

6 maja – Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Każdego dnia w Polsce dochodzi średnio do 57-58 wypadków, w których życie traci blisko pięć osób. Na świecie skala problemu jest jeszcze większa. Według WHO w wypadkach drogowych rocznie ginie około 1,2 mln ludzi, czyli przeszło 3200 osób dziennie, a 50 mln zostaje rannych. Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przypomina, że mimo postępu tempo redukcji ofiar wciąż jest zbyt wolne, by osiągnąć cele wyznaczone na 2030 rok.

57-58 wypadków i 1000 kolizji dziennie

6 maja obchodzimy Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli inicjatywę Komisji Europejskiej realizowaną w ramach Globalnego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ. Tegoroczna edycja szczególnie akcentuje ochronę pieszych w obszarach miejskich, czyli grupy najbardziej narażonej na skutki wypadków.

Pomimo postępu technologicznego, rosnącej świadomości społecznej i coraz lepszych, rodzimych statystyk, dane nie pozostawiają złudzeń. Bezpieczeństwo na drogach wciąż stanowi jedno z największych wyzwań współczesnych społeczeństw. W Polsce w 2025 roku dochodziło średnio do około 57-58 wypadków drogowych dziennie. Każdej doby życie traciło blisko 5 osób, a ponad 60 odnosiło obrażenia. Równolegle odnotowywano przeszło 1000 kolizji, czyli zdarzeń, które choć nie kończą się obrażeniami, to generują koszty społeczne i ekonomiczne - wynika z danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS (POBR ITS).

Problem ma charakter globalny. Według Światowej Organizacji Zdrowia co roku w wypadkach drogowych ginie około 1,2 miliona osób, tj. przeszło 3200 osób dziennie, a od 20 do 50 milionów zostaje rannych. To oznacza, że co minutę na świecie giną dwie osoby. Ponadto, wypadki drogowe pozostają także główną przyczyną śmierci dzieci i młodzieży.

„Wizja Zero” się oddala

Tempo poprawy bezpieczeństwa na poziomie europejskim także jest niewystarczające. Z raportu Komisji Europejskiej wynika, że tylko w 2024 roku na drogach UE zginęło niemal 20 tysięcy osób. Choć oznacza to spadek o 12 proc. w porównaniu z 2019 rokiem, to wciąż zdecydowanie za mało, by osiągnąć cel redukcji liczby ofiar o połowę do 2030 roku. Tym samym poprawa jest za wolna na realizację założeń przyjętych w unijnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Eksperti podkreślają, że kluczowe znaczenie ma konsekwentna realizacja tzw. „Wizji Zero” – długoterminowego celu zakładającego całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i ciężkich obrażeń w transporcie drogowym do 2050 roku. Podejście to opiera się na koncepcji „bezpiecznego systemu”, który uwzględnia nie tylko zachowania kierowców, ale także jakość infrastruktury drogowej, standardy pojazdów, egzekwowanie przepisów oraz rozwój nowych technologii.

E-hulajnogi na cenzurowanym

Szczególnym wyzwaniem pozostaje bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, czyli pieszych, rowerzystów i użytkowników nowych form mobilności, takich jak hulajnogi elektryczne. To właśnie oni najczęściej ponoszą najcięższe konsekwencje wypadków, zwłaszcza w przestrzeni miejskiej. Potwierdzają to

dane POBR ITS, z których wynika, że liczba wypadków z udziałem e-hulajnog wzrosła z 543 w 2022 r. do 1158 w 2025 r., zaś liczba ofiar śmiertelnych wzrosła z 3 do 11.

Nie bez znaczenia są również koszty ekonomiczne. Wypadki drogowe generują straty szacowane na około 2% PKB Unii Europejskiej rocznie. To nie tylko koszty leczenia i rehabilitacji, ale także utracona produktywność i długofalowe skutki społeczne.

Komentarz ekspercki:

– Dane pokazują wyraźnie, że osiągnęliśmy pewien poziom poprawy, ale zaczynamy się zatrzymywać. Największym wyzwaniem na najbliższe lata będzie zmiana podejścia do bezpieczeństwa – z reagowania na wypadki na systemowe zapobieganie. To oznacza inwestycje w infrastrukturę przyjazną pieszym, skuteczniejsze egzekwowanie przepisów i wykorzystanie technologii, które ograniczają ryzyko błędu ludzkiego. Cały czas aktualne pozostaje hasło Partnerstwa na drodze, które odnosi się do wszystkich uczestników ruchu. Bez tego „Wizja Zero” pozostanie tylko ambitnym hasłem – mówi Maria Dąbrowska-Loranc z Instytutu Transportu Samochodowego.

Źródło:

<https://obserwatoriumbrd.pl/problemy-brd/>

<https://obserwatoriumbrd.pl/ostateczne-dane-o-wypadkach-2025/>

https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2023/06/Ramy-polityki-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-UE-na-lata-2021-2030-_dokument-roboczy.pdf

<https://roadpol.eu/?p=2556>

<https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2026/02/19th-Road-Safety-Performance-Index-Report-June-2025.pdf>

Kontakt:

Mikołaj Krupiński
Rzecznik prasowy

Instytut Transportu Samochodowego

+48 22 43 85 538

+48 604 931 310

mikolaj.krupinski@its.waw.pl