

Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie

2024



Raport o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie 2024



REDAKCJA:
Jakub Dybalski
Kamil Witek

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD:
Natalia Mikołajczuk
Anna Stankiewicz

ZDJĘCIA:
Mirek Kaźmierczak / ZDM
Adam Borkowski, Ammy Singh / unsplash.com (str 2, 12, 29, 36, 38)

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 2024 r. Ten rok był wyjątkowy – nigdy wcześniej w historii zbierania danych o wypadkach na warszawskich drogach nie zginęło mniej osób. 26 ofiar śmiertelnych to nadal zdecydowanie za dużo. Jednak patrząc wstecz nie tylko na ostatnią dekadę XX wieku, kiedy corocznie na naszych drogach ginęło 200-300 osób, ale choćby początek ubiegłej dekady, gdy takich zdarzeń było blisko 100, widać jak ogromny postęp dokonuje się w stolicy z każdym rokiem.

DZIAŁANIA, KTÓRYMI MOŻEMY SIĘ POCHWALIĆ W 2024 R. TO M.IN.:

- **35 nowych lub wyremontowanych sygnalizacji świetlnych**
- **3 nowe ronda**
- **24 nowe azyle na przejściach dla pieszych**
- **19 nowych lub wyremontowanych progów zwalniających**

Wydaje się, że od czasów pandemii w sposób trwały ograniczyliśmy w stolicy liczbę wypadków drogowych. W 2024 r. w blisko dwumilionowej Warszawie było ich 682, mniej niż w Krakowie (931), czy w Łodzi (860). Wyzwaniem jest ograniczenie najcięższych skutków takich zdarzeń, aby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych było z roku na rok coraz mniej.

Spoglądając na liczby widać, że krok po kroku tak się dzieje. W Warszawie, w stosunku do liczby mieszkańców, notujemy dziś ponad trzykrotnie niższy odsetek ofiar wypadków drogowych niż w skali województwa mazowieckiego, czy całej Polski, choć natężenie ruchu drogowego jest tu nieporównywalnie większe. Dzieje się tak m.in. dzięki modernizowaniu infrastruktury drogowej, przy czym priorytetem dla Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie są przejścia dla pieszych. W latach 2016-2020 dokonaliśmy kompleksowego audytu wszystkich zebr bez sygnalizacji świetlnej. Od tego czasu sukcesywnie przebudowujemy te, wskazane w audycie jako niebezpieczne. Warszawa zapewniła wyłącznie na ten cel 164 mln zł na lata 2025-28, co pozwoli na dokonanie wszystkich niezbędnych zmian.

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 9% odnotowanych przez policję kolizji - tylko tych, dla których Zarząd Dróg Miejskich posiada szczegółowe szkice przebiegu zdarzenia oraz wszystkie kolizje z udziałem pieszych. 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



92%

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

Na obszarze objętym granicami miasta stołecznego Warszawy w 2024 r. zarejestrowano 682 wypadki drogowe, w których poszkodowane zostały 792 osoby, w tym:

- 766 rannych
- 13 osób zabitych na miejscu zdarzenia
- 13 osób zmarłych w wyniku doznanych obrażeń

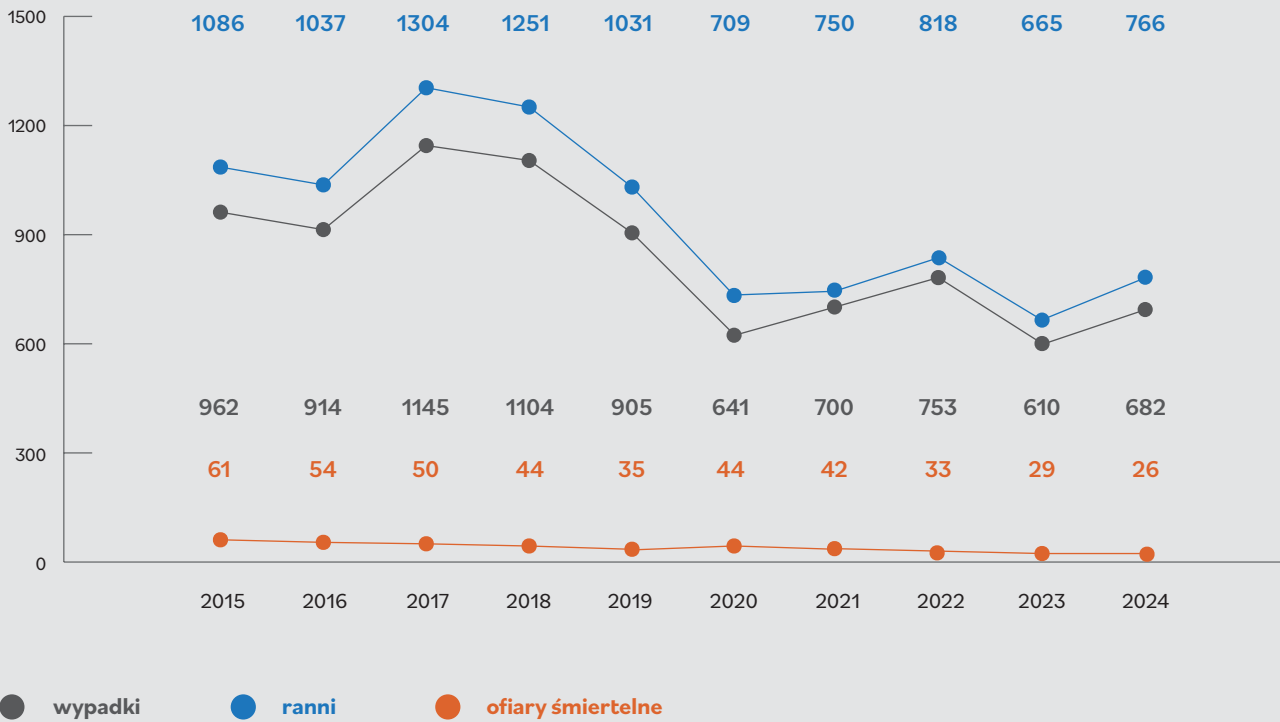
Śmierć na warszawskich drogach poniosło 26 osób. To o 3 osoby mniej niż rok wcześniej (w 2023 było 29). W historii zbierania statystyk, która sięga początków lat 80-tych ubiegłego wieku, jest to najniższa liczba wypadków śmiertelnych.

W WRD KSP odnotowano także 24 383 kolizji drogowych. Do bazy danych ZDM wprowadzono 2 304 kolizji (w tym 532 kolizji z pieszymi), co do których policja zastosowała postępowanie w sprawach o wykroczenia i sporządziła szczegółowe szkice z miejsca zdarzenia.

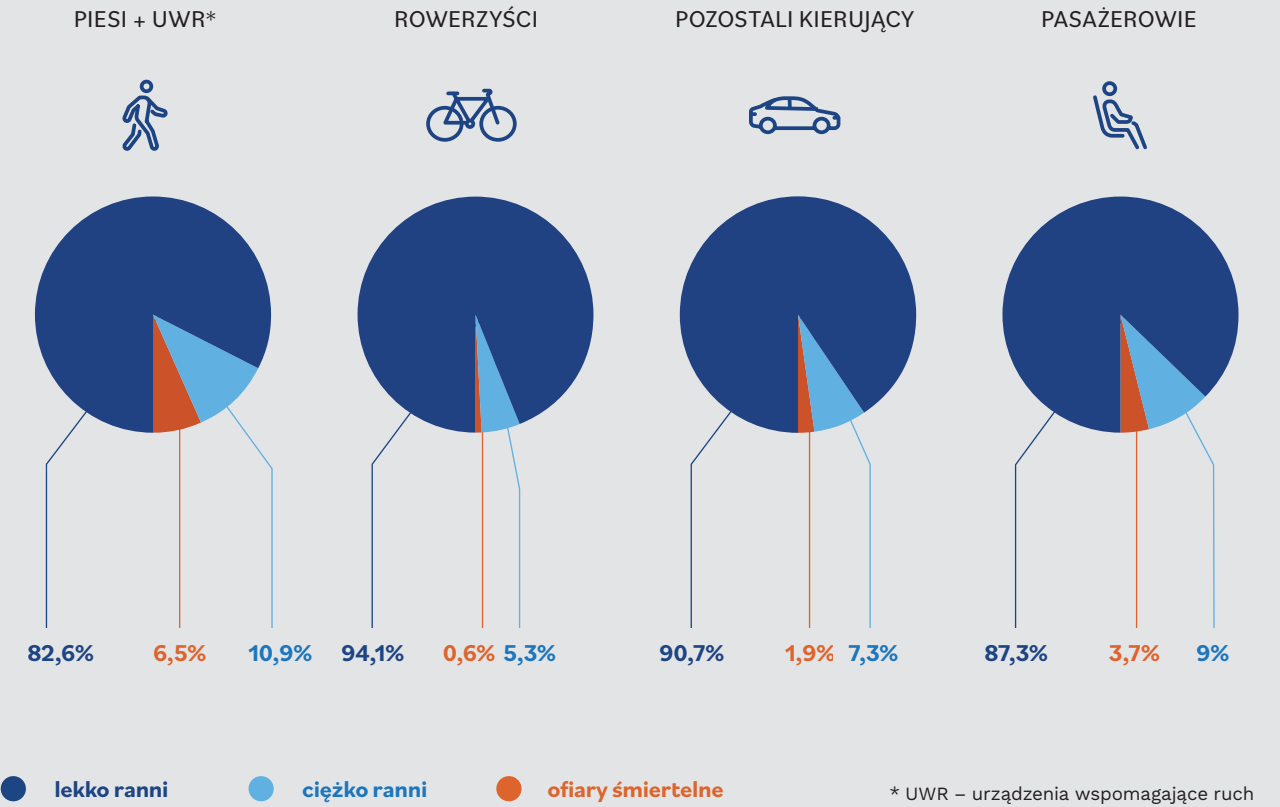
	WYPADKI	POSZKODOWANI	RANNI	W TYM CIĘŻKO RANNI	W TYM LEKKO RANNI	LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH	LICZBA POSZKODOWANYCH NA 1 WYPADEK
2015	962	1147	1086	101	985	62	1,19
2016	914	1091	1037	158	879	57	1,19
2017	1145	1354	1304	115	1189	50	1,18
2018	1104	1295	1251	116	1135	44	1,17
2019	905	1066	1031	102	929	35	1,17
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
2024	682	792	766	65	701	26	1,16
Zmiana 2023-2024	12%	14%	15%	51%	13%	-10%	
Zmiana 2015-2024	-29%	-41%	-29%	-35%	-28%	-57%	

W 2024 roku zanotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków drogowych, a co za tym idzie również wzrost liczby poszkodowanych w wypadkach. Drugi rok z rzędu liczba najtragiczniejszych konsekwencji wypadków, czyli łączna liczba osób ciężko rannych oraz ofiar śmiertelnych, jest dwucyfrowa – 91.

Zestawienie danych o wypadkach w latach 2015 – 2024



Stopień obrażeń u różnych grup użytkowników w 2024 r.



* UWR – urządzenia wspomagające ruch



o 4

wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych w stosunku do 2023 roku.

W 2024 r. największą grupę osób poszkodowanych w wypadkach stanowili kierujący pojazdami samochodowymi, choć tylko 5 z nich zginęło.

Największą grupę wśród ofiar śmiertelnych stanowili w zeszłym roku piesi. Na warszawskich ulicach zginęło ich 15, o czterech więcej niż rok wcześniej. Warto jednak zauważyć, że w perspektywie wieloletniej ta statystyka w stolicy sukcesywnie spada, a wspomniana liczba jest drugą najniższą odkąd zbieramy takie dane.

Czerwiec 2024 r. to miesiąc, w którym nie zdarzył się żaden wypadek śmiertelny. To trzeci taki pełny miesiąc w historii zbierania danych. Warto jednak zauważyć, że od kilku lat zarysowuje się tendencja w której wzrost liczby wypadków przypada na pierwsze ciepłe miesiące, oraz na wrzesień, z kolei zła pogoda to zmniejszenie natężenia takich zdarzeń. W ubiegłym roku w sumie w styczniu i lutym było mniej wypadków niż w maju, w czerwcu czy we wrześniu.

Miesięczne zestawienie liczby wypadków w latach 2020 - 2024

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2024	35	33	48	57	77	76	65	63	78	61	46	43

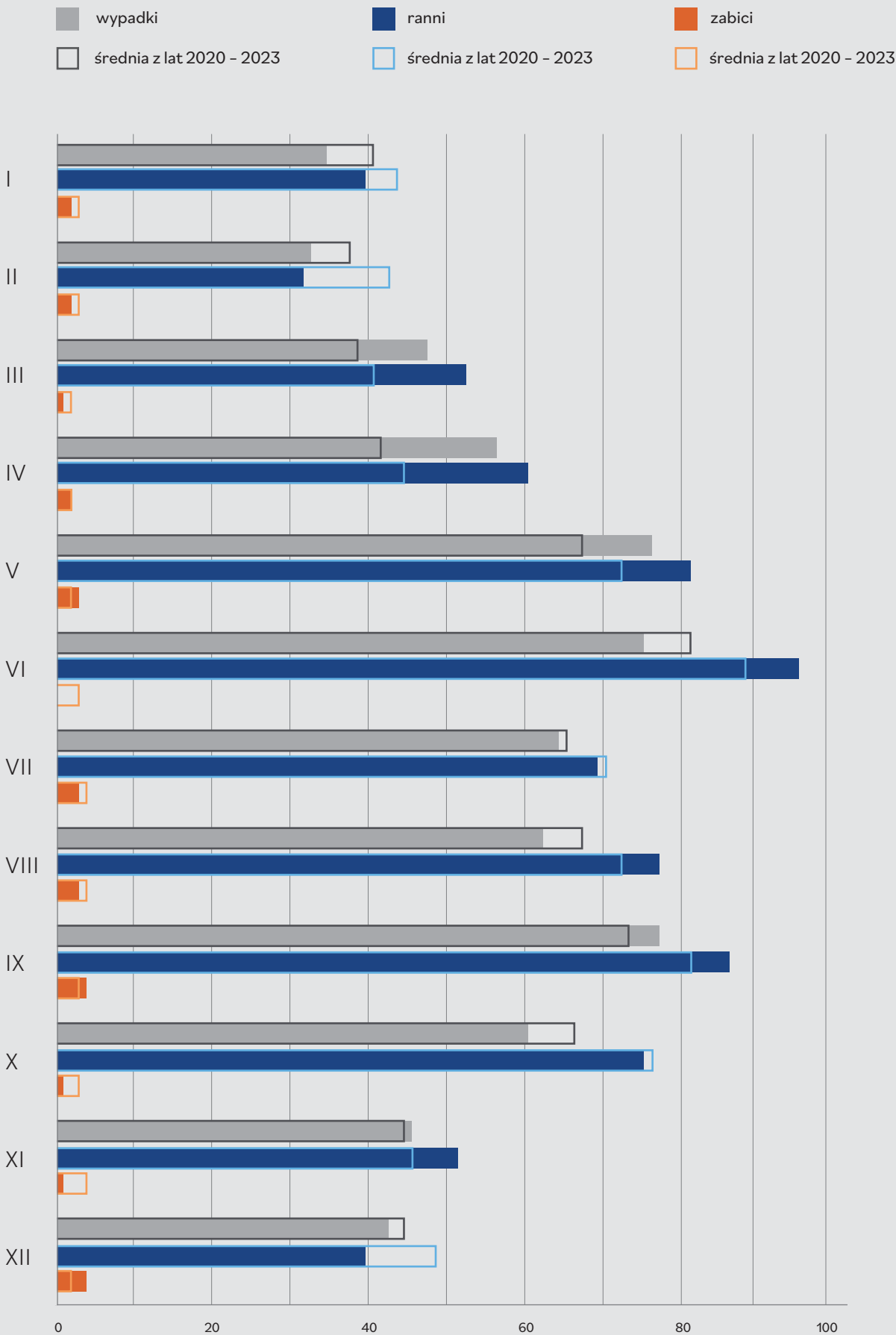
Miesięczne zestawienie liczby rannych w latach 2020 - 2024

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2024	40	32	53	61	82	96	70	78	87	76	52	40

Miesięczne zestawienie liczby zabitych w latach 2020 - 2024

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
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
2024	2	2	1	2	3	0	3	3	4	1	1	4

Miesięczne zestawienie wypadków, rannych i zabitych w 2024 r.



Rok po roku zmniejsza się w Warszawie odsetek wypadków, do których doszło przy złej pogodzie. W 2024 roku już mniej niż co piąty miał miejsce na mo-krej lub zaśniewanej nawierzchni. Warto pamiętać, że zdecydowana większość zdarzeń drogowych ma miejsce przy dobrej pogodzie i dobrym oświetleniu.

Liczba wypadków w wybranych warunkach i okolicznościach w latach 2020 – 2024

	 Brak światła dziennego		 Stan jezdni inny niż sucha		Wypadki ogółem
	liczba	%	liczba	%	
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
2024	189	27,7	129	18,9	682

Tak jak w poprzednich latach najwięcej wypadków stanowiły zderzenia pojaz-dów. 399 spośród wszystkich 682 wypadków to zderzenia pojazdów – boczne, tylne i czołowe. Zginęło w nich 5 osób, a 469 zostało rannych.

Zdarzeń zakwalifikowanych jako najechanie na pieszego oraz pozostałych z udziałem pieszych było w 2024 r. 225, czyli 33% ogólnej liczby wypadków. To podobny odsetek co rok wcześniej (29,8%). To zdarzenia zdecydowanie najtragiczniejsze w skutkach, pieszy bowiem podczas kolizji nie jest w żaden sposób chroniony przed uderzeniem.

Wypadków z udziałem pieszych, których rodzajem zdarzenia jest najechanie na pieszego, było łącznie 209. Poza tymi zdarzeniami miało miejsce jeszcze 16 wypadków, w których brali udział piesi, były to:

- zderzenia boczne4
- zdarzenia z pasażerem3
- zderzenia tylne2
- najechanie na unieruchomiony pojazd2
- wywrócenie się pojazdu2
- najechanie na barierę1
- inne2

W tych zdarzeniach rany odniosły 22 osoby, w tym 14 pieszych. Spośród po-zostałych poszkodowanych 3 było pasażerami autobusów, 3 to rowerzyści, 1 kierowat hulajnogą elektryczną i 1 to motocyklista.

Wypadki drogowe ogółem. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		OFIARY ŚMIERTELNE		SUMA POSZKODO-WANYCH
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
ZDERZENIA BOCZNE	311	45,6	365	47,7	2	7,7	367
WYPADKI Z PIESZYM	209	30,6	212	27,7	15	57,7	227
ZDERZENIA TYLNE	58	8,5	73	9,5	1	3,8	74
WYPADKI Z PASAŻEREM	40	5,9	51	6,7	-	-	51
ZDERZENIE CZOŁOWE	30	4,4	31	4,0	2	7,7	33
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	9	1,3	9	1,2	-	-	9
NAJECHANIE NA BARIERĘ	7	1,0	6	0,8	1	3,8	7
NAJECHANIE NA SŁUP, ITP.	6	0,9	9	1,2	1	3,8	10
INNE	6	0,9	5	0,7	1	3,8	6
NAJECH. NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	2	0,3	2	0,3	-	-	2
NAJECHANIE NA DRZEWO	2	0,3	1	0,1	3	11,5	4
NAJECHANIE NA ZWIERZĘ	1	0,1	1	0,1	-	-	1
ZDERZENIE Z OSOBĄ UWR	1	0,1	1	0,1	-	-	1
RAZEM	682	100	766	100	26	100	792

Wypadki z pieszymi / najechanie na pieszego

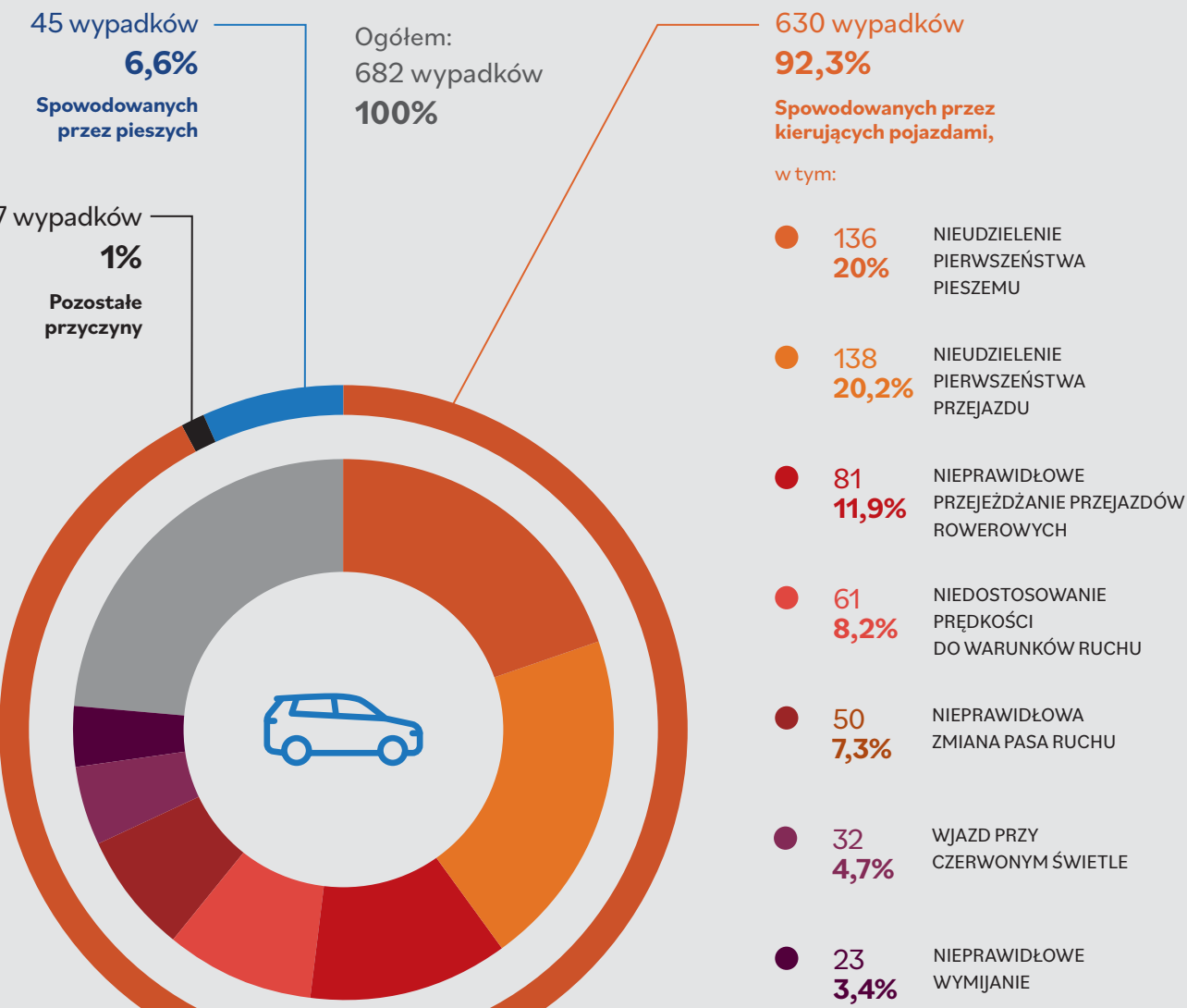
	WYPADKI	W TYM WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH	%	ZABICI PIESI	W TYM ZABICI PIESI SPRAWCY	%	RANNI
2014	484	126	26,0	39	24	61,5	476
2015	391	83	21,2	32	14	43,8	376
2016	398	91	22,9	31	12	38,7	385
2017	408	92	22,5	34	22	64,7	404
2018	381	80	21,0	24	10	41,7	383
2019	302	68*	22,5	18 (+3)*	9	50,0	297
2020	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)**
2024	225	45	20	15	9	60	234 (+22)**

Ranni to liczba wszystkich rannych (pieszy, kierowca, pasażer) biorących udział w tych wypadkach.
(+x)* 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.
(234 to liczba wszystkich rannych z najechania na pieszego 212 i pozostałych zdarzeń 22)

Wypadki drogowe ogółem. Przyczyny i sprawcy

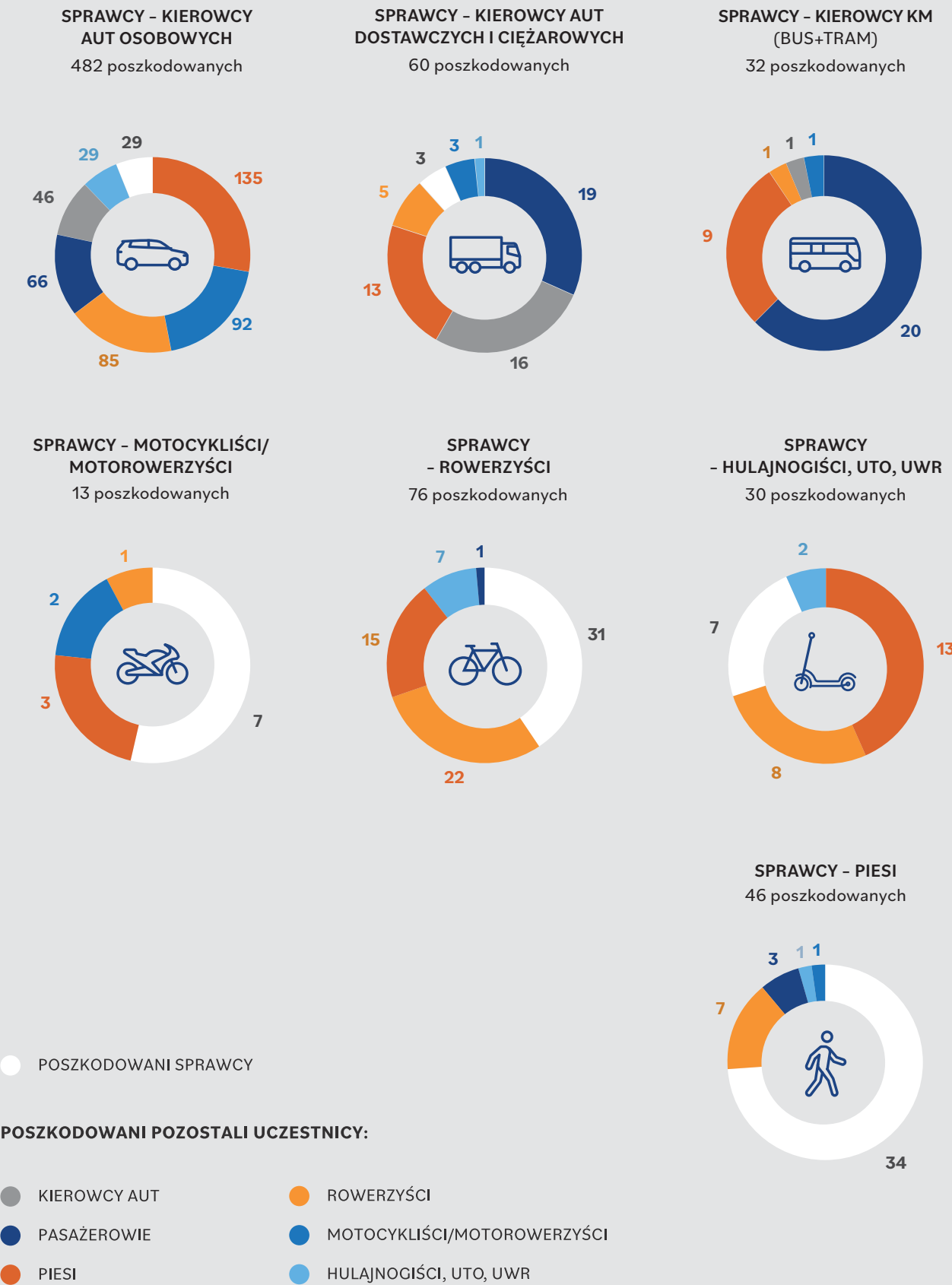
PRZYCZYNY WYPADKÓW	WYPADKI OGÓŁEM	%	WYPADKI Z OFIARAMI ŚMIERTELNYMI	%
Spowodowane przez kierujących pojazdami	630	92,3	12	54,5
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU	138	20,2	-	-
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PIESZEMU	136	20	4	18,2
NIEPRAWIDŁOWE PRZEJEŹDŻANIE PRZEJAZDÓW ROWEROWYCH	81	11,9	1	4,5
NIEDOSTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU	61	8,9	4	18,2
NIEPRAWIDŁOWA ZMIANA PASA RUCHU	50	7,3	-	-
WJAZD PRZY CZERWONYM ŚWIECIE	32	4,7	1	4,5
NIEPRAWIDŁOWE WYMIJANIE	23	3,4	1	4,5
NIEPRAWIDŁOWE WYPRZEDZANIE	22	3,2	-	-
NIEPRAWIDŁOWE SKRĘCANIE	22	3,2	-	-
NIEZACHOWANIE BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY POJAZDAMI	21	3,1	-	-
NIEPRAWIDŁOWE COFANIE	20	2,9	-	-
GWAŁTOWNE HAMOWANIE	9	1,3	-	-
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA KIERUJĄCEGO	5	0,7	1	4,5
NIEPRAWIDŁOWE ZAWRACANIE	4	0,6	-	-
NIEPRAWIDŁOWE OMIJANIE	4	0,6	-	-
NIEPRZESTRZEGANIE INNYCH ZNAKÓW I SYGNAŁÓW NA DRODZE	2	0,3	-	-
Spowodowane przez pieszych	45	6,6	9	41
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE PRZED JADĄCYM POJAZDEM	22	3,2	3	13,6
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIECIE	14	2,1	3	13,6
PRZEKRACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM	6	0,9	2	9,1
STANIE, LEŻENIE, CHODZENIE NIEPRAWIDŁOWĄ STRONĄ DROGI	1	0,1	-	-
INNE (NIEUSTALONE) WYKROCZENIA PIESZEGO	1	0,1	1	4,5
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE ZZA POJAZDU/PRZESZKODY	1	0,1	-	-
Inne pozostałe przyczyny	7	1	1	4,5
Z WINY PASAŻERA	4	0,6	-	-
ZWIERZĘ NA DRODZE	2	0,3	-	-
ZABEZPIECZENIE ROBÓT NA DRODZE	1	0,1	-	-
Razem	682	100	22	100

Główne przyczyny wypadków



Sprawcami wypadków są niezmiennie przede wszystkim kierujący pojazdami. To oni przyczynili się do 92,3% wszystkich wypadków. Tylko niespełna 7% wypadków spowodowali piesi. Gdy jednak skupić się tylko na tym wycinku zdarzeń, warto zauważyć, że w porównaniu z poprzednim rokiem liczba wypadków spowodowanych przez pieszych wzrosła prawie dwukrotnie.

Najczęstszą przyczyną wypadków w 2024 roku były dwa rodzaje wykroczeń popełnianych przez kierujących - nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. Piesi, jeśli spowodowali wypadek, to zwykle poprzez nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem oraz zignorowanie czerwonego światła.



Sytuacja pieszego na jezdni

57,7%

po raz pierwszy od 2019 r.
piesi to ponad połowa
ofiarnych wypadków

Głównym problemem związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Warszawie jest zagrożenie wypadkami z udziałem pieszych, którzy są najbardziej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

W 2024 r. w 225 wypadkach z pieszymi (w tym 209 najechaniach na pieszego i 16 wypadkach z pieszymi innego rodzaju), poszkodowanych zostało 249 osób, z czego 229 pieszych.

Wśród nich 189 osób odniosło lekkie obrażenia, 25 osób zostało ciężko rannych, a 15 pieszych zostało zabitych (5 pieszych zginęło na miejscu wypadku, 10 zmarło w ciągu kolejnych 30 dni).

Zdarza się, choć rzadko, że piesi są przypadkowo poszkodowani w wypadkach innego rodzaju, które nie są rejestrowane jako najechanie na pieszego. Chodzi np. o zderzenia dwóch pojazdów lub najechania na elementy wyposażenia drogowego jak np. oznakowanie czy latarnia, które skutkują potrąceniem osoby na chodniku lub jezdni.

W 2024 r. w tego rodzaju „nietypowych” zdarzeniach żaden pieszy nie zginął, ale 14 odniosło obrażenia:

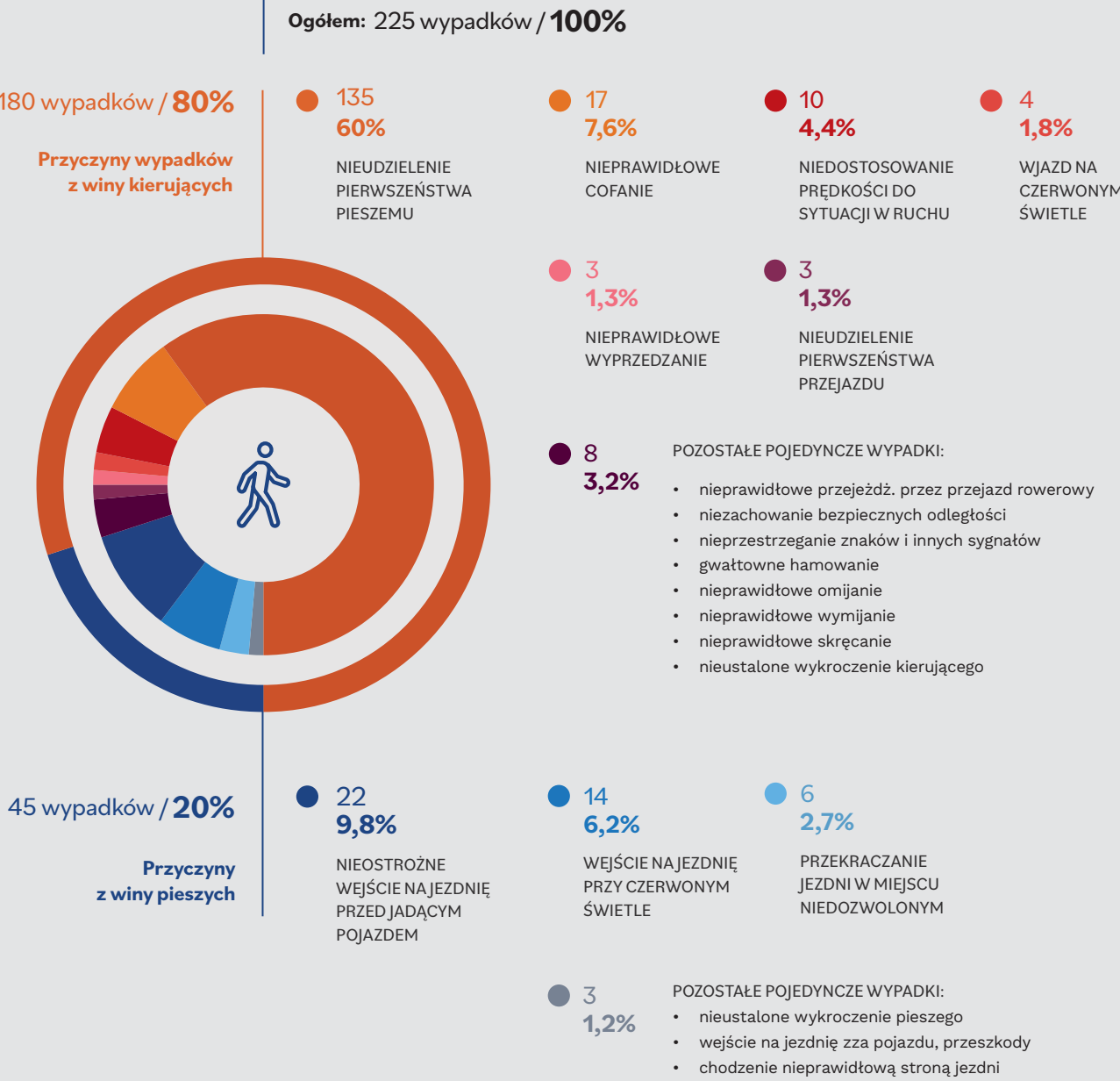
- 8 pieszych w 4 zderzeniach bocznych pojazdów
- 2 pieszych w 2 zderzeniach tylnych pojazdów
- 2 pieszych w 2 przypadkach najechania na unieruchomiony pojazd
- 1 pieszy w efekcie najechania na znak/barierę
- 1 pieszy w efekcie wypadku zakwalifikowanego przez policję jako „inne”

Piesi poszkodowani w wypadkach w latach 2019 – 2024

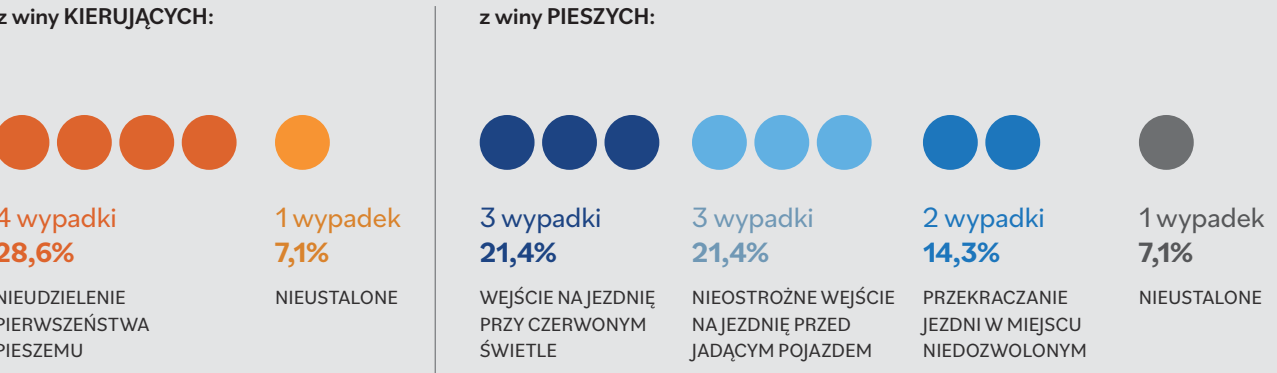
	WYPADKI Z PIESZYM	% LICZBY WYPADKÓW OGÓŁEM	PIESI POSZKODOWANI OGÓŁEM	% LICZBY POSZKO- DOWANYCH OGÓŁEM	W TYM OFIARY ŚMIERTELNE	% OFIAR ŚMIERTELNYCH OGÓŁEM
2019	302	33,4	317	29,5	21 (18+3)*	60,0
2020	195	30,4	204	27,1	22	50,0
2021	208	29,7	221	27,9	19 (18+1)*	45,2
2022	243	32,3	246	28,9	16 (15+1)*	48,5
2023	189	31,0	189(183+6)*	28,4	11	37,9
2024	225	33,0	229(215+14)*	29,9	15	57,7

*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 / najechnia na pieszego. Sprawcy



Wypadki z pieszymi - ofiarami śmiertelnymi. Przyczyny i sprawcy



Wypadki śmiertelne

0
pieszych zginęło między godz. 22. a 6. rano

W 2024 r. na warszawskich ulicach w wyniku 14 wypadków zakwalifikowanych jako najechnia na pieszego zginęło 15 pieszych.

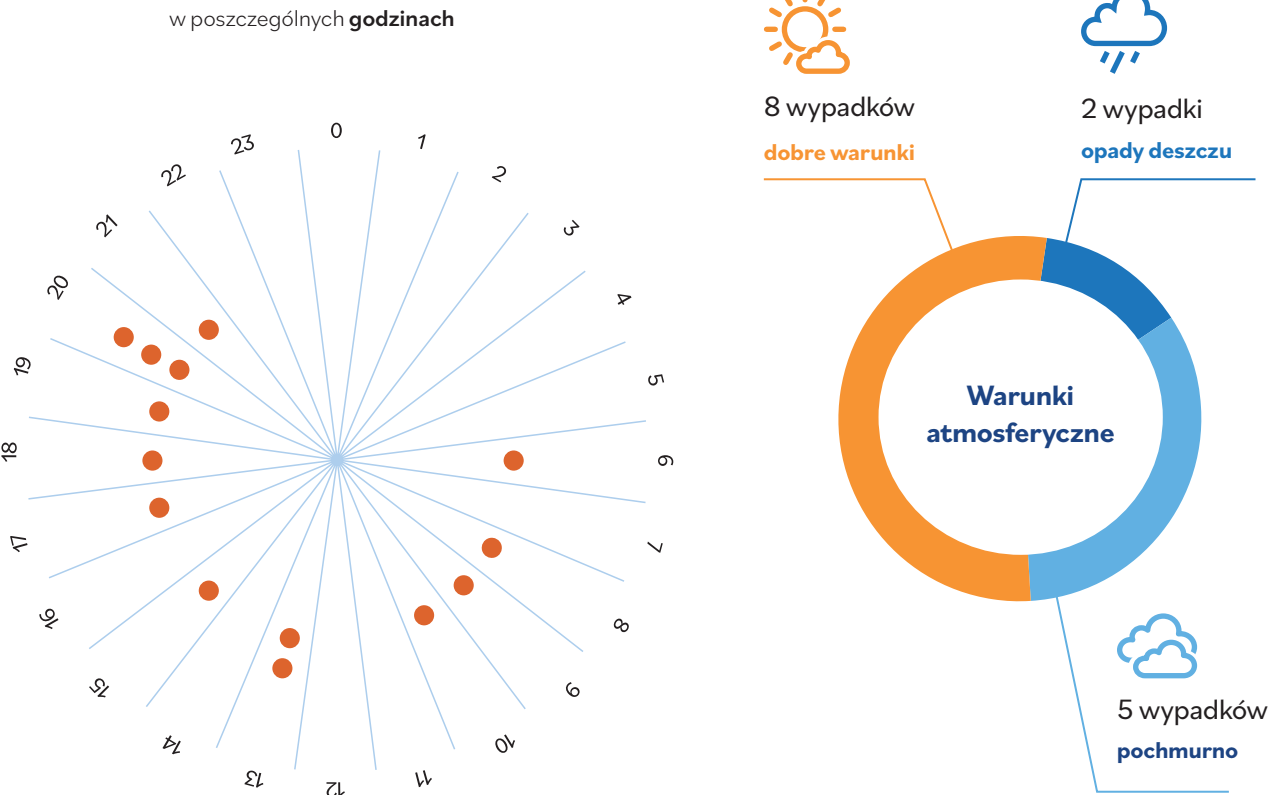
Większość wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych spowodowali piesi. Aż osiem takich zdarzeń spowodowanych było przez wejście na jezdnię przy czerwonym świetle, nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem i przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – czyli szalenie niebezpieczne zachowania, na które uczula się już dzieci w wieku przedszkolnym.

Wśród tragicznych wypadków zwinionych przez kierowców, jedyną ze zidentyfikowanych przyczyn było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

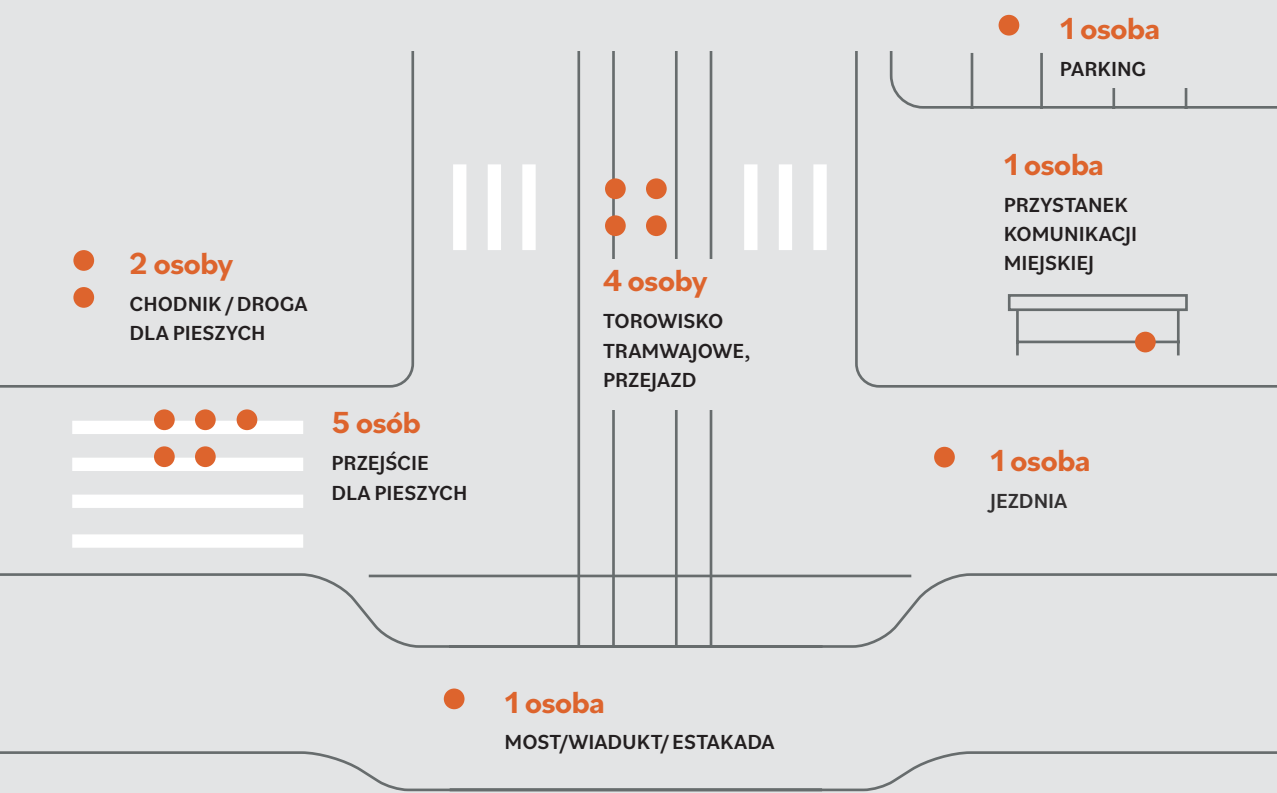
Wypadki, w których zginęli piesi w 2024 r.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	SUMA
w poszczególnych miesiącach	2	2	1	0	0	0	0	2	2	1	0	4	14

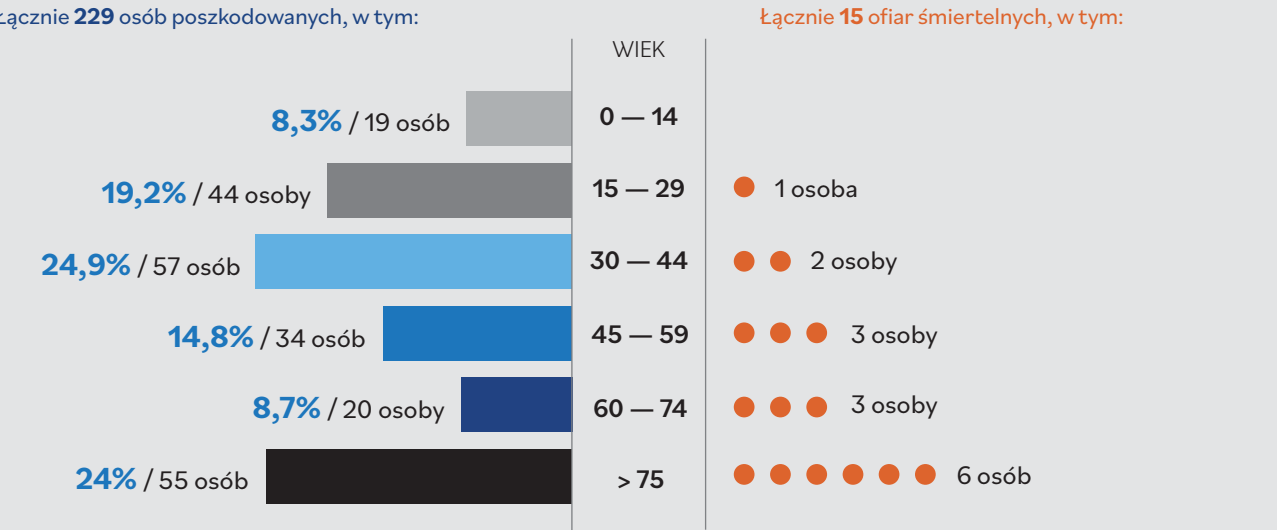
	PONIEDZ.	WTOREK	ŚRODA	CZWARTEK	PIĄTEK	SOBOTA	NIEDZIELA	SUMA
w poszczególnych dniach tygodnia	1	1	1	2	4	2	3	14



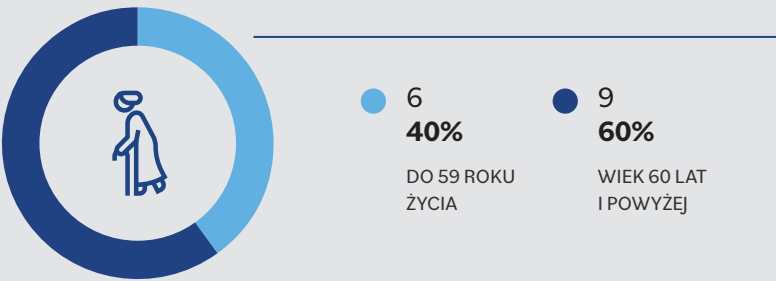
Szczegółowe miejsca zdarzeń, w których zginęli piesi w 2024 r.



Piesi - poszkodowani i ofiary wypadków. Przedziały wiekowe



Wiek ofiar śmiertelnych wśród pieszych



0 ofiar śmiertelnych wśród dzieci (0-14 lat) od 2019 r.

W 2024 roku grupą wiekową najliczniej poszkodowaną w wypadkach były osoby w średnim wieku, ale niezmiennie najbardziej narażoną na tragiczne konsekwencje wypadków grupą są seniorzy. Osoby w wieku 60 lat i więcej stanowią mniej niż 1/3 poszkodowanych pieszych, ale aż 60 proc. ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Osoby starsze poruszają się zwykle wolniej, a często gorzej orientują się w przestrzeni, bo np. gorzej widzą niż osoby młodsze i z tego powodu powinny być tymi, na których kierowcy zwracają największą uwagę.

Liczba potrażeń wśród dzieci w przedziale wiekowym 0-14 lat utrzymuje się na podobnym poziomie. Stanowią 8,3% poszkodowanych wśród pieszych. Warte uwagi jest to, że od 2019 r. nie było żadnej pieszej ofiary śmiertelnej w tej kategorii wiekowej.

Miejsca wypadków z pieszymi

Wypadki z udziałem pieszych / najechanie na pieszego. Charakterystyka miejsca

MIEJSCE ZDARZENIA	LICZBA WYPADKÓW Z PIESZYMİ	NA PRZEJŚCIACH OGÓŁEM	W TYM NA PRZEJŚCIACH Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNIĄ	W TYM NA PRZEJŚCIACH BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ Z PIERWSZEŃSTWEM	83	67	41	26
PROSTY ODCINEK	118	42	6	36
POZA UKŁADEM DROGOWYM (PARKINGI, ITP)	11	1	0	1
REJON SKRZYŻOWANIA (DO 50 M)	0	0	0	0
SKRZYŻOWANIE O RUCHU OKRĘŻNYM	5	4	2	2
SKRZYŻOWANIE RÓWNOZĘDNE	3	3	1	2
ZAKRĘT	5	2	0	2
RAZEM	225	119	50	69

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

Mniej więcej połowa wypadków z pieszymi (119 z 225) zdarzyła się na przejściach dla pieszych. W ciągu ostatnich kilku lat liczba wypadków na zebrach spadła radykalnie, często w szybszym tempie niż ogólna liczba wypadków. Liczba takich zdarzeń w 2024 r. jest nieznacznie wyższa niż rok wcześniej w efekcie ogólnej, nieco wyższej liczby wypadków.

Najechania na przejściach dla pieszych

		2024						ŚREDNIA Z LAT 2019 — 2023					
		WYPADKI		RANNI		ZABICI		WYPADKI		RANNI		ZABICI	
OGÓŁEM		117	100%	124	100%	5	100%	164,7	100%	165,1	100%	9,8	100%
NA SKRZYŻOWANIACH		72	61,5	75	60,5	2	40	122,2	74,2	121	73,3	6,9	69
W TYM:	• sygnalizacja	41	35	41	33,1	2	40	56	34	55,2	33,4	3,2	32,7
	• bez sygnalizacji	29	24,8	32	25,8	—	—	64,8	39,3	64,2	38,9	3,8	38,8
	• sygnalizacja nie działa	2	1,7	2	1,6	—	—	1,4	0,9	1,7	1	—	—
POZA SKRZYŻOWANIAMI		44	37,6	47	37,9	3	60	40,6	24,7	42,2	25,6	2,6	26
NA ODCINKACH		42	35,9	45	36,3	3	60	39,4	23,9	41	24,8	2,6	26
ZAKRĘT, ŁUK		2	1,7	2	1,6	—	—	1,2	0,7	1,2	0,7	—	—
W TYM:	• sygnalizacja	6	5,1	6	4,8	—	—	6,2	3,8	6,2	3,8	0,5	5
	• bez sygnalizacji	38	32,5	41	33,1	3	60	34,4	20,9	36	21,8	2,1	21
POZA DROGĄ		1	0,9	2	1,6	1	—	2	1,2	1,9	1,1	0,5	5

Warto zauważyć, że, wbrew powszechnemu przekonaniu, sygnalizacja świetlna nie stanowi bezwzględnej ochrony przed wypadkiem. Na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną miało miejsce 50 wypadków z pieszymi, co stanowi 42% wszystkich wypadków na przejściach dla pieszych. **Sygnalizacja świetlna to najmocniejsza forma infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo jest jedyną, która jednoznacznie wskazuje zarówno kierującemu jak i pieszemu sposób zachowania („jedź – nie jedź”, „idź – nie idź”). Nie pomoże jednak, jeśli uczestnicy ruchu drogowego ją ignorują.**

Większość najecharń 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 2024 r. było 27 (14 przy skręcie w lewo i 13 przy skręcie w prawo). W 2023 było 20 – 6 przy skręcie w lewo i 14 przy skręcie w prawo.

Liczba najecharń na przejściach dla pieszych



Kierujący sprawcami wypadków

Kierujący byli sprawcami 630 wypadków (92,4%), w których 17 osób poniosło śmierć (65,4% ofiar wypadków) i ranne zostały 722 osoby (94,3% ogółu rannych). Zderzenia pojazdów w ruchu i najechania na pieszych stanowiły 90,2% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami.

Wypadki spowodowane przez kierujących. Rodzaj zdarzenia

RODZAJ ZDARZENIA	WYPADKI		RANNI		ZABICI	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
ZDERZENIE POJAZDÓW W RUCHU	398	328	468	382	5	11
NAJECHANIE NA PIESZEGO	170	159	181	160	6	4
WYPADEK Z PASAŻEREM	35	53	46	56	0	2
WYWRÓCENIE SIĘ POJAZDU	7	21	7	20	0	2
NAJECHANIE NA SŁUP, ZNAK	6	7	9	9	1	0
NAJECHANIE NA BARIERĘ OCHRONNĄ	6	9	5	8	1	2
INNE	2	0	1	0	1	0
NAJECHANIE NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	2	4	2	8	0	1
NAJECHANIE NA DRZEWO	2	4	2	8	0	1
NAJECHANIE NA DZIURĘ, WYBÓJ, GARB	0	0	0	0	0	0
Z UWR	2	1	2	1	0	0
OGÓŁEM	630	582	722	644	17	22

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących, to:

- nieprzestrzeganie zasady pierwszeństwa przejazdu138
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu136
- nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejazd dla rowerów81
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu61

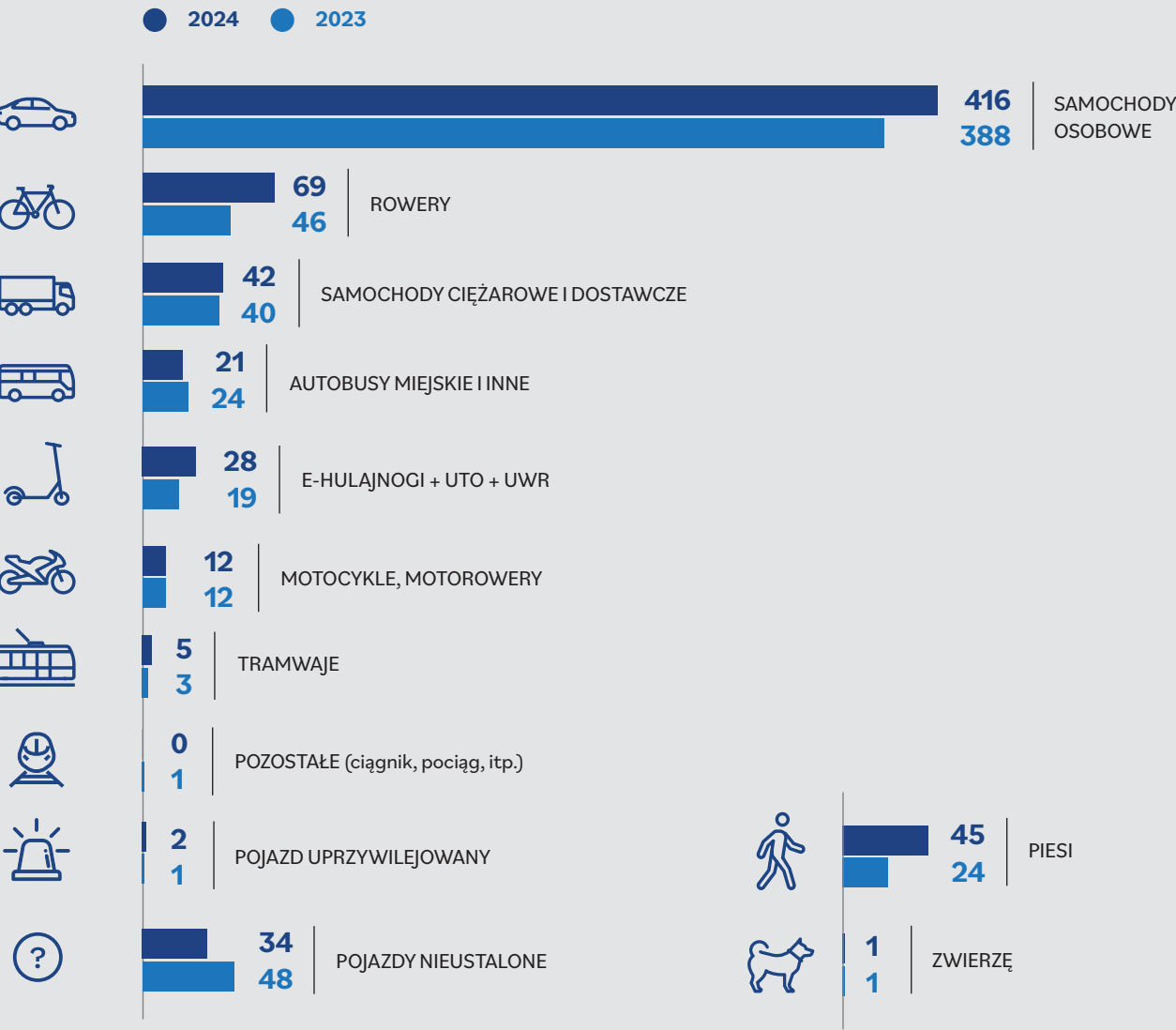
Szczególnie niebezpiecznym manewrem od wielu lat jest skręt w lewo na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Główną przyczyną zdarzeń w tym przypadku jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez skręcający pojazd i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

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

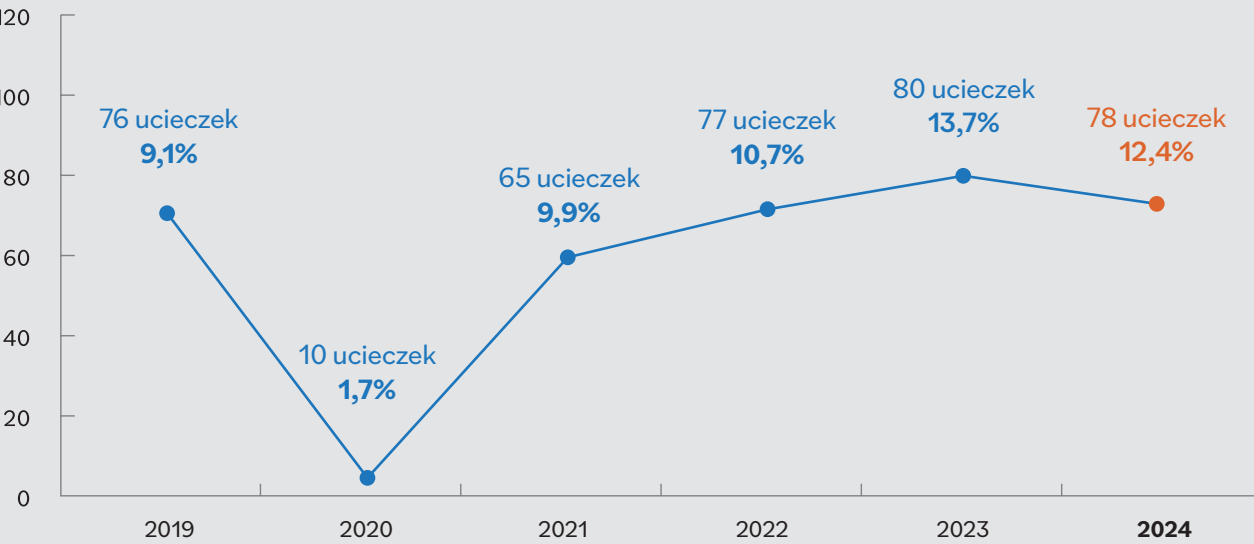
	2024	2023	2022	2021	2020
WYPADKI	54	40	51	30	32
• zderzenia boczne	34	26	33	18	23
• najechania na pieszego	13	6	11	12	7
• zderzenia tylne	2	2	—	—	—
• zderzenia czołowe	1	1	1	—	1
• pozostałe	4	5	6	—	1
PRZYCZYNY					
• nieudzielenie pierwszeństwa	26	28	25	14	21
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	13	6	11	12	6
• wjazd na czerwonym świetle	2	1	4	2	2
• nieprawidłowe skręcanie	4	1	6	1	—
• niepraw. zmiana pasa ruchu	1	1	2	—	—
• nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	1	—	—	—	—
• pozostałe	7	3	3	1	1
POSZKODOWANI	78	45	64	36	41
ZABICI	0	1	3	1	2
RANNI	78	44	61	35	39

Kierowcy samochodów osobowych są co roku sprawcami największej liczby wypadków. Wyraźną tendencją jest rosnąca liczba wypadków spowodowanych przez rowerzystów oraz osoby kierujące hulajnogami elektrycznymi. Łącznie kierujący rowerami, e-hulajnogami, urządzeniami transportu osobistego (UTO) oraz urządzeniami wspomagającymi ruch (UWR), byli w 2024 r. sprawcami aż 98 wypadków.

Sprawcy wypadków wg środków transportu



Ucieczki kierujących z miejsca wypadku



Wartości procentowe – % wszystkich wypadków z winy kierującego

Nietrzeźwi kierowcy i ucieczka z miejsca zdarzenia

16

wypadków spowodowali kierowcy pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

W 2024 roku kierowcy będący pod wpływem alkoholu lub/i innych substancji odurzających spowodowali 16 wypadków (13 – alkohol i 3 – inne środki odurzające) co stanowi 2,5% (16 z 630) wszystkich zdarzeń w których sprawcami byli kierowcy. To znacznie mniej niż rok wcześniej, gdy takich zdarzeń było 33. Wskutek tych wypadków zginęła 1 osoba, 1 osoba została ciężko ranna, zaś 16 zostało lekko rannych. W 2024 wśród 16 takich kierowców było 14 mężczyzn i 2 kobiety.

W 2024 roku kierowcy zbiegli z miejsca wypadku 78-krotnie.

Młodzi kierowcy sprawcami wypadków

93

wypadki spowodowali w 2024 r. młodzi kierowcy

Młodzi kierowcy (25 lat i mniej) spowodowali 93 wypadki, w których zginęły 3 osoby, a 105 zostało rannych. To o 3 wypadki więcej niż rok wcześniej. W 2024 roku młodzi kierowcy spowodowali 3 zdarzenia będąc pod wpływem alkoholu i 1 zdarzenie będąc pod wpływem innych środków odurzających.

Spośród 93 wypadków, które w 2024 r. spowodowali młodzi kierowcy, zdecydowaną większość stanowią zderzenia pojazdów (boczne – 52, tylne – 8 i czołowe – 4), a także najechania na pieszego (22).

Młodzi kierowcy najczęściej powodują wypadki na skutek:

- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu 27 wypadków
- nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu 17 wypadków
- niedostosowania prędkości do sytuacji 11 wypadków
- nieprawidłowego wyprzedzania, wymijania, omijania 7 wypadków
- wjazdu na czerwonym świetle 6 wypadków
- nieprawidłowego skręcania, zawracania 6 wypadków
- nieprawidłowej zmiany pasa ruchu 5 wypadków
- nieprawidłowego cofania 5 wypadków
- niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami 5 wypadków
- nieprawidłowego przejeżdżania przez przejazd rowerowy 4 wypadki

Jednoślady – uczestnicy i sprawcy wypadków

Kierujący jednośladami – rowerami, motorowerami, motocyklami i e-hulajnogami – uczestniczyli w 2024 r. w 356 wypadkach, czyli w ponad połowie wszystkich takich zdarzeń. To znaczny wzrost w stosunku do poprzedniego roku (95 takich zdarzeń więcej). W wypadkach z udziałem jednośladów zginęły jednak „tylko” 2 osoby, co jest liczbą o wiele mniejszą niż w poprzednich latach.

Uwagę zwraca statystyka dotycząca motocyklistów. W 2024 r. doszło do znacznie większej liczby wypadków z ich udziałem, niż w latach poprzednich. Jednak sprawcami zdarzenia byli zaledwie 10 razy, co nie odbiega od danych wieloletnich. Co więcej w wypadku drogowym zginął „tylko” jeden motocyklista, co pozytywnie odbiega od normy. Zwykle bowiem motocykliści to ok. 20-25 % wszystkich ofiar wypadków w Warszawie.

Kierujący jednośladami byli sprawcami 109 wypadków, co stanowi 16% wszystkich wypadków drogowych i 30,6% wypadków z jednośladami. Z winy kierujących jednośladami zginęła 1 osoba, a 117 osób zostało rannych.

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 kolizji z pieszym.

Wypadki rower-pieszy (23), oraz rower-rower (30) zdarzają się zdecydowanie rzadziej niż z udziałem aut. W 2024 r. liczba potrąceń pieszych przez rowerzystów wróciła do poziomu z lat 2021-22. W sytuacji najechania na pieszego w 2/3 przypadków winny jest rowerzysta. Co niepokojące, do większości takich zdarzeń dochodzi na chodniku oraz na przejściu dla pieszych.

Wypadki z udziałem jednośladów w latach 2000 – 2024

WYPADKI	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
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
2024	356	372	2	190	199	1	59	62	0	17	17	0	100	106	1

Wypadki spowodowane przez kierujących jednośladami w latach 2020 – 2024

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
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
2024	109	117	1	69	76	0	25	26	0	2	2	0	10	10	1

W – wypadki / R – ranni / Z – zabici

Wypadki z udziałem rowerzystów w latach 2020 – 2024

	WYPADKI Z ROWERAMI	RANNI OGÓŁEM	RANNI ROWERZYŚCI	ZABICI OGÓŁEM W TYCH WYPADKACH	ZABICI ROWERZYŚCI
2020	156	157	138	5	5
2021	154	158	133	2	2
2022	194	200	173	1	1
2023	147	150	137	1	1*
2024	190	199	167	1	1

* zabita poruszająca się na wózku elektrycznym, trójkołowym, zakwalifikowana przez policję jako rowerzystka (sprawczyni wypadku)

Najechanie na pieszego przez rowerzystę oraz wypadki typu rower-rower w latach 2020 – 2024

	NAJECHANIE NA PIESZEGO	W TYM Z WINY ROWERZYSTY	WYPADEK ROWER-ROWER
2020	14	12	23
2021	24	21	23
2022	27	23	31
2023	10	5	26
2024	23	15	30

Miejsca zdarzeń typu rower-pieszy (najechnie na pieszego) w latach 2020 – 2024

MIEJSCA NAJECHAŃ NA PIESZEGO PRZEZ ROWER		2020	2021	2022	2023	2024
	DROGA DLA ROWERÓW	1	1	2	6	6
	CHODNIK, DROGA DLA PIESZYCH	4	11	12	3	10
	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	6	8	11	1	4
	JEZDNIA	3	3	1	—	1
	PARKING	—	—	—	—	—
	INNE	—	—	—	—	1
	PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	—	—	—	—	1
	MOST, WIADUKT	—	—	1	—	—
	PLAC, PĘTLA	—	—	—	—	—
	WJAZD/WYJAZD Z POSESJI	—	1	—	—	—
SUMA		14	24	27	10	23



Wypadki z udziałem komunikacji miejskiej

69

wypadków z udziałem komunikacji miejskiej w 2024 r.

W 2024 roku odnotowano 69 wypadków i 122 kolizje z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. W jednej kolizji brał udział zarówno tramwaj jak i autobus komunikacji miejskiej. W rezultacie takich wypadków zginęło 6 osób (23% ofiar śmiertelnych wszystkich wypadków), natomiast rannych było 78 osób (ciężko 9 i lekko 69). Autobusy w ubiegłym roku brały udział w 51 wypadkach i 99 kolizjach, natomiast tramwaje uczestniczyły w 18 wypadkach i 24 kolizjach. Należy brać pod uwagę, że część kolizji z udziałem komunikacji miejskiej nie kończy się wezwaniem policji, stąd podane liczby nie wyczerpują pełnej puli zaistniałych kolizji.

W stosunku do 2023 r. liczba wypadków z udziałem komunikacji miejskiej spadła o 17,8% (z 84 do 69 wypadków).

Kierowcy autobusów miejskich i motorniczy rzadko sami są sprawcami wypadków. W 2024 r. spowodowali 24 wypadki, w których obrażenia odniosło 30 osób, nikt nie zginął. Inni uczestnicy ruchu odpowiadają za 45 wypadków z udziałem komunikacji miejskiej, czyli za 65% takich zdarzeń.

Wypadki z komunikacją miejską w latach 2020 – 2024

	ZDARZENIA Z AUTOBUSAMI				ZDARZENIA Z TRAMWAJAMI				ZDARZENIA Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ OGÓŁEM			
	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE	WYPADKI	ZABICI	RANNI	KOLIZJE
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
2024	51	1	63	99	18	5	15	24	69	6	78	123

Autobusy i tramwaje uczestniczą w trzech rodzajach wypadków. W 2024 odnotowano 38 wypadków z pasażerami, które są spowodowane zwykle nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu, 13 to zderzenia boczne, tylne i czołowe. Aż 18 razy pojazdy komunikacji miejskiej uczestniczyły w najeźchaniu na pieszego.

Zazwyczaj w przypadku pojazdów komunikacji miejskiej gwałtowane 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.

Przyczynami wypadków z udziałem komunikacji miejskiej w 2024 r. były:

• nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	16
• nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	11
• gwałtowne hamowanie	9
• niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	6
• nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	6
• wejście na jezdnię na czerwonym świetle	5
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	5
• nieprawidłowe skręcanie	3
• nieustalone	3
• wjazd na czerwonym świetle	2
• niezachowanie bezpiecznej odległości	1
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1
• nieustalone z winy pieszego	1

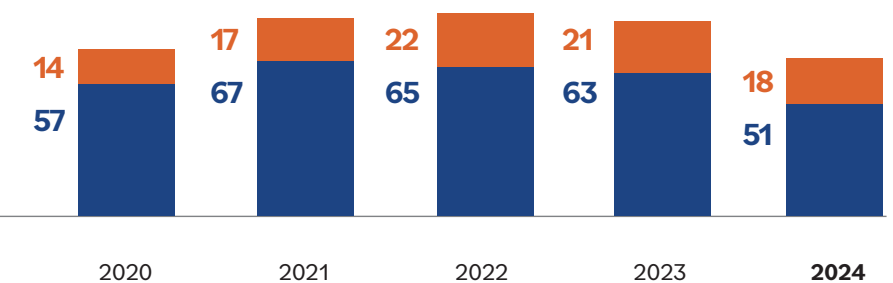
Wypadki z tramwajami i autobusami w latach 2020 – 2024



wypadki z tramwajami



wypadki z autobusami



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, poważne obrażenia grożą pasażerom.

W 2024 r. w wypadkach z udziałem komunikacji miejskiej nie było ofiary śmiertelnej w wieku 60 lat i więcej. Warto jednak zauważyć, że aż 51 osób spośród 78, które odniosły rany, to właśnie seniorzy.

W 2024 roku miały miejsce także zdarzenia drogowe, w których brały udział autobusy inne niż autobusy ZTM. Łącznie było 21 takich zdarzeń drogowych, na co składają się 2 wypadki i 19 kolizji (sprawcami obu wypadków i 10 kolizji byli kierowcy autobusu). W wyniku tych zdarzeń ranne zostały 2 osoby (1 lekko i 1 ciężko). Nie było ofiar śmiertelnych.

Wypadki z udziałem seniorów



21

o tyle wypadków więcej
niż rok wcześniej
spowodowali seniorzy

W 2024 roku zarejestrowano **225 wypadków drogowych** z udziałem osób starszych, czyli mających 60 lat i więcej. Seniorzy są uczestnikami wypadków zarówno jako poszkodowani, jak i jako sprawcy.

Na drogach zginęło 13 osób w tym wieku, w tym 8 z nich to seniorzy w wieku 70+. Wśród nich 9 osób to piesi, 2 to kierowcy, 1 to pasażerka, a 1 osoba to motocyklista. 141 seniorów zostało rannych (aż 83 z nich to co najmniej siedemdziesięciolatki).

Seniorzy byli sprawcami 107 wypadków. W tym 99 razy jako kierujący pojazdami i 8 razy jako piesi. Co warto zauważyć, aż pięciu pieszych seniorów, którzy złamali przepisy doprowadzając do wypadku, w nim zginęło. W przypadku seniorów kierujących pojazdem, którzy spowodowali wypadek, zginęło dwóch z nich.

To właśnie seniorzy są najbardziej zagrożoną wypadkiem grupą wśród pieszych, dlatego powinni być najbardziej chronieni. Ze wszystkich 209 zeszłorocznych przypadków najechania na pieszego uczestniczyli w 98 wypadkach.

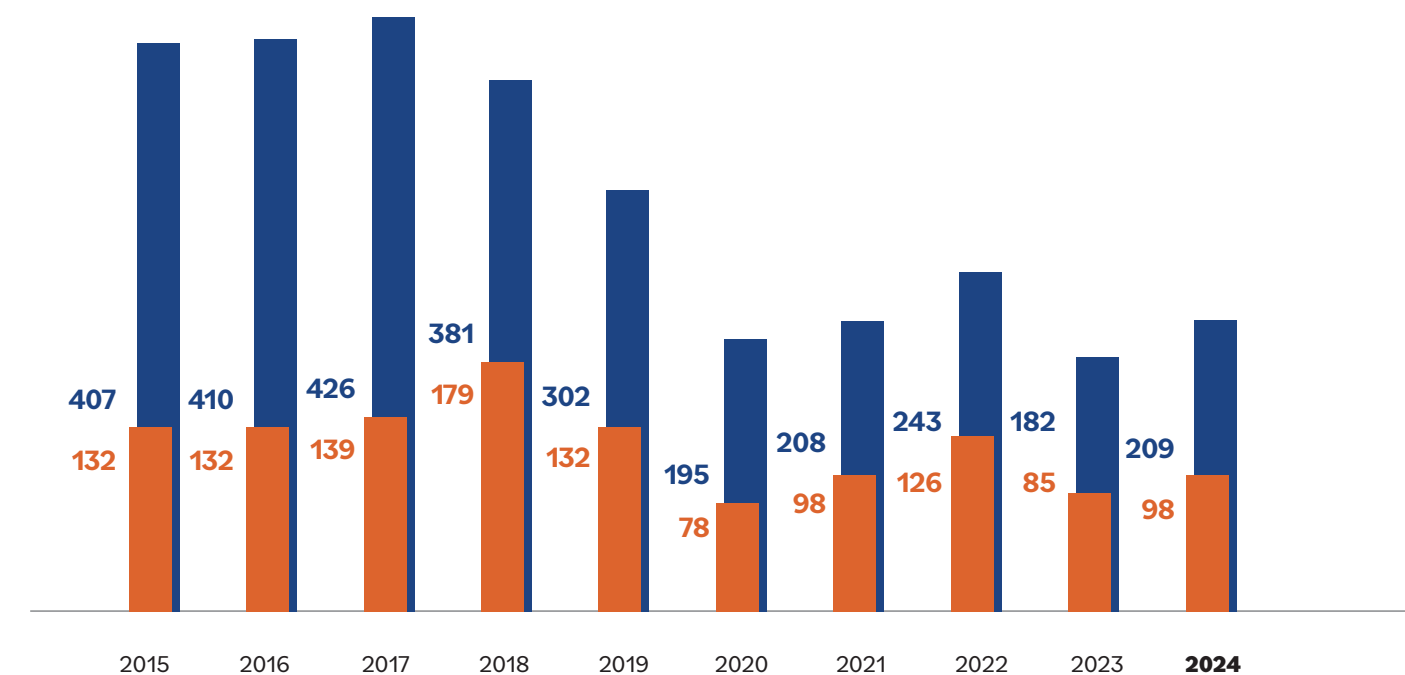
Wypadki drogowe z pieszymi, w których brali udział seniorzy



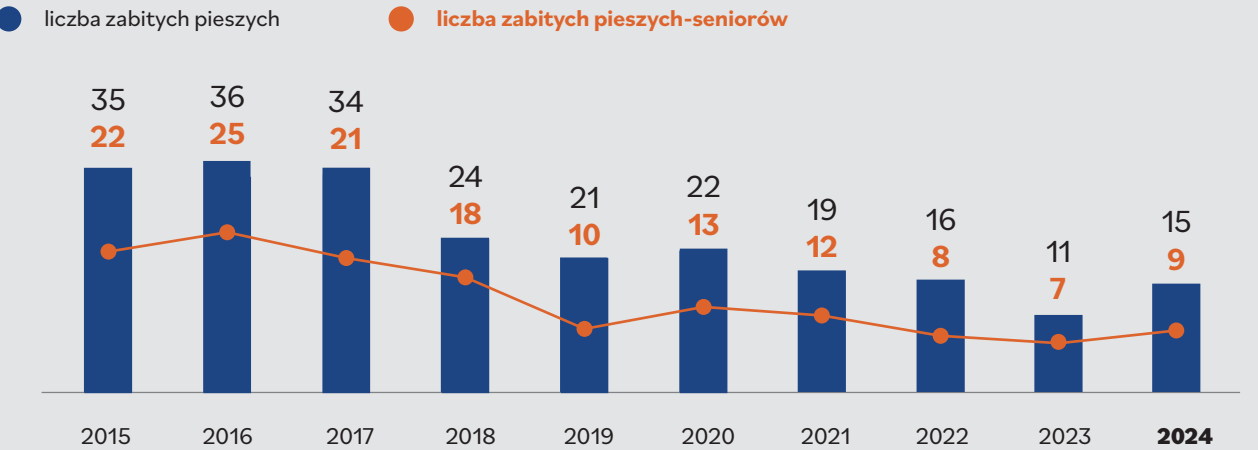
wypadki
z pieszymi



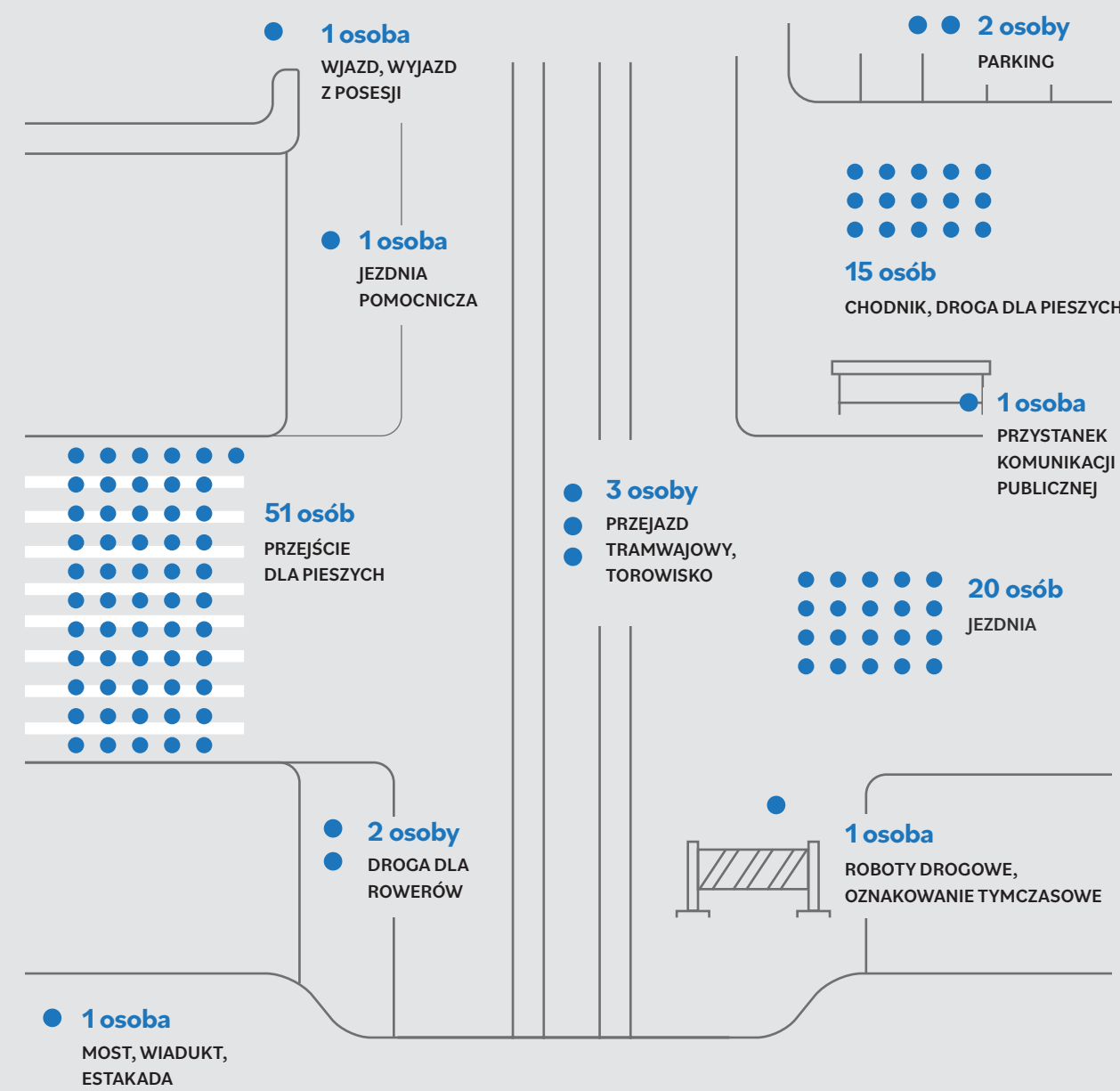
wypadki
z pieszymi-seniorami



Udział seniorów wśród pieszych zabitych w wypadkach z pieszymi w latach 2015-2024



Miejsca wypadków z pieszymi seniorami w 2024 r.



9

pieszych seniorów
zginęło w 2024 r.

Dziewięcioro pieszych seniorów, którzy ponieśli śmierć w 2024 r. to prawie 35% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Warszawie i 60% ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Z kolei rannych pieszych-seniorów było 66, co stanowi mniej niż 9% spośród wszystkich rannych w wypadkach drogowych (766) a także niecałe 31% rannych wśród pieszych (214). 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 2024 r. sprawcami zaledwie 8 wypadków, choć były poszkodowane 75 razy. W zdecydowanej większości takie potrącenia biorą się z nieuwagi kierujących pojazdami.

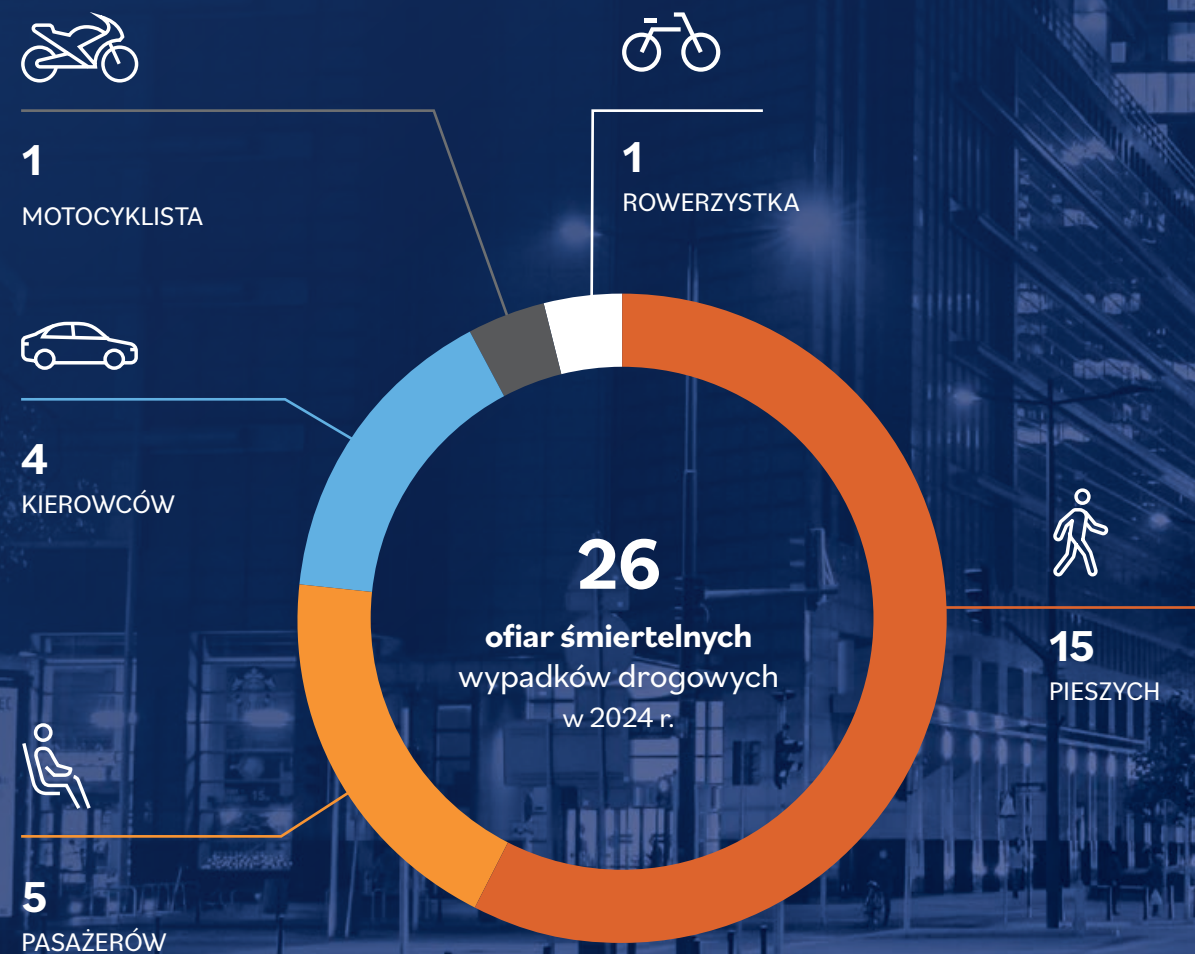
Prawie 52% potrąceń seniorów miało miejsce na przejściach dla pieszych 19 takich zdarzeń wydarzyło się na przejściach z sygnalizacją.

Przyczyny wypadków drogowych z pieszymi, w których brali udział seniorzy

	ogółem	%
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIERUJĄCYCH POJAZDAMI:		
	83	84,7
• nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu	59	60,2
• nieprawidłowe cofanie	14	14,3
• wjazd przy czerwonym świetle	2	2
• niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	3	3,1
• nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	1	1
• nieprawidłowe wyprzedzanie	1	1
• gwałtowne hamowanie	1	1
• nieprawidłowe wymijanie	1	1
• nieustalone	1	1
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ PIESZYCH:		
	15	15,3
• przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	2	2
• wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	3	3,1
• nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	9	9,2
• nieustalone	1	1
SUMA	98	100,0

Wypadki śmiertelne w Warszawie w 2024 r.

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



19 stycznia
piątek rano



68-letnia piesza weszła na przejście przez torowisko na czerwonym świetle. Zmarła w wyniku obrażeń.

26 stycznia
piątek w ciągu dnia



40-letnia piesza weszła pod śmieciarkę na osiedlowym placu. Zmarła na miejscu.

9 lutego
piątek wieczorem



82-letnia piesza weszła na przejście przez torowisko na czerwonym świetle. Zmarła na miejscu.

16 lutego
piątek w ciągu dnia



91-letnia piesza została potrącona na chodniku przez kierowcę śmieciarki. Zmarła w wyniku obrażeń.

14 marca
czwartek rano



17-letni pieszy wszedł na przejście przez torowisko na czerwonym świetle. Zmarł w wyniku obrażeń.

28 kwietnia
niedziela w ciągu dnia



71-letni kierowca skody zderzył się czołowo z volkswagenem i zmarł w wyniku obrażeń. 74-letnia pasażerka volkswagena zginęła na miejscu.

3 maja
piątek w ciągu dnia



23-letni kierowca bmw, jadący z nadmierną prędkością, uderzył czołowo w drzewo i zmarł na miejscu, podobnie jak jego dwóch 28-letnich pasażerów.

11 lipca
czwartek wieczorem



40-letnia pasażerka toyoty, która, przy nadmiernej prędkości, uderzyła w słup. Zmarła na miejscu.

23 lipca
wtorek w ciągu dnia



9-letnia rowerzystka została potrącona przez kierowcę ciężarowego volvo na przejeździe rowerowym. Zmarła w wyniku obrażeń.

28 lipca
niedziela w ciągu dnia



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

11 sierpnia
niedziela w ciągu dnia



74-letni pieszy wszedł pod kię, przekraczając jezdnię w niedozwolonym miejscu. Zmarł w wyniku obrażeń.

13 sierpnia
wtorek w ciągu dnia



48-letnia piesza została potrącona na przejściu dla pieszych przez kierowcę ssangyonga. Zmarła na miejscu. 52-letnia piesza potrącona przez niego na przystanku, zmarła w wyniku obrażeń.

1 września
niedziela rano



67-letni kierowca volkswagena zderzył się na skrzyżowaniu z kierowcą karetki, który zignorował czerwone światło. Zmarł na miejscu.

15 września
niedziela wieczorem



30-letni pieszy wszedł na torowisko w niedozwolonym miejscu. Zmarł na miejscu.

15 września
niedziela w nocy



37-letni pasażer forda zmarł na miejscu po zderzeniu z, przekraczającym prędkość, kierowcą volkswagena.

28 września
sobota wieczorem



52-letni pieszy, przekraczając jezdnię w niedozwolonym miejscu, wszedł pod hyundaia. Zmarł w wyniku obrażeń.

7 października
poniedziałek w ciągu dnia



75-letnia piesza została potrącona na chodniku przez kierowcę busa. Zmarła na miejscu.

10 listopada
niedziela rano



46-letni kierowca toyoty z nieustalonych przyczyn uderzył w wiadukt. Zmarł na miejscu.

7 grudnia
sobota wieczorem



60-letnia piesza została potrącona na przejściu dla pieszych przez pijanego kierowcę toyoty, który zbiegł. Zmarła w wyniku obrażeń.

12 grudnia
środa w ciągu dnia



87-letnia piesza została potrącona na przejściu dla pieszych przez kierowcę kii. Zmarła w wyniku obrażeń.

18 grudnia
środa w ciągu dnia



60-letnia piesza weszła pod tramwaj na przejściu przez torowisko. Zmarła w wyniku obrażeń.

22 grudnia
niedziela wieczorem



70-letni pieszy pod wpływem alkoholu podczas wsiadania do autobusu wpadł pod koła. Zmarł w wyniku obrażeń.

Geografia miejsc niebezpiecznych

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

Rozkład zdarzeń wg miejsca na drodze

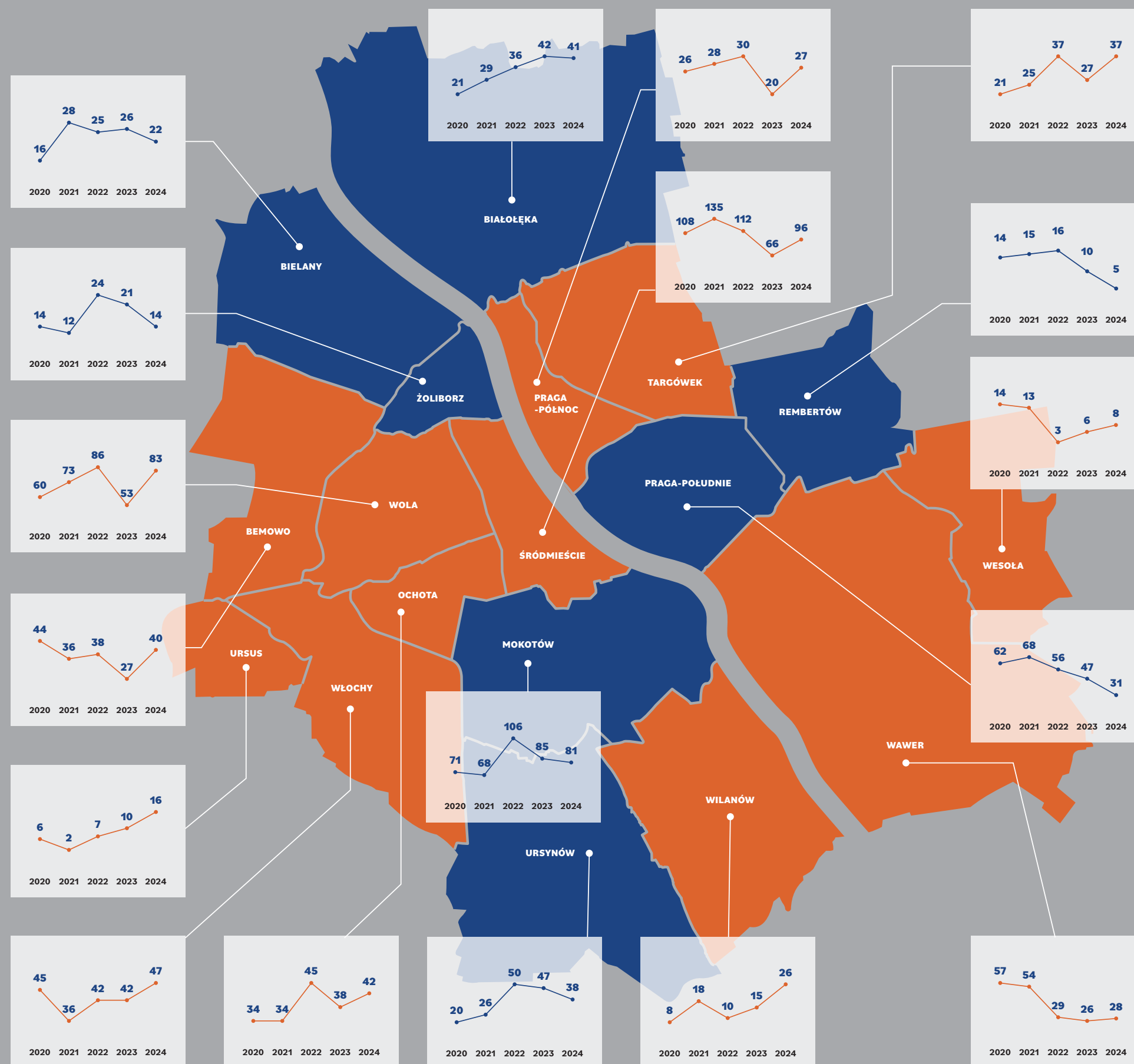
Miejsca zdarzeń					
podstawowe	szczegółowe	WYPADKI	%	KOLIZJE	%
ODCINKI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI		358	52,5	1415	61,4
	• prosty odcinek	331	48,5	1346	58,4
	• zakręt	27	4	69	3
SKRZYŻOWANIA		292	42,8	661	28,7
	• o ruchu okrężnym	16	2,3	105	4,6
	• dróg równorzędnych	8	1,2	30	1,3
	• z pierwszeństwem przejazdu	268	39,3	526	22,8
	• sygnalizacja jest, działa	167	24,5	343	14,9
	• sygnalizacja jest, nie działa	5	0,7	3	0,1
	• brak sygnalizacji	120	17,6	312	13,5
REJON SKRZYŻOWANIA		15	2,2	107	4,6
POZA SIECIĄ DRÓG		17	2,5	121	5,3
OGÓŁEM		682	100	2304	100

Wypadki w poszczególnych dzielnicach w latach 2019 – 2023

	WYPADKI					RANNI					ZABICI				
	2024	2023	2022	2021	2020	2024	2023	2022	2021	2020	2024	2023	2022	2021	2020
MOKOTÓW	81	85	106	68	71	99	96	118	75	77	4	4	8	3	6
ŚRÓDMIEŚCIE	96	66	112	135	108	114	77	130	143	118	6	1	1	5	3
WOLA	83	53	86	73	60	88	58	88	79	57	1	1	3	2	4
PRAGA—PŁD.	31	47	56	68	62	29	62	60	68	69	2	4	4	4	2
URSYNÓW	38	47	50	26	20	48	48	58	27	24	1	2	—	1	3
WŁOCHY	47	42	42	36	45	54	46	42	39	53	1	2	4	1	1
BIĄŁOŁĘKA	41	42	36	29	21	41	44	40	34	22	3	2	1	3	2
OCHOTA	42	38	45	34	34	45	40	49	36	33	—	3	—	1	3
TARGÓWEK	37	27	37	25	21	39	29	44	30	27	1	1	2	2	3
BEMOWO	40	27	38	36	44	48	29	41	35	47	2	1	—	4	1
BIELANY	22	26	25	28	16	24	25	25	29	15	—	3	2	3	2
WAWER	28	26	29	54	57	30	26	31	66	61	—	2	2	3	6
ŻOLIBORZ	14	21	24	12	14	15	21	24	12	30	—	1	—	—	2
PRAGA—PŁN.	27	20	30	28	26	29	20	29	29	25	—	1	4	5	2
WILANÓW	26	15	10	18	8	26	16	12	20	8	3	—	—	—	—
URSUS	16	10	7	2	6	20	11	7	2	6	1	—	—	—	1
REMBERTÓW	5	10	16	15	14	5	10	15	15	18	—	—	2	2	1
WESOŁA	8	6	3	13	14	12	5	3	11	19	1	1	—	3	2
POZA WARSZAWĄ	—	2	1	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—
OGÓŁEM	682	610	753	700	641	766	665	818	750	709	26	29	33	42	44



Wypadki w poszczególnych dzielnicach 2020 – 2024



Warszawa jest podzielona administracyjnie na 18 dzielnic.

Najwięcej wypadków w 2024 r. odnotowano:

- w Śródmieściu – 96
- na Woli – 83
- na Mokotowie – 81.

Najmniej wypadków, bo zaledwie 5, miało miejsce w Rembertowie, a tylko 8 w Wesołej.

Warty odnotowania jest znaczny spadek liczby wypadków na Pradze-Południe, w porównaniu do lat ubiegłych.

Aż w sześciu dzielnicach w 2024 r. nie doszło do żadnego śmiertelnego wypadku. W Rembertowie to już drugi rok z „Wizją Zero”.

Z kolei tragiczny wypadek na ulicy Vogla, w którym, w efekcie uderzenia w drzewo przy olbrzymiej prędkości, zginęły trzy osoby, przerwał serię pięciu lat bez wypadku śmiertelnego w Wilanowie.



Wypadki z pieszymi i ofiary śmiertelne w poszczególnych dzielnicach 2020 – 2024



● **wypadki z pieszymi**

ofiary śmiertelne wśród pieszych

Miejsca zwiększonego zagrożenia

Przyjmuje się, że miejscami zwiększonego zagrożenia są skrzyżowania, a także odcinki między skrzyżowaniami, na których w 2024 r. zdarzyły się co najmniej 4 wypadki.

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

Odcinki o największej liczbie wypadków ≥4 wypadki

1

Al. Jerozolimskie
Rondo Czterdziestolatka
– Pl. Starynkiewicza

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	3
ZABICI	1
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	1
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	1

2

Modlińska
Produkcyjna – Żużłowa

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

3

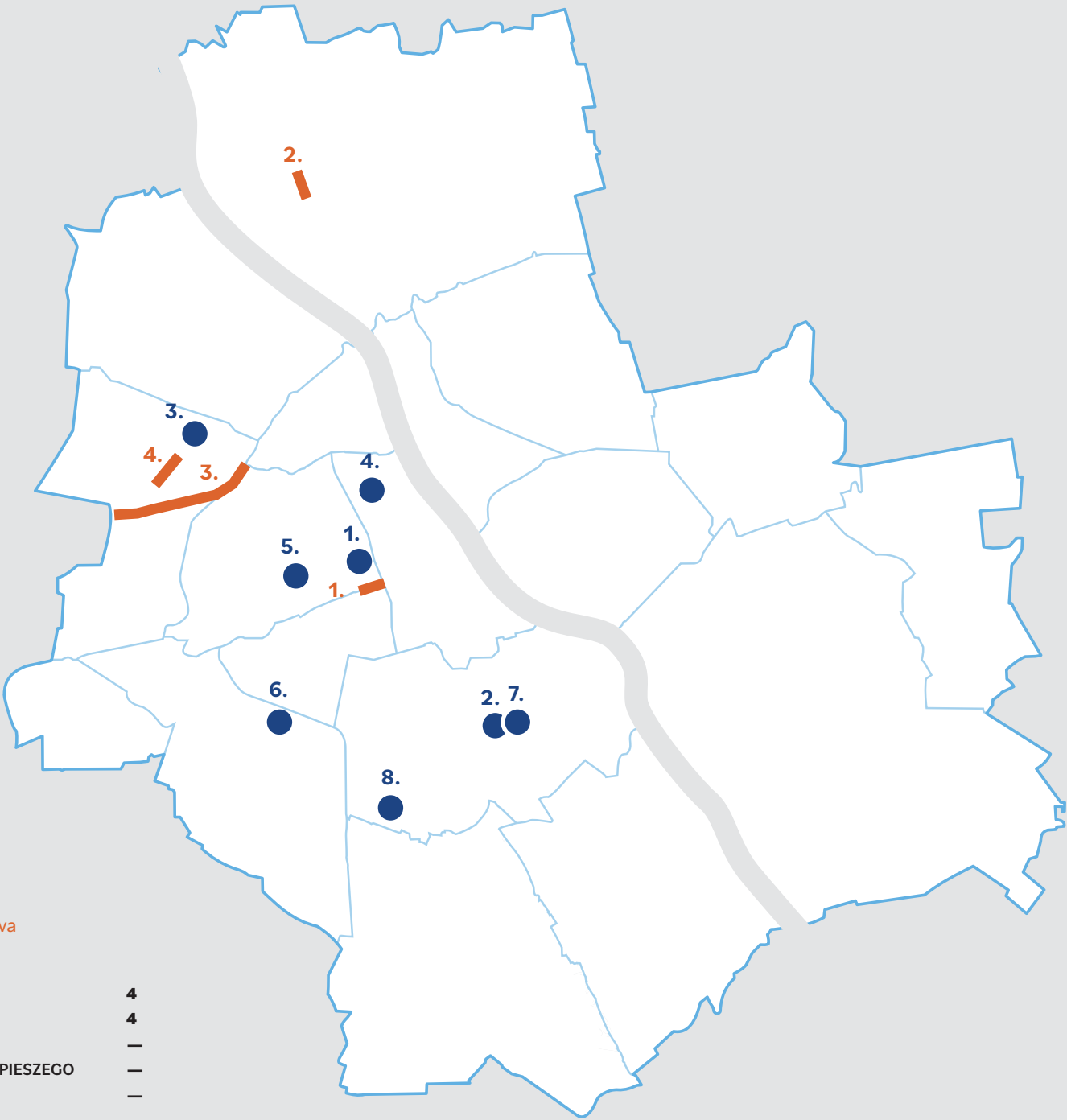
Obrońców Grodna
al. Prymasa Tysiąclecia – Lazurowa

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	7
ZABICI	—
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	—
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	—

4

Powstańców Śląskich
Wrocławska – Radiowa

LICZBA WYPADKÓW	4
RANNI	3
ZABICI	1
W TYM NAJECHANIA NA PIESZEGO	1
W TYM RANNI PIESI	—
W TYM ZABICI PIESI	1



Skrzyżowania o największej liczbie wypadków ≥3 wypadki

1

Prosta – Żelazna

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

5

Kasprzaka – Krzyżanowskiego
– Płocka

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

2

al. Witosa – Idzikowskiego

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

6

al. Krakowska – Lechicka
– Bakalarska

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

3

Piastów Śląskich
– Powstańców Śląskich

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

7

al. Gołkowska – Czerniakowska
– Idzikowskiego – Powsińska

LICZBA WYPADKÓW	3
RANNI	4
ZABICI	—
W TYM RANNI PIESI	2
W TYM ZABICI PIESI	—

4

Gen.Andersa – Anielewicza
– Świętojerska

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

8

ul. Rzymowskiego – Gotarda

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

Podsumowanie



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

- liczby ofiar śmiertelnych o 3 | - **10%**
- liczby ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów o 5 | - **83%**
- liczby wypadków w komunikacji miejskiej o 15 | - **18%**
- liczby wypadków z nietrzeźwymi kierującymi o 17 | - **52%**
- liczby wypadków śmiertelnych na przejściach dla pieszych o 1 | - **17%**



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

- liczby wypadków o 72 | **12,5%**
- liczby poszkodowanych wśród pieszych o 40 | **21%**
- liczby wypadków z udziałem jednośladów o 95 | **36 %**
- liczby najecharń na przejściach dla pieszych o 12 | **11%**
- liczby ofiar wśród pieszych seniorów o 2 | **29%**

Sytuacja pieszego

- wypadki z pieszymi – najecharnia na pieszego to **33%** (225 z 682) wszystkich wypadków drogowych
- piesi są sprawcami tylko **6,6%** (45 z 682) wszystkich wypadków, ale stanowią **58%** (15 z 26) wszystkich ofiar śmiertelnych
- **42%** wypadków na przejściach dla pieszych (50 ze 119) miało miejsce na zebkach z sygnalizacją
- **60%** wypadków z pieszymi zostało spowodowanych na skutek nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu (135 z 225)
- spośród wypadków śmiertelnych 64% (9 z 14) **zostało spowodowanych przez pieszych**
- **60%** ofiar wśród pieszych to seniorzy, czyli osoby w wieku 60 lat i więcej (9 z 15)
- **43%** potrąceń pieszego przez rowerzystę miało miejsce na chodniku (10 z 23)





Zarząd
Dróg
Miejskich

