

**KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
Z/S W RADOMIU**

WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO



A N A L I Z A

**STANU BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM
NA OBSZARZE KWP ZS. W RADOMIU**

w roku 2013.

Radom, marzec 2014

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	3
I. Wpływ poziomu motoryzacji i liczby ludności na powstawanie	4
zdarzeń w ruchu drogowym.....	4
II. Dynamika zdarzeń drogowych	5
2.1. Porównanie dynamiki zdarzeń w 2013 roku w garnizonie mazowieckim, w odniesieniu do dwóch minionych lat.	5
2.2. Dynamika zdarzeń w ujęciu KMP/KPP w garnizonie mazowieckim w okresie 12 miesięcy, w latach 2011-2013.....	6
III. Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych	8
3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.....	8
3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.....	9
3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.....	9
IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków	11
4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.	11
4.2. Wypadki z winy kierującego.	12
4.3. Wypadki z winy pieszego.....	14
4.4. Ofiary wypadków drogowych.....	15
V. Okoliczności „sprzyjające” powstaniu wypadków drogowych	16
5.1. Miejsce powstawania wypadków.....	16
5.2. Wypadki wg rodzaju drogi.	18
5.3. Stan zagrożenia na drogach krajowych	19
VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.	20
VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.	21
VIII. Działalność profilaktyczno–edukacyjna roku na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	23
VIII. Podsumowanie.....	24
DODATEK	26
Najbardziej zagrożone wypadkami ciągi komunikacyjne – drogi krajowe.	26
Najbardziej zagrożone wypadkami ciągi komunikacyjne – drogi wojewódzkie.....	28

WSTĘP

W celu określenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego sporządzono niniejszą analizę, która przygotowana została zgodnie z Zarządzeniem Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 roku w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

Do sporządzenia jej posłużyły dane statystyczne zebrane do dnia 29 stycznia 2014 roku w komputerowej bazie SEWiK za lata 2011-2013.

Przedstawiając zagrożenia powstałe w ciągu 12 miesięcy 2013 roku szczególną uwagę zwrócono na zagadnienia związane z czasem powstania zdarzeń drogowych oraz okolicznościami, które szczególnie przyczyniły się do ich wystąpienia. Uwzględniono także osobę sprawcy, a także związki przyczynowe i rodzajowe zaistniałych wypadków.

I. Wpływ poziomu motoryzacji i liczby ludności na powstawanie zdarzeń w ruchu drogowym.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2011 roku Polskę zamieszkiwało nieco ponad 38,5 miliona obywateli, z czego 5,2 miliona (ok. 14%) 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 (w sposób naturalny) 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.

Na początku 2011 roku według danych GUS powierzchnia Mazowsza pokryta była około 53,1 tys. km dróg (38,1 tys. km – garnizon mazowiecki). W 2011 roku w województwie mazowieckim długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wyniosła 34,5 tys. km (wzrost o 2,3% w stosunku do 2010 roku), z czego 95% stanowiły drogi o nawierzchni twardej ulepszonej. Drogi miejskie stanowiły 18,5%, a drogi wiejskie 75,9% ogółu dróg. Na 100 km² powierzchni województwa przypadało 89,7 km (w Polsce – 87,6 km) dróg publicznych o twardej nawierzchni, tj. o 2,5 km więcej niż w 2010 roku. Pod względem gęstości sieci dróg województwo mazowieckie znajdowało się na ósmym miejscu w kraju. W ciągu dróg publicznych znajdowało się 2911 mostów i wiaduktów, 6 przepraw promowych oraz 77 tuneli i przejść podziemnych. Dodatkowo występuje 755 km ścieżek rowerowych, co stanowi 13% ścieżek w skali całego kraju.

W województwie mazowieckim w roku 2011 ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników wynosiła ok. 3,7 mln szt. i była o 4,4 % większa niż rok wcześniej. Liczba samochodów osobowych była o 4,3% większa w stosunku do roku poprzedniego i wynosiła 27,3 mln szt. Na 1000 ludności przypadało 518 samochodów, tj. o 21 pojazdów więcej niż w roku 2010.

Wraz z postępującym poziomem motoryzacji rośnie również liczba kierowców, których w 2006 roku było w województwie 1,6 mln natomiast w 2010 roku już 2.2 mln, tj. w okresie 3 lat przybyło ich o przeszło 30%.

Wszystkie te czynniki, jak wzrost liczby pojazdów i kierowców lecz również powszechność wręcz moda na korzystanie z prywatnych środków komunikacji skutkująca wzrostem indywidualnych rocznych przebiegów powoduje nadmierne zatłoczenie na drogach których od 2000 roku przybyło na Mazowszu zaledwie o niespełna 1,5 tys. km tj. 5%.

II. Dynamika zdarzeń drogowych

2.1. Porównanie dynamiki zdarzeń w 2013 roku w garnizonie mazowieckim, w odniesieniu do dwóch minionych lat.

Analizując zdarzenia na terenie garnizonu mazowieckiego za okres 12 miesięcy 2011-2013 rok (tabela nr 1) stwierdzono, że rok 2013, w stosunku do średniej statystycznej analogicznego okresu z dwóch poprzednich lat, charakteryzuje się ilościowym **spadkiem wypadków o 6,9%** (odpowiednio spadek o 389 w stosunku do roku 2011 i wzrost o 18 wypadków w stosunku do roku 2012).

Odnotowano także znaczący spadek osób zabitych o 19,2% i rannych o 4,0%.

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary w okresie 2011-2013.

GARNIZON MAZOWIECKI	2011	2012	2013	spadek/wzrost (2011+2012)/2=100%
Wypadki	2862	2455	2473	spadek o 6,9%
Zabici	461	401	348	spadek o 19,2%
Ranni	3432	2914	3045	spadek o 4,0%

Tabela nr 2: Dynamika zdarzeń drogowych w 2013 roku w porównaniu do 2012 roku wg województw.

JEDNOSTKA	Wypadki	Dynamika	Zabici	Dynamika	Ranni	Dynamika	Kolizje	Dynamika
KSP Warszawa	2119	5,69	213	13,90	2484	3,24	31941	8,53
KWP Białystok	737	-3,91	135	3,05	872	-10,10	12073	-1,05
KWP Bydgoszcz	1182	-10,39	179	-19,37	1365	-8,02	23987	1,35
KWP Gdańsk	2635	-4,77	174	-2,79	3399	-4,87	18590	6,06
KWP Gorzów Wlkp.	747	-6,97	94	-5,05	1019	-6,17	10527	10,71
KWP Katowice	4523	-3,38	266	-21,07	5493	-3,87	44696	8,30
KWP Kielce	1398	0,36	143	5,15	1725	0,76	10915	-1,40
KWP Kraków	3763	-3,59	220	-13,04	4659	-2,47	26636	2,97
KWP Lublin	1496	-7,88	250	3,31	1794	-4,42	18809	5,27
KWP Łódź	3826	-2,62	263	-11,15	4729	-2,90	23794	4,41
KWP Olsztyn	1616	0,56	153	5,52	1963	-4,66	14624	-2,53
KWP Opole	791	-0,63	97	19,75	923	-5,24	8429	7,65
KWP Poznań	2633	2,53	287	-9,18	3128	1,13	30213	1,59
KWP Radom	2473	0,73	348	-13,22	3045	4,50	19855	0,94
KWP Rzeszów	1800	-0,50	151	-17,93	2243	-0,71	15303	-0,36
KWP Szczecin	1501	6,53	154	17,56	1811	3,60	14010	1,79
KWP Wrocław	2581	-19,92	223	-7,08	3380	-20,90	30912	8,14
Suma	35821	-3,34	3350	-6,42	44032	-3,84	355314	4,15

2.2. Dynamika zdarzeń w ujęciu KMP/KPP w garnizonie mazowieckim w okresie 12 miesięcy, w latach 2011-2013.

W 2013 roku wydarzyły się 2 473 wypadki drogowe:

- ⇒ w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku, kiedy to miały miejsce 2 455 wypadki, liczba ta wzrosła o 18 wypadków.
- ⇒ w porównaniu z analogicznym okresem 2011 roku, kiedy to miały miejsce 2 862 wypadki, liczba ta spadła o 389 wypadków.

W wyniku tych zdarzeń poniosło śmierć 348 osób:

- ⇒ w porównaniu z 2012 rokiem, kiedy to zginęło 401 osób, nastąpił spadek o 53 osoby.
- ⇒ w porównaniu z 2011 rokiem, kiedy to zginęło 461 osób, nastąpił spadek o 113 osób.

W ww. zdarzeniach zostało rannych 3 045 osób:

- ⇒ w porównaniu do 2012 roku, kiedy obrażenia odniosło 2 914 osób, nastąpił wzrost o 131 osób.
- ⇒ w porównaniu do 2011 roku, kiedy obrażenia odniosło 3 432 osoby, nastąpił spadek o 387osób.

W 2013 roku do jednostek Policji zgłoszono 19 849 kolizji drogowych:

- ⇒ w porównaniu do analogicznego okresu 2012 roku, kiedy zgłoszono 19 671 kolizji, nastąpił wzrost o 178 kolizje.
- ⇒ w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku, kiedy zgłoszono 21 691 kolizji, nastąpił spadek o 1842 kolizje.

Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki na terenie garnizonu mazowieckiego w latach 2011-2013.

JEDNOSTKA	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	rok			zmiana %		rok			zmiana %		rok			zmiana %		rok			zmiana %	
	2011	2012	2013	2013/ 2011	2013/ 2012	2011	2012	2013	2013/ 2011	2013/ 2012	2011	2012	2013	2013/ 2011	2013/ 2012	2011	2012	2013	2013/ 2011	2013/ 2012
Ostrołęka	164	155	125	-23,78	-19,35	16	22	22	-37,50	0,00	198	175	144	27,27	-17,71	1022	999	967	5,38	-3,20
Płock	365	330	330	-9,59	0,00	45	27	29	-35,56	7,41	465	422	418	10,11	-0,95	2424	2431	2294	5,36	-5,64
Radom	511	312	440	-13,89	41,03	37	39	26	-29,73	-33,33	582	348	566	2,75	62,64	3357	2738	2835	15,55	3,54
Siedlce	96	97	87	9,38	-10,31	20	20	16	-20,00	-20,00	117	118	107	8,55	-9,32	1863	1779	1893	1,61	6,41
Białobrzegi	49	42	48	-2,04	14,29	3	7	8	166,67	14,29	63	56	69	9,52	23,21	230	232	243	5,65	4,74
Ciechanów	70	59	58	-17,14	-1,69	24	13	22	-8,33	69,23	76	68	59	22,37	-13,24	1084	1061	938	13,47	-11,59
Garwolin	130	101	106	-18,46	4,95	23	24	13	-43,48	-45,83	160	133	135	15,63	1,50	950	765	1031	8,53	34,77
Gostynin	32	38	32	bz.	-15,79	9	9	7	-22,22	-22,22	37	38	33	10,81	-13,16	246	248	268	8,94	8,06
Grójec	132	122	129	-2,27	5,74	32	18	19	-40,63	5,56	172	139	153	11,05	10,07	873	797	810	7,22	1,63
Kozienice	89	88	82	-7,87	-6,82	17	10	10	-41,18	0,00	119	111	105	11,76	-5,41	456	445	426	6,58	-4,27
Lipsko	26	40	34	30,77	-15,00	9	11	5	-44,44	-54,55	28	54	41	46,43	-24,07	217	200	145	33,18	-27,50
Łosice	28	27	31	10,71	14,81	10	6	7	-30,00	16,67	33	28	29	12,12	3,57	287	289	275	4,18	-4,84
Maków Maz.	62	45	37	-40,32	-17,78	12	8	12	bz.	50,00	70	48	39	44,29	-18,75	429	360	374	12,82	3,89
Mława	98	82	84	-14,29	2,44	12	18	12	bz.	-33,33	141	96	116	17,73	20,83	888	855	838	5,63	-1,99
Ostrów Maz.	97	90	66	-31,96	-26,67	16	20	7	-56,25	-65,00	112	99	70	37,50	-29,29	800	700	803	0,37	14,71
Płońsk	103	107	102	-0,97	-4,67	23	32	21	-8,70	-34,38	125	133	146	16,80	9,77	1015	881	922	9,16	4,65
Przasnysz	93	73	58	-37,63	-20,55	9	4	4	-55,56	0,00	105	90	73	30,48	-18,89	329	276	319	3,04	15,58
Przysucha	59	44	51	-13,56	15,91	5	2	4	-20,00	100,00	65	62	63	3,08	1,61	206	171	171	16,99	0,00
Pułtusk	41	40	35	-14,63	-12,50	13	5	5	-61,54	0,00	36	42	39	8,33	-7,14	432	382	402	6,94	5,24
Sierpc	87	109	101	16,09	-7,34	12	18	18	50,00	0,00	113	128	124	9,73	-3,13	310	313	288	7,10	-7,99
Sochaczew	99	71	79	-20,20	11,27	22	19	13	-40,91	-31,58	103	70	92	10,68	31,43	786	706	678	13,74	-3,97
Sokołów Pod.	49	48	39	-20,41	-18,75	7	12	13	85,71	8,33	58	52	36	37,93	-30,77	484	381	361	25,41	-5,25
Szydłowiec	36	29	22	-38,89	-24,14	13	6	3	-76,92	-50,00	37	36	22	40,54	-38,89	283	216	207	26,86	-4,17
Węgrów	82	58	55	-32,93	-5,17	21	9	16	-23,81	77,78	98	64	59	39,80	-7,81	556	559	520	6,47	-6,98
Wyszaków	122	115	98	-19,67	-14,78	22	17	16	-27,27	-5,88	164	134	123	25,00	-8,21	749	656	604	19,36	-7,93
Zwoleń	52	33	38	-26,92	15,15	5	7	7	40,00	0,00	55	42	46	16,36	9,52	348	278	275	20,98	-1,08
Żuromin	27	20	29	7,41	45,00	3	5	3	bz.	-40,00	30	16	31	3,33	93,75	259	222	211	18,53	-4,95
Żyrardów	63	80	77	22,22	-3,75	21	13	10	-52,38	-23,08	70	112	107	52,86	-4,46	808	731	751	7,05	2,74
Razem	2 862	2455	2473	-13,59	0,73	461	401	348	-24,51	-13,22	3 432	2914	3045	-11,28	4,50	21691	19671	19849	-8,49	0,90

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.

Dane przedstawiono w postaci procentowej i porównano do dwóch analogicznych okresów z lat 2011 i 2012. Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że najmniej wypadków w roku 2013 wystąpiło w miesiącu lutym – 112 wypadków. Największa wypadkowość wystąpiła natomiast w październiku – 266 wypadków.

Najwięcej wypadków ze skutkiem śmiertelnym zaistniało w październiku, kiedy to zginęło aż 51 osób. Natomiast najmniej osób tj. 14 zginęło w styczniu.

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

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Styczeń	153	6%	14	4%	194	6%	1532	8%
Luty	112	5%	16	5%	139	5%	1600	8%
Marzec	144	6%	20	6%	179	6%	1682	8%
Kwiecień	177	7%	24	7%	240	8%	1435	7%
Maj	235	10%	36	10%	290	10%	1602	8%
Czerwiec	230	9%	31	9%	296	10%	1667	8%
Lipiec	247	10%	34	10%	287	9%	1642	8%
Sierpień	237	10%	26	7%	303	10%	1685	8%
Wrzesień	236	10%	31	9%	301	10%	1770	9%
Październik	266	11%	51	15%	306	10%	1772	9%
Listopad	225	9%	38	11%	255	8%	1636	8%
Grudzień	211	9%	27	8%	255	8%	1826	9%
OGÓŁEM	2473	--	348	--	3045	--	19849	--

3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

Największą liczbę wypadków w omawianym okresie 2013 roku jak i w poprzednich latach odnotowywano w piątki i soboty, choć również w poniedziałki utrzymuje się wysoka liczba tych zdarzeń.

Najwięcej ofiar śmiertelnych w 2013 roku odnotowano w niedzielę, kiedy to śmierć poniosły 62 osoby. Kolejnymi dniami tygodnia, w których odnotowano najwyższą śmiertelność były: piątek – 61 osób i w sobota – 54 osoby. Należy tu również wspomnieć, że na przestrzeni kilku ostatnich lat obserwowana jest stała tendencja małej liczby ofiar śmiertelnych we wtorki i środy.

Wśród osób rannych w 2013 roku największa ich liczba wystąpiła w piątek – 514 osób, natomiast najmniej we wtorek – 367.

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

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Poniedziałek	347	14%	46	13%	429	14%	2863	14%
Wtorek	308	12%	36	10%	367	12%	2930	15%
Środa	309	12%	42	12%	382	13%	2898	15%
Czwartek	361	15%	47	14%	452	15%	2915	15%
Piątek	444	18%	61	18%	514	17%	3459	17%
Sobota	368	15%	54	16%	495	16%	2731	14%
Niedziela	336	14%	62	18%	406	13%	2053	10%
OGÓŁEM	2473		348		3045		19849	

3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.

W ciągu ostatnich rozpatrywanych lat najwyższy stopień zagrożenia wypadkowego ma miejsce w godzinach popołudniowych pomiędzy godz. 16–22 (tzw. „godziny szczytu komunikacyjnego”), kiedy na drogach występuje największe natężenie ruchu.

W omawianym okresie 2013 roku oraz latach poprzednich najbardziej zagrożoną porą dnia, w której odnotowano największą liczbę wypadków był okres czasowy obejmujący godz. 16⁰⁰-16⁵⁹. Najmniej powyższych zdarzeń powstaje w godzinach nocnych tj. od 3⁰⁰ do 3⁵⁹. W tabeli nr 5 zostały przedstawione tendencje występowania zdarzeń drogowych w pozostałych przedziałach czasowych.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że na przestrzeni omawianego okresu najwięcej osób ginie w godz. 18⁰⁰ – 18⁵⁹. Z powyższej analizy czasowej dotyczącej wystąpienia osób zabitych, najbardziej newralgiczny przedział czasowy to okres między godziną 16⁰⁰ a 21⁵⁹. Największa poprawa nastąpiła w przedziale czasowym: 0⁰⁰– 4⁵⁹. Natomiast najmniej osób ginie w godz. 4⁰⁰– 4⁵⁹.

Odnosząc się do osób rannych i kolizji drogowych u ujęciu dobowym w 2013 roku, możemy zauważyć pewne podobieństwo występowania maksymalnych wartości w tym samym przedziale czasowym tj.: 14⁰⁰–18⁵⁹.

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

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
06-06.59	101	4%	23	7%	129	4%	545	3%
07-07.59	124	5%	12	3%	145	5%	928	5%
08-08.59	100	4%	5	1%	122	4%	975	5%
09-09.59	103	4%	14	4%	116	4%	1078	5%
10-10.59	112	5%	13	4%	145	5%	1236	6%
11-11.59	120	5%	14	4%	140	5%	1314	7%
12-12.59	136	5%	11	3%	167	5%	1293	7%
13-13.59	144	6%	11	3%	196	6%	1288	6%
14-14.59	168	7%	13	4%	207	7%	1472	7%
15-15.59	148	6%	13	4%	211	7%	1450	7%
16-16.59	209	8%	25	7%	259	9%	1465	7%
17-17.59	194	8%	25	7%	253	8%	1376	7%
18-18.59	172	7%	32	9%	200	7%	1147	6%
19-19.59	141	6%	20	6%	172	6%	886	4%
20-20.59	110	4%	28	8%	115	4%	778	4%
21-21.59	103	4%	25	7%	115	4%	663	3%
22-22.59	63	3%	17	5%	65	2%	463	2%
23-23.59	45	2%	10	3%	51	2%	339	2%
00-00.59	25	1%	4	1%	39	1%	200	1%
01-01.59	19	1%	5	1%	20	1%	172	1%
02-02.59	34	1%	8	2%	46	2%	134	1%
03-03.59	18	1%	5	1%	28	1%	145	1%
04-04.59	24	1%	2	1%	26	1%	188	1%
05-05.59	60	2%	13	4%	78	3%	314	2%
OGÓŁEM	2473		348		3045		19849	

IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego takich jak **CZŁOWIEK – DROGA – POJAZD**, jako czynnik sprawczy wypadków, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Problematykę niniejszą w odniesieniu do garnizonu mazowieckiego dla poszczególnych grup uczestników ilustruje tabela nr 6.

Najwięcej wypadków zaistniało z winy kierujących tj. 2061 oraz pieszych tj. 241. Zginęło w nich odpowiednio 245 oraz 65 osób.

Dlatego też, działania skierowane na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego winny być traktowane priorytetowo.



Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
współwina uczestników ruchu	39	2%	8	2%	50	2%	451	2%
z innych przyczyn	132	5%	30	9%	152	5%	3433	17%
z winy kierującego	2061	83%	245	70%	2662	87%	15825	80%
z winy pieszego	241	10%	65	19%	181	6%	140	1%
OGÓŁEM	2473		348		3045		19849	

4.2. Wypadki z winy kierującego.

W 2013 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 2 061 wypadków, co stanowi 80% ogółu tych groźnych zdarzeń. W wyniku zaistnienia wypadków z ich winy śmierć poniosło 245 osób tj. 70,4% ogółu zabitych, a 2 662 osób zostało rannych, co stanowi odpowiednio 87,4% ogółu poszkodowanych (tabela nr 7).

Tabela nr 8: Przyczyny zdarzeń z winy kierujących pojazdami.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Gwałtowne hamowanie	31	3	0%	0	0%	7	0%
Jazda bez wymaganego oświetlenia	27	11	1%	2	1%	10	0%
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	166	41	2%	6	2%	50	2%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	4704	758	37%	121	49%	1022	38%
Nieprawidłowe cofanie	2220	43	2%	1	0%	46	2%
Nieprawidłowe omijanie	723	38	2%	9	4%	40	2%
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	64	34	2%	2	1%	35	1%
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów dla rowerów	9	4	0%	0	0%	5	0%
Nieprawidłowe skręcanie	889	78	4%	8	3%	88	3%
Nieprawidłowe wymijanie	545	39	2%	7	3%	52	2%
Nieprawidłowe wyprzedzanie	841	161	8%	27	11%	196	7%
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	62	4	0%	0	0%	5	0%
Nieprawidłowe zawracanie	128	13	1%	1	0%	23	1%
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	726	32	2%	3	1%	46	2%
Nieprzestrzeżenie innych sygnałów	35	3	0%	0	0%	5	0%
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	271	145	7%	8	3%	151	6%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	4033	498	24%	29	12%	667	25%
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	2081	90	4%	4	2%	119	4%
Wjazd przy czerwonym świetle	129	16	1%	1	0%	24	1%
Zmęczenie, zaśnięcie	202	50	2%	16	7%	71	3%
OGÓŁEM	17886	2061	--	245	--	2662	--

Niestety od dłuższego czasu w naszym województwie nie zmieniają się główne przyczyny wypadków z winy kierujących pojazdami.

W dalszym ciągu są to:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 37%
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu - 24%
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu – 7,0%
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie - 8%

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
- 06	4	2	0%	1	0%	1	0%	2	0%
07 – 14	84	39	2%	0	0%	43	2%	45	0%
15 – 17	128	38	2%	4	2%	43	2%	90	1%
18 – 24	3670	495	24%	52	21%	710	27%	3175	20%
25 – 39	5676	680	33%	92	38%	879	33%	4996	32%
40 – 59	4685	474	23%	62	25%	589	22%	4211	27%
60 plus	2069	253	12%	29	12%	309	12%	1816	11%
OGÓŁEM	17886	2061	--	245	--	2662	--	15825	--

Tabela nr 10: Zdarzenia wg rodzaju pojazdu.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Autobus inny	48	2	0%	2	1%	8	0%	46	0%
Autobus komunikacji publicznej	143	15	1%	0	0%	18	1%	128	1%
Ciągnik rolniczy	146	10	0%	0	0%	13	0%	136	1%
Inny pojazd	41	9	0%	1	0%	10	0%	32	0%
Motocykl	159	58	3%	10	4%	58	2%	101	1%
Motorower	198	63	3%	4	2%	71	3%	135	1%
Nieustalony	493	23	1%	3	1%	26	1%	470	3%
Pojazd przewożący materiały niebezpieczne	2	0	0%	0	0%	0	0%	2	0%
Pojazd uprzywilejowany	4	1	0%	0	0%	2	0%	3	0%
Pojazd wolnobieżny	18	1	0%	0	0%	1	0%	17	0%
Rower	385	145	7%	21	9%	129	5%	240	2%
Samochód ciężarowy bez przyczepy	1132	110	5%	19	8%	128	5%	1022	6%
Samochód ciężarowy z przyczepą	1180	73	4%	16	7%	96	4%	1107	7%
Samochód osobowy	13937	1551	75%	169	69%	2102	79%	12386	78%
OGÓŁEM	17886	2061		245		2662		15825	

Największa liczba sprawców wśród kierujących wystąpiła w przedziale wiekowym 25-39 lat (680 wypadków tj. 33,3% ogółu). Również w tej grupie wiekowej najwięcej było osób zabitych i rannych (*tabela nr 8*). Niemniej jednak, szczególną uwagę należy zwrócić na kierowców-sprawców wypadków w wieku 18-24 lata, czyli na grupę „najmłodszych kierowców”, którzy w rozpatrywanym okresie spowodowali 495 tego rodzaju zdarzeń tj. ponad 1/4. Pomimo tego, że przedział wiekowy tej grupy osób jest stosunkowo niewielki to sposób jazdy cechujący się brawurą połączoną z brakiem doświadczenia w kierowaniu pojazdami prowadzi bardzo często do tragicznych w skutkach wypadków drogowych. Problem ten występuje także w innych krajach europejskich i uznawany jest, obok jazdy pod wpływem alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziałujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2013 roku spowodowali oni 241 wypadków (9,7% ogółu wypadków) w wyniku których śmierć poniosło 65 osób (18,6% ogółu zabitych), a obrażeń ciała doznało 181 osób (5,9% ogółu rannych).

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszych.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	39	24	10%	7	11%	17	9%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	211	128	53%	28	43%	104	57%
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	42	27	11%	2	3%	25	14%
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	28	18	7%	7	11%	11	6%
Stanie na jezdni, leżenie	48	40	17%	21	32%	20	11%
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	10	3	1%	0	0%	3	2%
Zatrzymanie, cofnięcie się	3	1	0%	0	0%	1	1%
Ogółem	381	241	100%	65	100%	181	100%

Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 128 wypadków tj. 53% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- stanie na jezdni, leżenie – 40 wypadków tj. 17% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- stanie na jezdni, leżenie – 40 wypadków tj. 17% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
- 06	18	15	6%	1	2%	14	8%
07 - 14	40	26	11%	0	0%	26	14%
15 - 17	20	14	6%	0	0%	14	8%
18 - 24	32	20	8%	2	3%	19	10%
25 - 39	55	29	12%	7	11%	23	13%
40 - 59	119	78	32%	29	45%	50	28%
60 plus	80	56	23%	25	38%	33	18%
OGÓŁEM	381	241		65		181	

Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców wypadków najwięcej wypadków bo 78 (tj. 32%) spowodowały osoby w wieku 40 – 59 lat. Zginęło z nich 29 osób, a 50 zostało rannych. Stosunkowo duży udział wśród tych grup stanowiły również osoby starsze w wieku powyżej 60 lat, które spowodowały 56 wypadków (23%) w wyniku czego 25 osób poniosło śmierć, a 33 zostało rannych.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano w 2013 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego poszkodowane zostało 3393 osoby, w tym 348 poniosło śmierć, a 3045 osób zostało rannych.

W 2013 roku odnotowano mniej ofiar śmiertelnych o 113 osób (32,4%) w porównaniu do 2011 i mniej o 53 osoby (15,2%) w stosunku do 2012 roku.

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w 2013 roku stanowi grupa użytkowników samochodów osobowych – ok. 47%. Piesi są drugą w kolejności grupą, gdzie występuje duża ofiarochłonność – ok. 32%. Podkreślenia wymaga fakt, że „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego, łącznie stanowią ok. 48% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Ofiary	%	Zabici	%	Ranni	%
Motorowerzyści	120	4%	5	1%	115	4%
Piesi	649	19%	113	32%	536	18%
Rowerzyści	316	9%	43	12%	273	9%
Użytkownicy autobusów	54	2%	2	1%	52	2%
Użytkownicy ciągników	16	0%	3	1%	13	0%
Użytkownicy innych pojazdów	7	0%	1	0%	6	0%
Użytkownicy motocykli	123	4%	10	3%	113	4%
Użytkownicy samochodów ciężarowych	110	3%	7	2%	103	3%
Użytkownicy samochodów osobowych	1998	59%	164	47%	1834	60%
OGÓŁEM	3393	--	348	--	3045	--

Tabela nr 14: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Ofiary	%	Zabici	%	Ranni	%
- 06	85	3%	3	1%	82	3%
07 - 14	195	6%	6	2%	189	6%
15 - 17	179	5%	4	1%	175	6%
18 - 24	669	20%	45	13%	624	20%
25 - 39	897	26%	83	24%	814	27%
40 - 59	796	23%	107	31%	689	23%
60 plus	562	17%	99	28%	463	15%
Ogółem	3393	100%	348	100%	3045	100%

V. Okoliczności „sprzyjające” powstaniu wypadków drogowych

5.1. Miejsce powstawania wypadków.

Jak wskazują dane zawarte w poniższej tabeli najczęściej wypadków drogowych zaistniało na jezdni (ok. 80%), w których oczywiście najczęściej osób poniosło śmierć (85%).

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych – ok. 6% zaistniałych zdarzeń, skarpy i rowy – ok. 4%, pobocza – ok. 5%.

Tabela nr 15: Miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Chodnik, droga dla pieszych	41	2%	1	0%	45	1%	172	1%
Droga dla rowerzystów	11	0%	0	0%	11	0%	28	0%
Jezdnia	1953	79%	294	84%	2424	80%	16480	83%
Most, wiadukt, łącznica, tunel	11	0%	0	0%	22	1%	60	0%
Parking, plac	21	1%	0	0%	31	1%	1377	7%
Pas dzielący jezdnie	4	0%	0	0%	6	0%	42	0%
Pobocze	102	4%	15	4%	143	5%	534	3%
Przejazd kolejowy niestrzeżony	9	0%	3	1%	7	0%	22	0%
Przejazd kolejowy strzeżony	1	0%	0	0%	2	0%	40	0%
Przejazd tramwajowy, torowisko	0	0%	0	0%	0	0%	4	0%
Przejście dla pieszych	160	6%	10	3%	167	5%	124	1%
Przewiązka na drodze dwujezdniowej	1	0%	0	0%	1	0%	9	0%
Przystanek komunikacji publicznej	6	0%	0	0%	7	0%	42	0%
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	1	0%	0	0%	2	0%	39	0%
Skarpa, rów	108	4%	22	6%	128	4%	438	2%
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	44	2%	3	1%	49	2%	438	2%
OGÓŁEM	2473		348		3045		19849	

Tabela nr 16: Okoliczności zdarzeń drogowych.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Inne	94	4%	5	1%	123	4%	1615	8%
Najechnanie na barierę ochronną	21	1%	3	1%	28	1%	230	1%
Najechnanie na drzewo	165	7%	50	14%	219	7%	325	2%
Najechnanie na dziurę, wybój, garb	5	0%	0	0%	6	0%	606	3%
Najechnanie na pieszego	597	24%	113	32%	540	18%	323	2%
Najechnanie na pojazd unieruchomiony	29	1%	4	1%	53	2%	1680	8%
Najechnanie na słup, znak	55	2%	6	2%	67	2%	593	3%
Najechnanie na zaporę kolejową	1	0%	0	0%	1	0%	47	0%
Najechnanie na zwierzę	19	1%	3	1%	21	1%	1545	8%
Wypadek z pasażerem	33	1%	3	1%	47	2%	8	0%
Wywrócenie się pojazdu	204	8%	23	7%	267	9%	684	3%
Zderzenie pojazdów boczne	625	25%	41	12%	819	27%	5985	30%
Zderzenie pojazdów czołowe	309	12%	58	17%	463	15%	1260	6%
Zderzenie pojazdów tylne	316	13%	39	11%	391	13%	4948	25%
OGÓŁEM	2473		348		3045		19849	

Tabela nr 17: Geometria drogi.

	Zdarzenia	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Odcinek prosty	1515	82%	252	81%	1787	81%	12938	88%
Spadek	17	1%	6	2%	25	1%	96	1%
Wierzchołek wzn.	0	0%	0	0%	0	0%	3	0%
Wzniesienie	22	1%	8	3%	18	1%	111	1%
Zakręt, łuk	288	16%	46	15%	380	17%	1512	10%

Tabela nr 18: Obszar występowania zdarzeń drogowych.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Obszar niezabudowany	995	40%	233	67%	1269	42%	5684	29%
Obszar zabudowany	1478	60%	115	33%	1776	58%	14165	71%
Ogółem	2473	100%	348	100%	3045	100%	19849	100%

Tabela nr 19: Stan nawierzchni.

	Zdarzenia	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Dziury, wyboje	10	0%	2	1%	12	0%	275	1%
Kałuże, rozlewiska	11	0%	1	0%	13	0%	195	1%
Koleiny, garby	10	0%	1	0%	11	0%	110	1%
Mokra	624	25%	106	30%	740	24%	4791	23%
Oblodzona, zaśnieżona	210	8%	17	5%	283	9%	2495	12%
Sucha	1662	66%	229	64%	2052	66%	12657	61%
Zanieczyszczona	9	0%	1	0%	10	0%	82	0%

Tabela nr 20: Warunki atmosferyczne.

	Zdarzenia	%	Zabitych	%	Ranni	%	Kolizje	%
Dobre warunki atmosferyczne	1622	63%	236	64%	1995	63%	12702	61%
Mgła, dym	37	1%	12	3%	39	1%	224	1%
Opady deszczu	251	10%	46	13%	293	9%	1780	9%
Opady śniegu, gradu	113	4%	5	1%	164	5%	1505	7%
Oślepiające słońce	47	2%	0	0%	54	2%	379	2%
Pochmurno	479	19%	62	17%	591	19%	3891	19%
Silny wiatr	24	1%	6	2%	25	1%	200	1%

5.2. Wypadki wg rodzaju drogi.

W roku 2013 zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych – zdarzeń tych odnotowano 2239, co stanowi prawie 91% wszystkich wypadków. Zginęło w nich 317 osób (91% ogółu), a 2754 (90%) zostało rannych.

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.

Tabela nr 21: Rodzaj drogi.

	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Autostrada	5	0%	0	0%	8	0%	58	0%
Dwie jezdnie jednokierunkowe	160	6%	17	5%	201	7%	1623	8%
Ekspresowa	23	1%	11	3%	31	1%	190	1%
Jednojezdniowa dwukierunkowa	2239	91%	317	91%	2754	90%	17245	87%
Jednokierunkowa	46	2%	3	1%	51	2%	733	4%
Ogółem	2473	100%	348	100%	3045	100%	19849	100%

5.3. Stan zagrożenia na drogach krajowych

Spośród dróg krajowych, pozostających pod nadzorem KWP z/s w Radomiu największe zagrożenie zdarzeniami drogowymi odnotowano na niżej wskazanych drogach.

Tabela nr 22: Najbardziej zagrożone drogi krajowe – wg liczby ofiar śmiertelnych.

DROGA	LICZBA WYPADKÓW			LICZBA ZABITYCH			LICZBA RANNYCH		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
K7/KS7	132	88	105	30	28	34	174	104	160
K50/K50a	84	85	70	44	26	23	97	98	95
K60	85	79	86	13	12	15	118	90	115
K62	84	92	83	14	22	15	105	129	107
K10	40	38	43	11	4	14	48	59	58
K8	32	40	30	14	14	10	52	45	29
K2	36	38	23	15	17	9	40	42	21
K63	20	26	20	6	13	8	23	29	26
K79	43	37	42	12	7	7	56	54	61
K48	38	35	26	4	5	4	41	43	34
K17/17a	31	25	22	11	4	4	35	35	34
K9	39	26	33	5	3	1	42	29	44

Przytoczone dane odnośnie dróg krajowych generujących od lat w garnizonie mazowieckim największe zagrożenie wykazują, że ilość wypadków drogowych i ich ofiar na przestrzeni trzech rozpatrywanych lat w ostatnim roku nie odbiegała znacznie od średniej z lat 2011-2012. Jednakże największe zagrożenie, a zarazem największa ofiarochłonność występuje na drodze krajowej nr 7 i 50.

Pozytywnym jest odnotowany spadek ofiar śmiertelnych na drogach K50/K50a o 3 osoby, gdzie także spadła liczba wypadków i osób rannych. Jednakże zauważalnemu pogorszeniu uległ stan bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 7/S7, gdzie odnotowano ogólny wzrost liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W 2013 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w 288 wypadkach drogowych (11,6% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 66 osób (18,9% ogółu zabitych), a 320 osób odniosło obrażenia (10,5% ogółu rannych). Ogólna liczba zdarzeń z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu wyniosła 1035, co stanowi 4,6% ogólnej liczby zdarzeń drogowych.

Tabela 23: Nietrzeźwi kierujący sprawcy zdarzeń drogowych.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Autobus komunikacji publicznej	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Ciągnik rolniczy	13	1	0%	0	0%	2	1%	12	2%
Inny pojazd	4	2	1%	1	2%	2	1%	2	0%
Motocykl	16	9	4%	1	2%	11	4%	7	1%
Motorower	43	12	6%	1	2%	12	5%	31	5%
Rower	72	21	10%	3	7%	18	7%	51	7%
Samochód ciężarowy do przewozu ładunków bez przyczepy	18	7	3%	3	7%	5	2%	11	2%
Samochód ciężarowy do przewozu ładunków z przyczepą	9	1	0%	0	0%	1	0%	8	1%
Samochód osobowy	723	163	75%	36	80%	215	81%	560	82%
Suma	899	216	--	45	--	266	--	683	--

Tabela 24: Nietrzeźwi piesi sprawcy zdarzeń drogowych.

	Zdarzenia	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%	Kolizje	%
Piesi	120	68	1	19	1	51	1	52	1

VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W 2013 roku wydarzyło się 311 wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, w 2012 roku takich wypadków było 368. W 2013 roku liczba ta uległa zmniejszeniu o 57 wypadków tj. -18,3%.

Tabela nr 25: Wypadki śmiertelne wg miejsca zaistnienia.

	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych
WA KMP Płock	24	29
WA KMP Radom	26	26
WA KMP Ostrołęka	17	22
WA KPP Ciechanów	17	22
WA KPP Płońsk	17	21
WA KPP Grójec	19	19
WA KPP Sierpc	17	18
WA KMP Siedlce	15	16
WA KPP Węgrów	15	16
WA KPP Wyszaków	13	16
WA KPP Garwolin	12	13
WA KPP Sochaczew	11	13
WA KPP Sokołów Podlaski	10	13
WA KPP Maków Maz.	11	12
WA KPP Mława	9	12
WA KPP Kozienice	9	10
WA KPP Żyrardów	10	10
WA KPP Białobrzegi	8	8
WA KPP Gostynin	7	7
WA KPP Łosice	7	7
WA KPP Ostrów Maz.	7	7
WA KPP Zwoleń	7	7
WA KPP Lipsko	4	5
WA KPP Pułtusk	5	5
WA KPP Przasnysz	4	4
WA KPP Przysucha	4	4
WA KPP Szydłowiec	3	3
WA KPP Żuromin	3	3
Ogółem	311	348

Tabela nr 26: Sprawcy wypadków ze skutkiem śmiertelnym – kierujący wg wieku.

	Wypadki	%	Zabici	%
- 06	1	0%	1	0%
15 - 17	4	2%	4	2%
18 - 24	46	22%	52	21%
25 - 39	73	35%	92	38%
40 - 59	55	26%	62	25%
60 plus	27	13%	29	12%
b/d	5	2%	5	2%
Ogółem	211		245	

Tabela nr 27: Sprawcy wypadków ze skutkiem śmiertelnym – piesi wg wieku.

	Wypadki	%	Zabici	%
- 06	1	2%	1	2%
18 - 24	2	3%	2	3%
25 - 39	7	11%	7	11%
40 - 59	29	45%	29	45%
60 plus	25	38%	25	38%
b/d	1	2%	1	2%
Ogółem	65		65	

VIII. Działalność profilaktyczno–edukacyjna roku na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przedsięwzięcia zrealizowane w 2013 roku.

1. „*Bezpieczne ferie*” – akcja zimowa realizowana na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas wycieczki w okresie zimowym.
2. „*Radomska Wiosna Motocyklowa*” – impreza inaugurująca sezon motocyklowy 2013, połączona z propagowaniem bezpiecznych zachowań na drodze i promocją używania elementów odblaskowych, współorganizowana przez WRD KWP zs. w Radomiu, Radomskie Towarzystwo Motocyklowe i Urząd Miejski w Radomiu.
3. Współorganizacja eliminacji regionalnych i wojewódzkich Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym.
4. Współorganizacja eliminacji regionalnych i wojewódzkich Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego.
5. Współorganizacja Drugiej Ogólnopolskiej Debaty „*Pieszy – Niechroniony Uczestnik Ruchu Drogowego*”, której hasłem przewodnim było „Bezpieczeństwo pieszych – niechronieni uczestnicy ruchu drogowego w miastach” (9 maja 2013r. Siedlce).
6. Organizacja eliminacji wojewódzkich Ogólnopolskiego konkursu „Policjant Ruchu Drogowego Roku”.
7. „*Zabłyśnij na Drodze*” – Wiosenna i jesienna odsłona realizowanej od 2008 r. kampanii ukierunkowanej na poprawę bezpieczeństwa tzw. Niechronionych uczestników ruchu drogowego, poprzez promowanie używania elementów odblaskowych, realizowana przez WRD KWP z siedzibą w Radomiu przy współpracy z władzami samorządowymi.
8. „*Bezpieczne wakacje*” – działania prewencyjno–edukacyjne realizowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wakacyjnym.
9. Mazowiecka Drogówka Dzieciom W dniach 14-19 lipca 2013r. w Ośrodku Edukacyjno-Charytatywnym Diecezji Radomskiej „EMAUS” w Turnie została przeprowadzona kolejna edycja akcji pn. „Mazowiecka Drogówka Dzieciom”. Była to wspólna kampania KWP zs. Radomiu z Ośrodkiem Charytatywno-Edukacyjnym Diecezji Radomskiej oraz WORD w Radomiu. W projekcie uczestniczyli uczniowie klas IV-VI szkół podstawowych z terenu gminy Odrzywół. W czasie turnusu były prowadzone zajęcia teoretyczne i praktyczne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, były poruszane zagadnienia dotyczące przemocy w szkole, używania narkotyków i przestępstw w sieci. Zajęcia prowadzili policjanci Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji KWP z siedzibą w Radomiu.
10. *Apel do kierowców z okazji Dnia Św. Krzysztofa – patrona kierowców.*
11. „*Bezpieczna droga do szkoły*” – akcja ukierunkowana głównie na zapewnienie bezpieczeństwa dzieciom w drodze do szkoły.

Oprócz wskazanych powyżej działań, policjanci WRD KWP zs. w Radomiu uczestniczyli w szeregu spotkań zarówno w szkołach, jak i aresztach śledczych, gdzie realizowane były działania profilaktyczne z zakresu ruchu drogowego. Podczas festynów, jak i pikników rodzinnych prowadzone były konkursy, zabawy oraz prezentacje multimedialne mające niewątpliwie ogromny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Planowane przedsięwzięcia w 2014 roku:

1. *„B&N, B jak Bezpieczny i N jak Niechroniony”*- program profilaktyczny WRD KWP zs. w Radomiu poświęcony bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu drogowego.
2. *„Bezpieczne ferie”*.
3. *„Radomska Wiosna Motocyklowa, Moto-serce 2014”*.
4. *Współorganizacja eliminacji regionalnych i wojewódzkich Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym oraz Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego*.
5. *„Bezpieczne wakacje”*.
6. *„Zabłyśnij na Drodze”*.
7. *Apel do kierowców z okazji Dnia Św. Krzysztofa – patrona kierowców*.
8. *„Bezpieczna droga do szkoły”*.
9. *Organizacja eliminacji wojewódzkich Ogólnopolskiego konkursu „Policjant Ruchu Drogowego Roku”*.

VIII. Podsumowanie

Pomimo utrzymujących się korzystnych trendów zmian stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sytuacja na drogach Mazowsza w dalszym ciągu odbiega od pożądanych standardów i wskaźników europejskich w tym obszarze.

Liczba pojazdów ma poważny wpływ na sytuację w ruchu drogowym. Zwykle zwiększającej się liczbie pojazdów nie odpowiada proporcjonalna rozbudowa sieci dróg, bo działania w tym zakresie są bardzo kosztowne i czasochłonne.

W 2013 roku wydarzyło się 2473 wypadki drogowe. W wyniku tych zdarzeń poniosło śmierć 348 osób, a dalszych 3045 osób zostało rannych. W do jednostek Policji zgłoszono 19849 kolizji drogowych.

Nadal jednak najwięcej zdarzeń drogowych powstaje z winy kierujących i jest to około 80% ogółu wypadków. Najczęstszymi przyczynami są:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 37 % ogółu,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 24% ogółu,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 8% ogółu.

Biorąc pod uwagę miejsce i czas powstawania zdarzeń drogowych należy zauważyć, że najczęściej do wypadków drogowych dochodzi na prostym odcinku dróg jednojezdniowych dwukierunkowych (ok. 92% ogółu).

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi.

Wyk./Opr.

WRD KWP zs. w Radomiu

DODATEK

Najbardziej zagrożone wypadkami ciągi komunikacyjne – drogi krajowe.

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
CIECHANOWSKI	GLINOJECK - OBSZAR WIEJSKI	7	3	7	5	42
GRÓJECKI	GRÓJEC - OBSZAR WIEJSKI	7	2	1	1	19
MŁAWSKI	MŁAWA - OBSZAR MIEJSKI	7	9	0	20	42
	STRZEGOWO - OBSZAR WIEJSKI	7	5	0	12	50
	WIECZFNIA KOŚCIELNA - OBSZAR WIEJSKI	7	2	2	2	33
	WIŚNIEWO - OBSZAR WIEJSKI	7	6	2	4	55
PŁOŃSKI	BABOSZEWO - OBSZAR WIEJSKI	7	4	1	7	43
	PŁOŃSK - OBSZAR WIEJSKI	7	12	6	18	47
	ZAŁUSKI - OBSZAR WIEJSKI	7	4	1	4	73
RADOM	RADOM - OBSZAR MIEJSKI	7	13	1	18	370
RADOMSKI	JEDLIŃSK - OBSZAR WIEJSKI	7	20	6	27	69
	KOWAŁA - OBSZAR WIEJSKI	7	4	1	6	17
	WOLANÓW - OBSZAR WIEJSKI	7	1	0	3	0
SZYDŁOWIECKI	SZYDŁOWIEC - OBSZAR WIEJSKI	7	4	1	5	22

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
BIAŁOBRZESKI	BIAŁOBRZEGI - OBSZAR MIEJSKI	S7	1	0	3	8
	BIAŁOBRZEGI - OBSZAR WIEJSKI	S7	1	0	2	7
	PROMNA - OBSZAR WIEJSKI	S7	6	2	9	28
	STARA BŁOTNICA - OBSZAR WIEJSKI	S7	3	1	9	16
GRÓJECKI	GRÓJEC - OBSZAR MIEJSKI	S7	1	1	0	12
	GRÓJEC - OBSZAR WIEJSKI	S7	4	1	5	7

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
CIECHANOWSKI	CIECHANÓW - OBSZAR MIEJSKI	50	2	2	0	69
	OJRZEŃ - OBSZAR WIEJSKI	50	3	1	2	25
GRÓJECKI	CHYNÓW - OBSZAR WIEJSKI	50	8	3	7	18
	GRÓJEC - OBSZAR MIEJSKI	50	1	0	1	18
	GRÓJEC - OBSZAR WIEJSKI	50	4	0	7	33
	PNIEWY - OBSZAR WIEJSKI	50	3	2	2	31
OSTROWSKI	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR MIEJSKI	50	1	1	1	1
PŁOCKI	WYSZOGRÓD - OBSZAR MIEJSKI	50	2	0	4	8
	WYSZOGRÓD - OBSZAR WIEJSKI	50	1	1	0	7
PŁOŃSKI	NARUSZEWO - OBSZAR WIEJSKI	50	3	0	4	19
	PŁOŃSK - OBSZAR WIEJSKI	50	4	1	10	18
	SOCHOCIN - OBSZAR WIEJSKI	50	4	1	5	28
SOCHACZEWSKI	MŁODZIESZYN - OBSZAR WIEJSKI	50	5	0	7	36
	SOCHACZEW - OBSZAR MIEJSKI	50	1	0	3	6
	SOCHACZEW - OBSZAR WIEJSKI	50	7	4	7	41
WĘGROWSKI	ŁOCHÓW - OBSZAR WIEJSKI	50	3	2	5	51
	SADOWNE - OBSZAR WIEJSKI	50	4	1	7	28
ŻYRARDOWSKI	MSZCZONÓW - OBSZAR WIEJSKI	50	4	1	6	32

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
ŻYRARDOWSKI	MSZCZONÓW - OBSZAR WIEJSKI	50a	5	2	8	34
	WISKITKI - OBSZAR WIEJSKI	50a	5	1	9	63

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
CIECHANOWSKI	CIECHANÓW - OBSZAR MIEJSKI	60	7	0	13	136
	GLINOJECK - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	1	12
	GOŁYMIN-OŚRODEK - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	3	26
GOSTYNIŃSKI	GOSTYNIN - OBSZAR WIEJSKI	60	2	0	2	18
MAKOWSKI	CZERWONKA - OBSZAR WIEJSKI	60	1	1	0	7
	KARNIEWO - OBSZAR WIEJSKI	60	3	2	5	16
	MAKÓW MAZOWIECKI - OBSZAR MIEJSKI	60	1	0	1	22
	RÓŻAN - OBSZAR MIEJSKI	60	1	0	1	8
	SZELKÓW - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	2	4
OSTROŁĘCKI	GOWOROWO - OBSZAR WIEJSKI	60	4	6	3	20
OSTROWSKI	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR MIEJSKI	60	1	0	1	6
	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	1	8
	WĄSEWO - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	3	14
PŁOCK	PŁOCK - OBSZAR MIEJSKI	60	36	2	43	248
PŁOCKI	BIELSK - OBSZAR WIEJSKI	60	10	1	12	46
	DROBIN - OBSZAR MIEJSKI	60	2	0	3	8
	DROBIN - OBSZAR WIEJSKI	60	2	3	2	16
	ŁĄCK - OBSZAR WIEJSKI	60	4	0	6	32
	RADZANOWO - OBSZAR WIEJSKI	60	2	0	3	7
	STARA BIAŁA - OBSZAR WIEJSKI	60	1	0	2	0
PŁOŃSKI	RACIĄŻ - OBSZAR WIEJSKI	60	4	0	8	12

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
GOSTYNIŃSKI	GOSTYNIN - OBSZAR WIEJSKI	S60	1	0	1	10

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
PŁOCK	PŁOCK - OBSZAR MIEJSKI	62	17	0	26	170
PŁOCKI	BODZANÓW - OBSZAR WIEJSKI	62	8	1	11	25
	MAŁA WIEŚ - OBSZAR WIEJSKI	62	5	2	5	7
	NOWY DUNINÓW - OBSZAR WIEJSKI	62	3	1	7	23
	SŁUPNO - OBSZAR WIEJSKI	62	7	0	7	17
	WYSZOGRÓD - OBSZAR MIEJSKI	62	2	0	3	7
	WYSZOGRÓD - OBSZAR WIEJSKI	62	3	3	3	9
PŁOŃSKI	CZERWIŃSK NAD WISŁĄ - OBSZAR WIEJSKI	62	6	1	8	26
SOKOŁOWSKI	SOKOŁÓW PODLASKI - OBSZAR MIEJSKI	62	7	0	7	52
	SOKOŁÓW PODLASKI - OBSZAR WIEJSKI	62	3	1	2	18
WĘGROWSKI	LIW - OBSZAR WIEJSKI	62	3	1	2	15
	ŁOCHÓW - OBSZAR WIEJSKI	62	7	3	11	53
	WĘGRÓW - OBSZAR MIEJSKI	62	1	0	1	48
WYSZKOWSKI	SOMIANKA - OBSZAR WIEJSKI	62	1	0	1	12
	WYSZKÓW - OBSZAR MIEJSKI	62	5	0	9	39
	WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI	62	5	2	4	26

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
OSTROWSKI	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR MIEJSKI	S8	1	0	1	5
	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR WIEJSKI	S8	1	0	1	6
WYSZKOWSKI	BRAŃSZCZYK - OBSZAR WIEJSKI	S8	1	0	1	0
	WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI	S8	2	2	1	0

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
OSTROWSKI	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR WIEJSKI	8	9	0	9	101
WYSZKOWSKI	BRAŃSZCZYK - OBSZAR WIEJSKI	8	10	3	10	79
	WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI	8	1	1	0	31
	ZABRODZIE - OBSZAR WIEJSKI	8	1	2	2	19
ŻYRARDOWSKI	RADZIEJOWICE - OBSZAR WIEJSKI	8	4	2	4	18

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
GRÓJECKI	WARKA - OBSZAR WIEJSKI	79	1	1	1	11
KOZIENICKI	GARBATKA-LETNISCO - OBSZAR WIEJSKI	79	2	0	2	22
	KOZIENICE - OBSZAR MIEJSKI	79	3	0	4	28
	KOZIENICE - OBSZAR WIEJSKI	79	12	1	23	32
	MAGNUSZEW - OBSZAR WIEJSKI	79	11	1	12	39
LIPSKI	CIEPIELÓW - OBSZAR WIEJSKI	79	1	0	2	15
	LIPSKO - OBSZAR MIEJSKI	79	4	2	5	21
	LIPSKO - OBSZAR WIEJSKI	79	1	0	2	9
ZWOLEŃSKI	POLICZNA - OBSZAR WIEJSKI	79	2	0	3	13
	ZWOLEŃ - OBSZAR MIEJSKI	79	1	1	0	15
	ZWOLEŃ - OBSZAR WIEJSKI	79	4	1	7	14

Najbardziej zagrożone wypadkami ciągi komunikacyjne – drogi wojewódzkie.

Powiat	miejsowość	nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
BIAŁOBRZESKI	PROMNA - OBSZAR WIEJSKI	731	2	0	4	13
	STARA BŁOTNICA - OBSZAR WIEJSKI	732	2	0	2	4
CIECHANOWSKI	CIECHANÓW - OBSZAR MIEJSKI	615	2	0	2	10
		617	1	0	1	12
	CIECHANÓW - OBSZAR WIEJSKI	615	1	0	1	3
	GOŁYMIN-OŚRODEK - OBSZAR WIEJSKI	618	1	0	2	3
	GRUDUSK - OBSZAR WIEJSKI	616	2	0	2	4
	OPINOGÓRA GÓRNA - OBSZAR WIEJSKI	617	5	2	3	9
	REGIMIN - OBSZAR WIEJSKI	615	2	1	2	21
GARWOLIŃSKI	BOROWIE - OBSZAR WIEJSKI	805	1	0	1	1
	MACIEJOWICE - OBSZAR WIEJSKI	801	2	0	3	26
		807	2	1	1	4
	PARYSÓW - OBSZAR WIEJSKI	805	1	0	1	2
	PILAWA - OBSZAR MIEJSKI	805	1	0	1	12
PILAWA - OBSZAR WIEJSKI	805	3	0	4	20	

	SOBOLEW - OBSZAR WIEJSKI	807	4	1	3	16
	WILGA - OBSZAR WIEJSKI	801	2	0	3	21
	ŻELECHÓW - OBSZAR MIEJSKI	807	2	0	2	25
	ŻELECHÓW - OBSZAR WIEJSKI	807	1	0	2	5
GOSTYNIŃSKI	GOSTYNIN - OBSZAR MIEJSKI	265	1	0	1	8
		573	2	0	2	15
	GOSTYNIN - OBSZAR WIEJSKI	265	2	2	6	9
		573	1	0	1	3
		577	1	0	1	7
		581	1	0	1	6
	SANNIKI - OBSZAR WIEJSKI	577	1	0	1	13
	SZCZAWIN KOŚCIELNY - OBSZAR WIEJSKI	573	1	0	1	11
574		1	0	1	2	
GRÓJECKI	BELSK DUŻY - OBSZAR WIEJSKI	725	2	0	4	8
		728	10	1	13	34
	BŁĘDÓW - OBSZAR WIEJSKI	725	8	0	9	9
	GRÓJEC - OBSZAR WIEJSKI	722	1	0	1	7
		728	1	0	1	2
	JASIELEC - OBSZAR WIEJSKI	730	2	0	2	9
	MOGIELNICA - OBSZAR WIEJSKI	728	3	0	8	15
	NOWE MIASTO NAD PILICĄ - OBSZAR MIEJSKI	728	2	0	2	6
	NOWE MIASTO NAD PILICĄ - OBSZAR WIEJSKI	707	2	1	1	3
		728	3	0	4	5
	WARKA - OBSZAR MIEJSKI	730	1	0	1	3
		731	1	0	1	8
	WARKA - OBSZAR WIEJSKI	730	1	0	1	5
		731	11	1	15	19
KOZIENICKI	GARBATKA-LETNISKO - OBSZAR WIEJSKI	691	6	0	8	10
	GŁOWACZÓW - OBSZAR WIEJSKI	730	3	0	3	3
	GNIEWOSZÓW - OBSZAR WIEJSKI	738	2	0	3	20
	GRABÓW NAD PILICĄ - OBSZAR WIEJSKI	730	3	0	3	14
		W736	3	1	5	2
SIECIECHÓW - OBSZAR WIEJSKI	738	1	0	1	1	
LIPSKI	SIENNO - OBSZAR WIEJSKI	747	1	0	1	0
	SOLEC NAD WISŁĄ - OBSZAR WIEJSKI	747	1	0	1	7
		754	3	1	2	3
ŁOSICKI	ŁOSICE - OBSZAR MIEJSKI	698	2	0	2	43
	ŁOSICE - OBSZAR WIEJSKI	698	1	0	1	14
	SARNAKI - OBSZAR WIEJSKI	811	2	0	2	17
	STARA KORNICA - OBSZAR WIEJSKI	698	2	0	2	8
MAKOWSKI	CZERWONKA - OBSZAR WIEJSKI	626	1	0	1	12
	KRASNOSIELC - OBSZAR WIEJSKI	544	4	1	4	13
MŁAWSKI	DZIERZGOWO - OBSZAR WIEJSKI	616	1	0	1	1
	LIPOWIEC KOŚCIELNY - OBSZAR WIEJSKI	563M	2	0	2	17
	MŁAWA - OBSZAR MIEJSKI	544	7	0	11	63
	STUPSK - OBSZAR WIEJSKI	615	5	0	6	27
	SZYDŁOWO - OBSZAR WIEJSKI	544	6	0	14	34
OSTROŁĘCKI	CZERWIN - OBSZAR WIEJSKI	627	2	0	2	13
		677	2	0	3	11
	ŁYSE - OBSZAR WIEJSKI	645	1	0	1	16
	MYSZYNIC - OBSZAR MIEJSKI	645	1	0	1	5
	RZEKUŃ - OBSZAR WIEJSKI	627	2	0	3	11

	TROSZYN - OBSZAR WIEJSKI	627	1	1	4	7
OSTROŁĘKA	OSTROŁĘKA - OBSZAR MIEJSKI	544	1	0	2	2
		627	7	1	9	44
OSTROWSKI	BROK - OBSZAR MIEJSKI	694	2	1	2	13
	BROK - OBSZAR WIEJSKI	694	2	0	2	7
	MAŁKINIA GÓRNA - OBSZAR WIEJSKI	627	3	1	2	24
		694	2	0	2	37
	NUR - OBSZAR WIEJSKI	694	1	1	1	16
	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR MIEJSKI	627	4	0	4	55
	OSTRÓW MAZOWIECKA - OBSZAR WIEJSKI	627	2	0	2	16
677		3	0	3	27	
PŁOCK	PŁOCK - OBSZAR MIEJSKI	559	9	1	8	70
		562	2	0	2	14
		567	1	0	1	36
		575	3	0	4	16
PŁOCKI	BIELSK - OBSZAR WIEJSKI	560	1	0	3	3
	BRUDZEŃ DUŻY - OBSZAR WIEJSKI	559	3	0	3	22
		562	2	1	1	3
	GĄBIN - OBSZAR MIEJSKI	574	1	0	1	16
	GĄBIN - OBSZAR WIEJSKI	574	3	1	2	8
		575	3	0	3	13
		577	1	0	2	5
	ŁĄCK - OBSZAR WIEJSKI	577	1	0	1	8
	RADZANOWO - OBSZAR WIEJSKI	567	6	0	9	34
	STARA BIAŁA - OBSZAR WIEJSKI	555	3	0	4	5
559		3	0	4	21	
STAROŻREBY - OBSZAR WIEJSKI	567	3	0	3	16	
PŁOŃSKI	CZERWIŃSK NAD WISŁĄ - OBSZAR WIEJSKI	W570	1	0	2	5
	NARUSZEWO - OBSZAR WIEJSKI	571	1	0	1	5
		W570	3	0	4	4
	PŁOŃSK - OBSZAR MIEJSKI	W632	2	1	2	31
	SOCHOCIN - OBSZAR WIEJSKI	W632	2	0	3	10
ZĄŁUSKI - OBSZAR WIEJSKI	571	1	0	4	7	
PRZASNYSKI	CHORZELE - OBSZAR WIEJSKI	614	3	0	3	7
	CZERNICE BOROWE - OBSZAR WIEJSKI	544	1	1	1	10
		617	1	0	1	2
	KRASNE - OBSZAR WIEJSKI	617	1	0	2	1
	PRZASNYSZ - OBSZAR WIEJSKI	544	3	0	3	10
617		1	0	3	3	
PRZYSUSKI	BORKOWICE - OBSZAR WIEJSKI	727	1	0	1	6
	GIELNIÓW - OBSZAR WIEJSKI	728	2	1	4	8
	KLWÓW - OBSZAR WIEJSKI	727	1	0	1	3
	PRZYSUCHA - OBSZAR WIEJSKI	749	1	0	1	3
PUŁTUSKI	GZY - OBSZAR WIEJSKI	618	1	0	1	12
	PUŁTUSK - OBSZAR MIEJSKI	618	1	0	1	24
	WINNICA - OBSZAR WIEJSKI	571	1	0	1	12
	ZATORY - OBSZAR WIEJSKI	618	2	0	3	19
RADOM	RADOM - OBSZAR MIEJSKI	733	1	0	1	0
		737	4	0	6	44
		740	1	0	1	11
		744	10	1	12	53
RADOMSKI	IŁŻA - OBSZAR MIEJSKI	747	1	0	1	4

	JEDLIŃSK - OBSZAR WIEJSKI	737	2	0	3	1
	JEDLŃIA-LETNISKO - OBSZAR WIEJSKI	737	3	0	3	21
	KOWAŁA - OBSZAR WIEJSKI	733	5	1	5	11
		740	1	0	1	0
		744	3	0	3	19
	PIONKI - OBSZAR MIEJSKI	787	1	0	1	20
	PIONKI - OBSZAR WIEJSKI	737	3	2	2	38
		787	1	0	1	6
	PRZYTYK - OBSZAR WIEJSKI	740	7	1	6	16
	SKARYSZEW - OBSZAR WIEJSKI	733	1	0	1	5
	WIERZBICA - OBSZAR WIEJSKI	727	1	0	2	0
		744	9	2	9	11
ZAKRZEW - OBSZAR WIEJSKI	740	17	1	20	31	
SIEDLCE	SIEDLCE - OBSZAR MIEJSKI	632	3	0	3	61
		W625	8	0	8	338
		W628	19	0	25	700
SIEDLECKI	MOKOBODY - OBSZAR WIEJSKI	696	5	0	9	18
	MORDY - OBSZAR WIEJSKI	698	3	2	3	18
	SIEDLCE - OBSZAR WIEJSKI	698	1	0	1	31
		803	2	0	5	20
WODYNIE - OBSZAR WIEJSKI	803	1	0	2	18	
SIERPECKI	GOZDOWO - OBSZAR WIEJSKI	560	5	2	8	9
	MOCHOWO - OBSZAR WIEJSKI	539	1	0	1	0
		541	2	0	2	6
	ROŚCISZEWO - OBSZAR WIEJSKI	541	3	1	4	8
	SIERPC - OBSZAR MIEJSKI	541	10	1	9	36
		560	3	0	3	11
	SIERPC - OBSZAR WIEJSKI	541	1	1	0	0
		560	3	0	5	5
SZCZUTOWO - OBSZAR WIEJSKI	560	6	0	10	15	
ZAWIDZ - OBSZAR WIEJSKI	561	2	0	3	9	
SOCHACZEWSKI	BROCHÓW - OBSZAR WIEJSKI	575	1	0	1	3
		705	2	1	1	11
	IŁÓW - OBSZAR WIEJSKI	575	1	0	1	3
		577	1	0	1	10
	MŁODZIESZYN - OBSZAR WIEJSKI	577	1	0	3	3
	NOWA SUCHA - OBSZAR WIEJSKI	705	2	0	2	11
	RYBNO - OBSZAR WIEJSKI	577	0	0	0	6
SOCHACZEW - OBSZAR MIEJSKI	580	2	1	1	4	
	705	10	2	13	79	
SOKOŁOWSKI	CERANÓW - OBSZAR WIEJSKI	695	2	2	2	3
	KOSÓW LACKI - OBSZAR WIEJSKI	677	1	0	4	7
	SOKOŁÓW PODLASKI - OBSZAR MIEJSKI	677	1	0	1	7
SZYDŁOWIECKI	CHLEWISKA - OBSZAR WIEJSKI	727	2	0	2	8
	JASTRZĄB - OBSZAR WIEJSKI	727	2	0	2	4
	SZYDŁOWIEC - OBSZAR MIEJSKI	727	1	0	1	9
WĘGROWSKI	GRĘBKÓW - OBSZAR WIEJSKI	697	3	1	5	11
	KORYTNICA - OBSZAR WIEJSKI	W637	1	0	2	4
	LIW - OBSZAR WIEJSKI	696	2	0	2	10
	WĘGRÓW - OBSZAR MIEJSKI	W637	2	0	2	2
WIERZBNO - OBSZAR WIEJSKI	697	1	0	2	3	
WYSZKOWSKI	BRAŃSZCZYK - OBSZAR WIEJSKI	694	4	1	4	4

	WYSZKÓW - OBSZAR MIEJSKI	618	4	0	5	35
	WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI	618	5	1	6	2
ZWOLEŃSKI	PRZYŁĘK - OBSZAR WIEJSKI	W528	1	0	2	5
	TCZÓW - OBSZAR WIEJSKI	733	1	0	1	1
	ZWOLEŃ - OBSZAR MIEJSKI	W528	1	0	2	0
	ZWOLEŃ - OBSZAR WIEJSKI	528	1	0	1	0
		787	1	0	1	3
ŻUROMIŃSKI	BIEŻUŃ - OBSZAR MIEJSKI	541	2	0	2	5
	BIEŻUŃ - OBSZAR WIEJSKI	541	2	0	4	8
	KUCZBORK-OSADA - OBSZAR WIEJSKI	563M	1	0	1	14
	LUBOWIDZ - OBSZAR WIEJSKI	541	2	1	1	15
		563M	1	0	1	1
	ŻUROMIN - OBSZAR MIEJSKI	541	2	0	2	17
		563	1	0	1	0
		563M	1	0	1	8
	ŻUROMIN - OBSZAR WIEJSKI	541	1	0	2	8
		563M	3	0	3	8
ŻYRARDOWSKI	PUSZCZA MARIAŃSKA - OBSZAR WIEJSKI	719	1	0	1	21
	RADZIEJOWICE - OBSZAR WIEJSKI	W579	3	0	7	12
	WISKITKI - OBSZAR WIEJSKI	719	1	0	2	6
	ŻYRARDÓW - OBSZAR MIEJSKI	719	2	0	5	12