

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



A N A L I Z A

**stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym
na obszarze działania KWP zs. w Radomiu
za okres styczeń-grudzień 2018 roku.**

Radom, marzec 2019

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.	17
V.	Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.	19
	5.1. Miejsce powstawania wypadków.	19
	5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.....	24
	5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.	29
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.....	32
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.	33
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.	35
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej.	38
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.....	40
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna.	41
XI.	Wskaźnik zagrożenia w okresie styczeń – czerwiec 2018 roku.....	46
XII.	Podsumowanie.....	47

I. Słowo wstępne.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na dzień 30.06.2018 r.), Polskę zamieszkiwało nieco ponad 38,4 miliona obywateli, z czego blisko 5,4 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 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 354 tys. osób tj. 43,6% mieszkańców całego województwa.

II. Informacja o zdarzeniach drogowych.

Analizując stan bezpieczeństwa na przestrzeni trzech ostatnich lat można zauważyć, że po poprawie stanu bezpieczeństwa, które miało miejsce w roku 2017, nastąpiło jego pogorszenie

w analogicznym okresie 2018 roku. Pomimo, że zmniejszeniu uległa liczba wypadków i osób rannych, jednocześnie miał miejsce duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych.

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

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary na terenie KWP zs. w Radomiu w okresie I-XII 2016-2018.

	2016	2017	2018	2016/2017		2017/2018	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2397	2272	2271	-125	-5,2	-1	-0,04
Zabici	351	281	297	-70	-19,9	16	5,7
Ranni	2884	2744	2681	-140	-4,9	-63	-2,3

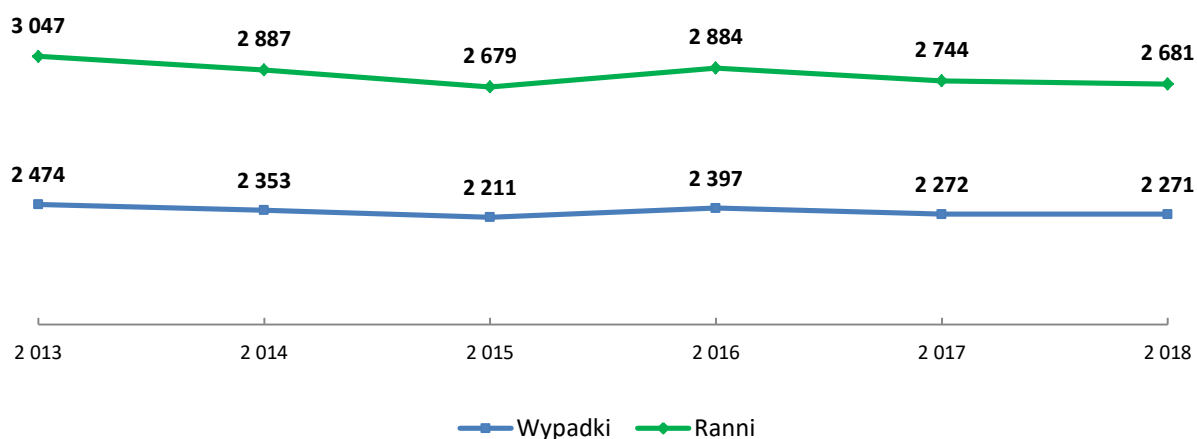
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w okresie I-XII 2016-2018.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2017/2018 %
Białystok	690	698	674	-24	-3,4	120	114	102	-12	-10,5	838	809	773	-36	-4,4
Bydgoszcz	1021	949	970	21	2,2	178	151	171	20	13,2	1107	1092	1029	-63	-5,8
Gdańsk	2728	2628	2504	-124	-4,7	144	134	146	12	9,0	3379	3296	3101	-195	-5,9
Gorzów Wlkp.	684	682	663	-19	-2,8	113	84	79	-5	-6,0	878	855	790	-65	-7,6
Katowice	3678	3517	3230	-287	-8,2	257	248	220	-28	-11,3	4395	4343	3794	-549	-12,6
Kielce	1372	1235	1200	-35	-2,8	107	115	127	12	10,4	1750	1531	1447	-84	-5,5
Kraków	3940	3615	3404	-211	-5,8	185	194	223	29	14,9	4765	4313	4003	-310	-7,2
Lublin	1261	1238	1216	-22	-1,8	178	157	179	22	14,0	1483	1428	1286	-142	-9,9
Łódź	4234	3790	3762	-28	-0,7	215	219	229	10	4,6	5313	4754	4603	-151	-3,2
Olsztyn	1630	1457	1282	-175	-12,0	158	118	140	22	18,6	2043	1736	1507	-229	-13,2
Opole	757	707	706	-1	-0,1	99	78	81	3	3,8	861	862	788	-74	-8,6
Poznań	2318	3127	3231	104	3,3	249	295	261	-34	-11,5	2686	3595	3766	171	4,8
Radom	2397	2272	2271	-1	-0,04	351	281	297	16	5,7	2884	2744	2681	-63	-2,3
Rzeszów	1690	1713	1486	-227	-13,3	141	124	126	2	1,6	2034	2037	1779	-258	-12,7
Szczecin	1332	1232	1183	-49	-4,0	149	120	129	9	7,5	1608	1435	1358	-77	-5,4
Warszawa	1656	1774	1765	-9	-0,5	161	185	151	-34	-18,4	1950	2010	2004	-6	-0,3
Wrocław	2333	2189	2151	-38	-1,7	226	219	203	-16	-7,3	2915	2764	2681	-83	-3,0
RAZEM	33721	32823	31698	-1125	-3,4	3031	2836	2864	28	1,0	40889	39604	37390	-2214	-5,6

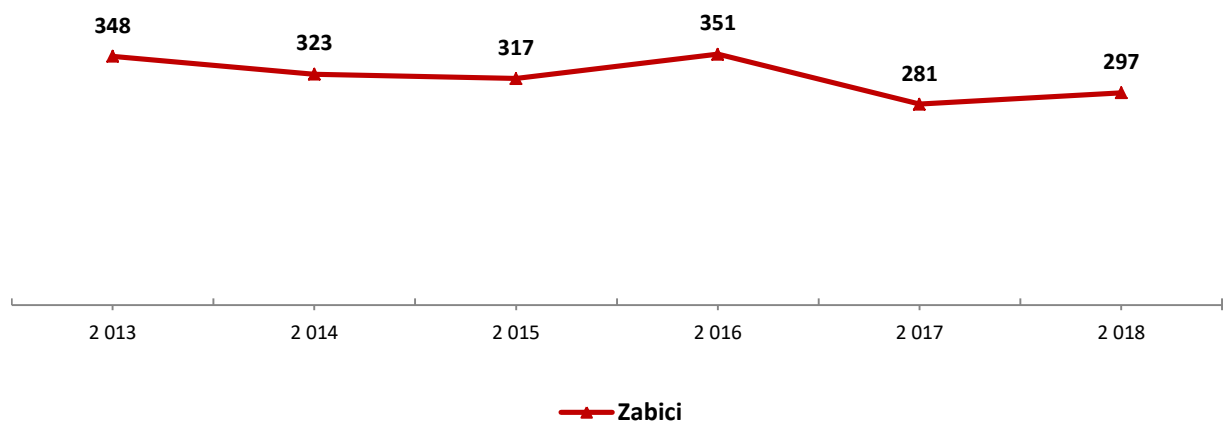
Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w okresie I-XII 2016-2018.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	2018 %
Radom	440	482	476	-6	-1,2	38	41	32	-9	-22,0	537	592	602	+10	+1,7	3417	3539	3720	+181	+5,1
Płock	276	221	196	-25	-11,3	20	18	21	+3	+16,7	325	284	230	-54	-19,0	2543	2757	2828	+71	+2,6
Siedlce	77	128	138	+10	+7,8	12	15	9	-6	-40,0	85	139	194	+55	+39,6	2167	2367	2280	-87	-3,7
Grójec	140	110	128	+18	+16,4	25	12	14	+2	+16,7	191	142	152	+10	+7,0	757	771	756	-15	-1,9
Garwolin	115	127	114	-13	-10,2	17	13	11	-2	-15,4	149	181	153	-28	-15,5	901	1098	1113	+15	+1,4
Kozienice	76	76	110	+34	+44,7	14	7	10	+3	+42,9	76	107	141	+34	+31,8	532	493	541	+48	+9,7
Ostrołęka	125	117	95	-22	-18,8	17	15	16	+1	+6,7	144	135	101	-34	-25,2	1081	1178	1251	+73	+6,2
Wyszków	89	92	81	-11	-12,0	10	21	20	-1	-4,8	108	93	87	-6	-6,5	782	904	1039	+135	+14,9
Żyrardów	98	65	81	+16	+24,6	6	6	14	+8	+133,3	136	89	95	+6	+6,7	753	849	984	+135	+15,9
Sierpc	84	78	71	-7	-9,0	11	7	9	+2	+28,6	99	99	77	-22	-22,2	303	367	403	+36	+9,8
Ciechanów	33	39	61	+22	+56,4	13	8	12	+4	+50,0	25	39	54	+15	+38,5	946	1060	1014	-46	-4,3
Sochaczew	69	70	60	-10	-14,3	15	6	11	+5	+83,3	71	75	62	-13	-17,3	794	751	776	+25	+3,3
Przasnysz	65	51	56	+5	+9,8	10	7	8	+1	+14,3	86	63	65	+2	+3,2	348	368	413	+45	+12,2
Płońsk	72	54	54	0	0,0	19	12	21	+9	+75,0	117	60	55	-5	-8,3	789	811	814	+3	+0,4
Ostrów Maz.	88	58	53	-5	-8,6	29	11	17	+6	+54,5	85	63	52	-11	-17,5	863	916	878	-38	-4,1
Pułtusk	54	49	51	+2	+4,1	9	10	8	-2	-20,0	72	61	51	-10	-16,4	452	492	459	-33	-6,7
Zwoleń	48	40	47	+7	+17,5	6	4	7	+3	+75,0	65	60	61	+1	+1,7	178	224	246	+22	+9,8
Sokołów Podlaski	46	37	46	+9	+24,3	7	6	2	-4	-66,7	50	40	58	+18	+45,0	400	361	351	-10	-2,8
Lipsko	36	40	45	+5	+12,5	7	11	3	-8	-72,7	52	39	49	+10	+25,6	213	208	194	-14	-6,7
Maków Maz.	54	53	42	-11	-20,8	11	8	9	+1	+12,5	68	59	53	-6	-10,2	348	345	375	+30	+8,7
Mława	46	43	42	-1	-2,3	9	13	10	-3	-23,1	51	49	44	-5	-10,2	914	893	870	-23	-2,6
Przysucha	46	46	41	-5	-10,9	3	6	4	-2	-33,3	56	59	42	-17	-28,8	193	218	274	+56	+25,7
Węgrów	47	41	39	-2	-4,9	14	5	7	+2	+40,0	46	41	40	-1	-2,4	462	493	504	+11	+2,2
Białobrzegi	40	31	36	+5	+16,1	8	1	2	+1	+100,0	57	47	47	0	0,0	233	252	300	+48	+19,0
Łosice	22	30	36	+6	+20,0	3	6	10	+4	+66,7	26	29	36	+7	+24,1	297	296	257	-39	-13,2
Gostynin	49	29	30	+1	+3,4	4	6	5	-1	-16,7	51	30	35	+5	+16,7	250	339	361	+22	+6,5
Żuromin	28	26	23	-3	-11,5	3	2	3	+1	+50,0	25	28	25	-3	-10,7	254	254	237	-17	-6,7
Szydłowiec	34	39	19	-20	-51,3	11	4	2	-2	-50,0	31	41	20	-21	-51,2	246	302	239	-63	-20,9
Razem	2397	2272	2271	-1	-0,04	351	281	297	+16	+5,69	2884	2744	2681	-63	-2,30	21417	22906	23477	+571	+2,49

Wypadki drogowe i ranni na przestrzeni lat.



Zabici w wypadkach na przestrzeni lat.



III. Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych

3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.

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

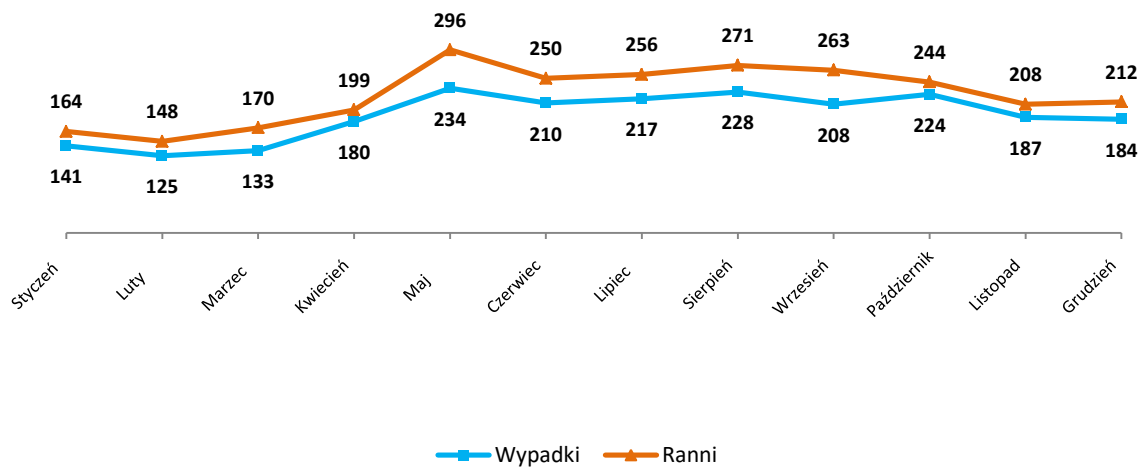
Analizując występowanie wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym należy zwrócić uwagę, że w 2018 roku najbezpieczniejszym miesiącem był luty, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Najniebezpieczniejszy okazał się maj, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków i ich ofiar.

Najbardziej tragiczne w skutkach okazały się październik i listopad, kiedy zginęło najwięcej osób.

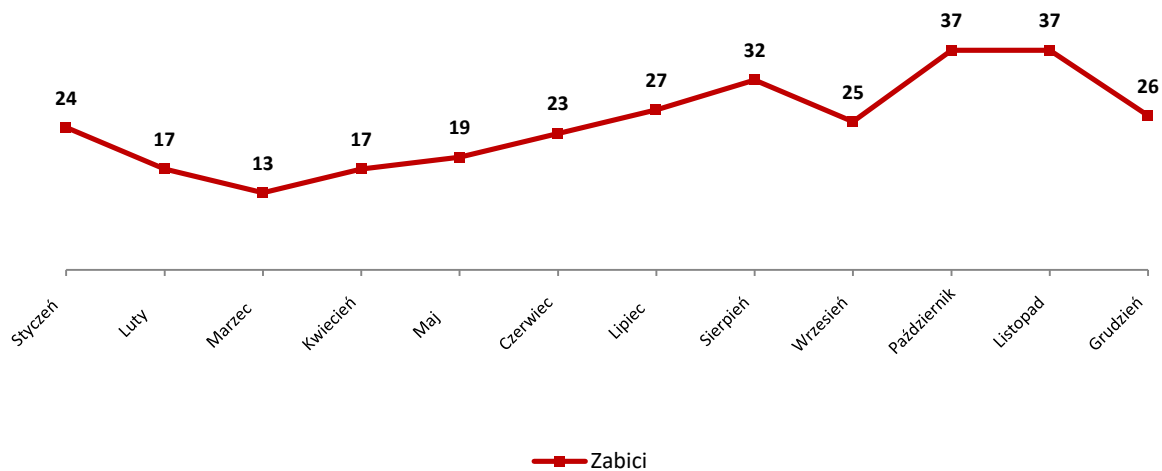
Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie miesięcznym.

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Styczeń	133	120	141	16	12	24	160	150	164
Luty	156	101	125	25	17	17	177	123	148
Marzec	157	135	133	20	25	13	235	171	170
Kwiecień	192	144	180	17	14	17	223	163	199
Maj	202	199	234	34	23	19	254	237	296
Czerwiec	238	233	210	31	18	23	299	294	250
Lipiec	267	230	217	33	17	27	330	294	256
Sierpień	229	256	228	40	34	32	264	308	271
Wrzesień	247	228	208	42	36	25	285	300	263
Październik	218	223	224	30	32	37	273	255	244
Listopad	160	196	187	26	27	37	181	220	208
Grudzień	198	207	184	37	26	26	203	229	212

Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



Zabici w ujęciu miesięcznym



3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

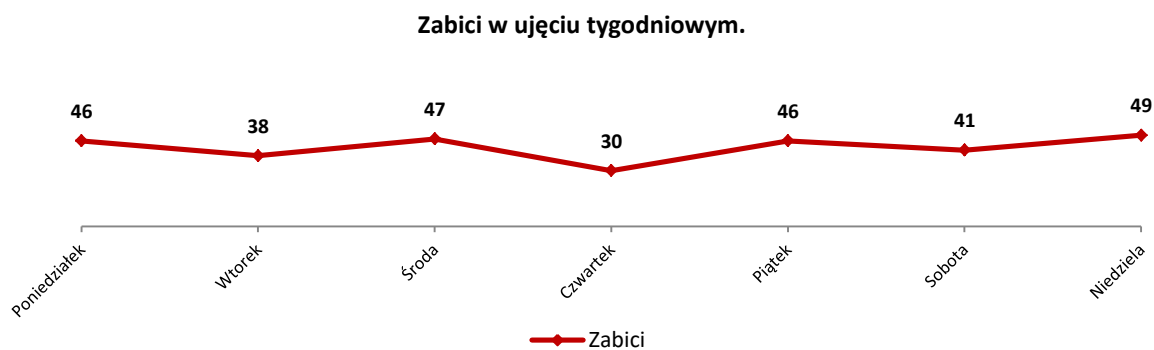
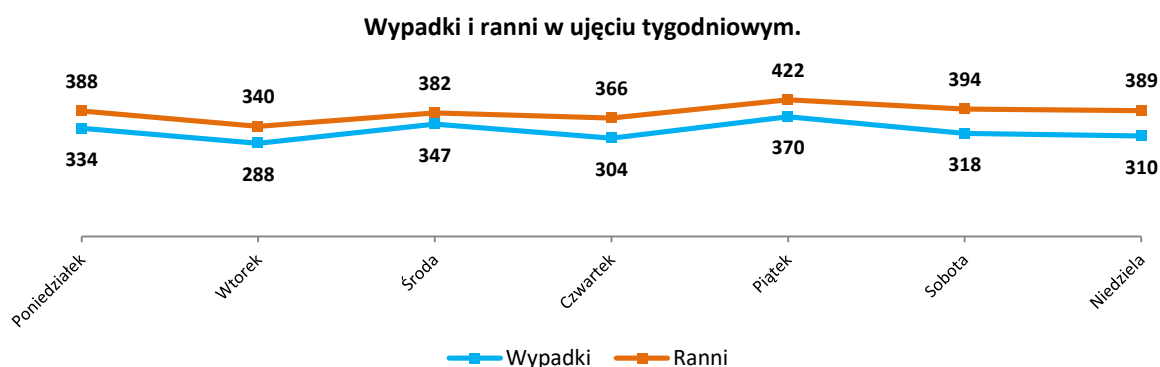
Największą liczbę wypadków odnotowywano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na poniedziałki i środy.

Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w niedzielę. Kolejnymi dniami tygodnia, w których miała miejsce najwyższa śmiertelność były: środa, piątek i poniedziałek.

Najwięcej rannych odnotowano w piątki, natomiast najmniej we wtorki.

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

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Poniedziałek	318	309	334	40	44	46	384	359	388
Wtorek	340	266	288	48	32	38	385	324	340
Środa	295	336	347	36	32	47	346	404	382
Czwartek	309	317	304	35	32	30	363	366	366
Piątek	422	371	370	71	45	46	471	447	422
Sobota	383	355	318	65	45	41	495	426	394
Niedziela	330	318	310	56	51	49	440	418	389



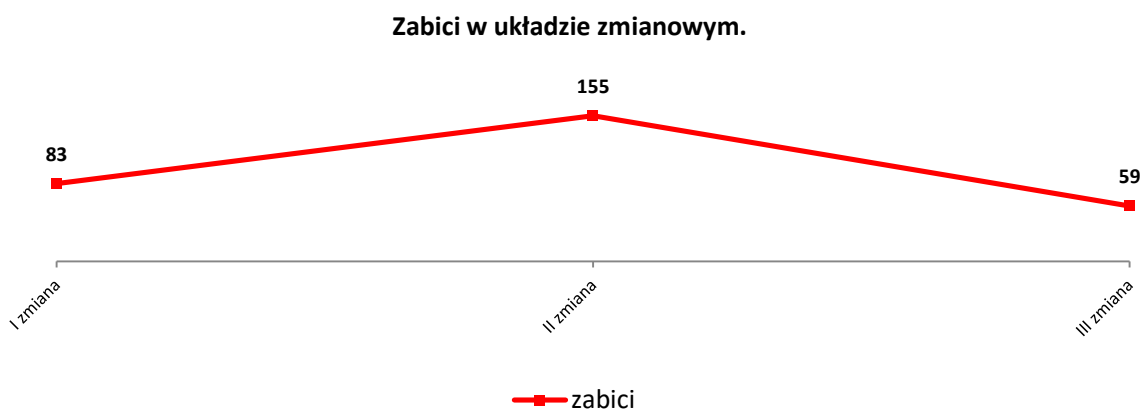
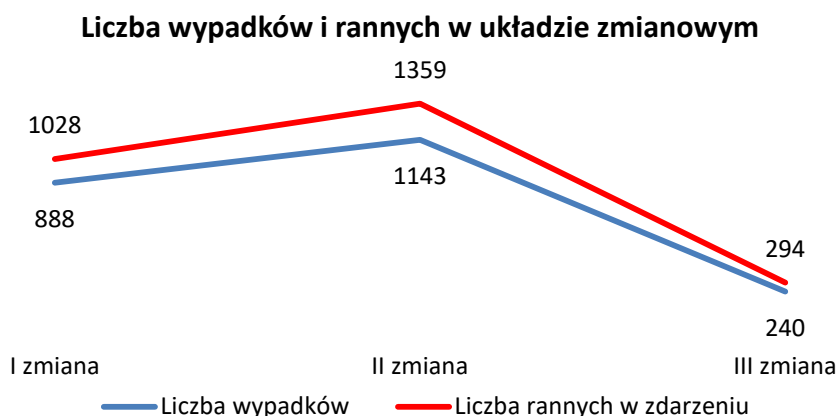
3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu zmianowym.

Na przestrzeni ostatnich lat największe zagrożenie w ruchu drogowym występuje niezmiennie w godzinach popołudniowych pomiędzy godzinami 14.00 a 22.00. Niemniej w tym czasookresie można wyróżnić szczególną porę tj. od 14.00 do 18.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 2.00 a 3.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 14.00 a 19.59 oraz pomiędzy 21.00 a 21.59, gdzie łącznie śmierć poniosło 143 osób tj. 48,1% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wzrasta w sposób widoczny od godziny 16.00.

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

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
I zmiana	912	874	888	105	72	83	1095	1105	1028
II zmiana	1172	1160	1143	166	162	155	1412	1351	1359
III zmiana	313	238	240	80	47	59	377	288	294



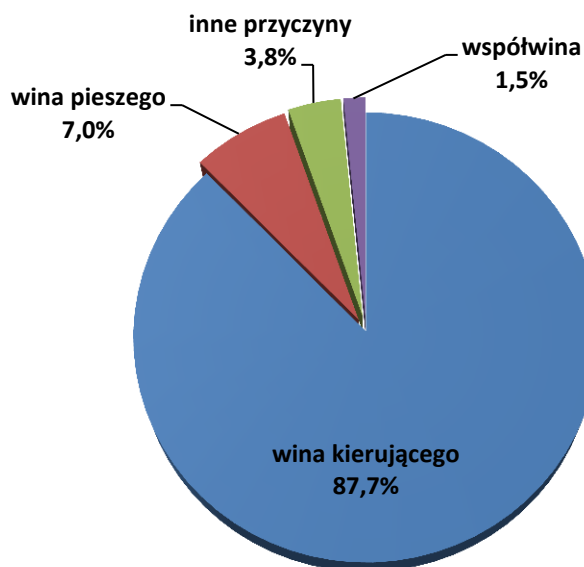
IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
kierującego	2084	1962	1992	+30	+1,5	282	212	236	+24	+11,3	2596	2461	2432	-29	-1,2	17953	18929	19536	+607	+3,2
pieszego	181	198	158	-40	-20,2	50	52	43	-9	-17,3	133	150	118	-32	-21,3	134	117	157	+40	+34,2
z innych przyczyn	105	82	86	+4	+4,9	13	14	13	-1	-7,1	121	93	90	-3	-3,2	2848	3233	3191	-42	-1,3
współwina	27	30	35	+5	+16,7	6	3	5	+2	+66,7	34	40	41	+1	+2,5	482	627	593	-34	-5,4
Razem	2397	2272	2271	-1	-0,04	351	281	297	+16	+5,7	2884	2744	2681	-63	-2,3	21417	22906	23477	+571	+2,5

Winni spowodowania wypadków drogowych



4.2. Wypadki z winy kierującego.

W okresie styczeń - grudzień 2018 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 87,7% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 79,5% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 90,7% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 30 tj. 1,5%
- ⇒ wzrost liczby zabitych osób o 24 tj. 11,3%
- ⇒ spadek liczby osób rannych o 29 tj. 1,2%

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

- ⇒ **87,7%** (86,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **79,5%** (75,4) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **90,7%** (89,7) ofiar rannych,
- ⇒ **83,2%** (82,6) kolizji drogowych.

Tabela nr 8: Przyczyny zdarzeń z winy kierujących pojazdami.

	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	621	586	594	+8	+1,4	111	85	95	+10	+11,8	788	739	739	0	0,0
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	540	530	561	+31	+5,8	45	32	31	-1	-3,1	693	713	714	+1	+0,1
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	191	167	141	-26	-15,6	17	10	14	+4	+40,0	189	167	140	-27	-16,2
Nieprawidłowe wyprzedzanie	145	131	136	+5	+3,8	26	23	30	+7	+30,4	210	155	162	+7	+4,5
Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	146	125	132	+7	+5,6	3	5	5	0	0,0	192	165	171	+6	+3,6

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **29,8%** (29,9%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: **28,2%** (27,0%)
- ⇒ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: **7,1%** (8,5%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **6,8%** (6,7%)
- ⇒ niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami: **6,6%** (6,4%)

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
25 - 39	661	637	642	+5	+0,8	88	69	79	+10	+14,5	820	824	799	-25	-3,0
40 - 59	499	507	495	-12	-2,4	69	61	50	-11	-18,0	616	624	604	-20	-3,2
18 - 24	474	429	430	+1	+0,2	68	38	62	+24	+63,2	633	573	554	-19	-3,3
60 plus	298	269	299	+30	+11,2	47	39	40	+1	+2,6	355	314	337	+23	+7,3
b/d	77	66	74	+8	+12,1	2	2	4	+2	+100,0	96	70	83	+13	+18,6
15 - 17	43	20	33	+13	+65,0	5	2	0	-2	-100,0	46	22	37	+15	+68,2
7 - 14	30	30	19	-11	-36,7	3	1	1	0	0,0	28	30	18	-12	-40,0
0 - 6	2	4	0	-4	-100,0	0	0	0	0	0,0	2	4	0	-4	-100,0

Kierujący jako sprawcy wypadków wg wieku

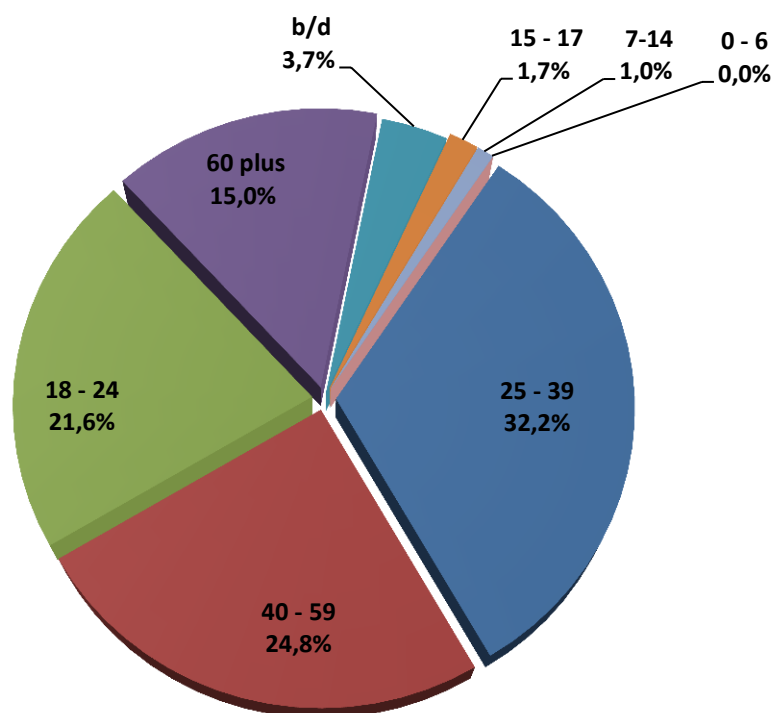
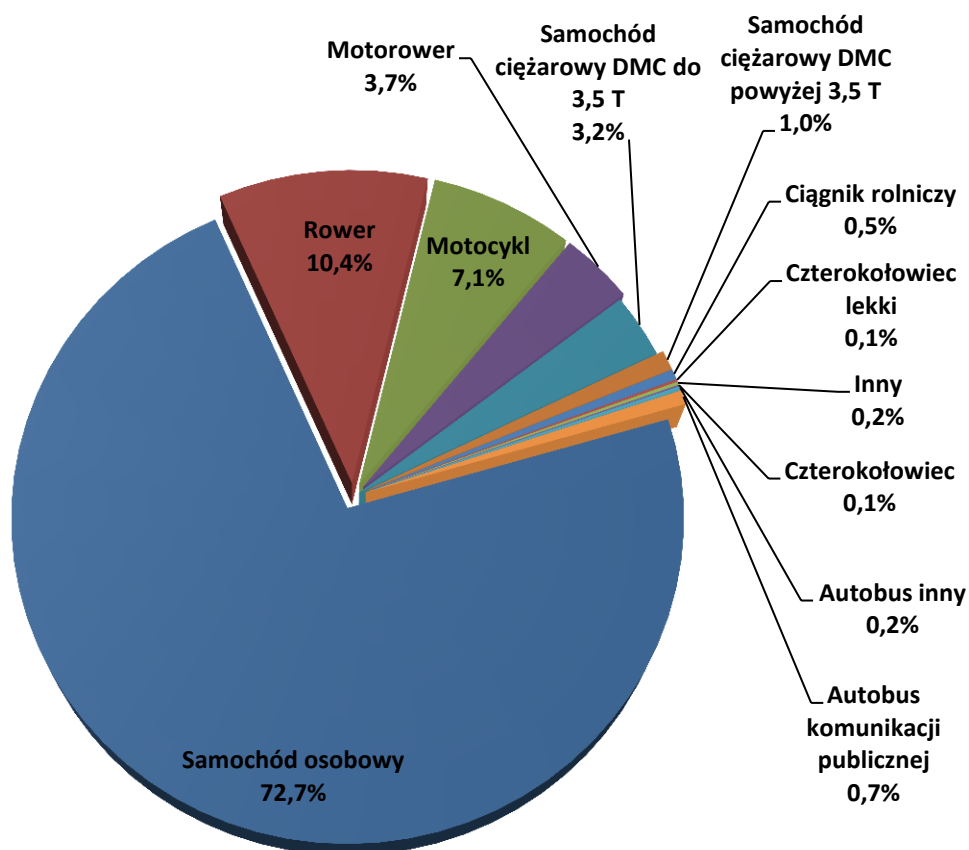


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018	
Samochód osobowy	176	135	149	+14	+10,4	1745	1655	1692	+37	+2,2
Rower	43	25	43	+18	+72,0	261	256	220	-36	-14,1
Motocykl	25	22	13	-9	-40,9	137	123	168	+45	+36,6
Motorower	14	5	6	+1	+20,0	96	72	87	+15	+20,8
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 T	6	9	5	-4	-44,4	89	73	76	+3	+4,1
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 T	2	1	1	0	0,0	36	34	24	-10	-29,4
Ciągnik rolniczy	1	3	1	-2	-66,7	11	16	12	-4	-25,0
Czterokołowiec lekki	0	0	1	+1	+100,0	2	1	2	+1	+100,0
Inny	0	0	1	+1	+100,0	0	11	3	-8	-72,7
Czterokołowiec	1	0	0	0	0,0	4	5	2	-3	-60,0
Autobus inny	0	0	0	0	0,0	3	19	5	-14	-73,7
Autobus komunikacji publicznej	0	0	0	0	0,0	60	47	18	-29	-61,7
Pojazd niustalony	0	0	0	0	0,0	3	1	3	+2	+200,0

Ofiary według rodzaju uczestniczącego pojazdu



4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W analizowanym okresie 2018 roku spowodowali oni 7,0% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 14,5% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 4,4% ogółu rannych.

Porównanie do okresu styczeń – grudzień 2017 roku wygląda następująco:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 40 tj. 20,2%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 9 tj. 17,3%
- ⇒ spadek liczby rannych o 32 tj. 21,3%

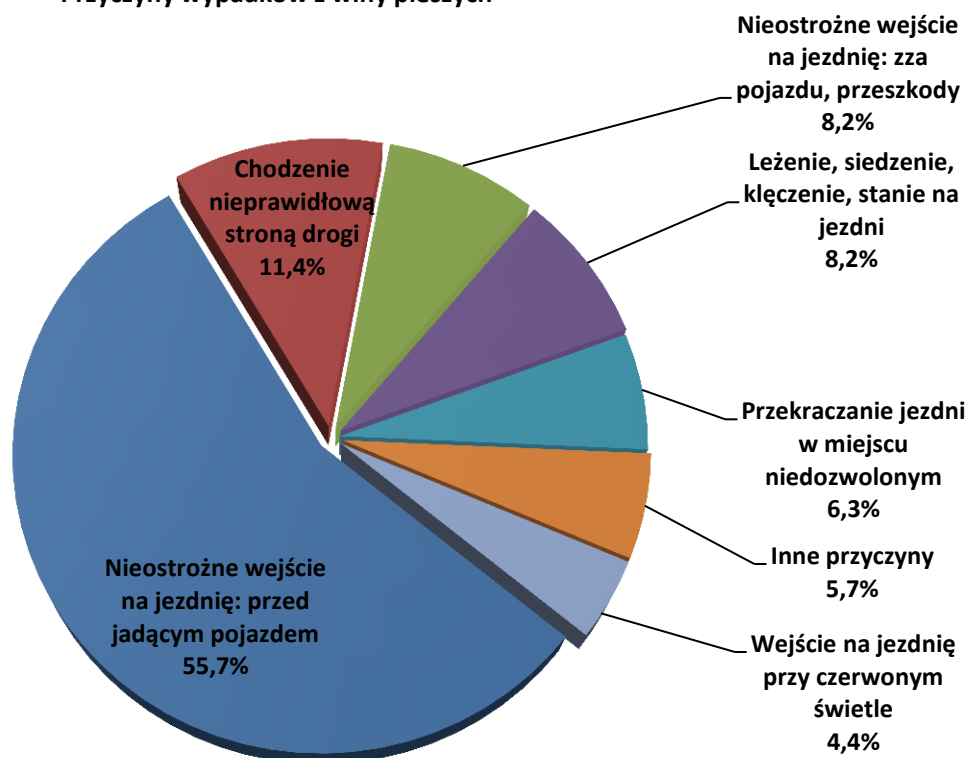
W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków – wypadki spowodowane przez pieszych stanowią:

- ⇒ **7,0%** (8,7%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **14,5%** (18,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **4,4%** (5,5%) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	103	106	88	-18	-17,0	21	18	24	+6	+33,3	84	92	67	-25	-27,2
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	18	18	18	0	0,0	7	10	7	-3	-30,0	11	8	11	+3	+37,5
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	11	20	13	-7	-35,0	3	2	1	-1	-50,0	8	18	12	-6	-33,3
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	20	17	13	-4	-23,5	13	12	6	-6	-50,0	7	5	7	+2	+40,0
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	14	17	10	-7	-41,2	4	5	1	-4	-80,0	10	12	9	-3	-25,0
Inne przyczyny	7	12	9	-3	-25,0	2	5	3	-2	-40,0	5	7	6	-1	-14,3
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	8	6	7	+1	+16,7	0	0	1	+1	+100,0	8	6	6	0	0,0
Zatrzymanie, cofnięcie się	0	2	0	-2	-100,0	0	0	0	0	0,0	0	2	0	-2	-100,0

Przyczyny wypadków z winy pieszych



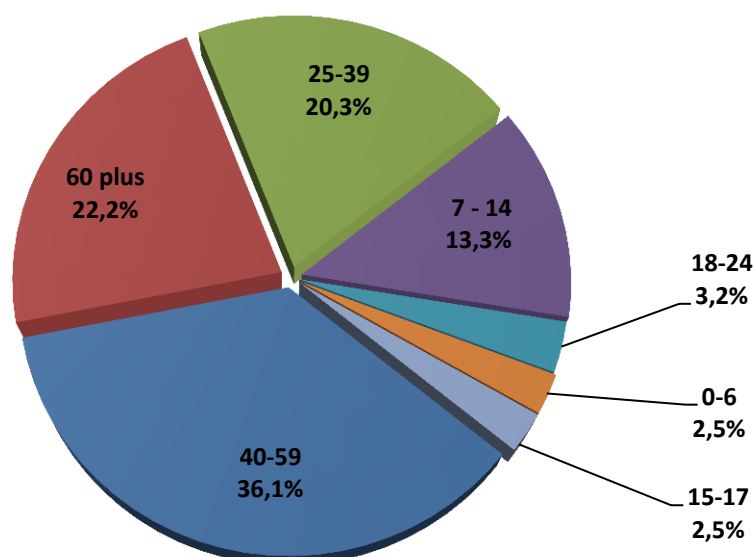
Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 88 wypadków tj. 55,7% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ chodzenie nieprawidłową stroną drogi - 18 wypadków tj. 11,4% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 13 wypadków tj. 8,2% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni – 13 wypadków tj. 8,2% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

Grupa wiekowa	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
40-59	57	70	57	-13	-18,6	25	27	18	-9	-33,3	33	47	40	-7	-14,9
60 plus	40	48	35	-13	-27,1	12	18	12	-6	-33,3	28	30	23	-7	-23,3
25-39	37	28	32	+4	+14,3	9	7	10	+3	+42,9	28	21	24	+3	+14,3
7 - 14	11	25	21	-4	-16,0	0	0	1	+1	+100,0	11	25	20	-5	-20,0
18-24	22	8	5	-3	-37,5	4	0	1	+1	+100,0	19	8	4	-4	-50,0
0-6	6	10	4	-6	-60,0	0	0	0	0	0,0	6	10	4	-6	-60,0
15-17	8	8	4	-4	-50,0	0	0	1	+1	+100,0	8	8	3	-5	-62,5

Piesi sprawcy wypadków wg wieku



Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców, najwięcej wypadków tj. 36,1% ogółu spowodowały osoby w wieku 40-59 lat. W tej grupie odnotowano również największą liczbę rannych oraz zabitych tj. 41,9% wszystkich zabitych.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano w okresie styczeń-grudzień 2018 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego poszkodowane zostało 2978 osoby, w tym 297 poniosło śmierć, a 2681 osób zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w analizowanym okresie 2018 roku stanowiła grupa użytkowników samochodów osobowych ok. 61,8%. Drugą w kolejności grupą zagrożoną byli piesi, którzy stanowili ok. 15,0% ogółu ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018		2016	2017	2018	2017/2018	
				-/+	%				-/+	%
Użytkownicy samochodów osobowych	176	135	149	+14	+10,4	1745	1655	1692	+37	+2,2
Piesi	83	81	77	-4	-4,9	437	431	369	-62	-14,4
Rowerzyści	43	25	43	+18	+72,0	261	256	220	-36	-14,1
Użytkownicy motocykli	25	22	13	-9	-40,9	137	123	168	+45	+36,6
Użytkownicy samochodów ciężarowych	8	10	6	-4	-40,0	125	107	100	-7	-6,5
Motorowerzyści	14	5	6	+1	+20,0	96	72	87	+15	+20,8
Użytkownicy ciągników	1	3	1	-2	-66,7	11	16	12	-4	-25,0
Użytkownicy czterokołowców	1	0	1	+1	+100,0	6	6	4	-2	-33,3
Użytkownicy innych pojazdów	0	0	1	+1	+100,0	0	11	3	-8	-72,7
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	0,0	3	1	3	+2	+200,0
Użytkownicy autobusów	0	0	0	0	0,0	63	66	23	-43	-65,2
Podsumowanie całkowite	351	281	297	+16	+5,7	2884	2744	2681	-63	-2,3

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

Ofiary śmiertelne dominują w obszarach niezabudowanych i stanowią tam ponad 69% wszystkich zabitych.

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

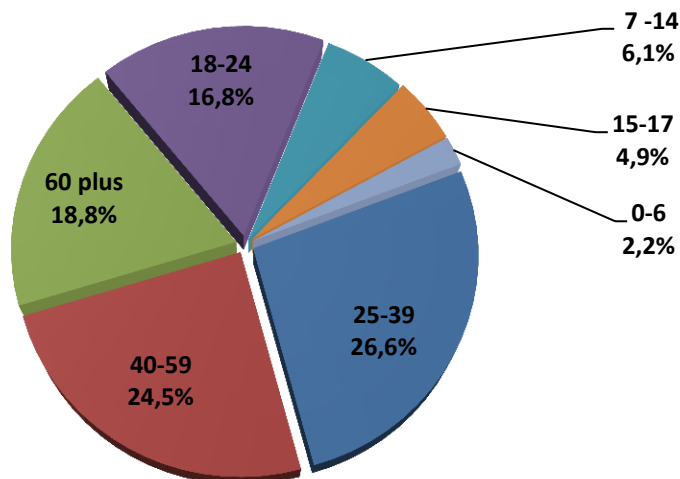
Tabela nr 14: Ofiary wypadków wg rodzaju terenu.

Miesiąc	Liczba zabitych										Liczba rannych									
	Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany					Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %
Styczeń	12	7	15	+8	+114,3	4	5	9	+4	+80,0	81	76	86	+10	+13,2	79	74	78	+4	+5,4
Luty	17	13	12	-1	-7,7	8	4	5	+1	+25,0	75	66	68	+2	+3,0	102	57	80	+23	+40,4
Marzec	12	18	8	-10	-55,6	8	7	5	-2	-28,6	136	71	81	+10	+14,1	99	100	89	-11	-11,0
Kwiecień	11	11	12	+1	+9,1	6	3	5	+2	+66,7	81	71	76	+5	+7,0	142	92	123	+31	+33,7
Maj	28	15	11	-4	-26,7	6	8	8	0	0,0	131	93	121	+28	+30,1	123	144	175	+31	+21,5
Czerwiec	20	13	16	+3	+23,1	11	5	7	+2	+40,0	144	117	113	-4	-3,4	155	177	137	-40	-22,6
Lipiec	20	8	19	+11	+137,5	13	9	8	-1	-11,1	178	140	116	-24	-17,1	152	154	140	-14	-9,1
Sierpień	25	22	23	+1	+4,5	15	12	9	-3	-25,0	124	140	125	-15	-10,7	140	168	146	-22	-13,1
Wrzesień	30	18	15	-3	-16,7	12	18	10	-8	-44,4	126	129	145	+16	+12,4	159	171	118	-53	-31,0
Październik	25	23	29	+6	+26,1	5	9	8	-1	-11,1	131	115	91	-24	-20,9	142	140	153	+13	+9,3
Listopad	16	13	30	+17	+130,8	10	14	7	-7	-50,0	68	99	82	-17	-17,2	113	121	126	+5	+4,1
Grudzień	22	15	16	+1	+6,7	15	11	10	-1	-9,1	81	95	80	-15	-15,8	122	134	132	-2	-1,5
Razem	238	176	206	+30	+17,0	113	105	91	-14	-13,3	1356	1212	1184	-28	-2,3	1528	1532	1497	-35	-2,3

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba Ofiar					Liczba Zabitych					Liczba Rannych				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %
60 plus	559	549	561	+12	+2,2	88	80	94	+14	+17,5	471	469	467	-2	-0,4
40-59	786	830	729	-101	-12,2	97	89	84	-5	-5,6	689	741	645	-96	-13,0
25-39	885	764	793	+29	+3,8	92	69	66	-3	-4,3	793	695	727	+32	+4,6
18-24	609	540	501	-39	-7,2	50	32	42	+10	+31,3	559	508	459	-49	-9,6
15-17	155	116	147	+31	+26,7	10	7	6	-1	-14,3	145	109	141	+32	+29,4
7-14	181	145	181	+36	+24,8	10	4	3	-1	-25,0	171	141	178	+37	+26,2
0-6	60	65	65	0	0,0	4	0	2	+2	+200,0	56	65	63	-2	-3,1

Ofiary wypadków drogowych wg wieku



V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

5.1. Miejsce powstawania wypadków.

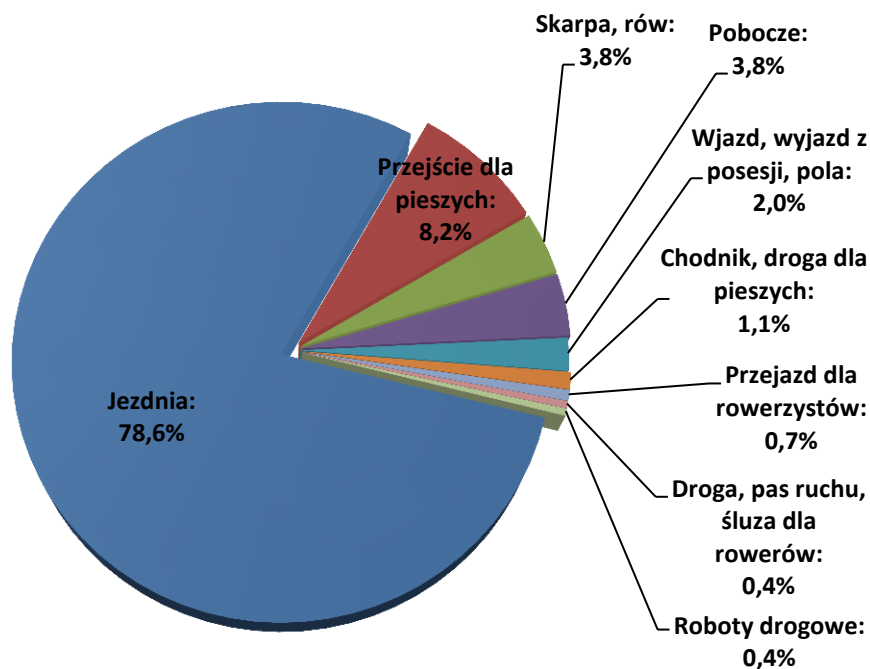
Jak wskazują dane, do 78,6% wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 80,1% spośród wszystkich ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, skarpy i rowy oraz pobocza, gdzie zaistniało odpowiednio 8,2%, 3,8% i 3,8% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	2017/2018 %
Jezdnia	1805	1780	1784	+4	+0,2	277	237	238	+1	+0,4	2247	2194	2167	-27	-1,2
Przejście dla pieszych	229	203	186	-17	-8,4	20	10	19	+9	+90,0	225	205	181	-24	-11,7
Skarpa, rów	124	86	87	+1	+1,2	18	18	18	0	0,0	159	93	106	+13	+14,0
Pobocze	104	78	87	+9	+11,5	22	6	11	+5	+83,3	115	101	94	-7	-6,9
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	37	42	46	+4	+9,5	3	5	3	-2	-40,0	39	62	48	-14	-22,6
Chodnik, droga dla pieszych	31	28	24	-4	-14,3	1	2	0	-2	-100,0	37	29	24	-5	-17,2
Przejazd dla rowerzystów	17	14	15	+1	+7,1	0	1	1	0	0,0	18	13	14	+1	+7,7
Droga, pas ruchu, śluza dla rowerów	14	13	10	-3	-23,1	0	0	0	0	0,0	14	14	10	-4	-28,6
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	5	6	10	+4	+66,7	3	0	5	+5	+500,0	3	9	8	-1	-11,1

Wypadki drogowe wg miejsca zaistnienia



Spośród wszystkich rodzajów wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 56,8% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 47,5% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 62,3% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 18,4% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęły 26,3% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 13,6% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%
Zderzenie pojazdów boczne	651	612	665	+53	+8,7	65	41	50	+9	+22,0	838	793	822	+29	+3,7
Najechanie na pieszego	484	486	418	-68	-14,0	83	81	78	-3	-3,7	433	426	364	-62	-14,6
Zderzenie pojazdów tylne	366	317	352	+35	+11,0	25	18	36	+18	+100,0	468	412	429	+17	+4,1
Zderzenie pojazdów czołowe	278	287	272	-15	-5,2	81	56	55	-1	-1,8	403	459	419	-40	-8,7
Wywrócenie się pojazdu	213	192	203	+11	+5,7	26	32	17	-15	-46,9	266	216	233	+17	+7,9
Najechanie na drzewo	183	147	136	-11	-7,5	53	37	46	+9	+24,3	217	166	141	-25	-15,1
Najechanie na słup, znak	51	29	38	+9	+31,0	5	6	7	+1	+16,7	56	32	40	+8	+25,0
Najechanie na zwierzę	20	24	23	-1	-4,2	2	1	0	-1	-100,0	25	32	25	-7	-21,9
Najechanie na pojazd unieruchomiony	14	19	20	+1	+5,3	3	1	2	+1	+100,0	12	20	24	+4	+20,0
Najechanie na barierę ochronną	15	22	17	-5	-22,7	3	1	0	-1	-100,0	18	25	25	0	0,0
Zdarzenie z pasażerem	20	18	11	-7	-38,9	0	0	0	0	0,0	21	18	13	-5	-27,8
Najechanie na dziurę, wybój, garb	3	2	4	+2	+100,0	0	0	0	0	0,0	3	4	5	+1	+25,0
Najechanie na zaporę kolejową	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0

Okoliczności wypadków drogowych

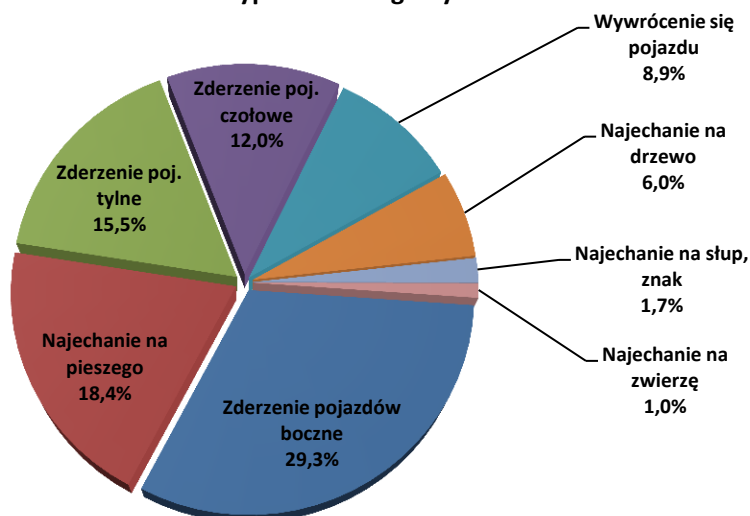


Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Odcinek prosty	1400	1332	1343	+11	+0,8	223	210	206	-4	-1,9	1605	1529	1522	-7	-0,5
Zakręt, łuk	298	285	284	-1	-0,4	63	43	48	+5	+11,6	370	355	364	+9	+2,5
Wzniesienie	9	3	8	+5	+166,7	2	0	1	+1	+100,0	14	4	12	+8	+200,0
Spadek	10	14	7	-7	-50,0	3	1	0	-1	-100,0	10	22	8	-14	-63,6
Odcinek prosty; Spadek	4	3	2	-1	-33,3	1	0	0	0	0,0	3	3	7	+4	+133,3
Zakręt, łuk; Wzniesienie	0	1	2	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	0	2	4	+2	+100,0
Zakręt, łuk; Spadek	1	0	2	+2	+200,0	0	0	1	+1	+100,0	1	0	1	+1	+100,0

Wypadki wg geometrii drogi

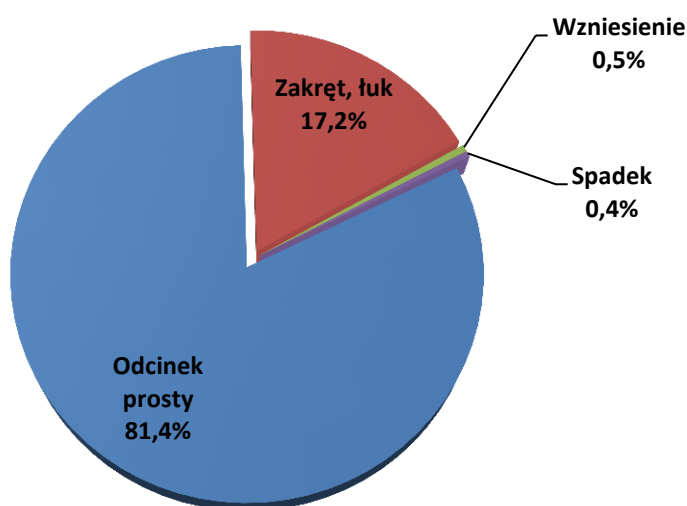


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Światło dzienne	1599	1538	1564	+26	+1,7	180	141	147	+6	+4,3	1970	1930	1899	-31	-1,6
Noc - droga nieoświetlona	307	325	289	-36	-11,1	111	75	92	+17	+22,7	326	367	311	-56	-15,3
Noc - droga oświetlona	321	261	266	+5	+1,9	36	34	29	-5	-14,7	376	290	311	+21	+7,2
Świt, zmrok	170	148	152	+4	+2,7	24	31	29	-2	-6,5	212	157	160	+3	+1,9

Występowanie wypadków drogowych wg pory doby

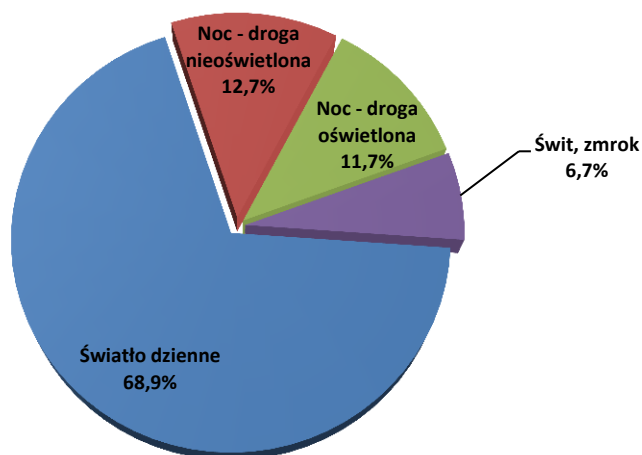


Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Twarda	2377	2256	2259	+3	+0,1	347	279	297	+18	+6,5	2866	2723	2669	-54	-2,0
Gruntowa	20	16	12	-4	-25,0	4	2	0	-2	-100,0	18	21	12	-9	-42,9

Wypadki wg nawierzchni drogi

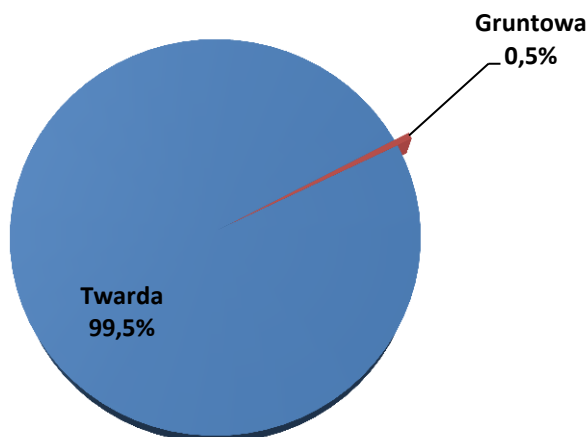
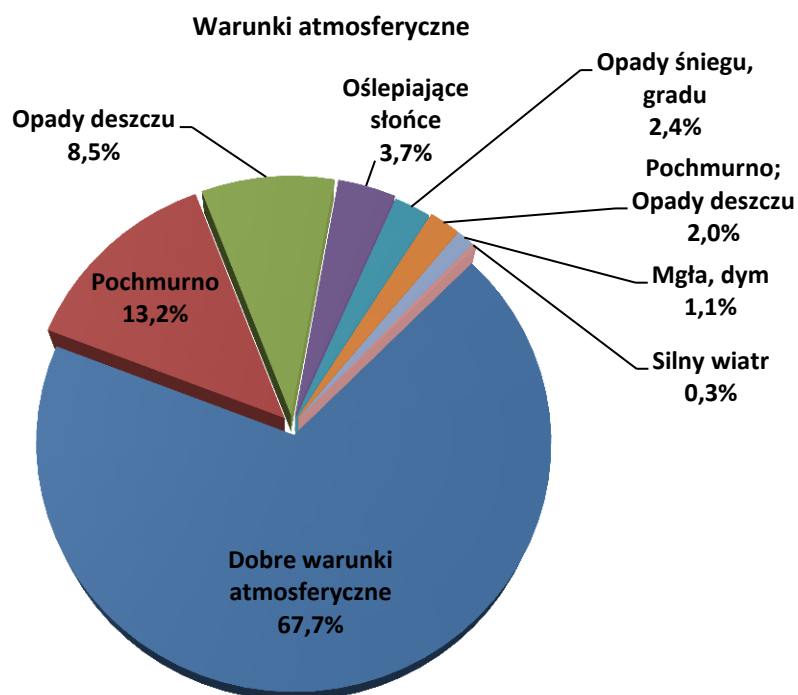


Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Dobre warunki atmosferyczne	1518	1378	1537	+159	+11,5	220	182	211	+29	+15,9	1820	1677	1787	+110	+6,6
Pochmurno	386	400	299	-101	-25,3	49	54	31	-23	-42,6	466	478	367	-111	-23,2
Opady deszczu	236	255	194	-61	-23,9	36	30	35	+5	+16,7	279	315	238	-77	-24,4
Oślepiające słońce	70	60	85	+25	+41,7	8	4	4	0	0,0	92	70	101	+31	+44,3
Opady śniegu, gradu	39	44	54	+10	+22,7	11	3	6	+3	+100,0	43	48	65	+17	+35,4
Pochmurno; Opady deszczu	85	76	46	-30	-39,5	16	4	1	-3	-75,0	103	86	55	-31	-36,0
Mgła, dym	16	23	26	+3	+13,0	4	2	5	+3	+150,0	19	26	31	+5	+19,2
Silny wiatr	9	10	7	-3	-30,0	3	0	1	+1	+100,0	11	14	8	-6	-42,9



5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

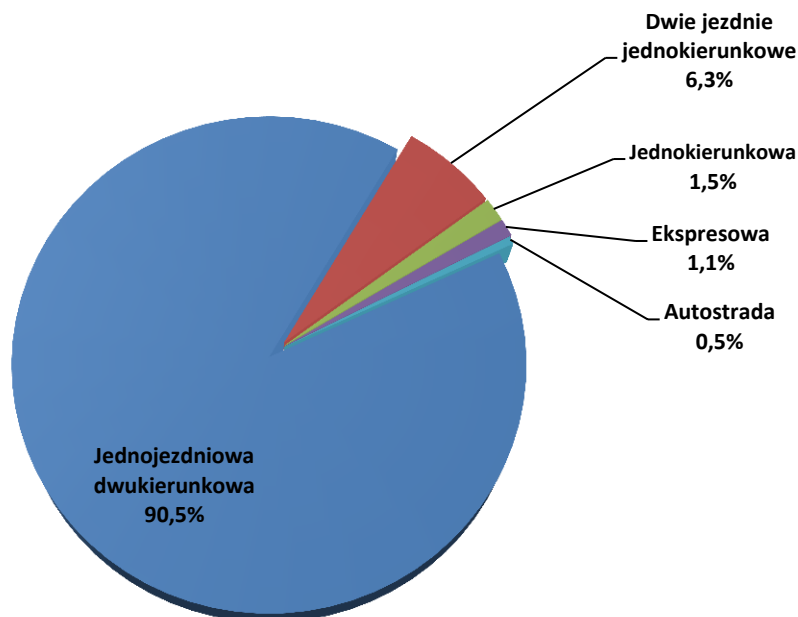
Zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano ponad 90% wszystkich wypadków. W zdarzeniach tych zginęło 94,9% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 90% ogółu rannych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
Jednojezdniowa dwukierunkowa	2152	2055	2055	0	0,0	336	272	282	+10	+3,7	2567	2449	2413	-36	-1,5
Dwie jezdnie jednokierunkowe	166	147	143	-4	-2,7	5	7	9	+2	+28,6	213	203	177	-26	-12,8
Jednokierunkowa	42	32	35	+3	+9,4	1	0	0	0	0,0	51	37	39	+2	+5,4
Ekspresowa	28	31	26	-5	-16,1	8	2	2	0	0,0	44	43	35	-8	-18,6
Autostrada	9	7	12	+5	+71,4	1	0	4	+4	+400,0	9	12	17	+5	+41,7

Wypadki w odniesieniu do rodzaju (przekroju) drogi



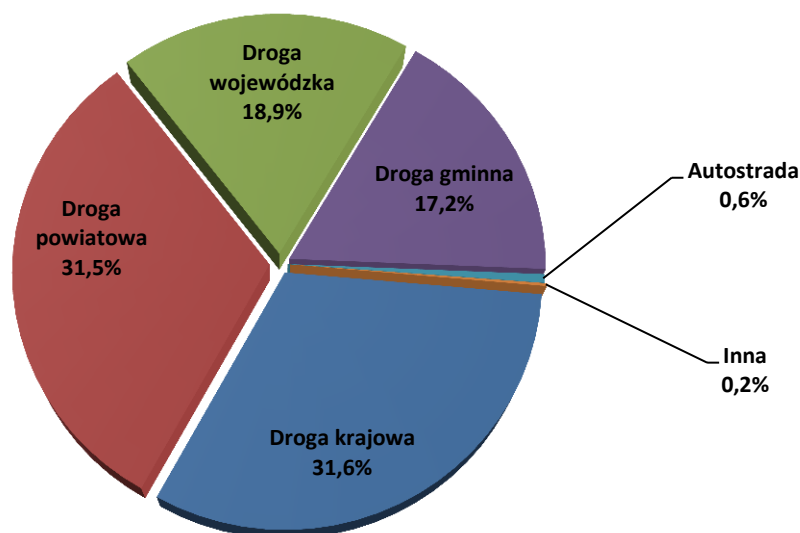
Zdecydowanie największe zagrożenie niesie za sobą poruszanie się po drogach krajowych i powiatowych, gdzie zaistniało odpowiednio 29,9% i 29,8% ogółu wypadków drogowych. Liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na wysokim poziomie. Najwięcej osób zginęło na drogach krajowych i było to 39,1% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Warto zauważyć, że największy ilościowy spadek ofiar śmiertelnych wystąpił na drogach wojewódzkich z 65 do 56 tj. 13,8% spadku.

Tabela nr 23. Kategoria drogi.

Droga	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%
Droga krajowa	751	672	680	+8	+1,2	131	95	116	+21	+22,1	985	901	863	-38	-4,2
Droga powiatowa	727	680	678	-2	-0,3	94	89	88	-1	-1,1	835	768	756	-12	-1,6
Droga wojewódzka	435	414	406	-8	-1,9	80	65	56	-9	-13,8	528	511	496	-15	-2,9
Droga gminna	417	357	369	+12	+3,4	43	23	33	+10	+43,5	466	395	388	-7	-1,8
Autostrada	9	7	12	+5	+71,4	1	0	4	+4	+400,0	9	12	17	+5	+41,7
Inna	8	8	4	-4	-50,0	0	1	0	-1	-100,0	10	7	4	-3	-42,9

Wypadki w odniesieniu do kategorii drogi



AUTOSTRADY

Przez teren działania KWP Radom przebiega odcinek autostrady A2 o długości 17,86 km oraz A1 o długości ok. 3,2 km. Na tych odcinkach doszło do: 12 (7) wypadków, w których zginęły 4 (0) osoby, 17 (12) osób zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 5 tj. 71,4%,
- ⇒ wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 4 tj. 400,0%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 5 tj. 41,7%

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

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

DROGI KRAJOWE

Przez teren KWP Radom przebiegają 23 drogi krajowe o łącznej dł. ok. 1737,588 km. Na drogach tych doszło do: 680 (672) wypadków w których 116 (95) osób poniosło śmierć, a 863 (901) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 8 tj. 1,2%,
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 21 tj. 22,1%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 38 tj. 4,2%.

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

- ⇒ **29,9%** (29,6%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **39,1%** (33,8%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **32,2%** (32,8%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg krajowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 2,6 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 15,0 km,
- ⇒ ofiara ranna co 2,0 km.

DROGI WOJEWÓDZKIE

Na terenie KWP Radom przebiega 85 dróg wojewódzkich o łącznej dł. ok. 2073,548 km. Na drogach tych doszło do: 406 (414) wypadków w których 56 (65) poniosło śmierć, a 496 (511) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 8 tj. 1,9%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 9 tj. 13,8%,
- ⇒ spadek liczby rannych o 15 tj. 2,9%.

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

- ⇒ **17,9%** (18,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **18,9%** (23,1%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **18,5%** (18,6%) ofiar rannych,

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg wojewódzkich kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 5,1 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 37,0 km,
- ⇒ ofiara ranna co 4,2 km.

DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP Radom łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 678 (680) wypadków w których 88 (89) osób poniosło śmierć, a 756 (768) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 2 tj. 0,3%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 1 tj. 1,1%
- ⇒ spadek liczby rannych o 12 tj. 1,6%

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

- ⇒ **29,8%** (29,9%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **29,6%** (31,7) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **28,2%** (28,0%) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 17,5 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 134,8 km,
- ⇒ ofiara ranna co 15,7 km.

DROGI GMINNE

Na terenie KWP Radom przebiega sieć dróg gminnych o łącznej dł. ok. 15800 km. Na drogach tych doszło do: 369 (357) wypadków, w których 33 (23) osób poniosło śmierć, a 388 (395) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost wypadków o 12 tj. 3,4%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 10 tj. 43,5%
- ⇒ spadek liczby rannych o 7 tj. 1,8%

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

- ⇒ **16,2%** (15,7) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **11,1%** (8,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **14,5%** (14,4) ofiar rannych.

Statystycznie gęstość zagrożenia na sieci dróg gminnych kształtuje się następująco:

- ⇒ wypadek co 42,8 km,
- ⇒ ofiara śmiertelna co 478,8 km,
- ⇒ ofiara ranna co 40,7 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.

Nr drogi	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
7/S7	108	91	90	-1	-1,1	25	8	15	+7	+87,5	162	123	114	-9	-7,3
60/S60	76	64	75	+11	+17,2	15	11	14	+3	+27,3	80	78	95	+17	+21,8
12	61	76	72	-4	-5,3	5	8	9	+1	+12,5	81	111	103	-8	-7,2
62	90	61	65	+4	+6,6	12	11	12	+1	+9,1	108	68	81	+13	+19,1
50	67	61	63	+2	+3,3	17	11	15	+4	+36,4	85	77	68	-9	-11,7
79	47	44	53	+9	+20,5	6	9	7	-2	-22,2	63	56	66	+10	+17,9
48	36	27	36	+9	+33,3	7	1	4	+3	+300,0	39	47	47	0	0,0
9	30	34	35	+1	+2,9	3	5	2	-3	-60,0	36	40	47	+7	+17,5
61	45	26	28	+2	+7,7	5	5	5	0	0,0	67	37	33	-4	-10,8
57	19	20	27	+7	+35,0	2	3	8	+5	+166,7	28	22	28	+6	+27,3
10	36	26	23	-3	-11,5	6	2	5	+3	+150,0	53	38	24	-14	-36,8
63	16	19	18	-1	-5,3	3	4	0	-4	-100,0	20	23	35	+12	+52,2
17/S17	21	27	17	-10	-37,0	2	3	2	-1	-33,3	33	60	25	-35	-58,3
8/S8	35	29	15	-14	-48,3	9	6	6	0	0,0	50	40	15	-25	-62,5
2	17	18	15	-3	-16,7	4	3	3	0	0,0	22	20	23	+3	+15,0
92	19	17	13	-4	-23,5	6	2	3	+1	+50,0	23	16	16	0	0,0
53	12	14	13	-1	-7,1	2	3	1	-2	-66,7	15	20	19	-1	-5,0
19	4	8	12	+4	+50,0	0	0	3	+3	+300,0	5	8	14	+6	+75,0
76	10	10	10	0	0,0	2	0	2	+2	+200,0	12	17	10	-7	-41,2
70	2	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0	3	0	0	0	0,0
Razem	751	672	680	+8	+1,2	131	95	116	+21	+22,1	985	901	863	-38	-4,2

Droga krajowa nr 7

Droga nr 7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w okresie 12 miesięcy 2018 roku odnotowano 90 (91) wypadków, w których zginęło 15 (8) osób, a 114 (123) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 1 tj. 1,1 %
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 7 tj. 87,5%
- ⇒ spadek liczby rannych o 9 tj. 7,3%

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

- ⇒ **13,2%** (13,5) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,9%** (8,4) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **13,2%** (13,7) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 60

Droga krajowa nr 60 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. W 2018 roku zaistniało 75 (64) wypadków, w których 14 (11) osób poniosło śmierć, a 95 (78) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 11 tj. 17,2%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 3 tj. 27,3%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 17 tj. 21,8%

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

- ⇒ **11,0%** (9,5%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,1%** (15,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **11,0%** (8,7%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 12

Na drodze krajowej nr 12 wydarzyło się: 72 (76) wypadków, w których 9 (8) osób poniosło śmierć, a 103 (111) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 4 tj. 5,3%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 1 tj. 12,5%
- ⇒ spadek liczby rannych o 8 tj. 7,2%

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

- ⇒ **10,6%** (11,3) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **7,8%** (8,4) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **11,9%** (12,3) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 62

Na drodze krajowej nr 62 wydarzyło się: 65 (61) wypadków, w których zginęło 12 (11) osób, a 81 (68) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 4 tj. 6,6%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 1 tj. 9,1%
- ⇒ wzrost rannych o 13 tj. 19,1%

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

- ⇒ **9,6%** (9,1%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **10,3%** (11,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **9,4%** (7,5%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 50

Na drodze krajowej nr 50 wydarzyło się: 63 (61) wypadków, w których 15 (11) osób poniosło śmierć, a 68 (77) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2017 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 3 tj. 3,3%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 4 tj. 36,4%
- ⇒ spadek liczby rannych o 9 tj. 11,7%

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

- ⇒ **9,3%** (9,1%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,9%** (11,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **7,9%** (8,5%) ofiar rannych.

5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Zagrożenie na drogach wojewódzkich.

Nr drogi	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
541	16	14	20	+6	+42,9	2	1	2	+1	+100,0	18	16	26	+10	+62,5
737	15	20	19	-1	-5,0	1	2	4	+2	+100,0	22	27	24	-3	-11,1
740	15	17	19	+2	+11,8	1	7	0	-7	-100,0	19	25	27	+2	+8,0
730	11	13	18	+5	+38,5	0	0	1	+1	+100,0	17	15	25	+10	+66,7
627	22	20	17	-3	-15,0	6	3	3	0	0,0	21	25	19	-6	-24,0
698	5	12	15	+3	+25,0	0	4	4	0	0,0	8	12	14	+2	+16,7
801	7	9	14	+5	+55,6	1	3	1	-2	-66,7	14	11	29	+18	+163,6
733	10	11	12	+1	+9,1	3	1	0	-1	-100,0	12	24	19	-5	-20,8
727	7	12	11	-1	-8,3	1	2	0	-2	-100,0	8	10	13	+3	+30,0
728	14	12	11	-1	-8,3	9	3	2	-1	-33,3	13	16	11	-5	-31,3
747	3	6	11	+5	+83,3	1	1	1	0	0,0	9	5	12	+7	+140,0
807	5	6	11	+5	+83,3	0	2	2	0	0,0	8	4	12	+8	+200,0
719	11	5	11	+6	+120,0	0	0	5	+5	+500,0	19	8	14	+6	+75,0
544	19	17	10	-7	-41,2	2	8	2	-6	-75,0	22	24	10	-14	-58,3
744	11	15	10	-5	-33,3	4	1	2	+1	+100,0	17	18	19	+1	+5,6
618	8	12	10	-2	-16,7	0	2	2	0	0,0	9	13	9	-4	-30,8
571	3	7	10	+3	+42,9	0	2	1	-1	-50,0	5	8	12	+4	+50,0
738	2	3	9	+6	+200,0	1	0	0	0	0,0	2	4	14	+10	+250,0
560	16	19	8	-11	-57,9	3	3	2	-1	-33,3	17	23	6	-17	-73,9
559	9	14	8	-6	-42,9	0	0	0	0	0,0	12	16	9	-7	-43,8
575	9	8	8	0	0,0	0	1	2	+1	+100,0	10	9	6	-3	-33,3

Największe zagrożenie spowodowane liczbą ofiar śmiertelnych w okresie styczeń-grudzień 2018 roku wystąpiło na drodze wojewódzkiej nr 719 (wzrost liczby zabitych o 5 tj. 500%) oraz na drogach nr 737 i 541. Natomiast największą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 740 (spadek liczby ofiar śmiertelnych o 7) i 544 (spadek liczby zabitych o 6).

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W okresie styczeń-grudzień 2018 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 137 (151) wypadków drogowych tj. 6,0% (6,6%) ogółu wypadków.

Śmierć w nich poniosło 42 (44) osób tj. 10,1% (11,0%) ogółu zabitych, a 193 (2018) osób odniosło obrażenia tj. 5,9% (6,6%) ogółu rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 12 tj. 6,1%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 2 tj. 4,5%
- ⇒ spadek liczby osób rannych o 25 tj. 11,5%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali:

- ⇒ **6,0%** (6,6%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **10,1%** (11,0%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **5,9%** (6,6%) ofiar rannych.

Tabela nr 26: Nietrzeźwi sprawcy – rodzaj uczestnika

Wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%	2016	2017	2018	2017/2018 -/+	%
z winy kierującego	157	151	137	-14	-9,3	34	31	30	-1	-3,2	174	182	157	-25	-13,7	574	636	707	+71	+11,2
z winy pieszego	41	43	45	+2	+4,7	11	13	12	-1	-7,7	31	33	33	0	0,0	45	29	42	+13	+44,8
współwina	3	3	3	0	0,0	1	0	0	0	0,0	3	3	3	0	0,0	6	6	5	-1	-16,7

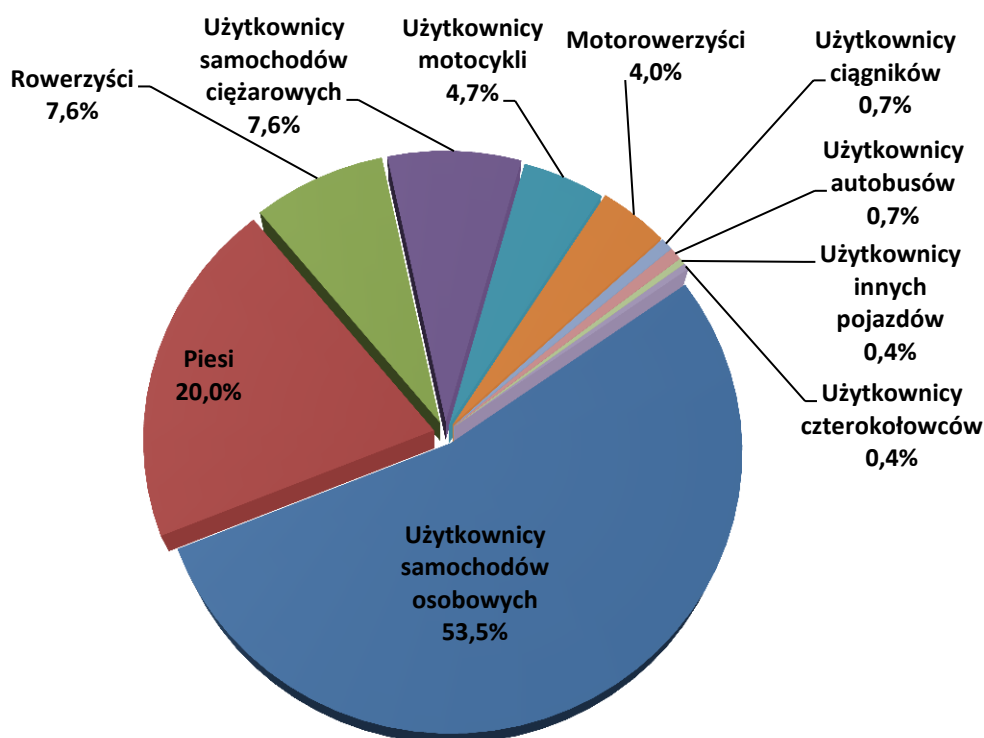
Tabela nr 27: Nietrzeźwi sprawcy – grupy wiekowe

Wiek	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%
25-39	112	110	106	-4	-3,6	14	12	14	+2	+16,7	67	76	81	+5	+6,6
40-59	91	95	87	-8	-8,4	18	14	12	-2	-14,3	61	65	49	-16	-24,6
18-24	60	57	54	-3	-5,3	6	7	8	+1	+14,3	47	48	34	-14	-29,2
60 plus	33	36	31	-5	-13,9	7	9	7	-2	-22,2	19	20	17	-3	-15,0
15-17	10	5	8	+3	+60,0	1	2	1	-1	-50,0	10	3	8	+5	+166,7
7-14	3	4	4	0	0,0	0	0	0	0	0,0	4	4	3	-1	-25,0

Tabela 27a: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych

użytkownicy	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%	2016	2017	2018	2017/2018 +/-	%
Użytkownicy samochodów osobowych	166	168	147	-21	-12,5	24	21	21	0	0,0	127	141	101	-40	-28,4
Piesi	47	56	55	-1	-1,8	13	15	13	-2	-13,3	34	40	40	0	0,0
Rowerzyści	28	15	21	+6	+40,0	6	5	4	-1	-20,0	22	11	16	+5	+45,5
Użytkownicy samochodów ciężarowych	13	15	21	+6	+40,0	0	0	2	+2	+200,0	3	2	12	+10	+500,0
Użytkownicy motocykli	10	8	13	+5	+62,5	1	2	2	0	0,0	9	9	11	+2	+22,2
Motorowerzyści	14	8	11	+3	+37,5	2	0	0	0	0,0	12	8	10	+2	+25,0
Użytkownicy ciągników	2	7	2	-5	-71,4	0	1	0	-1	-100,0	0	3	2	-1	-33,3
Użytkownicy autobusów	2	3	2	-1	-33,3	0	0	0	0	0,0	0	3	0	-3	-100,0
Użytkownicy innych pojazdów	0	2	1	-1	-50,0	0	0	0	0	0,0	0	1	0	-1	-100,0
Użytkownicy czterokołowców	1	0	1	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	1	0	1	+1	+100,0

Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych



VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W okresie styczeń – grudzień 2018 roku wydarzyło się 275 wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 297 osób.

Jak wynika z poniższej tabeli, na miejscu zaistnienia wypadku zginęło 212 tj. 71,4% ogółu ofiar śmiertelnych, a 85 tj. 28,6% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z rokiem 2017 liczba wypadków uległa zwiększeniu o 20 tj. o 7,8%, natomiast w ofiarach śmiertelnych nastąpił wzrost o 16 osób tj. o 5,7% .

Spośród wszystkich wypadków śmiertelnych, 7,3% stanowiły wypadki, gdzie śmierć poniosła więcej niż jedna osoba.

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

Jednostka	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych		
		ogółem	zgon do 30 dni	zgon na miejscu
KMP Radom	29	32	9	23
KMP Płock	20	21	7	14
KPP Płońsk	18	21	8	13
KPP Ostrów Maz.	16	17	4	13
KPP Wyszków	15	20	9	11
KMP Ostrołęka	15	16	1	15
KPP Grójec	13	14	2	12
KPP Żyrardów	12	14	2	12
KPP Ciechanów	12	12	2	10
KPP Garwolin	11	11	5	6
KPP Sochaczew	10	11	4	7
KPP Kozienice	10	10	1	9
KPP Mława	10	10	4	6
KPP Łosice	10	10	6	4
KMP Siedlce	9	9	1	8
KPP Maków Maz.	8	9	3	6
KPP Sierpc	8	9	1	8
KPP Pułtusk	8	8	2	6
KPP Przasnysz	7	8	0	8
KPP Węgrów	7	7	2	5
KPP Zwoleń	7	7	2	5
KPP Gostynin	4	5	2	3
KPP Przysucha	4	4	2	2
KPP Lipsko	3	3	1	2
KPP Żuromin	3	3	2	1
KPP Białobrzegi	2	2	1	1
KPP Sokołów Podlaski	2	2	0	2
KPP Szydłowiec	2	2	2	0
Podsumowanie całkowite	275	297	85	212

Tabela nr 29: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miesiąca

Miesiąc roku	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018
1	14	12	22	16	12	24	10	6	6
2	21	14	15	25	17	17	11	5	3
3	18	20	13	20	25	13	18	13	9
4	17	13	15	17	14	17	0	2	9
5	29	22	18	34	23	19	16	7	9
6	27	18	23	31	18	23	18	6	13
7	30	15	25	33	17	27	10	5	12
8	37	32	30	40	34	32	20	11	18
9	40	28	23	42	36	25	16	23	11
10	25	29	33	30	32	37	19	8	12
11	22	26	34	26	27	37	4	4	10
12	36	26	24	37	26	26	7	5	12
Podsumowanie całkowite	316	255	275	351	281	297	149	95	124

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

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018
Piątek	68	42	45	71	45	46	24	14	16
Niedziela	51	45	44	56	51	49	29	30	24
Środa	31	31	44	36	32	47	21	13	17
Poniedziałek	36	37	42	40	44	46	7	8	18
Wtorek	42	30	38	48	32	38	19	7	16
Sobota	55	40	36	65	45	41	38	16	17
Czwartek	33	30	26	35	32	30	11	7	16

Tabela nr 31: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg zmian

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018
II - 14.00-22.00	151	155	143	166	162	155	76	40	66
I - 6.00-14.00	96	61	81	105	72	83	41	39	32
III - 22.00-6.00	69	39	51	80	47	59	32	16	26

Tabela nr 32: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg obszaru

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018	2 016	2 017	2 018
Obszar niezabudowany	210	159	187	238	176	206	109	60	93
Obszar zabudowany	106	96	88	113	105	91	40	35	31

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

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8
Droga krajowa	113	86	108	131	95	116	64	44	56
Droga powiatowa	88	83	84	94	89	88	32	23	28
Droga wojewódzka	70	56	51	80	65	56	43	23	30
Droga gminna	42	21	29	43	23	33	10	5	7
Autostrada	1	0	3	1	0	4	0	0	3
Inna	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Nieokreślona	2	8	0	2	8	0	0	0	0

Tabela nr 34: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg winy

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8
z winy kierującego	247	190	216	282	212	236	142	88	115
z winy pieszego	50	52	43	50	52	43	0	1	3
z innych przyczyn	13	11	12	13	14	13	6	5	4
współwina uczestników ruchu	6	2	4	6	3	5	1	1	2

Tabela nr 35: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg oświetlenia

Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8
Światło dzienne	163	124	136	180	141	147	83	63	77
Noc - droga nieoświetlona	97	71	86	111	75	92	49	23	28
Noc - droga oświetlona	33	31	28	36	34	29	12	3	12
Świt, zmrok	23	29	25	24	31	29	5	6	7

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

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8
Najeżdżenie na pieszego	82	80	77	83	81	78	4	3	5
Zderzenie pojazdów boczne	61	36	49	65	41	50	47	12	27
Zderzenie pojazdów czołowe	66	43	44	81	56	55	49	49	51
Najeżdżenie na drzewo	45	33	38	53	37	46	22	12	9
Zderzenie pojazdów tylne	22	18	35	25	18	36	10	2	12
Wywrócenie się pojazdu	22	31	17	26	32	17	9	13	10
Najeżdżenie na słup, znak	5	4	7	5	6	7	1	1	7
Inne	5	7	6	5	7	6	2	3	2
Najeżdżenie na pojazd unieruchomiony	3	1	2	3	1	2	0	0	1
Najeżdżenie na barierę ochronną	3	1	0	3	1	0	2	0	0
Najeżdżenie na zwierzę	2	1	0	2	1	0	3	0	0

VIII. Działania w zakresie inżynierii drogowej.

8.1. Przeglądy dróg i oznakowania.

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

W wyniku przeprowadzonej lustracji skontrolowano **26 361** km dróg w tym: krajowych **3394** km, wojewódzkich **3595** km, powiatowych **12593** km, gminnych **6778** km, oraz **284** przejazdy kolejowo -drogowe. Ujawniono **2851** nieprawidłowości podczas wiosennej i jesiennej lustracji dróg, oraz **136** nieprawidłowości związanych z przejazdami kolejowo-drogowymi. Szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych nieprawidłowości zostały zawarte w stosownych protokołach, które pozwolą na wyeliminowanie ujawnionych nieprawidłowości, a także dadzą podstawy do zastosowania rozwiązań inżynieryjnych i wpłyną na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

8.2. Inicjatywy dotyczące inżynierii drogowej.

W 2019 roku kontynuowana jest lustracja wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem osób pieszych zaistniałych na przejściach dla pieszych oraz wszystkich wypadków z udziałem rowerzystów. Ideą tego przedsięwzięcia jest eliminowanie miejsc niebezpiecznych po przez podjęcie odpowiednich działań inżynieryjnych, lub objęcia nadzorem danego miejsca przez policję. Po zaistnieniu wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym i wszystkich wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych sporządzany jest w ciągu 14 dni z udziałem przedstawicieli zarządcy drogi stosowny protokół. Przedsięwzięcie to pozwala na kompleksową ocenę miejsca zdarzenia i podjęcie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w lustrowanym miejscu. Niezależnie od powyższego podczas lustracji zarządcom dróg wskazywane są propozycje rozwiązań inżynieryjnych, które mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa w danym miejscu. Protokoły z lustracji sporządzane są na miejscu zdarzenia drogowego, tak aby każdy z uczestników złożył swój podpis. Po stwierdzeniu uchybień lub nieprawidłowości kierowany jest stosowy wniosek do właściwego zarządcy drogi, którego załącznikiem jest sporządzony protokół z lustracji.

Niezależnie od powyższego przekazano podległym funkcjonariuszom aby podczas codziennej służby podejmowali działania ukierunkowane na prawidłowość oznakowania dróg, w taki sposób by znaki drogowe, zwłaszcza ostrzegawcze i zakazu występowały w miejscach, w

których ich obecność jest pożądana z uwagi na występujące zagrożenia. Znaki drogowe winny być ustawione tak, aby kierujący mieli możliwość ich dostrzeżenia. Należy także monitorować stan i prawidłowość działania oświetlenia ulicznego w rejonach przejść dla pieszych.

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

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

IX. Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.

W okresie styczeń-grudzień 2018 roku na drogach garnizonu mazowieckiego prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

- ⇒ „Prędkość” – 5 razy,
- ⇒ „Kaskadowy pomiar prędkości” – 5 razy /1 TISPOL/,
- ⇒ „Alkohol i narkotyki” – 4 razy /1 TISPOL/,
- ⇒ „Truck & Bus” – 3 razy /33 TISPOL/,
- ⇒ „Pasy” – 4 razy /1 TISPOL/,
- ⇒ „Niechronieni Użytkownicy Ruchu Drogowego” – 11 razy,
- ⇒ „Bezpieczny weekend” – 7 razy,
- ⇒ „Smog” – 12 razy,

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

- ⇒ „Bezpieczne przejście” – w toku codziennej służby /raz w miesiącu/,
- ⇒ „Widoczny na drodze – bezpieczny po zmroku” – w codziennej służbie /raz w miesiącu od stycznia do marca i od października do grudnia/,
- ⇒ „Mój rower – moje życie” – w toku codziennej służby (od marca do listopada),
- ⇒ „Trzeźwość w przewozie osób” – 10 razy,
- ⇒ „GIMBUS” – w toku codziennej służby,
- ⇒ „Noga z gazu” – 73 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 okresie styczeń – grudzień 2018 roku WRD KWP zs. w Radomiu przeprowadził lub koordynował niżej wymienione projekty, działania i przedsięwzięcia:

⇒ działania związane z ważnym okresem w ciągu roku:

- „Bezpieczne Ferie”,
- „Bezpieczne Wakacje”,
- „Bezpieczna droga do szkoły”

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

- „Kierowco! Nie polujemy na zebrach”,
- „Smartstop”,
- „I Ty kiedyś będziesz Seniosem”,
- „Trzeźwa Głowa”,
- „Chroń życie na mazowieckich drogach-BRD lokalnie”,
- „Kręci Mnie Bezpieczeństwo”,
- „Bezpieczna Rodzina na drodze”
- „Mój rower moje życie”,
- „Sprawny samochód-bezpieczny kierowca”,
- „Trzeźwy umysł-bezpieczna jazda”

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

- „Bezpieczna droga do celu”,
- „Patrz i słuchaj”,
- „Jednośladem bezpiecznie do celu”,
- „Dla każdego jest miejsce na drodze”,
- „Edward”
- „Świeć przykładem”,
- „Nie zabijaj”,
- „Twoje światła Twoje bezpieczeństwo”

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

- „Dzień Babci i Dziadka”,
- „Miłość=odpowiedzialność, z miłości do bezpieczeństwa-Walentyńki 2018”
- Kobieta za kierownicą łagodzi obyczaje,
- „Co za jazda” Rajd rowerowy,
- Event w ramach działań profilaktycznych „Trzeźwa Głowa” w UTH w Radomiu,
- Inauguracja akcji informacyjnej w Biurze Mieszkańca Urzędu Miejskiego w Radomiu w ramach kampanii „Chroń życie na mazowieckich drogach”,

- *Inauguracja sezonu Radomskiego Roweru Miejskiego i kampanii Mój rower moje życie w Radomiu,*
- *Piknik motoryzacyjny w ZSS w Radomiu*
- *Spotkanie profilaktyczne - XII Ogólnopolska Niedziela Modlitw za Kierowców w radomskiej Katedrze,*
- *Inauguracja kampanii „Rodzina bezpieczna na drodze” w Ośrodku dla dzieci niesłyszących w Radomiu,*
- *Event profilaktyczny pn. Noc Muzeum w MSW i A w ramach kampanii „Kręci mnie bezpieczeństwo przez cały rok”,*
- *Event profilaktyczny- Akademia bezpieczeństwa ruchu i rozrywki w Szkole Podstawowej w Małęczynie,*
- *Dzień Matki – Moje pierwsze prawo jazdy,*
- *Rajd Kazimierza,*
- *Festyn rodzinny w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym dla dzieci niewidomych słabowidzących w Radomiu,*
- *Event profilaktyczny- Akademia bezpieczeństwa ruchu i rozrywki w Szkole Podstawowej w Małęczynie,*
- *Festyny rodzinne w Nowym Mieście nad Pilicą i Mławie,*
- *Festyn z okazji Dnia dziecka w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie*
- *Festyn Ekologiczny Radom Czyste Miasto 2018”*
- *„Sprawny samochód – bezpieczny kierowca”,*
- *Festyn „ Famili Drift” w Jedlińsk,*
- *Uroczyste rozpoczęcie Kameralnego Lata w Radomiu – festyn,*
- *Kolejna odsłona kampanii profilaktycznej SMARTSTOP w Galerii Słonecznej w Radomiu,*
- *Apel Komendanta Wojewódzkiego Policji z okazji Św. Krzysztofa Świąta Patrona Kierowców,*
- *Event profilaktyczny w Zespole Szkół Samochodowych w Radomiu „SPRAWNY SAMOCHOD - BEZPIECZNY KIEROWCA”,*
- *Piknik Rodzinny Mazowieckie Obchody Świąta Policji- Mszczonów 2018r.,*
- *Piknik Rodzinny, „60 LAT AUTOMOBILKLUBU RADOMSKIEGO”,*
- *BRD LOKALNIE - Dożynki w Odrzywole,*
- *„NARODOWY DZIEŃ SENIORA” spotkanie w ramach kampanii "I TY KIEDYŚ BĘDZIESZ SENIOREM" z podopiecznymi Domu Pomocy Społecznej "Weterana Walki i Pracy" w Radomiu,*
- *„II Mistrzostwa Polski Służb Mundurowych w kolarstwie szosowym” – piknik rodzinny,*
- *„BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY” – festyn rodzinny w przy parafii pw. Św. Pawła Apostoła w Radomiu,*

- „BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY” KIEROWCO! NIE POLUJEMY NA ZEBRACH!” spotkanie z uczniami PSP nr 15 w Radomiu,
- „PIKNIK MILITARNO – PATRIOTYCZNY” w Zambskach Kościelnych,
- Event profilaktyczny „KIEROWCO! NIE POLUJEMY NA ZEBRACH” z RADKOM w Radomiu,
- Event profilaktyczny z siatkarkami MKS E.Leclerc w ramach Europejskiego Dnia Bez Ofiar Śmiertelnych na drogach „EDWARD”,
- „POPRZEZ ZABAWĘ O BEZPIECZEŃSTWIE” spotkanie z przedszkolakami Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 1 w Radomiu,
- Event profilaktyczny w ramach kampanii „SMARTSTOP” na meczu siatkówki Fiba Europe Cup, Rosa Radom- Kataja,
- „O BEZPIECZEŃSTWIE W KOZŁOWIE” festyn rodzinny,
- SENIOR NA DRODZE. JESTEM ŚWIADOMY - BĘDĘ BEZPIECZNY” w Radomiu, spotkanie o tematyce BRD z osobami starszymi,
- II edycja konkursu pod hasłem "ROWEREM DO KULTURY" realizowanego wspólnie z WORD w Radomiu i Muzeum Wsi Radomskiej, tym w Muzeum im. Oskara Kolberga w Przysusze,
- „MÓJ ROWER - MOJE ŻYCIE Z CO ZA JAZDĄ” spotkanie o tematyce brd z uczestnikami wyprawy rowerowej podsumowujące cykl wycieczek rowerowych realizowanych z we współpracy z Radomską Grupą Mediową i Stowarzyszeniem Co za jazda,
- Kolejny etap projektu "BEZPIECZNA RODZINA NA DRODZE" realizowanym z Mazowieckim Centrum Polityki Społecznej. Tym razem odbyły się szkolenia dla policjantów z prewencji i ruchu drogowego oraz oficerów prasowych z zakresu rozpoznawania symptomów świadczących o znajdowaniu się osoby pod wpływem alkoholu, narkotyków lub środków odurzających.
- Inauguracja ogólnopolskich działań „Twoje Światła - Twoje Bezpieczeństwo”, we współpracy ze stacją diagnostyczną Zespołu Szkół Samochodowych w Radomiu,
- „ŚWIATOWY DZIEŃ PAMIĘCI OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH” – event profilaktyczny podczas mszy w Parafii Maki Bożej Częstochowskiej w Radomiu,
- SMARTSTOP – event profilaktyczny o tematyce brd podczas meczu [Cerrad Czarni Radom](#),
- " CHROŃ ŻYCIE NA MAZOWIECKICH DROGACH" – spotkanie o tematyce brd z dziećmi z [Publicznej Szkoły Podstawowej im. Jana Kochanowskiego](#) z Zakrzewa które w ramach prezentu "mikołajkowego" przyjechały wraz z opiekunami, aby zobaczyć jak na co dzień wygląda praca radomskich policjantów,
- „MIKOŁAJKI Z MAZOWIECKĄ DROGÓWKĄ” – event profilaktyczny na terenie Radomia skierowany do uczestników ruchu drogowego,
- „SMARTSTOP” kolejny event profilaktyczny podczas meczu [Cerrad Czarni Radom](#) – [ZAKSA Kędzierzyn-Koźle](#), gdzie policjanci promowali bezpieczne zachowania na drogach wśród kibiców siatkówki,

- *"SMARTSTOP - Patrz na drogę" w Małkini Górnej. Kolejna odsłona kampanii profilaktycznej ukierunkowanej na świadome korzystanie z telefonów komórkowych przez pieszych i zmotoryzowanych użytkowników dróg.*

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

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

⇒ *przedsięwzięcia o charakterze konkursowym:*

- *Koordinacja organizacji Turnieju wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,*
- *Koordinacja organizacji Turnieju motoryzacyjnego,*
- *Współorganizacja Finału rejonowego subregionu radomskiego Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w Jedlińsku,*
- *Współorganizacja Finału rejonowego subregionu radomskiego Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w Zespole Szkół Samochodowych w Radomiu,*
- *Finał Wojewódzki Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w Warszawie,*
- *Finał Wojewódzki Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w Warszawie,*
- *Egzaminy na kartę rowerową,*
- *Eliminacje powiatowe i wojewódzkie XXXI Edycji Ogólnopolskiego Konkursu Policjant Roku Ruchu Drogowego,*
- *I edycja rajdu rowerowego połączonego z konkursem BRD w Muzeum Wsi Radomskiej „EDWARD - ROWEREM DO KULTURY”,*
- *II edycja konkursu pod hasłem "ROWEREM DO KULTURY" realizowanego wspólnie z WORD w Radomiu i Muzeum Wsi Radomskiej, tym w Muzeum im. Oskara Kolberga w Przysusze.*

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

- ⇒ Zwiększono liczbę informacji dotyczących spraw BRD przekazywanych uczestnikom ruchu drogowego za pośrednictwem środków masowego przekazu tj.: stron internetowych komend Policji, komunikatów i informacji przesyłanych mediom, portali społecznościowych.
- ⇒ Do dyspozycji jednostek terenowych garnizonu mazowieckiego przekazywano pojazd służbowy przeznaczony do pracy profilaktycznej tzw. „Mobilny Punkt Profilaktyki” będący na stanie WRD KWP zs. w Radomiu, celem prowadzenia działań profilaktycznych poświęconych bezpieczeństwu w ruchu drogowym realizowanych w: szkołach, przedszkolach, placach miejskich, boiskach szkolnych, dożynkach, festynach.
- ⇒ Kontynuowano realizację projektu profilaktycznego „B&N” czyli „B jak bezpieczny i N jak niechroniony”. W bieżącym półroczu kontynuowano działania mające na celu pozyskiwanie nowych partnerów oraz rozwijanie aktywności w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów i osób starszych. W ramach realizacji projektu na bieżąco prowadzono profil na portalu społecznościowym „Facebook” pn.: „bezpieczny niechroniony” oraz stworzono dedykowany projektowi profil na Twitterze. Posty zamieszczane na profilu „Mazowiecka Drogówka-Bezpieczny Niechroniony” na Facebook-u dotarły do ponad 1 000 000 odbiorców.
- ⇒ Kontynuowano 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”.
- ⇒ Policjanci uczestniczą w pracach międzywydziałowego zespołu powołanego w celu oceny działalności profilaktycznej jednostek terenowych.
- ⇒ Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej we współpracy z portalem RadomMoto uczestniczyli w cyklu reportaży o bezpieczeństwie rowerzystów w ramach kampanii „mój rower moje życie” i „Jednośladem bezpiecznie do celu”,
- ⇒ Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej spoty promujące powstające w ramach programu B&N Banki Odblasków
- ⇒ Policjanci Zespołu ds. Profilaktyki Społecznej nagrali i opracowali innowacyjny spot/instrukcje jak wykorzystać stary odblask w ramach tworzonych „Drugie życie odblasku” w szkołach Banków.
- ⇒ W WRD KWP zs. w Radomiu powstał także drugi innowacyjny spot „Bank Odblasków” spot promujący tworzenie w szkołach tzw. Banków Odblasków,
- ⇒ We współpracy z Urzędem Miejskim w Radomiu promowane jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym wśród mieszkańców Radomia poprzez opracowywanie i zamieszczanie treści o tematyce brd na ekranach Led działających w Budynku Urzędu Miejskiego w Radomiu,

- ⇒ Pod hasłem „Chroń życie na mazowieckich drogach została nawiązana współpraca
- ⇒ z TVP3 w Warszawie,
- ⇒ W ramach działań Kręci mnie bezpieczeństwo przekazywane były informacje z działań profilaktycznych realizowanych na obszarze mazowieckiego garnizonu Policji do MSWiA.

XI. Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2018 roku

Powiat	Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km całej sieci dróg	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
białobrzeski	107,3	6,0	5,63	5,6	130,6
ciechanowski	67,7	13,3	3,95	19,7	88,5
garwoliński	104,7	10,1	7,95	9,6	134,2
gostyniński	65,9	11,0	2,92	16,7	116,7
grójecki	129,9	14,2	6,26	10,9	118,8
kozienicki	180,7	16,4	10,51	9,1	128,2
lipski	129,8	8,7	4,31	6,7	108,9
łosicki	114,4	31,8	3,49	27,8	100,0
makowski	92,0	19,7	2,91	21,4	126,2
mławski	57,1	13,6	4,20	23,8	104,8
ostrołęcki	67,3	11,3	4,39	16,8	106,3
ostrowski	72,2	23,2	3,26	32,1	98,1
płocki	84,4	9,0	6,56	10,7	117,3
płoński	61,5	23,9	2,51	38,9	101,9
przasnyski	105,8	15,1	4,38	14,3	116,1
przysuski	96,9	9,5	4,77	9,8	102,4
pułtuski	98,5	15,5	3,68	15,7	100,0
radomski	130,0	8,7	7,79	6,7	126,5
siedlecki	86,9	5,7	6,95	6,5	140,6
sierpecki	135,1	17,1	6,70	12,7	108,5
sochaczewski	70,5	12,9	4,83	18,3	103,3
sokołowski	84,2	3,7	4,22	4,3	126,1
szydlowiecki	47,5	5,0	3,37	10,5	105,3
węgorowski	58,6	10,5	4,28	17,9	102,6
wyszkowski	109,4	27,0	8,67	24,7	107,4
zwoleński	128,2	19,1	7,74	14,9	129,8
żuromiński	58,3	7,6	2,29	13,0	108,7
żyrardowski	106,5	18,4	10,58	17,3	117,3

XII. Podsumowanie.

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji pokazują, że w okresie styczeń - grudzień 2018 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku przedniego, odnotowano pogorszenie stanu bezpieczeństwa.

Stan ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco.

- ⇒ 2271 wypadków: spadek o 1 - 0,04%,
- ⇒ 297 zabitych: wzrost o 16 + 5,7%,
- ⇒ 2681 rannych: spadek o 63 - 2,3%,
- ⇒ 23477 kolizji: wzrost o 571 + 2,4%.

Geograficzne położenie województwa mazowieckiego w kraju i Europie oraz jego potencjał gospodarczy powoduje, że znajdująca się w regionie sieć transportowa jest bardzo obciążona, spełnia ona 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 oraz zbyt mała liczba przepraw mostowych przez Wisłę powoduje nasilenie problemów wynikających z nadmiernego zatłoczenia dróg. Brak segregacji różnych rodzajów ruchu w większości miast regionu, przekłada się na liczbę zdarzeń drogowych. Istotnym elementem mającym wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest również stan nawierzchni i właściwe oznakowanie dróg.

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

- ⇒ Droga krajowa nr 7 Radom-Grójec – 30845,
- ⇒ Droga krajowa nr 7 Płońsk-Warszawa – 21734,
- ⇒ Droga krajowa nr 79 Lipsko-Warszawa – 8162,
- ⇒ Droga nr 17 Garwolin-Warszawa – 20843,
- ⇒ Droga nr 2 Siedlce-Warszawa – 15109,
- ⇒ Droga nr 8 Ostrów Mazowiecka-Warszawa – 23258,
- ⇒ Droga krajowa nr 61 Pułtusk-Warszawa – 13098,
- ⇒ Droga krajowa 62 Płock-Warszawa – 13288,

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

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, nieustąpienie pierwszeństwa oraz nieprawidłowe wykonywanie manewrów), świadczą o niedostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu.

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 2019 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. Reagować na zagrożenia naniesione na Krajową Mapę Zagrożenia Bezpieczeństwa i podejmować skuteczne działania ukierunkowane na wyeliminowanie zagrożeń.
7. Rozwijanie działań w zakresie edukacji, promocji i profilaktyki.
8. Utrzymywanie bliskiej współpracy z zarządcami dróg poprzez kontynuowanie lustracji miejsc wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem pieszych.
9. Wzmocnić nadzór ze strony kierownictwa nad działaniami ukierunkowanymi na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze garnizonu mazowieckiego Policji.

NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KWP zs. w RADOMIU

mł. insp. Jacek Mnich
/podpis na oryginale/

Wyk./Opr.
WRD KWP zs. w Radomiu