

Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie

2023



Zarząd
Dróg
Miejskich

Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie 2023

Opracowano w Zespole Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Wydziału Strategii i Komunikacji Społecznej Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie
na podstawie danych o zdarzeniach drogowych za okres 1.01.-31.12.2023 Wydziału
Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji na dzień 16.02.2024

Kwiecień 2024

REDAKCJA:
Kamil Witek
k.witek@zdm.waw.pl

OPRAWA GRAFICZNA:
Natalia Mikołajczuk

ZDJĘCIA:
Mirek Kaźmierczak / ZDM
Adam Borkowski / unsplash.com – str. 29, 43, 45, 49

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
00-801 Warszawa
ul. Chmielna 120
tel. (22) 55-89-000

 zdm.waw.pl

 facebook.com/ZDM.Warszawa

 twitter.com/ZDM_Warszawa

Spis treści

1. Wstęp	3
2. Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa	4
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	40
8. Podsumowanie	48

Wstęp

Przedstawiamy raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie w 2023 roku. Przez dwanaście miesięcy w wypadkach drogowych zginęło 29 osób. Po raz pierwszy od początku zbierania statystyk liczba ta spadła poniżej 30. Rekordowo niska liczba cieszy, choć każda powyżej zera będzie zbyt wysoka.

Należy jednak zwrócić uwagę, że lata inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa przynoszą efekt. Jeszcze w 2013 roku na warszawskich ulicach zginęły 74 osoby, w 2003 roku były to 124 osoby, a w 1993 roku – kiedy powołano do życia Zarząd Dróg Miejskich – aż 208 osób.

DZIAŁANIA, KTÓRYMI MOŻEMY SIĘ POCHWALIĆ W 2023 R. TO M.IN.:

- **305** doświetlonych przejść dla pieszych
- **24** nowe lub wyremontowane sygnalizacje świetlne
- **3** nowe ronda
- **45** nowych wysp i azyli na przejściach dla pieszych
- **29** nowych progów zwalniających

To między innymi dzięki przebudowom skrzyżowań, instalowaniu nowej i modernizacji istniejącej sygnalizacji świetlnej, doświetlaniu przejść dla pieszych, montażowi progów zwalniających i wielu innym działaniom udało się tak obniżyć tę liczbę. Nie można zapominać, że wiele z tych zmian przeprowadziliśmy na podstawie przeprowadzonego w latach 2016-2020 audytu przejść dla pieszych. W 2023 roku zmodernizowaliśmy, pod kątem poprawy bezpieczeństwa, 77 przejść, w tym sześciu, które otrzymały w audycie najniższą ocenę – 0.

W 2022 roku mieliśmy do czynienia z niewielkim wzrostem niektórych niekorzystnych statystyk, które znacząco spadły w czasie pandemii. Choć warto zauważyć, że korekta była niewielka, a powrotu do poziomów sprzed pandemii nie było. Rok 2023 to już dalsze spadki. Przede wszystkim widać to po liczbie wypadków. Ta była niższa nie tylko w porównaniu do 2022 roku. Była także niższa od rekordowych pod tym względem pandemicznych lat 2020 i 2021.

Przygotowanie raportu nie byłoby możliwe bez pomocy Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji. Gromadzone przez niego dane obejmują wszystkie wypadki, do których doszło na warszawskich drogach. W bazie ZDM znajdują się też informacje na temat nieco ponad 6% odnotowanych przez policję kolizji – tylko tych, dla których sporządzono 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



89,5%

o tyle od 1991 r. spadła liczba ofiar wypadków w Warszawie

W 2023 roku na obszarze m.st. Warszawy odnotowano 610 wypadków drogowych, w których poszkodowane zostały 694 osoby, w tym:

- **665 rannych**
- **10 osób zabitych na miejscu zdarzenia**
- **19 osób zmarłych w wyniku doznanych obrażeń**

W wyniku tych zdarzeń śmierć na stołecznych ulicach poniosło 29 osób. To cztery osoby mniej niż w 2022 roku i najmniej od początku prowadzenia statystyk sięgających początku lat 80. ubiegłego wieku.

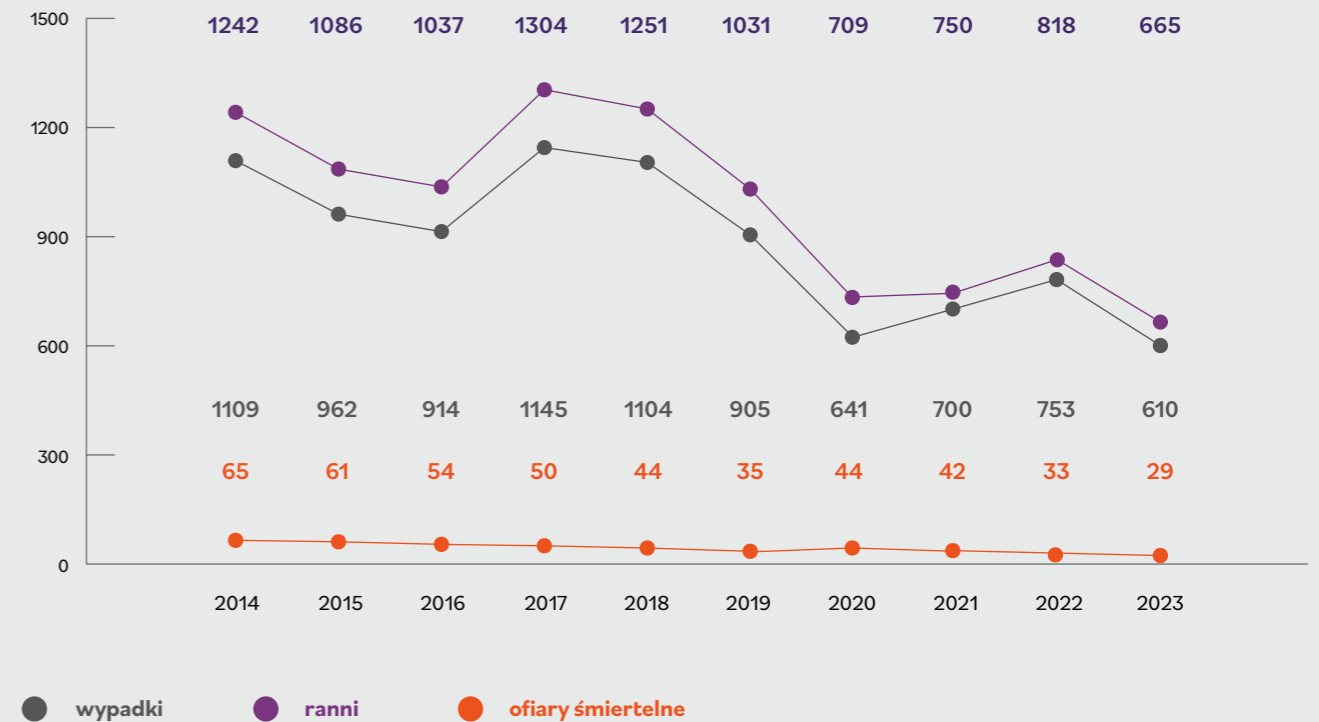
Policja odnotowała również 23 277 kolizji drogowych, to o 583 kolizje więcej niż w 2022 roku. Do bazy danych ZDM wprowadzono 1 437 kolizji (w tym 128 kolizji z pieszymi), co do których policja zastosowała postępowanie w sprawach o wykroczenia i sporządziła szczegółowe szkice z miejsca zdarzenia.

	WYPADKI	POSZKODOWANI	RANNI	W TYM CIĘŻKO RANNI	W TYM LEKKO RANNI	LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH	LICZBA POSZKODOWANYCH NA 1 WYPADEK
2014	1109	1307	1242	151	1091	65	1,18
2015	962	1147	1086	101	985	61	1,19
2016	914	1091	1037	158	879	54	1,19
2017	1145	1354	1304	115	1189	50	1,18
2018	1104	1295	1251	116	1135	44	1,17
2019	905	1066	1031	102	929	35	1,17
2020	641	753	709	66	643	44	1,17
2021	700	792	750	106	644	42	1,13
2022	753	851	818	73	745	33	1,13
2023	610	694	665	43	622	29	1,14
Zmiana 2022-2023	-19%	-18%	-19%	-41%	-17%	-12%	
Zmiana 2014-2023	-45%	-47%	-46%	-46%	-46%	-55%	

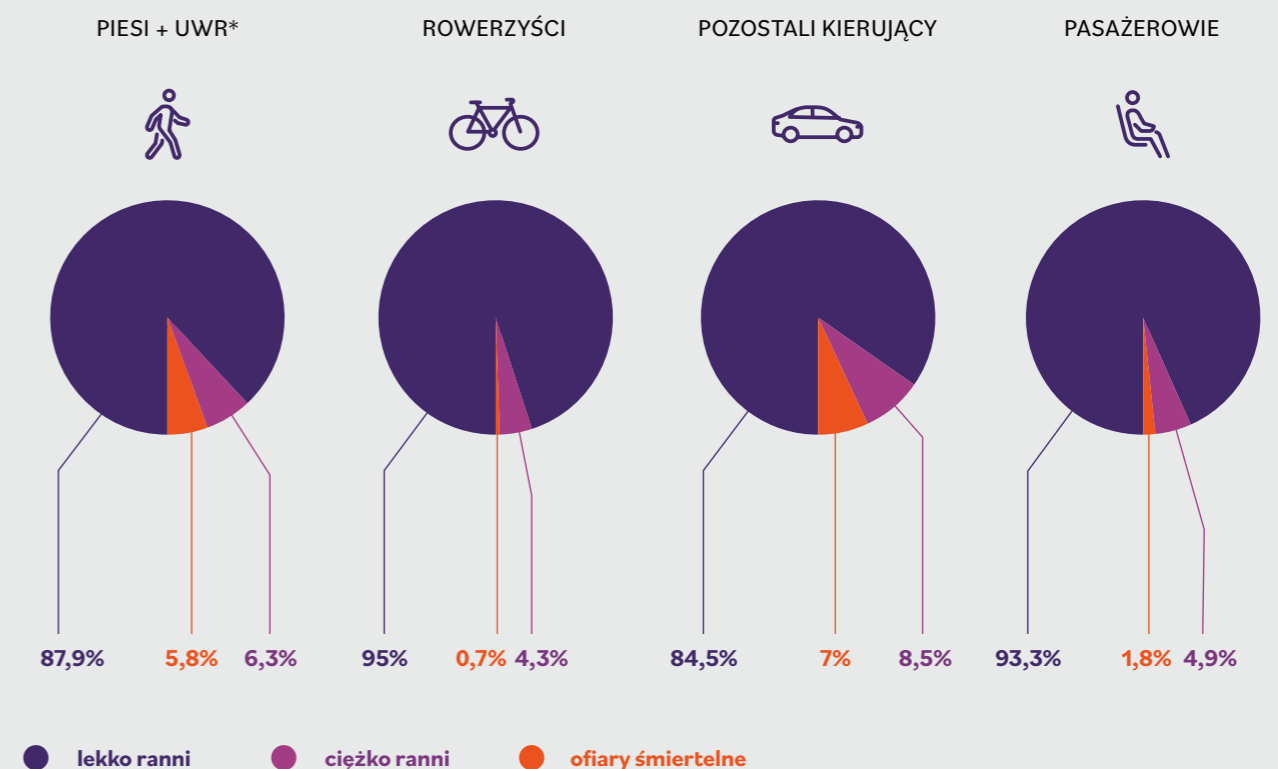
W porównaniu do 2022 roku liczba wypadków zmniejszyła się o 143. Liczba wypadków w 2023 roku jest nawet niższa niż w pandemicznym 2020 roku*. **Co więcej – po raz pierwszy od 2014 roku łączna liczba osób ciężko rannych oraz ofiar śmiertelnych spadła poniżej 100 – do 72.**

* Należy pamiętać, że ze względu na pandemię, która znacząco wpłynęła na sposób korzystania z dróg i w efekcie statystyki wypadków, lata 2020-2021 są niemiernorodne.

Zestawienie danych o wypadkach w latach 2014 – 2023



Stopień obrażeń u różnych grup użytkowników w 2023 r.



* UWR – urządzenia wspomagające ruch



o **55%**

spadła liczba ofiar śmiertelnych wypadków w Warszawie w ciągu dekady

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że w ciągu dekady liczba poszkodowanych spadła o 47%, a ofiar śmiertelnych o 55%.

Z roku na rok na warszawskich ulicach ginie coraz mniej pieszych. W 2023 roku spośród tej grupy uczestników ruchu było 11 ofiar. To o 5 osób mniej niż w 2022 roku i najmniej, od kiedy zbieramy statystyki. Po raz kolejny to mniej niż połowa wszystkich ofiar śmiertelnych. Ogółem liczba poszkodowanych pieszych w stosunku do poprzedniego roku zmalała aż o 57 osób – z 246 do 189. Zmalała także liczba poszkodowanych rowerzystów – ze 174 do 138.

Zeszły rok był czwartym z rzędu, w którym liczba wypadków w żadnym z miesięcy nie przekroczyła 100, w dodatku nawet nie zbliżyła się do tej wartości. Najwięcej wypadków zdarzyło się w czerwcu – 62. Z kolei najmniej w lutym – 26. Dla porównania w 2022 roku najwięcej wypadków było również w czerwcu, a także w wrześniu – po 89. Z kolei najmniej w listopadzie – 38.

Miesięczne zestawienie liczby wypadków w latach 2019 – 2023

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2022	42	42	41	49	87	89	71	85	89	79	38	41
2023	44	26	46	51	61	62	52	54	60	57	46	51

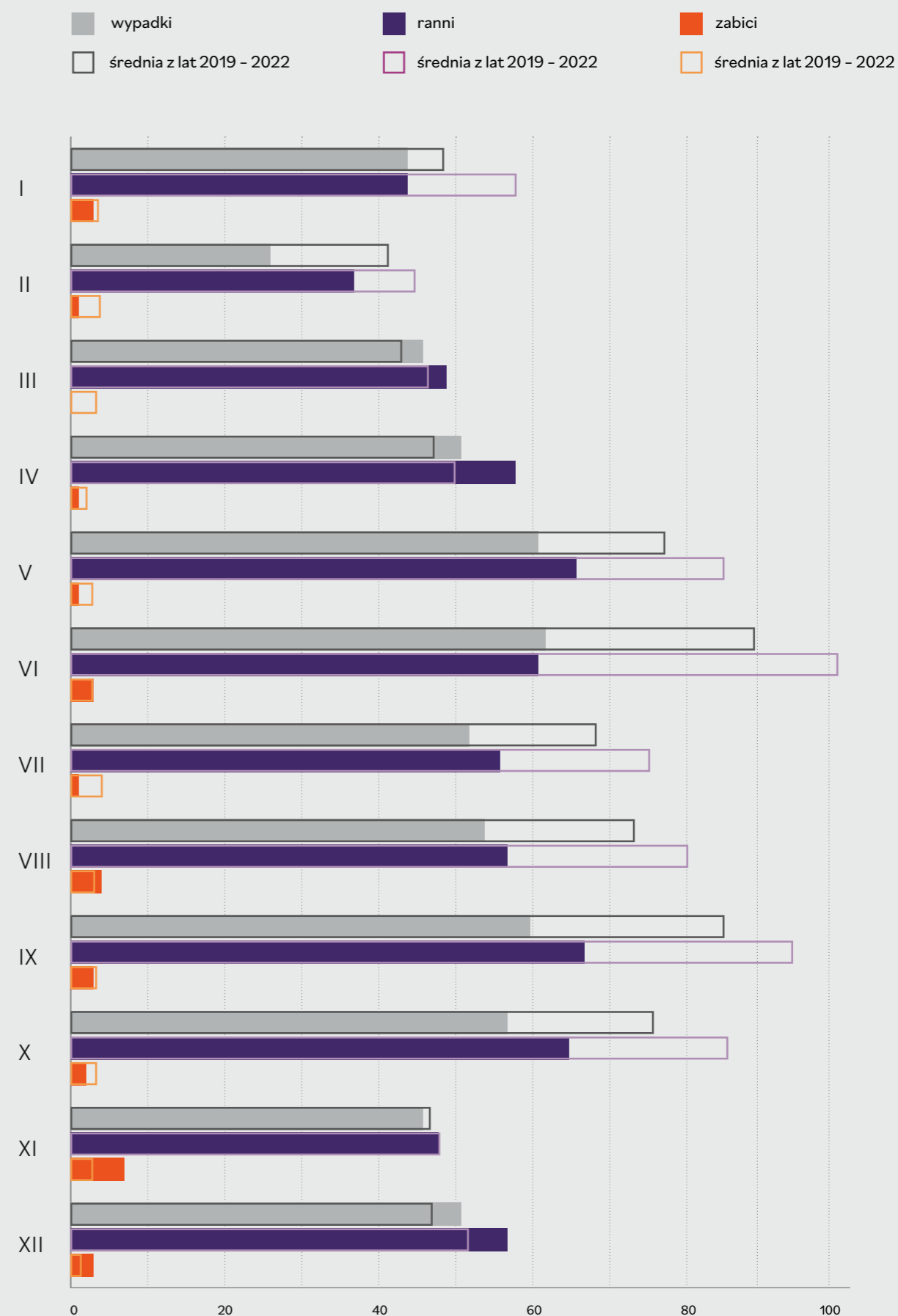
Miesięczne zestawienie liczby rannych w latach 2019 – 2023

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2022	45	44	43	50	91	95	83	90	100	93	39	45
2023	44	37	49	58	66	61	56	57	67	65	48	57

Miesięczne zestawienie liczby zabitych w latach 2019 – 2023

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2022	4	2	5	2	3	1	3	5	2	2	3	1
2023	3	1	0	1	1	3	1	4	3	2	7	3

Miesięczne zestawienie wypadków, rannych i zabitych w 2023 r.



W marcu 2023 roku nie zdarzył się ani jeden wypadek śmiertelny. W ciągu ostatnich 5 lat taka sytuacja zdarzyła się w grudniu 2019 roku. Dodatkowo zanotowaliśmy nieprzerwane 76 dni (między 3 lutego a 21 kwietnia) bez śmiertelnego wypadku na stołecznych drogach. To najdłuższa taka seria, od kiedy zbieramy dane. Luty, kwiecień, maj i lipiec to miesiące z jednym wypadkiem śmiertelnym. Jednocześnie w listopadzie 2023 roku zginęło aż 7 osób. W latach 2019-2022 tak duża liczba ofiar w jednym miesiącu miała miejsce tylko raz – w lipcu 2021 roku.

W stosunku do zeszłego roku wzrósł odsetek wypadków w warunkach braku światła dziennego oraz stanu jezdni inny niż sucha. W przypadku braku światła dziennego odsetek ten po raz pierwszy od 2019 roku przekroczył 30%. Odsetek wypadków przy stanie jezdni innym niż sucha również jest najwyższy w porównaniu do ostatnich pięciu lat.

Zderzenia pojazdów ponownie stanowiły największy odsetek wypadków na warszawskich ulicach. Odsetek ten wyniósł tyle samo, co w roku poprzednim – 54%. Zderzenia boczne tylne i czołowe to łącznie 328 z 610 wypadków w 2023 roku. Zginęło w nich 11 osób, a 382 zostały ranne. Najczęstszym rodzajem wypadków były zderzenia boczne – 37,6% (229 wypadków).

Liczba wypadków w wybranych warunkach i okolicznościach w latach 2019 – 2023

	Brak światła dziennego		Stan jezdni inny niż sucha		Wypadki ogółem
	liczba	%	liczba	%	
2019	251	28,0	208	22,9	905
2020	188	29,3	154	24,0	641
2021	201	28,7	187	26,7	700
2022	211	28,0	176	23,4	753
2023	184	30,2	166	27,2	610

W 2023 roku odnotowano 182 przypadki najechania na pieszego. To najmniej od 2013 roku (wówczas zanotowano 486 takich zdarzeń) oraz o 61 mniej niż w 2022 roku. Dodatkowo to o 13 mniej niż w pandemicznym 2020 roku.

Spośród wszystkich najechań na pieszych sami piesi byli sprawcami w 24 takich przypadkach. To 13,2% wszystkich tego typu zdarzeń – nieco więcej niż w roku poprzednim, kiedy odsetek ten wyniósł 12,3%. Jednocześnie jest to najmniejsza liczba najechań na pieszych spowodowanych przez pieszych od 2013 roku.

Poza zdarzeniami polegającymi na najechaniu na pieszego miejsce miało jeszcze 7 wypadków z udziałem pieszych. Dwa z nich to zderzenia tylne pojazdów, dwa to najechanie na słup lub znak, natomiast pozostałe to najechanie na unieruchomiony pojazd oraz wywrócenie się pojazdu i wypadek z pasażerem.

Wypadki drogowe ogółem. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		OFIARY ŚMIERTELNE		SUMA POSZKODOWANYCH
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
ZDERZENIA BOCZNE	229	37,6	248	37,3	6	20,8	254
WYPADKI Z PIESZYM	182	29,8	176	26,5	11	37,9	187
ZDERZENIA TYLNE	74	12,1	99	14,9	1	3,4	100
WYPADKI Z PASAŻEREM	55	9,0	58	8,7	2	6,9	60
ZDERZENIE CZOŁOWE	25	4,1	35	5,3	4	13,8	39
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	22	3,6	21	3,2	2	6,9	23
NAJECHANIE NA BARIERĘ	9	1,5	8	1,2	2	6,9	10
NAJECHANIE NA SŁUP, ITP.	7	1,1	9	1,3	0	0	9
NAJECH. NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	4	0,7	8	1,2	1	3,4	9
INNE, ZWIERZE, GARB ITP.	2	0,3	2	0,3	0	0	2
ZDERZENIE Z OSOBĄ UWR	1	0,2	1	0,1	0	0	1
RAZEM	610	100	665	100	29	100	694

Wypadki z pieszymi / najechanie na pieszego

	WYPADKI	W TYM WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	%	ZABICI PIESI	W TYM ZABICI PIESI SPRAWCY	%	RANNI
2013	486	141	29,0	44	21	47,7	481
2014	484	126	26,0	39	24	61,5	476
2015	391	83	21,2	32	14	43,8	376
2016	398	91	22,9	31	12	38,7	385
2017	408	92	22,5	34	22	64,7	404
2018	381	80	21,0	24	10	41,7	383
2019	302	68*	22,5	18 (+3)**	9	50,0	297
2020	195	37*	19,0	22	11	50,0	183
2021	208	36*	17,3	18 (+1)**	8	44,4	203
2022	243	30	12,3	15 (+1)**	6	40,0	235
2023	182	24	13,2	11	7	63,6	176 (+8)***

Ranni to liczba wszystkich rannych (pieszy, kierowca, pasażer) biorących udział w tych wypadkach.

* w tym zdarzenia z pieszymi pod wpływem alkoholu lub pod wpływem innych środków.

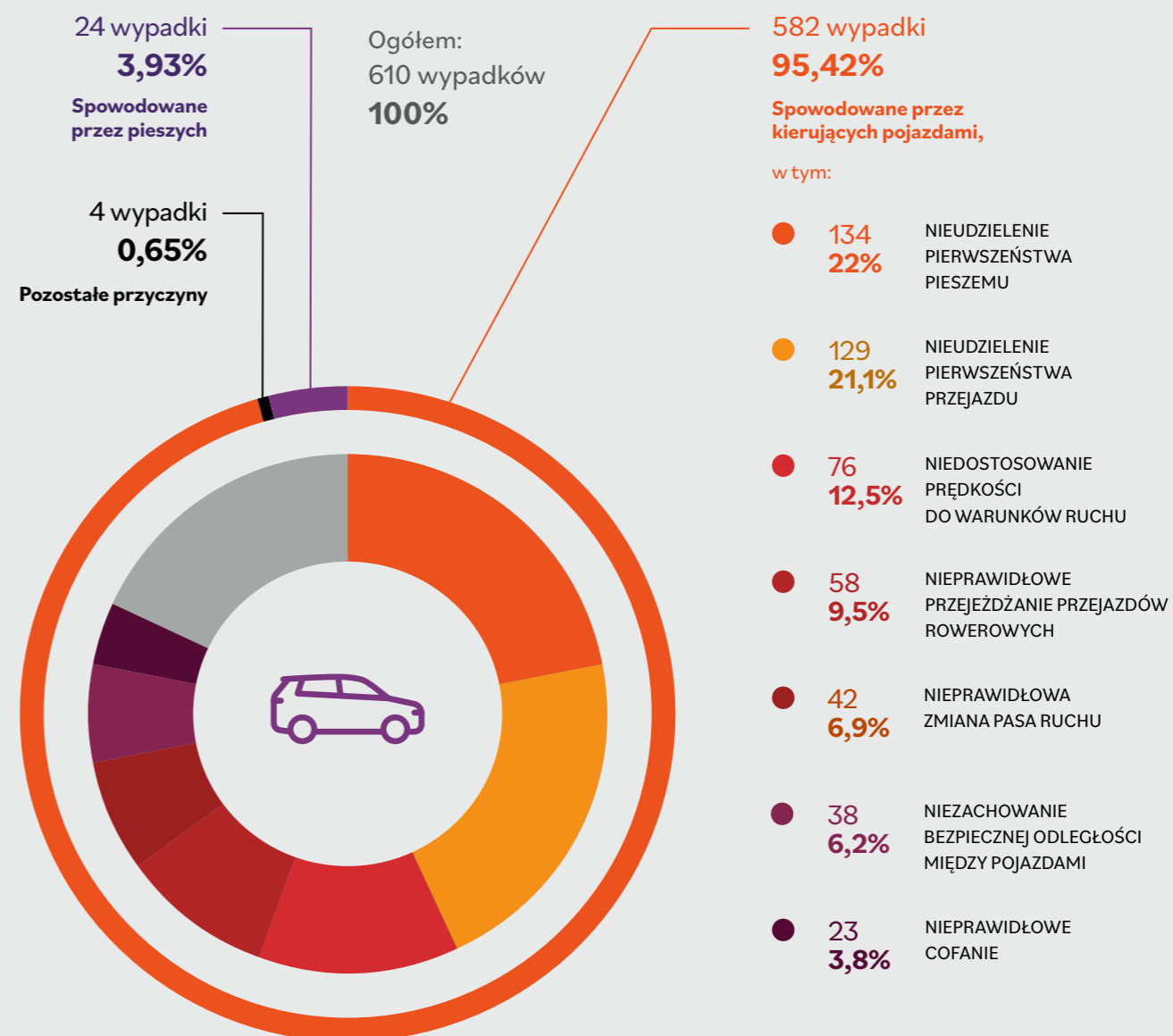
(+x)** piesi – ofiary śmiertelne w zderzeniach pojazdów – nie w efekcie najechania na pieszego.

(+x)*** piesi, kierowca i pasażer – ranni 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	582	95,42	21	75
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PIESZEMU	134	21,97	4	14,29
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU	129	21,15	5	17,86
NIEDOSTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU	76	12,46	6	21,43
NIEPRAWIDŁOWE PRZEJĘDZANIE PRZEJAZDÓW ROWEROWYCH	58	9,51	—	—
NIEPRAWIDŁOWA ZMIANA PASA RUCHU	42	6,89	1	3,57
NIEZACHOWANIE BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY POJAZDAMI	38	6,23	1	3,57
NIEPRAWIDŁOWE COFANIE	23	3,77	—	—
NIEPRAWIDŁOWE WYMIJANIE	19	3,11	1	3,57
NIEPRAWIDŁOWE WYPRZEDZANIE	17	2,79	1	3,57
WJAZD PRZY CZERWONYM ŚWIECLE	14	2,30	1	3,57
NIEPRAWIDŁOWE SKRĘCANIE	10	1,64	—	—
GWALTOWNE HAMOWANIE	10	1,64	—	—
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA KIERUJĄCEGO	5	0,82	1	3,57
NIEPRAWIDŁOWE ZAWRACANIE	3	0,49	—	—
NIEPRAWIDŁOWE OMIJANIE	2	0,33	—	—
ZMĘCZENIE, ZAŚNIĘCIE	1	0,16	—	—
NIEPRZESTRZEGANIE INNYCH ZNAKÓW I SYGNAŁÓW NA DRODZE	1	0,16	—	—
Spowodowane przez pieszych	24	3,93	7	25
PRZEKRACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM	10	1,64	3	10,71
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE PRZED JADĄCYM POJAZDEM	7	1,15	1	3,57
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIECLE	5	0,82	3	10,71
STANIE, LEŻENIE, CHODZENIE NIEPRAWIDŁOWĄ STRONĄ DROGI	1	0,16	—	—
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA PIESZEGO	1	0,16	—	—
Inne pozostałe przyczyny	4	0,65	—	—
Z WINY PASAŻERA	3	0,49	—	—
ZWIERZĘ NA DRODZE	1	0,16	—	—
Razem	610	100	28	100

Główne przyczyny wypadków



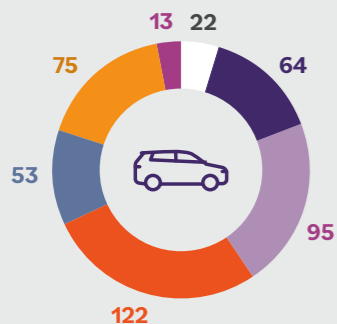
Sprawcami zdecydowanej większości wypadków są – podobnie jak w poprzednich latach – kierujący pojazdami. W 2023 roku byli winni 95,4% wszystkich tego rodzaju zdarzeń. Z kolei wypadki z winy pieszych to zaledwie 4% wszystkich wypadków.

Najczęstszą przyczyną wypadków jest nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. W 2023 roku była to przyczyna 134 wypadków. Drugą najczęstszą przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 129 wypadków. To ponad 21% wszystkich wypadków, podczas gdy w zeszłym roku było to nieco ponad 17%. Trzecią najczęstszą przyczyną jest nadmierna prędkość – 76.

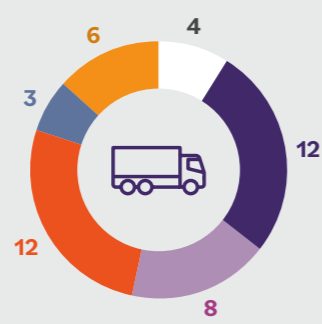
W 2023 roku zdarzył się jeden wypadek (tak samo jak w 2022 roku), w którym śmierć poniosły dwie osoby. Sprawcami wypadków śmiertelnych byli w większości kierujący – 21 zdarzeń (w poprzednim roku 26). W pozostałych siedmiu sprawcami byli piesi (w zeszłym roku 6).

Wypadki drogowe. Sprawcy i poszkodowani.

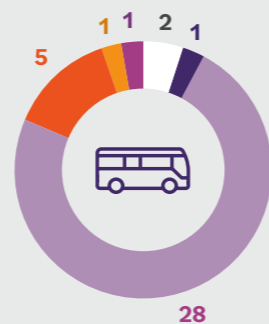
SPRAWCY - KIEROWCY AUT OSOBOWYCH
444 poszkodowanych



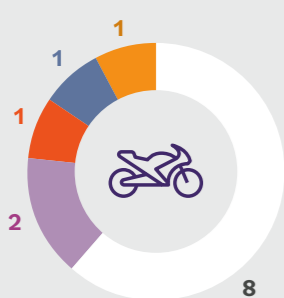
SPRAWCY - KIEROWCY AUT DOSTAWCZYCH I CIĘŻAROWYCH
45 poszkodowanych



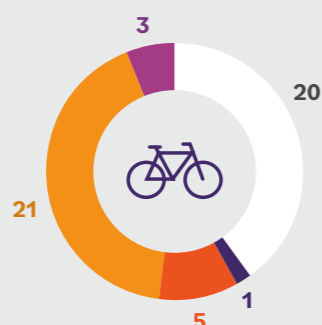
SPRAWCY - KIEROWCY KM (BUS+TRAM)
38 poszkodowanych



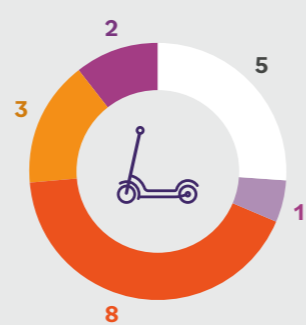
SPRAWCY - MOTOCYKLIŚCI/ MOTOROWERZYŚCI
13 poszkodowanych



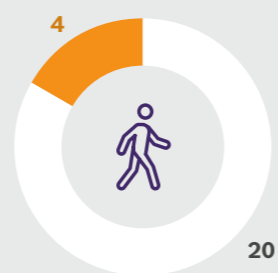
SPRAWCY - ROWERZYŚCI
50 poszkodowanych



SPRAWCY - HULAJNOGIŚCI, UTO, UWR
19 poszkodowanych



SPRAWCY - PIESI
24 poszkodowanych



● POSZKODOWANI SPRAWCY

POSZKODOWANI POZOSTALI UCZESTNICY:

- KIEROWCY AUT
- PASAŻEROWIE
- PIESI
- ROWERZYŚCI
- MOTOCYKLIŚCI/MOTOROWERZYŚCI
- HULAJNOGIŚCI, UTO

Sprawcy kierujący zbiegli z miejsca zdarzenia 80 razy (o 3 więcej niż w 2022 roku), **w tym 25 razy po potrąceniu pieszego** (o 1 więcej niż w 2022 roku). Wśród sprawców tych 25 potrąceń było trzech rowerzystów, dwóch hulajnogistów, pięciu kierowców samochodu osobowego. W pozostałych 15 przypadkach sprawcy nie ustalono.

Wśród sprawców wypadków w 2023 roku 32 osoby (w tym jedna kobieta) **były pod wpływem alkoholu oraz jeden kierowca pod wpływem innych substancji odurzających** – łącznie 33 osoby kierujące pod wpływem. Dla porównania w 2022 roku sprawców wypadków pod wpływem alkoholu było 18, z kolei pod wpływem innych substancji odurzających dwie.



Sytuacja pieszego na jezdni



3

rok z rzędu ofiary
wśród pieszych to mniej
niż połowa wszystkich

Piesi są najbardziej narażonymi na skutki wypadków drogowych uczestnikami ruchu drogowego. Piesi nie mają żadnej osłony, która ochroniłaby ich przed obrażeniami. Inaczej sytuacja wygląda przede wszystkim z kierowcami samochodów, chronionymi przez konstrukcję pojazdu.

W 2023 roku w 189 wypadkach z udziałem pieszych poszkodowanych zostało 189 z nich – 11 ofiar śmiertelnych (czworo zginęło na miejscu, pozostali zmarli w ciągu kolejnych 30 dni), 12 ciężko rannych, 166 lekko rannych).

Piesi bywają – choć rzadko – poszkodowanymi w wypadkach innych niż najechanie na pieszego. Może to być na przykład zderzenie pojazdów skutkujące potrąceniem osób znajdujących się na chodniku. W ubiegłym roku siedmioro pieszych zostało rannych w wyniku zderzeń tylnych oraz najechania na znak i najechania na unieruchomiony pojazd.

W 2023 roku wypadki z udziałem pieszych stanowiły 31% wszystkich wypadków drogowych. Choć odsetek ten jest wyższy niż w latach 2020 i 2021, to sama liczba zdarzeń jest niższa. Warto również zwrócić uwagę, że od rozpoczęcia zbierania statystyk nie było jeszcze tak niskiej liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Po raz pierwszy w ciągu ostatnich 6 lat odsetek ofiar wśród pieszych w stosunku do wszystkich ofiar śmiertelnych spadł poniżej 40%.

Piesi poszkodowani w wypadkach w latach 2018 – 2023

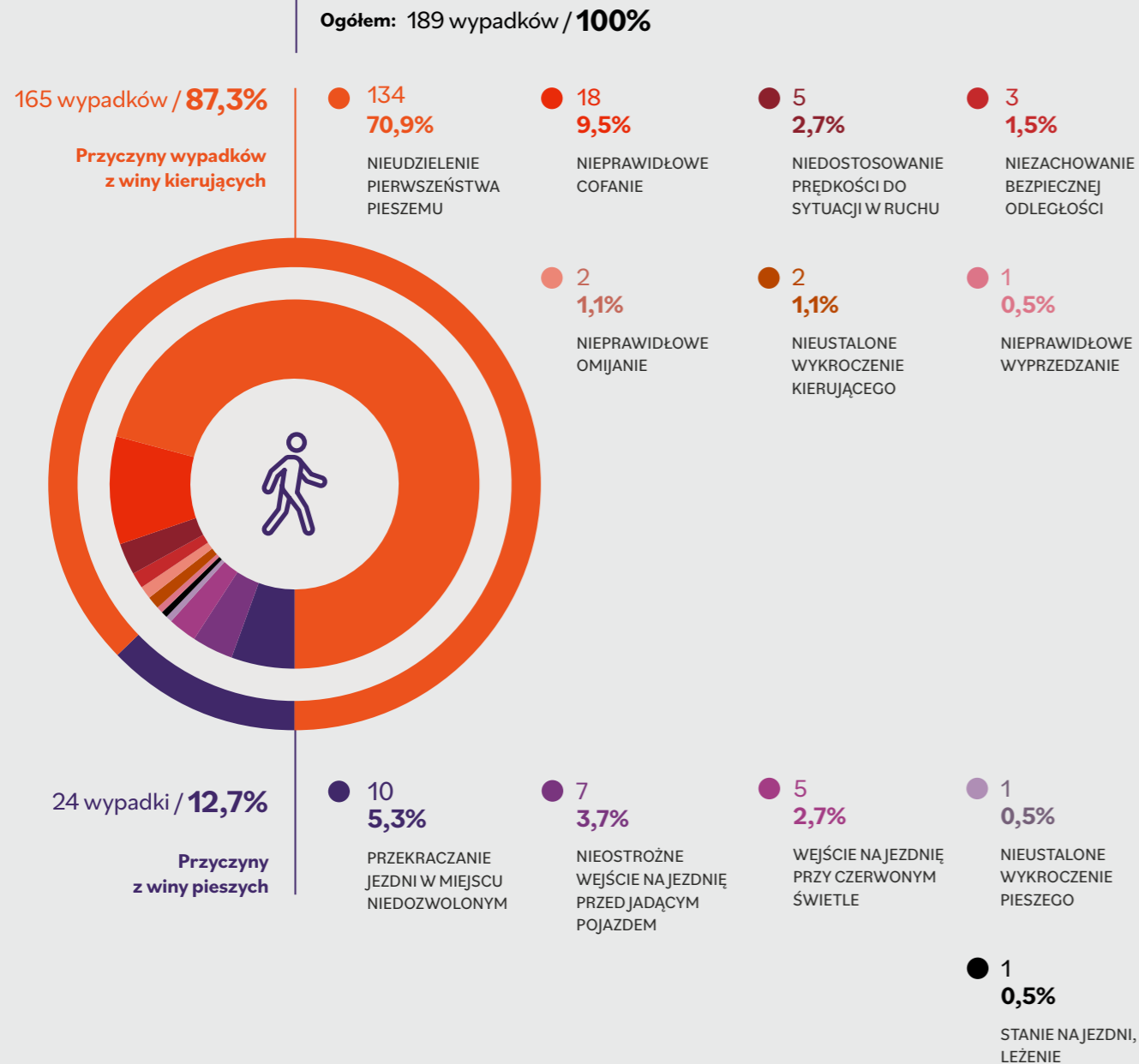
	WYPADKI Z PIESZYM	% LICZBY WYPADKÓW OGÓŁEM	PIESI POSZKODOWANI OGÓŁEM	% LICZBY PODSZKO- DOWANYCH OGÓŁEM	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE	% OFIAR ŚMIERTELNYCH OGÓŁEM
2018	381	34,5	416	32,1	24	54,5
2019	302	33,4	317	29,5	21 (18+3)*	60,0
2020	195	30,4	204	27,1	22	50,0
2021	208	29,7	221	27,9	19 (18+1)*	45,2
2022	243	32,3	246	28,9	16 (15+1)*	48,5
2023	189	31,0	189	28,4	11	37,9

Sprawcami wypadków z pieszymi i najechań na pieszego w 2023 byli najczęściej kierujący (165 wypadków, czyli 87,3%). Najczęstszą przyczyną – 134 przypadki – było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. Tymczasem druga najczęstsza przyczyna – nieprawidłowe cofanie – to zaledwie 18 wypadków.

Jeśli sprawcami wypadku są piesi, a dzieje się to relatywnie rzadko, to zwykle jest on efektem przekraczania jezdni w niedozwolonym miejscu – 10 z 24 zdarzeń – oraz nieostrożnego wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 7 zdarzeń.

*Niektórzy piesi zginęli lub zostali ranni w wyniku zderzeń pojazdów lub najechania na słup/znak, drzewo, czyli wypadków niezakwalifikowanych jako „wypadek z pieszym/najechanie na pieszego”.

Wypadki z pieszymi / najechania na pieszego. Sprawcy



Wypadki z pieszymi - ofiarami śmiertelnymi.

Przyczyny i sprawcy

z winy KIERUJĄCYCH:



4 wypadki
36,3%

NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PIESZEMU

z winy PIESZYCH:



3 wypadki
27,3%

WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIETLE



3 wypadki
27,3%

PRZEKRACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM



1 wypadek
9%

NIEOSTROŻNE WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZEDJADĄCYM POJAZDEM

Wypadki śmiertelne

0

pieszych zginęło między godz. 21. a 6. rano

W ubiegłym roku, pierwszy raz od 5 lat, większość wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych spowodowali piesi – 7 z 11. Te liczby są już jednak na tyle niewielkie, że trudno szukać w nich trendu. Z winy kierujących w 2023 roku zginęło 4 pieszych. We wszystkich tych przypadkach przyczyną było nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu.

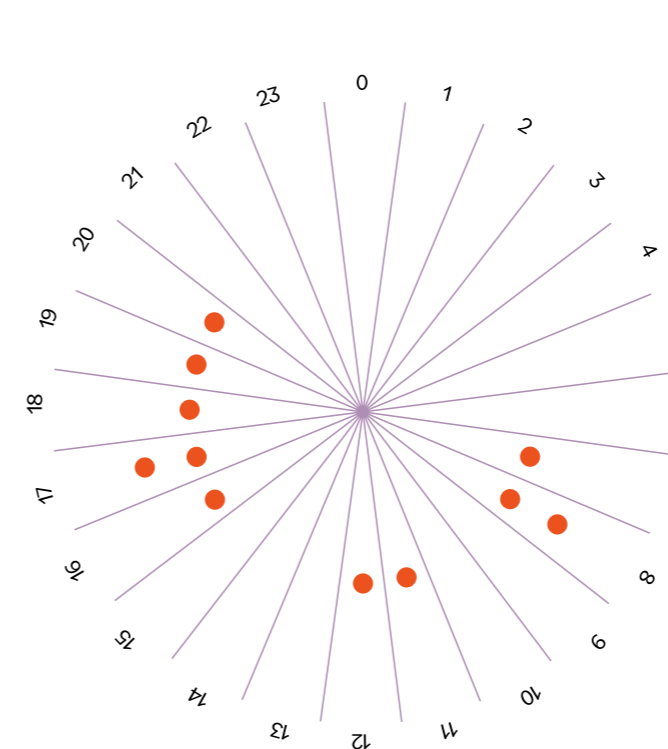
Soboty i niedziele były w 2023 roku jedynymi dniami tygodnia, w których nie zginął żaden pieszy. Przez cały rok nie odnotowano także wypadków w godzinach nocnych i wczesnym rankiem (godziny 21-6). Wpływ na to może mieć sukcesywne doświetlanie przejść dla pieszych. Warto też zauważyć, że zdecydowana większość śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych miała miejsce przy dobrej pogodzie i widoczności.

Wypadki, w których zginęli piesi w 2023 r.

w poszczególnych miesiącach	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SUMA
	3	0	0	1	0	2	0	1	0	0	3	1	11

w poszczególnych dniach tygodnia	PONIEDZ.	WTOREK	ŚRODA	CZWARTEK	PIĄTEK	SOBOTA	NIEDZIELA	SUMA
	1	2	2	3	3	0	0	11

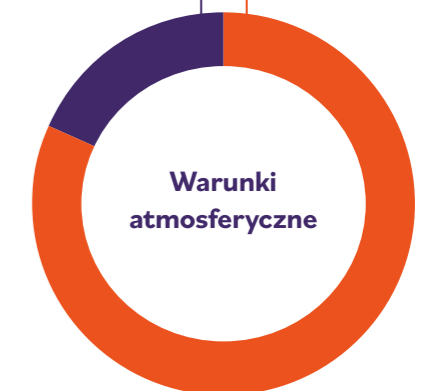
w poszczególnych godzinach



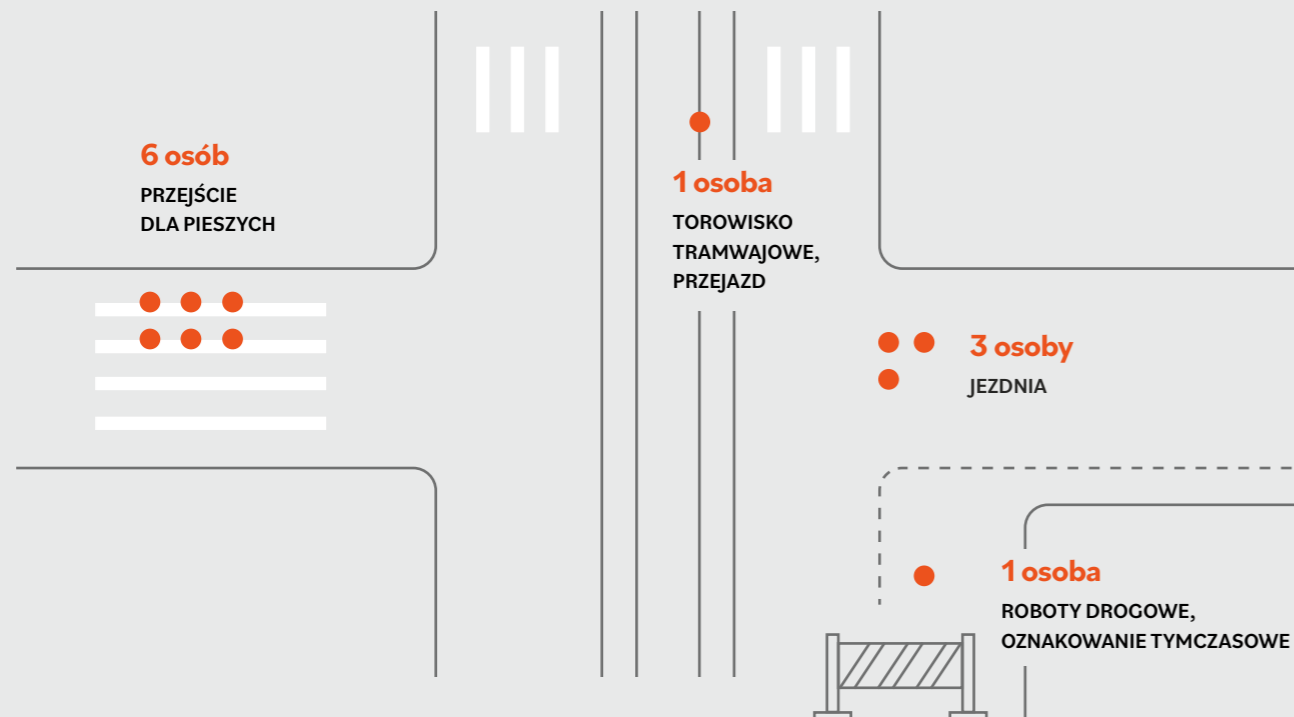
2 wypadki pochmurno



9 wypadków dobre warunki

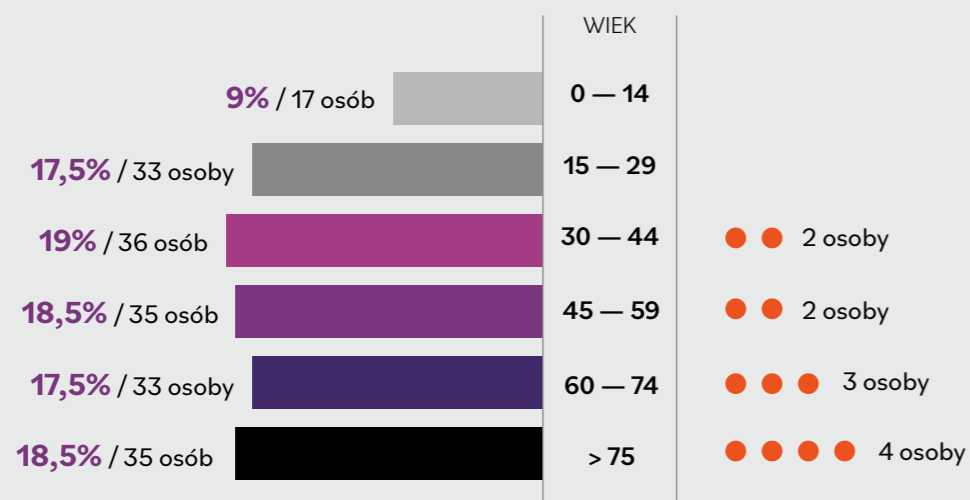


Szczegółowe miejsca zdarzeń, w których zginęli piesi w 2023 r.



Piesi – poszkodowani i ofiary wypadków. Przedziały wiekowe

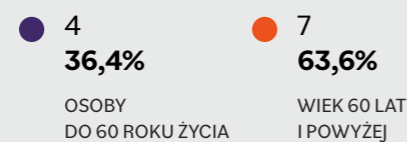
Łącznie 189 osób poszkodowanych, w tym:



Łącznie 11 ofiar śmiertelnych, w tym:



Wiek ofiar śmiertelnych wśród pieszych



6

pieszych zginęło w 2023 r. na przejściach dla pieszych

W 2023 roku – jak rok wcześniej – na przejściach dla pieszych zginęło 6 osób.

Warto jednak zauważyć, że jeszcze w 2019 roku ofiar wypadków na przejściach było 12. Nawet w pandemicznych latach 2020 i 2021 na przejściach ginęło więcej osób – odpowiednio 8 i 9. Coraz lepsze statystyki to zapewne efekt poprawy bezpieczeństwa na stołecznych przejściach dla pieszych – m.in. budowa wyniesionych przejść czy doświetlenia – na podstawie przeprowadzonego przez Zarząd Dróg Miejskich audytu przejść dla pieszych w latach 2016-2020.

W 2023 roku na warszawskich drogach zginął jeden pieszy-senior mniej, niż w roku poprzednim (za seniora uznajemy osobę w wieku 60 lat i więcej). Niezmiennie takie osoby stanowią jednak znaczny odsetek ofiar wypadków wśród pieszych. Zawsze należy pamiętać, że osoby starsze poruszają się wolniej i często gorzej orientują się w przestrzeni (np. z uwagi na gorszy wzrok). Jest to więc grupa, na którą kierowcy powinni zwracać szczególną uwagę.

Miejsca wypadków z pieszymi

Wypadki z udziałem pieszych / najechanie na pieszego. Charakterystyka miejsca

MIEJSCE ZDARZENIA	LICZBA WYPADKÓW Z PIESZYMI	NA PRZEJŚCIACH OGÓLEM	W TYM NA PRZEJŚCIACH Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNIĄ	W TYM NA PRZEJŚCIACH BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ Z PIERWSZEŃSTWEM	73	67	30	37
PROSTY ODCINEK	77	25	3	22
POZA UKŁADEM DROGOWYM (PARKINGI, ITP)	21	3	0	3
REJON SKRZYŻOWANIA (DO 50 M)	4	0	0	0
SKRZYŻOWANIE O RUCHU OKRĘŻNYM	4	4	0	4
SKRZYŻOWANIE RÓWNORZĘDNE	5	4	0	4
ZAKRĘT	5	2	0	2
RAZEM	189	105	33	72

W porównaniu do 2022 roku nie było śmiertelnego wypadku w grupie wiekowej 15-29 lat. Po raz kolejny nie było takich ofiar wśród najmłodszych pieszych (0-14 lat). Jest tak od 2019 r.

Do wypadków z pieszymi w 2023 roku najczęściej dochodziło – podobnie jak w poprzednim roku – na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem oraz na prostych odcinkach. Co ciekawe liczba wypadków na wspomnianych skrzyżowaniach w porównaniu do 2022 roku spadła aż o 33 (ze 106 do 73), zaś na prostych odcinkach o 5 (z 82 do 77).

Ponad połowa (55,6%) wypadków z pieszymi miała miejsce na przejściach dla pieszych – 105 ze 189. To odpowiednio 20 i 14 zdarzeń mniej niż w pandemicznych latach 2020 i 2021, i aż o 38 mniej niż w poprzednim roku.

Najechania na przejściach dla pieszych

	2023						ŚREDNIA Z LAT 2019 — 2022						
	WYPADKI		RANNI		ZABICI		WYPADKI		RANNI		ZABICI		
OGÓŁEM	105	100%	103	100%	6	100%	141,3	100%	140,3	100%	8,8	100%	
NA SKRZYŻOWANIACH	75	71,4	74	71,9	4	66,7	107,8	76,3	106	75,6	6,5	74,3	
W TYM:	• sygnalizacja	30	28,6	30	29,2	3	50	47,8	33,8	47,0	33,5	2,8	31,4
	• bez sygnalizacji	45	42,8	44	42,7	1	16,7	59	41,8	57,8	41,2	3,8	42,9
	• sygnalizacja nie działa	—	—	—	—	—	—	1,0	0,7	1,3	0,9	—	—
POZA SKRZYŻOWANIAM I	27	25,7	26	25,2	2	33,3	31,8	22,5	32,8	23,4	2	22,9	
NA ODCINKACH	25	23,8	24	23,3	2	33,3	31,0	22,0	32	22,8	2	22,9	
ZAKRĘT, ŁUK	2	1,9	2	1,9	—	—	0,8	0,5	0,8	0,6	—	—	
W TYM:	• sygnalizacja	3	2,8	3	2,9	1	16,7	5,0	3,5	5,0	3,6	0,5	5,7
	• bez sygnalizacji	24	22,9	23	22,3	1	16,7	26,8	19	27,8	19,8	1,5	17,2
POZA DROGĄ	3	2,9	3	2,9	—	—	1,8	1,2	1,5	1,0	0,3	2,8	

Liczba wypadków na przejściach dla pieszych to jedna z najbardziej dynamicznie spadających statystyk wypadkowych w Warszawie. Zaledwie pięć lat wcześniej, w 2018 r., doszło do 240 takich zdarzeń i była to podobna liczba jak w poprzednich latach. W kolejnych zaczęła szybko spadać, co zbiegło się z pierwszymi zmianami na przejściach dla pieszych wprowadzonymi w efekcie kompleksowego audytu przejść dla pieszych przeprowadzonego w latach 2016-2020.

Spośród 105 zdarzeń na przejściach dla pieszych aż 33 miały miejsce na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną. Przy czym warto wiedzieć, że osygnalizowane przejścia w stolicy stanowią 1/5 wszystkich przejść.

W ciągu 2023 roku doszło także do 20 potrąceń pieszych przez kierowców podczas skrętu z drogi głównej – 6 przy skręcie w lewo i 14 przy skręcie w prawo. W takich sytuacjach piesi i kierowcy mają zielone światło równocześnie. W porównaniu do 2022 roku liczba tego typu zdarzeń zmalała o 19.

Liczba najechań na przejściach dla pieszych

2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023



Kierujący sprawcami wypadków

W 2023 roku kierujący byli sprawcami **582 wypadków** (95,4%). Śmierć poniosły w nich 22 osoby (75,9% ofiar wszystkich wypadków), natomiast ranne zostały 644 osoby (96,8% ogółu rannych). Spośród tych wypadków 83,7% stanowiły zderzenia pojazdów i najechania na pieszych.

Wypadki spowodowane przez kierujących. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		ZABICI	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
ZDERZENIE POJAZDÓW W RUCHU	328	406	382	464	11	12
NAJECHANIE NA PIESZEGO	159	213	160	210	4	9
WYPADEK Z PASAŻEREM	53	49	56	61	2	1
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	21	22	20	27	2	0
NAJECHANIE NA SŁUP, ZNAK	7	12	9	10	0	3
NAJECHANIE NA BARIERĘ OCHRONNĄ	9	7	8	7	2	1
INNE	0	4	0	4	0	0
NAJECHANIE NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	4	2	8	2	1	1
NAJECHANIE NA DRZEWO	0	1	0	1	0	0
NAJECHANIE NA DZIURĘ, WYBÓJ, GARB	0	1	0	1	0	0
Z UWR	1	0	1	0	0	0
OGÓŁEM	582	717	644	787	22	27

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących, to:

- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu **134**
- nieprzestrzeganie zasady pierwszeństwa przejazdu **129**
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu **76**

W porównaniu do 2022 roku liczba wypadków spowodowanych nieudzieleniem pierwszeństwa pieszemu oraz niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu spadła odpowiednio o 28 i 33.

Szczególnie niebezpiecznym manewrem jest skręt w lewo na skrzyżowaniach z sygnalizacją. Najczęstszą przyczyną wypadków w takich sytuacjach w 2023 roku było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez skręcający pojazd oraz nieudzielenie pierwszeństwa pieszym na przejściu.

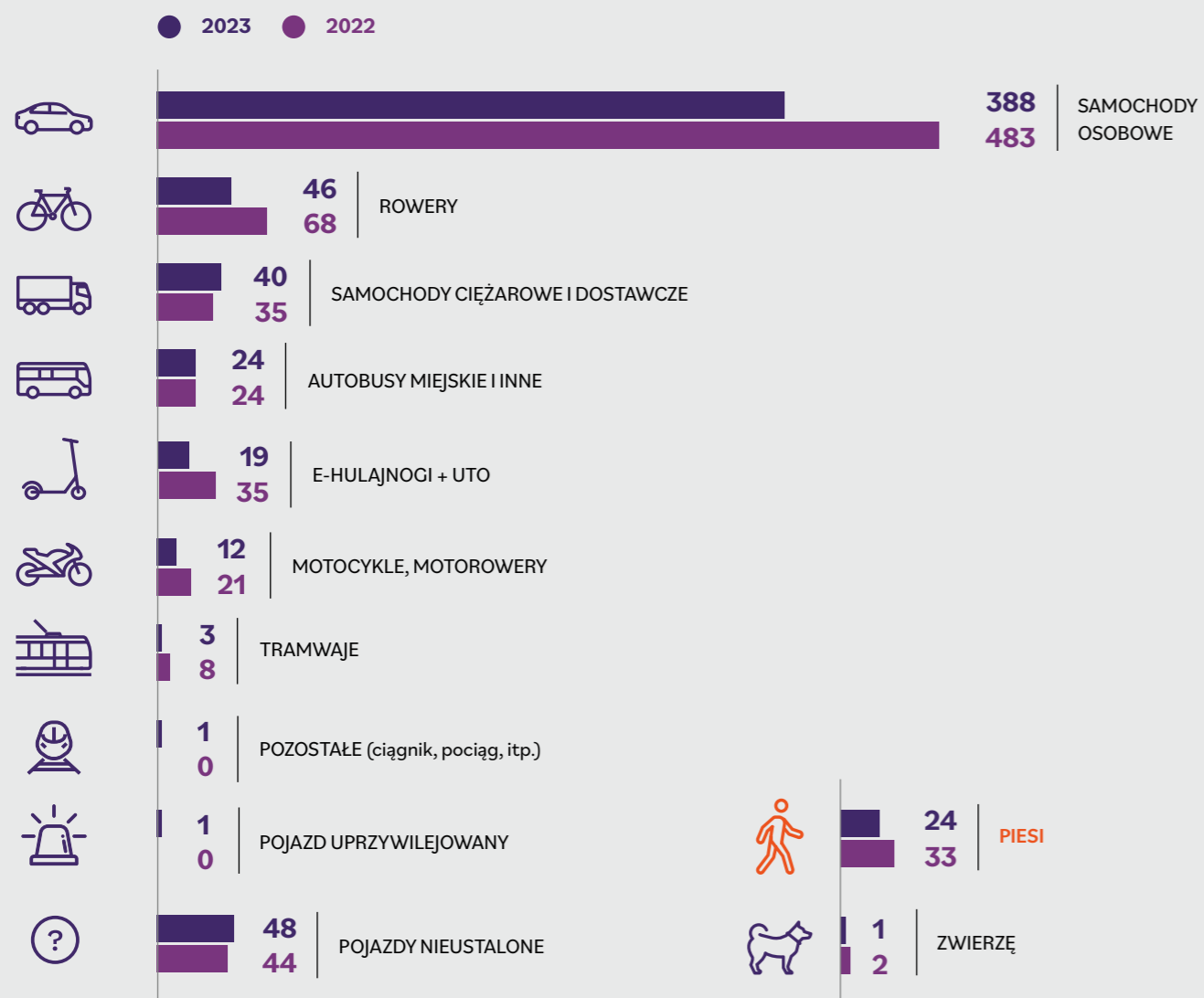
W porównaniu do lat 2020 i 2021 liczba tego typu wypadków była w 2023 roku wyższa. Są to jednak lata niemiarodajne ze względu na pandemię. Natomiast w stosunku do 2022 roku liczba tego typu wypadków spadła o 11. Duże znaczenie ma tutaj przebudowa skrzyżowań i wydzielanie osobnych pasów oraz faz sygnalizacji dla skrętu w lewo.

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

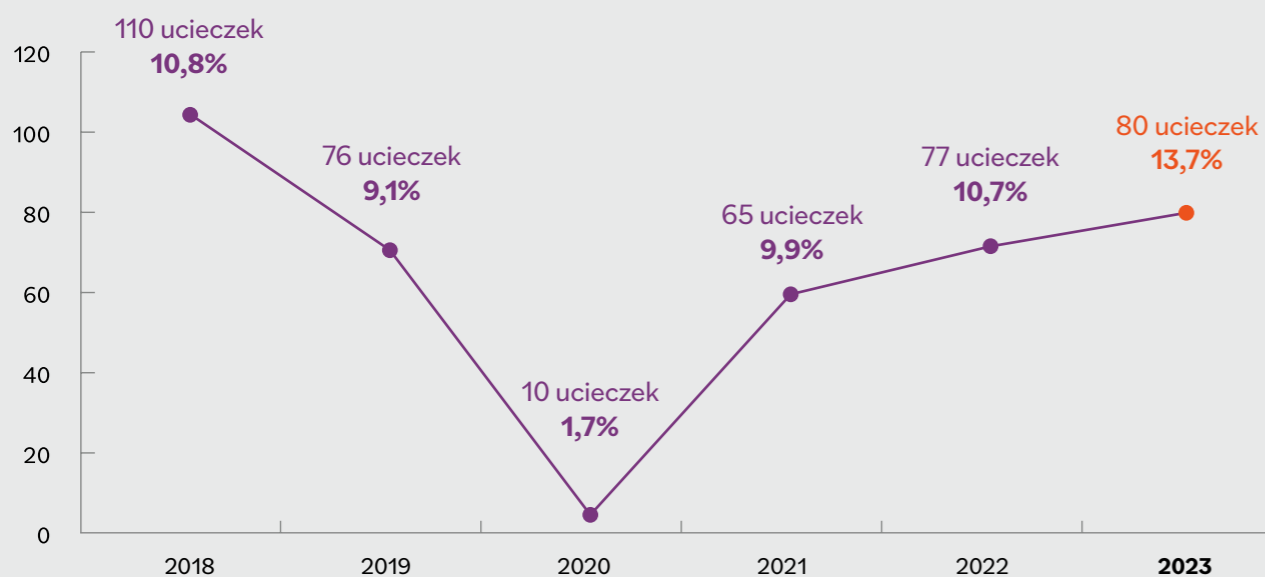
	2023	2022	2021	2020	2019
WYPADKI	40	51	30	32	55
• zderzenia boczne	26	33	18	23	40
• najechania na pieszego	6	11	12	7	9
• zderzenia tylne	2	—	—	—	—
• zderzenia czołowe	1	1	—	1	—
• pozostałe	5	6	—	1	6
PRZYCZYNY					
• nieudzielenie pierwszeństwa	28	25	14	21	37
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	6	11	12	6	9
• wjazd na czerwone światło	1	4	2	2	1
• nieprawidłowe skręcanie	1	6	1	—	5
• niepraw. zmiana pasa ruchu	1	2	—	—	1
• nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	—	—	—	1	—
• pozostałe	3	3	1	1	4
POSZKODOWANI	45	64	36	41	77
ZABICI	1	3	1	2	2
RANNI	44	61	35	39	75

Sprawcami największej liczby wypadków są kierowcy samochodów osobowych. Należy jednak zauważyć, że w 2023 roku liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów osobowych jest dużo mniejsza niż w poprzednich latach (także tych pandemicznych). Ciekawy jest również spadek o niemal połowę w porównaniu do 2022 roku liczby wypadków spowodowanych przez hulajnogistów – z 34 do 18.

Sprawcy wypadków wg środków transportu



Uciezki kierujących z miejsca wypadku



Wartości procentowe – % wszystkich wypadków z winy kierującego

Nietrzeźwi kierowcy i uciezka z miejsca zdarzenia

80

razy kierowcy zbiegli z miejsca wypadku w 2023 r.

W 2023 roku liczba wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu i/lub innych środków odurzających wyniosła 33 (32 – alkohol, 1 – inne środki). To aż o 65% więcej niż w poprzednim roku i jednocześnie 5,7% wszystkich wypadków. W zdarzeniach tych 3 osoby zostały ciężko ranne, a 38 osób lekko rannych. Nie było ofiar śmiertelnych.

Spośród 33 sprawców będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających była jedna kobieta. Ta różnica utrzymuje się od lat. Co roku w Warszawie ma miejsce 20-30 wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem używek, przy czym kobiety zdarzają się wśród nich incydentalnie.

Młodzi kierowcy sprawcami wypadków

90

wypadków spowodowali młodzi kierowcy w 2023 r.

W ubiegłym roku młodzi kierowcy (25 lat i mniej) spowodowali 90 wypadków. Pięciu z nich było pod wpływem alkoholu. To o 3 wypadki mniej niż rok wcześniej. Zginęło w nich 5 osób, a 98 zostało rannych.

Spośród 90 wypadków spowodowanych przez takich kierowców ponad połowa (55) to zderzenia pojazdów – 5 czołowych, 39 bocznych, 11 tylnych. Drugim najczęstszym rodzajem wypadków były najechania na pieszych – 25. Oprócz tego 5 razy młodzi kierowcy doprowadzili do wywrócenia pojazdu i 2 razy najechali na nieuruchomiony pojazd oraz po jednym razie uderzyli w stół, najechali na barierę ochronną i doprowadzili do wypadku z pasażerem.

Młodzi kierowcy najczęściej powodują wypadki na skutek:

- nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu **22 wypadki**
- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu **20 wypadków**
- niedostosowania prędkości do sytuacji w ruchu **10 wypadków**
- niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami **8 wypadków**
- nieprawidłowego wyprzedzania, wymijania, omijania **8 wypadków**
- nieprawidłowej zmiany pasa ruchu **6 wypadków**
- nieprawidłowego przejeżdżania przejść rowerowych **5 wypadków**
- nieprawidłowego cofania **4 wypadki**
- wjazdu na czerwonym świetle **4 wypadki**
- nieprawidłowego skręcania, zawracania **3 wypadki**

Jednoślady - uczestnicy i sprawcy wypadków

W ubiegłym roku kierujący jednośladaami – rowerami, motorowerami, motocyklami i e-hulajnogami – brali udział w 261 wypadkach (42,8% wszystkich wypadków). W wypadkach tych zginęło 7 osób – wszyscy kierowali tymi pojazdami. Warto zauważyć, że zdecydowana większość ofiar śmiertelnych (6) zginęła w wypadkach z udziałem motocykla.

W 76 wypadkach kierujący jednośladaami byli jednocześnie sprawcami. To o 47 wypadków mniej niż w poprzednim roku i jednocześnie 12,5% wszystkich wypadków oraz 29,1% wypadków z jednośladaami. Z winy kierujących jednośladaami zginęły 4 osoby i 77 osób zostało rannych.

Rower jako środek transportu z roku na rok zyskuje na popularności. Mieszkańcy i turyści chętnie korzystają także z roweru miejskiego Veturilo. Mimo rosnącej liczby rowerzystów na stołecznych drogach, liczba wypadków z ich udziałem zmniejsza się. W porównaniu do poprzedniego roku w 2023 roku spadła o 24,2%.

Rowerzyści byli sprawcami mniej niż co trzeciego wypadku z udziałem roweru (46 ze 147). W 2023 roku spowodowali o 20 wypadków mniej niż w poprzednim roku.

Warto pamiętać, że rowerzyści to grupa o specyficznej pozycji na drodze. W przypadku kolizji z samochodem są dużo słabiej chronieni niż kierowca. Jednocześnie mają przewagę prędkości i masy w przypadku kolizji z pieszym.

Wypadki rowerzystów z pieszymi czy rowerzystów z rowerzystami zdarzają się jednak znacznie rzadziej niż rowerzystów z samochodami. W 2023 roku tych pierwszych było zaledwie 10, to aż 63% mniej niż w 2022 roku. Przy czym rowerzyści byli winni 5 z nich. Liczba wypadków rower-rower także się zmniejszyła.

Wypadki z udziałem jednośladow w latach 2019 – 2023

	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
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
2022	328	331	9	194	173	1	47	26	—	14	12	—	84	79	8
2023	261	262	7	147	150	1	42	42	—	9	9	—	72	70	6

Wypadki z udziałem rowerzystów w latach 2019 – 2023

	WYPADKI Z ROWERAMI	RANNI OGÓŁEM	RANNI ROWERZYŚCI	ZABICI OGÓŁEM W TYCH WYPADKACH	ZABICI ROWERZYŚCI
2019	197	197	171	1	1
2020	156	157	138	5	5
2021	154	158	133	2	2
2022	194	200	173	1	1
2023	147	150	137	1	1*

* – osoba zabita, poruszająca się na wózku elektrycznym, trójkołowym, zaklasyfikowanym jako rower (sprawca wypadku)

Wypadki spowodowane przez kierujących jednośladaami w latach 2019 – 2023

	WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIEROWCÓW JEDNOŚLADÓW	RANNI	ZABICI	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
2019	80	87	3	54	62	—	b.d.	b.d.	b.d.	3	3	—	23	22	3
2020	72	71	8	49	50	3	11	11	1	—	—	—	12	10	4
2021	81	84	3	55	60	1	11	11	—	5	4	1	10	9	1
2022	123	78	6	68	49	1	34	14	—	5	3	0	16	12	5
2023	76	77	4	46	49	1	18	18	—	2	2	0	10	8	3






W – wypadki / R – ranni / Z – zabici

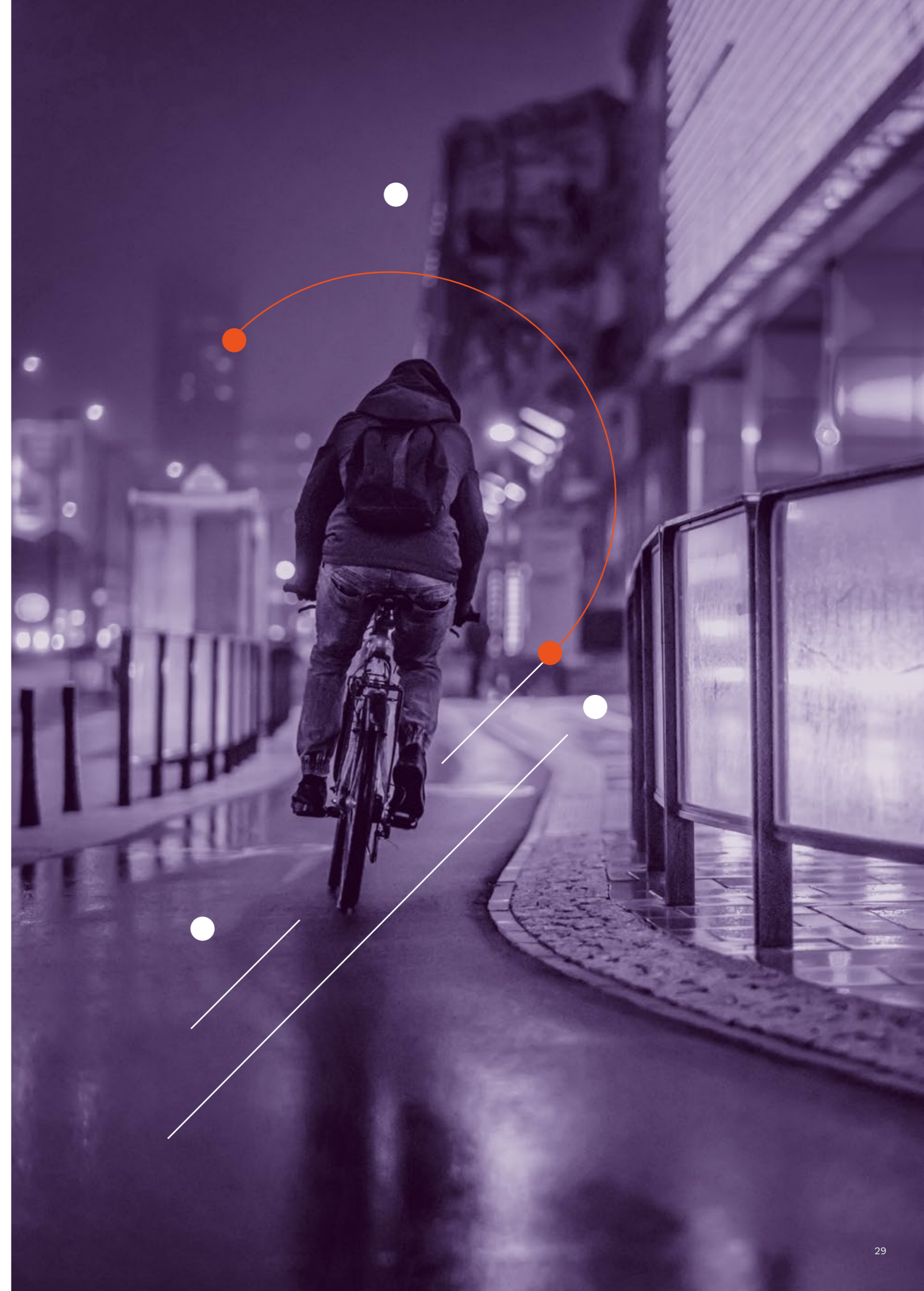
* – zabity rowerzysta

Najeżanie na pieszego przez rowerzystę oraz wypadki typu rower-rower w latach 2019 – 2023

	NAJEŻANIE NA PIESZEGO	W TYM Z WINY ROWERZYSTY	WYPADK ROWER-ROWER
2019	27	17	21
2020	14	12	23
2021	24	21	23
2022	27	23	31
2023	10	5	26

Miejsca zdarzeń typu rower-pieszcy (najechnie na pieszego) w latach 2019 – 2023

MIEJSCA NAJECHAŃ NA PIESZEGO PRZEZ ROWER		2019	2020	2021	2022	2023
	DROGA DLA ROWERÓW	17	1	1	2	6
	CHODNIK, DROGA DLA PIESZYCH	7	4	11	12	3
	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	1	6	8	11	1
	JEZDNIA	1	3	3	1	–
	PARKING	–	–	–	–	–
	INNE	1	–	–	–	–
	PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	–	–	–	–	–
	MOST, WIADUKT	–	–	–	1	–
	PLAC, PĘTLA	–	–	–	–	–
	WJAZD/WYJAZD Z POSESJI	–	–	1	–	–
	SUMA	27	14	24	27	10



Wypadki z udziałem komunikacji miejskiej

84

wypadki z udziałem komunikacji miejskiej w 2023 r.

W 2023 roku doszło do 84 wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. To niewielki spadek (o 3) względem poprzedniego roku. Zginęło w nich 11 osób, to o 2 osoby więcej w porównaniu do poprzedniego roku i najwięcej w ciągu 5 ostatnich lat. Rany odniosło 98 osób (w tym 8 osób ciężkie). Aż 81 osób poszkodowanych w takich wypadkach to pasażerowie.

Jednocześnie w 2023 roku odnotowano 100 kolizji z udziałem komunikacji miejskiej. To z kolei wzrost o niemal 50% w porównaniu do 2022 roku.

Kierowcy autobusów i motorniczy tramwajów są sprawcami zdecydowanej mniejszości wypadków. W 2023 roku spowodowali ich 25 – prawie 22% mniej niż rok wcześniej. W ich wyniku 37 osób zostało rannych, a jedna zmarła. Za 70% wypadków z udziałem komunikacji miejskiej odpowiadają pozostali uczestnicy ruchu.

Zdarzają się także wypadki z udziałem komunikacji miejskiej spowodowane przez pieszych. W 2023 roku doszło do 9 takich wypadków – o 28,6% więcej niż w poprzednim roku. Pieszcy ma małe szanse na wyjście z takiego wypadku bez szwanku. Jeśli jednak kierowca lub motorniczy zdąży zatrzymać pojazd, poważne obrażenia grożą pasażerom.

Wypadki z komunikacją miejską w latach 2019 – 2023

	ZDARZENIA Z AUTOBUSAMI				ZDARZENIA Z TRAMWAJAMI				ZDARZENIA Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ OGÓŁEM			
	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE
2019	76	1	116	43	24	2	42	6	100	3	158	49
2020	57	3	79	37	14	6	11	13	71	9	90	50
2021	67	2	79	57	17	4	17	9	84	6	96	66
2022	65	5	84	51	22	4	19	10	87	9	103	67
2023	63	9	75	82	21	2	23	18	84	11	98	100

W 2023 roku miały także miejsce zdarzenia z udziałem autobusów innych niż autobusy ZTM (5 wypadków i 14 kolizji). Sprawcami większości (2 wypadki i 9 kolizji) byli kierowcy tych autobusów. W wyniku tych zdarzeń rannych zostało 8 osób (w tym jedna ciężko).

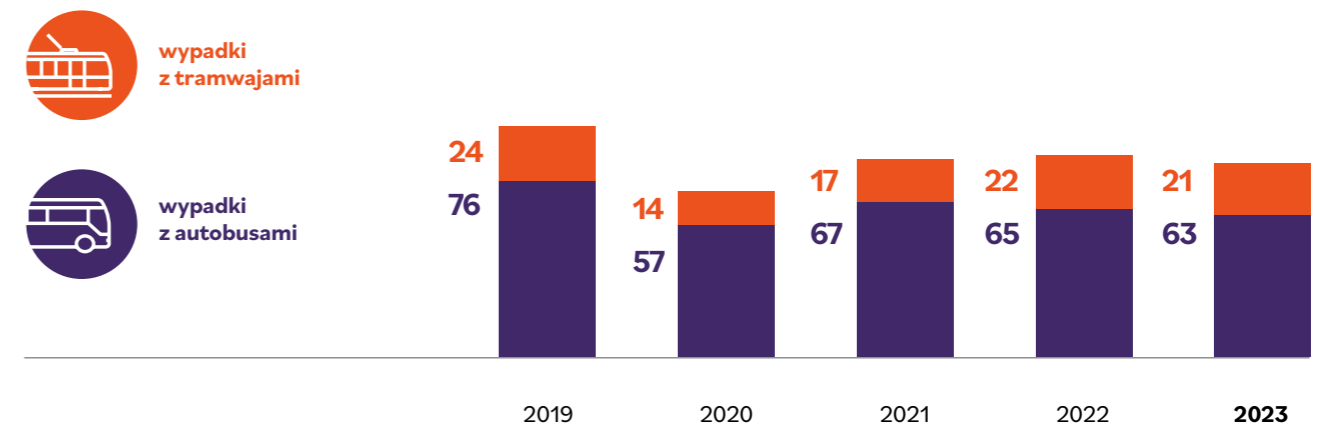
Autobusy i tramwaje w 2023 roku brały udział najczęściej w trzech rodzajach wypadków: wypadkach z pasażerami (52) oraz zderzeniach bocznych, tylnych, czołowych (18) i najechaniach na pieszego (12).

Przyczynami wypadków

z udziałem komunikacji miejskiej w 2023 r. były:

• nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	28
• nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	11
• niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	10
• gwałtowne hamowanie	9
• wejście na jezdnię na czerwonym świetle	4
• nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	3
• inne nieustalone z przyczyn kierowców	3
• niezachowanie bezpiecznej odległości	2
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	2
• nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów rowerowych	2
• wjazd na czerwonym świetle	2
• nieprawidłowe skręcanie	2
• nieprawidłowe omijanie	1
• nieprawidłowe zawracanie	1
• nieprawidłowe cofanie	1
• stanie na jezdni, leżenie	1
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1
• nieustalone z winy pieszego	1

Wypadki z tramwajami i autobusami w latach 2019 – 2023



Najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem komunikacji miejskiej było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu. Jeszcze w 2022 r. była to przyczyna 17 wypadków. W 2023 roku już 28. Zmalała natomiast o połowę (do 11) liczba wypadków spowodowanych nieprawidłową zmianą pasa ruchu.

Gwałtowne hamowanie w przypadku pojazdów komunikacji miejskiej jest zazwyczaj wywołane nieprawidłowym zachowaniem innych kierowców (np. zajeżdżanie drogi). Często tacy kierowcy nie zdają sobie sprawy lub nie przejmują się tym, co dzieje się z pasażerami podczas takich manewrów. Tymczasem mogą one prowadzić do poważnych obrażeń u niespodziewających się niczego osób podróżujących autobusem lub tramwajem.

Wypadki z udziałem seniorów



23,3%

mniej wypadków z seniorami w 2023 r. w porównaniu z rokiem poprzednim

W ubiegłym roku doszło do 217 wypadków drogowych z udziałem seniorów (60 lat lub więcej). To 35,6% wszystkich wypadków i jednocześnie o 23,3% mniej niż rok wcześniej. W zdarzeniach tych zginęło 13 seniorów (o 5 osób więcej niż w 2022 roku), a 141 zostało rannych.

Seniorzy byli sprawcami 86 wypadków – 80 razy jako kierujący i 6 jako piesi. Sześciokrotnie, będąc sprawcami wypadku, zginęli (dwukrotnie kierując pojazdem, czterokrotnie jako piesi). Dla porównania w 2022 roku seniorzy spowodowali 134 wypadki – 128 razy jako kierujący i 6 jako piesi – w których zginęło 2 pieszych-sprawców.

Ze wszystkich 189 wypadków z udziałem pieszych, seniorzy uczestniczyli w 85 (w tym 66 jako poszkodowani). Stanowi to blisko 45% wypadków z udziałem pieszych. Jednocześnie to o 41 wypadków tego typu mniej niż w 2022 roku.

Spadek liczby zdarzeń z seniorami-pieszymi jest najpewniej związany z ogólnym spadkiem liczby wypadków. Seniorów wciąż należy traktować jako grupę najbardziej zagrożoną wypadkiem. Dlatego też powinni być grupą najbardziej chronioną.

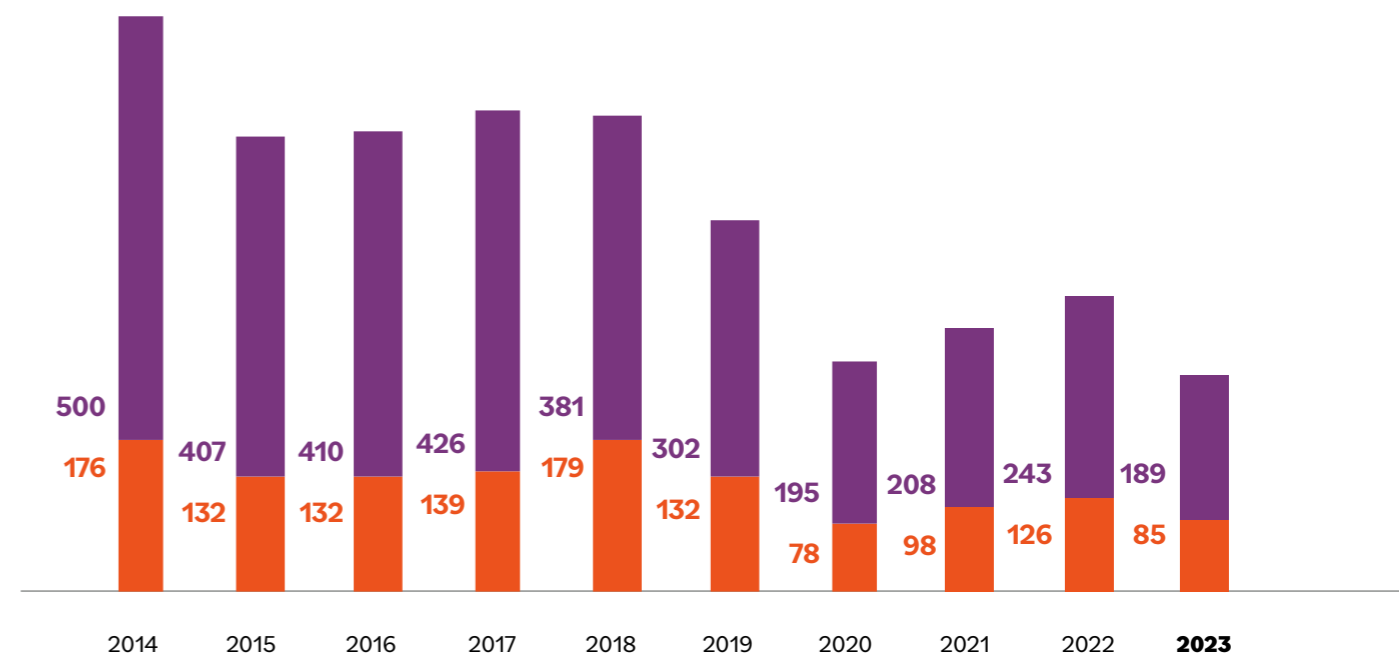
Wypadki drogowe z pieszymi, w których brali udział seniorzy



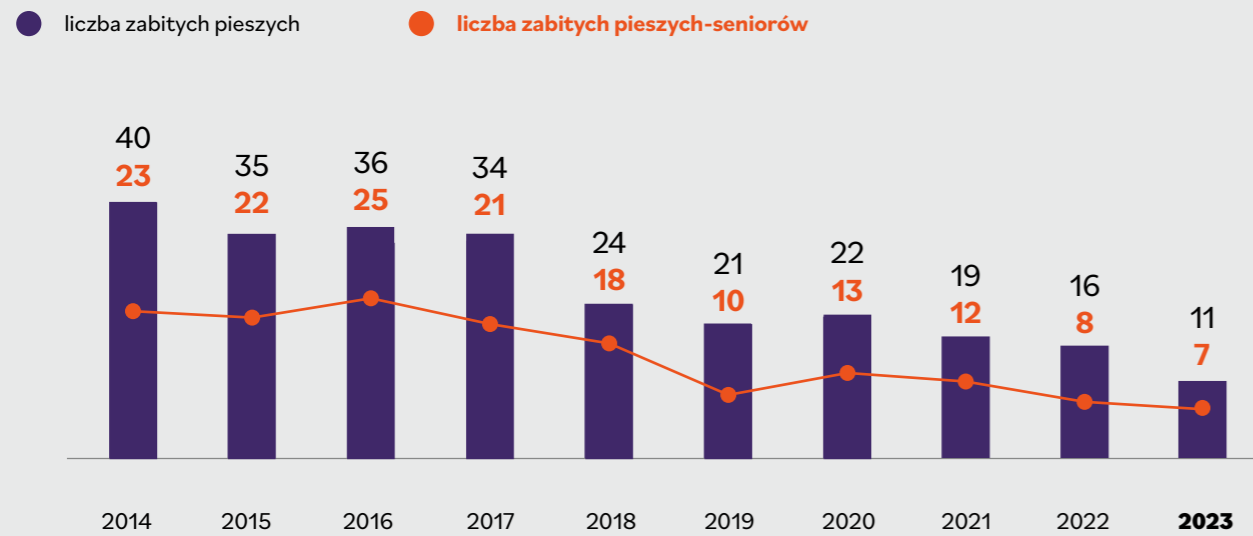
wypadki z pieszymi



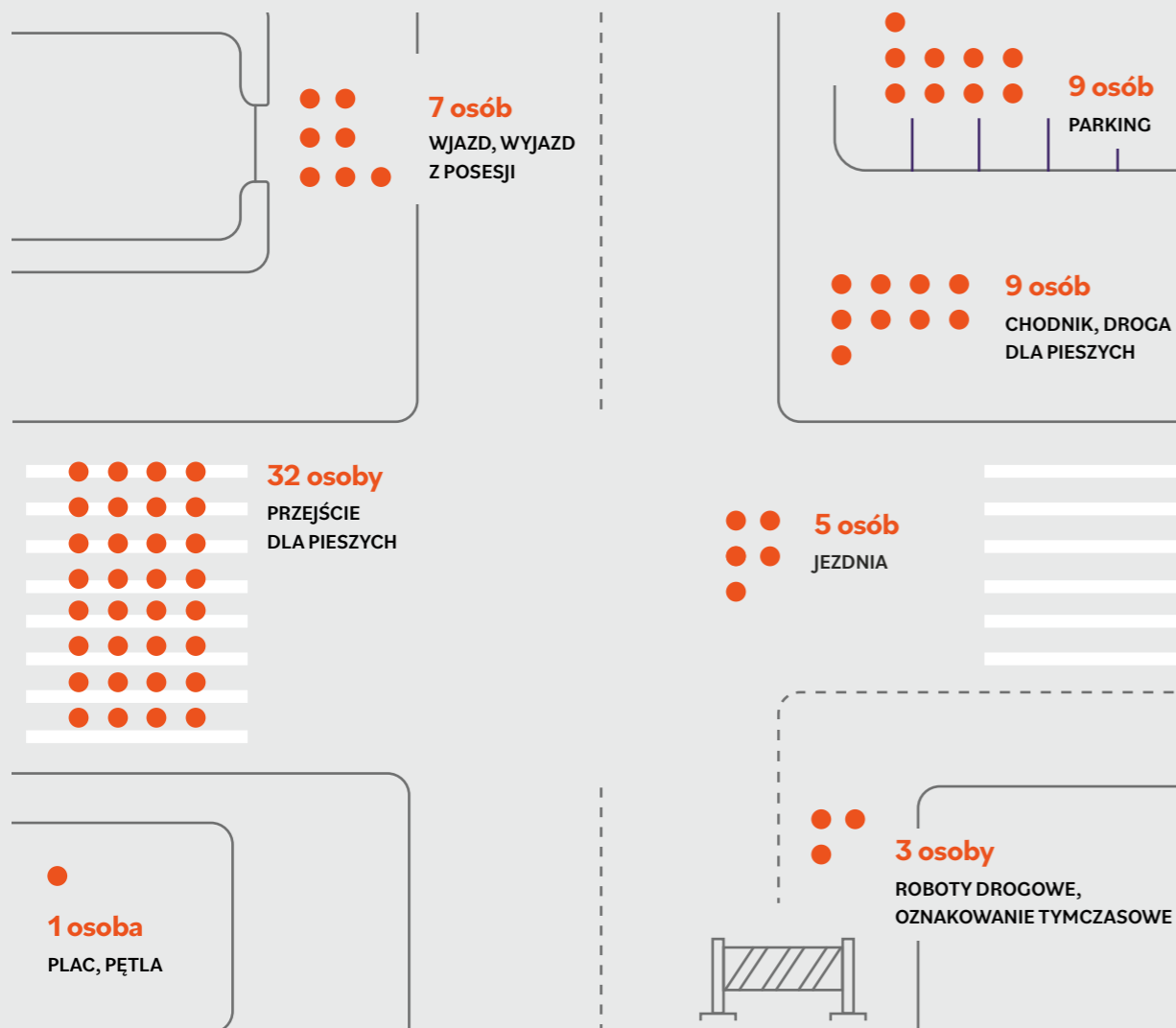
wypadki z pieszymi, w których uczestniczyli seniorzy



Udział seniorów wśród pieszych zabitych w wypadkach z pieszymi w latach 2014-2023



Miejsca wypadków z pieszymi seniorami w 2023 r.



7

pieszych seniorów zginęło w 2023 r.

Wśród pieszych ofiar wypadków (11), było aż 7 seniorów. To 24% wszystkich ofiar wypadków drogowych oraz blisko 64% ofiar wśród pieszych. Z kolei rannych w wieku 60+ było w 2023 r. 59 osób. To 9% spośród wszystkich rannych w wypadkach i 33,1% rannych wśród pieszych.

Warto także zwrócić uwagę na udział ofiar śmiertelnych względem liczby poszkodowanych pieszych. To pokazuje o ile częściej potrącenie osoby starszej jest tragiczne w skutkach. W 2023 roku spośród 66 poszkodowanych w wypadkach seniorów-pieszych zginęło 7, czyli ponad 10%. Z kolei spośród młodszych pieszych poszkodowanych w wypadkach (123), zginęły 4 osoby – 3,3%.

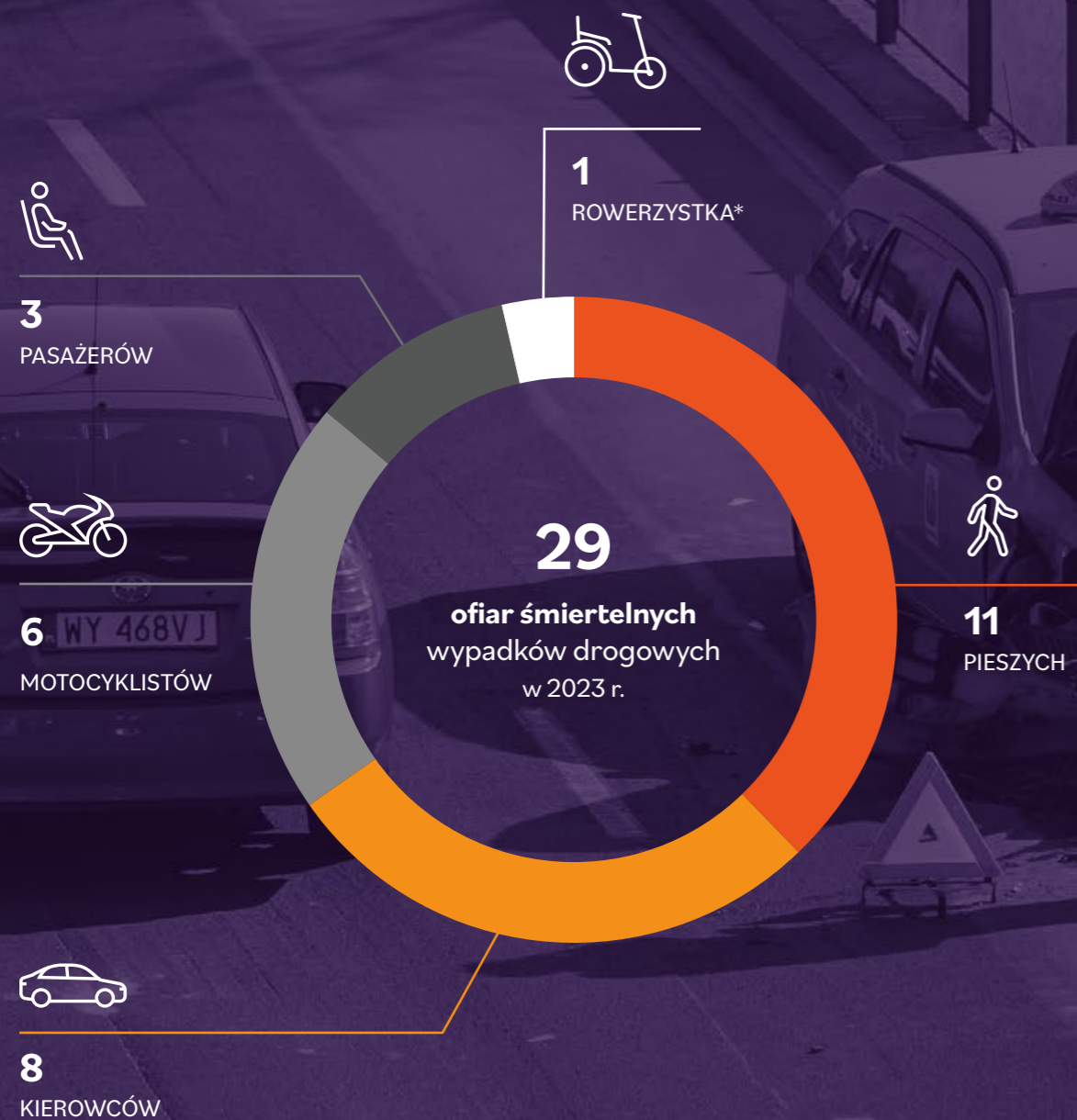
W ubiegłym roku piesi-seniorzy spowodowali 6 wypadków (tyle samo w 2022 roku). Zdecydowana większość potrąceń starszych osób bierze się więc z nieuwagi kierujących. Prawie 38% wypadków z pieszymi z udziałem seniorów to potrącenia pieszych-seniorów na przejściach dla pieszych. Przy czym 12 takich zdarzeń miało miejsce na przejściach z sygnalizacją.

Przyczyny wypadków drogowych z pieszymi, w których brali udział seniorzy

	ogółem	%
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIERUJĄCYCH POJAZDAMI:	77	90,6
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	61	71,8
• nieprawidłowe cofanie	14	16,4
• niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	2	2,4
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH:	8	9,4
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	5	5,9
• wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	2	2,4
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	1	1,1
SUMA	85	100,0

Wypadki śmiertelne w Warszawie w 2023 r.

Oprócz suchych danych warto pochylić się nad analizą poszczególnych wypadków, aby lepiej zrozumieć jak dochodzi do tragedii na drogach.



* osoba poruszająca się na elektrycznym trójkołowcu zakwalifikowana jako rowerzystka

10 stycznia
wtorek wieczorem



89-letni pieszy wszedł na czerwonym świetle pod jadący autobus. Zmarł w wyniku obrażeń.

12 stycznia
czwartek w ciągu dnia



66-letnia piesza weszła pod nadjeżdżające mini podczas przechodzenia przez jezdnię w niedozwolonym miejscu. Zmarła w wyniku obrażeń.

20 stycznia
piątek późnym popołudniem



75-letni pieszy wszedł pod nadjeżdżającą skodę podczas przekraczania jezdni w niedozwolonym miejscu. Zmarł w wyniku obrażeń.

3 lutego
piątek w ciągu dnia



82-letni kierowca renault zderzył się z przejeżdżającą na czerwonym świetle karetką. Zmarł w wyniku obrażeń.

21 kwietnia
piątek rano



76-letnia piesza potrącona na przejściu dla pieszych z sygnalizacją przez skręcające w prawo volvo.

23 maja
wtorek w ciągu dnia



36-letni motocyklista zderzył się ze skręcającym w lewo fordem. Zmarł na miejscu.

13 czerwca
wtorek rano



89-letnia piesza potrącona na przejściu dla pieszych z sygnalizacją przez ciężarowe volvo. Zmarła na miejscu.

19 czerwca
poniedziałek późnym popołudniem



38-letni pieszy potrącony na przejściu dla pieszych przez skodę. Zmarł na miejscu.

28 czerwca
środa rano



42-letni motocyklista, nieprawidłowo wyprzedzając, zderzył się z hondą. Zmarł na miejscu.

10 lipca
poniedziałek późnym popołudniem



83-letni pasażer autobusu poszkodowany w wyniku gwałtownego hamowania (nieustąpienie pierwszeństwa przez nieustalony pojazd). Zmarł w wyniku obrażeń.

7 sierpnia
poniedziałek po południu



87-letnia pasażerka autobusu poszkodowana podczas wysiadania. Zmarła w wyniku obrażeń.

7 sierpnia
poniedziałek wieczorem



21-letni motocyklista poszkodowany w wyniku nieprawidłowej zmiany pasa przez fordą. Zmarł w wyniku obrażeń.

16 sierpnia
środa rano



72-letni pieszy potrącony na przejściu dla pieszych przez lexusa. Zmarł w wyniku obrażeń.

17 sierpnia
czwartek w ciągu dnia



62-latka na elektrycznym trójkołowcu, nie ustępując pierwszeństwa, wjechała pod nadjeżdżającą toyotę. Zmarła w wyniku obrażeń.

1 września
piątek w nocy



42-letni motocyklista zderzył się ze skręcającą w lewo dacią. Zmarł na miejscu.

6 września
środa rano



24-letni kierowca hondy, jadąc z nadmierną prędkością, zderzył się z autobusem. Zmarł w wyniku obrażeń.

9 września
sobota w nocy



36-letni motocyklista, jadąc z nadmierną prędkością, uderzył w barierę ochronną. Zmarł w wyniku obrażeń.

3 października
wtorek późnym popołudniem



42-letnia kierująca hondą, jadąc z nadmierną prędkością, zderzyła się czołowo z autobusem. Zmarła w wyniku obrażeń.

9 października
poniedziałek rano



28-letni kierowca chevroleta, nieprawidłowo wymijając, zderzył się czołowo z fiatem. Zmarł w wyniku obrażeń.

9 listopada
czwartek po południu



53-letni pieszy wpadł pod tramwaj po opuszczeniu go. Zmarł na miejscu.

16 listopada
czwartek wieczorem



62-letni pieszy wszedł na czerwonym świetle pod jadący tramwaj. Zmarł na miejscu.

22 listopada
środa w ciągu dnia



22-letni kierowca i 21-letni pasażer bmw, jadąc z nadmierną prędkością, zderzyli się czołowo z autobusem. Zmarli w wyniku obrażeń.

26 listopada
niedziela rano



25-letni kierowca bmw, jadąc z nadmierną prędkością, dachował. Zmarł na miejscu.

27 listopada
poniedziałek po południu



85-letni kierowca toyoty, nie ustępując pierwszeństwa, zderzył się z autobusem. Zmarł w wyniku obrażeń.

29 listopada
środa w ciągu dnia



47-letnia piesza weszła na czerwonym świetle pod jadący autobus. Zmarła w wyniku obrażeń.

1 grudnia
piątek wieczorem



33-letnia piesza weszła pod nadjeżdżającego fordą, a następnie wpadła pod peugeotą podczas przekraczania jezdni w niedozwolonym miejscu. Zmarła w wyniku obrażeń.

23 grudnia
sobota w ciągu dnia



80-letni kierowca fiata poszkodowany w wyniku zderzenia pięciu pojazdów (niezachowanie bezpiecznej odległości przez citroena). Zmarł na miejscu.

25 grudnia
poniedziałek rano



35-letni motocyklista, jadąc z nadmierną prędkością, uderzył w barierę. Zmarł na miejscu.

Geografia miejsc niebezpiecznych

Bez analizy miejsc wypadków niemożliwe by było określenie priorytetowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. To na jej podstawie podejmowane są decyzje o m.in. budowie nowej sygnalizacji świetlnej czy lokalizacji fotoradarów lub zmian w organizacji ruchu.

W 2023 roku najwięcej wypadków odnotowano na Mokotowie (85) oraz w Śródmieściu (66) i na Woli (53). We wszystkich tych dzielnicach zauważalny jest duży spadek liczby wypadków. Odpowiednio o 21, 36, 33 mniej. Najmniej wypadków miało miejsce w Wesołej (6) oraz w Rembertowie i Ursusie (po 10). Ponadto do statystyk wliczone zostały dwa wypadki poza granicami miasta. Miały jednak miejsce na przebiegającej fragmentami przez stolicę Południowej Obwodnicy Warszawy. Wypadki te są brane pod uwagę w warszawskich statystykach ze względu na ciągłość POW.

Rozkład zdarzeń wg miejsca na drodze

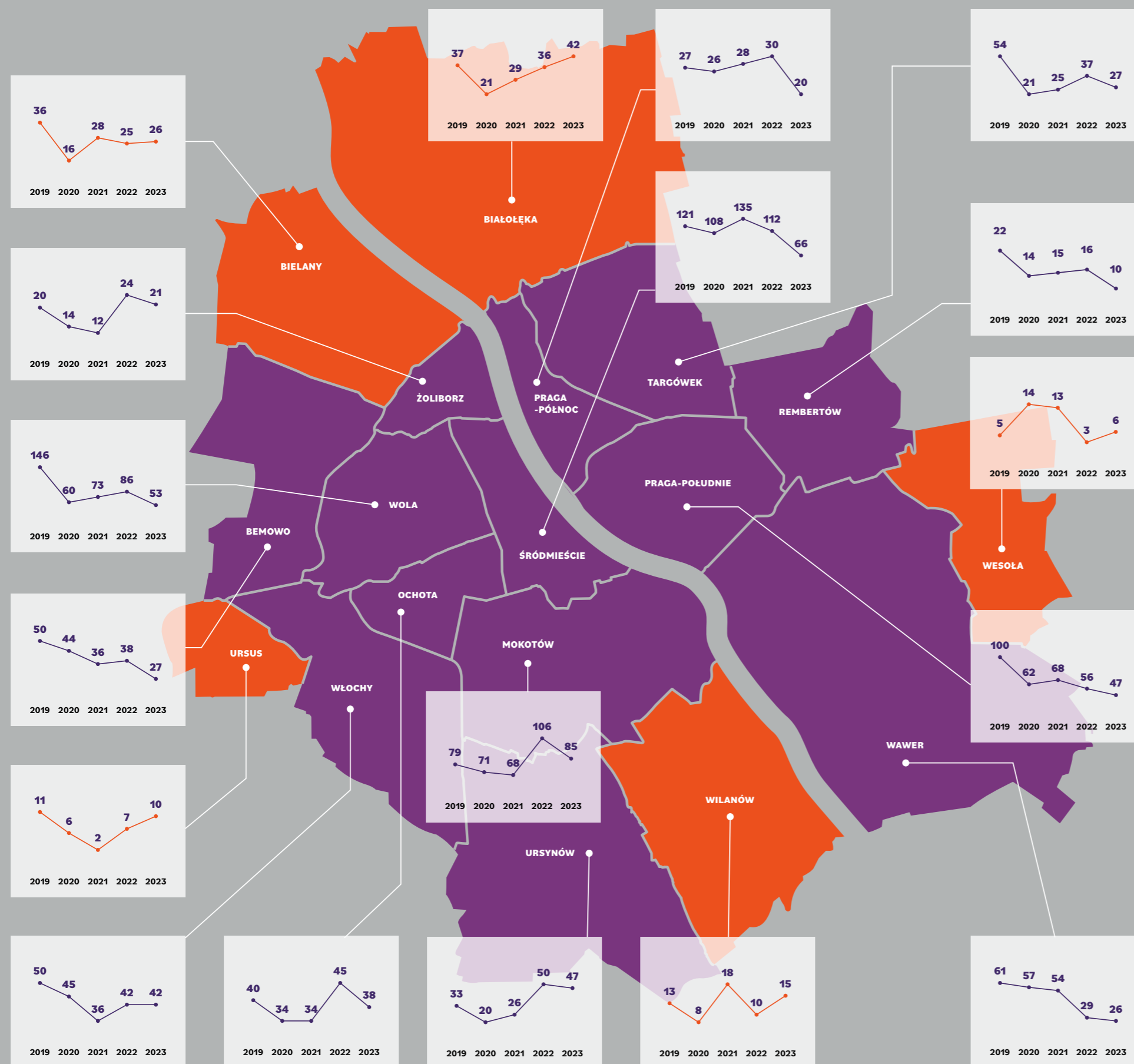
Miejsca zdarzeń		WYPADKI		ZAREJESTROWANE KOLIZJE*	
podstawowe	szczegółowe		%		%
ODCINKI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI		299	49,0	808	56,2
	• prosty odcinek	269	44,1	772	53,7
	• zakręt	30	4,9	36	2,5
SKRZYŻOWANIA		261	42,8	449	31,3
	• o ruchu okrężnym	27	4,4	67	4,7
	• dróg równorzędnych	11	1,8	19	1,3
	• z pierwszeństwem przejazdu	223	36,6	363	25,3
	• sygnalizacja jest, działa	126	20,7	262	18,2
	• sygnalizacja jest, nie działa	2	0,3	2	0,2
	• brak sygnalizacji	133	21,8	185	12,9
REJON SKRZYŻOWANIA		28	4,6	111	7,7
POZA SIECIĄ DRÓG		22	3,6	69	4,8
OGÓLEM		610	100	1437	100

Wypadki w poszczególnych dzielnicach w latach 2019 – 2023

	WYPADKI					RANNI					ZABICI				
	2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019
MOKOTÓW	85	106	68	71	79	96	118	75	77	91	4	8	3	6	6
ŚRÓDMIEŚCIE	66	112	135	108	121	77	130	143	118	148	1	1	5	3	4
WOLA	53	86	73	60	146	58	88	79	57	170	1	3	2	4	5
PRAGA—PŁD.	47	56	68	62	100	62	60	68	69	109	4	4	4	2	1
URSYNÓW	47	50	26	20	33	48	58	27	24	34	2	—	1	3	—
WŁOCHY	42	42	36	45	50	46	42	39	53	55	2	4	1	1	1
BIAŁOŁĘKA	42	36	29	21	37	44	40	34	22	43	2	1	3	2	—
OCHOTA	38	45	34	34	40	40	49	36	33	47	3	—	1	3	1
TARGÓWEK	27	37	25	21	54	29	44	30	27	60	1	2	2	3	1
BEMOWO	27	38	36	44	50	29	41	35	47	60	1	—	4	1	1
BIELANY	26	25	28	16	36	25	25	29	15	36	3	2	3	2	4
WAWER	26	29	54	57	61	26	31	66	61	62	2	2	3	6	4
ŻOLIBORZ	21	24	12	14	20	21	24	12	30	24	1	—	—	2	4
PRAGA—PŁN.	20	30	28	26	27	20	29	29	25	27	1	4	5	2	—
WILANÓW	15	10	18	8	13	16	12	20	8	20	—	—	—	—	—
URSUS	10	7	2	6	11	11	7	2	6	13	—	—	—	1	1
REMBERTÓW	10	16	15	14	22	10	15	15	18	22	—	2	2	1	2
WESOŁA	6	3	13	14	5	5	3	11	19	10	1	—	3	2	—
POZA WARSZAWĄ	2	1	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
OGÓLEM	610	753	700	641	905	665	818	750	709	1251	29	33	42	44	35



Wypadki w poszczególnych dzielnicach 2019 – 2023



Najbezpieczniejszą dzielnicą pod względem ofiar śmiertelnych jest Wilanów – po raz piąty rok z rzędu nie doszło tam do śmiertelnego wypadku. W Ursusie z kolei był to trzeci rok z rzędu bez ofiar śmiertelnych. Oprócz tego wypadków śmiertelnych nie było w 2023 roku w Rembertowie.

W 2023 roku do wypadków śmiertelnych nie doszło więc tylko w trzech dzielnicach. Jednocześnie w czterech dzielnicach – Ursynów, Białołęka, Ochota, Bielany – nastąpił wzrost liczby zabitych w porównaniu do 2022 roku.

Najwięcej osób zginęło na Mokotowie i Pradze-Południe – po 4 osoby. Po przeliczeniu ofiar śmiertelnych w stosunku do liczby wypadków najgorzej wypadają dzielnice Wesoła oraz Bielany i Praga-Południe.

Analizując dane dotyczące liczby wypadków w danej dzielnicy, warto jednak zwrócić uwagę na jej liczbę i zagęszczenie ludności. Na Mokotowie mieszka 225,1 tys. ludzi (najwięcej w Warszawie), przy zagęszczeniu 6355 osób na km². Z kolei w Wesołej mieszka 26,5 tys. ludzi (mniej mieszka tylko w Rembertowie) przy zagęszczeniu 1155 osób na km².*

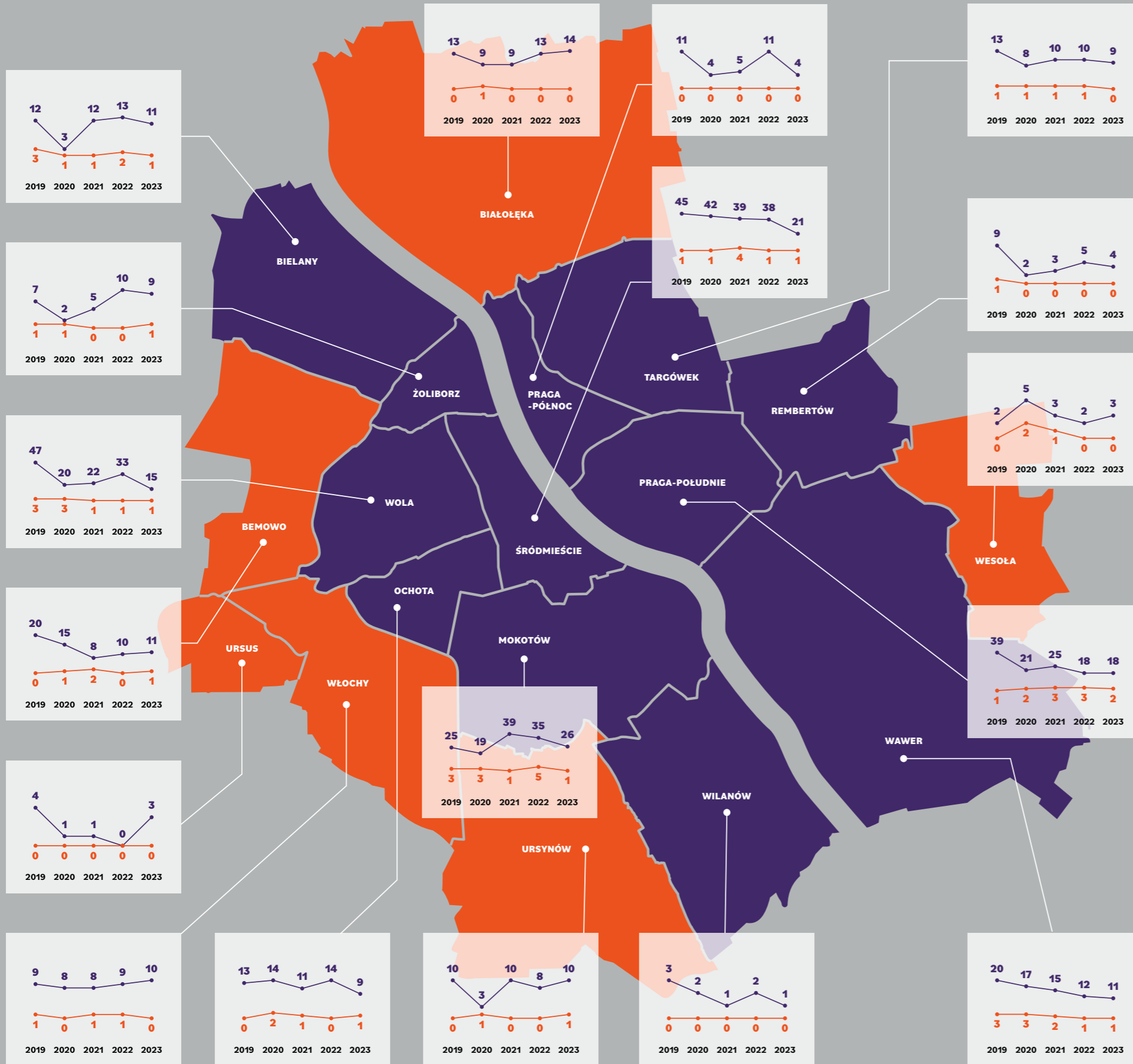
*Dane GUS. Stan na czerwiec 2023 r.





Wypadki z pieszymi i ofiary śmiertelne w poszczególnych dzielnicach

2019 – 2023



- wypadki z pieszymi
- ofiary śmiertelne wśród pieszych



Skrzyżowania o największej liczbie wypadków

≥3 wypadki

1

al. Armii Krajowej - Broniewskiego

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	2
W TYM ZABICI PIESI	—

2

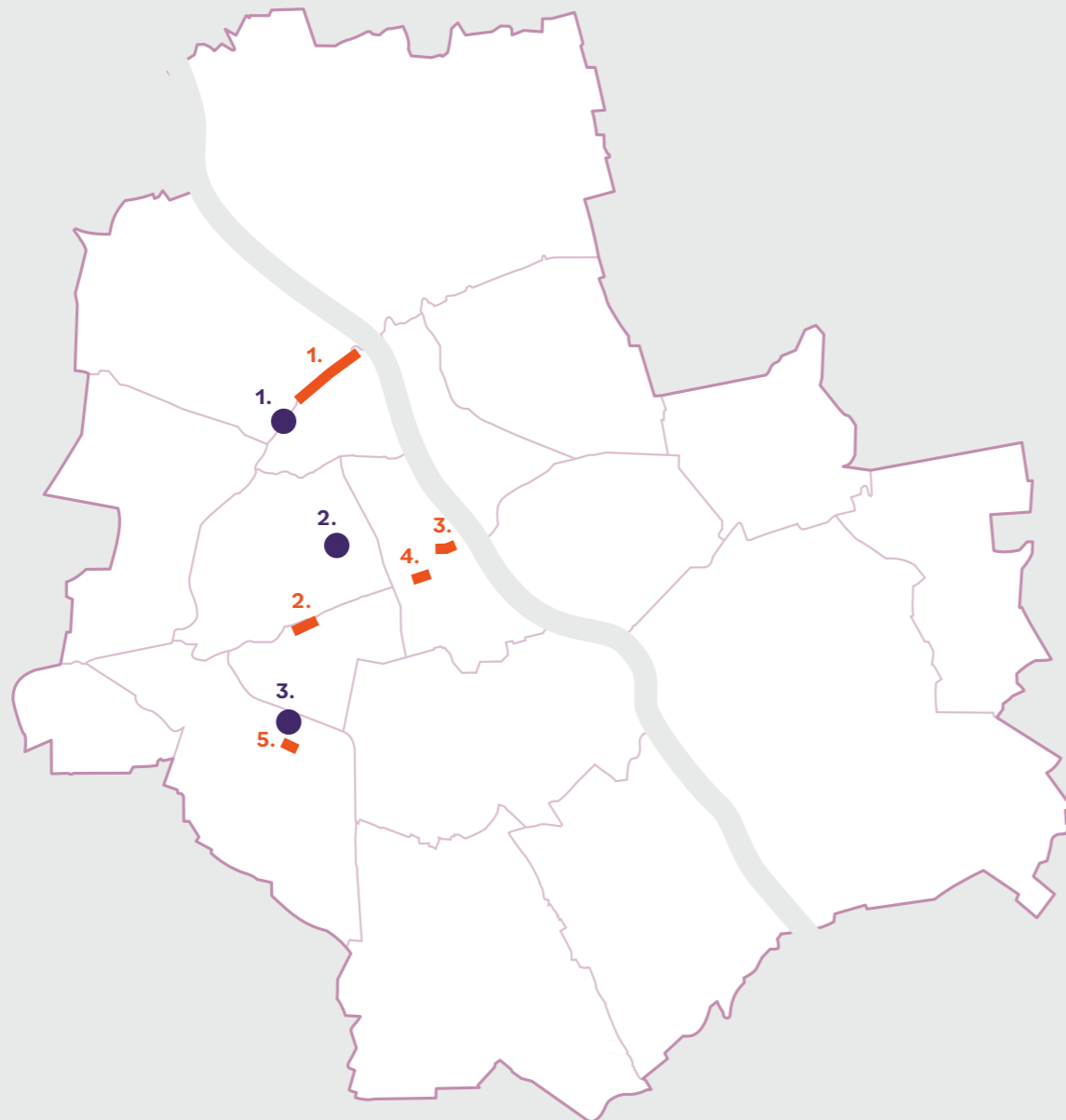
al. Solidarności - Okopowa Rondo Kercelak

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	3
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—

3

al. Krakowska - Lechicka - Bakalarska

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—



3

Tamka Kopernika - Kruczkowskiego/ Herberta/Topiel

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	1
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—

4

Aleje Jerozolimskie Marszałkowska - Krucza

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	3
ZABICI	—
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	2
W TYM RANNI PIESI	2
W TYM ZABICI PIESI	—

5

Hynka Radarowa - Gładka/Czardasza

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	3
ZABICI	—
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	1
W TYM RANNI PIESI	1
W TYM ZABICI PIESI	—

Odcinki o największej liczbie wypadków ≥3 wypadki

1

al. Armii Krajowej Wybrzeże Gdylskie - Słowackiego

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

2

Aleje Jerozolimskie Grzymały-Sokołowskiego - Al. Jerozolimskie 144 rej. Dw. Zachodniego

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	5
ZABICI	1
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

Miejsca zwiększonego zagrożenia

Za miejsca zwiększonego zagrożenia uznawane są skrzyżowania oraz odcinki między skrzyżowaniami, na których zdarzyły się co najmniej 3 wypadki. Miejsca te są szczegółowo badane pod kątem bezpieczeństwa i warunków ruchu. Dzięki temu możemy monitorować bezpieczeństwo na warszawskich ulicach i wprowadzać odpowiednie zmiany, np. doświetlenie przejść dla pieszych, budowa azyli, poprawa widoczności, progi zwalniające czy montaż sygnalizacji świetlnej.

W 2023 roku do trzech lub więcej wypadków doszło tylko na trzech skrzyżowaniach. Przy analizie skrzyżowań uznawanych jako miejsca zwiększonego zagrożenia warto zwrócić uwagę na rondo Kercelak. W zeszłym roku doszło na nim do 3 wypadków, zaś w 2022 roku do aż 6. Jednocześnie jest to skrzyżowanie, które w ciągu ostatnich 5 lat na liście skrzyżowań o największej liczbie wypadków pojawiło się aż czterokrotnie.

Podsumowanie

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

- liczby ofiar śmiertelnych o 4 | - **12,1%**
- liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych o 5 | - **31,25%**
- liczby wypadków o 143 | - **18,9%**
- liczby wypadków z pieszymi - najechania na pieszego o 61 | - **25,1%**
- liczby rannych o 153 | - **18,7%**
- liczby wypadków na przejściach o 38 | - **26,6%**
- liczby wypadków z udziałem rowerzystów o 47 | - **24,2%**
- liczby ofiar wypadków spowodowanych przez niedoświadczonych kierowców (do 25 lat) o 3 | - **3,2%**

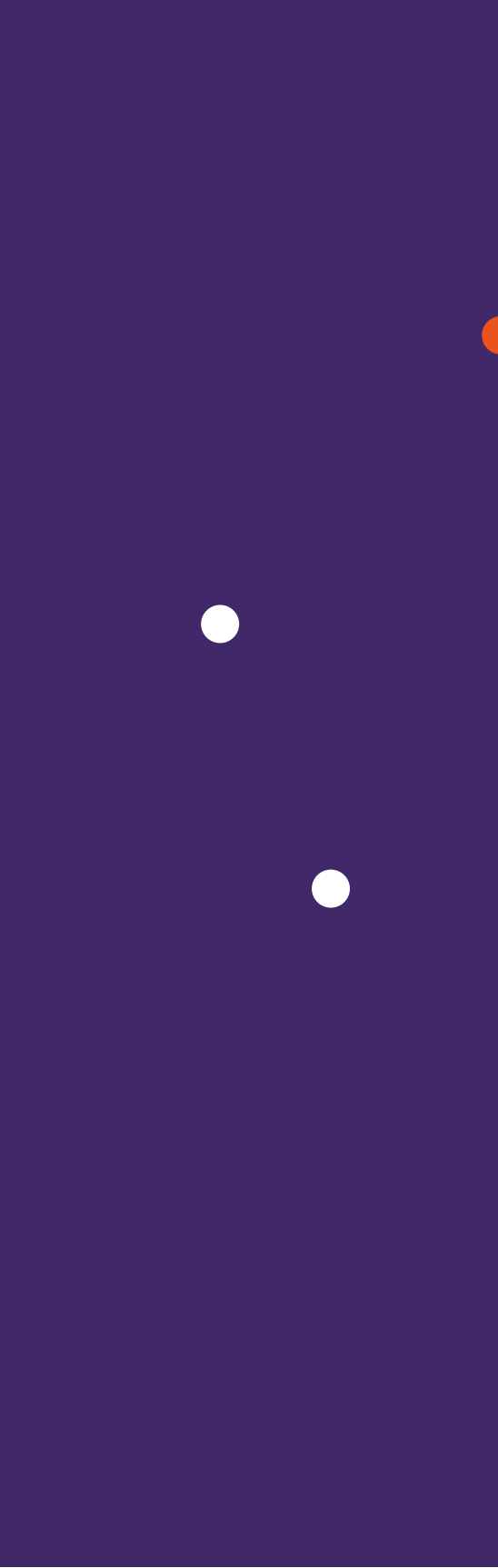
Niestety w porównaniu z poprzednim rokiem nastąpił **wzrost**:

- liczby ofiar śmiertelnych wśród seniorów o 5 | **62,5%**
- liczby wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu i/lub innych środków odurzających o 13 | **65%**
- liczby ucieczek z miejsca wypadku o 3 | **3,9%**
- liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacją miejską o 2 | **22,2%**
- liczby kolizji drogowych o 583 | **2,6%**

Sytuacja pieszego

- wypadki z pieszymi - najechania na pieszego to **29,8%** (182 z 610) wszystkich wypadków drogowych
- piesi są sprawcami tylko **3,9%** (24 z 610) wszystkich wypadków
- piesi stanowią **37,9%** (11 z 29) wszystkich ofiar śmiertelnych
- **83,6%** (510 z 610) wypadków stanowią dwa rodzaje zdarzeń - zderzenia pojazdów w ruchu (328 wypadków) i wypadki z pieszymi-najechanie na pieszego (182)
- **57,7%** (105 z 182) najechań na pieszych miało miejsce na przejściach dla pieszych
- **73,6%** (134 z 182) wypadków z pieszymi zostało spowodowanych na skutek nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu
- **63,6%** (7 z 11) ofiar wśród pieszych to seniorzy, czyli osoby w wieku 60 lat i więcej
- **23,1%** (33 z 143) wypadków na przejściach dla pieszych miało miejsce na tych, wyposażonych w sygnalizację świetlną





Zarząd
Dróg
Miejskich