

**Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji
z siedzibą w Radomiu**



A N A L I Z A

**stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym
na obszarze działania KWP zs. w Radomiu
za okres styczeń-grudzień 2017 roku.**

Radom, luty 2018

SPIS TREŚCI

I.	Słowo wstępne.....	3
II.	Informacja o zdarzeniach drogowych.....	4
III.	Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych	6
	3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.....	6
	3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.	8
	3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.	9
IV.	Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.....	10
	4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.....	10
	4.2. Wypadki z winy kierującego.	11
	4.3. Wypadki z winy pieszego.	13
	4.4. Ofiary wypadków drogowych.	16
V.	Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.	18
	5.1. Miejsce powstawania wypadków.	18
	5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.....	22
	5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.	26
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.....	30
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.	31
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.	33
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej.	36
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.....	38
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna.	39
XI.	Mapy.....	43
XII.	Podsumowanie.....	46

I. Słowo wstępne.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2014 roku Polskę zamieszkiwało nieco ponad 38,5 miliona obywateli, z czego 5,2 miliona (ok. 13.9%) to mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Zarówno pod względem liczby ludności, jak i terytorialnie (35,5 tys. km²), województwo mazowieckie jest największym województwem w kraju. Od wschodu graniczy z województwem lubelskim i podlaskim, od południa z województwem świętokrzyskim, od zachodu z województwem łódzkim i kujawsko-pomorskim, a od północy z województwem warmińsko-mazurskim.

Ze względu na swój obszar, zaludnienie, położenie geograficzne oraz umiejscowienie w jego centrum stolicy kraju – natężenie ruchu na sieci dróg województwa mazowieckiego jest szczególnie wysokie. Dodatkowo należy mieć na względzie charakterystykę ruchu, której znaczącą część stanowi tzw. ruch tranzytowy, ze szczególnie dużym udziałem pojazdów ciężkich poruszających się w ruchu międzynarodowym.

W granicach administracyjnych województwa funkcjonują dwa garnizony Policji tj. mazowiecki i stołeczny. W strukturze mazowieckiego garnizonu Policji działa 28 jednostek terenowych, w tym 4 Komendy miejskie i 24 komendy powiatowe. Jednostką nadrzędną jest Komenda Wojewódzka Policji z siedzibą w Radomiu.

Obszarowo garnizon mazowiecki Policji zajmuje powierzchnię 29,5 tys. km² tj. 83% powierzchni całego województwa mazowieckiego. Na jego terenie zamieszkuje ponad 2 mln 358 tys. osób tj. 37,5% mieszkańców całego województwa. W 2014 roku na wskazanym terenie zostało zarejestrowanych ok. 1,3 mln samochodów osobowych oraz 230 tys. samochodów ciężarowych.

II. Informacja o zdarzeniach drogowych.

Analizując stan bezpieczeństwa na przestrzeni trzech ostatnich lat można zauważyć, że po pogorszeniu stanu bezpieczeństwa, które miało miejsce w roku 2016, nastąpiła jego wyraźna poprawa w analogicznym okresie 2017 roku.

W dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane główne przyczyny, które mają wpływ na poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary na terenie KWP zs. w Radomiu w okresie I-XII 2015-2017.

	2015	2016	2017	2015/2016		2016/2017	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2211	2397	2271	+186	+8,4	-126	-5,3
Zabici	317	351	281	+34	+10,7	-70	-19,9
Ranni	2679	2884	2743	+205	+7,7	-141	-4,9

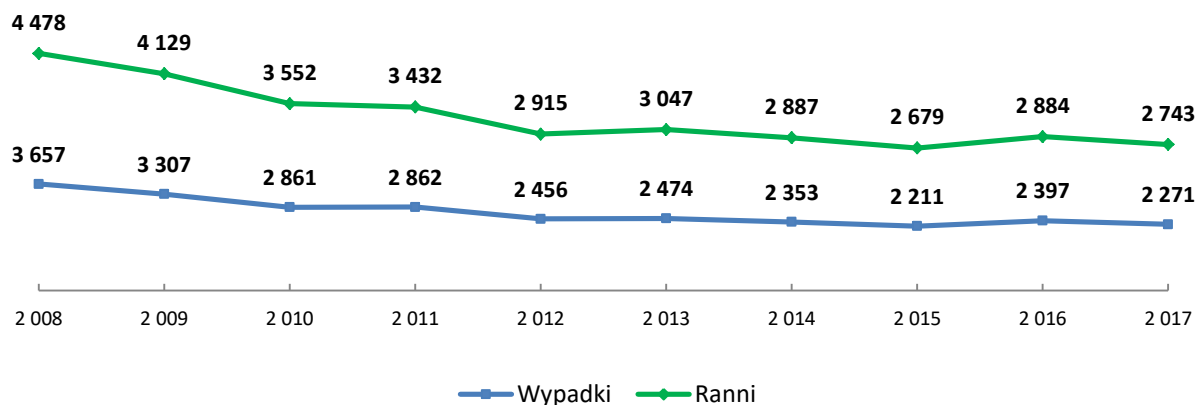
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w okresie I-XII 2015-2017.

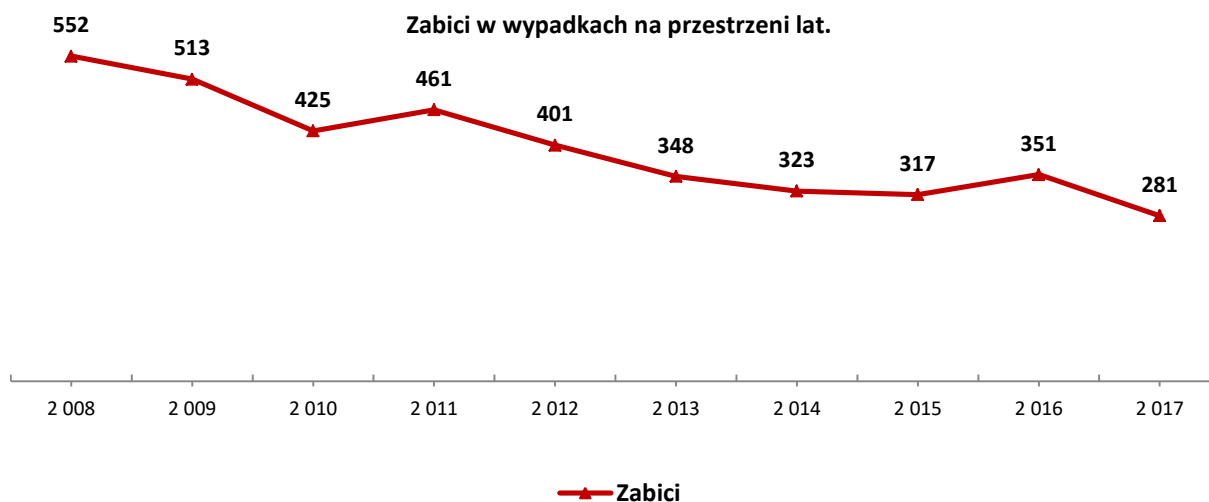
	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Białystok	697	690	693	+3	+0,4	118	120	114	-6	-5,0	874	838	802	-36	-4,3
Bydgoszcz	1022	1021	949	-72	-7,1	154	178	151	-27	-15,2	1154	1107	1080	-27	-2,4
Gdańsk	2687	2728	2611	-117	-4,3	170	144	134	-10	-6,9	3368	3379	3257	-122	-3,6
Gorzów Wlkp.	640	684	682	-2	-0,3	92	113	84	-29	-25,7	789	878	855	-23	-2,6
Katowice	3879	3681	3503	-178	-4,8	257	257	246	-11	-4,3	4704	4398	4311	-87	-2,0
Kielce	1357	1372	1235	-137	-10,0	108	107	115	+8	+7,5	1679	1750	1527	-223	-12,7
Kraków	3840	3940	3612	-328	-8,3	198	185	194	+9	+4,9	4620	4765	4310	-455	-9,5
Lublin	1251	1263	1242	-21	-1,7	189	178	157	-21	-11,8	1434	1485	1432	-53	-3,6
Łódź	4000	4232	3787	-445	-10,5	237	215	219	+4	+1,9	4834	5311	4750	-561	-10,6
Olsztyn	1542	1630	1455	-175	-10,7	140	158	118	-40	-25,3	1878	2043	1734	-309	-15,1
Opole	712	754	700	-54	-7,2	102	99	78	-21	-21,2	811	857	849	-8	-0,9
Poznań	2194	2318	3121	+803	+34,6	245	249	294	+45	+18,1	2520	2686	3591	+905	+33,7
Radom	2211	2397	2271	-126	-5,3	317	351	281	-70	-19,9	2679	2884	2743	-141	-4,9
Rzeszów	1712	1690	1710	+20	+1,2	136	141	124	-17	-12,1	2131	2034	2033	-1	-0,0
Szczecin	1298	1332	1232	-100	-7,5	125	149	120	-29	-19,5	1470	1608	1435	-173	-10,8
Warszawa	1749	1656	1776	+120	+7,2	173	161	186	+25	+15,5	2027	1950	2007	+57	+2,9
Wrocław	2286	2332	2184	-148	-6,3	185	226	219	-7	-3,1	2973	2914	2754	-160	-5,5
RAZEM	33077	33720	32763	-957	-2,8	2946	3031	2834	-197	-6,5	39945	40887	39470	-1417	-3,5

Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w okresie I-XII 2015 - 2017.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Radom	428	440	482	+42	+9,5	20	38	41	+3	+7,9	501	537	592	+55	+10,2	3012	3417	3539	+122	+3,6
Płock	257	276	221	-55	-19,9	31	20	18	-2	-10,0	333	325	284	-41	-12,6	2167	2543	2755	+212	+8,3
Siedlce	83	77	128	+51	+66,2	17	12	15	+3	+25,0	107	85	139	+54	+63,5	1960	2167	2367	+200	+9,2
Garwolin	86	115	127	+12	+10,4	21	17	13	-4	-23,5	155	149	181	+32	+21,5	793	901	1098	+197	+21,9
Ostrołęka	128	125	117	-8	-6,4	20	17	15	-2	-11,8	144	144	135	-9	-6,3	1000	1081	1178	+97	+9,0
Grójec	118	140	110	-30	-21,4	23	25	12	-13	-52,0	161	191	142	-49	-25,7	732	757	771	+14	+1,8
Wyszaków	88	89	92	+3	+3,4	13	10	21	+11	+110,0	113	108	93	-15	-13,9	619	782	904	+122	+15,6
Sierpc	59	84	78	-6	-7,1	3	11	7	-4	-36,4	80	99	99	0	0,0	339	303	367	+64	+21,1
Kozienice	71	76	76	0	0,0	7	14	7	-7	-50,0	73	76	107	+31	+40,8	472	532	493	-39	-7,3
Sochaczew	74	69	70	+1	+1,4	17	15	6	-9	-60,0	82	71	75	+4	+5,6	669	794	751	-43	-5,4
Żyrardów	85	98	65	-33	-33,7	14	6	6	0	0,0	96	136	89	-47	-34,6	652	753	849	+96	+12,7
Ostrów Maz.	54	88	58	-30	-34,1	11	29	11	-18	-62,1	61	85	63	-22	-25,9	733	863	915	+52	+6,0
Płońsk	83	72	54	-18	-25,0	17	19	12	-7	-36,8	103	117	60	-57	-48,7	755	789	811	+22	+2,8
Maków Maz.	45	54	53	-1	-1,9	9	11	8	-3	-27,3	46	68	59	-9	-13,2	306	348	345	-3	-0,9
Przasnysz	79	65	51	-14	-21,5	5	10	7	-3	-30,0	105	86	63	-23	-26,7	300	348	368	+20	+5,7
Pułtusk	38	54	49	-5	-9,3	4	9	10	+1	+11,1	43	72	61	-11	-15,3	391	452	492	+40	+8,8
Przysucha	46	46	46	0	0,0	7	3	6	+3	+100,0	57	56	59	+3	+5,4	176	193	218	+25	+13,0
Mława	65	46	43	-3	-6,5	24	9	13	+4	+44,4	64	51	49	-2	-3,9	797	914	891	-23	-2,5
Węgrów	62	47	41	-6	-12,8	15	14	5	-9	-64,3	69	46	41	-5	-10,9	389	462	493	+31	+6,7
Lipsko	13	36	40	+4	+11,1	2	7	11	+4	+57,1	13	52	39	-13	-25,0	179	213	208	-5	-2,3
Zwoleń	35	48	40	-8	-16,7	3	6	4	-2	-33,3	44	65	60	-5	-7,7	200	178	224	+46	+25,8
Ciechanów	28	33	39	+6	+18,2	10	13	8	-5	-38,5	22	25	39	+14	+56,0	987	946	1060	+114	+12,1
Szydłowiec	33	34	38	+4	+11,8	6	11	4	-7	-63,6	30	31	40	+9	+29,0	224	246	303	+57	+23,2
Sokołów Podlaski	42	46	37	-9	-19,6	5	7	6	-1	-14,3	47	50	40	-10	-20,0	363	400	361	-39	-9,8
Białobrzegi	34	40	31	-9	-22,5	7	8	1	-7	-87,5	40	57	47	-10	-17,5	211	233	252	+19	+8,2
Łosice	20	22	30	+8	+36,4	3	3	6	+3	+100,0	28	26	29	+3	+11,5	285	297	296	-1	-0,3
Gostynin	34	49	29	-20	-40,8	1	4	6	+2	+50,0	36	51	30	-21	-41,2	264	250	339	+89	+35,6
Żuromin	23	28	26	-2	-7,1	2	3	2	-1	-33,3	26	25	28	+3	+12,0	200	254	254	0	0,0
Razem	2211	2397	2271	-126	-5,3	317	351	281	-70	-19,9	2679	2884	2743	-141	-4,9	19175	21416	22902	+1486	+6,9

Wypadki drogowe i ranni na przestrzeni lat.





III. Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych

3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.

Prezentując zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego w rozpatrywanym okresie, nie sposób pominąć takiego zagadnienia jak czas powstania wypadku. Każde zdarzenie ma bowiem swoje miejsce w czasie i nie jest oderwane od rzeczywistości. Analizując czas w jakim zdarzenia miały miejsce, jako kryteria oceny przyjęto: miesiące, dni tygodnia oraz godziny.

W celu umożliwienia łatwiejszego zweryfikowania bądź wzbogacenia informacji o dodatkowe dane statystyczne sporządzono tabelę nr 4, w której wypadki ujęto w układzie miesięcznym.

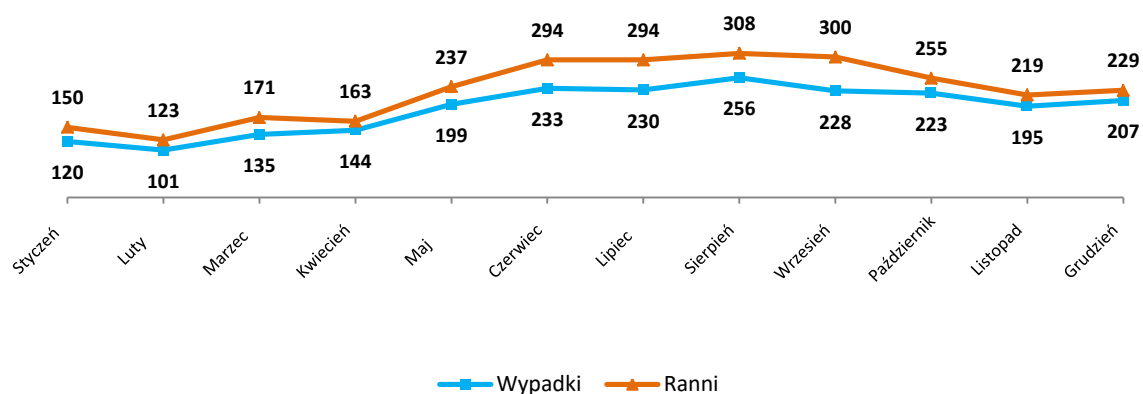
Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że w okresie styczeń-grudzień 2017 roku najbezpieczniejszym miesiącem był luty, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Najniebezpieczniejszy okazał się sierpień, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków i ich ofiar.

Najbardziej tragiczny w skutkach okazał się wrzesień, w którym zginęło najwięcej osób.

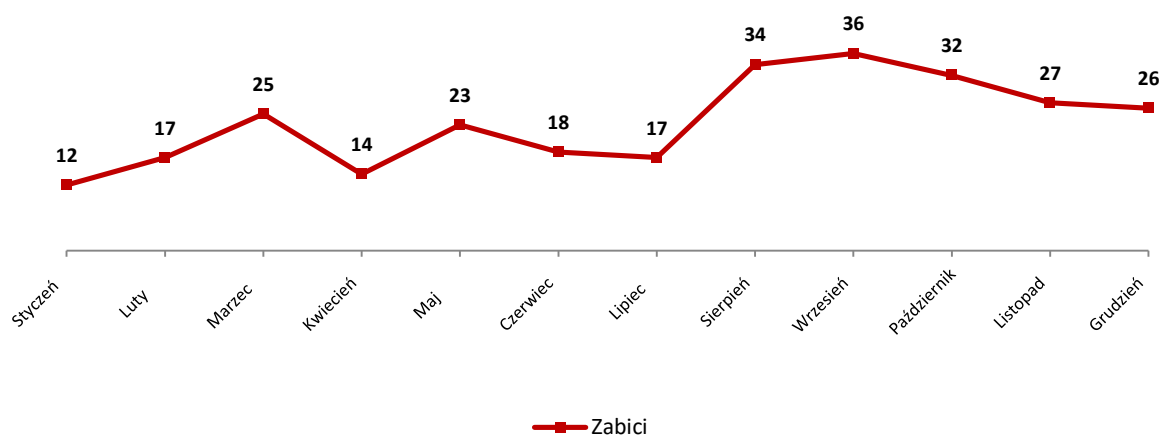
Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie miesięcznym.

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Styczeń	151	133	120	22	16	12	160	160	150
Luty	132	156	101	16	25	17	164	177	123
Marzec	167	157	135	26	20	25	202	235	171
Kwiecień	152	192	144	24	17	14	177	223	163
Maj	159	202	199	9	34	23	205	254	237
Czerwiec	174	238	233	27	31	18	214	299	294
Lipiec	193	267	230	33	33	17	268	330	294
Sierpień	240	229	256	32	40	34	301	264	308
Wrzesień	212	247	228	29	42	36	258	285	300
Październik	228	218	223	38	30	32	262	273	255
Listopad	183	160	195	27	26	27	201	181	219
Grudzień	220	198	207	34	37	26	267	203	229

Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



Zabici w ujęciu miesięcznym



3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

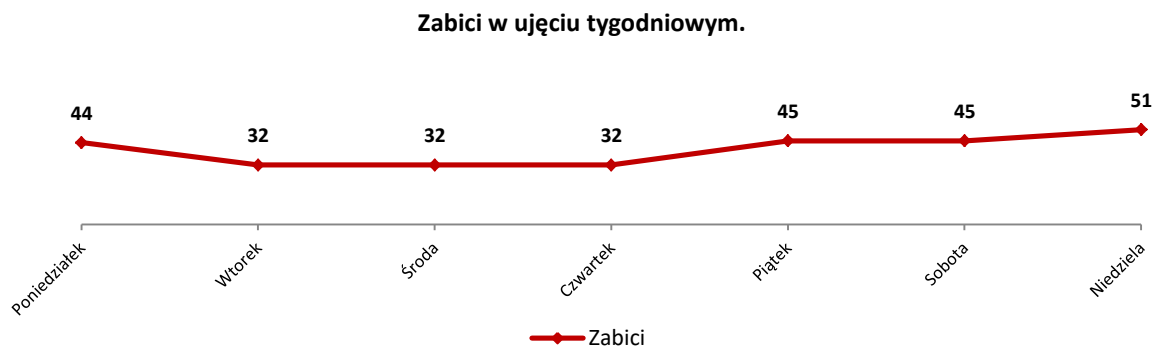
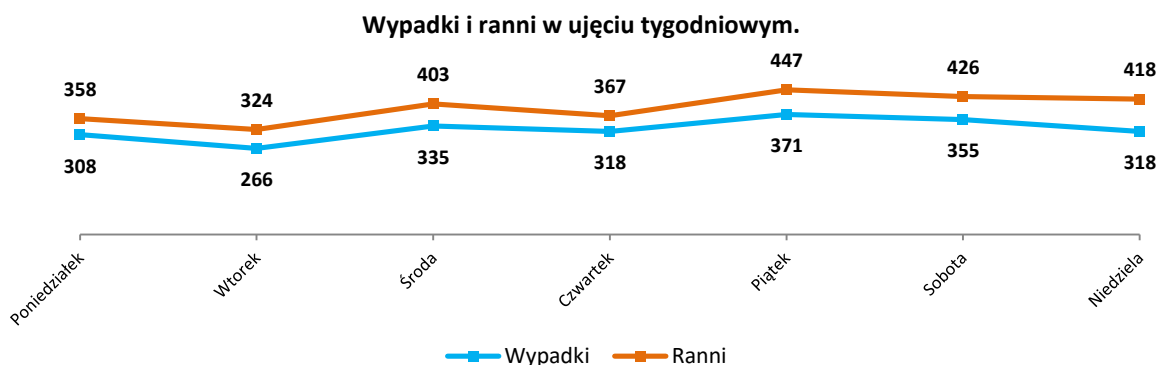
Największą liczbę wypadków odnotowywano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na soboty i środy.

Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w niedzielę. Kolejnymi dniami tygodnia, w których odnotowano najwyższą śmiertelność były: piątek, sobota i poniedziałek.

Najwięcej rannych odnotowano w piątki, natomiast najmniej we wtorki.

Tabela nr 5: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dni tygodnia.

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Poniedziałek	303	318	308	36	40	44	369	384	358
Wtorek	309	340	266	31	48	32	377	385	324
Środa	269	295	335	39	36	32	303	346	403
Czwartek	330	309	318	41	35	32	400	363	367
Piątek	359	422	371	55	71	45	408	471	447
Sobota	363	383	355	56	65	45	446	495	426
Niedziela	278	330	318	59	56	51	376	440	418



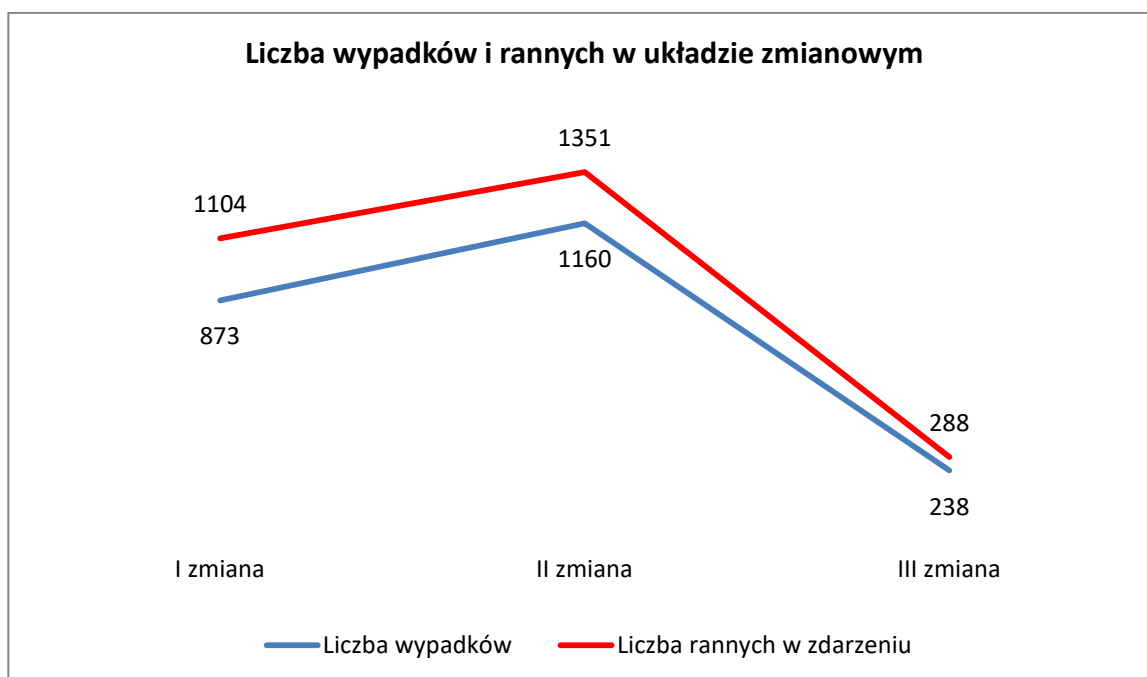
3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu zmianowym.

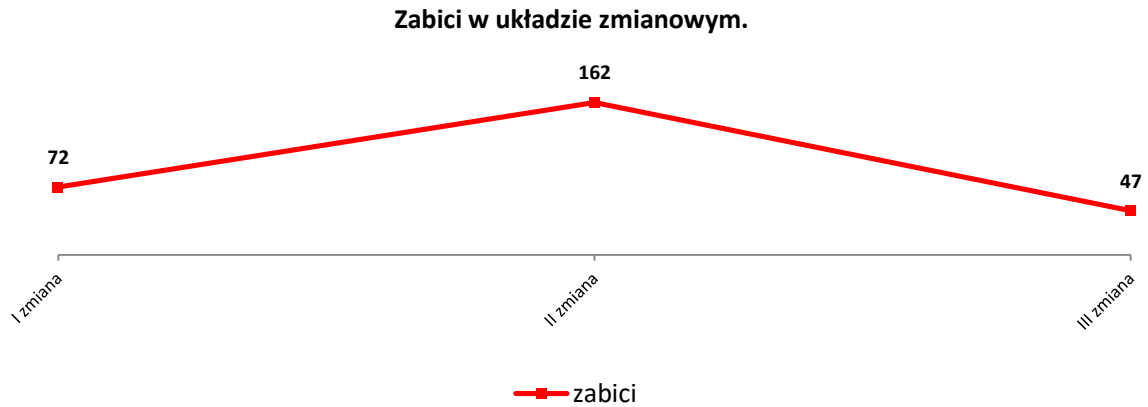
Na przestrzeni ostatnich lat największe zagrożenie w ruchu drogowym występuje niezmiennie w godzinach popołudniowych pomiędzy godzinami 14.00 a 22.00. Niemniej w tym czasookresie można wyróżnić szczególną porę tj. od 16.00 do 19.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 1.00 a 3.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 14.00 a 21.59, gdzie śmierć poniosło 162 osoby tj. 57,7% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wzrasta w sposób widoczny od godziny 16.00.

Tabela nr 6: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dobowym.

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
I zmiana	840	912	873	96	105	72	1045	1095	1104
II zmiana	1132	1172	1160	167	166	162	1324	1412	1351
III zmiana	239	313	238	54	80	47	310	377	288





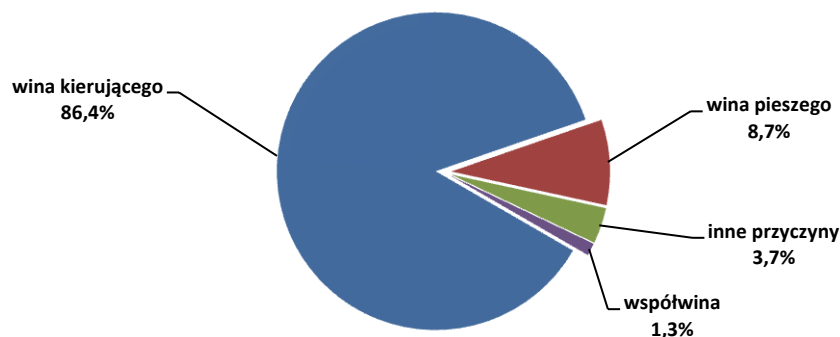
IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
kierującego	1864	2084	1962	-122	-5,9	232	282	212	-70	-24,8	2369	2596	2461	-135	-5,2	15643	17953	18919	+966	+5,4
pieszego	192	181	197	+16	+8,8	51	50	52	+2	+4,0	147	133	149	+16	+12,0	131	134	117	-17	-12,7
z innych przyczyn	121	105	83	-22	-21,0	24	13	14	+1	+7,7	131	121	94	-27	-22,3	3011	2848	3241	+393	+13,8
współwina	34	27	29	+2	+7,4	10	6	3	-3	-50,0	32	34	39	+5	+14,7	390	482	625	+143	+29,7
Razem	2211	2397	2271	-126	-5,3	317	351	281	-70	-19,9	2679	2884	2743	-141	-4,9	19175	21417	22902	+1485	+6,9

Winni spowodowania wypadków drogowych.



4.2. Wypadki z winy kierującego.

W okresie styczeń-grudzień 2017 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 86,4% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 75,4% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 89,7% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 122 tj. 5,9%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 70 os. tj. 24,8%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 966 os. tj. 5,4%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń, zdarzenia spowodowane przez kierujących stanowiły:

- ⇒ **86,4%** (86,9) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **75,4%** (80,3) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **89,7%** (90,0) ofiar rannych,
- ⇒ **82,6%** (83,8) kolizji drogowych.

Tabela nr 8: Przyczyny zdarzeń z winy kierujących pojazdami.

	Liczba Wypadków					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	606	621	586	-35	-5,6	95	111	85	-26	-23,4	809	788	739	-49	-6,2
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	482	540	530	-10	-1,9	25	45	32	-13	-28,9	642	693	713	+20	+2,9
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	60	191	168	-23	-12,0	5	17	10	-7	-41,2	59	189	168	-21	-11,1
Nieprawidłowe wyprzedzanie	129	145	130	-15	-10,3	27	26	23	-3	-11,5	177	210	154	-56	-26,7
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	111	146	126	-20	-13,7	5	3	5	+2	+66,7	140	192	166	-26	-13,5

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **29,9%** (29,8%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: **27,0%** (25,9%)

- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: **8,6%** (9,2%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **6,6%** (7,0%)
- ⇒ niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami: **6,4%** (7,0%)

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
25 - 39	591	661	637	-24	-3,6	78,00	88,00	69,00	-19	-21,6	771,00	820,00	824,00	+4	+0,5
40 - 59	462	499	506	+7	+1,4	50,00	69,00	61,00	-8	-11,6	593,00	616,00	623,00	+7	+1,1
18 - 24	436	474	428	-46	-9,7	62,00	68,00	38,00	-30	-44,1	593,00	633,00	570,00	-63	-10,0
60 plus	245	298	269	-29	-9,7	32,00	47,00	39,00	-8	-17,0	271,00	355,00	314,00	-41	-11,5
b/d	83	77	68	-9	-11,7	7,00	2,00	2,00	0	0,0	91,00	96,00	74,00	-22	-22,9
7 - 14	24	30	30	0	0,0	1,00	3,00	1,00	-2	-66,7	27,00	28,00	30,00	+2	+7,1
15 - 17	22	43	20	-23	-53,5	2,00	5,00	2,00	-3	-60,0	23,00	46,00	22,00	-24	-52,2
0 - 6	1	2	4	+2	+100,0	0,00	0,00	0,00	0	0	1,00	2,00	4,00	+2	+100,0

Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku

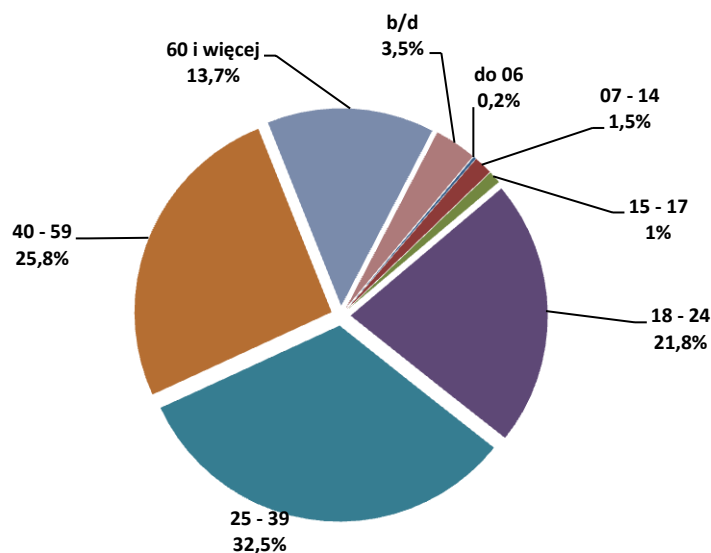
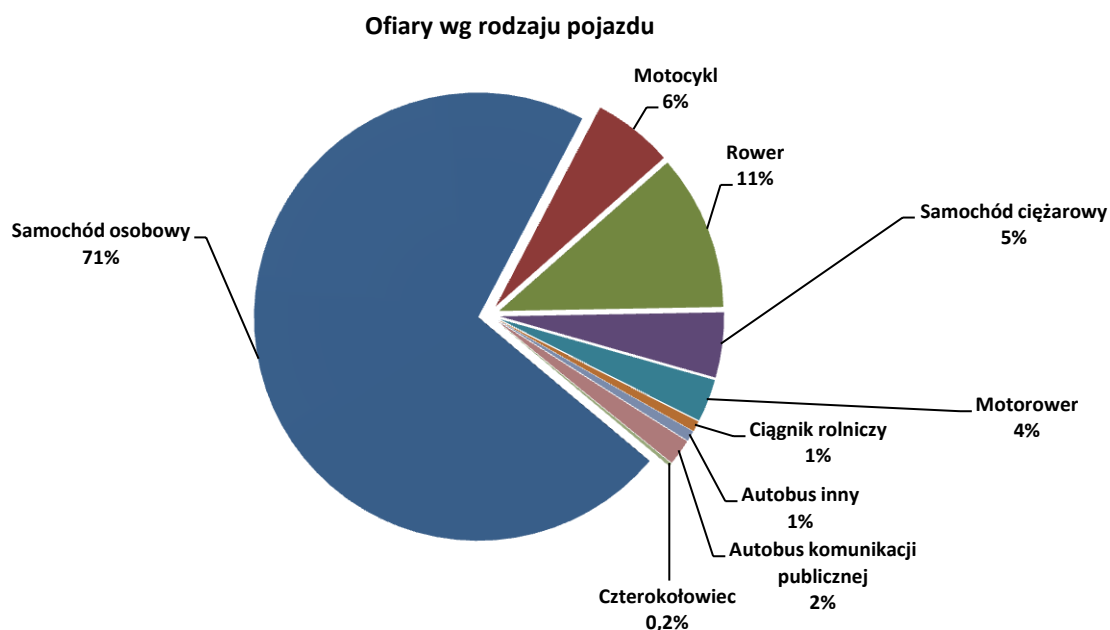


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	2016/2017 %
Samochód osobowy	141	176	135	-41	-23,3	1589	1745	1655	-90	-5,2
Rower	38	43	25	-18	-41,9	221	261	255	-6	-2,3
Motocykl	11	25	22	-3	-12,0	102	137	123	-14	-10,2
Samochód ciężarowy	12	8	10	+2	+25,0	92	125	107	-18	-14,4
Motorower	7	14	5	-9	-64,3	97	96	72	-24	-25,0
Ciągnik rolniczy	3	1	3	+2	+200,0	13	11	16	+5	+45,5
Autobus inny	5	0	0	0	0,0	37	3	19	+16	+533,3
Autobus komunikacji publicznej	0	0	0	0	0,0	25	60	47	-13	-21,7
Czterokołowiec	0	1	0	-1	-100,0	0	6	6	0	0,0



4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W analizowanym okresie 2017 roku spowodowali oni 8,7% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 18,5% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 5,4% ogółu rannych.

Porównanie do okresu styczeń – grudzień 2016 roku wygląda następująco:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 16 tj. 8,8%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 2 tj. 4,0%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 16 tj. 12,0%

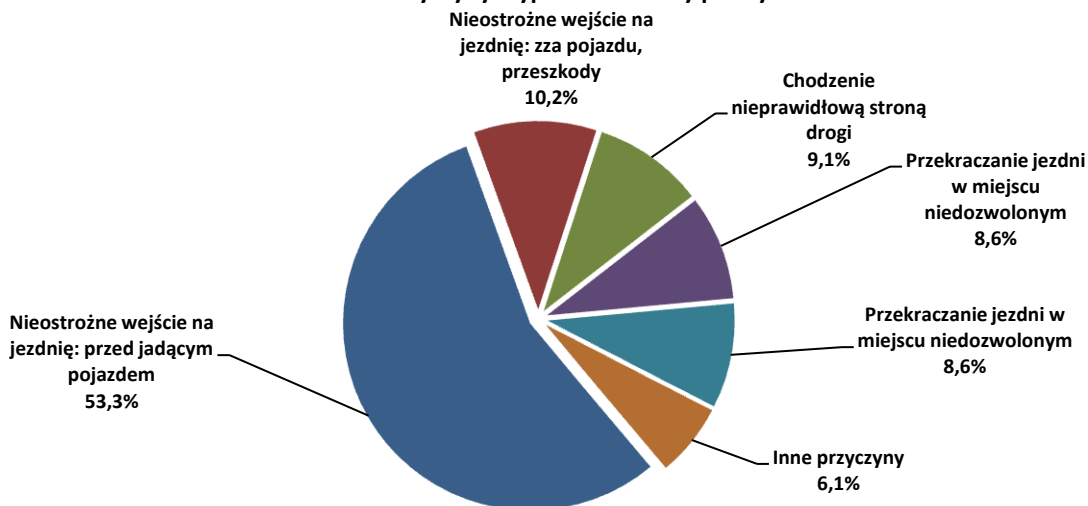
W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków – wypadki spowodowane przez pieszych stanowią:

- ⇒ **8,6%** (7,5%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **18,5%** (14,2%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **5,4%** (4,6%) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	113	103	105	+2	+1,9	28	21	18	-3	-14,3	89	84	91	+7	+8,3
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	13	11	20	+9	+81,8	0	3	2	-1	-33,3	13	8	18	+10	+125,0
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	19	18	18	0	0,0	7	7	10	+3	+42,9	14	11	8	-3	-27,3
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	21	20	17	-3	-15,0	10	13	12	-1	-7,7	11	7	5	-2	-28,6
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	15	14	17	+3	+21,4	5	4	5	+1	+25,0	10	10	12	+2	+20,0
Inne przyczyny	3	7	12	+5	+71,4	1	2	5	+3	+150,0	2	5	7	+2	+40,0

Przyczyny wypadków z winy pieszych

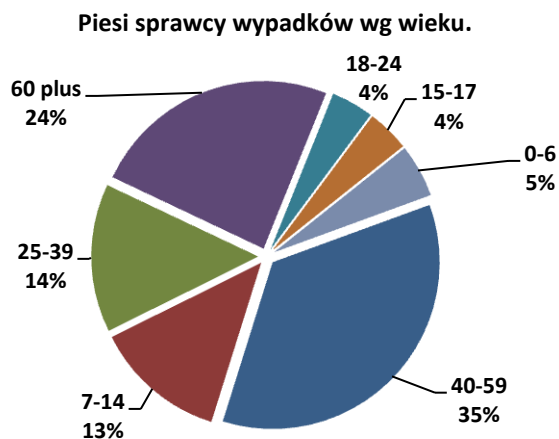


Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 105 wypadków tj. 53,3% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 20 wypadków tj. 10,2% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ chodzenie nieprawidłową stroną drogi – 18 wypadków tj. 9,1% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

Grupa wiekowa	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
6: 40-59	59	57	69	+12	+21,1	17	25	27	2	8,0	44	33	46	13	39,4
7: 60 plus	40	40	47	+7	+17,5	21	12	18	6	50,0	21	28	29	1	3,6
5: 25-39	43	37	28	-9	-24,3	11	9	7	-2	-22,2	34	28	21	-7	-25,0
2: 7-14	24	11	25	+14	+127,3	0	0	0	0	-	24	11	25	14	127,3
1: 0-6	3	6	10	+4	+66,7	0	0	0	0	-	3	6	10	4	66,7
4: 18-24	15	22	8	-14	-63,6	2	4	0	-4	-100,0	13	19	8	-11	-57,9
3: 15-17	8	8	8	0	0,0	0	0	0	0	-	8	8	8	0	0,0



Spośród grup wiekowych pieszych-sprawców, najwięcej wypadków tj. 35% ogółu, spowodowały osoby w wieku 40-59 lat. W tej grupie odnotowano również największą liczbę rannych oraz zabitych tj. 52% wszystkich zabitych.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano w okresie styczeń-grudzień 2017 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego poszkodowane zostało 3024 osoby, w tym 281 poniosło śmierć, a 2743 osób zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w analizowanym okresie 2017 roku stanowiła grupa użytkowników samochodów osobowych ok. 59,2%. Drugą w kolejności grupą zagrożoną byli piesi, którzy stanowili ok. 16,9% ogółu ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017	
				-/+	%				-/+	%
Użytkownicy samochodów osobowych	141	176	135	-41	-23,3	1589	1745	1655	-90	-5,2
Piesi	99	83	81	-2	-2,4	489	437	431	-6	-1,4
Rowerzyści	38	43	25	-18	-41,9	221	261	255	-6	-2,3
Użytkownicy motocykli	11	25	22	-3	-12,0	102	137	123	-14	-10,2
Użytkownicy samochodów ciężarowych	12	8	10	+2	+25,0	92	125	107	-18	-14,4
Motorowerzyści	7	14	5	-9	-64,3	97	96	72	-24	-25,0
Użytkownicy ciągników	3	1	3	+2	+200,0	13	11	16	+5	+45,5
Użytkownicy autobusów	5	0	0	0	-	62	63	66	+3	+4,8
Użytkownicy czterokołowców		1	0	-1	-100,0		6	6	0	0,0
Użytkownicy innych pojazdów	1		0	0	-	13		11	+11	-
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	-	1	3	1	-2	-66,7

Skutkowość wypadków zdecydowanie uzależniona jest od obszaru, w którym doszło do zdarzenia.

Ofiary śmiertelne dominują w obszarach niezabudowanych i stanowią tam ponad 62% wszystkich zabitych.

Zdecydowanie wpływ na taki stan rzeczy mają wyższe prędkości jazdy jakie występują podczas poruszania się poza obszarem zabudowanym.

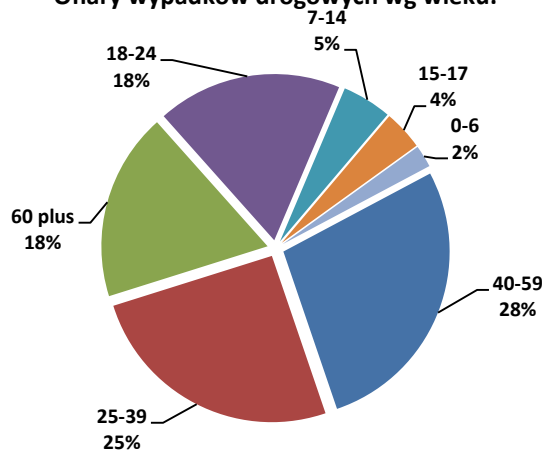
Tabela nr 14: Ofiary wypadków wg rodzaju terenu.

Miesiąc	Liczba zabitych										Liczba rannych									
	Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany					Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany				
	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %
Styczeń	12	12	7	-5	-41,7	10	4	5	+1	+25,0	67	81	76	-5	-6,2	93	79	74	-5	-6,3
Luty	8	17	13	-4	-23,5	8	8	4	-4	-50,0	69	75	66	-9	-12,0	95	102	57	-45	-44,1
Marzec	19	12	18	+6	+50,0	7	8	7	-1	-12,5	94	136	71	-65	-47,8	108	99	100	+1	+1,0
Kwiecień	15	11	11	0	0,0	9	6	3	-3	-50,0	80	81	71	-10	-12,3	97	142	92	-50	-35,2
Maj	4	28	15	-13	-46,4	5	6	8	+2	+33,3	90	131	93	-38	-29,0	115	123	144	+21	+17,1
Wrzesień	20	20	13	-7	-35,0	7	11	5	-6	-54,5	90	144	117	-27	-18,8	124	155	177	+22	+14,2
Lipiec	30	20	8	-12	-60,0	3	13	9	-4	-30,8	138	178	140	-38	-21,3	130	152	154	+2	+1,3
Sierpień	15	25	22	-3	-12,0	17	15	12	-3	-20,0	150	124	140	+16	+12,9	151	140	168	+28	+20,0
Wrzesień	19	30	18	-12	-40,0	10	12	18	+6	+50,0	121	126	129	+3	+2,4	137	159	171	+12	+7,5
Październik	26	25	23	-2	-8,0	12	5	9	+4	+80,0	114	131	115	-16	-12,2	148	142	140	-2	-1,4
Listopad	17	16	13	-3	-18,8	10	10	14	+4	+40,0	85	68	98	+30	+44,1	116	113	121	+8	+7,1
Grudzień	23	22	15	-7	-31,8	11	15	11	-4	-26,7	107	81	95	+14	+17,3	160	122	134	+12	+9,8

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba Ofiar					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %	2015	2016	2017	2016/2017 +/-	2016/2017 %
6: 40-59	748	786	828	+42	+5,3	85	97	89	-8	-8,2	663	689	739	+50	+7,3
7: 60 plus	506	559	549	-10	-1,8	86	88	80	-8	-9,1	420	471	469	-2	-0,4
5: 25-39	826	885	763	-122	-13,8	81	92	69	-23	-25,0	745	793	694	-99	-12,5
4: 18-24	554	609	540	-69	-11,3	46	50	32	-18	-36,0	508	559	508	-51	-9,1
3: 15-17	135	155	116	-39	-25,2	11	10	7	-3	-30,0	124	145	109	-36	-24,8
2: 7-14	162	181	145	-36	-19,9	7	10	4	-6	-60,0	155	171	141	-30	-17,5
1: 0-6	65	60	65	+5	+8,3	1	4	0	-4	-100,0	64	56	65	+9	+16,1

Ofiary wypadków drogowych wg wieku.



V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

5.1. Miejsce powstawania wypadków.

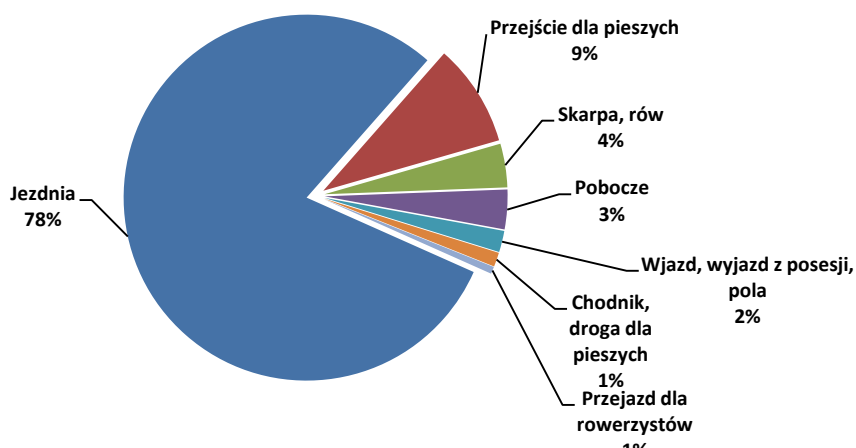
Jak wskazują dane, do 78% wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 84,0% spośród wszystkich ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, skarpy i rowy oraz pobocza, gdzie zaistniało odpowiednio 9%, 4% i 3% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Jezdnia	1690	1805	1780	-25	-1,4	236	277	237	-40	-14,4	2081	2247	2194	-53	-2,4
Przejście dla pieszych	206	229	202	-27	-11,8	19	20	10	-10	-50,0	208	225	204	-21	-9,3
Skarpa, rów	117	124	86	-38	-30,6	32	18	18	0	0,0	159	159	93	-66	-41,5
Pobocze	101	104	78	-26	-25,0	20	22	6	-16	-72,7	130	115	101	-14	-12,2
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	32	37	42	+5	+13,5	4	3	5	+2	+66,7	35	39	62	+23	+59,0
Chodnik, droga dla pieszych	27	31	28	-3	-9,7	1	1	2	+1	+100,0	27	37	29	-8	-21,6
Przejazd dla rowerzystów		17	14	-3	-17,6		0	1	+1	-		18	13	-5	-27,8

Miejsca wypadków drogowych.



Spośród wszystkich rodzajów wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 53,5% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 40,9% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 60,7% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechnie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 21,4% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęły 18,8% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 15,5% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Zderzenie pojazdów boczne	559	651	612	-39	-6,0	45	65	41	-24	-36,9	720	838	793	-45	-5,4
Najechnie na pieszego	546	484	485	+1	+0,2	99	83	81	-2	-2,4	492	433	425	-8	-1,8
Zderzenie pojazdów tylne	311	366	317	-49	-13,4	36	25	18	-7	-28,0	365	468	412	-56	-12,0
Zderzenie pojazdów czołowe	257	278	287	+9	+3,2	53	81	56	-25	-30,9	410	403	459	+56	+13,9
Wyrócenie się pojazdu	180	213	193	-20	-9,4	19	26	32	+6	+23,1	231	266	217	-49	-18,4
Najechnie na drzewo	158	183	147	-36	-19,7	44	53	37	-16	-30,2	220	217	166	-51	-23,5
Inne	79	99	116	+17	+17,2	11	5	7	+2	+40,0	89	124	140	+16	+12,9
Najechnie na słup, znak	32	51	29	-22	-43,1	2	5	6	+1	+20,0	38	56	32	-24	-42,9
Najechnie na zwierzę	20	20	24	+4	+20,0	1	2	1	-1	-50,0	27	25	32	+7	+28,0
Najechnie na barierę ochronną	17	15	22	+7	+46,7	1	3	1	-2	-66,7	22	18	25	+7	+38,9
Najechnie na pojazd unieruchomiony	25	14	19	+5	+35,7	4	3	1	-2	-66,7	31	12	20	+8	+66,7
Wypadek z pasażerem	25	20	18	-2	-10,0	1	0	0	0	-	32	21	18	-3	-14,3
Najechnie na dziurę, wybój, garb	2	3	2	-1	-33,3	1	0	0	0	-	2	3	4	+1	+33,3

Okoliczności wypadków drogowych

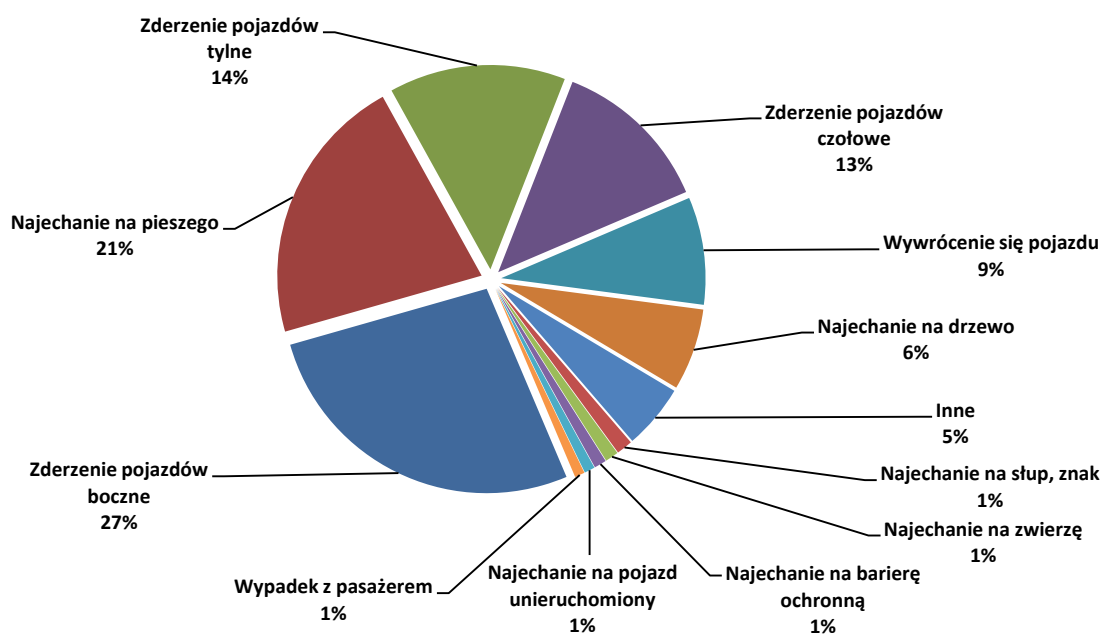


Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Odcinek prosty	1321	1402	1336	-66	-4,7	216	223	210	-13	-5,8	1538	1612	1536	-76	-4,7
Zakręt, łuk	268	298	285	-13	-4,4	53	63	43	-20	-31,7	344	370	355	-15	-4,1
Spadek	7	10	14	+4	+40,0	1	3	1	-2	-66,7	7	10	22	+12	+120,0
Odcinek prosty; Spadek	2	4	3	-1	-25,0	0	1	0	-1	-100,0	3	3	3	0	0,0
Wzniesienie	12	9	3	-6	-66,7	3	2	0	-2	-100,0	14	14	4	-10	-71,4

Geometria drogi

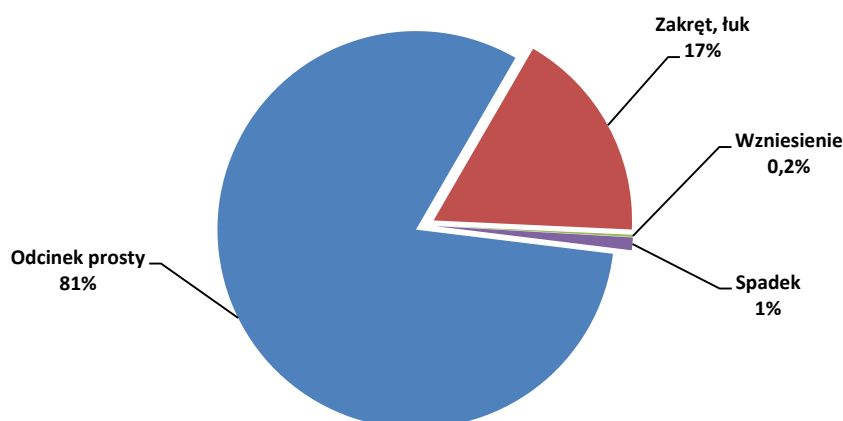


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Światło dzienne	1425	1599	1536	-63	-3,9	154	180	141	-39	-21,7	1791	1970	1928	-42	-2,1
Noc - droga nieoświetlona	336	307	326	+19	+6,2	96	111	75	-36	-32,4	376	326	368	+42	+12,9
Noc - droga oświetlona	300	321	262	-59	-18,4	45	36	34	-2	-5,6	344	376	292	-84	-22,3
Świt, zmrok	150	170	147	-23	-13,5	22	24	31	+7	+29,2	168	212	155	-57	-26,9

Pora dnia występowania wypadków drogowych

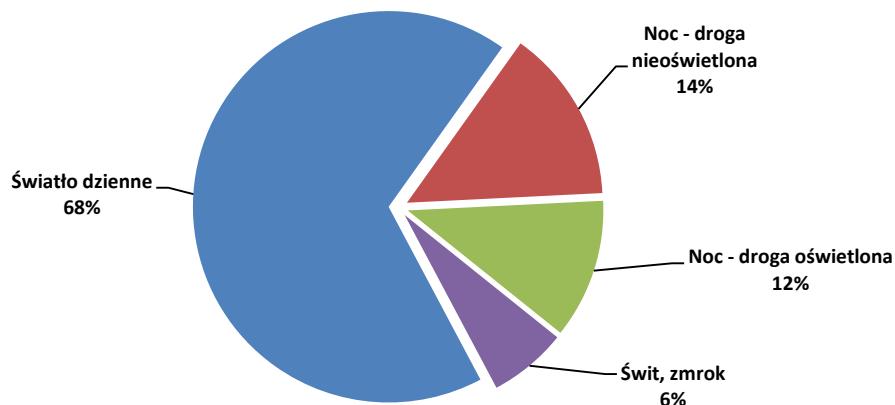


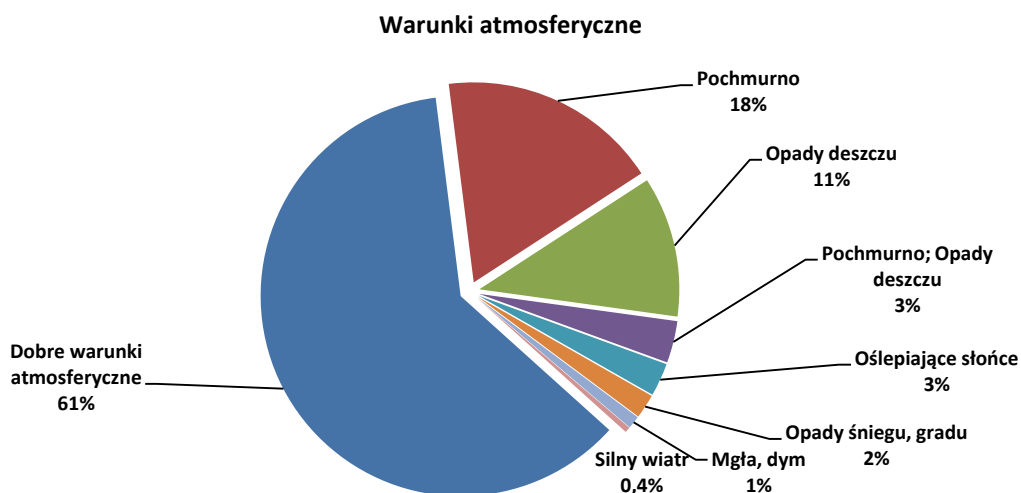
Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Twarda	2191	2377	2255	-122	-5,1	313	347	279	-68	-19,6	2651	2866	2722	-144	-5,0
Gruntowa	20	20	16	-4	-20,0	4	4	2	-2	-50,0	28	18	21	+3	+16,7



Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Dobre warunki atmosferyczne	1443	1518	1377	-141	-9,3	204	220	182	-38	-17,3	1758	1820	1676	-144	-7,9
Pochmurno	316	386	400	+14	+3,6	57	49	54	+5	+10,2	376	466	478	+12	+2,6
Opady deszczu	236	236	255	+19	+8,1	30	36	30	-6	-16,7	274	279	315	+36	+12,9
Pochmurno; Opady deszczu	48	85	76	-9	-10,6	7	16	4	-12	-75,0	62	103	86	-17	-16,5
Oślepiające słońce	63	69	60	-9	-13,0	3	8	4	-4	-50,0	76	91	70	-21	-23,1
Opady śniegu, gradu	28	39	44	+5	+12,8	1	11	3	-8	-72,7	34	43	48	+5	+11,6
Mgła, dym	31	16	23	+7	+43,8	5	4	2	-2	-50,0	46	19	26	+7	+36,8
Silny wiatr	13	9	10	+1	+11,1	4	3	0	-3	-100,0	16	11	14	+3	+27,3



5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

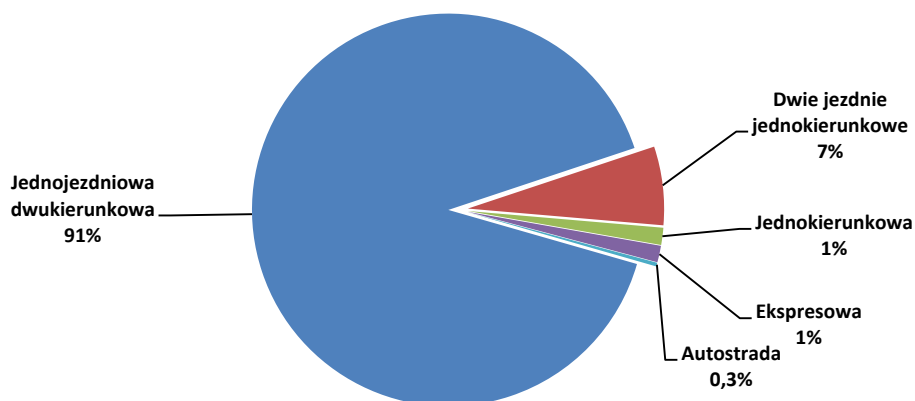
Zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano blisko 91% wszystkich wypadków. W zdarzeniach tych zginęło 97% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 89% ogółu rannych.

Tabela nr 22: Wypadki i ich skutki w odniesieniu do rodzaju (przekroju) drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Jednojezdniowa dwukierunkowa	1990	2152	2054	-98	-4,6	305	336	272	-64	-19,0	2412	2567	2448	-119	-4,6
Dwie jezdnie jednokierunkowe	155	166	147	-19	-11,4	7	5	7	+2	+40,0	184	213	203	-10	-4,7
Jednokierunkowa	42	42	32	-10	-23,8	0	1	0	-1	-100,0	47	51	37	-14	-27,5
Ekspresowa	19	28	31	+3	+10,7	4	8	2	-6	-75,0	30	44	43	-1	-2,3
Autostrada	5	9	7	-2	-22,2	1	1	0	-1	-100,0	6	9	12	+3	+33,3

Wypadki w odniesieniu do rodzaju (przekroju) drogi.



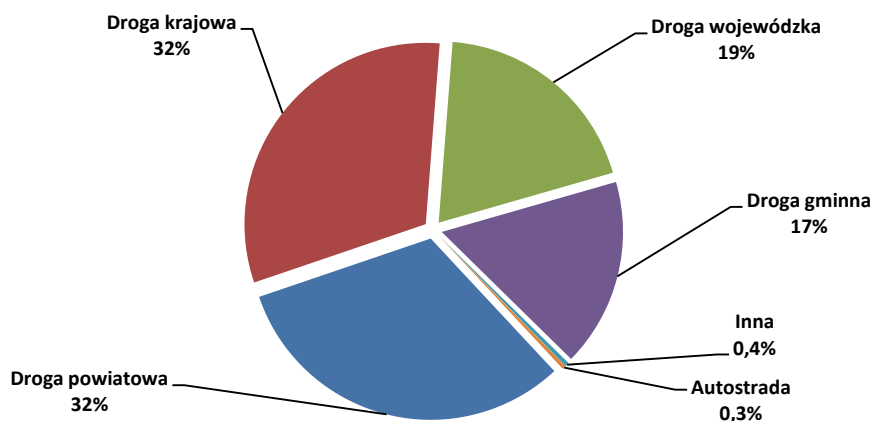
Zdecydowanie największe zagrożenie niesie za sobą poruszanie się po drogach krajowych i powiatowych, gdzie zaistniało odpowiednio 29,6% i 29,9% ogółu wypadków drogowych. Liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na wysokim poziomie. To Najwięcej osób zginęło na drogach krajowych i było to blisko 34% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Warto zauważyć, że największy ilościowy spadek ofiar śmiertelnych wystąpił na drogach krajowych ze 131 do 95 tj. 27,5% spadku.

Tabela nr 23. Kategoria drogi.

Droga	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
Powiatowa	690	726	678	-48	-6,6	89	93	88	-5	-5,4	827	835	767	-68	-8,1
Krajowa	689	751	672	-79	-10,5	125	131	95	-36	-27,5	874	985	901	-84	-8,5
Wojewódzka	425	435	413	-22	-5,1	59	80	65	-15	-18,8	516	528	510	-18	-3,4
Gminna	378	418	359	-59	-14,1	42	44	24	-20	-45,5	431	466	396	-70	-15,0
Inna	8	8	8	0	0,0	0	0	1	+1	-	8	10	7	-3	-30,0
Autostrada	5	9	7	-2	-22,2	1	1	0	-1	-100,0	6	9	12	+3	+33,3

Wypadki w odniesieniu do kategorii drogi.



AUTOSTRADA

Przez teren działania KWP Radom przebiega odcinek autostrady A2 o długości 17,86 km oraz A1 o długości ok. 3,2 km. Na tych odcinkach doszło do: 7 (9) wypadków w których nie zginęła żadna osoba, 12 (9) osób zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 2 tj. 22,2%,
- ⇒ spadek liczby ofiar śmiertelnych o 1 tj. 100%.
- ⇒ wzrost liczby rannych o 3 tj. 33,3%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń w poszczególnych kategoriach – na autostradach zaistniało:

- ⇒ **0,3%** (0,4%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **0,0%** (0,3%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **0,4%** (0,3%) ofiar rannych.

DROGI KRAJOWE

Przez teren KWP Radom przebiega 23 drogi krajowe o łącznej dł. ok. 1737,588 km. Na drogach tych doszło do: 672 (751) wypadków w których 95 (131) osób poniosło śmierć a 901 (985) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 79 tj. 11%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 36 tj. 27%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 84 tj. 9%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń w poszczególnych kategoriach, na drogach krajowych zaistniało:

- ⇒ **29,4%** (32,4%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **33%** (38%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **33%** (35%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg krajowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 2,6 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 18,3 km,
- ⇒ ofiara ranna co 1,9 km.

DROGI WOJEWÓDZKIE

Na terenie KWP Radom przebiega 85 dróg wojewódzkich o łącznej dł. ok. 2073,548 km. Na drogach tych doszło do: 413 (435) wypadków w których 65 (80) poniosło śmierć, a 510 (528) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 22 tj. 5%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 15 tj. 19%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 18 tj. 3%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń w poszczególnych kategoriach, na drogach wojewódzkich zaistniało:

- ⇒ **18,2%** (18,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **23,1%** (22,8%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **18,6%** (18,3%) ofiar rannych,

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg wojewódzkich kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 5,0 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 31,9 km,
- ⇒ ofiara ranna co 4,1 km.

DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP Radom łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 678 (726) wypadków w których 88 (93) osób poniosło śmierć, a 767 (835) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 48 tj. 6,6%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 5,4%
- ⇒ spadek liczby rannych o 68 tj. 8,1%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń w poszczególnych kategoriach, na drogach powiatowych zaistniało:

- ⇒ **29,8%** (30,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **31,3%** (26,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **28,0%** (29,0%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 17,5 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 134,8 km,
- ⇒ ofiara ranna co 15,5 km.

DROGI GMINNE

Na terenie KWP Radom przebiega sieć dróg gminnych o łącznej dł. ok. 15800 km. Na drogach tych doszło do: 359 (418) wypadków, w których 24 (44) osób poniosło śmierć, a 396 (466) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek wypadków o 59 tj. 14,1%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 20 tj. 45,5%
- ⇒ spadek liczby rannych o 70 tj. 15,0%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń w poszczególnych kategoriach, na drogach gminnych zaistniało:

- ⇒ **15,8%** (17,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:

⇒ **8,5%** (12,5) ofiar śmiertelnych,

⇒ **14,4%** (16,2) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg gminnych kształtuje się następująco:

⇒ wypadek co 44,0 km,

⇒ ofiara śmiertelna co 658,3 km,

⇒ ofiara ranna co 39,9 km.

5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.

Z analizy danych wynika, że największe zagrożenie występuje na drogach prowadzących bezpośrednio w kierunku Warszawy oraz na tzw. „Pierścieniu około warszawskim”. W większości są to drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym, gdzie oprócz ruchu lokalnego występuje ruch tranzytowy o ogromnym natężeniu.

Tabela nr 24: Najbardziej zagrożone drogi krajowe.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
12	78	61	76	+15	+24,6	7	5	8	+3	+60,0	97	81	111	+30	+37,0
7	80	93	76	-17	-18,3	13	19	7	-12	-63,2	101	133	100	-33	-24,8
60	68	76	64	-12	-15,8	13	15	11	-4	-26,7	81	80	78	-2	-2,5
50	62	67	61	-6	-9,0	22	17	11	-6	-35,3	80	85	77	-8	-9,4
62	79	90	61	-29	-32,2	15	12	11	-1	-8,3	100	108	68	-40	-37,0
79	37	47	44	-3	-6,4	4	6	9	+3	+50,0	41	63	56	-7	-11,1
9	19	30	34	+4	+13,3	1	3	5	+2	+66,7	21	36	40	+4	+11,1
48	33	36	27	-9	-25,0	4	7	1	-6	-85,7	37	39	47	+8	+20,5
10	18	36	26	-10	-27,8	2	6	2	-4	-66,7	20	53	38	-15	-28,3
61	32	45	26	-19	-42,2	3	5	5	0	0,0	32	67	37	-30	-44,8
17	24	20	22	+2	+10,0	13	2	2	0	0,0	60	32	56	+24	+75,0
57	38	19	20	+1	+5,3	4	2	3	+1	+50,0	56	28	22	-6	-21,4
8	14	22	20	-2	-9,1	4	7	6	-1	-14,3	12	35	26	-9	-25,7
63	24	16	19	+3	+18,8	5	3	4	+1	+33,3	27	20	23	+3	+15,0
2	19	17	18	+1	+5,9	5	4	3	-1	-25,0	29	22	20	-2	-9,1
92	10	19	17	-2	-10,5	1	6	2	-4	-66,7	12	23	16	-7	-30,4
S7	12	15	15	0	0,0	3	6	1	-5	-83,3	15	29	23	-6	-20,7
53	16	12	14	+2	+16,7	2	2	3	+1	+50,0	16	15	20	+5	+33,3
76	6	10	10	0	0,0	1	2	0	-2	-100,0	8	12	17	+5	+41,7
S8	5	13	9	-4	-30,8	0	2	0	-2	-100,0	8	15	14	-1	-6,7
19	6	4	8	+4	+100,0	1	0	0	0	-	5	5	8	+3	+60,0
S17G	4	1	5	+4	+400,0	1	0	1	+1	-	10	1	4	+3	+300,0
70	5	2	0	-2	-100,0	1	0	0	0	-	6	3	0	-3	-100,0

Droga krajowa nr 12

Droga krajowa nr 12 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. Na tej drodze wydarzyło się: 76 (61) wypadków, w których 8 (5) osób poniosło śmierć, a 111 (81) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 15 tj. 24,6%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 60,0%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 30 tj. 37,0%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na K12 zaistniało:

- ⇒ **11,3%** (8,1) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **7,4%** (3,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **12,3%** (8,2) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 7

Droga K7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w okresie 12 miesięcy 2017r. odnotowano 91 (108) wypadków, w których zginęło 8 (25) osób, a 123 (148) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 17 tj. 15,7 %
- ⇒ spadek liczby zabitych o 17 tj. 68,0%
- ⇒ spadek liczby rannych o 25 tj. 16,9,0%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 7/S7 zaistniało:

- ⇒ **13,5%** (14,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **8,4%** (19,1) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **13,6%** (16,4) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 60

Na drodze krajowej nr 60 wydarzyło się: 64 (76) wypadków, w których 11 (15) osób poniosło śmierć, a 78 (80) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 12 tj. 15,8%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 4 tj. 26,7%

⇒ spadek liczby rannych o 2 tj. 2,5%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 60 zaistniało:

⇒ **9,5%** (10,1%) wypadków drogowych, w których odnotowano:

⇒ **11,6%** (11,5%) ofiar śmiertelnych,

⇒ **8,7%** (8,1%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 50

Na drodze krajowej nr 50 wydarzyło się: 61 (67) wypadków, w których 11 (17) osób poniosło śmierć, a 77 (85) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

⇒ spadek liczby wypadków o 6 tj. 9,0%

⇒ spadek liczby zabitych o 6 tj. 35,3%

⇒ spadek liczby rannych o 8 tj. 9,4%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 50 zaistniało:

⇒ **9,1%** (8,9) wypadków drogowych, w których odnotowano:

⇒ **11,6%** (13,0) ofiar śmiertelnych,

⇒ **8,5%** (8,6) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 62

Na drodze krajowej nr 62 wydarzyło się: 61 (90) wypadków, w których zginęło 11 (12) osób, a 68 (108) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

⇒ spadek liczby wypadków o 29 tj. 32,2%

⇒ spadek liczby zabitych o 1 tj. 8,3%

⇒ spadek rannych o 40 tj. 37,0%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 62 zaistniało:

⇒ **9,1%** (12,0%) wypadków drogowych, w których odnotowano:

⇒ **11,6%** (9,2%) ofiar śmiertelnych,

⇒ **7,5%** (11,0%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 79

Na drodze krajowej nr 79 wydarzyło się: 44 (47) wypadków, w których zginęło 9 (6) osób, a 56 (63) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2016 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 3 tj. 6,4%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 50,0%
- ⇒ spadek rannych o 7 tj. 11,1%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 79 zaistniało:

- ⇒ **6,5%** (6,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **9,5%** (4,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **6,2%** (6,4%) ofiar rannych.

Przytoczone dane odnośnie dróg krajowych, generujących od lat w garnizonie mazowieckim największe zagrożenie wykazują, że ilość wypadków drogowych i ich ofiar na przestrzeni ostatnich lat ma tendencję spadkową.

Jednakże nadal największe zagrożenie, a zarazem największa ofiarochłonność występuje na drogach krajowych nr: 60, 50, 62, 79, 12 i 7,

Pozytywnym jest odnotowany duży spadek ofiar śmiertelnych na drogach K7, K50, K48, K92. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi K7/S7 (spadek liczby zabitych o 17 osób) oraz K50 i K48 (spadek liczby zabitych o 6 osób).

5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Zagrożenie na drogach wojewódzkich.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%	2015	2016	2017	2016/2017 -/+	%
627	17	22	20	-2	-9,1	3	6	3	-3	-50,0	19	21	25	+4	+19,0
737	15	15	20	+5	+33,3	1	1	2	+1	+100,0	18	22	27	+5	+22,7
560	4	16	19	+3	+18,8	0	3	3	0	0,0	5	17	23	+6	+35,3
544	19	19	17	-2	-10,5	2	2	8	+6	+300,0	22	22	24	+2	+9,1
740	17	15	17	+2	+13,3	1	1	7	+6	+600,0	21	19	25	+6	+31,6
744	8	11	15	+4	+36,4	1	4	1	-3	-75,0	9	17	18	+1	+5,9
541	10	16	14	-2	-12,5	0	2	1	-1	-50,0	12	18	16	-2	-11,1
559	13	9	14	+5	+55,6	0	0	0	0	-	21	12	16	+4	+33,3
730	11	11	13	+2	+18,2	1	0	0	0	-	18	17	15	-2	-11,8
567	12	10	12	+2	+20,0	0	1	0	-1	-100,0	17	16	17	+1	+6,3
618	15	8	12	+4	+50,0	7	0	2	+2	-	10	9	13	+4	+44,4
698	6	5	12	+7	+140,0	0	0	4	+4	-	10	8	12	+4	+50,0
728	18	14	12	-2	-14,3	3	9	3	-6	-66,7	24	13	16	+3	+23,1
705	10	6	11	+5	+83,3	1	1	0	-1	-100,0	9	6	12	+6	+100,0
727	14	7	11	+4	+57,1	1	1	2	+1	+100,0	14	8	9	+1	+12,5
733	7	10	11	+1	+10,0	0	3	1	-2	-66,7	11	12	24	+12	+100,0
731	15	16	9	-7	-43,8	4	2	2	0	0,0	18	23	12	-11	-47,8
801	5	7	9	+2	+28,6	0	1	3	+2	+200,0	10	14	11	-3	-21,4
563	5	6	8	+2	+33,3	0	2	0	-2	-100,0	5	6	9	+3	+50,0
575	7	9	8	-1	-11,1	1	0	1	+1	-	7	10	9	-1	-10,0
677	8	11	8	-3	-27,3	3	3	0	-3	-100,0	10	16	11	-5	-31,3

Największe zagrożenie, a zarazem największa ofiarochłonność w okresie styczeń-grudzień 2017 roku wystąpiła na drogach wojewódzkich nr 544 i 740 (wzrost liczby zabitych o 6) oraz na drodze nr 698 (wzrost liczby zabitych o 4). Natomiast największą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 728, 677, 744 i 627.

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W okresie styczeń-grudzień 2017 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 194 (201) wypadków drogowych tj. 8,5% (8,4%) ogółu wypadków.

Śmierć w nich poniosło 42 (46) osób tj. 14,9% (13,1%) ogółu zabitych, a 216 (208) osób odniosło obrażenia tj. 7,9% (7,2%) ogółu rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu 2016 roku odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 7 tj. 3,5%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 4 tj. 8,7%
- ⇒ wzrost liczby osób rannych o 8 tj. 3,8%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali:

- ⇒ **8,5%** (8,4%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **14,9%** (13,1%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **7,9%** (7,2%) ofiar rannych.

Tabela nr 26: Nietrzeźwi sprawcy – rodzaj uczestnika

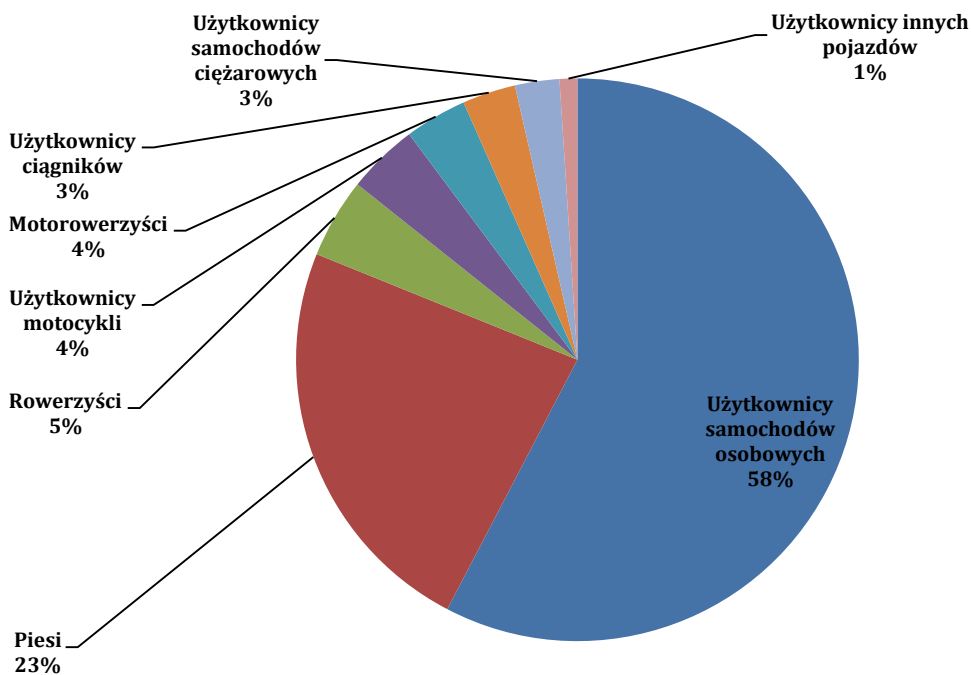
	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017	
				-/+	%				-/+	%				-/+	%				-/+	%
z winy kierującego	157	157	148	-9	-5,7	31	34	29	-5	-14,7	211	174	180	+6	+3,4	589	575	634	+59	+10,3
z winy pieszego	52	41	43	+2	+4,9	13	11	13	+2	+18,2	42	31	33	+2	+6,5	41	45	29	-16	-35,6
współwina	3	3	3	0	0,0	2	1	0	-1	-100,0	1	3	3	0	0,0	10	6	6	0	0,0

Tabela nr 27: Nietrzeźwi sprawcy – grupy wiekowe

Wiek	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017		2015	2016	2017	2016/2017	
				+/-	%				+/-	%				+/-	%
5: 25-39	80	74	80	+6	+8,1	9	14	11	-3	-21,4	81	67	76	+9	+13,4
6: 40-59	82	68	68	0	0,0	19	18	14	-4	-22,2	76	61	65	+4	+6,6
4: 18-24	46	43	36	-7	-16,3	4	6	7	+1	+16,7	57	47	46	-1	-2,1
7: 60 plus	17	17	14	-3	-17,6	11	7	8	+1	+14,3	20	19	20	+1	+5,3
3: 15-17	10	10	5	-5	-50,0	2	1	2	+1	+100,0	9	10	3	-7	-70,0
2: 7-14	4	3	4	+1	+33,3	1	0	0	0	-	4	4	4	0	0,0

Tabela 27a: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych

użytkownicy	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2 015	2 016	2 017	2016/2017 +/-	%	2 015	2 016	2 017	2016/2017 +/-	%	2 015	2 016	2 017	2016/2017 +/-	%
Użytkownicy samochodów osobowych	115	114	113	-1	-0,9	22	24	19	-5	-20,8	160	127	139	+12	+9,4
Piesi	54	43	46	+3	+7,0	15	13	15	+2	+15,4	47	34	40	+6	+17,6
Rowerzyści	13	21	9	-12	-57,1	7	6	5	-1	-16,7	12	22	11	-11	-50,0
Użytkownicy motocykli	5	8	8	0	0,0	0	1	2	+1	+100,0	8	9	9	0	0,0
Motorowerzyści	16	12	7	-5	-41,7	1	2	0	-2	-100,0	15	12	8	-4	-33,3
Użytkownicy ciągników	2	2	6	+4	+200,0	0	0	1	+1	-	1	0	3	+3	-
Użytkownicy samochodów ciężarowych	6	2	5	+3	+150,0	0	0	0	0	-	5	3	5	+2	+66,7
Użytkownicy innych pojazdów	4	0	2	+2	-	1	0	0	0	-	6	0	1	+1	-
Użytkownicy czterokołowców		1	0	-1	-100,0		0	0	0	-		1	0	-1	-100,0



VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W 2017 roku wydarzyło się 255 wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 281 osób.

Jak wynika z poniższej tabeli, na miejscu zaistnienia wypadku zginęło 204 tj.: 72,6% ogółu ofiar śmiertelnych, a 77 tj.: 27,4% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z rokiem 2016 liczba wypadków uległa zmniejszeniu o 61 tj. o 19,3%, natomiast w ofiarach śmiertelnych nastąpił spadek o 70 osoby tj. o 19,9% .

Spośród wszystkich wypadków śmiertelnych, 10,2% stanowiły wypadki, gdzie śmierć poniosła więcej niż jedna osoba.

Tabela nr 28: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miejsca zaistnienia.

Powiat Jednostki	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych		
		ogółem	zgon do 30 dni	zgon na miejscu
POWIAT BIAŁOBRZESKI	1	1	0	1
POWIAT CIECHANOWSKI	8	8	4	4
POWIAT GARWOLIŃSKI	13	13	6	7
POWIAT GOSTYNIŃSKI	6	6	2	4
POWIAT GRÓJECKI	12	12	0	12
POWIAT KOZIENICKI	6	7	1	6
POWIAT LIPSKI	11	11	5	6
POWIAT ŁOSICKI	6	6	1	5
POWIAT MAKOWSKI	8	8	1	7
POWIAT MŁAWSKI	9	13	1	12
POWIAT OSTROŁĘCKI	13	15	3	12
POWIAT OSTROWSKI	8	11	4	7
POWIAT PŁOCK	3	3	3	0
POWIAT PŁOCKI	15	15	2	13
POWIAT PŁOŃSKI	11	12	5	7
POWIAT PRZASNYSKI	7	7	2	5
POWIAT PRZYSUSKI	6	6	2	4
POWIAT PUŁTUSKI	8	10	4	6
POWIAT RADOM	11	13	6	7
POWIAT RADOMSKI	23	28	6	22
POWIAT SIEDLECKI	13	15	2	13
POWIAT SIERPECKI	7	7	3	4
POWIAT SOCHACZEWSKI	5	6	1	5
POWIAT SOKOŁOWSKI	6	6	3	3
POWIAT SZYDŁOWIECKI	4	4	1	3
POWIAT WĘGROWSKI	5	5	1	4
POWIAT WYSZKOWSKI	20	21	7	14
POWIAT ZWOLEŃSKI	3	4	0	4
POWIAT ŻUROMIŃSKI	2	2	0	2
POWIAT ŻYRARDOWSKI	5	6	1	5

Tabela nr 29: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miesiąca

Miesiąc roku	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
1	22	14	12	22	16	12	7	10	6
2	15	21	14	16	25	17	7	11	5
3	23	18	20	26	20	25	9	18	13
4	18	17	13	24	17	14	6	0	2
5	9	29	22	9	34	23	3	16	7
6	25	27	18	27	31	18	14	18	6
7	26	30	15	33	33	17	40	10	5
8	28	37	32	32	40	34	21	20	11
9	25	40	28	29	42	36	15	16	23
10	32	25	29	38	30	32	11	19	8
11	25	22	26	27	26	27	8	4	4
12	32	36	26	34	37	26	3	7	5
Podsumowanie całkowite	280	316	255	317	351	281	144	149	95

Tabela nr 30: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg dni tygodnia

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Niedziela	53	51	45	59	56	51	35	29	30
Piątek	53	68	42	55	71	45	20	24	14
Sobota	48	55	40	56	65	45	28	38	16
Poniedziałek	31	36	37	36	40	44	12	7	8
Środa	36	31	31	39	36	32	6	21	13
Wtorek	28	42	30	31	48	32	10	19	7
Czwartek	31	33	30	41	35	32	33	11	7

Tabela nr 31: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg zmian

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
II zmiana	150	151	155	167	166	162	51	76	40
I zmiana	86	96	61	96	105	72	63	41	39
III zmiana	44	69	39	54	80	47	30	32	16

Tabela nr 32: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg obszaru

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Obszar niezabudowany	180	210	159	208	238	176	112	109	60
Obszar zabudowany	100	106	96	109	113	105	32	40	35

Tabela nr 33: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg kategorii drogi

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Droga krajowa	101	113	86	125	131	95	71	64	44
Droga powiatowa	81	87	82	89	93	88	38	32	23
Droga wojewódzka	56	70	56	59	80	65	22	43	23
Droga gminna	40	43	22	42	44	24	13	10	5
Inna			1			1			0
Autostrada	1	1		1	1		0	0	
Nieokreślone (puste pole)	1	2	8	1	2	8	0	0	0

Tabela nr 34: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg winy

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
z winy kierującego	197	247	190	232	282	212	137	142	88
z winy pieszego	51	50	52	51	50	52	3	0	1
z innych przyczyn	24	13	11	24	13	14	4	6	5
współwina uczestników ruchu	8	6	2	10	6	3	0	1	1

Tabela nr 35: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg oświetlenia

Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Światło dzienne	135	163	124	154	180	141	92	83	63
Noc - droga nieoświetlona	84	97	71	96	111	75	25	49	23
Noc - droga oświetlona	39	33	31	45	36	34	21	12	3
Świt, zmrok	22	23	29		24	31	6	5	6

Tabela nr 36: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg rodzaju zdarzenia

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017	2 015	2 016	2 017
Najechnanie na pieszego	97	82	80	99	83	81	6	4	3
Zderzenie pojazdów czołowe	42	66	43	53	81	56	31	49	49
Zderzenie pojazdów boczne	42	61	36	45	65	41	32	47	12
Najechnanie na drzewo	34	45	33	44	53	37	41	22	12
Wywrócenie się pojazdu	17	22	31	19	26	32	20	9	13
Zderzenie pojazdów tylne	30	22	18	36	25	18	5	10	2
Inne	9	5	7	11	5	7	4	2	3
Najechnanie na słup, znak	2	5	4	2	5	6	2	1	1
Najechnanie na barierę ochronną	1	3	1	1	3	1	0	2	0
Najechnanie na pojazd unieruchomiony	3	3	1	4	3	1	2	0	0
Najechnanie na zwierzę	1	2	1	1	2	1	0	3	0

VIII. Działania w zakresie inżynierii drogowej.

8.1. Przeglądy dróg i oznakowania.

Mając na uwadze bieżący nadzór nad stopniem utrzymania dróg, a także prawidłowość oznakowania, funkcjonariusze Policji wspólnie z przedstawicielami zarządców dróg przeprowadzili wiosenną i jesienną lustrację dróg. Założeniem prowadzonych lustracji była kontrola infrastruktury drogowej pod kontem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W wyniku przeprowadzonej lustracji skontrolowano **27 361** km dróg w tym: krajowych **3551** km, wojewódzkich **3611** km, powiatowych **12801** km, gminnych **7398** km. Ujawniono **2864** nieprawidłowości. Szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych nieprawidłowości zostały zawarte w stosownych protokołach, które pozwolą na wyeliminowanie ujawnionych nieprawidłowości, a także dadzą podstawy do zastosowania rozwiązań inżynieryjnych i wpłyną na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

8.2. Inicjatywy dotyczące inżynierii drogowej.

W 2017 roku kontynuowana jest lustracja wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i wszystkich wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych. Ideą tego przedsięwzięcia jest eliminowanie miejsc niebezpiecznych po przez podjęcie odpowiednich działań inżynieryjnych, lub objęcia nadzorem danego miejsca przez policję. Po zaistnieniu wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym i wszystkich wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych sporządzany jest w ciągu 14 dni z udziałem przedstawicieli zarządcy drogi stosowny protokół. Przedsięwzięcie to pozwala na kompleksową ocenę miejsca zdarzenia i podjęcie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w lustrowanym miejscu. Niezależnie od powyższego podczas lustracji zarządcom dróg wskazywane są propozycje rozwiązań inżynieryjnych, które mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa w danym miejscu. Protokoły z lustracji sporządzane są na miejscu zdarzenia drogowego, tak aby każdy z uczestników złożył swój podpis. Po stwierdzeniu uchybień lub nieprawidłowości kierowany jest stosowy wniosek do właściwego zarządcy drogi, którego załącznikiem jest sporządzony protokół z lustracji.

Niezależnie od powyższego przekazano podległym funkcjonariuszom aby podczas codziennej służby podejmowali działania ukierunkowane na prawidłowość oznakowania dróg, w taki sposób by znaki drogowe, zwłaszcza ostrzegawcze i zakazu występowały w miejscach, w których ich obecność jest pożądana z uwagi na występujące zagrożenia. Znaki drogowe winny być ustawione tak, aby kierujący mieli możliwość ich dostrzeżenia. Należy także monitorować stan i prawidłowość działanie oświetlenia ulicznego w rejonach przejść dla pieszych.

Mając ponadto na względzie potrzebę poszukiwania wszelkich możliwości poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zaproponowano zarządcom dróg/ruchu wprowadzanie dodatkowego oznakowania w postaci:

- ⇒ umieszczanie znaków ostrzegawczych i zakazu (np. A-16/B-25) w miejscach, w których ich obecność jest pożądana z uwagi na występujące zagrożenia celem zapobiegania manewrom wyprzedzania nie tylko bezpośrednio na przejściu dla pieszych, ale i na dłuższym odcinku dojazdowym do przejścia.
- ⇒ wydłużenie do min. 50 m linii (P-2/P-4) przed przejściami dla pieszych celem uniemożliwienia zmiany pasa ruchu nie tylko bezpośrednio na przejściu dla pieszych, ale i na dłuższym odcinku dojazdowym do przejścia.
- ⇒ zapewnienie właściwego poziomu widoczności w rejonach przejść dla pieszych (usunięcie wszelkich zbędnych przedmiotów, reklam, krzewów, drzew, itp., fizyczne ograniczenie parkowania pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia, właściwe oświetlenie przejścia dla pieszych).
- ⇒ zapewnienie właściwego standardu oznakowania przejść dla pieszych poprzez zastosowanie dodatkowego oznakowania D-6:
 - na wyspie dzielącej pasy ruchu tzw. „azyłu”,
 - po lewej stronie drogi dwupasmowej jednojezdniowej,
- ⇒ stosowanie aktywnego oznakowania przejść dla pieszych,
- ⇒ napisów o treści „Patrz w lewo” i „Patrz w prawo”, które umieszczano pomiędzy oznakowaniem poziomym przejścia dla pieszych,
- ⇒ piktogramów z symbolem pieszego wpatzonego w smartfon i napisem „Patrz na drogę”, które umieszczano na chodniku bezpośrednio przed wejściem na przejście dla pieszych,
- ⇒ piktogramów pokazujących sposób przejazdu i kierunki ruchu podczas poruszania się po skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, które umieszczono na pasach ruchu przed rondem,
- ⇒ oznakowania sugerującego bezpieczną odległość na drogach o podwyższonych limitach prędkości.

IX. Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.

W okresie styczeń-grudzień 2017 roku na drogach garnizonu mazowieckiego prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

- ⇒ „Prędkość” – 7 razy /1 TISPOL, 2 działania 3 dniowe /,
- ⇒ „Alkohol i narkotyki” – 5 razy /2 TISPOL/,
- ⇒ „Truck & Bus” – 4 razy /3 TISPOL/,
- ⇒ „Pasy” – 4 razy /2 TISPOL/,
- ⇒ „Niechronieni Użytkownicy Ruchu Drogowego” – 12 razy,
- ⇒ „Bezpieczny weekend” – 9 razy,
- ⇒ „Smog” – 6 razy,

Dodatkowo prowadzono własne działania prewencyjno – kontrolne wynikające z harmonogramu KWP zs. w Radomiu:

- ⇒ „Trzeźwość w przewozie osób” – 12 razy,
- ⇒ „Stop – trzeźwość” – w toku codziennej służby,
- ⇒ „Bezpieczni po zmroku” – w codziennej służbie,
- ⇒ „Bezpieczne przejście” – raz w tygodniu,
- ⇒ „Mój rower – moje życie” – w toku codziennej służby.

Powyższe działania profilaktyczno – kontrolne przeprowadzone na terenie działania KWP zs. w Radomiu miały na celu zapewnienie i poprawę bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

X. Działalność profilaktyczno – edukacyjna.

W kontekście działalności profilaktyczno-edukacyjnej, w okresie styczeń – grudzień 2017 roku WRD KWP zs. w Radomiu przeprowadził lub koordynował niżej wymienione projekty, działania i przedsięwzięcia:

⇒ działania związane z ważnym okresem w ciągu roku .:

- „Bezpieczne Ferie”,
- „Bezpieczne Wakacje”,
- „Bezpieczna Droga do Szkoły”

⇒ kampanie organizowane w związku ze zdiagnozowanym zagrożeniem, m.in.:

- „Kierowco! Nie polujemy na zebrach”,
- „Smartstop”,
- „I Ty kiedyś będziesz Senioorem”
- „Dzień Odblasków na Mazowszu”
- „ Kręci Mnie Bezpieczeństwo”

⇒ udział w wydarzeniach wynikających z kalendarza świąt i związanych z ważnymi wydarzeniami w regionie

- „Dzień Babci i Dziadka”,
- Z miłości do bezpieczeństwa na Walentynki
- Smartstop z Cerrad Czarni Radom, Rosa S.A. Siecią kin Helios na Mazowszu oraz MUKS 13
- Kobieta za kierownicą łagodzi obyczaje
- „Zabrałeś moje miejsce, zabierz moje kalectwo”
- Najpiękniejsza Polka z prezentem dla kierowców
- Bezpieczny senior- I Ty będziesz seniorem
- Gala B&N
- Dzień Matki
- Rajd Kazimierza
- Inauguracja Kampanii STOP -LOOK –WAVE
- Chroń życie na mazowieckich drogach z firmą Neptis
- Kręci mnie bezpieczeństwo
- Łapki na kierownicę
- „Rowerem do kultury w Muzeum Wsi Radomskiej”
- Sporty Motorowe 2017
- FAMILY DRIFT 3
- Bezpieczne wakacje z mazowiecką Policją
- SAFETY TUNES POLSKA
- Piknik motoryzacyjny w ZSS w Radomiu

- *Co za jazda*
- *Odblaskowe patrole*
- *MAZOWIECKA DROGÓWKA W ARKADACH KUBICKIEGO*
- *Mazowiecka drogówka na święcie Żandarmerii Wojskowej*
- *Sprawny samochód bezpieczny kierowca*
- *Radomska Wiosna Motocyklowa*
- *Bieg Tropem Wilczym, a bezpieczeństwo*
- *„Dzień Życzliwości”,*
- *„Kameralne Lato 2017”,*
- *Ekologia i bezpieczeństwo- Festyn ekologiczny z okazji Dnia Dziecka,*
- *„Sprawny samochód – bezpieczny kierowca”,*
- *„Policja i Volvo razem dla bezpieczeństwa”*
- *Festyn rodzinny w PSP nr 15 w Radomiu*
- *Festyn rodzinny w Nowym Mieście nad Pilicą*
- *„ Bezpieczne wakacje” festyn w Kozienicach*
- *Festyn „ famili Drift” w Jedlińsku*
- *Mazowieckie Obchody Święta Policji- Siedlce 2017*
- *„Parkowa Rock Fest made by Łażnia”-„ Trzeźwy Umysł- Bezpieczna Jazda”*
- *„ Festyn „ Bezpieczna Droga do szkoły” z Vis a Vis Radom.*
- *XXXVIII Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych- Radom 2017*
- *„ Bezpieczni w Ruchu Drogowym” festyn rodzinny z Automobilklubem radomskim.*
- *„EDWARD” Europejski Dzień Bez Ofiar Śmiertelnych”*
- *Dzień bez samochodu na radomskim deptaku- MMP*
- *Zawody Sportowo- Pożarnicze OSP -MOSiR Radom*
- *„Sprawny samochód – bezpieczny kierowca” wspólnie z ZSS w Radomiu*
- *„Zima na drogach – odśnież swój pojazd i wymień opony”*
- *„Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo”*
- *„Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”*

⇒ *promocja pozytywnych i prawidłowych zachowań w ruchu drogowym:*

- *Współpraca z lokalnymi mediami w zakresie propagowania prawidłowych i bezpiecznych zachowań na drogach.*
- *Współpraca z podmiotami mającymi wpływ na potrawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym (WORD-y, Automobilkluby, ośrodki szkolenia kierowców.*
- *Wizyty w placówkach oświatowych, stowarzyszeniach, domach seniora itp.*
- *Ponadto na bieżąco z każdego przedsięwzięcia, zamieszczany jest materiał na naszym facebooku Bezpieczny Niechroniony oraz na stronie internetowej mazowieckiej policji.*

⇒ przedsięwzięcia o charakterze konkursowym:

- *Turnieje wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,*
- *Turnieje motoryzacyjne,*
- *Egzaminy na kartę rowerową,*
- *Eliminacje powiatowe i wojewódzkie XXX Edycji Ogólnopolskiego Konkursu Policjant Roku Ruchu Drogowego*

Oprócz wyżej wymienionych aktywności, realizowane były niżej wymienione projekty i aktywności własne oraz przy współudziale partnerów zewnętrznych.

⇒ *Kontynuowano projekt praktyk studenckich realizowanych w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji z siedzibą w Radomiu we współpracy z Uniwersytetem Technologiczno Humanistycznym im. K. Pułaskiego w Radomiu.*

Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w założenia określone w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 jak również w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Piesznych. Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi, a zwłaszcza z Uczelniami Wyższymi pozwala na spojrzenie na problematykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym z innej perspektywy – naukowej. Praca wieńcząca praktyki studenckie pod nadzorem pracowników naukowych UTH pozwoli podejmować działania zmierzające do wyeliminowania zagrożeń w przyszłości i nakreślić kierunki działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz pozwoli rozwinąć działalność na rzecz seniorów – uczestników ruchu drogowego. Projekt ten nosi nazwę „I Ty będziesz seniorem”. W tym zakresie współpracujemy także z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie.

⇒ *Zwiększono liczbę informacji dotyczących spraw BRD przekazywanych uczestnikom ruchu drogowego za pośrednictwem środków masowego przekazu tj.: stron internetowych komend Policji, komunikatów i informacji przesyłanych mediom, portali społecznościowych.*

⇒ *Do dyspozycji jednostek terenowych garnizonu mazowieckiego przekazywano pojazd służbowego przeznaczonego do pracy profilaktycznej tzw. „Mobilny Punkt Profilaktyki” będącego na stanie WRD KWP zs. w Radomiu, celem prowadzenia działań profilaktycznych poświęconych bezpieczeństwu w ruchu drogowym realizowanych w: szkołach, przedszkolach, placach miejskich, boiskach szkolnych, dożynkach, festynach.*

⇒ *Kontynuowano realizację projektu profilaktycznego „B&N” czyli „B jak bezpieczny i N jak niechroniony”. W bieżącym roku został położony nacisk na pozyskiwanie nowych partnerów oraz rozwijanie aktywności w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów i osób starszych. W ramach realizacji projektu na bieżąco prowadzono profil na portalu społecznościowym „Facebook” pn.: „bezpieczny niechroniony” oraz stworzono dedykowany projektowi kanał na YouTube.*

⇒ *Kontynuowano kampanię ‘SMARTSTOP’, która ma na celu zwrócenie uwagi na odpowiedzialne używanie telefonów komórkowych (smartfonów) w ruchu drogowym oraz kampanię „Kierowco! Nie połujemy na Zebrach”. Kampania skierowana jest do wszystkich kierujących pojazdami mechanicznymi i ma na celu poprawę ich zachowań w rejonach przejść*

dla pieszych. Celem jest nawiązanie współpracy ze wszystkimi szkołami i placówkami oświatowymi na terenie garnizonu mazowieckiego, które przystąpiły do programu „B&N” czyli B jak bezpieczny i N jak Niechroniony”.

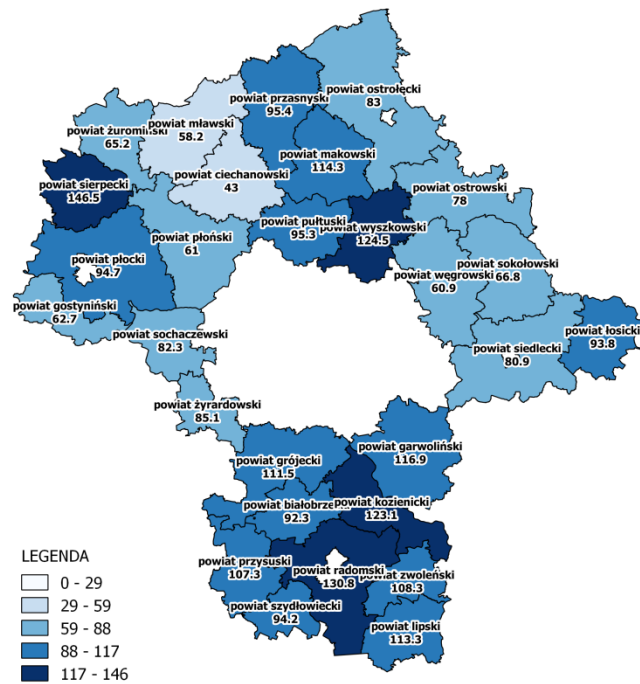
- ⇒ Jako jedyni w kraju uzyskaliśmy prawa do rozpowszechniania fragmentu filmu pt. „Za niebieskimi drzwiami”, który opowiada o losach chłopca, który uczestniczył w wypadku drogowym. Film ten będzie prezentowany podczas akcji promujących brd.*
- ⇒ Sfinalizowano współpracę z operatorem nawigacji i map samochodowych GPS-Neptis S.A. Projekt nosi nazwę „Chroń życie na mazowieckich drogach”, a jego celem jest informowanie i ostrzeganie kierowców o miejscach niebezpiecznych na drogach.*
- ⇒ Policjanci uczestniczą w pracach międzywydziałowego zespołu powołanego w celu oceny działalności profilaktycznej jednostek terenowych.*

W ramach działań Kręci mnie bezpieczeństwo na bieżąco przekazywane są informacje z działań profilaktycznych realizowanych na obszarze mazowieckiego garnizonu Policji do MSW i A.

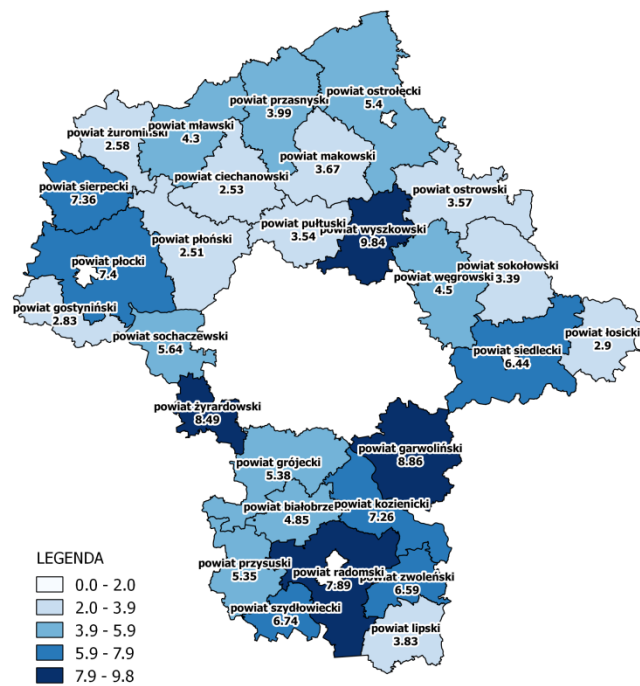
XI. Mapy.

Powiat	Wypadki na 100 tys. mieszkańców	Wypadki na 100 km całej sieci dróg	Zabici na 100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
białobrzeski	92,3	4,85	3,2	151,6
ciechanowski	43,0	2,53	20,5	100,0
garwoliński	116,9	8,86	10,2	142,5
gostyniński	62,7	2,83	20,7	103,4
grójecki	111,5	5,38	10,9	129,1
kozienicki	123,1	7,26	9,2	140,8
lipski	113,3	3,83	27,5	97,5
łosicki	93,8	2,90	20,0	96,7
makowski	114,3	3,67	15,1	111,3
mławski	58,2	4,30	30,2	114,0
ostrołęcki	83,0	5,40	12,8	115,4
ostrowski	78,0	3,57	19,0	108,6
płocki	94,7	7,40	8,1	128,5
płoński	61,0	2,51	22,2	111,1
przasnyski	95,4	3,99	13,7	123,5
przysuski	107,3	5,35	13,0	128,3
pułtuski	95,3	3,54	20,4	124,5
radomski	130,8	7,89	8,5	122,8
siedlecki	80,9	6,44	11,7	108,6
sierpecki	146,5	7,36	9,0	126,9
sochaczewski	82,3	5,64	8,6	107,1
sokołowski	66,8	3,39	16,2	108,1
szymborski	94,2	6,74	10,5	105,3
węgrowski	60,9	4,50	12,2	100,0
wyszkowski	124,5	9,84	22,8	101,1
zwoleński	108,3	6,59	10,0	150,0
żuromiński	65,2	2,58	7,7	107,7
żyrardowski	85,1	8,49	9,2	136,9

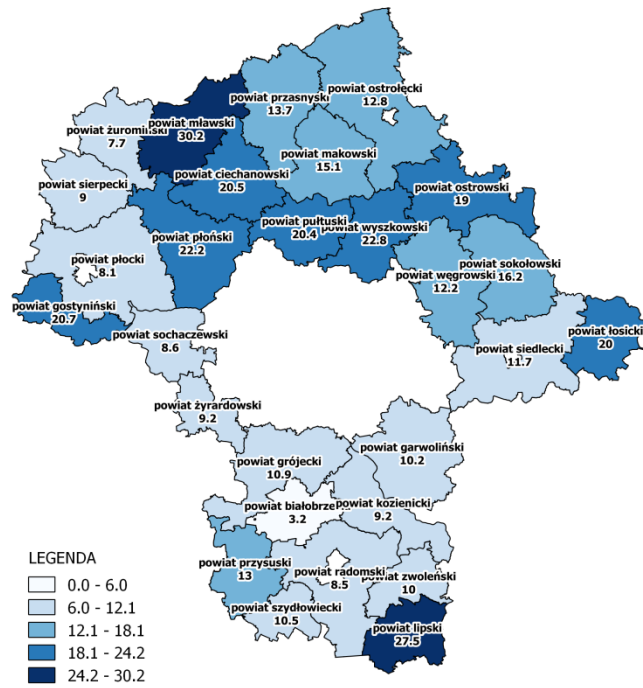
Wypadki na 100 tys. mieszkańców



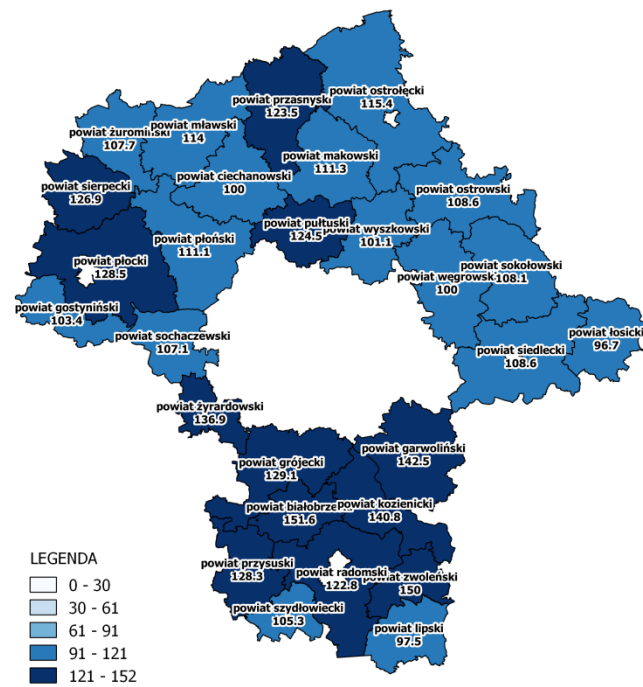
Wypadki na 100 km całej sieci dróg



Zabici na 100 wypadków



Ranni na 100 wypadków



XII. Podsumowanie.

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji pokazują, że w okresie styczeń - grudzień 2017 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku przedniego, odnotowano wyraźną poprawę stanu bezpieczeństwa.

Stan ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco.

⇒ 2271 wypadki:	-126,	5,3%,
⇒ 281 zabitych:	-70,	19,9%,
⇒ 2743 rannych:	-141,	4,9%,
⇒ 22902 kolizji:	+1485,	+6,9%.

Geograficzne położenie województwa mazowieckiego w kraju i Europie oraz jego potencjał gospodarczy powoduje, że znajdująca się w regionie sieć transportowa jest bardzo obciążona, ponieważ spełnia kluczową rolę w krajowym systemie transportowym i ma duże znaczenie w ruchu międzynarodowym.

W ruchu międzynarodowym Warszawa jest ważnym węzłem dla sieci transeuropejskich korytarzy transportowych, łączących państwa członkowskie UE, droga nr 8 /E-67/, nr 7 /E-77/ i nr 2 /E30/.

Obecny układ sieci drogowej regionu powoduje włączenie dużej części ruchu tranzytowego w sieć uliczną aglomeracji warszawskiej, a co za tym idzie również innych miast Mazowsza tj. Radomia, Płocka, Siedlec, Ciechanowa i Ostrołęki.

Promienisty układ sieci drogowej województwa zbiegającej się w Warszawie, nieliczne obwodnice, mała liczba mostów przez Wisłę powoduje nasilenie problemów wynikających z nadmiernego zatłoczenia dróg, a także brak segregacji różnych rodzajów ruchu w większości miast regionu, przekłada się na liczbę zdarzeń drogowych. Istotnym elementem mającym wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest również stan nawierzchni i właściwe oznakowanie dróg.

Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że według średniego dobowego pomiaru natężenia ruchu z 2015 roku (dane GDDKiA) na głównych drogach krajowych garnizonu mazowieckiego występują następujące obciążenia ruchem przez pojazdy silnikowe (na dobę):

- ⇒ Droga krajowa nr 7 Radom-Grójec – 30845,
- ⇒ Droga krajowa nr 7 Płońsk-Warszawa – 21734,
- ⇒ Droga krajowa nr 79 Lipsko-Warszawa – 8162,
- ⇒ Droga nr 17 Garwolin-Warszawa – 20843,
- ⇒ Droga nr 2 Siedlce-Warszawa – 15109,
- ⇒ Droga nr 8 Ostrów Mazowiecka-Warszawa – 23258,
- ⇒ Droga krajowa nr 61 Pułtusk-Warszawa – 13098,

- ⇒ Droga krajowa 62 Płock-Warszawa – 13288,
- ⇒ Droga krajowa 8 Mszczonów-Warszawa – 35568,
- ⇒ Droga krajowa 50 Ciechanów-Sochaczew-Żyrardów-Grójec-Łochów-Ostrów Mazowiecka – 20427.

Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Mazowsza należy do najdłuższych w kraju. Na uwagę zasługuje również fakt, że na terenie Warszawy występuje największe średniodobowe natężenie ruchu drogowego 142269 pojazdów, co w dużej mierze oddziałuje na ruch na pierścieniu dróg zlokalizowanym wokół Warszawy.

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych – dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonywanie manewrów), świadczą o niedostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu.

Brak postępu w tej dziedzinie jest jednym z istotniejszych czynników wpływających na utrzymywanie się wysokiego poziomu zagrożeń w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego.

Reasumując można z dużą dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, że okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu groźnego wypadku są sytuacje, gdzie występują stosunkowo dobre warunki drogowe i pewna swoboda (przestrzeń) na drodze, które dają kierującemu pojazdem złudne przeświadczenie braku zagrożenia.

Głównymi celami do osiągnięcia w 2018 roku będzie realizacja przedsięwzięć wskazanych w Narodowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa na lata 2013 – 2020, zmierzających przede wszystkim do spadku liczby osób zabitych w wypadkach drogowych.

Aby tego dokonać należy uznać jako najważniejsze działania w niżej wymienionym zakresie.

1. Poprawa bezpieczeństwa pieszych, poprzez egzekwowanie prawidłowych zachowań od:
 - a) kierujących pojazdami, głównie w rejonach przejść dla pieszych,
 - b) pieszych, w tym obowiązku używania elementów odblaskowych.
2. Ograniczanie liczby wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jazdy, w tym poza obszarami zabudowanymi.
3. Poprawa bezpieczeństwa wśród rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów.
4. Ograniczenie skutków wypadków poprzez egzekwowanie używania w czasie jazdy pasów bezpieczeństwa.
5. Zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo seniorów.

6. Rozwijanie działań w zakresie edukacji, promocji i profilaktyki.
7. Utrzymywanie bliskiej współpracy z zarządcami dróg poprzez kontynuowanie lustracji miejsc wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem pieszych.

NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KWP zs. w RADOMIU

mł. insp. Jacek Mnich
/podpis na oryginale/

Wyk./Opr.
WRD KWP zs. w Radomiu