„ZATWIERDZAM”

I Zastępca

Komendanta Wojewódzkiego Policji

w Olsztynie

insp. Arkadiusz Sylwestrzak

1. **Rd - 6941 /2022**

# analiza stanu bezpieczeństwa

**w ruchu drogowym na terenie województwa**

**warmińsko - mazurskiego w I półroczu 2022 roku**

W minionym I półroczu 2022 roku na terenie województwa warmińsko - mazurskiego zaistniało **387** wypadków drogowych, w których **44** osoby poniosły śmierć, a **429** doznało obrażeń ciała. Ponadto funkcjonariusze Policji obsłużyli **6448**  kolizji drogowych tj. zdarzeń, w wyniku których powstały w większości szkody materialne.

W porównaniu do poprzedniego półrocza odnotowano:

* **większą** liczbę **wypadków** o **11** tj. o **2,9 %**
* **większą** liczbę **zabitych** o **1** tj. o **2,3 %**
* **mniejszą** liczbę **rannych** o **28** tj. o **-6,1 %**
* **mniejszą** liczbę zgłoszonych **kolizji** o **795** tj. o  **-11,0 %**

Przytoczone powyżej dane przedstawiają tendencję wzrostową w zakresie liczby zaistniałych wypadków drogowych oraz zabitych na terenie województwa warmińsko - mazurskiego w porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku, z jednoczesnym spadkiem liczby rannych.

Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa na drogach w ostatnich trzech półroczach przedstawiają się następująco:

**Wypadki i ich skutki oraz kolizje drogowe w I półroczach w latach 2020-2022**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| I półrocze | **Liczba wypadków** | **Liczba zabitych** | **Liczba rannych** | **Liczba kolizji** |
| 2020  2021  2022 | 442  376  **387** | 40  43  **44** | 513  457  **429** | 6390  7243  **6448** |
| Ogółem | 1205 | 127 | 1399 | 20081 |
| Średnia ilość dla trzech półroczy | 402 | 42 | 466 | 6694 |

W poszczególnych Komendach Miejskich/Powiatowych Policji stan bezpieczeństwa w  porównaniu z dwoma poprzednimi półroczami przedstawiał się następująco:

**Wypadki w I półroczach w latach 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP / KPP** | **Liczba wypadków** | | | **Wzrost** | **Dynamika** |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **Spadek** |  |
| Bartoszyce | 14 | 13 | 15 | 2 | 115,4% |
| Braniewo | 17 | 9 | 11 | 2 | 122,2% |
| Działdowo | 15 | 15 | 22 | 7 | 146,7% |
| Elbląg | 33 | 36 | 41 | 5 | 113,9% |
| Ełk | 32 | 17 | 25 | 8 | 147,1% |
| Giżycko | 11 | 20 | 17 | -3 | 85,0% |
| Gołdap | 7 | 5 | 2 | -3 | 40,0% |
| Iława | 25 | 29 | 29 | 0 | 100,0% |
| Kętrzyn | 25 | 19 | 16 | -3 | 84,2% |
| Lidzbark Warmiński | 11 | 10 | 12 | 2 | 120,0% |
| Mrągowo | 8 | 15 | 17 | 2 | 113,3% |
| Nidzica | 7 | 5 | 14 | 9 | 280,0% |
| Nowe Miasto Lubawskie | 11 | 11 | 11 | 0 | 100,0% |
| Olecko | 10 | 12 | 8 | -4 | 66,7% |
| Olsztyn | 136 | 96 | 90 | -6 | 93,8% |
| Ostróda | 31 | 29 | 24 | -5 | 82,8% |
| Pisz | 18 | 10 | 17 | 7 | 170,0% |
| Szczytno | 24 | 16 | 13 | -3 | 81,3% |
| Węgorzewo | 7 | 9 | 3 | -6 | 33,3% |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **11** | **102,9%** |

W I półroczu 2022 roku, na terenie dziewięciu powiatów odnotowano wzrost liczby wypadków w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku, z czego największy w powiatach: nidzickim (+9), ełckim (+8), działdowskim (+7) oraz piskim (+7).

W 8 powiatach naszego województwa odnotowano spadki liczby wypadków, z czego najwyższy zaistniał w powiatach: olsztyńskim (-6 wypadków), węgorzewskim (-6), ostródzkim (-5) oraz giżyckim, gołdapskim, kętrzyńskim i szczycieńskim (po -3 wypadki).

W dalszym ciągu, podobnie jak w latach ubiegłych w analizowanym okresie odnotowano dość dużą liczbę wypadków zaistniałych na terenie podległym KMP w Olsztynie (pomimo spadku liczby bezwzględnej), która wyniosła 90 i stanowi 23,2 % ogółu wypadków zaistniałych na terenie województwa warmińsko - mazurskiego (387 wypadków).

**Zabici w wypadkach w I półroczach w latach 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP / KPP** | **Liczba zabitych** | | | **Wzrost** | **Dynamika** |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **Spadek** |  |
| Bartoszyce | 0 | 0 | 2 | 2 | - |
| Braniewo | 3 | 0 | 2 | 2 | - |
| Działdowo | 0 | 4 | 5 | 1 | 125,0% |
| Elbląg | 3 | 3 | 3 | 0 | 100,0% |
| Ełk | 2 | 4 | 2 | -2 | 50,0% |
| Giżycko | 0 | 1 | 0 | -1 | 0,0% |
| Gołdap | 0 | 1 | 0 | -1 | 0,0% |
| Iława | 2 | 2 | 7 | 5 | 350,0% |
| Kętrzyn | 4 | 5 | 4 | -1 | 80,0% |
| Lidzbark Warmiński | 4 | 0 | 1 | 1 | - |
| Mrągowo | 1 | 1 | 1 | 0 | 100,0% |
| Nidzica | 0 | 1 | 3 | 2 | 300,0% |
| Nowe Miasto Lubawskie | 1 | 2 | 1 | -1 | 50,0% |
| Olecko | 1 | 1 | 0 | -1 | 0,0% |
| Olsztyn | 2 | 9 | 5 | -4 | 55,6% |
| Ostróda | 9 | 2 | 4 | 2 | 200,0% |
| Pisz | 2 | 1 | 3 | 2 | 300,0% |
| Szczytno | 5 | 5 | 1 | -4 | 20,0% |
| Węgorzewo | 1 | 1 | 0 | -1 | 0,0% |
| **Ogółem** | **40** | **43** | **44** | **1** | **102,3%** |

W zakresie liczby zabitych na terenie województwa odnotowano zbliżoną liczbę ofiar co w roku 2021 (44 ofiary - więcej o jedną osobę). Największy wzrost zabitych wystąpił na terenie powiatu iławskiego (+5) oraz powiatów: bartoszyckiego, braniewskiego, nidzickiego, ostródzkiego i piskiego (po +2 ofiary); spadek liczby zabitych odnotowano na terenie 9 powiatów: olsztyńskiego (-4), szczycieńskiego (-4), ełckiego (-2) oraz giżyckiego, gołdapskiego, kętrzyńskiego, nowomiejskiego, oleckiego i węgorzewskiego (po -1).

Warto odnotować też, że na terenie powiatów: giżyckiego, gołdapskiego, oleckiego i węgorzewskiego nie odnotowano ofiar śmiertelnych.

**Ranni w wypadkach w I półroczach w latach 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP / KPP** | **Liczba rannych** | | | **Wzrost** | **Dynamika** |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **Spadek** |  |
| Bartoszyce | 17 | 14 | 13 | -1 | 92,9% |
| Braniewo | 16 | 9 | 11 | 2 | 122,2% |
| Działdowo | 20 | 22 | 19 | -3 | 86,4% |
| Elbląg | 34 | 49 | 48 | -1 | 98,0% |
| Ełk | 36 | 19 | 27 | 8 | 142,1% |
| Giżycko | 12 | 27 | 18 | -9 | 66,7% |
| Gołdap | 9 | 9 | 2 | -7 | 22,2% |
| Iława | 29 | 38 | 33 | -5 | 86,8% |
| Kętrzyn | 33 | 22 | 18 | -4 | 81,8% |
| Lidzbark Warmiński | 9 | 10 | 12 | 2 | 120,0% |
| Mrągowo | 7 | 17 | 19 | 2 | 111,8% |
| Nidzica | 10 | 4 | 23 | 19 | 575,0% |
| Nowe Miasto Lubawskie | 14 | 9 | 12 | 3 | 133,3% |
| Olecko | 11 | 16 | 12 | -4 | 75,0% |
| Olsztyn | 169 | 115 | 91 | -24 | 79,1% |
| Ostróda | 32 | 36 | 34 | -2 | 94,4% |
| Pisz | 20 | 10 | 20 | 10 | 200,0% |
| Szczytno | 28 | 18 | 14 | -4 | 77,8% |
| Węgorzewo | 7 | 13 | 3 | -10 | 23,1% |
| **Ogółem** | **513** | **457** | **429** | **-28** | **93,9%** |

Na terenie województwa warmińsko - mazurskiego liczba rannych w wyniku wypadków drogowych uległa zmniejszeniu w porównaniu do I półrocza 2021 roku (-28). Najwyższy spadek w tej kategorii zanotowały jednostki: KMP Olsztyn (-24), KPP Węgorzewo (-10), KPP Giżycko (-9) oraz KPP Gołdap (-7). Najwyższy wzrost rannych odnotowano na terenie powiatów: nidzickiego (+19) oraz piskiego (+10). Jednak w dalszym ciągu (pomimo spadku) najwyższa liczba osób rannych wystąpiła na terenie KMP Olsztyn (91).

Podobnie jak w przypadku liczby wypadków, na terenie powiatu olsztyńskiego w analizowanym okresie bieżącego roku liczba ofiar rannych stanowiła blisko 21,2% wszystkich rannych na terenie całego województwa.

Poniżej przedstawiono ocenę stanu bezpieczeństwa w oparciu o wskaźniki ofiar na 100 wypadków, które obiektywnie porównują i odzwierciedlają liczbę ofiar na terenie poszczególnych powiatów.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP / KPP** | **Liczba wypadków** | | **Liczba zabitych** | | **Liczba rannych** | | **Wskaźnik zabitych na 100 wypadków** | | **Wskaźnik rannych na 100 wypadków** | |
| **I półrocze** | **2021** | **2022** | **2021** | **2022** | **2021** | **2022** | **2021** | **2022** | **2021** | **2022** |
| Bartoszyce | 13 | 15 | 0 | 2 | 14 | 13 | 0,0 | 13,3 | 107,7 | 86,7 |
| Braniewo | 9 | 11 | 0 | 2 | 9 | 11 | 0,0 | 18,2 | 100,0 | 100,0 |
| Działdowo | 15 | 22 | 4 | 5 | 22 | 19 | 26,7 | 22,7 | 146,7 | 86,4 |
| Elbląg | 36 | 41 | 3 | 3 | 49 | 48 | 8,3 | 7,3 | 136,1 | 117,1 |
| Ełk | 17 | 25 | 4 | 2 | 19 | 27 | 23,5 | 8,0 | 111,8 | 108,0 |
| Giżycko | 20 | 17 | 1 | 0 | 27 | 18 | 5,0 | 0,0 | 135,0 | 105,9 |
| Gołdap | 5 | 2 | 1 | 0 | 9 | 2 | 20,0 | 0,0 | 180,0 | 100,0 |
| Iława | 29 | 29 | 2 | 7 | 38 | 33 | 6,9 | 24,1 | 131,0 | 113,8 |
| Kętrzyn | 19 | 16 | 5 | 4 | 22 | 18 | 26,3 | 25,0 | 115,8 | 112,5 |
| Lidzbark Warm. | 10 | 12 | 0 | 1 | 10 | 12 | 0,0 | 8,3 | 100,0 | 100,0 |
| Mrągowo | 15 | 17 | 1 | 1 | 17 | 19 | 6,7 | 5,9 | 113,3 | 111,8 |
| Nidzica | 5 | 14 | 1 | 3 | 4 | 23 | 20,0 | 21,4 | 80,0 | 164,3 |
| Nowe Miasto Lub. | 11 | 11 | 2 | 1 | 9 | 12 | 18,2 | 9,1 | 81,8 | 109,1 |
| Olecko | 12 | 8 | 1 | 0 | 16 | 12 | 8,3 | 0,0 | 133,3 | 150,0 |
| Olsztyn | 96 | 90 | 9 | 5 | 115 | 91 | 9,4 | 5,6 | 119,8 | 101,1 |
| Ostróda | 29 | 24 | 2 | 4 | 36 | 34 | 6,9 | 16,7 | 124,1 | 141,7 |
| Pisz | 10 | 17 | 1 | 3 | 10 | 20 | 10,0 | 17,6 | 100,0 | 117,6 |
| Szczytno | 16 | 13 | 5 | 1 | 18 | 14 | 31,3 | 7,7 | 112,5 | 107,7 |
| Węgorzewo | 9 | 3 | 1 | 0 | 13 | 3 | 11,1 | 0,0 | 144,4 | 100,0 |
| **Ogółem** | **376** | **387** | **43** | **44** | **457** | **429** | **11,4** | **11,4** | **121,5** | **110,9** |

Uzyskany i zamieszczony w powyższym zestawieniu wskaźnik ofiar na 100 wypadków drogowych jest podstawowym miernikiem stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie państw Unii Europejskiej.

W porównaniu do ubiegłego roku opisywane wskaźniki na poziomie województwa uległy odpowiednio: spadkowi - wskaźnik rannych (-10,6) a wskaźnik zabitych pozostał na tym samym poziomie co w analogicznym okresie 2021 roku (11,4).

Jednostkami, gdzie wskaźnik zabitych ukształtował się na poziomie znacznie powyżej średniej wojewódzkiej, która w I półroczu 2022 r. wyniosła 11,4 były: KPP Kętrzyn (25,0), KPP Iława (24,1), KPP Działdowo (22,7) oraz KPP Nidzica (21,4). Najniższy wskaźnik zabitych na 100 wypadków wystąpił na terenie powiatów: KPP Giżycko (0,0), KPP Gołdap (0,0), KPP Olecko (0,0) oraz KPP Węgorzewo (0,0), gdzie w I półroczu 2022 roku nie odnotowano ofiar śmiertelnych, a także na obszarze podległym KMP Olsztyn (5,6) i KPP Mrągowo (5,9).

Najwyższy wskaźnik rannych na 100 wypadków odnotowano na terenie powiatów: nidzickiego (164,3), oleckiego (150,0), ostródzkiego (141,7), piskiego (117,6) oraz elbląskiego (117,1) przy wartości wskaźnika na poziomie województwa (110,9); najniższy natomiast na terenie powiatów: działdowskiego (86,4), bartoszyckiego (86,7), braniewskiego (100,0), gołdapskiego (100,0), lidzbarskiego (100,0) oraz węgorzewskiego (100,0).

Powyższy wykres obrazuje porównanie dwóch wartości, tj. liczby zabitych na 100 wypadków na terenie poszczególnych powiatów w I półroczach lat 2021 - 2022. Wskaźniki dla każdego z powiatów mogą przybrać zdecydowanie różne wartości, które zależne są od wielu czynników, np. liczby mieszkańców, natężenia ruchu, stanu nawierzchni dróg, itp., wpływających bezpośrednio na liczbę zdarzeń drogowych. Przyczyną tego zróżnicowania mogą być niewielkie wartości liczb bezwzględnych określających stan bezpieczeństwa, przy których niewielkie nawet wahania powodują wysokie skoki opisywanych wskaźników.

O ile wskaźniki zabitych na 100 wypadków są bardzo rozbieżne i zróżnicowane, o tyle wskaźniki rannych oscylują, poza nielicznymi wyjątkami, w pewnych niewielkich granicach.

**Kolizje drogowe zgłoszone Policji w I półroczach w latach 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP / KPP** | **Liczba kolizji** | | | **Wzrost** | **Dynamika** |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **Spadek** |  |
| Bartoszyce | 188 | 225 | 191 | -34 | 84,9% |
| Braniewo | 132 | 143 | 126 | -17 | 88,1% |
| Działdowo | 217 | 263 | 216 | -47 | 82,1% |
| Elbląg | 916 | 1045 | 917 | -128 | 87,8% |
| Ełk | 375 | 514 | 418 | -96 | 81,3% |
| Giżycko | 236 | 246 | 242 | -4 | 98,4% |
| Gołdap | 60 | 81 | 76 | -5 | 93,8% |
| Iława | 396 | 439 | 334 | -105 | 76,1% |
| Kętrzyn | 225 | 212 | 182 | -30 | 85,8% |
| Lidzbark Warmiński | 148 | 162 | 140 | -22 | 86,4% |
| Mrągowo | 224 | 235 | 252 | 17 | 107,2% |
| Nidzica | 113 | 143 | 130 | -13 | 90,9% |
| Nowe Miasto Lubawskie | 181 | 199 | 187 | -12 | 94,0% |
| Olecko | 138 | 147 | 157 | 10 | 106,8% |
| Olsztyn | 1835 | 2035 | 1929 | -106 | 94,8% |
| Ostróda | 475 | 545 | 426 | -119 | 78,2% |
| Pisz | 219 | 248 | 206 | -42 | 83,1% |
| Szczytno | 256 | 280 | 260 | -20 | 92,9% |
| Węgorzewo | 56 | 81 | 59 | -22 | 72,8% |
| **Ogółem** | **6390** | **7243** | **6448** | **-795** | **89,0%** |

W porównaniu do okresu analogicznego ubiegłego roku ogółem w województwie nastąpił spadek liczby zgłoszonych kolizji o 11,0 % co stanowi 795 zdarzeń mniej. Największe spadki liczby zgłoszonych kolizji odnotowały powiaty: elbląski (-128), ostródzki (-119), olsztyński (-106) oraz iławski (-105) natomiast wzrost wystąpił jedynie na terenie powiatów: mrągowskiego (+17) oraz oleckiego (+10).

Analogicznie jak w przypadku liczby wypadków na terenie podległym KMP w Olsztynie w I półroczu br. odnotowano 1929 kolizji, co w przeliczeniu procentowym daje blisko 29,9% wszystkich kolizji zaistniałych na terenie całego województwa (6448).

**Czas powstawania wypadków**

##### Wypadki i ich skutki w miesiącach

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Miesiąc** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Styczeń | 87 | 53 | 55 | 7 | 5 | 9 | 113 | 65 | 67 |
| Luty | 77 | 33 | 54 | 4 | 4 | 9 | 90 | 46 | 56 |
| Marzec | 50 | 54 | 42 | 7 | 5 | 5 | 55 | 62 | 45 |
| Kwiecień | 60 | 48 | 55 | 6 | 9 | 5 | 64 | 65 | 62 |
| Maj | 57 | 83 | 83 | 6 | 9 | 11 | 64 | 103 | 88 |
| Czerwiec | 111 | 105 | 98 | 10 | 11 | 5 | 127 | 116 | 111 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

W analizowanym okresie bieżącego roku do największej liczby wypadków doszło w miesiącach: czerwcu (98) oraz maju (83). W analizowanych miesiącach odnotowano wzrost liczby zabitych w lutym (+5), styczniu (+4) oraz maju (+2), natomiast spadek w czerwcu (-6) i kwietniu (-4) ; liczba zabitych była najwyższa w maju bieżącego roku (11 ofiar); liczba rannych wzrosła natomiast w miesiącu lutym (+10) oraz styczniu (+2) a w pozostałych miesiącach wystąpiły spadki osób rannych.

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że najbardziej zagrożonymi miesiącami w ostatnich trzech latach pod względem liczby wypadków i ich skutków były: czerwiec oraz maj, co związane jest głównie z poprawą warunków atmosferycznych w tym okresie.

**Wypadki drogowe i ich skutki według dni tygodnia w I półroczach lat 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dzień tygodnia** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Poniedziałek | 60 | 55 | 57 | 6 | 9 | 6 | 68 | 61 | 57 |
| Wtorek | 60 | 44 | 51 | 4 | 1 | 7 | 72 | 57 | 49 |
| Środa | 62 | 55 | 55 | 4 | 8 | 7 | 73 | 74 | 60 |
| Czwartek | 59 | 59 | 61 | 5 | 7 | 3 | 61 | 74 | 68 |
| Piątek | 86 | 63 | 66 | 4 | 5 | 14 | 104 | 69 | 71 |
| Sobota | 60 | 57 | 56 | 8 | 11 | 6 | 67 | 62 | 73 |
| Niedziela | 55 | 43 | 41 | 9 | 2 | 1 | 68 | 60 | 51 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

W I półroczu 2022 roku w piątek odnotowano zwiększoną liczbę wypadków oraz ich ofiar. Tendencja taka utrzymuje się na przestrzeni kilku ostatnich lat. Do największej liczby wypadków doszło w piątek (66 wypadków) oraz w czwartek (61 wypadków). Największą liczbę zabitych odnotowano również w piątek (14) natomiast w sobotę najwięcej osób zostało rannych (73).

Z danych przedstawionych powyższej wynika, że najbardziej niebezpiecznym dniem na terenie naszego województwa w I półroczu br. był piątek, podczas którego odnotowano najwyższą liczbę wypadków drogowych (66) oraz osób zabitych (14); natomiast najwięcej osób zostało rannych w sobotę (73). Jednakże biorąc pod uwagę rozkład liczbowy wypadków a także ofiar w ich wyniku, nie można dokładnie wskazać konkretnych dni zagrożonych na przestrzeni tygodnia (poza piątkiem), z uwagi na różny rozkład opisywanych najwyższych wartości.

Na uwagę zasługuje również wtorek, gdzie odnotowano znaczący wzrost wypadków (+7) oraz osób zabitych w ich wyniku z 1 na 7 ofiar.

W takim przypadku zasadnym jest sporządzanie na poziomie powiatu analiz okresowych/ specjalnych, umożliwiających w sposób dokładny określenie konkretnych dni tygodnia, w których zauważalne jest zdecydowane pogorszenie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

**Wskaźniki procentowe wypadków i ich skutków w poszczególnych dniach tygodnia   
w I półroczach w latach 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dzień tygodnia** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Poniedziałek | 13,6% | 14,6% | 14,7% | 15,0% | 20,9% | 13,6% | 13,3% | 13,3% | 13,3% |
| Wtorek | 13,6% | 11,7% | 13,2% | 10,0% | 2,3% | 15,9% | 14,0% | 12,5% | 11,4% |
| Środa | 14,0% | 14,6% | 14,2% | 10,0% | 18,6% | 15,9% | 14,2% | 16,2% | 14,0% |
| Czwartek | 13,3% | 15,7% | 15,8% | 12,5% | 16,3% | 6,8% | 11,9% | 16,2% | 15,9% |
| Piątek | 19,5% | 16,8% | 17,1% | 10,0% | 11,6% | 31,8% | 20,3% | 15,1% | 16,6% |
| Sobota | 13,6% | 15,2% | 14,5% | 20,0% | 25,6% | 13,6% | 13,1% | 13,6% | 17,0% |
| Niedziela | 12,4% | 11,4% | 10,6% | 22,5% | 4,7% | 2,3% | 13,3% | 13,1% | 11,9% |
| **Ogółem** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** |

**Wypadki drogowe i ich skutki według dobowego czasu w I półroczach lat 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Godzina** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| 00 - 00.59 | 5 | 5 | 3 | 2 | 1 | 0 | 8 | 5 | 5 | 78 | 86 | 53 |
| 01 - 01.59 | 5 | 2 | 6 | 2 | 2 | 1 | 6 | 3 | 5 | 36 | 40 | 47 |
| 02 - 02.59 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 3 | 3 | 28 | 22 | 35 |
| 03 - 03.59 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 36 | 36 | 26 |
| 04 - 04.59 | 6 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 5 | 2 | 2 | 41 | 47 | 48 |
| 05 - 05.59 | 10 | 8 | 4 | 3 | 1 | 2 | 12 | 9 | 6 | 108 | 120 | 100 |
| 06 - 06.59 | 26 | 14 | 25 | 4 | 2 | 2 | 32 | 13 | 36 | 216 | 232 | 213 |
| 07 - 07.59 | 13 | 21 | 20 | 1 | 3 | 1 | 17 | 21 | 23 | 274 | 315 | 352 |
| 08 - 08.59 | 17 | 16 | 21 | 3 | 1 | 3 | 20 | 20 | 19 | 310 | 370 | 387 |
| 09 - 09.59 | 24 | 19 | 18 | 1 | 3 | 1 | 24 | 20 | 21 | 337 | 388 | 350 |
| 10 - 10.59 | 20 | 20 | 17 | 2 | 1 | 0 | 23 | 24 | 20 | 417 | 457 | 475 |
| 11 - 11.59 | 30 | 22 | 19 | 1 | 1 | 1 | 37 | 25 | 20 | 430 | 514 | 449 |
| 12 - 12.59 | 28 | 26 | 24 | 1 | 2 | 3 | 36 | 29 | 29 | 469 | 508 | 413 |
| 13 - 13.59 | 33 | 31 | 23 | 5 | 4 | 6 | 37 | 39 | 22 | 464 | 532 | 448 |
| 14 - 14.59 | 35 | 34 | 34 | 2 | 1 | 3 | 41 | 49 | 39 | 478 | 635 | 474 |
| 15 - 15.59 | 32 | 24 | 39 | 1 | 0 | 3 | 36 | 30 | 43 | 512 | 611 | 504 |
| 16 - 16.59 | 43 | 22 | 29 | 5 | 6 | 2 | 46 | 28 | 31 | 496 | 510 | 439 |
| 17 - 17.59 | 25 | 22 | 27 | 1 | 1 | 4 | 31 | 26 | 29 | 429 | 433 | 385 |
| 18 - 18.59 | 24 | 22 | 21 | 1 | 6 | 0 | 29 | 26 | 26 | 328 | 381 | 365 |
| 19 - 19.59 | 23 | 27 | 20 | 1 | 3 | 3 | 25 | 36 | 20 | 294 | 292 | 269 |
| 20 - 20.59 | 21 | 13 | 14 | 0 | 2 | 4 | 26 | 15 | 14 | 224 | 266 | 228 |
| 21 - 21.59 | 8 | 6 | 8 | 3 | 0 | 0 | 7 | 10 | 8 | 179 | 203 | 182 |
| 22 - 22.59 | 6 | 9 | 4 | 0 | 0 | 1 | 7 | 14 | 3 | 122 | 153 | 132 |
| 23 - 23.59 | 6 | 7 | 7 | 0 | 1 | 4 | 6 | 8 | 5 | 84 | 92 | 74 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** | **6390** | **7243** | **6448** |

Podsumowując rozdział dotyczący czasu powstawania wypadków stwierdzić należy, że największa liczba zdarzeń oraz ich ofiar w I półroczu 2022 roku przypadła pomiędzy godziną 06:00 a 21:00. W zakresie kolizji najwięcej przypadało od godzin rannych do godzin wieczornych tj. w przedziale 05:00 - 22:59.

**Czynniki towarzyszące wypadkom oraz miejsca  
ich powstawania**

**Wypadki drogowe w I półroczach lat 2020-2022 i ich skutki w odniesieniu do warunków atmosferycznych \***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Warunki atmosferyczne \*** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Dobre warunki atmosferyczne | 283 | 243 | 251 | 29 | 27 | 31 | 309 | 288 | 275 |
| Pochmurno | 92 | 75 | 78 | 4 | 7 | 10 | 121 | 100 | 86 |
| Opady deszczu | 59 | 29 | 55 | 5 | 5 | 4 | 71 | 33 | 63 |
| Opady śniegu, gradu | 7 | 31 | 17 | 0 | 2 | 0 | 10 | 43 | 19 |
| Silny wiatr | 5 | 2 | 13 | 0 | 0 | 3 | 7 | 3 | 15 |
| Oślepiające słońce | 12 | 9 | 8 | 2 | 2 | 0 | 11 | 10 | 9 |
| Mgła, dym | 2 | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 | 6 | 8 | 7 |
| **Ogółem** | **460** | **395** | **427** | **40** | **43** | **48** | **535** | **485** | **474** |

*\*warunki atmosferyczne mogą dublować się np. silny wiatr + pochmurno*

Jak wynika z powyższych danych w I półroczu br. zdecydowana większość wypadków drogowych (około 58,8%) zaistniała podczas dobrych warunków atmosferycznych; w warunkach tych wystąpiło 251 wypadków, co stanowi wzrost o +8 wypadków w porównaniu do analizowanego okresu ubiegłego roku. W czasie tych samych warunków pogodowych, wraz z dużą liczbą wypadków drogowych, odnotowano także największą liczbę osób zabitych (31 - wzrost o +4 w porównaniu do 2021 roku) oraz rannych (275, spadek o 13). Na drugim miejscu pod kątem liczby zaistniałych zdarzeń wymienić należy warunki atmosferyczne związane z zachmurzeniem (18,3%); liczba wypadków w tych warunkach pogodowych również uległa wzrostowi (+3) w porównaniu do ubiegłego roku, wzrosła także liczba zabitych (+3) a spadła liczba rannych (-14).

W analizowanym okresie wzrosła liczba wypadków podczas opadów deszczu z 7,3% na 12,9% (wzrost o 26 wypadków w porównaniu do I półrocza 2021 roku); w tych warunkach zwiększeniu uległa także liczba osób rannych (+30), natomiast spadła liczba osób zabitych (-1). Ponadto wzrost wypadków (+11), zabitych (+3) oraz rannych (+12) nastąpił podczas silnego wiatru. W pozostałych warunkach nastąpiły spadki wskaźników.

**Wypadki drogowe i ich skutki w I półroczach lat 2020-2022 w poszczególnych porach doby w kontekście warunków widoczności**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Warunki widoczności** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Światło dzienne | 332 | 289 | 301 | 25 | 32 | 29 | 389 | 341 | 337 |
| Noc - droga nieoświetlona | 44 | 37 | 42 | 8 | 9 | 9 | 53 | 47 | 42 |
| Noc - droga oświetlona | 37 | 30 | 25 | 0 | 1 | 2 | 42 | 39 | 25 |
| Świt, zmrok | 29 | 20 | 19 | 7 | 1 | 4 | 29 | 30 | 25 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

Większość wypadków drogowych w I półroczu 2022 roku, tj. 77,8 % podobnie jak w latach ubiegłych zaistniała w ciągu dnia i związane jest to z największym natężeniem ruchu kołowego i pieszego przypadającym na tę porę dnia. Za dnia zginęło również najwięcej osób (29 - spadek o 3) oraz odnotowano najwięcej rannych (337 - co stanowi spadek o 4 w porównaniu do roku poprzedniego).

**Wypadki drogowe i ich skutki w I półroczach lat 2020-2022 w zależności od stanu nawierzchni**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Stan nawierzchni \*** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Sucha | 301 | 230 | 251 | 28 | 21 | 23 | 339 | 276 | 270 |
| Mokra | 124 | 89 | 101 | 12 | 15 | 16 | 149 | 103 | 113 |
| Oblodzenie, zaśnieżenie | 17 | 62 | 45 | 0 | 8 | 7 | 25 | 82 | 58 |
| Dziury, wyboje | 5 | 9 | 11 | 1 | 2 | 3 | 7 | 12 | 14 |
| Koleiny, garby | 7 | 7 | 4 | 1 | 2 | 0 | 8 | 10 | 5 |
| Zanieczyszczona | 1 | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 9 | 1 |
| Kałuże, rozlewiska | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| **Ogółem** | **457** | **405** | **414** | **42** | **49** | **49** | **531** | **492** | **462** |

\*stan nawierzchni może się powtarzać np. sucha + dziury, wyboje

Do największej liczby wypadków drogowych w analizowanym okresie bieżącego roku - 60,6% dochodziło na suchej nawierzchni jezdni, na skutek których odnotowano najwięcej ofiar. Tendencja taka utrzymywała się również w okresach analogicznych lat poprzednich. W I półroczu 2022 roku wzrosła liczba wypadków (+21) oraz liczba zabitych (+2) w porównaniu do ubiegłego roku na w/w nawierzchni, natomiast spadkowi uległa liczba rannych (-6).

W dalszej kolejności 24,4% wypadków zaistniało na drodze mokrej. Na opisywanej nawierzchni w porównaniu do ubiegłego roku wzrosła liczba wypadków (+12), zabitych (+1) oraz rannych (+10).

Na trzecim miejscu pod kątem liczby wypadków stanowi nawierzchnia oblodzona, zaśnieżona, na której wystąpiło 10,9% ogólnej liczby wypadków. W tej kategorii nastąpił spadek liczby wypadków (-17), zabitych (-1) oraz rannych (-24) w porównaniu do roku poprzedniego; w dużej mierze na ten stan wpływ ma zmiana klimatu związana z coraz mniejszymi opadami śniegu oraz wyższymi temperaturami w okresie zimowym.

**Wypadki drogowe i ich skutki w I półroczach lat 2020 - 2022 zaistniałe na obszarze zabudowanym i niezabudowanym**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Obszar** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Obszar zabudowany | 240 | 183 | 204 | 16 | 11 | 7 | 258 | 198 | 214 |
| Obszar niezabudowany | 202 | 193 | 183 | 24 | 32 | 37 | 255 | 259 | 215 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

Od kilku lat na terenie województwa warmińsko - mazurskiego liczba wypadków drogowych zaistniałych na obszarze zabudowanym, jak i poza obszarem zabudowanym kształtuje się w okolicach 50 %, jednakże w analizowanym okresie bieżącego roku większą ich część odnotowano w obszarze zabudowanym 52,7 % (w I półroczu 2021 roku wartość ta wynosiła 48,7%). W porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku wzrostowi uległa liczba wypadków w obszarze zabudowanym (+21) a spadła poza obszarem zabudowanym (-10).

Z kolei dokonując oceny liczby ofiar śmiertelnych, zdecydowanie więcej osób poniosło śmierć w wyniku wypadków zaistniałych poza obszarem zabudowanym. W porównaniu do ubiegłego roku liczba zabitych wzrosła w porównaniu do ubiegłego roku (+5), co stanowi blisko 84,1 % zabitych ogółem.

W I półroczu 2022 roku na terenie zabudowanym odnotowano natomiast spadek (-4) ofiar śmiertelnych.

W zakresie liczby osób rannych wskaźniki oscylowały na podobnym poziomie. W bieżącym I półroczu na obszarze zabudowanym - ranni stanowili 49,9% ; natomiast poza 50,1%. Na obszarze zabudowanym liczba osób rannych uległa wzrostowi (+16) a poza obszarem zabudowanym nastąpił spadek rannych (-44) w stosunku do pierwszej połowy 2021 roku.

**Wypadki drogowe i ich skutki w I półroczach lat 2020-2022 w zależności od ukształtowania drogi**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ukształtowanie drogi \*** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Odcinek prosty | 235 | 219 | 229 | 22 | 29 | 31 | 265 | 259 | 246 |
| Zakręt, łuk | 91 | 80 | 79 | 10 | 14 | 12 | 114 | 103 | 95 |
| Skrzyżowanie z drogą z pierwsz. | 97 | 71 | 69 | 6 | 0 | 1 | 112 | 89 | 77 |
| Spadek | 23 | 33 | 45 | 2 | 4 | 3 | 26 | 39 | 57 |
| Wzniesienie | 10 | 25 | 25 | 1 | 3 | 4 | 12 | 35 | 28 |
| Skrzyżowanie o ruchu okrężnym | 6 | 5 | 8 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | 8 |
| Wierzchołek wzn. | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 1 |
| Skrzyżowanie równorzędne | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| **Ogółem** | **465** | **435** | **458** | **41** | **50** | **53** | **539** | **533** | **513** |

\*ukształtowanie drogi może się powtarzać np. odcinek prosty + wzniesienie

Powyższe dane pokazują, że do największej liczby wypadków dochodzi na prostych odcinkach drogi (50,0%), w skutek których najwięcej osób ginie oraz zostaje rannych. Tendencja taka utrzymuje się na przestrzeni ostatnich lat. Na tych odcinkach nadmierna prędkość, bądź prędkość niedostosowana do istniejących w danym okresie warunków drogowych i atmosferycznych jest jedną z głównych przyczyn zaistnienia wypadków.

Dane z ostatnich lat pozwalają na sformułowanie niemal stałego wniosku o bardzo bezpiecznych miejscach, jakimi są skrzyżowania dróg równorzędnych i o ruchu okrężnym, gdzie notuje się znikomą ilość wypadków i ofiar; w analizowanym okresie lat 2020/2022 nie odnotowano żadnych zabitych na tych skrzyżowaniach. Oznacza to, że tego rodzaju rozwiązania inżynieryjne zmuszają kierujących do zmniejszenia prędkości jazdy, a nawet zatrzymania, co ma bezpośredni wpływ na ilość i rozmiar skutków wypadków.

**Wypadki drogowe ich skutki według rodzaju zdarzenia w I półroczach lat 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rodzaj zdarzenia** | | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Zderzenie pojazdów boczne | | 109 | 86 | 90 | 5 | 6 | 9 | 121 | 102 | 95 | 1554 | 1898 | 1560 |
| Najechanie na pieszego | | 76 | 53 | 67 | 6 | 6 | 6 | 76 | 50 | 63 | 92 | 74 | 93 |
| Najechanie na drzewo | | 76 | 65 | 62 | 22 | 13 | 18 | 87 | 79 | 64 | 150 | 170 | 135 |
| Wywrócenie się pojazdu | | 46 | 43 | 51 | 0 | 3 | 1 | 56 | 53 | 62 | 236 | 249 | 240 |
| Zderzenie pojazdów czołowe | | 48 | 55 | 46 | 5 | 11 | 7 | 69 | 84 | 66 | 278 | 466 | 303 |
| Inne | | 23 | 25 | 26 | 0 | 1 | 2 | 30 | 29 | 29 | 842 | 963 | 761 |
| Zderzenie pojazdów tylne | | 40 | 30 | 26 | 1 | 1 | 0 | 47 | 34 | 31 | 1183 | 1300 | 1157 |
| Pozostałe | Najechanie na zwierzę | 7 | 5 | 7 | 0 | 0 | 0 | 10 | 6 | 7 | 548 | 524 | 472 |
| Zdarzenie z pasażerem | 5 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2 | 3 | 2 | 6 | 4 |
| Najechanie na pojazd unieruchomiony | 5 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 5 | 5 | 3 | 1015 | 1062 | 1031 |
| Najechanie na barierę ochronną | 2 | 5 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 9 | 3 | 125 | 140 | 134 |
| Najechanie na słup, znak | 5 | 4 | 2 | 0 | 1 | 0 | 6 | 4 | 2 | 214 | 222 | 199 |
| Najechanie na dziurę, wybój, garb | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 147 | 155 | 348 |
| Zdarzenie z osobą UWR |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 2 |
| Najechanie na zapore kolejową | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 14 | 9 |
| **Ogółem** | | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** | **6390** | **7243** | **6448** |

Analizując liczbę wypadków drogowych według rodzaju zdarzenia w analizowanym okresie bieżącego roku największą liczbę wypadków odnotowuje się w trzech kategoriach, tj. zderzenie pojazdów boczne, najechanie na drzewo oraz najechanie na pieszego.

W I półroczu br. zaistniało 90 wypadków spowodowanych zderzeniem bocznym pojazdów (wzrost o 4), co stanowi 23,3%, 67 wypadków związanych z najechaniem na pieszego (17,3%, wzrost o 14 wypadków w porównaniu do okresu analizowanego 2021 roku) oraz 62 wypadki (spadek o 3) w wyniku najechania na drzewo (16,0%).

Dokonując oceny liczby ofiar śmiertelnych w skutek w/w zdarzeń w wyniku najechania na drzewo nastąpił znaczny wzrost liczby zabitych (+5), podobnie było w wyniku zderzenia bocznego pojazdów (+3 ofiary), natomiast w wyniku najechania na pieszego liczba zabitych była na tym samym poziomie co w roku ubiegłym (6).

W przypadku zgłoszonych kolizji drogowych na terenie całego województwa nastąpił znaczny spadek w porównaniu do ubiegłego roku (-795).

Najczęściej w I półroczu br. dochodziło do kolizji w wyniku zderzenia bocznego pojazdów (24,3%), zderzenia pojazdów tylnego (17,9%), najechania na pojazd unieruchomiony (16,0%) oraz z innych przyczyn (11,8%).

**Zdarzenia drogowe z najechaniem na pieszego według KMP KPP w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP/KPP** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Bartoszyce | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 3 | 4 | 1 | 4 |
| Braniewo | 5 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| Działdowo | 2 | 2 | 5 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 1 | 3 |
| Elbląg | 11 | 8 | 11 | 2 | 1 | 0 | 9 | 8 | 11 | 10 | 14 | 6 |
| Ełk | 7 | 3 | 6 | 1 | 0 | 1 | 6 | 3 | 5 | 4 | 7 | 7 |
| Giżycko | 2 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 5 |
| Gołdap | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Iława | 0 | 1 | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 | 7 | 4 | 5 |
| Kętrzyn | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 5 | 3 | 3 |
| Lidzbark Warmiński | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 2 | 0 |
| Mrągowo | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 3 | 5 |
| Nidzica | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| Nowe Miasto Lub. | 0 | 6 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Olecko | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 |
| Olsztyn | 27 | 18 | 18 | 0 | 2 | 0 | 31 | 18 | 18 | 26 | 24 | 28 |
| Ostróda | 4 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 2 | 4 | 4 | 11 |
| Pisz | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 |
| Szczytno | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 5 | 4 | 2 |
| Węgorzewo | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| **Ogółem** | **76** | **53** | **67** | **6** | **6** | **6** | **76** | **50** | **63** | **92** | **74** | **93** |

Z powyższej tabeli wynika, że do największej liczby wypadków związanych z najechaniem na pieszego dochodzi w powiatach o dużej liczbie mieszkańców. W I półroczu bieżącego roku na terenie powiatu olsztyńskiego odnotowano 18 wypadków związanych z najechaniem na pieszego (ten sam poziom co w roku ubiegłym), co stanowi (26,9%) oraz elbląskiego (11 wypadków, wzrost o 3) - 16,4 %. Podobnie na terenie KMP Olsztyn przedstawia się sytuacja w przypadku zgłoszonych kolizji drogowych związanych z najechaniem na pieszego.

Ogólna liczba wypadków związanych z najechaniem na pieszego w skali całego województwa wzrosła (+15) w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku i nadal jest na wysokim poziomie (67 wypadków). W ich wyniku 6 pieszych poniosło śmierć (taki sam poziom jak w dwóch poprzednich latach) oraz 63 osoby zostały ranne (wzrost o 13). W bieżącym roku wzrostowi uległa także liczba kolizji związanych z najechaniem na pieszego (+19 kolizji).

Warto także dodać, że na terenie 3 powiatów, tj. gołdapskiego, piskiego oraz węgorzewskiego nie odnotowano w I półroczu br. żadnego wypadku związanego z najechaniem na pieszego, a na terenie 13 powiatów nie odnotowano żadnych ofiar śmiertelnych w ich wyniku.

**Zdarzenia drogowe z najechaniem na drzewo według KMP KPP w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KMP KPP** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Bartoszyce | 2 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 5 | 3 | 8 | 6 | 6 |
| Braniewo | 6 | 3 | 4 | 3 | 0 | 1 | 4 | 3 | 3 | 5 | 9 | 4 |
| Działdowo | 2 | 5 | 5 | 0 | 4 | 2 | 4 | 7 | 3 | 3 | 3 | 5 |
| Elbląg | 3 | 2 | 4 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 5 | 12 | 19 | 13 |
| Ełk | 5 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 5 | 6 | 4 |
| Giżycko | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 9 | 8 | 5 |
| Gołdap | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 2 | 0 | 1 | 6 | 2 |
| Iława | 6 | 3 | 6 | 1 | 0 | 3 | 8 | 3 | 7 | 17 | 12 | 5 |
| Kętrzyn | 6 | 7 | 5 | 3 | 1 | 3 | 8 | 8 | 4 | 5 | 8 | 11 |
| Lidzbark Warmiński | 4 | 2 | 3 | 3 | 0 | 0 | 2 | 2 | 4 | 7 | 7 | 5 |
| Mrągowo | 2 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 11 | 8 | 4 |
| Nidzica | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 | 3 | 1 | 2 |
| Nowe Miasto Lub. | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 9 | 9 | 11 |
| Olecko | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Olsztyn | 15 | 13 | 9 | 1 | 3 | 2 | 23 | 18 | 7 | 27 | 36 | 28 |
| Ostróda | 9 | 7 | 6 | 6 | 1 | 0 | 8 | 7 | 10 | 13 | 14 | 18 |
| Pisz | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 3 | 8 | 7 | 5 |
| Szczytno | 4 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 6 | 0 | 4 | 4 | 8 | 5 |
| Węgorzewo | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| **Ogółem** | **76** | **65** | **62** | **22** | **13** | **18** | **87** | **79** | **64** | **150** | **170** | **135** |

Dokonując oceny powyższej tabeli możemy zauważyć w I półroczu 2022 roku nieznaczny spadek ogólnej liczby zdarzeń drogowych związanych z najechaniem na drzewo w porównaniu do ubiegłego roku (-3).

W bieżącym roku w pierwszym półroczu wraz ze spadkiem liczby wypadków zmniejszyła się także liczba rannych (-15) oraz kolizji (-35) na skutek uderzenia w drzewo. Jednak dużemu zwiększeniu uległa liczba zabitych (+5); najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w powiatach: iławskim oraz kętrzyńskim (po 3 ofiary).

Największą kumulację zdarzeń w opisywanej kategorii w województwie możemy zaobserwować na terenie powiatu olsztyńskiego, tj. wypadków (14,5%) oraz kolizji (20,7%) a w następnej kolejności powiatu ostródzkiego, iławskiego, działdowskiego i kętrzyńskiego.

Liczba wypadków drogowych związanych z najechaniem na drzewo (62) stanowi w dalszym ciągu poważny problem na terenie woj. warmińsko - mazurskiego, z uwagi na duże zalesienie oraz umiejscowienie drzew bezpośrednio w skrajni drogi.

**Przyczyny wypadków drogowych i ich skutki**

**Wypadki według sprawców ich skutki w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wina** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| z winy kierującego | 393 | 337 | 323 | 36 | 39 | 37 | 459 | 416 | 371 |
| z innych przyczyn | 27 | 21 | 35 | 3 | 2 | 3 | 32 | 21 | 33 |
| z winy pieszego | 20 | 14 | 28 | 0 | 2 | 4 | 21 | 13 | 24 |
| współwina uczestników ruchu | 2 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 7 | 1 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

Największą liczbę wypadków drogowych, w których zanotowano zdecydowanie najwięcej ofiar, analogicznie jak w latach ubiegłych spowodowali kierujący pojazdami.

W okresie 6 miesięcy 2022 roku z ich winy zaistniały 323 wypadki (spadek o 14 wypadków), w których 37 osób poniosło śmierć (spadek o -2) a 371 zostało rannych (-45). Drugie miejsce po kątem liczby wypadków stanowią zdarzenia powstałe z innej przyczyny (35). Piesi jako sprawcy w I półroczu br. spowodowali 28 wypadków drogowych (wzrost o 14 w porównaniu do okresu analogicznego 2021 roku), w wyniku których zginęły 4 osoby (+2) a 24 odniosły obrażenia (wzrost o 11).

**Sprawcy wypadków według płci w I półroczach lat 2020 - 2022:**

**kierujący**

**piesi**

Na 323 wypadki, których sprawcami w I półroczu 2022 roku byli kierujący - 242 spowodowali mężczyźni, tj. 74,9%, a 71 kobiety - 22,0%. W pozostałych przypadkach płeć sprawców nie została ustalona.

Podobnie przedstawia się sytuacja wypadków, które powodują mężczyźni jako piesi uczestnicy ruchu drogowego; w I półroczu bieżącego roku byli oni sprawcami 23 wypadków, tj. 82,1 % ogółu spowodowanych przez tych użytkowników, natomiast kobiety spowodowały 5 wypadków, co stanowiło 17,9 % ogółu wypadków, w których piesi ponosili winę.**Przyczyny wypadków drogowych z winy kierujących i ich skutki w I półroczach lat 2020-2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Przyczyny z winy kierujących** | | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu | | 145 | 132 | 112 | 21 | 23 | 20 | 182 | 174 | 131 |
| Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu | | 72 | 56 | 75 | 6 | 5 | 5 | 83 | 65 | 84 |
| Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych | | 35 | 24 | 24 | 2 | 2 | 1 | 35 | 22 | 23 |
| Nieprawidłowe wyprzedzanie | | 23 | 22 | 19 | 0 | 5 | 4 | 26 | 37 | 19 |
| Inne przyczyny | | 17 | 12 | 19 | 5 | 0 | 1 | 15 | 13 | 21 |
| Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami | | 26 | 20 | 17 | 0 | 0 | 1 | 31 | 23 | 18 |
| Nieprawidłowe wymijanie | | 12 | 19 | 13 | 1 | 1 | 2 | 17 | 20 | 22 |
| Zmęczenie, zaśnięcie | | 6 | 7 | 8 | 0 | 1 | 1 | 6 | 8 | 13 |
| Pozostałe przyczyny z winy kierujących | Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów | 9 | 4 | 6 | 0 | 0 | 0 | 9 | 4 | 6 |
| Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach | 4 | 4 | 6 | 1 | 0 | 0 | 3 | 5 | 6 |
| Nieprawidłowe omijanie | 9 | 5 | 5 | 0 | 0 | 1 | 10 | 7 | 4 |
| Nieprawidłowe skręcanie | 7 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 9 | 7 | 6 |
| Nieprawidłowe cofanie | 5 | 6 | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 | 5 | 4 |
| Nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów | 2 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 5 | 0 | 2 |
| Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu | 9 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 11 | 10 | 7 |
| Gwałtowne hamowanie | 3 | 6 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 2 |
| Nieprawidłowe zawracanie | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 1 |
| Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 |
| **Ogółem** | | **393** | **337** | **323** | **36** | **39** | **37** | **459** | **416** | **371** |

Przedstawione powyżej dane uwidaczniają nieprawidłowe zachowania kierujących na drogach, które skutkują liczbą zdarzeń i ofiar powstałych w ich wyniku. Niedostosowanie prędkości jazdy do warunków ruchu na terenie naszego województwa od kliku lat niezmiennie pozostaje główną przyczyną wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami. Jednak w I półroczu bieżącego roku zauważalny jest spadek liczby wypadków z przyczyny prędkości (-20) w porównaniu do okresu analogicznego ubiegłego roku, spadek liczby zabitych (-3) oraz osób rannych (-43). W okresie 6 miesięcy br. liczba wypadków spowodowanych nadmierną prędkością wyniosła 112 (na 323), co stanowi blisko 34,7% ogólnej liczby wypadków. Dodatkowo, w wyniku w/w przyczyny zginęło najwięcej osób (54% ogółu zabitych w wypadkach) oraz rannych (35,3%).

Kolejnymi, głównymi przyczynami wypadków drogowych w analizowanym okresie bieżącego roku były: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (75 wypadków - wzrost o 19 wypadków do 2021 roku) oraz nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (24 wypadki - ten sam poziom co w ubiegłym roku).

**Zdarzenia drogowe z przyczyny niedostosowania prędkości do warunków ruchu według  
KMP KPP w I półroczach w latach 2020-2022**

| **KMP / KPP** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Bartoszyce | 1 | 5 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 | 6 | 4 | 17 | 26 | 25 |
| Braniewo | 3 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 3 | 8 | 13 | 9 |
| Działdowo | 5 | 9 | 7 | 0 | 4 | 2 | 8 | 15 | 7 | 40 | 62 | 31 |
| Elbląg | 10 | 11 | 7 | 1 | 2 | 2 | 11 | 17 | 9 | 70 | 118 | 71 |
| Ełk | 7 | 6 | 4 | 1 | 2 | 0 | 8 | 9 | 5 | 37 | 47 | 24 |
| Giżycko | 5 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 3 | 48 | 45 | 28 |
| Gołdap | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 | 3 | 1 | 7 | 19 | 10 |
| Iława | 9 | 13 | 10 | 0 | 2 | 3 | 13 | 20 | 14 | 79 | 86 | 43 |
| Kętrzyn | 13 | 7 | 7 | 3 | 1 | 3 | 19 | 8 | 6 | 28 | 39 | 33 |
| Lidzbark Warm. | 2 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 5 | 15 | 29 | 19 |
| Mrągowo | 3 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 3 | 5 | 3 | 35 | 28 | 33 |
| Nidzica | 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 10 | 20 | 36 | 30 |
| Nowe Miasto Lub. | 5 | 6 | 3 | 0 | 2 | 1 | 6 | 4 | 4 | 41 | 62 | 31 |
| Olecko | 2 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 7 | 21 | 27 | 24 |
| Olsztyn | 39 | 28 | 22 | 1 | 3 | 2 | 55 | 36 | 22 | 248 | 286 | 253 |
| Ostróda | 17 | 10 | 9 | 8 | 1 | 2 | 16 | 15 | 12 | 59 | 127 | 86 |
| Pisz | 6 | 5 | 8 | 0 | 1 | 1 | 7 | 5 | 10 | 38 | 49 | 44 |
| Szczytno | 12 | 4 | 5 | 4 | 3 | 1 | 16 | 5 | 5 | 47 | 59 | 53 |
| Węgorzewo | 3 | 5 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 7 | 1 | 9 | 18 | 12 |
| **Ogółem** | **145** | **132** | **112** | **21** | **23** | **20** | **182** | **174** | **131** | **867** | **1176** | **859** |

W I półroczu 2022 roku w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku na terenie województwa warmińsko - mazurskiego nastąpił spadek liczby wypadków drogowych z przyczyny niedostosowania prędkości do warunków ruchu, tj. o 20, spadek osób zabitych (-3) i rannych (-43) oraz liczba zgłoszonych kolizji drogowych (-317).

Zdecydowanie najwięcej wypadków odnotowano na terenie powiatu olsztyńskiego - 22 wypadki (na 112 ogółem z tej przyczyny), co stanowi 19,6% i w powiecie iławskim - 10 wypadków (8,9%), najmniej natomiast na terenie podległym jednostkom: KPP w Gołdapi i KPP w Węgorzewie (po 1 wypadku).

Na terenie 4 jednostek odnotowano wzrosty wypadków z opisywanej przyczyny - KPP Pisz (+3), KPP Lidzbark Warmiński (+2), KPP Nidzica (+2) oraz KPP Szczytno (1); liczba zabitych uległa wzrostowi na terenie 6 powiatów w porównaniu do okresu analogicznego ubiegłego roku - największy wzrost nastąpił w KPP Kętrzyn (+2).

Pomimo spadku ogólnej liczby wypadków, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu stanowi dość poważny problem na terenie woj. warmińsko - mazurskiego, gdzie co trzeci wypadek w okresie 6 miesięcy br. zaistniał z opisywanej przyczyny (podobnie jak w roku ubiegłym).

**Wypadki drogowe i ich skutki wg pojazdu sprawcy w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pojazd sprawcy** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Samochód osobowy | 282 | 244 | 231 | 28 | 30 | 32 | 334 | 312 | 276 |
| Samochód ciężarowy | 35 | 22 | 26 | 5 | 8 | 2 | 44 | 28 | 29 |
| Rower | 21 | 24 | 24 | 0 | 1 | 2 | 21 | 26 | 22 |
| Motocykl | 22 | 21 | 15 | 2 | 0 | 1 | 22 | 22 | 15 |
| Motorower | 15 | 10 | 12 | 1 | 0 | 0 | 16 | 10 | 14 |
| Hulajnoga elektryczna |  |  | 6 |  |  | 0 |  |  | 6 |
| Autobus komunikacji publicznej | 2 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 5 |
| Pojazd nieustalony | 10 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 6 | 2 |
| Tramwaj, trolejbus |  |  | 1 |  |  | 0 |  |  | 1 |
| Czterokołowiec | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 1 |
| Ciągnik rolniczy | 3 | 2 |  | 0 | 0 |  | 4 | 2 |  |
| Inny | 1 | 3 |  | 0 | 0 |  | 1 | 3 |  |
| **Ogółem** | **393** | **337** | **323** | **36** | **39** | **37** | **459** | **416** | **371** |

W I półroczu 2022 r. podobnie jak w latach poprzednich utrzymuje się stała tendencja ukazująca liczbę wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących według rodzaju pojazdu sprawcy. Najwięcej wypadków drogowych powodują kierujący samochodami osobowymi, a w analizowanym okresie br. pomimo spadku do roku ubiegłego (-13) liczba ta wyniosła 231 wypadków na 323 ogółem zaistniałych, co stanowi (71,5 %).

Na skutek wypadków, w których sprawcami byli kierujący samochodami osobowymi liczba ofiar była również zdecydowanie najwyższa w porównaniu do pozostałych rodzajów pojazdów. W okresie 6 miesięcy br. na terenie naszego województwa na skutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami osobowymi odnotowano 32 zabitych (wzrost +2 w porównaniu do 2021 roku), co stanowi 86,5 % zabitych ogółem w wypadkach spowodowanych przez kierujących pojazdami, natomiast liczba rannych wyniosła 276 na 371 ogółem co daje 74,4%.

Kolejną grupę pod kątem liczby spowodowanych wypadków drogowych stanowią kierujący samochodami ciężarowymi, którzy w bieżącym roku w okresie 6 miesięcy spowodowali 26 wypadków (wzrost o 4), co stanowi 8,0 % wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami ogółem oraz kierujący rowerami, którzy spowodowali 26 wypadków (7,4%).

Na uwagę zasługują również zdarzenia z udziałem hulajnóg elektrycznych (6 wypadków i 6 osób rannych) - ten środek transportu zyskuje coraz większą popularność co może powodować generowanie większej ilości zdarzeń drogowych z udziałem kierujących hulajnogami.

**Wypadki z udziałem osób pieszych**

**Wypadki zawinione i niezawinione przez pieszych oraz ich skutki w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **I półrocze** | **Liczba wypadków** | **Liczba zabitych** | **Liczba rannych** | **Liczba kolizji** |
| 2020 | 78 | 6 | 78 | 97 |
| 2021 | 56 | 6 | 53 | 82 |
| 2022 | 71 | 6 | 67 | 107 |
| **Ogółem** | **205** | **18** | **198** | **286** |
| **Średnia dla 3 półroczy** | **68** | **6** | **66** | **95** |

**Wypadki spowodowane przez pieszych i ich skutki w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **I półrocze** | **Liczba wypadków** | **Liczba zabitych** | **Liczba rannych** | **Liczba kolizji** |
| 2020 | 20 | 0 | 21 | 29 |
| 2021 | 14 | 2 | 13 | 20 |
| 2022 | 28 | 4 | 24 | 26 |
| **Ogółem** | **62** | **6** | **58** | **75** |

Dokonując oceny danych z I półrocza br. możemy zauważyć, że w stosunku do okresu analogicznego ubiegłego roku nastąpił wzrost liczby wypadków (+14), osób zabitych (+2), rannych (+11) oraz kolizji (+6) z udziałem pieszych użytkowników drogi.

**Przyczyny zdarzeń drogowych spowodowanych przez osoby piesze i ich skutki   
w I półroczach 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Z winy pieszego** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem | 13 | 8 | 14 | 0 | 1 | 3 | 14 | 7 | 11 | 15 | 9 | 16 |
| Chodzenie nieprawidłową stroną drogi | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 |
| Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | 3 |
| Inne przyczyny | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 | 7 | 4 |
| Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 |
| Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym | 3 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 |
| **Ogółem** | **20** | **14** | **28** | **0** | **2** | **4** | **21** | **13** | **24** | **29** | **20** | **26** |

1. Przytoczone dane ukazują, że na przestrzeni ostatnich lat w dalszym ciągu główną przyczynę wypadków spowodowanych przez pieszych stanowią te, w których piesi w sposób nieostrożny próbują przekroczyć jezdnię, nie upewniając się co do możliwości bezpiecznego przejścia i wkraczają wprost przed jadący pojazd. Przyczyna ta na 28 wypadków ogółem (wzrost o 14 wypadków w porównaniu do 6 miesięcy 2021 roku) stanowi 50% (14 wypadków). W wyniku wtargnięcia na jezdnię przed jadący pojazd liczba zabitych (3 ofiary na łączne 4 wśród pieszych w I półroczu br.), rannych (11) oraz kolizji (16) również była najwyższa w porównaniu do pozostałych przyczyn.

## Wypadki i kolizje z udziałem osób pieszych (sprawcy i poszkodowani) wg dni tygodnia w I półroczach lat 2020-2022

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dzień tygodnia** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Poniedziałek | 9 | 13 | 14 | 0 | 2 | 2 | 9 | 12 | 12 | 13 | 13 | 14 |
| Wtorek | 13 | 5 | 6 | 0 | 0 | 1 | 13 | 6 | 5 | 18 | 13 | 11 |
| Środa | 8 | 9 | 14 | 0 | 0 | 1 | 9 | 9 | 13 | 15 | 12 | 22 |
| Czwartek | 16 | 8 | 10 | 2 | 0 | 0 | 16 | 9 | 10 | 16 | 10 | 22 |
| Piątek | 18 | 12 | 13 | 0 | 2 | 0 | 18 | 10 | 15 | 14 | 13 | 19 |
| Sobota | 10 | 7 | 8 | 4 | 2 | 1 | 7 | 5 | 7 | 11 | 13 | 10 |
| Niedziela | 4 | 2 | 6 | 0 | 0 | 1 | 6 | 2 | 5 | 10 | 8 | 9 |
| **Ogółem** | **78** | **56** | **71** | **6** | **6** | **6** | **78** | **53** | **67** | **97** | **82** | **107** |

Dane o wypadkach z udziałem pieszych w poszczególnych dniach pozwalają na sformułowanie wniosku, iż zagrożenie bezpieczeństwa w tej kategorii występuje z większym lub mniejszym nasileniem każdego dnia tygodnia, przy czym najwięcej wypadków, w którym byli uczestnikami przypada na dni robocze.

W I połowie br. najwyższą liczbę wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego odnotowano w poniedziałek, środę i piątek (wtedy też odnotowano największą liczbę osób poszkodowanych - zabitych i rannych). Zwiększona liczba kolizji drogowych wystąpiła w środę i w czwartek.

W niedzielę oraz wtorek odnotowano najmniejszą liczbę wypadków i ich ofiar a także zgłoszonych kolizji drogowych z udziałem pieszych.

**Ofiary wypadków drogowych**

## Ofiary wypadków drogowych wg grup wiekowych w I półroczach lat 2020 - 2022

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Grupa wieku** | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| **I półrocze** | 2020 | 2021 | 2022 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1: 0-6 lat | 1 | 0 | 1 | 9 | 6 | 8 |
| 2: 7-14 lat | 0 | 1 | 1 | 12 | 21 | 25 |
| 3: 15-17 lat | 0 | 5 | 3 | 18 | 23 | 21 |
| 4: 18-24 lat | 6 | 7 | 4 | 76 | 74 | 44 |
| 5: 25-39 lat | 16 | 7 | 14 | 151 | 140 | 111 |
| 6: 40-59 lat | 10 | 12 | 11 | 135 | 114 | 127 |
| 7: 60 i więcej lat | 7 | 11 | 10 | 112 | 79 | 91 |
| Nieustalony |  |  | 0 |  |  | 2 |
| **Ogółem** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

W latach 2020 - 2022 zauważalny jest zdecydowanie niższy odsetek liczby zabitych w wypadkach drogowych z grup wiekowych do 6 lat, 7-14 lat oraz 15-17 lat.

W I półroczu bieżącego roku najwięcej zabitych stanowiły przedziały wiekowe 25-39 lat (14 - wzrost o 7), 40-59 lat (11 - spadek o 1) oraz 60+ (10 - spadek o 1).

Odpowiednio w powyższych przedziałach wiekowych wystąpiła najwyższa liczba rannych w wyniku wypadków - w przedziałach 25-39 lat (111 rannych), 40-59 lat (127 rannych) oraz 60+ (91 rannych).

## Ofiary wypadków drogowych wg grup wiekowych w I półroczach lat 2020 - 2022

| **Uczestnicy**  **Grupa wieku** | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Kierujący** | **24** | **22** | **24** | **296** | **267** | **254** |
| 1: 0-6 |  |  | 1 |  |  | 1 |
| 2: 7-14 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 8 |
| 3: 15-17 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 7 |
| 4: 18-24 | 4 | 5 | 1 | 43 | 48 | 32 |
| 5: 25-39 | 10 | 5 | 10 | 103 | 85 | 66 |
| 6: 40-59 | 9 | 7 | 7 | 84 | 74 | 85 |
| 7: 60 plus | 1 | 5 | 5 | 61 | 48 | 55 |
| **Pasażer** | **10** | **15** | **14** | **143** | **140** | **109** |
| 1: 0-6 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 6 |
| 2: 7-14 | 0 | 1 | 0 | 5 | 7 | 7 |
| 3: 15-17 | 0 | 5 | 2 | 10 | 17 | 12 |
| 4: 18-24 | 2 | 2 | 3 | 25 | 22 | 10 |
| 5: 25-39 | 5 | 2 | 3 | 38 | 44 | 34 |
| 6: 40-59 | 1 | 4 | 2 | 31 | 32 | 24 |
| 7: 60 plus | 2 | 1 | 4 | 26 | 14 | 14 |
| b/d |  |  | 0 |  |  | 2 |
| **Pieszy** | **6** | **6** | **6** | **74** | **50** | **66** |
| 1: 0-6 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 2: 7-14 | 0 | 0 | 1 | 5 | 7 | 10 |
| 3: 15-17 | 0 | 0 | 1 | 5 | 1 | 2 |
| 4: 18-24 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 2 |
| 5: 25-39 | 1 | 0 | 1 | 10 | 11 | 11 |
| 6: 40-59 | 0 | 1 | 2 | 20 | 8 | 18 |
| 7: 60 plus | 4 | 5 | 1 | 25 | 17 | 22 |
| **Ogółem** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** |

**Nietrzeźwość uczestników zdarzeń drogowych**

**Wypadki i ich skutki oraz kolizje drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu w I półroczach lat 2020 - 2022**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Uczestnik ruchu** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Kierujący | 49 | 53 | 31 | 8 | 6 | 3 | 53 | 64 | 34 | 181 | 224 | 227 |
| Pieszy | 4 | 4 | 6 | 0 | 0 | 1 | 4 | 4 | 5 | 9 | 6 | 9 |
| **Ogółem** | **53** | **57** | **37** | **8** | **6** | **4** | **57** | **68** | **39** | **190** | **230** | **236** |

W I półroczu 2022 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego spowodowali 37 wypadków, tj. 9,6 % ogółu zaistniałych wypadków na terenie woj. warmińsko - mazurskiego; w porównaniu do okresu analogicznego roku ubiegłego liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników dróg uległa zmniejszeniu (-20). Spadła także liczba osób zabitych (-2) oraz rannych (-29).

W stosunku do roku poprzedniego odnotowano również mniejszą liczbę (31) nietrzeźwych kierujących jako sprawców wypadków (spadek o 22). Nietrzeźwi piesi w analizowanym roku byli sprawcami 6 wypadków (wzrost o 2).

Nietrzeźwi kierujący w stosunku do ogólnej liczby zdarzeń drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w bieżącym roku byli sprawcami blisko 83,8% wypadków oraz 96,2% kolizji.

Liczba zgłoszonych kolizji drogowych zarówno spowodowanych przez kierujących jak i pieszych w analizowanym okresie uległa wzrostowi łącznie o 6 zdarzeń.

W bieżącym roku największe zagrożenie ze strony nietrzeźwych uczestników ruchu pod kątem ogólnej liczby zdarzeń drogowych z ich udziałem występowało w dni weekendowe - sobota - niedziela (podobnie jak w latach ubiegłych), a było wyraźnie mniejsze od wtorku do piątku.

**Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w poszczególnych powiatach w I półroczach 2021 i 2022 roku**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Jednostka policji** | **Wypadki I półrocze 2022** | | **(%) wskaźnik udziału nietrzeźwych kierujących  w I półroczu 2022r.** | **Wypadki I półrocze 2021** | | **(%) wskaźnik udziału nietrzeźwych kierujących   w I półroczu 2021r.** |
| **Spowodowane przez kierujących** | **Spowodowane przez nietrzeźwych kierujących** | **Spowodowane przez kierujących ogółem** | **Spowodowane przez nietrzeźwych kierujących** |
| Bartoszyce | 10 | 1 | 10,0% | 12 | 3 | 25,0% |
| Braniewo | 7 | 0 | 0,0% | 7 | 1 | 14,3% |
| Działdowo | 14 | 3 | 21,4% | 19 | 2 | 10,5% |
| Elbląg | 29 | 2 | 6,9% | 29 | 2 | 6,9% |
| Ełk | 12 | 2 | 16,7% | 23 | 3 | 13,0% |
| Giżycko | 20 | 0 | 0,0% | 17 | 1 | 5,9% |
| Gołdap | 4 | 1 | 25,0% | 2 | 0 | 0,0% |
| Iława | 27 | 1 | 3,7% | 25 | 5 | 20,0% |
| Kętrzyn | 17 | 1 | 5,9% | 14 | 4 | 28,6% |
| Lidzbark Warm. | 8 | 2 | 25,0% | 11 | 2 | 18,2% |
| Mrągowo | 14 | 2 | 14,3% | 16 | 1 | 6,3% |
| Nidzica | 4 | 1 | 25,0% | 13 | 3 | 23,1% |
| Nowe Miasto Lub. | 10 | 1 | 10,0% | 9 | 0 | 0,0% |
| Olecko | 10 | 0 | 0,0% | 8 | 1 | 12,5% |
| Olsztyn | 78 | 7 | 9,0% | 70 | 14 | 20,0% |
| Ostróda | 26 | 2 | 7,7% | 18 | 4 | 22,2% |
| Pisz | 9 | 2 | 22,2% | 16 | 1 | 6,3% |
| Szczytno | 15 | 2 | 13,3% | 11 | 4 | 36,4% |
| Węgorzewo | 8 | 1 | 12,5% | 3 | 2 | 66,7% |
| **Ogółem** | **322** | **31** | 9,6% | **323** | **53** | 16,4% |

W I półroczu 2022 roku wskaźnik procentowy udziału nietrzeźwych kierujących jako sprawców wypadków drogowych na poziomie województwa wyniósł 9,6 % i uległ spadkowi o 6,8 % w porównaniu do okresu analogicznego ubiegłego roku; spadkowi uległa również ogólna liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w analizowanym okresie (-22).

Najwyższy wskaźnik w tym zakresie uzyskały jednostki: KPP Gołdap, KPP Lidzbark Warmiński i KPP Nidzica (po 25%) oraz KPP Pisz (22,2%) i KPP Działdowo (21,4%).

Na terenie trzech powiatów, tj. braniewskiego, giżyckiego oraz oleckiego w okresie 6 miesięcy br. nie odnotowano wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego.

**W I półroczach lat 2020 - 2022 policjanci województwa warmińsko-mazurskiego ujawnili kierujących pod wpływem alkoholu:**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I półrocze  Art. | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
| 178 KK | 87 KW | 178 KK | 87 KW | 178 KK | 87 KW |
| Ogółem policjanci | 1133 | 620 | 1176 | 638 | 1130 | 785 |
| z tego policjanci ruchu drogowego | 688 | 418 | 688 | 476 | 624 | 478 |

W I półroczu 2022 roku zauważyć można spadek w stosunku do roku poprzedzającego liczby ujawnionych kierujących znajdujących się pod wpływem alkoholu z art. 178 KK (-46). Wzrosła natomiast liczba ujawnionych przypadków z art. 87 KW (+147) przez policjantów ogółem z całego województwa.

Wraz z większą liczbą ujawnionych kierujących będących pod wpływem alkoholu w bieżącym roku, liczba kierujących jako sprawców wypadków będących pod wpływem alkoholu w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku uległa spadkowi o 22 i wyniosła 31.

**Wypadki i ich skutki oraz kolizje według kategorii drogi w I półroczach lat 2020-2022:**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kategoria drogi** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Droga powiatowa | 126 | 116 | 114 | 17 | 12 | 13 | 141 | 138 | 133 | 1571 | 1735 | 1539 |
| Droga wojewódzka | 100 | 81 | 96 | 11 | 9 | 19 | 126 | 102 | 107 | 1141 | 1378 | 1221 |
| Droga krajowa | 115 | 96 | 92 | 8 | 13 | 10 | 138 | 129 | 103 | 1585 | 1615 | 1382 |
| Droga gminna | 96 | 78 | 83 | 3 | 9 | 2 | 104 | 83 | 84 | 1520 | 1814 | 1643 |
| Nieokreślone (puste pole) | 5 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 4 | 5 | 2 | 570 | 698 | 663 |
| Inna | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 |
| **Ogółem** | **442** | **376** | **387** | **40** | **43** | **44** | **513** | **457** | **429** | **6390** | **7243** | **6448** |

*\* zdarzenia gdzie nie wpisano nr dogi a miejscowość i ulice lub nr posesji*

Z powyższej tabeli wynika, że w analizowanym okresie bieżącego roku w porównaniu do roku poprzedniego nastąpił wzrost wypadków drogowych (+15), osób zabitych (+10) oraz rannych (+5) na odcinkach dróg wojewódzkich na terenie woj. warmińsko - mazurskiego. Zwiększeniu uległa również liczba wypadków (+5) oraz osób rannych (+1) na drogach gminnych.

Na pozostałych kategoriach dróg odnotowano spadek liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar (z wyjątkiem zabitych na drogach powiatowych, gdzie nastąpił wzrost +1) w stosunku do okresu analogicznego ubiegłego roku.

**Wypadki i ich skutki oraz kolizje na drogach krajowych w I półroczach lat 2020 – 2022**

| Droga | Długość drogi  (w km) | **Liczba wypadków** | | | Wskaźnik wypadków za 2020 r. na 10 km drogi | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I półrocze | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| K65a | 5,1 | 2 | 1 | 2 | **3,9** | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 45 | 61 | 67 |
| K58b | 3,6 | 0 | 0 | 1 | **2,8** | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 18 | 16 | 14 |
| K22 | 14,6 | 2 | 5 | 3 | **2,1** | 0 | 1 | 0 | 3 | 10 | 4 | 29 | 26 | 22 |
| K51 | 87,9 | 15 | 11 | 14 | **1,6** | 0 | 0 | 1 | 18 | 14 | 13 | 258 | 226 | 215 |
| K59b | 6,6 | 1 | 0 | 1 | **1,5** | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 5 | 6 |
| S7i | 14,2 | 1 | 0 | 2 | **1,4** | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 28 | 9 | 16 |
| K15 | 53,2 | 10 | 6 | 7 | **1,3** | 0 | 0 | 4 | 12 | 7 | 6 | 104 | 110 | 104 |
| K16c | 39,9 | 6 | 4 | 5 | **1,3** | 0 | 3 | 0 | 6 | 9 | 6 | 38 | 52 | 39 |
| K54 | 18,3 | 7 | 2 | 2 | **1,1** | 0 | 0 | 0 | 8 | 2 | 2 | 32 | 18 | 22 |
| K59 | 77,3 | 5 | 6 | 7 | **0,9** | 0 | 0 | 0 | 6 | 11 | 9 | 74 | 68 | 67 |
| K16 | 227 | 27 | 21 | 18 | **0,8** | 2 | 2 | 1 | 33 | 26 | 21 | 334 | 320 | 201 |
| K65 | 72,5 | 4 | 5 | 5 | **0,7** | 1 | 2 | 0 | 3 | 4 | 6 | 66 | 112 | 75 |
| S7g | 89,5 | 2 | 2 | 6 | **0,7** | 0 | 0 | 1 | 6 | 2 | 10 | 78 | 94 | 72 |
| K53 | 80,6 | 12 | 2 | 5 | **0,6** | 3 | 0 | 0 | 14 | 2 | 7 | 73 | 99 | 80 |
| S7j | 46,8 | 0 | 2 | 2 | **0,4** | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 27 | 35 | 36 |
| K16i | 25,9 | 3 | 0 | 1 | **0,4** | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 36 | 19 | 37 |
| K58 | 147,7 | 4 | 6 | 5 | **0,3** | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 6 | 72 | 67 | 80 |
| K57 | 112,9 | 5 | 10 | 3 | **0,3** | 0 | 4 | 1 | 6 | 12 | 2 | 102 | 84 | 74 |
| S22 | 52,1 | 0 | 0 | 1 | **0,2** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 21 | 8 | 15 |
| K63 | 111,3 | 3 | 6 | 2 | **0,2** | 1 | 0 | 0 | 3 | 8 | 2 | 81 | 101 | 97 |
| K16b | 2,4 |  | 0 |  | **0,0** |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 1 |  |
| K16d | 5,4 | 0 | 0 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 14 | 6 |
| K16g | 4,9 | 0 | 2 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 8 | 6 | 1 |
| K16h | 9,0 | 0 | 0 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 12 | 4 |
| K51a | 8,9 | 1 | 0 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 5 | 4 | 4 |
| K58c | 2,3 | 0 | 1 |  | **0,0** | 0 | 0 |  | 0 | 1 |  | 3 | 1 |  |
| K65b | 5,6 | 1 | 1 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 4 | 1 | 7 |
| K65c | 7,6 | 0 | 2 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 8 | 5 | 4 |
| S51b | 5,7 | 2 | 0 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 1 | 6 |
| S51C | 14,5 | 2 | 1 | 0 | **0,0** | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 13 | 28 | 6 |
| S51d | 1,1 | 0 | 0 | 0 | **0,0** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 12 | 1 |
| S61 | 16,4 |  |  | 0 | **0,0** |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 4 |
| Ogółem | **1370,8** | **115** | **96** | **92** | **0,7** | **8** | **13** | **10** | **138** | **129** | **103** | **1585** | **1615** | **1382** |

**Wypadki i ich skutki oraz kolizje na drogach wojewódzkich w województwie w I półroczach lat  
2020 – 2022**

| Droga | Długość drogi | **Liczba wypadków** | | | Wskaźnik wypadków w 2022 na 10 km drogi | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I półrocze | (w km) | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| W598 | 23,6 | 8 | 7 | 8 | 3,4 | 0 | 0 | 1 | 9 | 8 | 7 | 76 | 75 | 123 |
| W500 | 5,4 | 5 | 0 | 1 | 1,9 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 1 | 61 | 58 | 56 |
| W667 | 28,1 | 3 | 1 | 5 | 1,8 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 6 | 15 | 18 | 11 |
| W521 | 24,8 | 0 | 3 | 4 | 1,6 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 4 | 23 | 23 | 11 |
| W536 | 13,1 | 0 | 2 | 2 | 1,5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 25 | 22 | 20 |
| W591 | 56,9 | 3 | 5 | 8 | 1,4 | 0 | 0 | 1 | 4 | 6 | 12 | 37 | 51 | 32 |
| W595 | 16,3 | 1 | 1 | 2 | 1,2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 18 | 13 | 12 |
| W503 | 24,6 | 1 | 1 | 3 | 1,2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 50 | 72 | 55 |
| W545 | 51,2 | 5 | 1 | 6 | 1,2 | 0 | 0 | 1 | 8 | 1 | 7 | 37 | 55 | 36 |
| W537 | 40,1 | 2 | 1 | 4 | 1,0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 7 | 20 | 16 | 5 |
| W504 | 31,4 | 0 | 0 | 3 | 1,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 63 | 97 | 57 |
| W515 | 10,7 | 0 | 0 | 1 | 0,9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 10 | 6 |
| W594 | 35,4 | 2 | 1 | 3 | 0,8 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 4 | 18 | 15 | 11 |
| W531 | 11,8 | 2 | 1 | 1 | 0,8 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 8 | 9 | 12 |
| W541 | 36,7 | 1 | 5 | 3 | 0,8 | 0 | 4 | 1 | 1 | 9 | 2 | 26 | 35 | 21 |
| W527 | 94,0 | 8 | 9 | 7 | 0,7 | 0 | 0 | 0 | 11 | 10 | 8 | 128 | 144 | 150 |
| W509 | 43,2 | 0 | 2 | 3 | 0,7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 3 | 12 | 18 | 20 |
| W519 | 31,6 | 2 | 4 | 2 | 0,6 | 0 | 0 | 1 | 4 | 9 | 1 | 20 | 35 | 23 |
| W604 | 36,7 | 0 | 0 | 2 | 0,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 11 | 4 |
| W512 | 64,4 | 0 | 1 | 3 | 0,5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 23 | 23 | 21 |
| W538 | 90,1 | 3 | 1 | 4 | 0,4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 | 41 | 46 | 42 |
| W507 | 70,1 | 4 | 1 | 3 | 0,4 | 1 | 0 | 1 | 5 | 1 | 3 | 28 | 47 | 48 |
| W596 | 23,5 | 0 | 1 | 1 | 0,4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 4 | 13 |
| W530 | 48,7 | 4 | 1 | 2 | 0,4 | 0 | 0 | 1 | 4 | 2 | 1 | 16 | 24 | 21 |
| W593 | 78,2 | 2 | 0 | 3 | 0,4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 22 | 29 | 34 |
| W650 | 80,6 | 6 | 3 | 3 | 0,4 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 3 | 27 | 56 | 26 |
| W528 | 27,4 | 5 | 2 | 1 | 0,4 | 2 | 1 | 0 | 5 | 2 | 1 | 8 | 6 | 7 |
| W511 | 33,6 | 2 | 2 | 1 | 0,3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 5 | 11 | 12 |
| W656 | 39,3 | 1 | 0 | 1 | 0,3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 9 | 7 | 7 |
| W542 | 43,0 | 1 | 1 | 1 | 0,2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 27 | 20 | 15 |
| W513 | 92,3 | 2 | 2 | 2 | 0,2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 6 | 65 | 49 | 53 |
| W544 | 50,6 | 5 | 5 | 1 | 0,2 | 0 | 0 | 1 | 6 | 7 | 0 | 45 | 57 | 42 |
| W590 | 59,8 | 7 | 1 | 1 | 0,2 | 0 | 0 | 1 | 10 | 1 | 0 | 15 | 19 | 19 |
| W592 | 72,3 | 3 | 9 | 1 | 0,1 | 0 | 1 | 1 | 7 | 13 | 0 | 51 | 73 | 47 |
| W505 | 36,9 | 0 | 1 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 8 | 4 |
| W506 | 13,1 | 1 | 1 | 0 | 0,0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 1 |
| W508 | 22,6 | 1 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 8 | 6 |
| W510 | 22,1 | 1 | 1 | 0 | 0,0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 2 | 1 |
| W520 | 5,7 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| W522 | 5,9 | 1 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 |
| W526 | 18,9 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| W600 | 43,5 | 1 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 5 | 11 |
| W601 | 5,6 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| W609 | 15,5 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 8 |
| W610 | 17,9 | 1 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 8 | 10 |
| W613 | 2,3 |  |  | 0 | 0,0 |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 1 |
| W642 | 20,0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 5 |
| W643 | 20,6 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 7 | 4 |
| W651 | 39,4 | 3 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 7 | 18 | 10 |
| W652 | 7,2 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 3 |
| W653 | 11,0 | 1 | 2 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 5 | 10 | 14 |
| W655 | 66,6 | 2 | 1 | 0 | 0,0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 39 | 40 | 45 |
| W660 | 0,1 |  | 1 | 0 | 0,0 |  | 0 | 0 |  | 1 | 0 |  | 0 | 20 |
| W661 | 13,6 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 |
| **Ogółem** | **1878,0** | **100** | **81** | **96** | **0,5** | **11** | **9** | **19** | **126** | **102** | **107** | **1141** | **1378** | **1221** |

Biorąc pod uwagę liczbę zaistniałych w I półroczu 2022 roku wypadków, zabitych, rannych oraz kolizji drogowych, do najbardziej zagrożonych odcinków dróg krajowych na terenie województwa warmińsko - mazurskiego zaliczyć możemy K16 (24 wypadki - wskaźnik **0,8**), K51 (14 wypadków - wskaźnik **1,6**), K53 (12 wypadków - wskaźnik **1,5**), K15 (7 wypadków - wskaźnik **1,39**) oraz K59 (7 wypadków - wskaźnik **0,9**).

Na podstawie analizy wskaźnika wypadków na 10 km drogi dla odcinków dróg krajowych dodatkowo możemy wskazać najbardziej niebezpieczne odcinki dróg w woj. warmińsko - mazurskim, które ze względu na krótki odcinek drogi generują wysokie wartości wskaźnika, tj. K65a (2 wypadki - wskaźnik **3,9**), K58b (1 wypadek - wskaźnik **2,8**) oraz K22 (3 wypadki - wskaźnik **2,1**).

Na kilku odcinkach dróg krajowych naszego województwa w I półroczu br. nie odnotowano żadnych wypadków, m.in. na K16d, K16g, K16h, K51a, K58c, K65b,c, 2 S51b,c,d, oraz S61.

W zakresie dróg wojewódzkich najwięcej wypadków odnotowano na W598 (8 wypadków, wzrost o 1 wypadek w stosunku do 2021 roku - wskaźnik **3,4**), W527 (7 wypadków - wskaźnik **0,7**), W545 (6 wypadków, wzrost o 5 wypadków w stosunku do 2021 roku - wskaźnik **1,2**), oraz W667 (5 wypadków - wskaźnik **1,8**).

W przeliczeniu na 10 km drogi najwyższy wskaźnik liczby wypadków poza drogami wojewódzkimi wymienionymi powyżej odnotowano na odcinkach: W500 **(1,9**), W521 **(1,6**), W536 **(1,5**), W591 **(1,4**), W595 **(1,2**) oraz W503 (**1,2**).

Na ogólny stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa, znacząco wpływają zdarzenia mające miejsce w większych miastach, w szczególności w Olsztynie i Elblągu.

Sytuację tę obrazuje poniższe zestawienie zdarzeń w I półroczach lat 2020 - 2022:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Miasto** | **Liczba wypadków** | | | **Liczba zabitych** | | | **Liczba rannych** | | | **Liczba kolizji** | | |
| **I półrocze** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** | **2020** | **2021** | **2022** |
| OLSZTYN | 80 | 42 | 49 | 0 | 1 | 0 | 93 | 47 | 50 | 1241 | 1311 | 1281 |
| ELBLĄG | 21 | 19 | 21 | 1 | 1 | 0 | 21 | 21 | 21 | 647 | 732 | 639 |
| **Ogółem** | **101** | **61** | **70** | **1** | **2** | **0** | **114** | **68** | **71** | **1888** | **2043** | **1920** |

Na obszarze tych dwóch miast w I półroczu 2022 roku odnotowano łącznie 70 wypadków, co stanowiło 18,1% ogółu wypadków w województwie. Dla porównania w roku poprzednim wskaźnik ten wyniósł 16,2%. Na terenie m. Olsztyna i Elbląga nastąpiły wzrosty liczby wypadków (+7; +2) w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego. Na tak dużą liczbę wypadków mają znaczący wpływ zdarzenia z udziałem osób pieszych, których w I połowie 2022 roku odnotowano:

\* w Olsztynie - 12 wypadków, tj. 24,5 % ogółu wypadków w Olsztynie

\* w Elblągu - 8 wypadków, tj. 38,1 % ogółu wypadków w Elblągu.

*„Wnoszę o zatwierdzenie:”*

NACZELNIK

WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO

KWP W OLSZTYNIE

MŁ. INSP. WOJCIECH ZAJKOWSKI

Sporządzono w 1 egz.

przesłano Lotus na skrzynki Komendantów Miejskich /Powiatowych Policji woj. warmińsko - mazurskiego  
oryginał analizy wraz z podpisami znajduje się u nadawcy

opr. kom. Marcin Staśkiewicz/ Zbigniew Łopato.