

## Mniej wypadków niż w zwykły weekend. Majówki w świetle statystyk ITS

Długi majowy weekend kojarzy się z korkami, pośpiechem i większą liczbą zdarzeń drogowych, ale dane Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS pokazują coś zupełnie innego. Średnia liczba wypadków i ofiar w dniach 1-3 maja jest niższa niż w przeciętny weekend roku. Analiza obejmująca lata 2019-2025 daje tym samym podstawy do ostrożnego optymizmu, ale jednocześnie zwraca uwagę na problem wypadków z udziałem elektrycznych hulajnóg.

Majówka to tradycyjny moment rozpoczęcia sezonu wyjazdowego. Większy ruch, motocykliści wracający na drogi, rowerzyści korzystający z pierwszych ciepłych dni – wszystko to zwykle budzi obawy o bezpieczeństwo. Tymczasem dane Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS (POBR) pokazują, że majówka nie jest bardziej niebezpieczna niż inne weekendy, a pod wieloma względami wypada nawet lepiej.

Jak wynika z zestawienia danych, w latach 2019-2025 w dniach 1-3 maja doszło łącznie do 1075 wypadków, w których zginęło 115 osób, a 1279 zostało rannych. Średnio daje to 51 wypadków dziennie, podczas gdy przeciętny dzień weekendowy w tym samym okresie to 55 wypadków.

Różnice widać również w liczbie ofiar. W majówkę ginie średnio 5 osób dziennie, podczas gdy w typowy weekend – 6. Podobnie jest z liczbą rannych: 61 osób dziennie w majówkę wobec 67 w przeciętny weekend.

### Gdzie i dlaczego dochodzi do zdarzeń?

Analiza struktury wypadków z lat 2019-2025 pokazuje, że:

- 61% wypadków ma miejsce w obszarze zabudowanym, ale to poza miastami ginie najwięcej osób – aż 69% ofiar śmiertelnych dotyczy odcinków niezabudowanych.
- Na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych dochodzi do 84% wszystkich wypadków i aż 91% ofiar śmiertelnych, w tym większość w obszarach zabudowanych (51% ogółu wypadków i 49% ogółu rannych).
- W 29% wypadków przyczyną jest nadmierna prędkość, która odpowiada za 53% wszystkich ofiar śmiertelnych.
- Aż 85% wypadków ma miejsce na suchej nawierzchni, a 80% w dobrych warunkach atmosferycznych, co potwierdza, że sprzyjająca pogoda nie gwarantuje bezpieczeństwa.

Z powodu nadmiernej prędkości wydarzyło się w tym okresie 315 wypadków, które przełożyły się na 61 ofiar śmiertelnych. I ponownie, 866 wypadków miało miejsce podczas dobrych warunków atmosferycznych! W wypadkach tych zginęły 92 osoby.

### Motocykliści, rowerzyści i piesi – kto jest najbardziej narażony?

W strukturze ofiar majówki:

- Motocykliści są uczestnikami 22% wypadków i stanowią aż 25% ofiar śmiertelnych, oraz 18% rannych.
- Piesi to 15% wszystkich ofiar śmiertelnych i 13% rannych.
- Rowerzyści są uczestnikami 18% wypadków i stanowią 6% ofiar śmiertelnych oraz 14% rannych.

To potwierdza, że majówka jest momentem, w którym na drogi wracają grupy szczególnie wrażliwe, tak zwani niechronieni uczestnicy ruchu drogowego – i to one wymagają największej uwagi ze strony kierujących pozostałymi pojazdami.

### E-hulajnogi: nowy, rosnący problem bezpieczeństwa

Jednocześnie dane POBR ITS dotyczące e-hulajnóg pokazują gwałtowny wzrost liczby zdarzeń (w skali całego roku):

- liczba wypadków wzrosła z 543 w 2022 r. do 1158 w 2025 r. (wzrost o 54%),
- liczba ofiar śmiertelnych wzrosła z 3 do 11 (wzrost o 266%),
- liczba ciężko rannych zwiększyła się z 162 do 358.

Szczególnie niepokojące są dane dotyczące dzieci i młodzieży: w 2025 r. w wypadkach z udziałem e-hulajnóg poszkodowanych zostało 559 osób w wieku 0-16 lat (w tym 4 ofiary śmiertelne i 195 ciężko rannych), czyli o 159% więcej niż rok wcześniej (w całym roku).

Dla zmniejszenia zagrożenia wśród najmłodszych użytkowników e-hulajnóg od dnia 3 marca 2026 roku zabroniono dzieciom do 13 roku życia korzystania z tego pojazdu na drodze publicznej. Ważne jest również to, że użytkownicy e-hulajnóg w wieku 13-18 lat mogą poruszać się po drodze publicznej jedynie pod warunkiem posiadania karty rowerowej lub prawa jazdy (kategorii AM, A1, B1, T).

### Komentarze eksperckie:

– *Analiza POBR ITS pokazuje, że majówka nie jest okresem podwyższonego ryzyka, jak często się uważa. Kluczowe jest jednak to, że większość najtragичniejszych zdarzeń ma miejsce poza obszarem zabudowanym, na drogach jednojezdniowych. To tam kierowcy najczęściej przeceniają swoje możliwości, a prędkość staje się czynnikiem decydującym o skutkach wypadku* – mówi **dr Dagmara Jankowska-Karpa z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.**

– *Hulajnogi elektryczne są dziś jednym z najszybciej rosnących wyzwań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzrost liczby wypadków o ponad 50% rok do roku i trzykrotny wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród dzieci pokazują, że potrzebujemy pilnych działań w zakresie edukacji, rozwoju infrastruktury i egzekwowania przepisów. Udział elektrycznych hulajnóg w ruchu nie jest już marginalny – to realny segment transportu, który wymaga systemowego podejścia* – dodaje **Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.**

**Tabela 1. Wypadki i ich ofiary w dniach 1-3 maja w Polsce w latach 2019-2025**

Opracowanie: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, na podstawie danych z Komendy Głównej Policji SEWiK

Majówka (liczba dni)	Wypadki	Ofiary śmiertelne				Ranni			
		Razem	Kierujący	Pasażerowie	Piesi	Razem	Kierujący	Pasażerowie	Piesi
1-3.05.2019 (3 dni)	164	16	10	2	4	200	102	72	26
1-3.05.2020 (3 dni)	113	13	8	4	1	133	74	47	12
1-3.05.2021 (3 dni)	111	16	6	5	5	135	76	50	9
30.04, 1.05, 3.05.2022 (3 dni)	155	15	13	1	1	182	111	52	19
1-3.05.2023 (3 dni)	140	16	11	3	2	168	100	50	18
1-3.05.2024 (3 dni)	192	22	16	5	1	217	151	48	18
1-3.05.2025 (3 dni)	200	17	11	3	3	244	153	69	22
Razem	1075	115	75	23	17	1279	767	388	124
<b>Majówka średnio na 1 dzień</b>	51	5	4	1	1	61	37	18	6
Dni weekendowe (sobota, niedziela)	39748	4474	2556	985	933	48466	25959	16382	6071
<b>Średnio w 1 dzień weekendowy</b>	55	6	4	1	1	67	36	23	8

**Tabela 2. Struktura wypadków i ofiar w dniach 1-3 maja w Polsce w latach 2019-2025**

(Dane sumaryczne z ostatnich lat)

Opracowanie: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, na podstawie danych z Komendy Głównej Policji SEWiK

Majówki 2019-2025	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ranni		Zabici na 100 wypadków
Razem	1075	100%	115	100%	1279	100%	11
Zabudowany	655	61%	36	31%	752	59%	5
Niezabudowany	420	39%	79	69%	527	41%	19
Drogi krajowe	245	23%	35	30%	296	23%	14
Drogi jednojezdniowe, dwukierunkowe	907	84%	105	91%	1076	84%	12
- w tym obszar zabudowany	548	51%	35	30%	629	49%	6
- w tym poza obszarem zabudowanym	359	33%	70	61%	447	35%	19
Dobre warunki atmosferyczne	866	81%	92	80%	1028	80%	11
Sucha nawierzchnia	914	85%	94	82%	1088	85%	10
Dzień, świt, zmrok	912	85%	84	73%	1100	86%	9
Noc	163	15%	31	27%	179	14%	19
Alkohol u kierującego	98	9%	15	13%	109	9%	15
Alkohol u pieszego	13	1%	1	1%	13	1%	8
Alkohol ogółem	115	11%	16	14%	129	10%	14
Prędkość	315	29%	61	53%	377	29%	19
Piesi	134	12%	17	15%	124	10%	13
Rowerzyści	195	18%	7	6%	178	14%	4
Motocykliści	234	22%	29	25%	225	18%	12
Kierowcy sam. osobowych	823	77%	57	50%	634	50%	7

Kontakt:

**Mikołaj Krupiński**  
**Rzecznik prasowy**

Instytut Transportu Samochodowego

+48 22 43 85 538

+48 604 931 310

[mikolaj.krupinski@its.waw.pl](mailto:mikolaj.krupinski@its.waw.pl)