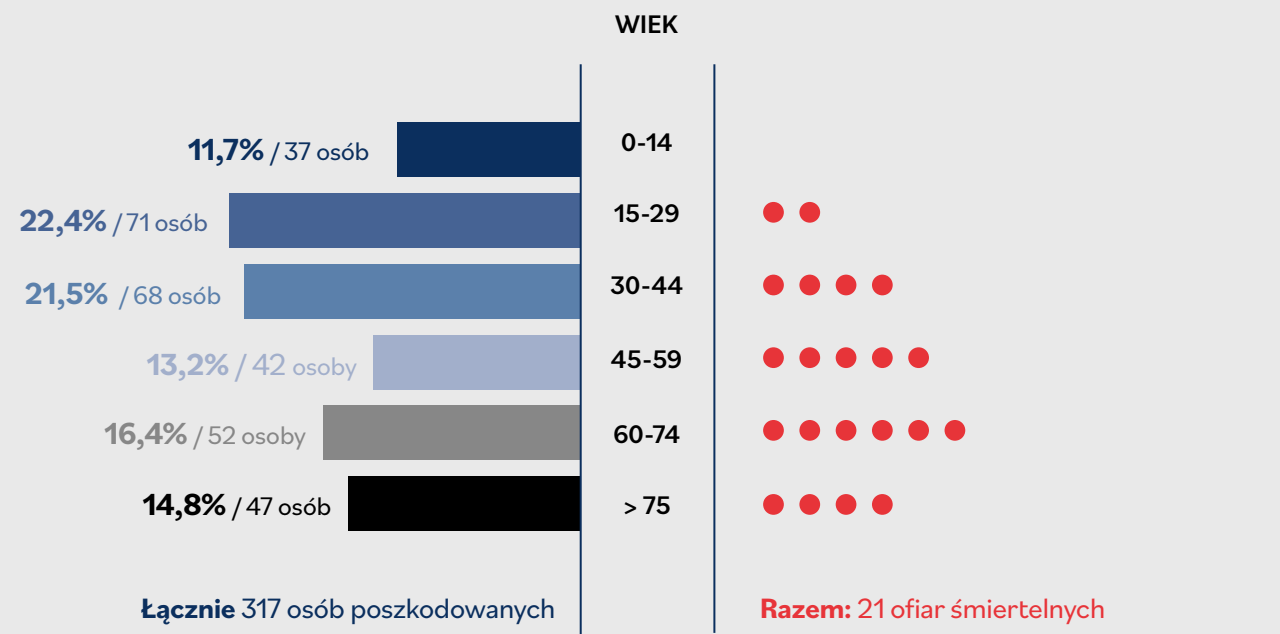
Wypadki, w których zginęli piesi w poszczególnych godzinach w 2019 r.



Szczegółowe miejsca zdarzeń, w których zginęli piesi w 2019 r.



Piesi – poszkodowani i ofiary wypadków. Przedziały wiekowe



59%

wypadków drogowych
wśród pieszych miało
miejsce na przejściu
dla pieszych

Ponad 57% spośród wszystkich wypadków śmiertelnych z pieszymi w 2019 r. miało miejsce na przejściu dla pieszych.

Zdecydowana większość śmiertelnych wypadków z pieszymi miała miejsce przy dobrej pogodzie i widoczności. Spośród 18 śmiertelnych najechań na pieszego, czyli w tych przypadkach, w których warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na reakcję kierującego i pieszego, aż 13 takich zdarzeń miało miejsce w dzień (po-zostałe w nocy, ale na oświetlonej drodze. Co więcej większość z nich miała miej-sce przy dobrej pogodzie. Tylko 4 pieszych zginęło gdy nawierzchnia była mokra, a 1 przy złych warunkach atmosferycznych.

Blisko połowa śmiertelnych ofiar wypadków wśród pieszych to seniorzy, choć w porównaniu z poprzednimi latami liczba ofiar wśród najstarszych warszawia-ków znacząco spadła.

Zmalała też liczba potrąceń wśród dzieci w przedziale wiekowym 0 – 14 lat. Łącz-nie takie osoby stanowią mniej niż 12% poszkodowanych wśród pieszych. W ubie-głym roku nie było żadnej ofiary śmiertelnej w tej kategorii wiekowej.

Miejsca wypadków z pieszymi

Wypadki z udziałem pieszych / najechanie na pieszego. Charakterystyka miejsca

MIEJSCE ZDARZENIA	WYPADKI Z PIESZYMII	W TYM NA PRZEJŚCIACH OGÓŁEM	W TYM NA PRZEJŚCIACH Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ Z PIERWSZEŃSTWEM	147	129	51*
PROSTY ODCINEK	109	42	7
POZA UKŁADEM DROGOWYM (PARKINGI, ITP)	28	1	—
REJON SKRZYŻOWANIA (DO 50 M)	9	—	—
ZAKRĘT	3	—	—
SKRZYŻOWANIE O RUCHU OKRĘŻNYM	6	6	—
RAZEM	302	178	58

* w jednym przypadku sygnalizacja nie działała

Wypadki z pieszymi najczęściej zdarzają się na skrzyżowaniach z drogą z pierw-szeństwem przejazdu i na prostym odcinku drogi. Znacznie bezpieczniejsze są skrzyżowania równorzędne i ronda, na których praktycznie nie dochodzi do potrąceń pieszych.

Aż 59% wypadków z pieszymi (178) zdarzyło się na przejściach dla pieszych, któ-re powinny być dla nich najbezpieczniejszym miejscem na jezdni. Na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną miało miejsce 58 wypadków z pieszymi, co stanowi 32,6% wszystkich wypadków na przejściach dla pieszych.

Najechnia na przejściach dla pieszych

	2019						ŚREDNIA Z LAT 2015 – 2018					
	WYPADKI		RANNI		ZABICI		WYPADKI		RANNI		ZABICI	
OGÓŁEM	178	100%	183	100%	12	100%	255	100%	256,75	100%	15,75	100%
ZDARZENIA NA SKRZYŻOWANIACH	135	75,8%	133	72,7%	9	75%	205	80,4%	207,75	80,9%	10,25	65,1%
• w tym z sygnalizacją	50	28,1%	49	26,8%	3	25%	89	34,9%	88,75	34,6%	6,75	42,8%
• w tym bez sygnalizacji	84	47,2%	83	45,4%	6	50%	113,75	44,6%	116,25	45,3%	3,25	20,6%
• sygnalizacja nie działa	1	0,5%	1	0,5%	—	—	2,25	0,9%	2,25	0,9%	0,25	1,6%
NA ODCINKACH	42	23,6%	49	26,8%	3	25%	47,75	18,7%	46	17,9%	5,25	33,3%
• w tym z sygnalizacją	7	3,9%	8	4,4%	1	8,3%	8,25	3,2%	6	2,3%	2,25	14,3%
• w tym bez sygnalizacji	35	19,7%	41	22,4%	2	16,7%	39,5	15,5%	40	15,6%	3	19%
ZAKRĘT, ŁUK	—	—	—	—	—	—	0,25	0,1%	0,5	0,2%	—	—
POZA DROGĄ	1	0,6%	1	0,5%	—	—	2	0,8%	2,5	1,0%	0,25	1,6%

Przejścia dla pieszych stają się coraz bezpieczniejsze. **178 wypadków polegających na najechnaniu na pieszego w zeszłym roku, to znacznie mniej zarówno w porównaniu z rokiem 2018 (240) jak i porównując ze średnią z czterech poprzednich lat (255).**

Większość najechnań na pieszych miała miejsce na przejściach w rejonie skrzyżowań. Przy działającej sygnalizacji doszło do 50 wypadków, natomiast 84 wypadki miały miejsce na skrzyżowaniach bez sygnalizacji. Zdarzają się też sytuacje, gdy podczas skrętu z drogi głównej kierowcy potrącają przechodniów, którzy również mają sygnał zielony. Takich wypadków w 2019 r. było 57 (22 przy skręcie w lewo, pozostałe 35 przy skręcie w prawo), czyli więcej niż w co trzecim przypadku.

Przy braku sygnalizacji, szczególnie poza skrzyżowaniami, liczba wypadków jest znacznie większa. Kierowcy rozwijają tam nadmierną prędkość. Ten sam problem występuje na ulicach o więcej niż jednym pasie ruchu, na którym rozpędzony kierowca często omija inny pojazd, który przepuszcza pieszych.



Kierujący sprawcami wypadków

Kierujący byli sprawcami 831 (92%) wypadków, w których 26 osób poniosło śmierć (74% ofiar śmiertelnych) i rannych zostało 961 osób (93% ogółu rannych). Zderzenia boczne i najechania na pieszych stanowiły 79% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami.

Wypadki spowodowane przez kierujących. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		ZABICI	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
ZDERZENIE POJAZDÓW W RUCHU	505	591	609	714	10	15
NAJECHANIE NA PIESZEGO	242	301	243	308	9	14
WYPADEK Z PASAŻEREM	48	74	67	90	—	—
NAJECHANIE NA SŁUP, ZNAK	7	11	6	14	4	2
NAJECHANIE NA BARIERĘ OCHRONNĄ	8	8	12	8	2	2
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	12	12	13	12	—	1
NAJECHANIE NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	5	5	6	5	—	—
NAJECHANIE NA DRZEWO	3	6	3	8	1	—
INNE	1	4	2	4	—	—
OGÓŁEM	831	1012	961	1210	26	34

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących, to:

- nieprzestrzeganie zasady pierwszeństwa przejazdu 230
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu 201
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu 116

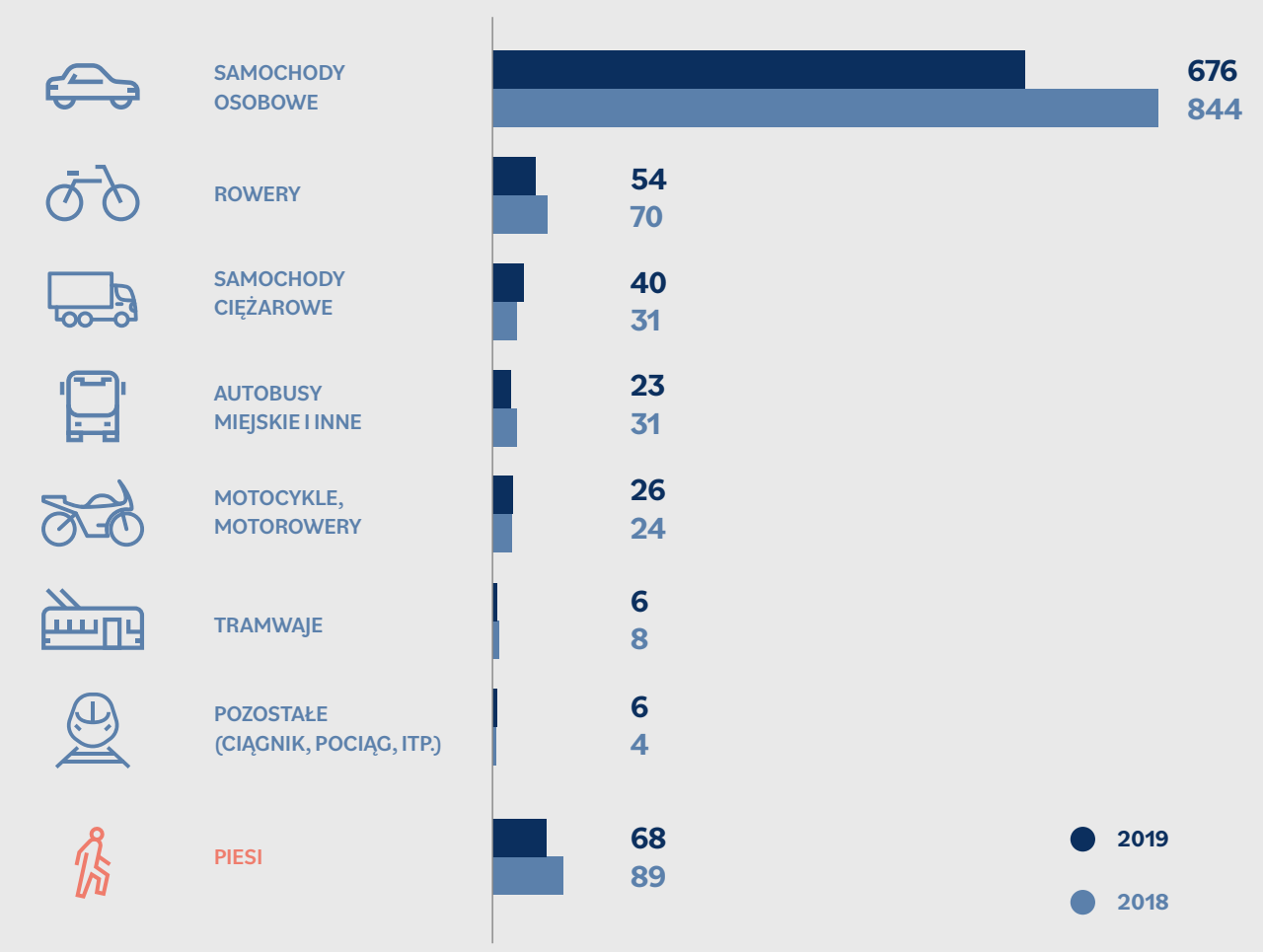
Szczególnie niebezpiecznym manewrem od wielu lat jest skręt w lewo na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Główną przyczyną zdarzeń w tym przypadku jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez skręcający pojazd i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. Na przestrzeni lat liczba takich wypadków utrzymuje się na podobnym poziomie.

Wypadki z winy kierowcy. Skręt w lewo na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną

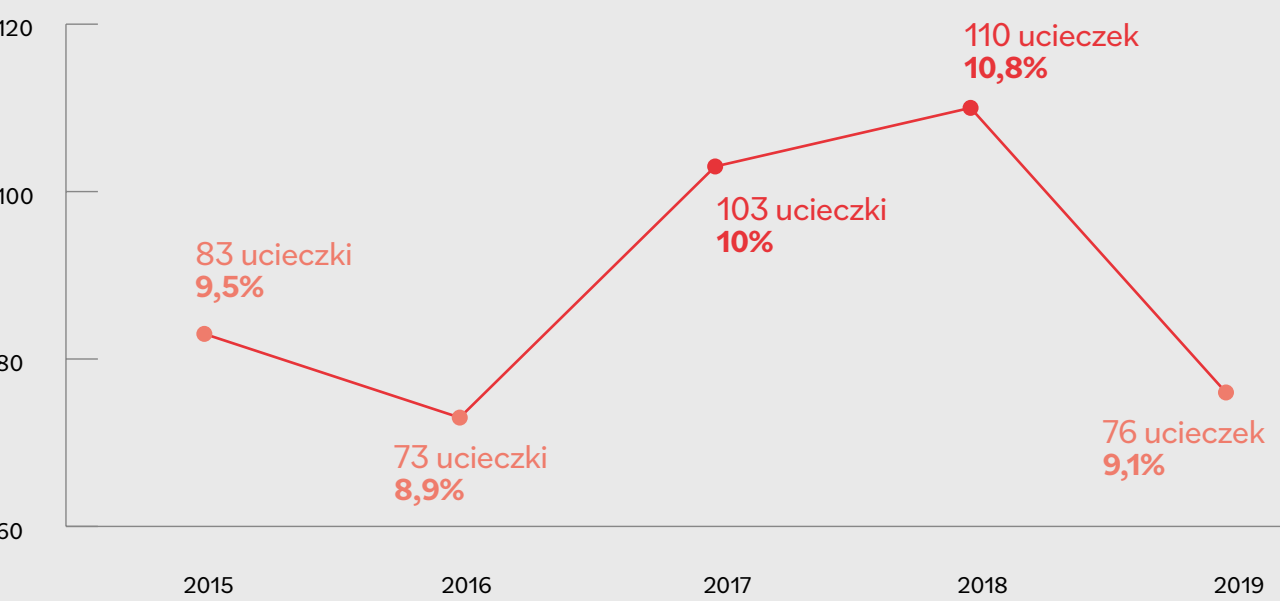
	2019	2018	2017	2016	2015
WYPADKI	55	71	78	57	72
• zderzenia boczne	40	47	47	37	37
• najechania na pieszego	9	20	24	19	28
• zderzenia tylne	—	1	4	—	2
• zderzenia czołowe	—	—	—	—	1
• pozostałe	6	3	3	1	4
PRZYCZYNY					
• nieudzielenie pierwszeństwa	38	41	45	33	35
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	9	20	24	19	28
• wjazd na czerwone światło	1	4	2	1	2
• nieprawidłowe skręcanie	4	2	1	3	2
• nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	—	1	—	3
• niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	—	2	1	—	—
• pozostałe	2	2	4	1	2
POSZKODOWANI	77	83	99	74	91
RANNI	75	79	97	69	87
ZABICI	2	4	2	5	4

Kierowcy samochodów osobowych są sprawcami największej liczby wypadków, ale w porównaniu z poprzednim rokiem takich wypadków jest aż o 19,9% mniej. Liczba wypadków spowodowanych przez pieszych spadła o 23,6%. W 2019 r. wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych

Sprawcy wypadków wg środków transportu



Ucieczki kierujących z miejsca wypadku



Wartości procentowe - % wszystkich wypadków z winy kierującego

Nietrzeźwi kierujący i ucieczka z miejsca zdarzenia

Od 2013 r. liczba kierowców, którzy spowodowali wypadek pod wpływem alkoholu, utrzymuje się na podobnym poziomie. W 2019 r. nietrzeźwi kierowcy spowodowali 26 wypadków, co stanowi 1,7% wszystkich zdarzeń. Skutkiem tych wypadków dwie osoby zmarły, 8 zostało ciężko rannych, zaś 27 lekko rannych. **Pijani sprawcy to wyłącznie mężczyźni.**

Częstym zjawiskiem jest ucieczka kierowcy z miejsca zdarzenia drogowego. W 2019 r. kierowcy zbiegli z miejsca wypadku 76 razy, czyli w niemal co dziesiątym wypadku.

Młodzi kierowcy sprawcami wypadków



7

osób zginęło w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców

Młodzi kierowcy (25 lat i mniej) spowodowali 118 wypadków. To o 23 wypadki mniej niż rok wcześniej. **Niestety zginęło w nich aż 7 osób, czyli o 2 więcej niż przed rokiem.** W sumie poszkodowane były 134 osoby.

Młodzi kierowcy spowodowali: 75 zderzeń pojazdów, 39 najechań na pieszych, 3 razy zderzyli się ze słupem, 2 razy najechali na barierę ochronną. Niedoświadczenie za kierownicą często łączy się ze zbyt szybką jazdą – 22,4% wszystkich wypadków spowodowanych nadmierną prędkością powoduje właśnie ta grupa uczestników ruchu.

Młodzi kierowcy spowodowali 4 wypadki pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego.

Młodzi kierowcy najczęściej powodują wypadki na skutek:

- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu 31
- nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu 30
- niedostosowania prędkości do sytuacji w ruchu 26
- niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami 7
- nieprawidłowej zmiany pasa ruchu 6
- wjazdu na czerwone światło 6
- wyprzedzania, omijania, cofania, zawracania 3
- gwałtownego hamowania, skręcania 2
- pozostałe 7

Jednoślady - uczestnicy i sprawcy wypadków

Kierujący jednośladowymi – rowerami, motorowerami i motocyklami – uczestniczyli w 2019 r. w 319 wypadkach, czyli mniej więcej w co trzecim. Choć to mniej niż rok wcześniej, to na przestrzeni ostatnich lat liczba takich zdarzeń rośnie, podobnie jak liczba poszkodowanych. Cieszy, że w porównaniu z poprzednimi latami było zdecydowanie mniej ofiar takich wypadków. Zginął 1 rowerzysta i 5 motocyklistów.

Kierowcy pojazdów jednośladowych spowodowali 80 wypadków, co stanowi 8,8% wszystkich wypadków. Zginęło w nich 3 motocyklistów, 87 osób zostało rannych.

Warszawa z roku na rok jest bardziej przyjazna dla rowerzystów. Popularnością cieszy się system roweru miejskiego Veturilo. Co roku powstają nowe trasy

rowerowe, kolejne stacje oraz rośnie liczba dostępnych w systemie jednośladów. Mieszkańcy stolicy częściej korzystają też z własnych pojazdów. Ruch rowerowy przekracza już 7% wszystkich podróży pieszych.

Tę tendencję widać w statystykach wypadkowych. W 2019 r. rowerzyści uczestniczyli w 197 wypadkach. To mniej niż przed rokiem, ale zdecydowanie więcej niż w poprzednich latach. Liczba wypadków w perspektywie ostatnich lat rośnie jednak wolniej niż rozwija się ruch rowerowy.

Rowerzyści są sprawcami zaledwie co czwartego (27,4%) wypadku z udziałem roweru. Ale to oni, jako niechronieni uczestnicy ruchu, zwykle są w takich zdarzeniach poszkodowani. W 197 takich wypadkach zginął 1 rowerzysta, a 171 zostało rannych.

Zdecydowanie rzadziej niż zderzenia rower-samochód zdarzają się wypadki rower-pieszcy, oraz rower-rower. W sytuacji najechania na pieszego w 63% wypadków winny jest rowerzysta.

Wypadki z udziałem jednośladów w latach 2015 – 2019

	WYPADKI	RANNI W TYCH WYPADKACH	ZABICI W TYCH WYPADKACH	W TYM ZABICI ROWERZYŚCI	W TYM ZABICI MOTOCYKLIŚCI
2015	239	238	13	4	6
2016	276	281	11	2	8
2017	290	299	7	4	2
2018	334	331	13	3	9
2019	319	335	6	1*	5

* sprawcą śmierci rowerzysty był kierowca cofający pojazd

Kierowcy jednośladów – sprawcy wypadków w latach 2015 – 2019

	ROWERZYŚCI			MOTOROWERZYŚCI			MOTOCYKLIŚCI		
	WYPADKI	RANNI	ZABICI	WYPADKI	RANNI	ZABICI	WYPADKI	RANNI	ZABICI
2015	34	36	2	8	8	—	10	9	1
2016	42	33	—	5	7	—	21	9	5
2017	55	46	2	6	3	—	16	10	1
2018	70	40	3	4	2	—	20	13	4
2019	54	62	—	3	3	—	23	22	3

Wypadki z udziałem rowerzystów w latach 2015 – 2019

	WYPADKI Z ROWERAMI	RANNI OGÓŁEM W TYCH WYPADKACH	W TYM RANNI ROWERZYŚCI	ZABICI OGÓŁEM W TYCH WYPADKACH	W TYM ZABICI ROWERZYŚCI
2015	134	137	120	5*	4
2016	153	158	137	2	2
2017	156	160	145	4	4
2018	218	216	183	4**	3
2019	197	197	171	1	1

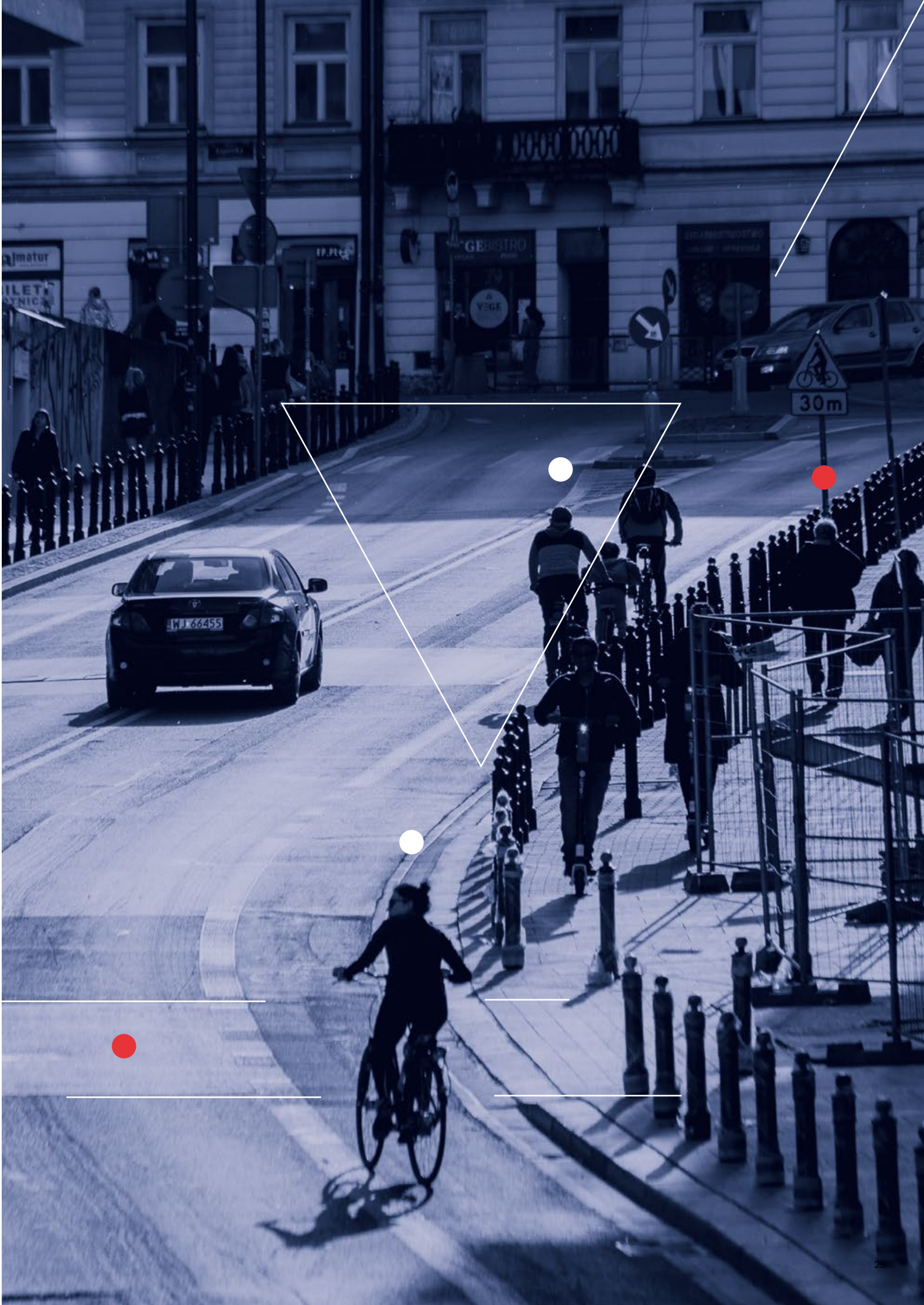
* zabity pieszy – zderzenie: 2 pojazdy i rower ** zabita piesza potrącona przez rower

Najechanie na pieszego przez rowerzystę oraz wypadki typu rower-rower w latach 2015 – 2019

	NAJECHANIE NA PIESZEGO	W TYM Z WINY ROWERZYSTY	WYPADEK ROWER-ROWER
2015	16	13	9
2016	21	12	16
2017	12	11	23
2018	28	22	24
2019	27	17	21

Miejsca zdarzeń typu rower-pieszy (najechanie na pieszego) w latach 2014 – 2019

MIEJSCA NAJECHAŃ NA PIESZEGO PRZEZ ROWER		W LATACH 2014-2019	W ROKU 2019
	DROGA DLA ROWERÓW	52	17
	CHODNIK, DROGA DLA PIESZYCH	34	7
	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	22	1
	JEZDNIA	4	1
	PARKING	3	—
	INNE	3	1
	PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	2	—
	MOST, WIADUKT	1	—
	PLAC, PĘTLA	1	—
	WJAZD/WYJAZD Z POSESJI	1	—
SUMA		123	27



Wypadki z udziałem komunikacji miejskiej

W 2019 r. odnotowano 100 wypadków i 49 kolizji z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej (w takich sytuacjach za każdym razem na miejsce wzywana jest policja, stąd pełne dane dotyczące kolizji). W rezultacie zginęły 3 osoby (8,6% wszystkich ofiar wypadków), a rannych zostało 158 osób (15,2%). Autobusy w ubiegłym roku brały udział w 76 wypadkach i 43 kolizjach, natomiast tramwaje uczestniczyły w 24 wypadkach i 6 kolizjach.

W stosunku do 2018 r. liczba wypadków z udziałem komunikacji miejskiej zmalała o 35%. Wszystkich zdarzeń (wypadków i kolizji) było o 38% mniej.

Kierowcy autobusów miejskich i motorniczy spowodowali 29 wypadków (to mniej o 22% niż rok wcześniej), w których obrażenia doznało 59 osób. Sprawcami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej są jednak głównie inni uczestnicy ruchu. Odpowiadają oni za 70% wszystkich takich wypadków.

Autobusy i tramwaje uczestniczyły w zasadzie w trzech rodzajach zdarzeń. Najpoważniejsze to 65 zdarzeń z pasażerami (53 wypadki i 12 kolizji), które są zwykle konsekwencją gwałtownego hamowania pojazdu. Zderzeń bocznych i tylnych było 69 (35+34) a najechań na pieszego – 10 (9+1)

Głównymi przyczynami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej są:

- nieprawidłowa zmiana pasa ruchu **21**
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu **20**
- gwałtowne hamowanie **9**
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu **9**
- wjazd na czerwonym świetle **6**
- nieprawidłowe skręcanie **6**
- niezachowanie bezp. odległości między pojazdami **3**
- wyprzedzanie **3**
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu **2**

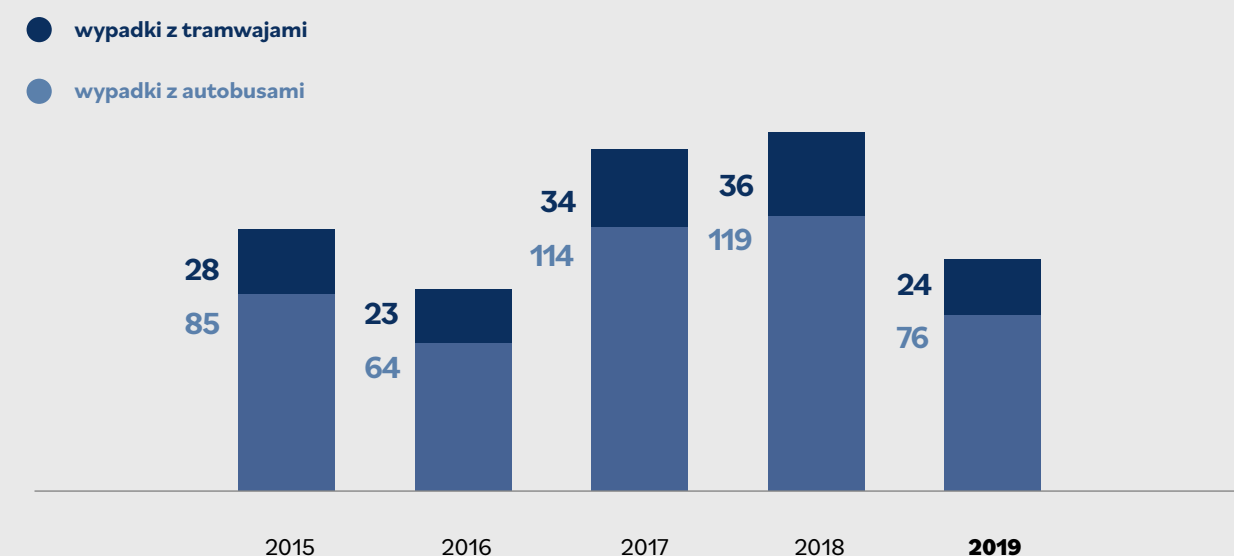
Zazwyczaj w przypadku pojazdów komunikacji miejskiej gwałtowne hamowanie jest wywołane przez nieprawidłowe zachowania innych kierowców, np. zajeżdżanie drogi. Często nie zdają sobie sprawy, co dzieje się z pasażerami pojazdów komunikacji miejskiej (w tym osobami stojącymi, wózkami dziecięcymi) podczas takiego manewru. A może on doprowadzić do poważnych obrażeń u niczego nie spodziewających się pasażerów.

W 2019 r. w komunikacji publicznej rannych zostało 99 osób powyżej 60. roku życia, czyli aż 62,6% wszystkich osób rannych w takich wypadkach to seniorzy.

Wypadki z komunikacją miejską w latach 2015 – 2019

	ZDARZENIA Z AUTOBUSAMI				ZDARZENIA Z TRAMWAJAMI				ZDARZENIA Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ OGÓŁEM			
	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE
2015	85	121	4	98	28	27	4	21	113	148	8	119
2016	64	84	1	98	23	48	4	13	87	132	5	111
2017	114	146	6	94	34	45	7	7	148	191	13	101
2018	119	15	1	80	36	57	5	5	155	207	6	85
2019	76	116	1	43	24	42	2	6	100	158	3	49

Wypadki z tramwajami i autobusami w latach 2015 – 2019





Wypadki z udziałem seniorów

10%

seniorów
poszkodowanych
w wypadkach
to ofiary śmiertelne

W 2019 r. zarejestrowano **311 wypadków drogowych** z udziałem osób starszych, czyli mających 60 lat i więcej (ponad 34% ogółu wypadków drogowych). Dotyczy to zarówno wypadków, w których byli sprawcami, jak i ofiarami. **To o 20% mniej niż rok wcześniej.**

Seniorzy byli sprawcami 137 wypadków, z czego 129 razy jako kierujący, a 8 razy jako piesi. Ta ostatnia liczba może się wydawać niewielka, ale w połowie takich zdarzeń pieszy-senior ginął pod kołami pojazdu.

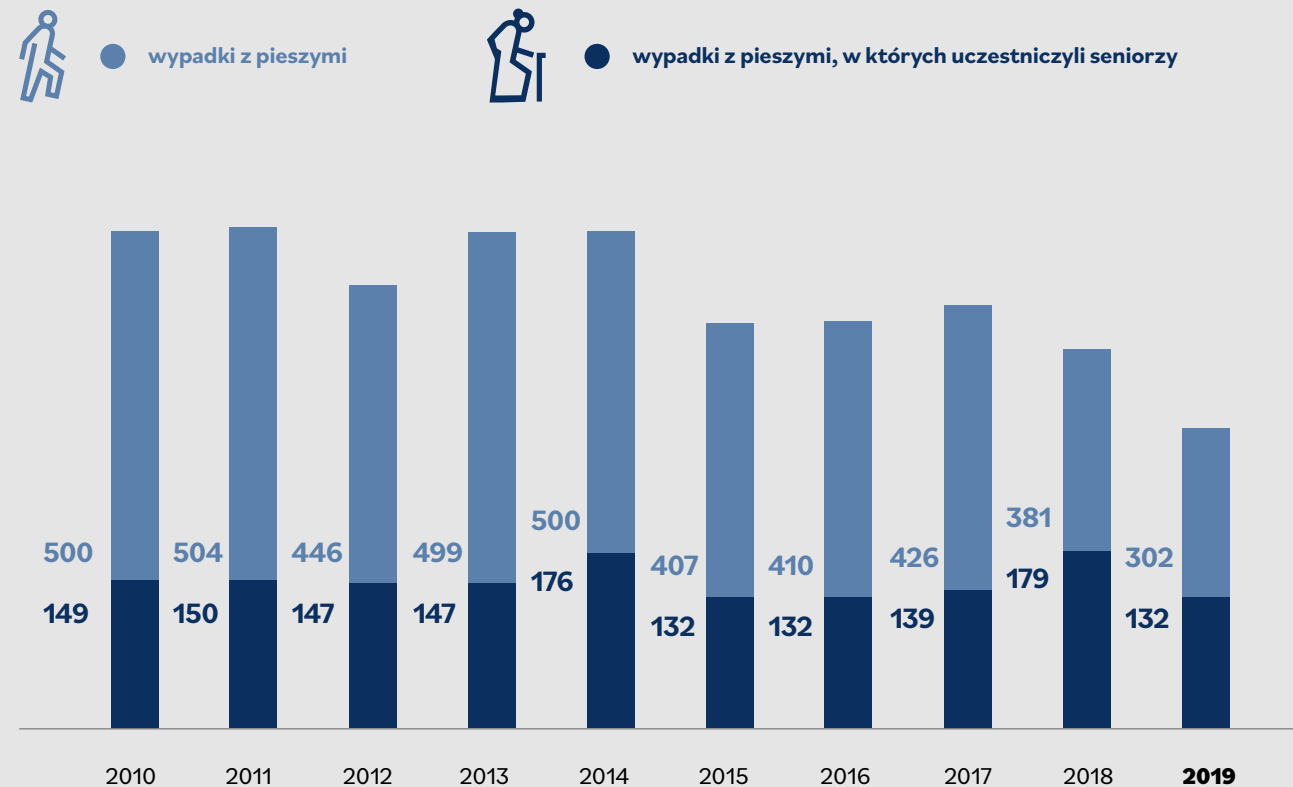
Na drogach zginęło 12 osób w wieku 60+, z czego aż 10 to piesi. To znaczny spadek w stosunku do poprzedniego roku. **W 2019 r. zginęło na ulicach 43% seniorów mniej niż rok wcześniej, a liczba pieszych-seniorów, którzy zginęli, spadła o 44%.** 279 seniorów zostało rannych, czyli o 10% więcej niż przed rokiem.

To właśnie seniorzy są najbardziej zagrożoną wypadkiem grupą wśród pieszych, dlatego powinni być najmocniej chronieni. Ze wszystkich 302 zeszłorocznych przypadków najechania na pieszego uczestniczyli w 132 (43,7%), **w tym w 100 jako poszkodowani (10 zabitych i 90 rannych).**

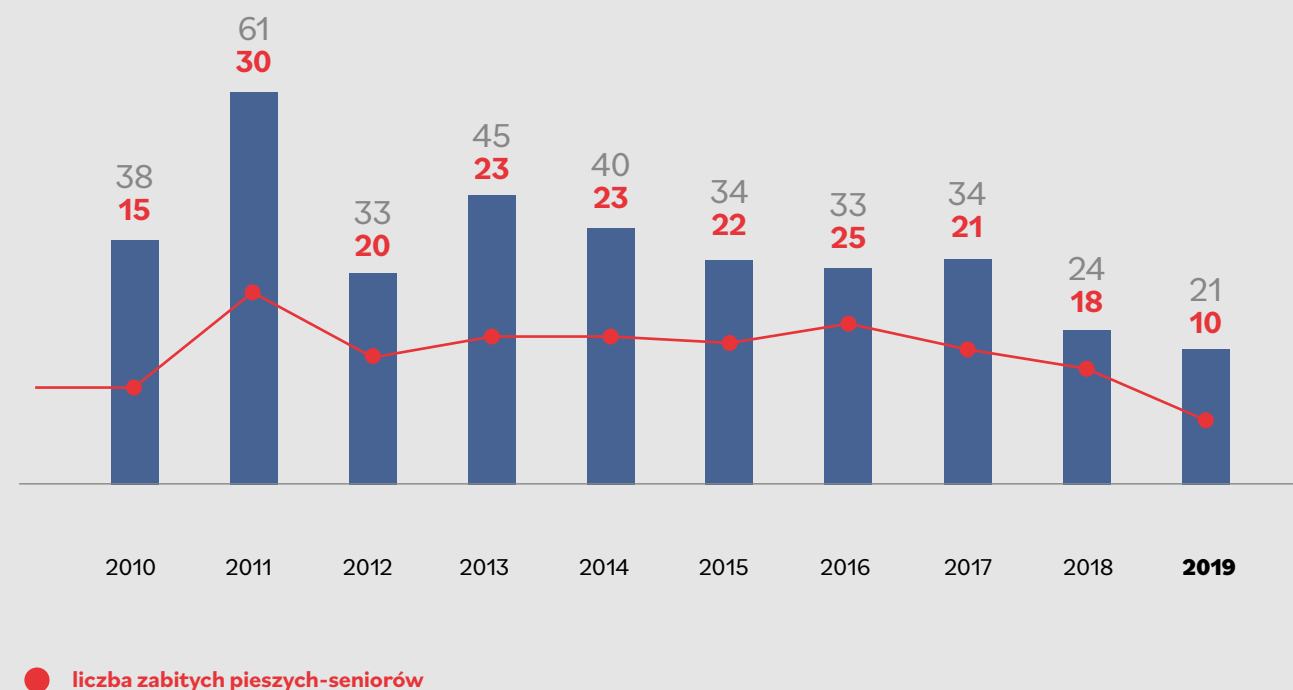
Przyczyny wypadków drogowych z pieszymi, w których brali udział seniorzy

	ogółem	%
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIERUJĄCYCH POJAZDAMI	117	88,6
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	97	73,5
• nieprawidłowe cofanie	18	13,6
• Wjazd na czerwone światło	2	1,5
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	15	11,3
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	5	3,7
• wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	4	3,0
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	3	2,3
• nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	2	1,5
NIEUSTALONE	1	0,8
SUMA	132	100,0

Wypadki z udziałem pieszych / najeżanie na pieszego, w których brali udział seniorzy



Udział seniorów wśród pieszych zabitych w wypadkach w latach 2010 – 2019



43,7%

wypadków drogowych
wśród pieszych
to wypadki
z udziałem seniorów

10 przejechanych w 2019 r. osób w wieku 60 lat i więcej to 28,6% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Warszawie i 48% ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Z kolei rannych pieszych-seniorów było 90, co stanowi zaledwie 8,7% wszystkich rannych w wypadkach drogowych i raptem 30,4% rannych wśród pieszych. **Co dziesiąty senior poszkodowany w wypadku drogowym jako pieszy, zginął. Co wyraźnie wskazuje, że dla tej grupy potrącenie na jezdni jest dużo poważniejsze w skutkach.**

Między innymi dlatego, że seniorzy są szczególnie narażoną na tragiczny wypadek grupą użytkowników dróg – zwłaszcza ci, którzy poruszają się pieszo – jesienią 2019 r. Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził kampanię społeczną pod hasłem „Obudź się!” mającą zwrócić uwagę właśnie na zagrożenie wypadkami z udziałem seniorów. Była skierowana zarówno do kierowców, jak i do samych seniorów. Najbardziej widocznym elementem były dwa spoty z udziałem m.in. Piotra Fronczewskiego i Krystyny Tkacz, ale czołg to przede wszystkim spotkania ze starszymi warszawiakami czy grafiki w autobusach, tramwajach i na rowerach Veturilo. Kampania była niewątpliwie potrzebna w świetle danych z 2018 r.

Choć seniorom najbardziej zagrażają inni uczestnicy ruchu drogowego – zdecydowanie najczęstszą przyczyną wypadku, w którym są poszkodowani jest nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu – to te nieliczne przypadki gdy winni są seniorzy-piesi są najtragiczniejsze w skutkach.

W ubiegłym roku tylko 8 razy zdarzyło się, że senior-pieszy został uznany za winnego wypadku. To niewiele, bo rok wcześniej były 23 takie sytuacje, a nigdy wcześniej nie było ich mniej niż 20 (2015). Najstarsi warszawiacy, którzy po ulicach poruszają się na piechotę, przestrzegają więc przepisów. Jednak w tych nielicznych przypadkach, gdy tego nie robią, efekty są tragiczne, bo we wspomnianych 8 wypadkach aż 4 seniorów zginęło.

Aż 63% potrąceń seniorów miało miejsce na przejściach dla pieszych. 20 z nich wydarzyło się na przejściach z sygnalizacją (w tym 3 przypadków wejścia na czerwonym świetle). Mimo działającej sygnalizacji, śmierć w tych wypadkach poniosły dwie osoby.

Geografia miejsc niebezpiecznych

Analiza miejsc 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 na obszarze m.st. Warszawy ilustrują poniższe tabele oraz mapy (we wkładce).

Rozkład zdarzeń wg miejsca na drodze

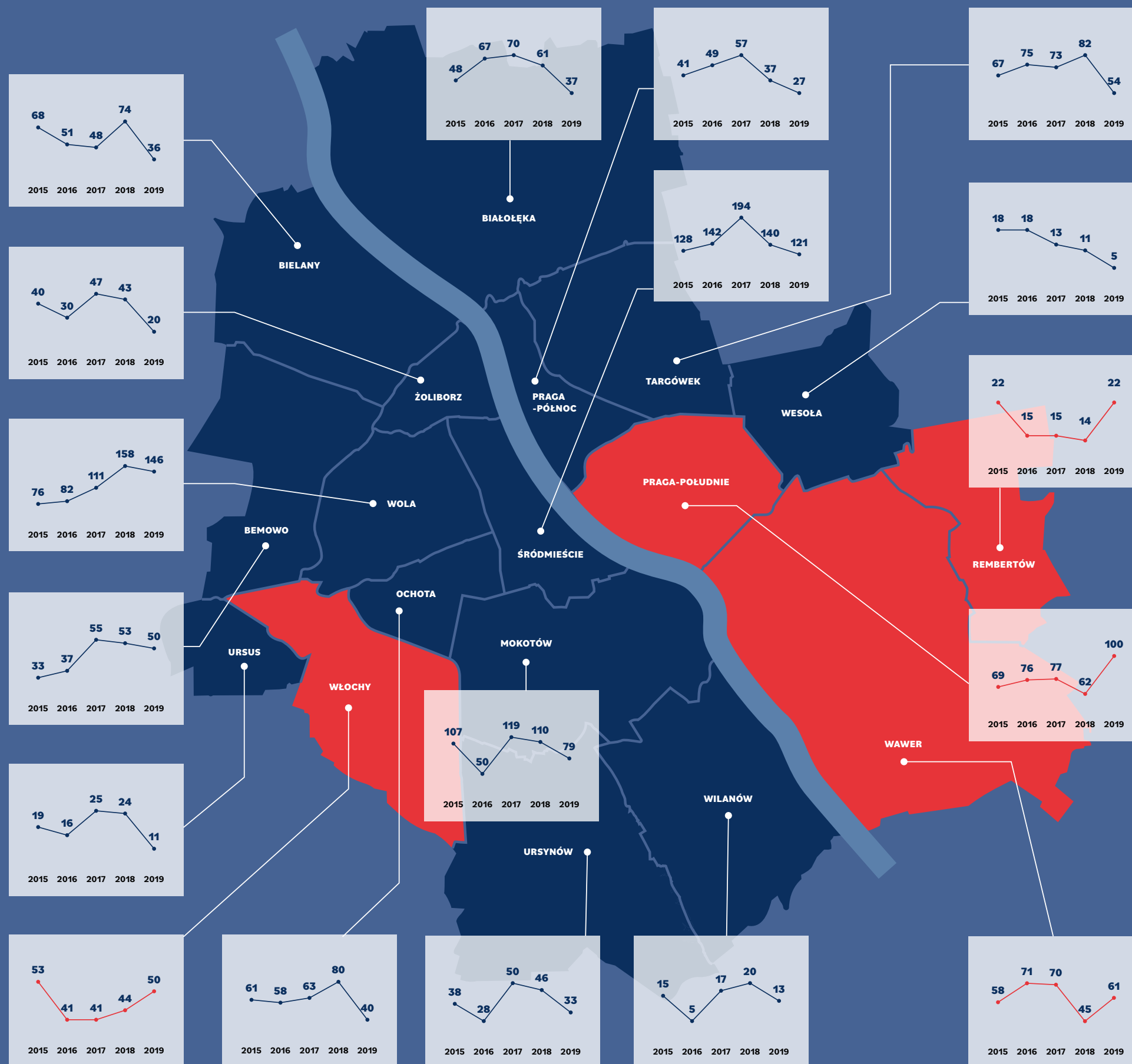
Miejsca zdarzeń					
podstawowe	szczegółowe	WYPADKI	%	ZAREJESTROWANE KOLIZJE	%
ODCINKI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI		383	42,3	380	49,7
	• prosty odcinek	368	40,6	370	48,4
	• zakręt	15	1,7	10	1,3
SKRZYŻOWANIA		444	49,1	254	33,2
	• o ruchu okrężnym	12	1,3	19	2,5
	• dróg równorzędnych	9	1,0	1	0,1
	• z pierwszeństwem przejazdu	423	46,8	234	30,6
	• sygnalizacja jest, działa	208	23,1	139	18,2
	• sygnalizacja jest, nie działa	3	0,3	3	0,4
	• brak sygnalizacji	233	25,7	112	14,7
REJON SKRZYŻOWANIA		45	5,0	99	13,1
POZA SIECIĄ DRÓG		33	3,6	31	4,0
OGÓŁEM		905	100	764	100

Wypadki w poszczególnych dzielnicach w latach 2015 – 2019

	WYPADKI					RANNI					ZABICI				
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015
WOLA	146	158	111	82	76	170	168	117	103	82	5	4	6	3	6
ŚRÓDMIEŚCIE	121	140	194	142	128	148	153	237	152	146	4	4	2	7	7
MOKOTÓW	79	110	119	50	107	91	135	133	55	120	6	7	8	2	7
TARGÓWEK	54	82	73	75	67	60	91	81	82	81	1	—	5	3	3
OCHOTA	40	80	63	58	61	47	101	69	57	74	1	1	4	4	1
BIELANY	36	74	48	51	68	36	76	53	61	66	4	4	4	3	9
PRAGA-PŁD.	100	62	77	76	69	109	72	84	92	78	1	7	6	6	6
BIAŁOŁĘKA	37	61	70	67	48	43	63	81	75	56	—	3	2	4	—
BEMOWO	50	53	55	37	33	60	57	56	46	34	1	3	1	3	4
URSYNÓW	33	46	50	28	38	34	53	62	28	39	—	1	2	2	4
WAWER	61	45	70	71	58	62	54	79	81	69	4	—	2	4	4
WŁOCHY	50	44	41	41	53	55	52	54	47	59	1	3	2	4	3
ŻOLIBORZ	20	43	47	30	40	24	50	51	37	56	4	1	1	1	—
PRAGA-PŁN.	27	37	57	49	41	27	37	69	51	47	—	4	2	3	2
URSUS	11	24	25	16	19	13	33	30	19	21	1	1	—	1	1
WILANÓW	13	20	17	5	15	20	23	19	4	17	—	1	1	1	-
REMBERTÓW	22	14	15	15	22	22	20	16	21	21	2	—	—	2	3
WESOŁA	5	11	13	18	18	10	13	13	22	20	—	—	2	1	-
POZA W-WĄ (S2)	—	—	—	3	1	—	—	—	5	—	—	—	—	—	1
OGÓŁEM	905	1104	1145	914	962	1031	1251	1304	1037	1086	35	44	50	54	61



Wypadki w poszczególnych dzielnicach 2015 – 2019



Warszawa jest podzielona administracyjnie na 18 dzielnic.

Najwięcej wypadków odnotowano w dzielnicach:

- Wola – 146
- Śródmieście – 121
- Praga-Południe – 100

Liczba wypadków zwiększyła się w dzielnicach: Praga-Południe, Wawer, Włochy, Rembertów.

W pozostałych dzielnicach liczba wypadków zmalała.

Najmniej wypadków zdarzyło się na terenie dzielnic:

- Wesoła – 5
- Ursus – 11
- Wilanów – 13

Poprawa bezpieczeństwa nastąpiła łącznie w 14 dzielnicach. W przypadku 4 dzielnic odnotowano wzrost liczby wypadków.

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

Najgroźniejsze w skutkach wypadki według liczby rannych na 1 wypadek zdarzyły się w dzielnicach: Wesołej, Wilanowie, Żoliborzu, Bemowie i w Śródmieściu.

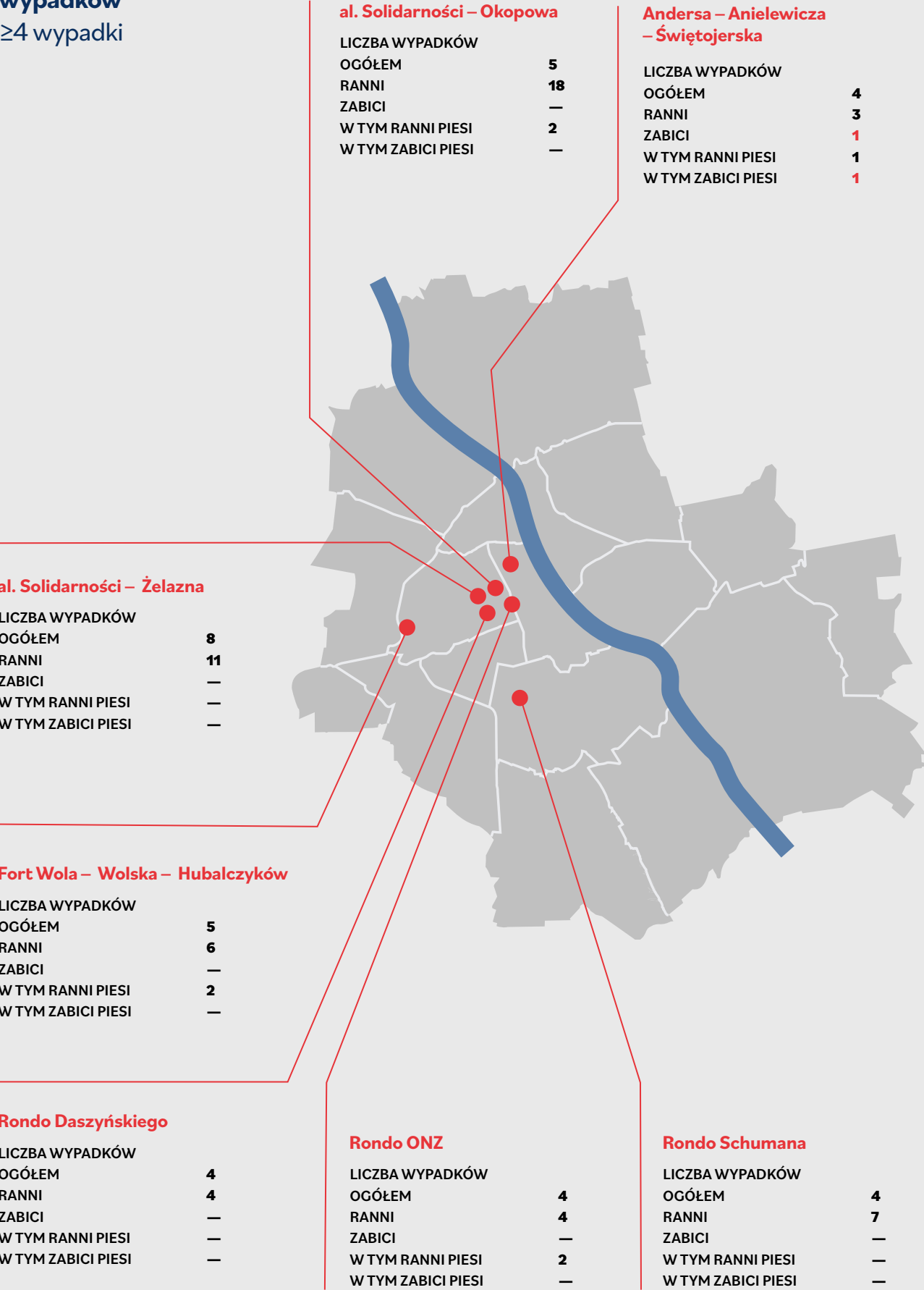
Miejsca zwiększonego zagrożenia

Przyjmuje się, że miejscami zwiększonego zagrożenia są skrzyżowania i odcinki między skrzyżowaniami, na których zdarzyły się co najmniej 3-4 wypadki.

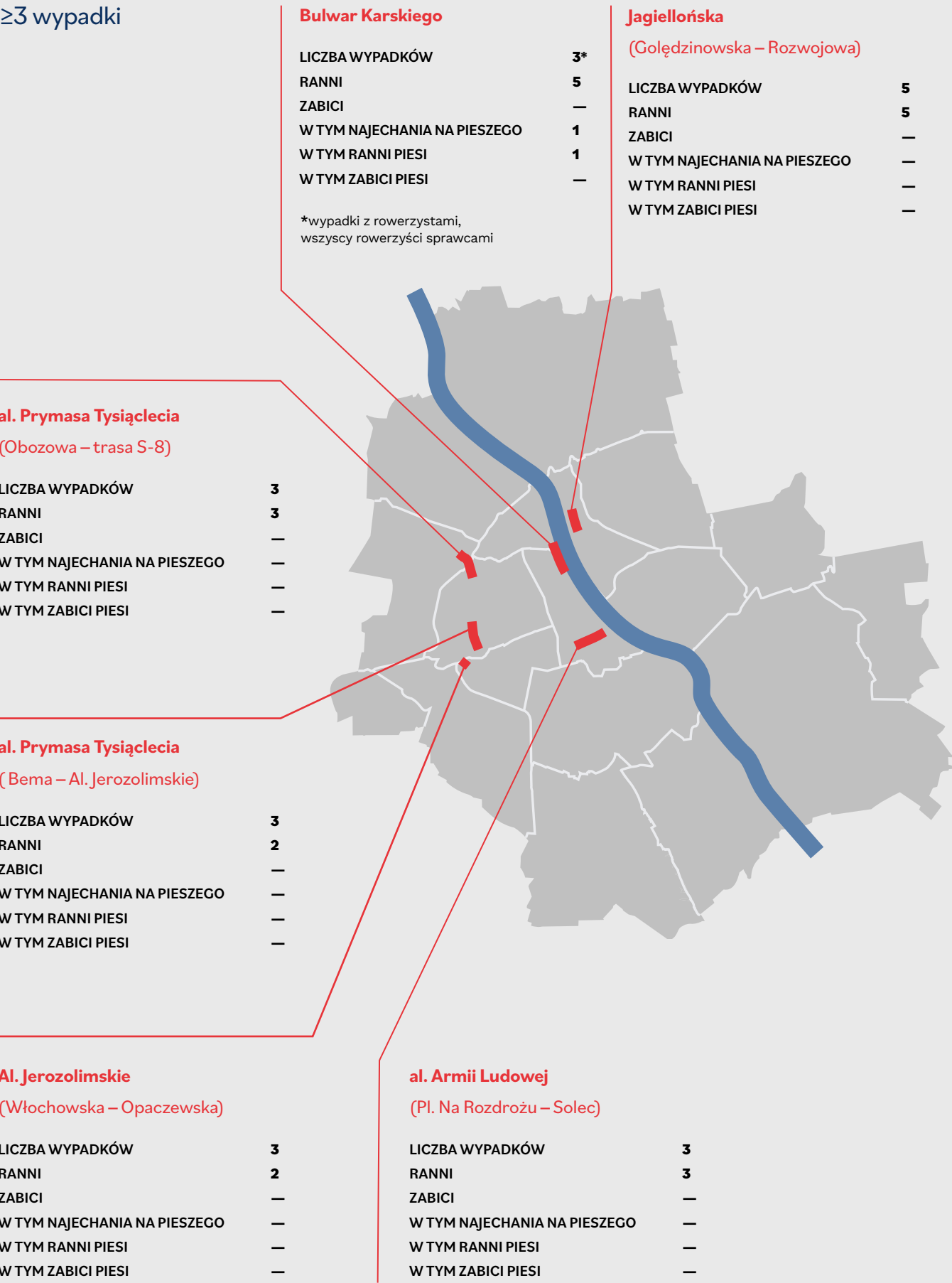
Miejsca te prezentują załączone mapy.

Miejsca szczególnie niebezpieczne są przedmiotem szczegółowych analiz bezpieczeństwa i warunków ruchu. Na podstawie gromadzonych danych możemy monitorować bezpieczeństwo na warszawskich ulicach. Wnioski z analiz opracowanych w latach poprzednich są sukcesywnie realizowane w postaci różnego rodzaju zmian, np. przejścia dla pieszych są doświetlane, budujemy azyle, progi zwalniające, poprawiamy widoczność poprzez uniemożliwienie nielegalnego parkowania i montujemy sygnalizacje świetlne.

Skrzyżowania
o największej liczbie
wypadków
≥4 wypadki

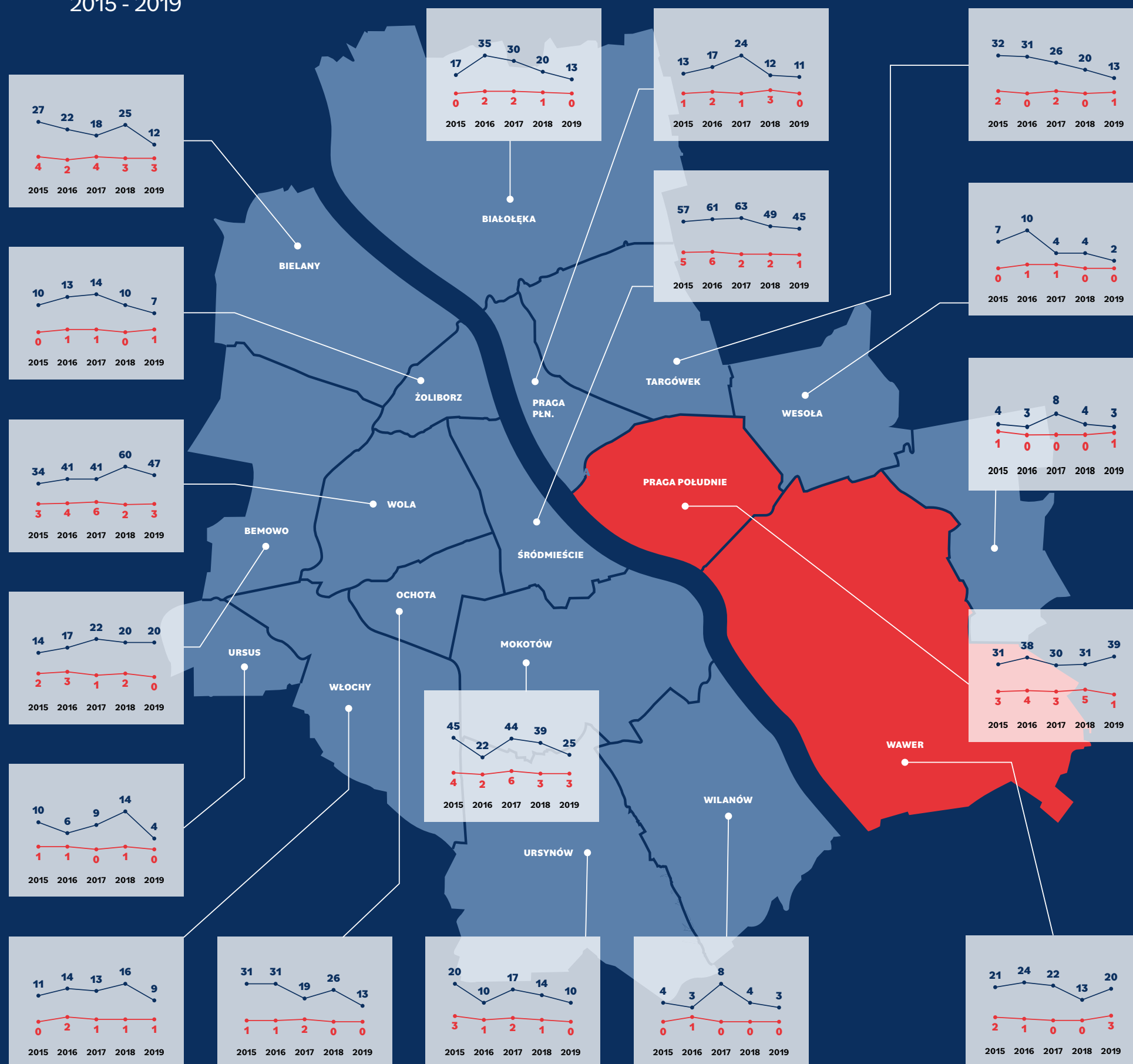


Odcinki o największej
liczbie wypadków
≥3 wypadki





Wypadki z pieszymi i ofiary śmiertelne w poszczególnych dzielnicach 2015 - 2019



Podsumowanie

Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie wciąż jest dużo wyższe niż powinno.

2019 r. przyniósł jednak potwierdzenie szeregu pozytywnych tendencji.

W porównaniu
do poprzedniego roku
nastąpił spadek:

- liczby wypadków o 199 | **18%**
- liczby wypadków z pieszymi o 79 | **21%**
- liczby ofiar śmiertelnych o 9 | **20%**
- liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych o 3 | **12,5%**
- liczby ofiar śmiertelnych wśród seniorów o 9 | **43%**
- liczby rannych o 220 | **18%**
- liczby poszkodowanych dzieci w wieku 0-14 lat o 17 | **31,5%**
- liczby wypadków na przejściach o 62 | **26%**
- liczby wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej o 55 | **35%**
- liczby wypadków z udziałem rowerzystów o 21 | **10%**

Wzrosła natomiast – z 5 do 7 – liczba ofiar wypadków spowodowanych przez **niedoświadczonych kierowców (do 25 lat)**. To 20% wszystkich ofiar wypadków w Warszawie.

- Najbardziej niebezpiecznymi miesiącami były WRZESIEŃ – 106 wypadków i MAJ – 100.
- Najbezpieczniejszymi miesiącami były LUTY – 42 i LISTOPAD – 54. Jednak choć w lutym wypadków było najmniej, to zginęło w nich aż 5 osób.
- Najwięcej ofiar śmiertelnych – po 5 – odnotowano w LUTYM, MARCU I WRZEŚNIU.
- W GRUDNIU na ulicach Warszawy nikt nie zginął.
- Najwięcej poszkodowanych (zabitych i rannych) było we WRZEŚNIU – 129, najmniej W LUTYM – 49

Piesi, jako niechronieni uczestnicy ruchu, są najbardziej narażeni na wypadek i ciężkie obrażenia. Statystyki z 2019 r. potwierdzają, że to właśnie na nich należy skoncentrować działania polepszające bezpieczeństwo na ulicach.

- Wypadki z pieszymi to 33% wszystkich wypadków drogowych. Piesi są sprawcami tylko 7,5% wszystkich wypadków, ale stanowią 60% wszystkich ofiar śmiertelnych.
- 86% wypadków stanowią trzy rodzaje zdarzeń – zderzenia boczne (356 wypadki), wypadki z pieszymi (302) i zderzenia tylne (128).
- 59% najecharń na pieszych miało miejsce na przejściach dla pieszych (178).
- W 302 wypadkach, polegających na najecharniu na pieszego, 315 osób zostało poszkodowanych, a 18 osób zginęło.
- 67% wypadków z pieszymi zostało spowodowanych na skutek nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu.
- Prawie połowa (10) ofiar wśród pieszych to seniorzy, czyli osoby w wieku 60 i więcej.
- 32,6% wypadków na przejściach dla pieszych miało miejsce na tych, wyposażonych w sygnalizację świetlną.
- 22% wypadków z winy pieszego zdarzyło się na skutek przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym.





ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

