

R-1155/17

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



A N A L I Z A

**stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym
na obszarze działania KWP zs. w Radomiu w roku 2016.**

Radom, marzec 2016

SPIS TREŚCI

I.	Słowo wstępne.	3
II.	Informacja o zdarzeniach drogowych.	4
III.	Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych.....	6
	3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.	6
	3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.....	8
	3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.....	9
IV.	Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.	10
	4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.....	10
	4.2. Wypadki z winy kierującego.....	11
	4.3. Wypadki z winy pieszego.	14
	4.4. Ofiary wypadków drogowych.....	16
V.	Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.....	18
	5.1. Miejsce powstawania wypadków.....	18
	5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.	23
	5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.....	27
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.	30
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.....	31
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.....	32
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej.....	34
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.	36
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna.....	37
XI.	Podsumowanie.....	39

I. Słowo wstępne.

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

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

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

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

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

II. Informacja o zdarzeniach drogowych.

Analizując stan bezpieczeństwa na przestrzeni trzech ostatnich lat można zauważyć, że po okresie widocznej przez kilka lat poprawy, w roku 2016 nastąpiło pogorszenie bezpieczeństwa.

W dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane główne przyczyny wzrostu zagrożenia.

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary na terenie KWP zs. w Radomiu w latach 2014-2016.

	2014	2015	2016	2014/2015		2015/2016	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2353	2211	2396	-142	-6,03	+185	+8,4
Zabici	323	317	351	-6	-1,86	+34	+10,7
Ranni	2887	2679	2883	-208	-7,20	+204	+7,6

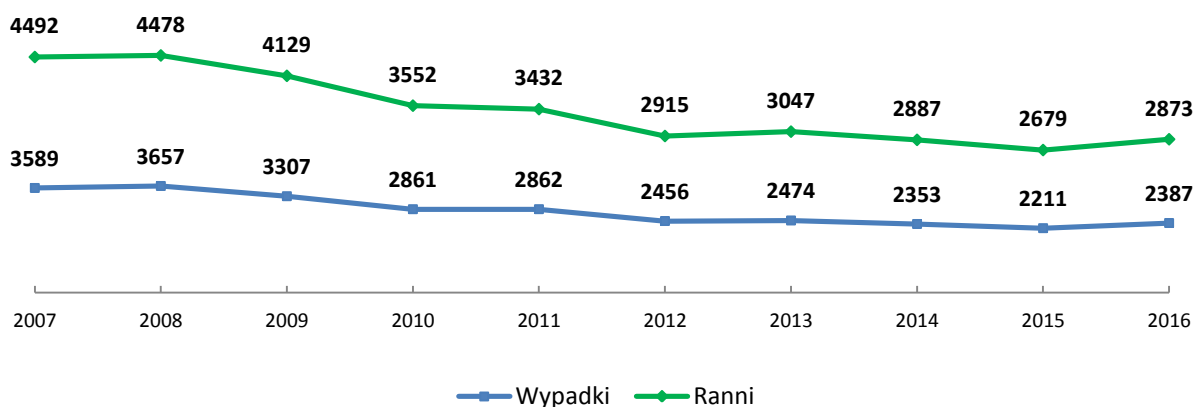
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w latach 2015-2016.

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Bydgoszcz	1022	1019	-3	-0,3	154	179	25	16,2	1154	1101	-53	-4,6	22918	26201	3283	14,3
Białystok	697	686	-11	-1,6	118	120	2	1,7	874	834	-40	-4,6	11252	12474	1222	10,9
Gdańsk	2686	2724	38	1,4	170	143	-27	-15,9	3367	3357	-10	-0,3	21014	24463	3449	16,4
Gorzów Wlkp.	640	684	44	6,9	92	113	21	22,8	789	878	89	11,3	10465	12026	1561	14,9
Katowice	3876	3638	-238	-6,1	257	256	-1	-0,4	4701	4314	-387	-8,2	45047	50419	5372	11,9
Kielce	1357	1363	6	0,4	108	107	-1	-0,9	1678	1722	44	2,6	10457	11981	1524	14,6
Kraków	3840	3938	98	2,6	198	185	-13	-6,6	4620	4763	143	3,1	27348	30218	2870	10,5
Łódź	3998	4222	224	5,6	237	214	-23	-9,7	4832	5298	466	9,6	23368	26324	2956	12,6
Lublin	1251	1262	11	0,9	189	178	-11	-5,8	1434	1481	47	3,3	16858	18972	2114	12,5
Olsztyn	1542	1624	82	5,3	140	158	18	12,9	1878	2021	143	7,6	14417	16356	1939	13,4
Opole	712	754	42	5,9	102	99	-3	-2,9	811	859	48	5,9	7948	9396	1448	18,2
Poznań	2194	2316	122	5,6	245	249	4	1,6	2520	2683	163	6,5	29558	35235	5677	19,2
Rzeszów	1712	1682	-30	-1,8	136	141	5	3,7	2131	2019	-112	-5,3	15680	18067	2387	15,2
Szczecin	1298	1332	34	2,6	125	149	24	19,2	1470	1608	138	9,4	15814	18142	2328	14,7
Warszawa	1749	1692	-57	-3,3	173	157	-16	-9,2	2027	2007	-20	-1,0	37299	44365	7066	18,9
Radom	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6	19176	22623	3447	18,0
Wrocław	2285	2308	23	1,0	185	226	41	22,2	2972	2881	-91	-3,1	34628	39394	4766	13,8
RAZEM	33070	33640	570	1,7	2946	3025	79	2,7	39937	40709	772	1,9	363247	416656	53409	14,7

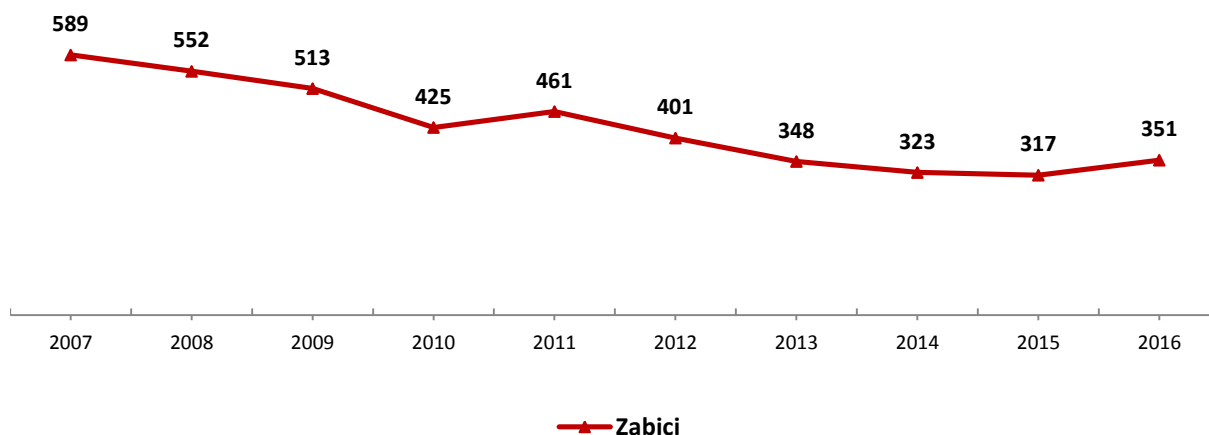
Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w latach 2014 - 2016.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2014	2015	2016	2015/2016 -/+	%	2014	2015	2016	2015/2016 -/+	%	2014	2015	2016	2015/2016 -/+	%	2014	2015	2016	2015/2016 -/+	%
Radom	417	428	439	11	2,6	29	20	38	18	90,0	519	501	536	35	7,0	2848	3012	3417	405	13,4
Płock	342	257	276	19	7,4	24	31	20	-11	-35,5	441	333	325	-8	-2,4	2321	2167	2544	377	17,4
Grójec	119	118	140	22	18,6	13	23	25	2	8,7	161	161	191	30	18,6	757	732	757	25	3,4
Ostrołęka	118	128	125	-3	-2,3	8	20	17	-3	-15,0	142	144	144	0	0,0	894	1000	1080	80	8,0
Garwolin	104	86	115	29	33,7	15	21	17	-4	-19,0	137	155	149	-6	-3,9	805	793	901	108	13,6
Żyrardów	66	85	98	13	15,3	8	14	6	-8	-57,1	86	96	136	40	41,7	689	652	753	101	15,5
Wyszków	96	88	89	1	1,1	16	13	10	-3	-23,1	118	113	108	-5	-4,4	646	619	782	163	26,3
Ostrów M.	73	54	88	34	63,0	17	11	29	18	163,6	82	61	85	24	39,3	744	733	863	130	17,7
Sierpc	89	59	84	25	42,4	8	3	11	8	266,7	104	80	99	19	23,8	299	339	302	-37	-10,9
Siedlce	79	83	77	-6	-7,2	15	17	12	-5	-29,4	103	107	85	-22	-20,6	1857	1960	2167	207	10,6
Kozienice	79	71	75	4	5,6	10	7	14	7	100,0	86	73	75	2	2,7	468	472	532	60	12,7
Płońsk	87	83	72	-11	-13,3	27	17	19	2	11,8	114	103	117	14	13,6	891	755	789	34	4,5
Sochaczew	75	74	69	-5	-6,8	19	17	15	-2	-11,8	74	82	71	-11	-13,4	633	669	794	125	18,7
Przasnysz	70	79	65	-14	-17,7	12	5	10	5	100,0	86	105	86	-19	-18,1	338	300	348	48	16,0
Maków M.	38	45	54	9	20,0	7	9	11	2	22,2	49	46	68	22	47,8	314	306	348	42	13,7
Pułtusk	38	38	54	16	42,1	9	4	9	5	125,0	37	43	72	29	67,4	403	391	452	61	15,6
Gostynin	32	34	49	15	44,1	5	1	4	3	300,0	32	36	51	15	41,7	262	264	250	-14	-5,3
Zwoleń	32	35	48	13	37,1	4	3	6	3	100,0	39	44	65	21	47,7	209	200	178	-22	-11,0
Mława	70	65	47	-18	-27,7	15	24	9	-15	-62,5	107	64	52	-12	-18,8	836	797	912	115	14,4
Węgrów	58	62	47	-15	-24,2	9	15	14	-1	-6,7	64	69	46	-23	-33,3	450	389	462	73	18,8
Przysucha	42	46	46	0	0,0	7	7	3	-4	-57,1	67	57	56	-1	-1,8	163	176	193	17	9,7
Sokołów P.	38	42	46	4	9,5	9	5	7	2	40,0	40	47	50	3	6,4	358	363	400	37	10,2
Białobrzegi	50	34	40	6	17,6	5	7	8	1	14,3	62	40	57	17	42,5	219	211	233	22	10,4
Lipsko	29	13	36	23	176,9	7	2	7	5	250,0	28	13	52	39	300,0	206	179	213	34	19,0
Szydłowiec	26	33	34	1	3,0	5	6	11	5	83,3	27	30	31	1	3,3	213	224	246	22	9,8
Ciechanów	35	28	33	5	17,9	10	10	13	3	30,0	30	22	25	3	13,6	1032	987	946	-41	-4,2
Żuromin	24	23	28	5	21,7	3	2	3	1	50,0	23	26	25	-1	-3,8	197	200	254	54	27,0
Łosice	27	20	22	2	10,0	7	3	3	0	0,0	29	28	26	-2	-7,1	287	285	297	12	4,2
RAZEM	2353	2211	2396	185	8,4	323	317	351	34	10,7	2887	2679	2883	204	7,6	19339	19175	21413	2238	11,7

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.

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

Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że najbezpieczniejszy w roku 2016 był styczeń, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Natomiast największa wypadkowość wystąpiła w lipcu.

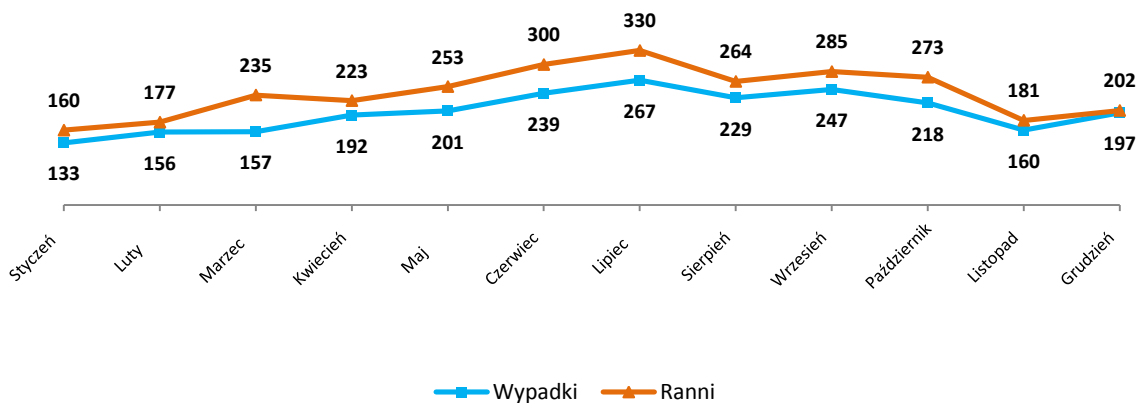
Najniebezpieczniejszy okazał się natomiast lipiec, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków i rannych.

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

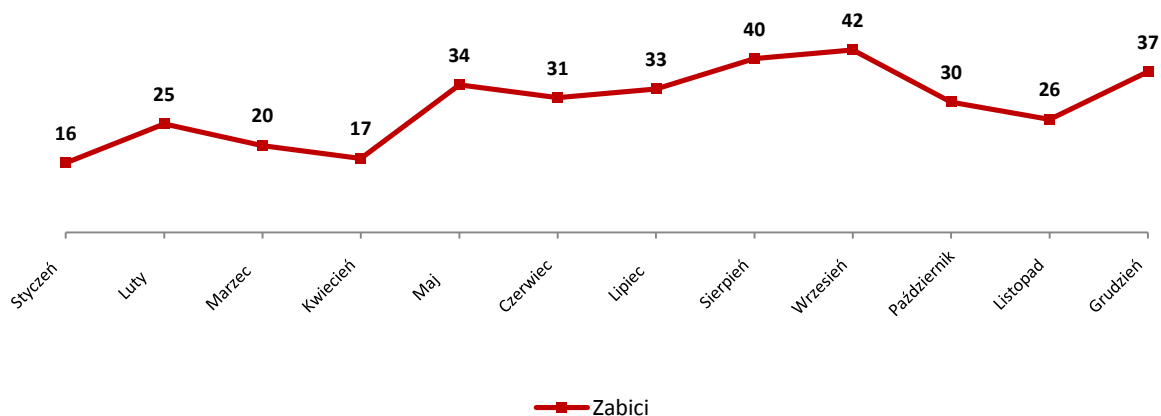
Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Styczeń	133	5,6	16	4,6	160	5,5
Luty	156	6,5	25	7,1	177	6,1
Marzec	157	6,6	20	5,7	235	8,2
Kwiecień	192	8,0	17	4,8	223	7,7
Maj	201	8,4	34	9,7	253	8,8
Czerwiec	239	10,0	31	8,8	300	10,4
Lipiec	267	11,1	33	9,4	330	11,4
Sierpień	229	9,6	40	11,4	264	9,2
Wrzesień	247	10,3	42	12,0	285	9,9
Październik	218	9,1	30	8,5	273	9,5
Listopad	160	6,7	26	7,4	181	6,3
Grudzień	197	8,2	37	10,5	202	7,0

Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



Zabici w ujęciu miesięcznym



3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

Największą liczbę wypadków odnotowywano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na soboty i niedziele (dni weekendowe).

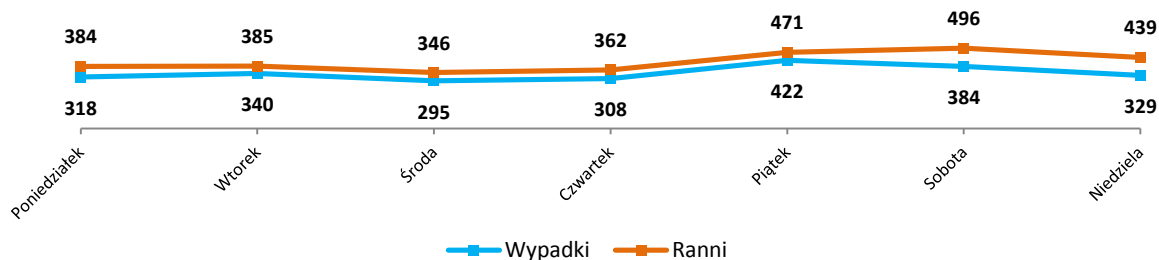
Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano również w piątki. Kolejnymi dniami tygodnia, w których odnotowano najwyższą śmiertelność były: sobota i niedziela.

Najwięcej rannych odnotowano w soboty, natomiast najmniej w środy.

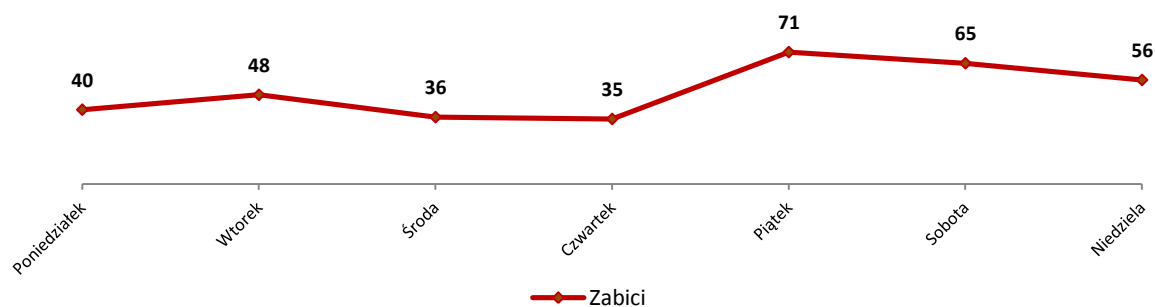
Tabela nr 5: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dni tygodnia.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Poniedziałek	318	13,3	40	11,4	384	13,3
Wtorek	340	14,2	48	13,7	385	13,4
Środa	295	12,3	36	10,3	346	12,0
Czwartek	308	12,9	35	10,0	362	12,6
Piątek	422	17,6	71	20,2	471	16,3
Sobota	384	16,0	65	18,5	496	17,2
Niedziela	329	13,7	56	16,0	439	15,2

Wypadki i ranni w ujęciu tygodniowym.



Zabici w ujęciu tygodniowym.



3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.

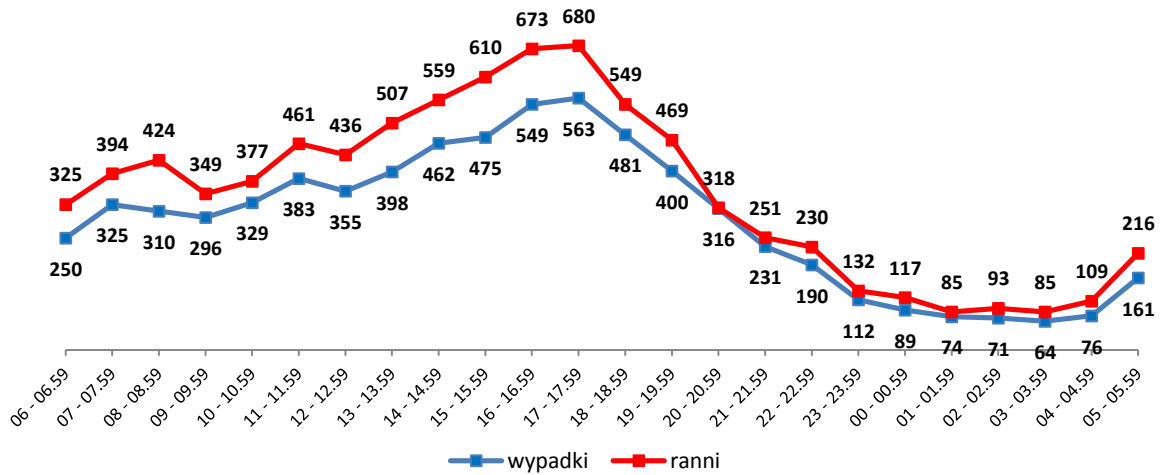
Na przestrzeni ostatnich lat największe zagrożenie w ruchu drogowym występuje niezmiennie w godzinach popołudniowych pomiędzy godzinami 14.00 a 22.00. Niemniej w tym czasokresie można wyróżnić szczególną porę tj. od 17.00 do 19.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 1.00 a 3.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 14.00 a 21.59, gdzie śmierć poniosło 166 osób tj., 57,3% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wzrasta w sposób widoczny od godziny 17.00.

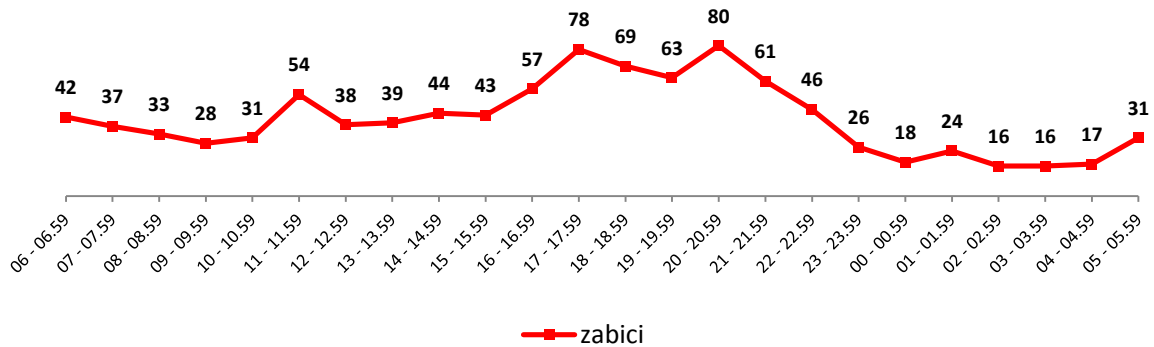
Tabela nr 6: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dobowym.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
06-06.59	84	3,5	10	2,8	94	3,3
07-07.59	109	4,5	16	4,6	136	4,7
08-08.59	99	4,1	9	2,6	122	4,2
09-09.59	106	4,4	10	2,8	135	4,7
10-10.59	111	4,6	10	2,8	124	4,3
11-11.59	128	5,3	23	6,6	148	5,1
12-12.59	130	5,4	16	4,6	150	5,2
13-13.59	145	6,1	11	3,1	186	6,5
14-14.59	160	6,7	13	3,7	196	6,8
15-15.59	159	6,6	20	5,7	215	7,5
16-16.59	157	6,6	18	5,1	193	6,7
17-17.59	191	8,0	25	7,1	234	8,1
18-18.59	154	6,4	21	6,0	174	6,0
19-19.59	162	6,8	23	6,6	200	6,9
20-20.59	109	4,5	23	6,6	109	3,8
21-21.59	79	3,3	23	6,6	90	3,1
22-22.59	70	2,9	20	5,7	75	2,6
23-23.59	44	1,8	11	3,1	56	1,9
00-00.59	30	1,3	4	1,1	38	1,3
01-01.59	25	1,0	11	3,1	21	0,7
02-02.59	31	1,3	10	2,8	40	1,4
03-03.59	18	0,8	6	1,7	20	0,7
04-04.59	37	1,5	9	2,6	55	1,9
05-05.59	58	2,4	9	2,6	72	2,5

Wypadki i ranni w układzie dobowym.



Zabici w układzie dobowym.



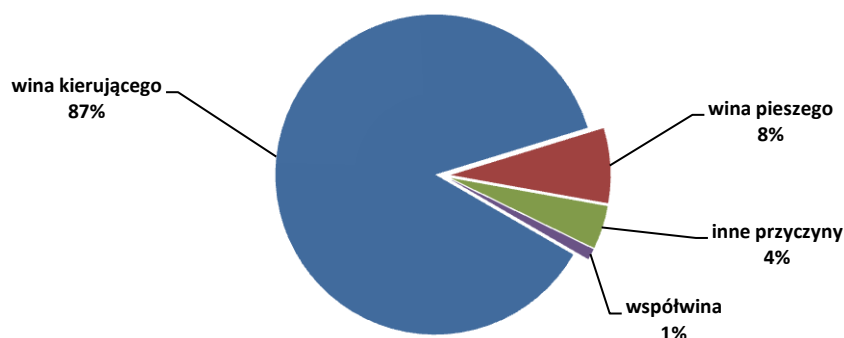
IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
z winy kierującego	1864	2083	219	11,7	232	282	50	21,6	2369	2595	226	9,5	1564	1794	2301	14,7
z winy pieszego	192	181	-11	-5,7	51	50	-1	-2,0	147	133	-14	-9,5	131	134	3	2,3
z innych przyczyn	121	105	-16	-13,2	24	13	-11	-45,8	131	121	-10	-7,6	3010	2855	-155	-5,1
współwina	34	27	-7	-20,6	10	6	-4	-40,0	32	34	2	6,3	390	479	89	22,8
RAZEM	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6	1917	2141	2238	11,7
													5	3		

Winni spowodowania wypadków drogowych.



4.2. Wypadki z winy kierującego.

W 2016 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 84% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 80,3% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 90,0% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 219 tj. 11,7%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 50 os. tj. 21,6%
- ⇒ spadek liczby rannych o 226 tj. 9,5%

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

- ⇒ **86,9%** (84,3) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **80,3%** (73,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **88,3%** (88,4) ofiar rannych,
- ⇒ **83,8%** (81,6) kolizji drogowych.

Tabela nr 8: Przyczyny zdarzeń z winy kierujących pojazdami.

	Liczba Wypadków				Liczba Zabitych				Liczba Rannych			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	606	625	19	3,1	95	111	16	16,8	809	793	-16	-2,0
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	482	538	56	11,6	25	45	20	80,0	642	690	48	7,5
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	203	220	17	8,4	19	18	-1	-5,3	199	219	20	10,1
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	111	145	34	30,6	5	3	-2	-40,0	140	191	51	36,4
Nieprawidłowe wyprzedzanie	129	144	15	11,6	27	26	-1	-3,7	177	209	32	18,1
Nieprawidłowe skręcanie	52	72	20	38,5	5	9	4	80,0	57	77	20	35,1
Zmęczenie, zaśnięcie	39	67	28	71,8	22	15	-7	-31,8	67	97	30	44,8
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	27	46	19	70,4	8	15	7	87,5	29	56	27	93,1

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **30,0%** (32,5%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: **25,8%** (25,9%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu: **10,6%** (10,9%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **6,9%** (6,9%)

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
25 - 39	591	659	68	11,5	78	88	10	12,8	771	817	46	6,0
40 - 59	462	497	35	7,6	50	69	19	38,0	592	614	22	3,7
18 - 24	436	477	41	9,4	62	68	6	9,7	593	637	44	7,4
60 i więcej	245	296	51	20,8	32	47	15	46,9	271	353	82	30,3
15 - 17	22	43	21	95,5	2	5	3	150,0	23	46	23	100,0
07 - 14	24	30	6	25,0	1	3	2	200,0	27	28	1	3,7
do 06	1	2	1	100,0	0	0	0	-	1	2	1	100,0

Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku

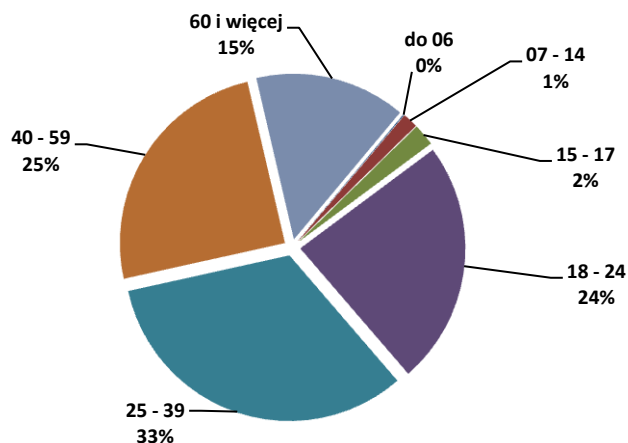
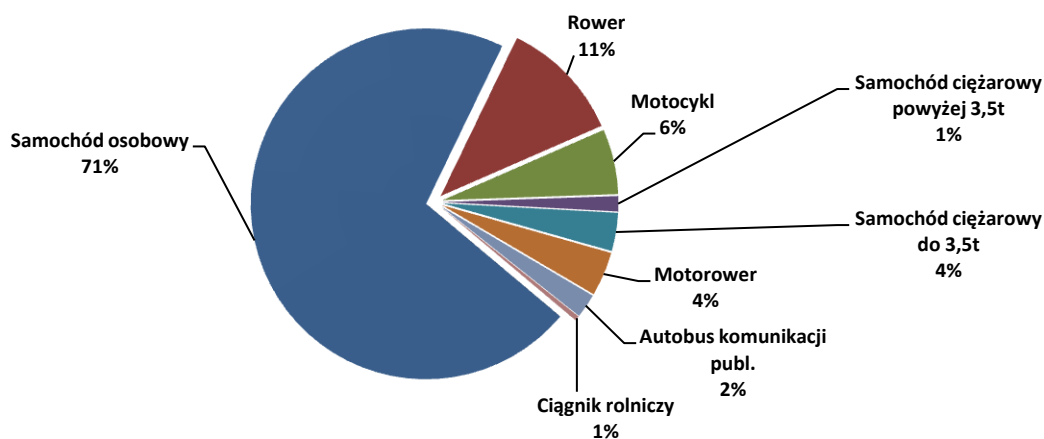


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Samochód osobowy	141	176	152	8,0	1589	1744	155	9,8
Rower	38	43	5	13,2	221	262	41	18,6
Motocykl	11	25	14	127,3	102	137	35	34,3
Motorower	7	14	7	100	97	96	-1	-1,0
Samochód ciężarowy DMC do 3,5t	2	6	4	200,0	15	89	74	493,3
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5t	0	2	2	-	1	36	35	3500,0
Ciągnik rolniczy	3	1	-2	-66,7	13	11	-2	-15,4
Autobus inny	5	0	-5	-100	37	3	-34	-91,9
Inny pojazd	1	0	-1	-	12	0	-12	-100,0
Nieustalony	0	0	0	-	1	3	2	200,0
Samochód ciężarowy do przewozu ładunków bez przyczepy	8	0	-8	-	63	0	-63	-
Samochód ciężarowy do przewozu ładunków z przyczepą	2	0	-2	-	13	0	-13	-

Ofiary wg rodzaju pojazdu



4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2016 roku spowodowali oni 7,6% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 14,2% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 4,6% ogółu rannych.

Porównanie do okresu styczeń – grudzień 2015 roku wygląda następująco:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 11 tj. 5,7%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 1 tj. 2,0%
- ⇒ spadek liczby rannych o 14 tj. 9,5%

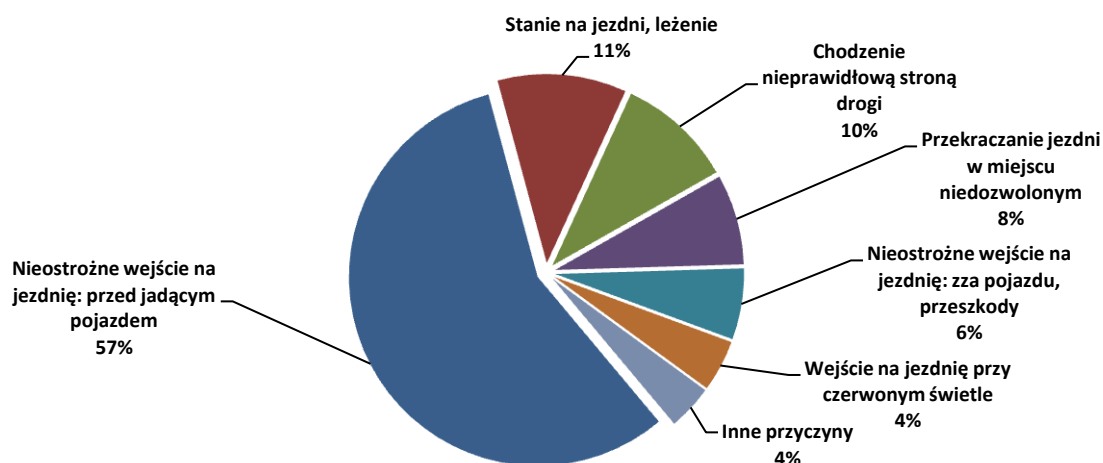
W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – zdarzenia spowodowane przez pieszych stanowią:

- ⇒ **7,6 %** (8,6 %) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **14,2 %** (16,1 %) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **4,6 %** (5,5 %) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszego.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	113	103	-10	-8,8	28	21	-7	-25,0	89	84	-5	-5,6
Stanie na jezdni, leżenie	21	20	-1	-4,8	10	13	3	30,0	11	7	-4	-36,4
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	19	18	-1	-5,3	7	7	0	0,0	14	11	-3	-21,4
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	15	14	-1	-6,7	5	4	-1	-20,0	10	10	0	0,0
Nieostrożne wejście na jezdnię z za pojazdu, przeszkody	13	11	-2	-15,4	0	3	3	-	13	8	-5	-38,5
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	7	8	1	14,3	0	0	0	-	7	8	1	14,3
Inne przyczyny	3	7	4	133,3	1	2	1	100,0	2	5	3	150,0
Zatrzymanie, cofnięcie się	1	0	-1	-	0	0	0	-	1	0	-1	-
RAZEM	192	181	-11	-5,7	51	50	-1	-2,0	147	133	-14	-9,5

Przyczyny wypadków z winy pieszych



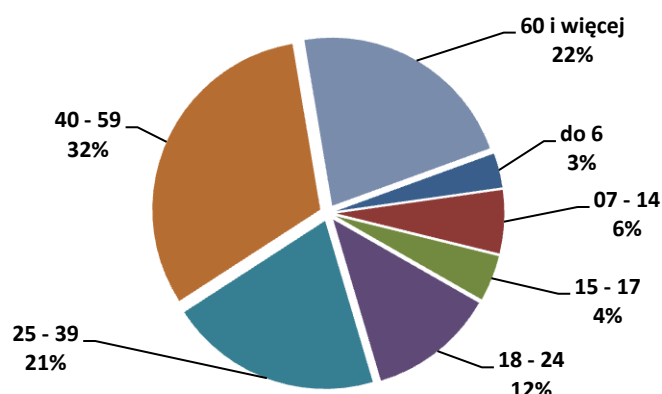
Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 103 wypadki tj. 57% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 11 wypadków tj. 6% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ stanie na jezdni, leżenie – 20 wypadków tj. 11,0% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
40 - 59	59	57	-2	-3,4	17	25	8	47,1	44	33	-11	-25,0
25 - 39	43	37	-6	-14,0	11	9	-2	-18,2	34	28	-6	-17,6
60 i więcej	40	40	0	0,0	21	12	-9	-42,9	21	28	7	33,3
07 - 14	24	11	-13	-54,2	0	0	0	-	24	11	-13	-54,2
18 - 24	15	22	7	46,7	2	4	2	100,0	13	19	6	46,2
15 - 17	8	8	0	0,0	0	0	0	-	8	8	0	0,0
do 06	3	6	3	100,0	0	0	0	-	3	6	3	100,0
RAZEM	192	181	-11	-5,7	51	50	-1	-2,0	147	133	-14	-9,5

Piesi sprawcy wypadków wg wieku.



Spośród grup wiekowych pieszych-sprawców, najwięcej wypadków tj. 31% ogółu, spowodowały osoby w wieku 40-59 lat. W tej grupie odnotowano również największą liczbę rannych oraz zabitych tj. 50% wszystkich zabitych.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano w 2016 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego poszkodowane zostało 3234 osoby, w tym 351 poniosło śmierć, a 2883 osób zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w 2016 roku stanowiła grupa użytkowników samochodów osobowych ok. 59,4%. Drugą w kolejności grupą zagrożoną byli piesi, którzy stanowili ok. 16% ogółu ofiar.

Podkreślenia wymaga fakt, że „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego stanowią 33,8% wszystkich ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Użytkownicy samochodów osobowych	141	176	35	24,8	1589	1744	155	9,8
Piesi	99	83	-16	-16,2	489	436	-53	-10,8
Rowerzyści	38	43	5	13,2	221	262	41	18,6
Użytkownicy motocykli	11	25	14	127,3	102	137	35	34,3
Motorowerzyści	7	14	7	100,0	97	96	-1	-1,0
Użytkownicy samochodów ciężarowych	12	8	-4	-33,3	92	125	33	35,9
Użytkownicy czterokołowców	0	1	1	-	0	6	6	-
Użytkownicy ciągników	3	1	-2	-66,7	13	11	-2	-15,4
Użytkownicy innych pojazdów	1	0	-1	-100,0	13	0	-13	-100,0
Użytkownicy autobusów	5	0	-5	-100,0	62	63	1	1,6
Pojazd nieustalony	0	0	0	-	1	3	2	200,0
RAZEM	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6

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

Ofiary śmiertelne dominują w obszarach niezabudowanych i stanowią tam blisko 68% wszystkich zabitych. Natomiast w obszarach zabudowanych podział na zabitych i rannych rozkłada się w miarę równomiernie.

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.

	Ofiary - obszar					Zabici - obszar					Ranni - obszar				
	ogółem	N	%	Z	%	ogółem	N	%	Z	%	ogółem	N	%	Z	%
Styczeń	176	93	2,9	83	2,6	16	12	3,4	4	1,1	160	81	2,8	79	2,7
Luty	202	92	2,8	110	3,4	25	17	4,8	8	2,3	177	75	2,6	102	3,5
Marzec	255	148	4,6	107	3,3	20	12	3,4	8	2,3	235	136	4,7	99	3,4
Kwiecień	240	92	2,8	148	4,6	17	11	3,1	6	1,7	223	81	2,8	142	4,9
Maj	287	158	4,9	129	4,0	34	28	8,0	6	1,7	253	130	4,5	123	4,3
Czerwiec	331	164	5,1	167	5,2	31	20	5,7	11	3,1	300	144	5,0	156	5,4
Lipiec	363	198	6,1	165	5,1	33	20	5,7	13	3,7	330	178	6,2	152	5,3
Sierpień	304	149	4,6	155	4,8	40	25	7,1	15	4,3	264	124	4,3	140	4,9
Wrzesień	327	156	4,8	171	5,3	42	30	8,5	12	3,4	285	126	4,4	159	5,5
Październik	303	156	4,8	147	4,5	30	25	7,1	5	1,4	273	131	4,5	142	4,9
Listopad	207	84	2,6	123	3,8	26	16	4,6	10	2,8	181	68	2,4	113	3,9
Grudzień	239	103	3,2	136	4,2	37	22	6,3	15	4,3	202	81	2,8	121	4,2
RAZEM	3234	1593	49,3	1641	50,7	351	238	67,8	113	32,2	2883	1355	47,0	1528	53,0

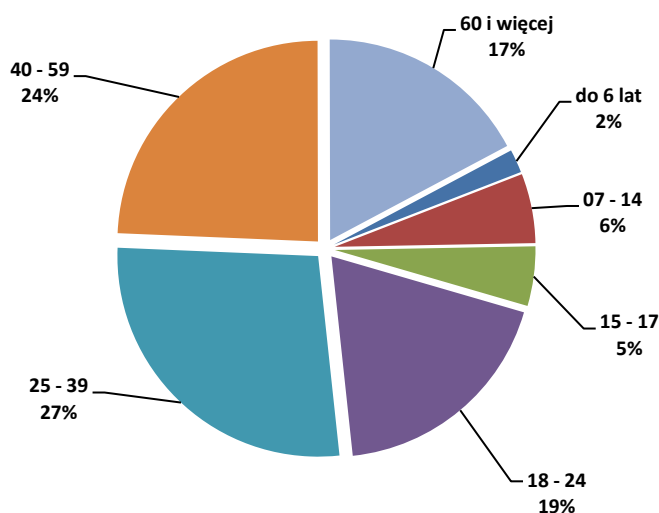
Z – obszar zabudowany

N – obszar niezabudowany

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba Ofiar				Liczba Zabitych				Liczba Rannych			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
25 - 39	826	885	59	7,1	81	92	11	13,6	745	793	48	6,4
40 - 59	748	786	38	5,1	85	97	12	14,1	663	689	26	3,9
18 - 24	554	608	54	9,7	46	50	4	8,7	508	558	50	9,8
60 i więcej	506	558	52	10,3	86	88	2	2,3	420	470	50	11,9
07 - 14	162	181	19	11,7	7	10	3	42,9	155	171	16	10,3
15 - 17	135	155	20	14,8	11	10	-1	-9,1	124	145	21	16,9
do 06	65	61	-4	-6,2	1	4	3	300,0	64	57	-7	-10,9

Ofiary wypadków drogowych wg wieku.



V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

5.1. Miejsce powstawania wypadków.

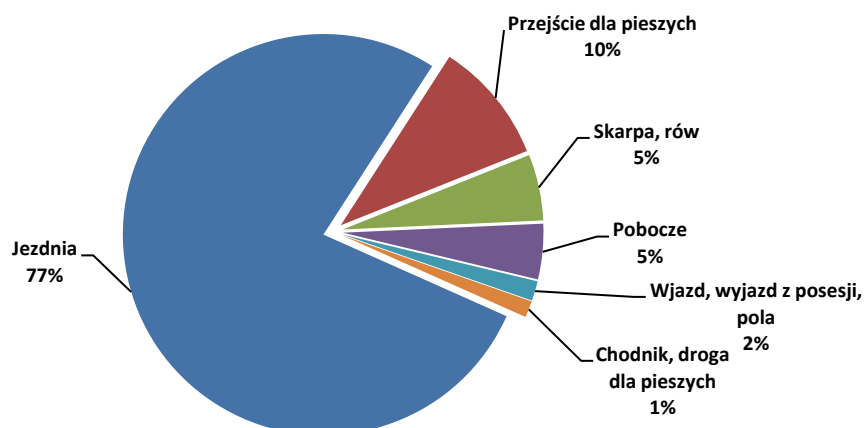
Jak wskazują dane, do 75,3% wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 78,9% spośród wszystkich ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, skarpy i rowy oraz pobocza, gdzie zaistniało odpowiednio 9,6%, 5,2% i 4,3% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Jezdnia	1690	1804	114	6,7	236	277	41	17,4	2081	2246	165	7,9
Przejście dla pieszych	206	229	23	11,2	19	20	1	5,3	208	225	17	8,2
Skarpa, rów	117	124	7	6,0	32	18	-14	-43,8	159	159	0	0,0
Pobocze	101	104	3	3,0	20	22	2	10,0	130	115	-15	-11,5
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	32	37	5	15,6	4	3	-1	-25,0	35	39	4	11,4
Chodnik, droga dla pieszych	27	31	4	14,8	1	1	0	0,0	27	37	10	37,0

Miejsca zdarzeń drogowych.



Spośród wszystkich rodzajów wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 54% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 47,7% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 59,3% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 20,2% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęły 23,6% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 15% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Zderzenie pojazdów boczne	559	650	91	16,3	45	65	20	44,4	720	837	117	16,3
Najechanie na pieszego	546	483	-63	-11,5	99	83	-16	-16,2	492	432	-60	-12,2
Zderzenie pojazdów tylne	311	366	55	17,7	36	25	-11	-30,6	365	468	103	28,2
Zderzenie pojazdów czołowe	257	279	22	8,6	53	81	28	52,8	410	404	-6	-1,5
Wywrócenie się pojazdu	180	213	33	18,3	19	26	7	36,8	231	266	35	15,2
Najechanie na drzewo	158	183	25	15,8	44	53	9	20,5	220	217	-3	-1,4
Inne	79	100	21	26,6	11	5	-6	-54,5	89	125	36	40,4
Najechanie na słup, znak	32	51	19	59,4	2	5	3	150,0	38	56	18	47,4
Najechanie na zwierzę	20	20	0	0,0	1	2	1	100,0	27	25	-2	-7,4
Wypadek z pasażerem	25	19	-6	-24,0	1	0	-1	-100,0	32	20	-12	-37,5

Najechnanie na barierę ochronną	17	15	-2	-11,8	1	3	2	200,0	22	18	-4	-18,2
Najechnanie na pojazd unieruchomiony	25	14	-11	-44,0	4	3	-1	-25,0	31	12	-19	-61,3
Najechnanie na dziurę, wybój, garb	2	3	1	50,0	1	0	-1	-100,0	2	3	1	50,0
Najechnanie na zaporę kolejową	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-
RAZEM	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6

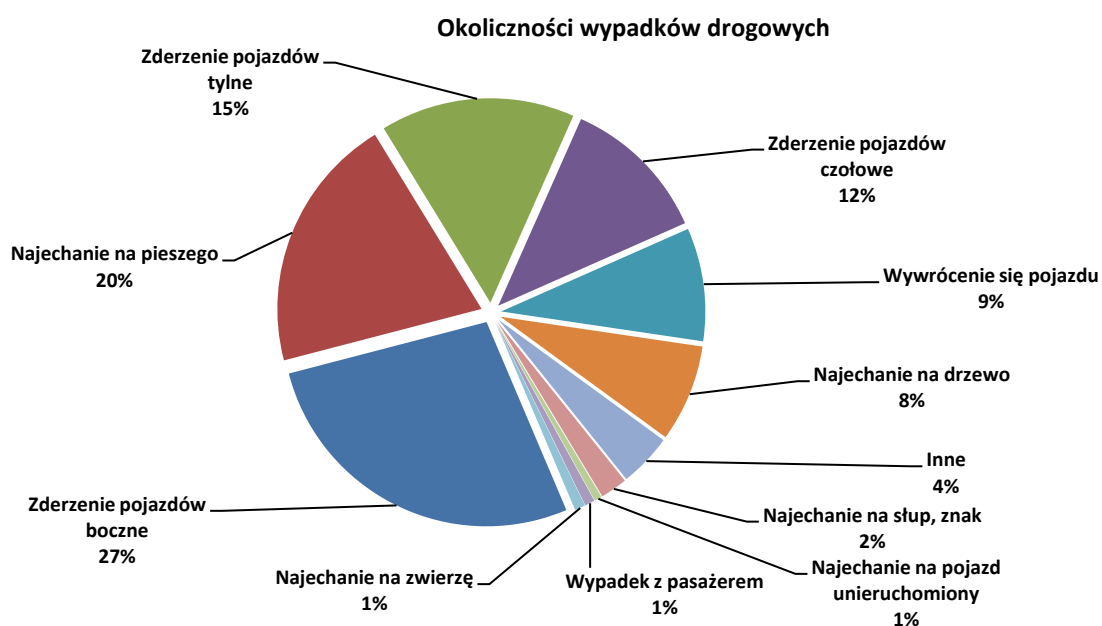


Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Odcinek prosty	1319	1400	81	6,1	215	223	8	3,7	1536	1605	69	4,5
Zakręt, łuk	268	299	31	11,6	53	63	10	18,9	344	371	27	7,8
Spadek	7	10	3	42,9	1	3	2	200,0	7	10	3	42,9
Wzniesienie	12	9	-3	-25,0	3	2	-1	-33,3	14	14	0	0,0
Wierzchołek	3	4	1	33,3	0	0	0	0	6	6	0	0,0

Geometria drogi

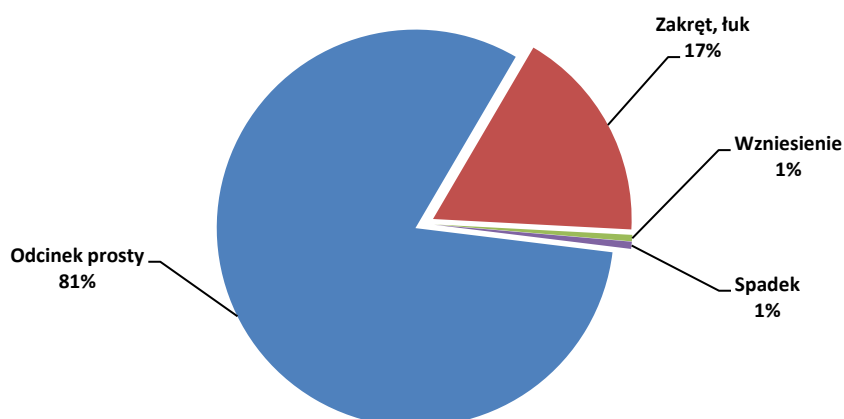


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Światło dzienne	1425	1599	174	12,2	154	180	26	16,9	1791	1970	179	10,0
Noc - droga oświetlona	300	321	21	7,0	45	36	-9	-20,0	344	376	32	9,3
Noc - droga nieoświetlona	336	307	-29	-8,6	96	111	15	15,6	376	326	-50	-13,3
Zmrok, świt	150	169	19	12,7	22	24	2	9,1	168	211	43	25,6
RAZEM	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6

Pora dnia występowania wypadków drogowych

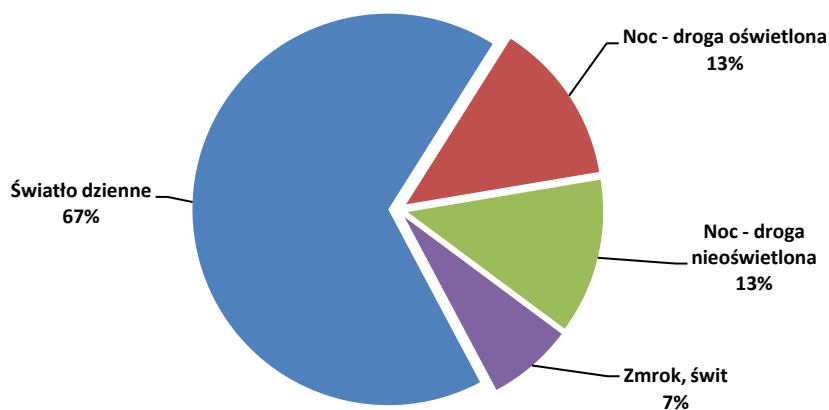


Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Twarda	2191	2376	185	8,4	313	347	34	10,9	2651	2865	214	8,1
Gruntowa	20	20	0	0,0	4	4	0	0,0	28	18	-10	-35,7
RAZEM	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6

Nawierzchnia drogi

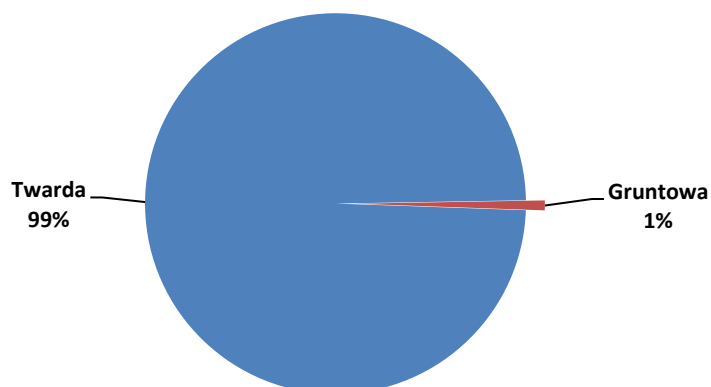
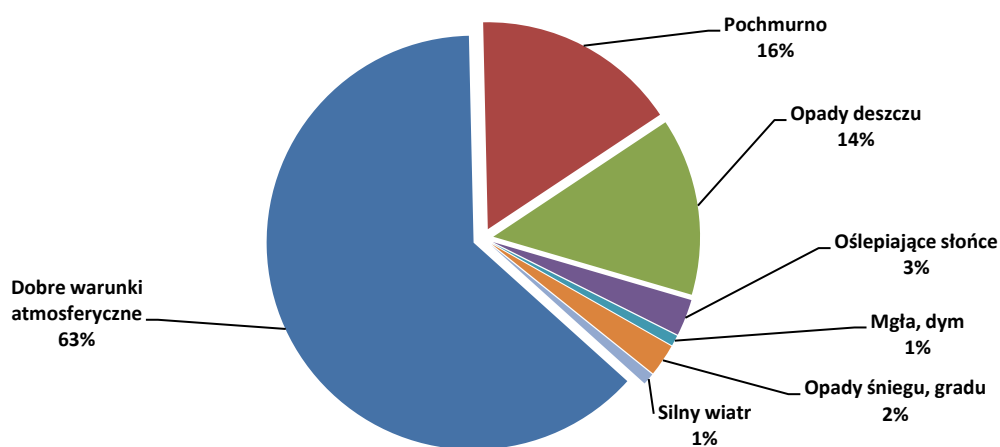


Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Dobre warunki atmosferyczne	1443	1517	74	5,1	204	220	16	7,8	1758	1819	61	3,5
Pochmurno	316	386	70	22,2	57	49	-8	-14,0	376	466	90	23,9
Opady deszczu	289	334	45	15,6	39	52	13	33,3	340	399	59	17,4
Oślepiające słońce	63	69	6	9,5	3	8	5	166,7	76	91	15	19,7
Mgła, dym	40	20	-20	-50,0	5	6	1	20,0	58	22	-36	-62,1
Opady śniegu, gradu	35	61	26	74,3	3	12	9	300,0	42	77	35	83,3
Silny wiatr	32	22	-10	-31,3	9	4	-5	-55,6	36	26	-10	-27,8

Warunki atmosferyczne



5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

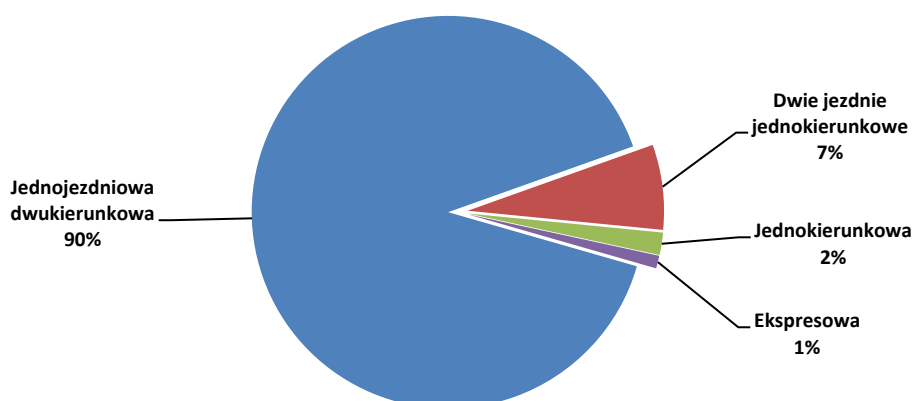
Zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano 90% wszystkich wypadków. W zdarzeniach tych zginęło 96% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 89% ogółu rannych.

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

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Jednojezdniowa dwukierunkowa	1990	2151	161	8,1	305	336	31	10,2	2412	2566	154	6,4
Dwie jezdnie jednokierunkowe	155	167	12	7,7	7	5	-2	-28,6	184	215	31	16,8
Jednokierunkowa	42	44	2	4,8	0	1	1	-	47	53	6	12,8
Ekspresowa	19	25	6	31,6	4	8	4	100,0	30	40	10	33,3
Autostrada	5	9	4	80,0	1	1	0	0,0	6	9	3	50,0
RAZEM	2211	2396	185	8,4	317	351	34	10,7	2679	2883	204	7,6

Wypadki w odniesieniu do rodzaju (przekroju) drogi.



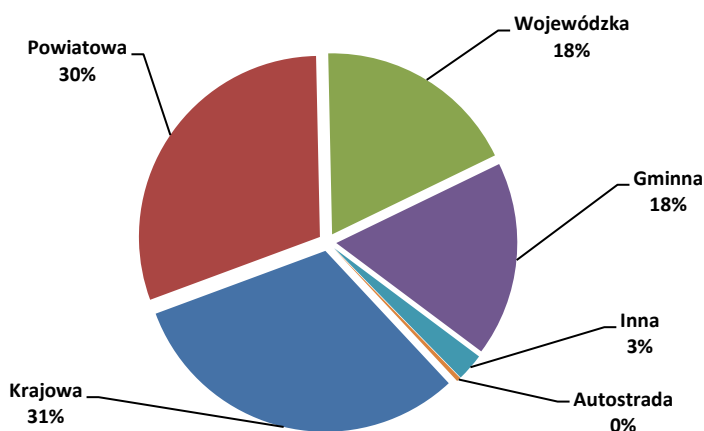
Zdecydowanie największe zagrożenie niesie za sobą poruszanie się po drogach krajowych i powiatowych, gdzie zaistniało odpowiednio 31% i 30% ogółu wypadków drogowych. O ile liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na podobnym poziomie, to niestety na drogach krajowych śmiertelność jest dominująca, gdyż zginęło tam 37,3% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Wart zauważyć, że największy ilościowy przyrost ofiar śmiertelnych wystąpił na drogach wojewódzkich z 59 do 80 tj. 35,6% wzrostu. Zatem zabici na tej sieci dróg stanowili aż 61,8% w ogólnej skali wzrostu ofiar śmiertelnych..

Tabela nr 23. Kategoria drogi.

	Wypadki				Zabici				Ranni			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Krajowa	689	750	61	8,9	125	131	6	4,8	874	984	110	12,6
Powiatowa	690	726	36	5,2	89	93	4	4,5	827	835	8	1,0
Wojewódzka	425	435	10	2,4	59	80	21	35,6	516	528	12	2,3
Gminna	378	417	39	10,3	42	44	2	4,8	431	465	34	7,9
Inne	24	59	35	145,8	1	2	1	100,0	25	62	37	148,0
Autostrada	5	9	4	80,0	1	1	0	0,0	6	9	3	50,0

Wypadki w odniesieniu do rodzaju (przekroju) drogi.



AUTOSTRADA

Przez teren działania KWP Radom przebiega odcinek autostrady A2 o długości 17,86 km oraz A1 o długości ok. 3,2 km. Na tych odcinkach doszło do: 9 (5) wypadków w których jedna osoba zginęła, 9 (6) osób zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 4 tj. 80%,
- ⇒ bez zmian liczba ofiar śmiertelnych 1 (1),
- ⇒ wzrost liczby rannych o 3 tj. 50%.

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

- ⇒ **0,4%** (0,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **0,28%** (0,3%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **0,3%** (0,22%) ofiar rannych.

DROGI KRAJOWE

Przez teren KWP Radom przebiega 23 drogi krajowe o łącznej dł. ok. 1737,588 km. Na drogach tych doszło do: 750 (689) wypadków w których 131 (125) osób poniosło śmierć a 984 (874) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 61 tj. 8,9%,
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 6 tj. 4,8%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 110 tj. 12,6%.

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

- ⇒ **31,3%** (31,1%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **37,3%** (39,4%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **34,1%** (32,6%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg krajowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 2,3 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 13,3 km,
- ⇒ ofiara ranna co 1,7 km.

DROGI WOJEWÓDZKIE

Na terenie KWP Radom przebiega 85 dróg wojewódzkich o łącznej dł. ok. 2073,548 km. Na drogach tych doszło do: 435 (425) wypadków w których 80 (59) poniosło śmierć a 528 (516) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 10 tj. 2,4%,
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 21 tj. 35,6%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 12 tj. 2,3%.

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

- ⇒ **18,2%** (19,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **22,8%** (18,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **18,3%** (19,3%) ofiar rannych,

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg wojewódzkich kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 4,7 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 25,9 km,
- ⇒ ofiara ranna co 3,9 km.

DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP Radom łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 726 (690) wypadków w których 93 (89) osób poniosło śmierć, a 835 (827) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 36 tj. 5,2%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 4 tj. 4,5%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 8 tj. 1,0%

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

- ⇒ **30,3%** (31,2) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **26,5%** (28,1) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **29,0%** (30,9) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 16,3 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 127,5 km,
- ⇒ ofiara ranna co 14,2 km.

DROGI GMINNE

Na terenie KWP Radom przebiega sieć dróg gminnych o łącznej dł. ok. 15800 km. Na drogach tych doszło do: 417 (378) wypadków w których 44 (42) osób poniosło śmierć a 465 (431) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost wypadków o 39 tj. 10,3%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 2 tj. 4,8%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 34 tj. 7,9%

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

- ⇒ **17,4%** (17,1) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,5%** (13,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **16,1%** (16,1) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg gminnych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 37,9 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 359,1 km,
- ⇒ ofiara ranna co 33,9 km.

5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.

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

Tabela nr 24: Najbardziej zagrożone drogi krajowe.

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
K7/S7	92	108	16	17,4	16	25	9	56,3	116	162	46	39,7	994	1079	85	8,6
K50	62	67	5	8,1	22	17	-5	-22,7	80	85	5	6,3	568	523	-45	-7,9
K60/S60	68	76	8	11,8	13	15	2	15,4	81	80	-1	-1,2	688	807	119	17,3
K62	79	90	11	13,9	15	12	-3	-20,0	100	108	8	8,0	556	569	13	2,3
K8/S8	19	35	16	84,2	4	9	5	125,0	20	50	30	150,0	274	429	155	56,6
K48	33	36	3	9,1	4	7	3	75,0	37	39	2	5,4	154	165	11	7,1
K10	18	36	18	100,0	2	6	4	200,0	20	53	33	165,0	110	126	16	14,5
K79	37	46	9	24,3	4	6	2	50,0	41	62	21	51,2	232	255	23	9,9
K92	10	19	9	90,0	1	6	5	500,0	12	23	11	91,7	105	130	25	23,8
K12	78	61	-17	-21,8	7	5	-2	-28,6	97	81	-16	-16,5	435	524	89	20,5
K61	32	45	13	40,6	3	5	2	66,7	32	67	35	109,4	303	347	44	14,5
K2	19	17	-2	-10,5	5	4	-1	-20,0	29	22	-7	-24,1	200	222	22	11,0
K63	24	16	-8	-33,3	5	3	-2	-40,0	27	20	-7	-25,9	205	202	-3	-1,5
K9	19	30	11	57,9	1	3	2	200,0	21	36	15	71,4	242	333	91	37,6
K17/S17	28	21	-7	-25,0	14	2	-12	-85,7	70	33	-37	-52,9	170	217	47	27,6

K53	16	12	-4	-25,0	2	2	0	0,0	16	15	-1	-6,3	110	125	15	13,6
K57	38	19	-19	-50,0	4	2	-2	-50,0	56	28	-28	-50,0	123	116	-7	-5,7
K76	6	10	4	66,7	1	2	1	100,0	8	12	4	50,0	91	81	-10	-11,0
K19	6	4	-2	-33,3	1	0	-1	-100,0	5	5	0	0,0	104	106	2	1,9
K70	5	2	-3	-60,0	1	0	-1	-100,0	6	3	-3	-50,0	15	14	-1	-6,7
RAZEM	689	750	61	8,9	125	131	6	4,8	874	984	110	12,6	5679	6369	690	12,2

Droga krajowa nr 50

Na drodze krajowej nr 50 wydarzyło się: 67 (62) wypadków w których 17 (22) osób poniosło śmierć a 85 (80) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 5 tj. 8,1%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 22,7%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 5 tj. 6,3%

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

- ⇒ **8,9%** (9,0) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **13,0%** (17,6) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **8,6%** (9,2) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 7

Droga K7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w okresie 12 miesięcy 2016r. odnotowano 108 (92) wypadków, w których zginęło 25 (16) osób, a 162 (116) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost wypadków o 16 tj. 17,4 %
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 9 tj. 56,3%
- ⇒ spadek liczby rannych o 46 tj. 39,7%

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

- ⇒ **14,4%** (13,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **19,1%** (12,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **16,5%** (13,3) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 62

Droga krajowa nr 62 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. Na tej drodze wydarzyło się: 90 (79) wypadki w których zginęło 12 (15) osób, a 108 (100) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 11 tj. 13,9%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 3 tj. 20,0%
- ⇒ wzrost rannych o 8 tj. 8,0%

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

- ⇒ **12,0%** (11,5) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **9,2%** (12,0) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **11,0%** (11,4) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 17

Na drodze krajowej nr 17 wydarzyło się: 21 (28) wypadków w których 2 (14) osób poniosło śmierć a 33 (70) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 7 tj. 25%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 12 tj. 85,7%
- ⇒ spadek liczby rannych o 37 tj. 52,9%

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń na drogach krajowych, na K17/S17 zaistniało:

- ⇒ **2,8%** (4,0) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **1,5%** (11,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **3,6%** (2,6) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 60

Na drodze krajowej nr K60 wydarzyło się: 76 (68) wypadków, w których 15 (13) osoby poniosły śmierć a 80 (81) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 8 tj. 11,8%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 2 tj. 15,4%

⇒ spadek liczby rannych o 1 tj. 1,2%

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

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

⇒ **11,5%** (10,4) ofiar śmiertelnych,

⇒ **8,1%** (9,2) ofiar rannych.

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

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

Pozytywnym jest odnotowany duży spadek ofiar śmiertelnych na drogach K50, K62, K12, K2, K63, K17, K57, K19 i K70. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi K17 (spadek liczby zabitych o 12 osób) oraz K50 (spadek liczby zabitych o 5 osób).

5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Zagrożenie na drogach wojewódzkich.

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
728	18	14	-4	-22	3	9	6	200,0	24	13	-11	-45,8	80	70	-10	-12,5
627	17	22	5	29	3	6	3	100,0	19	21	2	10,5	201	227	26	12,9
694	11	18	7	64	2	5	3	150,0	13	15	2	15,4	80	90	10	12,5
744	8	11	3	38	1	4	3	300,0	9	17	8	88,9	63	73	10	15,9
632	7	6	-1	-14	0	4	4	-	9	9	0	0,0	48	52	4	8,3
560	4	16	12	300	0	3	3	-	5	17	12	240,0	65	44	-21	-32,3
677	8	11	3	38	3	3	0	0,0	10	16	6	60,0	55	56	1	1,8
733	7	10	3	43	0	3	3	-	11	12	1	9,1	27	34	7	25,9
540	2	5	3	150	0	2	2	-	2	4	2	100,0	3	19	16	533,3
541	10	16	6	60	0	2	2	-	12	18	6	50,0	103	94	-9	-8,7
544	19	19	0	0	2	2	0	0,0	22	22	0	0,0	163	219	56	34,4
563	5	6	1	20	0	2	2	-	5	6	1	20,0	56	94	38	67,9
577	14	14	0	0	3	2	-1	-33,3	23	12	-11	-47,8	59	56	-3	-5,1
614	3	4	1	33	0	2	2	-	3	3	0	0,0	19	17	-2	-10,5
616	1	4	3	300	0	2	2	-	2	8	6	300,0	29	39	10	34,5
617	4	4	0	0	1	2	1	100,0	4	2	-2	-50,0	34	39	5	14,7
626	5	5	0	0	1	2	1	100,0	4	3	-1	-25,0	14	20	6	42,9
696	2	3	1	50	1	2	1	100,0	2	1	-1	-50,0	30	44	14	46,7

731	15	16	1	7	4	2	-2	-50,0	18	23	5	27,8	54	55	1	1,9
570	1	1	0	0	0	2	2	-	1	1	0	0,0	6	12	6	100,0
265	1	4	3	300	0	1	1	-	1	4	3	300,0	16	13	-3	-18,8
561	12	6	-6	-50	0	1	1	-	21	9	-12	-57,1	21	20	-1	-4,8
567	12	10	-2	-17	0	1	1	-	17	16	-1	-5,9	79	94	15	19,0
583	1	3	2	200	0	1	1	-	1	2	1	100,0	5	8	3	60,0
615	8	4	-4	-50	1	1	0	0,0	8	4	-4	-50,0	91	84	-7	-7,7
645	7	4	-3	-43	2	1	-1	-50,0	10	4	-6	-60,0	34	45	11	32,4
647	1	1	0	0	0	1	1	-	1	0	-1	-100,0	4	12	8	200,0

Największe zagrożenie, a zarazem największa ofiarochłonność w 2016 roku wystąpiła na drodze wojewódzkiej nr 728 (9 osób zabitych). Natomiast znaczącą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 577, 731, 645.

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W 2016 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 231 (259) wypadków drogowych tj. 9,6% ogółu wypadków.

Śmierć w nich poniosło 33 (35) osób tj. 9,4% ogółu zabitych, a 145 (159) osób odniosło obrażenia tj. 5,0% ogółu rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu 2015 roku odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 28 tj. 10,8%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 2 tj. 5,7%
- ⇒ spadek liczby osób rannych o 14 tj. 8,8%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali/uczestniczyli:

- ⇒ **9,6%** (11,7) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **9,4%** (11,0) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **5,0%** (5,9) ofiar rannych.

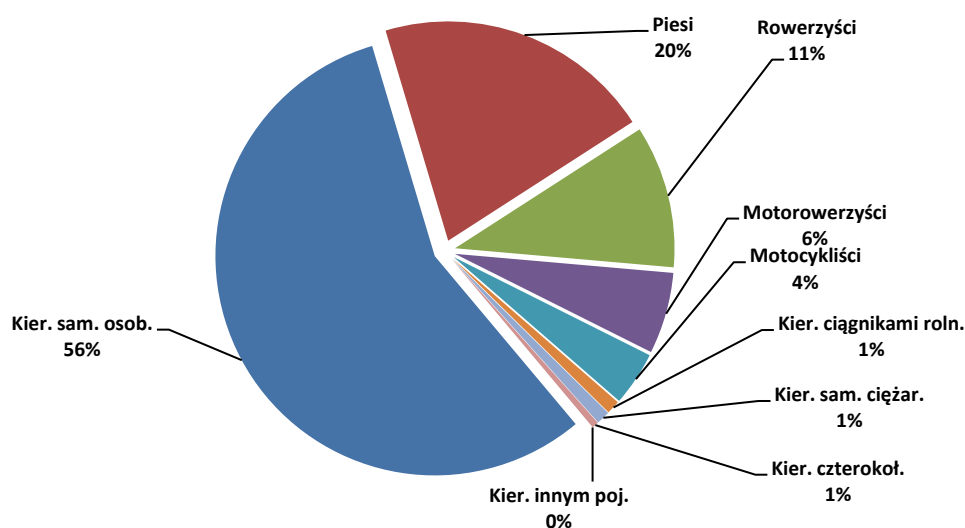
Tabela nr 26: Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%
Kierujący	183	171	-12	-6,6	19	19	0	0,0	98	99	1	1,0	631	610	-21	-3,3
Pieszy	76	60	-16	-21,1	16	14	-2	-12,5	61	46	-15	-24,6	59	51	-8	-13,6
RAZEM	259	231	-28	-10,8	35	33	-2	-5,7	159	145	-14	-8,8	690	661	-29	-4,2

Tabela 27: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych

	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje				
	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	2015	2016	-/+	%	
Piesi	53	41	-12	-22,6	14	11	-3	-3,0	39	30	-9	-23,1	48	46	-2	-4,2	
Rowerzyści	13	21	8	61,5	5	2	-3	-3,0	8	19	11	137,5	41	41	0	0,0	
Motorowerzyści	16	12	-4	-25,0	1	2	1	1,0	12	9	-3	-25,0	20	21	1	5,0	
Motocykliści	5	8	3	60,0	0	1	1	1,0	5	7	2	40,0	8	4	-4	-50,0	
Kierujący	samochodami osobowymi	113	113	0	0,0	9	12	3	3,0	52	56	4	7,7	489	468	-21	-4,3
	ciągnikami rolniczymi	2	2	0	0,0	0	0	0	0,0	1	0	-1	-100,0	9	21	12	133,3
	samochodami ciężarowymi	6	2	-4	-66,7	0	0	0	0,0	2	1	-1	-50,0	17	19	2	11,8
	czterokołowcami	0	1	1	-	0	0	0	0,0	0	1	1	-	0	1	1	-
	innymi pojazdami	4	0	-4	-100,0	0	0	0	0,0	4	0	-4	-100,0	8	1	-7	-87,5
RAZEM	212	200	-12	-5,7	29	28	-1	-1,0	123	123	0	0,0	640	622	-18	-2,8	

Nietrzeźwi sprawcy wypadków



VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W 2016 roku wydarzyło się 316 wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 351 osób.

Jak wynika z poniższej tabeli, na miejscu zaistnienia wypadku zginęło 265 tj.: 75,5% ogółu ofiar śmiertelnych, a 86 tj.: 24,5% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z rokiem 2015 liczba wypadków uległa zwiększeniu o 36 tj. o 12,8%, natomiast w ofiarach śmiertelnych nastąpił wzrost o 34 osoby tj. o 10,7% .

Pośród wszystkich wypadków śmiertelnych, 4,3% stanowiły wypadki, gdzie śmierć poniosła więcej niż jedna osoba.

Widoczny wzrost zagrożenia odnotowano wśród użytkowników samochodów osobowych, motocyklistów i motorowerystów i wyniósł on odpowiednio: 35 (24,8%), 14 (127,3%) i 7 (100%).

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

	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych		
		ogółem	zgon do 30 dni	zgon na miejscu
Radom	36	38	10	28
Przasnysz	9	10	3	7
Grójec	20	25	2	23
Płock	18	20	5	15
Garwolin	17	17	6	11
Ostrołęka	17	17	6	11
Kozienice	14	14	3	11
Przysucha	3	3	2	1
Sokołów P.	6	7	0	7
Ciechanów	13	13	4	9
Węgrów	14	14	6	8
Mława	9	9	3	6
Siedlce	10	12	1	11
Zwoleń	5	6	1	5
Ostrów M.	25	29	5	24
Pułtusk	8	9	3	6
Sochaczew	15	15	5	10
Wyszaków	10	10	1	9
Białobrzegi	8	8	2	6
Sierpc	10	11	3	8
Lipsko	6	7	0	7
Szydłowiec	10	11	3	8
Łosice	3	3	1	2
Gostynin	4	4	2	2
Żyrardów	4	6	1	5
Maków M.	11	11	2	9
Płońsk	16	19	6	13
Żuromin	3	3	0	3
RAZEM	324	351	86	265

Biorąc pod uwagę charakter uczestnictwa w ruchu drogowym, ofiary śmiertelne odnotowano wśród:

- ⇒ użytkowników samochodów osobowych – 176 (141)
- ⇒ pieszych – 83 (99)
- ⇒ rowerzystów – 43 (38)
- ⇒ motocykli – 25 (11)
- ⇒ motorowerzystów – 14 (7)
- ⇒ użytkowników samochodów ciężarowych – 8 (12)
- ⇒ użytkowników czterokołowców – 1 (0)
- ⇒ użytkowników ciągników – 1 (3)
- ⇒ użytkowników autobusów – 0 (5)

VIII. Działania w zakresie inżynierii drogowej.

8.1. Przeglądy dróg i oznakowania oraz wnioski inżynieryjne.

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. Lustracja terenów w rejonie szkół i placówek oświatowo wychowawczych została przeprowadzona przy zastosowaniu wystandaryzowanych „Formularzy lustracji oznakowania przy szkołach” opracowanych w Wydziale Ruchu Drogowego. Podczas działań kontrolach lustracją objęto **1075** szkół, w wyniku czego stwierdzono **869** nieprawidłowości. Szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych nieprawidłowości zostały zawarte we wnioskach, które zostały opracowane przez policjantów i przesłane właściwym terytorialnie przedstawicielom GDDKiA Oddział w Warszawie, MZDW w Warszawie oraz Powiatowym Zarządem Dróg w celu realizacji uwag w nich zawartych. Łącznie skierowano **243** wniosków. Kopie wniosków skierowano także do dyrektorów zainteresowanych szkół.

8.2. Inicjatywy dotyczące inżynierii drogowej.

W 2016 roku kontynuowana jest lustracja wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i wszystkich wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych. Lustracja ta winna być prowadzona na podobnych zasadach z zachowaniem sporządzania protokołów w ciągu 14 dni od zaistnienia wypadku i w miarę możliwości w podobnych warunkach i czasie. Ponadto należy podejmować działania zmierzające do wyeliminowania zagrożeń w przyszłości.

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

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

- ⇒ umieszczanie znaków ostrzegawczych i zakazu (np. A-16/B-25) w miejscach, w których ich obecność jest pożądana z uwagi na występujące zagrożenia celem zapobiegania manewrom wyprzedzania nie tylko bezpośrednio na przejściu dla pieszych, ale i na dłuższym odcinku dojazdowym do przejścia.
- ⇒ wydłużenie do min. 50 m linii (P-2/P-4) przed przejściami dla pieszych celem uniemożliwienia zmiany pasa ruchu nie tylko bezpośrednio na przejściu dla pieszych, ale i na dłuższym odcinku dojazdowym do przejścia.
- ⇒ zapewnienie właściwego poziomu widoczności w rejonach przejść dla pieszych (usunięcie wszelkich zbędnych przedmiotów, reklam, krzewów, drzew, itp., fizyczne ograniczenie parkowania pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia, właściwe oświetlenie przejścia dla pieszych).
- ⇒ zapewnienie właściwego standardu oznakowania przejść dla pieszych poprzez zastosowanie dodatkowego oznakowania D-6:
 - na wyspie dzielącej pasy ruchu tzw. „azyłu”,
 - po lewej stronie drogi dwupasowej jednojezdniowej,
- ⇒ stosowanie aktywnego oznakowania przejść dla pieszych,
- ⇒ napisów o treści „Patrz w lewo” i „Patrz w prawo”, które umieszczano pomiędzy oznakowaniem poziomym przejścia dla pieszych,

- ⇒ piktogramów z symbolem pieszego wpatrzonego w smartfon i napisem „Patrz na drogę”, które umieszczano na chodniku bezpośrednio przed wejściem na przejście dla pieszych,
- ⇒ piktogramów pokazujących sposób przejazdu i kierunki ruchu podczas poruszania się po skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, które umieszczono na pasach ruchu przed rondem,
- ⇒ oznakowania sugerującego bezpieczną odległość na drogach o podwyższonych limitach prędkości.

IX. Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.

W roku 2016 na drogach garnizonu mazowieckiego prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

- ⇒ „Prędkość” – 6 razy /2 TISPOL/,
- ⇒ „Alkohol i narkotyki” – 6 razy /2 TISPOL/,
- ⇒ „Truck & Bus” – 8 razy /3 TISPOL/,
- ⇒ „Pasy” – 4 razy /2 TISPOL/,
- ⇒ „Niechronieni Użytkownicy Ruchu Drogowego” – 12 razy,
- ⇒ „Bezpieczny weekend” – 9 razy,
- ⇒ „Bezpieczna droga do szkoły” – 2 razy.

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

- ⇒ „Trzeźwość w przewozie osób” – 12 razy,
- ⇒ „Pirat stop” – 36 razy,
- ⇒ „Stop – trzeźwość” – w toku codziennej służby,
- ⇒ „Tydzień bezpieczeństwa pieszych” – 4 razy,
- ⇒ „Bezpieczni po zmroku” – 26 razy,
- ⇒ „Bezpieczny BUS” - 3 razy
- ⇒ „ETDiE” – 12 razy,
- ⇒ „Bezpieczne przejście” – 24 razy,
- ⇒ „Bus – Prędkość” – 1 raz,
- ⇒ „Gimbus” – 2 razy.

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 2016 roku WRD KWP zs. w Radomiu przeprowadził lub koordynował niżej wymienione projekty, działania i przedsięwzięcia:

⇒ działania związane z ważnym okresem w ciągu roku np.:

- *„Bezpieczne Ferie”,*
- *„Bezpieczne Wakacje”,*
- *„Bezpieczna Droga do szkoły”,*

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

- *„Kierowco! Nie polujemy na zebrach”,*
- *„Smart Stop”,*

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

- *„Radomska Wiosna Motocyklowa oraz Motoserce”,*
- *„Dzień Babci i Dziadka”,*
- *„Dzień Życzliwości”,*
- *„Dzień Kobiet z mazowiecką drogówką”,*
- *„Prawdziwy mężczyzna za kółkiem”,*
- *„Kameralne Lato 2016”,*
- *„Dzień Dziecka z mazowiecką drogówką”*
- *„Zabrałeś moje miejsce, zabierz moje kalectwo”,*
- *„Sprawny samochód – bezpieczny kierowca”,*
- *„Odblaskowe Mikołajki”.*

⇒ promocja pozytywnych i prawidłowych zachowań w ruchu drogowym:

- *„By nie bać się pomagać innym”,*
- *„Za niebieskimi drzwiami”,*

⇒ przedsięwzięcia o charakterze konkursowym:

- *Turnieje wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,*
- *Turnieje motoryzacyjne,*
- *Egzaminy na kartę rowerową.*

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

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

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

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

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

⇒ Kontynuowano realizację projektu profilaktycznego „B&N” czyli „B jak bezpieczny i N jak niechroniony”. W 2017 roku położymy nacisk na pozyskiwanie nowych partnerów oraz rozwijanie aktywności w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów i osób starszych. W ramach realizacji projektu na bieżąco prowadzono profil na portalu społecznościowym „Facebook” pn.: „bezpieczny.niechroniony” oraz stworzono dedykowany projektowi kanał na YouTube.

⇒ Zainicjowano kampanię „SMARTSTOP”, która ma na celu zwrócenie uwagi na odpowiedzialne używanie telefonów komórkowych (smartfonów) w ruchu drogowym oraz 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”.

⇒ Jako jedyni w kraju uzyskaliśmy prawa do rozpowszechniania fragmentu filmu „Za niebieskimi drzwiami”, który opowiada o losach chłopca, który uczestniczył

w wypadku drogowym. Film ten będzie prezentowany podczas akcji promujących brd.

⇒ Przygotowujemy się do sfinalizowania współpracy z operatorami nawigacji i map samochodowych GPS. Projekt nosi nazwę „Chroń życie na mazowieckich drogach”, a jego celem jest informowanie i ostrzeżenie kierowców o miejscach niebezpiecznych na drogach.

XI. Podsumowanie.

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji pokazują, że w okresie styczeń - grudzień 2016 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku przedniego, odnotowano wzrost zagrożenia.

Wzrost ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco.

- ⇒ 2396 wypadków: +185, +8,4%,
- ⇒ 351 zabitych: +34, +10,7%,
- ⇒ 2883 rannych: +204, +7,6%,
- ⇒ 21410 kolizji: +2235, +11,7%.

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

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

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

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

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

- ⇒ Droga krajowa nr 7 Radom-Grójec – 30845,
- ⇒ Droga krajowa nr 7 Płońsk-Warszawa – 21734,
- ⇒ Droga krajowa nr 79 Lipsko-Warszawa – 8162,
- ⇒ Droga nr 17 Garwolin-Warszawa – 20843,
- ⇒ Droga nr 2 Siedlce-Warszawa – 15109,
- ⇒ Droga nr 8 Ostrów Mazowiecka-Warszawa – 23258,
- ⇒ Droga krajowa nr 61 Pułtusk-Warszawa – 13098,
- ⇒ Droga krajowa 62 Płock-Warszawa – 13288,
- ⇒ Droga krajowa 8 Mszczonów-Warszawa – 35568,
- ⇒ Droga krajowa 50 Ciechanów-Sochaczew-Żyrardów-Grójec-Łochów-Ostrów Mazowiecka – 20427.

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

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

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

Gdyby pokusić się o wskazanie warunków sprzyjających wystąpieniu wypadku ze skutkiem śmiertelnym w oparciu o najwyższe wartości statystyczne, to można by opracować coś na kształt „recepty na wypadek ze skutkiem śmiertelnym”, i tak:

- ⇒ czas zaistnienia: wrzesień, piątek, godzina 17.00-17.59
- ⇒ cechy sprawcy: kierujący samochodem osobowym w wieku 25-39 lat, który nie dostosował prędkości do warunków drogowych
- ⇒ okoliczności: prosty odcinek drogi krajowej jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, dobre warunki atmosferyczne, sucha nawierzchnia i dobra widoczność w porze dziennej
- ⇒ ofiara: mężczyzna w wieku 40-59 lat.

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 2017 roku będzie realizacja przedsięwzięć wskazanych w Narodowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa na lata 2013 – 2020, zmierzających przede wszystkim do spadku liczby osób zabitych w wypadkach drogowych.

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

1. Poprawa bezpieczeństwa pieszych, poprzez egzekwowanie prawidłowych zachowań od:
 - a) kierujących pojazdami, głównie w rejonach przejść dla pieszych,
 - b) pieszych, w tym obowiązku używania elementów odblaskowych.
2. Ograniczanie liczby wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jazdy, w tym poza obszarami zabudowanymi.
3. Poprawa bezpieczeństwa wśród rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów.
4. Ograniczenie skutków wypadków poprzez egzekwowanie używania w czasie jazdy pasów bezpieczeństwa.
5. Zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo seniorów.
6. Rozwijanie działań w zakresie edukacji, promocji i profilaktyki.
7. Utrzymywanie bliskiej współpracy z zarządcami dróg poprzez kontynuowanie lustracji miejsc wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem pieszych.

NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KWP zs. w RADOMIU

mł. insp. Jacek Mnich
/podpis na oryginale/

Wyk./Opr.
WRD KWP zs. w Radomiu