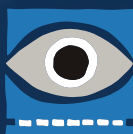




I raport Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2012



WARMIŃSKO-MAZURSKIE
OBSERWATORIUM
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



Wypadek drogowy

zdarzenie drogowe, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zginęła lub odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Kolizja

zdarzenie drogowe, w którym żaden z uczestników nie doznał obrażeń ciała, odnotowano jedynie straty materialne.

Ofiara śmiertelna

osoba zmarła w wyniku obrażeń doznanych w wypadku drogowym: na miejscu lub w ciągu 30 dni po wypadku.

Ofiara ranna

osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Koszt strat

koszt wszystkich zdarzeń drogowych i ich skutków materialnych i społecznych przypadający na jednego mieszkańca. Miarą kosztu zdarzeń jest kwota w PLN na mieszkańca analizowanego obszaru.

Wskaźnik demograficzny I

stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego I jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

Wskaźnik demograficzny II

stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego II jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

Ciężkość wypadków

stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których te ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

Gęstość wypadków

stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

Poziom bezpieczeństwa

wielkość charakteryzująca stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, wynikająca z przyjętego systemu oceny. W niniejszym opracowaniu miarą poziomu bezpieczeństwa jest liczba gwiazdek: od 1 (najniższy poziom) do 5 (najwyższy poziom).

I raport Warmińsko-Mazurskiego
Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2012

Autorzy opracowania:

Joanna Żukowska

Krzysztof Piskorz

Tomasz Radzikowski

Spis treści

Słowo wstępne	5
Wprowadzenie	7
Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	9
Metodyka oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego	11
Region na tle kraju w roku 2012	13
Bezpieczeństwo ruchu drogowego w regionie w roku 2012	19
Bezpieczeństwo ruchu drogowego w powiatach w roku 2012	53
Wnioski i rekomendacje	97
Załączniki	101



Przekazujemy Państwu I Raport Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prezentujący założenia funkcjonowania Obserwatorium oraz szczegółową analizę stanu bezpieczeństwa na drogach regionu Warmii i Mazur w roku 2012. Mamy nadzieję, że informacje te przybliżą Państwu problematykę zagrożeń w ruchu drogowym i zachęcą do wspierania działań instytucji, które na co dzień pracują na rzecz poprawy bezpieczeństwa mieszkańców naszego regionu.

Za pomoc w opracowaniu Raportu składam szczególne podziękowania Wydziałowi Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej, Zarządowi Dróg Wojewódzkich i moim współpracownikom z Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie.

*Stanisław Szatkowski
Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego – Regionalnego
Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie*



W swym najnowszym dokumencie „Globalny Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” wydanym w roku 2013 Światowa Organizacja Zdrowia szacuje, że wypadki w transporcie drogowym są obecnie na 8 miejscu listy głównych przyczyn wpływających na skrócenie życia człowieka. Prognozy przewidują, że w roku 2030 może to być nawet miejsce piąte. Obecnie łączna liczba śmiertelnych ofiar w transporcie drogowym sięga już 1,3 mln osób rocznie i ciągle rośnie. Ten negatywny trend dotyczy głównie krajów rozwijających się jednak nawet w tych państwach, gdzie od wielu lat podejmowane są intensywne działania prewencyjne, problem zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym nadal jest poważny.

Kraje, które poradziły sobie z zagrożeniem na drogach zrobiły to dzięki metodycznym i systemowym działaniom prewencyjnym, doprowadzając w ostatnich trzech dekadach do ponad dwukrotnej redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków, podczas gdy w tym samym czasie ruch drogowy wzrósł tam kilkakrotnie. Oznacza to, że społeczeństwa świadome wielkości ryzyka, jakie niesie za sobą rozwój motoryzacji, potrafiły przeciwstawić się negatywnym trendom i zredukować ryzyko. Pierwszym krokiem było przekonanie polityków i decydentów, że wypadki drogowe nie są przeznaczeniem, lecz efektem błędu popełnianego w tworzeniu i eksploatacji systemu transportu. Zatem jego doskonalenie powinno być najważniejszym zadaniem, przynajmniej na równi z ochroną zdrowia czy środowiska. Niestety trudność przekonania społeczeństwa o wielkości zagrożenia zdrowia i życia, a także o rozmiarach strat społeczno-ekonomicznych, jest bardzo często pogłębianą przez sposób postrzegania problemu przez media. Wypadki drogowe są rozproszone w czasie i przestrzeni, a zatem jako pojedyncze zdarzenia nie są uważane za atrakcyjną informację. Tymczasem na przykład katastrofa samolotu pasażerskiego wywołuje gwałtowną reakcję społeczeństwa i władz, a przecież pochłania ona przeciętnie tyle ofiar, ile na polskich drogach ginie w ciągu jednego tygodnia.

Na szczęście nasze społeczeństwo powoli zmienia pogląd na odpowiedzialność za bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Obserwujemy coraz więcej inicjatyw oddolnych, coraz częściej do działań prewencyjnych angażuje się prywatny sektor i organizacje pozarządowe. Ci nowi partnerzy, którzy uzupełniają działania systemowe, odgrywają znaczącą rolę w procesie poprawy bezpieczeństwa na drogach, współpracując z administracją samorządową, zwłaszcza lokalnego szczebla. Dostęp do informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego i skutecznych metodach jego poprawy jest w tym procesie szczególnie ważny. Właściwe bowiem rozumienie problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga wiarygodnych danych o drodze, ruchu i wypadkach drogowych oraz odpowiednich metod ich analizy. Tylko w taki sposób możliwe jest kształtowanie opinii publicznej bazującej na wiarygodnej wiedzy o problemie, a nie „mitach”. Bardzo bowiem często to raczej mity niż rzeczywista wiedza biorą górę w procesie planowania działań prewencyjnych i wdrażania prawidłowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jestem przekonany, że Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako część systemu zarządzania bezpieczeństwem w regionie, będzie stanowić źródło i gwarancję obiektywnej i sprawdzonej wiedzy niezbędnej dla podejmowania efektywnych działań na rzecz zmniejszania zagrożenia zdrowia i życia użytkowników dróg.

Prof. Ryszard Krystek
Instytut Transportu Samochodowego



Wprowadzenie

Województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z nielicznych w kraju, gdzie działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowane są systemowo według metodycznie opracowanego programu. Od 2004 roku w regionie Warmii i Mazur realizowany jest Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski. Jego cel strategiczny, w ślad za uwarunkowaniami europejskimi i krajowymi, zakładał **zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% do roku 2013**. Jak wynika z niniejszego raportu, cel ten osiągnięto już w roku 2012.

Region Warmii i Mazur na przestrzeni ostatnich 9 lat poczynił największy na tle innych województw postęp w redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W okresie 2004–2012, przy średniej dla kraju 37%, w województwie spadek ten wyniósł aż 54%. Znamienne jest także, iż w tym czasie ciężkość wypadków w regionie zmniejszyła się o 43%. W chwili rozpoczęcia realizacji Programu wskaźnik ciężkości wynosił 15,8 natomiast w roku 2012 spadł do 9.

Zmiana liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w poszczególnych województwach w latach 2004–2012



Jednym z czynników, które niewątpliwie wpłynęły na osiągnięcie powyższych efektów było stworzenie w regionie właściwych podstaw organizacyjnych i metodycznych dla systemowego i skoordynowanego działania. W dużym stopniu stało się to możliwe dzięki utworzeniu w 2003 roku pierwszego w skali kraju **Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**. Zostało ono umiejscowione w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Olsztynie, gdzie funkcjonuje również sekretariat Warmińsko-Mazurskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W ten sposób zbudowano podwaliny systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w regionie.

Początkowo działania realizowane przez Centrum kierowano głównie na usprawnienie obszaru edukacji i nadzoru nad ruchem drogowym. Oceniono je jako najbardziej efektywne, a jednocześnie najmniej kapitałochłonne. Po kilku latach funkcjonowania Centrum określono obszary wymagające dalszego usprawniania. Przeprowadzone analizy wskazywały iż słabym ogniwem jest nadal system bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania, które powinny wspierać jego funkcjonowanie. O ile usprawnianie edukacji i komunikacji społecznej, nadzoru nad ruchem drogowym czy infrastruktury drogowej przebiegało stosunkowo sprawnie i zgodnie z przyjętymi planami, to zauważalny był brak skutecznie funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, ze wszystkimi niezbędnymi narzędziami wspierającymi ten system.

Doświadczenia państw o wysokim poziomie kultury bezpieczeństwa oraz wnioski płynące z mijającej dekady funkcjonowania Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie wskazywały, że bardzo ważnym ogniwem systemu i czynnikiem powodzenia podejmowanych działań jest dostęp do informacji i wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. W ślad za tą rekomendacją pojawiła się idea rozbudowy regionalnego systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego poprzez powołanie do życia **Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**.

Przed Obserwatorium i całym regionalnym systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego stoją ważne wyzwania. Pomimo niewątpliwie pozytywnych tendencji, zarówno w odniesieniu do stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i podejmowanych działań, zagrożenie życia i zdrowia na drogach naszego regionu nadal jest bardzo wysokie. Wskaźnik demograficzny (pozwalający na porównanie zagrożenia śmierci w wyniku wypadku uwzględniając różnice w liczbie mieszkańców danego obszaru) najbezpieczniejszych krajach Unii Europejskiej jest ponad 3 razy niższy niż na Warmii i Mazurach. W Wielkiej Brytanii, Szwecji czy Norwegii wynosi on 3 ofiary śmiertelne na 100 tys. mieszkańców, w Polsce 9, a w naszym regionie aż 10. Szczegółowe analizy wskazują też podstawowe obszary problemowe regionu: nadmierną prędkość w ruchu drogowym, wypadki w wyniku najechania na drzewa i nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego. Prawidłowa diagnoza przedstawiona w niniejszym raporcie, to dopiero pierwszy krok w likwidacji tych problemów. Kolejny to opracowanie Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014–2020 oraz jego systematyczna realizacja przez wszystkie instytucje zaangażowane w proces poprawy bezpieczeństwa w województwie warmińsko-mazurskim.





Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

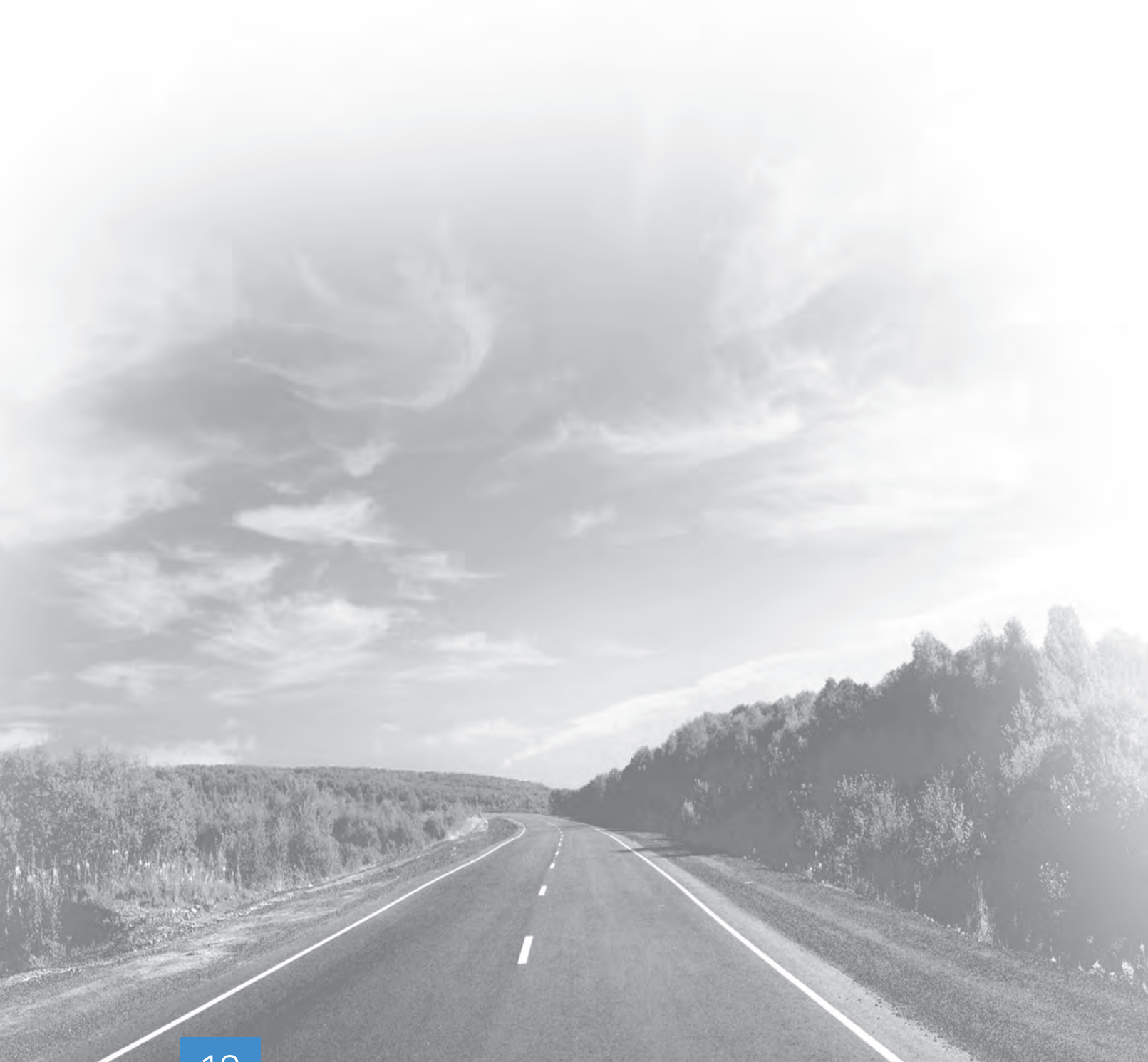
Europejska polityka transportowa jest kluczowym uwarunkowaniem dla powstających w państwach członkowskich programów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz narzędzi wspierających ich realizację. W ostatnich latach jej ważnym elementem była tzw. „Biała Księga Polityki Transportowej – Czas na decyzję”, wskazująca rozwiązania, których wdrożenie – po dostosowaniu do uwarunkowań lokalnych – pozwala na usprawnienie struktur systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jedno z takich rozwiązań stało się przedmiotem zrealizowanego w latach 2004–2008 europejskiego projektu SafetyNet (<http://erso.swov.nl>). Jego produktem końcowym było „Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” (ERSO – European Road Safety Observatory), jako narzędzie wspomagające zarządzanie bezpieczeństwem poprzez dostarczenie informacji o jego stanie oraz wiedzy o skutecznych metodach działań prewencyjnych. ERSO miało również na celu ujednolicenie procedur i metod analizowania danych o bezpieczeństwie w całej Europie.

Zgodnie z rekomendacjami tego projektu w każdym kraju członkowskim Unii Europejskiej powstać powinno krajowe obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego, współpracujące z siecią obserwatoriów regionalnych. W Polsce liderem tych prac jest województwo warmińsko-mazurskie, gdzie w wyniku inicjatywy **Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego-Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, w roku 2012 otwarto pierwsze obserwatorium regionalne. Na szczeblu krajowym realizacji tego zamierzenia podjął się Instytut Transportu Samochodowego. Jego koncepcja funkcjonowania Krajowego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest w trakcie opracowywania.

Zadania i cele obserwatoriów bezpieczeństwa ruchu drogowego zależą od poziomu ich funkcjonowania (europejskiego, krajowego czy regionalnego) oraz obszaru zainteresowań, jednak można wyróżnić wspólne cechy łączące te jednostki. W optymalnej formie obserwatorium to organizacja, w której prowadzi się systematyczne obserwacje i badania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz, na ich podstawie, formułuje projekty wytycznych i zaleceń dla instytucji ustanawiających prawo oraz odpowiadających za wdrażanie strategii i programów prewencyjnych. Cechą szczególną obserwatorium jest nacisk jaki kładzie ono na formułowanie i rozpowszechnianie wiedzy, tak by była ona łatwo dostępna i zrozumiała nie tylko dla ekspertów, ale dla każdego odbiorcy: począwszy od decydentów, urzędników, polityków, po każdego zainteresowanego tą tematyką.

Doświadczenia państw, które osiągnęły duże sukcesy w redukcji zagrożenia w ruchu drogowym wyraźnie wskazują na wagę informowania społeczeństwa i wzbudzania jego motywacji do konkretnych działań prewencyjnych. W ten sposób ludzie stają się odpowiedzialni za stan bezpieczeństwa w miejscu, w którym żyją, a mając na uwadze własne zdrowie i życie, chcą ten stan sukcesywnie poprawiać. Kluczem do wypracowania takiego zachowania jest stworzenie narzędzi i procedur informowania społeczeństwa o sytuacji, problemach, planowanych działaniach, jednocześnie umożliwiając uzyskiwanie opinii społeczeństwa o tym, czego ono oczekuje. Komunikacja ze społeczeństwem powinna być bowiem dialogiem, a nie jedynie procesem informowania jednej ze stron o zadaniach dla drugiej. **Stąd Obserwatorium dużą rolę kładzie na kwestie promocji bezpieczeństwa i prawidłowych zachowań w ruchu drogowym.** W swoją działalność zaangażować powinno regionalne media i szerokie grono partnerów, ułatwiając w ten sposób rozpowszechnianie wyników analiz i informacji o bezpieczeństwie w regionie. Obserwatorium powinno stać się rozpoznawalną marką i być traktowane jako wiarygodne źródło informacji oraz miejsce, gdzie łatwo nawiązać kontakt z potencjalnymi partnerami – instytucjami państwowymi i samorządowymi, czy organizacjami pozarządowymi lub przedsiębiorcami.

Pełniąc rolę platformy wymiany wiedzy i doświadczeń z zakresu problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego planuje organizowanie cyklicznych konferencji i seminariów poświęconych problemom i zagrożeniom w ruchu drogowym, a także wydawanie raportów o stanie bezpieczeństwa w regionie. Corocznie odbywała się będzie konferencja podsumowująca miniony rok, podczas której wyróżniane będą powiaty i społeczności lokalne osiągające najlepsze efekty w redukcji zagrożeń w ruchu drogowym. Dzięki takim spotkaniom możliwe będzie rozpowszechnianie wiedzy o stanie i trendach bezpieczeństwa w poszczególnych powiatach, a także wzbudzanie pozytywnej rywalizacji o prymat w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.





Metodyka oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zadaniem Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest dostarczanie wiarygodnych informacji i obiektywnych analiz stanu bezpieczeństwa w regionie i poszczególnych powiatach. W tym celu – zarówno na stronie internetowej obserwatorium, jak i w wydawanych raportach – dane o zdarzeniach prezentowane są w formie liczb bezwzględnych (wypadków, ofiar śmiertelnych i rannych) oraz wskaźników, dzięki którym możliwe jest porównywanie obszarów o różnym charakterze.

Dane wyjściowe do analiz pochodzą z Komendy Głównej Policji, Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie oraz Głównego Urzędu Statystycznego. W swoich analizach, autorzy raportu posługują się standardowymi wskaźnikami wykorzystywanymi w analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno przez instytucje międzynarodowe, jak i krajowe. Definicje wszystkich wskaźników znajdują się na początku raportu. Zaproponowano również własną metodykę oceny umożliwiającą porównywanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych powiatach w sposób kompleksowy i niejednostronny. Metodyka ta zakłada, że na ocenę każdego powiatu wpływa poziom 4 wskaźników zagrożenia:

- ❖ wskaźnik demograficzny I (liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców) określający ryzyko uczestnictwa w wypadku drogowym
- ❖ wskaźnik demograficzny II (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) określający ryzyko śmierci w wypadku drogowym
- ❖ ciężkość wypadków (liczba zabitych na 100 wypadków) określający jak poważne są konsekwencje wypadków
- ❖ gęstość wypadków (liczba wypadków na 100 km drogi) stanowiący ocenę bezpieczeństwa sieci drogowej na danym obszarze

Zestaw wskaźników nie jest przypadkowy. Dobrano je w taki sposób aby możliwie jak najlepiej odzwierciedlały rzeczywisty poziom zagrożenia i umożliwiały „sprawiedliwą” ocenę. Przyjęta metodyka uwzględnia różnice pomiędzy powiatami pod względem: demografii, długości sieci, czy specyfiki zagospodarowania przestrzennego. Ta ostatnia kwestia wpływa m.in. na ciężkość zdarzeń.

Metodyka zakłada, że w pierwszej kolejności dany obszar oceniany jest pod względem każdego z 4 wyżej wymienionych wskaźników. Różnica pomiędzy wartością maksymalną i minimalną każdego wskaźnika dla wszystkich powiatów dzielona jest na 5 równych przedziałów. Każdemu przedziałowi przypisywany jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza poziom najniższy, a 5 najwyższy. Dopiero średnia z tych 4 ocen daje wynik końcowy. Dla lepszego zobrazowania wyników, w metodyce wykorzystano analogię do systemu rankowania bezpieczeństwa samochodów EuroNCAP: 1 gwiazdka – najniższy poziom bezpieczeństwa, 5 gwiazdek – poziom najwyższy. Ostateczna liczba gwiazdek jaką uzyskał dany powiat umożliwia porównanie z pozostałymi. W ten sposób tworzony jest „ranking” i wyłaniany lider bezpieczeństwa. Ta sama metodyka wykorzystana została do porównań poszczególnych regionów naszego kraju w rozdziale „Region na tle kraju”, gdzie przedstawiono stan bezpieczeństwa województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku w odniesieniu do pozostałych województw.

* Pod pojęciem „powiat” należy rozumieć obszar, a nie jednostkę administracji.



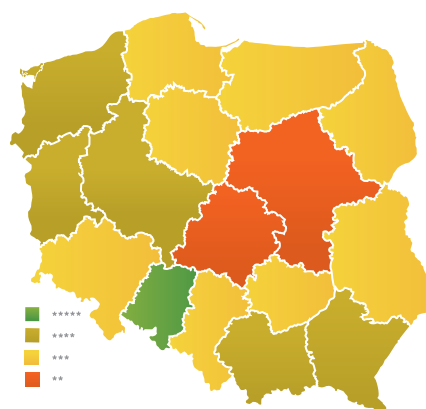


Region na tle kraju w roku 2012

W rozdziale zaprezentowano syntetyczną informację o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim na tle pozostałych regionów w kraju. Oprócz danych o trendach, skutkach i strukturze wypadków, przedstawiono także informację o sieci drogowej i dane demograficzne. Wskaźniki zagrożenia oraz udział poszczególnych rodzajów wypadków odniesiono do pozostałych regionów, dzięki czemu łatwo odczytać pozycję województwa w poszczególnych kategoriach na tle całego kraju. Oceniono też poziom bezpieczeństwa pod względem każdego ze wskaźników (wykorzystując system oceny gwiazdkowej), a także całościowo. Na koniec przedstawiono wnioski z przeprowadzonej analizy. Wszystkie dane szczegółowe obrazujące sytuację pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie na tle całego kraju zamieszczono na końcu raportu, w załączniku 1.

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Liczba mieszkańców **1 452 596**
Powierzchnia **24 173,47 km²**
Długość dróg **12 876 km**
Gęstość sieci drogowej **53,3 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII

krajowe	1 330 km	10,3%
wojewódzkie	1 912 km	14,8%
powiatowe	6 935 km	53,9%
gminne	2 699 km	21,0%

STRUKTURA SIECI DROGOWEJ



POLSKA 6,7%

10,1%

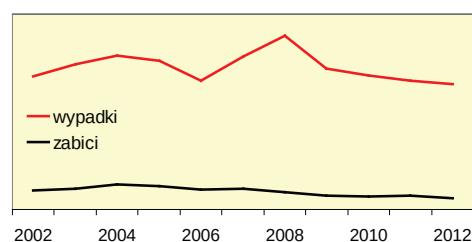
41,5%

41,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH

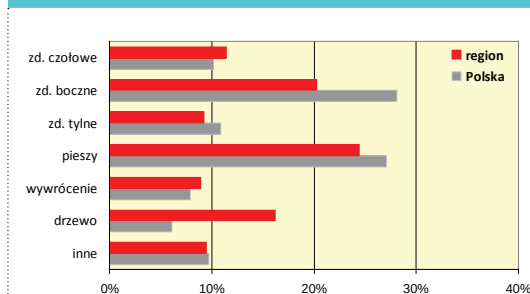
wypadki	1 609	↘
zabici	145	↘
ranni	2 068	↘
kolizje	14 995	↘
koszt zdarzeń (mln zł)	1 302,3	↘

TRENDY

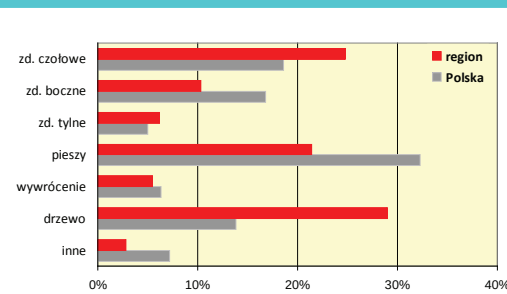


W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



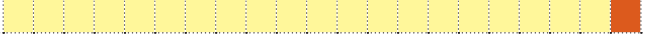
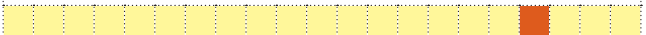
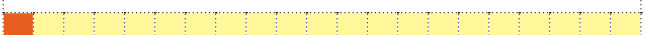
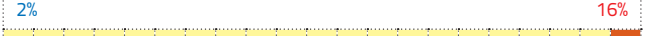
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I	110,6	62,9		154,0
wypadki / 100 tys. mieszkańców				
Wskaźnik demograficzny II	10,0	7,3		11,6
zabici / 100 tys. mieszkańców				
Ciężkość wypadków	9,0	6,5		17,1
zabici / 100 wypadków				
Gęstość wypadków	12,5	6,2		22,0
wypadki / 100 km				

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	* * *
Wskaźnik demograficzny II	* *
Ciężkość wypadków	* * * *
Gęstość wypadków	* * * *
OCENA OGÓLNA	3,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością 33 %	20%		33%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu 15 %	10%		19%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa 15 %	15%		25%
Z udziałem pieszych 25 %	23%		30%
W wyniku najechania na drzewo 16%	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI
- Ogólny trend w roku 2012 jest optymistyczny – nastąpił spadek we wszystkich kategoriach zdarzeń drogowych i ich skutków. - Pomimo najniższego w Polsce przeciętnego natężenia ruchu region charakteryzuje się wysokim zagrożeniem – wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców. - Udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jest najwyższy w kraju. - Bardzo wysoki jest również udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu. - Specyfiką regionu są najechania na drzewo – udział wypadków tego typu jest najwyższy w Polsce.



Nadmierna prędkość na przestrzeni kilku ostatnich lat stanowi główną przyczynę wypadków drogowych. Pomimo tendencji spadkowej, liczba wypadków spowodowanych przekraczaniem dopuszczalnej prędkości przez kierowców jest w dalszym ciągu bardzo wysoka. W celu poprawy tej sytuacji w obszarze nadzoru nad ruchem drogowym zostały już poczynione kroki związane ze zwiększeniem liczby etatowej policjantów ruchu drogowego we wszystkich jednostkach terenowych policji województwa warmińsko-mazurskiego. Niezwykle istotną sprawą jest też systematyczne wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych; skutecznym narzędziem do ujawniania nieprawidłowych zachowań kierowców na drodze są pojazdy wyposażone w wideorejestratory. Poza tym policjanci ruchu drogowego z jednostek terenowych systematycznie doposażani są w nowoczesne urządzenia do pomiaru prędkości kierowców, tj. laserowe mierniki prędkości, które zastępują już radary pracujące kilkanaście lat.



W obszarach działania innych służb warto zauważyć rozwijające się systemy automatycznego pomiaru prędkości oraz pomiaru prędkości średniej na odcinku drogi, a także systemy rejestracji wykroczeń monitorujące skrzyżowania. Wielokrotnie udowodniły one już swoją skuteczność. W okresie wakacyjnym, który zagrożony jest występowaniem największej liczby wypadków drogowych i jest ściśle związany ze zwiększonym natężeniem ruchu na drogach naszego województwa, do służby na drodze są kierowani policjanci ruchu drogowego wspomagani przez inne służby.

Jednym z bardzo istotnych elementów, który może mieć wpływ na poprawę przestrzegania prawa, są ponad to trwające prace nad zmianami w obowiązujących przepisach, w tym nad zwiększeniem wysokości kwot mandatów karnych za najbardziej niebezpieczne wykroczenia, m. in. przekraczanie dopuszczalnej prędkości.

insp. Adam Kołodziejski

Komenda Wojewódzka Policji w Olsztynie



Problem uczestnictwa w ruchu drogowym pod wpływem alkoholu nie jest nowy i na całym świecie podjęto do tej pory wiele działań mających na celu jego eliminację. Pomimo faktu, że obecnie coraz powszechniej obserwuje się społeczną dezaprobatę dla nietrzeźwych kierowców i za jazdę pod wpływem alkoholu grożą bardzo poważne sankcje, to nadal osoby ze stężeniem alkoholu większym niż 0,5 g/l biorą udział w około jednej czwartej ogółu śmiertelnych wypadków w Europie.

Nietrzeźwi użytkownicy dróg od wielu lat stanowią też jeden z ważniejszych problemów bezpieczeństwa w naszym regionie. Pomimo powolnej poprawy, nadal około 15% osób zabitych na drogach województwa to śmiertelne ofiary wypadków powodowanych pod wpływem alkoholu. Jak podają statystyki Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie najbardziej niebezpiecznymi pod tym względem dniami tygodnia są piątki, soboty i niedziele.



U podstaw działań prewencyjnych w obszarze nietrzeźwych kierowców leżą ograniczenia prawne. Ustawowy limit dla początkujących kierowców powinien być jeszcze bardziej restrykcyjny i wynosić zero. Ponadto zaleca się:

- Przeprowadzać nieograniczone i losowe badania oddechowe
- Zwiększać szanse wykrywania nietrzeźwych kierowców poprzez wyposażenie policjantów w alkometry (zwłaszcza tych, którzy pełnią służbę w czasie i miejscach, gdzie istnieje wysokie prawdopodobieństwo jazdy pod wpływem alkoholu)
- Przeprowadzać zajęcia psychoedukacyjne dla kierowców zatrzymanych za jazdę w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu
- Reedukować wszystkich recydywistów poprzez programy korekcyjne
- Prowadzić kampanie i programy edukacyjne (dla kierowców w każdym wieku) bazując na badaniach naukowych
- Ograniczać dostęp do napojów alkoholowych, zwłaszcza młodym i początkującym kierowcom, poprzez podniesienie granicy wieku osób zakupujących alkohol oraz zakazywać sprzedaży napojów alkoholowych na stacjach benzynowych i restauracjach, z których korzystają kierowcy.

Błażej Gawroński

Miejski Zespół Profilaktyki i Terapii Uzależnień w Olsztynie



W każdej analizie bezpieczeństwa ruchu dotyczącej dróg na terenie Warmii i Mazur niechlubne miejsce zajmują wypadki powstałe w wyniku najechania na drzewo. Są to

zdarzenia, którym trudno przypisać jedną charakterystyczną okoliczność: występują one na odcinkach prostych oraz na łukach drogi, ulegają im trzeźwi i nietrzeźwi kierowcy, mają miejsce zarówno latem jak i zimą. Można by rzec, że wypadki tego typu trwale wpisały się w profil bezpieczeństwa, a raczej zagrożenie regionu. Mają one do tego jedną negatywną cechę: wyróżniają się najwyższą przeciętną ciężkością wypadku – przewyższając dwukrotnie najechanie na pieszego. Stanowiąc jedynie 16% wypadków generują aż 31% ofiar zabitych.



Niewątpliwie zapobieganie wypadkom tego typu winno stanowić jeden z głównych celów wszelkich programów poprawy bezpieczeństwa ruchu na terenie województwa, a nowoczesna infrastruktura drogowa winna zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu niezależnie od stopnia ich winy lub błędu. Podobne przesłanie stanowi podstawę szwedzkiej Wizji Zero stanowiącej przykład nowatorskiego podejścia do ryzyka w ruchu drogowym, zakładającego z pozoru niemożliwe: całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych na drogach. Realizacja takiego celu nie jest zadaniem łatwym, a odpowiedź na pytanie jak szybko zapobiec wypadkom z drzewami – biorąc chociażby pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, szczególnie istotne w regionie turystycznym – prosta, możliwa do zredagowania w kilku zdaniach. Co nie oznacza jednak, że cel nakreślony przez Wizję Zero jest niemożliwy do osiągnięcia na drogach Warmii i Mazur.

Tomasz Radzikowski

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie





Bezpieczeństwo ruchu drogowego w regionie w roku 2012

W rozdziale zaprezentowano szczegółową ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim. Przedstawiono dane ogólne o zdarzeniach drogowych, analizę głównych wskaźników zagrożenia, a także analizę pod względem: rodzaju, pory występowania, lokalizacji, okoliczności i typu uczestników wypadków. W każdym przypadku dane przedstawiono w formie tabeli i wykresów, tak by możliwy był dostęp do danych wyjściowych.

DANE OGÓLNE

Zdarzenia drogowe i ich skutki w województwie warmińsko-mazurskim (1999-2012)

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1999	1 869	314	2 429	11 976
2000	1 987	284	2 626	12 826
2001	1 849	277	2 384	12 732
2002	1 787	251	2 314	13 399
2003	1 907	270	2 492	13 914
2004	1 997	315	2 498	16 581
2005	1 936	279	2 598	15 849
2006	1 645	248	2 108	16 235
2007	1 962	271	2 590	15 841
2008	2 241	224	2 948	16 102
2009	1 827	176	2 382	16 788
2010	1 725	168	2 338	17 585
2011	1 647	179	2 098	15 710
2012	1 609	145	2 068	14 995

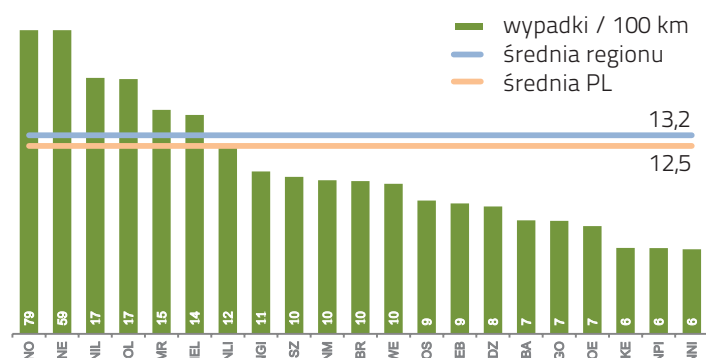
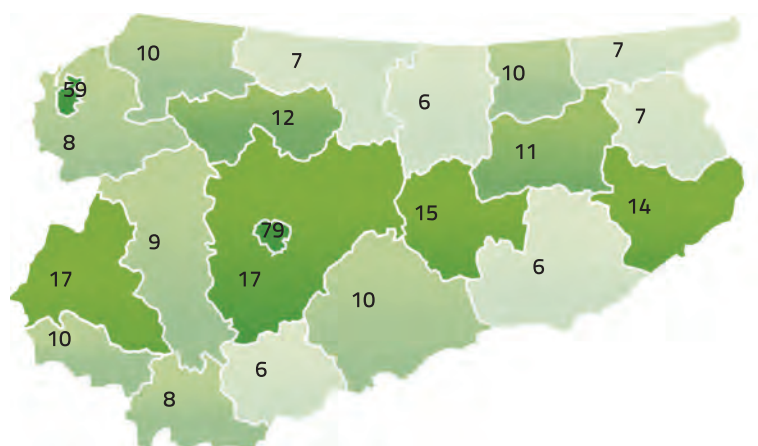
WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Zdarzenia drogowe i ich skutki w roku 2012 według powiatów

Powiat	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Koszty [mln zł]	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
bartoszycki	49	100%	5	71%	60	97%	479	97%	40,6	91%
braniewski	58	132%	2	29%	72	141%	428	115%	38,2	102%
działdowski	53	91%	7	64%	75	119%	499	93%	47,4	91%
elbląski	90	83%	8	80%	127	75%	706	89%	68,4	81%
ełcki	79	77%	5	71%	100	81%	790	97%	62,1	87%
giżycki	55	87%	7	70%	67	99%	403	96%	41,6	88%
gołdapski	24	109%	4	133%	37	132%	226	106%	23,8	121%
iławski	145	99%	6	100%	184	97%	899	114%	89,8	107%
kętrzyński	38	81%	4	80%	40	71%	449	103%	34,0	89%
lidzbarski	52	78%	4	57%	65	86%	437	92%	39,2	82%
mrągowski	78	87%	11	367%	118	97%	477	95%	61,7	117%
nidzicki	32	114%	11	122%	40	89%	292	87%	35,9	96%
nowomiejski	59	155%	8	267%	64	119%	373	101%	41,5	129%
olecki	32	76%	3	33%	43	75%	302	89%	27,1	69%
olsztyński	214	120%	27	77%	285	119%	1 556	93%	174,6	100%
ostródzki	84	88%	11	61%	128	84%	1 147	83%	93,5	79%
piski	36	100%	2	50%	46	79%	494	91%	35,2	83%
szczycieński	90	90%	10	100%	116	98%	651	98%	65,8	95%
węgorzewski	30	111%	2	50%	37	116%	135	100%	17,0	93%
m. Elbląg	113	88%	3	75%	135	93%	1 278	101%	87,9	98%
m. Olsztyn	198	111%	5	71%	229	120%	2 974	94%	176,8	99%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%	14 995	95%	1 302,3	94%

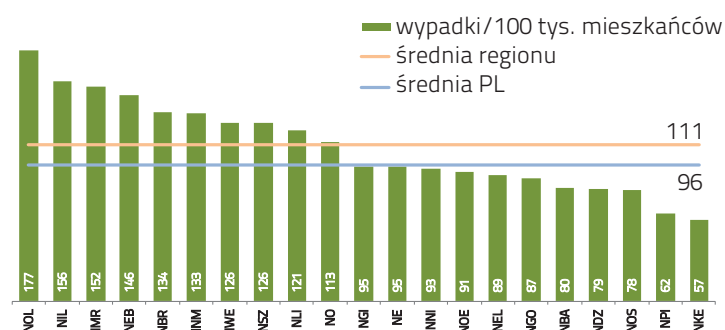
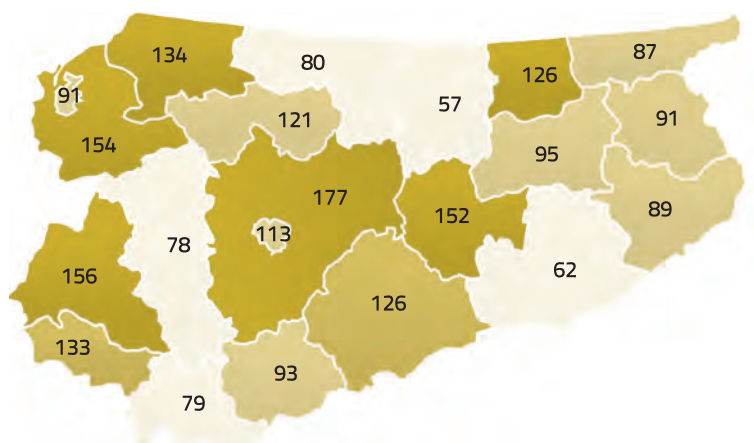
Wskaźnik gęstości wypadków według powiatów

Powiat	symbol	W/100 km
bartoszycki	NBA	7
braniewski	NBR	10
działdowski	NDZ	8
elbląski	NEB	9
ełcki	NEL	14
giżycki	NGI	11
gołdapski	NGO	7
iławski	NIL	17
kętrzyński	NKE	6
lidzbarski	NLI	12
mrągowski	NMR	15
nidzicki	NNI	6
nowomiejski	NNM	10
olecki	NOE	7
olsztyński	NOL	17
ostródzki	NOS	9
piski	NPI	6
szczycieński	NSZ	10
węgorzewski	NWE	10
m. Elbląg	NE	59
m. Olsztyn	NO	79
ŚREDNIA		13



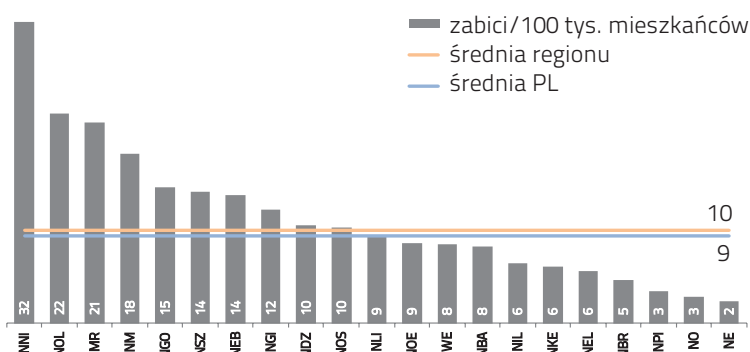
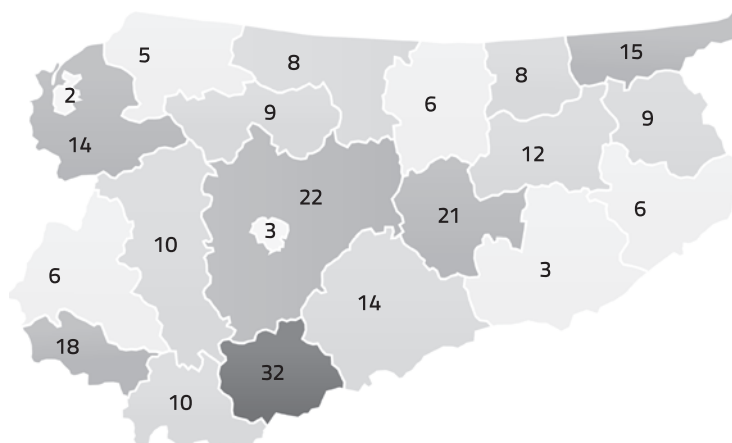
Wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	symbol	W/100 000 m.
bartoszycki	NBA	80
braniewski	NBR	134
działdowski	NDZ	79
elbląski	NEB	154
ełcki	NEL	89
giżycki	NGI	95
gołdapski	NGO	87
iławski	NIL	156
kętrzyński	NKE	57
lidzbarski	NLI	121
mrągowski	NMR	152
nidzicki	NNI	93
nowomiejski	NNM	133
olecki	NOE	91
olsztyński	NOL	177
ostródzki	NOS	78
piski	NPI	62
szczycieński	NSZ	126
węgorzewski	NWE	126
m. Elbląg	NE	91
m. Olsztyn	NO	113
ŚREDNIA		111



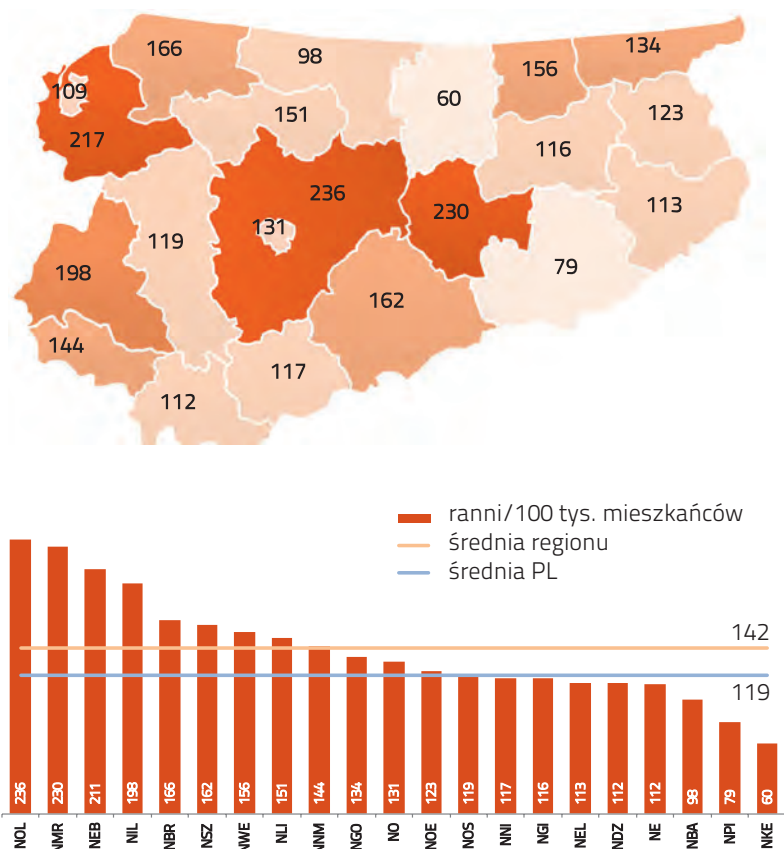
Wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	symbol	Z/100 000 m.
bartoszycki	NBA	8
braniewski	NBR	5
działdowski	NDZ	10
elbląski	NEB	14
ełcki	NEL	6
giżycki	NGI	12
gołdapski	NGO	15
iławski	NIL	6
kętrzyński	NKE	6
lidzbarski	NLI	9
mrągowski	NMR	21
nidzicki	NNI	32
nowomiejski	NNM	18
olecki	NOE	9
olsztyński	NOL	22
ostródzki	NOS	10
piski	NPI	3
szczycieński	NSZ	14
węgorzewski	NWE	8
m. Elbląg	NE	2
m. Olsztyn	NO	3
ŚREDNIA		10



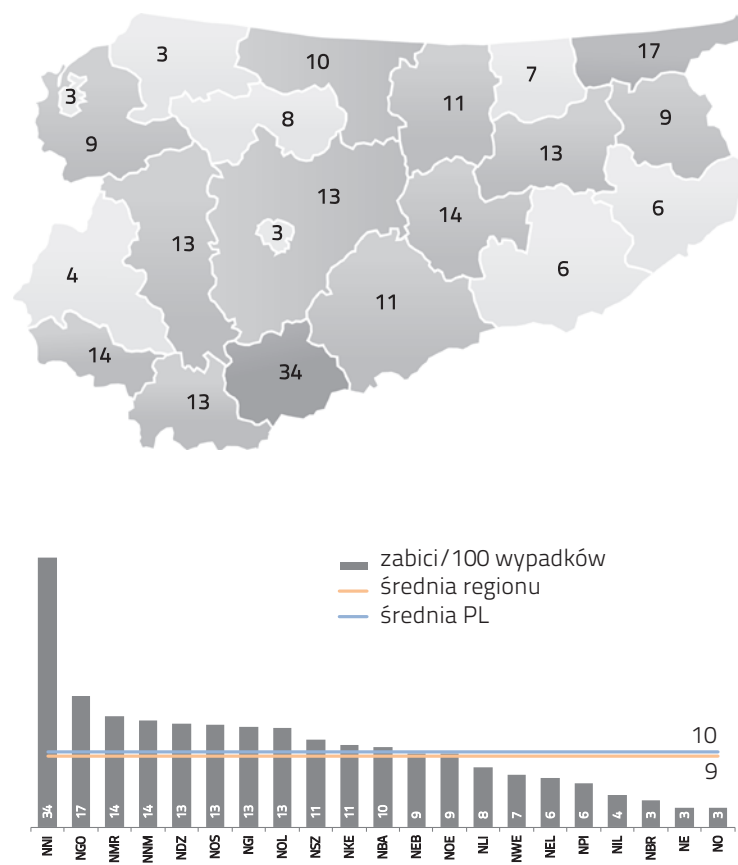
Wskaźnik rannych na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	symbol	R/100 000 m.
bartoszycki	NBA	98
braniewski	NBR	166
działdowski	NDZ	112
elbląski	NEB	217
ełcki	NEL	113
giżycki	NGI	116
gołdapski	NGO	134
iławski	NIL	198
kętrzyński	NKE	60
lidzbarski	NLI	151
mławowski	NMR	230
nidzicki	NNI	117
nowomiejski	NNM	144
olecki	NOE	123
olsztyński	NOL	236
ostródzki	NOS	119
piski	NPI	79
szczycieński	NSZ	162
węgorzewski	NWE	156
m. Elbląg	NE	109
m. Olsztyn	NO	131
ŚREDNIA		142



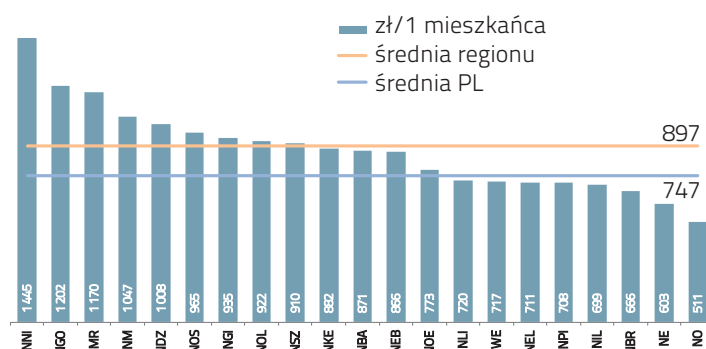
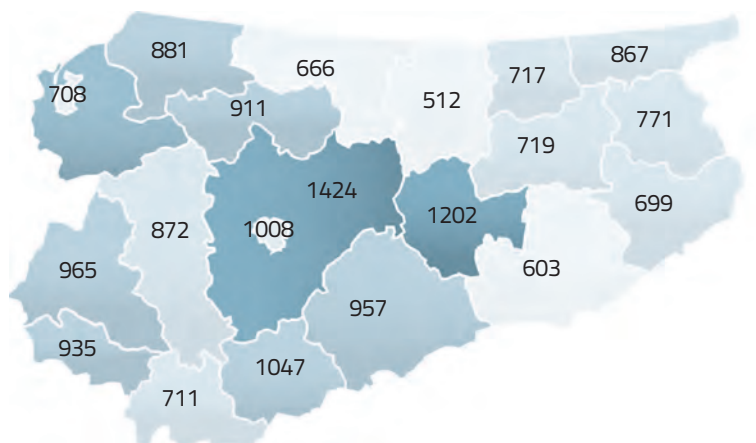
Wskaźnik zabitych na 100 wypadków według powiatów

Powiat	symbol	Z/100 W
bartoszycki	NBA	10
braniewski	NBR	3
działdowski	NDZ	13
elbląski	NEB	9
ełcki	NEL	6
giżycki	NGI	13
gołdapski	NGO	17
iławski	NIL	4
kętrzyński	NKE	11
lidzbarski	NLI	8
mławowski	NMR	14
nidzicki	NNI	34
nowomiejski	NNM	14
olecki	NOE	9
olsztyński	NOL	13
ostródzki	NOS	13
piski	NPI	6
szczycieński	NSZ	11
węgorzewski	NWE	7
m. Elbląg	NE	3
m. Olsztyn	NO	3
ŚREDNIA		9



Wskaźnik wysokości strat na 1 mieszkańca według powiatów

Powiat	symbol	Zł/1 m.
bartoszycki	NBA	666
braniewski	NBR	882
działdowski	NDZ	711
elbląski	NEB	1 170
elcki	NEL	699
giżycki	NGI	720
gołdapski	NGO	866
iławski	NIL	965
kętrzyński	NKE	511
lidzbarski	NLI	910
mrągowski	NMR	1 202
nidzicki	NNI	1 047
nowomiejski	NNM	935
olecki	NOE	773
olsztyński	NOL	1 445
ostródzki	NOS	871
piski	NPI	603
szczycieński	NSZ	922
węgorzewski	NWE	717
m. Elbląg	NE	708
m. Olsztyn	NO	1 008
ŚREDNIA		129



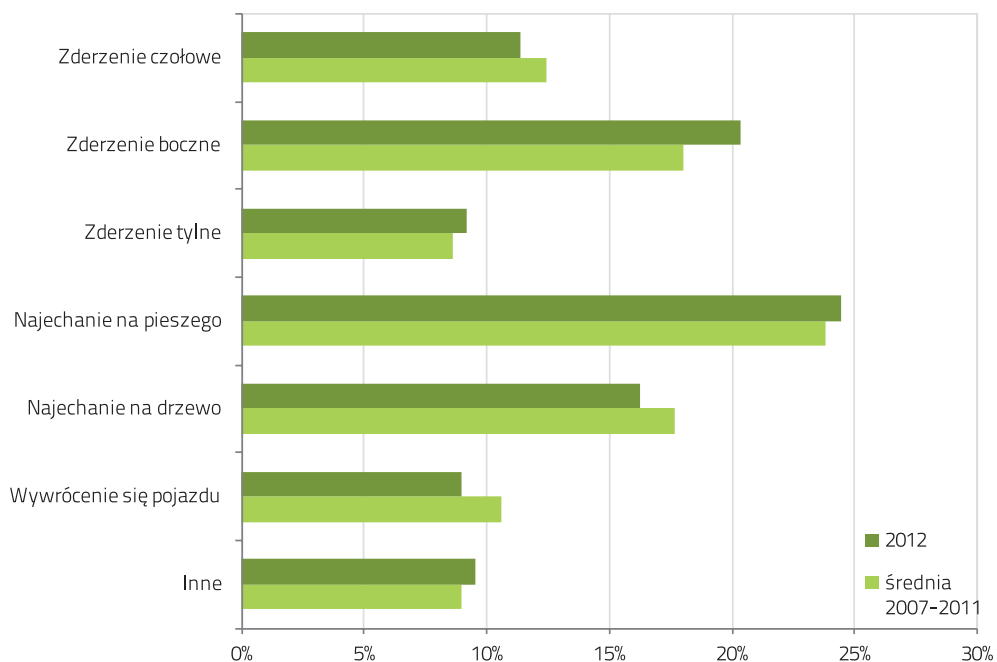
RODZAJ WYPADKÓW

Wypadki i ich skutki w roku 2011 według rodzaju

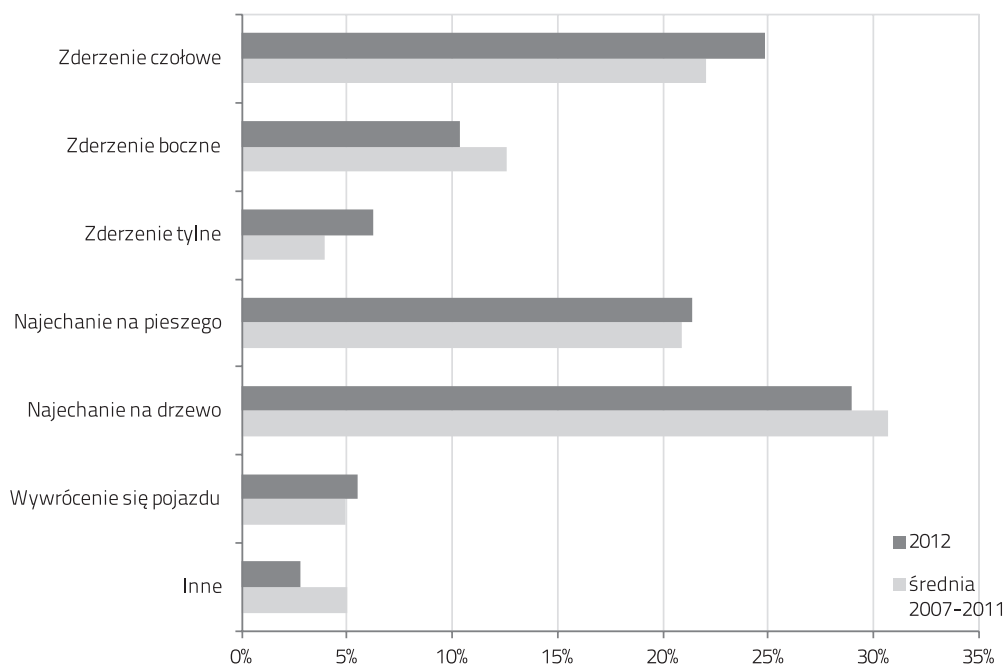
Rodzaj wypadku	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Zderzenie czołowe	183	94%	36	75%	343	106%
Zderzenie boczne	327	99%	15	56%	448	107%
Zderzenie tylne	148	115%	9	150%	190	112%
Najeżdżenie na pieszego	393	107%	31	86%	386	108%
Najeżdżenie na drzewo	261	96%	42	84%	328	89%
Najeżdżenie na słup, znak	20	77%	0		28	88%
Najeżdżenie na unieruchomiony pojazd	13	93%	0		17	113%
Najeżdżenie na barierę	13	118%	1	100%	14	117%
Najeżdżenie na zwierzę	18	150%	1		18	75%
Najeżdżenie na dziurę, wybój, garb	3	150%	0		4	200%
Najeżdżenie na zaporę kolejową	0		0		0	
Wywrócenie się pojazdu	144	72%	8	100%	180	73%
Wypadek z pasażerem	20	167%	0		27	123%
Inne	66	85%	2	100%	85	82%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

Udział wypadków i ich skutków według rodzaju

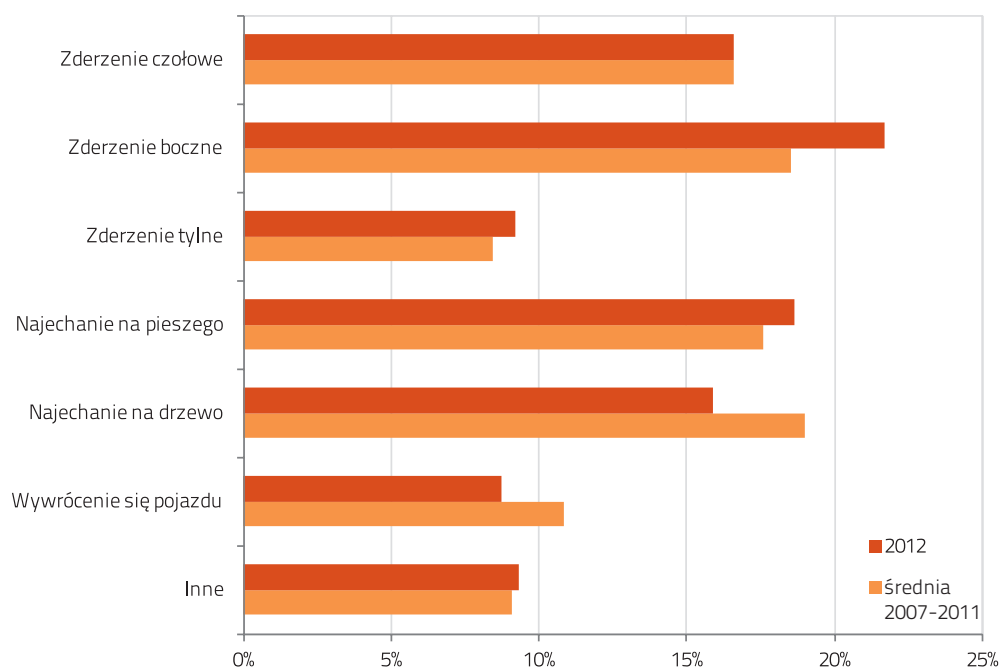
Wypadki



Zabici

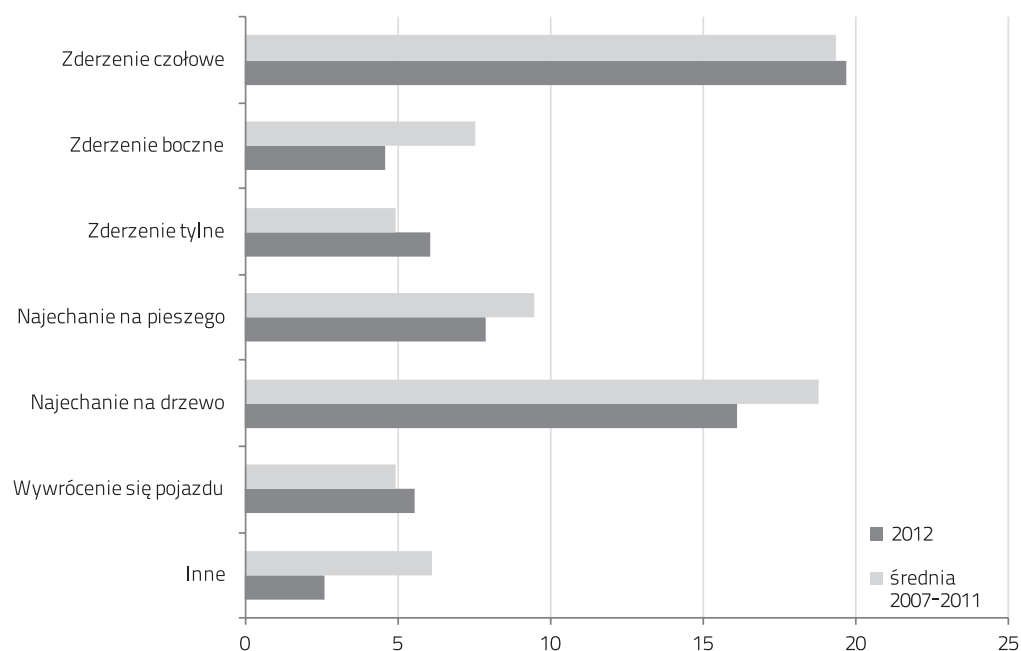


Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według rodzaju

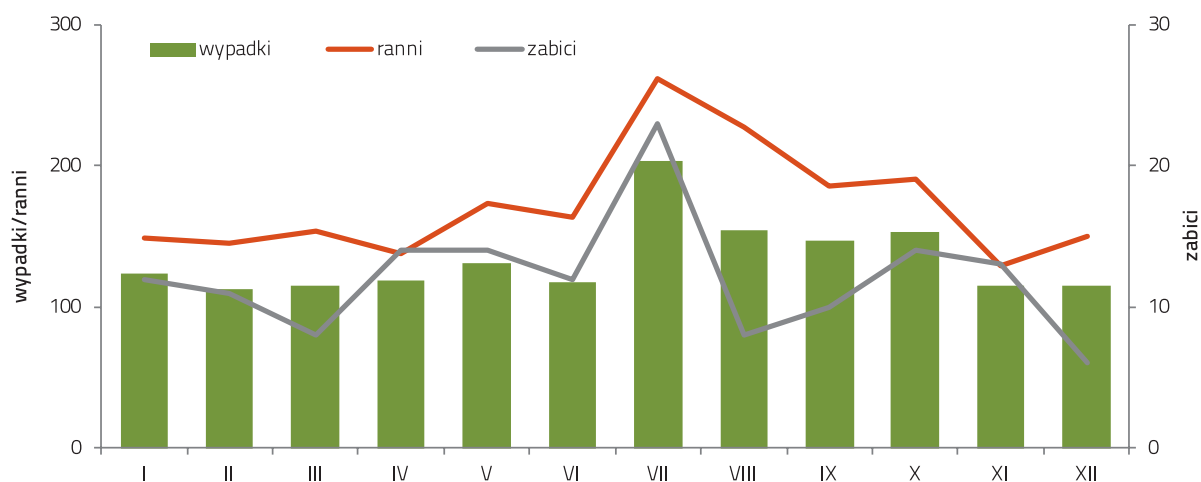
Zabici na 100 wypadków



PORA WYPADKÓW

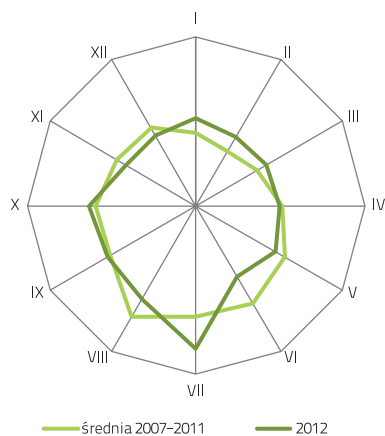
Wypadki i ich skutki w roku 2012 według miesięcy

Miesiąc	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
styczeń	124	197%	12	171%	149	196%
luty	113	138%	11	100%	145	116%
marzec	115	117%	8	57%	154	131%
kwiecień	119	91%	14	175%	138	84%
maj	131	95%	14	61%	173	104%
czerwiec	118	66%	12	46%	164	71%
lipiec	204	111%	23	105%	262	102%
sierpień	155	89%	8	47%	227	101%
wrzesień	147	104%	10	100%	186	104%
październik	153	94%	14	74%	191	96%
listopad	115	90%	13	130%	129	83%
grudzień	115	69%	6	50%	150	74%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

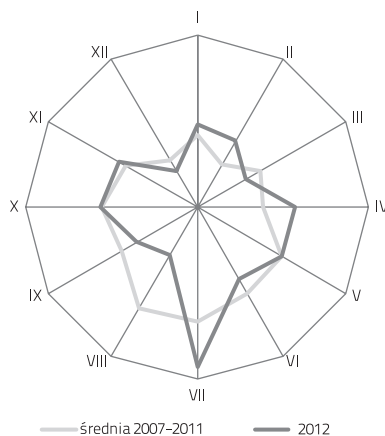


Udział wypadków i ich skutków w ciągu roku

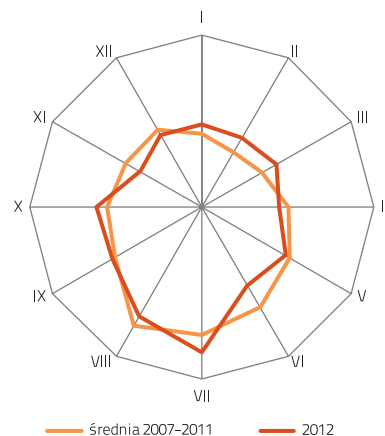
Wypadki



Zabici

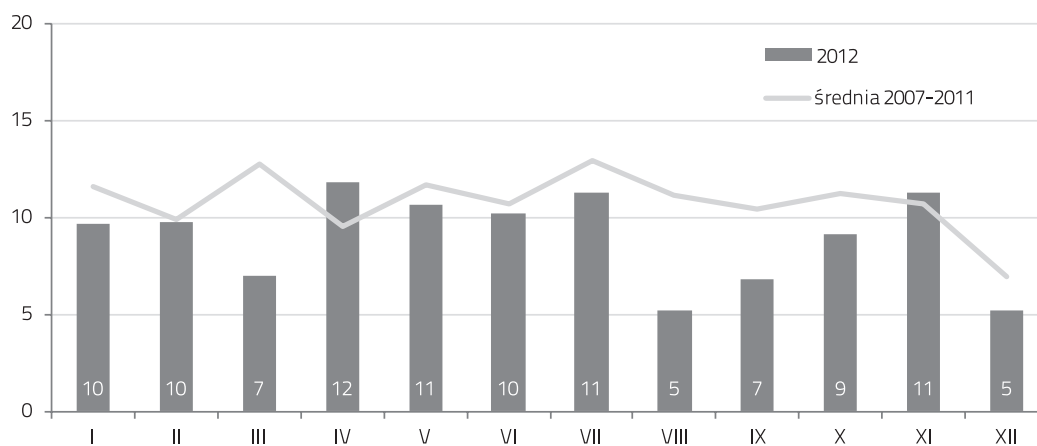


Ranni



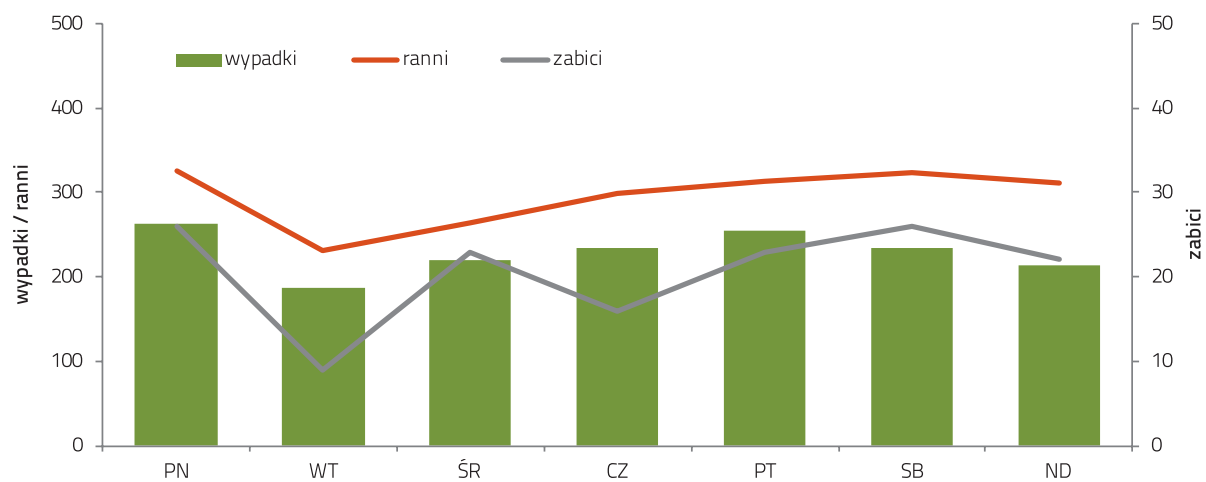
Wskaźnik ciężkości wypadków według miesięcy

Zabici na 100 wypadków



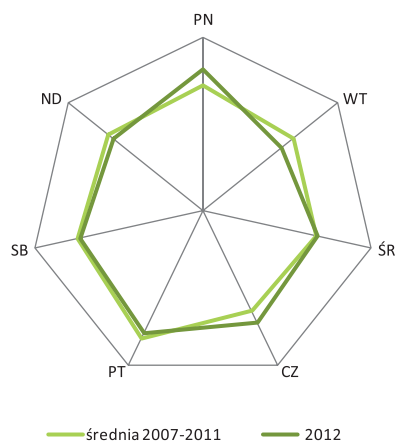
Wypadki i ich skutki w roku 2011 według dni tygodnia

Dzień	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
poniedziałek	264	114%	26	124%	326	113%
wtorek	187	87%	9	47%	231	90%
środa	220	96%	23	135%	265	95%
czwartek	234	106%	16	70%	298	109%
piątek	255	89%	23	100%	313	85%
sobota	235	99%	26	96%	323	111%
niedziela	214	94%	22	45%	312	92%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

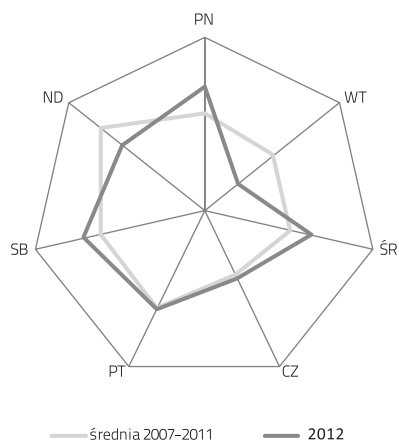


Udział wypadków i ich skutków w ciągu tygodnia

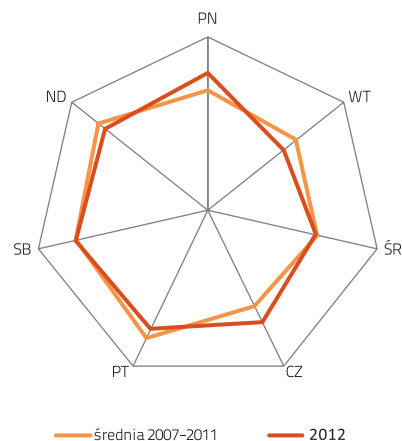
Wypadki



Zabici

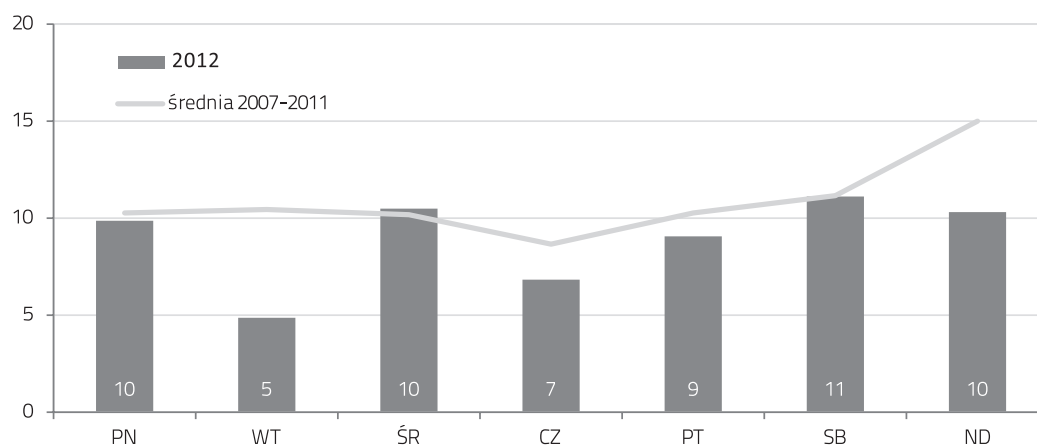


Ranni



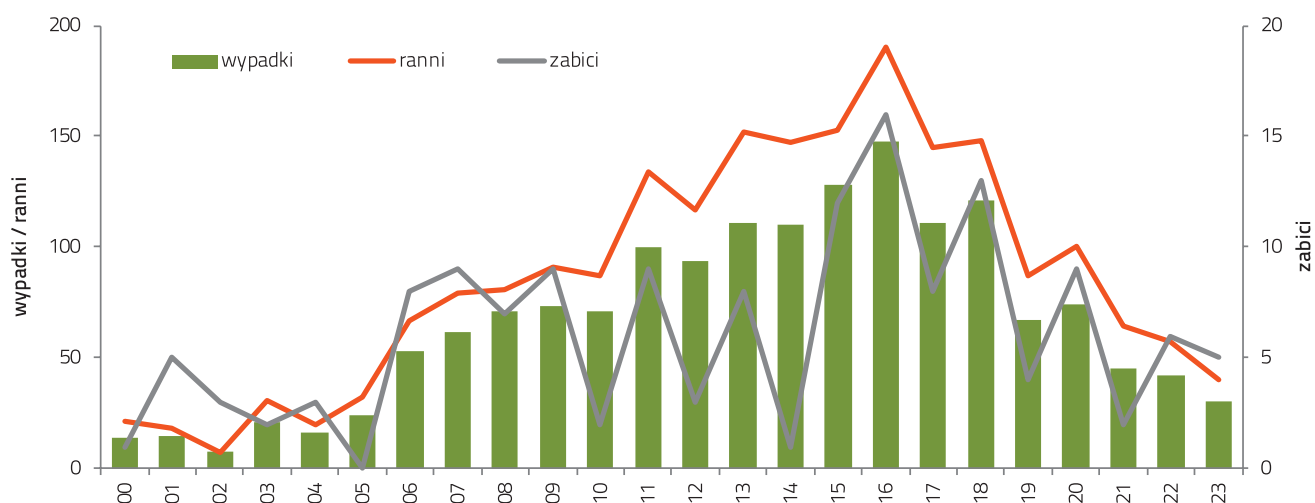
Wskaźnik ciężkości wypadków według dni tygodnia

Zabici na 100 wypadków



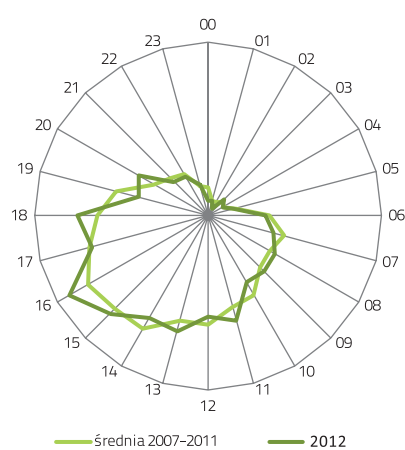
Wypadki i ich skutki w roku 2012 w ciągu doby

Godzina	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
00	14	50%	1	8%	21	50%
01	15	83%	5	500%	18	60%
02	8	42%	3	43%	7	32%
03	21	105%	2	33%	31	129%
04	16	89%	3	100%	20	100%
05	24	77%	0	0%	32	82%
06	53	95%	8	73%	67	93%
07	62	65%	9	90%	79	69%
08	71	109%	7	140%	81	98%
09	73	118%	9	113%	91	117%
10	71	92%	2	25%	87	81%
11	100	120%	9	129%	134	122%
12	94	91%	3	43%	117	91%
13	111	90%	8	89%	152	94%
14	110	105%	1	9%	147	109%
15	128	99%	12	240%	153	94%
16	148	106%	16	123%	190	116%
17	111	91%	8	67%	145	90%
18	121	120%	13	108%	148	118%
19	67	88%	4	80%	87	93%
20	74	135%	9	129%	100	152%
21	45	94%	2	33%	64	108%
22	42	88%	6	75%	57	88%
23	30	120%	5	250%	40	121%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

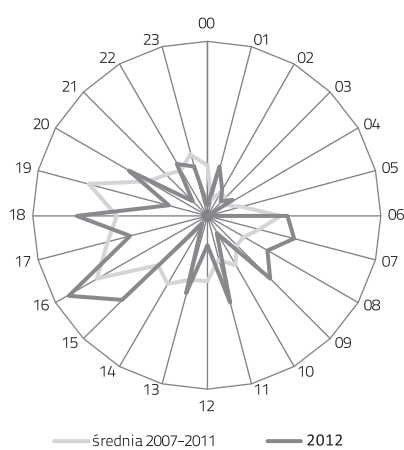


Udział wypadków i ich skutków w ciągu doby

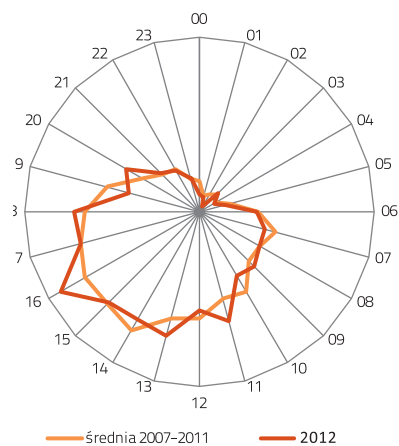
Wypadki



Zabici



Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków w ciągu doby

Zabici na 100 wypadków



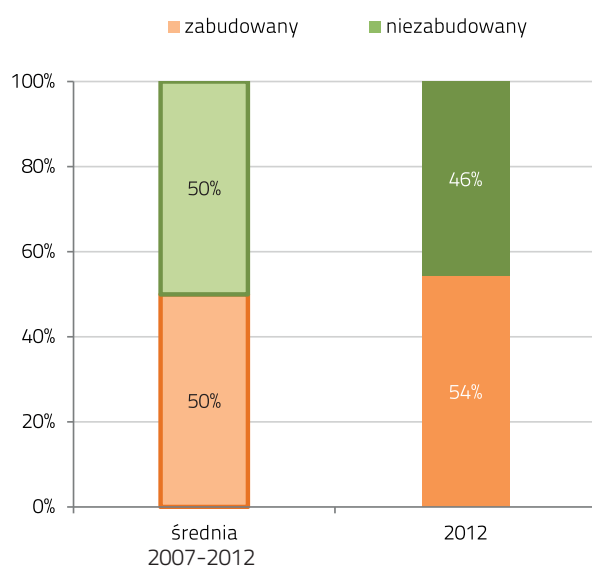
LOKALIZACJA WYPADKÓW

Wypadki i ich skutki w roku 2012 według rodzaju obszaru

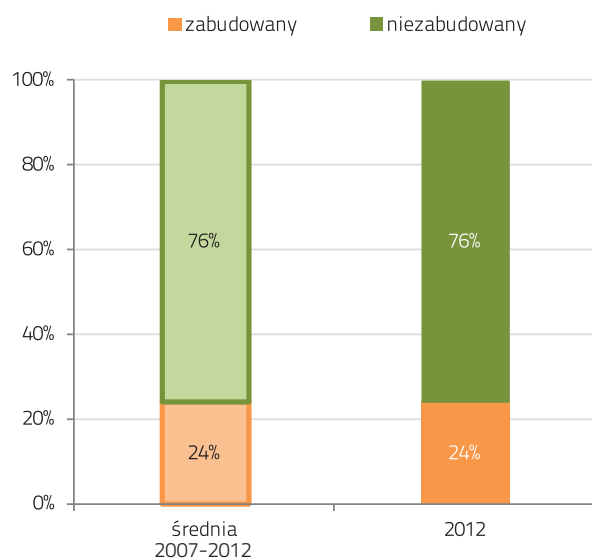
Obszar	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
zabudowany	872	105%	35	103%	1 019	108%
niezabudowany	737	90%	110	76%	1 049	91%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

Udział wypadków i ich skutków według rodzaju obszaru

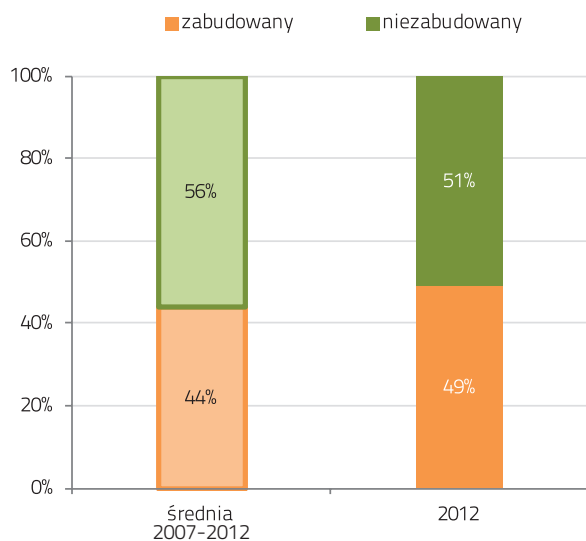
Wypadki



Zabici

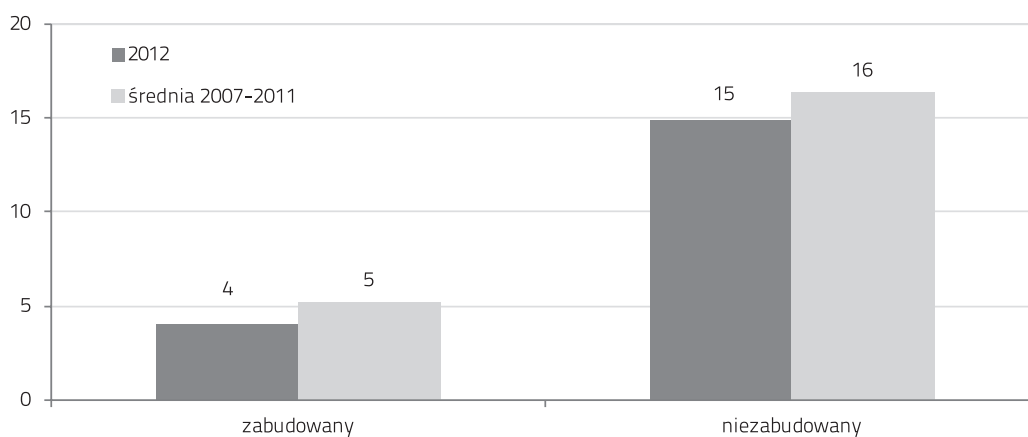


Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według rodzaju obszaru

Zabici na 100 wypadków



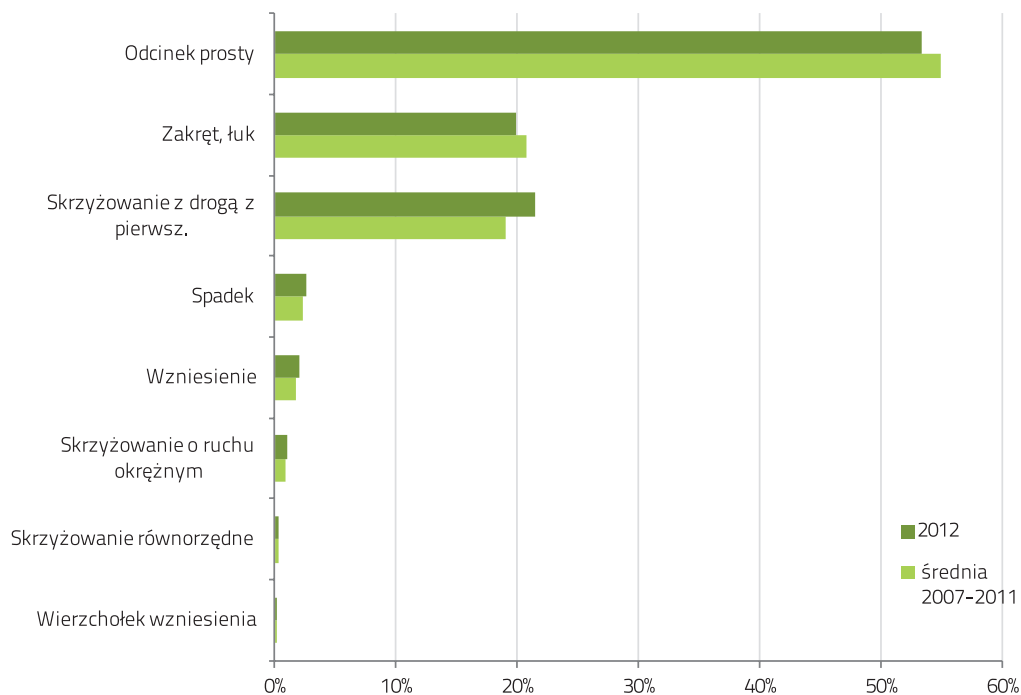
Wypadki i ich skutki w roku 2012 według geometrii drogi

Odcinek	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Odcinek prosty	857	98%	79	74%	1 037	96%
Zakręt, łuk	320	86%	50	100%	468	89%
Spadek	42	91%	10	333%	44	73%
Wzniesienie	33	97%	7	140%	48	86%
Wierzchołek wzniesienia	2	100%	2	100%	3	150%
Skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem	345	108%	11	69%	442	111%
Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	17	142%			19	146%
Skrzyżowanie równorzędne	4	80%			8	133%
RAZEM - cechy łączne	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

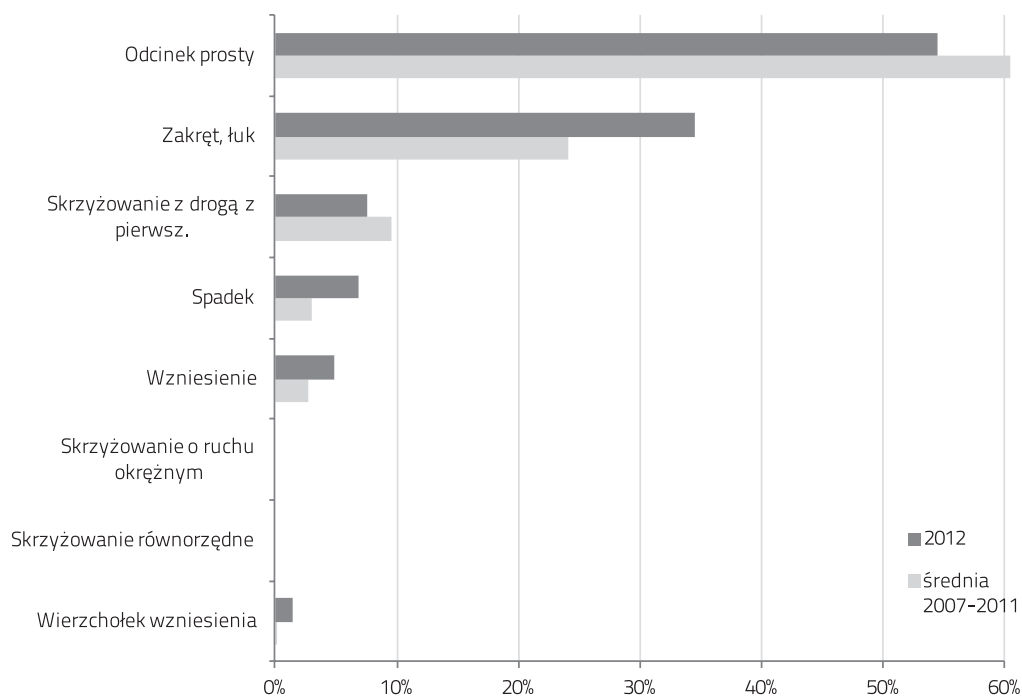
W związku z możliwością wielokrotnego wyboru ww. kryterium, w tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a ogólna liczba wypadków i ich ofiar nie stanowi sumy opcji.

Udział wypadków i ich skutków według geometrii drogi

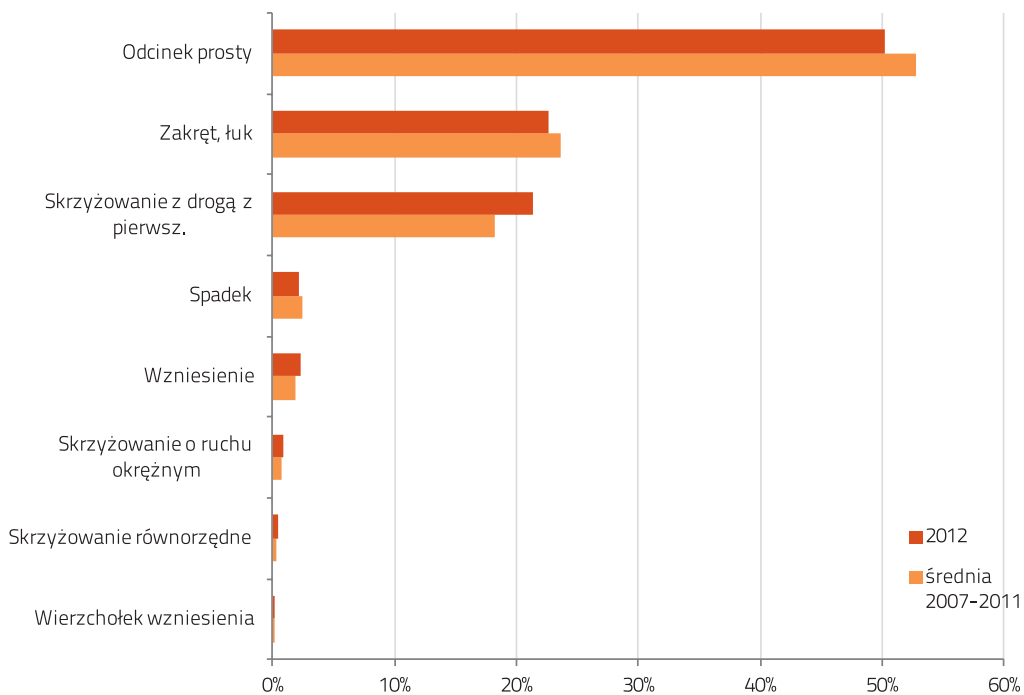
Wypadki



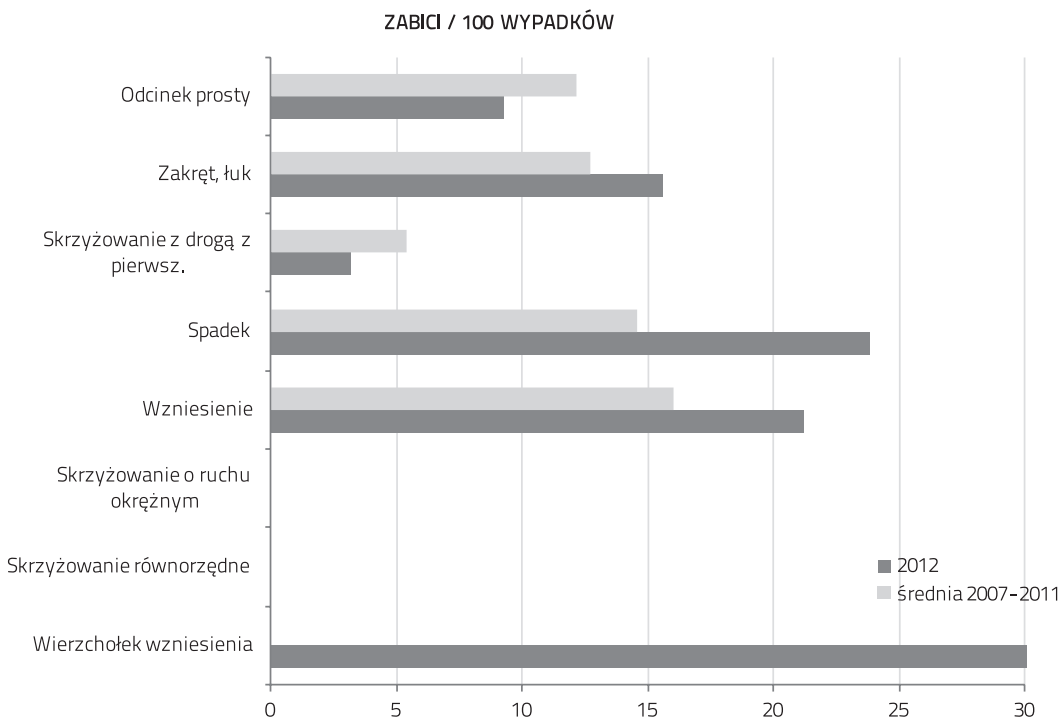
Zabici



Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według geometrii drogi

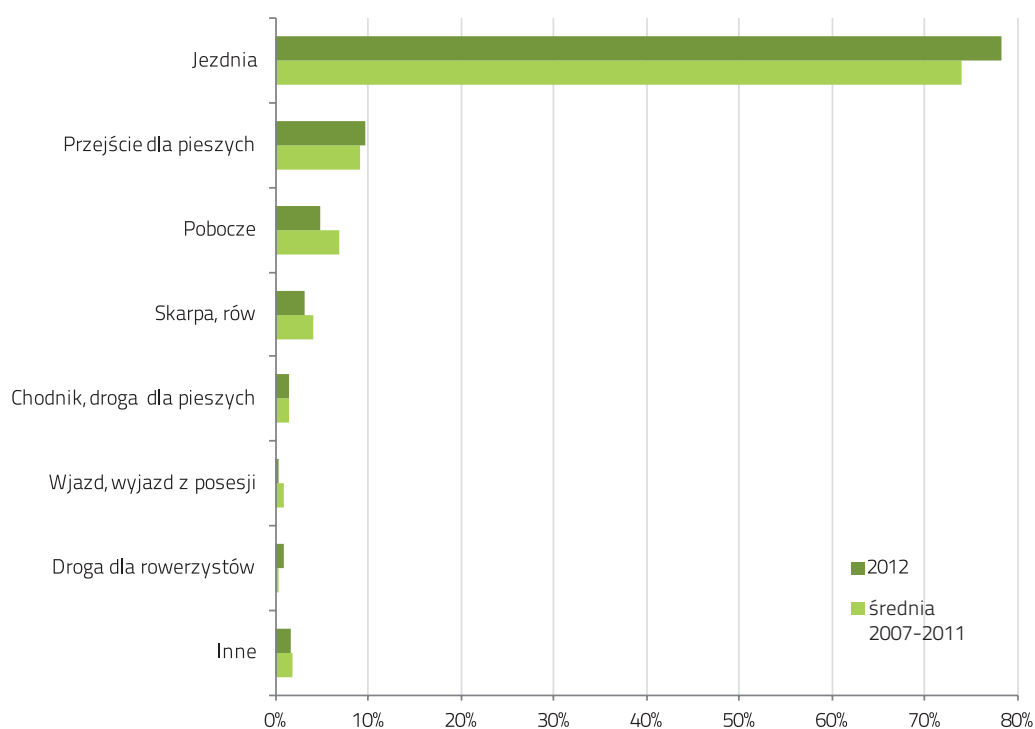


Wypadki i ich skutki w roku 2012 według elementu drogi

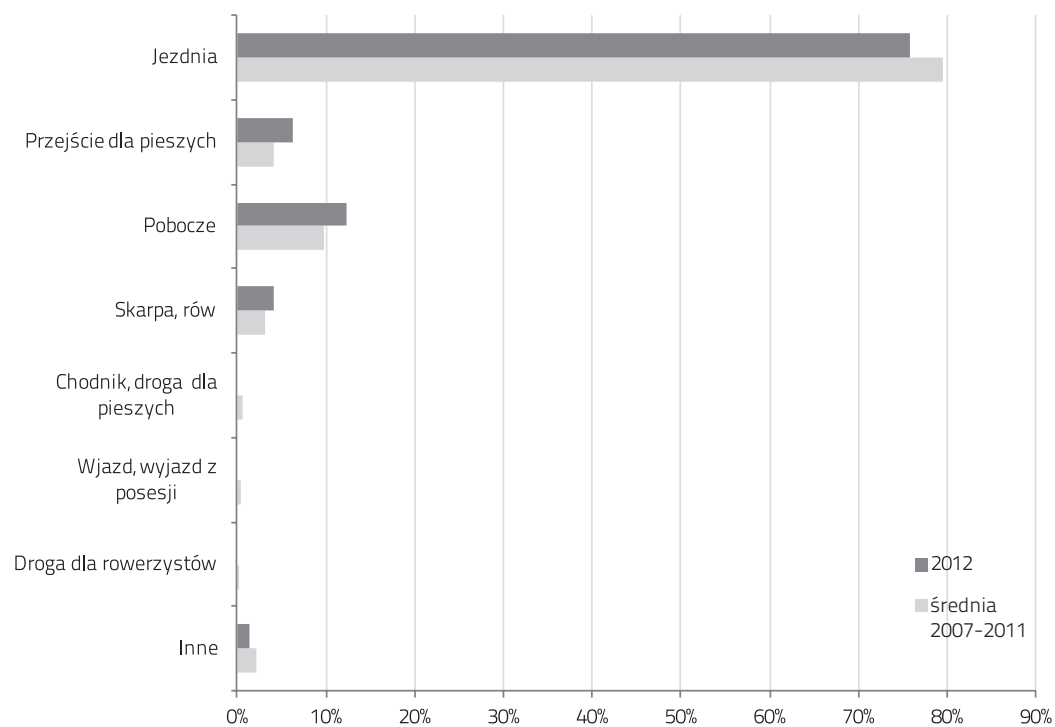
Element	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Jezdnia	1 260	97%	110	72%	1 673	99%
Przejście dla pieszych	154	135%	9	113%	159	138%
Pobocze	77	86%	18	138%	98	84%
Skarpa, rów	49	84%	6	150%	65	79%
Chodnik, droga dla pieszych	22	85%			25	83%
Wjazd, wyjazd z posesji	6	40%			6	43%
Parking, plac	6	120%			6	100%
Przystanek komunikacji publicznej	3	100%			3	75%
Przejazd tramwajowy, torowisko	1	50%			1	33%
Droga dla rowerzystów	14	108%			14	117%
Most, wiadukt, łącznica, tunel	5	125%	1		4	80%
Przejazd kolejowy niestrzeżony	3	300%			3	300%
Przejazd kolejowy strzeżony	1	50%			1	33%
Pas dzielący jezdnie	1	100%			2	200%
Przewiązka na drodze dwujezdniowej						
Roboty drogowe	7	100%	1		8	67%
Inne						
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

Udział wypadków i ich skutków według elementu drogi

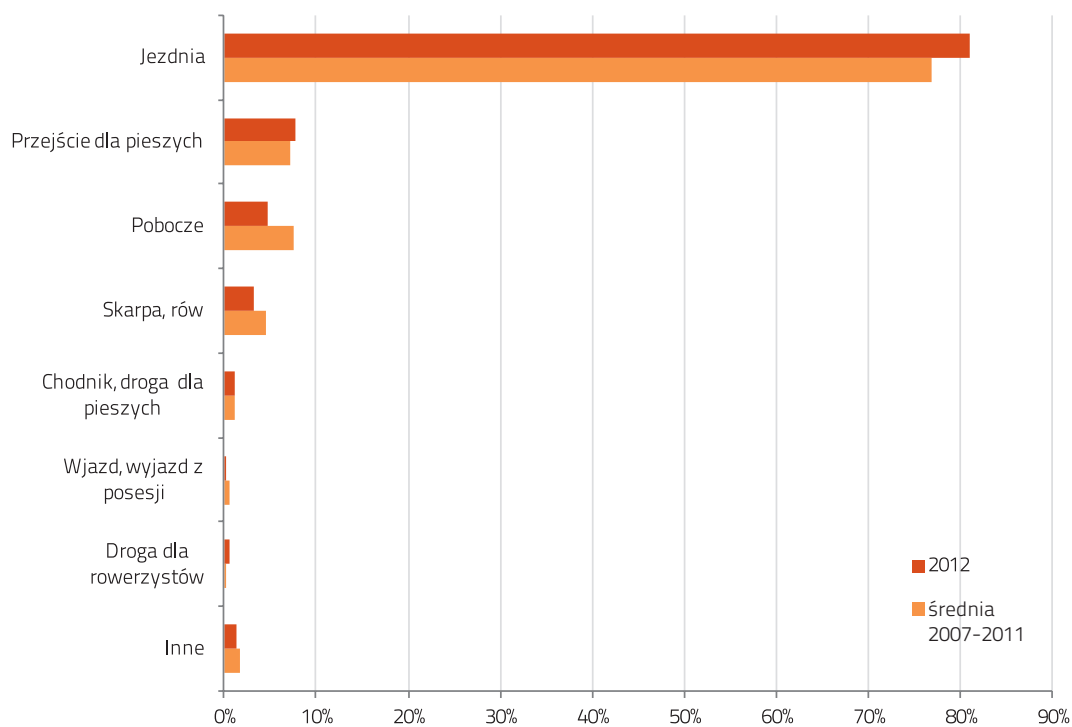
Wypadki



Zabici

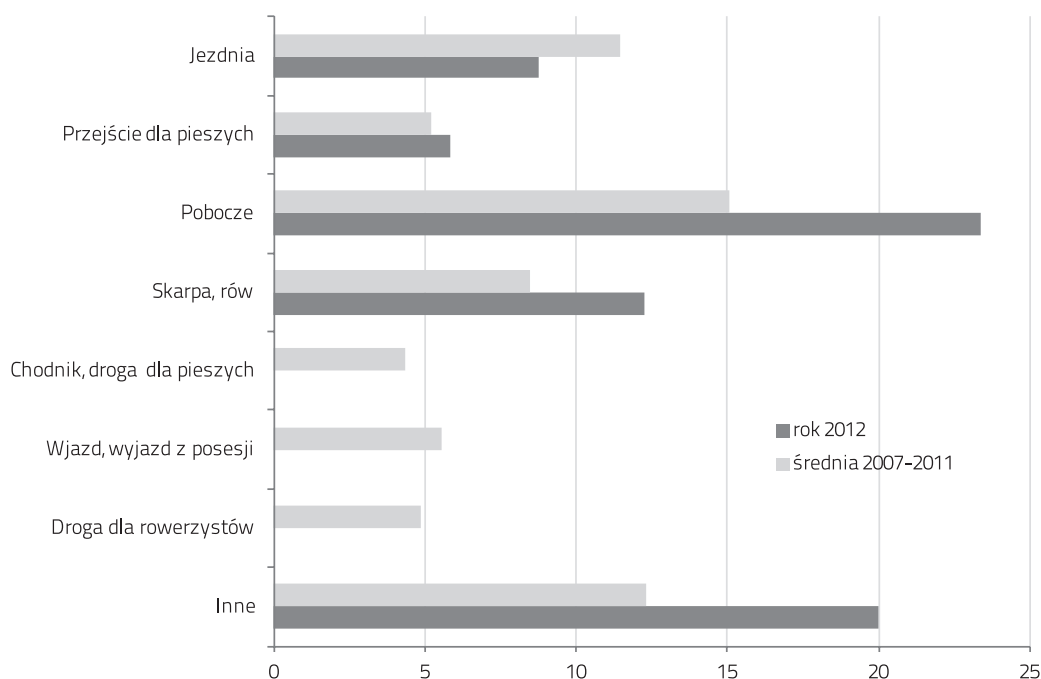


Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według elementu drogi

Zabici na 100 wypadków



OKOLICZNOŚCI WYPADKÓW

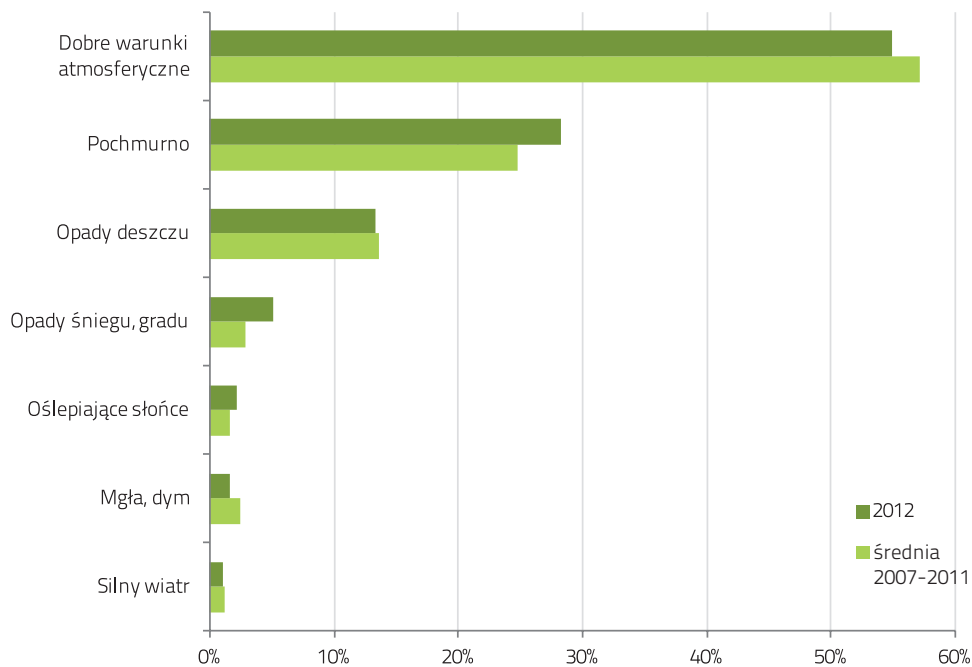
Wypadki i ich skutki w roku 2012 według warunków atmosferycznych

Warunki atmosferyczne	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Dobre warunki atmosferyczne	883	90%	83	74%	1120	92%
Pochmurno	456	106%	41	82%	574	103%
Opady deszczu	215	95%	20	133%	298	96%
Opady śniegu, gradu	82	241%	6	300%	120	211%
Oślepiające słońce	35	135%	4	133%	41	137%
Mgła, dym	26	76%	4	100%	38	93%
Silny wiatr	17	77%	1	50%	23	85%
RAZEM - cechy łączne	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

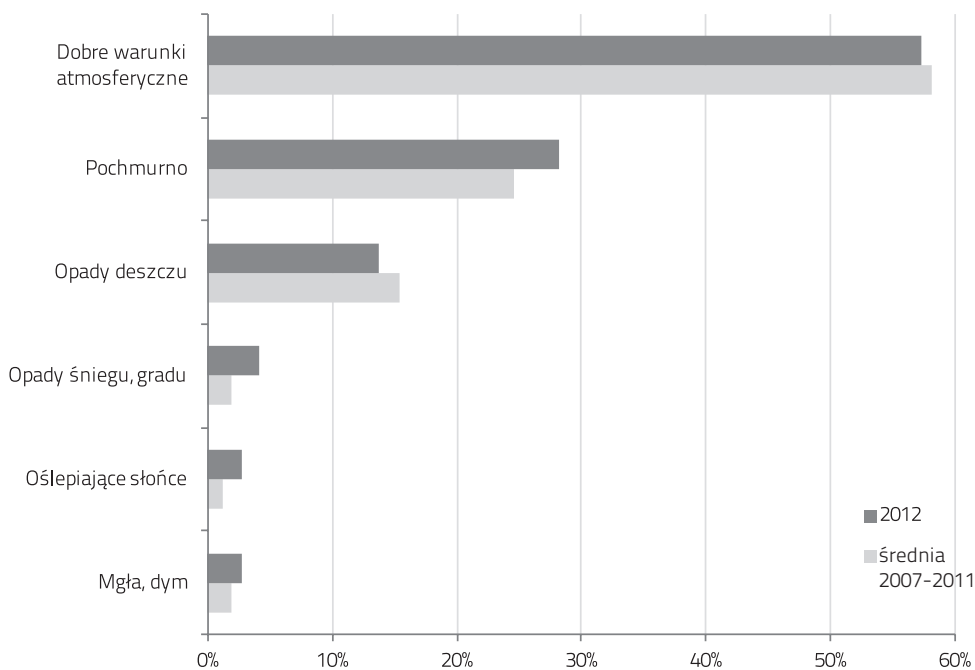
W związku z możliwością wielokrotnego wyboru ww. kryterium, w tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a ogólna liczba wypadków i ich ofiar nie stanowi sumy opcji.

Udział wypadków i ich skutków według warunków atmosferycznych

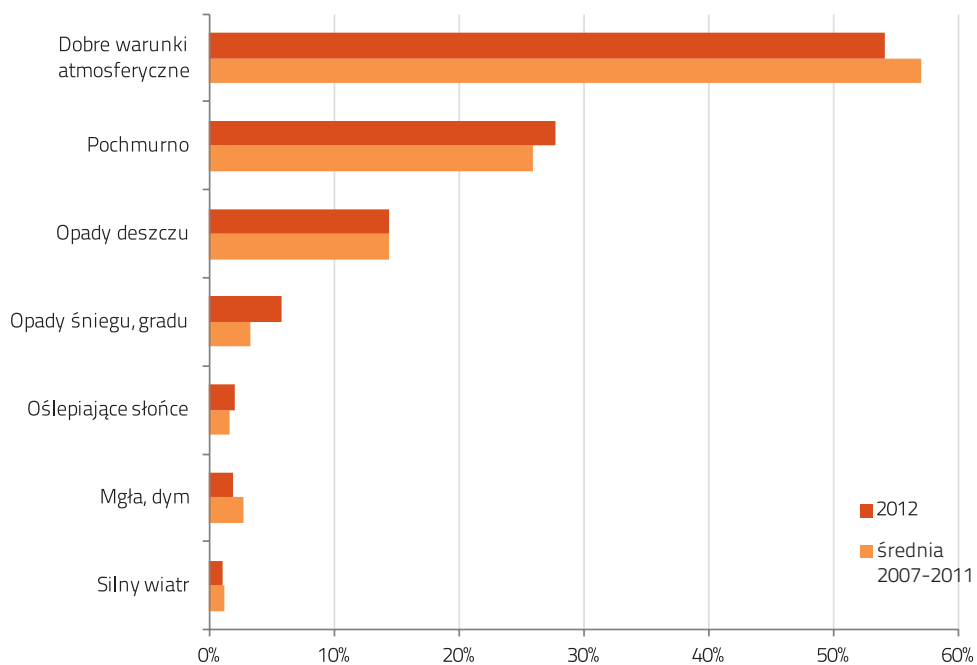
Wypadki



Zabici

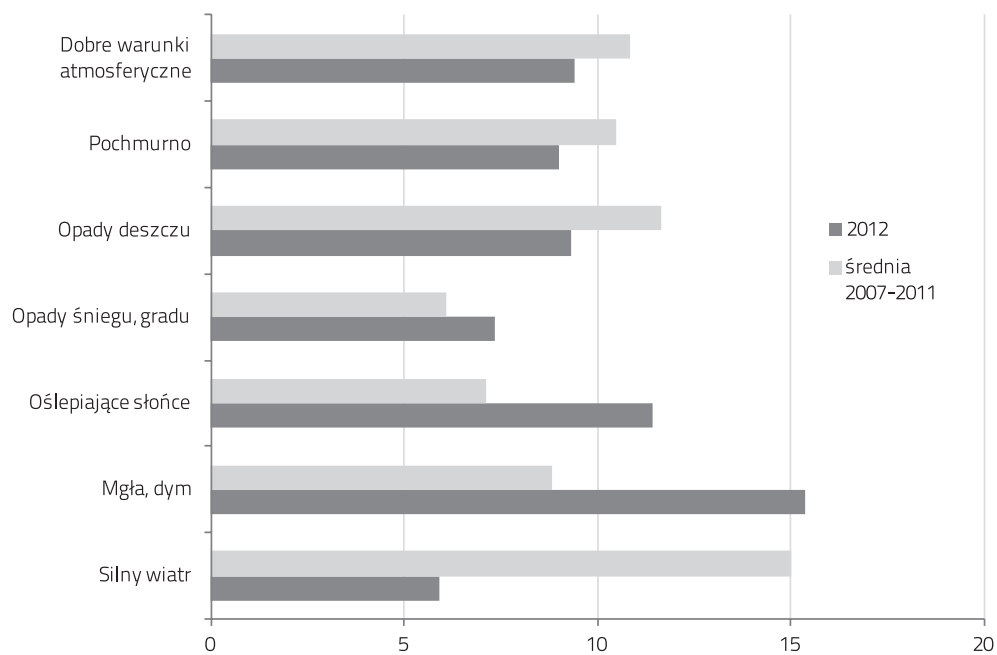


Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według warunków atmosferycznych

Zabici na 100 wypadków



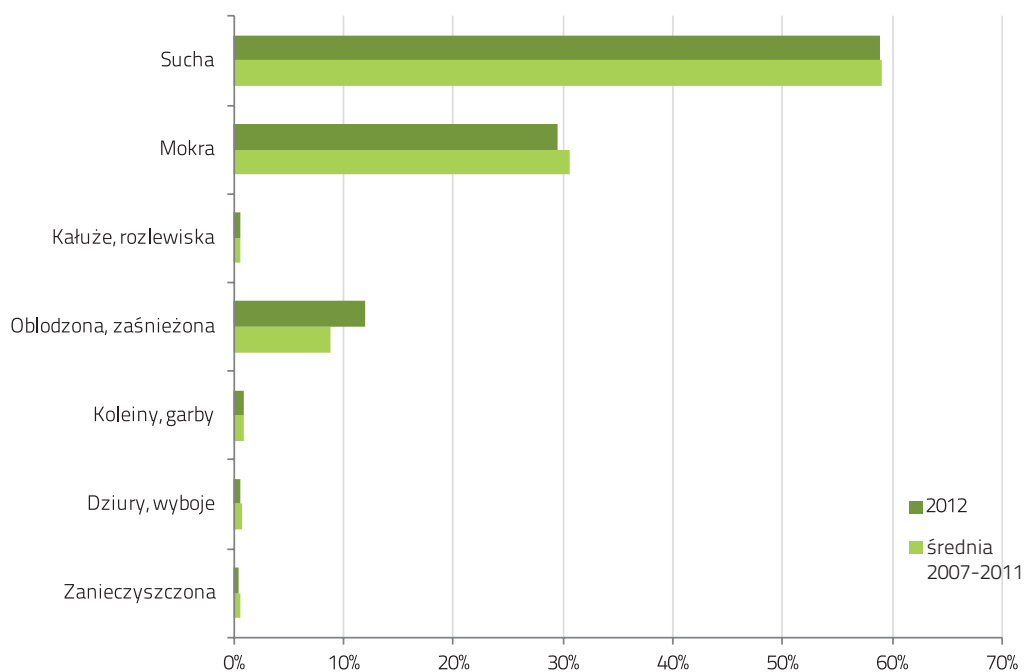
Wypadki i ich skutki w roku 2012 według stanu nawierzchni

Stan nawierzchni	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Sucha	947	90%	97	82%	1 180	91%
Mokra	474	96%	29	53%	637	98%
Kałuże, rozlewiska	9	90%	1		13	118%
Oblodzona, zaśnieżona	192	176%	16	229%	253	157%
Koleiny, garby	13	72%	4	133%	21	95%
Dziury, wyboje	10	77%	1	50%	11	58%
Zanieczyszczona	7	175%	4		11	183%
RAZEM - cechy łączne	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

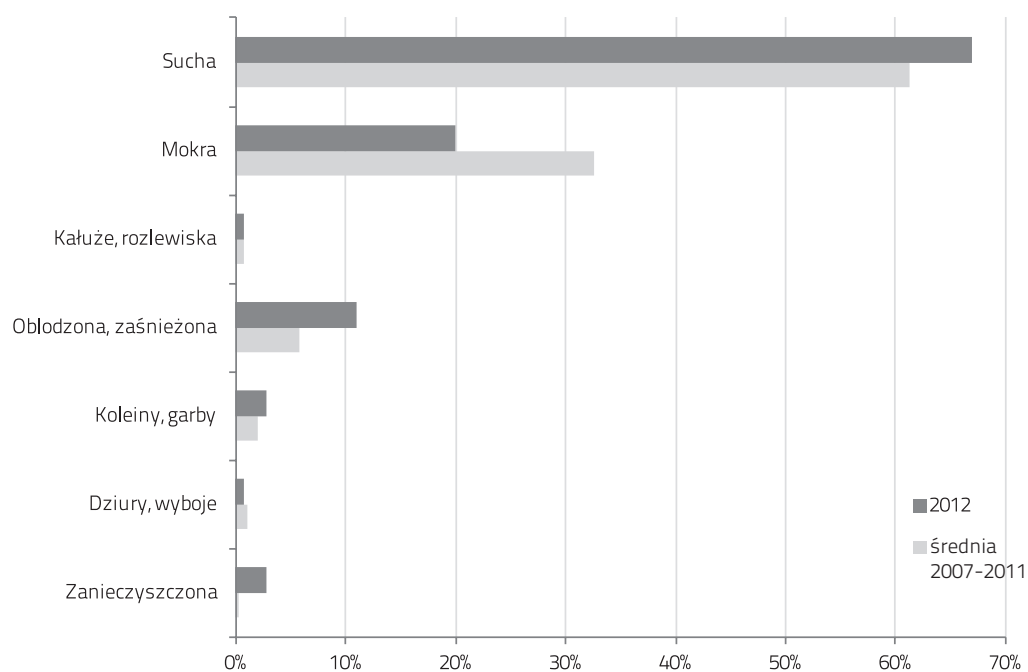
W związku z możliwością wielokrotnego wyboru ww. kryterium, w tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a ogólna liczba wypadków i ich ofiar nie stanowi sumy opcji.

Udział wypadków i ich skutków według stanu nawierzchni

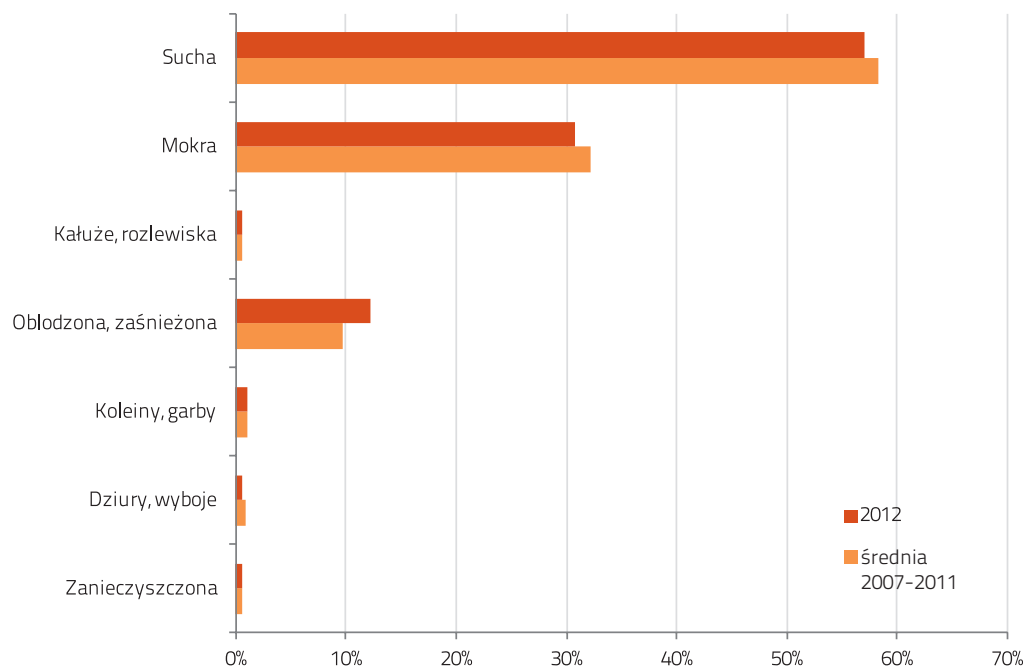
Wypadki



Zabici

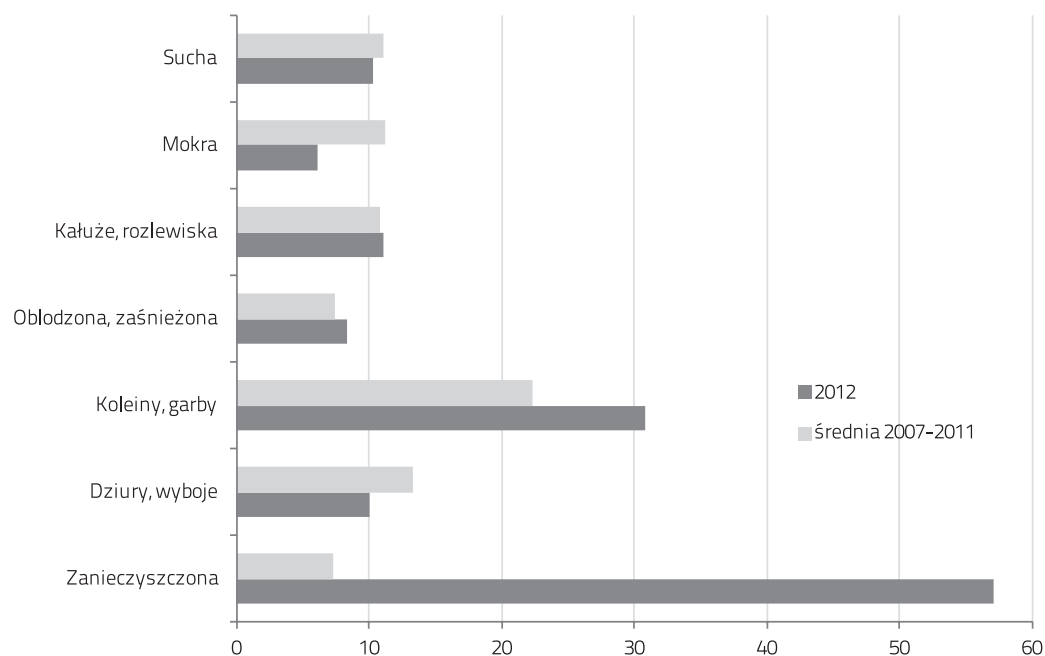


Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według stanu nawierzchni

Zabici na 100 wypadków

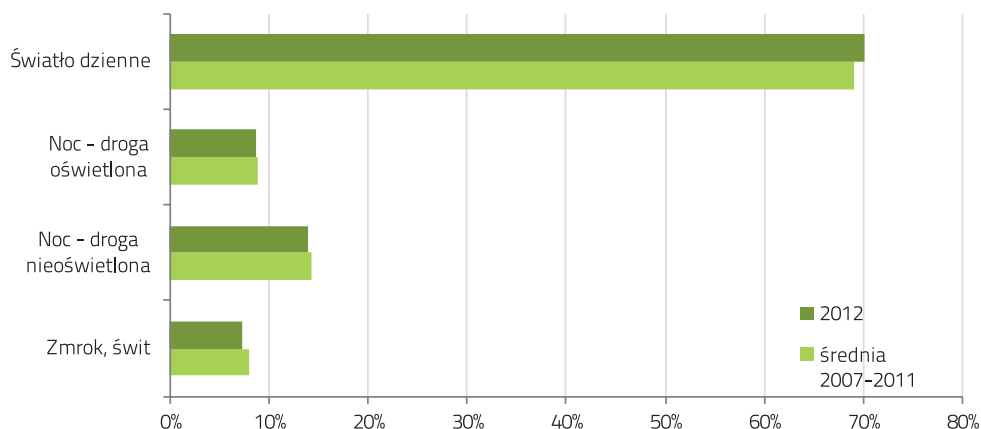


Wypadki i ich skutki w roku 2012 według oświetlenia

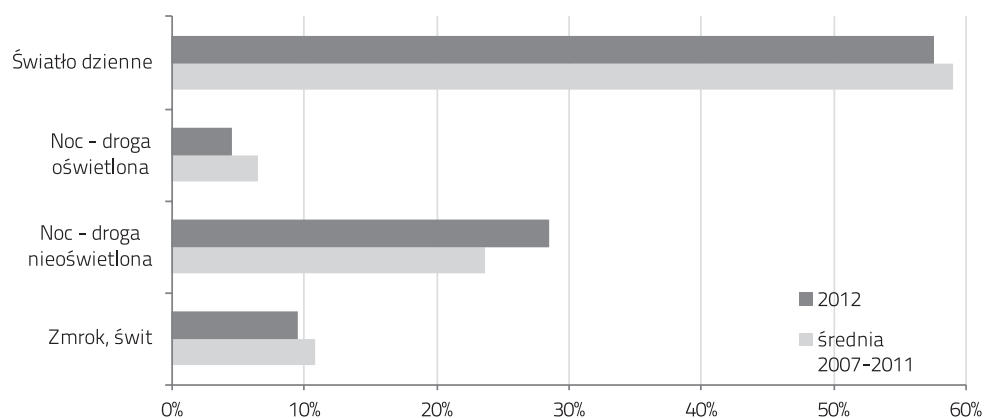
Oświetlenie	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Światło dzienne	1 129	98%	94	91%	1 459	98%
Noc - droga oświetlona	161	113%	10	59%	186	113%
Noc - droga nieoświetlona	207	90%	36	71%	285	93%
Zmrok, świt	112	93%	5	63%	138	94%
RAZEM	1 609	98%	145	81%	2 068	99%

Udział wypadków i ich skutków według oświetlenia

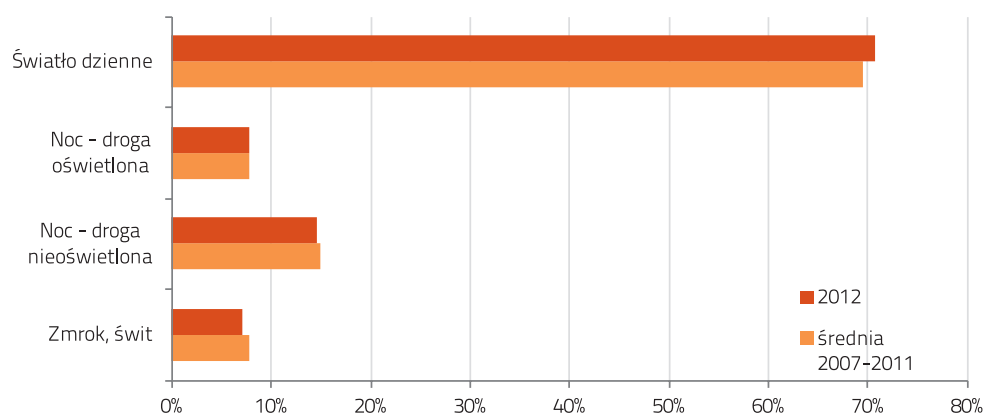
Wypadki



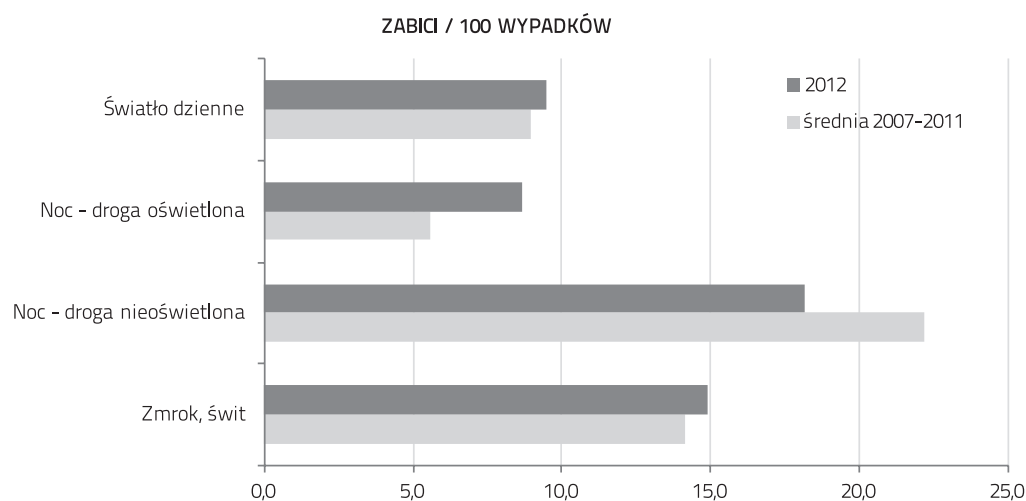
Zabici



Ranni



Wskaźnik ciężkości wypadków według oświetlenia



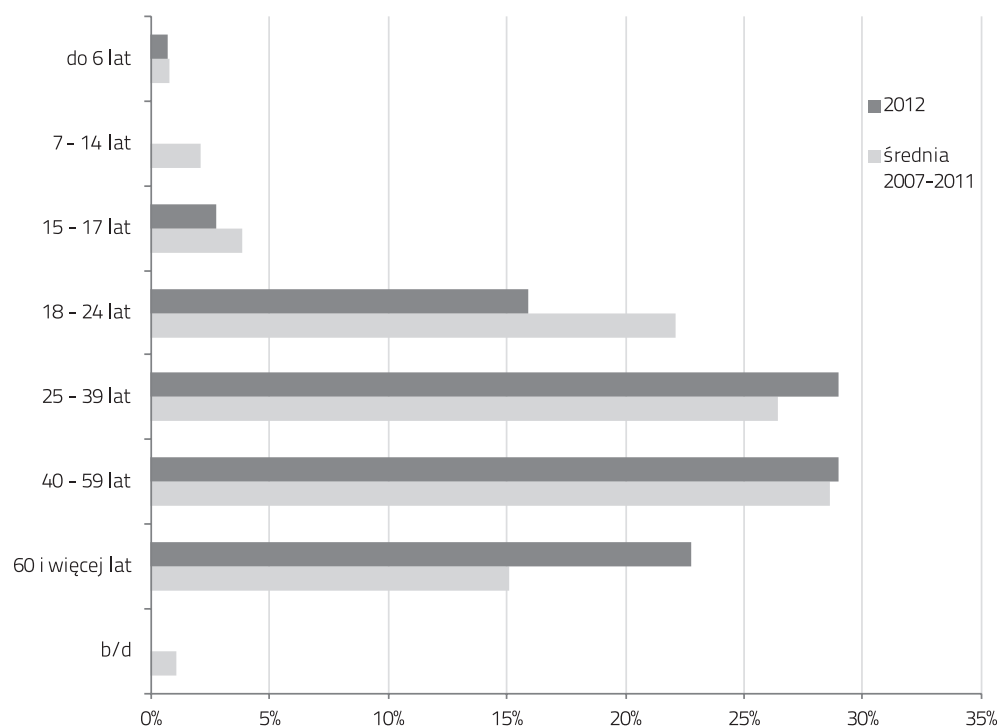
UCZESTNICY WYPADKÓW

Ofiary wypadków w 2012 roku według wieku

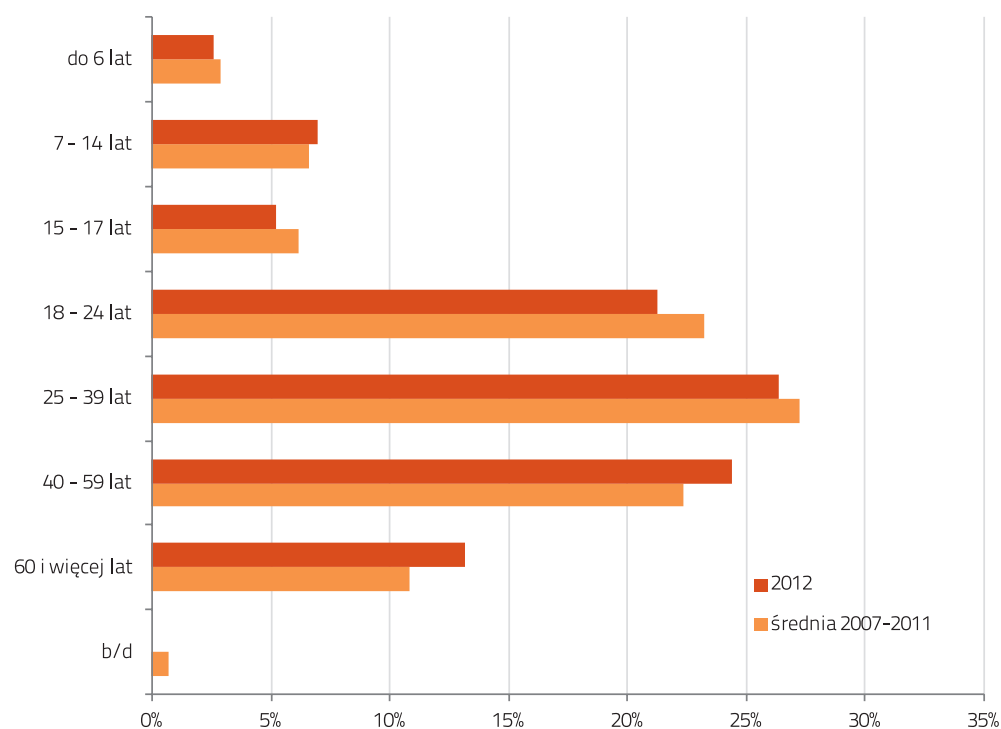
Wiek	Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
do 6 lat	1	50%	54	87%
7 - 14 lat			144	109%
15 - 17 lat	4	36%	108	103%
18 - 24 lat	23	62%	440	97%
25 - 39 lat	42	91%	545	96%
40 - 59 lat	42	79%	505	101%
60 i więcej lat	33	127%	272	98%
RAZEM	145	81%	2 068	99%

Udział ofiar według wieku

Zabici



Ranni

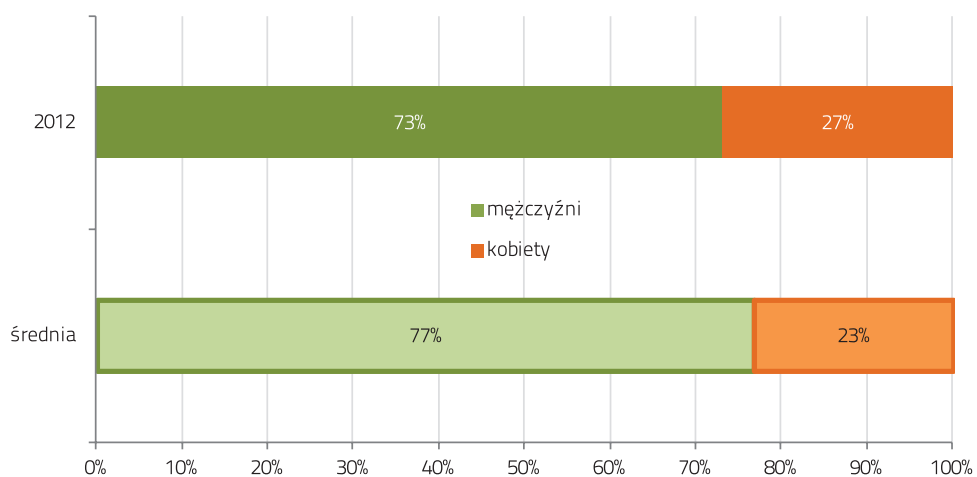


Ofiary wypadków w 2012 roku według płci

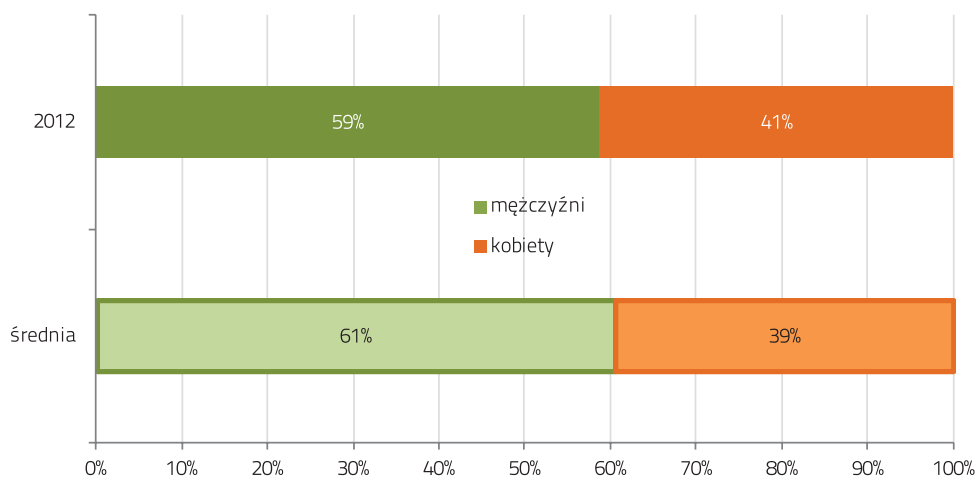
Płeć	Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
mężczyźni	106	80%	1214	95%
kobiety	39	85%	854	104%
RAZEM	145	81%	2 068	99%

Udział ofiar według płci

Zabici



Ranni

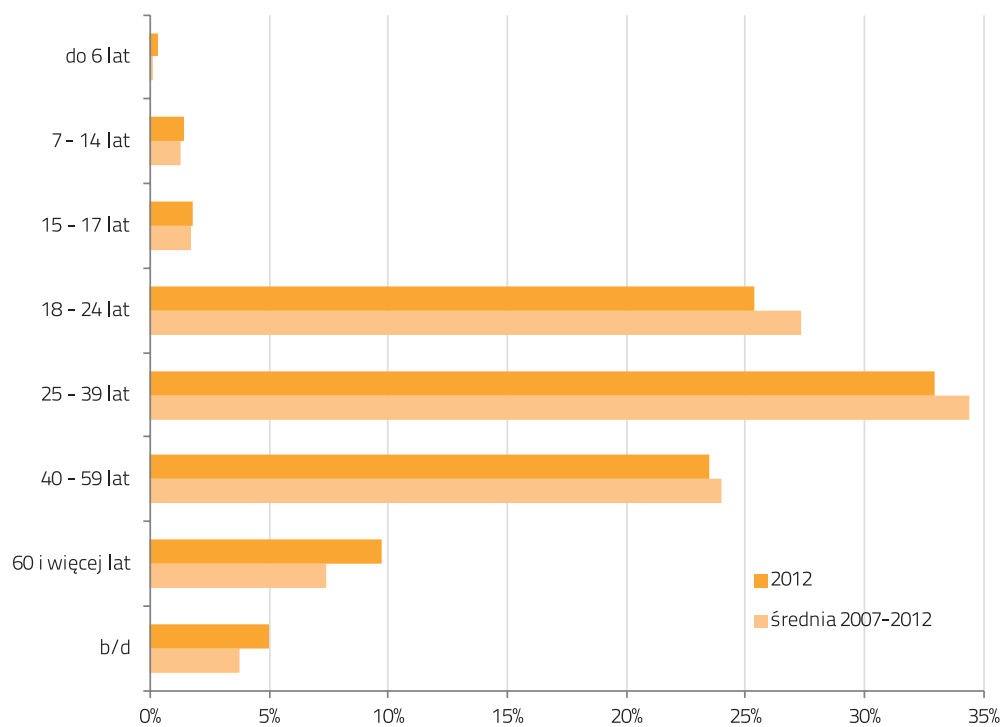


Sprawcy wypadków w 2012 roku według wieku

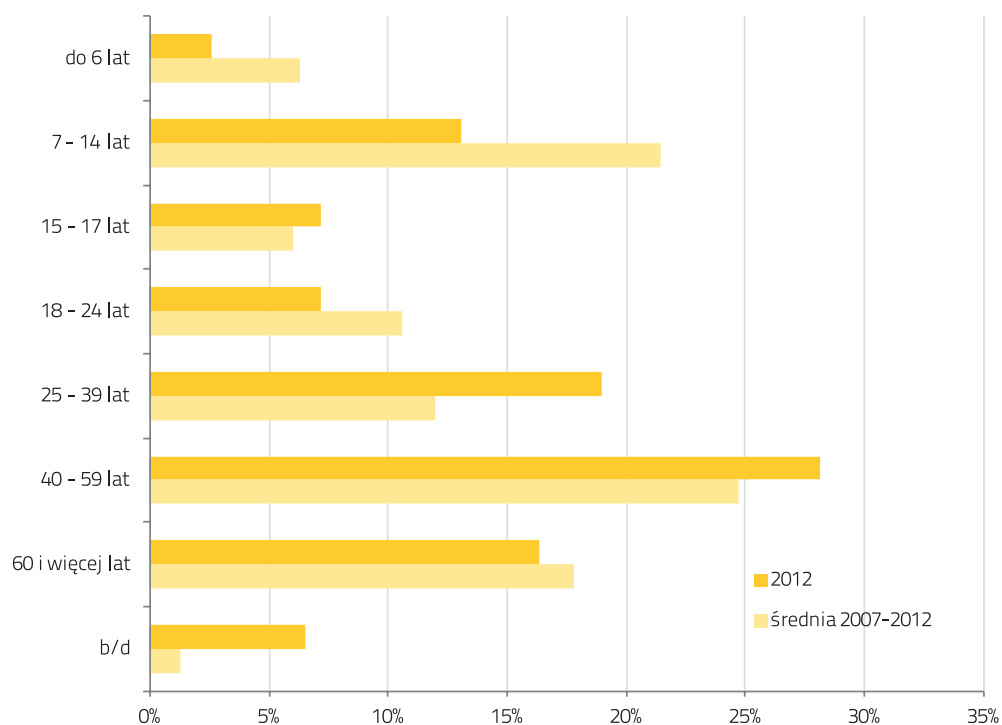
Wiek	Kierowcy		Piesi	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
do 6 lat	4	400%	4	50%
7 - 14 lat	19	119%	20	63%
15 - 17 lat	24	120%	11	220%
18 - 24 lat	336	98%	11	79%
25 - 39 lat	436	104%	29	193%
40 - 59 lat	311	99%	43	91%
60 i więcej lat	129	99%	25	109%
b/d	66	132%	10	500%
RAZEM	1 325	102%	153	105%

Udział sprawców według wieku

Kierowcy



Piesi

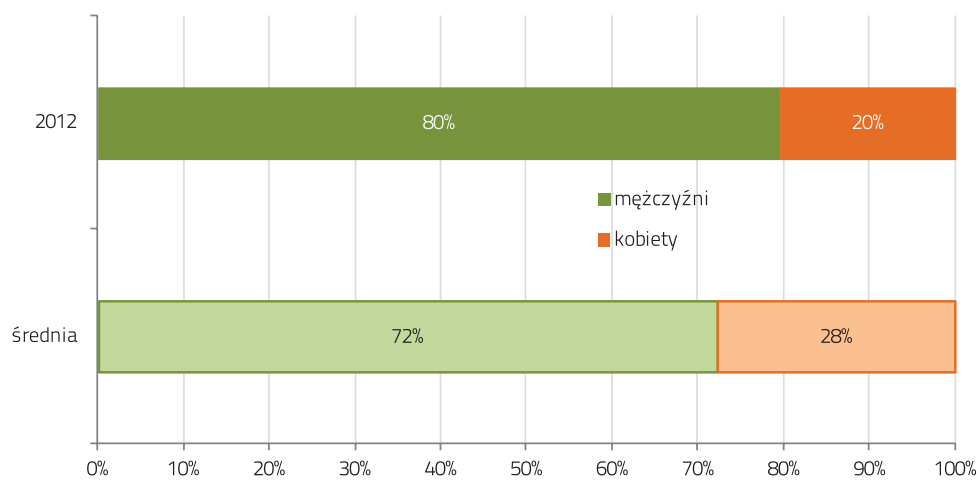


Sprawcy wypadków w roku 2012 według płci

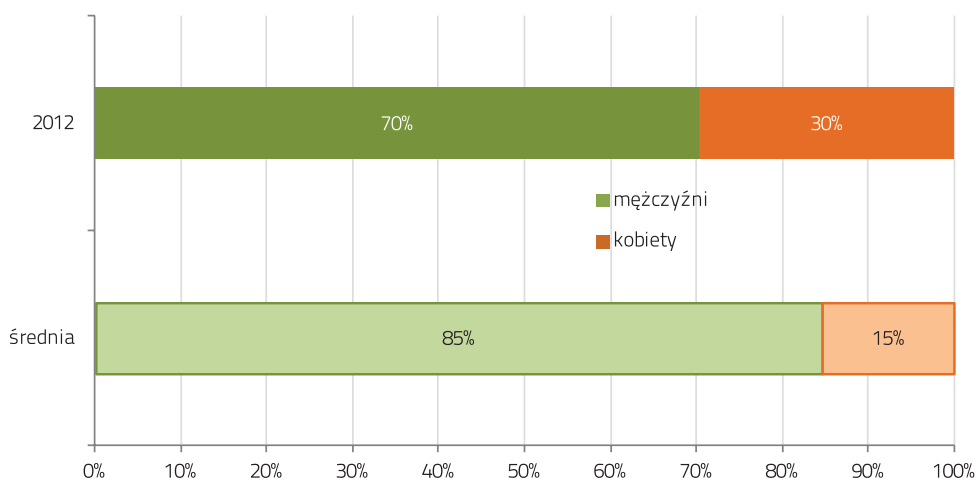
Płeć	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
mężczyźni	1 017	98%	106	91%	1 017	98%
kobiety	262	104%	45	409%	262	104%
b/d	46		2		46	
RAZEM	1 325	102%	153	105%	1 325	102%

Udział sprawców według płci

Kierowcy



Piesi

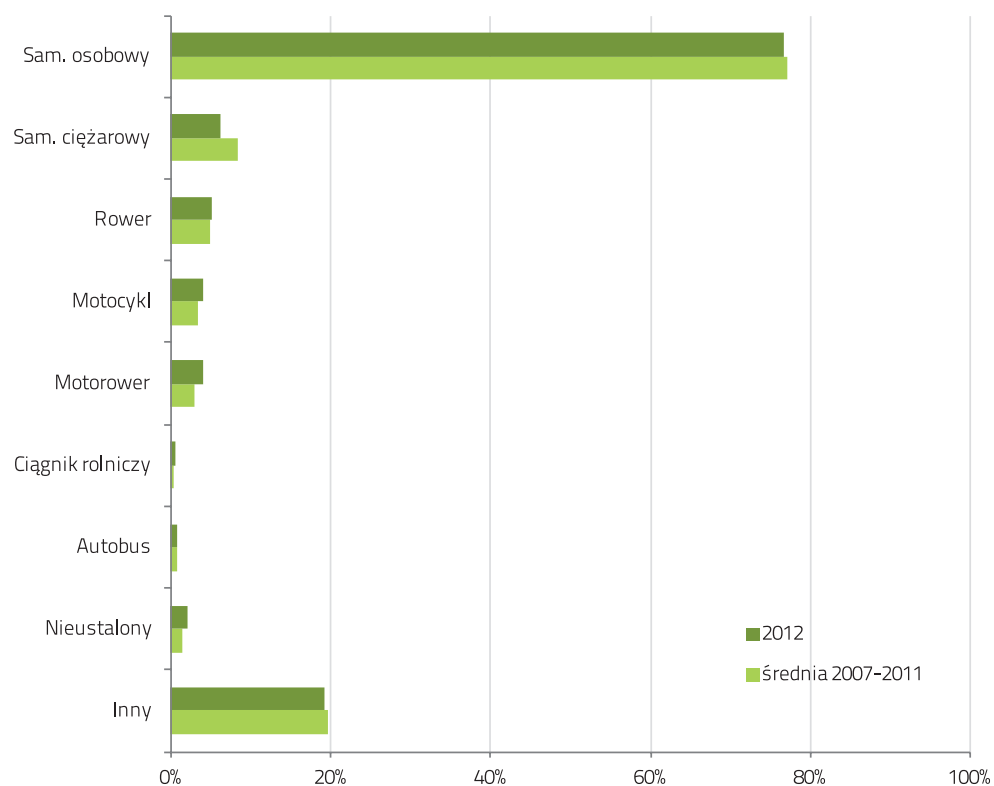


Wypadki z winy kierującego i ich skutki według pojazdu sprawcy

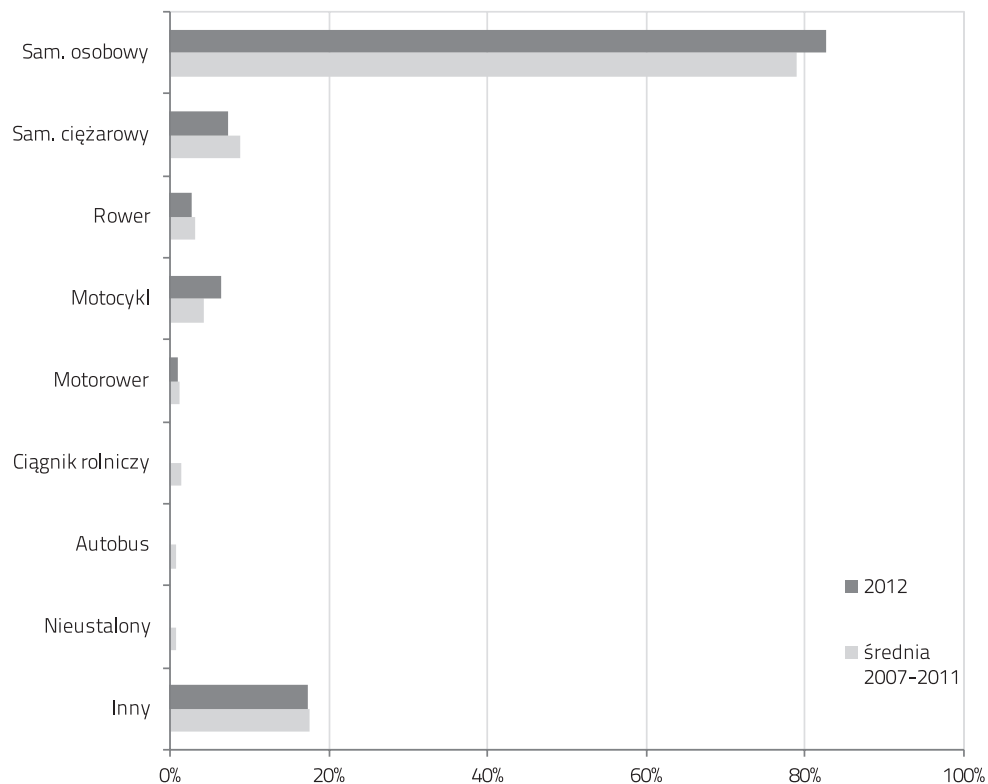
Pojazd	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%	Ogółem	2011=100%
Samochód osobowy	1 017	103%	90	96%	1 423	104%
Samochód ciężarowy	82	80%	8	89%	102	69%
Rower	67	94%	3	60%	70	103%
Motocykl	52	113%	7	78%	56	133%
Motorower	54	117%	1	50%	61	124%
Ciągnik rolniczy	7	70%			7	88%
Autobus	10	140%			15	180%
Inny pojazd	5	125%			5	167%
Pojazd przewożący materiały niebezpieczne						
Pojazd wolnobieżny	2	200%			3	75%
Pojazd uprzywilejowany	2				4	
Nieustalony	27	180%			31	207%
RAZEM	1 325	102%	109	89%	1 777	103%

Udział pojazdów sprawców

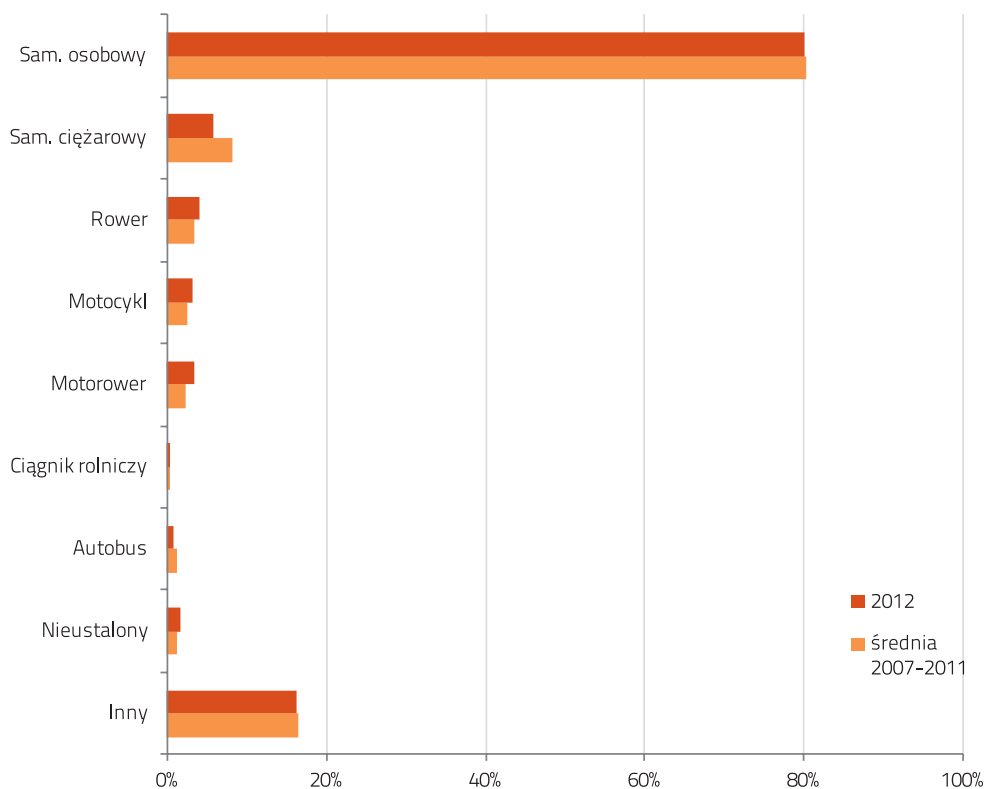
Wypadki



Zabici



Ranni

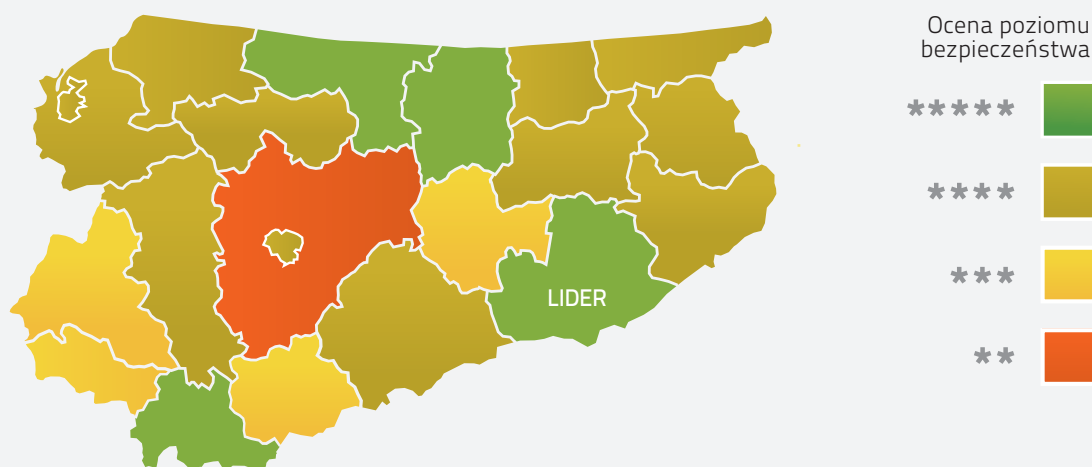




Bezpieczeństwo ruchu drogowego w powiatach w roku 2012

W rozdziale zaprezentowano syntetyczną informację o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych powiatach województwa warmińsko-mazurskiego. Oprócz danych o trendach, skutkach i strukturze wypadków, przedstawiono także informacje o sieci drogowej i dane demograficzne. Wskaźniki zagrożenia oraz udział poszczególnych rodzajów wypadków odniesiono do pozostałych powiatów, dzięki czemu łatwo odczytać pozycję powiatu w poszczególnych kategoriach na tle całego regionu. Oceniono też poziom bezpieczeństwa pod względem każdego ze wskaźników (wykorzystując system oceny gwiazdkowej), a także łącznie. Najwyższą ocenę uzyskał powiat piski (5,0), najniższą olsztyński (2,25). Na koniec przedstawiono wnioski z przeprowadzonej analizy. Szczegółowe dane o zdarzeniach drogowych i ich skutkach w poszczególnych powiatach zamieszczono na końcu raportu w załączniku 2.

Poziom bezpieczeństwa w poszczególnych powiatach w roku 2012



***** POWIAT BARTOSZYCKI

Liczba mieszkańców **61 038**
 Powierzchnia **1 307,49 km²**
 Długość dróg **655,4 km**
 Gęstość sieci drogowej **50,1 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	47,3 km	7,2%		region 10,3%
wojewódzkie	110,2 km	16,8%		14,9%
powiatowe	383,3 km	58,5%		53,9%
gminne	114,7 km	17,5%		21,0%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	49	→	
zabici	5	↘	
ranni	60	↘	
kolizje	479	↘	
koszt zdarzeń (mln zł)	40,6	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe		zd. czołowe	

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU		max.
Wskaźnik demograficzny I	80,3	57,2			177,1
wypadki / 100 tys. mieszkańców					
Wskaźnik demograficzny II	8,2	2,4			32,1
zabici / 100 tys. mieszkańców					
Ciężkość wypadków	10,2	2,5			34,4
zabici / 100 wypadków					
Gęstość wypadków	7,5	5,6			78,6
wypadki / 100 km					

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	80,3	* * * * *
Wskaźnik demograficzny II	8,2	* * * * *
Ciężkość wypadków	10,2	* * * *
Gęstość wypadków	7,5	* * * * *
OCENA OGÓLNA		4,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	43%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	10%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	8%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	10%	1%	20%
Z udziałem pieszych	18%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	14%	7%	28%
W wyniku najechania na drzewo	27%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Od szeregu lat następuje systematyczny spadek poziomu zagrożenia.
2. Powiat charakteryzuje się niższym od przeciętnej poziomem ryzyka wyrażonym wskaźnikami demograficznymi. Ciężkość wypadków kształtuje się na przeciętnym poziomie.
3. Głównymi problemami brd są: nadmierna prędkość i wypadki w wyniku najechania na drzewa.

POWIAT BRANIEWSKI

Liczba mieszkańców **43 276**
Powierzchnia **1 201,65 km²**
Długość dróg **576,2 km**
Gęstość sieci drogowej **48,0 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	45,6 km	7,9%	region 10,3%
wojewódzkie	126,3 km	21,9%	14,9%
powiatowe	337,6 km	58,6%	53,9%
gminne	66,7 km	11,6%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	58 ↗	
zabici	2 ↘	
ranni	72 ↗	
kolizje	428 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	38,2 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~20%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~20%	pieszy	~20%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~50%
drzewo	~35%	drzewo	~50%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	134,0	* *
Wskaźnik demograficzny II	4,6	* * * * *
Ciężkość wypadków	3,4	* * * * *
Gęstość wypadków	10,1	* * * *
OCENA OGÓLNA		4,00

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	38%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	9%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	24%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	14%	1%	20%
Z udziałem pieszych	21%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	7%	7%	28%
W wyniku najechania na drzewo	33%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Pomimo wzrostu liczby zdarzeń i ich skutków nastąpiła poprawa poziomu bezpieczeństwa wynikająca ze znacznego spadku ilości ofiar zabitych.
2. W roku 2012 odnotowane wypadki charakteryzowały się niską ciężkością.
3. Główny problem stanowią najechania na drzewa – bardzo wysoki udział wypadków tego typu.
4. Procent wypadków z udziałem dzieci do lat 14 jest najniższy w regionie.

***** POWIAT DZIAŁDOWSKI

Liczba mieszkańców **66 736**
 Powierzchnia **953,93 km²**
 Długość dróg **631,6 km**
 Gęstość sieci drogowej **66,2 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	0 km	0,0%	region 10,3%
wojewódzkie	124,8 km	19,8%	14,9%
powiatowe	304,1 km	48,2%	53,9%
gminne	202,7 km	32,1%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	53 ↓	
zabici	7 ↓	
ranni	75 ↑	
kolizje	499 ↓	
koszt zdarzeń (mln zł)	47,4 ↓	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

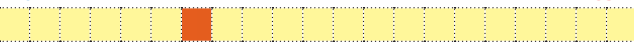
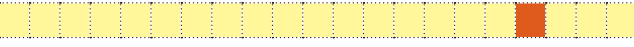
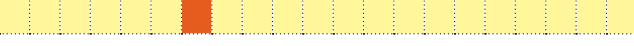
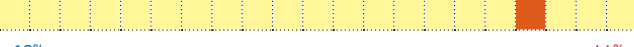
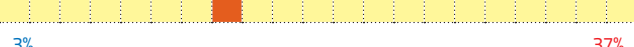
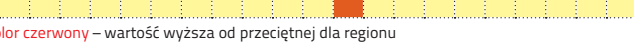
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~10%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~18%	zd. boczne	~28%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~10%
pieszy	~22%	pieszy	~15%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~10%
drzewo	~20%	drzewo	~55%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	79,4	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	10,5	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	13,2	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	8,4	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	79,4	* * * * *
Wskaźnik demograficzny II	10,5	* * * *
Ciężkość wypadków	13,2	* * * *
Gęstość wypadków	8,4	* * * * *
OCENA OGÓLNA		4,50

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	32%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	21%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	19%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	17%	1%		20%
Z udziałem pieszych	23%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	17%	7%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	21%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Pomimo wzrostu liczby ofiar rannych w roku 2012 nastąpiła poprawa poziomu bezpieczeństwa.
2. Powiat charakteryzuje się stosunkowo wysoką ciężkością wypadków.
3. Głównymi problemami są: nietrzeźwość kierujących oraz nieprawidłowe wyprzedzanie.

POWIAT ELBLĄSKI

Liczba mieszkańców **58 411**
 Powierzchnia **1 415,58 km²**
 Długość dróg **1 047,6 km**
 Gęstość sieci drogowej **74,0 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	71,7 km	6,8%	region 10,3%
wojewódzkie	171,9 km	16,4%	14,9%
powiatowe	519,3 km	49,6%	53,9%
gminne	284,7 km	27,2%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	90 ↓	
zabici	8 ↓	
ranni	127 ↓	
kolizje	706 ↓	
koszt zdarzeń (mln zł)	68,4 ↓	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

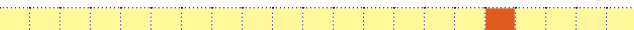
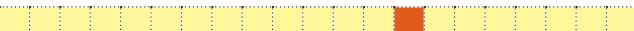
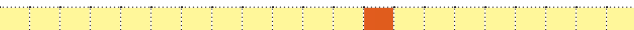
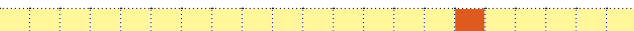
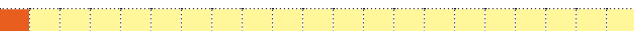
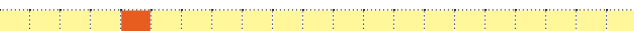
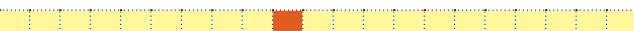
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~18%	zd. czołowe	~65%
zd. boczne	~22%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~10%	pieszy	~15%
wywrócenie	~15%	wywrócenie	~5%
drzewo	~18%	drzewo	~25%
inne	~12%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	145,5	* *
Wskaźnik demograficzny II	13,7	* * * *
Ciężkość wypadków	9,4	* * * * *
Gęstość wypadków	8,1	* * * * *
OCENA OGÓLNA		4,00

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	40%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	14%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	27%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	17%	1%		20%
Z udziałem pieszych	10%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	14%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	16%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Następuje systematyczna poprawa poziomu bezpieczeństwa – spadek liczby zdarzeń i ich skutków we wszystkich kategoriach.
2. Powiat charakteryzują wysokie demograficzne wskaźniki zagrożenia.
3. Występuje szereg problemów: nadmierna prędkość, udział nietrzeźwych, wymuszanie pierwszeństwa oraz nieprawidłowe wyprzedzanie.
4. Powiat charakteryzuje najwyższe bezpieczeństwo pieszych w regionie.

POWIAT EŁCKI

Liczba mieszkańców **88 838**
 Powierzchnia **1 112,79 km²**
 Długość dróg **547,8 km**
 Gęstość sieci drogowej **49,2 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	83,9 km	15,3%	region 10,3%
wojewódzkie	36,1 km	6,6%	14,9%
powiatowe	284,9 km	52,0%	53,9%
gminne	142,9 km	26,1%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	79 ↓	
zabici	5 ↓	
ranni	100 ↓	
kolizje	790 ↓	
koszt zdarzeń (mln zł)	62,1 ↓	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

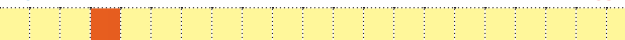
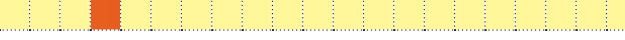
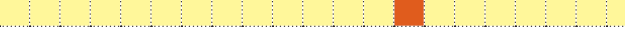
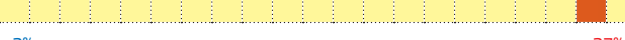
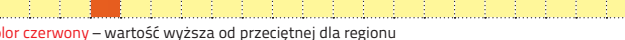
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~35%	zd. boczne	~20%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~25%	pieszy	~80%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~5%
drzewo	~10%	drzewo	~25%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	88,9	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	5,6	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	6,3	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	14,4	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	88,9	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	5,6	* * * * *
Ciężkość wypadków	6,3	* * * * *
Gęstość wypadków	14,4	* *
OCENA OGÓLNA		4,00

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	18%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	8%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	42%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	5%	1%		20%
Z udziałem pieszych	24%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	28%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	10%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Następuje systematyczna poprawa poziomu bezpieczeństwa, co odzwierciedla spadek liczby zdarzeń i ich skutków we wszystkich kategoriach.
2. Powiat cechuje się wysoką gęstością wypadków.
3. Odnotowano wysoki udział wypadków spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa i z udziałem pieszych – charakterystycznych dla miast (Ełk).
4. Szczególnie wysoki udział wypadków z dziećmi do lat 14.

POWIAT GIŻYCKI

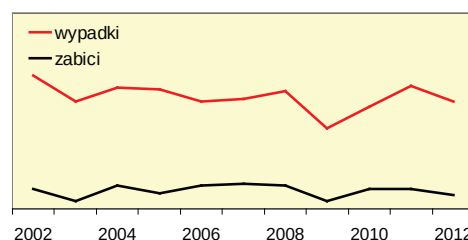
Liczba mieszkańców **57 759**
 Powierzchnia **1 119,51 km²**
 Długość dróg **514,1 km**
 Gęstość sieci drogowej **45,9 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	58,2 km	11,3 %	region 10,3%
wojewódzkie	102,3 km	19,9%	14,9%
powiatowe	289,7 km	56,3%	53,9%
gminne	63,9 km	12,4%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	55	↓
zabici	7	↓
ranni	67	↓
kolizje	403	↓
koszt zdarzeń (mln zł)	41,6	↓



W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

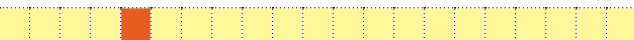
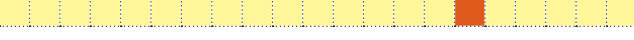
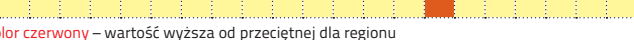
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	11%	zd. czołowe	25%
zd. boczne	26%	zd. boczne	42%
zd. tylne	1%	zd. tylne	7%
pieszy	27%	pieszy	28%
wywrócenie	6%	wywrócenie	5%
drzewo	24%	drzewo	28%
inne	6%	inne	2%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	95,2	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	12,1	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	12,7	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	10,7	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	95,2	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	12,1	* * * *
Ciężkość wypadków	12,7	* * * *
Gęstość wypadków	10,7	* * *
OCENA OGÓLNA		3,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	31%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	11%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	36%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	6%	1%		20%
Z udziałem pieszych	27%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	22%	7%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	24%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Nastąpiła poprawa poziomu bezpieczeństwa – spadek liczby zdarzeń i ich skutków we wszystkich kategoriach.
2. Wskaźniki zagrożenia określają poziom ryzyka jako średni.
3. Zagrożenie stanowią: wymuszanie pierwszeństwa, najeżdżania na drzewo oraz wypadki z udziałem pieszych, w tym dzieci.

POWIAT GOŁDAPSKI

Liczba mieszkańców **27 536**
 Powierzchnia **771,89 km²**
 Długość dróg **322,6 km**
 Gęstość sieci drogowej **41,8 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	20,3 km	6,3 %	region 10,3%
wojewódzkie	70,1 km	21,7%	14,9%
powiatowe	194,1 km	60,2%	53,9%
gminne	38,0 km	11,8%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	24 ↗	
zabici	4 ↗	
ranni	37 ↗	
kolizje	226 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	23,8 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

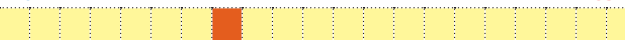
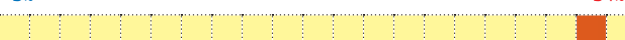
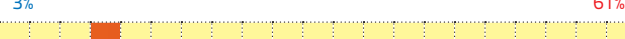
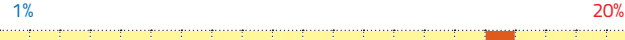
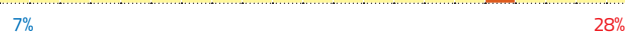
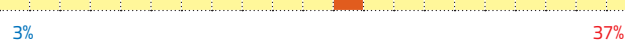
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~12%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~15%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~28%	pieszy	~50%
wywrócenie	~18%	wywrócenie	~5%
drzewo	~15%	drzewo	~28%
inne	~12%	inne	~2%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	87,2	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	14,5	* * *
Ciężkość wypadków	16,7	* * *
Gęstość wypadków	7,4	* * * * *
OCENA OGÓLNA		3,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	33%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	25%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	8%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	17%	1%		20%
Z udziałem pieszych	29%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	21%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	13%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiło zdecydowane pogorszenie poziomu bezpieczeństwa.
2. Zagrożenie charakteryzowane ryzykiem śmierci idzie w parze z wysoką przeciętną ciężkością wypadków.
3. Powiat charakteryzuje bardzo wysoki udział nietrzeźwych wśród sprawców. Problem stanowi również nieprawidłowe wyprzedzanie i wysokie ryzyko pieszych.

POWIAT IŁAWSKI

Liczba mieszkańców **93 047**
Powierzchnia **1 385,22 km²**
Długość dróg **859,9 km**
Gęstość sieci drogowej **62,1 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	67,4 km	7,8%	region 10,3%
wojewódzkie	93,1 km	10,8%	14,9%
powiatowe	457,9 km	53,3%	53,9%
gminne	241,5 km	28,1%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	145 ↓	
zabici	6 →	
ranni	184 ↓	
kolizje	899 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	89,8 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

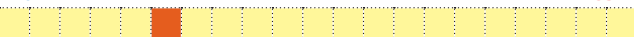
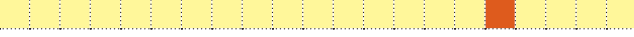
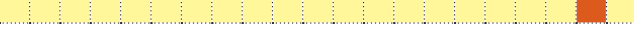
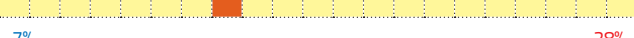
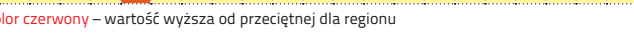
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~10%	zd. czołowe	~35%
zd. boczne	~25%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~20%	pieszy	~35%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~5%
drzewo	~10%	drzewo	~35%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	155,8	*
Wskaźnik demograficzny II	6,4	* * * * *
Ciężkość wypadków	4,1	* * * * *
Gęstość wypadków	16,9	* *
OCENA OGÓLNA		3,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	32%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	10%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	35%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	19%	1%		20%
Z udziałem pieszych	19%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	21%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	11%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

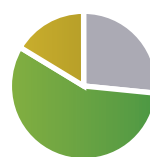
1. Pomimo nieznacznego spadku liczby wypadków bezpieczeństwo na tle innych powiatów uległo pogorszeniu.
2. Przy wysokim ryzyku wypadków ich ciężkość jest niska.
3. Przeważają wypadki spowodowane nieprawidłowym wyprzedzaniem lub wymuszeniem pierwszeństwa.

***** POWIAT KĘTRZYŃSKI

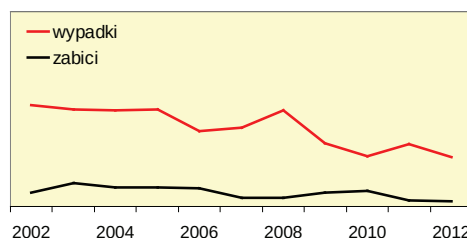
Liczba mieszkańców **66 424**
 Powierzchnia **1 212,99 km²**
 Długość dróg **671,9 km**
 Gęstość sieci drogowej **55,5 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	0 km	0,0%	region 10,3%
wojewódzkie	179,4 km	26,7%	14,9%
powiatowe	382,3 km	56,9%	53,9%
gminne	110,2 km	16,4%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	38	↓
zabici	4	↓
ranni	40	↓
kolizje	449	↗
koszt zdarzeń (mln zł)	34,0	↓



W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~18%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~25%
pieszy	~40%	pieszy	~25%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~5%
drzewo	~18%	drzewo	~50%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	6,0		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,7		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	57,2	* * * * *
Wskaźnik demograficzny II	6,0	* * * * *
Ciężkość wypadków	10,5	* * * * *
Gęstość wypadków	5,7	* * * * *
OCENA OGÓLNA		4,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	34%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	8%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	42%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	5%	1%	20%
Z udziałem pieszych	40%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	13%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	18%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Następuje systematyczna poprawa bezpieczeństwa, co odzwierciedla spadek liczby zdarzeń i ich skutków we wszystkich kategoriach.
2. Niskie ryzyko wypadku – najniższy wskaźnik demograficzny w regionie. Ciężkość wypadków na umiarkowanym poziomie.
3. Główne zagrożenie to wymuszanie pierwszeństwa i wypadki z udziałem pieszych.
4. Jeden z niższych w regionie odsetek wypadków z udziałem dzieci.

POWIAT LIDZBARSKI

Liczba mieszkańców **43 088**
Powierzchnia **925,00 km²**
Długość dróg **421,5 km**
Gęstość sieci drogowej **45,6 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	25,6 km	6,1%		region 10,3%
wojewódzkie	118,8 km	28,2%		14,9%
powiatowe	233,3 km	55,4%		53,9%
gminne	43,8 km	10,4%		21,0%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	52	↘	
zabici	4	↘	
ranni	65	↘	
kolizje	437	↘	
koszt zdarzeń (mln zł)	39,2	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~10%	zd. czołowe	~75%
zd. boczne	~25%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~25%	pieszy	~25%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~5%
drzewo	~25%	drzewo	~25%
inne	~5%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	120,7	* * *
Wskaźnik demograficzny II	9,3	* * * *
Ciężkość wypadków	7,7	* * * * *
Gęstość wypadków	12,3	* * *
OCENA OGÓLNA		3,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	35%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	12%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	15%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	15%	1%	20%
Z udziałem pieszych	27%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	23%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	27%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiła znaczna poprawa bezpieczeństwa.
2. Wskaźniki zagrożenia utrzymują się na przeciętnym poziomie w regionie.
3. Główne zagrożenie stanowią wypadki najeżdżania na drzewa oraz spowodowane nieprawidłowym wyprzedzaniem. Występuje również wysokie zagrożenie pieszych i dzieci.

POWIAT MRĄGOWSKI

Liczba mieszkańców **51 349**
Powierzchnia **1 065,38 km²**
Długość dróg **528,4 km**
Gęstość sieci drogowej **49,6 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	114,2 km	21,6%	region 10,3%
wojewódzkie	63,9 km	12,1%	14,9%
powiatowe	272,9 km	51,6%	53,9%
gminne	77,4 km	14,6%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	78 ↓	
zabici	11 ↑	
ranni	118 ↓	
kolizje	477 ↓	
koszt zdarzeń (mln zł)	61,7 ↑	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

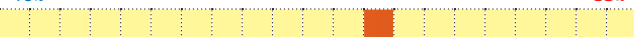
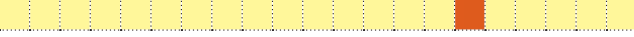
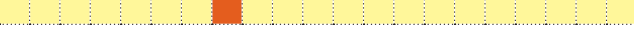
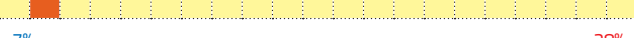
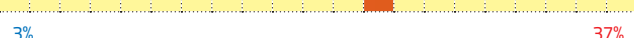
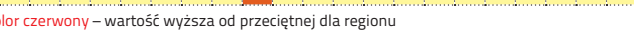
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~13%	zd. czołowe	~18%
zd. boczne	~23%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~9%	zd. tylne	~7%
pieszy	~15%	pieszy	~18%
wywrócenie	~13%	wywrócenie	~8%
drzewo	~15%	drzewo	~35%
inne	~14%	inne	~8%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	151,9	57,2	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	21,4	2,4	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	14,1	2,5	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	14,8	5,6	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	151,9	* *
Wskaźnik demograficzny II	21,4	* *
Ciężkość wypadków	14,1	* * * *
Gęstość wypadków	14,8	* *
OCENA OGÓLNA		2,50

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	35%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	6%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	33%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	6%	1%		20%
Z udziałem pieszych	14%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	22%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	14%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiło znaczne pogorszenie bezpieczeństwa pomimo spadku liczby wypadków i ofiar rannych.
2. Wskaźniki zagrożenia klasyfikują powiat jako bardzo niebezpieczny.
3. Główny problem stanowią wypadki spowodowane wymuszeniem pierwszeństwa oraz nadmierną prędkością.
4. Wyższe od przeciętnej dla regionu zagrożenie dzieci.

POWIAT NIDZICKI

Liczba mieszkańców **34 271**
Powierzchnia **960,64 km²**
Długość dróg **574,5 km**
Gęstość sieci drogowej **59,8 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	30,2 km	5,3%	region 10,3%
wojewódzkie	71,1 km	12,4%	14,9%
powiatowe	334,0 km	58,1%	53,9%
gminne	139,1 km	24,2%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	32 ↗	
zabici	11 ↗	
ranni	40 ↘	
kolizje	292 ↘	
koszt zdarzeń (mln zł)	35,9 ↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

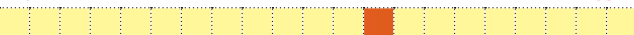
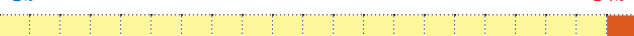
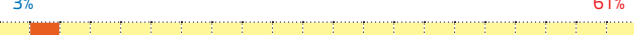
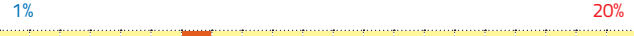
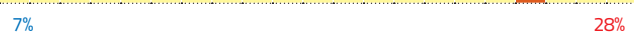
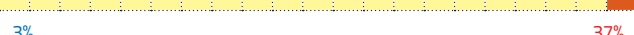
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~22%	zd. czołowe	~38%
zd. boczne	~10%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~5%	zd. tylne	~5%
pieszy	~38%	pieszy	~20%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~18%
drzewo	~22%	drzewo	~28%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	93,4	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	32,1	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	34,4	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	78,6	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	93,4	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	32,1	*
Ciężkość wypadków	34,4	*
Gęstość wypadków	5,6	* * * * *
OCENA OGÓLNA		2,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	38%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	34%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	6%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	6%	1%		20%
Z udziałem pieszych	38%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	28%	7%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	22%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiło pogorszenie poziomu bezpieczeństwa pomimo spadku liczby ofiar rannych.
2. Wskaźnik ciężkości zdarzeń osiągnął wartość krytyczną, niemal 3-krotnie wyższą od przeciętnej.
3. Główny problem stanowi zagrożenie pieszych oraz dzieci (najwyższy udział w regionie), a także nietrzeźwi uczestnicy ruchu (również najwyższy wskaźnik).

POWIAT NOWOMIEJSKI

Liczba mieszkańców **44 340**
Powierzchnia **693,93 km²**
Długość dróg **582,9 km**
Gęstość sieci drogowej **84,0 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	18,0 km	3,1%	region 10,3%
wojewódzkie	59,2 km	10,2%	14,9%
powiatowe	227,1 km	39,0%	53,9%
gminne	278,5 km	47,8%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	59 ↗	
zabici	8 ↗	
ranni	64 ↗	
kolizje	373 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	41,5 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~18%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~5%	zd. tylne	~12%
pieszy	~18%	pieszy	~25%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~5%
drzewo	~32%	drzewo	~38%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	133,1	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	18,0	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	13,6	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	10,1	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	133,1	* *
Wskaźnik demograficzny II	18,0	* * *
Ciężkość wypadków	13,6	* * * *
Gęstość wypadków	10,1	* * * *
OCENA OGÓLNA		3,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	39%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	7%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	27%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	20%	1%	20%
Z udziałem pieszych	17%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	19%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	32%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiło znaczne pogorszenie bezpieczeństwa: radykalny wzrost liczby wypadków i ofiar śmiertelnych.
2. Powiat charakteryzują wysokie wskaźniki zagrożenia, zarówno demograficzne jak i ciężkości wypadków.
3. Główne zagrożenie to nieprawidłowe wyprzedzanie (najwyższy udział w regionie) oraz najeżdżania na drzewa.

POWIAT OLECKI

Liczba mieszkańców **35 038**
Powierzchnia **874,00 km²**
Długość dróg **451,1 km**
Gęstość sieci drogowej **51,6 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	34,7 km	7,7%	region 10,3%
wojewódzkie	61,6 km	13,7%	14,9%
powiatowe	305,5 km	67,7%	53,9%
gminne	49,3 km	10,9%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	32	
zabici	3	
ranni	43	
kolizje	302	
koszt zdarzeń (mln zł)	27,1	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~12%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~15%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~22%	zd. tylne	~35%
pieszy	~18%	pieszy	~22%
wywrócenie	~22%	wywrócenie	~5%
drzewo	~22%	drzewo	~65%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	91,3	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	8,6	* * * *
Ciężkość wypadków	9,4	* * * *
Gęstość wypadków	7,1	* * * * *
OCENA OGÓLNA		4,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	34%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	22%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	22%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	19%	1%		20%
Z udziałem pieszych	16%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	25%	7%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	22%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Następuje systematyczna poprawa bezpieczeństwa – spadek liczby zdarzeń i ich skutków we wszystkich kategoriach.
2. Wskaźniki zagrożenia wskazują na przeciętny poziom ryzyka.
3. Główny problem stanowią nietrzeźwi, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz zagrożenie dzieci.



POWIAT OLSZTYŃSKI

Liczba mieszkańców **120 854**
 Powierzchnia **2 838,02 km²**
 Długość dróg **1 274,5 km**
 Gęstość sieci drogowej **44,9 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	220,4 km	17,3%	region 10,3%
wojewódzkie	189,7 km	14,9%	14,9%
powiatowe	688,9 km	54,1%	53,9%
gminne	175,5 km	13,8%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	214 ↗	
zabici	27 ↘	
ranni	285 ↗	
kolizje	1 556 ↘	
koszt zdarzeń (mln zł)	174,6 ↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

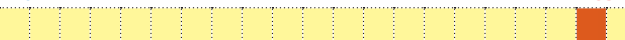
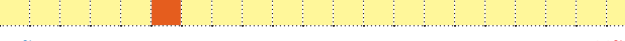
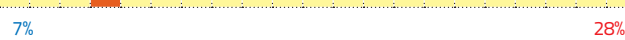
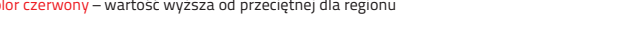
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~18%	zd. czołowe	~38%
zd. boczne	~10%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~18%
pieszy	~15%	pieszy	~12%
wywrócenie	~12%	wywrócenie	~5%
drzewo	~25%	drzewo	~22%
inne	~8%	inne	~2%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	177,1	*
Wskaźnik demograficzny II	22,3	**
Ciężkość wypadków	12,6	****
Gęstość wypadków	16,8	**
OCENA OGÓLNA		2,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	50%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	16%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	15%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	10%	1%		20%
Z udziałem pieszych	15%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	15%	7%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	24%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Nastąpiło nieznaczne pogorszenie i tak niskiego poziomu – w efekcie w roku 2012 obszar powiatu uzyskał najgorszy wynik.
2. Niski poziom bezpieczeństwa potwierdzają bardzo niekorzystne wskaźniki zagrożenia.
3. Głównym problemem jest nadmierna prędkość oraz wysoki udział nietrzeźwych, a także wypadki w wyniku najeżdżania na drzewa.

POWIAT OSTRÓDZKI

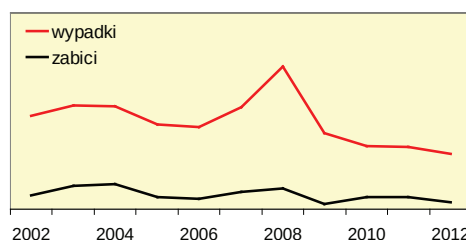
Liczba mieszkańców **107 385**
 Powierzchnia **1 766,29 km²**
 Długość dróg **957,2 km**
 Gęstość sieci drogowej **54,2 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	96,8 km	10,1%	region 10,3%
wojewódzkie	167,0 km	17,4%	14,9%
powiatowe	537,4 km	56,1%	53,9%
gminne	156,0 km	16,3%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	84	↓
zabici	11	↓
ranni	128	↓
kolizje	1 147	↓
koszt zdarzeń (mln zł)	93,5	↓



W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~23%	zd. czołowe	~45%
zd. boczne	~18%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~20%	pieszy	~20%
wywrócenie	~5%	wywrócenie	~5%
drzewo	~12%	drzewo	~28%
inne	~10%	inne	~10%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	78,2	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	10,2	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	13,1	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	8,8	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	78,2	* * * * *
Wskaźnik demograficzny II	10,2	* * * *
Ciężkość wypadków	13,1	* * * *
Gęstość wypadków	8,8	* * * *
OCENA OGÓLNA		4,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	35%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	10%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	24%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	10%	1%	20%
Z udziałem pieszych	20%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	24%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	12%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Od kilku lat następuje systematyczna poprawa bezpieczeństwa.
2. Odnotowano wysoki wskaźnik ciężkości wypadków oraz wysoki wskaźnik zagrożenia w odniesieniu do ofiar zabitych.
3. Głównym problemem jest zagrożenie bezpieczeństwa dzieci.

***** POWIAT PISKI

Liczba mieszkańców **58 354**
 Powierzchnia **1 774,58 km²**
 Długość dróg **637,8 km**
 Gęstość sieci drogowej **35,9 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	137,3 km	21,5%	region 10,3%
wojewódzkie	30,1 km	4,7%	14,9%
powiatowe	372,7 km	58,4%	53,9%
gminne	97,7 km	15,3%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	36 →	
zabici	2 ↓	
ranni	46 ↓	
kolizje	494 ↓	
koszt zdarzeń (mln zł)	35,2 ↓	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↑ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe		zd. czołowe	
zd. boczne		zd. boczne	
zd. tylne		zd. tylne	
pieszy		pieszy	
wywrócenie		wywrócenie	
drzewo		drzewo	
inne		inne	

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	61,7	* * * * *
Wskaźnik demograficzny II	3,4	* * * * *
Ciężkość wypadków	5,6	* * * * *
Gęstość wypadków	5,6	* * * * *
OCENA OGÓLNA		5,00

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	17%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	11%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	61%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	11%	1%	20%
Z udziałem pieszych	19%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	22%	7%	28%
W wyniku najechania na drzewo	8%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W wyniku systematycznej poprawy bezpieczeństwa obszar powiatu uzyskał najwyższą ocenę.
2. Ocenę tę potwierdzają niskie wartości wskaźników zagrożenia.
3. Główny problem stanowią wypadki spowodowane wymuszeniem pierwszeństwa (najwyższy udział w regionie).

POWIAT SZCZYCIEŃSKI

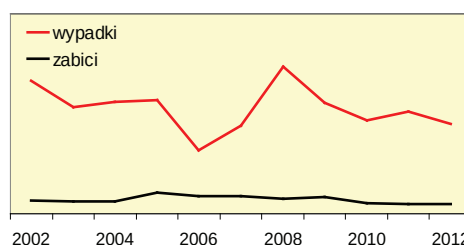
Liczba mieszkańców **71 439**
Powierzchnia **1 933,21 km²**
Długość dróg **870,5 km**
Gęstość sieci drogowej **45,0 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	186,7 km	21,5%	region 10,3%
wojewódzkie	66,1 km	7,6%	14,9%
powiatowe	483,0 km	55,5%	53,9%
gminne	134,7 km	15,5%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	90	↓
zabici	10	→
ranni	116	↓
kolizje	651	↓
koszt zdarzeń (mln zł)	65,8	↓



W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~40%
zd. boczne	~25%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~15%	pieszy	~20%
wywrócenie	~20%	wywrócenie	~10%
drzewo	~10%	drzewo	~25%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	126,0	* * *
Wskaźnik demograficzny II	14,0	* * * *
Ciężkość wypadków	11,1	* * * *
Gęstość wypadków	10,3	* * * *
OCENA OGÓLNA		3,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	43%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	16%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	26%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	8%	1%	20%
Z udziałem pieszych	14%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	20%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	11%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. W roku 2012 nastąpiła poprawa bezpieczeństwa.
2. Mimo to, wskaźniki zagrożenia utrzymują się na poziomie powyżej średniej dla regionu.
3. Główny problem stanowi nadmierna prędkość oraz wysoki udział nietrzeźwych uczestników ruchu.

POWIAT WĘGORZEWSKI

Liczba mieszkańców **23 736**
Powierzchnia **693,225 km²**
Długość dróg **303,5 km**
Gęstość sieci drogowej **43,8 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	31,5 km	10,4%	region 10,3%
wojewódzkie	28,2 km	9,3%	14,9%
powiatowe	216,0 km	71,2%	53,9%
gminne	27,8 km	9,2%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	30 ↗	
zabici	2 ↘	
ranni	37 ↗	
kolizje	135 →	
koszt zdarzeń (mln zł)	17,0 ↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~12%	zd. czołowe	~10%
zd. boczne	~18%	zd. boczne	~8%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~22%
pieszy	~24%	pieszy	~50%
wywrócenie	~14%	wywrócenie	~28%
drzewo	~38%	drzewo	~2%
inne	~10%	inne	~50%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2		177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4		32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5		34,4
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	5,6		78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	126,4	* * *
Wskaźnik demograficzny II	8,4	* * * * *
Ciężkość wypadków	6,7	* * * * *
Gęstość wypadków	9,9	* * * *
OCENA OGÓLNA		4,25

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	53%	16%	53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	20%	3%	34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	3%	3%	61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	3%	1%	20%
Z udziałem pieszych	23%	10%	44%
Z udziałem dzieci do lat 14	13%	7%	28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	37%	3%	37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Mimo wzrostu liczby wypadków i ofiar rannych nastąpiła poprawa bezpieczeństwa, na co wpływ miał spadek liczby ofiar śmiertelnych.
2. Niemal wszystkie wskaźniki zagrożenia osiągnęły wartość poniżej przeciętnej dla regionu.
3. Odnotowano najwyższy w regionie udział wypadków w wyniku nadmiernej prędkości oraz najeżdżania na drzewa.

POWIAT ELBLĄG

Liczba mieszkańców **124 257**
Powierzchnia **79,82 km²**
Długość dróg **190,8 km**
Gęstość sieci drogowej **239 km/100 km²**



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	11,2 km	5,9%	region 10,3%
wojewódzkie	28,8 km	15,1%	14,9%
powiatowe	97,1 km	50,9%	53,9%
gminne	53,7 km	28,1%	21,0%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	113 ↓	
zabici	3 ↓	
ranni	135 ↓	
kolizje	1 278 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	87,9 ↓	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↓ - spadek → - bez zmian.

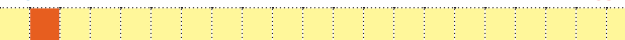
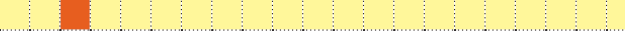
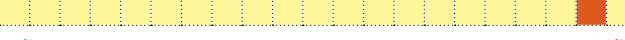
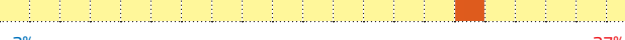
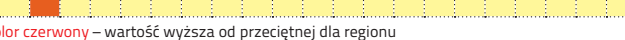
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~25%	zd. boczne	~35%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~10%
pieszy	~45%	pieszy	~25%
wywrócenie	~10%	wywrócenie	~10%
drzewo	~15%	drzewo	~65%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	90,9	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	2,4	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	2,7	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	59,2	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	95,0	* * * *
Wskaźnik demograficzny II	2,4	* * * * *
Ciężkość wypadków	2,5	* * * * *
Gęstość wypadków	61,8	*
OCENA OGÓLNA		3,75

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	32%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	4%		20%
Z udziałem pieszych	43%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	23%		28%
W wyniku najeżdżania na drzewo	6%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Od kilku lat następuje systematyczna poprawa bezpieczeństwa.
2. Na wysokim poziomie utrzymuje się gęstość wypadków, jednak ich ciężkość jest bardzo niska.
3. Największym problemem jest bezpieczeństwo pieszych, w tym dzieci – co jest charakterystyczne dla powiatów miejskich.

POWIAT OLSZTYN

Liczba mieszkańców
Powierzchnia
Długość dróg
Gęstość sieci drogowej

175 420
88,33 km²
252,0 km
285 km/100 km²



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	25,2 km	10,0%	
wojewódzkie	12,9 km	5,1%	
powiatowe	14,0 km	5,6%	
gminne	199,8 km	79,3%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	198 ↗	
zabici	5 ↘	
ranni	229 ↗	
kolizje	2 974 ↗	
koszt zdarzeń (mln zł)	176,8 ↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym: ↗ - wzrost ↘ - spadek → - bez zmian.

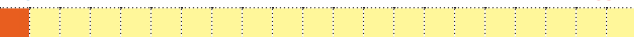
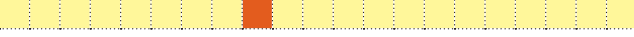
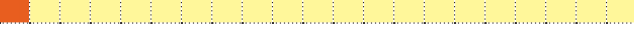
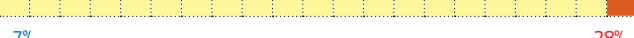
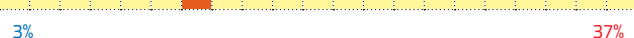
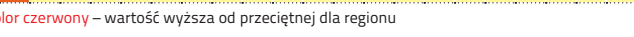
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH	
zd. czołowe	~15%	zd. czołowe	~25%
zd. boczne	~20%	zd. boczne	~10%
zd. tylne	~10%	zd. tylne	~5%
pieszy	~45%	pieszy	~40%
wywrócenie	~5%	wywrócenie	~20%
drzewo	~5%	drzewo	~25%
inne	~10%	inne	~5%

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	57,2	112,9	177,1
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	2,4	2,9	32,1
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	2,5	2,5	34,4
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	5,6	78,6	78,6

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		OCENA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA
Wskaźnik demograficzny I	112,9	* * *
Wskaźnik demograficzny II	2,9	* * * * *
Ciężkość wypadków	2,5	* * * * *
Gęstość wypadków	78,6	*
OCENA OGÓLNA		3,50

Poziom bezpieczeństwa mierzony jest liczbą gwiazdek: od 1 (najniższy) do 5 (najwyższy).

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE REGIONU	max.
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%	16%		53%
Spowodowanych pod wpływem alkoholu	8%	3%		34%
Spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa	24%	3%		61%
Spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem	1%	1%		20%
Z udziałem pieszych	44%	10%		44%
Z udziałem dzieci do lat 14	15%	7%		28%
W wyniku najechania na drzewo	3%	3%		37%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WNIOSKI

1. Od kilku lat następuje systematyczna poprawa bezpieczeństwa.
2. Na wysokim poziomie utrzymuje się gęstość wypadków, jednak ich ciężkość jest bardzo niska.
3. Największym problemem jest bezpieczeństwo pieszych, w tym dzieci – co jest charakterystyczne dla powiatów miejskich.





Wnioski i rekomendacje

Przedstawiony raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2012 pozwala na wyciągnięcie podstawowych wniosków, co do głównych zagrożeń na drogach regionu. Oto najważniejsze z nich:

- ❖ **Udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jest najwyższy w kraju.** Aż 33 procent ze wszystkich wypadków w województwie miało miejsce właśnie z tego powodu. Średnia dla kraju to 28 procent. W naszym województwie z powodu nadmiernej prędkości zginęło 67 osób, a 725 zostało rannych.
- ❖ **Specyfiką regionu są wypadki powodowane najechaniem na drzewo** – udział tego typu zdarzeń jest najwyższy w Polsce i wynosi 16 procent. W roku 2012 zginęły w nich 42 osoby, a 328 zostało rannych.
- ❖ **Bardzo wysoki jest również udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu.** Stanowią one 15 procent wszystkich wypadków, zginęło w nich 29 osób, a 216 zostało rannych.

W obszarze głównych zagrożeń dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego na tle całego kraju pozytywnie wyróżniamy się jedynie pod względem wypadków z pieszymi (jesteśmy jednym z trzech najbezpieczniejszych pod tym względem województw w kraju), choć 25-cio procentowy udział tych zdarzeń nadal stanowi jeden z ważnych problemów bezpieczeństwa w naszym regionie. Średnia dla Polski to 27 procent. W 2012 roku w naszym regionie w wypadkach z pieszymi zginęło 31 osób, a 386 zostało rannych.

Mając na względzie powyższe wnioski, a także korzystając z tzw. „dobrych praktyk”, proponuje się listę rekomendacji – stanowiących katalog działań, których realizacja warunkować będzie poprawę bezpieczeństwa oraz utrzymanie pozytywnych trendów w zakresie minimalizacji zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców Warmii i Mazur w ruchu drogowym w najbliższych latach. Kluczowe rekomendacje dotyczą działań systemowych:

1. Podstawowym warunkiem wysokiej efektywności prac na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie powinno być działanie w oparciu o **System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego**.
2. **Wola polityczna** jest kryterium wstępnym w tworzenia właściwego klimatu dla podejmowania działań systemowych. Odpowiedni klimat łączy decydentów, polityków i użytkowników dróg, w jasny sposób informując o korzyściach płynących ze wspólnego działania.
3. Ważne jest tworzenie i wzmacnianie istniejących **struktur zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**, w tym: wskazanie i określenie roli instytucji wiodącej, głównych partnerów, źródeł zasobów, odpowiedni poziom wyszkolenia personelu oraz wsparcie eksperckie instytucji naukowych.
4. Skuteczność podejmowanych działań gwarantuje odpowiedzialne **zarządzanie i koordynacja działań** pomiędzy poszczególnymi interesariuszami, promocja dobrych praktyk i wiedzy.
5. Tworząc plany wspólnych działań należy mieć jednolitą **wizję, strategię i cele**, wpisujące się w szerszą strategię i politykę transportową regionu.
6. Jeśli to możliwe, należy planować programy, działania i interwencje w oparciu o określony **mechanizm finansowania**.

Poza rekomendacjami skierowanymi na doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego należy również wskazać listę rekomendacji odnoszących się do redukcji głównych zagrożeń na drogach regionu, a zatem: skutków jazdy z nadmierną prędkością i wypadków w wyniku najechania na drzewa rosnące w koronie drogi. Działania redukujące te zjawiska są złożone i należy je dostosowywać do lokalnych okoliczności. Z uwagi na charakter i dużą skalę problemu w województwie warmińsko-mazurskim, jako najważniejsze proponuje się następujące rozwiązania:

1. Jako podstawowe kryterium ustalania limitu prędkości należy przyjąć **zasadę uwzględniania biomechanicznych ograniczeń człowieka**. Zgodnie z tą zasadą, pieszy nie powinien być narażony na uderzenia pojazdu poruszającego się z prędkością wyższą niż 30 km/h, a pasażerowie pojazdu nie powinni być narażeni na uderzenia boczne pojazdu poruszającego się z prędkością wyższą niż 50 km/h i czołowe z pojazdem o prędkości wyższej niż 70 km/h.
2. Należy **dążyć do ograniczania prędkości** na drogach niespełniających powyższej zasady.
3. Należy **separować kierunki ruchu za pomocą barier** na drogach o wyższych dopuszczalnych limitach prędkości.
4. Tam, gdzie jest to możliwe należy **powszechnie stosować i budować ronda** zamiast skrzyżowań tradycyjnych.
5. W celu ochrony pieszych i rowerzystów w obszarach miejskich należy **wdrażać i stosować techniczne środki uspokojenia ruchu**.
6. Poza terenem zabudowanym należy **separować ruch pieszy i rowerowy** od ruchu samochodowego.
7. Należy **dążyć do usuwania przeszkód umiejscowionych w najbliższym otoczeniu drogi** (w tym drzew).
8. Należy **przekształcać sieć drogową w kierunku wyraźnie zhierarchizowanego układu o regulowanej dostępności**, z różnymi eksploatacyjnymi prędkościami dostosowanymi do funkcji dróg i ulic.
9. Należy **usprawnić i intensyfikować losowe kontrole prędkości** oraz selekcjonować miejsca do intensywniejszego nadzoru i wdrażania rozwiązań automatycznych.
10. Należy **systematycznie monitorować prędkość** dla opisu stanu ruchu, podejmowania decyzji w zakresie zarządzania prędkością i prowadzenia analiz porównawczych.
11. Należy **przewodzić systematyczną, bazującą na badaniach naukowych kampanię informacyjną** o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością jazdy, skierowaną do różnych grup kierowców.

Trzecim ważnym problemem ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim są wypadki spowodowane jazdą pod wpływem alkoholu. Nie jest to problem nowy, ani dla naszego regionu, ani kraju. Na całym świecie podjęto do tej pory wiele prac mających na celu jego ograniczenie. Mając na względzie szereg uwarunkowań oraz aktualny stan wiedzy, na poziomie regionalnym rekomenduje się następujący katalog działań:

1. Jako podstawowy element polityki informacyjno-edukacyjnej dotyczącej alkoholu w odniesieniu do problematyki wypadków drogowych, należy przyjąć jednolity i konsekwentny przekaz: **„Jedyny właściwy poziom alkoholu u kierowcy powinien wynosić ZERO”**.
2. Należy **prowadzić kampanie i programy edukacyjne** bazując na wiedzy i badaniach naukowych.
3. Należy **zwiększać częstotliwość i ilość wyrwkowych, losowych kontroli i testów zawartości alkoholu** w wydychanym powietrzu u wszystkich kierowców, nie tylko tych zachowujących się „podejrzanie”.
4. Należy zwiększać szanse na wykrycie nietrzeźwych kierowców poprzez **doposażenie policjantów w nowoczesne urządzenia typu ALCOBLOW**, umożliwiające przeprowadzanie znacznie większej ilości kontroli w krótszym czasie.
5. Należy dążyć do **zorganizowania systemu reedukacji recydywistów** poprzez dodatkowe kursy i szkolenia oraz kierowanie ich na obowiązkowe konsultacje psychologiczne.
6. Należy promować nowoczesne **rozwiązania techniczne w formie blokad zapłonu z detektorem alkoholu** w samochodach należących do młodych kierowców, flot samochodowych i osób, które pod wpływem alkoholu popełniały wcześniej ciężkie wykroczenia drogowe.
7. W ramach funkcjonującej polityki lokalnej należy **ograniczać dostęp do napojów alkoholowych**, zwłaszcza młodym i początkującym kierowcom.



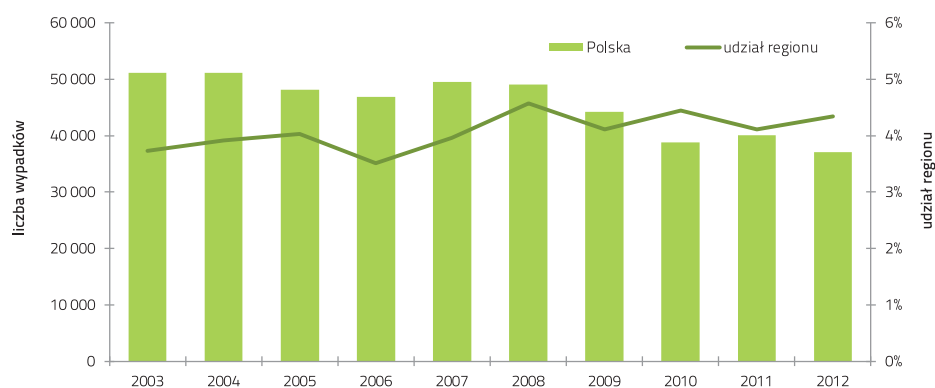
Załącznik 1

Województwo warmińsko-mazurskie na tle kraju

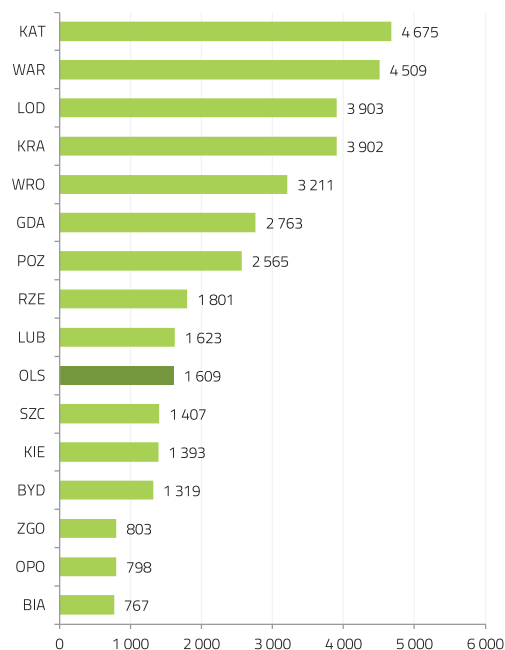
Wypadki drogowe w latach 2000-2012

symbol	województwo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
WRO	dolnośląskie	3 785	3 552	3 242	2 960	2 987	3 149	3 030	3 115	3 003	2 668	2 294	2 948	3 211
BYD	kujawsko-pomorskie	2 877	2 665	2 626	2 495	2 396	2 157	2 051	2 038	1 908	1 646	1 490	1 336	1 319
LUB	lubelskie	3 540	2 705	3 043	2 644	2 586	2 446	2 211	2 419	2 358	2 093	1 820	1 798	1 623
ZGO	lubuskie	950	801	799	788	847	860	835	908	906	992	845	823	803
LOD	łódzkie	4 760	4 814	4 631	4 628	4 826	4 753	4 554	4 847	4 773	4 709	4 157	4 266	3 903
KRA	małopolskie	5 426	5 237	5 286	4 973	4 882	4 437	4 440	4 720	4 677	4 418	4 003	4 364	3 902
WAR	mazowieckie	7 627	7 224	7 224	6 805	6 375	6 452	6 617	6 881	6 910	5 763	5 190	5 130	4 509
OPO	opolskie	1 632	1 440	1 366	1 348	1 191	1 013	1 048	1 087	1 043	912	836	836	798
RZE	podkarpackie	2 328	2 294	2 250	2 229	2 380	2 244	2 223	2 278	2 356	2 173	1 961	2 104	1 801
BIA	podlaskie	1 538	1 407	1 452	1 361	1 226	1 185	1 135	1 162	1 136	1 041	847	816	767
GDA	pomorskie	3 522	3 569	3 682	3 262	3 214	3 064	2 751	3 057	3 199	2 848	2 660	2 910	2 763
KAT	śląskie	6 898	6 496	6 421	6 379	7 046	6 355	6 179	6 320	5 903	5 565	5 015	5 031	4 675
KIE	świętokrzyskie	2 283	2 208	2 209	2 171	2 172	1 906	1 886	1 919	1 899	1 744	1 574	1 516	1 393
OLS	warmińsko-mazurskie	1 987	1 849	1 787	1 907	1 997	1 936	1 645	1 962	2 241	1 827	1 725	1 647	1 609
POZ	wielkopolskie	5 805	5 364	5 362	5 071	4 910	4 268	4 500	4 886	4 882	3 989	2 930	2 996	2 565
SZC	zachodniopomorskie	2 455	2 174	2 179	2 057	2 034	1 875	1 771	1 937	1 860	1 818	1 485	1 544	1 407
RAZEM		57 413	53 799	53 559	51 078	51 069	48 100	46 876	49 536	49 054	44 196	38 832	40 065	37 048

Ewolucja liczby wypadków w latach 2003-2012 na terenie kraju oraz udziału województwa warmińsko-mazurskiego



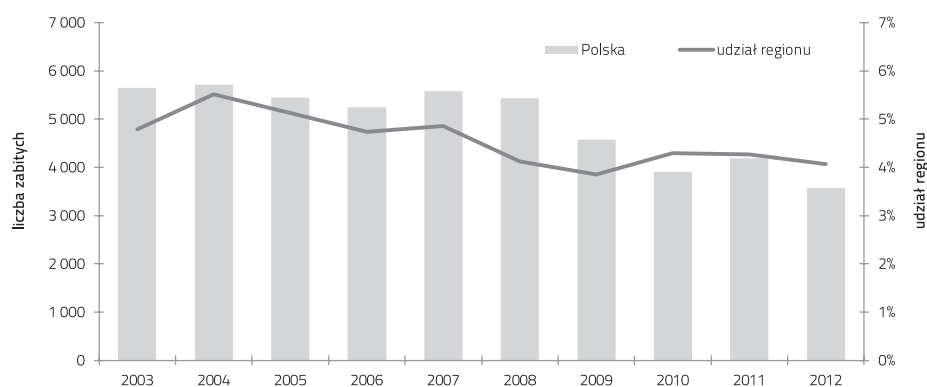
Miejsce regionu wśród pozostałych województw pod względem liczby wypadków w 2012 roku



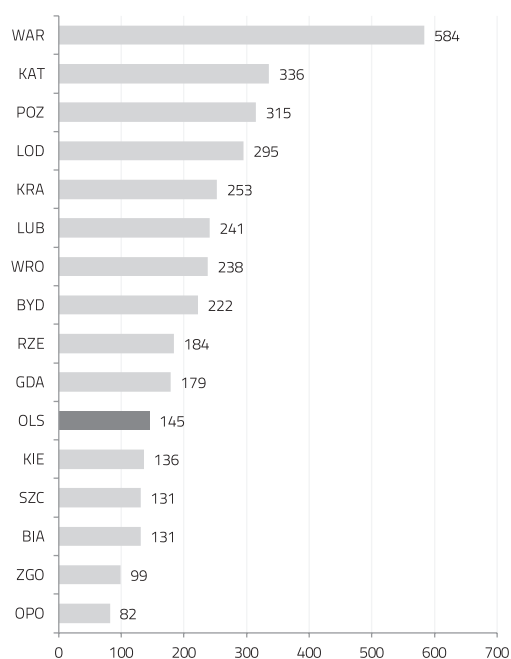
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w latach 2000-2012

symbol	województwo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
WRO	dolnośląskie	454	377	393	374	371	364	344	359	363	294	241	258	238
BYD	kujawsko-pomorskie	327	311	320	290	299	325	347	364	311	231	228	234	222
LUB	lubelskie	412	358	354	336	358	322	341	351	372	318	256	252	241
ZGO	lubuskie	185	145	177	180	168	174	147	155	170	137	108	122	99
LOD	łódzkie	511	452	509	493	440	444	415	447	439	347	320	322	295
KRA	małopolskie	400	384	375	365	335	334	308	341	344	314	235	312	253
WAR	mazowieckie	994	900	1 015	905	967	885	849	956	920	786	655	712	584
OPO	opolskie	167	149	141	163	150	148	128	136	141	114	107	99	82
RZE	podkarpackie	267	246	223	250	295	287	260	257	234	220	202	224	184
BIA	podlaskie	201	185	209	215	200	211	208	209	162	179	146	152	131
GDA	pomorskie	323	328	285	276	307	266	256	266	265	257	198	222	179
KAT	śląskie	588	457	513	513	511	439	427	475	455	414	352	347	336
KIE	świętokrzyskie	263	220	292	242	221	227	221	256	240	176	197	179	136
OLS	warmińsko-mazurskie	284	277	251	270	315	279	248	271	224	176	168	179	145
POZ	wielkopolskie	604	495	520	525	540	503	511	511	553	403	343	405	315
SZC	zachodniopomorskie	333	250	250	243	235	236	233	229	244	206	151	170	131
RAZEM		6 313	5 534	5 827	5 640	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	4 572	3 907	4 189	3 571

Ewolucja liczby ofiar zabitych w latach 2003-2012 na terenie kraju oraz udziału województwa warmińsko-mazurskiego



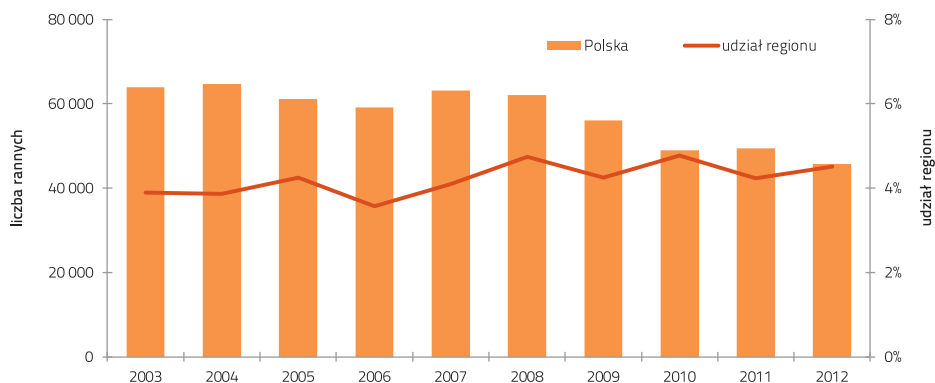
Miejsce regionu wśród pozostałych województw pod względem liczby ofiar zabitych w 2012 roku



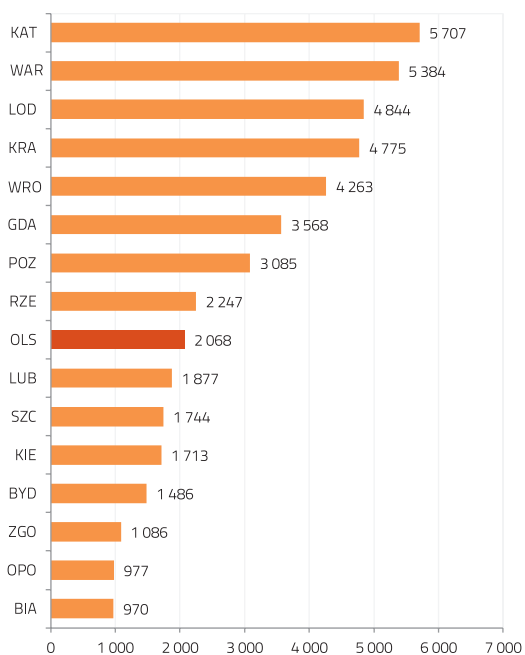
Ofiary ranne wypadków drogowych w latach 2000-2012

	WOJEWÓDZTWO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
WRO	dolnośląskie	4 735	4 395	3 974	3 544	3 686	4 089	3 958	4 336	4 111	3 646	3 098	3 948	4 263
BYD	kujawsko-pomorskie	3 614	3 349	3 343	3 123	3 016	2 757	2 560	2 564	2 343	1 943	1 799	1 463	1 486
LUB	lubelskie	4 418	3 459	3 954	3 372	3 287	3 160	2 757	3 051	2 955	2 674	2 288	2 250	1 877
ZGO	lubuskie	1 186	1 070	1 083	1 055	1 209	1 169	1 125	1 191	1 236	1 323	1 113	1 086	1 086
LOD	łódzkie	5 641	5 901	5 543	5 562	5 844	5 753	5 623	6 037	5 953	5 958	5 226	5 231	4 844
KRA	małopolskie	7 050	6 814	6 820	6 373	6 355	5 596	5 692	6 146	5 973	5 603	5 046	5 425	4 775
WAR	mazowieckie	9 141	8 887	8 762	8 245	7 752	7 985	8 177	8 485	8 394	7 082	6 339	6 148	5 384
OPO	opolskie	2 196	1 944	1 756	1 725	1 536	1 294	1 325	1 395	1 281	1 128	1 028	1 001	977
RZE	podkarpackie	2 877	2 855	2 746	2 726	3 000	2 858	2 873	2 985	3 003	2 776	2 571	2 620	2 247
BIA	podlaskie	1 910	1 723	1 877	1 742	1 572	1 490	1 425	1 441	1 482	1 353	1 125	1 006	970
GDA	pomorskie	4 586	4 565	4 894	4 362	4 272	4 044	3 533	3 988	4 159	3 641	3 406	3 711	3 568
KAT	śląskie	8 512	8 218	7 930	7 814	8 703	7 894	7 742	7 870	7 294	6 854	6 132	6 111	5 707
KIE	świętokrzyskie	2 809	2 855	2 708	2 719	2 813	2 580	2 340	2 397	2 358	2 275	2 017	1 855	1 713
OLS	warmińsko-mazurskie	2 626	2 384	2 314	2 492	2 498	2 598	2 108	2 590	2 948	2 382	2 338	2 098	2 068
POZ	wielkopolskie	7 444	7 012	7 079	6 495	6 435	5 567	5 712	6 338	6 265	5 171	3 624	3 663	3 085
SZC	zachodniopomorskie	2 996	2 763	2 715	2 551	2 683	2 357	2 173	2 410	2 342	2 237	1 802	1 885	1 744
RAZEM		71 741	68 194	67 498	63 900	64 661	61 191	59 123	63 224	62 097	56 046	48 952	49 501	45 794

Ewolucja liczby ofiar rannych w latach 2003–2012 na terenie kraju oraz udziału województwa warmińsko-mazurskiego



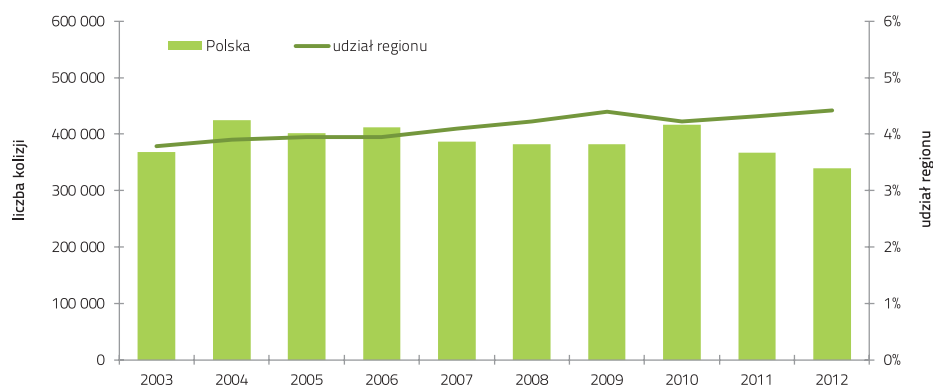
Miejsce regionu wśród pozostałych województw pod względem liczby ofiar rannych w 2012 roku



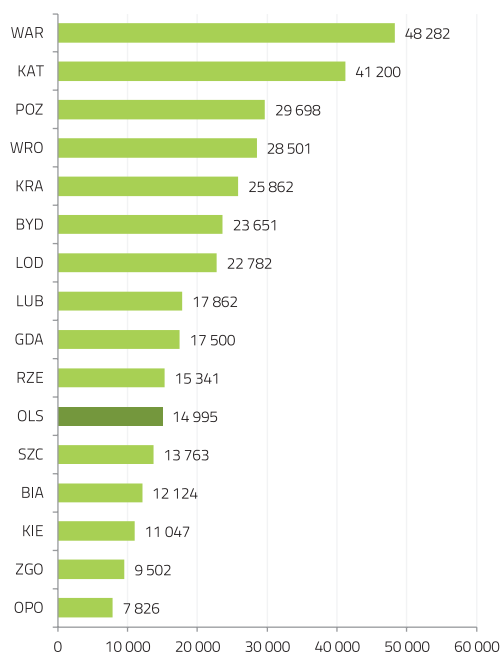
Kolizje drogowe w latach 2000-2012

	województwo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
OLS	warmińsko-mazurskie	12 826	12 732	13 399	13 914	16 581	15 849	16 233	15 847	16 102	16 784	17 562	15 798	14 995
POLSKA		334 797	344 727	358 807	367 700	424 938	401 440	411 727	386 934	381 520	381 769	416 075	366 520	339 581

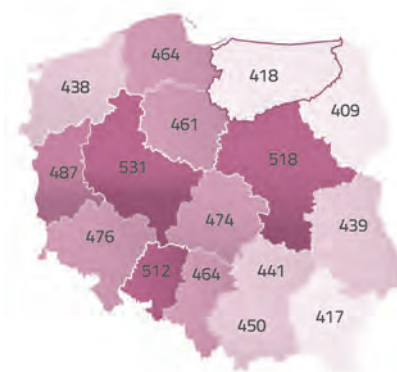
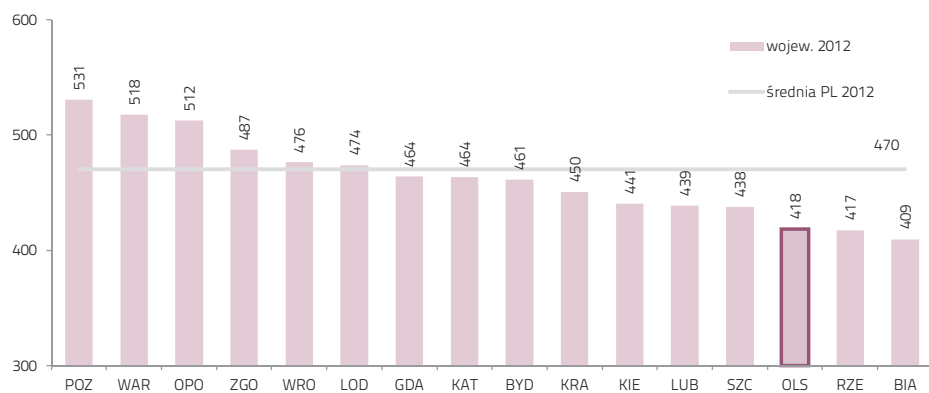
Ewolucja liczby kolizji w latach 2003-2012 na terenie kraju oraz udziału województwa warmińsko-mazurskiego



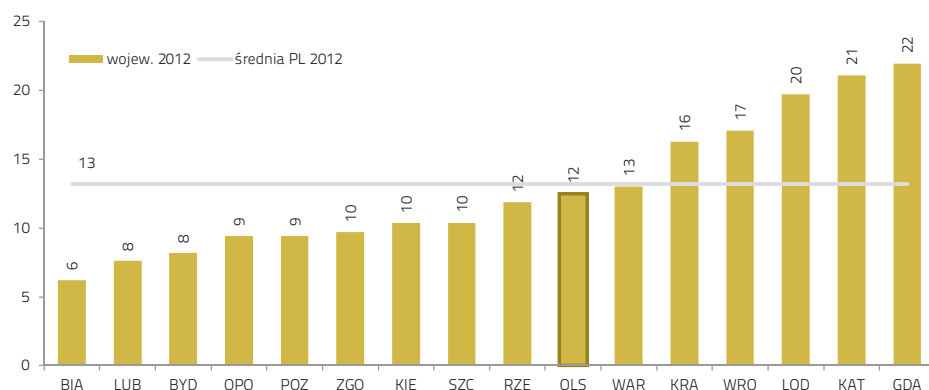
Miejsce regionu wśród pozostałych województw pod względem liczby kolizji w 2012 roku



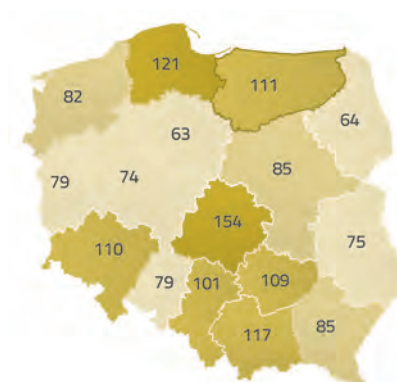
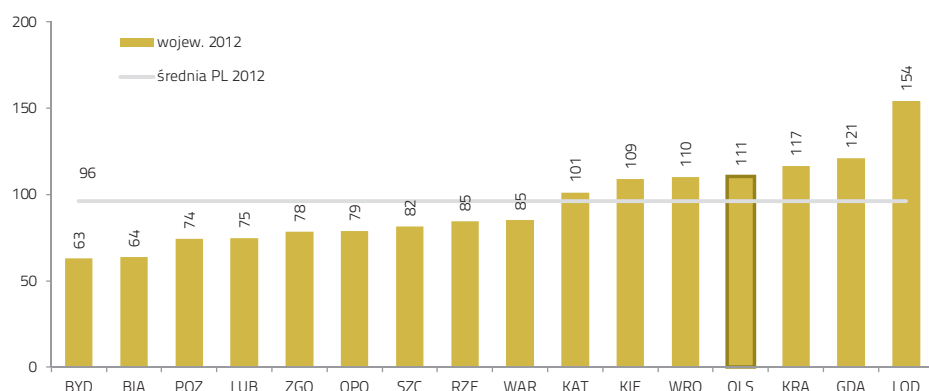
Poziom motoryzacji - liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców



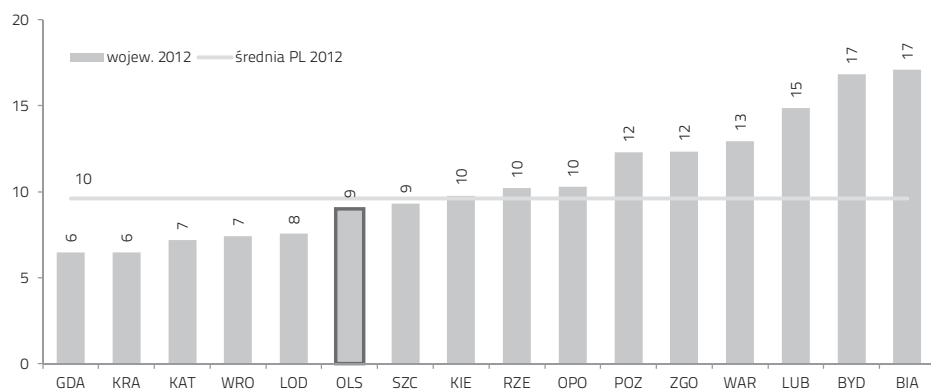
Gęstość wypadków - liczba wypadków przypadająca na 100 km sieci drogowej



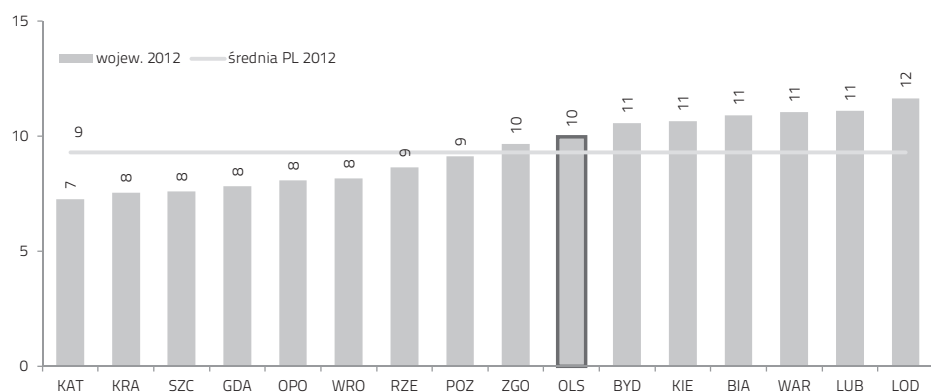
Ryzyko wypadków - liczba wypadków przypadająca na 100 000 mieszkańców



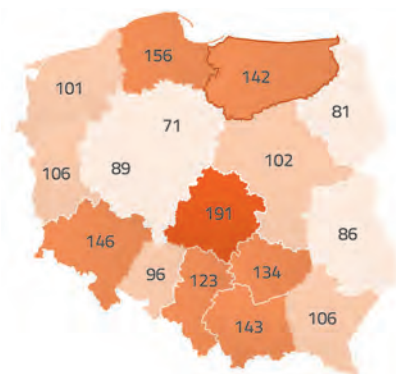
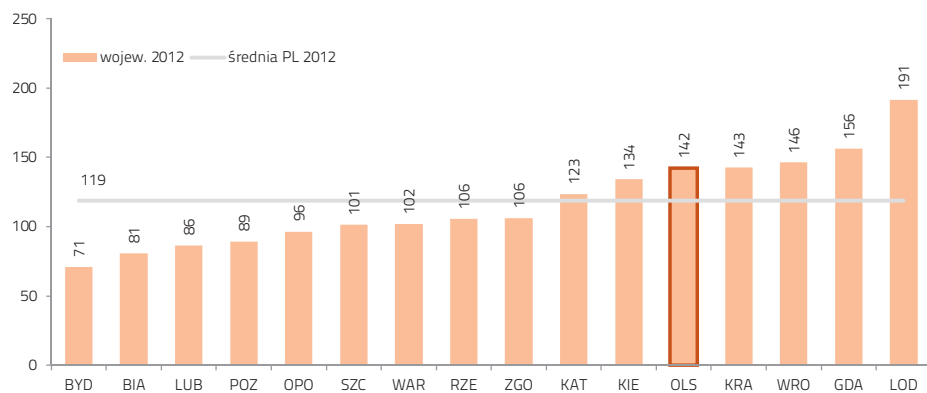
Ciężkość wypadków - liczba ofiar zabitych przypadająca na 100 wypadków



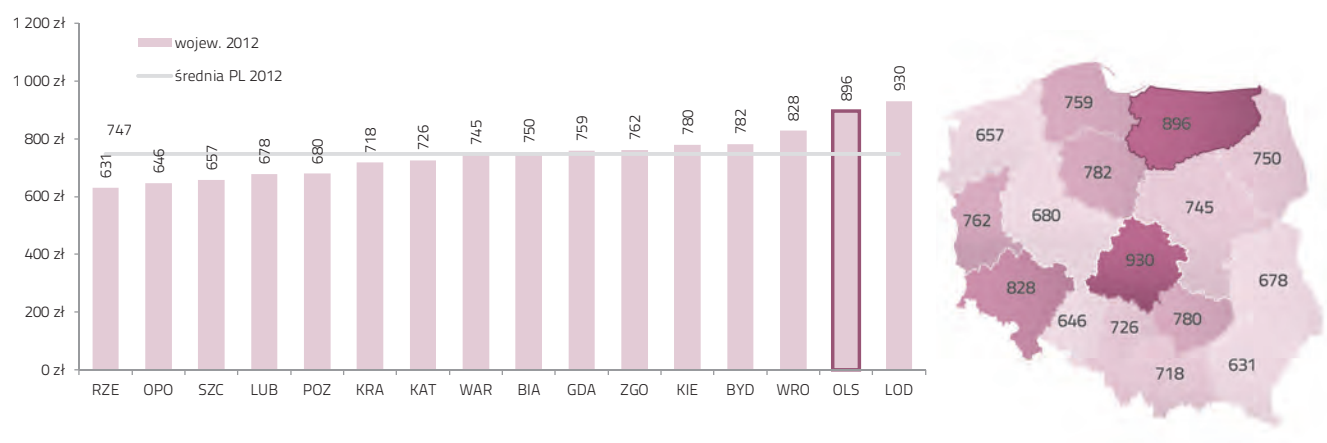
Ryzyko zgonu - liczba ofiar zabitych przypadająca na 100 000 mieszkańców



Ryzyko obrażeń - liczba ofiar rannych przypadająca na 100 000 mieszkańców



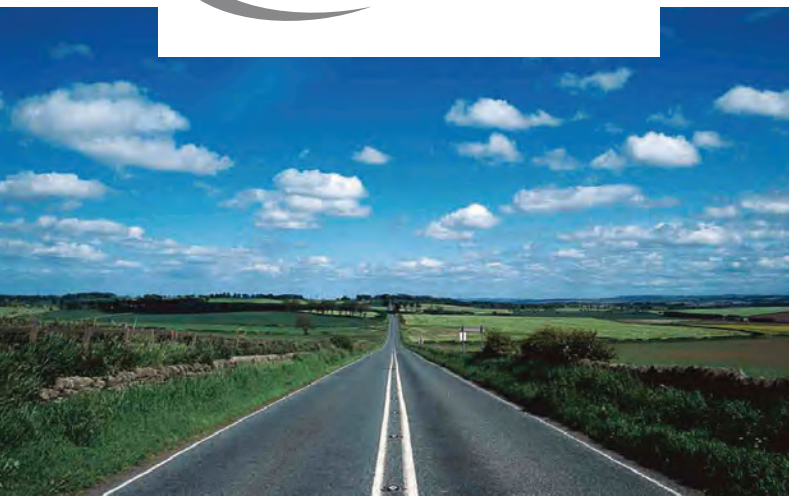
Straty społeczne – koszt wszystkich zdarzeń drogowych i ich skutków przypadający na 1 mieszkańca



Załącznik 2

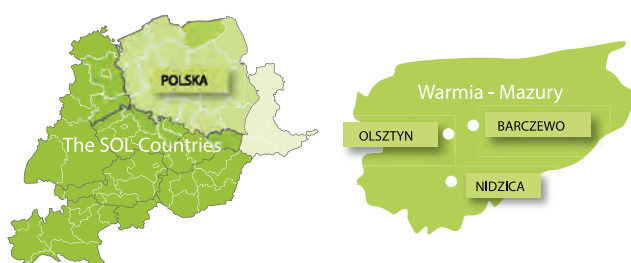
Zdarzenia drogowe i ich skutki w 2012 roku

Powiat	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Wypadki/100 tys. mieszkańców	Zabici/100 tys. mieszkańców	Zabici/100 wypadków	Wypadki/100 km	Ranni/100 tys. mieszkańców
bartoszycki	49	5	60	479	80,3	8,2	10,2	7,48	98,30
braniewski	58	2	72	428	134,0	4,6	3,4	10,07	166,37
działdowski	53	7	75	499	79,4	10,5	13,2	8,39	112,38
elbląski	90	8	127	706	154,1	13,7	8,9	8,59	217,42
elcki	79	5	100	790	88,9	5,6	6,3	14,42	112,56
giżycki	55	7	67	403	95,2	12,1	12,7	10,70	116,00
gołdapski	24	4	37	226	87,2	14,5	16,7	7,44	134,37
iławski	145	6	184	899	155,8	6,4	4,1	16,86	197,75
kętrzyński	38	4	40	449	57,2	6,0	10,5	5,66	60,22
lidzbarski	52	4	65	437	120,7	9,3	7,7	12,34	150,85
mrągowski	78	11	118	477	151,9	21,4	14,1	14,76	229,80
nidzicki	32	11	40	292	93,4	32,1	34,4	5,57	116,72
nowomiejski	59	8	64	373	133,1	18,0	13,6	10,12	144,34
olecki	32	3	43	302	91,3	8,6	9,4	7,09	122,72
olsztyński	214	27	285	1 556	177,1	22,3	12,6	16,79	235,82
ostródzki	84	11	128	1 147	78,2	10,2	13,1	8,78	119,20
piski	36	2	46	494	61,7	3,4	5,6	5,64	78,83
szczycieński	90	10	116	651	126,0	14,0	11,1	10,34	162,38
węgorzewski	30	2	37	135	126,4	8,4	6,7	9,88	155,88
m. Elbląg	113	3	135	1 278	90,9	2,4	2,7	59,22	108,65
m. Olsztyn	198	5	229	2 974	112,9	2,9	2,5	78,58	130,54
Razem	1 609	145	2 068	14 995	110,8	10,0	9,0	12,50	142,37



SOL - SAVE OUR LIVES

Kompleksowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Europy Środkowej



PILOTAŻ W POLSCE: WARMIA-MAZURY

Od 2004 r. na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego realizowany jest Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, zakładający zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% do 2013 r.

Za koordynację realizacji programu GAMBIT w regionie odpowiada Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której sekretariat znajduje się w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego-Regionalnym Centrum BRD w Olsztynie.

W ramach projektu SOL na terenie województwa zrealizowano pilotażowe działania wdrożeniowe w miejscowościach: Olsztyn, Barczewo oraz Nidzica.

Miały one na celu poprawę bezpieczeństwa mieszkańców w zakresie problemów brd związanych z: zagrożeniem dzieci w ruchu drogowym, nadmierną prędkością oraz prowadzeniem pojazdów pod wpływem alkoholu.

INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO & WORD OLSZTYN

Główne zadania Instytutu Transportu Samochodowego:

- Powołanie Rady Konsultacyjnej na poziomie krajowym
- Opracowanie narzędzi do oceny stanu brd

Główne zadania WORD Olsztyn:

- Budowa zespołu partnerów regionalnych
- Identyfikacja grup ryzyka i obszarów pilotażowych
- Programowanie strategii i planów działań
- Wdrożenie zaprogramowanych działań

Maria Dąbrowska-Loranc

Tel.: +48 22 814 17 46

Fax: +48 22 811 09 06

Instytut Transportu Samochodowego

ul. Jagiellońska 80

03-301 Warszawa



Krzysztof Piskorz

Tel.: +48 89 538 11 36

Fax: +48 89 538 11 35

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego

Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ul. Towarowa 17

10-416 Olsztyn



Zapisz się do
e-newslettera SOL
i e-magazynu SOL!



www.sol-project.eu

Projekt SOL realizowany w ramach Programu dla Europy Środkowej jest współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF)

Projekt SOL wspiera:

TIME FOR ACTION
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020



Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Obserwatorium powstało w 2012 r. przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego – Regionalnym Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego misją jest rozpowszechnianie informacji i analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie, a także udostępnianie wiedzy o nowoczesnych sposobach przeciwdziałania zagrożeniu zdrowia i życia w ruchu drogowym.

Idea obserwatoriów bezpieczeństwa wywodzi się z doświadczeń państw, które od lat skutecznie przeciwdziałają problemom niebezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich sukces w dużej mierze wynika z docenienia wagi powszechnego dostępu do wiarygodnej i sprawdzonej informacji i wiedzy o wielkości zagrożenia. Ta wiedza jest kluczem do podejmowania

właściwych decyzji przez instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo oraz wzbudzania motywacji i współodpowiedzialności społeczeństwa – zarówno w skali całego kraju, jak i w środowiskach lokalnych.

Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poprzez swoją stronę internetową (www.obserwatorium.word.olsztyn.pl) oraz cyklicznie wydawane raporty i opracowania oferuje dostęp do aktualnych danych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym regionie i podejmowanych działaniach prewencyjnych, a także możliwość korzystania z obszernej bazy wiedzy o zagadnieniach związanych z tematyką bezpieczeństwa na drogach.



www.word.olsztyn.pl



www.obserwatorium.word.olsztyn.pl