

**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 2020 roku**

**Radom 2021**

## 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. ....	25
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.....	28
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego. ....	29
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym. ....	31
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej. ....	34
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.....	35
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna. ....	36
XI.	Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2020 roku.....	38
XII.	Podsumowanie.....	39

## I. Słowo wstępne.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na dzień 31 grudnia 2019 roku), Polskę zamieszkuje ponad 38,38 miliona obywateli, a około 5,42 miliona czyli 14,1% to mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Na przestrzeni lat 2010-2019 ludność województwa mazowieckiego zwiększyła się o 2,96% czyli o 156 100 mieszkańców. Według kryterium powierzchni, ale i populacji, województwo mazowieckie jest największą jednostką podziału administracyjnego Polski. Zajmuje obszar 35 558 km<sup>2</sup> (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. km<sup>2</sup>, 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.

Analiza stanu bezpieczeństwa na przestrzeni ostatnich trzech lat pozwala stwierdzić, że nastąpiła jego poprawa.

W dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane główne uwarunkowania, 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 2018-2020.

	2018	2019	2020	2018/2019		2019/2020	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2273	2268	1774	-5	-0,2	-494	-21,8
Zabici	297	310	286	+13	+4,4	-24	-7,7
Ranni	2683	2678	2014	-5	-0,2	-664	-24,8

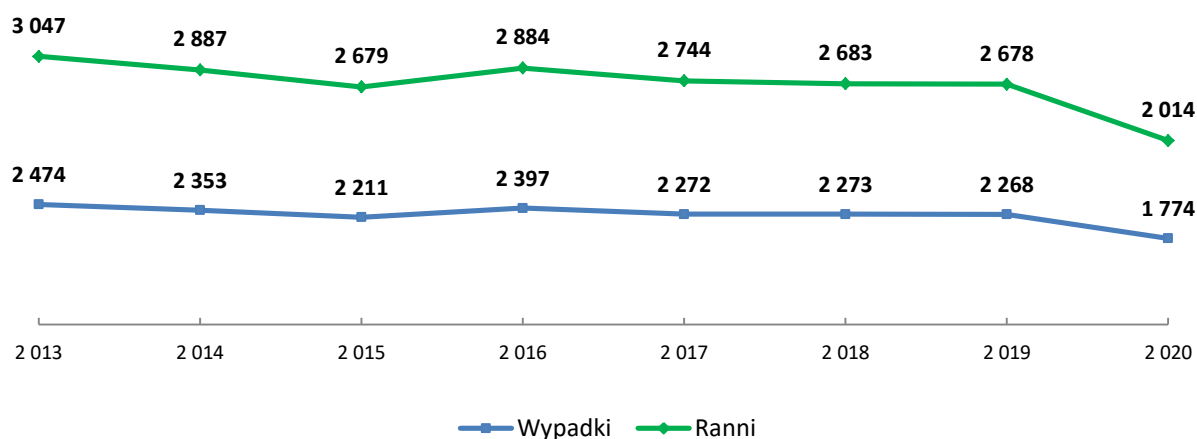
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w okresie I-XII 2018-2020.

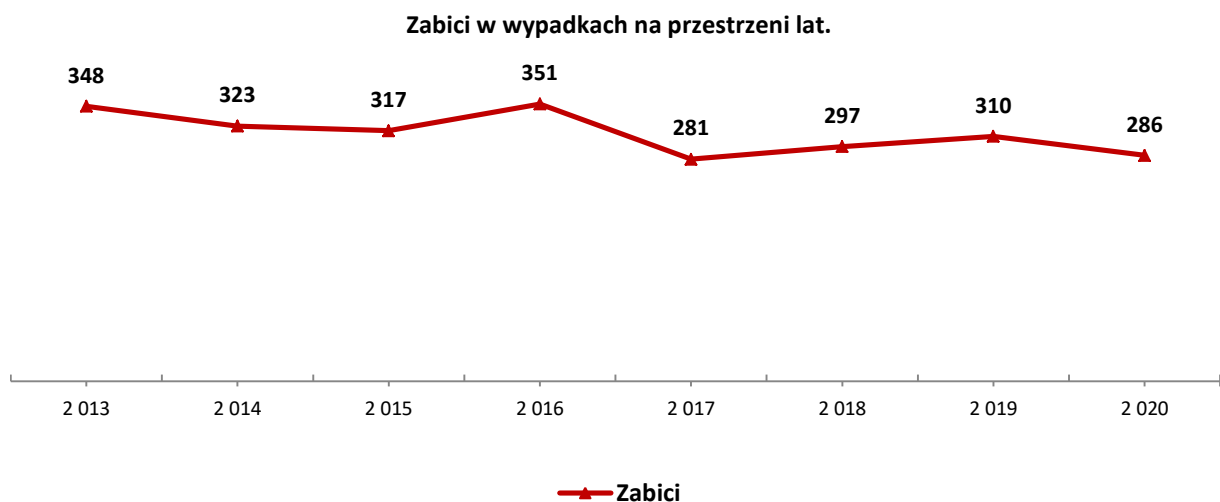
	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
Białystok	675	588	430	-158	-26,9	102	106	78	-28	-26,4	774	623	451	-172	-27,6
Bydgoszcz	967	947	828	-119	-12,6	172	211	133	-78	-37,0	1026	981	861	-120	-12,2
Gdańsk	2525	2308	1847	-461	-20,0	146	161	168	+7	+4,3	3134	2793	2236	-557	-19,9
Gorzów Wlkp.	663	660	607	-53	-8,0	79	92	76	-16	-17,4	790	775	677	-98	-12,6
Katowice	3238	2971	2375	-596	-20,1	220	199	189	-10	-5,0	3807	3569	2703	-866	-24,3
Kielce	1200	1060	829	-231	-21,8	127	131	96	-35	-26,7	1443	1246	951	-295	-23,7
Kraków	3404	3136	2263	-873	-27,8	223	176	157	-19	-10,8	4004	3717	2560	-1157	-31,1
Lublin	1213	1129	932	-197	-17,4	179	170	156	-14	-8,2	1282	1217	948	-269	-22,1
Łódź	3760	3350	2436	-914	-27,3	228	239	218	-21	-8,8	4603	4049	2766	-1283	-31,7
Olsztyn	1282	1220	1037	-183	-15,0	140	103	115	+12	+11,7	1512	1512	1182	-330	-21,8
Opole	706	617	485	-132	-21,4	81	73	65	-8	-11,0	792	704	535	-169	-24,0
Poznań	3229	3893	2823	-1070	-27,5	261	279	217	-62	-22,2	3762	4563	3233	-1330	-29,1
<b>Radom</b>	<b>2273</b>	<b>2268</b>	<b>1774</b>	<b>-494</b>	<b>-21,8</b>	<b>297</b>	<b>310</b>	<b>286</b>	<b>-24</b>	<b>-7,7</b>	<b>2683</b>	<b>2678</b>	<b>2014</b>	<b>-664</b>	<b>-24,8</b>
Rzeszów	1487	1484	1166	-318	-21,4	125	157	132	-25	-15,9	1782	1712	1239	-473	-27,6
Szczecin	1183	1219	925	-294	-24,1	129	129	101	-28	-21,7	1358	1404	1010	-394	-28,1
Warszawa	1761	1527	1189	-338	-22,1	151	159	134	-25	-15,7	1996	1702	1286	-416	-24,4
Wrocław	2158	1942	1577	-365	-18,8	203	215	165	-50	-23,3	2689	2292	1791	-501	-21,9
<b>RAZEM</b>	<b>31724</b>	<b>30319</b>	<b>23523</b>	<b>-6796</b>	<b>-22,4</b>	<b>2863</b>	<b>2910</b>	<b>2486</b>	<b>-424</b>	<b>-14,6</b>	<b>37437</b>	<b>35537</b>	<b>26443</b>	<b>-9094</b>	<b>-25,6</b>

Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w okresie I-XII 2018-2020.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
Radom	476	505	334	-171	-33,9	32	32	30	-2	-6,3	602	640	391	-249	-38,9	3725	3472	3083	-389	-11,2
Płock	196	196	170	-26	-13,3	21	26	23	-3	-11,5	230	247	220	-27	-10,9	2828	2808	2390	-418	-14,9
Grójec	128	132	105	-27	-20,5	14	11	19	+8	+72,7	152	163	114	-49	-30,1	802	1009	927	-82	-8,1
Siedlce	138	134	93	-41	-30,6	9	16	11	-5	-31,3	194	181	112	-69	-38,1	2280	2031	1674	-357	-17,6
Garwolin	114	128	89	-39	-30,5	11	15	9	-6	-40,0	153	154	104	-50	-32,5	1114	1093	863	-230	-21,0
Żyrardów	81	102	74	-28	-27,5	14	10	10	0	0,0	95	127	85	-42	-33,1	984	1016	886	-130	-12,8
Sierpc	71	63	71	+8	+12,7	9	3	10	+7	+233,3	77	77	87	+10	+13,0	403	357	341	-16	-4,5
Wyszaków	81	87	71	-16	-18,4	20	11	5	-6	-54,5	87	119	83	-36	-30,3	1040	842	792	-50	-5,9
Kozienice	111	88	68	-20	-22,7	10	6	12	+6	+100,0	142	102	73	-29	-28,4	540	589	433	-156	-26,5
Płońsk	54	56	64	+8	+14,3	21	14	24	+10	+71,4	55	55	63	+8	+14,5	814	816	764	-52	-6,4
Ostrołęka	95	84	61	-23	-27,4	16	28	15	-13	-46,4	101	84	67	-17	-20,2	1251	1277	1001	-276	-21,6
Sochaczew	60	80	55	-25	-31,3	11	12	8	-4	-33,3	62	82	66	-16	-19,5	776	743	702	-41	-5,5
Ostrów Maz.	53	49	46	-3	-6,1	17	17	14	-3	-17,6	52	45	42	-3	-6,7	879	757	645	-112	-14,8
Przasnysz	56	46	42	-4	-8,7	8	9	10	+1	+11,1	65	50	40	-10	-20,0	413	419	358	-61	-14,6
Pułtusk	51	43	41	-2	-4,7	8	10	10	0	0,0	51	45	35	-10	-22,2	460	457	450	-7	-1,5
Ciechanów	61	65	40	-25	-38,5	12	9	9	0	0,0	54	68	40	-28	-41,2	1014	1099	973	-126	-11,5
Maków Maz.	42	46	40	-6	-13,0	9	12	5	-7	-58,3	53	47	46	-1	-2,1	375	361	321	-40	-11,1
Lipsko	45	52	38	-14	-26,9	3	7	7	0	0,0	49	66	43	-23	-34,8	195	227	169	-58	-25,6
Mława	43	32	37	+5	+15,6	10	11	11	0	0,0	45	24	39	+15	+62,5	869	956	867	-89	-9,3
Sokołów Podlaski	46	43	35	-8	-18,6	2	8	6	-2	-25,0	58	46	39	-7	-15,2	351	353	269	-84	-23,8
Łosice	36	23	31	+8	+34,8	10	4	4	0	0,0	36	24	34	+10	+41,7	257	291	268	-23	-7,9
Zwoleń	47	35	30	-5	-14,3	7	3	3	0	0,0	61	48	32	-16	-33,3	246	253	202	-51	-20,2
Węgrów	39	35	29	-6	-17,1	7	10	5	-5	-50,0	40	29	30	+1	+3,4	504	477	407	-70	-14,7
Białobrzegi	36	34	27	-7	-20,6	2	6	4	-2	-33,3	47	46	32	-14	-30,4	300	357	316	-41	-11,5
Przysucha	41	33	26	-7	-21,2	4	7	8	+1	+14,3	42	32	28	-4	-12,5	274	244	213	-31	-12,7
Szydłowiec	19	23	21	-2	-8,7	2	2	6	+4	+200,0	20	23	28	+5	+21,7	239	324	247	-77	-23,8
Gostynin	30	31	20	-11	-35,5	5	7	5	-2	-28,6	35	32	24	-8	-25,0	361	335	306	-29	-8,7
Żuromin	23	23	16	-7	-30,4	3	4	3	-1	-25,0	25	22	17	-5	-22,7	237	239	221	-18	-7,5
<b>Razem</b>	<b>2273</b>	<b>2268</b>	<b>1774</b>	<b>-494</b>	<b>-21,8</b>	<b>297</b>	<b>310</b>	<b>286</b>	<b>-24</b>	<b>-7,7</b>	<b>2683</b>	<b>2678</b>	<b>2014</b>	<b>-664</b>	<b>-24,8</b>	<b>23531</b>	<b>23202</b>	<b>20088</b>	<b>-3114</b>	<b>-13,4</b>

Wypadki drogowe i ranni na przestrzeni lat.





### III. Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych

#### 3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.

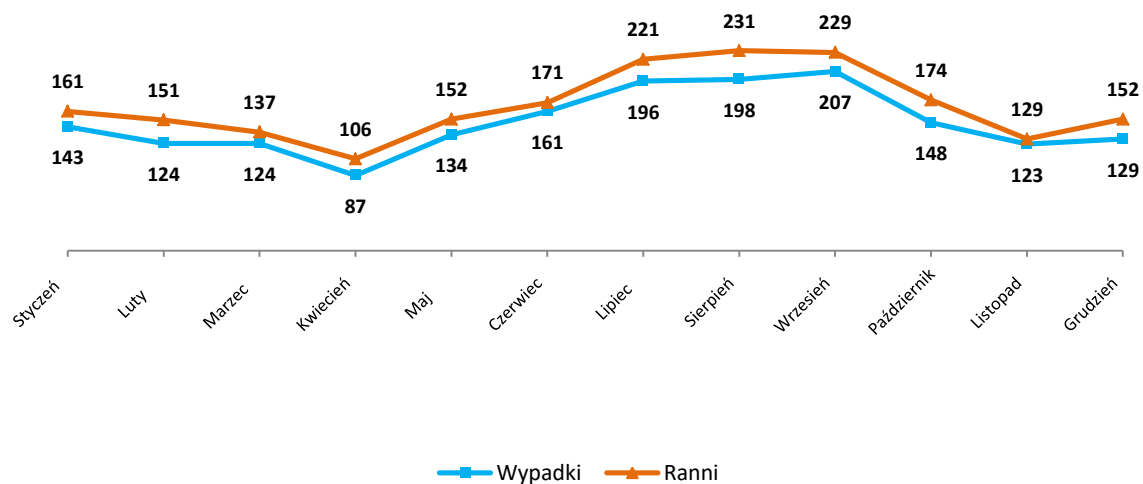
Prezentując stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego, nie sposób pominąć takiego zagadnienia jak czas powstania wypadku. Każde zdarzenie ma bowiem swoje miejsce w czasie i nie jest oderwane od rzeczywistości. Analizując czas w jakim zdarzenia miały miejsce, jako kryteria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

Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że w 2020 roku najbezpieczniejszym miesiącem był kwiecień, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Najniebezpieczniejszy okazał się wrzesień, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków, jednocześnie najwięcej ofiar śmiertelnych zarejestrowano w sierpniu.

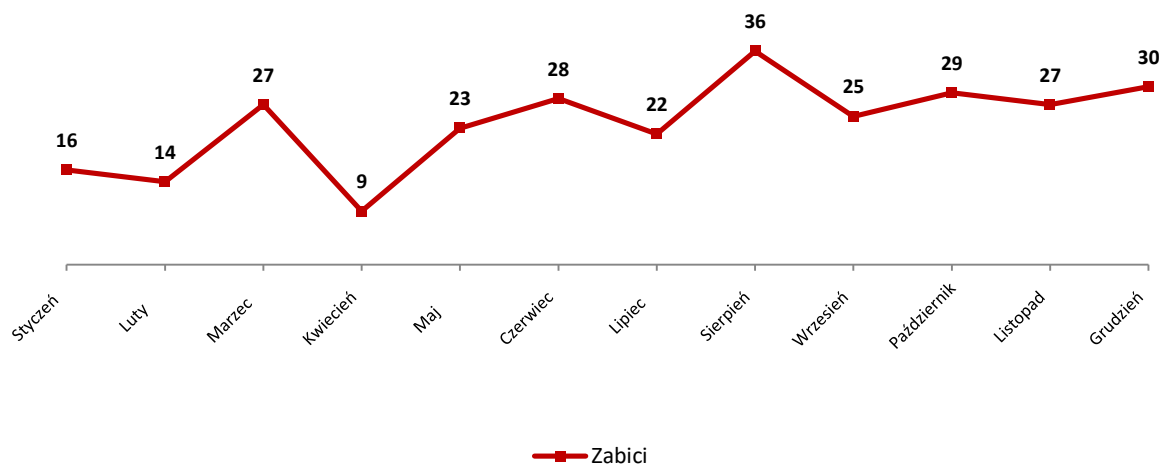
**Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie miesięcznym.**

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Styczeń	141	151	143	24	22	16	164	191	161
Luty	125	135	124	17	20	14	148	162	151
Marzec	133	168	124	13	32	27	170	199	137
Kwiecień	180	160	87	17	12	9	199	199	106
Maj	234	197	134	19	24	23	296	227	152
Czerwiec	210	213	161	23	26	28	250	263	171
Lipiec	217	234	196	27	30	22	256	280	221
Sierpień	229	214	198	32	27	36	272	247	231
Wrzesień	208	192	207	25	26	25	263	225	229
Październik	224	216	148	37	35	29	244	252	174
Listopad	188	181	123	37	26	27	209	200	129
Grudzień	184	207	129	26	30	30	212	233	152

### Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



### Zabici w ujęciu miesięcznym



### 3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

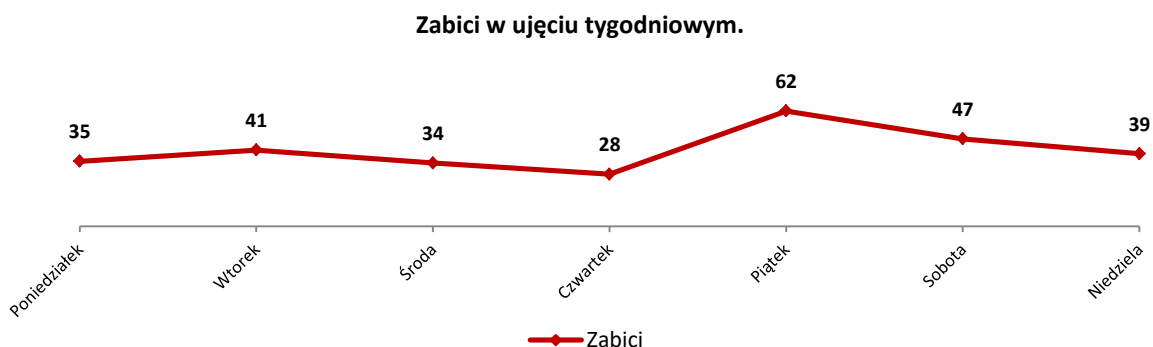
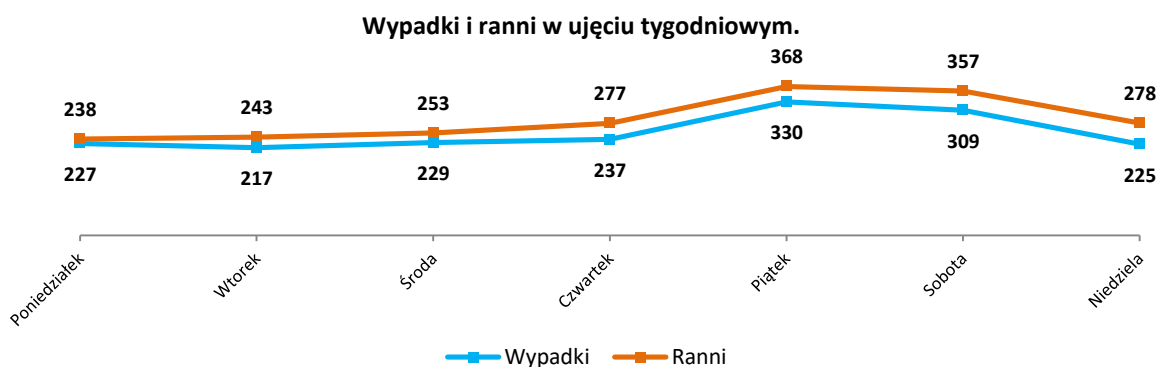
Największą liczbę wypadków odnotowano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na soboty i czwartki.

Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w piątki. Kolejnymi dniami tygodnia, w których odnotowano wysoką śmiertelność były: soboty i wtorki.

Najwięcej rannych odnotowano w piątki, natomiast najmniej w poniedziałki.

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

Dzień tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Poniedziałek	335	367	227	46	55	35	389	417	238
Wtorek	288	303	217	38	39	41	340	351	243
Środa	347	312	229	47	40	34	382	358	253
Czwartek	304	293	237	30	43	28	366	333	277
Piątek	370	355	330	46	35	62	422	426	368
Sobota	319	346	309	41	43	47	395	433	357
Niedziela	310	292	225	49	55	39	389	360	278





### 3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu zmianowym.

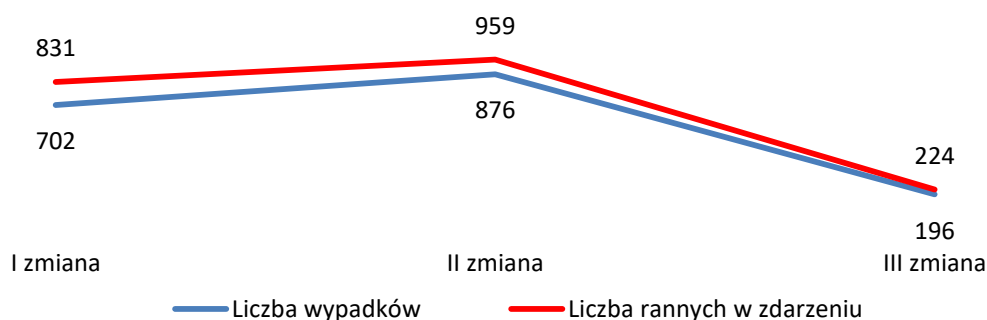
Na przestrzeni ostatnich lat największe zagrożenie w ruchu drogowym występuje niezmiennie w godzinach popołudniowych pomiędzy godzinami 14.00 a 22.00. Niemniej w tym czasookresie można wyróżnić szczególną porę tj. od 14.00 do 17.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 2.00 a 3.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 16.00 a 20.59, gdzie śmierć poniosło 105 osób tj. 36,7% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wyraźnie wzrasta od godziny 16.00.

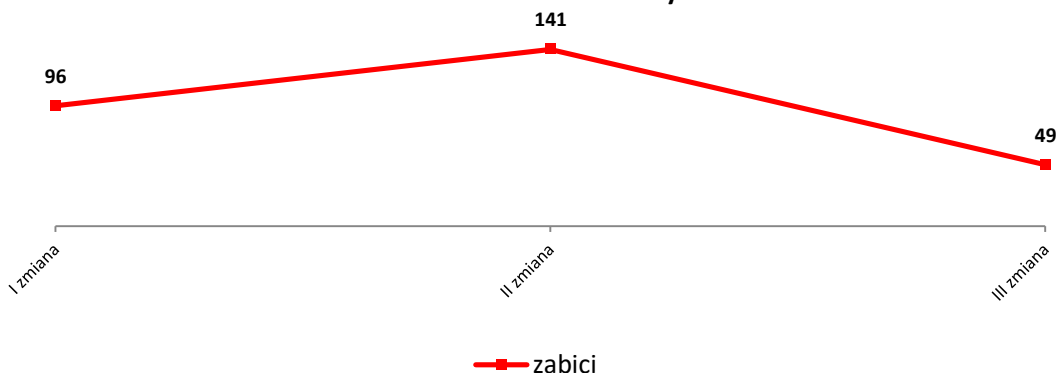
Tabela nr 6: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dobowym.

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
I zmiana	885	929	702	84	93	96	1023	1116	831
II zmiana	1145	1102	876	154	160	141	1363	1266	959
III zmiana	243	237	196	59	57	49	297	296	224

Liczba wypadków i rannych w układzie zmianowym



Zabici w układzie zmianowym.



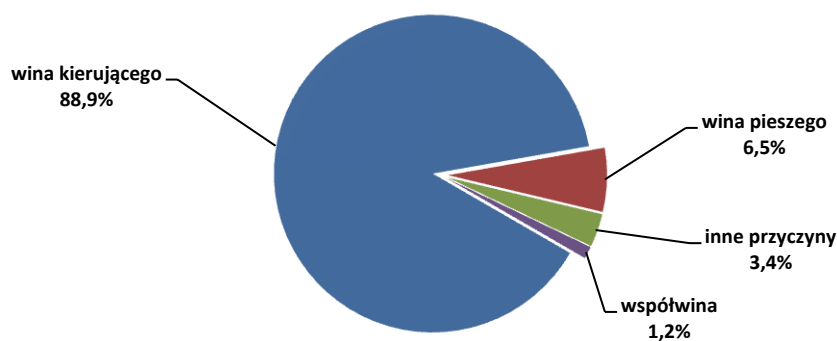
## IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

### 4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
kierującego	1993	1975	1577	-398	-20,2	236	240	238	-2	-0,8	2432	2433	1843	-590	-24,2	19557	19063	16466	-2597	-13,6
pieszego	157	185	115	-70	-37,8	43	55	37	-18	-32,7	117	133	81	-52	-39,1	157	133	96	-37	-27,8
z innych przyczyn	85	82	60	-22	-26,8	13	11	6	-5	-45,5	89	88	67	-21	-23,9	3209	3393	2968	-425	-12,5
współwina	38	26	22	-4	-15,4	5	4	5	+1	+25,0	45	24	23	-1	-4,2	608	613	558	-55	-9,0
<b>Razem</b>	<b>2273</b>	<b>2268</b>	<b>1774</b>	<b>-494</b>	<b>-21,8</b>	<b>297</b>	<b>310</b>	<b>286</b>	<b>-24</b>	<b>-7,7</b>	<b>2683</b>	<b>2678</b>	<b>2014</b>	<b>-664</b>	<b>-24,8</b>	<b>23531</b>	<b>23202</b>	<b>20088</b>	<b>-3114</b>	<b>-13,4</b>

Winni spowodowania wypadków drogowych.



### 4.2. Wypadki z winy kierującego.

W okresie styczeń - grudzień 2020 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 88,9% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 83,2% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 91,5% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu 2019 roku odnotowano:

- ⇒ **spadek** liczby wypadków o 398 tj. 20,2%
- ⇒ **spadek** liczby zabitych o 2 tj. 0,8%
- ⇒ **spadek** liczby rannych o 590 tj. 24,2%

W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków, spowodowane przez kierujących stanowiły:

- ⇒ **88,9%** (87,1) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **83,2%** (77,4) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **91,5%** (90,9) ofiar rannych,
- ⇒ **82,0%** (82,2) kolizji drogowych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	595	595	498	-97	-16,3	95	98	98	0	0,0	741	792	611	-181	-22,9
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	560	586	449	-137	-23,4	31	44	47	+3	+6,8	712	728	536	-192	-26,4
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	141	158	128	-30	-19,0	14	13	12	-1	-7,7	140	151	123	-28	-18,5
Nieprawidłowe wyprzedzanie	137	132	122	-10	-7,6	30	23	19	-4	-17,4	163	156	160	+4	+2,6
Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	132	168	73	-95	-56,5	5	13	5	-8	-61,5	171	210	85	-125	-59,5

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **31,6%** (30,1%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: **28,5%** (29,7%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: **8,1%** (8,0%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **7,7%** (6,7%)
- ⇒ niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami: **4,6%** (8,5%)

**Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.**

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
25 - 39	643	626	499	-127	-20,3	80	81	85	+4	+4,9	800	765	598	-167	-21,8
40 - 59	495	539	435	-104	-19,3	50	71	52	-19	-26,8	604	655	506	-149	-22,7
18 - 24	432	404	305	-99	-24,5	62	53	50	-3	-5,7	556	558	385	-173	-31,0
60 plus	299	296	247	-49	-16,6	40	32	46	+14	+43,8	337	344	254	-90	-26,2
b/d	72	66	56	-10	-15,2	3	3	2	-1	-33,3	80	64	64	0	0,0
15 - 17	33	26	21	-5	-19,2	0	0	3	+3	+300,0	37	29	22	-7	-24,1
7 - 14	19	17	14	-3	-17,6	1	0	0	0	0,0	18	17	14	-3	-17,6
0 - 6	0	1	0	-1	-100,0	0	0	0	0	0,0	0	1	0	-1	-100,0

### Kierujący jako sprawcy wypadków drogowych wg wieku

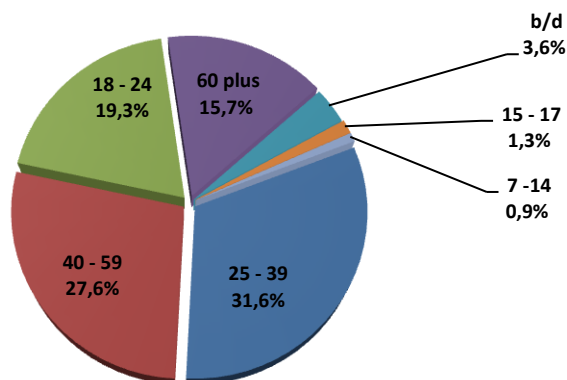
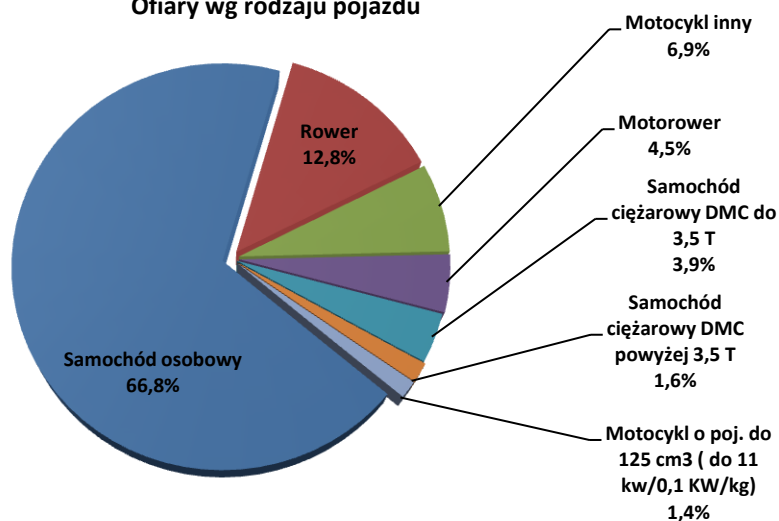


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
Samochód osobowy	149	143	137	-6	-4,2	1693	1625	1181	-444	-27,3
Rower	43	34	32	-2	-5,9	220	264	220	-44	-16,7
Motocykl inny	11	25	22	-3	-12,0	120	128	114	-14	-10,9
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 T	5	10	13	+3	+30,0	76	88	63	-25	-28,4
Motorower	6	10	8	-2	-20,0	87	88	80	-8	-9,1
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 T	1	1	4	+3	+300,0	24	24	27	+3	+12,5
Autobus komunikacji publicznej	0	0	2	+2	+200,0	18	28	12	-16	-57,1
Ciągnik rolniczy	1	3	2	-1	-33,3	12	11	12	+1	+9,1
Czterokołowiec	0	1	2	+1	+100,0	2	4	6	+2	+50,0
Motocykl o poj. do 125 cm <sup>3</sup> ( do 11 kw/0,1 KW/kg)	2	4	2	-2	-50,0	48	27	25	-2	-7,4
Czterokołowiec lekki	1	0	1	+1	+100,0	2	1	0	-1	-100,0
Inny	1	0	1	+1	+100,0	3	4	6	+2	+50,0
Pojazd niustalony	0	0	0	0	0,0	3	0	2	+2	+200,0
Autobus inny	0	0	0	0	0,0	5	21	0	-21	-100,0

### Ofiary wg rodzaju pojazdu



### 4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W analizowanym okresie spowodowali oni 6,5% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 12,9% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 4,0% ogółu rannych.

Porównanie do roku ubiegłego wygląda następująco:

- ⇒ **spadek** liczby wypadków o 70 tj. 37,8%
- ⇒ **spadek** liczby zabitych o 18 tj. 32,7%
- ⇒ **spadek** liczby rannych o 52 tj. 39,1%

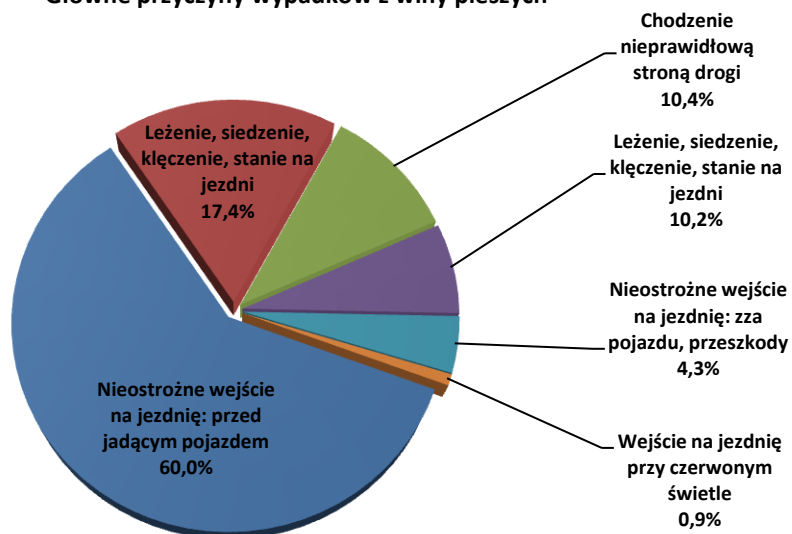
W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków, spowodowane przez pieszych stanowią:

- ⇒ **6,5%** (8,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,9%** (17,7%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **4,0%** (5,0%) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszego.

Zachowanie pieszego	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	87	96	69	-27	-28,1	24	23	21	-2	-8,7	66	74	48	-26	-35,1
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	13	21	20	-1	-4,8	6	13	11	-2	-15,4	7	8	9	+1	+12,5
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	18	21	12	-9	-42,9	7	10	2	-8	-80,0	11	11	12	+1	+9,1
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	10	26	8	-18	-69,2	1	6	2	-4	-66,7	9	21	6	-15	-71,4
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	13	14	5	-9	-64,3	1	2	1	-1	-50,0	12	13	5	-8	-61,5
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	7	3	1	-2	-66,7	1	0	0	0	0,0	6	3	1	-2	-66,7
Inne przyczyny	9	2	0	-2	-100,0	3	1	0	-1	-100,0	6	1	0	-1	-100,0
Zatrzymanie, cofnięcie się	0	2	0	-2	-100,0	0	0	0	0	0,0	0	2	0	-2	-100,0

### Główne przyczyny wypadków z winy pieszych



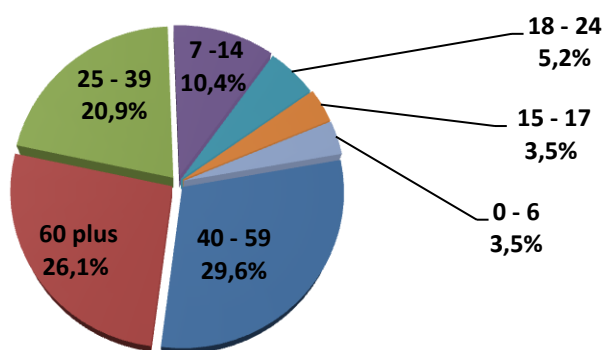
#### Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 69 wypadków tj. 60,0% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni – 20 wypadków tj. 17,4% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ chodzenie nieprawidłową stroną drogi – 12 wypadków tj. 10,4% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

Grupa wiekowa	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
40-59	56	56	34	-22	-39,3	18	22	12	-10	-45,5	39	35	22	-13	-37,1
60 plus	35	59	30	-29	-49,2	12	23	14	-9	-39,1	23	38	16	-22	-57,9
25-39	32	36	24	-12	-33,3	10	7	8	+1	+14,3	24	29	17	-12	-41,4
7 - 14	21	13	12	-1	-7,7	1	1	0	-1	-100,0	20	12	12	0	0,0
18-24	5	12	6	-6	-50,0	1	1	1	0	0,0	4	11	5	-6	-54,5
15-17	4	3	4	+1	+33,3	1	1	1	0	0,0	3	2	5	+3	+150,0
0-6	4	5	4	-1	-20,0	0	0	1	+1	+100,0	4	5	3	-2	-40,0

Piesi jako sprawcy wypadków drogowych wg wieku



Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców, najczęściej wypadków tj. 29,6% spowodowały osoby w wieku 40-59 lat.

#### 4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano wyżej, w 2020 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego uszkodzone zostało 2300 osób, w tym 286 poniosło śmierć, a 2014 zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w analizowanym okresie byli użytkownicy samochodów osobowych ok. 57,3%. Drugą w kolejności grupą zagrożoną byli piesi, którzy stanowili ok. 14,2% ogółu ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
Użytkownicy samochodów osobowych	149	143	137	-6	-4,2	1693	1625	1181	-444	-27,3
Piesi	77	79	60	-19	-24,1	370	365	266	-99	-27,1
Rowerzyści	43	34	32	-2	-5,9	220	264	220	-44	-16,7
Użytkownicy motocykli	13	29	24	-5	-17,2	168	155	139	-16	-10,3
Użytkownicy samochodów ciężarowych	6	11	17	+6	+54,5	100	112	90	-22	-19,6
Motorowerzyści	6	10	8	-2	-20,0	87	88	80	-8	-9,1
Użytkownicy czterokołowców	1	1	3	+2	+200,0	4	5	6	+1	+20,0
Użytkownicy autobusów	0	0	2	+2	+200,0	23	49	12	-37	-75,5
Użytkownicy ciągników	1	3	2	-1	-33,3	12	11	12	+1	+9,1
Użytkownicy innych pojazdów	1	0	1	+1	+100,0	3	4	6	+2	+50,0
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	0,0	3	0	2	+2	+200,0
<b>Podsumowanie całkowite</b>	<b>297</b>	<b>310</b>	<b>286</b>	<b>-24</b>	<b>-7,7</b>	<b>2683</b>	<b>2678</b>	<b>2014</b>	<b>-664</b>	<b>-24,8</b>

Skutki wypadków drogowych zdecydowanie powiązane są z obszarem, w którym doszło do zdarzenia.

Ofiary śmiertelne dominowały w obszarach niezabudowanych i stanowiły 66,8% wszystkich zabitych. Zdecydowanie wpływ na taki stan rzeczy mają wyższe prędkości jazdy jakie występują podczas poruszania się poza obszarem zabudowanym.

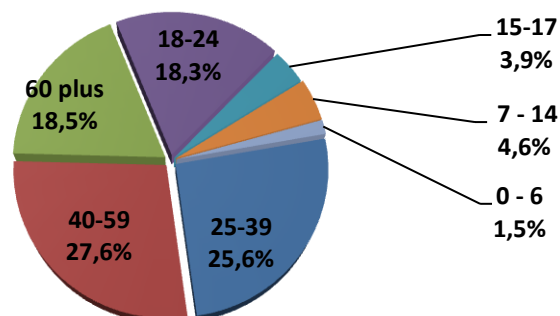
Tabela nr 14: Ofiary wypadków wg rodzaju terenu.

Miesiąc	Liczba zabitych										Liczba rannych									
	Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany					Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
Styczeń	15	16	11	-5	-31,3	9	6	5	-1	-16,7	86	89	34	-55	-61,8	78	102	127	+25	+24,5
Luty	12	13	10	-3	-23,1	5	7	4	-3	-42,9	68	65	65	0	0,0	80	97	86	-11	-11,3
Marzec	8	22	20	-2	-9,1	5	10	7	-3	-30,0	81	92	61	-31	-33,7	89	107	76	-31	-29,0
Kwiecień	12	8	9	+1	+12,5	5	4	0	-4	-100,0	76	81	71	-10	-12,3	123	118	35	-83	-70,3
Maj	11	13	15	+2	+15,4	8	11	8	-3	-27,3	121	92	60	-32	-34,8	175	135	92	-43	-31,9
Czerwiec	16	15	17	+2	+13,3	7	11	11	0	0,0	113	95	73	-22	-23,2	137	168	98	-70	-41,7
Lipiec	19	21	12	-9	-42,9	8	9	10	+1	+11,1	116	136	99	-37	-27,2	140	144	122	-22	-15,3
Sierpień	23	17	23	+6	+35,3	9	10	13	+3	+30,0	126	86	121	+35	+40,7	146	161	110	-51	-31,7
Wrzesień	15	14	9	-5	-35,7	10	12	16	+4	+33,3	145	82	85	+3	+3,7	118	143	144	+1	+0,7
Październik	29	19	26	+7	+36,8	8	16	3	-13	-81,3	91	101	85	-16	-15,8	153	151	89	-62	-41,1
Listopad	30	16	21	+5	+31,3	7	10	6	-4	-40,0	83	80	60	-20	-25,0	126	120	69	-51	-42,5
Grudzień	16	13	18	+5	+38,5	10	17	12	-5	-29,4	80	84	81	-3	-3,6	132	149	71	-78	-52,3
Razem	206	187	191	+4	+2,1	91	123	95	-28	-22,8	1186	1083	895	-188	-17,4	1497	1595	1119	-476	-29,8

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba Ofiar					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
25-39	794	838	589	-249	-29,7	66	80	80	0	0,0	728	758	509	-249	-32,8
40-59	730	766	634	-132	-17,2	84	91	77	-14	-15,4	646	675	557	-118	-17,5
60 plus	562	583	425	-158	-27,1	94	87	75	-12	-13,8	468	496	350	-146	-29,4
18-24	501	469	420	-49	-10,4	42	43	42	-1	-2,3	459	426	378	-48	-11,3
15-17	147	129	89	-40	-31,0	6	5	6	+1	+20,0	141	124	83	-41	-33,1
7-14	181	130	106	-24	-18,5	3	2	5	+3	+150,0	178	128	101	-27	-21,1
0-6	65	73	36	-37	-50,7	2	2	1	-1	-50,0	63	71	35	-36	-50,7

Ofiary wypadków drogowych wg wieku





## V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

### 5.1. Miejsce powstawania wypadków.

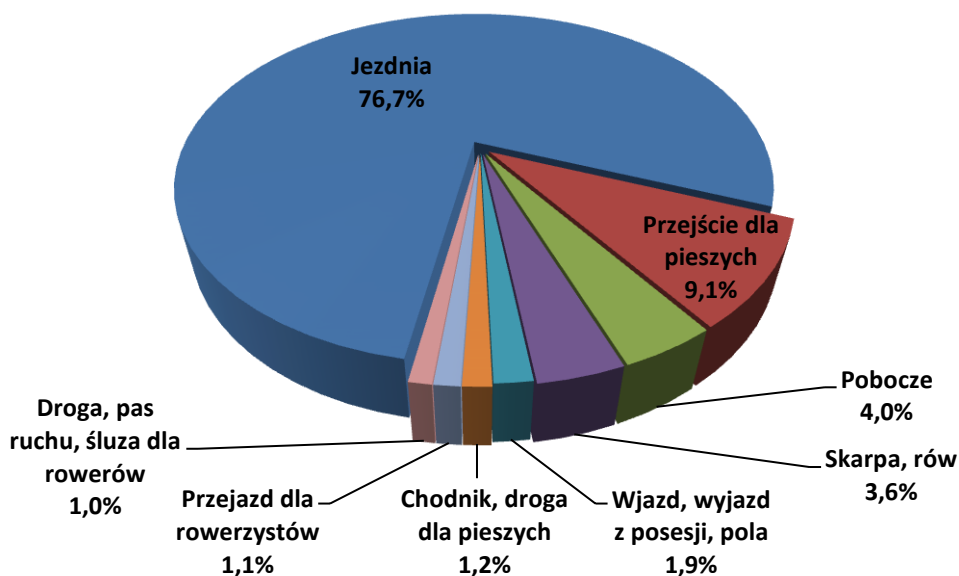
Jak wskazują dane, do 76,7% spośród wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 80,4% ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, pobocza oraz skarpy i rowy, gdzie zaistniało odpowiednio 9,1%, 4,0% i 3,6% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
Jezdnia	1786	1785	1360	-425	-23,8	238	251	230	-21	-8,4	2169	2139	1589	-550	-25,7
Przejście dla pieszych	186	195	162	-33	-16,9	19	17	18	+1	+5,9	181	184	152	-32	-17,4
Pobocze	87	91	71	-20	-22,0	11	21	14	-7	-33,3	94	127	78	-49	-38,6
Skarpa, rów	87	64	64	0	0,0	18	13	12	-1	-7,7	106	87	68	-19	-21,8
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	46	38	28	-10	-26,3	3	1	2	+1	+100,0	48	43	29	-14	-32,6
Chodnik, droga dla pieszych	24	20	21	+1	+5,0	0	0	0	0	0,0	24	21	22	+1	+4,8
Przejazd dla rowerzystów	15	28	19	-9	-32,1	1	2	1	-1	-50,0	14	26	18	-8	-30,8
Droga, pas ruchu, śluza dla rowerów	10	14	17	+3	+21,4	0	0	0	0	0,0	10	16	17	+1	+6,3
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	10	6	10	+4	+66,7	5	1	1	0	0,0	8	7	12	+5	+71,4

Główne miejsca wypadków drogowych



Spośród wszystkich rodzajów wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 54,5% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 138 osób tj. 48,3% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 59,1% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 17,8% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęły 62 osoby tj. 21,7% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 13,2% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

Rodzaj zdarzenia	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
Zderzenie pojazdów boczne	665	668	535	-133	-19,9	50	54	56	+2	+3,7	822	816	635	-181	-22,2
Najechanie na pieszego	418	427	316	-111	-26,0	78	79	62	-17	-21,5	364	361	266	-95	-26,3
Zderzenie pojazdów tylne	352	384	219	-165	-43,0	36	37	19	-18	-48,6	429	470	256	-214	-45,5
Zderzenie pojazdów czołowe	274	244	212	-32	-13,1	55	62	63	+1	+1,6	421	350	300	-50	-14,3
Wyrócenie się pojazdu	203	196	193	-3	-1,5	17	26	18	-8	-30,8	233	249	219	-30	-12,0
Najechanie na drzewo	136	129	137	+8	+6,2	46	37	48	+11	+29,7	141	158	149	-9	-5,7
Inne	112	103	67	-36	-35,0	6	5	8	+3	+60,0	141	119	77	-42	-35,3
Najechanie na słup, znak	38	43	34	-9	-20,9	7	5	5	0	0,0	40	54	37	-17	-31,5
Najechanie na zwierzę	23	22	19	-3	-13,6	0	1	0	-1	-100,0	25	27	23	-4	-14,8
Najechanie na barierę ochronną	17	24	17	-7	-29,2	0	1	5	+4	+400,0	25	41	18	-23	-56,1
Najechanie na pojazd unieruchomiony	20	17	12	-5	-29,4	2	1	0	-1	-100,0	24	23	21	-2	-8,7
Zdarzenie z pasażerem	11	11	11	0	0,0	0	2	1	-1	-50,0	13	10	12	+2	+20,0
Najechanie na dziurę, wybój, garb	4	0	2	+2	+200,0	0	0	1	+1	+100,0	5	0	1	+1	+100,0



Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
Odcinek prosty	1345	1355	1011	-344	-25,4	206	211	172	-39	-18,5	1524	1552	1106	-446	-28,7
Zakręt, łuk	284	273	232	-41	-15,0	48	55	47	-8	-14,5	364	339	283	-56	-16,5
Wzniesienie	8	8	10	+2	+25,0	1	0	4	+4	+400,0	12	12	12	0	0,0
Spadek	7	9	8	-1	-11,1	0	1	0	-1	-100,0	8	13	10	-3	-23,1
Odcinek prosty; Spadek	2	0	4	+4	+400,0	0	0	0	0	0,0	7	0	4	+4	+400,0
Odcinek prosty; Wzniesienie	1	2	4	+2	+100,0	0	0	1	+1	+100,0	1	3	3	0	0,0

Geometria drogi

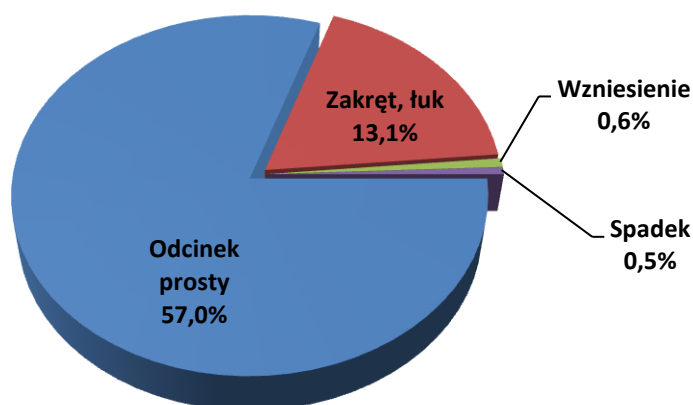


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
Światło dzienne	1566	1542	1188	-354	-23,0	147	170	145	-25	-14,7	1901	1860	1383	-477	-25,6
Noc - droga nieoświetlona	289	259	226	-33	-12,7	92	65	79	+14	+21,5	311	287	226	-61	-21,3
Noc - droga oświetlona	266	324	226	-98	-30,2	29	46	30	-16	-34,8	311	374	269	-105	-28,1
Świt, zmrok	152	143	134	-9	-6,3	29	29	32	+3	+10,3	160	157	136	-21	-13,4

Wypadki drogowe wg rodzaju oświetlenia

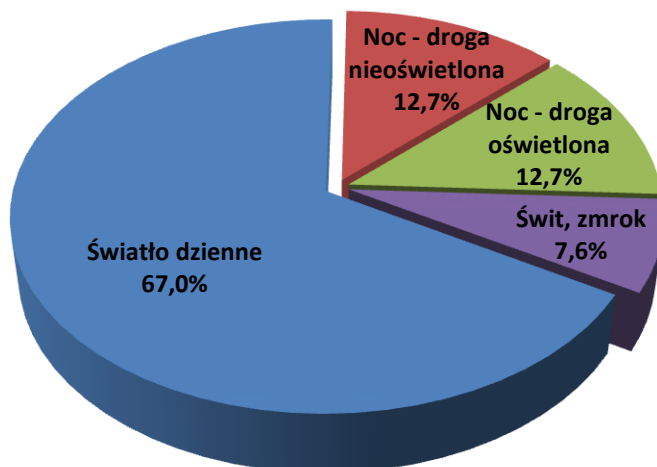


Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%
<b>Twarda</b>	2261	2256	1755	-501	-22,2	297	307	285	-22	-7,2	2671	2656	1993	-663	-25,0
<b>Gruntowa</b>	12	12	19	+7	+58,3	0	3	1	-2	-66,7	12	22	21	-1	-4,5

Nawierzchnia drogi

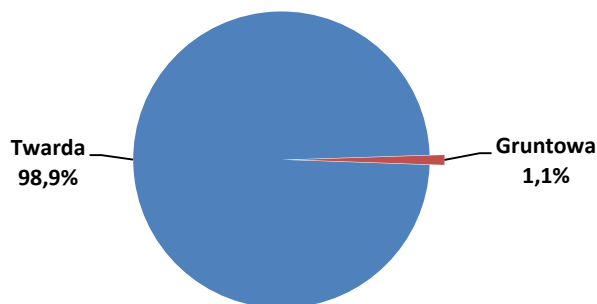
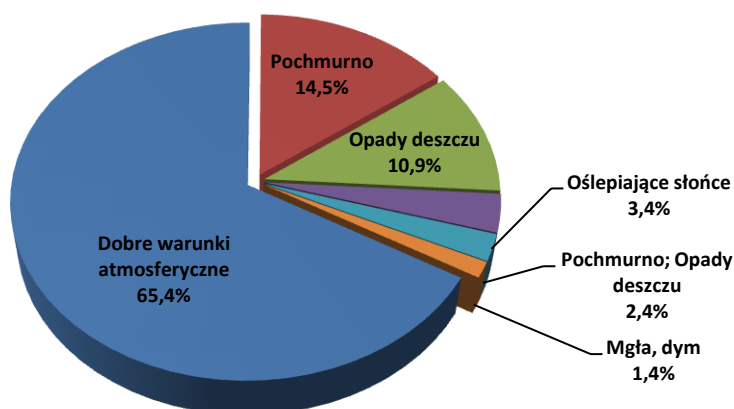


Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%
<b>Dobre warunki atmosferyczne</b>	1539	1528	1161	-367	-24,0	211	192	195	+3	+1,6	1789	1790	1312	-478	-26,7
<b>Pochmurno</b>	299	341	257	-84	-24,6	31	51	39	-12	-23,5	367	401	296	-105	-26,2
<b>Opady deszczu</b>	194	190	193	+3	+1,6	35	29	26	-3	-10,3	238	210	233	+23	+11,0
<b>Oślepiające słońce</b>	85	56	60	+4	+7,1	4	5	3	-2	-40,0	101	70	67	-3	-4,3
<b>Pochmurno; Opady deszczu</b>	46	41	42	+1	+2,4	1	5	7	+2	+40,0	55	54	43	-11	-20,4
<b>Mgła, dym</b>	26	28	25	-3	-10,7	5	8	8	0	0,0	31	35	31	-4	-11,4
<b>Silny wiatr</b>	7	14	12	-2	-14,3	1	5	4	-1	-20,0	8	12	8	-4	-33,3
<b>Opady śniegu, gradu</b>	54	42	7	-35	-83,3	6	8	0	-8	-100,0	65	57	8	-49	-86,0

Warunki atmosferyczne



## 5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

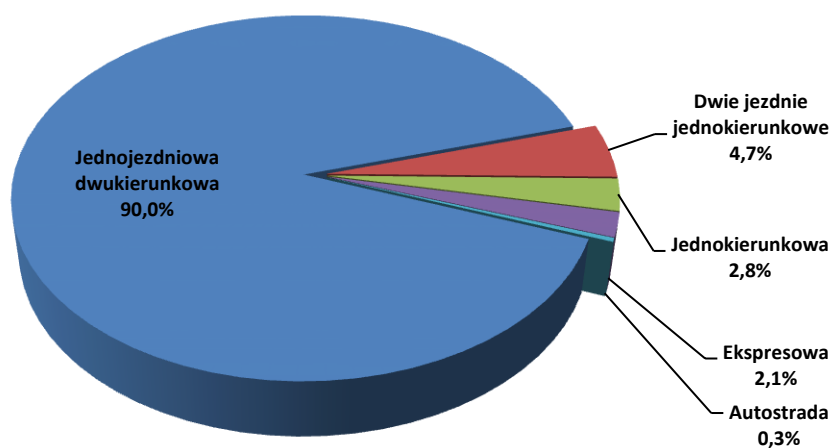
W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano 90,0% wypadków drogowych. W zdarzeniach tych zginęło 93,4% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 89,4% ogółu rannych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
Jednojezdniowa dwukierunkowa	2057	2019	1596	-423	-21,0	282	295	267	-28	-9,5	2415	2366	1801	-565	-23,9
Dwie jezdnie jednokierunkowe	143	140	84	-56	-40,0	9	11	10	-1	-9,1	177	168	101	-67	-39,9
Jednokierunkowa	35	48	50	+2	+4,2	0	1	4	+3	+300,0	39	48	56	+8	+16,7
Ekspresowa	26	49	38	-11	-22,4	2	3	5	+2	+66,7	35	81	46	-35	-43,2
Autostrada	12	12	6	-6	-50,0	4	0	0	0	0,0	17	15	10	-5	-33,3

Wypadki wg rodzaju drogi



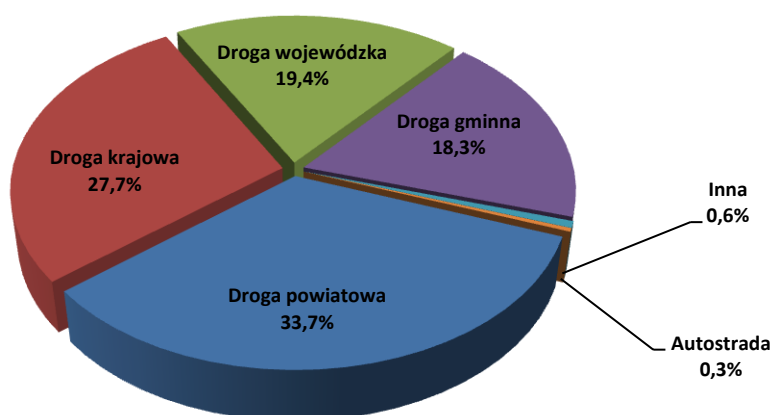
Zdecydowanie największe zagrożenie związane jest z ruchem drogowym na drogach powiatowych i krajowych, gdzie zaistniało odpowiednio 33,7% i 27,7% ogółu wypadków drogowych. Liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na wysokim poziomie. Najwięcej osób zginęło na drogach powiatowych i było to 33,9% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Warto zauważyć, że wzrost liczby ofiar śmiertelnych odnotowano tylko na drogach powiatowych, liczba zabitych na tych drogach wzrosła o 14,1%.

**Tabela nr 23. Kategoria drogi.**

Droga	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%
Powiatowa	687	698	598	-100	-14,3	88	85	97	+12	+14,1	766	807	632	-175	-21,7
Krajowa	689	672	491	-181	-26,9	117	112	96	-16	-14,3	871	828	602	-226	-27,3
Wojewódzka	405	438	344	-94	-21,5	55	66	60	-6	-9,1	496	519	404	-115	-22,2
Gminna	378	442	324	-118	-26,7	33	47	33	-14	-29,8	399	503	355	-148	-29,4
Inna	4	6	11	+5	+83,3	0	0	0	0	0,0	4	6	11	+5	+83,3
Autostrada	12	12	6	-6	-50,0	4	0	0	0	0,0	17	15	10	-5	-33,3

**Wypadki w odniesieniu do kategorii drogi**



## AUTOSTRADA

Przez teren działania garnizonu mazowieckiego przebiega odcinek autostrady A2 o długości 17,86 km oraz autostrady A1 o długości ok. 3,2 km. Na tych odcinkach doszło do 6 (12) wypadków, w których nie zginęła żadna osoba, 10 (15) osób zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 6 tj. 50,0%,
- ⇒ brak ofiar śmiertelnych,
- ⇒ spadek liczby rannych o 5 tj. 33,3%

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

- ⇒ **0,3%** (0,5%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **0,0%** (0,0%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **0,5%** (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: 491 (672) wypadków, w których 96 (112) osoby poniosły śmierć, a 602 (828) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 219 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 181 tj. 26,9%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 16 tj. 14,3%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 226 tj. 27,3%.

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

- ⇒ **27,7%** (29,6%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **33,6%** (36,1%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **29,9%** (30,9%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg krajowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 3,5 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 18,1 km,
- ⇒ osoba ranna co 2,9 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: 344 (438) wypadków w których 60 (66) poniosło śmierć, a 404 (519) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 94 tj. 21,5%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 6 tj. 9,1%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 115 tj. 22,2%.

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

- ⇒ **19,4%** (19,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **21,0%** (21,3%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **20,1%** (19,4%) ofiar rannych,

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg wojewódzkich kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 6,0 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 34,6 km,
- ⇒ osoba ranna co 5,1 km.

## DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP zs. w Radomiu łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 598 (698) wypadków w których 97 (85) osób poniosło śmierć, a 632 (807) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2019 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 100 tj. 14,3%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 12 tj. 14,1%
- ⇒ spadek liczby rannych o 175 tj. 21,7%

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

- ⇒ **33,7%** (30,8%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **33,9%** (27,4) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **31,4%** (30,1%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 19,8 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 122,3 km,
- ⇒ ofiara ranna co 18,8 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 324 (442) wypadków, w których 33 (47) osób poniosło śmierć, a 355 (503) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek wypadków o 118 tj. 26,7%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 14 tj. 29,8%
- ⇒ spadek liczby rannych o 148 tj. 29,4%

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

- ⇒ **18,3%** (19,5) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **11,5%** (15,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **17,6%** (18,8) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg gminnych kształtuje się następująco:



- ⇒ wypadek co 48,8 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 478,8 km,
- ⇒ osoba ranna co 44,5 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				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
7 / S7	91	99	72	-27	-27,3	15	13	19	+6	+46,2	115	125	86	-39	-31,2
60 / S60	75	64	65	+1	+1,6	14	9	12	+3	+33,3	95	82	96	+14	+17,1
62	65	67	49	-18	-26,9	12	14	2	-12	-85,7	81	85	62	-23	-27,1
50	63	63	47	-16	-25,4	15	17	20	+3	+17,6	68	63	46	-17	-27,0
12	72	64	42	-22	-34,4	9	4	5	+1	+25,0	103	80	51	-29	-36,3
63	25	27	28	+1	+3,7	1	2	4	+2	+100,0	41	44	31	-13	-29,5
79	54	43	28	-15	-34,9	7	6	4	-2	-33,3	67	56	33	-23	-41,1
9	35	37	26	-11	-29,7	2	4	5	+1	+25,0	47	53	29	-24	-45,3
61	28	22	17	-5	-22,7	5	9	6	-3	-33,3	33	24	17	-7	-29,2
48	36	35	15	-20	-57,1	4	4	2	-2	-50,0	47	38	21	-17	-44,7
57	27	21	15	-6	-28,6	8	5	5	0	0,0	28	23	15	-8	-34,8
92	13	12	15	+3	+25,0	3	3	4	+1	+33,3	16	11	20	+9	+81,8
10	23	26	14	-12	-46,2	5	1	1	0	0,0	24	31	19	-12	-38,7
17 / S17	17	18	11	-7	-38,9	2	3	4	+1	+33,3	25	34	10	-24	-70,6
19	12	9	10	+1	+11,1	3	1	1	0	0,0	14	9	13	+4	+44,4
8 / S8	15	16	10	-6	-37,5	6	2	0	-2	-100,0	15	19	11	-8	-42,1
2	15	15	9	-6	-40,0	3	5	1	-4	-80,0	23	19	18	-1	-5,3
76	10	20	9	-11	-55,0	2	2	1	-1	-50,0	10	22	11	-11	-50,0
53	13	12	7	-5	-41,7	1	8	0	-8	-100,0	19	7	10	+3	+42,9
70	0	2	2	0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	3	3	0	0,0
<b>Razem</b>	<b>689</b>	<b>672</b>	<b>491</b>	<b>-181</b>	<b>-26,9</b>	<b>117</b>	<b>112</b>	<b>96</b>	<b>-16</b>	<b>-14,3</b>	<b>871</b>	<b>828</b>	<b>602</b>	<b>-226</b>	<b>-27,3</b>

#### Droga krajowa nr 7

Droga nr 7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w 2020 roku odnotowano 72 (99) wypadki, w których zginęło 19 (13) osób, a 86 (125) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 27 tj. 27,3 %
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 6 tj. 46,2%
- ⇒ spadek liczby rannych o 39 tj. 31,2

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

- ⇒ **14,7%** (14,7) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **19,8%** (11,6) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **14,3%** (15,1) ofiar rannych.

### Droga krajowa nr 60

Na drodze krajowej nr 60/S60 wydarzyło się: 65 (64) wypadków, w których 12 (9) osób poniosło śmierć, a 96 (82) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2019 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 1 tj. 1,6 %
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 33,3%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 14 tj. 17,1%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na DK 60/S60 zaistniało:

- ⇒ **13,2%** (9,5%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,5%** (8,0%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **15,9%** (9,9%) ofiar rannych.

### Droga krajowa nr 50

Droga krajowa nr 50 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. Na tej drodze wydarzyło się: 47 (63) wypadków, w których 20 (17) osób poniosło śmierć, a 46 (63) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2019 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 16 tj. 25,4%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 17,6%
- ⇒ spadek liczby rannych o 17 tj. 27,0%

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

- ⇒ **9,6%** (9,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **20,8%** (15,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **7,6%** (7,6) ofiar rannych.

### Droga krajowa nr 12

Na drodze krajowej nr 12 wydarzyło się: 42 (64) wypadki, w których 5 (4) osób poniosło śmierć, a 51 (80) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 22 tj. 34,4%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 1 tj. 25,0%
- ⇒ spadek liczby rannych o 29 tj. 36,3%

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

- ⇒ **8,6%** (9,5) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **5,2%** (3,6) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **8,5%** (9,7) ofiar rannych.

### Droga krajowa nr 62

Na drodze krajowej nr 62 wydarzyło się 49 (67) wypadków, w których zginęły 2 (14) osoby, a 62 (85) zostały ranne.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 18 tj. 26,9%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 12 tj. 85,7%
- ⇒ spadek liczby rannych o 23 tj. 27,1%

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

- ⇒ **10,0%** (10,0%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **2,1%** (12,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **10,3%** (10,3%) ofiar rannych.

## 5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Zagrożenie na wybranych drogach wojewódzkich.

Nr drogi	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	2019/2020 %
541	20	13	17	+4	+30,8	2	0	0	0	0,0	26	15	23	+8	+53,3
730	18	12	15	+3	+25,0	1	0	0	0	0,0	25	17	17	0	0,0
737	19	16	15	-1	-6,3	4	0	0	0	0,0	24	22	20	-2	-9,1
544	10	18	14	-4	-22,2	2	3	1	-2	-66,7	10	18	20	+2	+11,1
698	15	20	14	-6	-30,0	4	2	2	0	0,0	14	24	13	-11	-45,8
728	11	11	13	+2	+18,2	2	3	4	+1	+33,3	11	12	12	0	0,0
627	17	24	12	-12	-50,0	3	8	5	-3	-37,5	19	21	13	-8	-38,1
719	11	7	11	+4	+57,1	5	1	1	0	0,0	14	9	13	+4	+44,4
618	10	14	10	-4	-28,6	2	3	1	-2	-66,7	9	16	10	-6	-37,5
731	7	16	9	-7	-43,8	2	0	1	+1	+100,0	11	18	12	-6	-33,3
733	12	17	9	-8	-47,1	0	1	2	+1	+100,0	19	25	8	-17	-68,0
735			9	+9	-			3	+3	-			19	+19	-
747	11	14	9	-5	-35,7	1	3	3	0	0,0	12	19	11	-8	-42,1
803	6	10	9	-1	-10,0	0	1	1	0	0,0	8	17	10	-7	-41,2
559	8	12	8	-4	-33,3	0	3	3	0	0,0	9	17	6	-11	-64,7
560	8	14	8	-6	-42,9	2	1	4	+3	+300,0	6	16	14	-2	-12,5
575	8	7	8	+1	+14,3	2	4	1	-3	-75,0	6	6	11	+5	+83,3
571	10	7	7	0	0,0	1	2	3	+1	+50,0	12	7	5	-2	-28,6
805	6	4	7	+3	+75,0	0	0	0	0	0,0	7	6	11	+5	+83,3
561	5	2	6	+4	+200,0	1	1	1	0	0,0	4	3	5	+2	+66,7
573	3	5	6	+1	+20,0	1	1	3	+2	+200,0	3	4	7	+3	+75,0

Największe zagrożenie, a zarazem największą ofiaro chłonność w okresie styczeń-grudzień 2020 roku odnotowano na drodze wojewódzkiej nr 541 oraz na drogach nr 544, 737 i 560. Największą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 740, 577, 627 i 696. Natomiast największy wzrost liczby ofiar odnotowano na drodze nr 541, 574, 691 i 645.

## VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W okresie styczeń-grudzień 2020 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 222 (229) wypadków drogowych. Śmierć w nich poniosło 47 (44) osób, a 242 (257) odniosły obrażenia.

W porównaniu do analogicznego okresu 2019 roku odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków                    o 7    tj. 3,1%
- ⇒ wzrost liczby zabitych                    o 3    tj. 6,8%
- ⇒ spadek liczby osób rannych            o 15    tj. 5,8%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali:

- ⇒ **12,5%** (10,1%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **16,4%** (14,2%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **12,0%** (9,6%) ofiar rannych.

Tabela nr 26: Nietrzeźwi sprawcy – rodzaj uczestnika

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%	2018	2019	2020	2019/2020 -/+	%
z winy kierującego	141	168	182	+14	+8,3	32	27	38	+11	+40,7	161	212	208	-4	-1,9	714	767	881	+114	+14,9
z winy pieszego	45	54	36	-18	-33,3	12	16	8	-8	-50,0	33	39	30	-9	-23,1	43	26	27	+1	+3,8
współwina	4	7	4	-3	-42,9	0	1	1	0	0,0	4	6	4	-2	-33,3	6	6	10	+4	+66,7

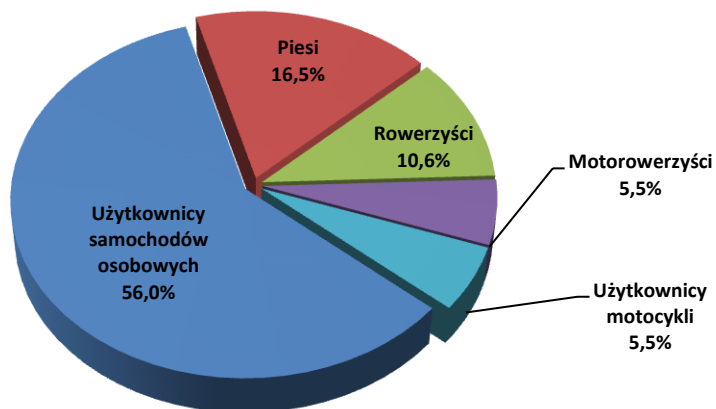
Tabela nr 27: Nietrzeźwi sprawcy – grupy wiekowe

Wiek	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	%
25-39	75	85	86	+1	+1,2	9	14	10	-4	-28,6	47	48	52	+4	+8,3
40-59	58	75	66	-9	-12,0	9	12	9	-3	-25,0	35	44	41	-3	-6,8
18-24	31	34	31	-3	-8,8	6	1	2	+1	+100,0	13	20	14	-6	-30,0
60 plus	18	26	27	+1	+3,8	6	6	4	-2	-33,3	10	15	17	+2	+13,3
15-17	4	2	5	+3	+150,0	0	0	1	+1	+100,0	2	2	2	0	0,0
7-14	0	0	2	+2	+200,0	0	0	0	0	0,0	0	0	2	+2	+200,0

**Tabela 27a: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych**

Rodzaj użytkownika drogi	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %	2018	2019	2020	2019/2020 +/-	2019/2020 %
Użytkownicy samochodów osobowych	99	117	122	+5	+4,3	12	11	11	0	0,0	43	51	59	+8	+15,7
Piesi	45	54	36	-18	-33,3	12	16	8	-8	-50,0	32	38	27	-11	-28,9
Rowerzyści	15	18	23	+5	+27,8	3	2	5	+3	+150,0	12	15	18	+3	+20,0
Motorowerzyści	8	14	12	-2	-14,3	0	1	0	-1	-100,0	8	13	11	-2	-15,4
Użytkownicy motocykli	10	11	12	+1	+9,1	2	3	1	-2	-66,7	8	7	10	+3	+42,9
Użytkownicy ciągników	2	1	6	+5	+500,0	0	0	0	0	0,0	1	1	1	0	0,0
Użytkownicy samochodów ciężarowych	6	6	6	0	0,0	1	0	1	+1	+100,0	2	3	2	-1	-33,3
Użytkownicy czterokołowców	1	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0,0	1	1	1	0	0,0

**Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych**



## VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W okresie styczeń – grudzień 2020 roku na terenie garnizonu mazowieckiego odnotowano 252 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 286 osób.

Jak wynika z poniższej tabeli, na miejscu zaistnienia wypadku zginęło 211 osób tj. 73,8% ogółu ofiar śmiertelnych, a 75 tj. 26,2% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z rokiem poprzednim liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym uległa zmniejszeniu o 28 tj. 10,0%, liczba ofiar śmiertelnych została ograniczona o 24 osoby tj. 7,7% .

Spośród wszystkich wypadków śmiertelnych 10,3% stanowiły zdarzenia, gdzie śmierć poniosła więcej niż jedna osoba.

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

Jednostka	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych		
		ogółem	zgon do 30 dni	zgon na miejscu
Radom	28	30	8	22
Płock	19	23	8	15
Płońsk	18	24	5	19
Grójec	16	19	0	19
Ostrołęka	13	15	3	12
Ostrów Maz.	13	14	3	11
Siedlce	11	11	4	7
Kozienice	10	12	7	5
Mława	10	11	2	9
Przasnysz	10	10	1	9
Pułtusk	10	10	4	6
Żyrardów	10	10	3	7
Ciechanów	8	9	4	5
Sochaczew	8	8	0	8
Garwolin	7	9	2	7
Lipsko	7	7	4	3
Przysucha	6	8	2	6
Sierpc	6	10	2	8
Maków Maz.	5	5	3	2
Sokołów P.	5	6	1	5
Szydłowiec	5	6	0	6
Wyszków	5	5	2	3
Białobrzegi	4	4	0	4
Gostynin	4	5	2	3
Łosice	4	4	2	2
Węgrów	4	5	1	4
Zwoleń	3	3	1	2
Żuromin	3	3	1	2
<b>Podsumowanie całkowite</b>	<b>252</b>	<b>286</b>	<b>75</b>	<b>211</b>

**Tabela nr 29: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miesiąca**

Miesiąc roku	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
1	22	17	15	24	22	16	6	5	3
2	15	19	14	17	20	14	3	6	5
3	13	28	23	13	32	27	9	5	8
4	15	12	7	17	12	9	9	4	2
5	18	21	20	19	24	23	9	8	9
6	23	20	27	23	26	28	13	12	11
7	25	28	21	27	30	22	12	5	9
8	30	24	32	32	27	36	18	6	8
9	23	24	23	25	26	25	11	11	4
10	33	33	22	37	35	29	12	15	13
11	34	26	24	37	26	27	10	10	8
12	24	28	24	26	30	30	12	4	22
<b>Podsumowanie całkowite</b>	<b>275</b>	<b>280</b>	<b>252</b>	<b>297</b>	<b>310</b>	<b>286</b>	<b>124</b>	<b>91</b>	<b>102</b>

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

Dzień tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Piątek	45	35	54	46	35	62	16	8	25
Sobota	36	40	41	41	43	47	17	18	11
Wtorek	38	35	37	38	39	41	16	5	11
Niedziela	44	48	33	49	55	39	24	25	14
Poniedziałek	42	48	32	46	55	35	18	16	7
Środa	44	35	29	47	40	34	17	10	11
Czwartek	26	39	26	30	43	28	16	9	23

**Tabela nr 31: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg zmian**

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
II - 14.00-22.00	142	150	131	154	160	141	66	35	33
I - 6.00-14.00	82	82	80	84	93	96	32	36	49
III - 22.00-6.00	51	48	41	59	57	49	26	20	20

**Tabela nr 32: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg obszaru**

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Obszar niezabudowany	187	164	166	206	187	191	93	66	82
Obszar zabudowany	88	116	86	91	123	95	31	25	20

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

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Droga powiatowa	84	82	87	88	85	97	28	18	21
Droga krajowa	109	92	83	117	112	96	56	36	43
Droga wojewódzka	50	61	52	55	66	60	30	30	22
Droga gminna	29	45	30	33	47	33	7	7	16



**Tabela nr 34: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg winy**

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
z winy kierującego	216	211	204	236	240	238	115	90	98
z winy pieszego	43	55	37	43	55	37	3	0	2
z innych przyczyn	12	10	6	13	11	6	4	1	1
współwina uczestników ruchu	4	4	5	5	4	5	2	0	1

**Tabela nr 35: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg oświetlenia**

Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Światło dzienne	136	150	128	147	170	145	77	51	59
Noc - droga nieoświetlona	86	61	70	92	65	79	28	21	22
Noc - droga oświetlona	28	44	28	29	46	30	12	9	12
Świt, zmrok	25	25	26	29	29	32	7	10	9

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

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Najechnie na pieszego	77	78	61	78	79	62	5	1	4
Zderzenie pojazdów boczne	49	47	50	50	54	56	27	19	32
Zderzenie pojazdów czołowe	44	49	49	55	62	63	51	43	45
Najechnie na drzewo	38	33	38	46	37	48	9	15	11
Zderzenie pojazdów tylne	35	34	19	36	37	19	12	8	3
Wywrócenie się pojazdu	17	24	18	17	26	18	10	4	3
Inne	6	5	5	6	5	8	2	0	0
Najechnie na barierę ochronną	0	1	5	0	1	5		0	4
Najechnie na słup, znak	7	5	5	7	5	5	7	0	0
Najechnie na dziurę, wybój, garb	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Zdarzenie z pasażerem	0	2	1	0	2	1	0	0	0
Najechnie na pojazd unieruchomiony	2	1	0	2	1	0	1	1	0
Najechnie na zwierzę	0	1	0	0	1	0	0	0	0

## **VIII. Działania w zakresie inżynierii drogowej.**

### **8.1. Inicjatywy dotyczące inżynierii drogowej – przeglądy dróg i oznakowania.**

Mając na uwadze bieżący nadzór nad stopniem utrzymania dróg, a także prawidłowość oznakowania, funkcjonariusze Policji wspólnie z przedstawicielami zarządców dróg i przedstawicielami szkół, przeprowadzili lustrację terenów przy szkołach i placówkach oświatowo wychowawczych w ramach działań pod nazwą „Bezpieczna Droga do Szkoły”. Jednym z celów prowadzonej akcji było sprawdzenie zasadności istniejącego oznakowania z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania terenu, geometrii drogi, a także prawidłowości ustawiania i stanu technicznego znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz ich widoczności. Podczas działań kontrolnych lustracją objęto 977 szkół, w wyniku czego stwierdzono 216 nieprawidłowości.

Do najczęściej ujawnianych nieprawidłowości należały:

- Brak znaków A-17 (uwaga dzieci).
- Brak tabliczki T-27 (przejście dla pieszych szczególnie uczęszczane przez dzieci).
- Brak znaku D-6 (przejście dla pieszych).
- Brak lub słabo widoczne oznakowanie poziome P-10 (przejście dla pieszych).
- Nieprawidłowa widoczność znaków (przysłonięte przez roślinność).

Szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych nieprawidłowości zostały zawarte we wnioskach, które zostały przesłane właściwym terytorialnie przedstawicielom GDDKiA Oddział w Warszawie, MZDW w Warszawie oraz Powiatowym Zarządem Dróg w celu realizacji uwag w nich zawartych. Łącznie skierowano 125 wniosków.

## **IX. Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.**

W okresie styczeń-grudzień 2020 roku na drogach garnizonu mazowieckiego prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

- ⇒ „Prędkość” – 6 razy,
- ⇒ „Kaskadowy pomiar prędkości” – 7 razy,
- ⇒ “Truck & Bus” – 2 razy,
- ⇒ „Niechronieni Użytkownicy Ruchu Drogowego” – 4 razy,
- ⇒ „Bezpieczny weekend” – 5 razy,
- ⇒ „Smog” – 2 razy,

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

- ⇒ „BRD Lokalnie – Trzeźwość i rowerzyści” – 1 raz /działania 2 dniowe/,
- ⇒ „Bezpieczne przejście” – 3 razy /działania 3 dniowe/
- ⇒ „BRD Lokalnie – Prędkość” – 11 razy
- ⇒ „BRD Lokalnie – Trzeźwość TIR” – 1 raz /2 dni działań/,
- ⇒ „BRD Lokalnie – Trzeźwość” – 1 raz /działania 3 dniowe/,
- ⇒ „BRD Lokalnie – Widoczni piesi i rowerzyści” – 1 raz.

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 2020 roku WRD KWP zs. w Radomiu przeprowadził lub koordynował niżej wymienione projekty, działania i przedsięwzięcia:

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

- „Kierowco! Nie polujemy na zebrach”,
- „Smartstop”,
- „Chroń życie na mazowieckich drogach”,
- „Kręci Mnie Bezpieczeństwo”,
- „Mój rower moje życie”,
- „I Ty kiedyś będziesz Seniozem”,
- „Bierność zabija - reaguj”,
- „Prędkość zabija- zwolnij i żyj”

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

- „Bezpieczne wakacje/Bezpieczny pas(ażer)” - kontynuacja
- „Bezpieczna droga do szkoły”,
- „Na Drodze - Patrz i słuchaj” - kontynuacja,
- „Jednośladem bezpiecznie do celu/Mój rower – Moje życie”-kontynuacja,
- „Dla każdego jest miejsce na drodze” - kontynuacja
- „Świeć przykładem”-warsztaty odblaskowe.
- „Działania prewencyjno – profilaktyczne Road SafetyDays”
- „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”,
- „Nie zabijaj”

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

- „Co za jazda” Rajd rowerowy – kolejna edycja,
- „Kameralne Lato”,
- „Światowy dzień 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.
- Wizyty w placówkach oświatowych, stowarzyszeniach, domach seniora itp.
- Warsztaty odblaskowe z okazji Dnia Babci i Dziadka dzieci z Publicznej Szkoły Podstawowej w Kozłowie.
- „Miniturniej Wiedzy o Bezpieczeństwie w Ruchu Drogowym dla klas I – III szkół podstawowych”

- *Na bieżąco z każdego przedsięwzięcia, zamieszczany jest materiał na naszym Facebooku Bezpieczny Niechroniony, na profilu Twitter oraz na stronie internetowej mazowieckiej Policji.*
- *W związku z sytuacją epidemiologiczną większość przedsięwzięć profilaktycznych w 2020 roku została przeniesiona do Internetu, każdego dnia pojawiały się posty promujące bezpieczne i prawidłowe zachowania na drogach.*
- *„Bezpieczeństwo dzieci na drodze i w sieci”.W ramach takich działań za pośrednictwem platformy Teams odbyły się cykliczne spotkania z dziećmi szkół podstawowych.*
- *„ Czy wiek ma wpływ na bezpieczeństwo?”pod takim hasłem również za pośrednictwem platformy e-learningowej odbyły się cykliczne spotkania z seniorami.*

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.*
- ⇒ *Kontynuowano realizację projektu profilaktycznego „B&N” czyli „B jak bezpieczny i N jak niechroniony”. W bieżącym półroczu kontynuowano działaniami mające 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 profil na Instagramie.*
- ⇒ *Kontynuowano kampanię „SMARTSTOP”, która ma na celu zwrócenie uwagi na odpowiedzialne używanie telefonów komórkowych (smartfonów) w ruchu drogowym*
- ⇒ *Kontynuowano także kampanię „Kierowco! Nie polujemy 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”.*
- ⇒ *Przeprowadzono nową kampanię profilaktyczną pod nazwą „Prędkość zabija- zwolnij i żyj” Działania profilaktyczno - prewencyjne mające na celu uświadamianie kierującym skutków ignorowania ograniczeń prędkości na drogach. Prowadzone były przy wykorzystaniu mobilnego wskaźnika pomiaru prędkości z hasłem kampanii, który można było spotkać na drogach 28 powiatów Mazowsza.*
- ⇒ *Policjanci uczestniczą w pracach międzywydziałowego zespołu powołanego w celu oceny działalności profilaktycznej jednostek terenowych.*
- ⇒ *Realizowane działania profilaktyczne były promowane w mediach, na stronie internetowej KWP zs. w Radomiu oraz na portalach społecznościowych.*

## XI. Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2020 roku

<b>Jednostka</b>	<b>Wskaźnik demograficzny I</b> wypadki/100 tys. mieszkańców	<b>Wskaźnik demograficzny II</b> zabici/100 tys. mieszkańców	<b>Wskaźnik gęstości</b> wypadki/100 km całej sieci dróg	<b>Wskaźnik ciężkości</b> zabici/100 wypadków	<b>Ranni na 100 wypadków</b>
<b>Białobrzegi</b>	80,8	12,0	4,22	14,8	118,5
<b>Ciechanów</b>	44,7	10,1	2,59	22,5	100,0
<b>Garwolin</b>	81,7	8,3	6,21	10,1	116,9
<b>Gostynin</b>	44,5	11,1	1,95	25,0	120,0
<b>Grójec</b>	106,8	19,3	5,13	18,1	108,6
<b>Kozienice</b>	113,3	20,0	6,50	17,6	107,4
<b>Lipsko</b>	112,2	20,7	3,64	18,4	113,2
<b>Łosice</b>	100,7	13,0	3,00	12,9	109,7
<b>Maków M.</b>	89,1	11,1	2,77	12,5	115,0
<b>Mława</b>	50,9	15,1	3,70	29,7	105,4
<b>Ostrołęka</b>	43,4	10,7	2,82	24,6	109,8
<b>Ostrów M.</b>	63,6	19,4	2,83	30,4	91,3
<b>Płock</b>	73,8	10,0	5,69	13,5	129,4
<b>Płońsk</b>	73,5	27,6	2,97	37,5	98,4
<b>Przasnysz</b>	80,0	19,0	3,29	23,8	95,2
<b>Przysucha</b>	62,7	19,3	3,02	30,8	107,7
<b>Pułtusk</b>	79,1	19,3	2,96	24,4	85,4
<b>Radom</b>	91,8	8,2	5,47	9,0	117,1
<b>Siedlce</b>	58,3	6,9	4,68	11,8	120,4
<b>Sierpc</b>	136,7	19,2	6,70	14,1	122,5
<b>Sochaczew</b>	64,7	9,4	4,43	14,5	120,0
<b>Sokołów P.</b>	65,1	11,2	3,21	17,1	111,4
<b>Szydłowiec</b>	52,9	15,1	3,73	28,6	133,3
<b>Węgrów</b>	44,1	7,6	3,18	17,2	103,4
<b>Wyszków</b>	95,7	6,7	7,60	7,0	116,9
<b>Zwoleń</b>	83,0	8,3	4,94	10,0	106,7
<b>Żuromin</b>	41,5	7,8	1,59	18,8	106,3
<b>Żyrardów</b>	97,7	13,2	9,67	13,5	114,9

## **XII. Podsumowanie.**

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji wskazują, że w okresie styczeń - grudzień 2020 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku przedniego, odnotowano wyraźną poprawę stanu bezpieczeństwa.

Stan ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco.

- ⇒ 1774 wypadki: spadek o 494 tj. 21,8%,
- ⇒ 286 zabitych: spadek o 24 tj. 7,7%,
- ⇒ 2014 rannych: spadek o 664 tj. 24,8%,
- ⇒ 20088 kolizji: spadek o 3114 tj. 13,4%.

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, 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,) 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.

Kolejny generalny pomiar ruchu (GPR 2020) planowany był w 2020 roku. Ze względu na pandemię COVID-19 i wprowadzenie stanu epidemicznego w kraju, nie wszystkie pomiary zostały przeprowadzone, a termin ich wykonania przesunięto na analogiczny okres w roku 2021. W związku z powyższym wydłużeniu uległ okres na opracowanie wyników przez GDDKiA. Wg informacji zamieszczonych na stronie internetowej GDDKiA, dokument „Ruch Drogowy 2020” opisujący szczegółowo wyniki GPR planowany jest po 1 kwietnia 2022 r.

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), świadczyć może o niedostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu drogowego. Brak wyraźnego 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 o braku zagrożenia.

Głównymi celami do osiągnięcia w 2021 roku jest realizacja przedsięwzięć zmierzających przede wszystkim do spadku liczby osób zabitych w wypadkach drogowych oraz do ograniczenia liczby zdarzeń 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 oraz rowerzystów.

**p.o. Naczelnik  
Wydziału Ruchu Drogowego  
KWP z siedzibą w Radomiu**

*podinsp. Krzysztof BIELECKI*  
/podpis na oryginale/

Wyk./Opr.  
WRD KWP zs. w Radomiu