

Edyta Zielińska

Ocena wypadkowości na polskich drogach

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2019.133
Data zgłoszenia: 05.04.2019 Data akceptacji: 26.06.2019

Na treść artykułu składają się informacje na temat wypadkowości na polskich drogach w latach 2016-2018. Przedstawiono również dane na temat skutków wypadkowości w naszym kraju, czyli informacje o poszkodowanych w tych zdarzeniach komunikacyjnych osobach rannych i zabitych. Wymieniono najważniejsze przyczyny wpływające na wypadkowość, tj. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nadmierna prędkość jazdy i nietrzeźwość kierowców. Dodatkowo w niniejszym artykule pokazano jak w największym polskim mieście kształtowała się w ostatnich latach sytuacja w zakresie wypadków drogowych i poszkodowanych w nich osób.

Słowa kluczowe: wypadek drogowy, poszkodowani.

Wstęp

Najbardziej popularną w Polsce gałęzią transportową wykorzystywaną do zarobkowego przemieszczania osób i ładunków jest transport drogowy. Konsekwencją znacznego zainteresowania zarobkowym transportem drogowym w naszym kraju są jego liczne zalety, do których zaliczyć należy na pewno dużą liczbę przewoźników w zakresie zarówno transportu pasażerskiego jak i towarowego, gęstą sieć połączeń komunikacyjnych oraz wiele obiektów motoryzacyjnych niezbędnych do prawidłowej eksploatacji pojazdów samochodowych. Do korzystania z transportu drogowego przekonuje również różnorodność autobusów przeznaczonych do przemieszczania osób, które w zależności od odległości podróży oferują swoim pasażerom odpowiedni komfort jazdy, natomiast w przypadku przewozów towarowych wszelkie wymagania w zakresie bezpiecznego transportu ładunków spełniają ciężarówki wielu typów i ciągniki samochodowe. O popularności transportu drogowego w naszym kraju świadczy także zwiększająca się stale liczba rejestrowanych samochodów osobowych, które wykorzystywane są do realizowania indywidualnych celów przewozowych przez znaczną część polskiego społeczeństwa.

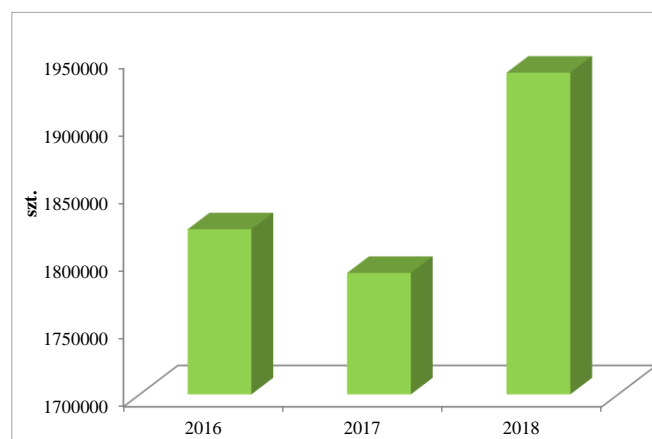
To co z jednej strony jest niewątpliwym walorem, czyli ogromny dostęp w Polsce do pojazdów samochodowych różnych typów, niestety bardzo często stwarza poważne problemy w postaci nadmiernego natężenia ruchu na wielu odcinkach naszych krajowych dróg. Najistotniejszym problemem wynikającym z nadmiernego natężenia ruchu samochodowego jest ogromna wypadkowość i kolizyjność na naszych drogach, której najbardziej niekorzystną konsekwencją są poszkodowani w tych zdarzeniach komunikacyjnych ludzie [1].

Celem niniejszego artykułu jest analiza wypadkowości w Polsce na podstawie m.in. porównania danych na temat liczby poszkodowanych osób w latach 2016-2018 oraz najczęściej występujących wówczas przyczyn wypadków drogowych.

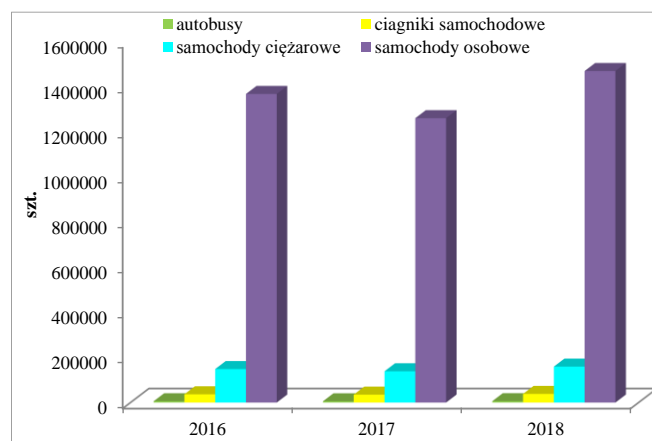
1. Czynniki determinujące wypadkowość w Polsce

W Polsce można wymienić kilka istotnych czynników wpływających na wypadkowość. Jednym z nich jest na pewno stale zwiększająca się liczba rejestrowanych w naszym kraju pojazdów samochodowych, zarówno osobowych przeznaczonych do zaspokajania indywidualnych potrzeb przewozowych społeczeństwa, jak również

środków transportowych wykorzystywanych do zarobkowego przemieszczania osób i towarów. Ta duża liczba pojazdów samochodowych na polskich drogach wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo odbywającego się tam ruchu, często przy dużym natężeniu ruchu dochodzi do niewłaściwych zachowań kierowców, a w konsekwencji do kolizji, w których uszkodzone są jedynie auta lub do poważnych wypadków z poszkodowanymi osobami rannymi lub ofiarami śmiertelnymi [3,5]. Na rys. 1 przedstawiono dane na temat liczby środków transportu drogowego zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w latach 2016-2018, natomiast na rys. 2 pokazano dodatkowo dane na temat autobusów, ciągników samochodowych, samochodów ciężarowych i samochodów osobowych.



Rys. 1. Liczba zarejestrowanych pojazdów w Polsce [6]



Rys. 2. Liczba zarejestrowanych wybranych typów pojazdów [6]

Dane pokazane na rys. 1 i rys. 2 pozwalają na następujące wnioski:

- biorąc pod uwagę liczbę pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych w naszym kraju w latach 2016-2018 zauważyć można znaczny wzrost rejestracji w 2018 r. w stosunku do roku 2016 o ponad 115 tys. samochodów,
- w latach 2016-2018 r. zarejestrowano najwięcej samochodów osobowych, ponieważ łącznie było to ponad 4 mln aut, dla porównania autobusów, ciągników samochodowych i samochodów ciężarowych w tym samym czasie zarejestrowano w sumie niecałe 573 tys.,

- na rys. 2 można zauważyć w 2017 r. nieznaczny spadek liczby zarejestrowanych wówczas pojazdów samochodowych zarówno w porównaniu do 2016 r. jak również w zestawieniu z rokiem 2018.

Ważnym powodem, który również mógł mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w naszym kraju jest zaawansowany wiek pojazdów eksploatowanych na polskich drogach. Starsze samochody zazwyczaj wymagają częstszych przeglądów i napraw, czego nie respektują ich posiadacze, a to z kolei może skutkować tym, że w wielu niebezpiecznych sytuacjach, które mogą zdarzyć się na drodze, pojazdy te nie są tak sprawne jak nowsze samochody. Średni wiek eksploatowanych pojazdów w Polsce, wliczając w to samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe, określa się na 16,6 lat, natomiast średni wiek pojazdów w Europie określa się na 11 lat [7]. W tabeli 1 pokazano średni wiek pojazdów w 25 krajach UE, natomiast w tabeli 2 przedstawiono dane na temat średniego wieku samochodów osobowych, dostawczych oraz ciężarowych eksploatowanych w Polsce i w większości europejskich państw.

Tab. 1. Średnia wieku pojazdów w UE [7]

Lp.	Państwo	Średnia wieku pojazdów
1.	Polska	16,6
2.	Grecja	16,3
3.	Estonia	14,7
4.	Rumunia	14,2
5.	Łotwa	13,9
6.	Litwa	13,8
7.	Węgry	13,6
8.	Chorwacja	13,5
9.	Czechy	13,5
10.	Portugalia	13,4
11.	Słowacja	12,5
12.	Finlandia	12,5
13.	Hiszpania	12
14.	Włochy	11,9
15.	Słowenia	10,2
16.	Irlandia	9,2
17.	Holandia	8,7
18.	Szwecja	8,7
19.	Wielka Brytania	8,6
20.	Belgia	8,6
21.	Austria	8,5
22.	Dania	8,3
23.	Francja	8,3
24.	Niemcy	8,1
25.	Luksemburg	6,4

Z informacji przedstawionych w tabeli 1 wynika, że:

- średnia wieku zarejestrowanych w Polsce pojazdów – 16 lat i 6 miesięcy – lokuje Polskę na pierwszym miejscu w Europie w rankingu państw, w których eksploatowane są najstarsze auta, przed Grecją (16,3 lat) i Estonią (14,7 lat),
- znacznie lepszą niż w Polsce średnią wieku pojazdów mają także auta użytkowane w Czechach i na Słowacji – około 12 lat,
- wśród państw, w których średnia wieku eksploatowanych tam samochodów jest w Europie najniższa wymienić można Luksemburg – 6 lat i 4 miesiące, Niemcy – 8 lat 1 miesiąc oraz Francję i Danię z takim samym wynikiem – 8 lat i 3 miesiące.

Tab. 2. Średnia wieku wybranych pojazdów w UE [7]

Lp.	Państwo	Samochód osobowy	Samochód dostawczy	Samochód ciężarowy
1.	Austria	8,9	8,1	8,4
2.	Belgia	7,7	8,2	9,8
3.	Chorwacja	14,1	12,0	14,3
4.	Czechy	14,5	12,0	13,9
5.	Dania	8,5	8,6	7,7
6.	Estonia	15,1	12,8	16,3
7.	Finlandia	12,7	12,2	12,5
8.	Francja	9,0	8,3	7,5
9.	Grecja	13,5	16,7	18,7
10.	Hiszpania	11,4	12,1	12,6
11.	Holandia	9,5	8,8	7,9
12.	Irlandia	9,0	8,8	9,8
13.	Litwa	16,7	12,2	12,7
14.	Łotwa	16,3	12,8	12,7
15.	Luksemburg	6,2	6,3	6,6
16.	Niemcy	8,9	7,3	8,0
17.	Polska	17,2	16,0	16,7
18.	Portugalia	12,6	14,0	13,7
19.	Słowacja	13,4	11,3	12,7
20.	Słowenia	11,2	9,0	10,4
21.	Szwecja	9,6	8,0	8,5
22.	Rumunia	15,3	13,5	13,8
23.	Węgry	14,5	13,4	12,8
24.	Wielka Brytania	8,5	8,5	8,8
25.	Włochy	10,7	11,9	13,2

Analizując dane wymienione w tabeli 2 można zauważyć, że wśród ponad dwudziestu europejskich państw najstarsze samochody osobowe eksploatowane są na polskich drogach, ich średni wiek to aż 17 lat i 2 miesiące. Trochę lepiej wygląda średni wiek samochodów dostawczych – 16 lat, ponieważ daje to nam tym razem drugie miejsce w rankingu najstarszych tego typu pojazdów w UE po Grecji, w której takie samochody mają średnio 16 lat i 7 miesięcy. Drugie miejsce po Grecji Polska zajęła również w rankingu najstarszych samochodów ciężarowych, które średnio mają 16 lat i siedem miesięcy.

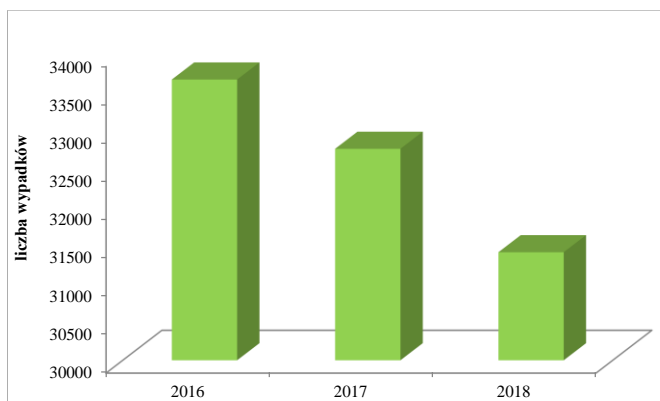
2. Wypadki drogowe w Polsce i ich skutki

Wypadki drogowe są konsekwencją nieprzebrzegania obowiązujących zasad ruchu drogowego. Do najpoważniejszych skutków wypadku drogowego zalicza się śmierć, uszkodzenie ciała lub uszczerbek na zdrowiu kierowcy lub innej osoby poszkodowanej, konsekwencją takiego niekorzystnego zdarzenia komunikacyjnego może być także uszkodzenie mienia. Wyróżnia się następujące podstawowe działania osób w sytuacji wypadku drogowego [1]:

- należy zapewnić bezpieczeństwo sobie, jako osobie uczestniczącej w zdarzeniu, zaparkować pojazd najlepiej przed miejscem zdarzenia, włączyć światła awaryjne,
- należy założyć odzież odbłaskową lub przyczepić do ubrania elementy odbłaskowe, niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu Policję i służby ratunkowe,
- należy ustawić trójkąty ostrzegawcze, włączyć światła awaryjne, wyłączyć zapłon w pojazdach uszkodzonych, zamknąć dopływ paliwa w pojazdach z silnikiem Diesla, czy motocyklach,
- należy ocenić stan poszkodowanych, udzielić im pomocy, wyciągnąć ranne osoby z pojazdu w przypadku ryzyka zapalenia pojazdu, najechania na uszkodzony pojazd przez inne auto, kiedy konieczna jest reanimacja poszkodowanego, czekać na specjalistyczną pomoc.

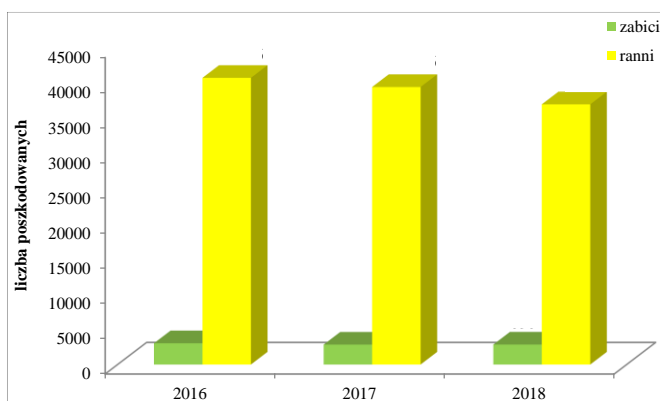
W celu ustalenia poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach na rys. 3 zaprezentowano dane na temat liczby wypadków komunikacyjnych, które wydarzyły się w latach 2016-2018 w naszym kraju. Z kolei na rys. 4 pokazano niekorzystne skutki tych wypadków

drogowych, czyli liczbę poszkodowanych w nich osób rannych oraz zabitych.



Rys. 3. Liczba wypadków drogowych w latach 2016-2018 [6]

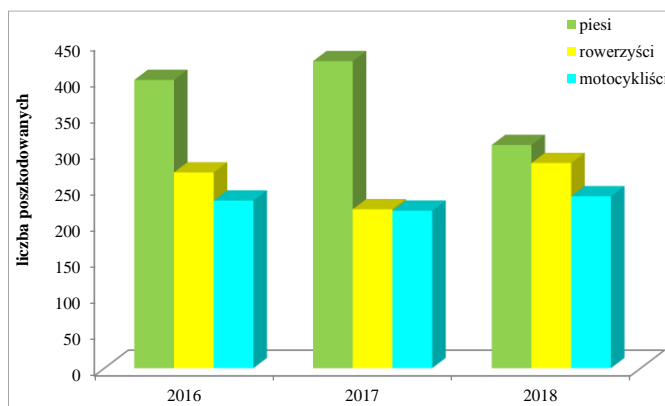
- Informacje pokazane na rys. 3 pozwalają na stwierdzenie, że:
- w analizowanych latach 2016-2018 liczba wypadków drogowych na terenie naszego kraju zmniejszała się,
 - w 2017 r. wypadków drogowych było w porównaniu do roku 2016 mniej o 904, natomiast w roku 2018 w zestawieniu z rokiem poprzednim różnica była znacznie większa, ponieważ takich niekorzystnych zdarzeń komunikacyjnych było mniej aż o 1350 wypadków niż w roku 2017.



Rys. 4. Liczba poszkodowanych w wypadkach drogowych w latach 2016-2018 [6]

Z rys. 4, na którym przedstawiono najpoważniejsze skutki wypadków drogowych w naszym kraju w latach 2016-2018, czyli poszkodowanych w nich osób, należy zauważyć malejącą z roku na rok liczbę rannych, w 2018 r. zmniejszyła się ona w porównaniu do 2016 r. o 3766 osób. Niestety nie można takiego samego wniosku wyciągnąć na podstawie danych dotyczących ofiar śmiertelnych, ponieważ mimo spadku zabitych w wypadkach, które wydarzyły się w 2017 r. o 195 osób w porównaniu do roku 2016, rok 2018 pokazał, że wzrosła śmiertelność poszkodowanych wówczas osób o 7 w stosunku do roku poprzedniego.

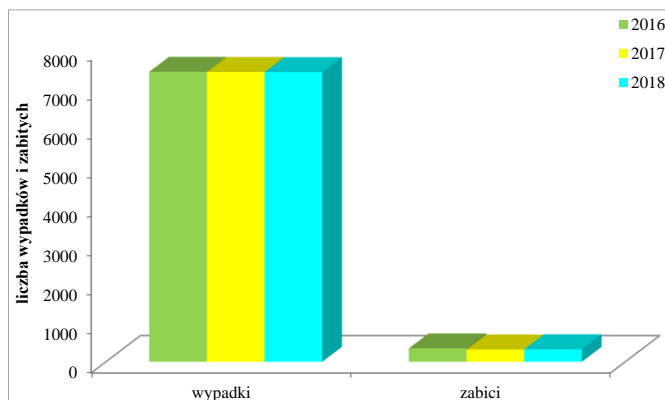
Na rys. 5 pokazano ile w wypadkach drogowych w latach 2016-2018 zginęło pieszych, rowerzystów i motocyklistów. W oparciu o dane pokazane na tym rysunku można wywnioskować, że w roku 2018 w porównaniu do 2016 r. zmniejszyła się liczba zabitych pieszych, natomiast nastąpił wzrost ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów i motocyklistów.



Rys. 5. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [6]

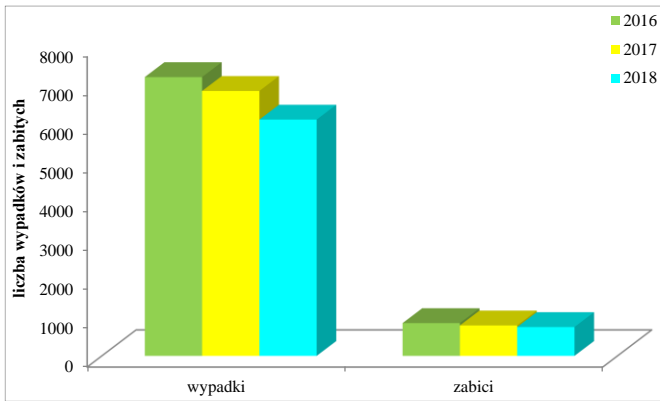
3. Wybrane przyczyny wypadkowości w Polsce

Do najczęściej wymienianych w ostatnich latach przyczyn wypadkowości na polskich drogach należą: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Wyniki dotyczące liczby wypadków drogowych, których powodem było nieodpowiednie zachowanie kierowców pojazdów samochodowych w stosunku do innych uczestników ruchu, czyli nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu przedstawiono na rys. 6. Na rysunku tym pokazano także skutki takiego nieodpowiedzanego zachowania kierowców w postaci liczby ofiar śmiertelnych w tych wypadkach. Z kolei na rys. 7 zaprezentowano dane na temat wypadkowości wynikającej z nadmiernej prędkości jazdy kierowców oraz informacje na temat zabitych w tych zdarzeniach drogowych.



Rys. 6. Liczba wypadków wynikających z nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu i poszkodowanych z tego tytułu osób [6]

- Analizując dane pokazane na rys. 6 można stwierdzić, że:
- w wyniku niewłaściwego zachowania kierowców pojazdów samochodowych, jakim niewątpliwie jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu innym uczestnikom ruchu drogowego, w latach 2016-2018 miało miejsce aż 22247 wypadków, w których śmierć poniosło 978 osób,
 - pocieszającą informacją, wynikającą z danych zaprezentowanych na rys. 6, może być jednak to, że z liczba wypadków z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu w 2018 r. zmniejszyła się o 9 w porównaniu do roku 2016,
 - zmniejszyła się także liczba ofiar śmiertelnych, w wypadkach spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu, w 2017 r. w porównaniu do 2016 r. o 28 zabitych, niestety w następnym roku, w stosunku do roku 2017, wzrosła ona o 5 zabitych.

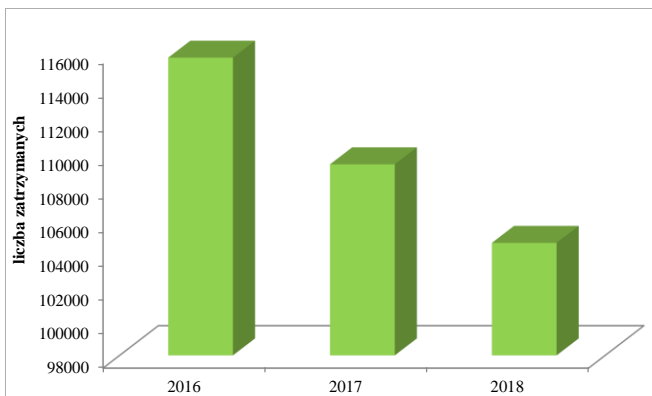


Rys. 7. Liczba wypadków wynikających z nadmiernej prędkości jazdy i poszkodowanych z tego tytułu osób [6]

Z kolei dane pokazane na rys. 7 informują o tym, że w analizowanych latach 2016-2018 zmniejszyła się liczba wypadków spowodowanych przez kierowców, którzy poruszali się po polskich drogach z nadmierną prędkością, największy spadek w tego typu niekorzystnych zdarzeniach komunikacyjnych o 1358 można zauważyć w 2017 r. w porównaniu do roku 2016. Tendencję malejącą należy zauważyć również w przypadku liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach, które zostały spowodowane przez sprawców poruszających się z nadmierną prędkością, w 2017 r. w porównaniu do roku poprzedniego było o 60 zabitych mniej, o 41 zabitych mniej było również w 2018 r. niż w roku 2017 r.

Ciekawym wnioskiem z danych pokazanych na rys. 6 i 7 może być fakt, że z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu w latach 2016-2018 było o ponad 2100 wypadków więcej niż z powodu nadmiernej prędkości, natomiast ofiar śmiertelnych było o 1399 więcej w wypadkach spowodowanych przez kierowców, którzy nie dostosowali prędkości jazdy do warunków panujących na drodze.

Biorąc po uwagę różne przyczyny wpływające na wypadkowość w naszym kraju należy również zwrócić uwagę na poważny problem jakim jest nietrzeźwość użytkowników ruchu drogowego. Mimo wielu akcji propagujących właściwe zachowanie kierowców, w tym także trzeźwość, wciąż na polskich drogach zatrzymywane są osoby, których stan wskazuje, że są pod wpływem alkoholu. Na rys. 8 pokazano zestawienie osób nietrzeźwych, które w latach 2016-2018 zostały zatrzymane przez policję.

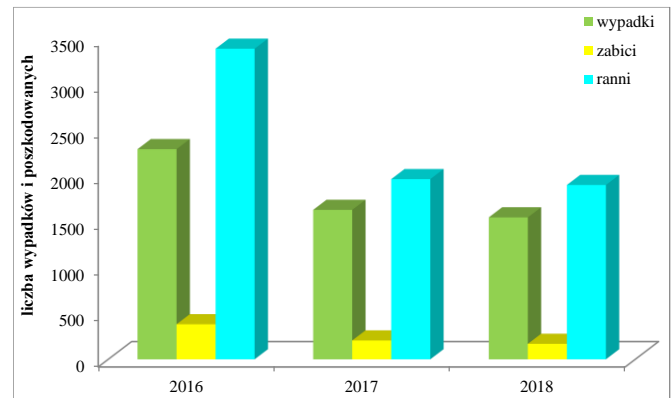


Rys. 8. Liczba zatrzymanych nietrzeźwych kierowców [6]

Z danych pokazanych na tym rysunku wynika, że w latach 2016-2018 liczba zatrzymanych w naszym kraju przez policję nietrzeźwych kierowców, porównując rok 2018 z 2016 r., zmniejszyła

się o prawie 11 tys. Można na pewno cieszyć się z tego powodu, że ci nietrzeźwi kierowcy zostali zatrzymani przez policję zanim spowodowali wypadek drogowy, w którym poszkodowane zostałyby jakieś osoby.

Nietrzeźwość kierowców jest niestety kolejną częstą przyczyną wypadkowości na polskich drogach. O tym jak kształtowała się ona w ocenianych latach 2016-2018 informują dane zaprezentowane na rys. 9. Na rysunku tym zamieszczono dodatkowo informacje na temat liczby poszkodowanych osób rannych i zabitych w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych sprawców, oczywiście w analizowanych latach 2016-2018.



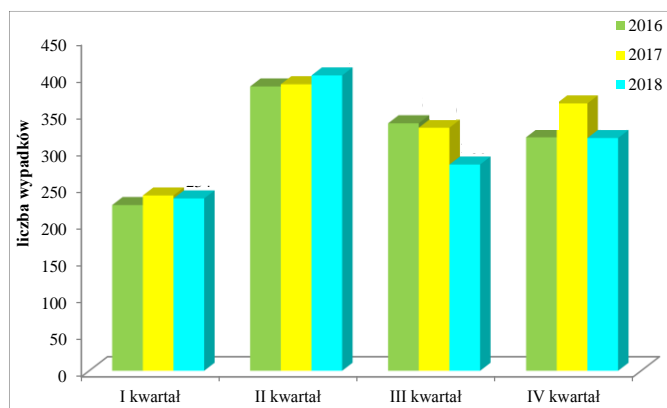
Rys. 9. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych sprawców [6]

W latach 2016-2018, jak wynika to z rys. 9:

- nietrzeźwi kierowcy w naszym kraju spowodowali 5477 wypadków drogowych, w których było ponad 7 tys. rannych osób i 758 ofiar śmiertelnych,
- analizując dane na rys. 9 zauważyć należy tendencję malejącą z roku na rok, zarówno biorąc pod uwagę liczbę wypadków drogowych, jak również poszkodowanych w nich osób,
- w roku 2018 wypadkowość spowodowana przez nietrzeźwych kierowców zmalała w porównaniu z rokiem poprzednim o 82 tego typu zdarzenia; znacznie większy spadek liczby wypadków aż o 663 zauważyć można porównując rok 2017 r. i 2016,
- oceniając skutki wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych sprawców wywnioskować można, że w 2017 r. rannych w tego typu zdarzeniach było mniej o 1424 osoby w porównaniu do 2016 r. a w 2018 r. liczba takich poszkodowanych zmniejszyła się w porównaniu do roku poprzedniego o 64 osoby,
- biorąc pod uwagę ofiary śmiertelne zauważyć można, że w roku 2017 było ich mniej o 177 osób niż w 2016 r., natomiast zabitych w 2018 r. było mniej o 37 osób niż w 2017 r.

4. Wypadkowość i jej skutki w mieście stołecznym - Warszawie

W rozdziale tym zamieszczono informacje na temat wypadkowości w największym polskim mieście - Warszawie. Porównano nie tylko liczbę wypadków, do których doszło w latach 2016-2018, ale ocenie poddano także to co działo się w poszczególnych kwartałach każdego z analizowanych w tym artykule lat. Można na rys. 10 zauważyć, że najbardziej niebezpiecznym okresem, w każdym z ocenianych lat 2016-2018, był w Warszawie II kwartał obejmujący takie miesiące jak kwiecień, maj oraz czerwiec. Wymienione miesiące II kwartału to na pewno czas coraz lepszych warunków atmosferycznych zachęcających wielu kierowców do jazdy z większą prędkością, co z kolei może doprowadzić do wielu niebezpiecznych sytuacji.



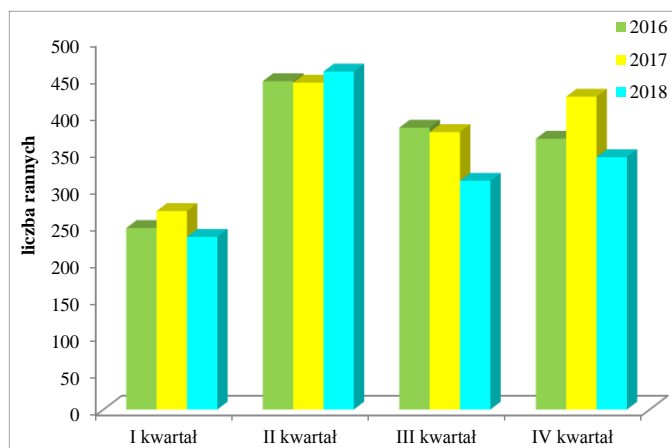
Rys. 10. Liczba wypadków drogowych w Warszawie [6,7]

Z rys. 10 wywnioskować można także, że:

- w II kwartale 2016 r. doszło do 386 wypadków drogowych, co oznacza, że było ich więcej niż w I kwartale o 161 wypadków, niż w III kwartale o 50 wypadków, niż w IV kwartale o 69 wypadków,
- w II kwartale 2017 r. doszło do 389 wypadków drogowych, co oznacza, że było ich więcej niż w I kwartale o 151 wypadków, niż w III kwartale o 59 wypadków, niż w IV kwartale o 26 wypadków,
- w II kwartale 2018 r. doszło do 401 wypadków drogowych, co oznacza, że było ich więcej niż w I kwartale o 167 wypadków, niż w III kwartale o 121 wypadków, niż w IV kwartale o 85 wypadków.

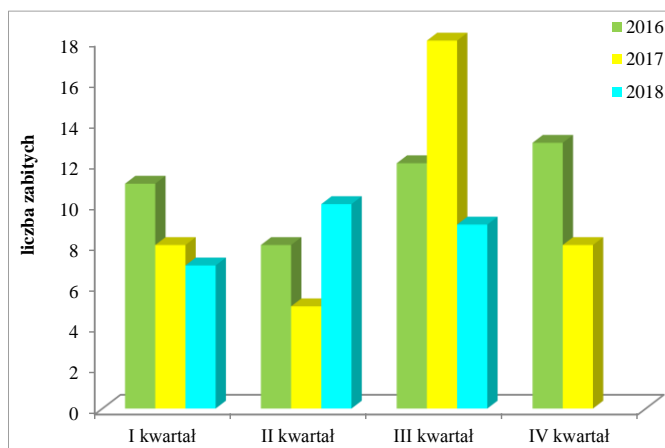
Wymienione powyżej wnioski pozwalają na ustalenie stałej tendencji w roku 2017 i w 2018 r., że drugim najniebezpieczniejszym okresem w Warszawie po II kwartale jest koniec roku, czyli zmieniające się na gorsze warunki pogodowe oraz coraz krótsze dni w październiku, listopadzie i grudniu.

Kolejnym kryterium analizy wypadkowości i jej niekorzystnych skutków w mieście stołecznym - Warszawie jest pokazanie liczby poszkodowanych rannych i zabitych w poszczególnych okresach lat 2016-2018 (rys. 11 i rys. 12).



Rys. 11. Liczba rannych w wypadkach drogowych [6,7]

Pokazane na rys. 11 dane informują o tym, że podobnie jak było to w przypadku wypadkowości zaprezentowanej na rys. 10, najwięcej rannych w warszawskich wypadkach było w II kwartale 2018 r. – 458, o 15 poszkodowanych więcej niż w 2017 r. i o 13 osób więcej niż w roku 2016. Na rys. 11 można również zauważyć, że w styczniu, lutym i marcu 2018 r. było najmniej poszkodowanych w stołecznych wypadkach osób – 234, o 35 rannych mniej niż w 2017 r. i o 12 rannych mniej niż w roku 2016.



Rys. 12. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [6,7]

Wnioski, które można wyciągnąć z rys. 12 są odmienne od tego co było przedstawione na poprzednich wykresach. Oceniając liczbę zabitych osób w wypadkach drogowych, które miały miejsce na warszawskich ulicach w wybranych do badań latach, należy zauważyć, że aż 18 ofiar śmiertelnych było w III kwartale 2017 r. Rysunek ten pozwala także na stwierdzenie, że z roku na rok sytuacja w tym zakresie w Warszawie się poprawia, ponieważ najwięcej ofiar śmiertelnych w stołecznych wypadkach drogowych było w 2016 r. – 44, następnie w 2017 r. – 39 i najmniej w 2018 r. – 33.

Podsumowanie

W Polsce istotnym problemem jest na pewno niski poziom bezpieczeństwa na drogach, wywołany zbyt dużą liczbą wypadków oraz poszkodowanych w nich osób. Wpływ na to ma wiele powodów, do których zaliczyć można, np. duże natężenie ruchu na polskich drogach, które wynika ze stale zwiększającej się liczby rejestrowanych w naszym kraju pojazdów samochodowych. Duża liczba pojazdów na drogach to zawsze większa możliwość wystąpienia kolizji czy wypadku. Nie bez znaczenia, w kształtowaniu się tak dużej wypadkowości w naszym państwie, jest również zaawansowany wiek eksploatowanych na polskich drogach pojazdów, które w niebezpiecznych sytuacjach mogą nie sprawdzić się tak dobrze jak nowsze samochody. Średni wiek eksploatowanych pojazdów w Polsce jest o ponad pięć lat większy niż średnia europejskich aut [1].

Analizując wypadki komunikacyjne, które wydarzyły się na polskich drogach w latach 2016-2018 można zauważyć, że sytuacja w tym zakresie znacznie się poprawiła. W 2017 r. w porównaniu do roku poprzedniego liczba wypadków drogowych zmniejszyła się w naszym kraju o 904, a w 2018 r. w zestawieniu z 2017 r. było mniej o kolejnych 1350 tego typu niekorzystnych zdarzeń. Znacznie polepszyła się też sytuacja w zakresie poszkodowanych w wypadkach drogowych osób, ponieważ w 2018 r. było o 3766 rannych mniej niż 2016 r. Porównując rok 2018 z rokiem 2016 widoczny jest także spadek w liczbie poszkodowanych w wypadkach ofiar śmiertelnych o 188 zabitych. Wpływ na zmniejszenie liczby wypadków na polskich drogach i tym samym poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu mogły mieć różnego rodzaju projekty informacyjno-edukacyjne w zakresie BRD, propagowane m.in. przez Policję czy Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [2,4].

Z przedstawionej w niniejszym artykule analizy wynika także, że do najpoważniejszych wykroczeń wielu polskich kierowców pojazdów samochodowych – sprawców kolizji i wypadków komunikacyjnych – zaliczyć należy nieprzestrzeganie reguł w zakresie pierwszeństwa przejazdu i jazdę z nadmierną prędkością, często niedostosowaną do warunków panujących na drodze. Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu innym uczestnikom ruchu drogowego w latach 2016-2018 było przyczyną ponad 22 tys. wypadków na

polskich drogach, w których śmierć poniosło 978 osób, jeszcze więcej zabitych w tym analizowanym okresie, bo 2377 było z powodu niedostosowania prędkości jazdy przez kierowców do panujących warunków.

Bibliografia

1. Bąk J., Bąk-Gajda D., Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyd. Difin, Warszawa 2010.
2. Leśniakowska-Matusiak I., Bezpieczeństwo ruchu drogowego: teoria i praktyka: edukacja. Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012.
3. Wicher J.: Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego. WKiŁ, Warszawa 2004.
4. Zielińska E.: Wybrane aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Czasopismo Technika Transportu Szynowego, № 12/2015.
5. Zielińska E.: Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce. Збірник наукових праць, ВІСНИК № 2/35, Kijów 2016.
6. Raporty Komendy Głównej Policji w zakresie wypadków drogowych z lat 2016-2018.
7. Strony internetowe o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz determinantach wpływających na wypadkowość: [\[swiat.pl\]\(http://swiat.pl\) \(19.12.2018\), \[www.strefabiznesu.pl\]\(http://www.strefabiznesu.pl\) \(21.12.2018\), \[www.wyborcikierowcow.pl\]\(http://www.wyborcikierowcow.pl\) \(13.04.2018\).](http://www.auto-</div><div data-bbox=)

Assessment of the rate of accidents on Polish roads

The content of the article consists of information on the rate of road accidents on Polish roads in 2016 -2018. Moreover, it presents data about effects of accident rate in our country, i.e. information about casualties of such traffic accidents, resulting in death or injury. The major causes of the accident rate were listed such as failure to yield the right of way, speeding and driving under influence of alcohol. Additionally, this paper shows how the situation regarding traffic accidents and accident casualties developed in the largest Polish city in the recent years.

Keywords: road accident, accident casualties

Autorzy:

dr inż. **Edyta Zielińska** – Politechnika Rzeszowska, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa; 35-959 Rzeszów, Tel. 17 743-23-58, ezielins@prz.edu.pl