

KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
z siedzibą w Radomiu
Wydział Ruchu Drogowego



A N A L I Z A

**stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym
na obszarze działania KWP zs. w Radomiu
za okres styczeń - grudzień 2019 roku**

Radom, styczeń 2020

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.	10
	4.3. Wypadki z winy pieszego.	13
	4.4. Ofiary wypadków drogowych.	15
V.	Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.	17
	5.1. Miejsce powstawania wypadków.	17
	5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.....	21
	5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.	26
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.....	29
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.	30
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.	32
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej.	35
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.....	37
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna.	38
XI.	Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2018 roku.....	42
XII.	Podsumowanie.....	43

I. Słowo wstępne.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na dzień 31 grudnia 2018 roku), Polskę zamieszkuje ponad 38,41 miliona obywateli, a około 5,39 miliona czyli 14% to mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Na przestrzeni lat 2014-2018 ludność województwa mazowieckiego zwiększyła się o 1,07% czyli o 57 302 mieszkańców. Według kryterium powierzchni, ale i populacji, województwo mazowieckie jest największą jednostką podziału administracyjnego Polski. Zajmuje obszar 35 558 km² (11,37% powierzchni 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.

Garnizon mazowiecki policji należy do największych w kraju, zarówno pod względem obszaru jak i zamieszkującej go ludności. Zajmuje powierzchnię około 29,5 tys. km², co stanowi 83,1% powierzchni województwa mazowieckiego i 9,4% powierzchni całego kraju. Na obszarze garnizonu mazowieckiego zamieszkuje ponad 2 mln 532 tysięcy osób, co stanowi blisko 47% mieszkańców całego województwa i 6,6% ludności Polski.

II. Informacja o zdarzeniach drogowych.

Analizując stan bezpieczeństwa na przestrzeni ostatnich trzech lat można zauważyć, że pomimo zmniejszenia liczby wypadków i liczby osób rannych, odnotowano dalszy wzrost liczby ofiar śmiertelnych.

W dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane główne przyczyny, które mają wpływ na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze garnizonu mazowieckiego.

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary na terenie KWP zs. w Radomiu w okresie I-XII 2017-2019.

	2017	2018	2019	2017/2018		2018/2019	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2272	2273	2267	+1	+0,04	-6	-0,3
Zabici	281	297	310	+16	+5,7	+13	+4,4
Ranni	2744	2683	2677	-61	-2,2	-6	-0,2

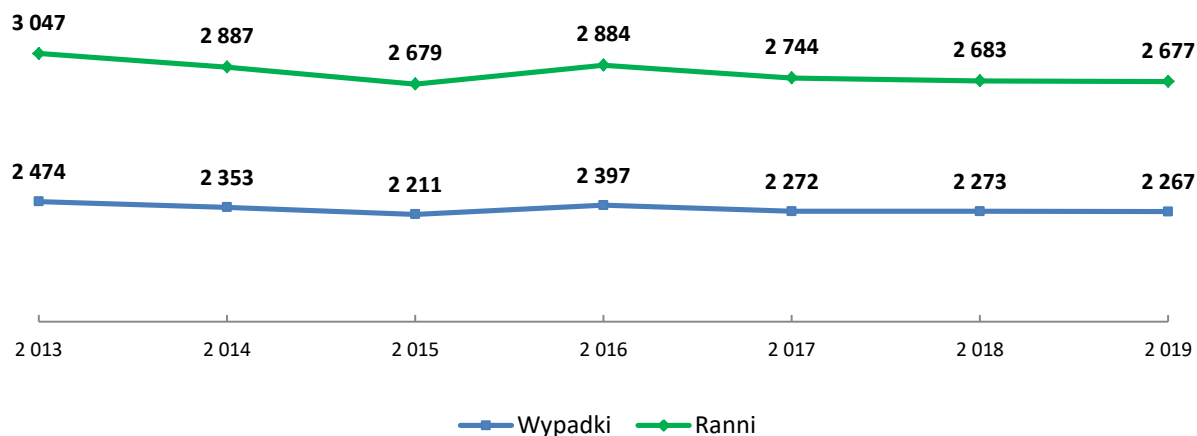
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w okresie I-XII 2017-2019.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
Białystok	698	675	586	-89	-13,2	114	102	107	+5	+4,9	809	774	620	-154	-19,9
Bydgoszcz	950	967	936	-31	-3,2	151	172	211	+39	+22,7	1094	1026	969	-57	-5,6
Gdańsk	2629	2514	2291	-223	-8,9	134	146	160	+14	+9,6	3297	3112	2767	-345	-11,1
Gorzów Wlkp.	682	663	660	-3	-0,5	84	79	92	+13	+16,5	855	790	775	-15	-1,9
Katowice	3519	3236	2960	-276	-8,5	248	220	199	-21	-9,5	4345	3805	3552	-253	-6,6
Kielce	1234	1200	1059	-141	-11,8	115	127	128	+1	+0,8	1530	1443	1248	-195	-13,5
Kraków	3615	3404	3134	-270	-7,9	194	223	176	-47	-21,1	4313	4004	3714	-290	-7,2
Lublin	1238	1214	1148	-66	-5,4	157	179	171	-8	-4,5	1428	1284	1241	-43	-3,3
Łódź	3790	3759	3347	-412	-11,0	219	228	238	+10	+4,4	4754	4601	4044	-557	-12,1
Olsztyn	1458	1282	1215	-67	-5,2	118	140	101	-39	-27,9	1737	1511	1484	-27	-1,8
Opole	707	706	614	-92	-13,0	78	81	73	-8	-9,9	862	792	703	-89	-11,2
Poznań	3126	3229	3895	+666	+20,6	295	261	278	+17	+6,5	3593	3761	4568	+807	+21,5
Radom	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2
Rzeszów	1713	1487	1477	-10	-0,7	124	125	157	+32	+25,6	2037	1782	1701	-81	-4,5
Szczecin	1232	1183	1220	+37	+3,1	120	129	129	0	0,0	1435	1358	1406	+48	+3,5
Warszawa	1775	1761	1554	-207	-11,8	185	151	159	+8	+5,3	2011	1996	1741	-255	-12,8
Wrocław	2189	2158	1929	-229	-10,6	219	203	215	+12	+5,9	2764	2689	2274	-415	-15,4
RAZEM	32827	31711	30292	-1419	-4,5	2836	2863	2904	+41	+1,4	39608	37411	35484	-1927	-5,2

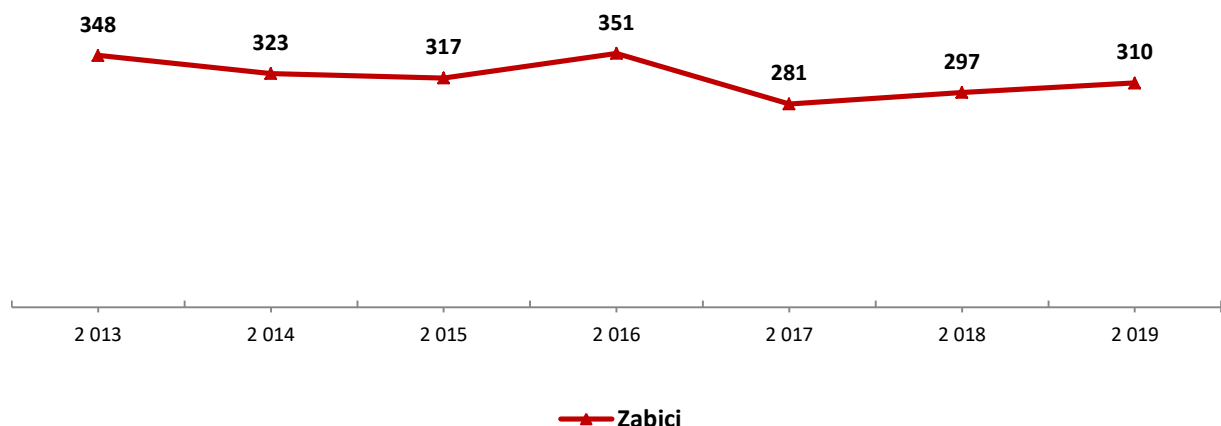
Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w okresie I-XII 2017-2019.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
Radom	482	476	505	+29	+6,1	41	32	32	0	0,0	592	602	640	+38	+6,3	3539	3724	3467	-257	-6,9
Płock	221	196	196	0	0,0	18	21	26	+5	+23,8	284	230	247	+17	+7,4	2757	2828	2807	-21	-0,7
Siedlce	128	138	134	-4	-2,9	15	9	16	+7	+77,8	139	194	181	-13	-6,7	2367	2280	2028	-252	-11,1
Grójec	110	128	132	+4	+3,1	12	14	11	-3	-21,4	142	152	163	+11	+7,2	797	802	1009	+207	+25,8
Garwolin	127	114	128	+14	+12,3	13	11	15	+4	+36,4	181	153	154	+1	+0,7	1098	1113	1093	-20	-1,8
Żyrdów	65	81	102	+21	+25,9	6	14	10	-4	-28,6	89	95	127	+32	+33,7	849	984	1016	+32	+3,3
Kozienice	76	111	88	-23	-20,7	7	10	6	-4	-40,0	107	142	102	-40	-28,2	493	540	585	+45	+8,3
Wyszaków	92	81	87	+6	+7,4	21	20	11	-9	-45,0	93	87	119	+32	+36,8	904	1040	841	-199	-19,1
Ostrołęka	117	95	84	-11	-11,6	15	16	28	+12	+75,0	135	101	84	-17	-16,8	1178	1251	1277	+26	+2,1
Sochaczew	70	60	80	+20	+33,3	6	11	12	+1	+9,1	75	62	82	+20	+32,3	751	776	743	-33	-4,3
Ciechanów	39	61	65	+4	+6,6	8	12	9	-3	-25,0	39	54	68	+14	+25,9	1060	1014	1099	+85	+8,4
Sierpc	78	71	63	-8	-11,3	7	9	3	-6	-66,7	99	77	77	0	0,0	367	403	357	-46	-11,4
Płońsk	54	54	56	+2	+3,7	12	21	14	-7	-33,3	60	55	55	0	0,0	811	814	816	+2	+0,2
Lipsko	40	45	52	+7	+15,6	11	3	7	+4	+133,3	39	49	66	+17	+34,7	208	195	227	+32	+16,4
Ostrów Maz.	58	53	49	-4	-7,5	11	17	17	0	0,0	63	52	45	-7	-13,5	916	879	755	-124	-14,1
Maków Maz.	53	42	46	+4	+9,5	8	9	12	+3	+33,3	59	53	47	-6	-11,3	345	375	361	-14	-3,7
Przasnysz	51	56	46	-10	-17,9	7	8	9	+1	+12,5	63	65	50	-15	-23,1	368	413	419	+6	+1,5
Pułtusk	49	51	43	-8	-15,7	10	8	10	+2	+25,0	61	51	45	-6	-11,8	492	460	457	-3	-0,7
Sokołów Podlaski	37	46	43	-3	-6,5	6	2	8	+6	+300,0	40	58	46	-12	-20,7	361	351	353	+2	+0,6
Węgrów	41	39	35	-4	-10,3	5	7	10	+3	+42,9	41	40	29	-11	-27,5	493	504	477	-27	-5,4
Zwoleni	40	47	35	-12	-25,5	4	7	3	-4	-57,1	60	61	48	-13	-21,3	224	246	253	+7	+2,8
Białobrzegi	31	36	34	-2	-5,6	1	2	6	+4	+200,0	47	47	46	-1	-2,1	252	300	356	+56	+18,7
Mława	43	43	32	-11	-25,6	13	10	11	+1	+10,0	49	45	24	-21	-46,7	893	869	956	+87	+10,0
Przysucha	46	41	32	-9	-22,0	6	4	7	+3	+75,0	59	42	31	-11	-26,2	218	274	245	-29	-10,6
Gostynin	29	30	31	+1	+3,3	6	5	7	+2	+40,0	30	35	32	-3	-8,6	339	361	335	-26	-7,2
Łosice	30	36	23	-13	-36,1	6	10	4	-6	-60,0	29	36	24	-12	-33,3	296	257	291	+34	+13,2
Żuromin	26	23	23	0	0,0	2	3	4	+1	+33,3	28	25	22	-3	-12,0	254	237	239	+2	+0,8
Szydłowiec	39	19	23	+4	+21,1	4	2	2	0	0,0	41	20	23	+3	+15,0	302	239	324	+85	+35,6
Razem	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2	22932	23529	23186	-343	-1,5

Wypadki drogowe i ranni na przestrzeni lat.



Zabici w wypadkach 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.

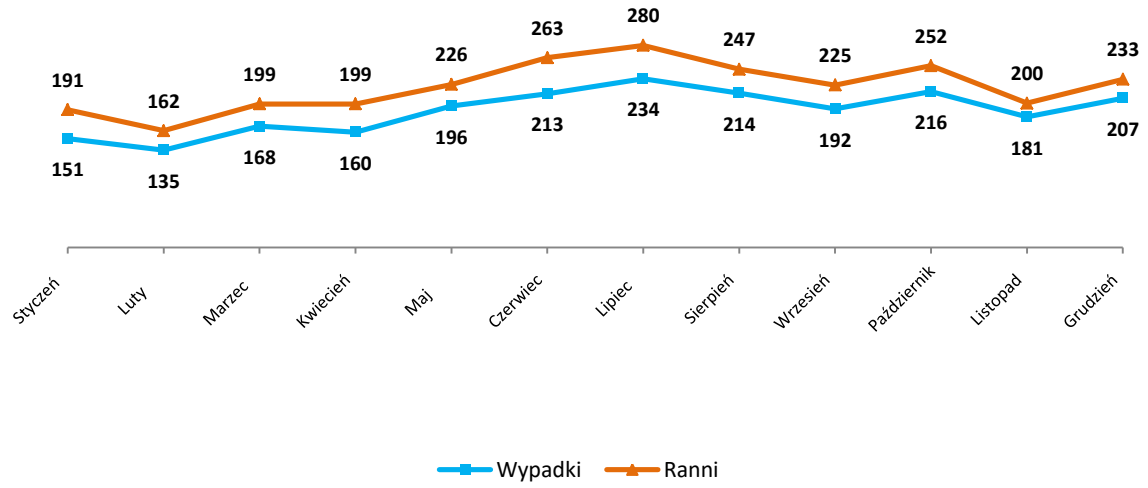
Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że w całym 2019 roku najbezpieczniejszym miesiącem był luty, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Najniebezpieczniejszy okazał się lipiec, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków i ich ofiar.

Najbardziej tragiczny w skutkach był październik, w którym zginęło najwięcej osób.

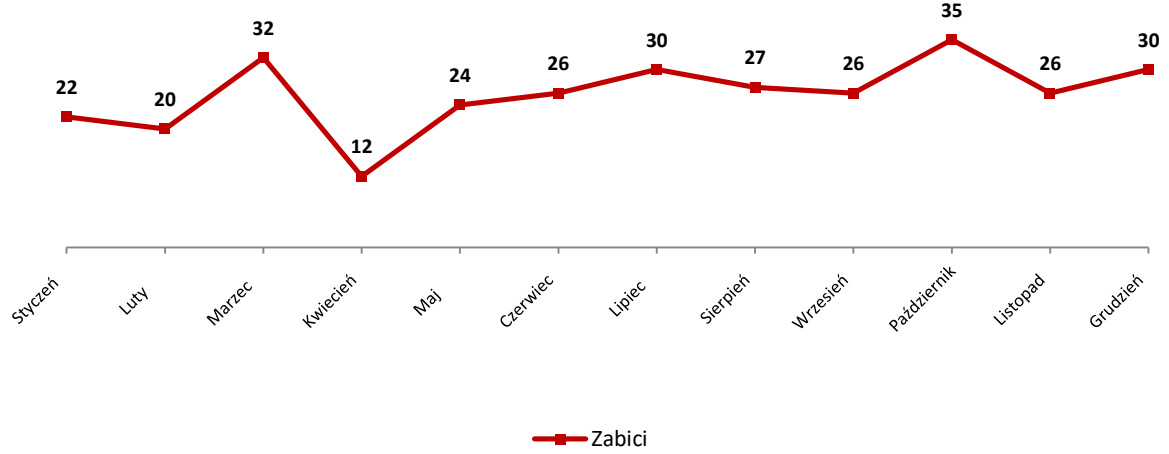
Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie miesięcznym.

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Styczeń	120	141	151	12	24	22	150	164	191
Luty	101	125	135	17	17	20	123	148	162
Marzec	135	133	168	25	13	32	171	170	199
Kwiecień	144	180	160	14	17	12	163	199	199
Maj	199	234	196	23	19	24	237	296	226
Czerwiec	233	210	213	18	23	26	294	250	263
Lipiec	230	217	234	17	27	30	294	256	280
Sierpień	256	229	214	34	32	27	308	272	247
Wrzesień	228	208	192	36	25	26	300	263	225
Październik	223	224	216	32	37	35	255	244	252
Listopad	196	188	181	27	37	26	220	209	200
Grudzień	207	184	207	26	26	30	229	212	233

Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



Zabici w ujęciu miesięcznym



3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

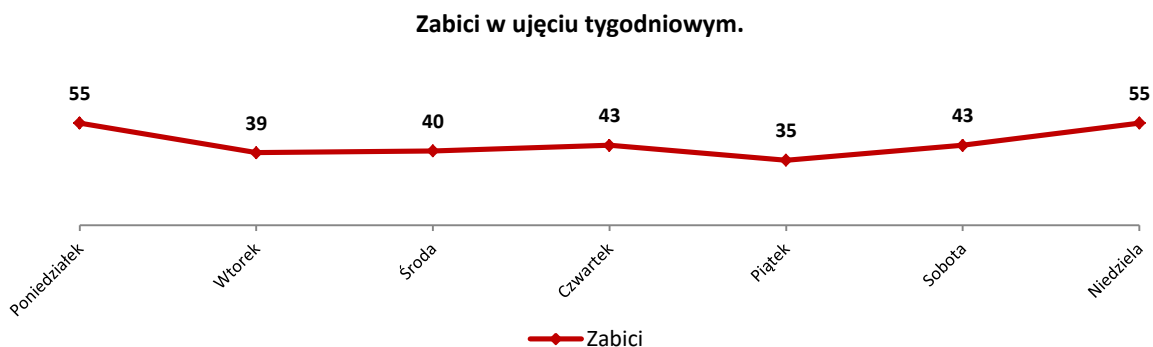
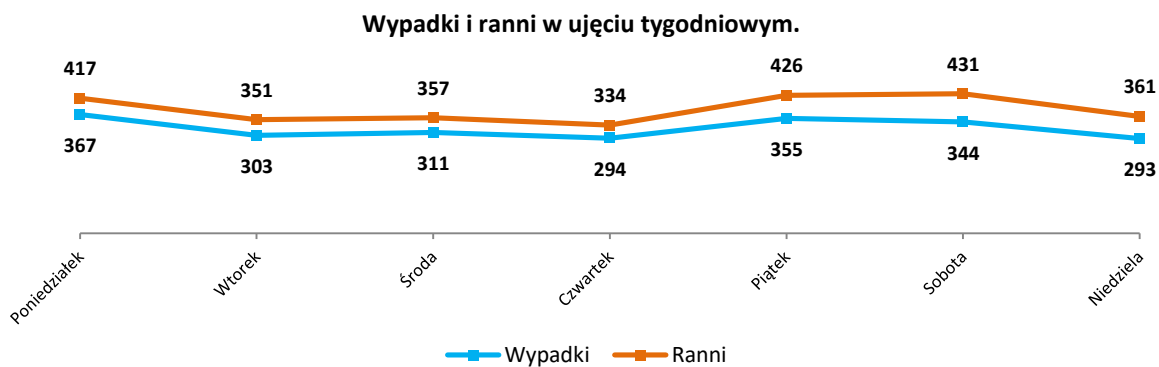
Największą liczbę wypadków odnotowano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na soboty i poniedziałki.

Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w niedziele i we wtorki. Kolejnymi dniami tygodnia, w których odnotowano najwyższą śmiertelność były: soboty i poniedziałki.

Najwięcej rannych odnotowano w piątki, natomiast najmniej w czwartki.

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

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Poniedziałek	309	335	367	44	46	55	359	389	417
Wtorek	266	288	303	32	38	39	324	340	351
Środa	336	347	311	32	47	40	404	382	357
Czwartek	317	304	294	32	30	43	366	366	334
Piątek	371	370	355	45	46	35	447	422	426
Sobota	355	319	344	45	41	43	426	395	431
Niedziela	318	310	293	51	49	55	418	389	361



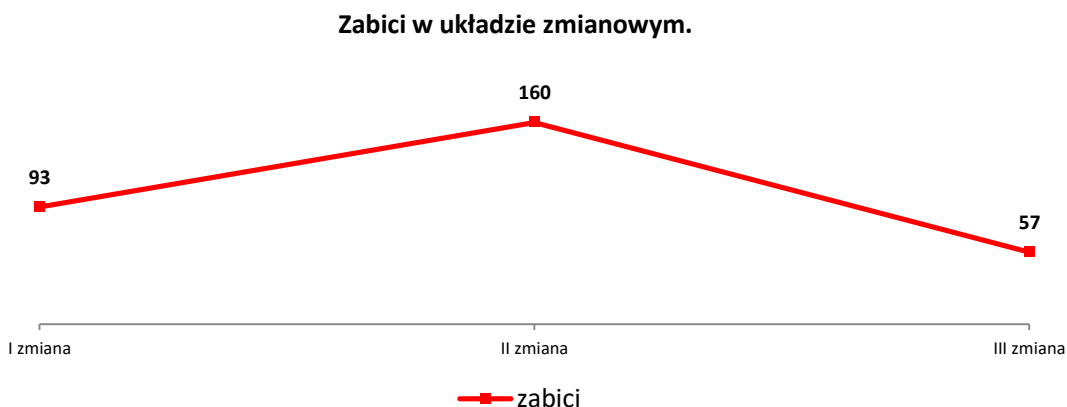
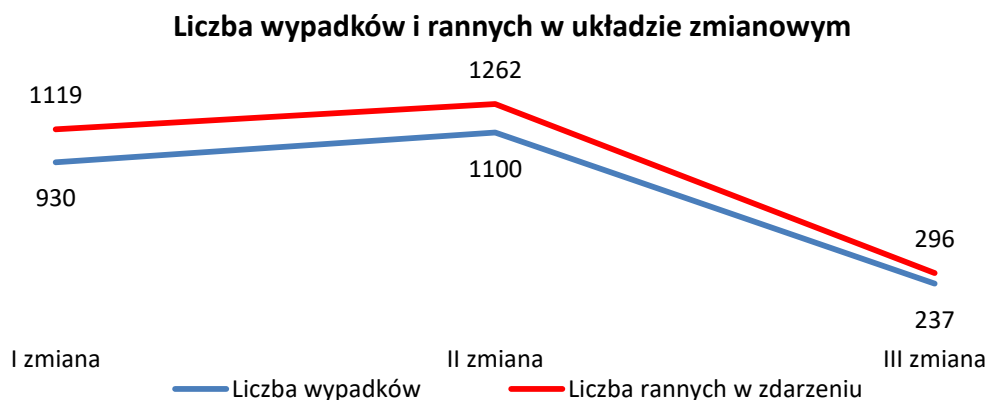
3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu zmianowym.

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 15.00 do 18.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 1.00 a 4.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 15.00 a 18.59, gdzie śmierć poniosło 77 osób tj. 24,8% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wzrasta w sposób widoczny od godziny 15.00.

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

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
I zmiana	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
II zmiana	874	885	930	72	84	93	1105	1023	1119
III zmiana	1160	1145	1100	162	154	160	1351	1363	1262

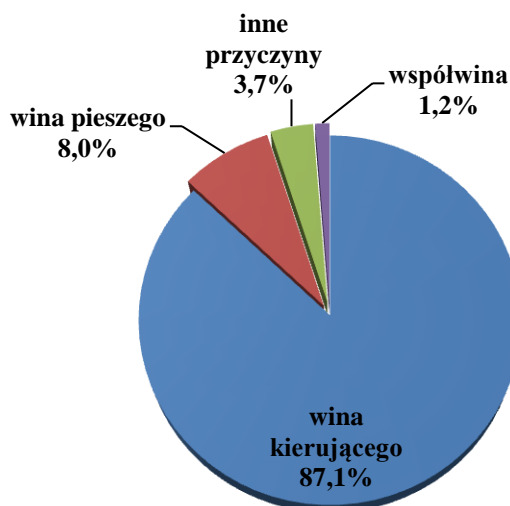


IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
kierującego	1962	1993	1974	-19	-1,0	212	236	239	+3	+1,3	2461	2432	2434	+2	+0,1	18930	19557	19016	-541	-2,8
pieszego	198	157	181	+24	+15,3	52	43	54	+11	+25,6	150	117	130	+13	+11,1	117	157	134	-23	-14,6
z innych przyczyn	82	85	84	-1	-1,2	14	13	12	-1	-7,7	93	89	88	-1	-1,1	3239	3208	3425	+217	+6,8
współwina	30	38	28	-10	-26,3	3	5	5	0	0,0	40	45	25	-20	-44,4	646	607	611	+4	+0,7
Razem	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2	22932	23529	23186	-343	-1,5



4.2. Wypadki z winy kierującego.

W okresie styczeń - grudzień 2019 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 87,1% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 77,1% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 90,9% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 19 tj. 1,0%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 1,3%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 2 tj. 0,1%

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

- ⇒ **87,1%** (87,7) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **77,1%** (79,5) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **90,9%** (90,6) ofiar rannych,
- ⇒ **82,0%** (83,1) kolizji drogowych.

Tabela nr 8: Główne przyczyny zdarzeń z winy kierujących pojazdami.

	Liczba Wypadków					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	585	595	591	-4	-0,7	85	95	98	+3	+3,2	738	741	788	+47	+6,3
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	530	560	586	+26	+4,6	32	31	44	+13	+41,9	713	712	727	+15	+2,1
Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	125	132	168	+36	+27,3	5	5	13	+8	+160,0	165	171	210	+39	+22,8
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	167	141	158	+17	+12,1	10	14	13	-1	-7,1	167	140	151	+11	+7,9
Nieprawidłowe wyprzedzanie	131	137	131	-6	-4,4	23	30	23	-7	-23,3	155	163	155	-8	-4,9

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **29,9%** (29,9%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: **29,7%** (28,1%)
- ⇒ niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami: **8,5%** (6,6%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: **8,0%** (7,1%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **6,6%** (6,9%)

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
25 - 39	636	643	623	-20	-3,1	69	80	80	0	0,0	823	800	764	-36	-4,5
40 - 59	508	495	538	+43	+8,7	61	50	71	+21	+42,0	625	604	653	+49	+8,1
18 - 24	429	431	401	-30	-7,0	38	62	53	-9	-14,5	573	555	555	0	0,0
60 plus	269	299	297	-2	-0,7	39	40	32	-8	-20,0	314	337	345	+8	+2,4
b/d	66	73	72	-1	-1,4	2	3	3	0	0,0	70	81	71	-10	-12,3
15 - 17	20	33	26	-7	-21,2	2	0	0	0	0,0	22	37	29	-8	-21,6
7 - 14	30	19	16	-3	-15,8	1	1	0	-1	-100,0	30	18	16	-2	-11,1
0 - 6	4	0	1	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	4	0	1	+1	+100,0

Kierujący jako sprawcy wypadków drogowych wg wieku

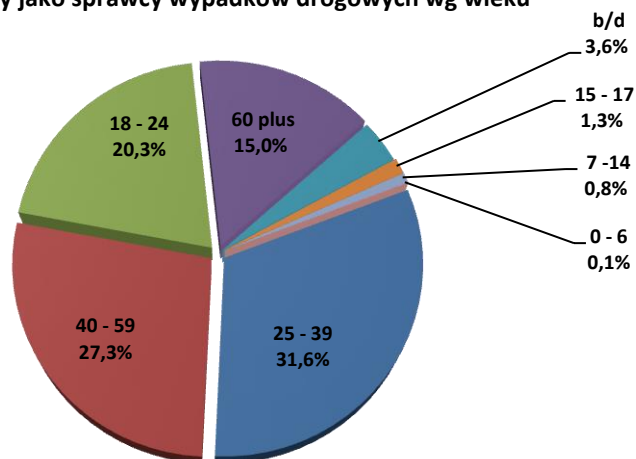
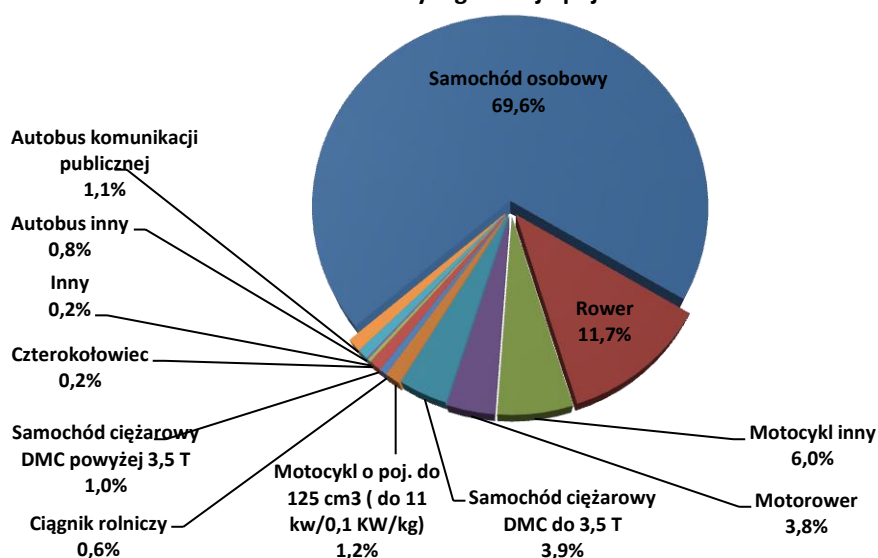


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019	
Samochód osobowy	135	149	143	-6	-4,0	1655	1693	1625	-68	-4,0
Rower	25	43	34	-9	-20,9	256	220	264	+44	+20,0
Motocykl inny	18	11	25	+14	+127,3	103	120	127	+7	+5,8
Motorower	5	6	10	+4	+66,7	72	87	87	0	0,0
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 T	9	5	10	+5	+100,0	73	76	88	+12	+15,8
Motocykl o poj. do 125 cm ³ (do 11 kw/0,1 KW/kg)	4	2	4	+2	+100,0	20	48	27	-21	-43,8
Ciągnik rolniczy	3	1	3	+2	+200,0	16	12	11	-1	-8,3
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 T	1	1	1	0	0,0	34	24	24	0	0,0
Czterokołowiec	0	1	1	0	0,0	6	4	5	+1	+25,0
Inny	0	1	0	-1	-100,0	11	3	4	+1	+33,3
Autobus inny	0	0	0	0	0,0	19	5	21	+16	+320,0
Autobus komunikacji publicznej	0	0	0	0	0,0	47	18	28	+10	+55,6
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	0,0	1	3	0	-3	-100,0

Ofiary wg rodzaju pojazdu



4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W analizowanym okresie 2019 roku spowodowali oni 8,0% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 17,4% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 5,5% ogółu rannych.

Porównanie do okresu styczeń – grudzień 2018 roku wygląda następująco:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 24 tj. 15,3%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 11 tj. 25,6%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 13 tj. 11,1%

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

- ⇒ **8,0%** (6,9%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **17,4%** (14,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **5,5%** (4,4%) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	106	87	94	+7	+8,0	18	24	22	-2	-8,3	92	66	73	+7	+10,6
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	17	10	26	+16	+160,0	5	1	6	+5	+500,0	12	9	21	+12	+133,3
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	18	18	20	+2	+11,1	10	7	10	+3	+42,9	8	11	10	-1	-9,1
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	17	13	20	+7	+53,8	12	6	13	+7	+116,7	5	7	7	0	0,0
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	20	13	14	+1	+7,7	2	1	2	+1	+100,0	18	12	13	+1	+8,3
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	6	7	3	-4	-57,1	0	1	0	-1	-100,0	6	6	3	-3	-50,0
Inne przyczyny	12	9	2	-7	-77,8	5	3	1	-2	-66,7	7	6	1	-5	-83,3
Zatrzymanie, cofnięcie się	2	0	2	+2	+200,0	0	0	0	0	0,0	2	0	2	+2	+200,0

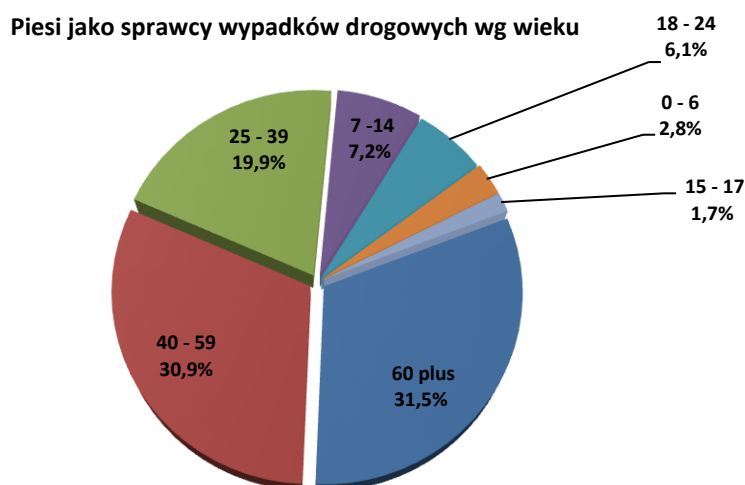


Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 94 wypadki tj. 51,9% wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 26 wypadków tj. 14,4% wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ chodzenie nieprawidłową stroną drogi – 20 wypadków tj. 11,4% wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych.
- ⇒ leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni – 20 wypadków tj. 11,4% wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

Grupa wiekowa	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+ %		2017	2018	2019	2018/2019 -/+ %		2017	2018	2019	2018/2019 -/+ %	
60 plus	48	35	57	+22	+62,9	18	12	22	+10	+83,3	30	23	37	+14	+60,9
40-59	70	56	56	0	0,0	27	18	22	+4	+22,2	47	39	35	-4	-10,3
25-39	28	32	36	+4	+12,5	7	10	7	-3	-30,0	21	24	29	+5	+20,8
7 - 14	25	21	13	-8	-38,1	0	1	1	0	0,0	25	20	12	-8	-40,0
18-24	8	5	11	+6	+120,0	0	1	1	0	0,0	8	4	10	+6	+150,0
0-6	10	4	5	+1	+25,0	0	0	0	0	0,0	10	4	5	+1	+25,0
15-17	8	4	3	-1	-25,0	0	1	1	0	0,0	8	3	2	-1	-33,3



Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców, najwięcej wypadków tj. 31,5% spowodowały osoby w wieku 60 lat i więcej. W tej grupie odnotowano również największą liczbę zabitych tj. 40,7% spośród wszystkich zabitych pieszych.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano, w okresie styczeń - grudzień 2019 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego poszkodowane zostało 2987 osób, w tym 310 poniosło śmierć, a 2677 zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w analizowanym okresie 2019 roku stanowiła grupa użytkowników samochodów osobowych ok. 59,2%. Drugą w kolejności grupą zagrożoną byli piesi, którzy stanowili ok. 14,9% ogółu ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019		2017	2018	2019	2018/2019	
				-/+	%				-/+	%
Użytkownicy samochodów osobowych	135	149	143	-6	-4,0	1655	1693	1625	-68	-4,0
Piesi	81	77	79	+2	+2,6	431	370	366	-4	-1,1
Rowerzyści	25	43	34	-9	-20,9	256	220	264	+44	+20,0
Użytkownicy motocykli	22	13	29	+16	+123,1	123	168	154	-14	-8,3
Użytkownicy samochodów ciężarowych	10	6	11	+5	+83,3	107	100	112	+12	+12,0
Motorowerzyści	5	6	10	+4	+66,7	72	87	87	0	0,0
Użytkownicy ciągników	3	1	3	+2	+200,0	16	12	11	-1	-8,3
Użytkownicy czterokołowców	0	1	1	0	0,0	6	4	5	+1	+25,0
Użytkownicy innych pojazdów	0	1	0	-1	-100,0	11	3	4	+1	+33,3
Użytkownicy autobusów	0	0	0	0	0,0	66	23	49	+26	+113,0
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	0,0	1	3	0	-3	-100,0
Podsumowanie całkowite	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2

Skutki wypadków drogowych w dużym stopniu zależą od obszaru, w którym doszło do zdarzenia.

Ofiary śmiertelne dominowały w obszarach niezabudowanych i stanowiły blisko 60,3% wszystkich zabitych. Zdecydowanie wpływ na taki stan rzeczy mają wyższe prędkości jazdy jakie występują podczas poruszania się poza obszarem zabudowanym.

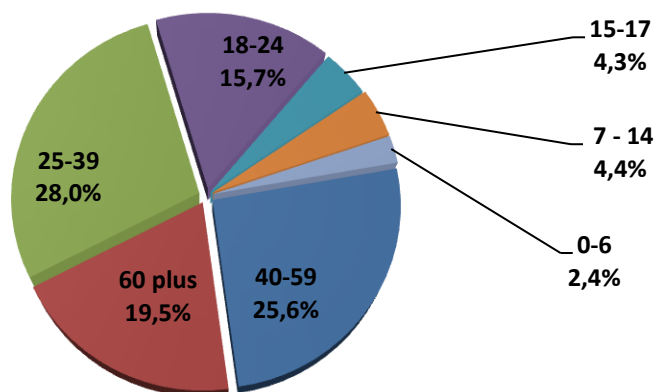
Tabela nr 14: Ofiary wypadków wg rodzaju terenu.

Miesiąc	Liczba zabitych										Liczba rannych									
	Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany					Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
Styczeń	7	15	16	+1	+6,7	5	9	6	-3	-33,3	76	86	89	+3	+3,5	74	78	102	+24	+30,8
Luty	13	12	13	+1	+8,3	4	5	7	+2	+40,0	66	68	65	-3	-4,4	57	80	97	+17	+21,3
Marzec	18	8	22	+14	+175,0	7	5	10	+5	+100,0	71	81	92	+11	+13,6	100	89	107	+18	+20,2
Kwiecień	11	12	8	-4	-33,3	3	5	4	-1	-20,0	71	76	81	+5	+6,6	92	123	118	-5	-4,1
Maj	15	11	13	+2	+18,2	8	8	11	+3	+37,5	93	121	92	-29	-24,0	144	175	134	-41	-23,4
Czerwiec	13	16	15	-1	-6,3	5	7	11	+4	+57,1	117	113	95	-18	-15,9	177	137	168	+31	+22,6
Lipiec	8	19	21	+2	+10,5	9	8	9	+1	+12,5	140	116	136	+20	+17,2	154	140	144	+4	+2,9
Sierpień	22	23	17	-6	-26,1	12	9	10	+1	+11,1	140	126	86	-40	-31,7	168	146	161	+15	+10,3
Wrzesień	18	15	14	-1	-6,7	18	10	12	+2	+20,0	129	145	82	-63	-43,4	171	118	143	+25	+21,2
Październik	23	29	19	-10	-34,5	9	8	16	+8	+100,0	115	91	101	+10	+11,0	140	153	151	-2	-1,3
Listopad	13	30	16	-14	-46,7	14	7	10	+3	+42,9	99	83	80	-3	-3,6	121	126	120	-6	-4,8
Grudzień	15	16	13	-3	-18,8	11	10	17	+7	+70,0	95	80	84	+4	+5,0	134	132	149	+17	+12,9
Razem	176	206	187	-19	-9,2	105	91	123	+32	+35,2	1212	1186	1083	-103	-8,7	1532	1497	1594	+97	+6,5

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba Ofiar					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
40-59	830	730	766	+36	+4,9	89	84	91	+7	+8,3	741	646	675	+29	+4,5
60 plus	549	561	583	+22	+3,9	80	94	87	-7	-7,4	469	467	496	+29	+6,2
25-39	764	794	837	+43	+5,4	69	66	80	+14	+21,2	695	728	757	+29	+4,0
18-24	540	501	469	-32	-6,4	32	42	43	+1	+2,4	508	459	426	-33	-7,2
15-17	116	147	129	-18	-12,2	7	6	5	-1	-16,7	109	141	124	-17	-12,1
7-14	145	181	130	-51	-28,2	4	3	2	-1	-33,3	141	178	128	-50	-28,1
0-6	65	65	73	+8	+12,3	0	2	2	0	0,0	65	63	71	+8	+12,7

Ofiary wypadków drogowych wg wieku



V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

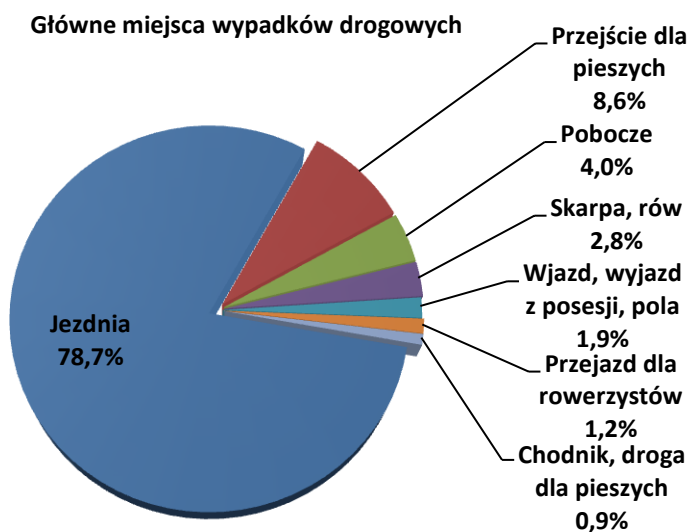
5.1. Miejsce powstawania wypadków.

Jak wskazują dane, do 78,7% wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 81% ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, pobocza oraz skarpy i rowy, gdzie zaistniało odpowiednio 8,6%, 4,0% i 2,8% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
Jezdnia	1780	1786	1783	-3	-0,2	237	238	251	+13	+5,5	2194	2169	2137	-32	-1,5
Przejście dla pieszych	203	186	195	+9	+4,8	10	19	17	-2	-10,5	205	181	184	+3	+1,7
Pobocze	78	87	91	+4	+4,6	6	11	21	+10	+90,9	101	94	127	+33	+35,1
Skarpa, rów	86	87	64	-23	-26,4	18	18	13	-5	-27,8	93	106	87	-19	-17,9
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	42	46	38	-8	-17,4	5	3	1	-2	-66,7	62	48	43	-5	-10,4
Przejazd dla rowerzystów	14	15	27	+12	+80,0	1	1	2	+1	+100,0	13	14	25	+11	+78,6
Chodnik, droga dla pieszych	28	24	20	-4	-16,7	2	0	0	0	0,0	29	24	21	-3	-12,5
Droga, pas ruchu, śluza dla rowerów	13	10	15	+5	+50,0	0	0	0	0	0,0	14	10	17	+7	+70,0
Parking, plac, MOP	7	5	8	+3	+60,0	2	0	0	0	0,0	5	5	8	+3	+60,0
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	6	10	7	-3	-30,0	0	5	1	-4	-80,0	9	8	8	0	0,0
Most, wiadukt, łącznica, tunel	5	5	6	+1	+20,0	0	0	0	0	0,0	9	9	9	0	0,0
Przystanek komunikacji publicznej	5	5	4	-1	-20,0	0	0	1	+1	+100,0	5	7	4	-3	-42,9
Przejazd kolejowy niestrzeżony	1	2	4	+2	+100,0	0	1	1	0	0,0	1	3	3	0	0,0
Pas dzielący jezdnie	4	2	3	+1	+50,0	0	0	0	0	0,0	4	3	3	0	0,0
Przewiązka na drodze dwujezdniowej	0	2	1	-1	-50,0	0	0	1	+1	+100,0	0	2	0	-2	-100,0
Przejazd kolejowy strzeżony	0	1	1	0	0,0	0	1	1	0	0,0	0	0	1	+1	+100,0
Podsumowanie całkowite	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2



Spośród wszystkich rodzajów wypadków na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 56,9% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 49,3% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 60,5% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechnie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 17,9% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęło 29 osób tj. 21,3% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 12,7% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
Zderzenie pojazdów boczne	612	665	668	+3	+0,5	41	50	54	+4	+8,0	793	822	816	-6	-0,7
Najechnie na pieszego	486	418	427	+9	+2,2	81	78	79	+1	+1,3	426	364	361	-3	-0,8
Zderzenie pojazdów tylne	317	352	383	+31	+8,8	18	36	37	+1	+2,8	412	429	469	+40	+9,3
Zderzenie pojazdów czołowe	287	274	244	-30	-10,9	56	55	62	+7	+12,7	459	421	350	-71	-16,9
Wywrócenie się pojazdu	192	203	193	-10	-4,9	32	17	26	+9	+52,9	216	233	246	+13	+5,6
Najechnie na drzewo	147	136	129	-7	-5,1	37	46	37	-9	-19,6	166	141	158	+17	+12,1
Inne	117	112	103	-9	-8,0	7	6	5	-1	-16,7	141	141	119	-22	-15,6
Najechnie na słup, znak	29	38	43	+5	+13,2	6	7	5	-2	-28,6	32	40	54	+14	+35,0
Najechnie na barierę ochronną	22	17	24	+7	+41,2	1	0	1	+1	+100,0	25	25	41	+16	+64,0
Najechnie na zwierzę	24	23	22	-1	-4,3	1	0	1	+1	+100,0	32	25	27	+2	+8,0
Najechnie na pojazd unieruchomiony	19	20	17	-3	-15,0	1	2	1	-1	-50,0	20	24	23	-1	-4,2
Zdarzenie z pasażerem	18	11	14	+3	+27,3	0	0	2	+2	+200,0	18	13	13	0	0,0
Najechnie na dziurę, wybój, garb	2	4	0	-4	-100,0	0	0	0	0	0,0	4	5	0	-5	-100,0
Podsumowanie	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2



Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
Odcinek prosty	1332	1345	1338	-7	-0,5	210	206	209	+3	+1,5	1529	1524	1535	+11	+0,7
Zakręt, łuk	285	284	271	-13	-4,6	43	48	54	+6	+12,5	355	364	337	-27	-7,4
Wzniesienie	3	8	8	0	0,0	0	1	0	-1	-100,0	4	12	12	0	0,0
Spadek	14	7	8	+1	+14,3	1	0	1	+1	+100,0	22	8	12	+4	+50,0
Odcinek prosty; Wzniesienie	4	1	2	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	7	1	3	+2	+200,0
Odcinek prosty; Wierzchołek wzn.	1	0	1	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	1	0	3	+3	+300,0

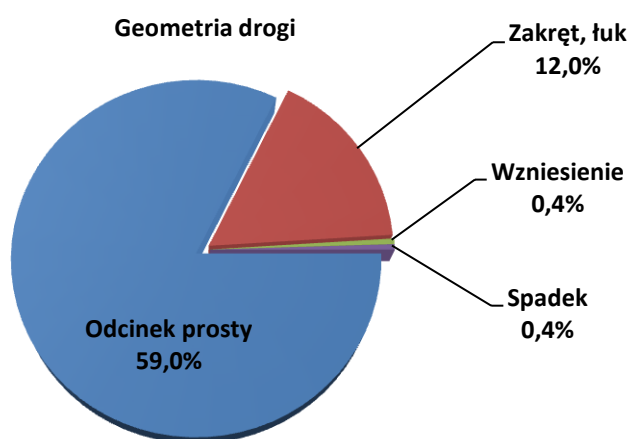


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
Światło dzienne	1538	1566	1541	-25	-1,6	141	147	170	+23	+15,6	1930	1901	1859	-42	-2,2
Noc - droga oświetlona	261	266	324	+58	+21,8	34	29	46	+17	+58,6	290	311	374	+63	+20,3
Noc - droga nieoświetlona	325	289	259	-30	-10,4	75	92	65	-27	-29,3	367	311	287	-24	-7,7
Świt, zmrok	148	152	143	-9	-5,9	31	29	29	0	0,0	157	160	157	-3	-1,9
Podsumowanie całkowite	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2

Wypadki drogowe wg rodzaju oświetlenia

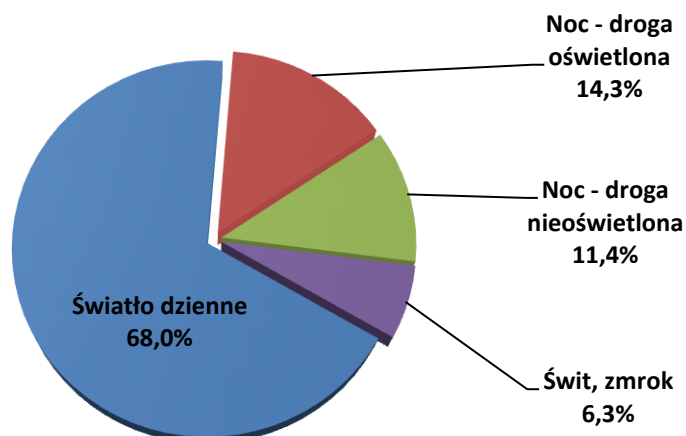


Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
Twarda	2256	2261	2255	-6	-0,3	279	297	307	+10	+3,4	2723	2671	2655	-16	-0,6
Gruntowa	16	12	12	0	0,0	2	0	3	+3	+300,0	21	12	22	+10	+83,3
Podsumowanie	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2

Nawierzchnia drogi

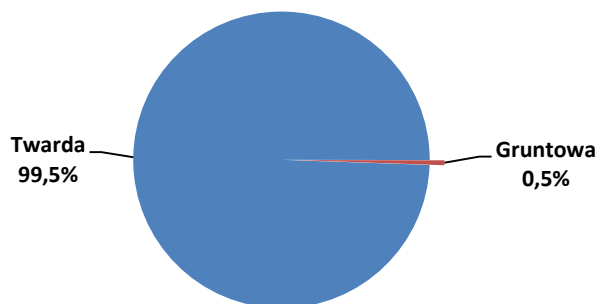
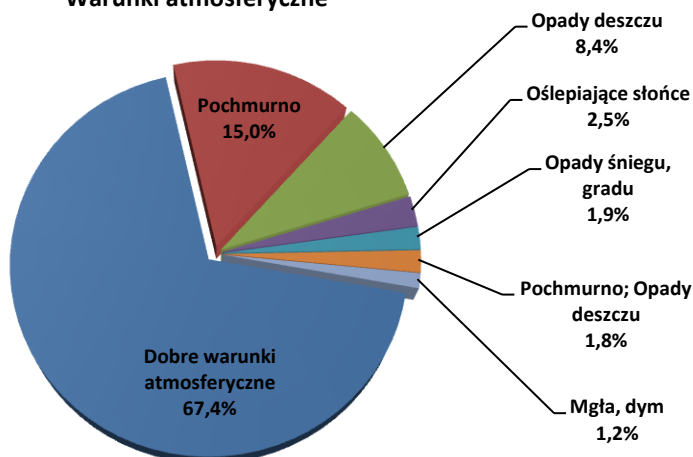


Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
Dobre warunki atmosferyczne	1378	1539	1527	-12	-0,8	182	211	192	-19	-9,0	1677	1789	1789	0	0,0
Pochmurno	400	299	341	+42	+14,0	54	31	51	+20	+64,5	478	367	401	+34	+9,3
Opady deszczu	255	194	190	-4	-2,1	30	35	29	-6	-17,1	315	238	210	-28	-11,8
Oślepiające słońce	60	85	56	-29	-34,1	4	4	5	+1	+25,0	70	101	70	-31	-30,7
Opady śniegu, gradu	44	54	42	-12	-22,2	3	6	8	+2	+33,3	48	65	57	-8	-12,3
Pochmurno; Opady deszczu	76	46	41	-5	-10,9	4	1	5	+4	+400,0	86	55	54	-1	-1,8
Mgła, dym	23	26	28	+2	+7,7	2	5	8	+3	+60,0	26	31	35	+4	+12,9
Silny wiatr	10	7	14	+7	+100,0	0	1	5	+4	+400,0	14	8	12	+4	+50,0

Warunki atmosferyczne



5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

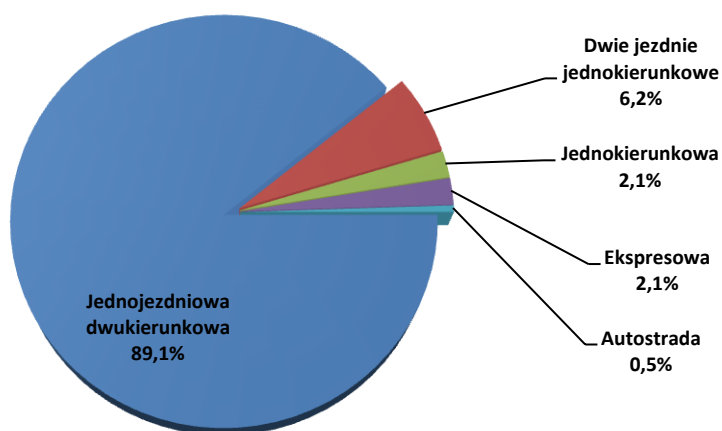
W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 roku zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano 89,1% wypadków. W zdarzeniach tych zginęło 95,2% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 88,5% ogółu rannych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	2018/2019 %
Jednojezdniowa dwukierunkowa	2055	2057	2021	-36	-1,8	272	282	295	+13	+4,6	2449	2415	2368	-47	-1,9
Dwie jezdnie jednokierunkowe	147	143	140	-3	-2,1	7	9	11	+2	+22,2	203	177	168	-9	-5,1
Jednokierunkowa	32	35	47	+12	+34,3	0	0	1	+1	+100,0	37	39	47	+8	+20,5
Ekspresowa	31	26	47	+21	+80,8	2	2	3	+1	+50,0	43	35	79	+44	+125,7
Autostrada	7	12	12	0	0,0	0	4	0	-4	-100,0	12	17	15	-2	-11,8
Podsumowanie	2272	2273	2267	-6	-0,3	281	297	310	+13	+4,4	2744	2683	2677	-6	-0,2

Wypadki wg rodzaju drogi



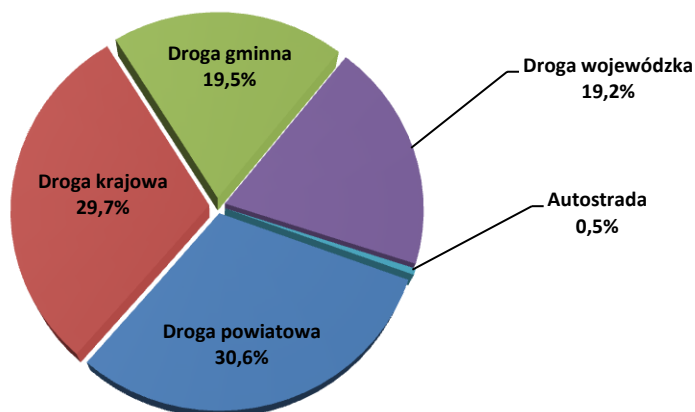
Zdecydowanie największe zagrożenie związane jest z ruchem drogowym na drogach krajowych i powiatowych, gdzie zaistniało odpowiednio 29,7% i 30,6% ogółu wypadków drogowych. Liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na wysokim poziomie. Najwięcej osób zginęło na drogach krajowych i było to ponad 36% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Warto zauważyć, że największy ilościowy wzrost liczby ofiar śmiertelnych wystąpił na drogach gminnych z 33 do 47 zabitych tj. wzrost o 42,4%.

Tabela nr 23. Kategoria drogi.

Droga	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
Powiatowa	680	687	693	+6	+0,9	89	88	85	-3	-3,4	768	766	802	+36	+4,7
Krajowa	672	689	674	-15	-2,2	95	117	112	-5	-4,3	901	871	830	-41	-4,7
Gminna	358	378	443	+65	+17,2	23	33	47	+14	+42,4	396	399	503	+104	+26,1
Wojewódzka	414	405	435	+30	+7,4	65	55	66	+11	+20,0	511	496	516	+20	+4,0
Autostrada	7	12	12	0	0,0	0	4	0	-4	-100,0	12	17	15	-2	-11,8
Inna	8	4	4	0	0,0	1	0	0	0	0,0	7	4	4	0	0,0

Wypadki w odniesieniu do kategorii drogi



AUTOSTRADY

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: 12 (12) wypadków w których nie zginęła żadna osoba, a 15 (17) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ brak zmiany liczby wypadków,
- ⇒ spadek liczby ofiar śmiertelnych o 4 tj. 100,0%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 2 tj. 11,8%

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

- ⇒ **0,5%** (0,5%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **0,0%** (1,3%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **0,6%** (0,6%) ofiar rannych.

DROGI KRAJOWE

Przez teren KWP Radom przebiega 23 drogi krajowe o łącznej dł. ok. 1737,588 km. Na drogach tych doszło do: 674 (689) wypadków, w których 112 (117) osób poniosło śmierć, a 830 (871) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 15 tj. 2,2%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 4,3%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 41 tj. 4,7%.

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

- ⇒ **29,7%** (30,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **36,1%** (39,4%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **31,0%** (32,5%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg krajowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 2,6 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 15,5 km,
- ⇒ ofiara ranna co 2,1 km.

DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP zs. w Radomiu łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 693 (687) wypadków w których 85 (88) osób poniosło śmierć, a 802 (766) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 6 tj. 0,9%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 3 tj. 3,4%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 36 tj. 4,7%

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

- ⇒ **30,6%** (30,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **27,4%** (29,6) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **30,0%** (28,6%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 17,1 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 139,5 km,
- ⇒ ofiara ranna co 14,8 km.

DROGI WOJEWÓDZKIE

Przez teren KWP zs. w Radomiu przebiega 85 dróg wojewódzkich o łącznej długości ok. 2073,548 km. Na drogach tych doszło do: 435 (405) wypadków, w których 66 (55) poniosło śmierć, a 516 (496) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 30 tj. 7,4%,
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 11 tj. 20,0%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 20 tj. 4,0%.

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

- ⇒ **19,2%** (17,8%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **21,3%** (18,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **19,3%** (18,5%) ofiar rannych,

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg wojewódzkich kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 4,8 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 31,4 km,
- ⇒ ofiara ranna co 4,0 km.

DROGI GMINNE

Na obszarze KWP zs. w Radomiu znajduje się sieć dróg gminnych o łącznej długości około 15800 km. Na drogach tych doszło do: 443 (378) wypadków, w których 47 (33) osób poniosło śmierć, a 503 (399) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ wzrost wypadków o 65 tj. 17,2%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 14 tj. 42,4%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 104 tj. 26,1%

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

- ⇒ **19,5%** (16,6) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **15,2%** (11,1) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **18,8%** (14,9) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg gminnych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 35,7 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 336,2 km,
- ⇒ ofiara ranna co 31,4 km.

5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.

Z analizy danych wynika, że największe zagrożenie występują 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.

Nr drogi	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
7 / S7	91	91	102	+11	+12,1	8	15	13	-2	-13,3	123	115	128	+13	+11,3
62	61	65	67	+2	+3,1	11	12	14	+2	+16,7	68	81	85	+4	+4,9
60 / S60	64	75	64	-11	-14,7	11	14	9	-5	-35,7	78	95	82	-13	-13,7
12	76	72	63	-9	-12,5	8	9	4	-5	-55,6	111	103	79	-24	-23,3
50	61	63	63	0	0,0	11	15	17	+2	+13,3	77	68	63	-5	-7,4
79	44	54	43	-11	-20,4	9	7	6	-1	-14,3	56	67	56	-11	-16,4
9	34	35	37	+2	+5,7	5	2	4	+2	+100,0	40	47	53	+6	+12,8
48	27	36	35	-1	-2,8	1	4	4	0	0,0	47	47	38	-9	-19,1
63	19	25	27	+2	+8,0	4	1	2	+1	+100,0	23	41	44	+3	+7,3
10	26	23	26	+3	+13,0	2	5	1	-4	-80,0	38	24	31	+7	+29,2
61	26	28	22	-6	-21,4	5	5	9	+4	+80,0	37	33	24	-9	-27,3
57	20	27	21	-6	-22,2	3	8	5	-3	-37,5	22	28	23	-5	-17,9
76	10	10	20	+10	+100,0	0	2	2	0	0,0	17	10	22	+12	+120,0
17 / S17	27	17	18	+1	+5,9	3	2	3	+1	+50,0	60	25	34	+9	+36,0
8 / S8	29	15	16	+1	+6,7	6	6	2	-4	-66,7	40	15	19	+4	+26,7
2	18	15	15	0	0,0	3	3	5	+2	+66,7	20	23	19	-4	-17,4
53	14	13	12	-1	-7,7	3	1	8	+7	+700,0	20	19	7	-12	-63,2
92	17	13	12	-1	-7,7	2	3	3	0	0,0	16	16	11	-5	-31,3
19	8	12	9	-3	-25,0	0	3	1	-2	-66,7	8	14	9	-5	-35,7
70	0	0	2	+2	+200,0	0	0	0	0	0,0	0	0	3	+3	+300,0
Razem	672	689	674	-15	-2,2	95	117	112	-5	-4,3	901	871	830	-41	-4,7

Droga krajowa nr 7

Droga nr 7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w okresie 12 miesięcy 2019 roku odnotowano 102 (91) wypadki drogowe, w których zginęło 13 (15) osób, a 128 (115) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 11 tj. 12,1 %
- ⇒ spadek liczby zabitych o 2 tj. 13,3%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 13 tj. 11,3%

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

- ⇒ **15,1%** (13,2) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **11,6%** (12,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **15,4%** (13,2) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 62

Na drodze krajowej nr 62 wydarzyło się: 67 (65) wypadków, w których zginęło 14 (712) osób, a 85 (81) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 2 tj. 3,1%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 2 tj. 16,7%
- ⇒ wzrost rannych o 4 tj. 4,9%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na K62 zaistniało:

- ⇒ **9,9%** (9,4%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,5%** (10,3%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **10,2%** (9,3%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 60

Na drodze krajowej nr 60/S60 wydarzyło się: 64 (75) wypadków, w których 9 (14) osób poniosło śmierć, a 82 (95) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 11 tj. 14,7%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 35,7%
- ⇒ spadek liczby rannych o 13 tj. 13,7%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na K60/S60 zaistniało:

- ⇒ **9,5%** (10,9%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **8,0%** (12,0%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **9,9%** (10,9%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 50

Droga krajowa nr 50 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. Na tej drodze wydarzyło się: 63 (63) wypadków, w których 17 (15) osób poniosło śmierć, a 63 (68) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ brak zmiany liczby wypadków,
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 2 tj. 13,3%
- ⇒ spadek liczby rannych o 5 tj. 7,4%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na K50 zaistniało:

- ⇒ **9,3%** (9,1) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **15,2%** (12,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **7,6%** (7,8) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 12

Na drodze krajowej nr 12 w 2019 roku odnotowano 63 (72) wypadki drogowe, w których 4 (9) osoby poniosły śmierć, a 79 (103) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2018 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 9 tj. 12,5%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 55,6%
- ⇒ spadek liczby rannych o 24 tj. 23,3%

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

- ⇒ **9,3%** (10,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **3,6%** (7,7) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **9,5%** (11,8) ofiar rannych.

5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na drogach wojewódzkich.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	2018/2019 %
627	20	17	24	+7	+41,2	3	3	8	+5	+166,7	25	19	21	+2	+10,5
740	17	19	20	+1	+5,3	7	0	1	+1	+100,0	25	27	33	+6	+22,2
698	12	15	20	+5	+33,3	4	4	2	-2	-50,0	12	14	24	+10	+71,4
544	17	10	18	+8	+80,0	8	2	3	+1	+50,0	24	10	18	+8	+80,0
733	11	12	17	+5	+41,7	1	0	1	+1	+100,0	24	19	25	+6	+31,6
737	20	19	16	-3	-15,8	2	4	0	-4	-100,0	27	24	22	-2	-8,3
731	9	7	16	+9	+128,6	2	2	0	-2	-100,0	12	11	18	+7	+63,6
577	4	8	15	+7	+87,5	1	0	1	+1	+100,0	3	10	20	+10	+100,0
705	11	4	15	+11	+275,0	0	0	0	0	0,0	12	4	20	+16	+400,0
747	6	11	14	+3	+27,3	1	1	3	+2	+200,0	5	12	19	+7	+58,3
618	12	10	14	+4	+40,0	2	2	3	+1	+50,0	13	9	16	+7	+77,8
560	19	8	14	+6	+75,0	3	2	1	-1	-50,0	23	6	16	+10	+166,7
541	14	20	13	-7	-35,0	1	2	0	-2	-100,0	16	26	15	-11	-42,3
744	15	10	13	+3	+30,0	1	2	1	-1	-50,0	18	19	12	-7	-36,8
730	13	18	12	-6	-33,3	0	1	0	-1	-100,0	15	25	17	-8	-32,0
559	14	8	12	+4	+50,0	0	0	3	+3	+300,0	16	9	17	+8	+88,9
696	6	5	11	+6	+120,0	0	0	7	+7	+700,0	8	10	9	-1	-10,0
728	12	11	10	-1	-9,1	3	2	3	+1	+50,0	16	11	11	0	0,0
803	6	6	10	+4	+66,7	0	0	1	+1	+100,0	10	8	17	+9	+112,5
807	6	11	9	-2	-18,2	2	2	0	-2	-100,0	4	12	11	-1	-8,3
615	4	5	9	+4	+80,0	2	1	0	-1	-100,0	3	5	10	+5	+100,0
801	9	14	8	-6	-42,9	3	1	2	+1	+100,0	11	29	9	-20	-69,0
719	5	11	7	-4	-36,4	0	5	1	-4	-80,0	8	14	9	-5	-35,7
571	7	10	7	-3	-30,0	2	1	2	+1	+100,0	8	12	7	-5	-41,7
738	3	9	7	-2	-22,2	0	0	1	+1	+100,0	4	14	8	-6	-42,9
575	8	8	7	-1	-12,5	1	2	4	+2	+100,0	9	6	6	0	0,0
787	6	8	6	-2	-25,0	0	0	0	0	0,0	9	8	6	-2	-25,0
563	8	6	6	0	0,0	0	0	1	+1	+100,0	9	8	6	-2	-25,0
694	5	5	6	+1	+20,0	0	1	1	0	0,0	5	5	9	+4	+80,0
632	5	3	6	+3	+100,0	2	2	1	-1	-50,0	7	2	6	+4	+200,0
620	2	0	6	+6	+600,0	0	0	2	+2	+200,0	3	0	5	+5	+500,0
573	6	3	5	+2	+66,7	0	1	1	0	0,0	7	3	4	+1	+33,3
727	12	11	4	-7	-63,6	2	0	0	0	0,0	10	13	5	-8	-61,5
677	8	7	4	-3	-42,9	0	2	1	-1	-50,0	11	9	7	-2	-22,2
805	6	6	4	-2	-33,3	0	0	0	0	0,0	8	7	6	-1	-14,3
567	12	5	4	-1	-20,0	0	0	1	+1	+100,0	17	6	3	-3	-50,0
617	5	3	4	+1	+33,3	1	0	0	0	0,0	4	3	4	+1	+33,3
691	2	2	4	+2	+100,0	0	0	0	0	0,0	3	2	4	+2	+100,0

Największą ofiaro chłonność w okresie styczeń-grudzień 2019 roku odnotowano na drodze wojewódzkiej nr 696 (wzrost liczby zabitych o 5) oraz na drogach nr 627 i 599 (wzrost liczby ofiar śmiertelnych odpowiednio o 5 i 3). Natomiast największą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 737 i 719, gdzie liczba zabitych zmniejszyła się o 4 przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby wypadków oraz liczby osób rannych.

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W okresie styczeń - grudzień 2019 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 222 (189) wypadki drogowe tj. 9,8% (8,3%) ogółu wypadków.

Śmierć w nich poniosło 39 (44) osób tj. 12,6% (14,8%) ogółu zabitych, a 255 (195) osób odniosło obrażenia tj. 9,5% (7,3%) ogółu rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 33 tj. 17,5%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 11,4%
- ⇒ wzrost liczby osób rannych o 60 tj. 30,8%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali:

- ⇒ **9,8%** (8,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,6%** (14,8%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **9,5%** (7,3%) ofiar rannych.

Tabela nr 26: Nietrzeźwi sprawcy wg rodzaju uczestnika

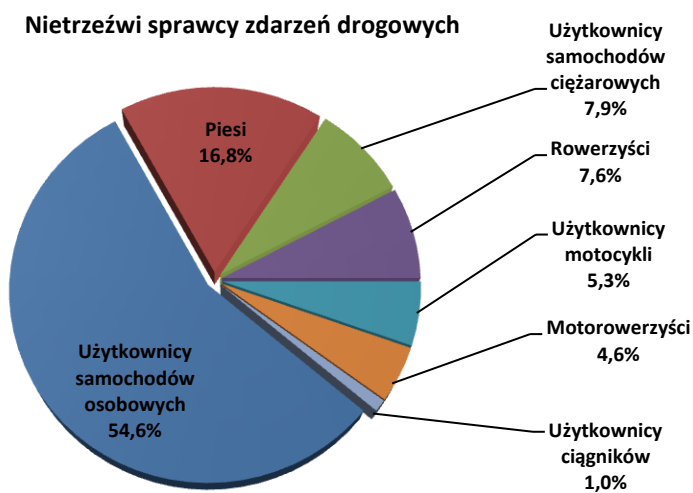
	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%	2017	2018	2019	2018/2019 -/+	%
z winy kierującego	151	140	167	+27	+19,3	31	32	27	-5	-15,6	182	158	211	+53	+33,5	637	714	761	+47	+6,6
z winy pieszego	43	45	48	+3	+6,7	13	12	11	-1	-8,3	33	33	38	+5	+15,2	29	43	26	-17	-39,5
współwina	3	4	7	+3	+75,0	0	0	1	+1	+100,0	3	4	6	+2	+50,0	6	6	6	0	0,0
podsumowanie	197	189	222	+33	+17,5	44	44	39	-5	-11,4	218	195	255	+60	+30,8	672	763	793	+30	+3,9

Tabela nr 27: Nietrzeźwi sprawcy – grupy wiekowe

Wiek	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	%
40-59	94	87	114	+27	+31,0	14	12	12	0	0,0	65	49	73	+24	+49,0
25-39	108	106	113	+7	+6,6	12	14	14	0	0,0	74	80	85	+5	+6,3
18-24	56	55	56	+1	+1,8	7	9	5	-4	-44,4	48	34	48	+14	+41,2
60 plus	36	31	38	+7	+22,6	9	8	6	-2	-25,0	20	16	22	+6	+37,5
15-17	5	8	9	+1	+12,5	2	1	1	0	0,0	3	8	10	+2	+25,0
7-14	4	4	4	0	0,0	0	0	0	0	0,0	4	3	4	+1	+33,3

Tabela 27a: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych wg rodzaju użytkownika drogi

Rodzaj użytkownika drogi	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %	2017	2018	2019	2018/2019 +/-	2018/2019 %
Użytkownicy samochodów osobowych	165	148	166	+18	+12,2	21	22	20	-2	-9,1	141	100	152	+52	+52,0
Piesi	53	52	51	-1	-1,9	15	13	11	-2	-15,4	37	38	40	+2	+5,3
Użytkownicy samochodów ciężarowych	15	22	24	+2	+9,1	0	2	0	-2	-100,0	2	12	6	-6	-50,0
Rowerzyści	15	23	23	0	0,0	5	5	3	-2	-40,0	11	17	21	+4	+23,5
Użytkownicy motocykli	8	13	16	+3	+23,1	2	2	3	+1	+50,0	9	11	13	+2	+18,2
Motorowerzyści	8	11	14	+3	+27,3	0	0	1	+1	+100,0	8	10	13	+3	+30,0
Użytkownicy ciągników	7	2	3	+1	+50,0	1	0	0	0	0,0	3	2	3	+1	+50,0
Pojazd nieustalony	1	0	3	+3	+300,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
Użytkownicy autobusów	3	2	2	0	0,0	0	0	0	0	0,0	3	0	0	0	0,0
Użytkownicy czterokołowców	0	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	0,0
Użytkownicy pociągu	0	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
Użytkownicy innych pojazdów	2	1	0	-1	-100,0	0	0	0	0	0,0	1	0	0	0	0,0



VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W okresie styczeń – grudzień 2019 roku odnotowano 280 wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 310 osób.

Jak wynika z poniższej tabeli, na miejscu zaistnienia wypadku zginęło 107 tj. 78,7% ogółu ofiar śmiertelnych, a 29 tj. 21,3% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z rokiem 2018 liczba wypadków uległa zwiększeniu o 5 tj. o 1,8%, natomiast liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 13 osób tj. o 4,4% .

Spośród wszystkich wypadków śmiertelnych, 7,9% 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
KMP Radom	30	32	8	24
KMP Ostrołęka	24	28	9	19
KMP Płock	20	26	12	14
KMP Siedlce	15	16	3	13
KPP Garwolin	15	15	9	6
KPP Ostrów Maz.	15	17	2	15
KPP Płońsk	13	14	4	10
KPP Maków Maz.	12	12	7	5
KPP Sochaczew	12	12	4	8
KPP Grójec	10	11	1	10
KPP Węgrów	10	10	3	7
KPP Mława	9	11	2	9
KPP Przasnysz	9	9	2	7
KPP Pułtusk	9	10	4	6
KPP Żyrardów	9	10	4	6
KPP Wyszków	8	11	4	7
KPP Ciechanów	7	9	3	6
KPP Przysucha	7	7	1	6
KPP Sokołów Podlaski	7	8	2	6
KPP Gostynin	6	7	3	4
KPP Kozienice	6	6	2	4
KPP Lipsko	6	7	2	5
KPP Białobrzegi	5	6	2	4
KPP Łosice	4	4	1	3
KPP Żuromin	4	4	1	3
KPP Sierpc	3	3	1	2
KPP Zwolen	3	3	1	2
KPP Szydłowiec	2	2	0	2
Podsumowanie całkowite	280	310	97	213

Tabela nr 29: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miesiąca

Miesiąc roku	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019
1	12	22	17	12	24	22	6	6	5
2	14	15	19	17	17	20	5	3	6
3	20	13	28	25	13	32	13	9	5
4	13	15	12	14	17	12	2	9	4
5	22	18	21	23	19	24	7	9	8
6	18	23	20	18	23	26	6	13	12
7	15	25	28	17	27	30	5	12	5
8	32	30	24	34	32	27	11	18	6
9	28	23	24	36	25	26	23	11	11
10	29	33	33	32	37	35	8	12	15
11	26	34	26	27	37	26	4	10	10
12	26	24	28	26	26	30	5	12	4
Podsumowanie całkowite	255	275	280	281	297	310	95	124	91

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

Dzień tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019
Niedziela	45	44	48	51	49	55	30	24	25
Poniedziałek	37	42	48	44	46	55	8	18	16
Sobota	40	36	40	45	41	43	16	17	18
Czwartek	30	26	39	32	30	43	7	16	9
Piątek	42	45	35	45	46	35	14	16	8
Środa	31	44	35	32	47	40	13	17	10
Wtorek	30	38	35	32	38	39	7	16	5

Tabela nr 31: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg zmian

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019
II - 14.00-22.00	155	142	150	162	154	160	40	66	35
I - 6.00-14.00	61	82	82	72	84	93	39	32	36
III - 22.00-6.00	39	51	48	47	59	57	16	26	20

Tabela nr 32: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg obszaru

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019
Obszar niezabudowany	159	187	164	176	206	187	60	93	66
Obszar zabudowany	96	88	116	105	91	123	35	31	25

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

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019	2 017	2 018	2 019
Droga krajowa	86	109	92	95	117	112	44	56	36
Droga powiatowa	83	84	82	89	88	85	23	28	18
Droga wojewódzka	56	50	61	65	55	66	23	30	30
Droga gminna	21	29	45	23	33	47	5	7	7
Autostrada	0	3	0	0	4	0	0	3	0

Tabela nr 34: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg winy

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 017	2 019	2 017	2 018	2 019
z winy kierującego	190	216	210	212	236	239	88	115	90
z winy pieszego	52	43	54	52	43	54	1	3	0
z innych przyczyn	11	12	11	14	13	12	5	4	1
współwina uczestników ruchu	2	4	5	3	5	5	1	2	0

Tabela nr 35: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg oświetlenia

Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 017	2 019	2 017	2 018	2 019
Światło dzienne	124	136	150	141	147	170	63	77	51
Noc - droga nieoświetlona	71	86	61	75	92	65	23	28	21
Noc - droga oświetlona	31	28	44	34	29	46	3	12	9
Świt, zmrok	29	25	25	31	29	29	6	7	10

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

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 017	2 018	2 019	2 017	2 017	2 019	2 017	2 018	2 019
Najechnie na pieszego	80	77	78	81	78	79	3	5	1
Zderzenie pojazdów czołowe	43	44	49	56	55	62	49	51	43
Zderzenie pojazdów boczne	36	49	47	41	50	54	12	27	19
Zderzenie pojazdów tylne	18	35	34	18	36	37	2	12	8
Najechnie na drzewo	33	38	33	37	46	37	12	9	15
Wywrócenie się pojazdu	31	17	24	32	17	26	13	10	4
Najechnie na słup, znak	4	7	5	6	7	5	1	7	0
Inne	7	6	5	7	6	5	3	2	0
Zdarzenie z pasażerem	0	0	2	0	0	2	0	0	0
Najechnie na pojazd unieruchomiony	1	2	1	1	2	1	0	1	1
Najechnie na barierę ochronną	1	0	1	1	0	1	0	0	0
Najechnie na zwierzę	1	0	1	1	0	1	0	0	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 prowadzonej lustracji była kontrola infrastruktury drogowej pod kontem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W wyniku przeprowadzonej lustracji skontrolowano **25 076** km dróg w tym: krajowych **3 499** km, wojewódzkich **3 599** km, powiatowych **12 213** km, gminnych **5763** km. Ujawniono **1828** 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 2020 roku kontynuowana jest lustracja wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem osób pieszych zaistniałych na przejściach dla pieszych oraz wszystkich wypadków z udziałem rowerzystów. 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. „azylu”,
 - 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 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 2019 roku na drogach garnizonu mazowieckiego prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

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

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

- ⇒ „Bezpieczne przejście” – w toku codziennej służby /raz w miesiącu/,
- ⇒ „Widoczny na drodze – bezpieczny po zmroku” – w codziennej służbie /raz w miesiącu od stycznia do marca i od października do grudnia*/,
- ⇒ „Mój rower – moje życie” – w toku codziennej służby,
- ⇒ „Trzeźwość w przewozie osób” – 10 razy,
- ⇒ „GIMBUS” – w toku codziennej służby /od stycznia do czerwca i od września do grudnia*/.

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

* działania wojewódzkie zostały odwołane w listopadzie i grudniu

X. Działalność profilaktyczno – edukacyjna.

W kontekście działalności profilaktyczno-edukacyjnej, w okresie styczeń – grudzień 2019 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”,

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

- „Kierowco! Nie polujemy na zebrach”,
- „Smartstop”,
- „I Ty kiedyś będziesz Seniosem”,
- „Trzeźwy umysł – bezpieczna jazda”,
- „Chroń życie na mazowieckich drogach”,
- „Kręci Mnie Bezpieczeństwo”,
- „Bezpieczna Rodzina na drodze”
- „Mój rower moje życie”,
- „I Ty kiedyś będziesz Seniosem”,
- „Bierność zabija - reaguj”,

⇒ promowanie właściwych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego w ramach kampanii KGP, m.in.:

- „Dojeżdż(My) bezpiecznie do celu/Bezpieczny pas(ażer)”
- „Na Drodze - Patrz i słuchaj”,
- „Jednośladem bezpiecznie do celu”,
- „Dla każdego jest miejsce na drodze”,
- „Bezpieczne wakacje/Bezpieczny pas(ażer)”,
- „Bezpieczna droga do szkoły”,
- „Świeć przykładem”,
- „Działania prewencyjno – profilaktyczne Edward”
- „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”,
- „Nie zabijaj”,

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

- „Dzień Babci i Dziadka”,
- „Miłość i bezpieczeństwo-Walentynki 2019”
- Kobieta za kierownicą łagodzi obyczaje,
- „Co za jazda” Rajd rowerowy,
- „Bezpieczny Senior w Kowali”,
- „Miłość i Bezpieczeństwo” event profilaktyczny,
- „Dzień kobiet z Mazowiecką Drogówką”
- „Sprawny samochód-bezpieczny kierowca”,
- „Orlen Warsaw Maraton” w Warszawie,

- *Piknik Motoryzacyjny w ZSS w Radomiu,*
- *„Radomska Wiosna Motocyklowa”,*
- *„Moje pierwsze prawo jazdy”,*
- *„Noc Muzeów w KWP zs. w Radomiu”,*
- *Piknik rodzinny w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym Dzieci Niewidomych i Słabo Widzących im. księdza Prymasa Stefana kardynała Wyszyńskiego w Radomiu,*
- *Dzień bezpieczeństwa w Wyższej Szkole Handlowej w Radomiu,*
- *Festyn rodzinny z Okazji Dnia dziecka w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w Warszawie,*
- *IX Festyn Rodzinny – Spotkanie z błogostawionym” u Braci Mniejszych Kapucynów w Nowym Mieście,*
- *Piknik rodzinny „Czyste środowisko i bezpieczeństwo w ruchu drogowym” w Radomiu*
- *„Rowerem do kultury” w Radomiu- rajd rowerowy, zwiedzanie Muzeum Wsi Radomskiej, rowerowy tor przeszkód,*
- *Festyn „Bezpieczeństwo nad wodą” w Szydłowcu,*
- *Festyn w Specjalnym Ośrodku Szkolno - Wychowawczym dla Dzieci Nieśłyszących,*
- *Festyn „Dzień otwarty” w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego*
- *w Radomiu,*
- *Festyn „Dzień otwarty” w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Radomiu- druga edycja,*
- *"Kameralne Lato Dzieciom",*
- *„Dzień Św. Krzysztofa - patrona kierowców”,*
- *"Piknik Żołnierski Wierni Polsce",*
- *"III Mistrzostwa służb mundurowych w kolarstwie szosowym",*
- *"Memoriał Martyny",*
- *„Światowy dzień ofiar wypadków drogowych”,*
- *„Poznaj przepisy ruchu drogowego”,*

⇒ *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, Polski Związek Motorowy, Samorzędy Lokalne itp.).*
- *Wizyty w placówkach oświatowych, stowarzyszeniach, domach seniora itp.*
- *Na bieżąco z każdego przedsięwzięcia, zamieszczany jest materiał na naszym Facebooku Bezpieczny Niechroniony, na profilu Twitter oraz na stronie internetowej mazowieckiej Policji.*
- *Ponadto w 2019 roku utworzono profil na Instagramie, gdzie również zamieszczane są materiały z realizacji przedsięwzięć profilaktycznych.*

⇒ przedsięwzięcia o charakterze konkursowym:

- *Koordinacja organizacji Turnieju wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,*
- *Koordinacja organizacji Turnieju motoryzacyjnego,*
- *Współorganizacja Finału rejonowego subregionu radomskiego Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w Jedlińsku,*
- *Współorganizacja Finału rejonowego subregionu radomskiego Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w Zespole Szkół Samochodowych w Radomiu,*
- *Finał Wojewódzki Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w Warszawie,*
- *Finał Wojewódzki Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w Warszawie,*
- *Eliminacje powiatowe i wojewódzkie XXXII Edycji Ogólnopolskiego Konkursu Policjant Roku Ruchu Drogowego,*
- *Ogólnopolski konkurs „Rymowanka – zachęcanka”, koordynacja na szczeblu wojewódzkim - promocja korzystania z elementów odblaskowych w ramach "Ogólnopolskiego policyjnego dnia odblasków".*

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

- ⇒ *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 służbowy przeznaczony do pracy profilaktycznej tzw. „Mobilny Punkt Profilaktyki” będący w 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 półroczu kontynuowano działaniomające na celu 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” dedykowany projektowi profil na Twitterze oraz utworzono profil na Instagramie.*
- ⇒ *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”.*

- ⇒ *Policjanci uczestniczą w pracach międzywydziałowego zespołu powołanego w celu oceny działalności profilaktycznej jednostek terenowych.*
- ⇒ *Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej we współpracy z portalem RadomMoto i WORD w Radomiu, uczestniczyli w realizacji reportażu o bezpieczeństwie dzieci na przejściach dla pieszych w ramach kampanii „mój rower moje życie” i „Jednośladem bezpiecznie do celu”,*
- ⇒ *Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej promują powstające w ramach programu B&N Banki Odblasków.*
- ⇒ *Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej nagrali i opracowali innowacyjny spot/instrukcje o wpływie pasażerów pojazdów na bezpieczeństwo w podróży „Bierność zabija – Reaguj”.*

XI. Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2019 roku

Jednostka	Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km całej sieci dróg	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
Białobrzegi	101,4	17,9	5,31	17,6	135,3
Ciechanów	72,1	10,0	4,21	13,8	104,6
Garwolin	117,5	13,8	8,93	11,7	120,3
Gostynin	68,1	15,4	3,02	22,6	103,2
Grójec	133,9	11,2	6,45	8,3	123,5
Kozienice	144,6	9,9	8,41	6,8	115,9
Lipsko	150,0	20,2	4,98	13,5	126,9
Łosice	73,1	12,7	2,23	17,4	104,3
Maków M.	100,7	26,3	3,18	26,1	102,2
Mława	43,5	15,0	3,20	34,4	75,0
Ostrołęka	59,5	19,8	3,88	33,3	100,0
Ostrów M.	66,7	23,2	3,01	34,7	91,8
Płock	84,4	11,2	6,56	13,3	126,0
Płońsk	63,8	15,9	2,60	25,0	98,2
Przasnysz	86,9	17,0	3,60	19,6	108,7
Przysucha	75,6	16,5	3,72	21,9	96,9
Pułtusk	83,1	19,3	3,10	23,3	104,7
Radom	137,9	8,7	8,26	6,3	126,7
Siedlce	84,4	10,1	6,74	11,9	135,1
Sierpc	119,8	5,7	5,94	4,8	122,2
Sochaczew	93,9	14,1	6,45	15,0	102,5
Sokołów P.	78,7	14,6	3,94	18,6	107,0
Szydłowiec	57,5	5,0	4,08	8,7	100,0
Węgrów	52,6	15,0	3,84	28,6	82,9
Wyszków	117,5	14,9	9,31	12,6	136,8
Zwoleń	95,5	8,2	5,76	8,6	137,1
Żuromin	58,3	10,1	2,29	17,4	95,7
Żyrardów	134,1	13,2	13,33	9,8	124,5

XII. Podsumowanie.

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji wskazują, że w okresie styczeń - grudzień 2019 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku przedniego odnotowano wzrost ciężkości wypadków drogowych.

Stan ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco:

- ⇒ 2267 wypadków: spadek o 6 - 0,3%,
- ⇒ 310 zabitych: wzrost o 13 + 4,4%,
- ⇒ 2677 rannych: spadek o 6 - 0,2%,
- ⇒ 23186 kolizji: spadek o 343 - 1,5%.

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 Ostrołki.

Promienisty układ sieci drogowej województwa zbiegającej się w Warszawie, mała liczba obwodnic oraz zbyt mała liczba przepraw mostowych przez Wisłę powoduje nasilenie problemów wynikających z nadmiernego zatłoczenia dróg. 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, kolejny taki pomiar planowany jest w 2020 roku) 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 Pułusk-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, co w dużej mierze oddziałuje na ruch na pierścieniu dróg zlokalizowanym wokół stolicy.

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych – dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa oraz nieprawidłowe wykonywanie manewrów), świadczą o niedostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu drogowego. 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 2020 roku jest 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 obowiązkowi 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 oraz rowerzystów.

**NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KWP zs. w RADOMIU**

mł. insp. Jacek Mnich