

Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie

2021



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie 2021



Opracowano w Zespole Danych i Analiz
Wydziału Strategii i Komunikacji Społecznej
na podstawie danych o zdarzeniach drogowych za okres 01.01-31.12.2021
Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji (na dzień 28.02.2022)

Kwiecień 2022

REDAKCJA:

Jakub Dybalski
j.dybalski@zdm.waw.pl

OPRAWA GRAFICZNA:

Natalia Mikołajczuk

ZDJĘCIA:

Mirek Kaźmierczak / ZDM

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120
tel. (22) 55-89-000



www.zdm.waw.pl



www.facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa

Spis treści

1. Wstęp	5
2. Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa	6
3. Sytuacja pieszego na jezdni	17
4. Kierujący sprawcami wypadków	24
5. Wypadki z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej	32
6. Wypadki z udziałem seniorów	35
7. Geografia miejsc niebezpiecznych	42
8. Podsumowanie	50



Wstęp

Przedstawiamy raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie w 2021 r. To drugi rok pandemii, choć w jego trakcie powoli zaczęliśmy wracać do wcześniejszych przyzwyczajeń komunikacyjnych. To też rok, w połowie którego weszły w życie nowe przepisy dotyczące większych obowiązków kierowców w pobliżu przejść dla pieszych, choć żeby dostrzec ich efekty należy zapewne poczekać do kolejnego, pierwszego pełnego z nowymi przepisami.

W 2021 roku w Warszawie doszło do 700 wypadków, w których 750 osób odniosło obrażenia, a 42 zmarło. W porównaniu do lat ubiegłych to druga najniższa liczba ofiar śmiertelnych, odkąd prowadzimy statystyki. Liczba wypadków drogowych po raz drugi z rzędu jest znacząco niższa od tysiąca, co oznacza, że jej poziom utrzymuje się, mimo luzowania pandemicznych obostrzeń.

Zjawiskiem które można zaobserwować w ciągu ostatnich lat jest powoli, ale stale malejąca liczba ofiar wypadków drogowych wśród pieszych. W 2021 r. było ich 19. Choć każdy taki przypadek to o jeden za dużo, to po raz pierwszy w historii naszych statystyk ta tragiczna wartość spadła poniżej dwudziestu.

Podstawowym i priorytetowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach naszego miasta. Warto zauważyć, że w 2021 r.:

- wybudowaliśmy i przebudowaliśmy w 31 lokalizacjach sygnalizację świetlną;
- wytyczyliśmy 6 nowych przejść dla pieszych bez sygnalizacji;
- wybudowaliśmy w 12 lokalizacjach azyle na przejściach dla pieszych;
- wybudowaliśmy w 3 lokalizacjach progi zwalniające.

Kolejny rok korzystamy z efektów przeprowadzonego w latach 2016–20 kompleksowego audytu przejść dla pieszych na drogach pod opieką warszawskiego Zarządu Dróg Miejskich. W 2021 r., dzięki danym z audytu przebudowaliśmy 66 przejść dla pieszych, różnymi środkami poprawiając na nich bezpieczeństwo. Czasem wiązało się to z instalacją sygnalizacji, czasem z budową azylu, innym wyprofilowaniem toru jazdy, zwężeniem zebry lub odsunięciem parkowania od przejścia. To działania, które prowadzimy już od kilku lat. W efekcie w ubiegłym roku zdarzyło się rekordowo mało potrażeń pieszego na przejściu.

Raport został przygotowany dzięki informacjom o zdarzeniach drogowych, pozyskanych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji. Obejmuje wszystkie wypadki, do jakich doszło na warszawskich ulicach. W bazie znajdują się też informacje na temat 5,5% 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.

66

przejść dla pieszych
przeszło w 2021 r.
przebudowę
w efekcie audytu

Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa



34%

o tyle w ciągu dekady spadła liczba osób rocznie poszkodowanych w wypadkach

Na obszarze, objętym granicami miasta stołecznego Warszawy w 2021 r. zarejestrowano 700 wypadków, w których poszkodowane zostały 792 osoby, w tym:

- **750 RANNYCH,**
- **22 OSÓB ZABITYCH NA MIEJSCU ZDARZENIA,**
- **20 OSÓB ZMARŁYCH W WYNIKU DOZNANYCH OBRAŻEŃ.**

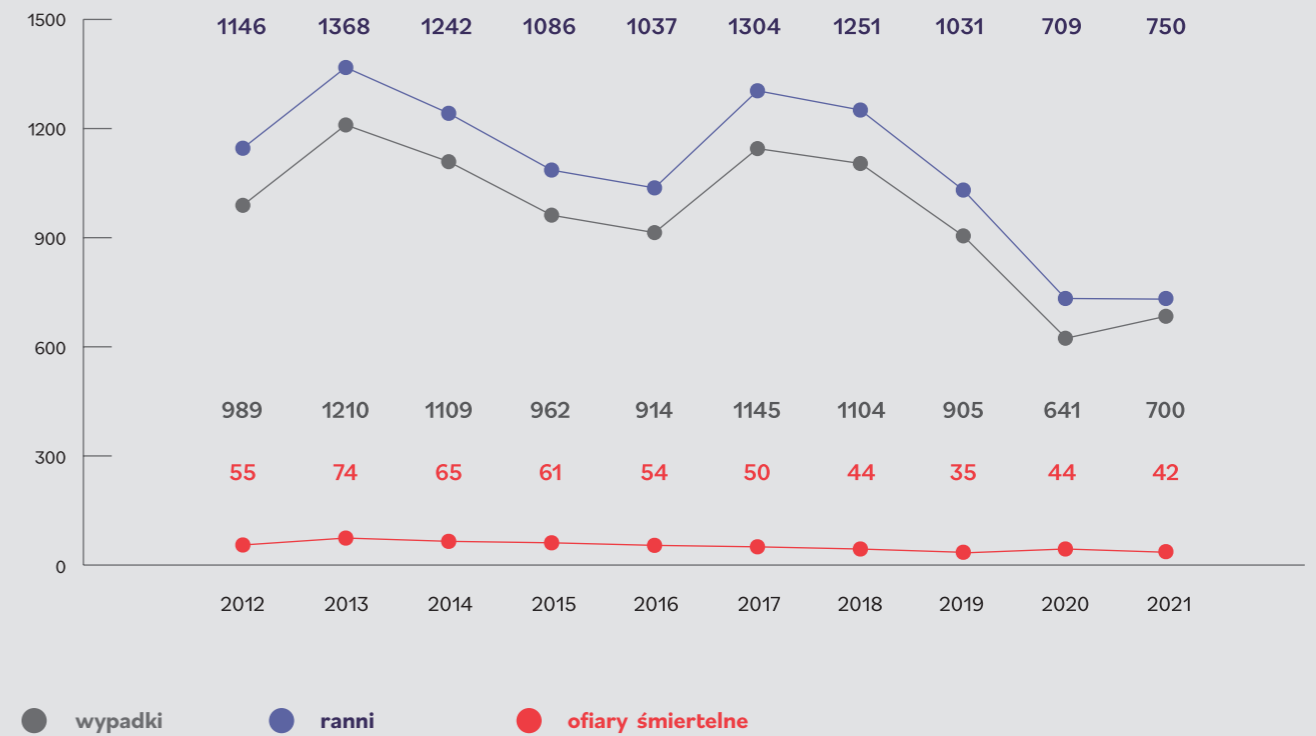
Śmierć na warszawskich drogach poniosły 42 osoby. To o 2 osoby mniej niż rok wcześniej. W historii zbierania statystyk niższa liczba wypadków śmiertelnych miała miejsce tylko w 2019 r.

Odnotowano także 25 630 kolizji drogowych. Do systemu „Wypadki 2012” wprowadzono 1411 kolizji (w tym 82 kolizji z pieszymi), co do których policja zastosowała postępowanie w sprawach o wykroczenia i sporządziła szczegółowe szkice z miejsca zdarzenia.

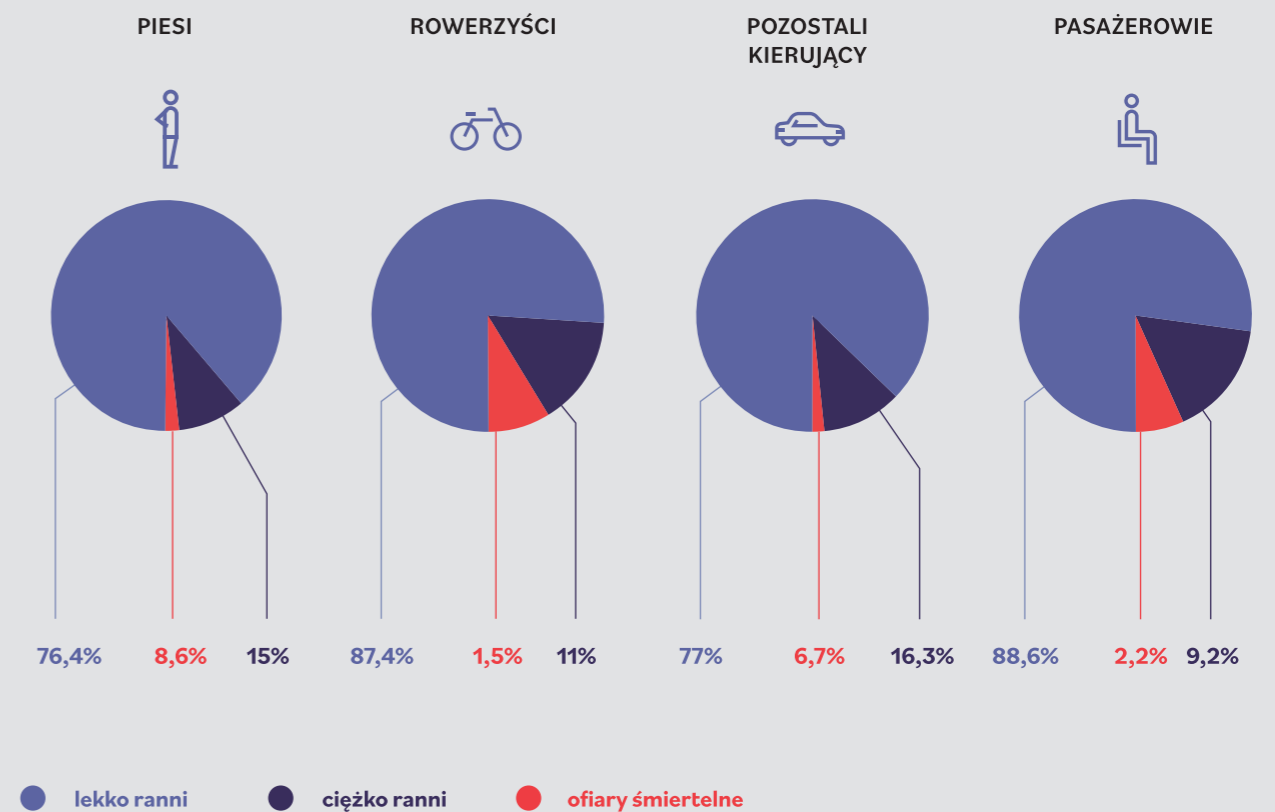
	WYPADKI	POSZKODOWANI	RANNI	W TYM CIĘŻKO RANNI	W TYM LEKKO RANNI	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE
2012	989	1201	1146	183	963	55
2013	1210	1442	1368	207	1161	74
2014	1109	1307	1242	151	1091	65
2015	962	1147	1086	101	985	61
2016	914	1091	1037	158	879	54
2017	1145	1354	1304	115	1189	50
2018	1104	1295	1251	116	1135	44
2019	905	1066	1031	102	929	35
2020	641	753	709	66	643	44
2021	700	792	750	106	644	42
Zmiana 2020 - 2021	9%	5%	6%	61%	0%	-4%
Zmiana 2012 - 2021	-29%	-34%	-35%	-42%	-33%	-24%

W 2021 roku odnotowano o 59 wypadków więcej niż w roku poprzednim – to wzrost o 9% w ciągu roku. Nie jest to zaskakujące, bo prawie cały 2020 rok przebiegł pod znakiem pandemii i znacznie mniejszego natężenia ruchu, a w ubiegłym powoli obostrzenia były luzowane.

Zestawienie danych o wypadkach w latach 2012 – 2021



Stopień obrażeń u różnych grup użytkowników w 2021 r.



99

wypadków miało miejsce w czerwcu, najniebezpieczniejszym miesiącu

Cieszy, że liczba wypadków wciąż była znacząco niższa, niż w latach przed pandemią. W porównaniu z rokiem 2013, najniebezpieczniejszym w ostatnich latach, jest niższa o 510, tj. o 42%.

Na liczbę osób poszkodowanych składają się osoby ranne oraz ofiary śmiertelne. Rannych możemy sklasyfikować według stopnia ciężkości obrażeń – lekko i ciężko ranni. **Natomiast do ofiar śmiertelnych zaliczamy osoby, które poniosły śmierć na miejscu zdarzenia lub zmarły na skutek doznanych obrażeń w czasie do 30 dni od daty zaistnienia zdarzenia.**

Sukcesywnie coraz mniejszą część śmiertelnych ofiar wypadków w Warszawie stanowią piesi. **W ubiegłym roku po raz pierwszy stanowili mniej niż połowę zabitych na warszawskich ulicach i po raz pierwszy ta liczba spadła poniżej 20.** Piesi wciąż są jednak kategorią, spośród której wywodzi się najwięcej ofiar wypadków na warszawskich ulicach, w tym roku było o 3 pieszych zabitych mniej niż rok wcześniej. Wzrosła natomiast liczba ciężko rannych o 12 osób i lekko rannych o 8 w porównaniu z 2020 r.

Miesięczne zestawienie liczby wypadków w latach 2017 - 2021

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2020	48	47	40	28	60	79	72	71	78	48	32	38
2021	31	36	29	39	65	99	68	63	70	86	65	49

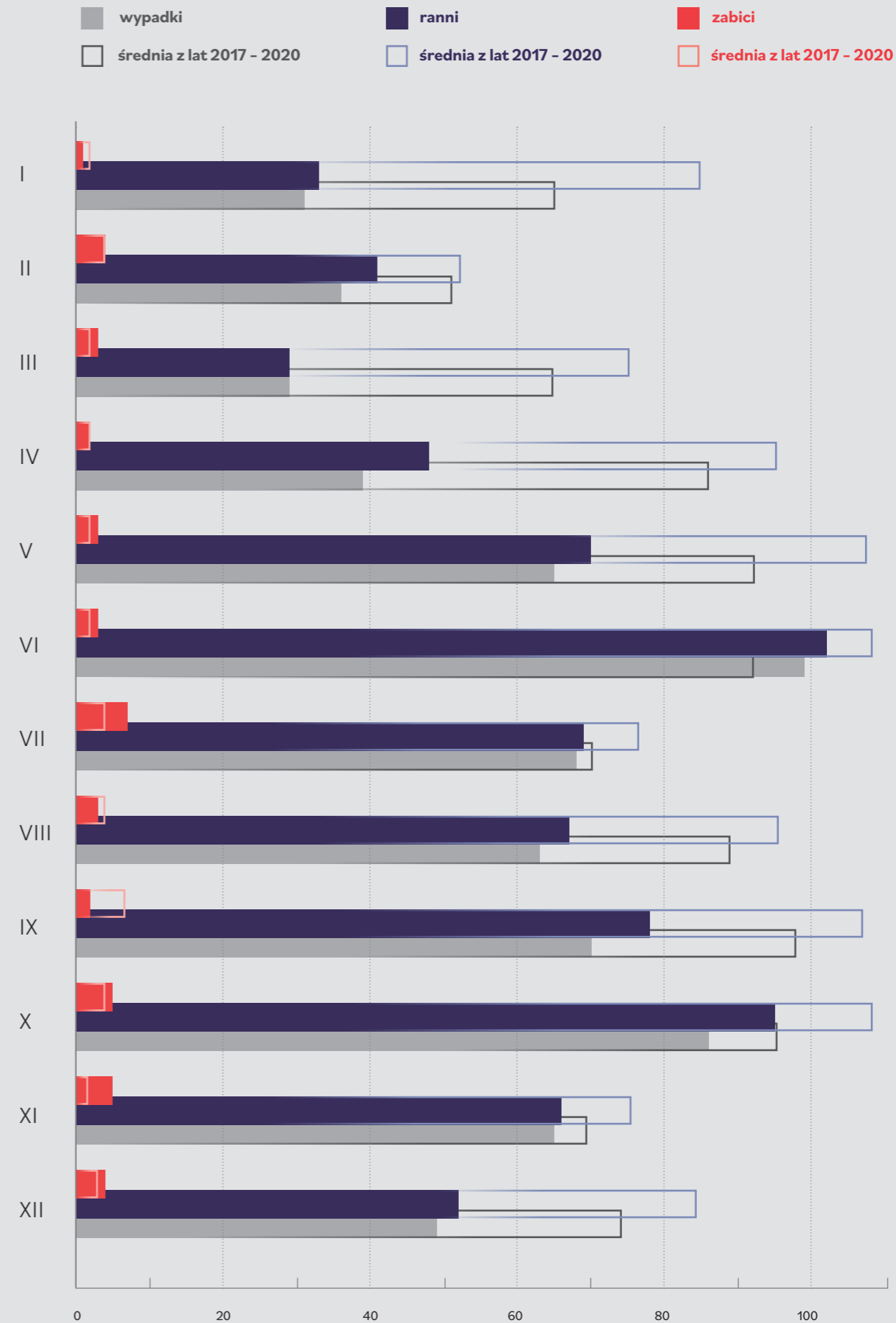
Miesięczne zestawienie liczby zabitych w latach 2017 - 2021

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2020	6	5	1	2	3	6	5	3	5	5	2	1
2021	1	4	3	2	3	3	7	3	2	5	5	4

Miesięczne zestawienie liczby rannych w latach 2017 - 2021

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2020	56	52	43	26	64	100	75	79	82	56	32	44
2021	33	41	29	48	70	102	69	67	78	95	66	52

Miesięczne zestawienie wypadków, zabitych i rannych w 2021 r.






Do 135, czyli o 6 osób w stosunku do roku poprzedniego, zmalała ogólna liczba poszkodowanych rowerzystów. Zginęło 2 rowerzystów, czyli o 3 mniej niż rok wcześniej.

Natomiast coraz większy udział wśród ofiar wypadków mają pozostali kierujący. W 2021 r. zginęło ich 17, czyli o 2 więcej niż rok wcześniej.

Najwięcej wypadków w 2021 r. było w czerwcu (99 wypadków). Po raz drugi z rzędu przez cały rok nie było miesiąca, w którym liczba wypadków przyjąłaby wartość trzycyfrową. Najmniej wypadków miało miejsce w pierwszych miesiącach roku, co należy wiązać z trwającą jeszcze wtedy pandemią.

Najmniej ofiar śmiertelnych w 2021 r. było w styczniu – 1. Najwięcej ofiar śmiertelnych było w lipcu – 7.

Liczba wypadków w wybranych warunkach i okolicznościach w latach 2017 – 2021

	Brak światła dziennego 		Stan jezdni inny niż sucha 		Wypadki ogółem 
	liczba	%	liczba	%	
2017	291	25,4	352	30,7	1145
2018	324	29,3	242	21,9	1104
2019	251	28,0	208	22,9	905
2020	188	29,3	154	24,0	641
2021	201	28,7	187	26,7	700

Tak jak w poprzednim roku, w 2021 r. najwięcej wypadków stanowiły zderzenia boczne pojazdów. W sumie aż 55,8% (391 z 700) wszystkich wypadków to zderzenia – boczne, tylne i czołowe. W tych 391 wypadkach zginęło 17 osób i 428 zostało rannych.

Zdarzeń zakwalifikowanych jako najechanie na pieszego/wypadek z pieszymi w 2021 r. było 208, czyli o 13 więcej niż rok wcześniej. Niestety to wciąż 29,7% (208 z 700) ogólnej liczby wypadków. Co więcej, są one najtragiczniejsze w skutkach. W efekcie najechania na pieszego zginęło 18 osób, 1 piesza zginęła w wypadku zderzenia bocznego pojazdów.

Spśród wszystkich wypadków z pieszymi, tylko w co piątym (20,2%) (42 z 208) za winnych uznano pieszych. Ten odsetek w ostatnich latach nie zmienia się istotnie, choć jeszcze przed dekadą był znacznie wyższy (w 2008 r. – 42 proc.).

Wypadki drogowe ogółem. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		OFIARY ŚMIERTELNE		SUMA POSZKODOWANYCH
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
ZDERZENIA BOCZNE	287	41,0	305	40,7	11	26,2	316
WYPADKI Z PIESZYMİ	208	29,7	203	27,1	18	42,9	221
ZDERZENIA TYLNE	79	11,3	92	12,3	1	2,4	93
WYPADKI Z PASAŻEREM	51	7,2	61	8,1	0	0	61
ZDERZENIE CZOŁOWE	25	3,5	31	4,1	5	12,0	36
NAJECHANIE NA SŁUP, ITP.	12	1,7	15	2,0	2	4,7	17
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	11	1,6	11	1,5	0	0	11
NAJECHANIE NA BARIERĘ	8	1,2	10	1,3	2	4,7	12
NAJECHANIE NA DRZEWO	4	0,6	3	0,4	2	4,7	5
INNE, ZWIERZĘ, CARB ITP.	11	1,6	15	2,0	1	2,4	16
NAJECHANIE NA ZAPARKOWANY POJAZD	4	0,6	4	0,5	0	0	4
RAZEM	700	100	750	100	42	100	792

Wypadki z pieszymi / najechanie na pieszego

	WYPADKI	W TYM WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	ZABICI PIESI	W TYM ZABICI PIESI SPRAWCY	RANNI
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
2020	195	37*	22	11	183
2021	208	36*	18 (+1)**	8	203

2019- * 3 zdarzenia z pieszymi pod wpływem alkoholu, 1 zdarzenie pieszy pod wpływem innych środków

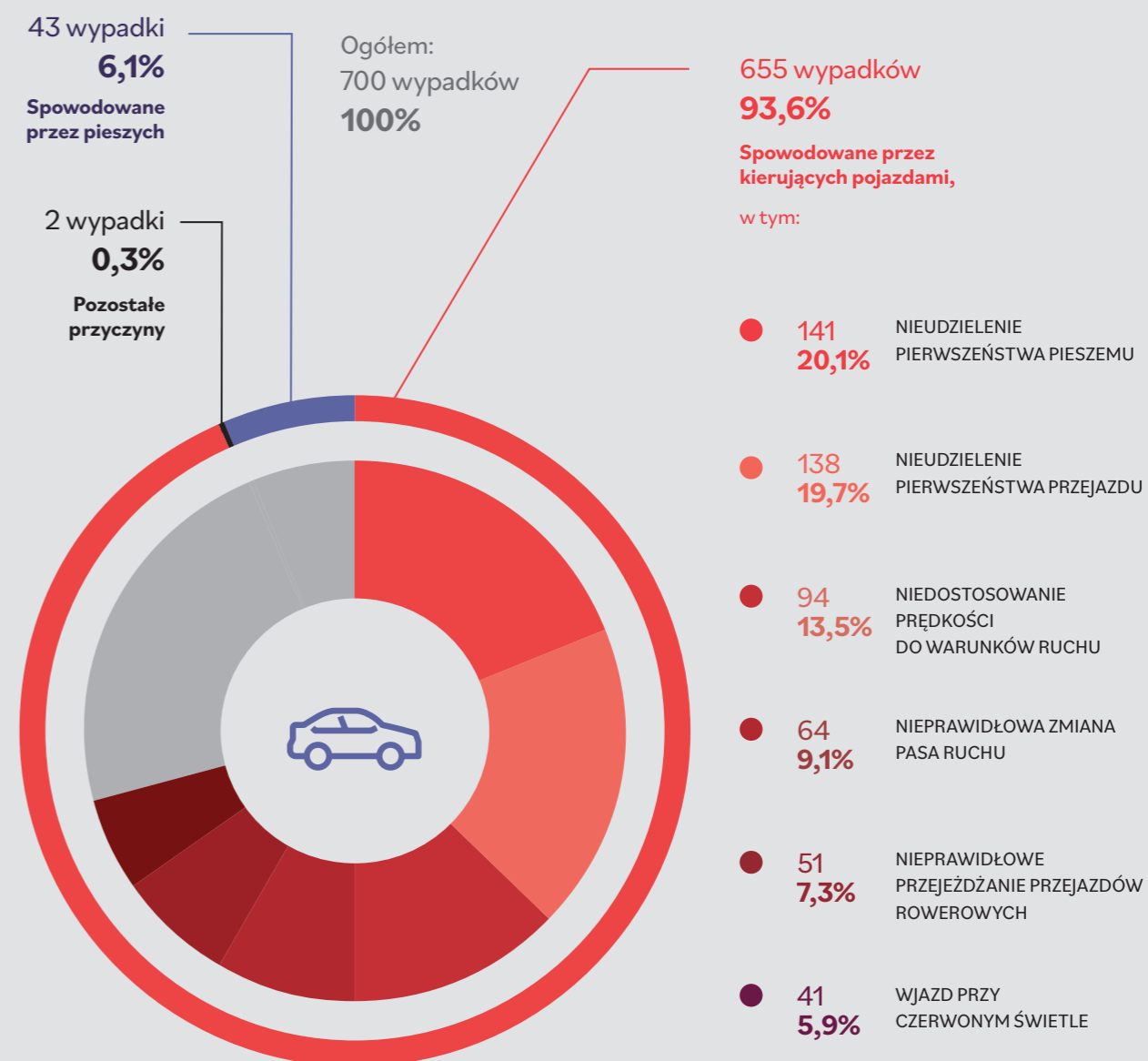
(+)**pieszy to ofiara śmiertelna w zderzeniach pojazdów - nie w efekcie najechania na pieszego

2020 i 2021- * 4 zdarzenia z pieszymi pod wpływem alkoholu

Wypadki drogowe ogółem. Przyczyny i sprawcy

PRZYCZYNY WYPADKÓW	WYPADKI OGÓŁEM	%	WYPADKI Z OFIARAMI ŚMIERTELNYMI	%
Spowodowane przez kierujących pojazdami	655	93,60	34	81,0
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PIESZEMU	141	20,15	8	19,1
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU	138	19,70	5	12,0
NIEDOSTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU	94	13,50	7	16,8
NIEPRAWIDŁOWA ZMIANA PASA RUCHU	64	9,15	1	2,3
NIEPRAWIDŁOWE PRZEJEŹDŻANIE PRZEJAZDÓW ROWEROWYCH	51	7,30	1	2,3
WJAZD PRZY CZERWONYM ŚWIECLE	41	5,90	4	9,5
NIEZACHOWANIE BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY POJAZDAMI	30	4,30	1	2,3
NIEPRAWIDŁOWE COFANIE	17	2,40	—	—
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA KIERUJĄCEGO	16	2,30	3	7,1
NIEPRAWIDŁOWE WYMIJANIE	15	2,15	2	4,8
GWAŁTOWNE HAMOWANIE	14	2,00	—	—
NIEPRAWIDŁOWE SKRĘCANIE	13	1,80	—	—
NIEPRAWIDŁOWE WYPRZEDZANIE	13	1,80	2	4,8
NIEPRAWIDŁOWE OMIJANIE	3	0,40	—	—
NIEPRAWIDŁOWE ZAWRACANIE	2	0,30	—	—
ZMĘCZENIE, ZAŚNIĘCIE	2	0,30	—	—
NIEPRZESTRZEGANIE INNYCH ZNAKÓW I SYGNAŁÓW NA DRODZE	1	0,15	—	—
Spowodowane przez pieszych	41	6,4	11	25,0
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIECLE	14	2,00	3	7,1
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE PRZED JADĄCYM POJAZDEM	13	1,80	-	-
PRZEKRACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM	12	1,70	2	4,8
STANIE, LEŻENIE, CHODZENIE NIEPRAWIDŁOWĄ STRONĄ DROGI	2	0,30	2	4,8
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE ZZA POJAZDU/PRZESZKODY	1	0,15	-	-
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA PIESZEGO	1	0,15	1	2,3
Inne pozostałe przyczyny	2	0,30	-	-
Razem	700	100	42	100

Główne przyczyny wypadków



Sprawcami wypadków są niezmiennie przede wszystkim kierujący pojazdami. To oni przyczynili się do 93,6% wszystkich wypadków. Tylko nieco ponad 6% wypadków spowodowali piesi.

Przyczyną większości wypadków w ostatnich latach są trzy rodzaje wykroczeń popełnianych przez kierujących - nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu oraz nadmierna prędkość. Piesi, jeśli powodują wypadek, to zwykle wchodząc na jezdnię przy czerwonym świetle.

Jeszcze do połowy ubiegłego roku jedną z przyczyn wypadków powodowanych przez pieszych, było nieostrożne wejście przed jadący pojazd, potocznie określane jako „wtargnięcie”. W skali wszystkich wypadków drogowych, było to zjawisko marginalne. Po wejściu w życie w połowie 2021 r. nowelizacji przepisów obowiązujących na przejściach dla pieszych, które nakazują kierowcy przepuszczenie pieszego wchodzącego na przejście trudno sobie wyobrazić taką kwalifikację jakiegokolwiek przyczyny wypadku.

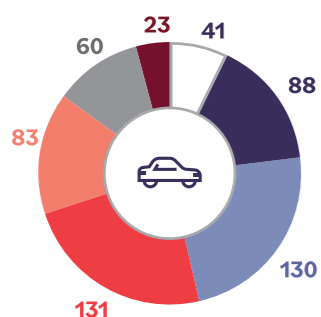
W 2021 r. nie było wypadku z więcej niż jedną ofiarą śmiertelną. Spośród wszystkich 42 wypadków, w których zginęły 42 osoby, kierujący byli sprawcami 34 wypadków, a piesi sprawcami 8.

Sprawcy kierowcy zbiegli z miejsca zdarzenia 65-krotnie, w tym 14 razy po potrąceniu pieszego. 27 kierowców którzy spowodowali wypadek było pod wpływem alkoholu. W jednym przypadku kierowca był pod wpływem innych substancji odurzających.

Wypadki drogowe. Sprawcy i poszkodowani.

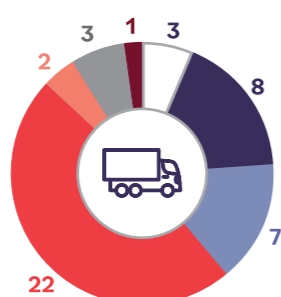
SPRAWCY - KIEROWCY AUT OSOBOWYCH

556 poszkodowanych



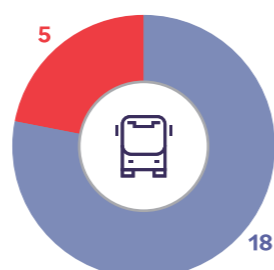
SPRAWCY - KIEROWCY AUT DOSTAWCZYCH I CIĘŻAROWYCH

46 poszkodowanych



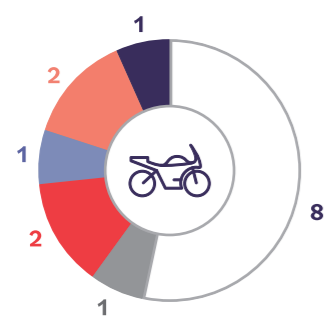
SPRAWCY - KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (BUS+TRAM)

23 poszkodowanych



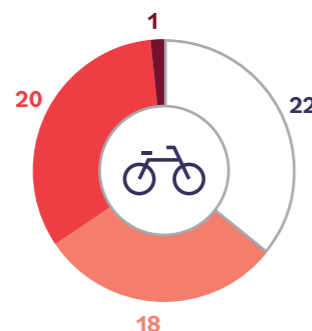
SPRAWCY- MOTOCYKLIŚCI/ MOTOROWERZYŚCI

15 poszkodowanych



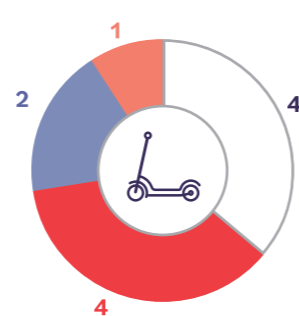
SPRAWCY - ROWERZYŚCI

61 poszkodowanych



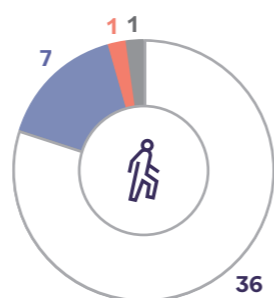
SPRAWCY - HULAJNOGIŚCI

11 poszkodowanych



SPRAWCY - PIESI

45 poszkodowanych



○ POSZKODOWANI SPRAWCY

POSZKODOWANI POZOSTALI UCZESTNICY:

● KIEROWCY AUT

● ROWERZYŚCI

● PASAŻEROWIE

● MOTOCYKLIŚCI/MOTOROWERZYŚCI

● PIESI

● HULAJNOGIŚCI

Znaczna większość osób poszkodowanych w wypadkach nie jest sprawcami zdarzeń.

Widać jednak znaczne zróżnicowanie w zależności od środka transportu. **Kierowcy samochodów osobowych 10-krotnie częściej są winni obrażeń innych uczestników ruchu niż sami ponoszą obrażenia.**

Tylko w 41 wypadkach kierowca sprawca sam poniósł obrażenia, za to w tych wypadkach rannych lub zabitych zostało 88 kierowców innych aut i 130 pasażerów. Obrażenia odniosło również 131 pieszych, 83 rowerzystów, 60 motocyklistów i 23 osoby na hulajnogach. W wypadkach powodowanych przez rowerzystów co trzecim poszkodowanym jest sam sprawca. Pozostali poszkodowani to inni rowerzyści i piesi. Wypadki powodowane przez pieszych są tragiczne przede wszystkim dla nich samych – tylko w pojedynczych przypadkach poszkodowany jest ktoś inny niż pieszy.

Wśród 42 ofiar wypadków śmiertelnych, 17 osób to sprawcy zdarzenia, pozostali to inni uczestnicy ruchu.

Sytuacja pieszego na jezdni



3

pieszych mniej
zginęło w 2021 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 208 wypadkach z pieszymi/najechniami na pieszego poszkodowanych zostało 221 pieszych. Wszystkie 18 ofiar takich wypadków to piesi (10 pieszych zginęło na miejscu, 8 zmarło w ciągu kolejnych 30 dni).

Zdarza się, choć rzadko, że piesi są przypadkowo poszkodowani w wypadkach innego rodzaju, które nie są rejestrowane jako najechnanie na pieszego. Chodzi np. o zderzenia dwóch pojazdów, które skutkują potrąceniem osoby na chodniku. W 2021 r. w wyniku zderzenia bocznego dwóch pojazdów śmierć poniosła jedna osoba a przy różnego rodzaju zderzeniach pojazdów rannych zostało 7 pieszych.

Liczba wypadków z pieszymi w stosunku do 2020 roku wzrosła o ok. 6,5% (195 takich wypadków w 2020 r.). **Takie wypadki to niecałe 30%** wszystkich, ale ofiary śmiertelne wśród pieszych w 2021 roku to aż 45% wszystkich ofiar śmiertelnych na warszawskich ulicach. **Warto jednak zauważyć, że zarówno liczba wypadków z pieszymi stanowi coraz mniejszy odsetek wszystkich wypadków w Warszawie, jak i liczba ofiar tych wypadków to coraz mniejsza część ogólnej liczby ofiar wypadków.**

Choć liczba poszkodowanych pieszych wzrosła o 8% względem poprzedniego roku, to liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 13,5%.

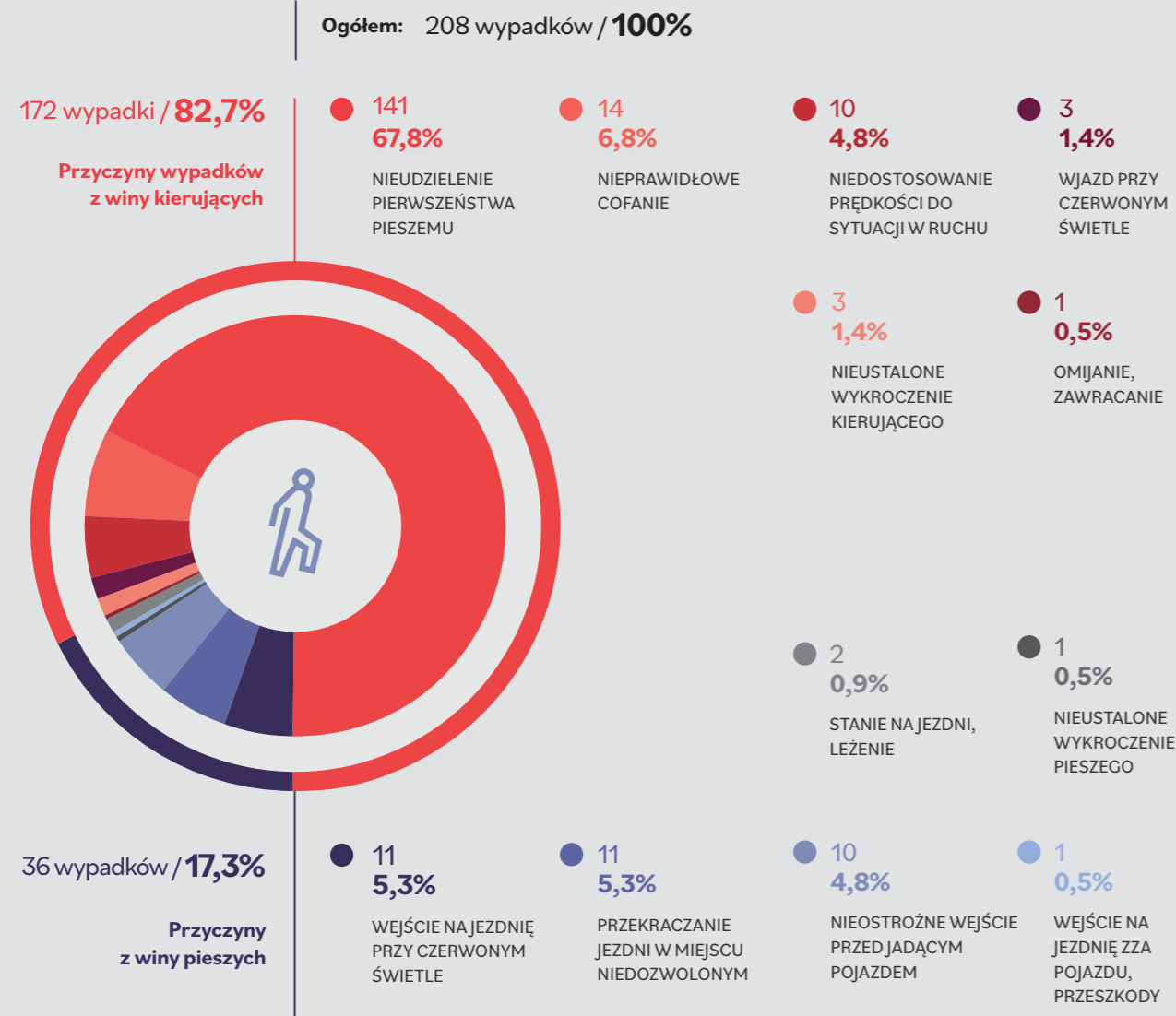
Spośród wszystkich 208 wypadków z pieszymi, czterokrotnie sprawcą był pijany kierowca. Tyle samo razy sprawcą okazał się pijany pieszy.

Piesi poszkodowani w wypadkach w latach 2015 - 2021

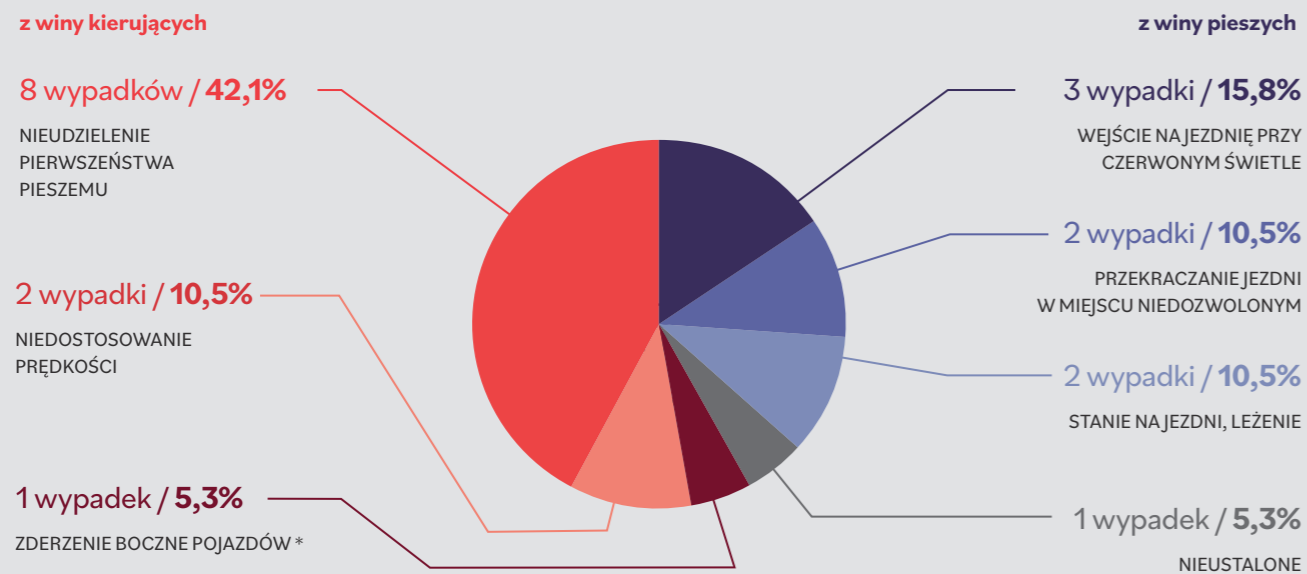
	WYPADKI Z PIESZYMI	% LICZBY WYPADKÓW OGÓŁEM	PIESI POSZKODOWANI OGÓŁEM	% LICZBY PODSZKO- DOWANYCH OGÓŁEM	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE	% OFIAR ŚMIERTELNYCH OGÓŁEM
2015	391	40,5	419	36,5	34 (32+2)*	55,7
2016	398	43,5	420	38,5	33 (31+2)*	61,1
2017	408	35,6	438	32,3	34	68,0
2018	381	34,5	416	32,1	24	54,5
2019	302	33,4	317	29,5	21 (18+3)*	60,0
2020	195	30,4	204	27,1	22	50,0
2021	208	29,7	221	27,9	19 (18+1)*	45,2

* ofiary wśród pieszych które poniosły śmierć w wyniku zderzeń pojazdów, czyli wypadków niezakwalifikowanych jako „wypadek z pieszym/najechnanie na pieszego”.

Wypadki z pieszymi / najechania na pieszego. Sprawcy



Wypadki z pieszymi - ofiarami śmiertelnymi. Przyczyny i sprawcy



*zabity pieszy na przejściu dla pieszych wskutek zderzenia bocznego pojazdów

Wypadki śmiertelne

W 2021 roku na warszawskich ulicach doszło do 18 wypadków – najechania na pieszego, w których zginęło 18 pieszych. W zdarzeniu bocznym pojazdów zginęła 1 piesza.

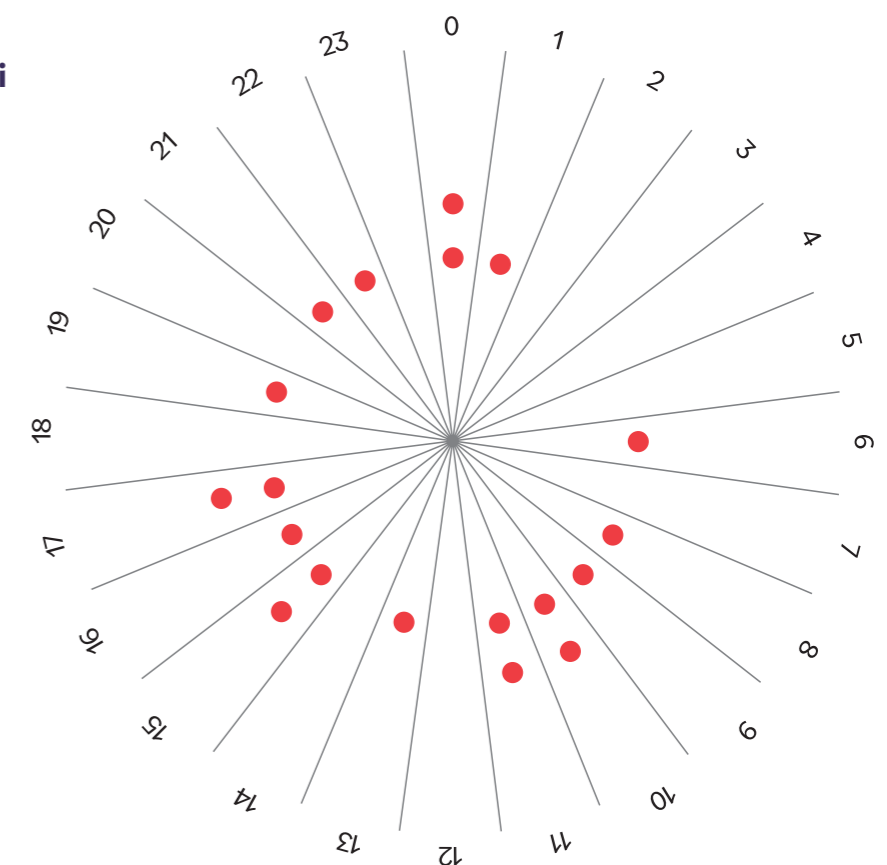
Ponad połowę wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych spowodowali kierujący. Najczęstszą przyczyną wypadków śmiertelnych z winy kierowcy było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu (8 razy). Wśród tragicznych wypadków zawinionych przez pieszych, najczęstszą przyczyną było wejście na jezdnię przy czerwonym świetle (3 razy).

Warte podkreślenia, że w ciągu pięciu ostatnich lat liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych spadła o 44%.

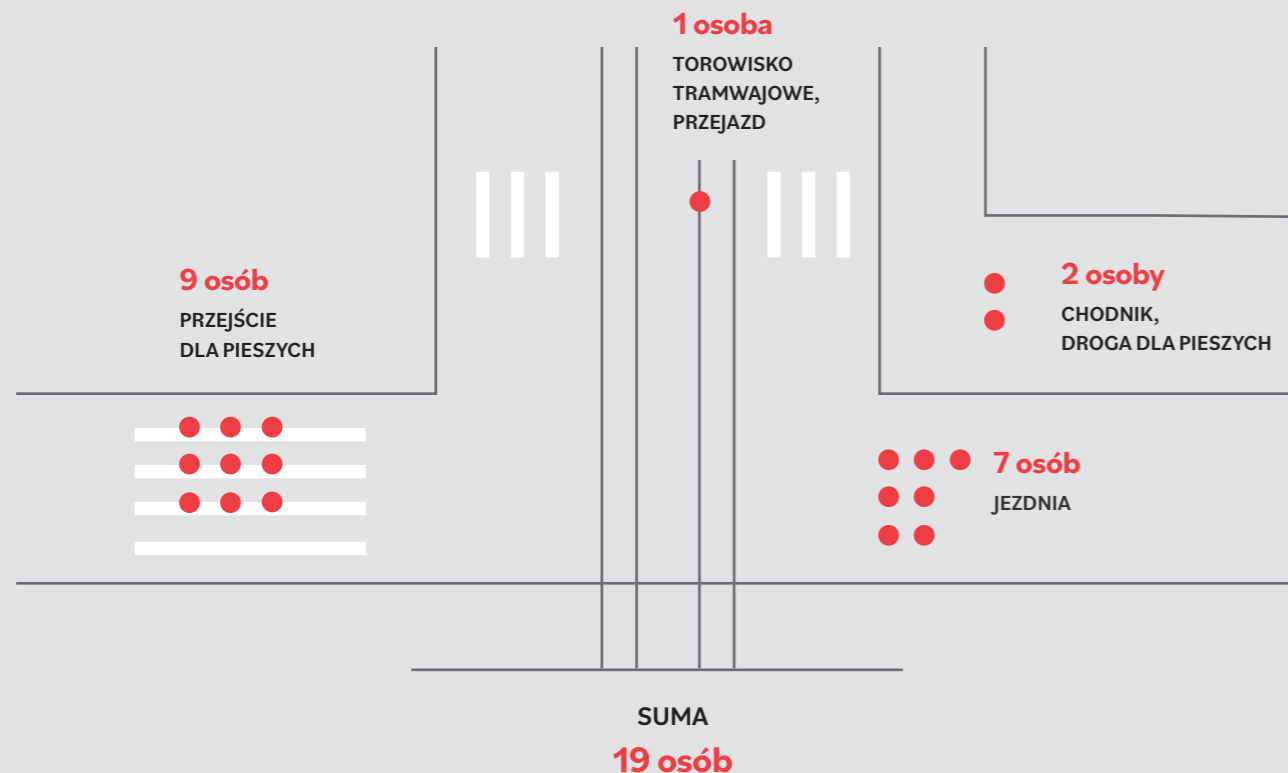
Wypadki, w których zginęli piesi w poszczególnych miesiącach

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SUMA
2021	1	2	1	0	1	1	3	2	1	1	2	4	19

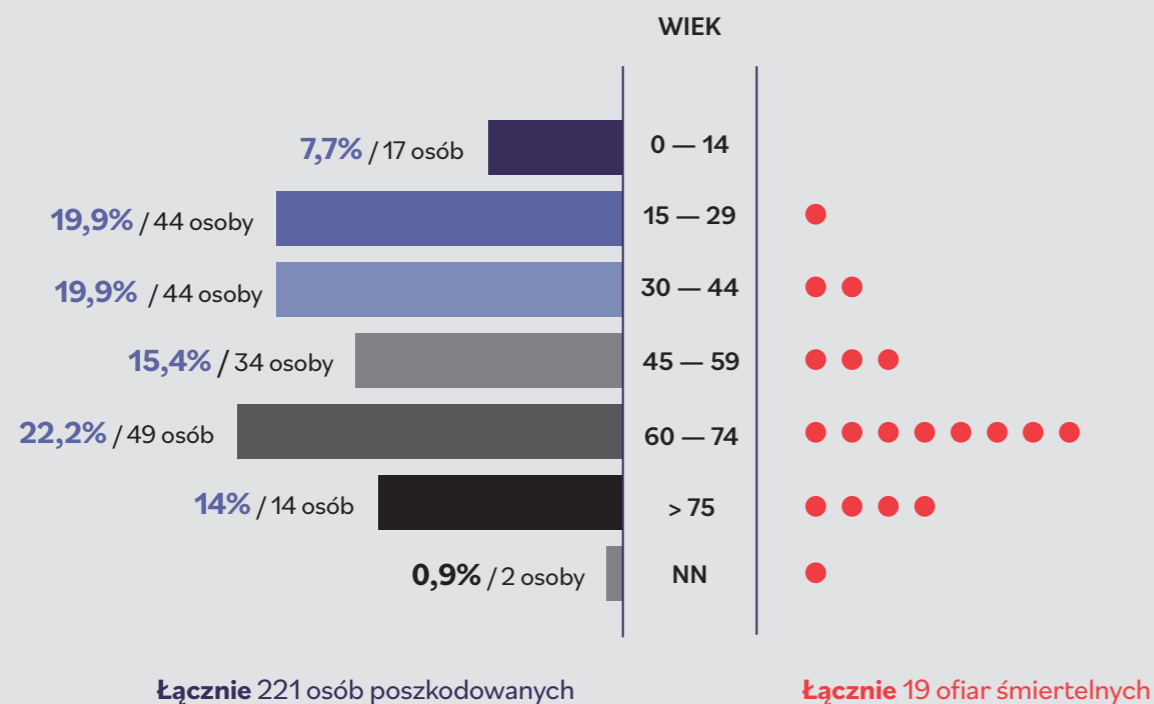
Wypadki, w których zginęli piesi w poszczególnych godzinach w 2021 r.



Szczegółowe miejsca zdarzeń, w których zginęli piesi w 2021 r.



Piesi – poszkodowani i ofiary wypadków. Przedziały wiekowe



9

pieszych zginęło
w 2021 r. na przejściach
dla pieszych

W 2021 r. na przejściach dla pieszych zginęło 9 osób. To o jedną więcej niż rok wcześniej. Mimo wszystko to znacznie mniej niż jeszcze kilka lat temu, gdy na zebrawkach ginęło każdego roku po kilkanaście osób. W latach 2016–20 Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził kompleksowy audyt ponad 4 tys. stołecznych przejść dla pieszych i na jego podstawie zaczął poprawiać bezpieczeństwo na kolejnych zebrawkach.

Większość śmiertelnych najecharń na pieszego miała miejsce przy dobrej pogodzie i widoczności.

Aż 12 ofiar, czyli blisko 2/3 ofiar wypadków wśród pieszych to seniorzy. Ten odsetek od lat utrzymuje się na podobnym poziomie. Liczba ofiar wypadków wśród seniorów spada, ale jest to efektem spadającej ogólnej liczby zabitych na ulicach pieszych. Osoby starsze poruszają się wolniej, a często gorzej orientują się, bo np. gorzej widzą i z tego powodu powinni być tymi, których kierowcy powinni obdarzać największą uwagą.

Już w 2020 r. znacznie zmalała liczba potrąceń wśród dzieci w przedziale wiekowym 0 – 14 lat (z 37 do 21), a w 2021 r. ta tendencja została utrzymana. Łącznie dzieci (0 – 14 lat) stanowią 10,3% poszkodowanych wśród pieszych. W ubiegłym roku nie było żadnej ofiary śmiertelnej w tej kategorii wiekowej.

Miejsca wypadków z pieszymi

Wypadki z udziałem pieszych / najecharnie na pieszego. Charakterystyka miejsca

MIEJSCE ZDARZENIA	WYPADKI Z PIESZYMI	W TYM NA PRZEJŚCIACH OGÓLEM	W TYM NA PRZEJŚCIACH Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ Z PIERWSZEŃSTWEM	92	85	47
PROSTY ODCINEK	72	24	2
POZA UKŁADEM DROGOWYM (PARKINGI, ITP.)	19	1	—
SKRZYŻOWANIE RÓWNOZĘDNE	7	5	—
ZAKRĘT	2	0	—
SKRZYŻOWANIE O RUCHU OKRĘŻNYM	3	3	1
REJON SKRZYŻOWANIA (do 50 m)	13	1	—
RAZEM	208	119	50

Wypadki z pieszymi najczęściej zdarzają się na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu i na prostym odcinku drogi. Znacznie bezpieczniejsze są skrzyżowania równorzędne i ronda.

Aż 57,2% wypadków z pieszymi (119) zdarzyło się na przejściach dla pieszych. I choć ten odsetek wciąż jest bardzo wysoki, to zebrawki z roku na rok stają się bezpieczniejsze. Liczba wypadków w tych miejscach z roku na rok niższa, a jeszcze kilka lat temu było ich rocznie ponad dwieście.

Najechnia na przejściach dla pieszych

	2021						ŚREDNIA Z LAT 2017 — 2020						
	WYPADKI		RANNI		ZABICI		WYPADKI		RANNI		ZABICI		
OGÓŁEM	119	100%	116	100%	9	100%	199,75	100%	204,25	100%	13	100%	
NA SKRZYŻOWANIACH	94	79%	91	78,4%	8	88,9%	158,25	79,2%	161	78,8%	9	69,2%	
W TYM:	• sygnalizacja	48	40,3%	47	40,5%	3	33,3%	67,75	33,9%	69	33,8%	4,75	36,5%
	• bez sygnalizacji	46	38,7%	44	37,9%	5	55,6%	88,25	44,2%	89,5	43,8%	4	30,8%
	• sygnalizacja nie działa	—	—	—	—	—	—	2,25	1,1%	2,5	1,2%	0,25	1,9%
POZA SKRZYŻOWANIAMI	24	20,2%	25	21,6%	—	—	40	20%	41,25	20,2%	4	30,8%	
<i>NA ODCINKACH</i>	24	20,2%	25	21,6%	—	—	39	19,5%	40	19,6%	4	30,8%	
<i>ZAKRĘT, ŁUK</i>	—	—	—	—	—	—	1	0,5%	1,25	0,6%	—	—	
W TYM:	• sygnalizacja	2	1,7%	2	1,7%	—	—	7,5	3,7%	6,25	3,1%	1,75	13,5%
	• bez sygnalizacji	22	18,5%	23	19,9%	—	—	32,5	16,3%	35	17,1%	2,25	17,3%
POZA DROGĄ	1	0,8%	—	—	1	11,1%	1,5	0,8%	2	1%	—	—	

Na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną miało miejsce 50 wypadków z pieszymi, co stanowi 24,0% wszystkich wypadków na przejściach dla pieszych, choć osygnalizowane przejścia w stolicy stanowią mniej niż 1/5 wszystkich.

Większość najechnań na pieszych miała miejsce na przejściach przy skrzyżowaniach. Zdarzają się też sytuacje, gdy podczas skrętu z drogi głównej kierowcy potrącają przechodniów, którzy mają sygnał zielony. Takich wypadków w 2021 roku było 20 (14 przy skręcie w lewo, pozostałe 6 przy skręcie w prawo).



Kierujący sprawcami wypadków

Kierujący byli sprawcami 655 wypadków (93,6%), w których 34 osób poniosło śmierć (81% ofiar wypadków) i rannych zostało 710 osób (94,7% ogółu rannych). Zderzenia pojazdów w ruchu i najechania na pieszych stanowiły 86% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami.

Wypadki spowodowane przez kierujących. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		ZABICI	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
ZDERZENIE POJAZDÓW W RUCHU	391	365	428	471	17	16
NAJECHANIE NA PIESZEGO	172	158	174	155	10	11
WYPADEK Z PASAŻEREM	46	33	55	50	0	1
NAJECHANIE NA SŁUP, ZNAK	12	14	15	18	2	3
NAJECHANIE NA BARIERĘ OCHRONNĄ	8	8	10	10	2	—
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	9	8	9	7	0	2
NAJECHANIE NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	4	2	4	3	0	—
NAJECHANIE NA DRZEWO	4	7	3	8	2	—
INNE	9	5	12	5	1	—
OGÓLEM	655	600	710	673	34	33

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących, to:

- nieprzestrzeganie zasady pierwszeństwa przejazdu **138**
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu **141**
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu **94**

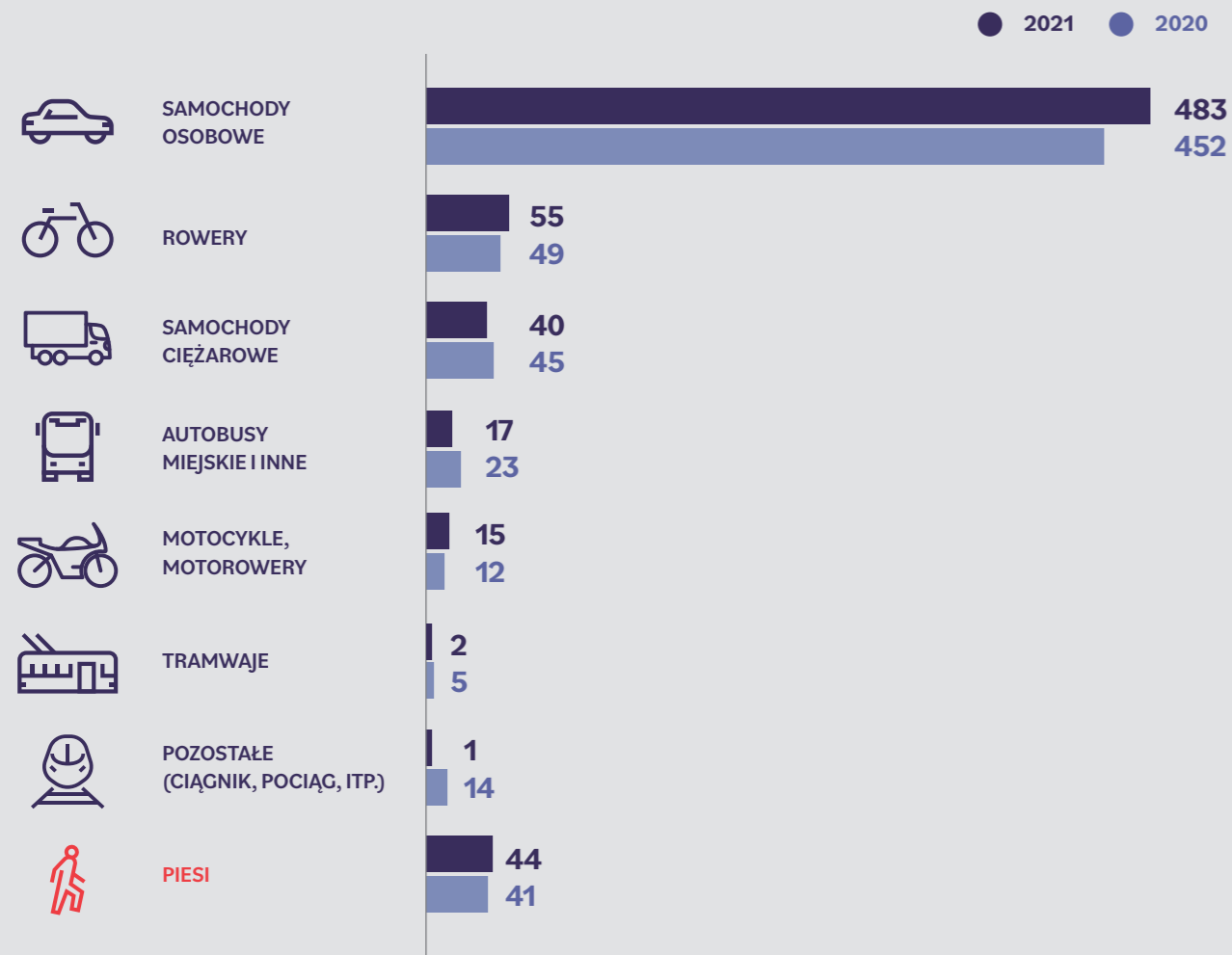
Szczególnie niebezpiecznym manewrem od wielu lat jest skręt w lewo na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Główną przyczyną zdarzeń w tym przypadku jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez skręcający pojazd i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. Z roku na rok takich zdarzeń jest jednak coraz mniej, zapewne ze względu na konsekwentną przebudowę skrzyżowań i wydzielenie w sygnalizacji osobnych faz do skrętu w lewo.

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

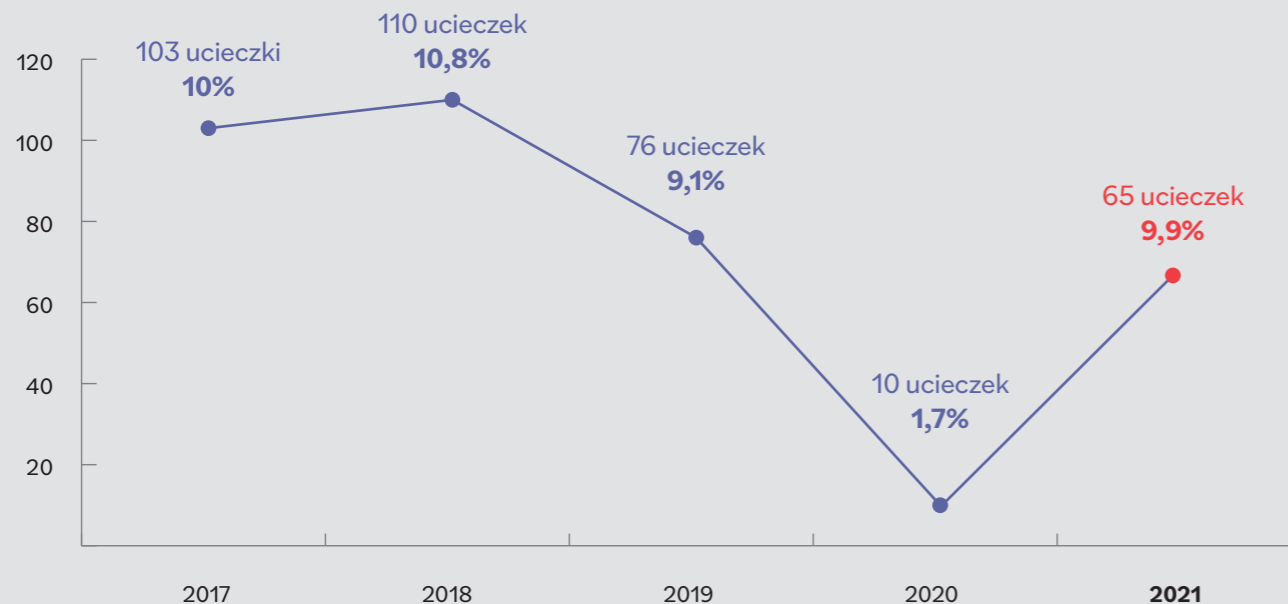
	2021	2020	2019	2018	2017
WYPADKI	30	32	55	69	78
• zderzenia boczne	18	23	40	46	47
• najechania na pieszego	12	7	9	19	24
• zderzenia tylne	—	—	—	1	4
• zderzenia czołowe	—	1	—	—	—
• pozostałe	—	1	6	—	3
PRZYCZYNY					
• nieudzielenie pierwszeństwa	14	21	37	67	45
• nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	12	6	9	24	24
• wjazd na czerwone światło	2	2	1	8	2
• nieprawidłowe skręcanie	1	—	5	8	1
• niepraw. zmiana pasa ruchu	—	—	1	5	1
• nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	—	1	—	3	1
• pozostałe	1	1	4	11	4
POSZKODOWANI	36	41	77	83	99
ZABICI	1	2	2	4	2
RANNI	35	39	75	79	97

Kierowcy samochodów osobowych są sprawcami największej liczby wypadków. Już w 2019 r. można było zaobserwować spadek tego rodzaju zdarzeń związany przede wszystkim ze zmniejszoną ogólną liczbą wypadków. W kolejnych latach przyczyną dalszego zmniejszenia liczby takich zdarzeń była zapewne pandemia. 2021 widoczny jest spadek o 32,1% liczby wypadków z udziałem komunikacji miejskiej.

Sprawcy wypadków wg środków transportu



Uciezki kierujących z miejsca wypadku



Wartości procentowe - % wszystkich wypadków z winy kierującego

Nietrzeźwi kierowcy i uciezka z miejsca zdarzenia

65

razy kierowcy zbiegli z miejsca wypadku

Od 2019 roku liczba kierowców, którzy spowodowali wypadek pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, utrzymuje się na podobnym poziomie. W 2021 roku tacy kierowcy spowodowali 28 wypadków (27 – alkohol i 1 – inne środki odurzające), co stanowi 4,3% wszystkich zdarzeń w których sprawcami byli kierowcy. Wskutek tych wypadków 1 osoba zmarła, 3 zostało ciężko rannych, zaś 35 lekko rannych. **W 2021 r. wśród 28 kierowców sprawców będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających znalazło się 26 mężczyzn i 2 kobiety.**

W 2021 roku kierowcy zbiegli z miejsca wypadku 65-krotnie.

Młodzi kierowcy sprawcami wypadków

Młodzi kierowcy (25 lat i mniej) spowodowali 105 wypadków, w których zginęło 5 osób a 126 zostało rannych. To o 12 wypadków więcej niż rok wcześniej (2020=93). W 2021 roku młodzi kierowcy spowodowali 5 zdarzeń będąc pod wpływem alkoholu.

Młodzi kierowcy spowodowali w 2021 r. 67 zderzeń pojazdów, 29 najechań na pieszych, 5 razy zderzyli się ze słupem, 1 raz najechali na barierę ochronną. Niedoświadczenie za kierownicą w tym roku skutkowało najczęściej zbyt szybką jazdą (24,8% przyczyn wszystkich wypadków spowodowanych przez młodych kierowców), nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu (18,1%), oraz nieudzieleniem pierwszeństwa pieszemu (17,1%).

Młodzi kierowcy najczęściej powodują wypadki na skutek:

- niedostosowania prędkości do sytuacji w ruchu **26 wypadków**
- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu **19 wypadków**
- nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu **18 wypadków**
- wjazdu na czerwonym świetle **9 wypadków**
- nieprawidłowej zmiany pasa ruchu **8 wypadków**
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami **8 wypadków**
- wyprzedzania, omijania, cofania, zawracania **7 wypadków**
- gwałtownego hamowania, skręcanie **1 wypadek**
- innych przyczyn **9 wypadków**

Jednoślady – uczestnicy i sprawcy wypadków

Kierujący jednoślადami – rowerami, motorowerami, motocyklami i hulajnogami – uczestniczyli w 2021 r. w 274 wypadkach, czyli w 39,1% wszystkich wypadków. **Jest to o 21 wypadków więcej niż 2020 r., natomiast liczba ofiar śmiertelnych spadła o 4.**

Tacy kierujący byli sprawcami 81 wypadków, co stanowi 11,5% wszystkich wypadków drogowych. Z winy kierujących jednoślადami zginęły 3 osoby, 84 osoby zostały ranne.

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 jednoślადów. Mieszkańcy stolicy częściej korzystają też z własnych pojazdów.

Choć w czasie pandemii ruch rowerowy wzrósł, to nie przełożyło się to na wzrost niebezpiecznych zdarzeń. Liczba wypadków z rowerami utrzymuje się na podobnym poziomie co w 2020 r.

Rowerzyści są sprawcami zaledwie mniej więcej co trzeciego wypadku z udziałem roweru. To kierujący o specyficznej pozycji na drodze, których należy traktować zarówno jako niechronionych uczestników ruchu (w przypadku kolizji z kierowcą auta), jak i tych mających przewagę prędkości i masy w przypadku zderzenia z pieszym.

Wypadki rower-pieszy oraz rower-rower zdarzają się zdecydowanie rzadziej niż kolizje z kierującymi auto. W 2021 r. zdarzyło się więcej niż rok wcześniej wypadków rower-pieszy. W sytuacji najechania na pieszego w prawie każdym przypadku winny okazuje się rowerzysta.

Wypadki z udziałem jednoślადów w latach 2017 – 2021

WYPADKI	RANNI W TYCH WYPADKACH	ZABICI W TYCH WYPADKACH	Z UDZIAŁEM ROWERU			Z UDZIAŁEM E-HULAJNOGI			Z UDZIAŁEM MOTOROWERU			Z UDZIAŁEM MOTOCYKLA			
			W	R	Z	W	R	Z	W	R	Z	W	R	Z	
2017	291	300	7	156	160	4	b.d.	b.d.	b.d.	29	29	—	106	111	3
2018	346	345	14	218	216	4	b.d.	b.d.	b.d.	23	26	1	105	103	9
2019	332	338	6	197	197	1*	b.d.	b.d.	b.d.	16	16	—	119	125	5
2020	256	254	15	156	157	5	21	21	1	7	7	—	72	69	9
2021	274	275	11	154	158	2	35	37	1	19	18	1	69	66	7

Wypadki z udziałem rowerzystów w latach 2016 – 2021

	WYPADKI Z ROWERAMI	RANNI ROWERZYŚCI	RANNI OGÓŁEM	ZABICI ROWERZYŚCI	ZABICI OGÓŁEM W TYCH WYPADKACH
2016	153	137	158	2	2
2017	156	145	160	4	4
2018	218	183	216	3	4*
2019	197	171	197	1	1
2020	156	138	157	5	5
2021	154	158	133	2	2

* - jedną ofiarą była piesza potrącona przez rowerzystę.

Kierowcy jednoślადów – sprawcy wypadków w latach 2017 – 2021

WYPADKI SPOW. PRZEZ KIEROW. JEDNOŚL.	RANNI W TYCH WYPADKACH	ZABICI W TYCH WYPADKACH	Z UDZIAŁEM ROWERU			Z UDZIAŁEM E-HULAJNOGI			Z UDZIAŁEM MOTOROWERU			Z UDZIAŁEM MOTOCYKLA			
			W	R	Z	W	R	Z	W	R	Z	W	R	Z	
2017	77	59	3	55	46	2	b.d.	b.d.	b.d.	6	3	0	16	10	1
2018	94	55	7	70	40	4*	b.d.	b.d.	b.d.	4	2	0	20	13	4
2019	80	87	3	54	62	0	b.d.	b.d.	b.d.	3	3	0	23	22	3
2020	72	71	8	49	50	3	11	11	1	0	0	0	12	10	4
2021	81	84	3	55	60	1	11	11	0	5	4	1	10	9	1

W – wypadki / R – ranni / Z – zabici

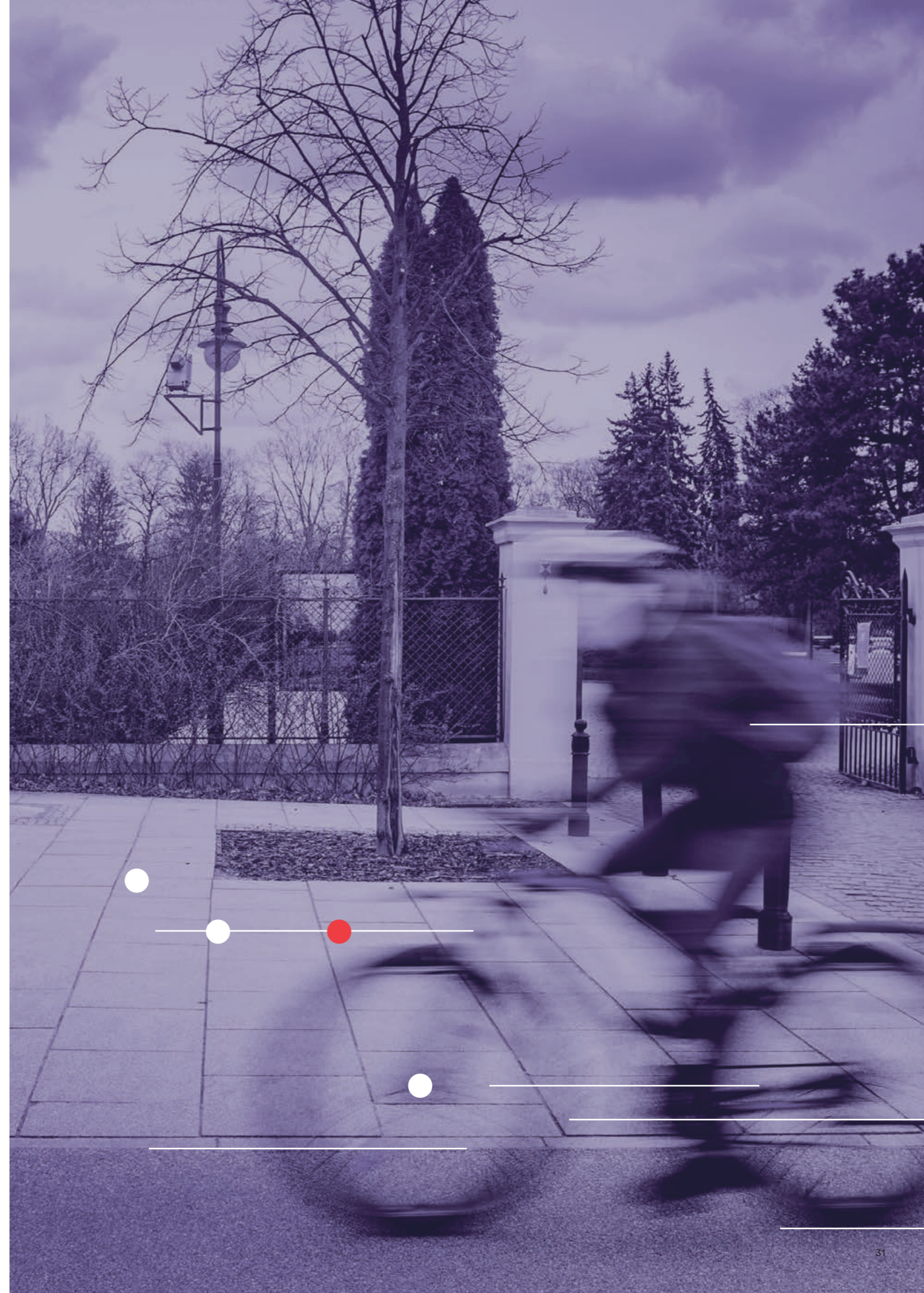
* - jedną ofiarą była piesza potrącona przez rowerzystę.

Najechanie na pieszego przez rowerzystę oraz wypadki typu rower-rower w latach 2016 – 2021

	NAJECHANIE NA PIESZEGO	W TYM Z WINY ROWERZYSTY	WYPADEK ROWER-ROWER
2016	21	12	16
2017	12	11	23
2018	28	22	24
2019	27	17	21
2020	14	12	23
2021	24	21	23

Miejsca zdarzeń typu rower-pieszcy (najechnie na pieszego) w latach 2016 - 2021

MIEJSCA NAJECHAŃ NA PIESZEGO PRZEZ ROWER		2016	2017	2018	2019	2020	2021
	DROGA DLA ROWERÓW	7	2	13	17	1	1
	CHODNIK, DROGA DLA PIESZYCH	4	2	8	7	4	11
	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	8	6	2	1	6	8
	JEZDNIA	1	1	1	1	3	3
	PARKING	—	—	3	—	3	—
	INNE	—	1	—	1	2	—
	PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	—	—	1	—	1	—
	MOST, WIADUKT	—	—	—	—	—	—
	PLAC, PĘTLA	—	—	—	—	—	—
	WJAZD/WYJAZD Z POSESJI	1	—	—	—	—	1
SUMA		21	12	28	27	14	24



Wypadki z udziałem komunikacji miejskiej

W 2021 roku odnotowano 84 wypadków i 66 kolizji z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. W takich sytuacjach za każdym razem na miejsce wzywana jest policja i wykonywany jest szkic z miejsca zdarzenia, stąd dokładne dane również o kolizjach. W rezultacie takich wypadków zginęło 6 osób (14% wszystkich ofiar wypadków), natomiast rannych było 96 osób (ciężko 9 i lekko 87). Autobusy w ubiegłym roku brały udział w 67 wypadkach i 57 kolizjach, natomiast tramwaje uczestniczyły w 17 wypadkach i 9 kolizjach.

W stosunku do 2020 r. liczba wypadków z udziałem komunikacji miejskiej wzrosła o 18,3%.

Kierowcy autobusów miejskich i motorniczy rzadko sami są sprawcami wypadków. W 2021 r. spowodowali 18 wypadków (to o 1/3 mniej niż rok wcześniej), w których obrażenia doznało 20 osób a inni uczestnicy ruchu odpowiadają za 66 wypadków z udziałem komunikacji miejskiej, czyli za prawie 80% takich zdarzeń.

Poza pojedynczymi przypadkami autobusy i tramwaje uczestniczą w trzech rodzajach wypadków. W 2021 odnotowano 47 wypadków z pasażerami, które są spowodowane zwykle gwałtownym hamowaniem, 23 zderzenia boczne, tylne i czołowe, oraz 11 najechań na pieszego.

Głównymi przyczynami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej są:

- nieprawidłowa zmiana pasa ruchu 27
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu 14
- gwałtowne hamowanie 13
- niepraw. skręcanie, wyprzedzanie, wymijanie, cofanie 8
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu 3
- inne nieustalone z przyczyn kierowców 3
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu 2
- wjazd na czerwonym świetle 2

12

spośród 84 wypadków z komunikacją miejską spowodowali piesi

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

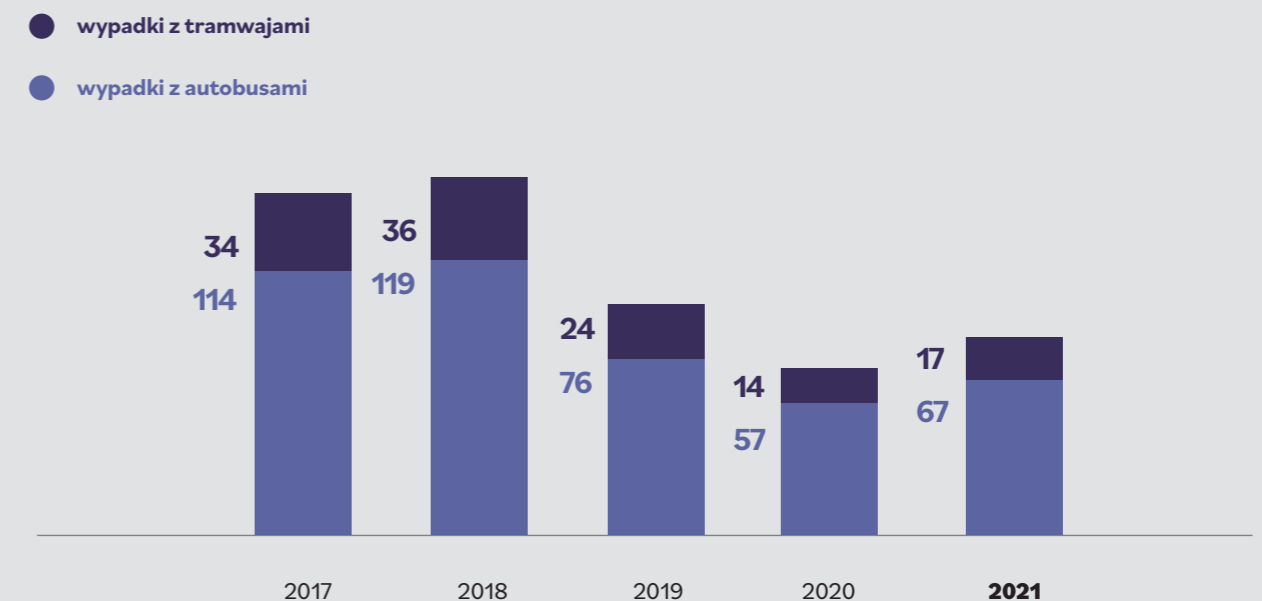
Należy też zaznaczyć że sprawcami wypadków z komunikacją miejską są też piesi – w sumie spowodowali oni 12 takich zdarzeń. Pieszy ma małe szanse na wyjście bez szwanku z potrącenia przez autobus lub tramwaj, który nie zdąży zahamować. Jeśli jednak szczęśliwie kierowca lub motorniczy zatrzymają pojazd to poważne obrażenia grożą pasażerom.

W 2021 r. z pośród 73 wszystkich poszkodowanych w komunikacji publicznej, 37 rannych było w wieku 60 lat i powyżej 60. roku życia, czyli aż 50,7% wszystkich osób rannych w komunikacji to seniorzy.

Wypadki z komunikacją miejską w latach 2017 - 2021

	ZDARZENIA Z AUTOBUSAMI				ZDARZENIA Z TRAMWAJAMI				ZDARZENIA Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ OCÓŁEM			
	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE	WYPADKI	RANNI	ZABICI	KOLIZJE
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
2020	57	79	3	37	14	11	6	13	71	90	9	50
2021	67	79	2	57	17	17	4	9	84	96	6	66

Wypadki z tramwajami i autobusami w latach 2017 - 2021



Wypadki z udziałem seniorów



21%

więcej niż rok wcześniej odnotowano wypadków z udziałem seniorów

W 2021 roku zarejestrowano **245 wypadków drogowych** z udziałem osób starszych, czyli mających 60 lat i więcej (35% ogółu wypadków drogowych). Dotyczy to zarówno wypadków, w których byli sprawcami, jak i ofiarami. **To o 21,3% więcej niż rok wcześniej.**

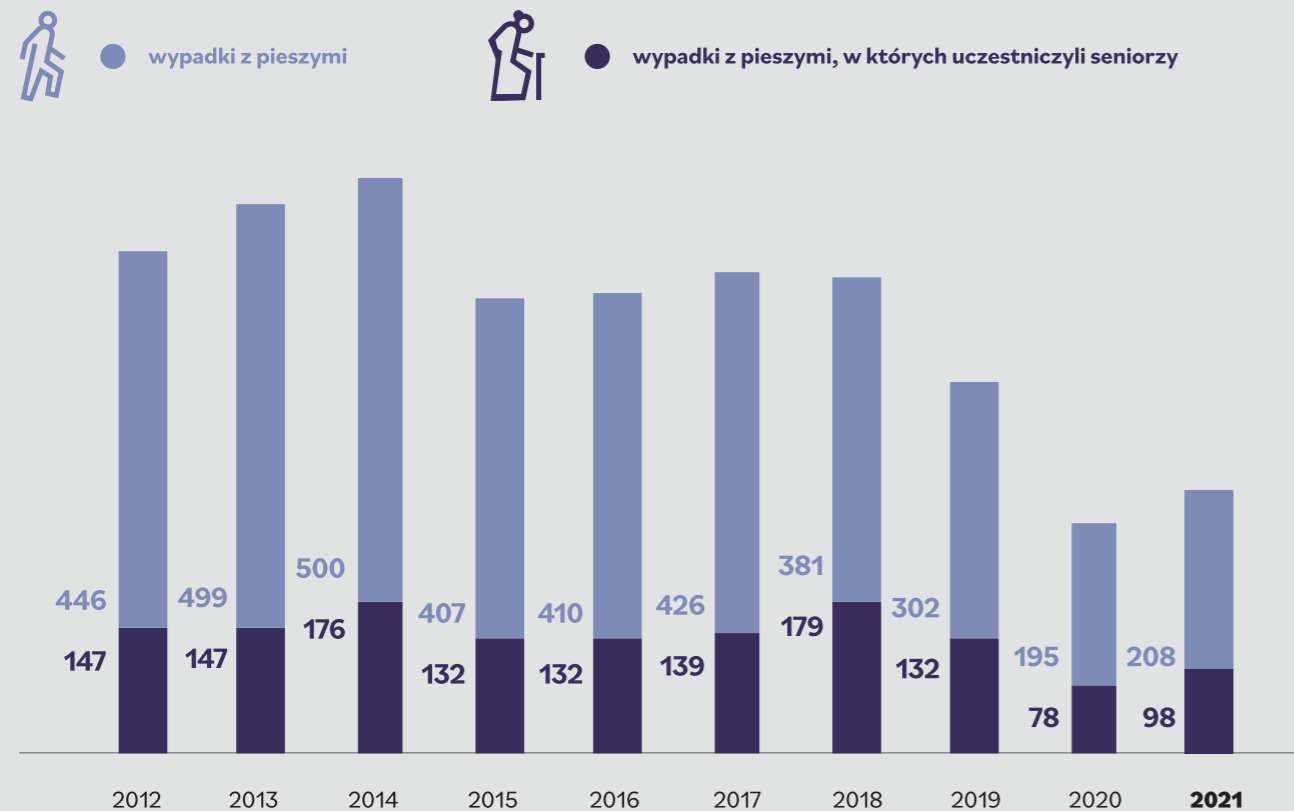
Seniorzy byli sprawcami 106 wypadków, z czego 98 razy jako kierujący, a 8 razy jako piesi. Ta ostatnia liczba może się wydawać niewielka, ale w 4 takich zdarzeniach pieszy-senior ginął pod kołami pojazdu.

Na drogach zginęło 21 osób w wieku 60+, 156 seniorów zostało rannych. Wśród seniorów, którzy byli ofiarami wypadków, 11 to piesi. To mniej o 2 osoby w porównaniu do poprzedniego roku.

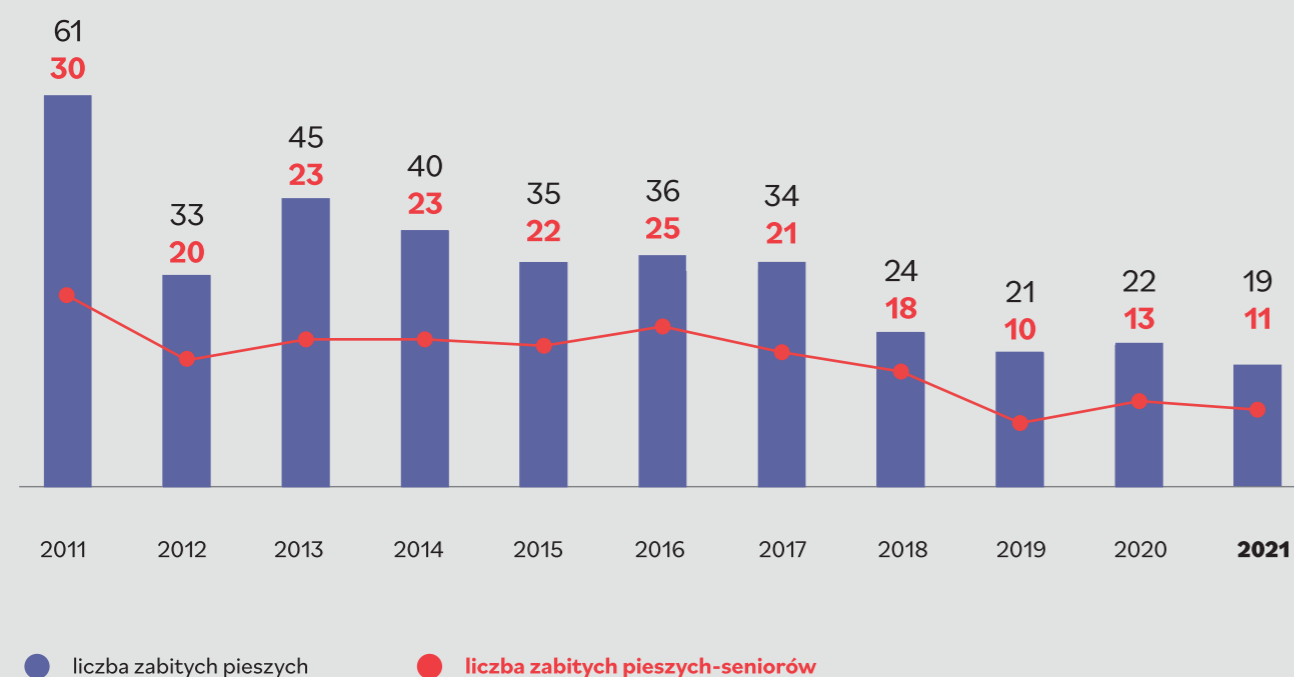
Przyczyny wypadków drogowych z pieszymi, w których brali udział seniorzy

	ogółem	%
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIERUJĄCYCH POJAZDAMI:	88	89,8
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	71	72,5
• nieprawidłowe cofanie	10	10,2
• niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	3	3,1
• wjazd na czerwonym świetle	2	2,0
• nieustalone	2	2,0
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	12	15,4
• wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	3	3,1
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	3	3,1
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	2	2,0
• nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	1	1,0
• stanie na jezdni, leżenie	1	1,0
SUMA	98	100,0

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



Udział seniorów wśród pieszych zabitych w wypadkach



11

pieszych seniorów zginęło w 2021 r.

To właśnie seniorzy są najbardziej zagrożoną wypadkiem grupą wśród pieszych, dlatego powinni być najbardziej chronieni. Ze wszystkich 208 zeszłorocznych przypadków najechania na pieszego uczestniczyli w 98 (47,1%), w tym w 78 jako poszkodowani (11 zabitych i 67 rannych).

11 osób, które poniosły śmierć w 2021 r. w wieku 60 lat i więcej to 26% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Warszawie i 58% ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Z kolei rannych pieszych-seniorów było 67, co stanowi zaledwie 9% wszystkich rannych w wypadkach drogowych i 33% rannych wśród pieszych (202). Te liczby wskazują jak niebezpieczne jest potrącenie osoby starszej. Takie sytuacje dużo częściej kończą się śmiercią poszkodowanego, a nie tylko obrażeniami.

Osoby starsze poruszające się pieszo były w 2021 r. sprawcami zaledwie 8 wypadków, choć były poszkodowane aż w 78 wypadkach. W zdecydowanej większości takie potrącenia biorą się z nieuwagi kierujących pojazdami.

Aż 56% potrąceń seniorów miało miejsce na przejściach dla pieszych

- 44 takie wypadki - 6 zabitych i 38 rannych
- 24 takich zdarzeń wydarzyło się na przejściach z sygnalizacją (w tym 3 przypadki wejścia na czerwonym świetle)



Wypadki śmiertelne w Warszawie w 2021 r.

Oprócz suchych danych warto pochylić się nad analizą poszczególnych wypadków, aby lepiej zrozumieć jak dochodzi do tragedii na drogach. Wśród **42 ofiar** wypadków było 19 pieszych, 9 kierowców, 6 motocyklistów, 4 pasażerów aut, 2 rowerzystów, 1 motorowerzysta, 1 hulajnogista.

28 stycznia
czwartek rano



68-letnia kobieta, piesza, została przejechana na chodniku przez kierowcę auta dostawczego. Zmarła w wyniku obrażeń.

3 lutego
środa w ciągu dnia



81-letni mężczyzna, pieszy, został przejechany na przejściu dla pieszych przez kierowcę skody. Zmarł w wyniku obrażeń.

5 lutego
piątek w ciągu dnia



72-letni mężczyzna, rowerzysta, został przejechany przez nieustalonego kierowcę, który nie ustąpił pierwszeństwa na przejeździe rowerowym. Zmarł w wyniku obrażeń.

11 lutego
czwartek wieczorem



35-letni kierowca fordą spowodował czołowe zderzenie z autobusem. Zmarł na miejscu.

22 lutego
poniedziałek w ciągu dnia



70-letnia kobieta, piesza, została przejechana na chodniku przez rozpędzonego 20-letniego kierowcę audi. Zmarła na miejscu.

1 marca
poniedziałek w ciągu dnia



83-letni mężczyzna, pieszy, wszedł na czerwonym świetle przed tramwaj. Zmarł w wyniku obrażeń.

8 marca
poniedziałek w nocy



58-letni kierowca fiata został uderzony bocznie przez kierowcę toyoty, który zignorował czerwone światło i był pod wpływem narkotyków. Zmarł w wyniku obrażeń.

25 marca
czwartek w środku dnia



74-letnia kobieta, pasażerka mercedesa, którego kierowca zignorował czerwone światło i zderzył się bocznie z volkswagenem. Zmarła w wyniku obrażeń.

20 kwietnia
wtorek w ciągu dnia



58-letni mężczyzna, kierowca auta dostawczego, z nieustalonych przyczyn wjechał w barierę ochronną powodując karambol. Zmarł na miejscu.

25 kwietnia
niedziela w ciągu dnia



65-letni mężczyzna, rowerzysta, nieprawidłowo wyprzedzając innego rowerzystę wjechał w barierę ochronną. Zmarł w wyniku obrażeń.

10 maja
poniedziałek w ciągu dnia



65-letnia kobieta, piesza, została potrącona przez kierowcę kii, który po wjeździe na czerwonym świetle na rondo spowodował zderzenie z renault.

24 maja
poniedziałek w ciągu dnia



31-letni mężczyzna, motocyklista, został potrącony przez nieprawidłowo skręcającego kierowcę toyoty. Zmarł na miejscu.

30 maja
niedziela w ciągu dnia



51-letni mężczyzna, motocyklista, został potrącony przez nieprawidłowo wyprzedzającego kierowcę mitsubishi. Zmarł w wyniku obrażeń.

6 czerwca
niedziela w ciągu dnia



80-letni mężczyzna, pieszy, wszedł na jezdnię pod nadjeżdżający motocykl. Zmarł w wyniku obrażeń.

22 czerwca
wtorek w ciągu dnia



33-letni mężczyzna, motocyklista, jadąc z nadmierną prędkością uderzył w słup. Zmarł na miejscu.

26 czerwca
sobota rano



36-letni mężczyzna na hulajnodze, został potrącony przez wyjeżdżającą z posesji kierującą fordem. Zmarł w wyniku obrażeń.

2 lipca
piątek w nocy



61-letni mężczyzna, motocyklista, jadąc z nadmierną prędkością uderzył w słup. Zmarł na miejscu.

7 lipca
środa w ciągu dnia



60-letnia kobieta, piesza, przejechana na przejściu dla pieszych przez kierowcę autobusu. Zmarła na miejscu.

10 lipca
sobota wieczorem



29-letni mężczyzna, pieszy, wszedł na jezdnię pod nadjeżdżającego fiata. Zmarł na miejscu.

14 lipca
środa wieczorem



31-letni mężczyzna, motocyklista, został uderzony od tyłu przez kierowcę renault. Zmarł na miejscu.

18 lipca
niedziela w nocy



45-letni mężczyzna, pieszy, został przejechany przy skrzyżowaniu przez kierowcę porsche. Zmarł na miejscu.

21 lipca
środa w ciągu dnia



49-letni mężczyzna, motocyklista, został potrącony bocznie przez kierowcę renault. Zmarł na miejscu.

28 lipca
środa w nocy



32-letni mężczyzna, pasażer toyoty, której kierowca uderzył czołowo w pojazd dostawczy. Zmarł na miejscu.

3 sierpnia
wtorek w ciągu dnia



85-letni mężczyzna, kierowca kii, uderzył czołowo w pojazd dostawczy. Zmarł na miejscu.

7 sierpnia
sobota rano



60-letni mężczyzna, pieszy, pijany, wszedł na czerwonym świetle pod motocykl. Zmarł w wyniku obrażeń.

23 sierpnia
poniedziałek w nocy



63-letni mężczyzna, pieszy, wszedł na jezdnię przed dwa przejeżdżające auta. Zmarł na miejscu.

2 września
czwartek rano



68-letni mężczyzna, pieszy, został przejechany na przejściu przez kierowcę volkswagena. Zmarł w wyniku obrażeń.

11 września
sobota w ciągu dnia



85-letnia kobieta, pasażerka opła, którego kierująca uderzyła bocznie w bmw. Zmarła na miejscu.

9 października
sobota wieczorem



30-letni mężczyzna, motorowerzysta, uderzył czołowo w toyotę. Zmarł w wyniku obrażeń.

10 października
niedziela w nocy



33-letni mężczyzna, kierowca audi jadąc z nadmierną prędkością dachował. Zmarł na miejscu.

15 października
piątek wieczorem



48-letni mężczyzna, pieszy, wszedł pod tramwaj w niedozwolonym miejscu. Zmarł na miejscu.

22 października
sobota rano



83-letni mężczyzna, kierowca toyoty, wjechał na czerwonym świetle pod tramwaj. Zmarł w wyniku obrażeń.

23 października
sobota w ciągu dnia



82-letni mężczyzna, kierowca nissana, został uderzony czołowo przez kierowcę ford. Zmarł w wyniku obrażeń.

3 listopada
środa w nocy



40-letnia kobieta, piesza, z nieustalonych przyczyn weszła na skrzyżowanie przed dwa przejeżdżające auta. Zmarła na miejscu.

4 listopada
czwartek w ciągu dnia



58-letni mężczyzna, kierowca kii, wjechał pod tramwaj. Zmarł w wyniku obrażeń.

11 listopada
czwartek w nocy



20-letnia kobieta, pasażerka opła, którego kierowca, jadąc z nadmierną prędkością, uderzył w drzewo. Zmarła na miejscu.

22 listopada
poniedziałek rano



75-letni mężczyzna, kierowca volkswagena, z nieustalonych przyczyn uderzył w drzewo. Zmarł w wyniku obrażeń.

24 listopada
środa w ciągu dnia



30-letnia kobieta, piesza, została przejechana na przejściu dla pieszych przez kierowcę fiata. Zmarła na miejscu.

1 grudnia
środa rano



95-letnia kobieta, piesza, została przejechana na skrzyżowaniu przez kierowcę chevroleta. Zmarła w wyniku obrażeń.

9 grudnia
czwartek wieczorem



62-letni mężczyzna, pieszy został przejechany na przejściu dla pieszych przez kierowcę renault. Zmarł na miejscu.

18 grudnia
sobota wieczorem



46-letni mężczyzna, pieszy, został przejechany na przejściu dla pieszych przez kierowcę fiata. Zmarł w wyniku obrażeń.

29 grudnia
środa wieczorem



Mężczyzna o nieustalonym wieku, pieszy, wszedł na czerwonym świetle pod przejeżdżające auto. Zmarł na miejscu.

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		WYPADKI		ZAREJESTROWANE KOLIZJE*	
podstawowe	szczegółowe		%		%
ODCINKI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI		306	43,7	762	54
	• prosty odcinek	282	40,3	724	51,3
	• zakręt	24	3,4	38	2,7
SKRZYŻOWANIA		313	44,7	416	29,5
	• o ruchu okrężnym	34	4,8	58	4,1
	• dróg równorzędnych	11	1,6	20	1,4
	• z pierwszeństwem przejazdu	268	38,3	338	24
	• sygnalizacja jest, działa	180	25,7	230	16,3
	• sygnalizacja jest, nie działa	3	0,4	4	0,3
	• brak sygnalizacji	130	18,6	182	12,9
REJON SKRZYŻOWANIA		53	7,6	123	8,7
POZA SIECIĄ DRÓG		28	4	110	7,8
OGÓŁEM		700	100	1411	100

*Zaledwie 5,5% kolizji jest odnotowywanych w statystykach.
To te, w przypadku których sporządzono szczegółową dokumentację zdarzenia.

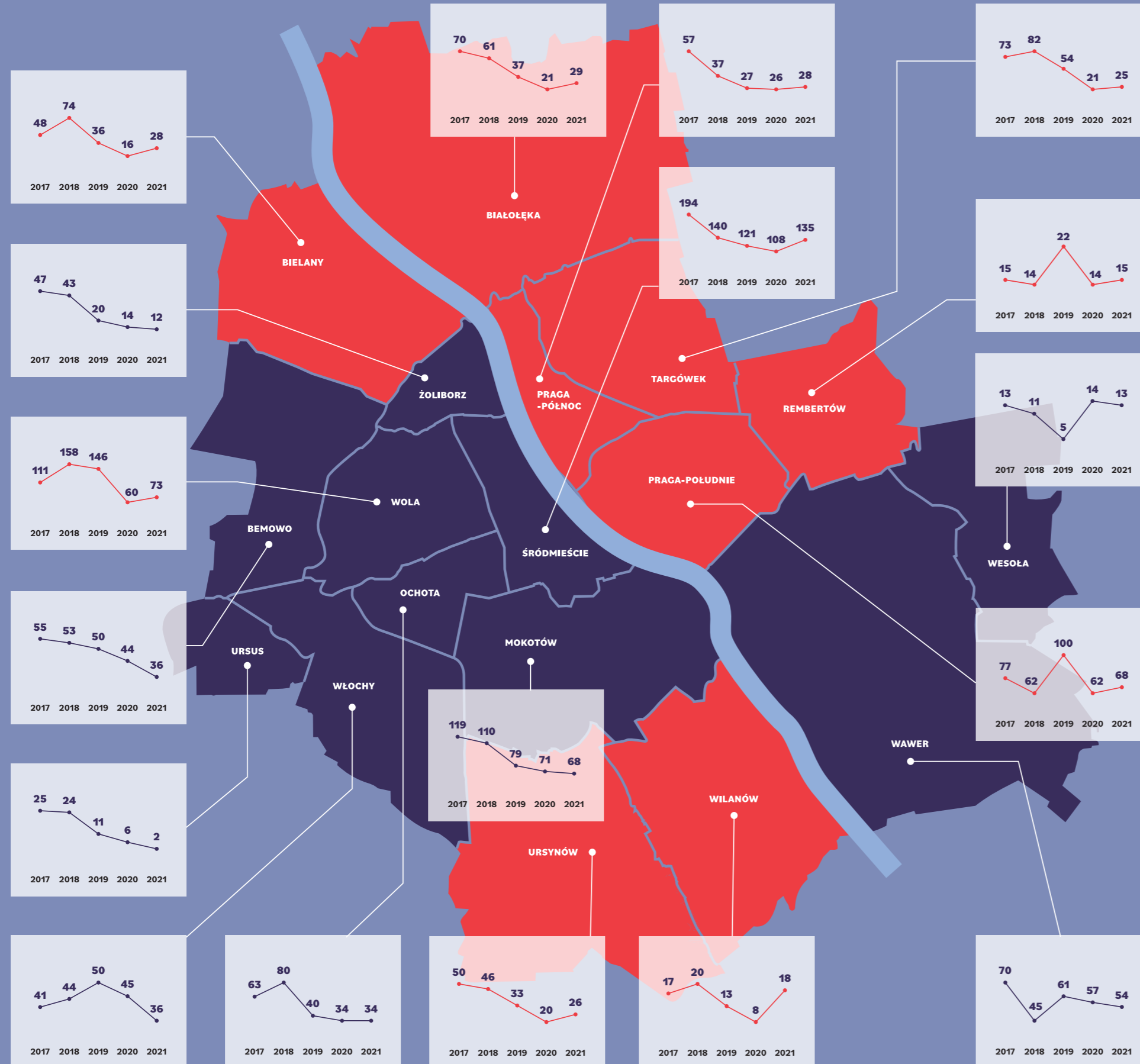
Wypadki w poszczególnych dzielnicach w latach 2017 - 2021

	WYPADKI					RANNI					ZABICI				
	2021	2020	2019	2018	2017	2021	2020	2019	2018	2017	2021	2020	2019	2018	2017
WOLA	73	60	146	158	111	79	57	170	168	117	2	4	5	4	6
ŚRÓDMIEŚCIE	135	108	121	140	194	143	118	148	153	237	5	3	4	4	2
MOKOTÓW	68	71	79	110	119	75	77	91	135	133	3	6	6	7	8
TARGÓWEK	25	21	54	82	73	30	27	60	91	81	2	3	1	—	5
OCHOTA	34	34	40	80	63	36	33	47	101	69	1	3	1	1	4
BIELANY	28	16	36	74	48	29	15	36	76	53	3	2	4	4	4
PRAGA-PŁD.	68	62	100	62	77	68	69	109	72	84	4	2	1	7	6
BIĄŁOŁĘKA	29	21	37	61	70	34	22	43	63	81	3	2	—	3	2
BEMOWO	36	44	50	53	55	35	47	60	57	56	4	1	1	3	1
URSYNÓW	26	20	33	46	50	27	24	34	53	62	1	3	—	1	2
WAWER	54	57	61	45	70	66	61	62	54	79	3	6	4	—	2
WŁOCHY	36	45	50	44	41	39	53	55	52	54	1	1	1	3	2
ŻOLIBORZ	12	14	20	43	47	12	30	24	50	51	—	2	4	1	1
PRAGA-PŁN.	28	26	27	37	57	29	25	27	37	69	5	2	-	4	2
URSUS	2	6	11	24	25	2	6	13	33	30	—	1	1	1	—
WILANÓW	18	8	13	20	17	20	8	20	23	19	—	—	—	1	1
REMBERTÓW	15	14	22	14	15	15	18	22	20	16	2	1	2	—	—
WESOŁA	13	14	5	11	13	11	19	10	13	13	3	2	—	—	2
POZA W-WĄ (S2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OGÓŁEM	700	641	905	1104	1145	750	709	1251	1304	1037	42	44	35	44	50



Wypadki w poszczególnych dzielnicach

2017 – 2021



Warszawa jest podzielona administracyjnie na 18 dzielnic.

Najwięcej wypadków odnotowano w dzielnicach:

- Śródmieście – 135
- Wola – 73
- Mokotów i Praga-Południe – 68

Najmniej – zaledwie 2 – w Ursusie. Ponad dwukrotny wzrost liczby wypadków w Wilanowie to efekt otwarcia Południowej Obwodnicy Warszawy. Mimo to Wilanów jawi się jako najbezpieczniejsza dzielnica. Trzeci rok z rzędu w tej dzielnicy nikt nie zginął w wypadku. W ubiegłym roku podobnie było na Żoliborzu i w Ursusie.

W Śródmieściu i na Pradze-Północ w ubiegłym roku zginęło w wypadkach po 5 osób. Przeliczenie liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do liczby wypadków wskazuje, że najgorsze statystyki mają Wesoła i Praga-Północ.

Miejsca zwiększonego zagrożenia

Przyjmuje się, że miejscami zwiększonego zagrożenia są skrzyżowania, na których w 2021 r. zdarzyły się co najmniej 4 wypadki i odcinki między skrzyżowaniami, na których zdarzyły się co najmniej 3 wypadki.

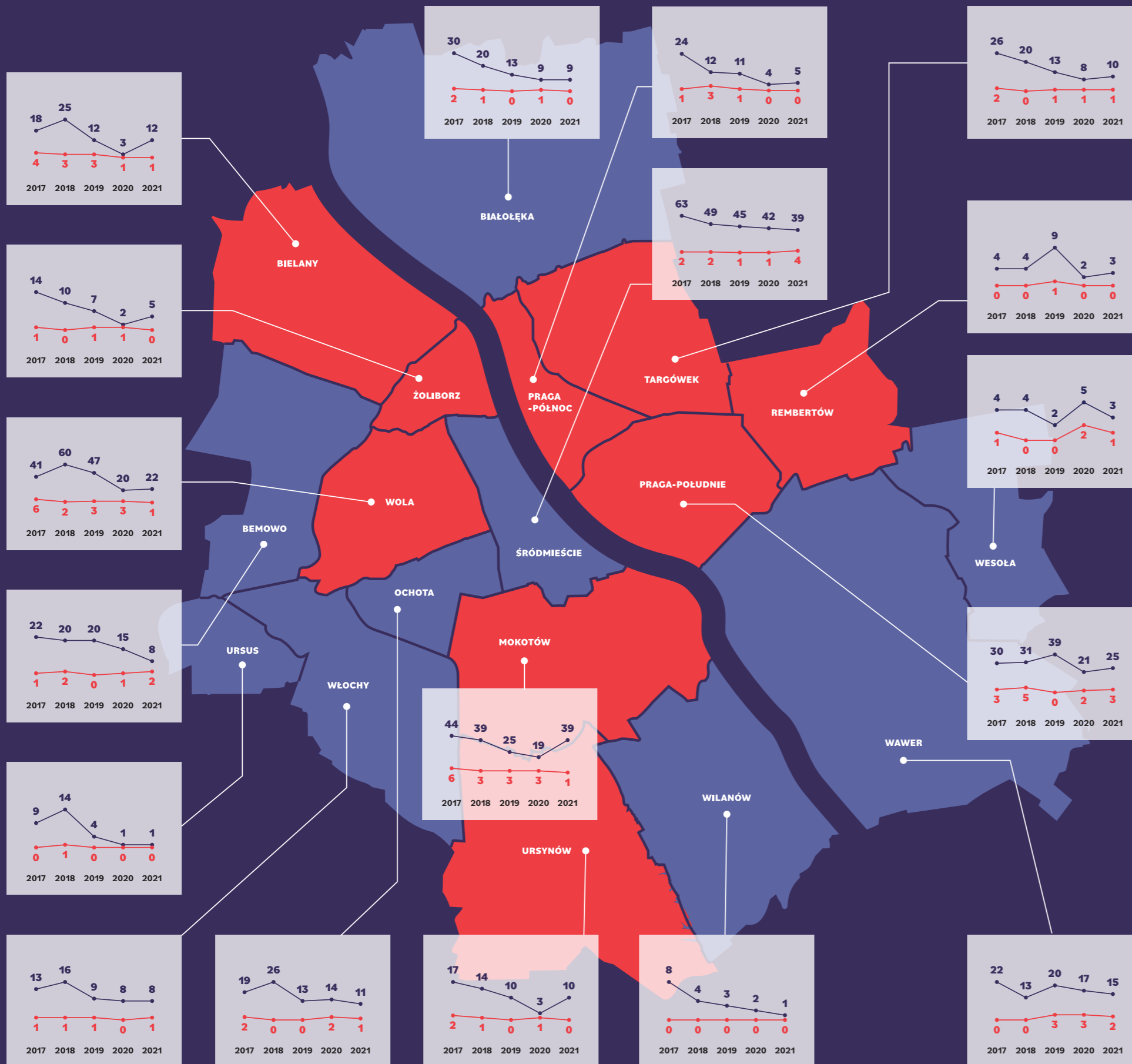
Miejsca te prezentuje mapa na stronie 48.

Miejsca szczególnie niebezpieczne są przedmiotem szczególnych 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 sygnalizację świetlną.



Wypadki z pieszymi i ofiary śmiertelne w poszczególnych dzielnicach

2017 – 2021



Skrzyżowania o największej liczbie wypadków

≥4 wypadki

Al. Solidarności - Okopowa Rondo Kercelak

LICZBA WYPADKÓW	5
RANNI	5
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—

Jagiellońska - Starzyńskiego Rondo Starzyńskiego

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	5
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Rondo Jazdy Polskiej

LICZBA WYPADKÓW	8
RANNI	10
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—

Prosta - Towarowa Rondo Daszyńskiego

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	5
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Odcinki o największej liczbie wypadków

≥2 wypadki

Aleja Obrońców Grodna - 2 kier. Al. Prymasa Tysiąclecia - Łazurowa

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	4
ZABICI	1
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Marszałkowska - 2 kier. Moniuszki - Świętokrzyska

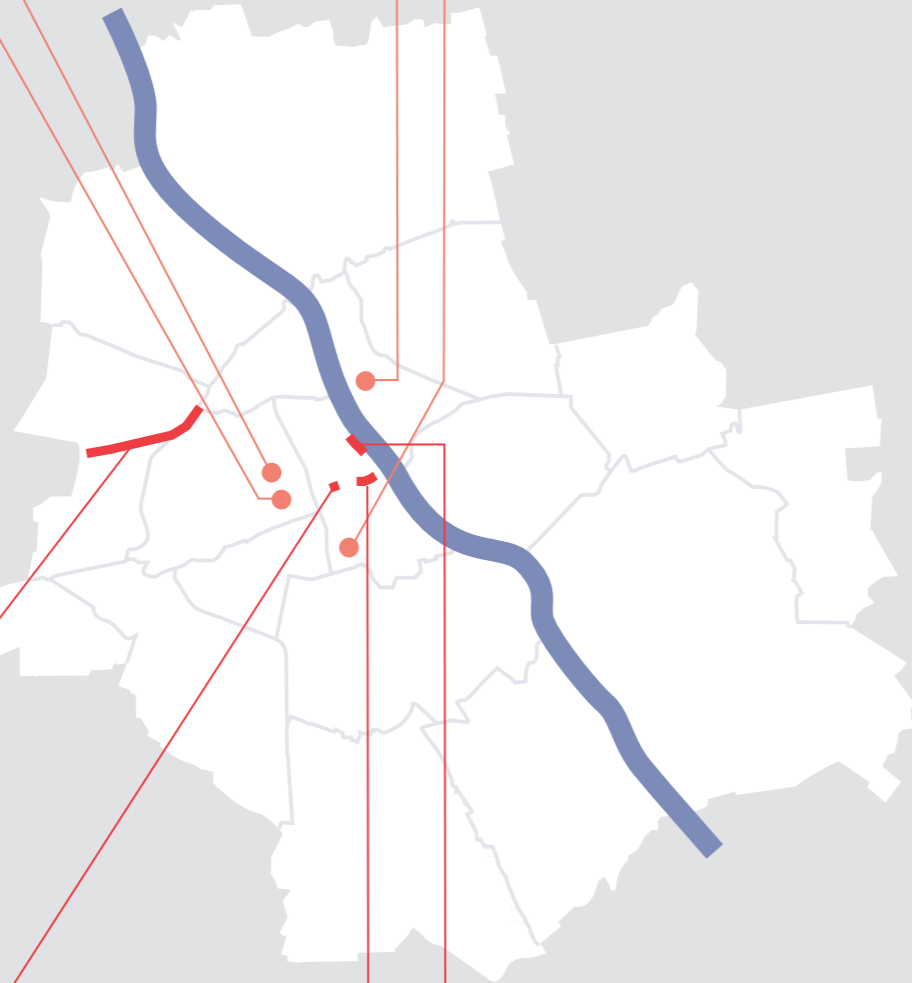
LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	3
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Tamka Kopernika - Kruczkowskiego

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Wybrzeże Kościuszkowskie most kolejowy - Karowa

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	3
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—



Podsumowanie

W porównaniu do poprzedniego roku nastąpił **spadek**:

- liczby ofiar wypadków o 2 | **4%**
- liczby ofiar wypadków wśród pieszych o 3 | **14%**
- liczby wypadków na przejściach o 6 | **5%**
- liczby ofiar wypadków wśród seniorów o 2 | **15%**
- liczby wypadków z udziałem rowerzystów o 2 | **1%**
- liczby ofiar wypadków wśród rowerzystów o 3 | **60%**

Niestety w porównaniu z poprzednim rokiem nastąpił **wzrost**:

- liczby wypadków o 59 | **9%**
- liczby poszkodowanych w wypadkach o 39 | **5%**
- liczby wypadków z pieszymi o 13 | **7%**
- liczby wypadków spowodowanych przez młodych kierowców o 12 | **11%**



ZARZĄD
DRÓG
MIEJSKICH

