

KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
z siedzibą w Radomiu
Wydział Ruchu Drogowego



A N A L I Z A

**stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym
na obszarze działania KWP zs. w Radomiu
za okres styczeń - grudzień 2021 roku**

Radom 2022

SPIS TREŚCI

I.	Słowo wstępne.....	3
II.	Informacja o zdarzeniach drogowych.....	4
III.	Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych	6
	3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.....	6
	3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.....	8
	3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu dobowym.....	9
IV.	Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.....	10
	4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.....	10
	4.2. Wypadki z winy kierującego.....	10
	4.3. Wypadki z winy pieszego.....	13
	4.4. Ofiary wypadków drogowych.....	15
V.	Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.....	17
	5.1. Miejsce powstawania wypadków.....	17
	5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.....	21
	5.3. Najbardziej zagrożone drogi krajowe.....	25
	5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.....	28
VI.	Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.....	29
VII.	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.....	31
VIII.	Działania w zakresie inżynierii drogowej.....	34
IX.	Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.....	36
X.	Działalność profilaktyczno – edukacyjna.....	37
XI.	Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń – grudzień 2021 roku	41
XII.	Podsumowanie.....	42

I. Słowo wstępne.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na dzień 31 grudnia 2020 roku), Polskę zamieszkuje ponad 38,26 miliona obywateli, a około 5,42 miliona, czyli 14,2% to mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Na przestrzeni lat 2010-2020 ludność województwa mazowieckiego zwiększyła się o 3,47%, czyli o 182 117 mieszkańców. Według kryterium powierzchni, ale i populacji, województwo mazowieckie jest największą jednostką podziału administracyjnego Polski. Zajmuje obszar 35 558 km² (11,37%) powierzchni kraju. Od wschodu graniczy z województwem lubelskim i podlaskim, od południa z województwem świętokrzyskim, od zachodu z województwem łódzkim i kujawsko-pomorskim, a od północy z województwem warmińsko-mazurskim.

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

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

Garnizon mazowiecki Policji należy do największych w kraju, zarówno pod względem obszaru jak i zamieszkującej go ludności. Zajmuje powierzchnię około 29,5 tys. km², co stanowi 83,1% powierzchni województwa mazowieckiego i 9,4% powierzchni całego kraju. Na obszarze garnizonu mazowieckiego zamieszkuje ponad 2 mln 80 tysięcy osób, co stanowi około 38% mieszkańców całego województwa i 5,4% ludności Polski.

II. Informacja o zdarzeniach drogowych.

Analiza stanu bezpieczeństwa na przestrzeni ostatnich trzech lat (wg danych zarejestrowanych w SEWIK na dzień 15.02.2022 r.) pozwala stwierdzić, że nastąpiła jego poprawa.

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

Tabela nr 1: Wypadki drogowe i ich ofiary na terenie KWP zs. w Radomiu w okresie I-XII 2019-2021.

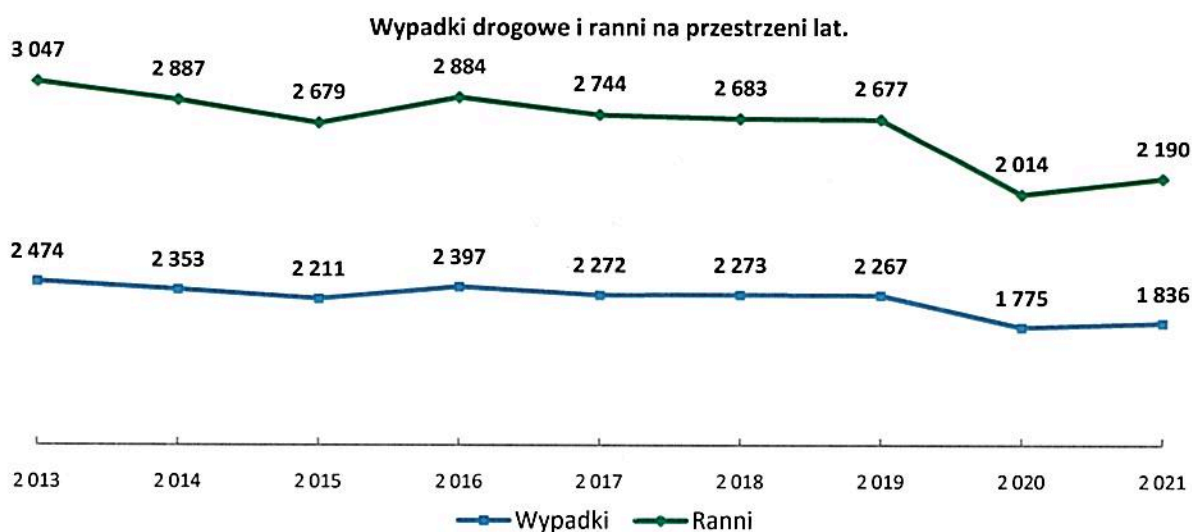
	2019	2020	2021	2019/2020		2020/2021	
				-/+	%	-/+	%
Wypadki	2267	1775	1836	-492	-21,7	+61	+3,4
Zabici	310	286	242	-24	-7,7	-44	-15,4
Ranni	2677	2014	2190	-663	-24,8	+176	+8,7

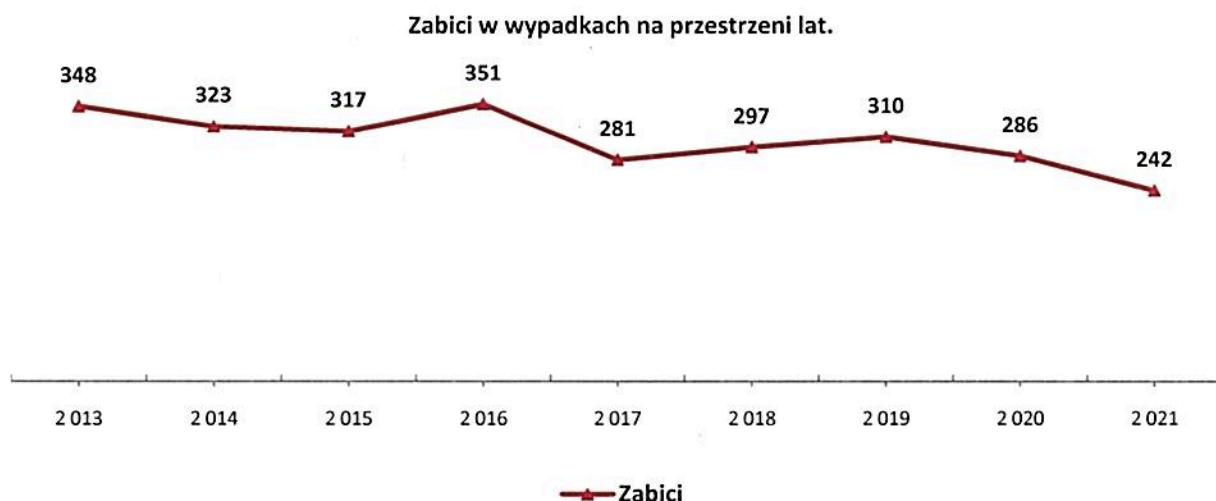
Tabela nr 2: Zdarzenia drogowe i ich ofiary na terenie kraju w okresie I-XII 2019-2021.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	2020/2021 %
Białystok	587	430	433	+3	+0,7	106	78	79	+1	+1,3	622	450	481	+31	+6,9
Bydgoszcz	948	834	797	-37	-4,4	211	133	122	-11	-8,3	981	872	866	-6	-0,7
Gdańsk	2310	1856	1776	-80	-4,3	161	169	118	-51	-30,2	2795	2250	2060	-190	-8,4
Gorzów Wlkp.	660	607	540	-67	-11,0	92	76	71	-5	-6,6	775	676	648	-28	-4,1
Katowice	2971	2394	2203	-191	-8,0	199	189	148	-41	-21,7	3569	2730	2577	-153	-5,6
Kielce	1060	834	780	-54	-6,5	131	96	86	-10	-10,4	1246	956	913	-43	-4,5
Kraków	3136	2263	2239	-24	-1,1	176	157	144	-13	-8,3	3717	2561	2590	+29	+1,1
Lublin	1128	921	892	-29	-3,1	170	156	135	-21	-13,5	1216	932	966	+34	+3,6
Łódź	3347	2434	2306	-128	-5,3	239	219	191	-28	-12,8	4047	2761	2763	+2	+0,1
Olsztyn	1220	1040	920	-120	-11,5	103	115	96	-19	-16,5	1512	1188	1074	-114	-9,6
Opole	617	489	537	+48	+9,8	73	65	81	+16	+24,6	704	547	593	+46	+8,4
Poznań	3893	2823	2407	-416	-14,7	279	217	230	+13	+6,0	4564	3235	2767	-468	-14,5
Radom	2267	1775	1836	+61	+3,4	310	286	242	-44	-15,4	2677	2014	2190	+176	+8,7
Rzeszów	1484	1168	1222	+54	+4,6	157	132	95	-37	-28,0	1712	1241	1444	+203	+16,4
Szczecin	1219	929	946	+17	+1,8	129	101	95	-6	-5,9	1404	1014	1093	+79	+7,8
Warszawa	1527	1184	1250	+66	+5,6	159	134	133	-1	-0,7	1702	1279	1371	+92	+7,2
Wrocław	1943	1583	1730	+147	+9,3	216	165	179	+14	+8,5	2293	1802	2018	+216	+12,0
RAZEM	30317	23564	22814	-750	-3,2	2911	2488	2245	-243	-9,8	35536	26508	26414	-94	-0,4

Tabela nr 3: Zdarzenia drogowe i ich skutki w okresie I-XII 2019-2021.

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
WA KMP Radom	504	334	356	+22	+6,6	32	30	25	-5	-16,7	639	391	452	+61	+15,6	3475	3085	3690	+605	+19,6
WA KMP Siedlce	134	93	153	+60	+64,5	16	11	19	+8	+72,7	181	112	180	+68	+60,7	2031	1676	1857	+181	+10,8
WA KMP Plock	196	170	124	-46	-27,1	26	23	14	-9	-39,1	247	220	144	-76	-34,5	2808	2391	2752	+361	+15,1
WA KPP Grójec	132	105	97	-8	-7,6	11	19	7	-12	-63,2	163	114	124	+10	+8,8	1009	927	942	+15	+1,6
WA KMP Ostrołęka	84	62	82	+20	+32,3	28	15	20	+5	+33,3	84	68	92	+24	+35,3	1277	1000	1097	+97	+9,7
WA KPP Sochaczew	80	55	81	+26	+47,3	12	8	11	+3	+37,5	82	66	94	+28	+42,4	743	702	886	+184	+26,2
WA KPP Garwolin	128	89	73	-16	-18,0	15	9	8	-1	-11,1	154	104	93	-11	-10,6	1093	865	994	+129	+14,9
WA KPP Wyszaków	87	71	68	-3	-4,2	11	5	9	+4	+80,0	119	83	82	-1	-1,2	842	792	761	-31	-3,9
WA KPP Żyrdów	102	74	68	-6	-8,1	10	10	9	-1	-10,0	127	85	76	-9	-10,6	1016	886	1019	+133	+15,0
WA KPP Kozienice	88	68	66	-2	-2,9	6	12	12	0	0,0	102	73	65	-8	-11,0	589	433	405	-28	-6,5
WA KPP Płońsk	56	64	66	+2	+3,1	14	24	8	-16	-66,7	55	63	84	+21	+33,3	816	764	818	+54	+7,1
WA KPP Ciechanów	65	40	53	+13	+32,5	9	9	12	+3	+33,3	68	40	58	+18	+45,0	1099	973	1166	+193	+19,8
WA KPP Ostrów Maz.	49	46	49	+3	+6,5	17	14	9	-5	-35,7	45	42	55	+13	+31,0	757	645	734	+89	+13,8
WA KPP Sierpc	63	71	49	-22	-31,0	3	10	9	-1	-10,0	77	86	57	-29	-33,7	357	341	341	0	0,0
WA KPP Przasnysz	46	42	42	0	0,0	9	10	2	-8	-80,0	50	40	62	+22	+55,0	419	358	408	+50	+14,0
WA KPP Pultusk	43	41	42	+1	+2,4	10	10	5	-5	-50,0	45	35	42	+7	+20,0	457	450	472	+22	+4,9
WA KPP Lipsko	52	38	40	+2	+5,3	7	7	7	0	0,0	66	43	45	+2	+4,7	227	169	177	+8	+4,7
WA KPP Węgrów	35	29	40	+11	+37,9	10	5	10	+5	+100,0	29	30	37	+7	+23,3	477	407	384	-23	-5,7
WA KPP Sokółów P.	43	35	38	+3	+8,6	8	6	9	+3	+50,0	46	39	37	-2	-5,1	353	269	340	+71	+26,4
WA KPP Maków Maz.	46	40	37	-3	-7,5	12	5	7	+2	+40,0	47	46	45	-1	-2,2	361	321	308	-13	-4,0
WA KPP Zwoleń	35	30	34	+4	+13,3	3	3	2	-1	-33,3	48	32	54	+22	+68,8	253	202	216	+14	+6,9
WA KPP Łosice	23	31	32	+1	+3,2	4	4	6	+2	+50,0	24	34	39	+5	+14,7	291	268	276	+8	+3,0
WA KPP Gostynin	31	20	31	+11	+55,0	7	5	4	-1	-20,0	32	24	30	+6	+25,0	335	306	385	+79	+25,8
WA KPP Białobrzegi	34	27	30	+3	+11,1	6	4	4	0	0,0	46	32	46	+14	+43,8	357	316	330	+14	+4,4
WA KPP Mława	32	37	30	-7	-18,9	11	11	4	-7	-63,6	24	39	36	-3	-7,7	956	870	1053	+183	+21,0
WA KPP Przysucha	33	26	26	0	0,0	7	8	7	-1	-12,5	32	28	26	-2	-7,1	244	213	217	+4	+1,9
WA KPP Szydłowiec	23	21	15	-6	-28,6	2	6	3	-3	-50,0	23	28	21	-7	-25,0	324	248	275	+27	+10,9
WA KPP Żuromin	23	16	14	-2	-12,5	4	3	0	-3	-100,0	22	17	14	-3	-17,6	239	221	243	+22	+10,0
Radom	2267	1775	1836	+61	+3,4	310	286	242	-44	-15,4	2677	2014	2190	+176	+8,7	23205	20098	22546	+2448	+12,2





III. Czas i miejsce powstawania wypadków drogowych

3.1. Wypadki i ich ofiary w ujęciu miesięcznym.

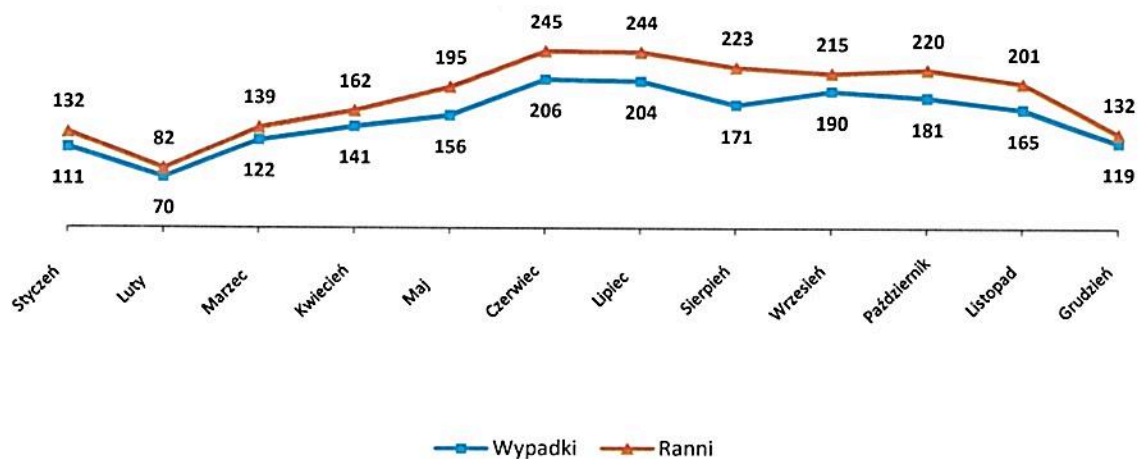
Prezentując stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego, nie sposób pominąć takiego zagadnienia jak czas powstania wypadku. Każde zdarzenie ma bowiem swoje miejsce w czasie i nie jest oderwane od rzeczywistości. Analizując czas w jakim zdarzenia miały miejsce, jako kryteria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

Analiza wypadków drogowych w ujęciu miesięcznym pozwala na stwierdzenie, że w 2021 roku najbezpieczniejszym miesiącem był luty, w którym odnotowano najniższą liczbę wypadków i ich ofiar. Najniebezpieczniejszy okazał się czerwiec, kiedy odnotowano największą liczbę wypadków, jednocześnie najwięcej ofiar śmiertelnych zarejestrowano również w czerwcu.

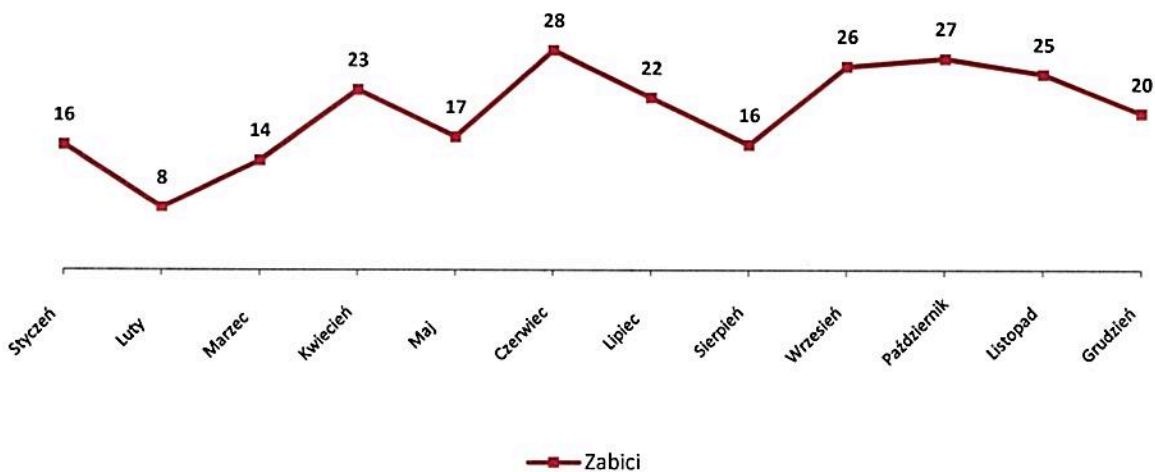
Tabela nr 4: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie miesięcznym.

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Styczeń	151	143	111	22	16	16	191	161	132
Luty	135	125	70	20	14	8	162	152	82
Marzec	168	124	122	32	27	14	199	137	139
Kwiecień	160	87	141	12	9	23	199	106	162
Maj	197	134	156	24	23	17	227	152	195
Czerwiec	213	161	206	26	28	28	263	171	245
Lipiec	234	196	204	30	22	22	280	221	244
Sierpień	214	198	171	27	36	16	247	230	223
Wrzesień	192	207	190	26	25	26	225	229	215
Październik	216	148	181	35	29	27	252	174	220
Listopad	181	123	165	26	27	25	200	129	201
Grudzień	206	129	119	30	30	20	232	152	132

Wypadki i ranni w ujęciu miesięcznym



Zabici w ujęciu miesięcznym



3.2. Wypadki i ich ofiary w ujęciu tygodniowym.

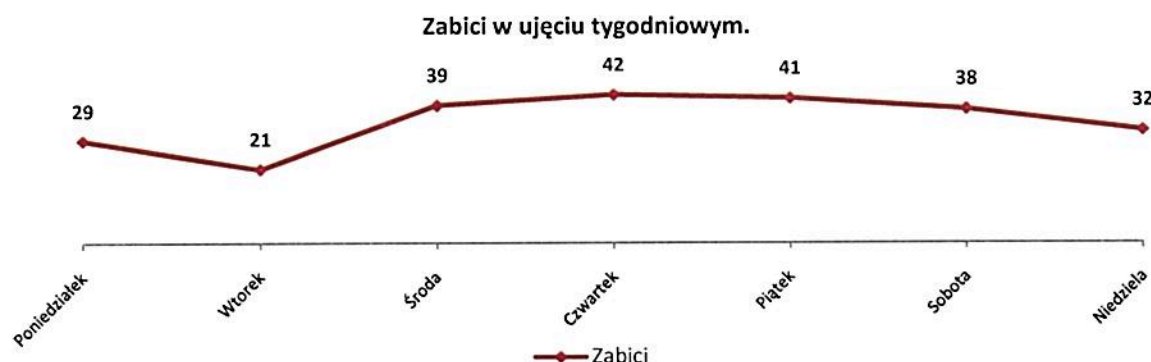
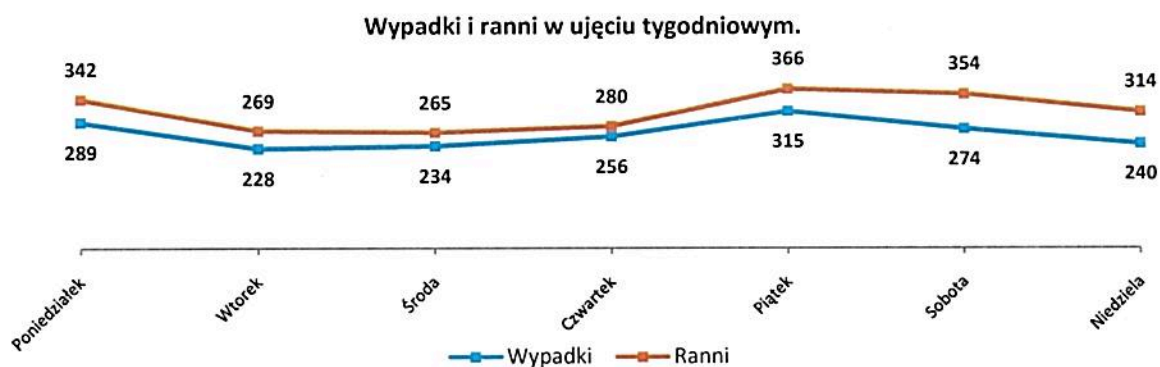
Największą liczbę wypadków odnotowano w piątki. Należy również zwrócić uwagę na poniedziałki i soboty.

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

Najwięcej rannych odnotowano w piątki, natomiast najmniej w środy.

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

Dzień tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Poniedziałek	367	227	289	55	35	29	417	238	342
Wtorek	303	217	228	39	41	21	351	243	269
Środa	312	229	234	40	34	39	358	252	265
Czwartek	293	237	256	43	28	42	333	277	280
Piątek	355	330	315	35	62	41	426	368	366
Sobota	345	310	274	43	47	38	432	358	354
Niedziela	292	225	240	55	39	32	360	278	314



3.3. Wypadki i ich ofiary w ujęciu zmianowym.

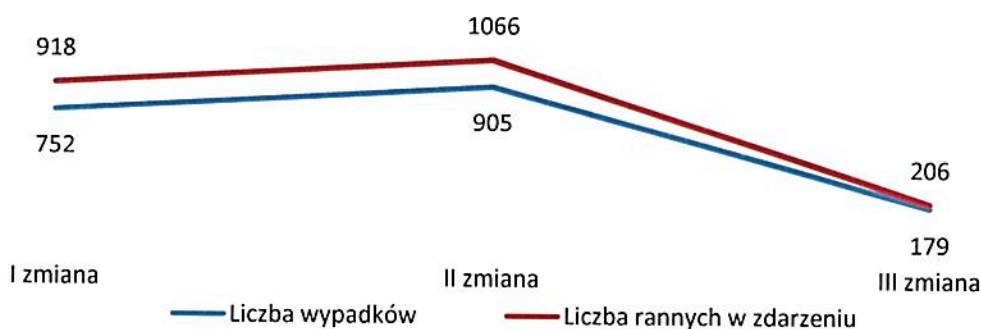
Na przestrzeni ostatnich lat największe zagrożenie w ruchu drogowym występuje niezmiennie w godzinach popołudniowych pomiędzy godzinami 14.00 a 22.00. Niemniej w tym czasookresie można wyróżnić szczególną porę tj. od 15.00 do 17.59 czyli tzw. "popołudniowy szczyt komunikacyjny", kiedy to dochodzi do największej liczby wypadków. Najbezpieczniejszą porą jest natomiast czas pomiędzy godziną 2.00 a 2.59.

Analizując liczbę zabitych w ujęciu dobowym, należy zauważyć, że najwięcej osób ginie w godzinach pomiędzy 15.00 a 17.59, gdzie śmierć poniosło 81 osób, tj. 33,4% ogółu zabitych. Zagrożenie wypadkami śmiertelnymi wyraźnie wzrasta od godziny 15.00.

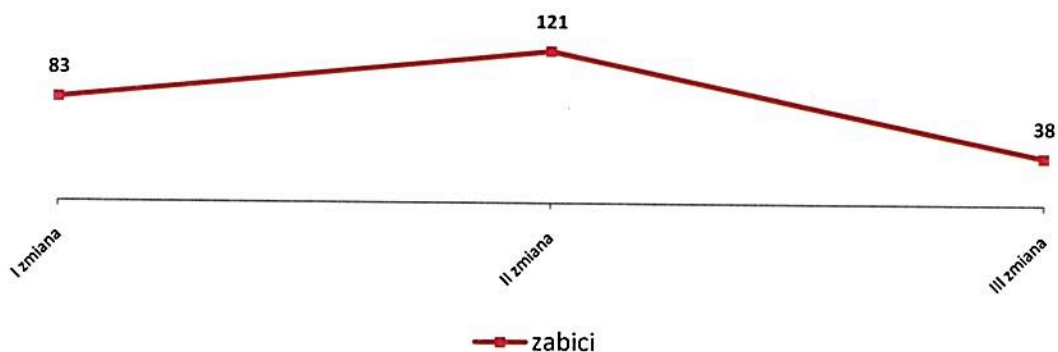
Tabela nr 6: Zdarzenia drogowe i ich ofiary w układzie dobowym.

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
I zmiana	929	703	752	93	96	83	1116	832	918
II zmiana	1102	876	905	160	141	121	1266	959	1066
III zmiana	236	196	179	57	49	38	295	223	206

Liczba wypadków i rannych w układzie zmianowym



Zabici w układzie zmianowym.



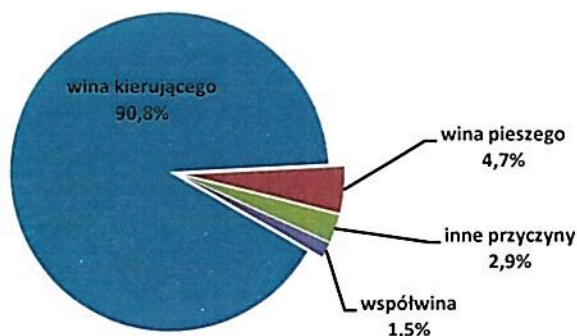
IV. Przyczyny, sprawcy i ofiary wypadków.

4.1. Przyczyny według rodzaju winy generujące wypadki drogowe.

Tabela nr 7: Winni zaistnienia zdarzeń drogowych.

wina	Wypadki					Zabici					Ranni					Kollizje				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
kierującego	1974	1590	1668	+78	+4,9	240	239	212	-27	-11,3	2432	1859	2035	+176	+9,5	1906 5	1649 2	18724	+2232	+13,1
pieszego	185	121	87	-34	-28,1	55	40	22	-18	-45,0	133	84	66	-18	-21,4	133	94	93	-1	-1,1
z innych przyczyn	82	58	53	-5	-8,6	11	5	4	-1	-20,0	88	65	56	-9	-13,8	3393	2956	3048	+92	+3,1
współwina	26	6	28	+22	+366,7	4	2	4	+2	+100,0	24	6	33	+27	+450,0	614	556	681	+125	+22,1
Razem	2267	1775	1836	+61	+3,4	310	286	242	-44	-15,4	2677	2014	2190	+176	+8,7	2320 5	2009 8	22546	+2448	+12,2

Winni spowodowania wypadków drogowych.



4.2. Wypadki z winy kierującego.

W okresie styczeń - grudzień 2021 roku zdecydowaną większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 90,8% ogółu tych groźnych zdarzeń.

Z ich winy śmierć poniosło 87,6% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 92,9% ogółu rannych.

A zatem w zdarzeniach spowodowanych przez kierujących, w porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku odnotowano:

- ⇒ **wzrost** liczby wypadków o 78 tj. 4,9%
- ⇒ **spadek** liczby zabitych o 27 tj. 11,3%
- ⇒ **wzrost** liczby rannych o 176 tj. 9,5%

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

- ⇒ **90,8%** (89,6) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **87,6%** (83,6) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **92,9%** (92,3) ofiar rannych,
- ⇒ **83,0%** (82,1) kolizji drogowych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	595	504	491	-13	-2,6	98	99	97	-2	-2,0	792	617	603	-14	-2,3
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	585	449	462	+13	+2,9	44	47	37	-10	-21,3	727	537	609	+72	+13,4
Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	168	74	142	+68	+91,9	13	5	2	-3	-60,0	210	86	184	+98	+114,0
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	158	128	115	-13	-10,2	13	12	12	0	0,0	151	123	106	-17	-13,8
Nieprawidłowe wyprzedzanie	132	123	101	-22	-17,9	23	19	27	+8	+42,1	156	161	114	-47	-29,2

Główne przyczyny wypadków zawinionych przez kierujących pojazdami to przede wszystkim:

- ⇒ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: **29,4%** (31,7%)
- ⇒ nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: **27,7%** (28,2%)
- ⇒ niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami: **8,5%** (4,7%)
- ⇒ nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: **6,9%** (8,1%)
- ⇒ nieprawidłowe wyprzedzanie: **6,1%** (7,7%)

Tabela nr 9: Kierujący jako sprawcy zdarzeń wg wieku.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
25 - 39	625	501	537	+36	+7,2	81	85	68	-17	-20,0	764	599	668	+69	+11,5
40 - 59	539	439	431	-8	-1,8	71	53	61	+8	+15,1	655	509	533	+24	+4,7
18 - 24	404	313	354	+41	+13,1	53	50	42	-8	-16,0	558	399	452	+53	+13,3
60 plus	296	251	248	-3	-1,2	32	46	39	-7	-15,2	344	258	270	+12	+4,7
b/d	66	51	60	+9	+17,6	3	2	0	-2	-100,0	64	58	72	+14	+24,1
7 - 14	17	14	19	+5	+35,7	0	0	1	+1	+100,0	17	14	19	+5	+35,7
15 - 17	26	21	19	-2	-9,5	0	3	1	-2	-66,7	29	22	21	-1	-4,5
0 - 6	1	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0	1	0	0	0	0,0

Kierujący jako sprawcy wypadków drogowych wg wieku

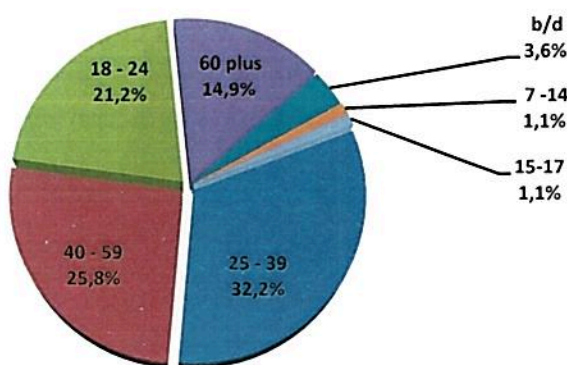
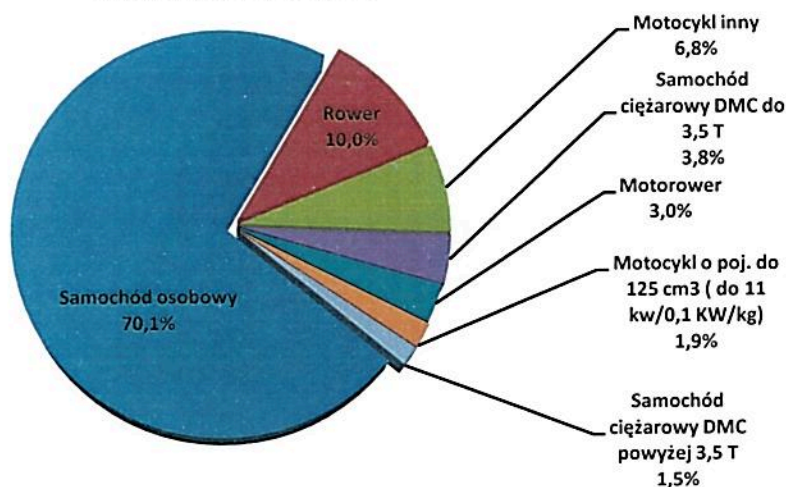


Tabela nr 10: Ofiary zdarzeń wg rodzaju uczestniczącego pojazdu.

	Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
Samochód osobowy	143	137	128	-9	-6,6	1625	1181	1367	+186	+15,7
Rower	34	32	27	-5	-15,6	263	220	187	-33	-15,0
Motocykl inny	25	22	19	-3	-13,6	128	114	126	+12	+10,5
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 T	1	4	5	+1	+25,0	24	27	27	0	0,0
Ciągnik rolniczy	3	2	3	+1	+50,0	11	12	15	+3	+25,0
Motorower	10	8	3	-5	-62,5	88	80	60	-20	-25,0
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 T	10	13	3	-10	-76,9	88	63	78	+15	+23,8
Czterokołowiec	1	2	2	0	0,0	4	6	5	-1	-16,7
Motocykl o poj. do 125 cm3 (do 11 kw/0,1 KW/kg)	4	2	2	0	0,0	27	25	39	+14	+56,0
Czterokołowiec lekki	0	1	1	0	0,0	1	0	1	+1	+100,0
Autobus inny	0	0	0	0	0,0	21	0	10	+10	+1000,0
Autobus komunikacji publicznej	0	2	0	-2	-100,0	28	12	20	+8	+66,7
Inny	0	1	0	-1	-100,0	4	6	4	-2	-33,3

Ofiary wg rodzaju pojazdu



4.3. Wypadki z winy pieszego.

Kolejną grupą wśród sprawców wypadków drogowych są piesi. W analizowanym okresie spowodowali oni 4,5% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 9,5% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 2,7% ogółu rannych.

Porównanie do roku ubiegłego wygląda następująco:

- ⇒ **spadek** liczby wypadków o 15 tj. 29,4%
- ⇒ **spadek** liczby zabitych o 6 tj. 37,5%
- ⇒ **spadek** liczby rannych o 12 tj. 31,6%

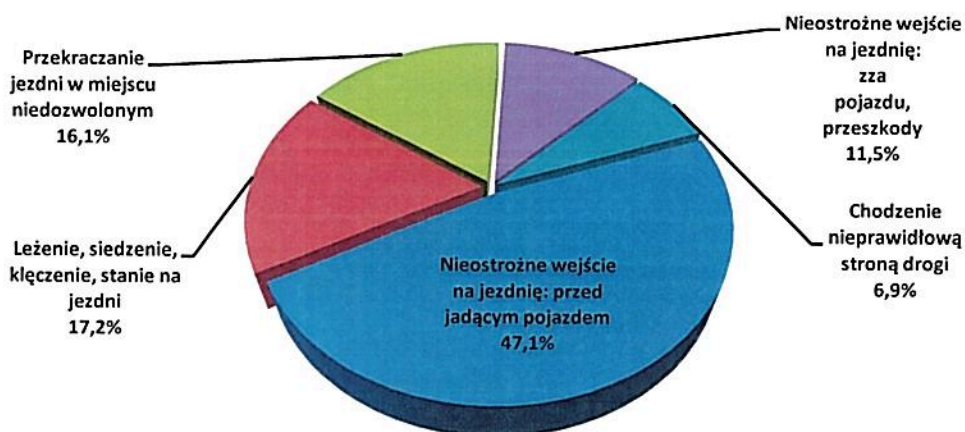
W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków, spowodowane przez pieszych stanowią:

- ⇒ **4,5%** (6,6%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **9,5%** (13,7%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **2,7%** (4,3%) ofiar rannych,

Tabela nr 11: Przyczyny zdarzeń z winy pieszych.

Zachowanie pieszego	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	96	71	41	-30	-42,3	23	22	8	-14	-63,6	74	49	34	-15	-30,6
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	21	21	15	-6	-28,6	13	11	6	-5	-45,5	8	10	9	-1	-10,0
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	26	8	14	+6	+75,0	6	2	4	+2	+100,0	21	6	10	+4	+66,7
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	14	5	10	+5	+100,0	2	1	1	0	0,0	13	5	9	+4	+80,0
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	21	15	6	-9	-60,0	10	3	3	0	0,0	11	14	3	-11	-78,6
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	3	0	1	+1	+100,0	0	0	0	0	0,0	3	0	1	+1	+100,0
Zatrzymanie, cofnięcie się	2	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0	2	0	0	0	0,0
Inne przyczyny	2	1	0	-1	-100,0	1	1	0	-1	-100,0	1	0	0	0	0,0

Główne okoliczności wypadków z winy pieszych



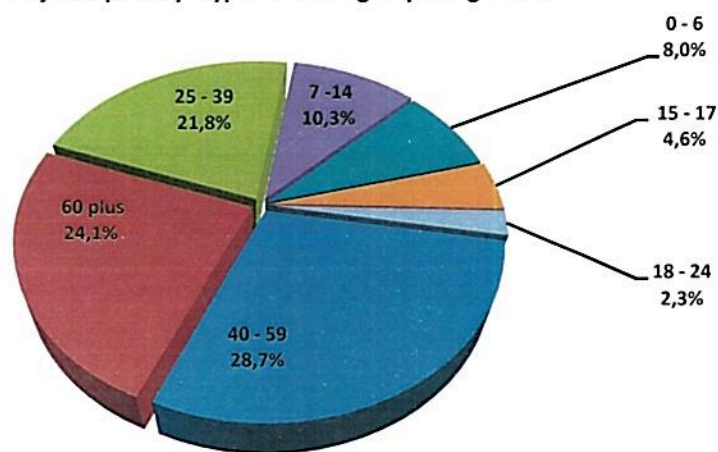
Najczęstszą przyczyną tych zdarzeń było:

- ⇒ nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 41 wypadków, tj. 47,1% tych zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni – 15 wypadków, tj. 17,2% tych zdarzeń spowodowanych przez pieszych,
- ⇒ przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 14 wypadków, tj. 16,1% tych zdarzeń spowodowanych przez pieszych.

Tabela nr 12: Piesi sprawcy wypadków wg wieku.

Grupa wiekowa	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
40-59	56	37	25	-12	-32,4	22	14	8	-6	-42,9	35	23	17	-6	-26,1
60 plus	59	31	21	-10	-32,3	23	15	12	-3	-20,0	38	16	9	-7	-43,8
25-39	36	25	19	-6	-24,0	7	8	1	-7	-87,5	29	18	18	0	0,0
7 - 14	13	13	9	-4	-30,8	1	0	0	0	0,0	12	13	10	-3	-23,1
0-6	5	4	7	+3	+75,0	0	1	0	-1	-100,0	5	3	7	+4	+133,3
15-17	3	4	4	0	0,0	1	1	1	0	0,0	2	5	3	-2	-40,0
18-24	12	6	2	-4	-66,7	1	1	0	-1	-100,0	11	5	2	-3	-60,0

Piesi jako sprawcy wypadków drogowych wg wieku



Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców, najwięcej wypadków tj. 28,7% spowodowały osoby w wieku 40-59 lat.

4.4. Ofiary wypadków drogowych.

Jak już wspomniano wyżej, w 2021 roku w wypadkach drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego, poszkodowane zostały 2432 osoby, w tym 242 poniosło śmierć, a 2190 zostało rannych (tab. 13).

Największą grupą wśród ofiar wypadków drogowych w analizowanym okresie byli użytkownicy samochodów osobowych, tj. ok. 61,5%. Drugą w kolejności najbardziej zagrożoną grupą byli piesi, którzy stanowili ok. 12,3% ogółu ofiar.

Tabela nr 13: Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika drogi.

	Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021		2019	2020	2021	2020/2021	
				-/+	%				-/+	%
Użytkownicy samochodów osobowych	143	137	128	-9	-6,6	1625	1181	1367	+186	+15,7
Piesi	79	60	49	-11	-18,3	365	266	250	-16	-6,0
Rowerzyści	34	32	27	-5	-15,6	263	220	187	-33	-15,0
Użytkownicy motocykli	29	24	21	-3	-12,5	155	139	165	+26	+18,7
Użytkownicy samochodów ciężarowych	11	17	8	-9	-52,9	112	90	105	+15	+16,7
Motorowerzyści	10	8	3	-5	-62,5	88	80	60	-20	-25,0
Użytkownicy ciągników	3	2	3	+1	+50,0	11	12	15	+3	+25,0
Użytkownicy czterokołowców	1	3	3	0	0,0	5	6	6	0	0,0
Pojazd nieustalony	0	0	0	0	0,0	0	2	0	-2	-100,0
Użytkownicy autobusów	0	2	0	-2	-100,0	49	12	30	+18	+150,0
Użytkownicy innych pojazdów	0	1	0	-1	-100,0	4	6	4	-2	-33,3
Użytkownicy pociągu	0	0	0	0	0,0	0	0	1	+1	+100,0
Podsumowanie całkowite	310	286	242	-44	-15,4	2677	2014	2190	+176	+8,7

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

Ofiary śmiertelne dominowały w obszarach niezabudowanych i stanowiły 64,8% wszystkich zabitych. Zdecydowanie wpływ na taki stan rzeczy mają wyższe prędkości jazdy jakie występują podczas poruszania się poza obszarem zabudowanym.

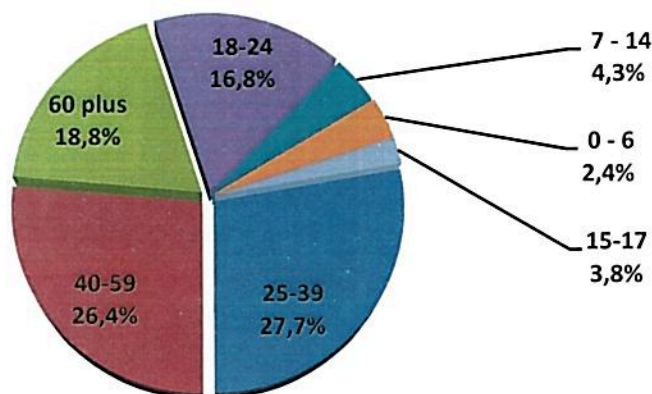
Tabela nr 14: Ofiary wypadków wg rodzaju terenu.

Miesiąc	Liczba zabitych										Liczba rannych									
	Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany					Obszar niezabudowany					Obszar zabudowany				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Styczeń	16	11	9	-2	-18,2	6	5	7	+2	+40,0	89	34	67	+33	+97,1	102	127	65	-62	-48,8
Luty	13	10	3	-7	-70,0	7	4	5	+1	+25,0	65	66	40	-26	-39,4	97	86	42	-44	-51,2
Marzec	22	20	8	-12	-60,0	10	7	6	-1	-14,3	92	61	67	+6	+9,8	107	76	72	-4	-5,3
Kwiecień	8	9	16	+7	+77,8	4	0	7	+7	+700,0	81	71	69	-2	-2,8	118	35	93	+58	+165,7
Maj	13	15	11	-4	-26,7	11	8	6	-2	-25,0	92	60	91	+31	+51,7	135	92	104	+12	+13,0
Czerwiec	15	17	21	+4	+23,5	11	11	7	-4	-36,4	95	73	122	+49	+67,1	168	98	123	+25	+25,5
Lipiec	21	12	11	-1	-8,3	9	10	11	+1	+10,0	136	99	124	+25	+25,3	144	122	120	-2	-1,6
Sierpień	17	23	11	-12	-52,2	10	13	5	-8	-61,5	86	121	105	-16	-13,2	161	109	118	+9	+8,3
Wrzesień	14	9	20	+11	+122,2	12	16	6	-10	-62,5	82	85	100	+15	+17,6	143	144	115	-29	-20,1
Październik	19	26	14	-12	-46,2	16	3	13	+10	+333,3	101	85	96	+11	+12,9	151	89	124	+35	+39,3
Listopad	16	21	20	-1	-4,8	10	6	5	-1	-16,7	80	60	103	+43	+71,7	120	69	98	+29	+42,0
Grudzień	13	18	8	-10	-55,6	17	12	12	0	0,0	84	81	56	-25	-30,9	148	71	76	+5	+7,0
Razem	187	191	152	-39	-20,4	123	95	90	-5	-5,3	1083	896	1040	+144	+16,1	1594	1118	1150	+32	+2,9

Tabela nr 15: Ofiary wypadków drogowych wg wieku.

	Liczba ofiar					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
60 plus	583	425	457	+32	+7,5	87	75	74	-1	-1,3	496	350	383	+33	+9,4
40-59	765	635	643	+8	+1,3	91	77	68	-9	-11,7	674	558	575	+17	+3,0
25-39	838	588	674	+86	+14,6	80	80	53	-27	-33,8	758	508	621	+113	+22,2
18-24	469	420	409	-11	-2,6	43	42	33	-9	-21,4	426	378	376	-2	-0,5
15-17	129	89	89	0	0,0	5	6	7	+1	+16,7	124	83	82	-1	-1,2
0-6	73	36	56	+20	+55,6	2	1	4	+3	+300,0	71	35	52	+17	+48,6
7-14	130	106	104	-2	-1,9	2	5	3	-2	-40,0	128	101	101	0	0,0

Ofiary wypadków drogowych wg wieku



V. Warunki towarzyszące zdarzeniom drogowym.

5.1. Miejsce powstawania wypadków.

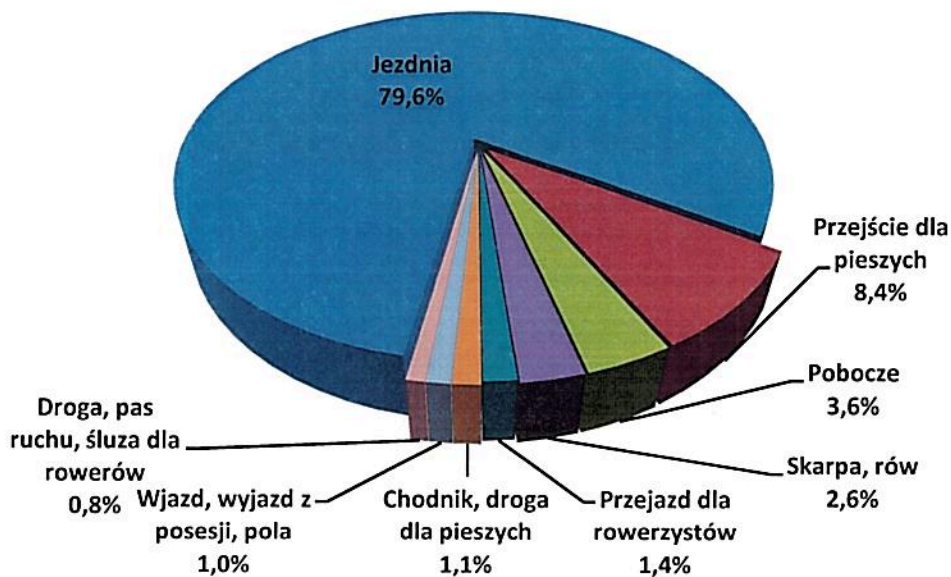
Jak wskazują dane, do 79,6% spośród wszystkich wypadków drogowych doszło na jezdni i pociągnęły one za sobą 81,4% ofiar śmiertelnych.

Do charakterystycznych miejsc występowania wypadków drogowych należy również zaliczyć przejścia dla pieszych, pobocza oraz skarpy i rowy, gdzie zaistniało odpowiednio 8,4%, 3,6% i 2,6% tego typu zdarzeń.

Tabela nr 16: Najczęściej występujące miejsca zdarzeń drogowych.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Jezdnia	1784	1360	1461	+101	+7,4	251	230	197	-33	-14,3	2138	1588	1801	+213	+13,4
Przejście dla pieszych	195	162	154	-8	-4,9	17	18	16	-2	-11,1	184	152	144	-8	-5,3
Pobocze	91	71	66	-5	-7,0	21	14	11	-3	-21,4	127	78	74	-4	-5,1
Skarpa, rów	64	65	48	-17	-26,2	13	12	8	-4	-33,3	87	69	55	-14	-20,3
Przejazd dla rowerzystów	28	19	25	+6	+31,6	2	1	0	-1	-100,0	26	18	26	+8	+44,4
Chodnik, droga dla pieszych	20	21	21	0	0,0	0	0	3	+3	+300,0	21	22	21	-1	-4,5
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	38	28	18	-10	-35,7	1	2	1	-1	-50,0	43	29	24	-5	-17,2
Droga, pas ruchu, śluza dla rowerów	14	17	14	-3	-17,6	0	0	0	0	0,0	16	17	14	-3	-17,6
Parking, plac, MOP	8	7	9	+2	+28,6	0	0	0	0	0,0	8	7	12	+5	+71,4
Most, wiadukt, łącznica, tunel	6	8	6	-2	-25,0	0	2	3	+1	+50,0	9	11	6	-5	-45,5
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	6	10	5	-5	-50,0	1	1	0	-1	-100,0	7	12	7	-5	-41,7
Przejazd kolejowy niestrzeżony	4	0	4	+4	+400,0	1	0	3	+3	+300,0	3	0	1	+1	+100,0

Główne miejsca wypadków drogowych



Spśród wszystkich rodzajów wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikowano do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. Stanowiły one 58,6% ogółu wypadków. W ich rezultacie śmierć poniosło 119 osób, tj. 49,2% ogółu zabitych, a obrażeń ciała doznało 64,8% ogółu rannych.

Kolejnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Zdarzenia te stanowiły 15,5% ogółu wypadków. W ich wyniku zginęło 51 osób, tj. 21,1% ogółu zabitych, a obrażenia odniosło 11,4% ogółu rannych.

Tabela nr 17: Okoliczności zdarzeń drogowych.

Rodzaj zdarzenia	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Zderzenie pojazdów boczne	667	535	560	+25	+4,7	54	56	39	-17	-30,4	815	635	733	+98	+15,4
Zderzenie pojazdów tylne	384	219	290	+71	+32,4	37	19	25	+6	+31,6	470	254	367	+113	+44,5
Najechanie na pieszego	427	316	285	-31	-9,8	79	62	51	-11	-17,7	361	266	250	-16	-6,0
Zderzenie pojazdów czołowe	244	212	225	+13	+6,1	62	63	55	-8	-12,7	350	300	319	+19	+6,3
Wywrócenie się pojazdu	196	193	164	-29	-15,0	26	18	18	0	0,0	249	219	189	-30	-13,7
Najechanie na drzewo	129	138	127	-11	-8,0	37	48	37	-11	-22,9	158	150	129	-21	-14,0
Inne	103	66	74	+8	+12,1	5	8	5	-3	-37,5	119	76	76	0	0,0
Najechanie na słup, znak	43	34	33	-1	-2,9	5	5	6	+1	+20,0	54	37	38	+1	+2,7
Najechanie na zwierzę	22	19	28	+9	+47,4	1	0	2	+2	+200,0	27	23	29	+6	+26,1
Najechanie na pojazd unieruchomiony	17	12	19	+7	+58,3	1	0	1	+1	+100,0	23	21	26	+5	+23,8
Najechanie na barierę ochronną	24	17	17	0	0,0	1	5	3	-2	-40,0	41	18	17	-1	-5,6
Zdarzenie z pasażerem	11	12	12	0	0,0	2	1	0	-1	-100,0	10	14	14	0	0,0
Najechanie na dziurę, wybój, garb	0	2	2	0	0,0	0	1	0	-1	-100,0	0	1	3	+2	+200,0



Tabela nr 18: Geometria drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Odcinek prosty	1356	1015	1110	+95	+9,4	211	173	145	-28	-16,2	1553	1109	1303	+194	+17,5
Zakręt, łuk	273	233	205	-28	-12,0	55	47	41	-6	-12,8	339	284	232	-52	-18,3
Odcinek prosty; Spadek	0	4	35	+31	+775,0	0	0	7	+7	+700,0	0	4	35	+31	+775,0
Odcinek prosty; Wzniesienie	2	4	24	+20	+500,0	0	1	6	+5	+500,0	3	3	20	+17	+566,7
Zakręt, łuk; Spadek	0	4	18	+14	+350,0	0	1	7	+6	+600,0	0	3	15	+12	+400,0
Zakręt, łuk; Wzniesienie	1	1	10	+9	+900,0	0	0	2	+2	+200,0	1	2	11	+9	+450,0

Geometria drogi

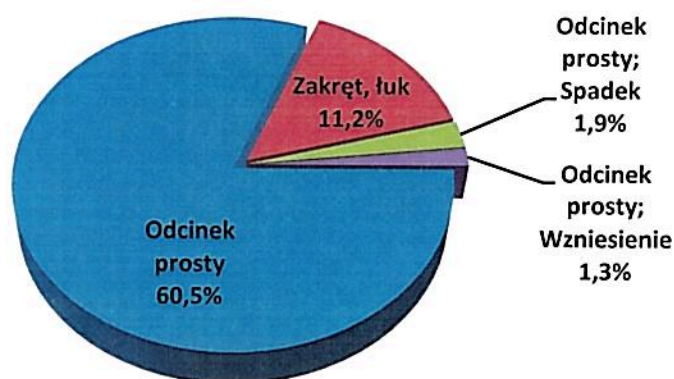


Tabela nr 19: Wypadki drogowe i ich skutki w poszczególnych porach doby.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Światło dzienne	1542	1189	1284	+95	+8,0	170	145	145	0	0,0	1860	1384	1553	+169	+12,2
Noc - droga nieoświetlona	259	226	237	+11	+4,9	65	79	51	-28	-35,4	287	226	275	+49	+21,7
Noc - droga oświetlona	323	226	208	-18	-8,0	46	30	23	-7	-23,3	373	268	245	-23	-8,6
Świt, zmrok	143	134	107	-27	-20,1	29	32	23	-9	-28,1	157	136	117	-19	-14,0

Wypadki drogowe wg rodzaju oświetlenia

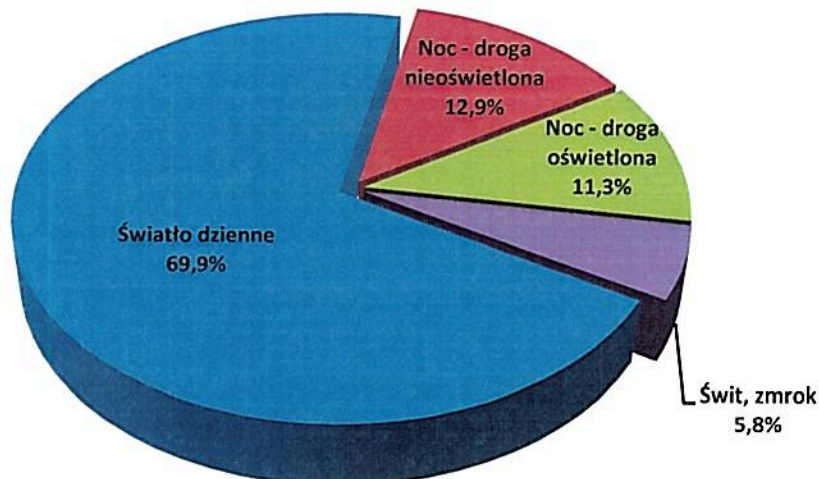


Tabela nr 20: Nawierzchnia drogi.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%
Twarda	2255	1756	1821	+65	+3,7	307	285	241	-44	-15,4	2655	1993	2175	+182	+9,1
Gruntowa	12	19	15	-4	-21,1	3	1	1	0	0,0	22	21	15	-6	-28,6

Nawierzchnia drogi

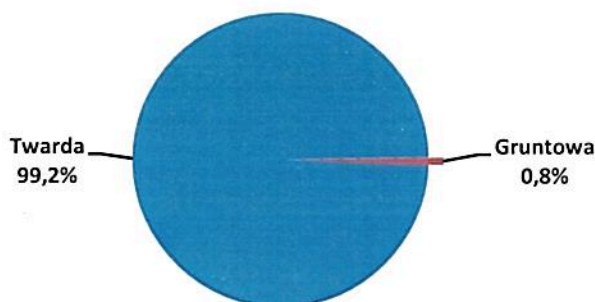
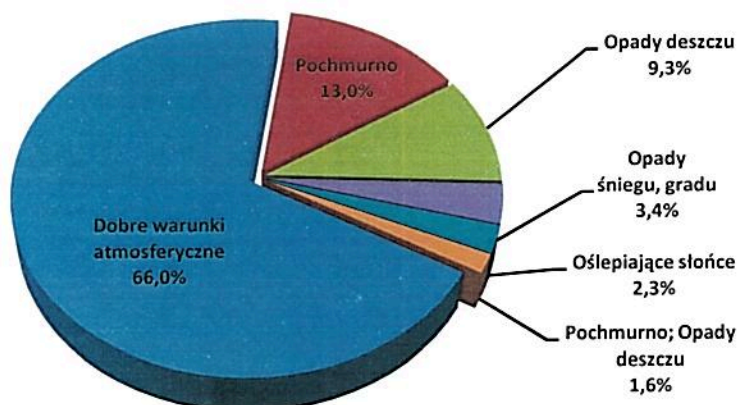


Tabela nr 21: Warunki atmosferyczne.

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%
Dobre warunki atmosferyczne	1528	1162	1210	+48	+4,1	192	195	157	-38	-19,5	1790	1313	1437	+124	+9,4
Pochmurno	340	257	239	-18	-7,0	51	39	27	-12	-30,8	400	296	275	-21	-7,1
Opady deszczu	190	193	171	-22	-11,4	29	26	26	0	0,0	210	232	222	-10	-4,3
Opady śniegu, gradu	42	7	63	+56	+800,0	8	0	11	+11	+1100,0	57	8	76	+68	+850,0
Oślepiające słońce	56	60	43	-17	-28,3	5	3	2	-1	-33,3	70	67	50	-17	-25,4
Pochmurno; Opady deszczu	41	42	30	-12	-28,6	5	7	5	-2	-28,6	54	43	34	-9	-20,9
Mgła, dym	28	25	26	+1	+4,0	8	8	3	-5	-62,5	35	31	30	-1	-3,2
Pochmurno; Mgła, dym	5	3	9	+6	+200,0	2	1	4	+3	+300,0	5	2	10	+8	+400,0
Pochmurno; Opady śniegu, gradu	5	0	9	+9	+900,0	0	0	1	+1	+100,0	5	0	13	+13	+1300,0

Warunki atmosferyczne



5.2. Wypadki wg rodzaju i kategorii drogi.

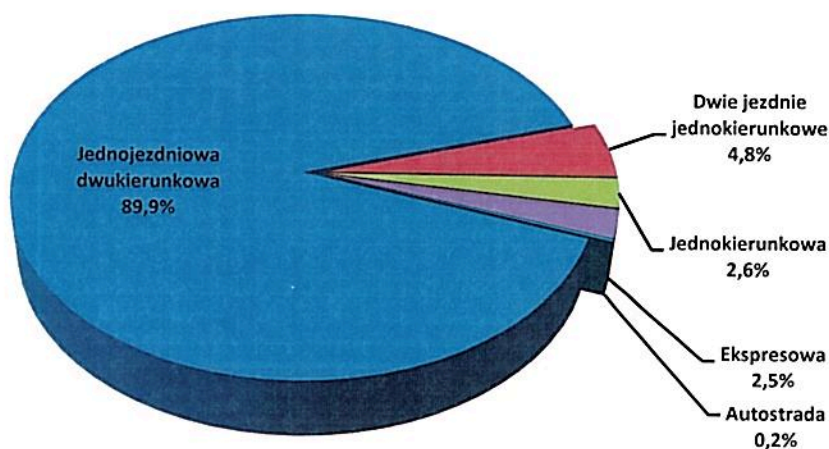
W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku zdecydowanie najbardziej niebezpieczne były drogi jednojezdniowe o ruchu dwukierunkowym.

Na drogach tego typu odnotowano 89,1% wypadków drogowych. W zdarzeniach tych zginęło 95,5% ogółu zabitych, obrażeń ciała doznało 88,7% ogółu rannych.

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

	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%
Jednojezdniowa dwukierunkowa	2019	1597	1650	+53	+3,3	295	267	231	-36	-13,5	2366	1802	1943	+141	+7,8
Dwie jezdnie jednokierunkowe	139	84	89	+5	+6,0	11	10	4	-6	-60,0	167	101	111	+10	+9,9
Jednokierunkowa	48	50	47	-3	-6,0	1	4	1	-3	-75,0	48	55	56	+1	+1,8
Ekspresowa	49	38	46	+8	+21,1	3	5	6	+1	+20,0	81	46	74	+28	+60,9
Autostrada	12	6	4	-2	-33,3	0	0	0	0	0,0	15	10	6	-4	-40,0

Wypadki wg rodzaju drogi



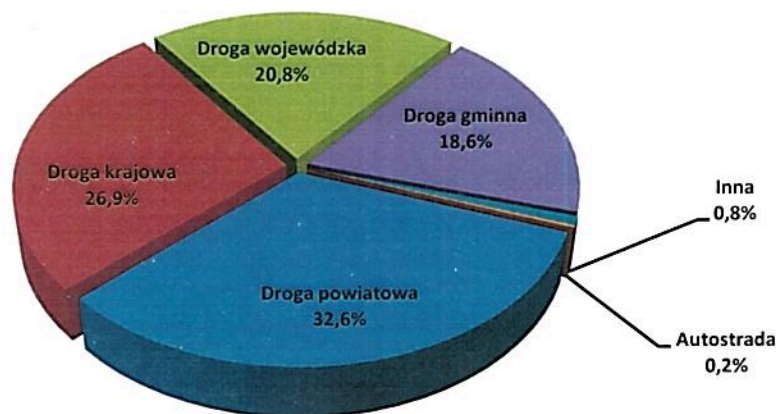
Zdecydowanie największe zagrożenie związane jest z ruchem drogowym na drogach powiatowych i krajowych, gdzie zaistniało odpowiednio 32,6% i 26,9% ogółu wypadków drogowych. Liczba ofiar rannych na tych drogach kształtuje się na wysokim poziomie. Najwięcej osób zginęło na drogach powiatowych i było to 35,1% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Warto zauważyć, że wzrost liczby ofiar śmiertelnych odnotowano tylko na drogach gminnych, liczba zabitych na tych drogach wzrosła o 12,1%.

Tabela nr 23. Kategoria drogi.

Droga	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Powiatowa	698	599	599	0	0,0	85	97	85	-12	-12,4	806	633	680	+47	+7,4
Krajowa	671	492	494	+2	+0,4	112	96	75	-21	-21,9	827	603	642	+39	+6,5
Wojewódzka	437	343	382	+39	+11,4	66	60	45	-15	-25,0	518	402	471	+69	+17,2
Gminna	442	326	342	+16	+4,9	47	33	37	+4	+12,1	504	357	374	+17	+4,8
Inna	6	9	15	+6	+66,7	0	0	0	0	0,0	6	9	17	+8	+88,9
Autostrada	12	6	4	-2	-33,3	0	0	0	0	0,0	15	10	6	-4	-40,0

Wypadki w odniesieniu do kategorii drogi



AUTOSTRADA

Przez teren działania garnizonu mazowieckiego przebiega odcinek autostrady A2 o długości 17,86 km oraz autostrady A1 o długości ok. 3,2 km. Na tych odcinkach doszło do 4 (6) wypadków, w których nie zginęła żadna osoba, 6 (10) osób zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 2 tj. 33,3%,
- ⇒ brak ofiar śmiertelnych,
- ⇒ spadek liczby rannych o 4 tj. 40,0%

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

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

DROGI KRAJOWE

Przez teren KWP Radom przebiega 23 drogi krajowe o łącznej długości ok. 1737,59 km. Na drogach tych doszło do: 494 (492) wypadków, w których 75 (96) osób poniosło śmierć, a 642 (603) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2020 odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 2 tj. 0,4%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 21 tj. 21,9%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 39 tj. 6,5%.

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

- ⇒ **26,9%** (27,7%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **31,0%** (33,6%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **29,3%** (29,9%) ofiar rannych.

DROGI WOJEWÓDZKIE

Przez teren KWP zs. w Radomiu przebiega 85 dróg wojewódzkich o łącznej długości ok. 2073,548 km. Na drogach tych doszło do: 382 (343) wypadków, w których 45 (60) osób poniosło śmierć, a 471 (402) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 39 tj. 11,4%,
- ⇒ spadek liczby zabitych o 15 tj. 25,0%,
- ⇒ wzrost liczby rannych o 69 tj. 17,2%.

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

- ⇒ **20,8%** (19,3%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **18,6%** (21,0%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **21,5%** (20,0%) ofiar rannych,

DROGI POWIATOWE

Na terenie KWP zs. w Radomiu łączna dł. dróg powiatowych wynosi 11859,961 km. Na drogach tych doszło do: 599 (599) wypadków, w których 85 (97) osób poniosło śmierć, a 680 (633) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2020 odnotowano:

- ⇒ brak zmiany liczby wypadków
- ⇒ spadek liczby zabitych o 12 tj. 12,4%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 47 tj. 7,4%

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

- ⇒ **32,6%** (33,7%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **35,1%** (33,9) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **31,1%** (31,4%) ofiar rannych.

DROGI GMINNE

Na obszarze KWP zs. w Radomiu znajduje się sieć dróg gminnych o łącznej długości około 15800 km. Na drogach tych doszło do 342 (326) wypadków, w których 37 (33) osób poniosło śmierć, a 374 (357) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 16 tj. 4,9%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 4 tj. 12,1%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 17 tj. 4,8%

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

- ⇒ **18,6%** (18,4) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **15,3%** (11,5) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **17,1%** (17,7) ofiar rannych.

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 okołowarszawskim”. 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				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%
7/S7	98	72	56	-16	-22,2	13	19	12	-7	-36,8	124	86	80	-6	-7,0
12	64	42	53	+11	+26,2	4	5	2	-3	-60,0	80	51	81	+30	+58,8
50	63	47	46	-1	-2,1	17	20	9	-11	-55,0	63	46	55	+9	+19,6
60/S60	64	65	42	-23	-35,4	9	12	6	-6	-50,0	82	96	51	-45	-46,9
62	67	49	40	-9	-18,4	14	2	11	+9	+450,0	85	62	40	-22	-35,5
79	43	28	28	0	0,0	6	4	5	+1	+25,0	56	33	33	0	0,0
48	35	15	27	+12	+80,0	4	2	4	+2	+100,0	38	21	36	+15	+71,4
2	15	9	25	+16	+177,8	5	1	2	+1	+100,0	19	18	44	+26	+144,4
9	37	26	23	-3	-11,5	4	5	2	-3	-60,0	53	29	29	0	0,0
63	27	28	22	-6	-21,4	2	4	5	+1	+25,0	44	31	21	-10	-32,3
61	22	17	20	+3	+17,6	9	6	3	-3	-50,0	24	17	23	+6	+35,3
57	21	15	18	+3	+20,0	5	5	2	-3	-60,0	23	15	20	+5	+33,3
53	12	8	17	+9	+112,5	8	0	2	+2	+200,0	7	11	25	+14	+127,3
92	12	15	17	+2	+13,3	3	4	2	-2	-50,0	11	20	20	0	0,0
10	26	14	16	+2	+14,3	1	1	6	+5	+500,0	31	19	19	0	0,0
76	20	9	15	+6	+66,7	2	1	1	0	0,0	22	11	20	+9	+81,8
8/S8	16	10	14	+4	+40,0	2	0	1	+1	+100,0	19	11	25	+14	+127,3
19	9	10	9	-1	-10,0	1	1	0	-1	-100,0	9	13	13	0	0,0
17/S17	18	11	5	-6	-54,5	3	4	0	-4	-100,0	34	10	6	-4	-40,0
70	2	2	1	-1	-50,0	0	0	0	0	0,0	3	3	1	-2	-66,7
Razem	671	492	494	+2	+0,4	112	96	75	-21	-21,9	827	603	642	+39	+6,5

Droga krajowa nr 7/S7

Droga nr 7/S7 należy do najbardziej ruchliwych dróg w rejonie. Na drodze tej w 2021 roku odnotowano 56 (72) wypadków, w których zginęło 12 (19) osób, a 80 (86) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 16 tj. 22,2 %
- ⇒ spadek liczby zabitych o 7 tj. 36,8%
- ⇒ spadek liczby rannych o 6 tj. 7,0

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

- ⇒ **11,3%** (14,6) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **16,0%** (19,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **12,5%** (14,3) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 12

Na drodze krajowej nr 12 wydarzyły się 53 (42) wypadki drogowe, w których 2 (5) osoby poniosły śmierć, a 81 (51) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego odnotowano:

- ⇒ wzrost liczby wypadków o 11 tj. 26,2%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 3 tj. 60,0%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 30 tj. 58,8%

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

- ⇒ **10,7%** (8,5) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **2,7%** (5,2) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **12,6%** (8,5) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 50

Droga krajowa nr 50 należy do najbardziej zagrożonych dróg w rejonie. Na tej drodze wydarzyło się: 46 (47) wypadków, w których 9 (20) osób poniosło śmierć, a 55 (46) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2020 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 1 tj. 2,1%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 11 tj. 55,0%
- ⇒ wzrost liczby rannych o 9 tj. 19,6%

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

- ⇒ **9,3%** (9,6) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **12,0%** (20,8) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **8,6%** (7,6) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 60/S60

Na drodze krajowej nr 60/S60 odnotowano 42 (65) wypadki, w których 6 (12) osób poniosło śmierć, a 51 (96) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 2020 odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 23 tj. 35,4 %
- ⇒ spadek liczby zabitych o 6 tj. 50,0 %
- ⇒ spadek liczby rannych o 45 tj. 46,9%

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

- ⇒ **8,5%** (13,2%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **8,0%** (12,5%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **7,9%** (15,9%) ofiar rannych.

Droga krajowa nr 62

Na drodze krajowej nr 62 zaistniało 40 (49) wypadków, w których zginęło 11 (2) osób, a 40 (62) zostało rannych.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 9 tj. 18,4%
- ⇒ wzrost liczby zabitych o 9 tj. 450,0%
- ⇒ spadek liczby rannych o 22 tj. 35,5%

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

- ⇒ **8,1%** (10,0%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **14,7%** (2,1%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **6,2%** (10,3%) ofiar rannych.

5.4. Najbardziej zagrożone drogi wojewódzkie.

Tabela nr 25: Zagrożenie na wybranych drogach wojewódzkich.

Nr drogi	Wypadki					Zabici					Ranni				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
627	23	12	21	+9	+75,0	8	5	4	-1	-20,0	20	13	18	+5	+38,5
735		9	21	+12	+133,3		3	1	-2	-66,7		19	34	+15	+78,9
740	22	3	21	+18	+600,0	1	1	2	+1	+100,0	35	2	24	+22	+1100,0
698	20	14	19	+5	+35,7	2	2	4	+2	+100,0	24	13	20	+7	+53,8
728	11	13	18	+5	+38,5	3	4	0	-4	-100,0	12	12	23	+11	+91,7
737	16	15	16	+1	+6,7	0	0	0	0	0,0	22	20	20	0	0,0
618	14	10	15	+5	+50,0	3	1	2	+1	+100,0	16	10	14	+4	+40,0
705	15	4	15	+11	+275,0	0	1	2	+1	+100,0	20	3	13	+10	+333,3
541	13	17	12	-5	-29,4	0	0	3	+3	+300,0	15	23	10	-13	-56,5
730	12	15	12	-3	-20,0	0	0	0	0	0,0	17	17	16	-1	-5,9
747	14	9	11	+2	+22,2	3	3	4	+1	+33,3	19	11	12	+1	+9,1
575	7	8	9	+1	+12,5	4	1	1	0	0,0	6	11	12	+1	+9,1
616	3	4	9	+5	+125,0	0	0	1	+1	+100,0	3	4	15	+11	+275,0
744	13	6	9	+3	+50,0	1	0	0	0	0,0	12	7	13	+6	+85,7
560	14	8	8	0	0,0	1	4	3	-1	-25,0	16	13	13	0	0,0
577	15	6	8	+2	+33,3	1	0	0	0	0,0	20	7	11	+4	+57,1
615	9	2	8	+6	+300,0	0	0	0	0	0,0	10	2	9	+7	+350,0
544	18	14	7	-7	-50,0	3	1	0	-1	-100,0	18	20	10	-10	-50,0
571	7	7	7	0	0,0	2	3	0	-3	-100,0	7	5	7	+2	+40,0
696	11	3	7	+4	+133,3	7	0	0	0	0,0	9	6	8	+2	+33,3
803	10	9	7	-2	-22,2	1	1	0	-1	-100,0	17	10	11	+1	+10,0

Największe zagrożenie, a zarazem największą ofiarochłonność w okresie styczeń-grudzień 2021 roku odnotowano na drodze wojewódzkiej nr 735 oraz na drogach nr: 740, 698 i 627. Największą poprawę bezpieczeństwa zaobserwowano na drogach nr 544, 719, 805 i 561. Natomiast największy wzrost liczby ofiar odnotowano na drogach nr 740, 735, 616 i 705.

VI. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego.

W okresie styczeń-grudzień 2021 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 216 (229) wypadków drogowych. Śmierć w nich poniosło 46 (51) osób, a 230 (247) odniosło obrażenia.

W porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku odnotowano:

- ⇒ spadek liczby wypadków o 13 tj. 5,7%
- ⇒ spadek liczby zabitych o 5 tj. 9,8%
- ⇒ spadek liczby osób rannych o 17 tj. 6,9%.

W odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń – nietrzeźwi spowodowali:

- ⇒ **11,8%** (12,9%) wypadków drogowych, w których odnotowano:
- ⇒ **19,0%** (17,8%) ofiar śmiertelnych,
- ⇒ **10,5%** (12,3%) ofiar rannych.

Tabela nr 26: Nietrzeźwi sprawcy – rodzaj uczestnika

	Wypadki					Zabici					Ranni					Kolizje				
	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%	2019	2020	2021	2020/2021 -/+	%
z winy kierującego	168	188	181	-7	-3,7	27	40	38	-2	-5,0	212	215	203	-12	-5,6	768	882	942	+60	+6,8
z winy pieszego	54	41	30	-11	-26,8	16	11	7	-4	-36,4	39	32	23	-9	-28,1	26	27	24	-3	-11,1
współwina	7	0	5	+5	+500,0	1	0	1	+1	+100,0	6	0	4	+4	+400,0	6	10	15	+5	+50,0

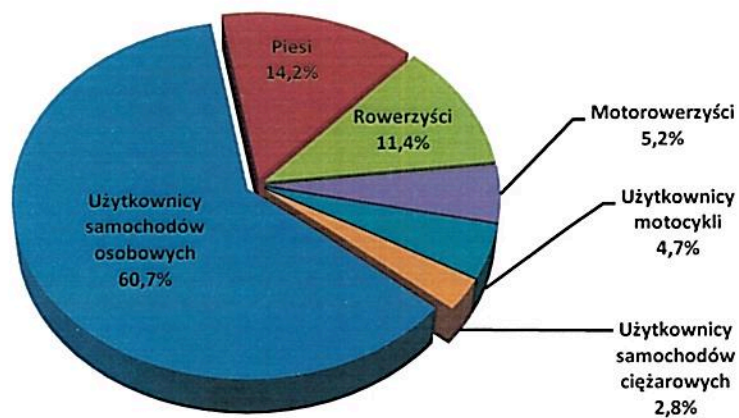
Tabela nr 27: Nietrzeźwi sprawcy – grupy wiekowe

Wiek	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	%
25-39	85	87	89	+2	+2,3	14	10	9	-1	-10,0	48	53	52	-1	-1,9
40-59	75	71	72	+1	+1,4	12	11	12	+1	+9,1	44	44	40	-4	-9,1
18-24	34	34	28	-6	-17,6	1	4	3	-1	-25,0	20	15	15	0	0,0
60 plus	26	28	18	-10	-35,7	6	5	6	+1	+20,0	15	17	10	-7	-41,2
15-17	2	5	4	-1	-20,0	0	1	0	-1	-100,0	2	2	1	-1	-50,0
7-14	0	3	0	-3	-100,0	0	0	0	0	0,0	0	3	0	-3	-100,0

Tabela 27a: Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych

Rodzaj użytkownika drogi	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %	2019	2020	2021	2020/2021 +/-	2020/2021 %
Użytkownicy samochodów osobowych	117	127	128	+1	+0,8	11	13	15	+2	+15,4	51	62	60	-2	-3,2
Piesi	54	41	30	-11	-26,8	16	11	7	-4	-36,4	38	29	23	-6	-20,7
Rowerzyści	18	24	24	0	0,0	2	5	6	+1	+20,0	15	19	15	-4	-21,1
Motorowerzyści	14	12	11	-1	-8,3	1	0	0	0	0,0	13	11	10	-1	-9,1
Użytkownicy motocykli	11	12	10	-2	-16,7	3	1	2	+1	+100,0	7	10	7	-3	-30,0
Użytkownicy samochodów ciężarowych	6	6	6	0	0,0	0	1	0	-1	-100,0	3	2	2	0	0,0
Użytkownicy ciągników	1	6	2	-4	-66,7	0	0	0	0	0,0	1	1	1	0	0,0
Użytkownicy czterokołowców	1	1	0	-1	-100,0	0	0	0	0	0,0	1	1	0	-1	-100,0

Nietrzeźwi sprawcy zdarzeń drogowych



VII. Wypadki ze skutkiem śmiertelnym.

W okresie styczeń – grudzień 2021 roku, na terenie garnizonu mazowieckiego, odnotowano 222 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 242 osoby.

Jak wynika z poniższej tabeli (wg danych SEWIK na dzień 15.02.2022 r.), na miejscu zaistnienia wypadku zginęły 172 osoby, tj. 71,1% ogółu ofiar śmiertelnych, a 70 tj. 28,9% zmarło w ciągu następnych 30 dni w wyniku odniesionych obrażeń.

W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym uległa zmniejszeniu o 30, tj. 11,9%, liczba ofiar śmiertelnych została ograniczona o 44 osoby, tj. 15,4% .

Spośród wszystkich wypadków śmiertelnych 6,3% stanowiły zdarzenia, gdzie śmierć poniosła więcej niż jedna osoba.

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

Jednostka	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych		
		ogółem	zgon do 30 dni	zgon na miejscu
KMP Radom	25	25	8	17
KMP Ostrołęka	19	20	3	17
KMP Siedlce	18	19	9	10
KMP Płock	13	14	4	10
KPP Ciechanów	11	12	2	10
KPP Kozienice	10	12	5	7
KPP Węgrów	10	10	4	6
KPP Ostrów Maz.	9	9	3	6
KPP Sokołów Podlaski	9	9	2	7
KPP Żyrardów	9	9	2	7
KPP Garwolin	8	8	2	6
KPP Sierpc	8	9	0	9
KPP Wyszków	8	9	2	7
KPP Grójec	7	7	3	4
KPP Płońsk	7	8	4	4
KPP Sochaczew	7	11	3	8
KPP Lipsko	6	7	2	5
KPP Łosice	5	6	1	5
KPP Przysucha	5	7	1	6
KPP Pułtusk	5	5	1	4
KPP Białobrzegi	4	4	1	3
KPP Gostynin	4	4	1	3
KPP Maków Maz.	4	7	1	6
KPP Mława	4	4	3	1
KPP Szydłowiec	3	3	0	3
KPP Przasnysz	2	2	1	1
KPP Zwoleń	2	2	2	0
KPP Żuromin	0	0	0	0
Podsumowanie całkowite	222	242	70	172

Tabela nr 29: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg miesiąca

Miesiąc roku	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
1	17	15	15	22	16	16	5	3	9
2	19	14	8	20	14	8	6	5	2
3	28	23	12	32	27	14	5	8	4
4	12	7	22	12	9	23	4	2	3
5	21	20	17	24	23	17	8	9	9
6	20	27	23	26	28	28	12	11	7
7	28	21	21	30	22	22	5	9	6
8	24	32	15	27	36	16	6	8	7
9	24	23	26	26	25	26	11	4	14
10	33	22	23	35	29	27	15	13	9
11	26	24	21	26	27	25	10	8	14
12	28	24	19	30	30	20	4	22	7
Podsumowanie całkowite	280	252	222	310	286	242	91	102	91

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

Dzień tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Czwartek	39	26	40	43	28	42	9	23	12
Piątek	35	54	38	35	62	41	8	25	15
Środa	35	29	35	40	34	39	10	11	16
Sobota	40	41	33	43	47	38	18	11	20
Niedziela	48	33	30	55	39	32	25	14	11
Poniedziałek	48	32	29	55	35	29	16	7	9
Wtorek	35	37	17	39	41	21	5	11	8

Tabela nr 31: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg zmian

zmiany	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
II - 14.00-22.00	150	131	115	160	141	121	35	33	39
I - 6.00-14.00	82	80	72	93	96	83	36	49	32
III - 22.00-6.00	48	41	35	57	49	38	20	20	20

Tabela nr 32: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg obszaru

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Obszar niezabudowany	164	166	135	187	191	152	66	82	69
Obszar zabudowany	116	86	87	123	95	90	25	20	22

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

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Droga powiatowa	82	87	80	85	97	85	18	21	16
Droga krajowa	92	83	70	112	96	75	36	43	37
Droga wojewódzka	61	52	39	66	60	45	30	22	25
Droga gminna	45	30	33	47	33	37	7	16	13

Tabela nr 34: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg winy

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
z winy kierującego	211	205	192	240	239	212	90	99	88
z winy pieszego	55	40	22	55	40	22	0	2	0
z innych przyczyn	10	5	4	11	5	4	1	0	2
współwina uczestników ruchu	4	2	4	4	2	4	0	1	1

Tabela nr 35: Wypadki śmiertelne i liczba zabitych wg oświetlenia

Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Światło dzienne	150	128	131	170	145	145	51	59	54
Noc - droga nieoświetlona	61	70	45	65	79	51	21	22	14
Noc - droga oświetlona	44	28	23	46	30	23	9	12	16
Świt, zmrok	25	26	23	29	32	23	10	9	7

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

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych w zdarzeniu			Liczba rannych w zdarzeniu		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Najeżdżenie na pieszego	78	61	49	79	62	51	1	4	3
Zderzenie pojazdów czołowe	49	49	47	62	63	55	43	45	41
Najeżdżenie na drzewo	33	38	33	37	48	37	15	11	6
Zderzenie pojazdów boczne	47	50	33	54	56	39	19	32	23
Zderzenie pojazdów tylne	34	19	25	37	19	25	8	3	8
Wywrócenie się pojazdu	24	18	18	26	18	18	4	3	6
Najeżdżenie na słup, znak	5	5	6	5	5	6	0	0	3
Inne	5	5	5	5	8	5	0	0	0
Najeżdżenie na barierę ochronną	1	5	3	1	5	3	0	4	0
Najeżdżenie na zwierzę	1	0	2	1	0	2	0	0	1
Najeżdżenie na pojazd unieruchomiony	1	0	1	1	0	1	1	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 i przedstawicielami szkół, przeprowadzili lustracje terenów przy szkołach i placówkach oświatowo-wychowawczych w ramach działań pod nazwą „Bezpieczna Droga do Szkoły”. Jednym z celów prowadzonej akcji było sprawdzenie zasadności istniejącego oznakowania z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania terenu, geometrii drogi, a także prawidłowości ustawiania i stanu technicznego znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz ich widoczności. Podczas działań kontrolnych lustracją objęto **1190** szkół w wyniku czego stwierdzono **231** nieprawidłowości.

Do najczęściej ujawnianych nieprawidłowości należały:

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

Szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych nieprawidłowości zostały zawarte we wnioskach, które zostały przesłane właściwym terytorialnie przedstawicielom GDDKiA Oddział w Warszawie, MZDW w Warszawie oraz Powiatowym Zarządem Dróg, w celu realizacji uwag w nich zawartych. Łącznie skierowano **140** wniosków.

8.2. Inicjatywy dotyczące inżynierii drogowej.

W 2021 roku kontynuowana była 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 poprzez podjęcie odpowiednich działań inżynieryjnych, lub objęcie nadzorem danego miejsca przez Policję. Po zaistnieniu wypadku drogowego z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych przeprowadzana jest lustracja miejsca wypadku z udziałem przedstawicieli zarządcy drogi. 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 powinny 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);
- ⇒ stosowanie aktywnego oznakowania przejść dla pieszych;
- ⇒ oznakowania sugerującego bezpieczną odległość na drogach o podwyższonych limitach prędkości.

IX. Działania prewencyjno-kontrolne na drogach.

W okresie styczeń – grudzień 2021 roku, na drogach garnizonu mazowieckiego, prowadzono następujące działania wynikające z harmonogramu KGP:

- ⇒ „Prędkość” – 4 razy,
- ⇒ „Kaskadowy pomiar prędkości” – 3 razy,
- ⇒ „Alkohol i narkotyki” – 0,
- ⇒ „Truck & Bus” – 1 raz,
- ⇒ „Pasy” – 0,
- ⇒ „Niechronieni Użytkownicy Ruchu Drogowego” – 3 razy,
- ⇒ „Bezpieczny weekend” – 6 razy,
- ⇒ „Smog” – 0.

Przedmiotowe działania krajowe przeprowadzane były w terminach wskazywanych przez Dyrektora Biura Ruchu Drogowego KGP, który planował poszczególne działania w oparciu o stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym i stwierdzone zagrożenia.

Dodatkowo prowadzono własne działania prewencyjno – kontrolne:

- ⇒ „Bezpieczny pieszy na Mazowszu” – w codziennej służbie,
- ⇒ „Mój rower – Moje życie” – w codziennej służbie,
- ⇒ „Mój motocykl – Moje życie” – w codziennej służbie.

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 2021 roku, WRD KWP zs. w Radomiu przeprowadził lub koordynował niżej wymienione projekty, działania i przedsięwzięcia.

⇒ Promowanie właściwych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego w ramach Kalendarza Przedsięwzięć Profilaktyczno-Edukacyjnych na 2021 rok koordynowanych przez BRD KGP i WRD KWP zs. w Radomiu:

- „Bezpieczne ferie”;
- „Na Drodze - Patrz i słuchaj” – „Smartstop”;
- „Jednośladem bezpiecznie do celu/Mój rower – Moje życie”;
- „Dla każdego jest miejsce na drodze”;
- „Bezpieczne wakacje”;
- „Na Drodze - Patrz i słuchaj” – „Kierowco nie polujemy na zebrach”;
- „Świeć przykładem”;
- „Twoje Światła Nasze Bezpieczeństwo”;
- „Nie zabijaj”.

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

- „Kierowco! Nie polujemy na zebrach”- działania, happeningi skierowane do kierujących pojazdami, prowadzone z udziałem najmłodszych użytkowników dróg, w okolicy przejść dla pieszych;
- „Smartstop” - w ramach kampanii we współpracy z MZDiK w Radomiu, przy najczęściej uczęszczanych przejściach dla pieszych powstały piktogramy przypominające o zachowaniu ostrożności i odłożeniu telefonu komórkowego podczas przechodzenia przez jednię;
- „Chroń życie na mazowieckich drogach”, online;
- „Mój rower moje życie”-rajdy, turnieje rowerowe;
- „I Ty kiedyś będziesz Seniosem”, online;
- „Bierność zabija - reaguj”, online;
- „25 Lipca - Dzień Św. Krzysztofa, XVI Ogólnopolski Dzień Bezpiecznego Kierowcy”- z tej okazji policjanci mazowieckiej drogówki skierowali apel on-line do wszystkich kierowców, który był publikowany na stronach internetowych i portalach społecznościowych;
- „Prędkość ma znaczenie - NonStop myśl na drodze” - w ramach kampanii zrealizowano spot profilaktyczny z udziałem lidera zespołu „NonStop” oraz z wykorzystaniem utworu „Tylko nie jedź 200 po mieście”. Kampania miała na celu zwrócenie uwagi kierujących pojazdami na problem, jakim jest poruszanie się z nadmierną prędkością po drogach;
- „E-bezpieczeństwo dzieci na drodze i w sieci” - w ramach takich działań za pośrednictwem platformy Teams odbyły się cykliczne spotkania z dziećmi szkół podstawowych oraz przedszkoli;

- *„Bezpieczny Przejazd” - policjanci z mazowieckiej drogówki przygotowali filmy profilaktyczne promujące właściwe zachowanie w obrębie przejazdów kolejowych;*
- *tworzenie oraz promocja materiałów profilaktycznych dotyczących przepisów regulujących zasady poruszania się po drogach hulajnogami elektrycznymi, UTO, UWR (filmy, posty, artykuły prasowe) oraz dotyczących zmian w pozostałych przepisach ruchu drogowego;*
- *promowanie działań mazowieckiej grupy SPEED - tworzenie oraz publikowanie w mediach społecznościowych i na stronie KWP filmów ukazujących nieodpowiedzialne zachowania kierujących, zarejestrowane przez grupę SPEED. (80 publikacji, zasięg 142 776);*
- *„ROADPOL SAFETY DAYS” - 24-godzinne działania prewencyjno-kontrolne i profilaktyczne pod nazwą „RoadPolSafetyDays”, prowadzone w ramach Europejskiego Dnia Bez Ofiar Śmiertelnych Na Drogach, które zostały zrealizowane w dniu 21 września 2021 roku na obszarze działania KWP zs. w Radomiu. W dniach od 14 do 22 września br. na stronach internetowych KPP/KMP oraz KWP zs. w Radomiu zamieszczone zostały wizualizacje związane z tematyką działań ROADPOL SAFETY DAYS wraz z treściami dotyczącymi problemów ruchu drogowego. W ramach przedsięwzięcia, na obszarze mazowieckiego garnizonu Policji, zorganizowano cykl pikiet z hasłami takimi jak: nadmierna prędkość, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie, niekorzystanie z pasów bezpieczeństwa, bezpieczeństwo „niechronionych” uczestników ruchu drogowego. Dodatkowo profilaktycy z mazowieckiej drogówki, w dniu 21 września 2021 roku, zagościli w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Radomiu, gdzie w ramach działań Roadpol Safety Days prowadzili zajęcia edukacyjne z młodzieżą 5 szkół ponadpodstawowych pn. „Przyczyny i skutki wypadków drogowych”. Ponadto podczas spotkania młodzi użytkownicy dróg mogli skorzystać z zajęć z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, jak również przystąpić do próbnego egzaminu teoretycznego oraz praktycznego na prawo jazdy. Dodatkowymi elementami obrazującymi skutki wypadków drogowych był symulator zderzeń oraz symulator dachowania, z których młodzi ludzie chętnie korzystali. Jednocześnie w czasie wydarzenia została zorganizowana konferencja prasowa promująca realizowane działania z udziałem mediów i partnerów przedsięwzięcia. W tym dniu, na obszarze mazowieckiego garnizonu Policji, doszło do 9 wypadków, w których nikt nie zginął, natomiast 10 doznało obrażeń ciała.*
- *„Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”- akcja profilaktyczno - informacyjna poświęcona pamięci ofiar wypadków drogowych, która ze względu na zagrożenie Covid 19 prowadzona była na terenie garnizonu mazowieckiego na portalach społecznościowych. Z tej okazji policjanci z mazowieckiej drogówki nagrali okolicznościowy spot adresowany do uczestników ruchu drogowego, który był emitowany na portalach społecznościowych oraz zamieszczony na stronie internetowej KWP zs. w Radomiu. Dotarł do ok. 2 tys odbiorców;*
- *„Seniorze Bądź Bezpieczny Na Drodze” – cykl spotkań o tematyce brd z osobami starszymi realizowany we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu*

Drogowego w Radomiu, w klubach seniora na terenie subregionu radomskiego przypominając klubowiczom najważniejsze przepisy ruchu drogowego. Przypominanie przepisów ruchu drogowego, informowanie o zagrożeniach na drogach oraz sposobach radzenia sobie z ograniczeniami wynikającymi z procesu starzenia się organizmu. Promocja korzystania z elementów odblaskowych. W 2021 roku przeprowadzono 9 takich spotkań w których uczestniczyło ok. 350 seniorów.

⇒ Promocja pozytywnych i prawidłowych zachowań w ruchu drogowym przy okazji wydarzeń regionalnych:

- „Co za jazda” *Rajd rowerowy* – kolejna edycja cyklicznie odbywającego się rajdu rowerowego. 7 wypraw rowerowych, podczas których policjanci mazowieckiej drogówki promowali bezpieczeństwo wśród rowerzystów. Uczestnicy mogli wziąć udział w konkursach organizowanych przez Wydział Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu, w których nagrody wręczał Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu;
- *międzypowiatowy konkurs plastyczno-rowerowy „Zarażeni rowerem zainspirowani Malczewskim” PSP nr 5 w Radomiu;*
- „*Bezpieczeństwo i zdrowie najważniejsze w Kozłowie*” - turniej wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem dzieci z PSP w Kozłowie;
- *”Kozienice kręci bezpieczeństwo nad wodą”*. Podczas festynu dzieci pod okiem policjantów z mazowieckiej drogówki mogły spróbować swoich sił na rowerowym torze przeszkód oraz przypomnieć sobie najważniejsze zasady bezpiecznego poruszania się po drogach.

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

- ⇒ *cykl szkoleń online funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej i druhów Ochotniczej Straży Pożarnej w zakresie poruszania się po drogach pojazdami uprzywilejowanymi organizowany w miesiącu marcu i grudniu 2021 roku. W 7 szkoleniach uczestniczyło łącznie 303 funkcjonariuszy z Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Radomiu oraz 184 druhów z jednostek Ochotniczej Straży Pożarnej powiatu radomskiego.*
- ⇒ *szkolenie funkcjonariuszy Straży Leśnej z zakresu kontroli ruchu drogowego, w którym uczestniczyło 50 funkcjonariuszy.*
- ⇒ *współpraca z lokalnymi mediami w zakresie propagowania prawidłowych i bezpiecznych zachowań na drogach oraz promocji realizowanych kampanii.*
- ⇒ *współpraca z podmiotami mającymi wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym (m.in. WORD, MZDiK);*
- ⇒ *na bieżąco z każdego przedsięwzięcia, zamieszczany był materiał na portalach internetowych oraz na stronie internetowej mazowieckiej Policji;*

⇒ w ramach promocji bezpiecznych zachowań na drodze w mediach społecznościowych zamieszczono:

- *Facebook – 498 postów, zasięg 2 990 646 odbiorców,*
- *Twitter – 270 postów, zasięg 336 438 odbiorców,*
- *Instagram – 60 postów, zasięg 15 154 odbiorców,*
- *Youtube – 36 publikacji, zasięg 43 038.*

XI. Wskaźniki zagrożenia w okresie styczeń - grudzień 2021 roku

Jednostka	Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszkańców	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km całej sieci dróg	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
Białobrzegi	89,8	12,0	4,69	13,3	153,3
Ciechanów	59,3	13,4	3,44	22,6	109,4
Garwolin	67,0	7,3	5,09	11,0	127,4
Gostynin	69,0	8,9	3,02	12,9	96,8
Grójec	98,7	7,1	4,74	7,2	127,8
Kozienice	110,0	20,0	6,31	18,2	98,5
Lipsko	118,1	20,7	3,83	17,5	112,5
Łosice	104,0	19,5	3,10	18,8	121,9
Maków M.	82,4	15,6	2,56	18,9	121,6
Mława	41,3	5,5	3,00	13,3	120,0
Ostrołęka	58,3	14,2	3,79	24,4	112,2
Ostrów M.	67,7	12,4	3,01	18,4	112,2
Płock	53,8	6,1	4,15	11,3	116,1
Płońsk	75,8	9,2	3,07	12,1	127,3
Przasnysz	80,0	3,8	3,29	4,8	147,6
Przysucha	62,7	16,9	3,02	26,9	100,0
Pułtusk	81,0	9,6	3,03	11,9	100,0
Radom	97,9	6,9	5,83	7,0	127,0
Siedlce	95,9	11,9	7,70	12,4	117,6
Sierpc	94,3	17,3	4,62	18,4	116,3
Sochaczew	95,2	12,9	6,53	13,6	116,0
Sokołów P.	70,6	16,7	3,49	23,7	97,4
Szydłowiec	37,8	7,6	2,66	20,0	140,0
Węgrów	60,8	15,2	4,39	25,0	92,5
Wyszków	91,6	12,1	7,28	13,2	120,6
Zwoleń	94,0	5,5	5,60	5,9	158,8
Żuromin	36,3	0,0	1,39	0,0	100,0
Żyrardów	89,8	11,9	8,88	13,2	111,8
Garnizon	78,5	10,4	4,48	13,2	119,3

XII. Podsumowanie.

Dane obrazujące stan zagrożenia na drogach objętych działaniem mazowieckiego garnizonu Policji wskazują, że w okresie styczeń - grudzień 2021 roku, w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego, odnotowano poprawę stanu bezpieczeństwa rozumianą jako ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych.

Stan ten w ujęciu liczbowym wygląda następująco.

- ⇒ 1836 wypadków: wzrost o 61 tj. 3,4%,
- ⇒ 242 zabitych: spadek o 44 tj. 15,4%,
- ⇒ 2190 rannych: wzrost o 176 tj. 8,7%,
- ⇒ 22546 kolizji: wzrost o 2448 tj. 12,2%.

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

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

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

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

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

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

⇒ Droga krajowa 50 Ciechanów-Sochaczew-Żyrardów-Grójec-Łochów-Ostrów Mazowiecka – 20427.

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

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

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych – dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa oraz nieprawidłowe wykonywanie manewrów), świadczyć może o niedostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu drogowego. Brak wyraźnego postępu w tej dziedzinie jest jednym z istotniejszych czynników wpływających na utrzymywanie się wysokiego poziomu zagrożeń w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego.

Reasumując można z dużą dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, że okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu groźnego wypadku są sytuacje, gdzie występują stosunkowo dobre warunki drogowe i pewna swoboda (przestrzeń) na drodze, które dają kierującemu pojazdem złudne przeświadczenie o braku zagrożenia.

Głównymi celami do osiągnięcia w 2022 roku jest realizacja przedsięwzięć zmierzających przede wszystkim do spadku liczby osób zabitych w wypadkach drogowych oraz do ograniczenia liczby zdarzeń drogowych.

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

1. poprawa bezpieczeństwa pieszych, poprzez egzekwowanie prawidłowych zachowań od:
 - a) kierujących pojazdami, głównie w rejonach przejść dla pieszych,
 - b) pieszych, w tym obowiązku używania elementów odblaskowych;
2. ograniczanie liczby wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jazdy, w tym poza obszarami zabudowanymi;
3. poprawa bezpieczeństwa wśród rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów;
4. ograniczenie skutków wypadków poprzez egzekwowanie używania w czasie jazdy pasów bezpieczeństwa;
5. zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo seniorów;
6. rozwijanie działań w zakresie edukacji, promocji i profilaktyki;

7. utrzymywanie bliskiej współpracy z zarządcami dróg poprzez kontynuowanie lustracji miejsc wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i z udziałem pieszych oraz rowerzystów.