



SPIS TREŚCI:

1. WSTĘP	4
1.1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RUCHU I SIECI DROGOWEJ	4
2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSWA RUCHU DROGOWEGO	6
3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	7
4. PODSTAWA OPRACOWANIA	8
5. OGÓLNE DANE O WYPADKACH I ICH OFIARACH NA TERENIE POLSKI W 2013 ROKU	9
6. SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO...11	
7. OGÓLNA ANALIZA STANU BRD NA DROGACH KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....13	
7.1. OGÓLNA ANALIZA BRD WRAZ Z WSKAŹNIKAMI WYPADKÓW DROGOWYCH NA DROGACH KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO NA TLE INNYCH WOJEWÓDZTW.....	13
7.2. STAN BRD DRÓG KRAJOWYCH NA TLE INNYCH DRÓG WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	21
7.3. OGÓLNA ANALIZA STANU BRD NA DROGACH KRAJOWYCH W LATACH 1999-2013.....	23
8. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA STANU BRD NA DROGACH KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....26	
8.1. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W ZALEŻNOŚCI OD CHARAKTERU OBSZARU	27
8.2. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE MIESIĄCE ROKU	28
8.3. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W PODZIALE NA DNI TYGODNIA	30
8.4. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W PODZIALE NA PORĘ DNIA	32
8.5. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W ODNIESIENIU DO LIMITÓW PRĘDKOŚCI	34
8.6. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W ZALEŻNOŚCI OD RÓŻNORAKICH UWARUNKOWAŃ LOKALNYCH	36
8.7. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W PODZIALE NA STRUKTURĘ RODZAJOWĄ	39
8.8. ANALIZA LICZBY ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR W ODNIESIENIU DO ICH PRZYCZYN	43
8.9. STAN BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH NA CIĄGU POMORSKICH DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	48
8.10. WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ KIEROWCÓW POD WPŁYWEM ALKOHOLU	49



8.11. ANALIZA ZDARZEŃ DROGOWYCH POD WZGLĘDEM WIEKU I PŁCI SPRAWCÓW I OFIAR	50
9. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA CIĄGI DROGOWE.....	52
9.1. WSKAŹNIKI WYPADKÓW DROGOWYCH NA SIECI POMORSKICH DRÓG KRAJOWYCH	57
9.2. STRUKTURA RODZAJOWA ZDARZEŃ DROGOWYCH W PODZIALE NA CIĄGI DRÓG KRAJOWYCH.....	61
9.3. PRZYCZYNY ZDARZEŃ DROGOWYCH W PODZIALE NA CIĄGI DROGOWE.....	64
10. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA REJONY GDDKIA O. W GDAŃSKU	69
10.1. ZESTAWIENIE DRÓG KRAJOWYCH DLA POSZCZEGÓLNYCH REJONÓW.....	69
10.2. WSKAŹNIKI WYPADKÓW DROGOWYCH NA SIECI POMORSKICH DRÓG KRAJOWYCH W PODZIALE NA REJONY GDDKIA O. GDAŃSK .	70
10.3. ANALIZA RODZAJÓW ZDARZEŃ DROGOWYCH W PODZIALE NA REJONY GDDKIA O. GDAŃSK.....	73
11. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE GMINY WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	74
12. IDENTYFIKACJA, CHARAKTERYSTYKA I ANALIZA MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH.....	81
13. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA ODCINKÓW NIEBEZPIECZNYCH (KARTY ODCINKÓW NIEBEZPIECZNYCH)	87
13.1. ODCINEK DROGI NR 20, KM 254+600 – 255+900, M. ŁUBIANA	88
13.2. ODCINEK DROGI NR 20, KM 256+600 – 259+800, M. KOŚCIERZYNA...	90
13.3. ODCINEK DROGI NR 20, KM 261+200 – 262+400, M. KOŚCIERZYNA...	92
13.4. ODCINEK DROGI NR 20, KM 290+300 – 293+800, ODC. BABI DÓŁ - GLINCZ.....	94
13.5. ODCINEK DROGI NR 20, KM 297+300 – 300+000, M. ŻUKOWO	97
13.6. ODCINEK DROGI NR 20, KM 306+000 – 307+200, ODC. MISZEWO - TUCHOM	100
13.7. ODCINEK DROGI NR 20, KM 310+100 – 311+300, M. CHWASZCZYNO	102
13.8. ODCINEK DROGI NR 22, KM 315+600 – 322+300, M. STAROGARD GDAŃSKI.....	104
13.9. ODCINEK DROGI NR 22, KM 357+100 – 358+500, M. MALBORK	109
13.10. ODCINEK DROGI NR 55, KM 23+700 – 25+000, M. MALBORK	113
13.11. ODCINEK DROGI NR 6, KM 285+700 – 287+700, ODC. KĘBŁOWO - GOŚCINO	115
13.12. ODCINEK DROGI NR 6, KM 289+000 – 290+900, ODC. GOŚCINO - BOLSZEWO.....	117



13.13.	ODCINEK DROGI NR 6, KM 293+200 – 294+800, M. WEJHEROWO	120
13.14.	ODCINEK DROGI NR 6, KM 301+300 – 302+700, M. REDA	124
13.15.	ODCINEK DROGI NR 6, KM 306+800 – 307+800	128
13.16.	ODCINEK DROGI NR 7, KM 2+700 – 3+700, M. LNISKA	131
13.17.	ODCINEK DROGI NR 91, KM 17+000 – 18+750, M. PRUSZCZ GDAŃSKI	133
13.18.	ODCINEK DROGI NR 91, KM 21+300 – 24+300, M. ŁĘGOWO	135
13.19.	ODCINEK DROGI NR 91, KM 33+600 – 35+500, M. MIŁOBĄDZ	138
13.20.	ODCINEK DROGI NR S6, KM 313+600 – 314+900, M. GDYNIA	140
13.21.	ODCINEK DROGI NR S6, KM 340+000 – 341+100, M. KOWALE	142
13.22.	ODCINEK DROGI NR S6, KM 342+700 – 344+700, M. STRASZYN	144
14. WYKAZ ODCINKÓW O ZWIĘKSZONEJ KONCENTRACJI ZDARZEŃ DROGOWYCH		146
15. OBSERWACJE, WNIOSKI I WSTĘPNE PROPOZYCJE USPRAWNIENIŃ RUCHU I ZALECEŃ NA RZECZ POPRAWY BRD		148
16. WNIOSKI I DALSZE DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY BRD		150

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1	Rozkład wypadków drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku
Rys. 2	Wypadki z pieszymi na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku
Rys. 3	Lokalizacja odcinków niebezpiecznych na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku
Rys. 4	Struktura rodzajowa wypadków drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku
Rys. 5	Ryzyko występowania wypadków drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku
Rys. 6	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze gmin województwa pomorskiego na obszarze których zlokalizowane są przebiegi dróg krajowych
Rys. 7	Struktura rodzajowa kolizji drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku



1. WSTĘP

Wzorem lat poprzednich, także w roku 2014 Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku zlecił opracowanie raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2013 na sieci pomorskich dróg krajowych będących administrowanych przez tutejszy oddział. Niniejsze opracowanie jest kontynuacją raportów realizowanych od końca lat 90, które stanowią podstawę do wyznaczania celów i działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Analiza charakterystyki zdarzeń drogowych wykonana w ramach niniejszego opracowania stanowi pomocnicze narzędzie w zakresie oceny stanu bezpieczeństwa na sieci dróg województwa pomorskiego oraz wskaże te miejsca, które powinny być objęte szczegółową obserwacją i działaniami mającymi na celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego uczestników poprzez np. zmiany organizacji ruchu, wprowadzenie elementów uspokojenia i poprawy bezpieczeństwa ruchu czy też przebudowę ulic, skrzyżowań czy całych ciągów dróg.

Niniejsze opracowanie swym zakresem obejmuje analizę zdarzeń drogowych jakie odnotowano w roku 2013 i przedstawia m.in. informacje o liczbie i rodzaju zdarzeń drogowych, liczbie osób rannych oraz ofiarach śmiertelnych. Na podstawie tych danych, określono również lokalizację tzw. miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których dochodzi do koncentracji zdarzeń drogowych. Ponadto przedstawiono również tendencje zmian liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w latach ubiegłych.

1.1. Ogólna charakterystyka ruchu i sieci drogowej

Ciągły wzrost ruchu jest następstwem rozwoju motoryzacji czego negatywnym skutkiem są zdarzenia drogowe i ich ofiary. Problemy komunikacyjne na sieci dróg posiadają obecnie praktycznie wszystkie regiony naszego kraju w tym także drogi krajowe województwa pomorskiego stanowiące przedmiot niniejszego raportu. Na taki stan ma wpływ kilka czynników. Systematyczny wzrost wskaźnika motoryzacji, który pomimo licznych inwestycji drogowych zrealizowanych w ostatnich latach w dalszym ciągu jest niewspółmierny z wzrostem budowy nowych sieci dróg i ulic powoduje, iż w wielu miejscach układy sieci dróg nie spełniają swoich zadań i nie są dostosowane do potrzeb ruchu co w większości przypadków prowadzi do nadmiernego zatłoczenia dróg pojazdami. Zbyt powolny rozwój sieci drogowej na różnych jej szczeblach (szczególnie dotyczy to dróg o charakterze tranzytowym)



wraz ze wzrostem liczby pojazdów powoduje, iż w obszarach zabudowanych ruch tranzytowy często łączy się z ruchem lokalnym. Brak odpowiedniej hierarchizacji ciągów dróg i ulic w szczególności w zakresie ich funkcji, prędkości i dostępności co w połączeniu z intensywnym ruchem pieszym występującym w szczególności w obszarach zabudowanych, miastach i miejscowościach ma istotny wpływ na powstawanie komunikacyjnych sytuacji konfliktowych co prowadzi do wypadków drogowych często z ofiarami śmiertelnymi.

Tabl. 1.1 Liczba pojazdów silnikowych w Polsce w latach 2002-2012

Lata	Pojazdy silnikowe		Samochody osobowe		Samochody ciężarowe		Motocykle	
	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%
2002	15 525 733	100,0	11 028 852	100,0	2 162 614	100,0	868 850	100,0
2003	15 899 195	102,4	11 243 827	101,9	2 191 762	101,3	845 456	97,3
2004	16 701 072	107,6	11 975 191	108,6	2 262 923	104,6	835 791	96,2
2005	16 815 923	108,3	12 339 353	111,9	2 177 901	100,7	753 648	86,7
2006	18 035 047	116,2	13 384 229	121,4	2 246 294	103,9	784 176	90,3
2007	19 471 836	125,4	14 588 739	132,3	2 345 068	108,4	825 305	95,0
2008	21 336 913	137,4	16 073 533	145,7	2 511 677	116,1	909 144	104,6
2009	22 024 697	141,9	16 494 650	149,6	2 595 485	120,0	974 906	112,2
2010	23 037 149	148,4	17 239 800	156,3	2 767 035	127,9	1 013 014	116,6
2011	24 189 370	155,8	18 125 490	164,3	2 892 064	133,7	1 069 195	123,1
2012	24 875 717	160,2	18 744 412	170,0	2 920 779	135,1	1 107 260	127,4

źródło: www.policja.pl (dane GUS)



2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSWA RUCHU DROGOWEGO

Od wielu lat Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku prowadzi na swych drogach działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działaniami tymi objęci są wszyscy użytkownicy drogi i są one realizowane w szerokim zakresie. Do działań tych należą m.in. planowanie i budowa nowych odcinków dróg (obwodnic miast, dróg szybkiego ruchu), systematyczne remonty i przebudowy istniejących dróg układu komunikacyjnego, przebudowa skrzyżowań, budowa chodników dla pieszych oraz wprowadzanie elementów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, oznakowania oraz zmian w organizacji ruchu mających istotny wpływ nie tylko na poprawę bezpieczeństwa ale także na standard i jakość poruszania się i podróżowania wszystkich uczestników ruchu.

Do najważniejszej inwestycji zrealizowanej w roku 2013 na sieci pomorskich dróg krajowych należy oddanie do użytku nowego przebiegu odcinka drogi krajowej Nr 90 wraz z przeprawą mostową na rzece Wiśle w rejonie Kwidzyna. Ponadto w minionym roku Gdański Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad wykonał remonty nawierzchni na kilkunastu odcinkach dróg krajowych o łącznej długości nieco ponad 33 km.

W celu właściwej interpretacji i oceny miejsc niebezpiecznych na sieci dróg krajowych, gdzie należy koncentrować wykonanie zabiegów mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu, GDDKiA Oddział w Gdańsku prowadzi systematyczne analizy i statystyki lokalizacji występowania koncentracji zdarzeń a przede wszystkim wypadków drogowych. Tego typu analizy możliwe są dzięki informacjom z policyjnych baz danych o zdarzeniach drogowych udostępnionych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku oraz Komendę Główną Policji w Warszawie. Niniejsze opracowanie swym zakresem obejmuje przede wszystkim dane z roku 2013, natomiast w statystykach ogólnych przytoczone zostały dane począwszy od roku 1996.

Raporty stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego tworzone są na podstawie policyjnych baz danych o wypadkach drogowych. Przedstawiają one m.in. dane o liczbie wypadków, liczbie osób rannych, ofiarach śmiertelnych itd. Ponadto ukazują



one strukturę rodzajową wypadków drogowych. Na podstawie tych danych, określa się również lokalizację tzw. miejsc niebezpiecznych, w których dochodzi do koncentracji wypadków drogowych.

Wyniki tego typu analiz stanowią podstawę do działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. zmiana organizacji ruchu, wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu, przebudowa drogi itp.).

3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku na podstawie Umowy Nr 41/Z-2/2014 z dnia 14 kwiecień 2014 r. Przedmiotem niniejszego raportu jest analiza stanu bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych województwa pomorskiego w 2013 roku.

Raport ten zawiera dane o wypadkach drogowych na sieci dróg krajowych w podziale na poszczególne ich ciągi. W raporcie przedstawione są dane związane z liczbą, rodzajem i okolicznościami wypadków. Niniejszy raport zawiera dane porównawcze w stosunku do lat poprzednich oraz identyfikuje miejsca koncentracji wypadków drogowych tzw. miejsca niebezpieczne, których lokalizacja została przedstawiona w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Celem niniejszego raportu jest przetworzenie danych o wypadkach przekazywanych przez Policję, ich analiza i weryfikacja oraz zestawienie wyników w formie tabelarycznej i graficznej w celu wskazania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2013 w porównaniu do lat poprzednich.



4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą niniejszego opracowania były materiały przekazane przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w postaci:

- umowa wraz z szczegółowym opisem przedmiotu zamówienia zawarta pomiędzy GDDKiA Oddział w Gdańsku a Biurem EKKOM Sp. z o.o.,
- bazy danych zdarzeń drogowych w roku 2013 na sieci dróg województwa pomorskiego,
- informacji o sieci dróg krajowych województwa pomorskiego administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku (wykaz skrzyżowań, informacje techniczne dotyczące remontów, przebudowy lub budowy odcinków dróg)
- archiwalnych raportów bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych województwa pomorskiego,
- ogólnodostępnych informacji i danych uzyskane z Internetu (www.gddkia.gov.pl, www.krbrd.gov.pl, www.policja.pl, www.pomorska.policja.gov.pl, www.samar.pl.)



5. OGÓLNE DANE O WYPADKACH I ICH OFIARACH NA TERENIE POLSKI W 2013 ROKU

Poprzez określenie wypadku drogowy rozumie się zdarzenie w ruchu drogowym w wyniku, którego co najmniej jeden z jego uczestników poniósł śmierć lub doznał obrażeń wymagających hospitalizacji. Natomiast pod pojęciem wypadku drogowy śmiertelny rozumie się zdarzenie w ruchu drogowym, w wyniku którego co najmniej jeden z uczestników poniósł śmierć na miejscu lub w ciągu 30 dni od daty zdarzenia w wyniku odniesionych obrażeń.

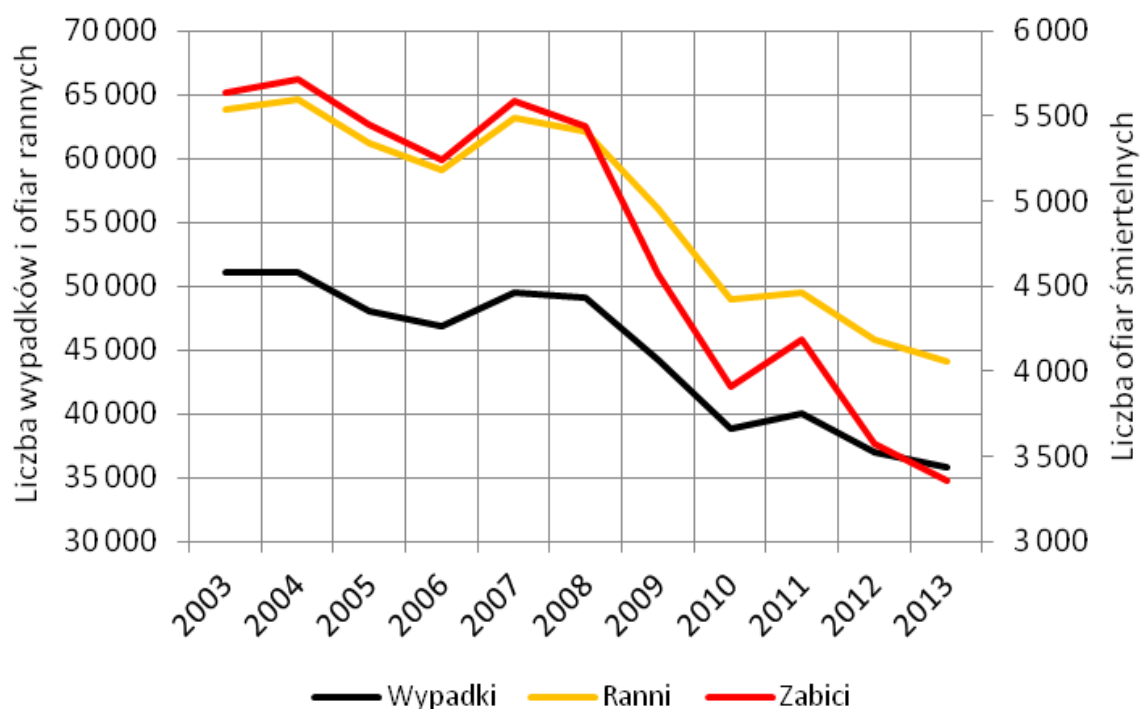
W roku 2013 w Polsce odnotowano 35 847 wypadków drogowych. W roku 2012 odnotowano ich 37 046 co powoduje, że zanotowano spadek liczby wypadków o 1199 (spadek liczby wypadków o 3%).

W wypadkach drogowych w 2013 roku na terenie całego kraju zginęło łącznie 3357 osób. W porównaniu z rokiem poprzednim nastąpił spadek liczby zabitych. W roku 2012 3571 osób natomiast w roku 2011 – 4189 osób. Nastąpił również spadek liczby rannych z 49 501 w 2011 i 45 792 w roku 2012 do 44 059 w 2013 roku. Poniżej przedstawiono ogólne zestawienie liczby wypadków drogowych wraz z ich ofiarami.

Tabl. 5.1. Ogólne dane na temat liczby wypadków i ich ofiarach w latach 2003-2013

Rok	Wypadki		Zabici		Ranni	
	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]
2003	51 078	-	5 640	-	63 900	-
2004	51 069	-1%	5 712	1%	64 661	1%
2005	48 100	-6%	5 444	-5%	61 191	-5%
2006	46 876	-3%	5 243	-4%	59 123	-3%
2007	49 536	6%	5 583	6%	63 224	7%
2008	49 054	-1%	5 437	-3%	62 097	2%
2009	44 196	-10%	4 572	-16%	56 046	10%
2010	38 832	-12%	3 907	-15%	48 952	-13%
2011	40 065	3%	4 189	7%	49 501	1%
2012	37 046	-8%	3 571	-15%	45 792	-7%
2013	35 847	-3%	3 357	-6%	44 059	-7%

źródło: www.policja.pl



Rys. 5.1. Rozkład wypadków drogowych i ich ofiar w Polsce w latach 2003-2013

Na podstawie powyższej analiz zdarzeń drogowych można wywnioskować, iż liczba wypadków drogowych i ich ofiar utrzymuje tendencję spadkową.



6. SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Zakres zdarzeń drogowych zarejestrowanych na terenie województwa pomorskiego na potrzeby niniejszego opracowania i statystyk wykonywanych w latach poprzednich ograniczono przede wszystkim do zdarzeń drogowych, które miały miejsce na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku.

Gdański Oddział Generalnej Dyrekcyj Dróg Krajowych i Autostrad administruje siecią dróg krajowych na terenie województwa o łącznej długości niespełna 900 km. stanowiących drogi o nawierzchni bitumicznej. Na rys. 6.1 oraz w tabl. 6.1 przedstawiono ogólny przebieg oraz wykaz dróg krajowych w województwie pomorskim.





*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

Tabl. 6.1. Sieć dróg krajowych zarządzanych przez Oddział GDDKiA w Gdańsku

NR DROGI	KILOMETRAŻ ODCINKA		DŁUGOŚĆ [km]	PRZEBIEG
	POCZĄTEK	KONIEC		
A1	0+000	65+789	65,789	Rusocin - Swarozyn - Pelplin - gr. województwa
S6	0+000	16+319	16,319	obwodnica Słupska
	311+861	350+509	38,648	obwodnica Trójmiasta
S7	0+000	17+630	17,860	Borkowo (węzeł Południowy S6/S7) - Koszwały
6	194+660	201+844	7,184	Sycewice (gr. województwa) - Reblinko (początek S6 - obwodnica Słupska)
	216+642	309+011	92,369	Redzikowo (koniec S6 - obwodnicy Słupska) - Rumia (granica m. Gdynia)
7	0+000	7+182	7,182	Żukowo - Leżno (granica m. Gdańsk)
	36+987	68,346	31,359	Koszwały (koniec S7) - gr. województwa
20	171+433	224+690	53,257	Risów (gr. Województwa) - Bytów
	225+843	312+401	86,558	Bytów - Chwaszczyno (gr. miasta Gdynia)
20b	0+000	0+716	0,716	Bytów (przejście)
21	0+000	54+635	54,635	Miastko (skrzyżowanie z DK20) - gr. miasta Słupsk
	61+559	76+909	15,350	Włynkówko (gr. miasta Słupsk) - Ustka
22	205+748	232+352	26,604	Ostrza (gr. Województwa) - Człuchów
	234+854	242+129	7,275	Człuchów - Chojnice (początek obwodnicy)
	253+886	372+234	118,348	Chojnice - gr. województwa
22c	0+000	2+602	2,602	Człuchów (przejście)
22d	0+000	12+767	12,767	obwodnica Chojnic
25	21+955	74+850	52,895	gr. województwa - Człuchów - gr. województwa
25b	0+000	0+372	0,372	Człuchów
55	2+230	80+362	78,132	Nowy Dwór Gdański - Malbork - Sztum - Kwidzyn - Kalmuzy (gr. województwa)
90	0+000	11+928	11,928	Jeleń (skrzyżowanie z DK91) - Kwidzyn (przebieg DK90 od dnia 25 lipca 2014)
90*	0+000	15+145	15,145	Mała Karczma - Kwidzyn (przebieg DK90 do 25 lipca 2014)
91	16+700	90+434	73,734	Pruszcz Gd. (gr. miasta Gdańsk) - Tczew - gr. województwa
Suma długości sieci dróg krajowych			871,964	



7. OGÓLNA ANALIZA STANU BRD NA DROGACH KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

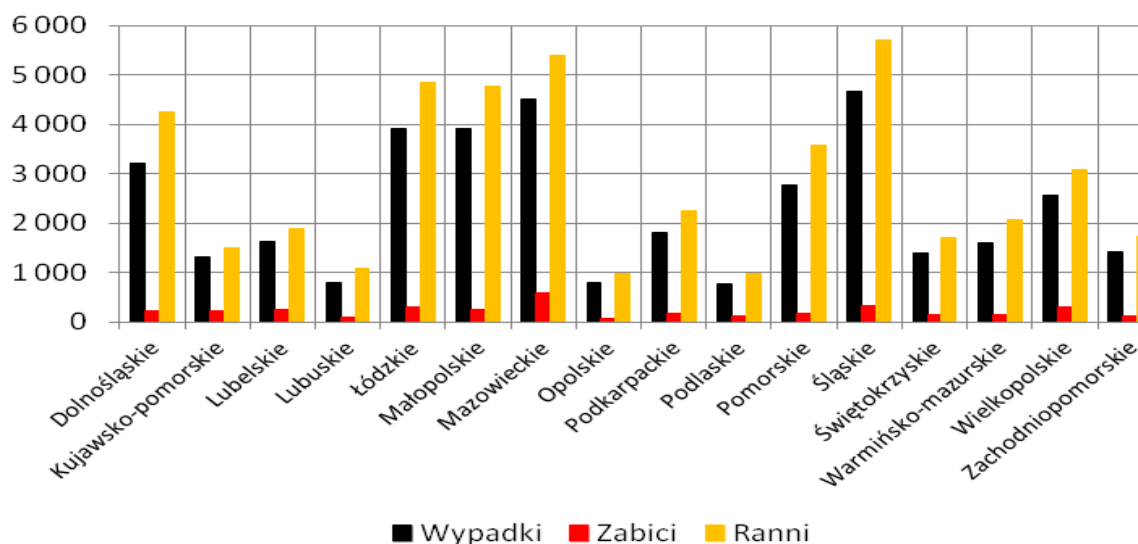
7.1. Ogólna analiza brd wraz z wskaźnikami wypadków drogowych na drogach krajowych województwa pomorskiego na tle innych województw

Na podstawie informacji pozyskanych z Komendy Głównej Policji w Warszawie (www.policja.pl) wykonano analizę rozkładu wypadków drogowych i ich ofiar w 2013 roku w podziale na poszczególne województwa, której wyniki zostały przedstawione poniżej.

Tabl. 7.1. Wypadki drogowe i ich ofiary w podziale na województwa w 2013 roku

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]	ogółem	różnica w stosunku do roku poprzedniego [%]
Dolnośląskie	2 586	-19%	223	-6%	3 385	-21%
Kujawsko-pomorskie	1 182	-10%	179	-19%	1 365	-8%
Lubelskie	1 497	-8%	250	4%	1 795	-4%
Lubuskie	747	-7%	94	-5%	1 019	-6%
Łódzkie	3 830	-2%	263	-11%	4 733	-2%
Małopolskie	3 764	-4%	221	-13%	4 659	-2%
Mazowieckie	4 579	2%	562	-4%	5 511	2%
Opolskie	791	-1%	97	18%	923	-6%
Podkarpackie	1 807	0%	151	-18%	2 251	0%
Podlaskie	738	-4%	135	3%	874	-10%
Pomorskie	2 641	-4%	174	-3%	3 405	-5%
Śląskie	4 529	-3%	267	-21%	5 506	-4%
Świętokrzyskie	1 399	0%	143	5%	1 727	1%
Warmińsko-mazurskie	1 621	1%	154	6%	1 968	-5%
Wielkopolskie	2 633	3%	289	-8%	3 126	1%
Zachodniopomorskie	1 503	7%	155	18%	1 812	4%
Polska	35 847	-3%	3 357	-6%	44 059	-4%

*źródło: Raport BRD Komendy Głównej Policji za rok 2013 (www.policja.pl)



Rys. 7.1. Rozkład wypadków drogowych i ich ofiar w podziale na województwa w 2012 roku

Analizując powyższe zestawienie wypadków drogowych i ich ofiar w podziale na poszczególne województwa kraju należy dodatkowo wziąć pod uwagę różnice pomiędzy nimi wynikające z długości sieci dróg i ulic, liczby mieszkańców, wskaźnika motoryzacji (natężenia ruchu na drogach), itp. W związku z powyższym dla lepszego porównania poziomu bezpieczeństwa na drogach poszczególnych województw wykonano analizę w oparciu o wskaźniki:

- liczby ofiar wypadków drogowych na 100 wypadków,
- liczby wypadków drogowych i ich ofiar na 100 tys. mieszkańców,
- liczby wypadków drogowych na 100 km
- liczby ofiar wypadków na 1000 km

Poniżej przedstawiono wyniki przeprowadzonych analiz.



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

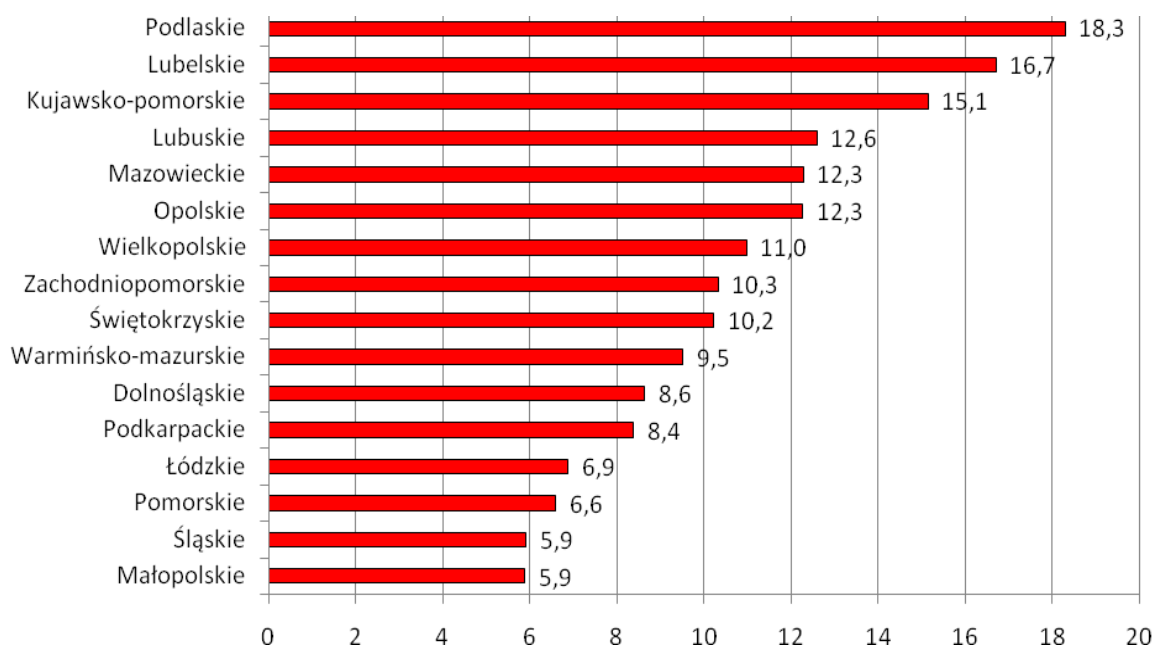
Tabl. 7.2. Wskaźniki wypadkowości na drogach w podziale na województwa w 2013 roku

Województwa	Wypadki	Zabici	Ranni	Ludność*	Długość sieci dróg publicznych* [km]	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys mieszkańców	Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys mieszkańców	Wskaźnik liczby rannych na 100 tys mieszkańców	Liczba wypadków na 100 km	Liczba zabitych na 1000km	liczba rannych na 1000km
Dolnośląskie	2 586	223	3 385	2 914 362	22 484	8,6	130,9	88,7	7,7	116,1	11,5	9,9	150,6
Kujawsko-pomorskie	1 182	179	1 365	2 096 404	25 140	15,1	115,5	56,4	8,5	65,1	4,7	7,1	54,3
Lubelskie	1 497	250	1 795	2 165 651	23 884	16,7	119,9	69,1	11,5	82,9	6,3	10,5	75,2
Lubuskie	747	94	1 019	1 023 317	30 163	12,6	136,4	73,0	9,2	99,6	2,5	3,1	33,8
Łódzkie	3 830	263	4 733	2 524 651	13 261	6,9	123,6	151,7	10,4	187,5	28,9	19,8	356,9
Małopolskie	3 764	221	4 659	3 354 077	28 638	5,9	123,8	112,2	6,6	138,9	13,1	7,7	162,7
Mazowieckie	4 579	562	5 511	5 301 760	49 758	12,3	120,4	86,4	10,6	103,9	9,2	11,3	110,8
Opolskie	791	97	923	1 010 203	10 754	12,3	116,7	78,3	9,6	91,4	7,4	9,0	85,8
Podkarpackie	1 807	151	2 251	2 129 951	18 449	8,4	124,6	84,8	7,1	105,7	9,8	8,2	122,0
Podlaskie	738	135	874	1 198 690	19 522	18,3	118,4	61,6	11,3	72,9	3,8	6,9	44,8
Pomorskie	2 641	174	3 405	2 290 070	19 881	6,6	128,9	115,3	7,6	148,7	13,3	8,8	171,3
Śląskie	4 529	267	5 506	4 615 870	24 710	5,9	121,6	98,1	5,8	119,3	18,3	10,8	222,8
Świętokrzyskie	1 399	143	1 727	1 273 995	16 798	10,2	123,4	109,8	11,2	135,6	8,3	8,5	102,8
Warmińsko-mazurskie	1 621	154	1 968	1 450 697	21 575	9,5	121,4	111,7	10,6	135,7	7,5	7,1	91,2
Wielkopolskie	2 633	289	3 126	3 462 196	40 349	11,0	118,7	76,0	8,3	90,3	6,5	7,2	77,5
Zachodniopomorskie	1 503	155	1 812	1 721 405	17 948	10,3	120,6	87,3	9,0	105,3	8,4	8,6	101,0
Polska	35 847	3 357	44 059	38 533 299	383 314	9,4	122,9	93,0	8,7	114,3	9,4	8,8	114,9

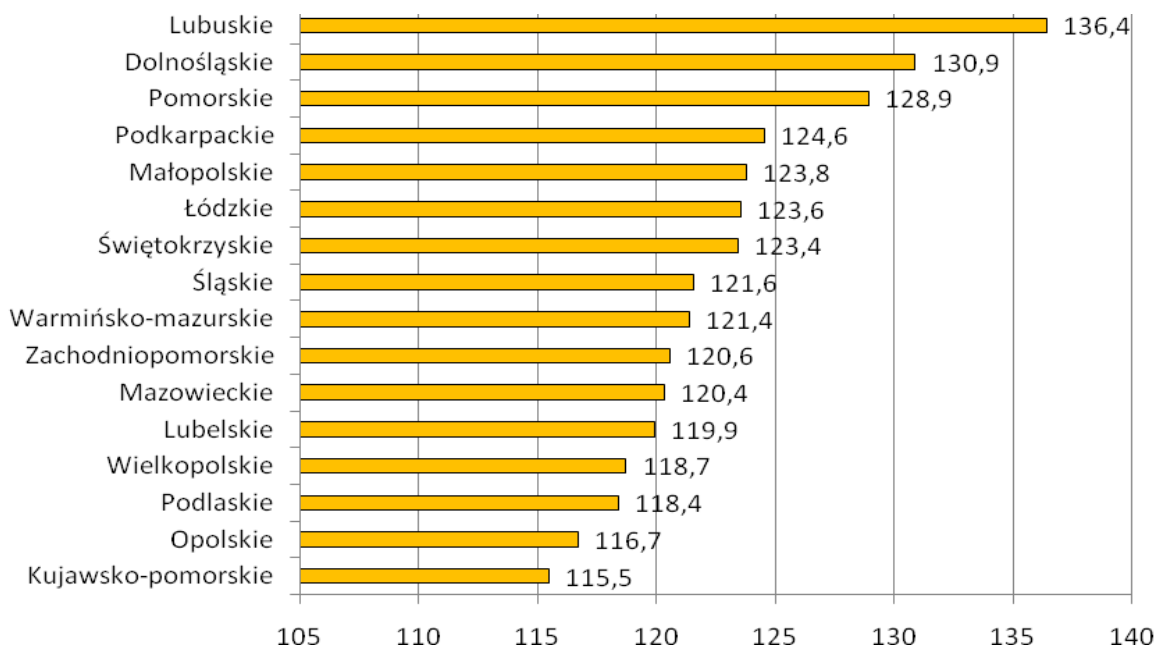
*źródło: Raport BRD Komendy Głównej Policji za rok 2013 (www.policja.pl)

**źródło: www.stat.gov.pl (stan na 30.06.2012 r.)

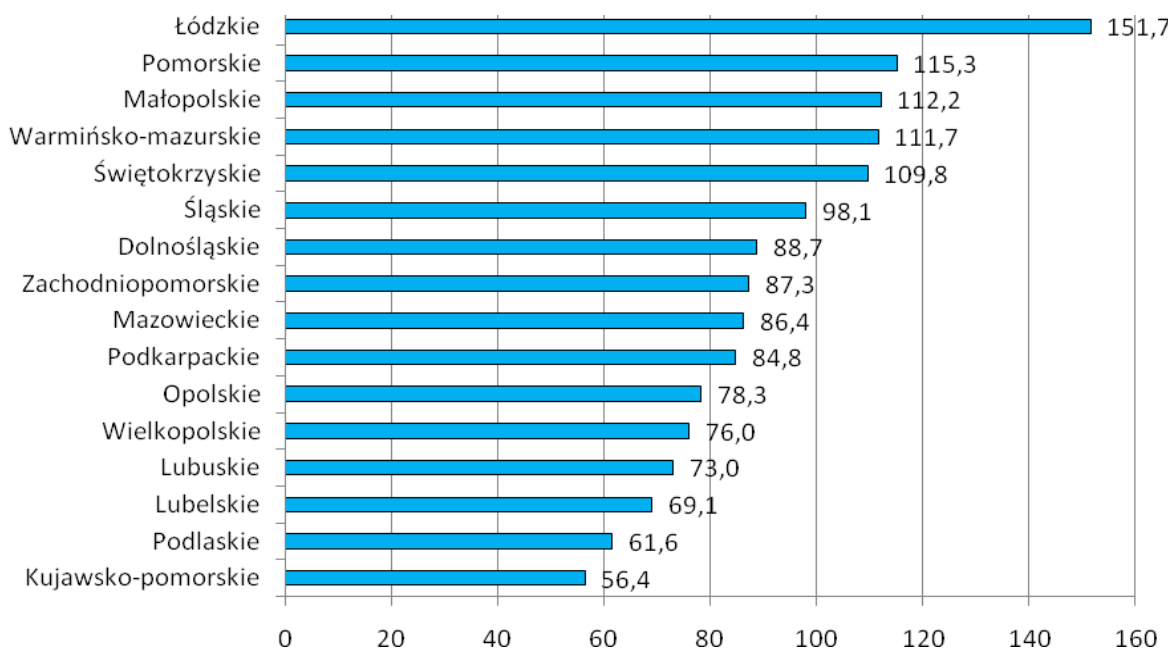
***źródło: Raport o stanie brd na drogach krajowych województwa pomorskiego za rok 2012



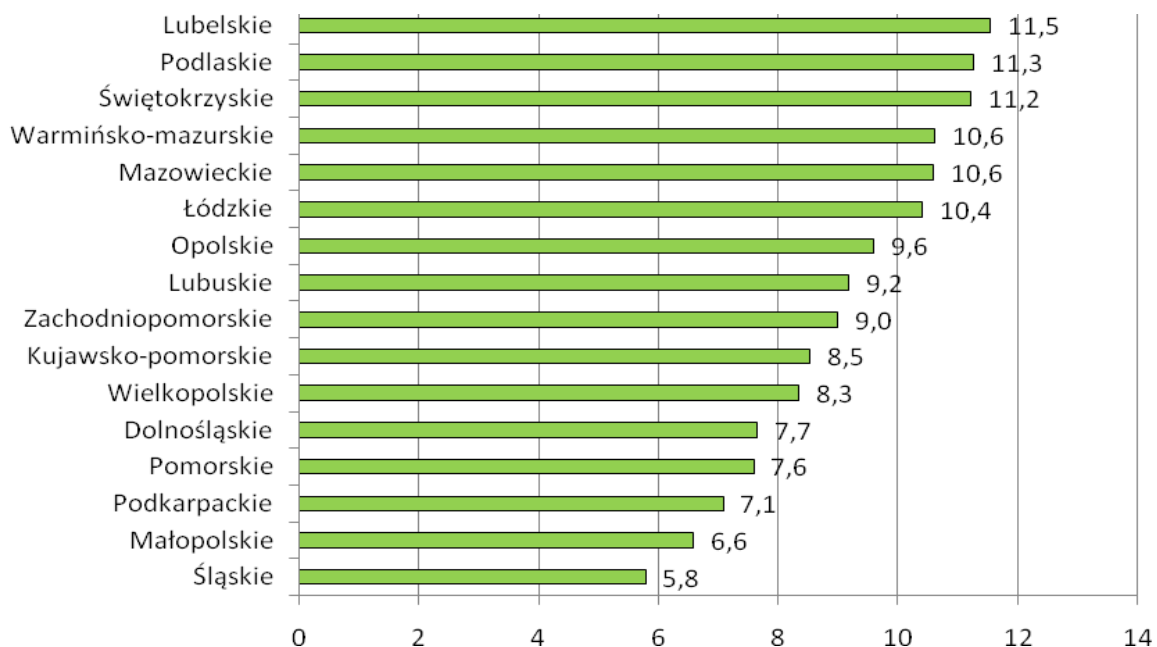
Rys. 7.2. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków
w poszczególnych województwach w 2013 roku



Rys. 7.3. Wskaźnik liczby ofiar rannych na 100 wypadków
w poszczególnych województwach w 2013 roku



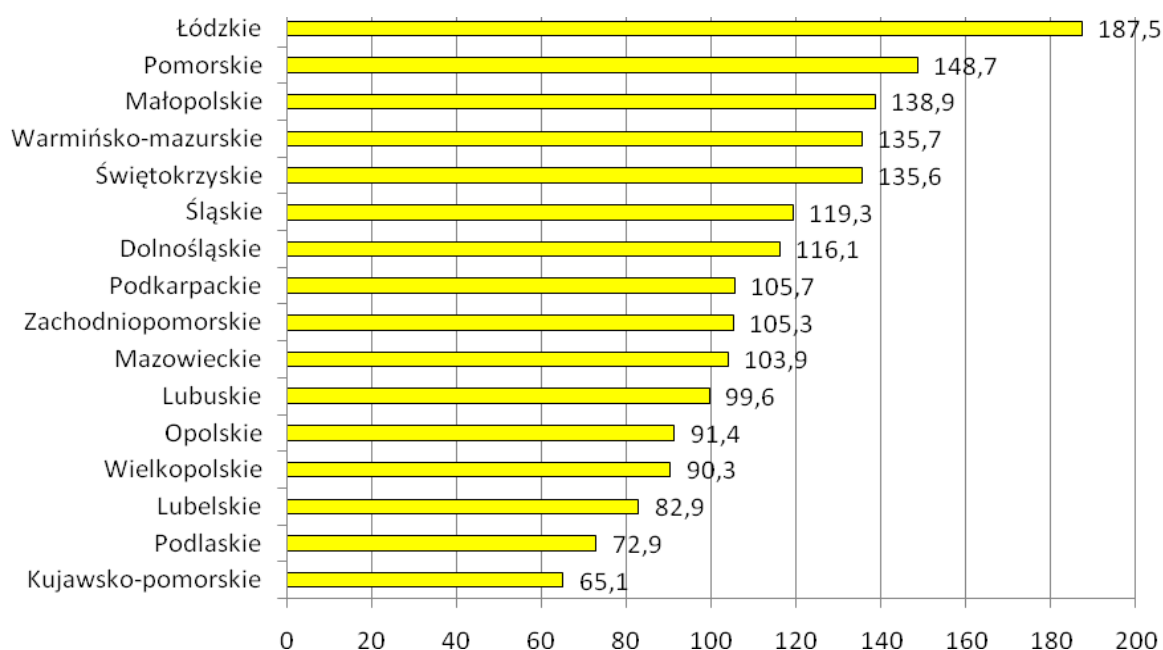
Rys. 7.4. Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys mieszkańców
w poszczególnych województwach w 2013 roku



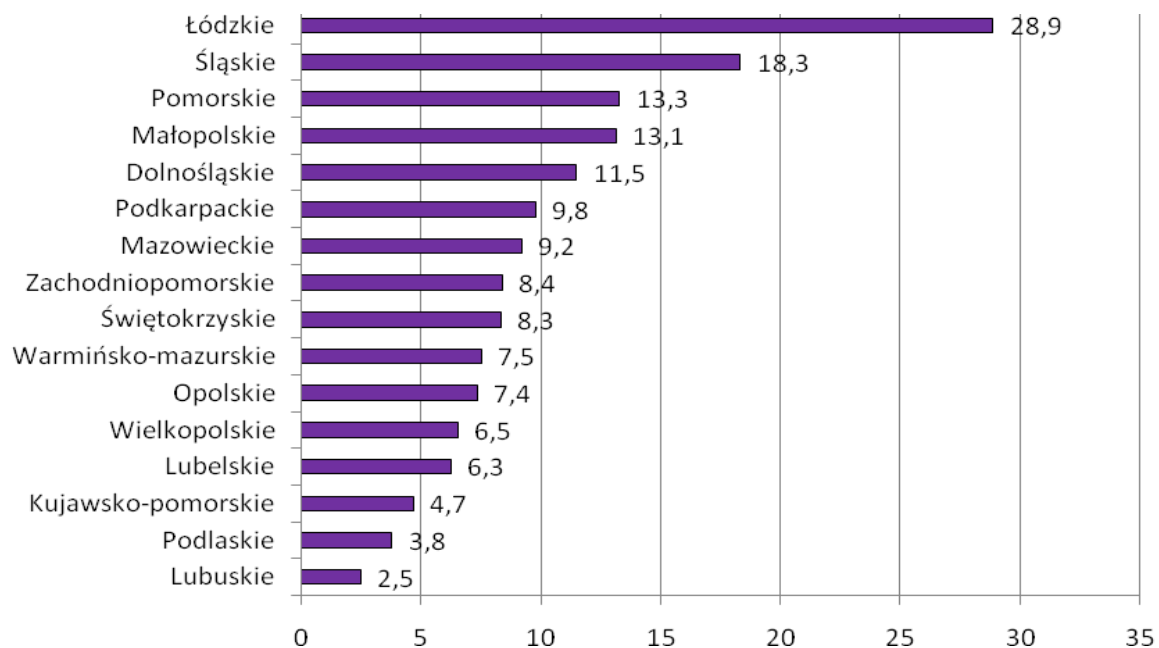
Rys. 7.5. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys mieszkańców
w poszczególnych województwach w 2013 roku



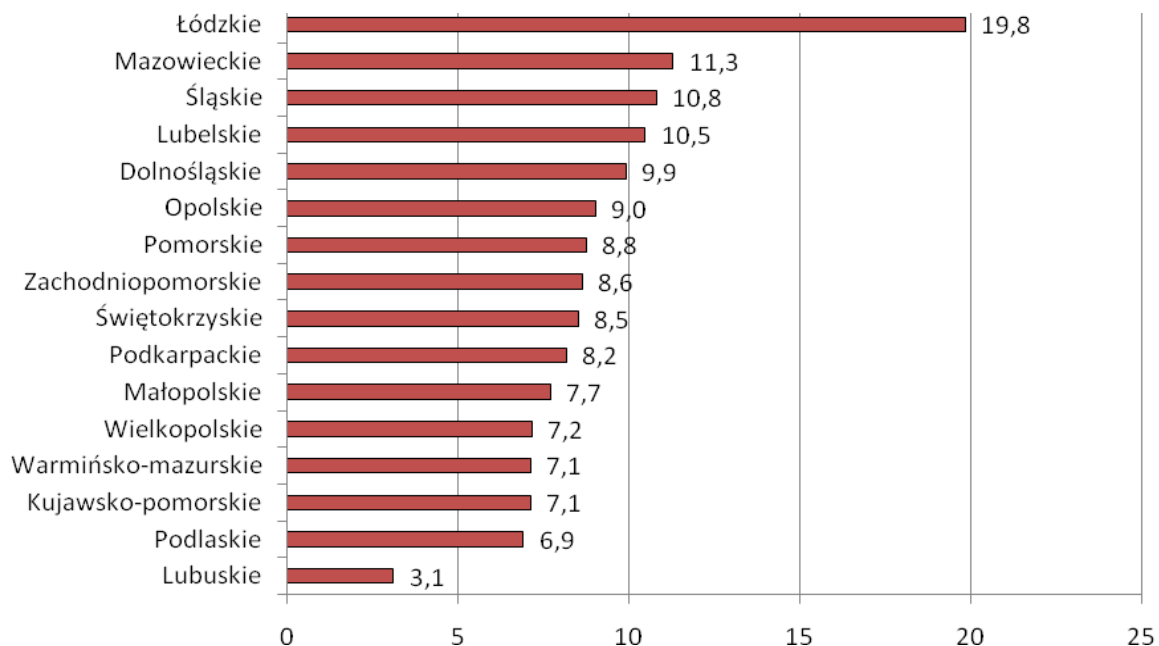
*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



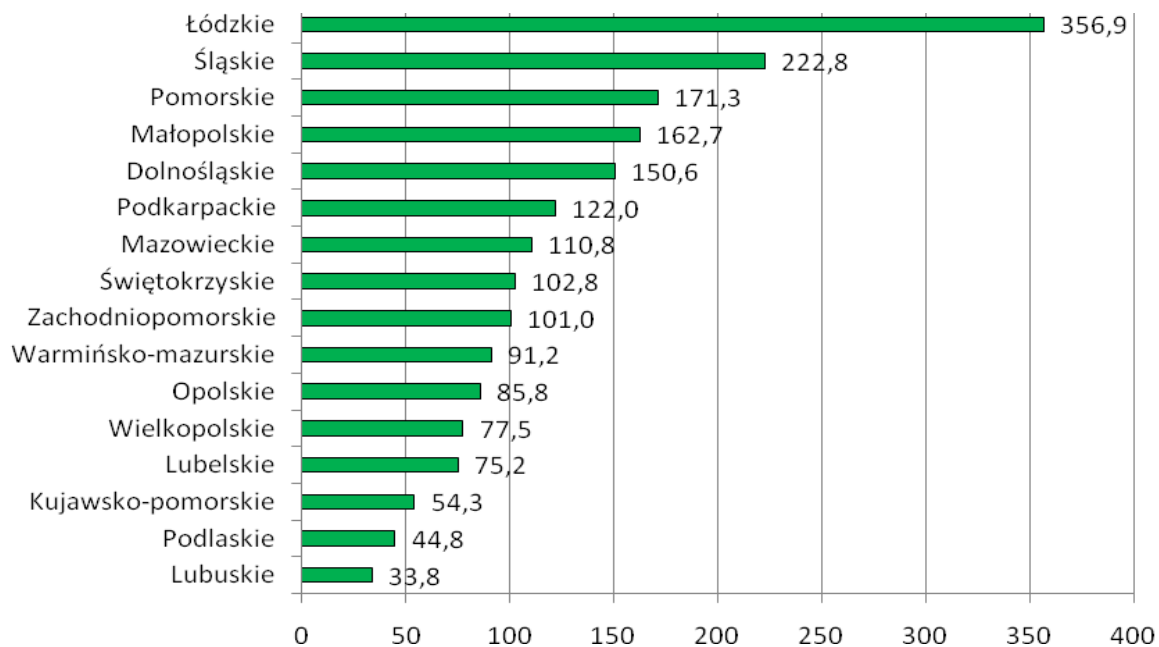
Rys. 7.6. Wskaźnik liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych na 100 tys mieszkańców w poszczególnych województwach w 2013 roku



Rys. 7.7. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100km drogi w poszczególnych województwach w 2013 roku



Rys. 7.8. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 1000km drogi w poszczególnych województwach w 2013 roku



Rys. 7.9. Wskaźnik liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych na 1000km drogi w poszczególnych województwach w 2013 roku



Analizując wskaźniki wypadkowości na drogach województwa pomorskiego na tle pozostałych regionów Polski można zaobserwować iż woj. pomorskie w stosunku do ubiegłego roku charakteryzuje się jednym z najmniejszych wskaźników ciężkości wypadków drogowych - 7 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych co powoduje, iż w odniesieniu do roku 2012 wartość wskaźnika wzrosła o 1 osobę (średnia dla Polski wynosi 9). W przypadku liczby ofiar rannych woj. pomorskie znajduje się na 14 miejscu (w 2012 miejsce 3) w Polsce (na 16 województw) ze wskaźnikiem wynoszącym 129 ofiar rannych na 100 wypadków (średnia dla Polski 123). W porównaniu do roku 2012 wskaźnik ten nie uległ zmianie.

Biorąc pod uwagę liczbę wypadków drogowych przypadających na 100 tys mieszkańców woj. pomorskie znajduje się na drugiej pozycji z wskaźnikiem o wartości 115 (średnia dla Polski 93). W stosunku do roku 2012 wartość analizowanego wskaźnika nie uległa zmianie. Analizując liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych przypadającą na 100 tys mieszkańców, wartość wskaźnika wynosi 8 (średnia dla Polski 9). W odniesieniu do roku 2012 wartość wskaźnika pozostała na tym samym poziomie.

W przypadku wskaźnika określającego liczbę ofiar rannych przypadającą na 100 tys mieszkańców sytuacja przedstawia się nie co gorzej – woj. pomorskiej ze wskaźnikiem o wartości 149 zajmuje drugie miejsca w kraju (średnia dla Polski 114). W roku 2012 wartość tego wskaźnika wynosi 156. Analizując liczbę wypadków i ich ofiar w przeliczeniu na długość sieci dróg w poszczególnych województwach woj. pomorskie znajduje się w górnej części zestawienia poszczególnych województw.



7.2. Stan brd dróg krajowych na tle innych dróg województwa pomorskiego

W ramach niniejszego opracowania wykonano analizę porównawczą stanu brd na drogach krajowych na tle pozostałych dróg województwa pomorskiego w latach 2010-2013. W analizie tej wykorzystano ogólne dane o wypadkach drogowych na drogach województwa pomorskiego przedstawione w Raporcie o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg województwa pomorskiego w roku 2012 wykonaną przez Komendę Główną Policji w Warszawie (www.policja.pl) oraz w Raporcie o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2012 roku administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku, które dodatkowo skorygowane zostały o wyniki analizy lokalizacji wypadków drogowych drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku jaką wykonano w ramach niniejszego opracowania. Ponadto w analizie porównawczej wykorzystano dane z Raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku realizowanych w latach poprzednich.

Tabl. 7.3. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych na tle pozostałych dróg województwa pomorskiego w latach 2010 - 2013

Rok	Wypadki		wszystkie drogi woj. pomorskiego		Zabici		wszystkie drogi woj. pomorskiego		Ranni	
	drogi krajowe województwa pomorskiego				drogi krajowe województwa pomorskiego				drogi krajowe województwa pomorskiego	wszystkie drogi woj. pomorskiego
	-	[%]	-		-	[%]	-		-	
2010	463	17%	2 653		63	32%	197		660	3 399
2011	481	17%	2 910		69	31%	222		654	3 711
2012	456	17%	2 763		44	25%	179		676	3 568
2013	446	18%	2461		43	25%	174		619	3405

Ponadto w ramach niniejszego opracowania wykonano zestawienie ilościowe zdarzeń drogowych i ich ofiar jakie odnotowano w roku 2013 na wszystkich drogach województwa pomorskiego w podziale na drogi krajowej, wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz drogi zlokalizowane na obszarach powiatów grodzkich Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Sopot. Wyniki analizy zostały przedstawione w poniższej tabeli.



Tabl. 7.4. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach województwa pomorskiego w roku 2013

Rodzaj drogi	Kolizje	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ofiary ranne
Krajowe	2333	446	43	619
Drogi w powiatach grodzkich	8332	885	34	1069
Wojewódzkie	2283	513	64	700
Powiatowe	1716	402	22	566
Gminne	1002	151	4	170
Nieokreślone	2929	270	9	311

Analizując powyższe zestawienie można zaobserwować, iż liczba wypadków i ofiar rannych jakie zanotowano na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w stosunku do wszystkich wypadków i ofiar rannych jakie odnotowano na drogach województwa pomorskiego utrzymuje stopniową tendencję zniżkową na przestrzeni minionych czterech lat jakie poddano analizie (tab. 7.3) . Wypadki jakie miały miejsce na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku stanowią 18% wszystkich wypadków drogowych jakie odnotowano na drogach województwa pomorskiego w 2013 roku. Ofiary ranne wypadków drogowych jakie odnotowano w roku 2013 na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku stanowią 18% wszystkich ofiar rannych w wypadkach drogowych jakie miały miejsce na sieci dróg województwa pomorskiego.

Liczba ofiar śmiertelnych na drogach krajowych województwa pomorskiego administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku utrzymała się na podobnym poziomie w stosunku do roku 2012. Liczba ofiar śmiertelnych jakie odnotowano w roku 2013 na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku stanowi 25% wszystkich osób jakie poniosły śmierć na skutek wypadków komunikacyjnych na sieci dróg województwa pomorskiego.

Biorąc pod uwagę analizę brd w podziale na poszczególne kategorie dróg należy zauważyć, iż największą liczbę zdarzeń drogowych oraz liczbę ofiar rannych odnotowano na drogach administrowanych przez zarządy dróg powiatów grodzkich. W przypadku ofiar śmiertelnych największą ich liczbę odnotowano na drogach wojewódzkich. Na takie obraz sytuacji ma wpływ z pewnością wielkość natężenia



ruchu, który na drogach/ulicach zlokalizowanych na obszarach miast na prawach powiatu grodzkiego jest największe. W przypadku ofiar śmiertelnych należy przypuszczać, iż największą ich liczbę zanotowano na drogach wojewódzkich z uwagi na to, że stanowią one niejednokrotnie alternatywne ciągi komunikacyjne dla dróg krajowych przenosząc duże natężenia ruchu przy znacznie niższym standardzie technicznym, standardzie oznakowania jak i wyposażenia w urządzenia brd.

7.3. Ogólna analiza stanu brd na drogach krajowych w latach 1999-2013

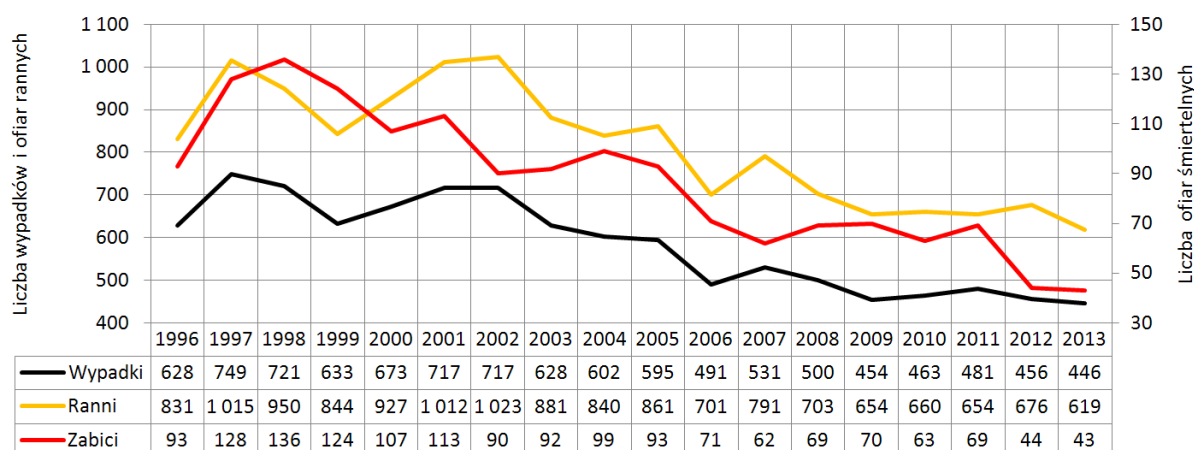
W ramach niniejszego opracowania wykonano zestawienie porównawcze liczby wypadków drogowych i ich ofiar jakie odnotowano na sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku. W analizie wykorzystano dane z Raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych województwa pomorskiego jakie realizowane były w poprzednich latach. Wyniki analizy przedstawiono poniżej.



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

Tabl. 7.4. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 1999-2012

Rok	Kolizje			Wypadki			Zabici			Ranni		
	ogółem	różnice w stosunku do roku poprzedniego [%]	różnica w stosunku do roku 1999 [%]	ogółem	różnice w stosunku do roku poprzedniego [%]	różnica w stosunku do roku 1996 [%]	ogółem	różnice w stosunku do roku poprzedniego [%]	różnica w stosunku do roku 1996 [%]	ogółem	różnice w stosunku do roku poprzedniego [%]	różnica w stosunku do roku 1996 [%]
1996	-	-	-	628	-	-	93	-	-	831	-	-
1997	-	-	-	749	19,3%	19,3%	128	37,6%	37,6%	1 015	22,1%	22,1%
1998	-	-	-	721	-3,7%	14,8%	136	6,3%	46,2%	950	-6,4%	14,3%
1999	2 657	-	-	633	-12,2%	0,8%	124	-8,8%	33,3%	844	-11,2%	1,6%
2000	2 973	11,9%	11,9%	673	6,3%	7,2%	107	-13,7%	15,1%	927	9,8%	11,6%
2001	3 007	1,1%	13,2%	717	6,5%	14,2%	113	5,6%	21,5%	1 012	9,2%	21,8%
2002	3 250	8,1%	22,3%	717	0,0%	14,2%	90	-20,4%	-3,2%	1 023	1,1%	23,1%
2003	3 335	2,6%	25,5%	628	-12,4%	0,0%	92	2,2%	-1,1%	881	-13,9%	6,0%
2004	3 745	12,3%	40,9%	602	-4,1%	-4,1%	99	7,6%	6,5%	840	-4,7%	1,1%
2005	3 201	-14,5%	20,5%	595	-1,2%	-5,3%	93	-6,1%	0,0%	861	2,5%	3,6%
2006	2 903	-9,3%	9,3%	491	-17,5%	-21,8%	71	-23,7%	-23,7%	701	-18,6%	-15,6%
2007	3 053	5,2%	14,9%	531	8,1%	-15,4%	62	-12,7%	-33,3%	791	12,8%	-4,8%
2008	3 010	-1,4%	13,3%	500	-5,8%	-20,4%	69	11,3%	-25,8%	703	-11,1%	-15,4%
2009	2 674	-11,2%	0,6%	454	-9,2%	-27,7%	70	1,4%	-24,7%	654	-7,0%	-21,3%
2010	2 842	6,3%	7,0%	463	2,0%	-26,3%	63	-10,0%	-32,3%	660	0,9%	-20,6%
2011	2 932	3,2%	10,4%	481	3,9%	-23,4%	69	9,5%	-25,8%	654	-0,9%	-21,3%
2012	2 629	-10,3%	-1,1%	456	-5,2%	-27,4%	44	-36,2%	-52,7%	676	3,4%	-18,7%
2013	2 333	-11,3%	-12,2%	446	-2,2%	-29,0%	43	-2,3%	-53,8%	619	-8,4%	-25,5%



Rys. 7.10. Liczba wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 1999-2013

Powyższa analiza liczby wypadków drogowych i ich ofiar pozwala zauważyć, iż po dwóch latach wzrostu liczby wypadków (lata 2010 – 2011) liczba wypadków i ich ofiar ponownie maleje i jest najmniejsza od czasu rozpoczęcia analiz statystycznych wypadków drogowych, tj. od 1996 roku.



8. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA STANU BRD NA DROGACH KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Według danych z Policijnej Bazy Danych o Wypadkach Drogowych w 2012 roku na drogach krajowych województwa pomorskiego zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku zanotowano (*– wartość dodatnia oznacza wzrost natomiast ujemna spadek w stosunku do roku 2012):

- **2333** (-11,3%*) kolizji drogowych
- **446** (-2,2%*) wypadków drogowych w tym:
 - 40** wypadki z ofiarami śmiertelnymi (w tym 7 wypadków z pieszymi)
- **43** (-2,3%*) ofiar śmiertelnych w tym:
 - 7** ofiar śmiertelnych wśród pieszych
- **619** (-8,4%*) ofiary ranne, w tym:
 - 36** ofiar rannych wśród pieszych

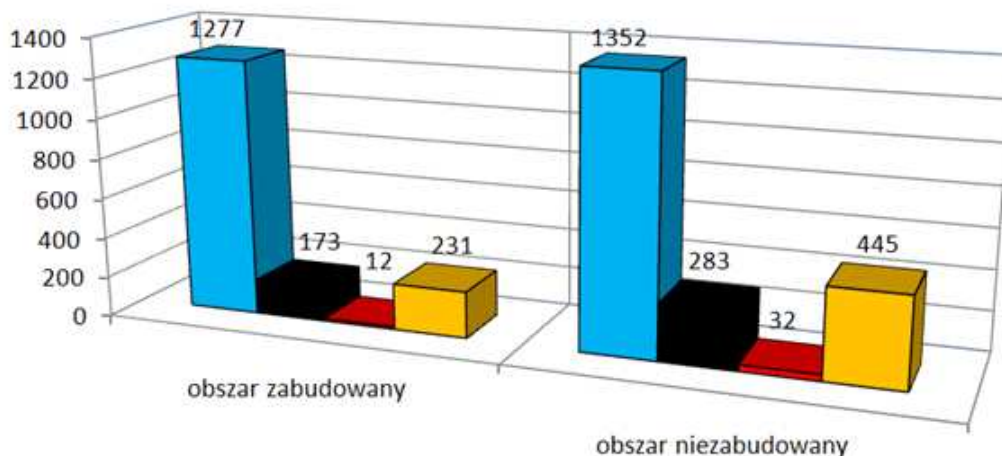
Spośród 446 wypadków jakie odnotowano w 2013 na odcinkach dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział Gdańsk tylko dla 3 wypadków nie została określona dokładna lokalizacja. W wypadkach tych zdarzeń śmierć poniosła 1 osoba (droga nr S7, miejscowość Straszyn) oraz 5 osób zostało rannych (3 osoby na drodze nr 55 w miejscowości Rychnowo Żuławskie; 2 osoby na drodze nr S7 w miejscowości Borkowo). W przypadku kolizji drogowych spośród 2333 jakie odnotowano w 2013 roku, dla 83 nie było możliwe ustalenie dokładnej lokalizacji (stanowi to 3,5% wszystkich kolizji drogowych).



8.1. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w zależności od charakteru obszaru

Tabl. 8.1. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na miesiące

Rodzaj obszaru	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba zabitych pieszych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
obszar zabudowany	1111	48%	166	37%	9	21%	1	213	34%	25	0,8	0,1
obszar niezabudowany	1222	52%	280	63%	34	79%	6	406	66%	11	2,8	0,5
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



Rys. 8.1. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w zależności od rodzaju obszaru

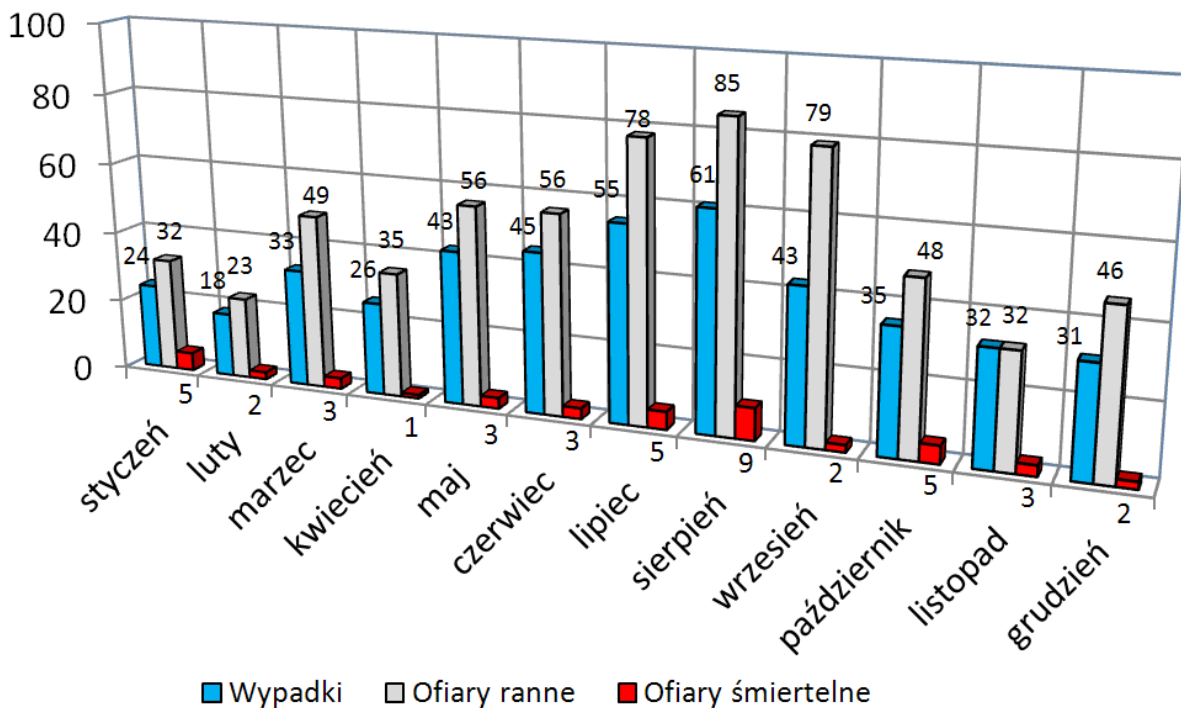
Zdarzenia drogowe w zależności od rodzaju obszaru rozkładają się równomiernie z nieznaczną przewagą zdarzeń zanotowanych poza obszarem zabudowanym. W przypadku liczby ofiar wypadków zdecydowanie większą ich liczbę zanotowano w wypadkach drogowych jakie miały miejsce poza obszarami zabudowanymi. Na taki obraz sytuacji mają wpływ większe prędkości pojazdów, co ma bezpośredni wpływ na ciężkość wypadków drogowych.



8.2. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w podziale na poszczególne miesiące roku

Tabl. 8.2. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na miesiące

Rok	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
styczeń	169	7%	24	5%	5	12%	1	32	5%	3	20,8	133,3
luty	149	6%	18	4%	2	5%	1	23	4%	2	11,1	127,8
marzec	163	7%	33	7%	3	7%	2	49	8%	7	9,1	148,5
kwiecień	148	6%	26	6%	1	2%	0	35	6%	1	3,8	134,6
maj	176	8%	43	10%	3	7%	0	56	9%	2	7,0	130,2
czerwiec	175	8%	45	10%	3	7%	0	56	9%	1	6,7	124,4
lipiec	251	11%	55	12%	5	12%	1	78	13%	3	9,1	141,8
sierpień	248	11%	61	14%	9	21%	0	85	14%	1	14,8	139,3
wrzesień	227	10%	43	10%	2	5%	1	79	13%	4	4,7	183,7
październik	228	10%	35	8%	5	12%	1	48	8%	3	14,3	137,1
listopad	195	8%	32	7%	3	7%	0	32	5%	4	9,4	100,0
grudzień	204	9%	31	7%	2	5%	0	46	7%	5	6,5	148,4
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



Rys. 8.2 Rozkład liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na miesiące



Na podstawie powyższej analizy zdarzeń drogowych i ich ofiar można zaobserwować, iż najczęściej zdarzeń drogowych, zarówno kolizji jak i wypadków przypada na okres wakacyjny (czerwiec – sierpień). Wpływ na taki obraz sytuacji ma charakter obszaru województwa pomorskiego – zwiększony ruch pojazdów związany z dojazdem do miejscowości wypoczynkowych położonych nad morzem.

Biorąc pod uwagę liczbę ofiar wypadków drogowych, największą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych zanotowano w miesiącu styczniu, lipcu, sierpniu i październiku. W przypadku ofiar rannych największą ich liczbę zanotowano w okresie od lipca do września. Biorąc pod uwagę niechronionych uczestników ruchu to największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowano w miesiącu wrześniu oraz listopadzie i grudniu, natomiast najczęściej ofiar rannych tej grupy uczestników ruchu było w miesiącu czerwcu oraz w okresie od października do grudnia.

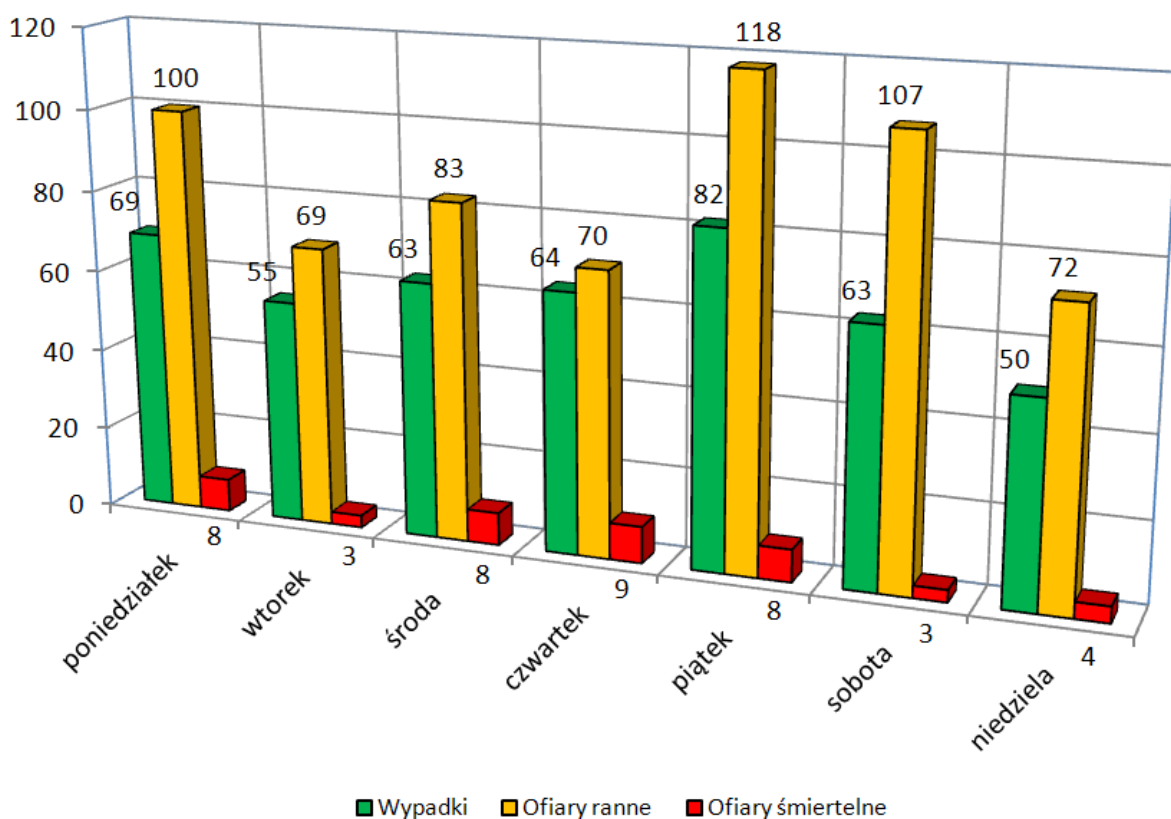
Biorąc pod uwagę wskaźniki liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, można zaobserwować, iż do najcięższych w skutkach wypadków dochodziło w miesiącu wrześniu i październiku.



8.3. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w podziale na dni tygodnia

Tabl. 8.3. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na dni tygodnia

Rok	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
poniedziałek	328	14%	69	15%	8	19%	1	100	16%	7	11,6	144,9
wtorek	342	15%	55	12%	3	7%	0	69	11%	2	5,5	125,5
środa	331	14%	63	14%	8	19%	1	83	13%	4	12,7	131,7
czwartek	324	14%	64	14%	9	21%	3	70	11%	8	14,1	109,4
piątek	419	18%	82	18%	8	19%	0	118	19%	8	9,8	143,9
sobota	333	14%	63	14%	3	7%	0	107	17%	3	4,8	169,8
niedziela	256	11%	50	11%	4	9%	2	72	12%	4	8,0	144,0
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



Rys. 8.3. Rozkład liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na dni tygodnia



Powyższa analiza zdarzeń drogowych wskazuje, że największa liczba zdarzeń drogowych odnotowano w piątek. Na taką sytuację ma wpływ także charakter obszaru województwa pomorskiego, tj. podróżami związanymi z ruchem turystycznym i dojazdem do miejscowości wypoczynkowych położonych nad morzem. W przypadku ofiar śmiertelnych wypadków drogowych największa ich liczba przypada na czwartek. Największa liczba ofiar rannych w wypadkach drogowych została odnotowana w piątki i soboty. Największą liczbę ofiar rannych wśród pieszych odnotowano w piątki. W przypadku ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu nie sposób określić dnia tygodnia, w którym odnotowano największą ich liczbę.



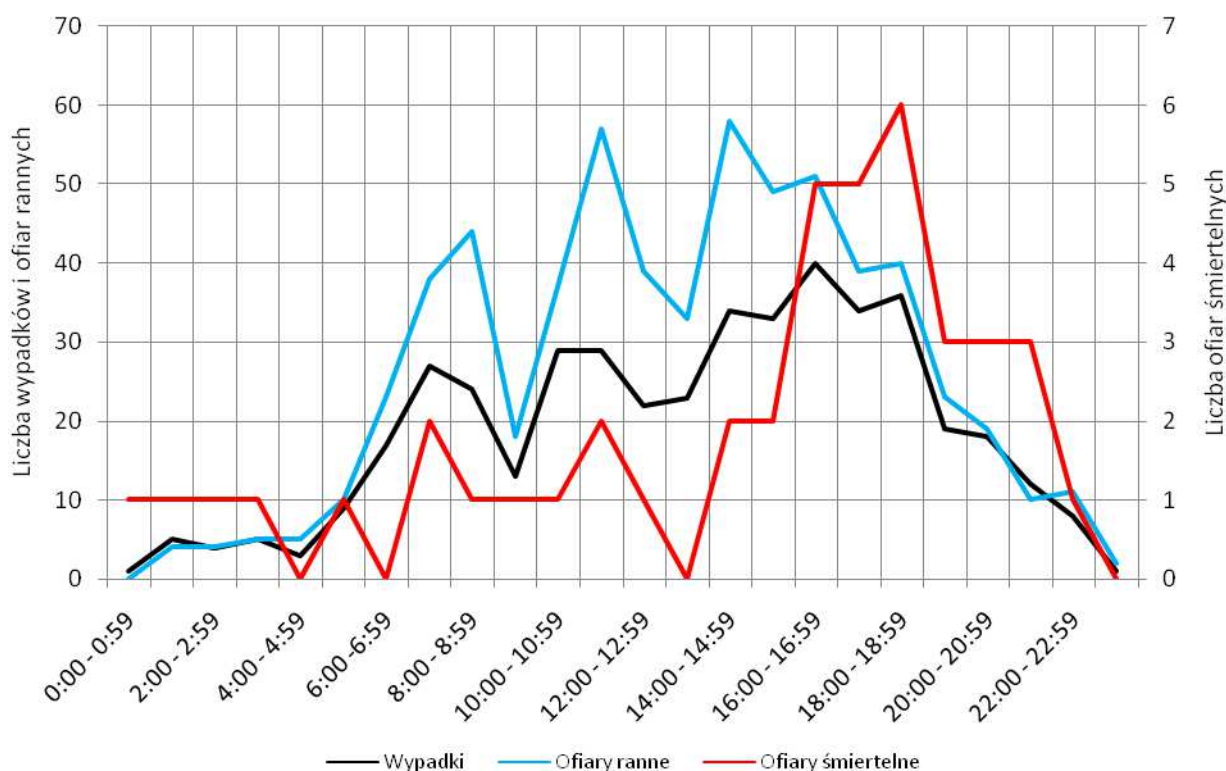
8.4. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w podziale na porę dnia

Tabl. 8.4. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA
Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na porę dnia

Rok	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
0:00 - 0:59	22	2%	1	1%	1	7%	0	0	1%	0	100,0	0,0
1:00 - 1:59	26	1%	5	1%	1	2%	1	4	1%	0	20,0	80,0
2:00 - 2:59	20	1%	4	0%	1	0%	0	4	0%	0	25,0	100,0
3:00 - 3:59	19	1%	5	2%	1	5%	1	5	3%	0	20,0	100,0
4:00 - 4:59	16	1%	3	0%	0	0%	0	5	0%	0	0,0	166,7
5:00 - 5:59	35	1%	9	2%	1	5%	1	10	2%	1	11,1	111,1
6:00 - 6:59	92	4%	17	5%	0	7%	0	23	5%	0	0,0	135,3
7:00 - 7:59	104	4%	27	5%	2	2%	0	38	5%	1	7,4	140,7
8:00 - 8:59	84	5%	24	7%	1	9%	0	44	6%	2	4,2	183,3
9:00 - 9:59	118	6%	13	4%	1	2%	0	18	4%	1	7,7	138,5
10:00 - 10:59	146	6%	29	4%	1	2%	0	37	5%	3	3,4	127,6
11:00 - 11:59	132	7%	29	4%	2	0%	0	57	3%	2	6,9	196,6
12:00 - 12:59	156	7%	22	8%	1	5%	0	39	9%	0	4,5	177,3
13:00 - 13:59	146	6%	23	6%	0	5%	0	33	6%	3	0,0	143,5
14:00 - 14:59	175	7%	34	6%	2	5%	0	58	4%	2	5,9	170,6
15:00 - 15:59	152	7%	33	7%	2	11%	0	49	7%	1	6,1	148,5
16:00 - 16:59	192	7%	40	9%	5	9%	0	51	9%	2	12,5	127,5
17:00 - 17:59	174	7%	34	8%	5	5%	0	39	8%	2	14,7	114,7
18:00 - 18:59	121	6%	36	6%	6	5%	1	40	6%	4	16,7	111,1
19:00 - 19:59	119	4%	19	5%	3	5%	2	23	6%	5	15,8	121,1
20:00 - 20:59	80	3%	18	3%	3	2%	1	19	2%	6	16,7	105,6
21:00 - 21:59	72	2%	12	2%	3	2%	0	10	2%	0	25,0	83,3
22:00 - 22:59	87	3%	8	2%	1	2%	0	11	2%	1	12,5	137,5
23:00 - 23:59	45	2%	1	3%	0	5%	0	2	3%	0	0,0	200,0
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	99%	36		



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



Rys. 8.4. Rozkład liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na porę dnia

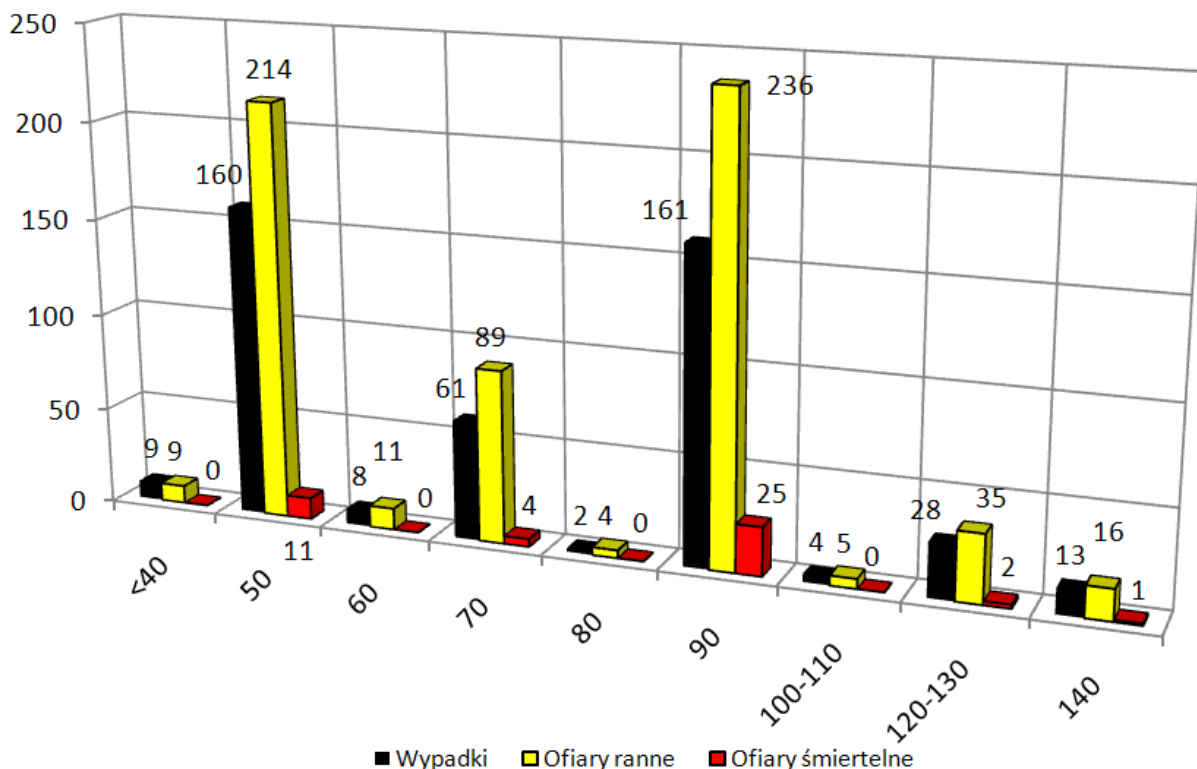
Analiza odcinków dróg krajowych w odniesieniu do pory dnia pokazuje, iż liczba zdarzeń drogowych a także ich ciężkość jest największa w godzinach popołudniowych 14:00 – 18:00.



8.5. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w odniesieniu do limitów prędkości

Tabl. 8.5. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do limitu prędkości

Limit prędkości [km/h]	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
<40	51	2%	9	2%	0	0%	0	9	1%	1	0,0	100,0
50	936	40%	160	36%	11	26%	1	214	35%	20	6,9	133,8
60	34	1%	8	2%	0	0%	0	11	2%	0	0,0	137,5
70	410	18%	61	14%	4	9%	1	89	14%	7	6,6	145,9
80	4	0%	2	0%	0	0%	0	4	1%	0	0,0	200,0
90	752	32%	161	36%	25	58%	5	236	38%	8	15,5	146,6
100-110	7	0%	4	1%	0	0%	0	5	1%	0	0,0	125,0
120-130	41	2%	28	6%	2	5%	0	35	6%	0	7,1	125,0
140	98	4%	13	3%	1	2%	0	16	3%	0	7,7	123,1
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



Rys. 8.5. Rozkład liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do limitu prędkości



Analiza ilości zdarzeń drogowych oraz ich skutków pod kątem limitów prędkości obowiązujących na poszczególnych odcinkach dróg pokazuje iż do największej liczby zdarzeń o najcięższych skutkach dochodzi na drogach pozamiejskich o przekroju jednojezdniowym na których prędkości dopuszczalna wynosi 90 km/h. Na tych odcinkach dróg doszło do 36% wszystkich wypadków drogowych do jakich doszło na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w 2013 r. W wypadkach tych śmierć poniosło 25 osób co stanowi niespełna 60% wszystkich ofiar jakie zginęły w 2013 r. Do porównywalnej ilości wypadków drogowych do jakich doszło także na odcinkach o dopuszczalnej prędkości do 50 km/h (odcinki zlokalizowane w obszarach zabudowanych miejscowości). Należy jednak zauważyć, że z uwagi na mniejszą prędkość ruchu przy zbliżonej liczbie wypadków liczba ich ofiar jest mniejsza. Spośród 25 ofiar śmiertelnych jakie odnotowano na odcinkach dróg o prędkości dopuszczalnej 90 km/h, 5 osób należało do grupy niechronionych uczestników ruchu.

W tym miejscu należy jednak zauważyć, że w szczegółowej analizie wypadków drogowych i ich ofiar w zależności od limitów prędkości na drodze dla lepszego zobrazowania zagrożenia należało by określić procentowy udział odcinków dróg z uwzględnieniem poszczególnych limitów prędkości w stosunku do długości całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku. Na etapie realizacji niniejszego opracowania brak jest informacji opisanej powyżej, stąd wykonanie bardziej szczegółowej analizy nie jest możliwe.



8.6. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w zależności od różnorodnych uwarunkowań lokalnych

Poniżej przedstawiono w formie tabelarycznej zestawienia liczby zdarzeń drogowych wraz z ich ofiarami w odniesieniu do uwarunkowań lokalnych związanych z rodzajem miejsca ich występowania, stanem nawierzchni, warunkami atmosferycznymi, rodzajem oświetlenia drogi. W poniższych zestawieniach ograniczono się jedynie do podania wartości bezwzględnych z uwagi na to, iż w/w elementy charakteryzujące miejsce i moment zdarzenia są zróżnicowane w zależności od lokalnego charakteru obszaru, ciągu drogowego czy też krótszej lub dłuższej chwilowej zmiany warunków i parametrów opisujących czas powstania zdarzenia.

Tabl. 8.6. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do stanu nawierzchni

Stan nawierzchni	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
sucha	1433	61%	289	65%	30	70%	5	392	63%	20	10,4	135,6
mokra	715	31%	129	29%	10	23%	2	196	32%	16	7,8	151,9
kałuże, rozlewiska	0	0%	1	0%	1	2%	0	0	0%	0	100,0	0,0
oblodzona, zaśnieżona	174	7%	27	6%	2	5%	0	31	5%	0	7,4	114,8
zanieczyszczona	5	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
koleiny, garby	5	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
dziury, wyboje	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

**Tabl. 8.7. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA
Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do charakteru miejsca ich występowania**

Charakter miejsca zdarzenia	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
przeście dla pieszych	10	0,4%	16	4%	2	5%	0	16	3%	13	12,5	100,0
przystanek komunikacji publicznej	2	0,1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
przejazd kolejowy strzeżony	3	0,1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
przejazd kolejowy niestrzeżony	3	0,1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
chodnik, droga dla pieszych	5	0,2%	4	1%	0	0%	0	6	1%	2	0,0	150,0
pobocze	74	3,2%	24	5%	2	5%	0	24	4%	0	8,3	100,0
pas dzielący jezdnie	15	0,6%	2	0%	0	0%	0	3	0%	0	0,0	150,0
Wjazd/wyjazd z posesji	25	1,1%	8	2%	1	2%	0	15	2%	0	12,5	187,5
jezdnie	2101	90,1%	370	83%	38	88%	7	529	85%	21	10,3	143,0
skarpa, rów	50	2,1%	10	2%	0	0%	0	14	2%	0	0,0	140,0
droga dla rowerów	2	0,1%	5	1%	0	0%	0	5	1%	0	0,0	100,0
torowisko	0	0,0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
most, wiadukt, łącznica, tunel	21	0,9%	3	1%	0	0%	0	3	0%	0	0,0	100,0
parking	17	0,7%	2	0%	0	0%	0	2	0%	0	0,0	100,0
roboty drogowe, tymczasowa organizacja ruchu	5	0,2%	2	0%	0	0%	0	2	0%	0	0,0	100,0
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

**Tabl. 8.8. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA
Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu doświetlenia drogi**

Oświetlenie / pora dnia	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
światło dzienne	1644	70%	336	75%	21	48,8%	0	491	79,3%	17	6,3	146,1
zmrok, świt	187	8%	25	6%	6	14,0%	0	34	5,5%	4	24,0	136,0
noc - droga oświetlona	209	9%	37	8%	6	14,0%	2	39	6,3%	9	16,2	105,4
noc - droga nieoświetlona	293	13%	48	11%	10	23,3%	5	55	8,9%	6	20,8	114,6
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		

**Tabl. 8.9. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA
Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do warunków atmosferycznych**

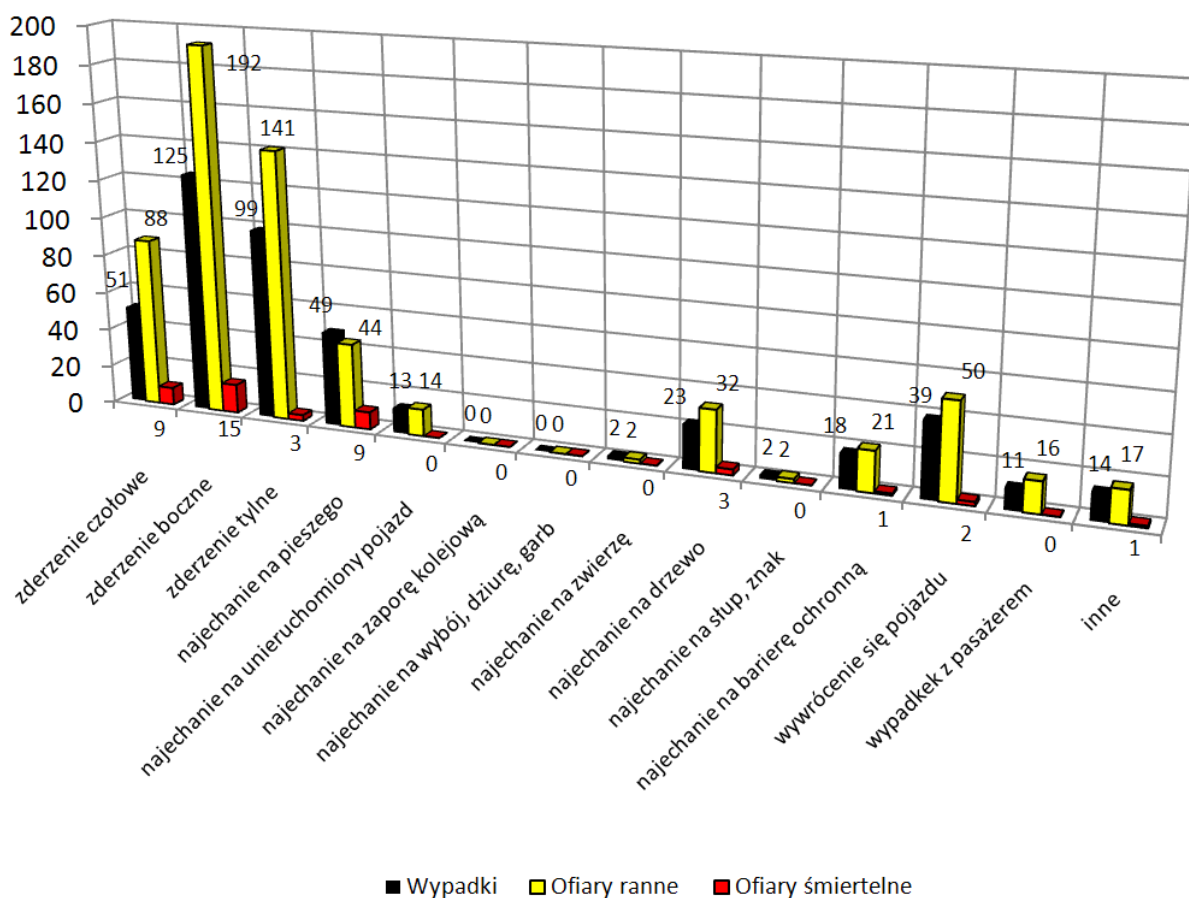
Warunki atmosferyczne	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
dobrze warunki atmosferyczne	1448	62%	288	65%	32	74%	5	389	63%	20	11,1	135,1
oślepiające słońce	38	2%	11	2%	0	0%	0	15	2%	2	0,0	136,4
silny wiatr	58	2%	3	1%	0	0%	0	3	0%	0	0,0	100,0
pochmurno	451	19%	78	17%	7	16%	2	116	19%	9	9,0	148,7
opady deszczu	187	8%	38	9%	3	7%	0	57	9%	4	7,9	150,0
opady śniegu, grad	137	6%	25	6%	1	2%	0	35	6%	1	4,0	140,0
mgła, dym	14	1%	3	1%	0	0%	0	4	1%	0	0,0	133,3
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



8.7. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w podziale na strukturę rodzajową

Tabl. 8.10. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na rodzaje zdarzeń

Rodzaj zdarzenia		Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
		-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
zderzenie	czołowe	62	3%	51	11%	9	21%	0	88	14%	0	17,6	172,5
	boczne	657	28%	125	28%	15	35%	0	192	31%	0	12,0	153,6
	tyłne	793	34%	99	22%	3	7%	0	141	23%	0	3,0	142,4
najeżdżanie na	pieszego	13	1%	49	11%	9	21%	7	44	7%	36	18,4	89,8
	unieruchomiony pojazd	53	2%	13	3%	0	0%	0	14	2%	0	0,0	107,7
	zaporę kolejową	4	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
	wybój, dziurę, garb	15	1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,0	0,0
	zwierzę	207	9%	2	0%	0	0%	0	2	0%	0	0,0	100,0
	drzewo	36	2%	23	5%	3	7%	0	32	5%	0	13,0	139,1
	słup, znak	66	3%	2	0%	0	0%	0	2	0%	0	0,0	100,0
	barierę ochronną	117	5%	18	4%	1	2%	0	21	3%	0	5,6	116,7
	wywrócenie się pojazdu	91	4%	39	9%	2	5%	0	50	8%	0	0	128,2
wypadek z pasażerem		2	0%	11	2%	0	0%	0	16	3%	0	0	145,5
inne		217	9%	14	3%	1	2%	0	17	3%	0	0	121,4
Razem		2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36		



Rys. 8.6. Rozkład liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2012 w odniesieniu rodzaju zdarzenia

Analiza struktury rodzajowej zdarzeń drogowych pokazuje, że najczęściej notowanym rodzajem zdarzenia były zderzenia boczne i tylne pojazdów. Na taki obraz sytuacji ma wpływ dostępność do dróg krajowych, która na zdecydowanej większości odcinków objętych zakresem analizy jest nieograniczona, tj. obsługa zjazdów indywidualnych i publicznych realizowana jest bezpośrednio z jezdni dróg krajowych. Biorąc pod uwagę analizę miejsc szczególnie niebezpiecznych (wykonana w dalszej części opracowania), można zauważyć, iż w wielu przypadkach dominującym rodzajem zdarzeń w tym miejscach są zderzenia boczne i tylne pojazdów.

Przyczyną wielu wypadków drogowych na skutek których dochodziło do zderzeń bocznych pojazdów (192 wypadków) było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (62 wypadków). W przypadku zderzeń tylnych pojazdów (99 wypadki) najczęściej dochodziło do nich na skutek niezachowania bezpiecznej odległości pomiędzy



pojazdami (56 wypadków) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (26 wypadki).

Obok wypadków z pieszymi na skutek których śmierć poniosło 7 osób (16% wszystkich ofiar śmiertelnych), najcięższe w skutkach były zderzenia boczne i czołowe pojazdów. W 176 tego typu wypadkach (39% ogółu) śmierć poniosło 15 osób co stanowi 35% wszystkich ofiar śmiertelnych jakie odnotowano na drogach krajowych w 2013 roku. W przypadku zderzeń czołowych (51 wypadków) najczęstszą przyczyną ich powstawania było niewłaściwe wykonywanie manewru wyprzedzania (7 wypadków), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (13 wypadków) oraz nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (16 wypadków).

W przypadku wypadków z pieszymi (41 wypadków) najczęstszą ich przyczyną było nieudzielenie im pierwszeństwa przejazdu przez kierowców pojazdów (12 wypadków) oraz nieostrożne wejście pieszego na jezdnię przed jadącym pojazdem (20 wypadków).

Biorąc pod uwagę wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków danego typu należy zwrócić uwagę na wypadki związane z najechaniem na drzewo. Spośród 23 takich wypadków do jakich doszło w minionym roku śmierć poniosły 3 osoby, co daje wartość analizowanego wskaźnika równą 13 osób śmiertelnych na 100 wypadków tego typu.

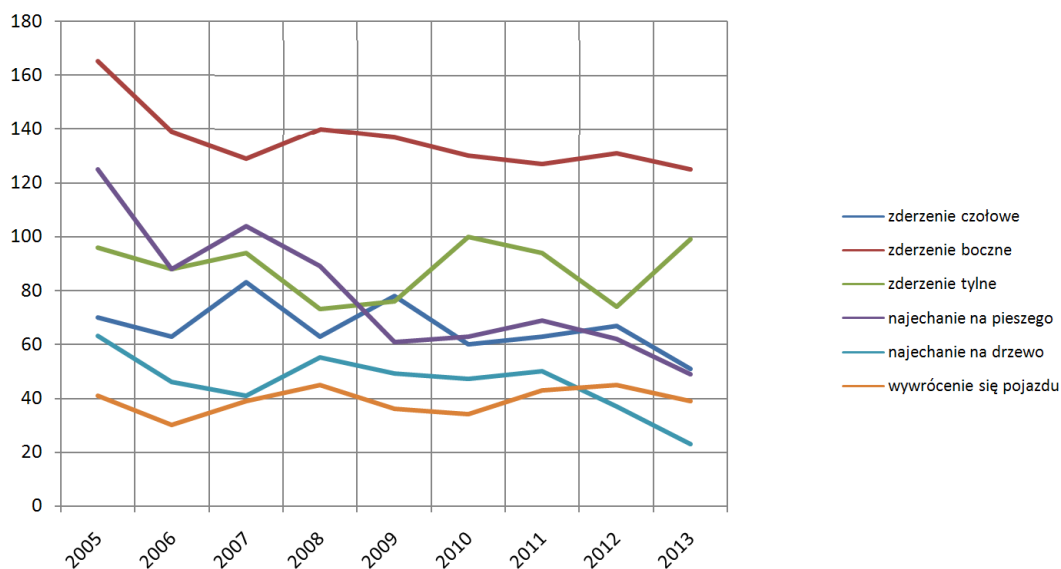
Biorąc pod uwagę wskaźnik liczby ofiar rannych na 100 wypadków danego typu gdzie obok najczęściej występujących wypadków drogowych jak zderzenia czołowe, boczne i tylne, uwagę zwracają wypadki związane z najechaniem na drzewo. Na skutek tego typu wypadków drogowych rannych zostało 32 osób co daje wartość wskaźnika liczby ofiar rannych na 100 wypadków na poziomie 139.



Ponadto w ramach niniejszego opracowania wykonano analizę porównawczą tendencji zmian najczęściej występujących rodzajów wypadków drogowych w minionych latach, które wyniki przedstawiono poniżej.

Tabl. 8.11. Zestawienie najczęściej występujących wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013

Rodzaje wypadków	Rok								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
zderzenie czołowe	70	63	83	63	78	60	63	67	51
zderzenie boczne	165	139	129	140	137	130	127	131	125
zderzenie tylne	96	88	94	73	76	100	94	74	99
najeżdżanie na pieszego	125	88	104	89	61	63	69	62	49
najeżdżanie na drzewo	63	46	41	55	49	47	50	37	23
wywrócenie się pojazdu	41	30	39	45	36	34	43	45	39



Rys. 8.7. Rozkład liczby najczęściej występujących rodzajów wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013

Utrzymującą się w ostatnich latach tendencja spadkowa wypadków drogowych ma bezpośrednie przełożenie na spadek liczby najczęściej występujących rodzajów wypadków drogowych. Niezmiennie od kilku lat dominującym rodzajem wypadków są zderzenia boczne pojazdów.



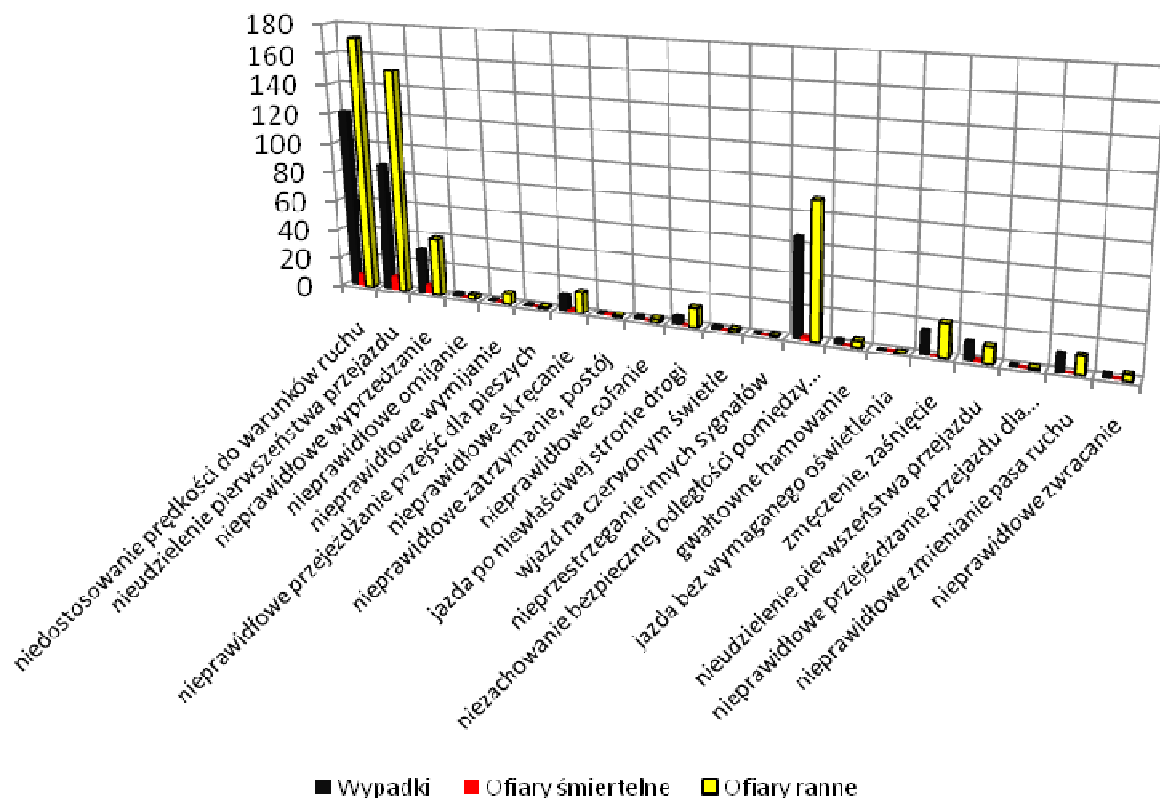
8.8. Analiza liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w odniesieniu do ich przyczyn

Tabl. 8.12. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do zachowania kierowców

Zachowanie kierowcy	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	439	23%	122	32%	8	29%	0	171	31%	1	7	140
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	299	16%	87	23%	9	32%	0	151	28%	0	10	174
nieprawidłowe wyprzedzanie	139	7%	31	8%	6	21%	0	39	7%	0	19	126
nieprawidłowe omijanie	22	1%	3	1%	0	0%	0	3	1%	0	0	100
nieprawidłowe wymijanie	45	2%	1	0%	0	0%	0	7	1%	0	0	700
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	1	0%	1	0%	0	0%	0	1	0%	0	0	100
nieprawidłowe skręcanie	42	2%	11	3%	1	4%	0	14	3%	0	9	127
nieprawidłowe zatrzymanie, postój	4	0%	2	1%	1	4%	0	1	0%	0	50	50
nieprawidłowe cofanie	39	2%	2	1%	0	0%	0	2	0%	0	0	100
jazda po niewłaściwej stronie drogi	11	1%	5	1%	0	0%	0	13	2%	0	0	260
wjazd na czerwonym świetle	16	1%	2	1%	0	0%	0	2	0%	0	0	100
nieprzestrzeganie innych sygnałów	8	0%	1	0%	0	0%	0	1	0%	0	0	100
niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	614	33%	66	17%	2	7%	0	90	16%	0	3	136
gwałtowne hamowanie	5	0%	3	1%	0	0%	0	4	1%	0	0	133
jazda bez wymaganego oświetlenia	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
zmęczenie, zaśnięcie	57	3%	16	4%	0	0%	0	22	4%	0	0	138
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	4	0%	12	3%	1	4%	1	11	2%	11	8	92
nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerów	1	0%	1	0%	0	0%	0	1	0%	0	0	100
nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	121	6%	12	3%	0	0%	0	12	2%	0	0	100
nieprawidłowe zwracanie	8	0%	3	1%	0	0%	0	4	1%	0	0	133
Razem	1876	100%	381	100%	28	100%	1	549	100%	12		



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku



Rys. 8.8. Rozkład liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do zachowań kierowców

Tabl. 8.13. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do zachowania pieszych

Zachowanie pieszego	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
stanie, leżenie na jezdni	0	0%	2	1%	0	0%	0	2	0%	2	0	100
chodzenie nieprawidłową stroną jezdni	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
wejście na jezdnię przy czerwonym jezdni	3	0%	3	1%	0	0%	0	3	1%	3	0	100
nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	8	0%	20	5%	5	18%	5	17	3%	16	25	85
nieostrożne wejście na jezdnię z za pojazdu, przeszkody	0	0%	1	0%	0	0%	0	1	0%	1	0	100
Zatrzymanie, cofnięcie się	2	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
Przekraczanie jezdni w nieodwołalnym miejscu	1	0%	3	1%	1	4%	1	2	0%	2	33	67
Razem	15	100%	29	100%	6	100%	6	25	100%	24		



Tabl. 8.14. Inne przyczyny wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Inne przyczyny	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi		
pożar pojazdu	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	37	2%	2	1%	0	0%	0	5	1%	0	0	250
niewłaściwy stan jezdni	25	1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
nieprawidłowo działająca zapor. Rogatka	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
obiekty, zwierze na drodze	245	13%	4	1%	0	0%	0	7	1%	0	0	175
nagle zaślabnięcie kierującego	7	0%	5	1%	0	0%	0	5	1%	0	0	100
oślepienie przez inny pojazd lub słońce	3	0%	1	0%	0	0%	0	1	0%	0	0	100
Z winy pasażera	1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0	0
inne, nieustalone	126	7%	26	7%	9	36%	0	32	5%	0	35	123
Razem	446	100%	38	100%	9	100%	0	50	100%	0		

Analiza zdarzeń drogowych i ich ofiar w odniesieniu do przyczyn ich powstawania pokazuje, iż do największej liczby zdarzeń drogowych doszło w wyniku nieprawidłowych zachowań kierowców - 1876 kolizji drogowych (co stanowi 80% ogółu), 381 wypadków (85%). W wypadkach, do których doszło z winy kierowcy śmierć poniosło 28 osób (65%), a rannych zostało 549 osób (88%).

Najczęstszą przyczyną wypadków drogowych było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (przyczyna 32% wypadków powstałych z winy kierowców) oraz nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (23% wypadków)

Biorąc pod uwagę zachowanie pieszych w ruchu drogowym/ulicznym należy zauważyć, iż w 29 wypadkach drogowych, których przyczyną było niewłaściwe zachowanie niechronionych uczestników ruchu śmierć poniosło 6 osób (w przypadku wypadków drogowych powstałych z winy kierowcy była to 1 osoba), a 25 osób zostało rannych (w przypadku wypadków drogowych powstałych z winy kierowcy było to 12 osób).

Biorąc pod uwagę wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, do których dochodziło z najczęściej występujących przyczyn, najcięższe w skutkach były wypadki drogowe powstałe na skutek nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz

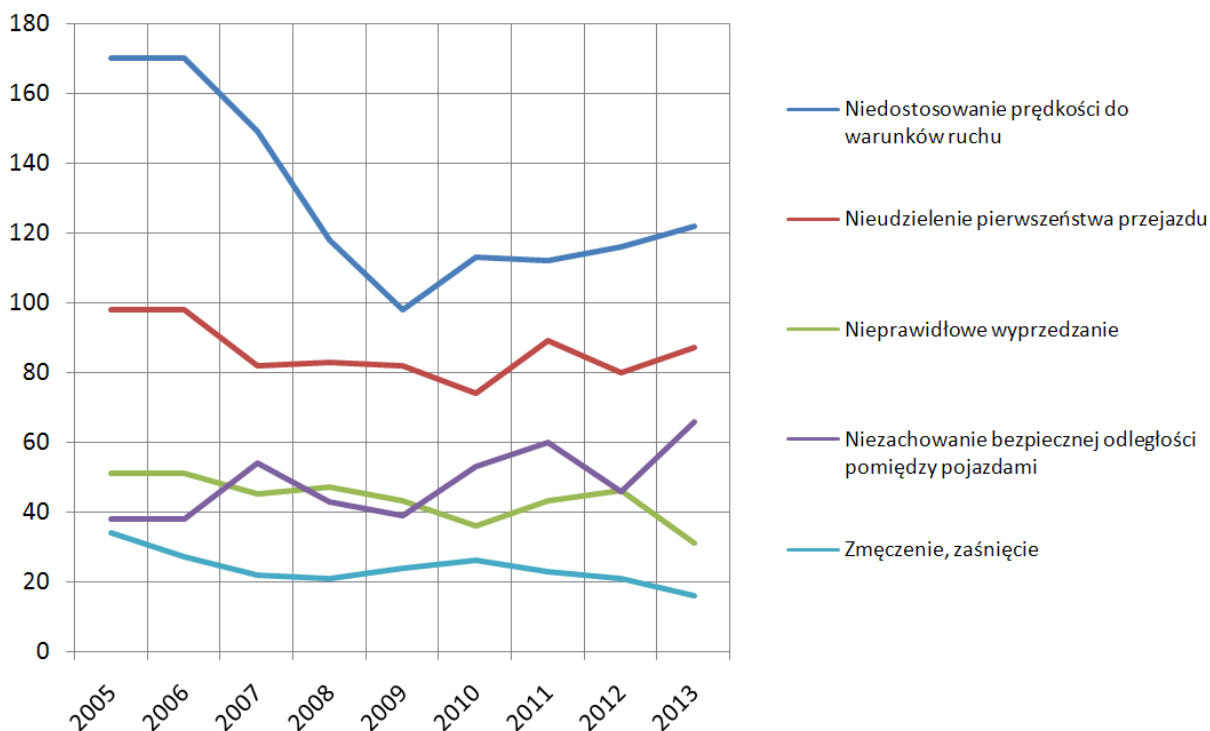


niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Spośród 87 (nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu) i 122 (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu) wypadków drogowych śmierć poniosło odpowiednio 9 i 8 osób co daje wskaźnik o wartości odpowiednio 10 i 7 osób na 100 wypadków tego typu. Na uwagę zasługuje wysoka wartość wskaźników wypadków drogowych spowodowanych poprzez nieprawidłowe manewry wyprzedzania oraz skręcania.

Ponadto w ramach niniejszego opracowania wykonano analizę porównawczą tendencji zmian najczęstszych przyczyn wypadków drogowych w minionych latach, której wyniki przedstawiono poniżej.

Tabl. 8.9. Zestawienie najczęściej występujących przyczyn wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013

Przyczyna wypadków	Rok								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	170	170	149	118	98	113	112	116	122
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	98	98	82	83	82	74	89	80	87
Nieprawidłowe wyprzedzanie	51	51	45	47	43	36	43	46	31
Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	38	38	54	43	39	53	60	46	66
Zmęczenie, zaśnięcie	34	27	22	21	24	26	23	21	16



Rys. 8.4. Rozkład liczby najczęściej występujących przyczyn wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013

Utrzymującą się w ostatnich latach tendencja spadkowa wypadków drogowych ma bezpośrednie przełożenie na spadek liczby najczęściej występujących przyczyn wypadków drogowych. Na uwagę zasługuje jedynie niewielki wzrost na przełomie ostatnich lat wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz nieprawidłowym wyprzedzaniem.

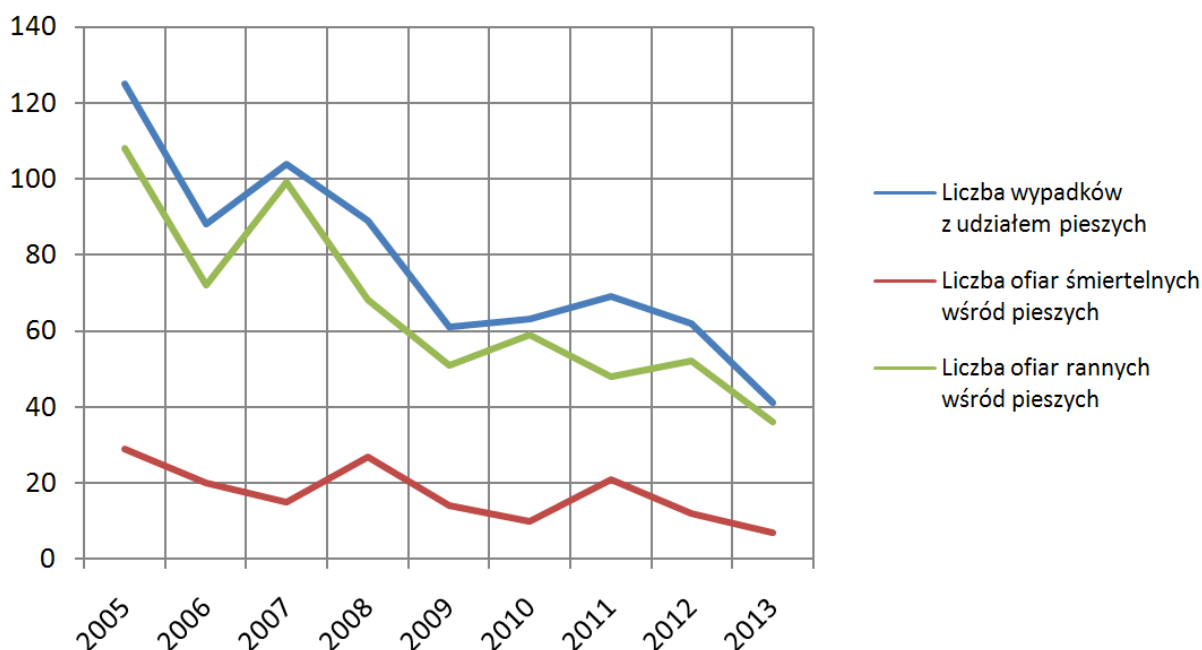


8.9. Stan bezpieczeństwa pieszych na ciągu pomorskich dróg krajowych województwa pomorskiego

Z uwagi na znaczące pogorszenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (pieszych) w roku 2011, w ramach niniejszego opracowania wykonano analizę mającą na celu sprawdzenie zmian liczby wypadków i ich ofiar wśród pieszych na przestrzeni ostatnich 8 lat. Synteza wyników została przedstawiona poniżej.

Tabl. 8.10. Zestawienie liczby wypadków i ofiar wśród pieszych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013

Przyczyna wypadków	Rok								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Liczba wypadków z udziałem pieszych	125	88	104	89	61	63	69	62	41
Liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych	29	20	15	27	14	10	21	12	7
Liczba ofiar rannych wśród pieszych	108	72	99	68	51	59	48	52	36



Rys. 8.4. Rozkład liczby wypadków i ofiar wśród pieszych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2005-2013



Po znaczącym wzroście liczby ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu w roku 2011 w roku 2013 można zaobserwować dalszy trend spadkowy tego typu wypadków drogowych i ich ofiar. Liczba wypadków z udziałem pieszych jak i liczba ofiar wypadków drogowych wśród grupy niechronionych uczestników ruchu w roku 2013 uległa znaczącej poprawie i osiągnęła najniższe wartości w odniesieniu do ostatnich lat.

Najczęstszą przyczyną wypadków drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu w 2013 roku było nieudzielenie pierwszeństwa pieszym oraz nieostrożne wejście pieszych na jezdnię.

8.10. Wypadki spowodowane przez kierowców pod wpływem alkoholu

W 2013 roku odnotowano 13 wypadków (2,9% ogółu) i 39 kolizji (1,6% ogółu) drogowych, które spowodowane były przez kierowców będących pod wpływem alkoholu. W wypadkach tych zginęły 2 osoby (5% ogółu) a rannych zostało 15 osób (2,4% ogółu).

Najczęstszą przyczyną zdarzeń było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (6 wypadków).



8.11. Analiza zdarzeń drogowych pod względem wieku i płci sprawców i ofiar

W ramach niniejszego opracowania dokonano analizy w podziale na wiek i płeć sprawców i ofiar zdarzeń drogowych.

Tabl. 8.11. Liczba sprawców i ofiar wypadków drogowych w podziale na płeć na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Płeć	Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne	
	Sprawcy	Ogółem	Sprawcy	Ogółem
Kobieta	1	8	58	243
Mężczyzna	19	35	122	376
Razem	20	43	180	619

Tabl. 8.12. Liczba ofiar wypadków drogowych w podziale na płeć i rodzaj uczestników na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Płeć	Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	Kierowca	Pasażer	Pieszy	Kierowca	Pasażer	Pieszy
Kobieta	2	5	1	92	137	14
Mężczyzna	25	4	6	229	125	22
Razem	27	9	7	321	262	36
	43			619		

Tabl. 8.13. Struktura wiekowa sprawców i ofiar wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Wiek	Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne	
	Sprawcy	Ogółem	Sprawcy	Ogółem
<15	0	0	3	63
15-18	2	3	5	34
19-25	5	8	32	89
26-30	2	3	27	72
31-40	4	5	39	118
41-50	1	5	28	96
51-60	6	12	27	74
>60	0	7	18	71
nieokreślony	0	0	1	2
Razem	20	43	180	619



Tabl. 8.14. Liczba sprawców kolizji drogowych w podziale na płeć na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Płeć	Sprawcy	Ogółem
Kobieta	410	834
Mężczyzna	1783	3303
nieokreślona	140	157
Razem	2333	4294

Tabl. 8.15. Liczba uczestników kolizji drogowych w podziale na płeć i rodzaj uczestników na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Płeć	Kierowca	Pasażer	Pieszy
Kobieta	827	2	5
Mężczyzna	3292	2	9
nieokreślona	153	0	4
Razem	4272	4	18
	4294		

Tabl. 8.16. Struktura wiekowa sprawców i ofiar wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Wiek	Sprawcy	Ogółem
<15	0	2
15-18	27	41
19-25	410	694
26-30	327	647
31-40	552	1133
41-50	339	661
51-60	309	577
>60	220	371
nieokreślony	149	168
Razem	2333	4294

Analiza sprawców zdarzeń drogowych wskazuje iż grupą wiekową o największym stopniu ryzyka powodującą wypadki drogowe są osoby w wieku 19-25 lat oraz 31-40 lat. Na uwagę zasługuje fakt, iż 28% wszystkich ofiar śmiertelnych stanowią osoby starsze w wieku 51-60 lat, natomiast 20% ofiar rannych stanowiły osoby w wieku 31-40 lat. W przypadku kolizji drogowych najczęstszymi ich sprawcami jak i uczestnikami były osoby wieku 31-40 lat. Analizując powyższe wyniki obliczeń można stwierdzić, iż grupą osób, która najczęściej powoduje oraz jest uczestnikami zdarzeń drogowych to osoby w wieku 31-40 lat.



9. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA CIĄGI DROGOWE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku administruje dwunastoma drogami krajowymi o łącznej długości nieco ponad 871 km. W skład dróg objętych zakresem raportu wchodzi:

- autostrada A1 (65,8 km),
- drogi ekspresowe: S6 (54,9 km), S7 (17,8 km),
- drogi krajowe: 6 (99,6 km), 7 (38,5 km), 20 (140,5 km), 21 (69,9 km), 22 (167,7 km), 25 (53,3 km), 90 (11,9 km), 91 (73,7 km).

W ramach niniejszego opracowania dokonano szczegółowej analizy zdarzeń drogowych i ich ofiar w podziale na poszczególne ciągi dróg krajowych, której wyniki w formie tabelarycznej i graficznej przedstawiono poniżej.

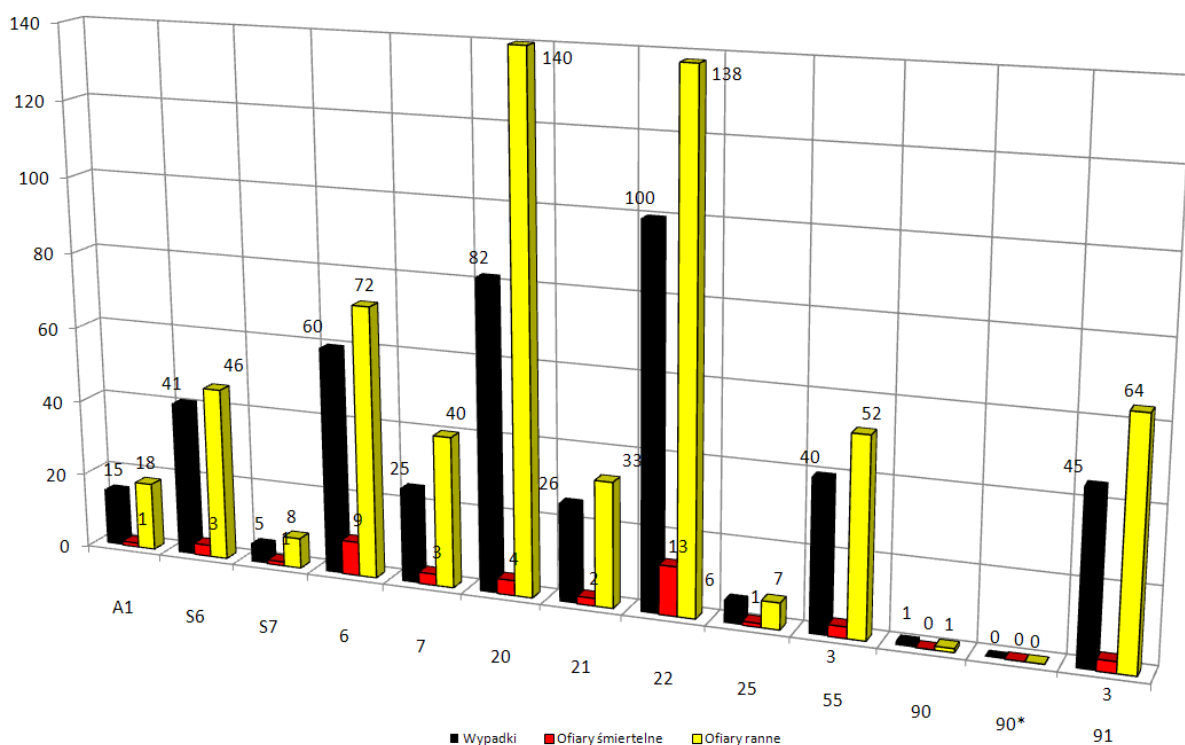
Tabl. 9.1. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013

Nr drogi	Kolizje		Wypadki		Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne			Koszty [mln zł]
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	piesi	-	[%]	piesi	
A1	121	5,2%	15	3%	1	2%	0	18	3%	0	11,70 zł
S6	61	2,6%	41	9%	3	7%	0	46	7%	0	18,53 zł
S7	31	1,3%	5	1%	1	2%	0	8	1%	0	4,79 zł
6	536	23,0%	60	13%	9	21%	1	72	12%	8	52,11 zł
7	188	8,1%	25	6%	3	7%	1	40	6%	1	21,89 zł
20	320	13,7%	82	18%	4	9%	1	140	23%	9	50,61 zł
21	176	7,5%	26	6%	2	5%	1	33	5%	1	18,18 zł
22	472	20,2%	100	22%	13	30%	2	138	22%	9	70,23 zł
25	76	3,3%	6	1%	1	2%	0	7	1%	1	6,57 zł
55	184	7,9%	40	9%	3	7%	1	52	8%	2	24,17 zł
90	2	0,1%	1	0%	0	0%	0	1	0%	0	0,35 zł
90*	2	0,1%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0,09 zł
91	164	7,0%	45	10%	3	7%	0	64	10%	5	25,84 zł
Razem	2333	100%	446	100%	43	100%	7	619	100%	36	305,07 zł

*stary przebieg DK90



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku



Rys. 9.1. Rozkład liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w odniesieniu do ciągów drogowych (* stary przebieg DK90)

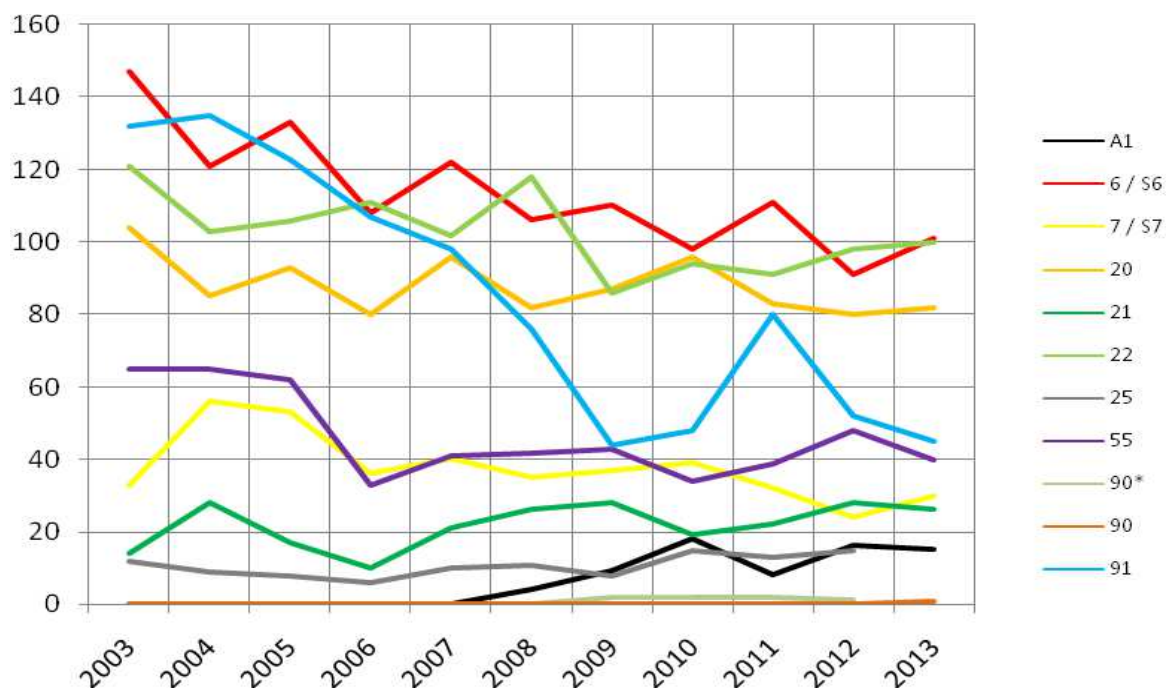


*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

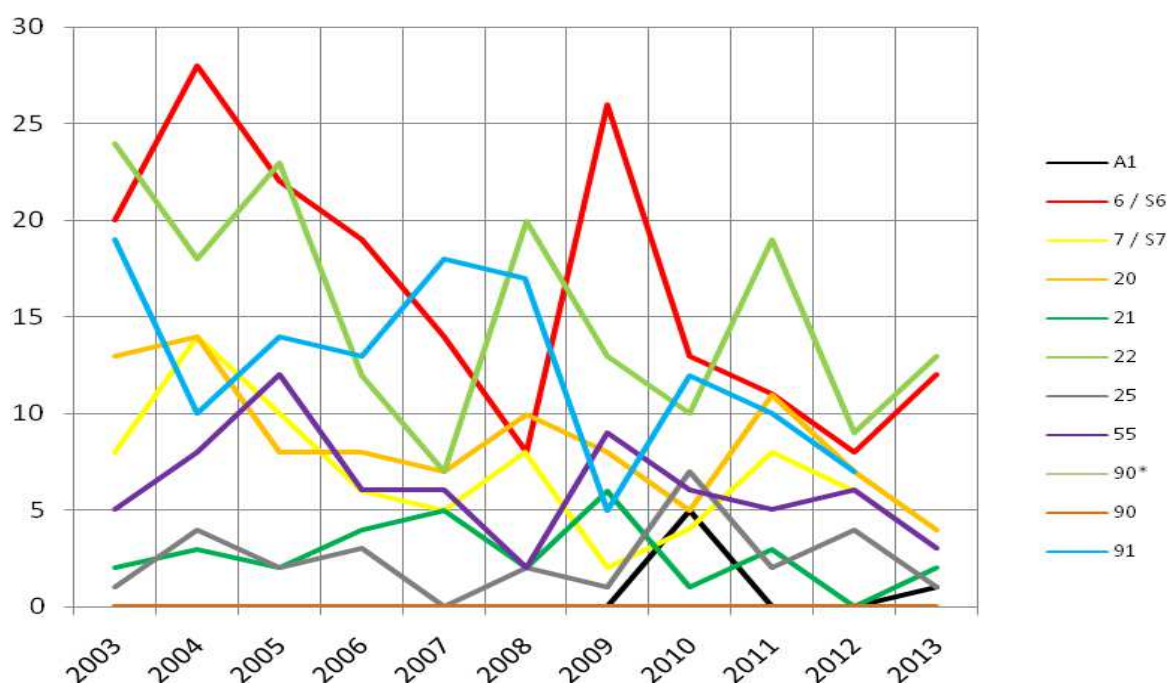
Tabl. 9.2. Wypadki drogowe i ich ofiary na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2003-2013

Nr drogi	dane	Rok analizy										
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
A1	wypadki	0	0	0	0	0	4	9	18	8	16	15
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1
	ofiary ranne	0	0	0	0	0	6	12	34	9	27	18
6 / S6	wypadki	147	121	133	108	122	106	110	98	111	91	101
	ofiary śmiertelne	20	28	22	19	14	8	26	13	11	8	12
	ofiary ranne	191	158	185	165	188	155	133	113	154	143	118
7 / S7	wypadki	33	56	53	36	40	35	37	39	32	24	30
	ofiary śmiertelne	8	14	10	6	5	8	2	4	8	6	4
	ofiary ranne	50	87	79	64	54	53	59	73	48	35	48
20	wypadki	104	85	93	80	96	82	87	96	83	80	82
	ofiary śmiertelne	13	14	8	8	7	10	8	5	11	7	4
	ofiary ranne	158	123	128	105	160	119	135	150	120	102	140
21	wypadki	14	28	17	10	21	26	28	19	22	28	26
	ofiary śmiertelne	2	3	2	4	5	2	6	1	3	0	2
	ofiary ranne	14	36	23	11	31	28	42	29	23	45	33
22	wypadki	121	103	106	111	102	118	86	94	91	98	100
	ofiary śmiertelne	24	18	23	12	7	20	13	10	19	9	13
	ofiary ranne	156	137	144	136	134	157	130	127	125	159	138
25	wypadki	12	9	8	6	10	11	8	15	13	15	6
	ofiary śmiertelne	1	4	2	3	0	2	1	7	2	4	1
	ofiary ranne	14	10	15	6	17	19	13	20	14	22	7
55	wypadki	65	65	62	33	41	42	43	34	39	48	40
	ofiary śmiertelne	5	8	12	6	6	2	9	6	5	6	3
	ofiary ranne	90	94	98	58	50	65	59	37	59	64	52
90	wypadki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
90*	wypadki	0	0	0	0	0	0	2	2	2	1	0
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	0	0	0	0	0	9	2	2	1	0
91	wypadki	132	135	123	107	98	76	44	48	80	52	45
	ofiary śmiertelne	19	10	14	13	18	17	5	12	10	7	3
	ofiary ranne	208	195	189	156	155	101	64	75	100	74	64
Razem	wypadki	628	602	595	491	530	500	454	463	481	453	446
	ofiary śmiertelne	92	99	93	71	62	69	70	63	69	47	43
	ofiary ranne	881	840	861	701	789	703	656	660	654	672	619

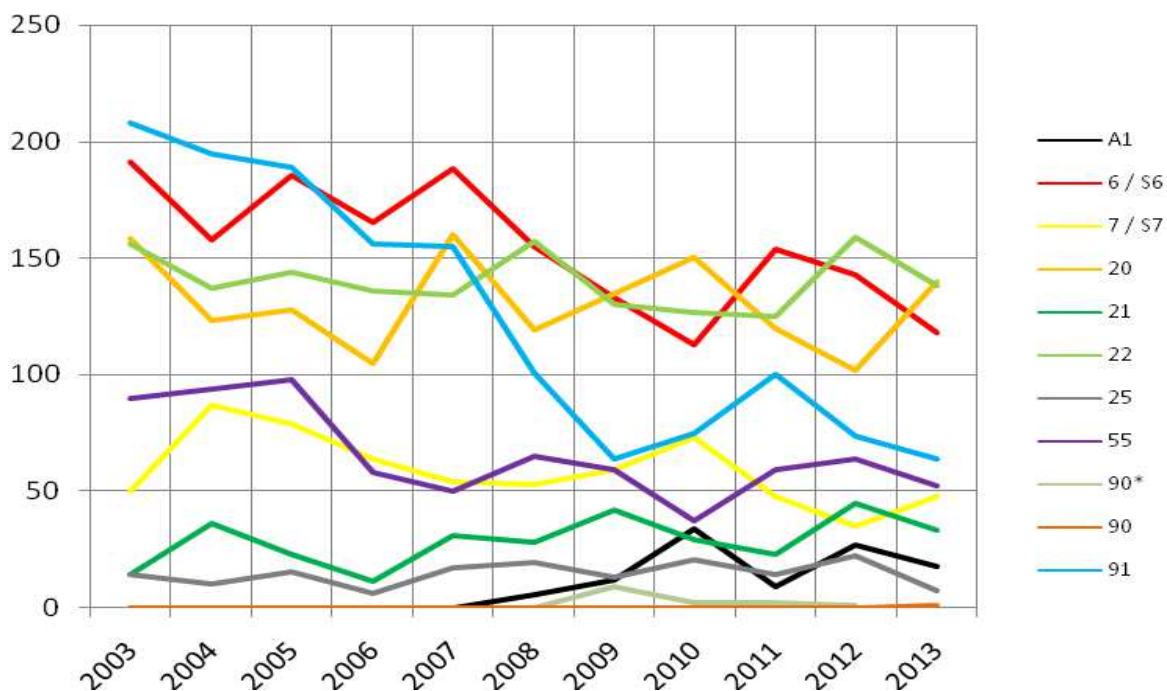
*stary przebieg DK90



Rys. 9.2. Rozkład liczby wypadków drogowych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2003-2013 w odniesieniu do ciągów drogowych



Rys. 9.3. Rozkład liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2003-2013 w odniesieniu do ciągów drogowych



Rys. 9.4. Rozkład liczby ofiar rannych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2003-2013 w odniesieniu do ciągów drogowych

Analiza bezwzględnych wartości ilości zdarzeń drogowych i ich ofiar wskazuje, iż w 2013 roku do największej liczby wypadków drogowych doszło na DK nr 22 (100 wypadków drogowych) oraz 6/S6 (101).

Z uwagi na to, iż każdy z ciągów pomorskich dróg krajowych posiada odmienne charakterystyczne cechy mające wpływ na sposób opisanie i przedstawienia poziomu bezpieczeństwa poniżej przedstawiono analizę poziomu bezpieczeństwa z użyciem wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego.



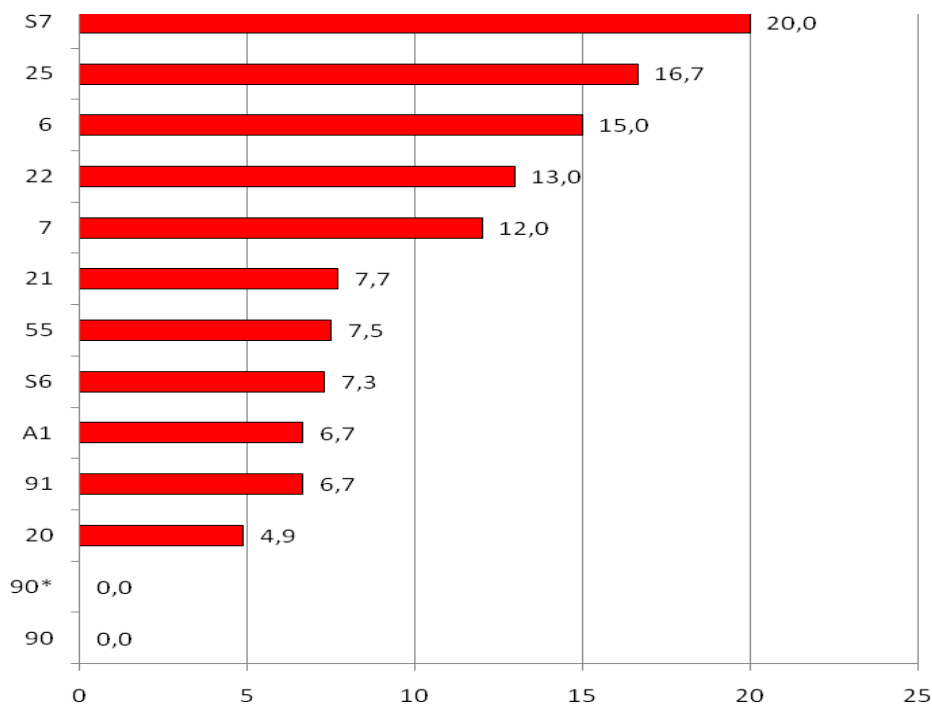
9.1. Wskaźniki wypadków drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych

Dla lepszego zobrazowania i porównania poziomu bezpieczeństwa ruchu na poszczególnych ciągach dróg krajowych województwa pomorskiego dokonano obliczeń wskaźników poziomu bezpieczeństwa dla poszczególnych ich ciągów. Zestawienie wyników obliczeń przedstawiono poniżej w formie tabelarycznej i graficznej.

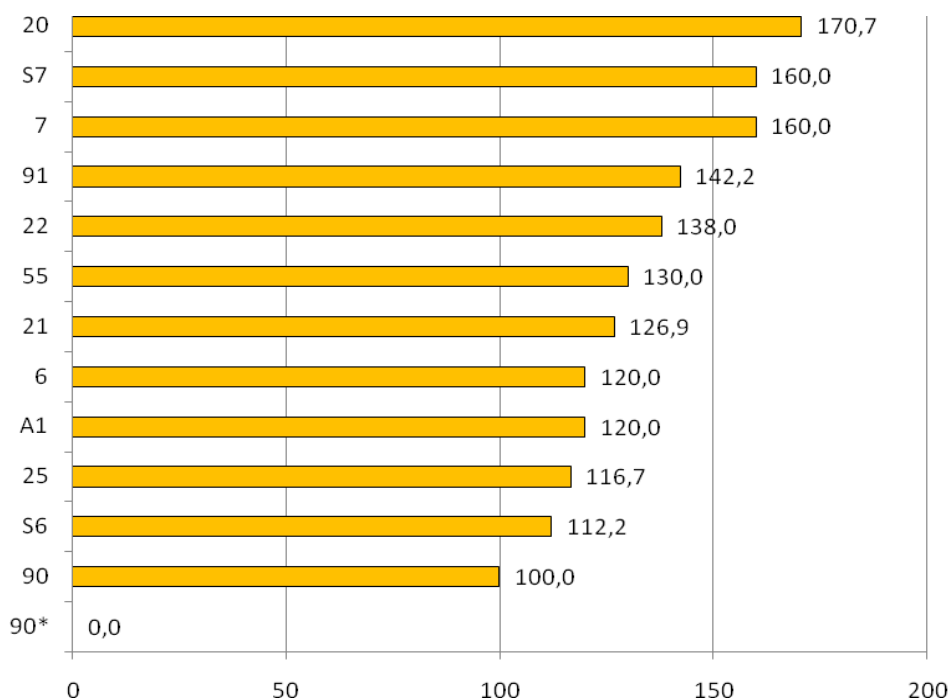
Tabl. 9.3. Wskaźniki wypadków drogowych na poszczególnych ciągach pomorskich dróg krajowych

Nr drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Długość drogi [km]	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków	Liczba wypadków na 100 km	Liczba zabitych na 1000km	liczba rannych na 1000km
6	60	9	72	99,553	15,0	120,0	60,3	90,4	723,2
7	25	3	40	38,541	12,0	160,0	64,9	77,8	1 037,9
20	82	4	140	140,531	4,9	170,7	58,4	28,5	996,2
21	26	2	33	69,985	7,7	126,9	37,2	28,6	471,5
22	100	13	138	167,596	13,0	138,0	59,7	77,6	823,4
25	6	1	7	52,895	16,7	116,7	11,3	18,9	132,3
55	40	3	52	78,132	7,5	130,0	51,2	38,4	665,5
90	1	0	1	11,928	0,0	100,0	8,4	0,0	83,8
90*	0	0	0	15,145	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
91	45	3	64	73,734	6,7	142,2	61,0	40,7	868,0
A1	15	1	18	65,789	6,7	120,0	22,8	15,2	273,6
S6	41	3	46	54,967	7,3	112,2	74,6	54,6	836,9
S7	5	1	8	17,860	20,0	160,0	28,0	56,0	447,9
Razem	446	43	619	871,511	9,6	138,8	51,2	49,3	710,3

*stary przebieg DK90



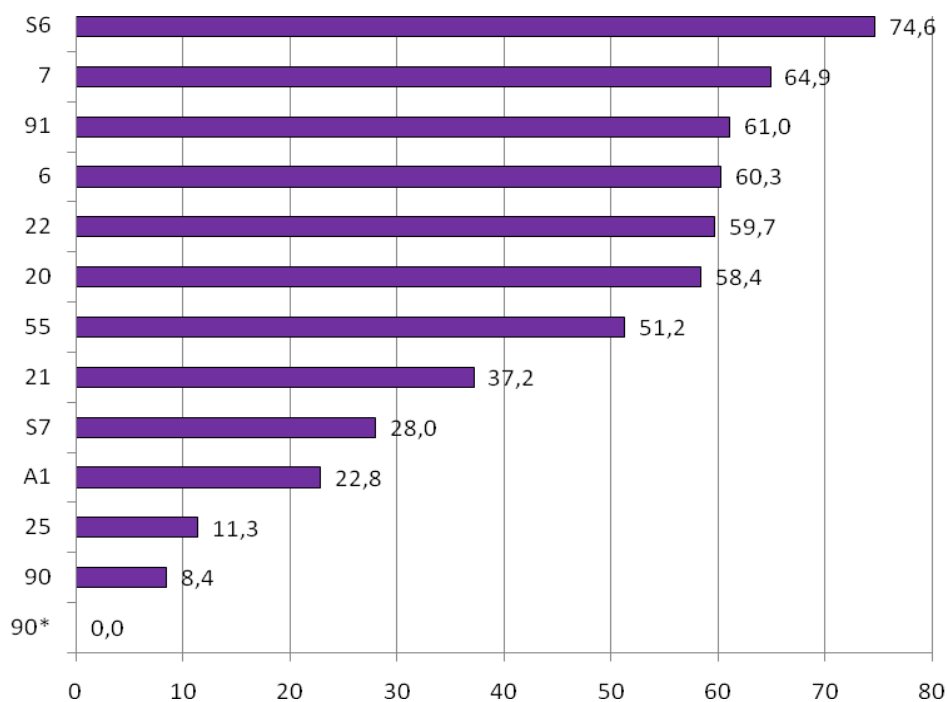
Rys. 9.5. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków
w poszczególnych ciągach dróg krajowych woj. pomorskiego



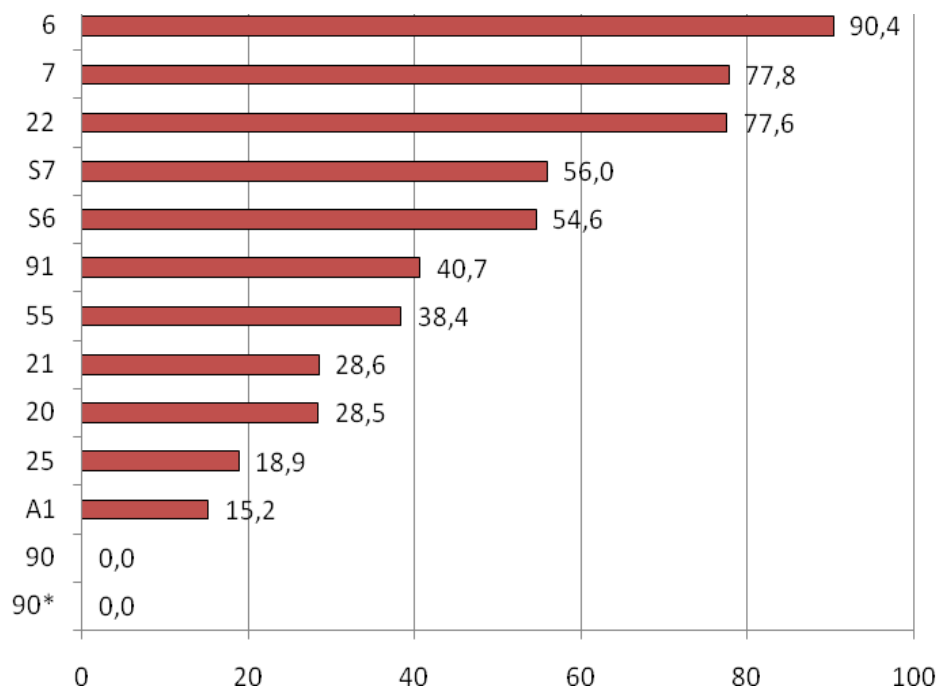
Rys. 9.6. Wskaźnik liczby ofiar rannych na 100 wypadków
w poszczególnych ciągach dróg krajowych woj. pomorskiego



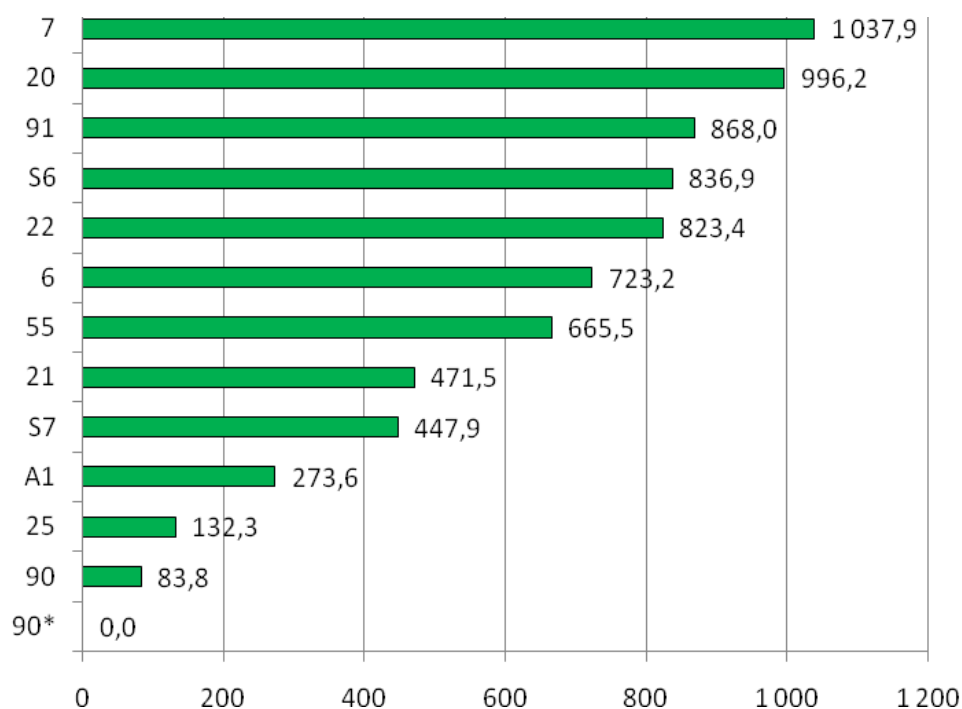
*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



*Rys. 9.7. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100km drogi
dla poszczególnych ciągów dróg krajowych*



*Rys. 9.8. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 1000km drogi
dla poszczególnych ciągów dróg krajowych*



Rys. 9.9. Wskaźnik liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych na 1000km drogi dla poszczególnych ciągów dróg krajowych

Analiza powyższych wskaźników bezpieczeństwa ruchu wskazuje, że najniebezpieczniejszą drogą krajową na obszarze województwa pomorskiego jest droga krajowa nr 7. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100km drogi oraz wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych i rannych na 1000km drogi przyjmują najwyższe wartości w porównaniu z innymi drogami krajowymi.

Biorąc pod uwagę przyjęte wskaźniki liczby wypadków drogowych i ich ofiar można wywnioskować, iż do najbezpieczniejszych dróg krajowych administrowanych w województwie pomorskich należą drogi krajowe nr 90, autostrada A1.

Na uwagę zasługuje wysoka pozycja w zestawieniu poszczególnych wartości wskaźników brd dróg ekspresowych S6 i S7. Wynika to z faktu, iż drogi te są kluczowymi ciągami komunikacyjnym województwa pomorskiego, które nie tylko prowadzą ruch tranzytowy i łączą Wybrzeże oraz Trójmiasto z południową częścią Polski ale również pełnią funkcję obwodnicy Gdańskiego Okręgu Przemysłowego a także pośrednio dojazdu do licznych obiektów handlowo – usługowych zlokalizowanych w bezpośrednim ich otoczeniu. Wysoka prędkość, duże natężenie ruchu tranzytowego w połączeniu z ruchem lokalnym (połączenie Trójmiasta z miejscowościami znajdującymi w najbliższym regionie analizowanego okręgu)



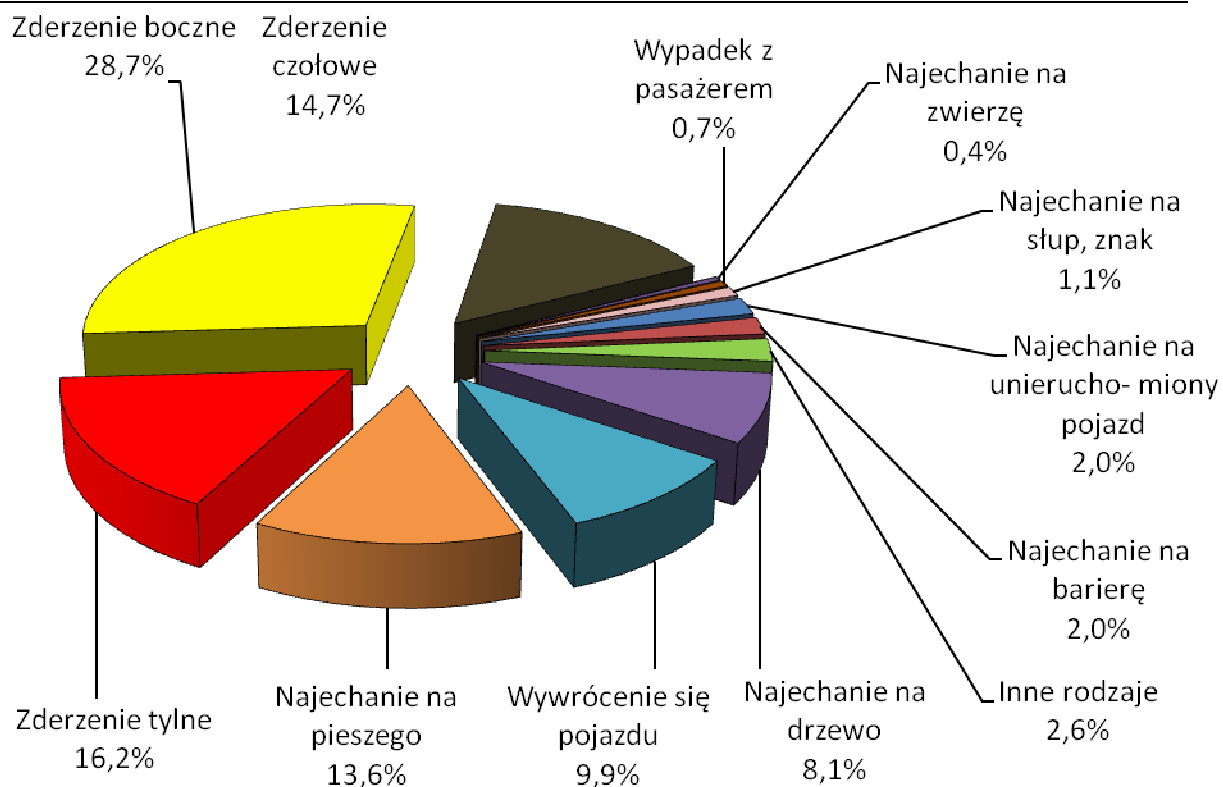
sprawia, iż ryzyko powstawania sytuacji konfliktowych jest bardzo duże. Należy w tym miejscu zaznaczyć że przyczyną 28% wszystkich wypadków jakie w 2013 roku odnotowano na drodze ekspresowej S6 było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.

9.2. Struktura rodzajowa zdarzeń drogowych w podziale na ciągi dróg krajowych

Tabl. 9.4. Struktura rodzajowa kolizji drogowych w podziale na ciągi dróg krajowych

Nr drogi	Kolizje drogowe													
	Zderzenie czołowe	Zderzenie boczne	Zderzenie tylne	Najeżdżanie na pieszego	Najeżdżanie na unieruchomiony pojazd	Najeżdżanie na drzewo	Najeżdżanie na słup, znak	Najeżdżanie na barierę	Najeżdżanie na zaporę kolejową	Najeżdżanie na dziurę, wybój, garb	Najeżdżanie na zwierzę	Wywrócenie się pojazdu	Wypadek z pasażerem	Inne rodzaje
A1	2	11	14	0	3	0	4	62	0	0	3	6	0	16
S6	3	13	22	0	1	0	0	11	0	0	6	1	0	4
S7	0	3	13	0	1	1	0	4	0	0	3	1	0	5
6	17	164	239	3	11	5	12	9	2	0	35	18	0	21
7	0	40	85	0	4	2	6	6	0	0	13	4	1	27
20	11	91	111	1	5	7	8	4	0	6	30	11	0	35
21	8	37	51	0	4	1	8	7	0	0	25	12	1	22
22	9	166	135	3	16	7	19	5	0	4	53	12	0	43
25	2	25	20	2	2	2	1	1	0	1	7	10	0	3
55	6	54	41	3	6	10	3	2	2	4	17	12	0	24
90	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
90*	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
91	4	51	62	1	0	0	5	6	0	0	14	4	0	17
Razem	62	657	793	13	53	36	66	117	4	15	207	91	2	217
2333														

*stary przebieg DK90



Rys. 9.10. Struktura rodzajowa kolizji drogowych

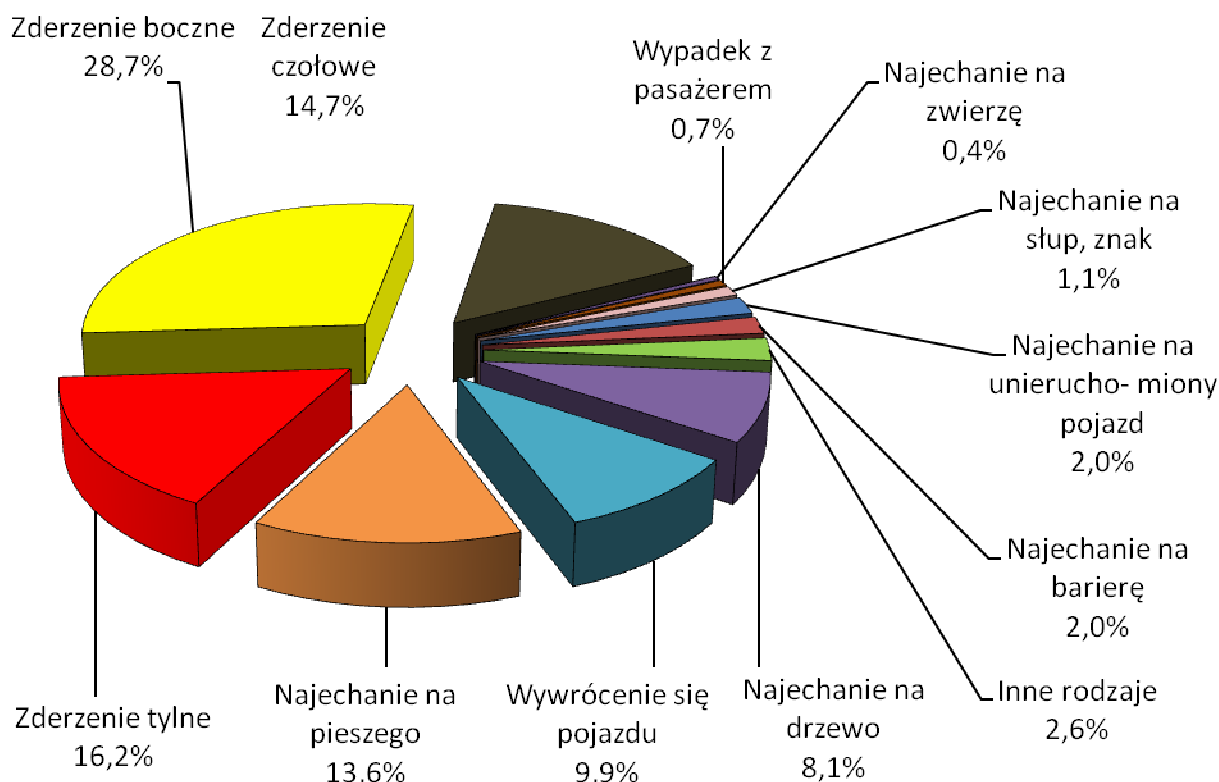


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

Tabl. 9.5. Struktura rodzajowa wypadków drogowych w podziale na ciągi dróg krajowych

Nr drogi	Dane	Wypadki drogowe													
		Zderzenie czołowe	Zderzenie boczne	Zderzenie tylne	Najeżdżanie na pieszo- go	Najeżdżanie na unieru- chomiony pojazd	Najeżdżanie na drzewo	Najeżdżanie na słup, znak	Najeżdżanie na barierę	Najeżdżanie na zaporę kolejową	Najeżdżanie na dziurę, wyboję, garb	Najeżdżanie na zwierzę	Wywrócenie się pojazdu	Wypadek z pasażerem	Inne rodzaje
A1	wypadki	0	1	2	0	1	0	1	4	0	0	0	6	0	0
	ofiary śmiertelne	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	0	2	0	1	0	1	6	0	0	0	8	0	0
S6	wypadki	0	10	17	1	3	0	0	7	0	0	0	3	0	0
	ofiary śmiertelne	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	ofiary ranne	0	10	22	0	3	0	0	8	0	0	0	3	0	0
S7	wypadki	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2
6	wypadki	10	12	16	10	0	4	0	1	0	0	0	4	0	3
	ofiary śmiertelne	3	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	13	11	25	8	0	6	0	1	0	0	0	5	0	3
7	wypadki	7	2	5	3	1	1	0	2	0	0	0	2	0	2
	ofiary śmiertelne	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	16	3	6	4	1	1	0	3	0	0	0	4	0	2
20	wypadki	12	23	13	12	3	2	0	0	0	0	0	12	1	4
	ofiary śmiertelne	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
	ofiary ranne	28	54	21	12	4	1	0	0	0	0	0	11	2	7
21	wypadki	0	12	4	2	0	2	0	0	0	0	0	2	1	3
	ofiary śmiertelne	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	15	5	1	0	2	0	0	0	0	0	6	1	3
22	wypadki	11	34	23	13	3	7	1	2	0	0	1	1	4	0
	ofiary śmiertelne	4	5	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	13	55	30	11	3	13	1	2	0	0	1	3	6	0
25	wypadki	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
	ofiary śmiertelne	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	1	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0
55	wypadki	5	9	7	3	2	6	0	0	0	0	0	4	4	0
	ofiary śmiertelne	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	8	9	14	2	2	7	0	0	0	0	0	4	6	0
90	wypadki	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90*	wypadki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary śmiertelne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ofiary ranne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	wypadki	5	20	11	4	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1
	ofiary śmiertelne	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	ofiary ranne	9	31	15	5	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0
Razem	wypadki	51	125	99	49	13	23	2	18	0	0	2	39	11	14
	ofiary śmiertelne	9	15	3	9	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1
	ofiary ranne	88	192	141	44	14	32	2	21	0	0	2	50	16	17
	wypadki	446													
	ofiary śmiertelne	43													
	ofiary ranne	619													

*stary przebieg DK90



Rys. 9.11. Struktura rodzajowa wypadków drogowych

Analiza struktury rodzajowej wypadków drogowych na pomorskich drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział W Gdańsku pokazuje, iż najczęściej występującymi rodzajami wypadków drogowych w 2013 roku były zderzenie boczne pojazdów w ruchu, które stanowiły niespełna 30% wszystkich wypadków drogowych.

9.3. Przyczyny zdarzeń drogowych w podziale na ciągi drogowe

Z uwagi na to, iż do zdecydowanej większości zdarzeń drogowych doszło z winy kierowców w skutek ich nieprawidłowego zachowania, analizę przyczyn zdarzeń drogowych w podziale na poszczególne ciągi pomorskich dróg krajowych wykonano tylko w odniesieniu do zachowań kierowców. Poniżej w formie tabelarycznej i graficznej przedstawiono wyniki przedmiotowej analizy.



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

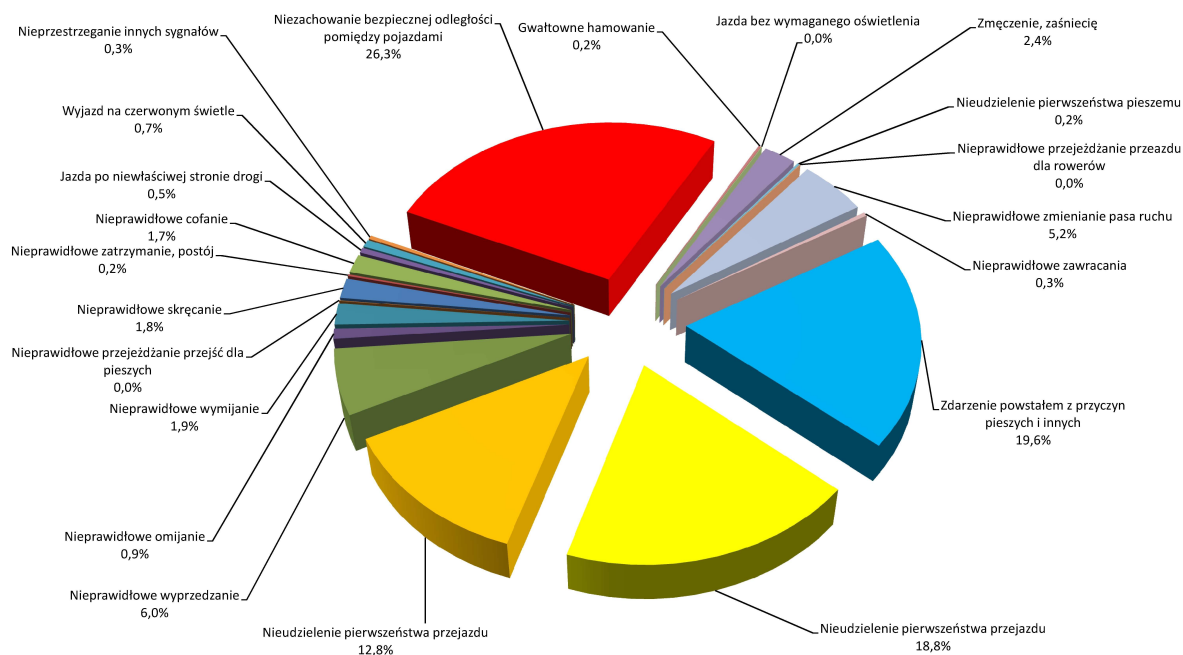
Tabl. 9.6. Przyczyny kolizji drogowych w podziale na ciągi dróg krajowych

Nr drogi	Kolizje drogowe																			Zdarzenie powstałe z przyczyn pieszych i innych	
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe omijanie	Nieprawidłowe wymijanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przez dla pieszych	Nieprawidłowe skręcanie	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	Nieprawidłowe cofanie	Jazda po niewłaściwej stronie drogi	Wyjazd na czerwonym świetle	Nieprzestrzeganie innych sygnałów	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	Gwałtowne hamowanie	Jazda bez wymaganego oświetlenia	Zmęczenie, zaśnięcie	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszoemu	Nieprawidłowe przejeżdżanie przez dla rowerów	Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu		Nieprawidłowe zawracanie
A1	60	0	1	2	0	0	1	2	2	0	0	1	5	0	0	18	0	0	5	1	23
S6	9	4	3	2	0	0	2	0	4	0	0	0	13	0	0	1	0	0	9	0	14
S7	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0	1	0	11
6	93	73	16	3	5	0	6	1	3	0	6	2	183	3	0	6	1	0	69	3	63
7	37	13	18	5	2	0	1	0	2	0	1	0	63	0	0	4	0	0	3	0	39
20	69	52	16	1	5	0	9	0	5	3	1	0	85	0	0	3	0	0	2	1	68
21	33	16	16	0	9	0	4	0	4	1	0	1	43	0	1	1	0	0	1	3	43
22	49	86	35	6	4	0	12	1	11	5	1	1	122	0	0	6	1	1	21	0	111
25	15	6	6	1	6	1	0	0	1	0	0	1	16	1	0	2	0	0	1	0	18
55	41	24	20	2	14	0	1	0	6	1	0	2	29	0	0	6	0	0	1	0	37
90	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
90*	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	28	24	5	0	0	0	5	0	1	1	7	0	44	0	0	10	2	0	8	0	29
Razem	439	299	139	22	45	1	42	4	39	11	16	8	614	5	1	57	4	1	121	8	457
2333																					

*stary przebieg DK90



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



Rys. 9.12. Przyczyny kolizji drogowych



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

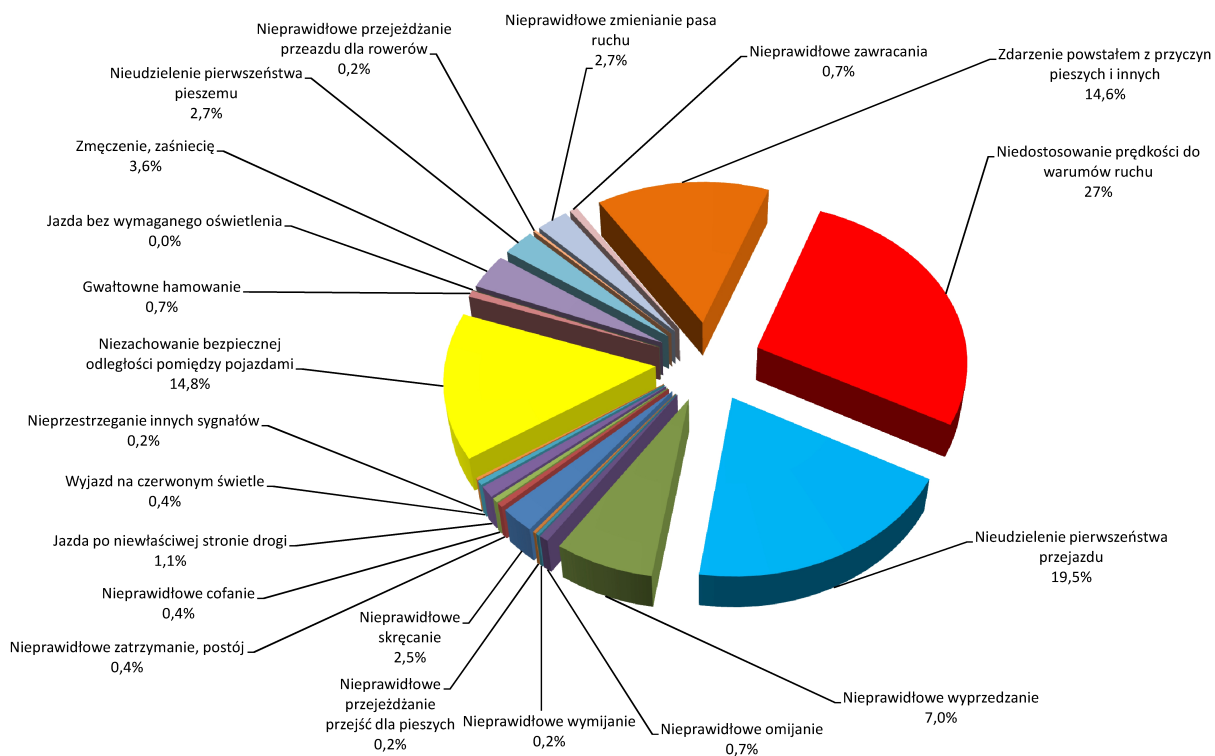
Tabl. 9.7. Przyczyny wypadków drogowych w podziale na ciągi dróg krajowych

Nr drogi	Wypadki drogowe																		Zdarzenie powstałem z przyczyn pieszych i innych		
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe omijanie	Nieprawidłowe wymijanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przez dla pieszych	Nieprawidłowe skręcanie	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	Nieprawidłowe cofanie	Jazda po niewłaściwej stronie drogi	Wyjazd na czerwonym świetle	Nieprzestrzeganie innych sygnałów	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	Gwałtowne hamowanie	Jazda bez wymaganego oświetlenia	Zmęczenie, zaśnięcie	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	Nieprawidłowe przejeżdżanie przazdu dla rowerów		Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	Nieprawidłowe zawracania
A1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1
S6	15	5	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	1	0	1	7	0	2
S7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
6	14	8	2	0	0	1	2	0	0	1	0	0	9	1	0	4	4	0	2	0	12
7	8	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	4
20	23	20	5	0	1	0	1	0	1	1	0	1	13	1	0	3	4	0	0	1	7
21	7	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	2	4
22	15	29	8	2	0	0	2	0	1	2	1	0	15	0	0	4	2	0	1	0	18
25	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
55	15	3	5	0	0	0	3	0	0	1	0	0	6	0	0	0	1	0	1	0	5
90	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	11	12	3	0	0	0	3	0	0	0	1	0	7	0	0	1	0	0	0	0	7
Razem	122	87	31	3	1	1	11	2	2	5	2	1	66	3	0	16	12	1	12	3	65
446																					

*stary przebieg DK90



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



Rys. 9.13. Przyczyny wypadków drogowych



10. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA REJONY GDDKiA O. W GDAŃSKU

10.1. Zestawienie dróg krajowych dla poszczególnych rejonów

Tabl. 10.1. Zestawienie ciągów dróg krajowych w podziale na rejon GDDKiA

Rejon	Nr drogi	km początku	km końca	długość
Człuchów	22	205,748	232,352	26,604
	22	234,854	242,129	7,275
	22	253,886	323,714	69,828
	22c	0	2,602	2,602
	22d	0	12,767	12,767
	25	21,955	74,85	52,895
	25b	0	0,372	0,372
Gdańsk	6	274,52	309,011	34,491
	S6	311,861	350,59	38,729
	7	0	7,182	7,182
	7	36,987	68,346	31,359
	S7	0	17,86	17,86
	20	297,486	312,401	14,915
	55	2,23	12,2	9,97
Kościerzyna	20	171,433	224,69	53,257
	20	225,843	297,486	71,643
	20b	0	0,716	0,716
	21	0	11,382	11,382
Słupsk	6	194,66	201,844	7,184
	6	216,642	274,52	57,878
	S6	0	16,319	16,319
	21	11,382	54,635	43,253
	21	61,559	76,909	15,35
Tczew	22	323,714	372,234	48,52
	55	12,2	80,362	68,162
	90	0	11,928	11,928
	91	16,7	90,434	73,734
	A1	0	65,789	65,789

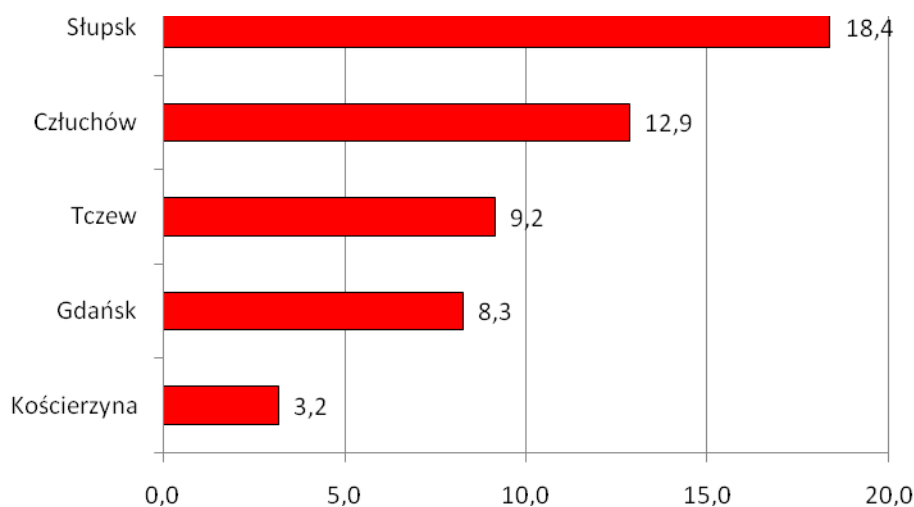


10.2. Wskaźniki wypadków drogowych na sieci pomorskich dróg krajowych w podziale na Rejony GDDKiA O. Gdańsk

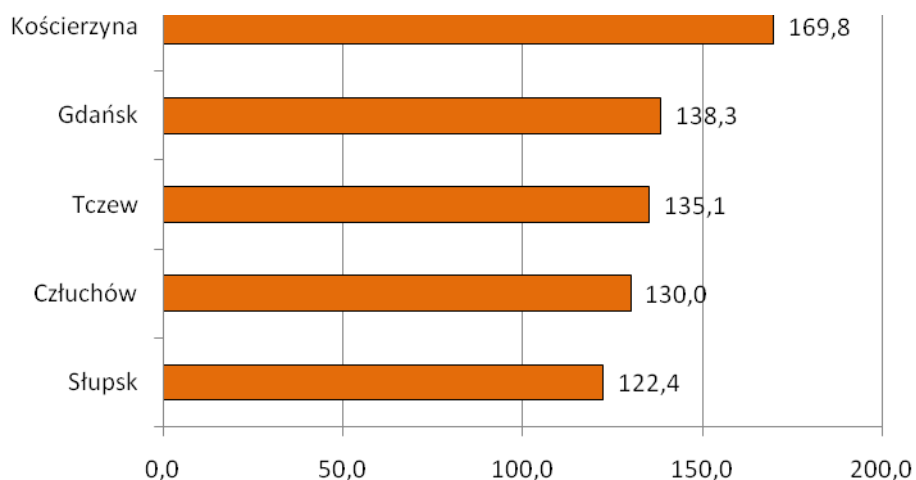
Dla lepszego zobrazowania i porównania poziomu bezpieczeństwa ruchu na obszarze działania poszczególnych rejonów pomorskiego oddziału GDDKiA dokonano obliczeń wskaźników poziomu bezpieczeństwa. Zestawienie wyników obliczeń przedstawiono poniżej w formie tabelarycznej i graficznej.

Tabl. 10.2. Zdarzenia drogowe i ich ofiary wraz z wskaźnikami wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na rejony GDDKiA

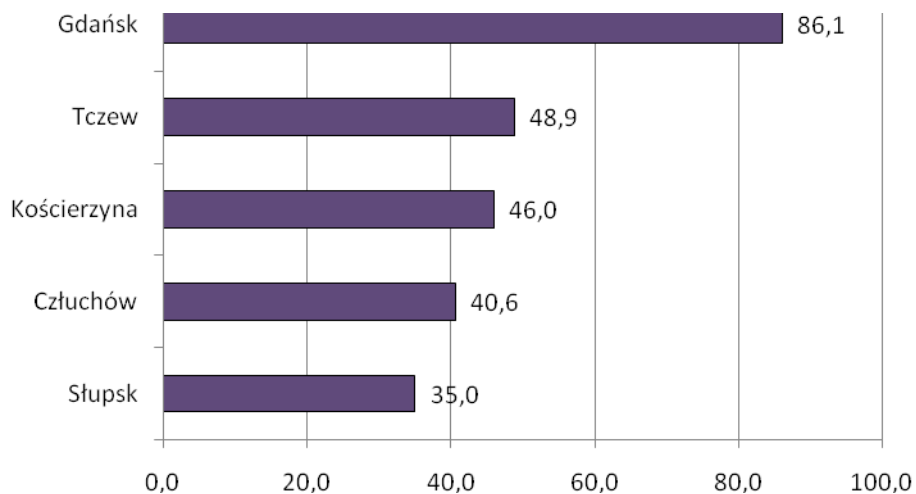
Rejon GDDKiA	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Długość drogi [km]	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków	Liczba wypadków na 100 km	Liczba zabitych na 100km	liczba rannych na 100km
Człuchów	344	70	9	91	172,343	12,9	130,0	40,6	5,2	52,8
Gdańsk	744	133	11	184	154,506	8,3	138,3	86,1	7,1	119,1
Kościerzyna	239	63	2	107	136,998	3,2	169,8	46,0	1,5	78,1
Słupsk	342	49	9	60	139,984	18,4	122,4	35,0	6,4	42,9
Tczew	664	131	12	177	268,133	9,2	135,1	48,9	4,5	66,0
Razem	2 333	446	43	619	871,964					



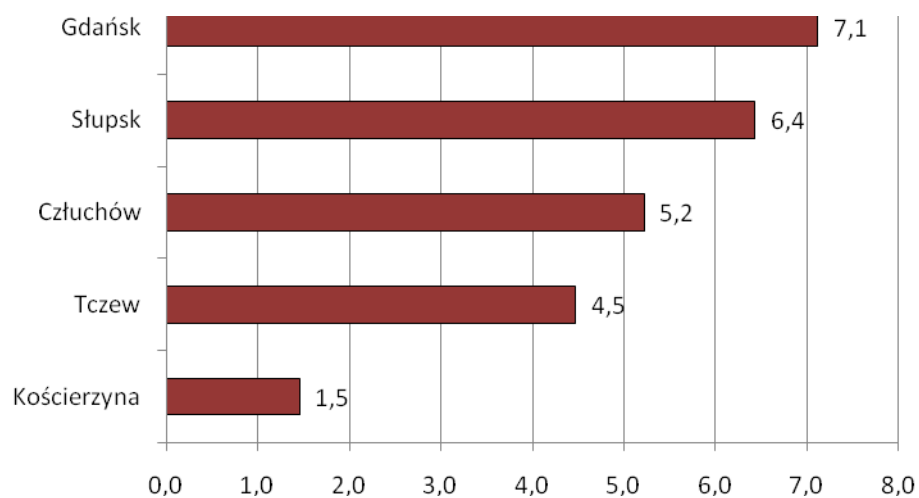
Rys. 10.1. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w podziale na rejony GDDKiA O. Gdańsk



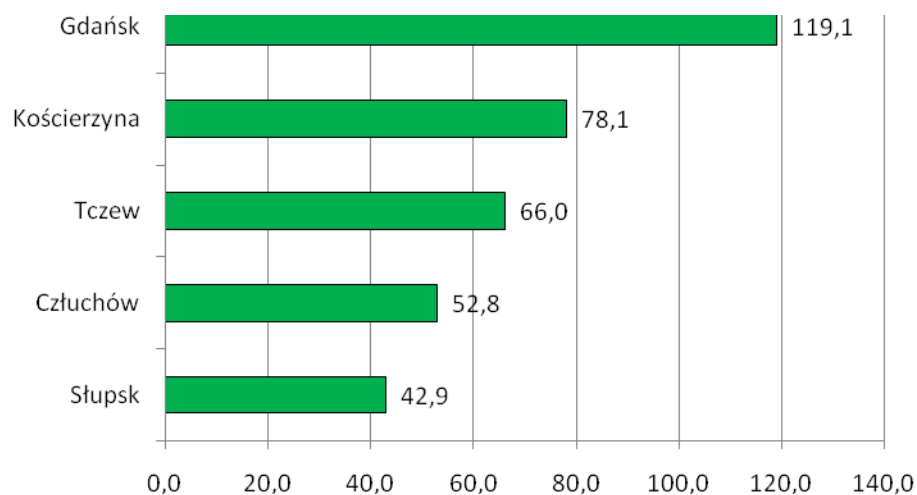
Rys. 10.2 Wskaźnik liczby ofiar rannych na 100 wypadków
w podziale na rejony GDDKiA O. Gdańsk



Rys. 10.3 Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100km drogi
w podziale na rejony GDDKiA O. Gdańsk



Rys. 10.4. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100km drogi w podziale na rejony GDDKiA O. Gdańsk



Rys. 10.5. Wskaźnik liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych na 100km drogi w podziale na rejony GDDKiA O. Gdańsk



Analiza powyższych wskaźników bezpieczeństwa ruchu dla poszczególnych rejonów gdańskiego oddziału GDDKiA wskazuje, że pod względem wskaźników liczby wypadków i ich ofiar przypadających na każde 100km drogi Rejon Gdańsk wypada najgorzej w tym zestawieniu. Pod względem wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych przypadających na każde 100 wypadków najgorzej prezentuje się Rejon Słupsk, jednakże biorąc pod uwagę ranking wszystkich wskaźników bezpieczeństwa ruchu jakie uwzględniono w analizie Rejon Słupsk wypada najlepiej spośród wszystkich rejonów.

10.3. Analiza rodzajów zdarzeń drogowych w podziale na Rejony GDDKiA O. Gdańsk

W ramach niniejszego opracowania dokonano także analizy rodzaju zdarzeń drogowych na ciągach pomorskich dróg krajowych analizy ciągów pomorskich dróg krajowych administrowanych przez gdański oddział GDDKiA w podziale na poszczególne jej rejony.

Tabl. 10.3. Struktura rodzajowa kolizji drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na rejony GDDKiA

Rejon GDDKiA	Zderzenie czołowe	Zderzenie boczne	Zderzenie tylne	Najeżdżanie na pieszego	Najeżdżanie na unieruchomiony pojazd	Najeżdżanie na drzewo	Najeżdżanie na słup, znak	Najeżdżanie na barierę	Najeżdżanie na zaporę kolejową	Najeżdżanie na dziurę, wybój, garb	Najeżdżanie na zwierzę	Wywrócenie się pojazdu	Wypadek z pasażerem	Inne rodzaje
Człuchów	7	111	89	3	13	7	15	5	0	3	40	19	0	32
Gdańsk	7	208	371	5	17	4	18	23	0	1	27	15	1	47
Kościerzyna	9	66	64	0	4	7	8	5	0	6	29	10	1	30
Słupsk	23	79	90	0	5	5	8	13	2	0	57	23	0	37
Tczew	16	193	179	5	14	13	17	71	2	5	54	24	0	71
Razem	62	657	793	13	53	36	66	117	4	15	207	91	2	217
2 333														



Tabl. 10.3. Struktura rodzajowa wypadków drogowych na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w roku 2013 w podziale na rejony GDDKiA

Rejon GDDKiA	Zderzenie czołowe	Zderzenie boczne	Zderzenie tylne	Najeżdżanie na pieszego	Najeżdżanie na unieruchomiony pojazd	Najeżdżanie na drzewo	Najeżdżanie na słup, znak	Najeżdżanie na barierę	Najeżdżanie na zaporę kolejową	Najeżdżanie na dziurę, wybój, garb	Najeżdżanie na zwierzę	Wywrócenie się pojazdu	Wypadek z pasażerem	Inne rodzaje
Człuchów	9	18	17	10	3	5	1	2	0	0	1	3	1	0
Gdańsk	14	35	37	15	5	2	0	9	0	0	0	9	1	6
Kościerzyna	10	12	13	8	2	2	0	0	0	0	0	10	2	4
Słupsk	6	14	7	5	0	6	0	3	0	0	0	5	0	3
Tczew	12	46	25	11	3	8	1	4	0	0	1	12	7	1
Razem	51	125	99	49	13	23	2	18	0	0	2	39	11	14
446														

11. ANALIZA STANU BRD W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE GMINY WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

W ramach niniejszego opracowania dokonano analizy ciągów pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w podziale na poszczególne gminy województwa, na obszarze których zlokalizowane są ciągi dróg krajowych. Ogólne zestawienie zdarzeń drogowych i ich ofiar wraz z wskaźnikami wypadków drogowych przedstawione zostały w poniższej tabeli.



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

Tabl. 11.1. Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar wraz z wskaźnikami BRD w podziale na gminy

Gmina	Nr drogi	Długość drogi krajowej na obszarze gminy	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.	Liczba wypadków drogowych na 1 km drogi krajowej
Bytów - obszar miejski	20	2,8	6	1	0	1	0,0	100,0	0,4
Bytów - obszar wiejski	20	12,9	13	5	0	10	0,0	200,0	0,4
Cedry Wielkie	7	8,4	34	3	0	5	0,0	166,7	0,4
	S7	3,8	17	1	0	3	0,0	300,0	0,3
Chojnice - obszar wiejski	22	12,1	26	11	2	29	18,2	263,6	0,9
	25	1,6	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Chojnice - obszar miejski	22	3,9	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Czarna Woda	22	5,5	13	1	0	2	0,0	200,0	0,2
Czarne	22	0,7	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Czersk - obszar miejski	22	3,6	21	1	0	1	0,0	100,0	0,3
Czersk - obszar wiejski	22	23,6	33	10	2	14	20,0	140,0	0,4
Człuchów - obszar miejski	22	5,6	20	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	25	3,2	14	1	0	1	0,0	100,0	0,3
Człuchów - obszar wiejski	22	20,6	51	5	0	5	0,0	100,0	0,2
	25	20,1	29	3	0	4	0,0	133,3	0,1
Damnica	6	10,6	32	5	2	9	40,0	180,0	0,5
Debrzno	22	11,8	15	1	0	1	0,0	100,0	0,1
Gardeja	55	14,9	23	4	1	5	25,0	125,0	0,3
Gdańsk	S6	14,4	165	13	0	16	0,0	123,1	0,9
	S7	7,7	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	7	3,6	148	27	0	32	0,0	118,5	7,5
	91	16,7	358	52	3	57	5,8	109,6	3,1
Gdynia	20	3	20	2	0	2	0,0	100,0	0,7
	6	2,9	89	2	0	2	0,0	100,0	0,7
	S6	12,8	160	14	2	15	14,3	107,1	1,1
Gniew - obszar miejski	91	2,5	1	1	0	2	0,0	200,0	0,4
Gniew - obszar wiejski	90	5,6	2	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	91	23,2	23	9	1	11	11,1	122,2	0,4
Kaliska	22	8,7	4	4	2	2	50,0	50,0	0,5
Kobylnica	21	17,5	61	7	1	7	14,3	100,0	0,4
	6	7,2	20	3	0	3	0,0	100,0	0,4
	S6	7	12	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Kolbudy	S7	0,1	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	S6	3,8	16	5	0	7	0,0	140,0	1,3
Kościerzyna - obszar miejski	20	4,6	30	9	0	10	0,0	111,1	2,0
Kościerzyna - obszar wiejski	20	20,8	35	12	1	19	8,3	158,3	0,6



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

Gmina	Nr drogi	Długość drogi krajowej na obszarze gminy	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.	Liczba wypadków drogowych na 1 km drogi krajowej
Kwidzyn - obszar miejski	55	6,3	22	1	0	1	0,0	100,0	0,2
Kwidzyn - obszar wiejski	55	9,1	39	4	0	4	0,0	100,0	0,4
	90	6,3	2	1	0	1	0,0	100,0	0,2
Lębork - obszar miejski	6	5,8	11	2	1	1	50,0	50,0	0,3
Lipusz	20	4,7	2	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luzino	6	6,5	11	7	1	8	14,3	114,3	1,1
Łęczycze	6	13,9	34	5	1	4	20,0	80,0	0,4
Malbork - obszar miejski	22	4,4	87	10	0	16	0,0	160,0	2,3
	55	4,8	24	11	1	17	9,1	154,5	2,3
Malbork - obszar wiejski	22	3,7	7	2	0	5	0,0	250,0	0,5
	55	6,9	4	1	0	1	0,0	100,0	0,1
Miastko - obszar miejski	20	2,6	4	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	21	1,6	5	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Miastko - obszar wiejski	20	25,9	15	3	0	3	0,0	100,0	0,1
	21	11,6	17	2	0	2	0,0	100,0	0,2
Miłoradz	22	10,3	27	3	3	3	100,0	100,0	0,3
Morzeszczyn	A1	9,7	17	3	1	2	33,3	66,7	0,3
Nowa Wieś Lęborska	6	16,1	47	4	0	5	0,0	125,0	0,2
Nowy Dwór Gdański - ob. w.	7	13,3	78	9	2	14	22,2	155,6	0,7
	55	7,1	9	4	0	9	0,0	225,0	0,6
Nowy Dwór Gdański - ob. m.	7	1,3	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Nowy Staw	55	7,2	8	7	0	8	0,0	114,3	1,0
Parchowo	20	4,9	9	1	0	1	0,0	100,0	0,2
Pelplin	91	10,3	6	4	0	9	0,0	225,0	0,4
	A1	7	22	2	0	3	0,0	150,0	0,3
Potęgowo	6	15,9	28	2	1	3	50,0	150,0	0,1
Pruszcz Gdański - obszar miejski	91	4,7	21	7	0	8	0,0	114,3	1,5
	S6	0,4	2	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Pruszcz Gdański - obszar wiejski	91	3,4	13	7	0	12	0,0	171,4	2,1
	A1	5,4	15	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	S6	7,1	26	7	1	6	14,3	85,7	1,0
	S7	6,2	20	7	1	9	14,3	128,6	1,1
Pszczółki	91	8,5	17	0	0	0	0,0	0,0	0,0
	A1	7,2	14	5	0	6	0,0	120,0	0,7
Reda	6	5	93	6	0	7	0,0	116,7	1,2
Rumia	6	5,4	97	6	1	7	16,7	116,7	1,1
Ryjewo	55	3,6	4	2	0	2	0,0	100,0	0,6
Rzecenica	25	28,3	32	2	1	2	50,0	100,0	0,1
Skórcz	A1	3,4	7	0	0	0	0,0	0,0	0,0

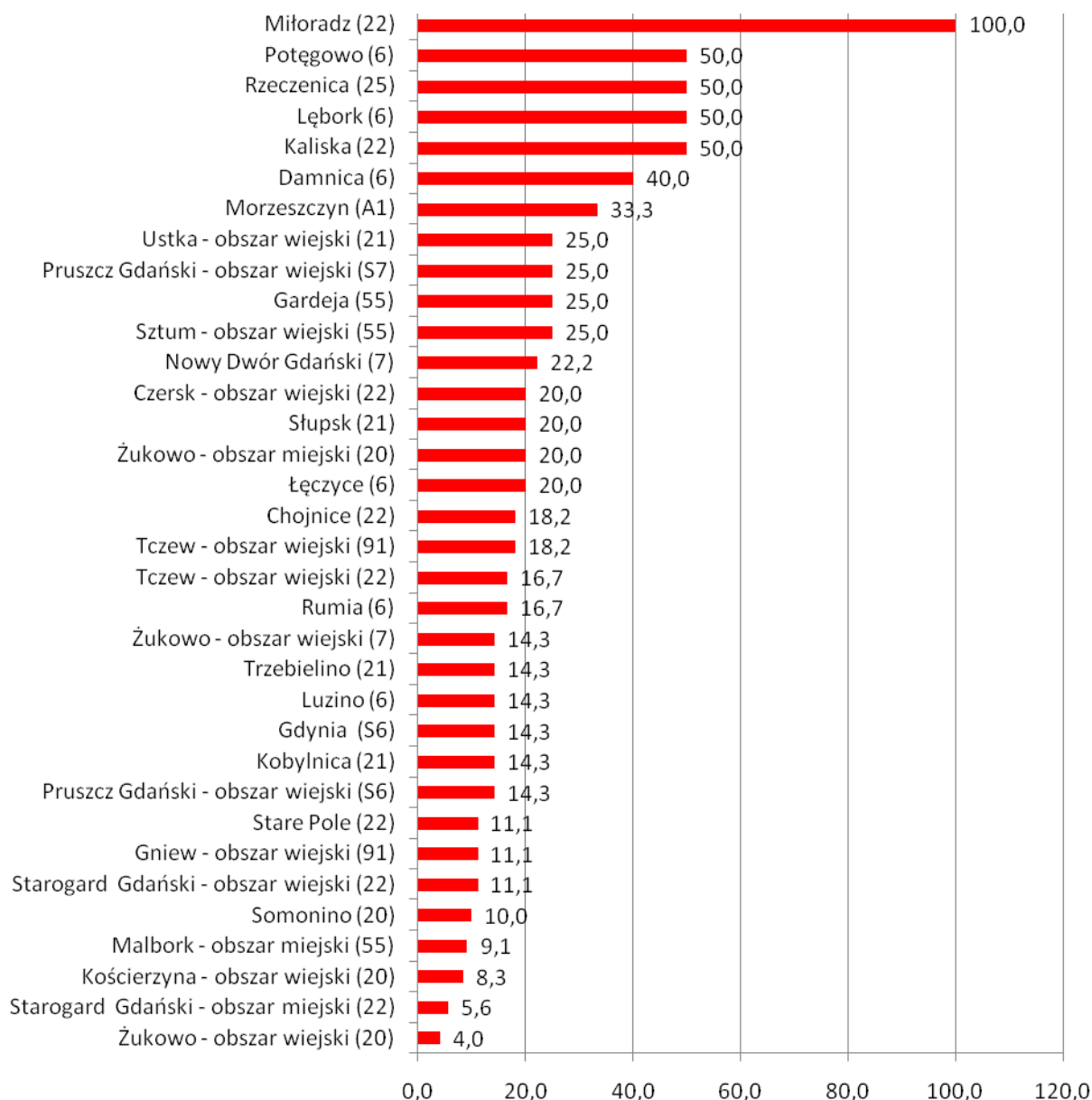


*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

Gmina	Nr drogi	Długość drogi krajowej na obszarze gminy	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Liczba zabitych na 100 wyp.	Liczba rannych na 100 wyp.	Liczba wypadków drogowych na 1 km drogi krajowej
Słupsk	21	6,6	35	5	1	6	20,0	120,0	0,8
	6	1,3	7	2	0	2	0,0	100,0	1,5
	S6	4,8	5	2	0	2	0,0	100,0	0,4
Słupsk - miasto	21	6,7	200	16	0	24	0,0	150,0	2,4
	S6	4,5	1	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Smętowo Graniczne	A1	10,7	15	1	0	1	0,0	100,0	0,1
Somonino	20	15	36	10	1	20	10,0	200,0	0,7
Stare Pole	22	10,4	21	9	1	12	11,1	133,3	0,9
Starogard Gdański - obszar miejski	22	5,8	48	18	1	17	5,6	94,4	3,1
Starogard Gdański - obszar wiejski	22	13,5	36	9	1	10	11,1	111,1	0,7
	A1	7,2	6	1	0	2	0,0	200,0	0,1
Stegna	7	8,2	29	1	0	1	0,0	100,0	0,1
Stężyca	20	3,6	8	5	0	9	0,0	180,0	1,4
Studzienice	20	5,7	6	3	0	12	0,0	400,0	0,5
Subkowy	91	6,8	4	1	0	3	0,0	300,0	0,1
	A1	1,3	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Sztum - obszar miejski	55	3	24	2	0	2	0,0	100,0	0,7
Sztum - obszar wiejski	55	15	27	4	1	3	25,0	75,0	0,3
Tczew - obszar miejski	91	5,9	53	5	0	7	0,0	140,0	0,8
Tczew - obszar wiejski	22	13,2	40	8	1	13	12,5	162,5	0,6
	91	8,3	26	11	2	12	18,2	109,1	1,3
	A1	13,8	25	3	0	4	0,0	133,3	0,2
Trzebielino	21	24,5	21	7	1	11	14,3	157,1	0,3
Tuchomie	20	16,2	17	3	0	4	0,0	133,3	0,2
Ustka - obszar miejski	21	3,8	13	1	0	1	0,0	100,0	0,3
Ustka - obszar wiejski	21	4,8	24	4	1	6	25,0	150,0	0,8
Wejherowo - obszar miejski	6	7,5	132	10	0	13	0,0	130,0	1,3
Wejherowo - obszar wiejski	6	4,2	24	8	0	10	0,0	125,0	1,9
Zblewo	22	10,2	24	8	0	8	0,0	100,0	0,8
Żukowo - obszar miejski	7	0,8	12	2	0	2	0,0	100,0	2,5
	20	3,2	38	5	1	5	20,0	100,0	1,6
Żukowo - obszar wiejski	7	6,4	29	7	1	14	14,3	200,0	1,1
	20	17,9	101	25	1	46	4,0	184,0	1,4



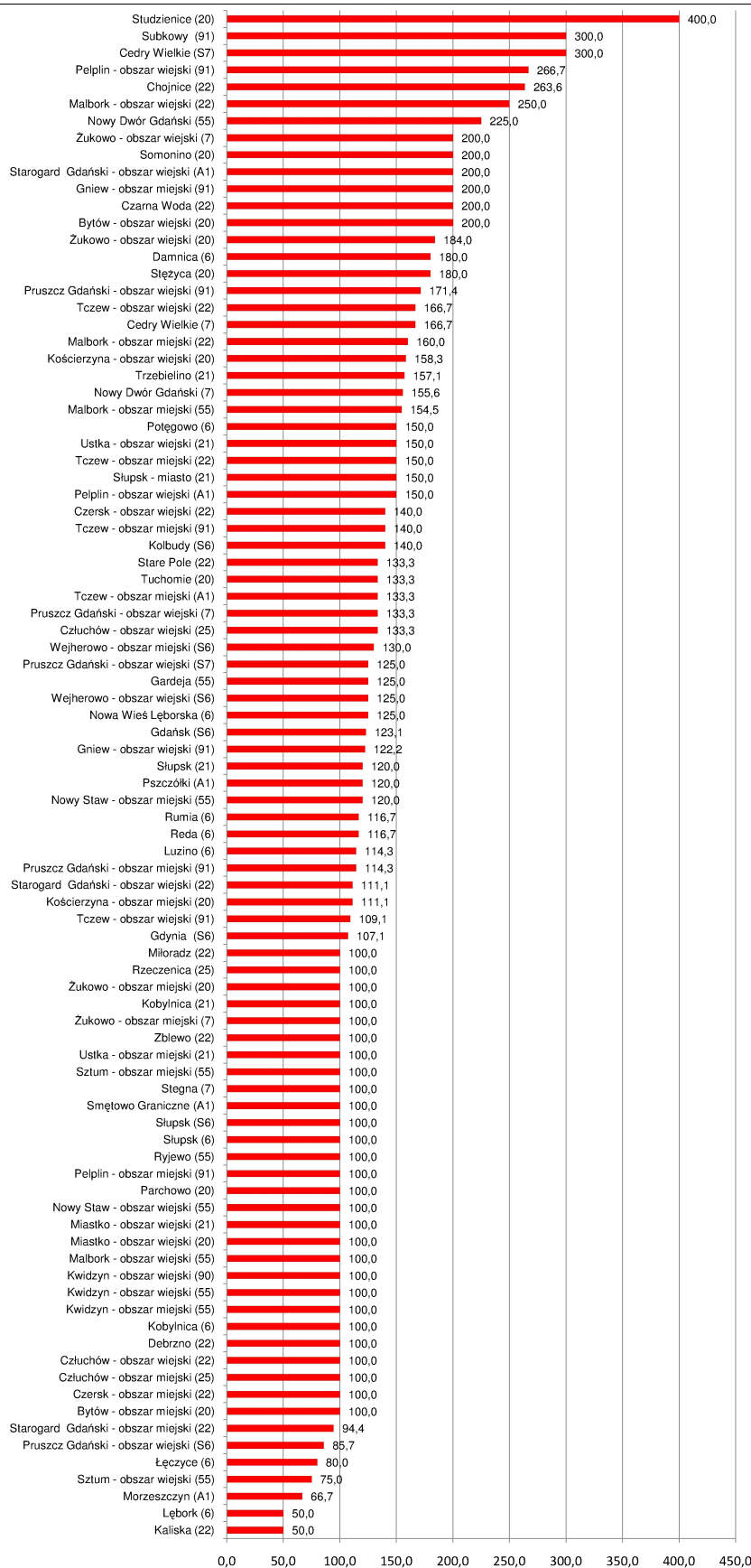
*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



*Rys. 10.1. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w poszczególnych gminach na ciągach dróg krajowych w danej gminie
(w nawiasach podano nr drogi krajowej w danej gminie)*



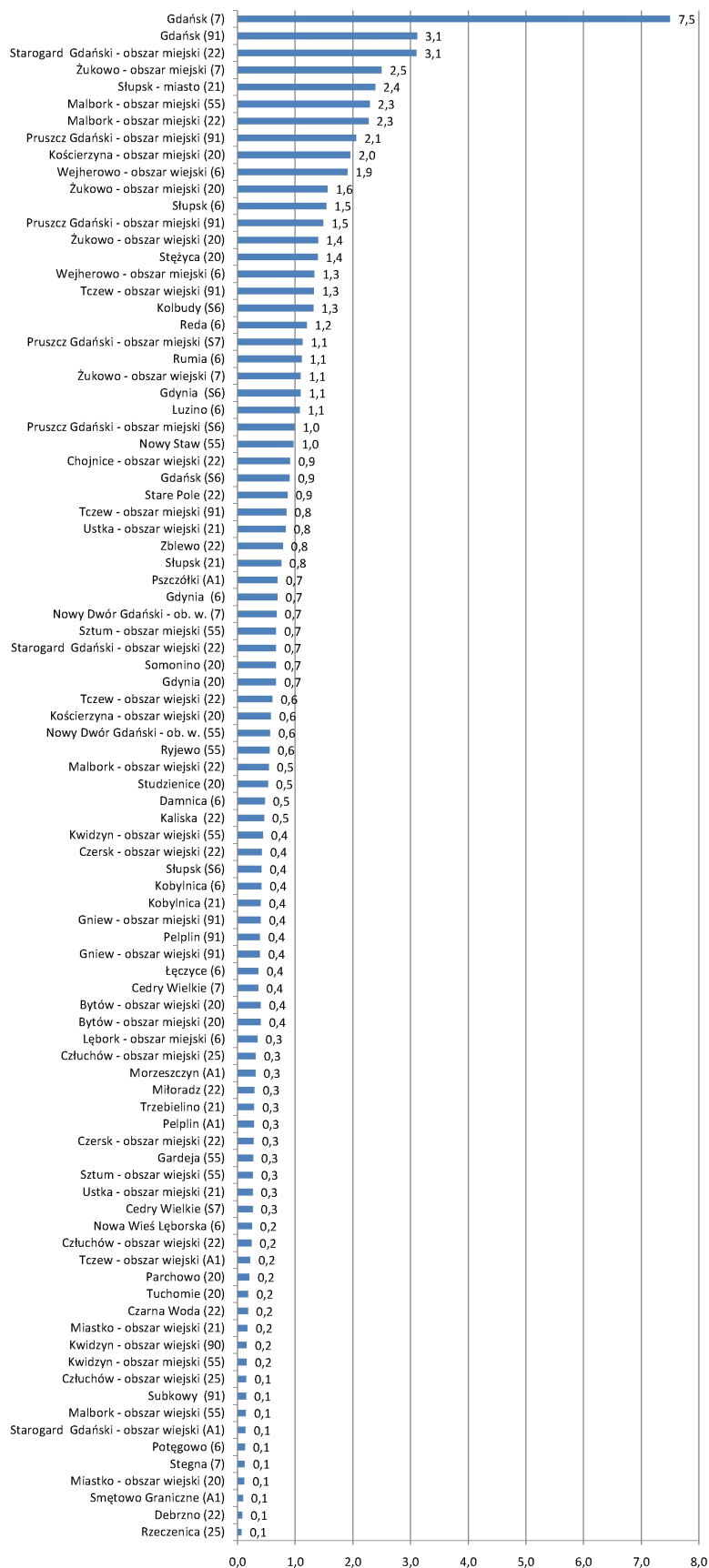
Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku



Rys. 10.2. Wskaźnik liczby ofiar rannych na 100 wypadków w poszczególnych gminach na ciągach dróg krajowych woj. Pomorskiego (w nawiasach podano nr drogi krajowej w danej gminie)



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku



Rys. 10.3. Wskaźnik liczby wypadków drogowych przypadających na 1 km drogi krajowej w danej gminie (w nawiasie podano nr drogi krajowej)



12. IDENTYFIKACJA, CHARAKTERYSTYKA I ANALIZA MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH

W ramach niniejszego opracowania dokonano analizy ciągów pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku pod kątem miejsc gromadzenia się wypadków drogowych. W związku z powyższym baza danych wypadków drogowych będąca podstawą do stworzenia niniejszego raportu została przeanalizowana pod kątem odcinków dróg o długości ok. 1 km, na których odnotowano w minionym roku co najmniej 4 wypadki drogowe. Każdy z odcinków został poddany szczegółowej analizie pod kątem liczby, rodzaju, przyczyn, ciężkości oraz charakteru miejsca oraz warunków lokalnych (pory dnia, stanu nawierzchni, oświetlenia) wypadków drogowych na nim występujących. Następnie wspólnie z przedstawicielami Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku dla każdego z odcinków niebezpiecznych została przeprowadzana wizja w terenie, podczas której wnikliwie przeanalizowano wypadki drogowego do jakich doszło na poszczególnych odcinkach oraz określono możliwe do zastosowania środki poprawy bezpieczeństwa ruchu jakie należy przewidzieć / zastosować dla każdego z tych miejsc z osobna.

W roku 2012 na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku wg powyższych kryteriów zostało wytypowanych 22 odcinki gromadzenia się wypadków drogowych

Poniżej w formie tabelarycznej przedstawiono zestawienie odcinków niebezpiecznych jakie zostały wytypowane na odcinkach pomorskich dróg krajowych w 2012 roku.



Tabl. 11.1. Zestawienie odcinków niebezpiecznych w roku 2013 na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA oddział Gdańsk

Nr odcinka	Nr drogi	Początek	Koniec	Długość	Miejscowość	Liczba kolizji	Liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar rannych	Koszty
1	20	254+600	255+900	1,3	Łubiana	3	5	1	4	2 632 512,00 zł
2	20	256+600	259+800	3,2	Kościerzyna 1	7	4	0	5	1 346 300,00 zł
3	20	261+200	262+400	1,2	Kościerzyna 2	4	4	0	10	2 019 480,00 zł
4	20	290+300	293+800	3,5	Babi Dół - Glinicz	31	8	0	14	4 595 218,00 zł
5	20	297+300	300+000	2,3	Żukowo	33	4	1	3	3 198 163,00 zł
6	20	306+000	307+200	1,2	Miszewko - Tuchom	11	4	1	10	3 892 783,00 zł
7	20	310+100	311+300	1,2	Chwaszczyno	6	4	0	7	1 724 954,00 zł
8	22	315+600	322+300	6,7	Starogard Gdański	51	18	1	17	6 917 411,00 zł
9	22	357+100	358+500	1,4	Malbork	57	6	0	10	4 338 970,00 zł
10	55	23+700	25+00	1,3	Malbork	2	7	0	10	2 061 550,00 zł
11	6	285+700	287+700	2,0	Kębłowo - Gościno	7	8	0	10	2 773 006,00 zł
12	6	289+000	290+900	1,9	Gościno - Bolszewo	23	4	0	5	2 213 326,00 zł
13	6	293+200	294+800	1,6	Wejherowo	56	5	0	5	3 407 730,00 zł
14	6	301+300	302+700	1,4	Reda	53	5	0	6	3 449 812,00 zł
15	6	306+800	307+800	1,0	Rumia	21	4	1	5	3 018 627,00 zł
16	7	2+700	3+700	1,0	Lniska	9	4	1	7	3 368 662,00 zł
17	91	17+000	18+750	1,8	Pruszcz Gdański	13	5	0	6	1 980 428,00 zł
18	91	21+300	24+300	3,0	Łęgowo	16	8	0	13	3 295 724,00 zł
19	91	33+600	35+500	1,9	Miłobądz	3	5	0	5	1 380 156,00 zł
20	S6	313+600	314+900	1,3	Gdynia	0	6	2	6	4 364 372,00 zł
21	S6	340+000	341+100	1,1	Kowale	7	4	0	4	1 224 542,00 zł
22	S6	342+700	344+700	2,0	Straszyn	9	5	1	5	3 130 548,00 zł

Na wytypowanych odcinkach niebezpiecznych dróg krajowych w 2012 roku łącznie doszło do 122 wypadków co stanowi 27% wszystkich wypadków drogowych jakie zostały odnotowane w 2013 roku na całej sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku. W wypadkach tych śmierć poniosło 9 osoby (20% ogółu) a rannych zostało 167 osób (27%). Łączna długość odcinków niebezpiecznych wynosi 43,2 km, co stanowi 4,8% długości całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku.

Poniżej w formie tabelarycznej przedstawiono klasyfikację odcinków niebezpiecznych dokonując ich analizy w odniesieniu do ich długości oraz do liczby wypadków drogowych i ich ofiar a także szacunkowych kosztów wszystkich wypadków drogowych odnotowanych na danym odcinku.



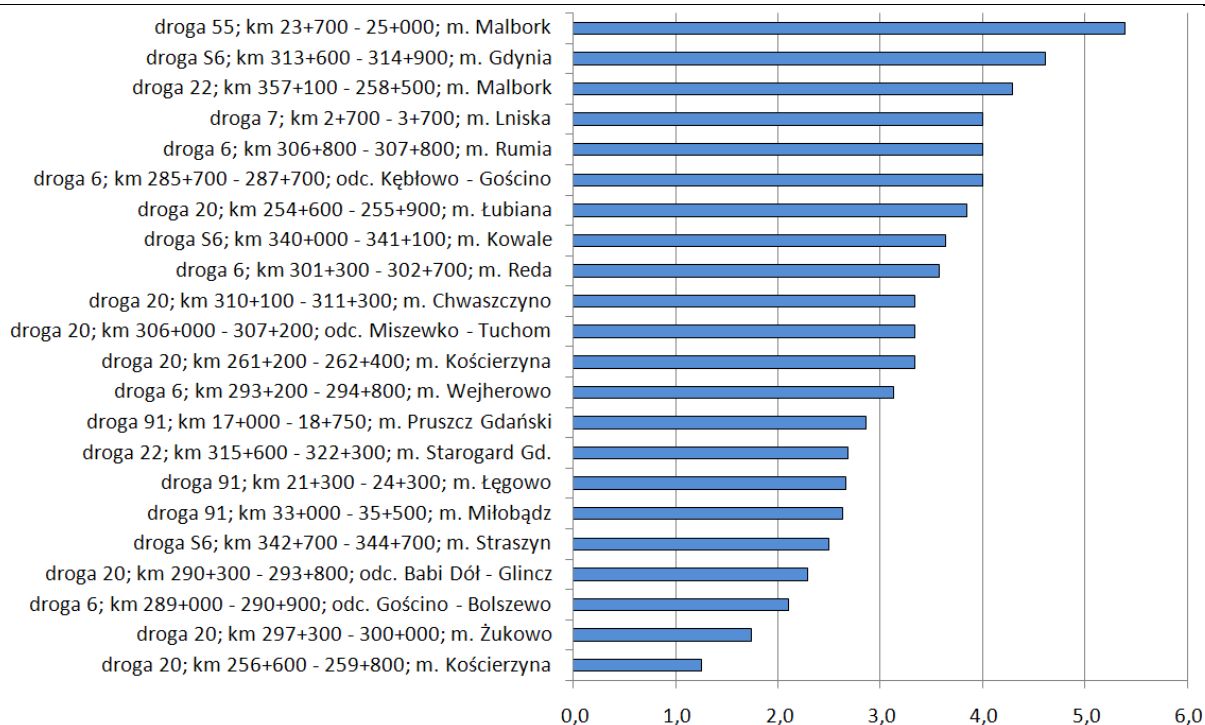
Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

Tabl. 10.2. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych pod kątem wskaźników brd oraz kosztów wypadków drogowych

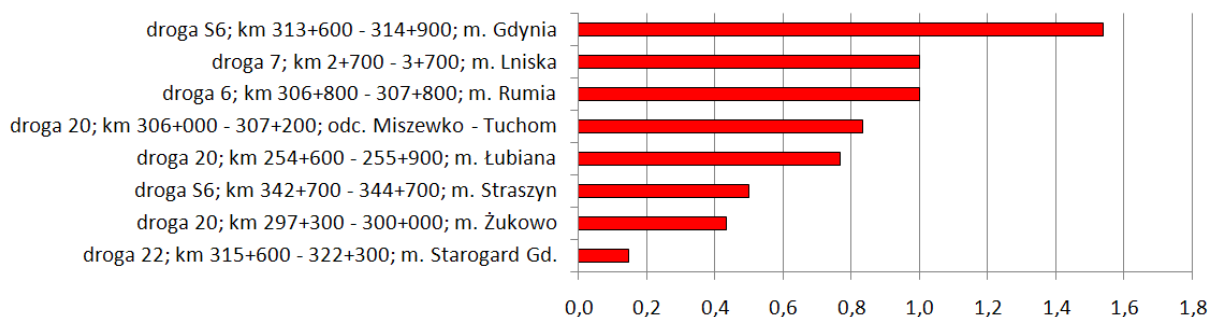
Nr odcinka	Nr drogi	Początek	Koniec	Długość	Miejscowość	Liczba wypadków / 1 km	Liczba ofiar śmiertelnych / 1km	Liczba ofiar rannych / 1km	Koszty
1	20	254+600	255+900	1,3	Łubiana	3,8	0,8	3,1	2 632 512,00 zł
2	20	256+600	259+800	3,2	Kościerzyna 1	1,3	0,0	1,6	1 346 300,00 zł
3	20	261+200	262+400	1,2	Kościerzyna 2	3,3	0,0	8,3	2 019 480,00 zł
4	20	290+300	293+800	3,5	Babi Dół - Glinicz	2,3	0,0	4,0	4 595 218,00 zł
5	20	297+300	300+000	2,3	Żukowo	1,7	0,4	1,3	3 198 163,00 zł
6	20	306+000	307+200	1,2	Miszewko - Tuchom	3,3	0,8	8,3	3 892 783,00 zł
7	20	310+100	311+300	1,2	Chwaszczyno	3,3	0,0	5,8	1 724 954,00 zł
8	22	315+600	322+300	6,7	Starogard Gdański	2,7	0,1	2,5	6 917 411,00 zł
9	22	357+100	358+500	1,4	Malbork	4,3	0,0	7,1	4 338 970,00 zł
10	55	23+700	25+000	1,3	Malbork	5,4	0,0	7,7	2 061 550,00 zł
11	6	285+700	287+700	2,0	Kębłowo - Gościno	4,0	0,0	5,0	2 773 006,00 zł
12	6	289+000	290+900	1,9	Gościno - Bolszewo	2,1	0,0	2,6	2 213 326,00 zł
13	6	293+200	294+800	1,6	Wejherowo	3,1	0,0	3,1	3 407 730,00 zł
14	6	301+300	302+700	1,4	Reda	3,6	0,0	4,3	3 449 812,00 zł
15	6	306+800	307+800	1,0	Rumia	4,0	1,0	5,0	3 018 627,00 zł
16	7	2+700	3+700	1,0	Lniska	4,0	1,0	7,0	3 368 662,00 zł
17	91	17+000	18+750	1,8	Pruszcz Gdański	2,9	0,0	3,4	1 980 428,00 zł
18	91	21+300	24+300	3,0	Łęgowo	2,7	0,0	4,3	3 295 724,00 zł
19	91	33+600	35+500	1,9	Milobądz	2,6	0,0	2,6	1 380 156,00 zł
20	S6	313+600	314+900	1,3	Gdynia	4,6	1,5	4,6	4 364 372,00 zł
21	S6	340+000	341+100	1,1	Kowale	3,6	0,0	3,6	1 224 542,00 zł
22	S6	342+700	344+700	2,0	Straszyn	2,5	0,5	2,5	3 130 548,00 zł



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



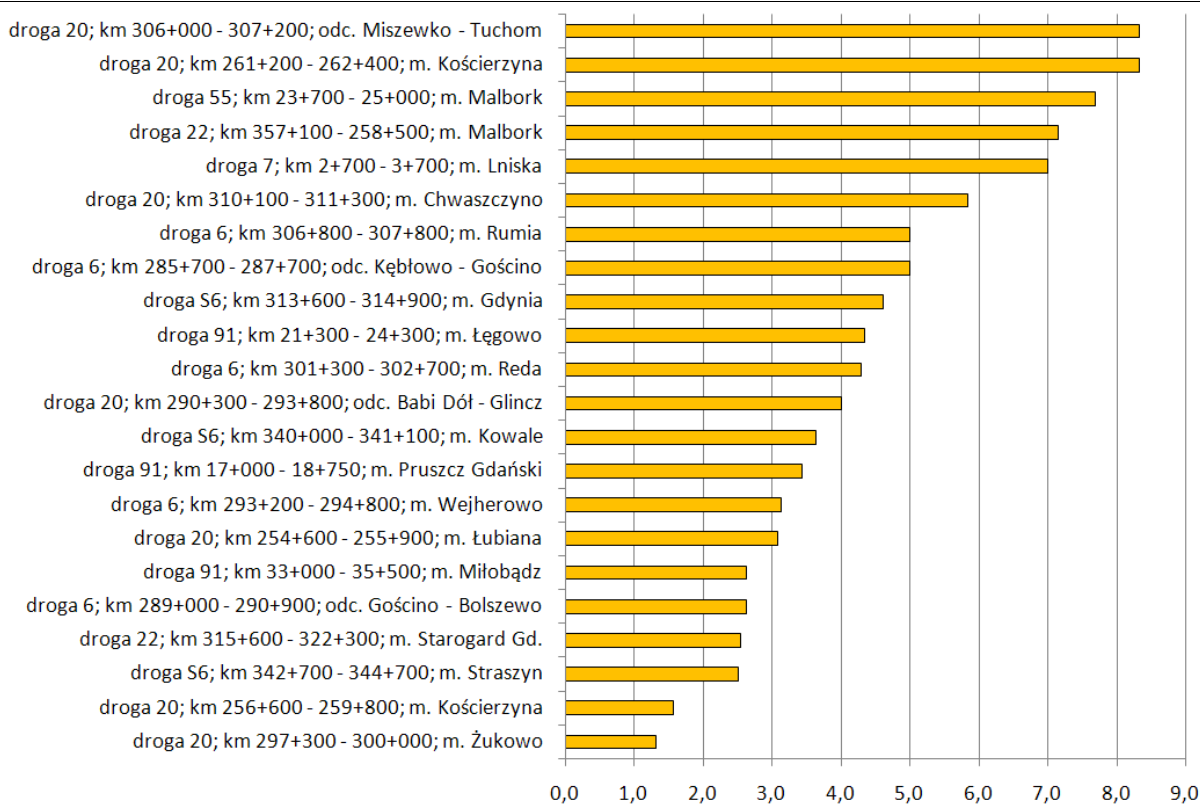
Rys. 11.1. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych w odniesieniu do liczby wypadków drogowych przypadających na 1km drogi



Tabl. 11.2. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych w odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych przypadających na 1km drogi



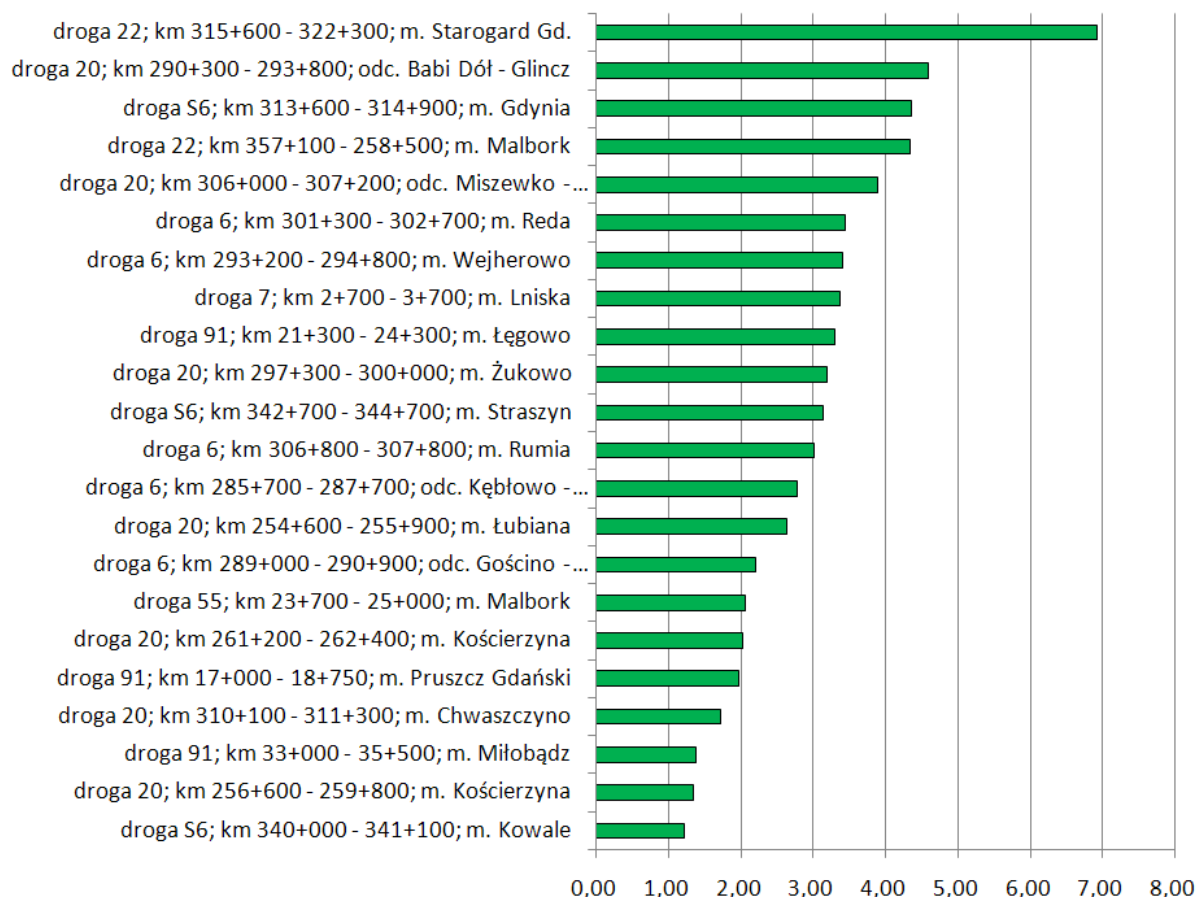
*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



Rys. 11.3. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych w odniesieniu do liczby ofiar rannych przypadających na 1km drogi



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*



Rys. 11.4. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych w odniesieniu do kosztów całkowitych kosztów zdarzeń drogowych podanych w mln zł

Do największej liczby wypadków drogowych doszło na odcinku DK nr 22 w m. Starogard Gdański. Na odcinku o długości 6,7km zanotowano w minionym roku 18 wypadków drogowych, w których śmierć poniosła 1 osoba a 17 osób zostało rannych. Biorąc pod uwagę jednak liczbę wypadków drogowych przypadających na 1 km drogi na pierwszym miejscu znajduje się odcinek drogi krajowej Nr 55 w m. Malbork, gdzie na odcinku o długości 1,3km zanotowano 7 wypadków drogowych. Należy zwrócić uwagę, iż na trzeciej pozycji w tym zestawieniu znalazł się odcinek drogi krajowej nr 55 zlokalizowany również w m. Malbork

Z pośród 22 odcinków niebezpiecznych jakie zostały wytypowane na sieci pomorskich dróg krajowych jako odcinków gromadzenia się wypadków drogowych, tylko na 8 z nich odnotowano wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi. Są to odcinki dróg krajowych Nr 6, 7, 20, 22 i S6. Tylko na 1 z tych odcinków w wyniku wypadku drogowego śmierć poniosła więcej niż jedna osoba – jest to odcinek drogi S6 stanowiącym ciąg obwodnicy Gdyni.



Analizując liczbę ofiar rannych na poszczególnych odcinkach największą ich liczbę odnotowano na odcinku drogi krajowej Nr 22 w m. Starogard Gdański (17 osób), na odcinku drogi krajowej Nr 20 Babi Dół – Glinicz (14 osób) oraz na odcinku drogi krajowej Nr 91 w m. Łęgowo. Biorąc jednak pod uwagę liczbę ofiar rannych przypadających na 1 km drogi na pierwszym miejscu znajduje się odcinek drogi krajowej Nr 20 na odcinku Miszewko – Tuchom.

Analizując koszty wszystkich zdarzeń drogowych odnotowanych na poszczególnych odcinkach niebezpiecznych na pierwszym miejscu z racji ilości wypadków drogowych i ich ofiar znajduje się odcinek drogi krajowej Nr 22 w m. Starogard Gdański, gdzie całkowity ich koszt wyniósł ponad 6,9 mln zł.

13. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA ODCINKÓW NIEBEZPIECZNYCH (KARTY ODCINKÓW NIEBEZPIECZNYCH)

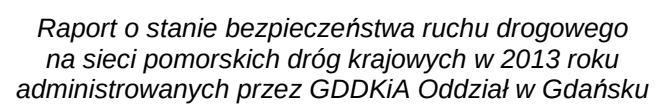
W ramach niniejszego opracowania wykonano dla każdego z wytypowanych odcinków niebezpiecznych, tzw. karty odcinków niebezpiecznych, w których szczegółowo przedstawiono charakterystyczne elementy opisujące dany odcinek, zaobserwowane problemy i zagrożenia brd, a także opisano proponowane środki zaradcze mające na celu poprawę brd dla każdego z tych miejsc z osobna.

Orientacyjną lokalizację odcinków gromadzenia się wypadków przedstawiono na rysunku nr 3 w części graficznej opracowania.



13.1. Odcinek drogi nr 20, km 254+600 – 255+900, m. Łubiana

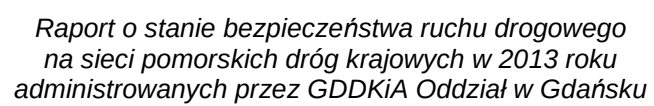
Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Łubiana												
Kilometraż odcinka	354+600 - 255+900												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	3												
Liczba rannych	4												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	2 632 512,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	254+600	3 sie	19:00:00	nz	Skarpa, rów	Sucha	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	1	0
	2	W	254+700	20 lis	15:25:00	nz	Jezdnia	Mokra	Deszcz	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	1	0
	3	W	254+700	14 gru	16:00:00	nz	Pobocze	Mokra	Pochmurno	Najechanie na drzewo	Niedostosowanie prędkości	0	1
	4	K	254+700	18 paź	13:45:00	nz	Jezdnia	Mokra	Deszcz	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe skręcanie	0	0
	5	K	254+700	20 wrz	22:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na słup/znak	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	6	K	255+000	26 wrz	19:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Inne	0	0
	7	W	255+500	10 paź	12:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	8	W	255+900	30 gru	11:45:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie czołowe	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	1	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	3 wypadki i 2 kolizje miały miejsce na skrzyżowaniu w km 254+730												
Wnioski i zalecenia	Charakter przyczyn zdarzeń drogowych zaistniałych w rejonie skrzyżowania w km 254+730 mogą wskazywać iż dochodzi do nich na skutek manewrów włączania/wyłączenia się z/do ruchu. Z uwagi na lokalizację skrzyżowania zaistniałe w roku 2013 wypadki mogą świadczyć o zbyt słabej dostrzegalności skrzyżowania (obszar leśny) dla pojazdów poruszających się drogą krajową. W związku z tym, iż na początku roku 2014 na dojeździe do analizowanego skrzyżowania zastosowano niekonwencjonalne oznakowanie pionowe i poziome skrzyżowanie to należy objąć monitoringiem i w przypadku dalszego pojawiania się wypadków drogowych należy wykonać szczegółową analizę ich rodzajów i przyczyn oraz zastosować adekwatne środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto w przypadku dalszego występowania i koncentracji zdarzeń drogowych w tym miejscu zaleca się w celu podkreślenia dostrzegalności skrzyżowania wykonanie dodatkowego pasa ruchu dla relacji skrętnych w lewo wraz z wyspami kanalizującymi wyposażonymi w aktywne oznakowanie pionowe.												





13.2. Odcinek drogi nr 20, km 256+600 – 259+800, m. Kościerzyna

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Kościerzyna 1												
Kilometraż odcinka	256+600 - 259+800												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	7												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	1 346 300,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	258+600	9 paź	17:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	0
	2	K	258+700	16 paź	14:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	0
	3	K	258+800	30 lip	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	4	K	258+800	12 sie	12:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	5	W	259+000	6 wrz	13:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	1
	6	K	259+000	13 paź	15:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	0
	7	K	259+100	21 wrz	14:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	0
	8	W	259+300	25 mar	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	0	1
	9	W	259+300	8 cze	11:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	0	2
	10	K	259+300	16 sie	08:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	11	W	259+800	24 paź	11:10:00	z	Przeście dla pieszych	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	0	1
12	K	259+800	26 lip	20:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0	
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Początek odcinka zlokalizowany na wjeździe do miejscowości, koniec w centrum miejscowości												
Wnioski i zalecenia	Charakter przyczyn zdarzeń drogowych zaistniałych na analizowany m odcinku drogi są typowe dla drogi zlokalizowane na obszarach zabudowanych o dużej liczbie wjazdów i skrzyżowań. Pomimo zastosowano na przedmiotowym odcinku wielu rozwiązań mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu (chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni, zatoki autobusowe w rejonie przystanków autobusowych, wyspy kanalizujące, wyspy azylu w rejonie przejść dla pieszych, oświetlenie drogi) to z uwagi na nałożenie się ruchu tranzytowego i lokalnego dochodzi tutaj do wielu incydentów, których skutkami są kolizje i wypadki drogowe. Planowana budowa obwodnicy miasta będzie miała znaczący wpływ na redukcję natężenia ruchu a zarazem bezpieczeństwo ruchu na obecnym odcinku drogi kraiowej.												



The map shows the town of Kosciierzyna at the center, with a red circle highlighting the town center. The 245 road is shown as a red line, with a bypass route indicated by a dashed red line. The map includes various roads, including the 245, 250, 255, 260, 265, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

A wide, straight asphalt road with white lane markings, flanked by trees and greenery. A small white car is visible in the distance. The sky is overcast.

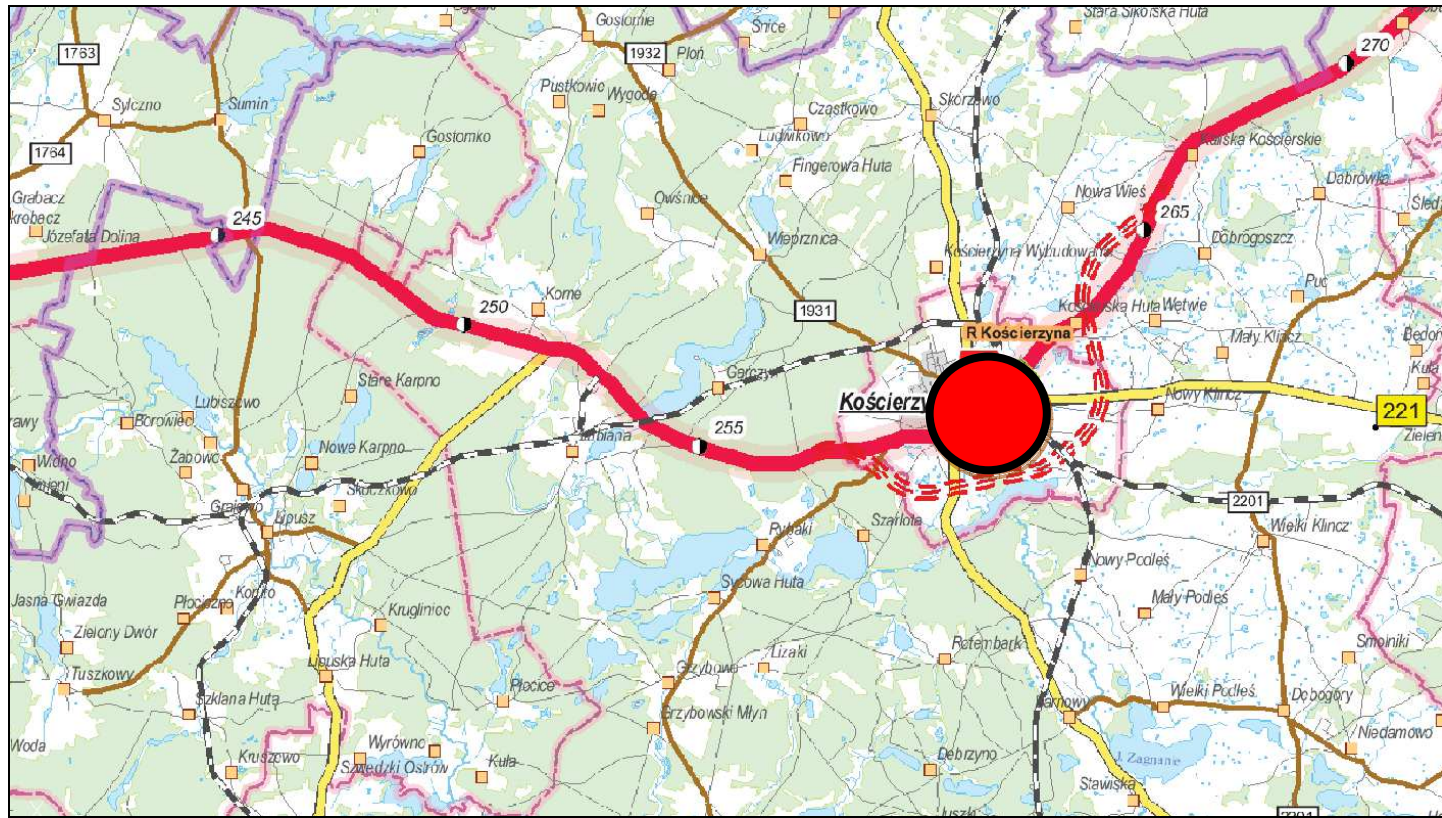


13.3. Odcinek drogi nr 20, km 261+200 – 262+400, m. Kościerzyna

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Kościerzyna 2												
Kilometraż odcinka	261+200 - 262+400												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	4												
Liczba rannych	10												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	2 019 480,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	261,2	18 gru	10:45:00	z	Przejęście dla pieszych	Mokra	Pochmurno	Najechanie na pieszego	Nieostrożne wejście na jezdnie przed jadącym pojazdem	1	0
	2	K	261,9	10 sty	18:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	3	W	262,1	25 lip	12:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	4	W	262,2	29 mar	14:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Jazda po niewłaściwej str. dr.	7	0
	5	W	262,3	13 gru	07:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Wywrócenie się pojazdu	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	6	K	262,3	7 gru	12:50:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Silny wiatr	Zderzenie czołowe	Inne	0	0
	7	K	262,4	7 sie	16:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	8	K	262,4	21 mar	07:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek zlokalizowany na obszarze zabudowanym miasta, gęsta zabudowa o różnorodnym charakterze.												
Wnioski i zalecenia	Charakter przyczyn zdarzeń drogowych zaistniałych na analizowany m odcinku drogi są typowe dla drogi zlokalizowane na obszarach zabudowanych o dużej liczbie wjazdów i skrzyżowań. Pomimo zastosowano na przedmiotowym odcinku wielu rozwiązań mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu (chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni, zatoki autobusowe w rejonie przystanków autobusowych, wyspy kanalizujące, wyspy azylu w rejonie przejść dla pieszych, oświetlenie drogi, wydzielone pasy dla relacji skrętnych z drogi głównej, skrzyżowania o ruchu okrężnym) to z uwagi na nałożenie się ruchu tranzytowego i lokalnego dochodzi tutaj do wielu incydentów, których skutkami są kolizje i wypadki drogowe. Planowana budowa obwodnicy miasta będzie miała znaczący wpływ na redukcję natężenia ruchu a zarazem bezpieczeństwo ruchu na obecnym odcinku drogi krajowej.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.4. Odcinek drogi nr 20, km 290+300 – 293+800, odc. Babi Dół - Glinicz

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Babi Dół - Glincz												
Kilometraż odcinka	290+300 - 293+800												
Liczba wypadków	8												
Liczba kolizji	31												
Liczba rannych	14												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	4 595 218,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	290,0	17 paź	17:40:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
	2	K	290,0	6 paź	15:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	3	K	290,2	13 cze	23:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	4	W	290,3	28 sie	18:30:00	nz	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	5	K	290,3	18 lis	16:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	6	K	290,3	25 lut	21:20:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	7	K	290,5	23 lut	20:45:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	0	0
	8	K	291,1	15 lis	07:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
	9	K	291,1	14 sie	18:55:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	10	K	291,5	29 sie	00:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	11	K	291,5	29 maj	06:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Inne	0	0
	12	W	291,6	20 maj	12:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	4	0
	13	K	291,6	21 gru	11:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	14	K	291,6	22 kwi	16:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	15	K	291,6	23 maj	16:00:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	16	K	291,6	20 maj	11:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	17	K	291,6	23 sty	09:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	K	291,7	28 gru	11:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
19	K	291,7	25 lut	10:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0	

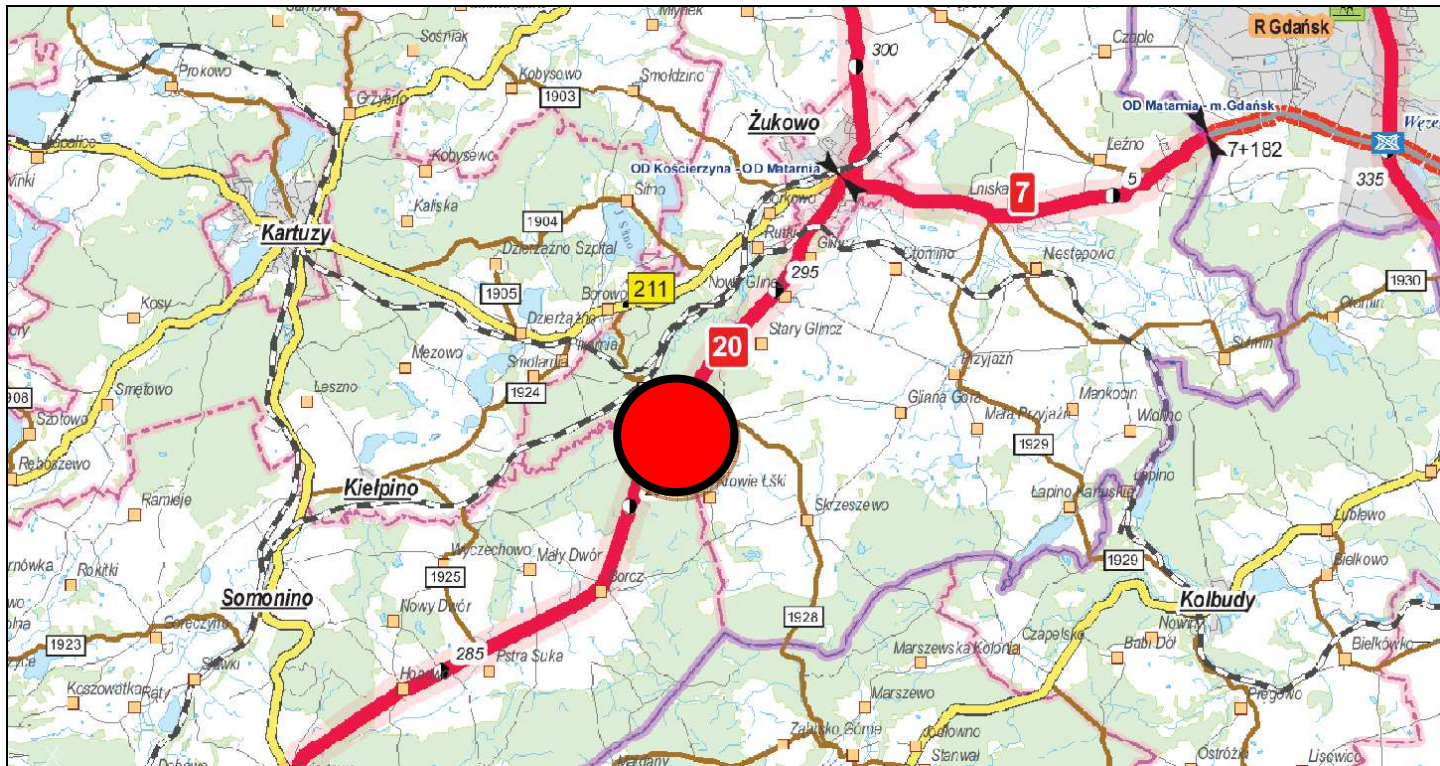


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / Kollizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	20	K	291,8	17 sie	05:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Jazda po niewłaściwej str. dr.	0	0
	21	K	291,9	3 lut	16:10:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	22	K	291,9	23 lut	21:30:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
	23	K	292,0	11 lis	20:20:00	nz	Pobocze	Mokra	Pochmurno	Najechanie na drzewo	Niedostosowanie prędkości	0	0
	24	K	292,0	16 gru	19:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	25	W	292,2	27 wrz	11:25:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	3	0
	26	W	292,2	8 lip	10:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Oślepiające słońce	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	2	0
	27	K	292,2	2 paź	16:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	28	K	292,2	5 kwi	06:50:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	29	K	292,2	11 paź	14:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	30	W	292,4	24 lut	01:10:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	1	0
	31	W	292,5	6 mar	08:50:00	nz	Roboty drogowe	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Nieprzestrzeganie innych sygnałów	1	0
	32	W	292,6	5 gru	10:25:00	nz	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Inne	Inne Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	33	K	293	27 lut	15:10:00	nz	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	34	K	293,1	3 mar	21:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	35	W	293,5	28 lut	13:45:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	36	K	293,5	3 lip	23:10:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	37	K	293,7	27 kwi	16:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	38	K	293,7	23 paź	20:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	39	K	293,8	22 kwi	17:45:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek zlokalizowany w przeważającej części na obszarze niezabudowanym (lasy)												
Wnioski i zalecenia	Spośród 39 zdarzeń drogowych jakie zanotowano na analizowanym odcinku drogi w 2013 roku 21 były to zderzenia tylne i boczne pojazdów w ruchu. Koncentracja zdarzeń drogowych przypada na odcinek 291+600 – 292+600 który stanowi obszar zabudowany m. Babi Dół (zlokalizowana jest tam zabudowania mieszkaniowe, zjazdy indywidualne i publiczne, wyznaczone przejścia dla pieszych). Zwiększona ilość zdarzeń drogowych na w/w odcinku może być wynikiem lokalizacji analizowanego fragmentu drogi, który poprzedzony jest z obu stron odcinkami drogi przebiegającej przez obszary leśne. Wjazd do obszaru zabudowanego (a co się z tym wiąże występowanie elementów charakterystycznych dla obszaru zabudowanego takich jak zjazdy, skrzyżowania, przejścia dla pieszych bezpośrednio z obszaru leśnego może stanowić element zaskoczenia dla kierowcy a także skutkuje brakiem odcinka przejściowego pozwalającego na stopniową/płynną redukcję prędkości przy wjeździe do miejscowości. Zaleca się objąć analizowane miejsce niebezpieczne monitoringiem, oraz szczegółową analizą rodzajów i przyczyn ewentualnie występujących zdarzeń drogowych w roku 2014 a w przypadku dalszego ich występowania przewidzieć możliwość zastosowania elementów uspokojenia ruchu na wjeździe do obszaru miejscowości Babi Dół.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.5. Odcinek drogi nr 20, km 297+300 – 300+000, m. Żukowo

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Żukowo												
Kilometraż odcinka	297+300 - 300+000												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	3												
Liczba rannych	3												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	3 198 163,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	297,3	2 cze	17:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	2	K	297,4	23 gru	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	3	K	297,4	25 wrz	08:50:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Pochmurno	Najechanie na unieruch. poj.	Niedostosowanie prędkości	0	0
	4	K	297,4	20 lut	10:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	5	K	297,5	21 wrz	21:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	6	K	297,6	8 sty	12:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	7	K	297,7	22 gru	08:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	8	K	297,7	21 gru	11:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	9	K	297,7	20 wrz	09:45:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	10	K	297,7	30 lip	05:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	11	K	297,7	26 mar	11:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	12	K	297,9	15 kwi	17:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	13	K	297,9	9 lip	10:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	14	K	297,9	2 sty	07:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	15	K	298	20 wrz	19:30:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	16	W	298,1	31 sie	18:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	0	1
	17	K	298,1	26 lis	06:50:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	18	K	298,1	23 wrz	09:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
19	K	298,2	4 paź	16:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0	

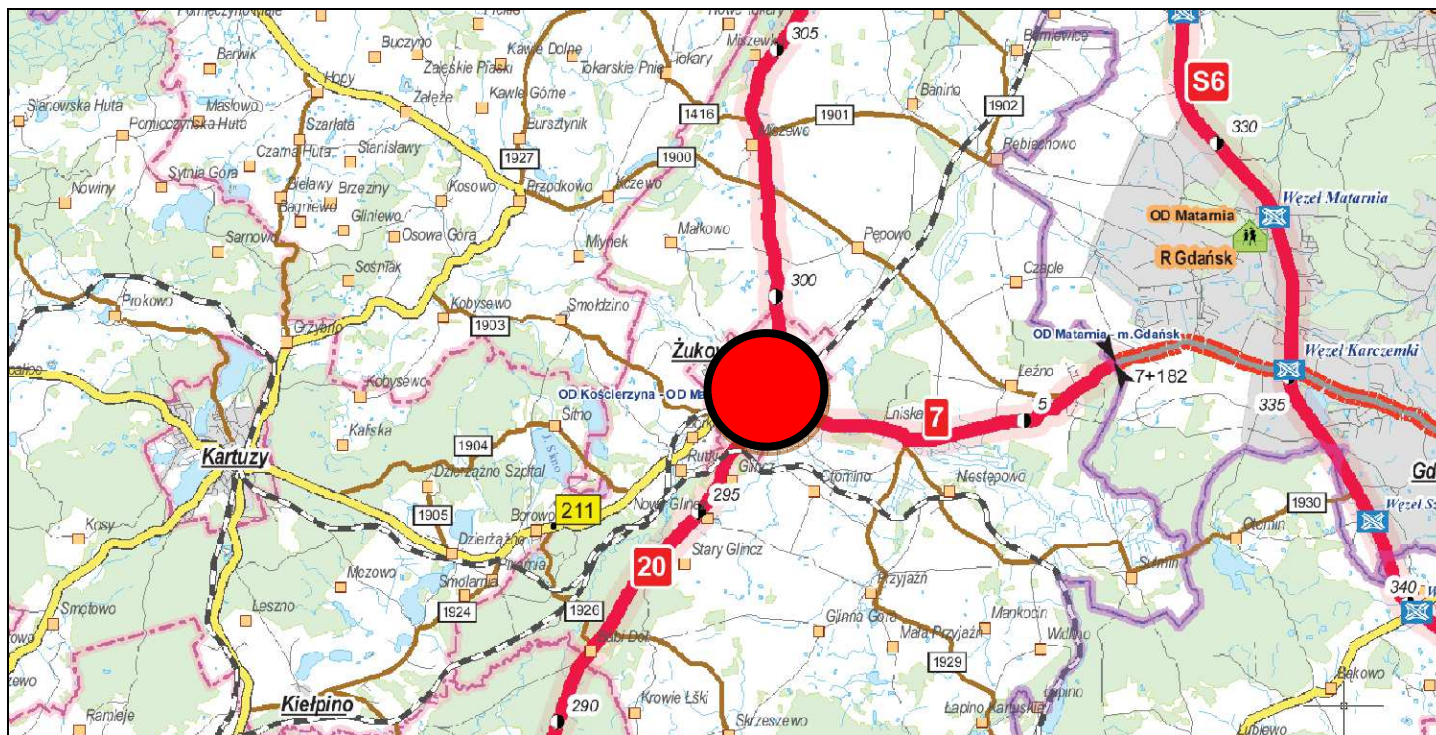


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	20	K	298,2	17 lip	10:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	21	K	298,2	28 mar	15:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	22	K	298,2	7 lut	03:00:00	z	Pobocze	Oblodzona, zaśnieżona	Dobre	Inne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	23	K	298,4	16 sie	13:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	24	K	298,5	30 wrz	06:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	25	K	298,5	17 kwi	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	26	K	298,5	4 maj	12:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	27	K	298,6	19 paź	14:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na słup	Niedostosowanie prędkości	0	0
	28	K	298,6	19 mar	13:00:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	29	W	298,7	18 lis	18:00:00	z	Przejście dla pieszych	Mokra	Pochmurno	Najechanie na pieszego	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	1	0
	30	W	298,8	15 cze	12:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	31	K	298,8	25 kwi	15:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	32	W	299	2 sie	09:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	33	K	299,3	26 lip	07:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	0
	34	K	299,5	11 sty	07:40:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	35	K	299,8	16 kwi	18:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	36	K	299,9	22 cze	23:45:00	nz	Pobocze	Sucha	Dobre	Najechanie na słup	Inne Nieprawidłowe cofanie	0	0
	37	K	300	28 sty	11:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Dobre	Inne	Niedostosowanie prędkości	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek stanowi przejście przez miejscowości. Duża natężenie ruchu pieszych i pojazdów (nałożenie ruchu lokalnego z tranzytowym), duża dostępność do drogi (zjazdy, skrzyżowania) co powoduje występowanie licznych sytuacji i miejsc konfliktowych. Charakter odcinka potwierdzają rodzaje zdarzeń drogowych (zderzenie boczne pojazdów i najechania na pieszych).												
Wnioski i zalecenia	Z uwagi na planowaną budowę obwodnicy miejscowości (obwodnica metropolitalna), która spowoduje zmniejszenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi co wpłynie na poprawę brd, należy na chwilę obecną objąć analizowany odcinek drogi monitoringiem mającym na celu analizę rodzaju i przyczyn ewentualnych dalszych wypadków drogowych. W przypadku przedłużania się rozpoczęcia prac budowy obwodnicy lub występowania dalszych zdarzeń drogowych w ciągu przedmiotowego odcinka drogi należy dokonać szczegółowych analiz przyczyn i rodzajów wypadków drogowych i obserwacji zachowań wszystkich uczestników ruchu a następnie przedsięwziąć odpowiednie środki mające na celu redukcję wypadków drogowych.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



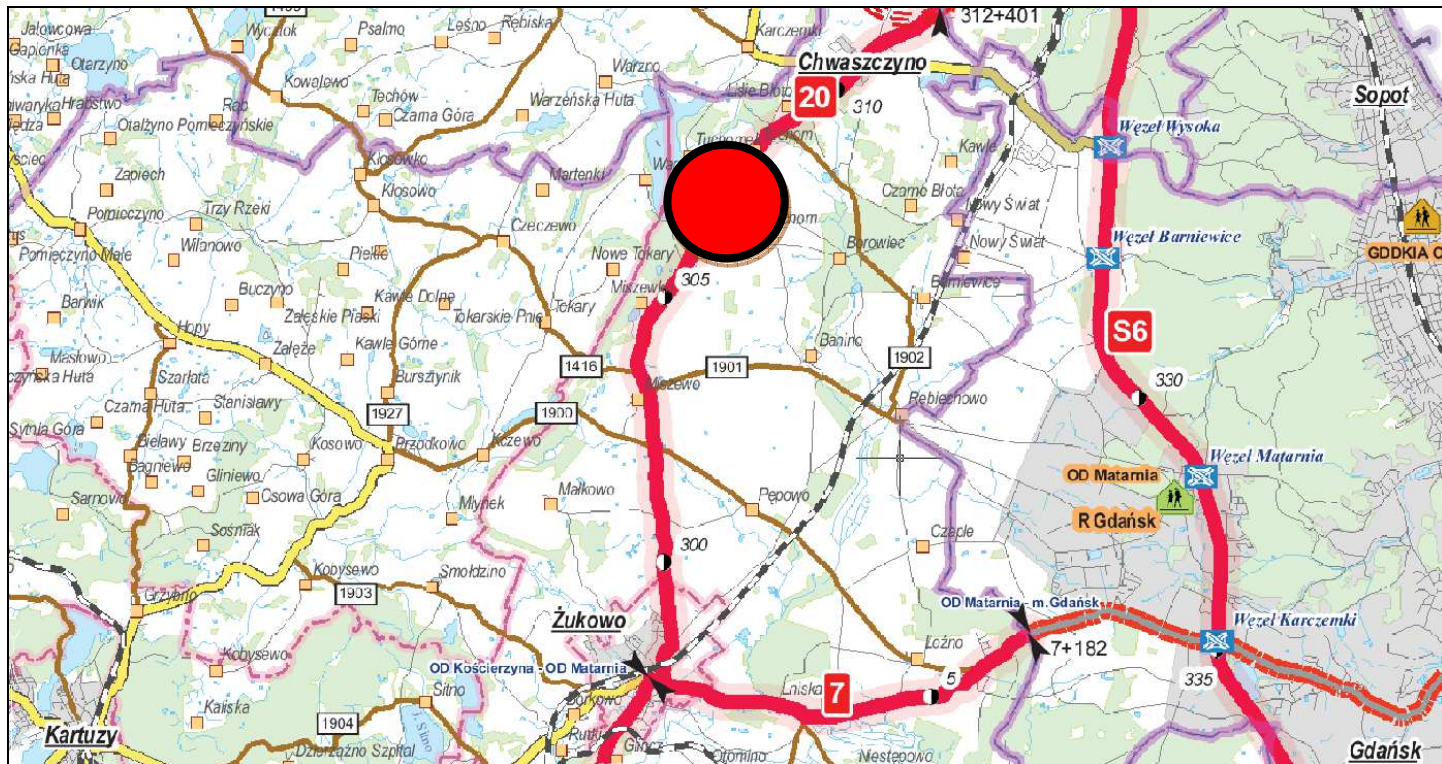


13.6. Odcinek drogi nr 20, km 306+000 – 307+200, odc. Miszewo - Tuchom

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Miszewo - Tuchom												
Kilometraż odcinka	306+000 - 307+200												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	11												
Liczba rannych	10												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	3 892 783,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	306	26 lut	16:20:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	2	K	306,1	3 wrz	15:50:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	3	W	306,2	2 sie	15:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	7	0
	4	W	306,5	31 lip	21:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	1
	5	W	306,5	26 paź	22:05:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	2	0
	6	K	306,5	8 lis	12:40:00	nz	Pobocze	Sucha	Dobre	Inne	Inne	0	0
	7	K	306,6	7 wrz	10:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	8	K	306,6	31 sie	15:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	9	K	306,6	31 sie	16:12:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	10	K	306,6	31 sie	16:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	11	K	306,6	23 maj	16:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Oślepiające słońce	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	12	W	307	17 maj	18:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	13	K	307	12 sie	00:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Inne	0	0
	14	K	307,1	20 lut	08:35:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	0	0
15	K	307,2	13 wrz	05:45:00	nz	Wyjazd z posesji	Mokra	Pochmurno	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0	
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek drogi zlokalizowany poza obszarem zabudowanym, wzdłuż którego zlokalizowana jest luźna zabudowa o charakterze usługowo-handlowym												
Wnioski i zalecenia	Charakter i rodzaj zdarzeń drogowych zanotowanych na analizowanym odcinku drogi potwierdzają charakter otoczenia drogi (liczne wjazdy i włączenia do drogi krajowej). Przyczyną 6 z 15 zdarzeń na tym odcinku było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Z uwagi na to, iż na przedmiotowym odcinku drogi prędkość dopuszczalna wynosi 90 km/h (obszar niezabudowany) zaleca się w pierwszej kolejności wprowadzenie ograniczenia prędkości do 70 km/h i/lub ewentualnie urządzeń do automatycznej jej kontroli. W przypadku dalszego występowania większej ilości zdarzeń drogowych zaleca się dokonać szczegółowej analizy ich rodzajów i przyczyn oraz wprowadzić stosowne środki uspokojenia i poprawy bezpieczeństwa ruchu.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



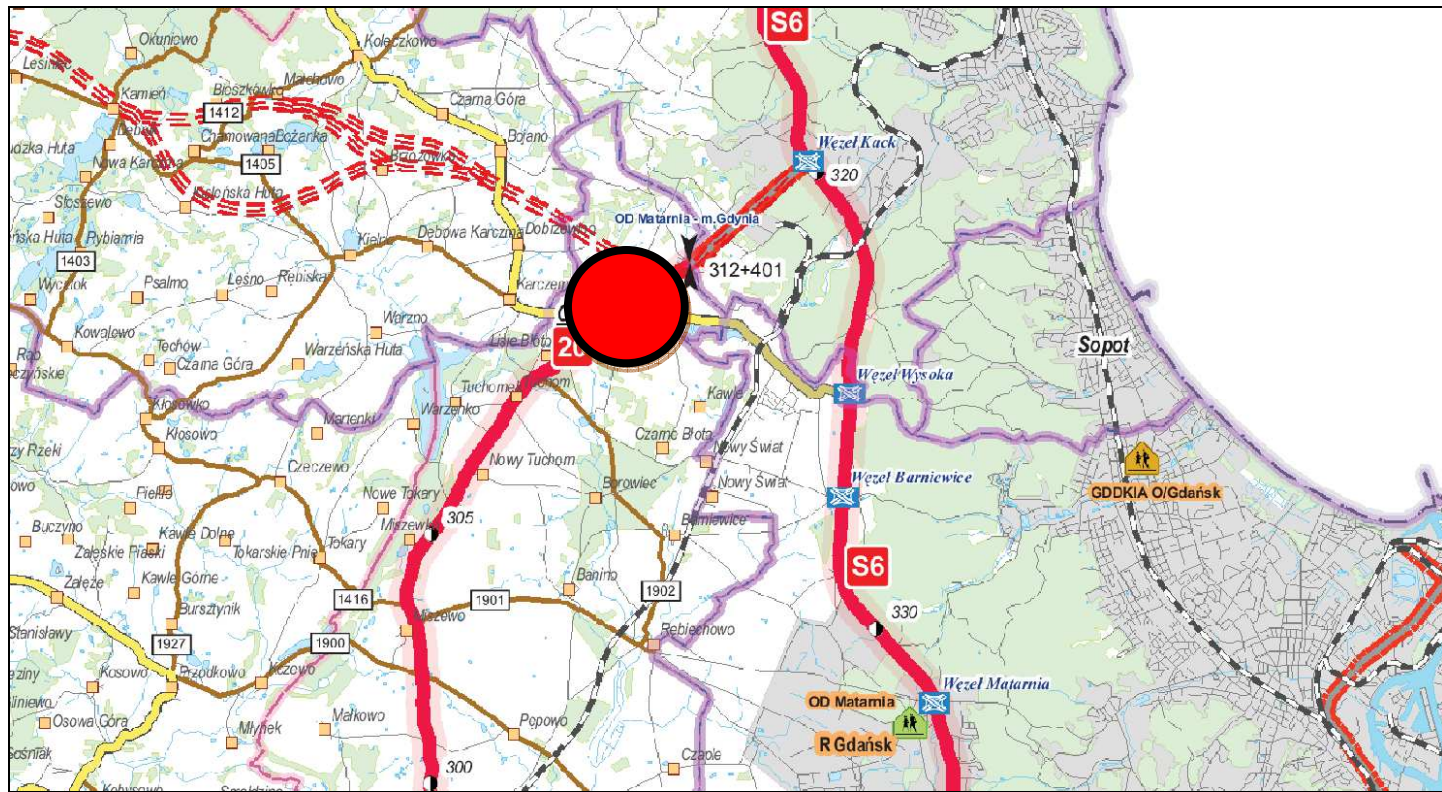


13.7. Odcinek drogi nr 20, km 310+100 – 311+300, m. Chwaszczyno

Nr drogi	20												
Nazwa odcinka	Chwaszczyno												
Kilometraż odcinka	310+100 - 311+300												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	6												
Liczba rannych	7												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	1 724 954,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	310,1	17 gru	17:30:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Inne Nieprawidłowa zawracanie	0	0
	2	K	310,2	30 wrz	13:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	3	W	310,3	25 maj	11:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	4	0
	4	K	310,3	23 gru	20:00:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	5	K	310,4	25 lut	11:30:00	z	Wyjazd z posesji	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	6	W	310,5	3 mar	15:55:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	7	K	310,5	27 lut	08:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	8	K	310,7	6 lip	22:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na słup	Niedostosowanie prędkości	0	0
	9	W	311,2	8 lut	11:25:00	z	Pobocze	Mokra	Pochmurno	Najechanie na pieszego	Niedostosowanie prędkości	1	0
	10	W	311,3	25 lis	10:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niedostosowanie prędkości	1	0
	11	K	311,3	20 sie	07:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	12	K	311,3	14 sie	16:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	13	K	311,3	28 mar	09:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Analizowany odcinek drogi krajowej nr 20 stanowi jeden z kilku głównych ciągów komunikacyjnych prowadzących ruchu w kierunku m. Gdynia z miejscowości zlokalizowanych po jej zachodniej stronie. Duże natężenie ruchu szczególnie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego ruchu wjazdowego i wyjazdowego z miasta powoduje utrudnienia w włączeniu się do ruchu pojazdów wjeżdżających/zjeżdżających z drogi krajowej do posesji zlokalizowanych wzdłuż jej ciągu. Dodatkowo gęsta zabudowa i nieograniczona dostępność przyległego terenu potwierdza charakter rodzaju wypadków drogowych jakie zanotowano na przedmiotowym odcinku drogi. Do dwóch wypadków drogowych jakie odnotowano w km 312+400 doszło w rejonie skrzyżowania na granicy m. Gdyni i Chwaszczyna, na którym na wlocie podporządkowanym występują utrudnienia w postaci ograniczonej widoczności spowodowane występowaniem przydrożnej zieleni na wlocie od strony Gdyni.												
Wnioski i zalecenia	Z uwagi na planowaną budowę obwodnicy miejscowości (obwodnica metropolitalna), która spowoduje zmniejszenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi co wpłynie na poprawę brd, należy na chwilę obecną objąć analizowany odcinek drogi monitoringiem mającym na celu analizę rodzaju i przyczyn ewentualnych dalszych wypadków drogowych. W przypadku przedłużania się rozpoczęcia prac budowy obwodnicy lub występowania dalszych zdarzeń drogowych w rejonie przedmiotowego odcinka drogi należy dokonać szczegółowych analiz przyczyn i rodzajów wypadków drogowych i obserwacji zachowań wszystkich uczestników ruchu a następnie przedsięwziąć odpowiednie środki mające na celu redukcję wypadków drogowych. Dodatkowo należy rozważyć wprowadzenie wyrywkowych wzmożonych kontroli prędkości pojazdów w ciągu analizowanego odcinka drogi.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.8. Odcinek drogi nr 22, km 315+600 – 322+300, m. Starogard Gdański

Nr drogi	22												
Nazwa odcinka	Starogard Gdański												
Kilometraż odcinka	315+600 - 322+300												
Liczba wypadków	18												
Liczba kolizji	51												
Liczba rannych	17												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	6 917 411,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	315,6	29 sie	13:40:00	z	Pobocze	Sucha	Dobre	Najechanie na barierę	Niedostosowanie prędkości	0	0
	2	K	316,6	24 lip	15:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	3	K	316,6	15 kwi	10:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	0	0
	4	K	316,8	10 paź	14:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
	5	K	316,9	7 gru	15:00:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Silny wiatr	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	6	W	317,2	8 lis	10:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	7	W	317,2	24 gru	10:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieprawidłowe wyprzedzanie	1	0
	8	K	317,2	16 maj	16:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	9	K	317,6	28 wrz	14:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Oślepiające słońce	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	10	K	317,6	21 lip	18:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	11	K	317,8	14 wrz	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Inne Nieprawidłowe cofanie	0	0
	12	K	318	17 gru	13:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	13	K	318	31 maj	08:12:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Inne Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	14	W	318,014	5 kwi	03:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na barierę	Niedostosowanie prędkości	1	0
	15	W	318,16	7 wrz	17:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	16	K	318,462	14 gru	11:15:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	17	K	318,462	2 paź	16:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	K	318,462	5 mar	16:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
19	K	318,6	13 wrz	19:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0	



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
20	K	318,6	30 lip	00:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na dziurę	Inne Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
21	K	318,6	30 lip	00:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Najechanie na dziurę	Inne Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
22	K	318,6	10 lip	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
23	K	318,662	4 lip	10:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
24	K	318,7	5 kwi	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
25	K	318,882	15 wrz	00:30:00	z	Pas dzielący	Mokra	Dobre	Najechanie na słup	Nieprawidłowe omijanie	0	0
26	K	318,882	11 sie	15:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
27	K	318,882	11 paź	17:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
28	K	318,882	23 paź	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
29	K	318,882	24 lip	18:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
30	K	319	3 lis	16:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
31	W	319,1	8 wrz	17:10:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
32	W	319,1	3 lip	11:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	1	0
33	K	319,1	4 maj	13:50:00	z	Droga dla rowerów	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
34	K	319,3	12 paź	16:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
35	K	319,3	20 kwi	15:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
36	K	319,34	23 sty	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
37	K	319,6	21 gru	12:20:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
38	W	319,664	2 sie	15:50:00	z	Droga dla rowerów	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
39	W	319,664	9 maj	17:33:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
40	K	319,664	14 kwi	13:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
41	K	319,664	9 paź	11:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
42	K	319,664	5 lip	11:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
43	K	319,664	6 mar	11:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
44	K	319,72	23 maj	14:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
45	K	319,9	28 kwi	18:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
46	W	320	21 paź	08:15:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
47	W	320	15 wrz	19:20:00	z	10	Mokra	Pochmurno	Najechanie na pieszego	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	1	0
48	K	320	12 lip	19:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
49	K	320,053	10 sie	10:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
50	K	320,053	25 sty	15:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
51	K	320,4	13 maj	17:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
52	W	320,5	10 lis	21:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
53	W	320,783	22 cze	18:30:00	z	Droga dla rowerów	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
54	K	320,783	5 maj	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
55	W	320,9	20 paź	20:06:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Najechanie na pieszego	Pieszcy Nieprawidłowe omijanie	0	1
56	W	320,9	4 paź	20:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Pieszcy Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	1	0
57	K	321	4 cze	22:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerów	0	0
58	K	321,2	20 lis	14:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
59	K	321,2	3 cze	15:25:00	z	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
60	K	321,2	24 maj	09:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
61	W	321,27	18 maj	10:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
62	K	321,27	14 lip	19:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
63	K	321,5	3 sie	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
64	W	321,743	21 cze	08:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
65	K	321,743	27 lis	17:00:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Silny wiatr	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0

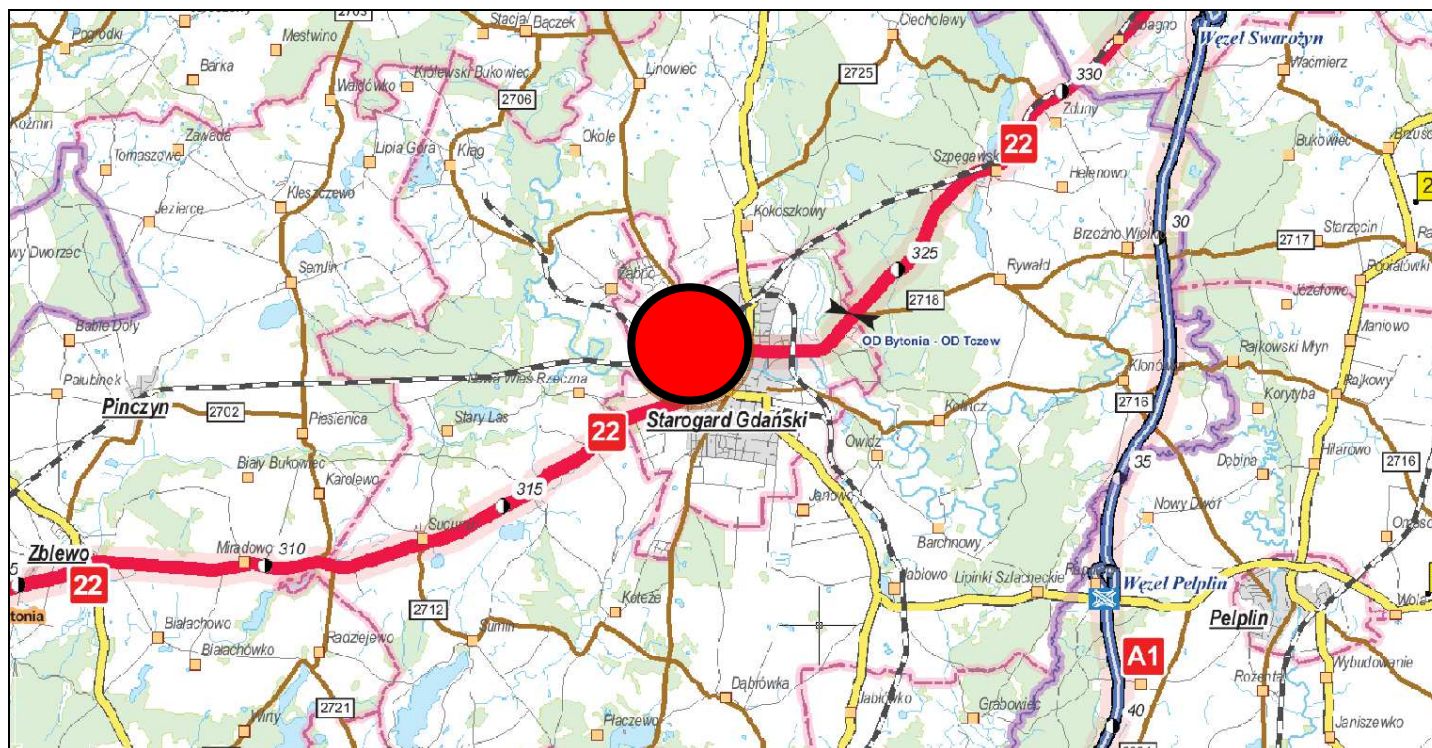


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

		L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne	
		66	K	321,8	17 gru	08:40:00	z	Wyjazd z posesji	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	0	0	
		67	W	322,1	14 maj	12:30:00	z	Parking, plac	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Inne Nieprawidłowe cofanie	1	0	
		68	W	322,2	9 lip	18:05:00	z	Most, wiadukt	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0	
		69	K	322,3	19 cze	09:10:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0	
	Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek stanowi przejście przez obszar miejski o ścisłej zabudowie o różnorodnym charakterze. Duża natężenie ruchu pieszych i pojazdów (nałożenie ruchu lokalnego z tranzytowym), duża dostępność do drogi (zjazdy, skrzyżowania) powodują występowanie licznych sytuacji i miejsc konfliktowych. Charakter odcinka potwierdzają rodzaje zdarzeń drogowych (zderzenie boczne pojazdów a także najechania na pieszych).													
	Wnioski i zalecenia	Charakter przyczyn zdarzeń drogowych zaistniałych na analizowany m odcinku drogi są typowe dla drogi zlokalizowane na obszarach zabudowanych o dużej liczbie wjazdów i skrzyżowań. Pomimo zastosowano na przedmiotowym odcinku wielu rozwiązań mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu (chodniki i ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni pasem zieleni, zatoki autobusowe w rejonie przystanków autobusowych, wyspy kanalizujące, wyspy azylu w rejonie przejść dla pieszych, oświetlenie drogi, wydzielone pasy dla relacji skrętnych z drogi głównej, skrzyżowania o ruchu okrężnym) to z uwagi na nałożenie się ruchu tranzytowego i lokalnego dochodzi tutaj do wielu incydentów, których skutkami są kolizje i wypadki drogowe. Taki rozwój sytuacji może świadczyć o tym, iż przekrój drogowy przejścia przez miejscowość nie spełnia oczekiwań kierowców (duże natężenie ruchu pojazdów, ruch tranzytowy, problemy z włączeniem się z wlotów bocznych → duże straty czasu przy przejeździe przez miejscowość powodują zdenerwowanie kierowców i wymuszają na nich podjęcie decyzji o wykonywaniu bardziej niebezpiecznych manewrów włączania się do ruchu (zderzenia boczne) a także chęć/potrzebę pokonania odcinka drogi w jak najkrótszym czasie (zderzenia tylne pojazdów, najechania na pieszych). Z uwagi na ilość i jakość zastosowanych środków uspokojenia ruchu na analizowanym odcinku drogi (droga przebudowana) nie przyniosą oczekiwanych korzyści w postaci poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia wypadków i ofiar drogowych. Wydaje się iż takim przypadkiem nieodzownym jest wybudowanie obwodnicy miasta, która przejmie ruch nie tylko z drogi krajowej nr 22 ale także drogi wojewódzkiej nr 222 i zmniejszy natężenie ruchu na istniejącym odcinku drogi co będzie miało wpływ na redukcję ilości konfliktów ruchowych.													



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.9. Odcinek drogi nr 22, km 357+100 – 358+500, m. Malbork

Nr drogi	22												
Nazwa odcinka	Malbork												
Kilometraż odcinka	357+100 – 358+500												
Liczba wypadków	6												
Liczba kolizji	57												
Liczba rannych	10												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	4 338 970,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	357,1	11 sie	15:10:00	z	Przejście dla pieszych	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	1	0
	2	K	357,195	20 lut	11:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Silny wiatr	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	3	K	357,2	5 kwi	18:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	4	K	357,4	15 lis	10:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	5	K	357,4	8 lis	18:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	6	K	357,4	24 gru	16:38:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	7	K	357,4	31 sie	19:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	8	K	357,4	11 paź	14:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	0	0
	9	K	357,4	4 paź	17:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	10	K	357,4	21 paź	08:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	11	K	357,4	31 mar	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	12	K	357,4	10 maj	17:50:00	z	Most, wiadukt	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	13	K	357,4	18 sty	11:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	14	K	357,4	25 sty	13:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	15	W	357,5	26 sie	15:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	16	K	357,5	30 wrz	16:30:00	z	Most, wiadukt	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	17	K	357,5	24 kwi	07:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	K	357,5	25 lip	12:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
19	K	357,5	22 lip	17:30:00	z	Most, wiadukt	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0	



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
20	K	357,5	1 mar	08:08:00	z	Most, wiadukt	Mokra	Oślepiające słońce	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
21	W	357,6	6 paź	09:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	5	0
22	K	357,6	22 lis	17:45:00	z	Przejście dla pieszych	Sucha	Pochmurno	Najechanie na pieszego	Pieszy Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
23	K	357,6	10 gru	18:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
24	K	357,6	23 gru	17:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
25	K	357,6	23 wrz	09:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
26	K	357,6	26 sie	06:30:00	z	Przystanek	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie	0	0
27	K	357,6	15 lip	08:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
28	K	357,6	22 lip	22:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
29	K	357,6	28 lut	08:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
30	K	357,8	25 lip	16:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
31	K	357,9	28 sie	10:55:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
32	K	358	26 paź	19:35:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
33	W	358,1	12 lis	10:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
34	K	358,1	24 lis	17:53:00	z	Przejście dla pieszych	Mokra	Opady deszczu	Najechanie na pieszego	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	0	0
35	K	358,1	12 lis	15:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
36	K	358,1	29 wrz	00:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
37	K	358,1	24 sie	19:35:00	z	Droga dla rowerów	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
38	K	358,1	22 sie	11:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
39	K	358,1	19 paź	09:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
40	K	358,1	11 paź	14:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
41	K	358,1	19 lip	15:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
42	K	358,1	11 maj	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0

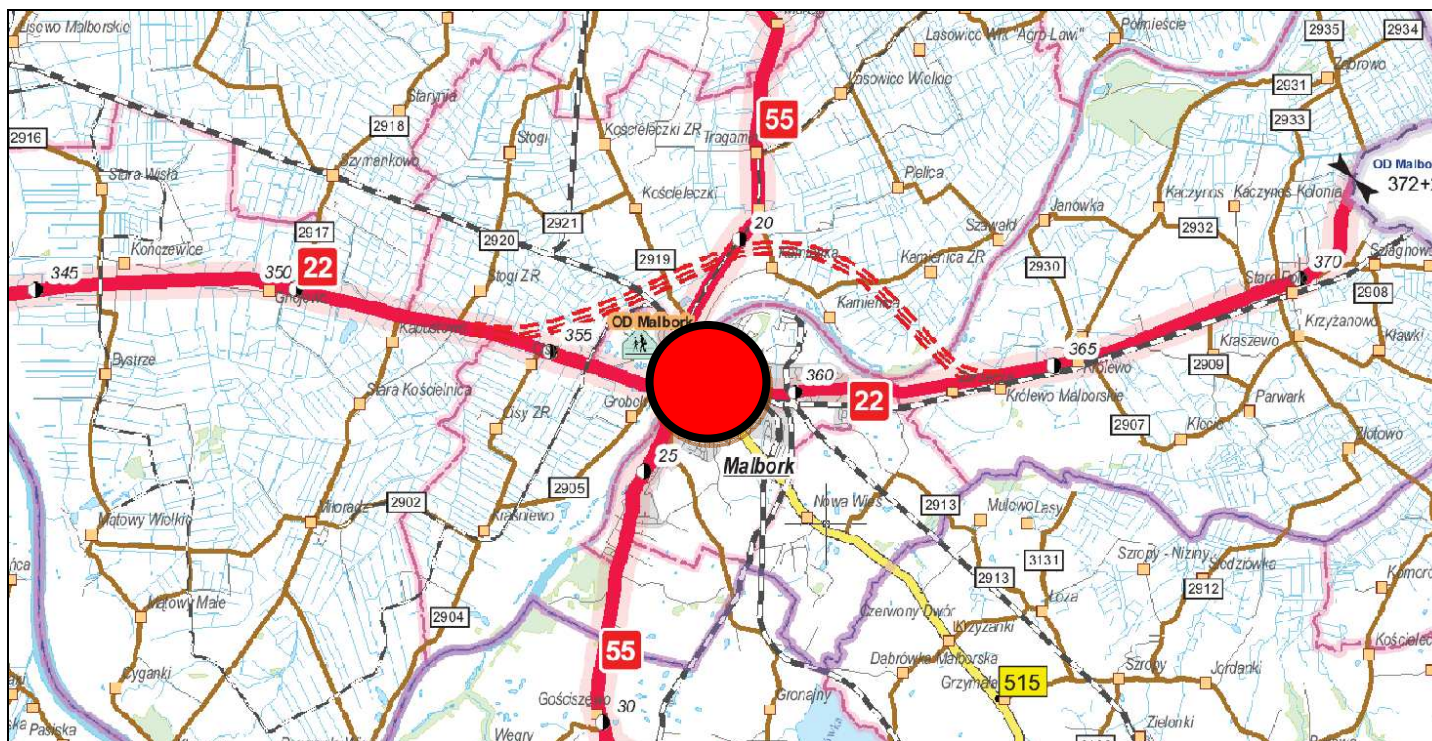


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	43	K	358,1	4 cze	17:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	44	K	358,14	25 maj	16:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	45	K	358,14	25 sty	13:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	46	W	358,2	22 lis	21:00:00	z	Parking, plac	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Nieprawidłowe cofanie	1	0
	47	K	358,2	20 gru	13:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	48	K	358,2	25 lip	13:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	49	K	358,2	23 lut	10:35:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	50	K	358,3	25 lis	11:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	51	K	358,3	19 wrz	10:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	52	K	358,3	3 kwi	13:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	53	K	358,4	17 wrz	08:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	54	K	358,4	14 kwi	17:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Pieszy Nieprawidłowe zarzycanie, postój	0	0
	55	W	358,5	7 cze	20:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na pieszego	Pieszy Nieprawidłowe wyprzedzanie	1	0
	56	K	358,5	23 lis	21:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	57	K	358,5	21 paź	14:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe omijanie	0	0
	58	K	358,5	19 gru	06:48:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	59	K	358,5	23 sie	12:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	60	K	358,5	27 paź	01:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	61	K	358,5	16 lip	09:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	62	K	358,5	23 mar	18:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	63	K	358,5	14 lut	11:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Duże natężenie ruchu szczególnie w okresach szczytu porannego i popołudniowego. Jedyny obiekt mostowy na rz. Nogat zlokalizowany w ciągu DK nr 22 (przejście przez Malbork). Duży ruch pieszych, nałożenie ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym (brak obwodnicy miasta). Przecięcie dwóch dróg krajowych. DK Nr 22 stanowi główny ciąg tranzytowy z zachodniej części Polski a także krajów europejskich w kierunku granicy z Rosją (obwód Kaliningradzki).												
Wnioski i zalecenia	Planowana inwestycja rozbudowy DK Nr 22 (budowa drugiej jezdni po zachodniej stronie miasta wraz z budową drugiego obiektu mostowego oraz drogami serwisowymi) wpłynie na poprawę płynności ruchu w ciągu analizowanego odcinka drogi. Dodatkowo z uwagi na dominujący charakter rodzaju wypadków drogowych (zderzenie boczne w rejonie skrzyżowań) należy poddać szczegółowej analizie zachowania kierowców oraz zasady działania poszczególnych programów sterowania sygnalizacjami świetlnymi. Dodatkowo zaleca się weryfikację poprawności działania systemu sterowania sygnalizacjami świetlnymi na analizowanym ciągu DK Nr 22 (zoptymalizowanie więzki koordynacyjnej pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną poprawi płynność ruchu na przedmiotowym ciągu komunikacyjnym).												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



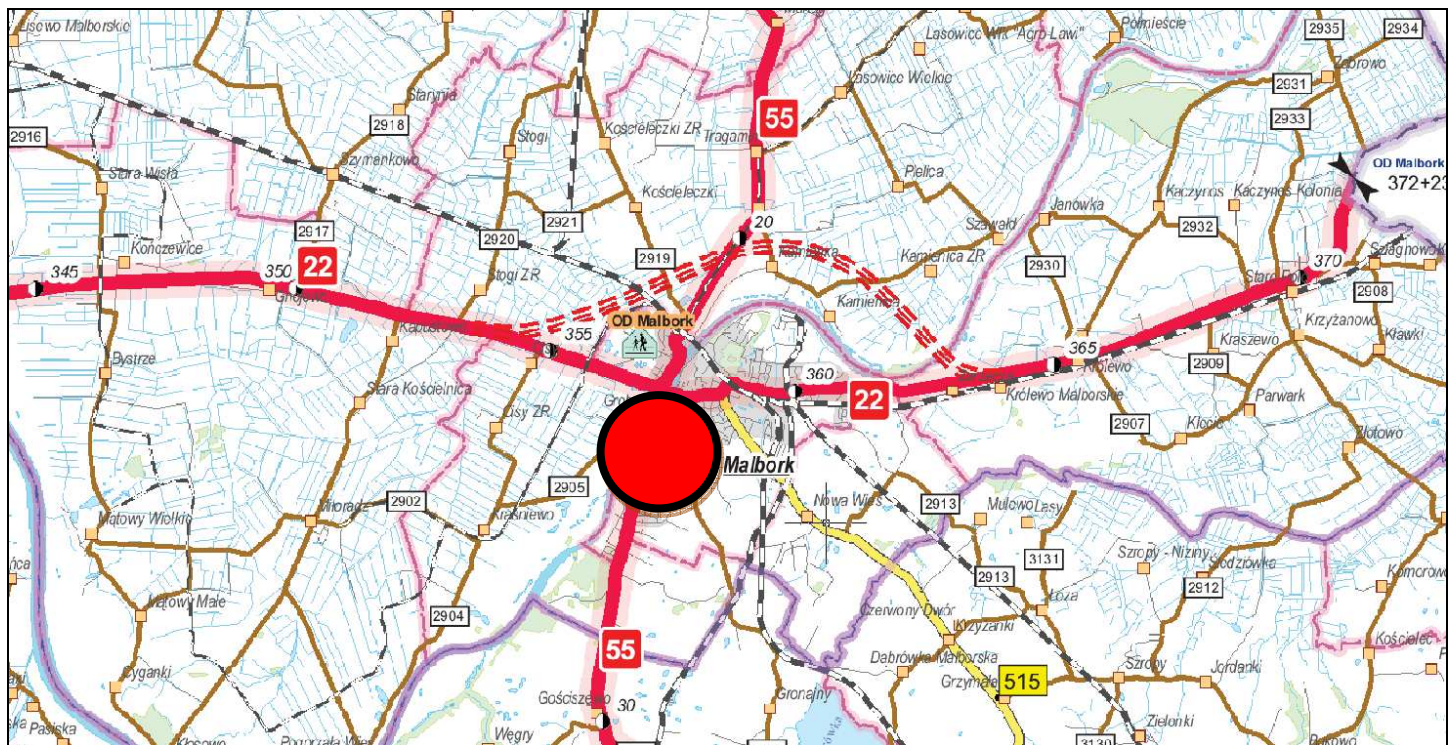


13.10. Odcinek drogi nr 55, km 23+700 – 25+000, m. Malbork

Nr drogi	55												
Nazwa odcinka	Malbork												
Kilometraż odcinka	23+700 - 25+000												
Liczba wypadków	7												
Liczba kolizji	2												
Liczba rannych	10												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	2 773 006,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	W	23,7	9 gru	13:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Oślepiające słońce	Najechanie na pieszego	Nieprawidłowe omijanie pieszego	1	0
	2	W	23,7	5 sie	10:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
	3	W	23,9	20 maj	16:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	4	W	23,9	12 cze	08:42:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	5	W	24,1	24 kwi	19:53:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	1	0
	6	K	24,32	5 mar	09:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	7	W	24,4	1 paź	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	8	K	24,5	5 sie	21:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój Inne	0	0
	9	W	25	3 mar	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	4	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Odcinek drogi stanowi wjazd do miasta od południowej strony (od strony miejscowości Sztum i Kwidzyn). Charakteryzuje się umiarkowanie gęstą zabudową przede wszystkim o charakterze mieszkaniowym.												
Wnioski i zalecenia	Z uwagi na to, iż brak jest powtarzających się rodzajów zdarzeń drogowych a także różnorodność ich przyczyn powoduje, iż wskazanie jednoznacznych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu. Należy w związku z tym objąć analizowany odcinek drogi monitoringiem i w przypadku dalszego występowanie koncentracji zdarzeń drogowych dokonać szczegółowej analizy ich rodzajów i przyczyn a w dalszej kolejności wprowadzić stosowane środki uspokojenia ruchu i poprawy brd.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



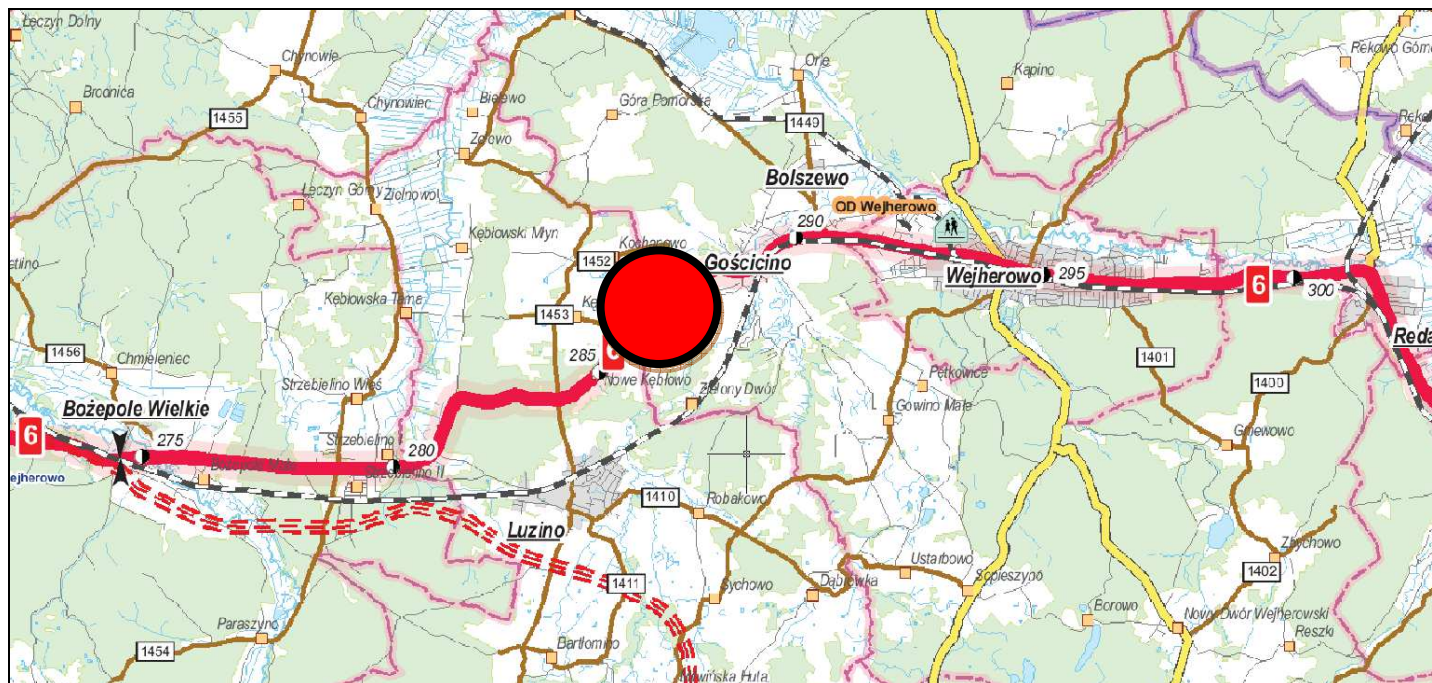


13.11. Odcinek drogi nr 6, km 285+700 – 287+700, odc. Kębłowo - Gościno

Nr drogi	6												
Nazwa odcinka	Kębłowo - Gościno												
Kilometraż odcinka	285+700 - 287+700												
Liczba wypadków	8												
Liczba kolizji	7												
Liczba rannych	10												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	2 773 006,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	285,7	3 wrz	14:55:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	2	0
	2	W	286,2	3 lip	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Zmęczenie, zaśnięcie	1	0
	3	K	286,2	2 sty	13:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Inne	Inne	0	0
	4	W	286,3	28 cze	20:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	1	0
	5	W	286,7	16 lut	04:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Wywrócenie się pojazdu	Zmęczenie, zaśnięcie	1	0
	6	K	286,7	18 gru	17:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	7	K	286,8	18 gru	16:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	8	K	287	31 sty	11:20:00	nz	Jezdnia	Mokra	Silny wiatr	Najechanie na słup	Niedostosowanie prędkości	0	0
	9	W	287,4	9 sie	07:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe skręcanie	1	0
	10	K	287,4	30 lis	17:30:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	11	K	287,4	15 kwi	15:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	12	W	287,5	12 wrz	14:15:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	2	0
	13	K	287,5	16 paź	22:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	14	W	287,6	5 sty	13:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
15	W	287,7	25 lis	11:00:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	1	0	
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Droga krajowa nr 6 stanowi główny ciąg komunikacyjny wzdłuż wybrzeża, łącząc miasta Szczecin, Słupsk Koszalin z Trójmiastem. Analizowany odcinek drogi zlokalizowany na przeważającej długości poza obszarem zabudowanym. Wzdłuż przedmiotowego fragmentu drogi zlokalizowana jest luźna zabudowa o zróżnicowanym charakterze												
Wnioski i zalecenia	Najczęściej powtarzającą się przyczyną zdarzeń drogowych było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (zderzeniami bocznymi) co ma odzwierciedlenie w pełnej dostępności do drogi. Pomimo ograniczenia prędkości na analizowanym odcinku drogi do 70 km/h w czterech przypadkach przyczyną powstania zdarzeń drogowych była nadmierna prędkość ruchu. Dodatkowo mając na uwadze zdarzenia drogowe związane z manewrami zjazdu/wjazdu na drogę (zderzenie boczne i tylne pojazdów → łącznie 10 zdarzeń tego typu) może świadczyć o stosunkowo dużym potencjale ruchotwórczym obiektów zlokalizowanych wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Mając na uwadze powyższe zaleca się zastosowanie wzmożonych kontroli prędkości i/lub zastosowanie urządzeń do automatycznej kontroli prędkości. Zaleca się także rozważyć możliwość wykonania dodatkowych pasów/powierzchni dla pojazdów włączających/wyłączających się z ruchu w powiązaniu z lokalizacją wwsp kanalizuiących.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.12. Odcinek drogi nr 6, km 289+000 – 290+900, odc. Gościno - Bolszewo

Nr drogi	6												
Nazwa odcinka	Gościno - Bolszewo												
Kilometraż odcinka	289+000 - 290+900												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	23												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	2 213 326,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	289	13 paź	19:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	2	K	289,1	11 mar	20:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	3	K	289,2	18 paź	16:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	4	K	289,2	8 lut	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	5	K	289,3	10 cze	09:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	6	K	289,4	3 gru	10:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	7	K	289,5	23 sty	19:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj. + Nieprawidłowe wyprzedzanie pieszych	0	0
	8	W	289,6	11 kwi	06:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	9	K	289,7	14 kwi	22:55:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	10	W	289,8	9 sty	06:25:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Gwałtowne hamowanie	2	0
	11	K	289,9	29 sty	15:15:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na barierę	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	12	K	290	20 sie	10:35:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	13	K	290	6 paź	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	14	K	290	23 lip	08:10:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	15	K	290	17 maj	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na barierę	Gwałtowne hamowanie	0	0
	16	K	290	11 lut	09:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	17	K	290,1	7 sie	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	W	290,6	31 sty	07:55:00	nz	Jezdnia	Mokra	Silny wiatr	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
19	K	290,6	5 paź	12:05:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0	

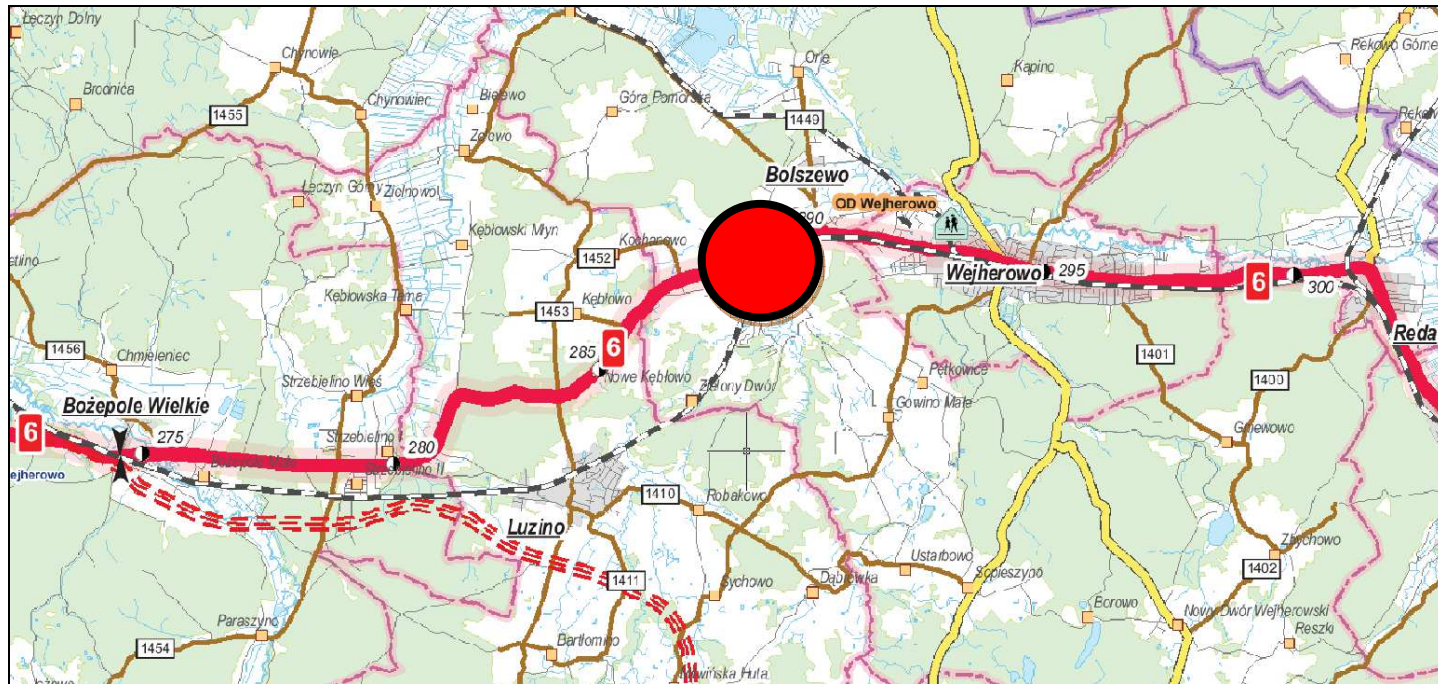


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	20	W	290,7	4 wrz	15:50:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	1	0
	21	K	290,7	15 lis	14:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	22	K	290,7	9 lis	12:35:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	23	K	290,7	27 gru	13:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	24	K	290,7	7 sie	14:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	25	K	290,8	14 gru	19:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	26	K	290,8	23 gru	11:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	27	K	290,9	28 lis	07:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Na początkowym odcinku droga posiada przekrój po jednym pasie dla każdego z kierunków ruchu, które oddzielane są wyspą kanalizującą i barierą stalową. Na końcowym fragmencie droga posiada przekrój o dwóch pasa ruchu dla każdego z kierunków ruchu. Analiza koncentracji zdarzeń drogowych wskazuje iż do największej liczby doszło w rejonie km 290+000 (skrzyżowanie z ul. Zieloną, na którym ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną → ulica stanowi dojazd do obszarów o charakterze handlowo-usługowym. Drugim miejscem koncentracji zdarzeń drogowych zlokalizowany jest w km 290+700 (skrzyżowanie z ul. Zamostną, na którym ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną → ulica stanowi główne połączenie z drogą krajową obszarów zlokalizowanych po jej obu stronach).												
Wnioski i zalecenia	Charakter zdarzeń drogowych jakie odnotowane zostały na analizowanym odcinku drogi - zderzenia tylne i boczne pojazdów, których przyczyną było niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, gwałtowne hamowanie, nieprawidłowa zmiana pas ruchu są typowe dla skrzyżowań. Duże natężenie ruchu pojazdów związane nie tylko z ruchem tranzytowym ale i lokalnym (droga krajowa nr 6 na przedmiotowym fragmencie stanowi główny ciąg komunikacyjny łączący Trójmiasto z miejscowościami położonymi w północno-zachodniej części województwa) skutkuje powstawaniem wielu sytuacji konfliktowych. W związku z ograniczonymi możliwościami rozbudowy/przebudowy przedmiotowego ciągu drogi krajowej nr 6 w celu redukcji ilości zdarzeń drogowych oraz wyeliminowaniu ruchu tranzytowego zaleca się podjęcie działań w kierunku budowy planowanej drogi S6 która stanowić będzie główną alternatywę dla istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 6, która poprowadzona jest przez obszary zabudowane o dużym potencjale produkcji i atrakcji zlokalizowanych po obu jej stronach na całym odcinku pomiędzy od m. Gościno/Bolszewo poprzez Wejherowo, Rumię, Redę aż do Gdyni.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.13. Odcinek drogi nr 6, km 293+200 – 294+800, m. Wejherowo

Nr drogi	6												
Nazwa odcinka	Wejherowo												
Kilometraż odcinka	293+200 - 294+800												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	56												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	3 407 730,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	293,2	8 lip	11:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	2	W	293,4	8 sie	09:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Inne	1	0
	3	W	293,4	2 wrz	16:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	4	W	293,4	17 kwi	14:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	5	K	293,4	2 wrz	17:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	6	K	293,4	8 maj	21:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	7	K	293,4	31 paź	16:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	8	K	293,4	31 paź	07:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	9	K	293,4	30 lis	01:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	10	K	293,4	26 wrz	12:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	11	K	293,4	11 wrz	11:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	12	K	293,4	16 sie	12:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	13	K	293,4	3 sie	19:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	14	K	293,4	6 sie	11:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	15	K	293,4	14 sie	12:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	16	K	293,4	14 sie	22:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	0	0
	17	K	293,4	3 sie	14:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	K	293,4	27 sie	12:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
19	K	293,4	8 kwi	16:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Oślepiające słońce	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0	



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
20	K	293,4	27 paź	10:35:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
21	K	293,4	15 paź	18:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
22	K	293,4	21 paź	11:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
23	K	293,4	27 paź	15:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
24	K	293,4	17 paź	18:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
25	K	293,4	27 paź	18:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
26	K	293,4	24 mar	19:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
27	K	293,4	26 mar	15:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
28	K	293,4	28 mar	09:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
29	K	293,4	10 maj	14:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
30	K	293,4	8 maj	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
31	K	293,4	17 cze	06:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
32	K	293,4	11 cze	13:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
33	K	293,5	15 mar	13:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
34	K	293,7	28 lip	09:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
35	W	293,8	22 sie	06:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
36	K	293,8	28 sty	06:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
37	K	293,9	25 gru	20:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
38	K	294,1	21 kwi	13:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
39	K	294,1	7 cze	16:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
40	K	294,2	19 wrz	12:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
41	K	294,3	3 sie	06:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
42	K	294,3	12 lip	18:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0

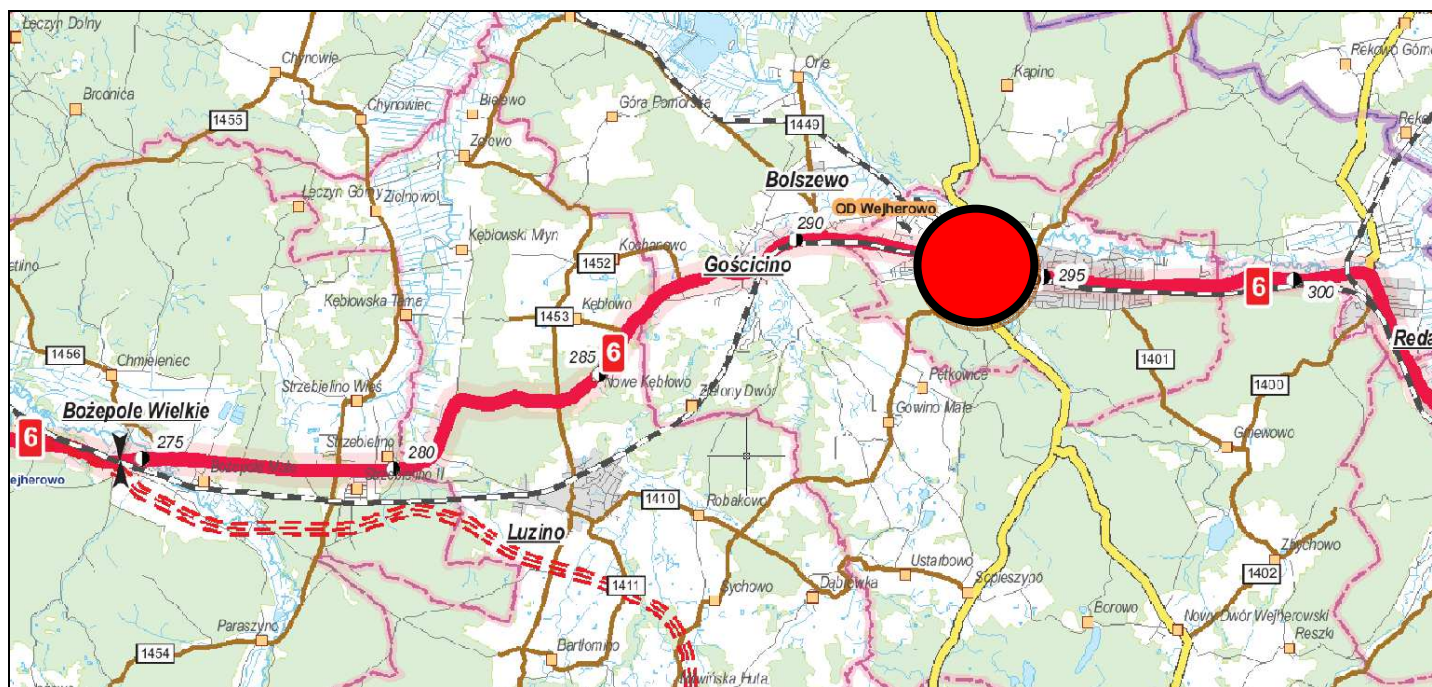


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	43	K	294,4	20 lis	09:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	44	K	294,4	21 sie	17:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	45	K	294,5	15 gru	19:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	46	K	294,5	9 wrz	17:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	47	K	294,5	1 paź	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	48	K	294,5	14 wrz	12:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	49	K	294,5	28 sie	09:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	50	K	294,5	20 cze	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	51	K	294,6	3 sie	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	52	K	294,6	8 maj	15:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	53	K	294,6	24 cze	12:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Inne	0	0
	54	K	294,6	2 lut	11:15:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	55	K	294,6	8 lut	18:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	56	W	294,7	1 kwi	18:40:00	z	Przeście dla pieszych	Mokra	Opady śniegu, gradu	Najechanie na pieszego	Nieprawidłowe wyprzedzanie Piesi	1	0
	57	K	294,7	29 lis	11:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	58	K	294,7	22 paź	12:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	59	K	294,7	27 cze	12:53:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
	60	K	294,7	6 lut	11:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Inne	0	0
	61	K	294,8	9 wrz	19:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Na analizowanym odcinku droga posiada przekrój dwujezdniowy, dwupasowy, przebiega pomiędzy obszarami o intensywnej zabudowie i różnicowanym charakterze. Analiz lokalizacji zdarzeń drogowych pokazuje iż do ponad połowy zdarzeń drogowych odnotowanych na przedmiotowym odcinku drogi doszło w km 293+400 w rejonie skrzyżowania typu wyspa centralna, na którym ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną (skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Przemysłową). Drugim miejscem koncentracji zdarzeń drogowych jest odcinek w km 294+500 – 294+700 (16 zdarzeń drogowych).												
Wnioski i zalecenia	Szeroki przekrój drogowy może sprzyjać poruszaniu się pojazdów z prędkością większą do dopuszczalnej. Duże natężenie ruchu oraz charakter zdarzeń drogowych jakie odnotowane zostały na analizowanym odcinku drogi - zderzenia tylne i boczne pojazdów, których głównymi przyczynami była nadmierna prędkość i niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami potwierdzają iż podstawowym problemem na analizowanym odcinku jest zbyt wysoka prędkość. Duże natężenie ruchu pojazdów związane nie tylko z ruchem tranzytowym ale i lokalnym (droga krajowa nr 6 na przedmiotowym fragmencie stanowi główny ciąg komunikacyjny łączący Trójmiasto z miejscowościami położonymi w północno-zachodniej części województwa) skutkuje powstawaniem wielu sytuacji konfliktowych. Zaleca się zamontowanie na przedmiotowym odcinku drogi urządzeń do automatycznej kontroli prędkości. Ponadto w celu wyeliminowania ruchu tranzytowego zaleca się podjęcie działań w kierunku budowy planowanej drogi S6 która stanowić będzie główną alternatywę dla istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 6, która poprowadzona jest przez obszary zabudowane o dużym potencjale produkcji i atrakcji zlokalizowanych po obu jej stronach na całym odcinku pomiędzy od m. Gościno/Bolszewo poprzez Wejherowo, Rumie, Redę aż do Gdyni.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

13.14. Odcinek drogi nr 6, km 301+300 – 302+700, m. Reda

Nr drogi	6												
Nazwa odcinka	Reda												
Kilometraż odcinka	301+300 - 302+700												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	53												
Liczba rannych	6												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	3 449 812,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	K	301,3	5 lis	19:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	2	W	301,4	12 cze	13:25:00	z	Pobocze	Sucha	Dobre	Inne	Zmęczenie, zaśnięcie	1	0
	3	K	301,4	25 lip	15:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	4	K	301,4	8 lip	06:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu inne	0	0
	5	K	301,4	7 maj	18:40:00	z	Pobocze	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na pieszego	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	6	K	301,5	6 gru	08:00:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Pochmurno	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
	7	K	301,5	6 gru	09:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Silny wiatr	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	8	K	301,5	4 gru	16:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	9	K	301,5	18 gru	17:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
	10	K	301,5	3 sie	14:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	11	K	301,5	2 wrz	17:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Oślepiające słońce	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	12	K	301,5	15 lip	10:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	13	K	301,5	10 mar	17:15:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	14	K	301,5	14 lut	23:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości	0	0
	15	K	301,6	7 sie	15:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	16	K	301,6	13 wrz	12:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	17	K	301,6	23 sie	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	18	K	301,6	2 lip	10:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	19	K	301,6	2 lip	12:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
20	K	301,6	14 mar	09:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
21	K	301,6	15 maj	17:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
22	K	301,6	19 lut	12:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
23	W	301,7	14 lip	07:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na pieszego	Nieprawidłowe wymijanie Piesie	1	0
24	W	301,7	17 sty	20:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
25	K	301,7	20 lis	09:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
26	K	301,7	28 paź	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
27	K	301,7	5 gru	16:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Silny wiatr	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
28	K	301,7	25 wrz	15:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie inne	0	0
29	K	301,7	29 cze	12:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
30	K	301,7	2 lut	17:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
31	K	301,8	16 sie	18:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
32	K	301,8	12 sie	19:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
33	K	301,8	22 lut	09:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
34	W	301,9	1 lut	09:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najeżdżanie na pieszego	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	1	0
35	K	301,9	9 wrz	15:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
36	K	301,9	28 lip	12:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
37	K	301,9	19 kwi	17:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
38	K	301,9	23 kwi	06:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
39	K	301,9	14 paź	07:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
40	K	301,9	4 mar	08:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
41	K	302	25 sty	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
42	K	302,2	3 maj	17:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0

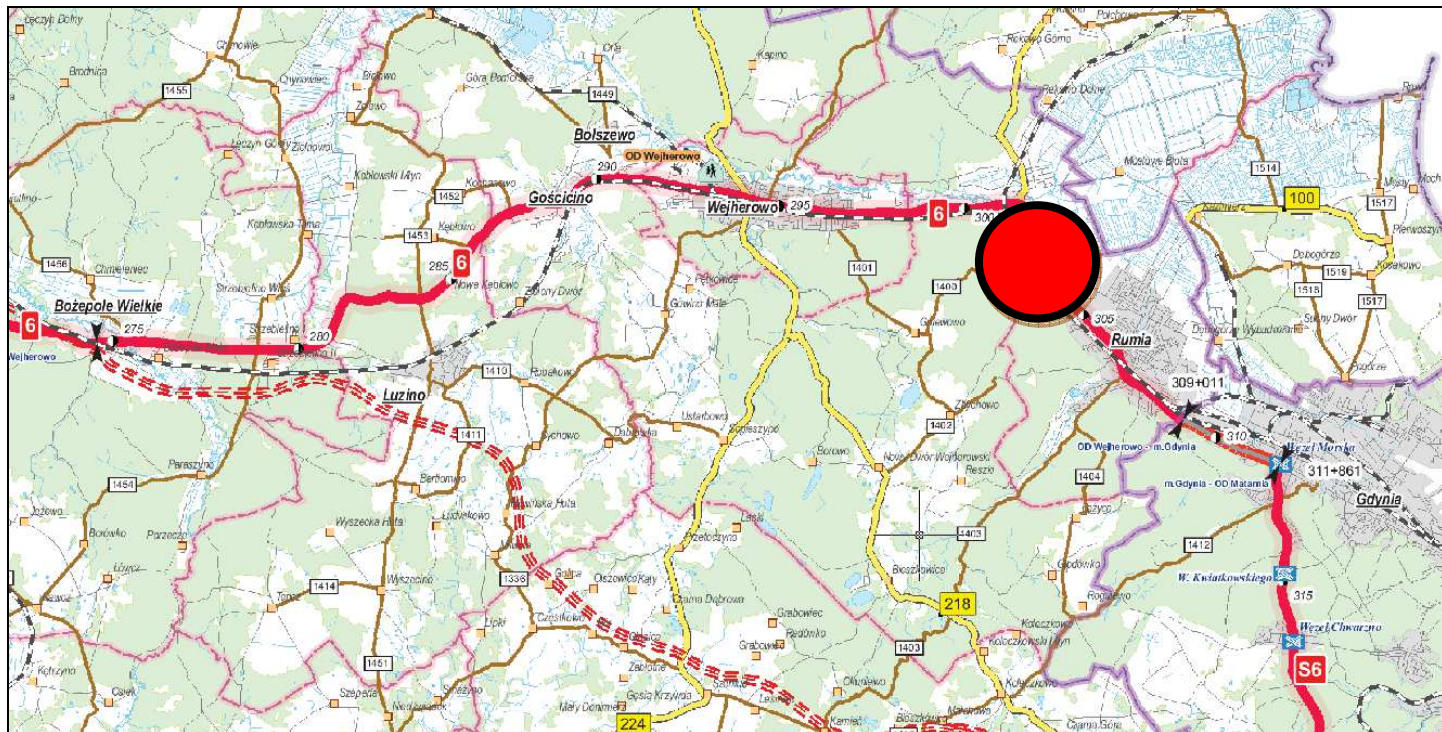


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	43	K	302,3	8 sie	22:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	44	K	302,3	16 kwi	19:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	45	K	302,3	9 lip	13:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	46	K	302,4	19 maj	22:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	47	K	302,5	6 lip	11:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	48	K	302,5	5 cze	22:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	49	W	302,6	3 mar	15:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	2	0
	50	K	302,6	29 lip	16:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	51	K	302,6	14 sie	13:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	52	K	302,6	27 maj	10:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	53	K	302,7	25 lis	09:05:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	54	K	302,7	8 gru	12:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe cofanie	0	0
	55	K	302,7	30 gru	17:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Najeżdżanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	56	K	302,7	26 wrz	08:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	57	K	302,7	14 paź	12:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Oślepiające słońce	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	58	K	302,7	12 maj	17:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Najeżdżanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Na analizowanym odcinku droga posiada przekrój dwujezdniowy, dwupasowy, przebiega pomiędzy obszarami o intensywnej zabudowie i zróżnicowanym charakterze. Analiz lokalizacji zdarzeń drogowych pokazuje iż lokalizacja zdarzeń drogowych rozkłada się równomiernie na całym analizowanym odcinku drogi												
Wnioski i zalecenia	Szeroki przekrój drogowy może sprzyjać poruszaniu się pojazdów z prędkością większą do dopuszczalnej. Duże natężenie ruchu. Charakter zdarzeń drogowych jakie odnotowane zostały na analizowanym odcinku drogi - zderzenia tylne i boczne pojazdów, których głównymi przyczynami było niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami mogą sugerować iż pośrednią przyczyną zaistniałych zdarzeń drogowych jest także nadmierna prędkość. Duże natężenie ruchu pojazdów związane nie tylko z ruchem tranzytowym ale i lokalnym (droga krajowa nr 6 na przedmiotowym fragmencie stanowi główny ciąg komunikacyjny łączący Trójmiasto z miejscowościami położonymi w północno-zachodniej części województwa) skutkuje powstawaniem wielu sytuacji konfliktowych. Zaleca się zamontowanie na przedmiotowym odcinku drogi urządzeń do automatycznej kontroli prędkości. Ponadto w celu wyeliminowania ruchu tranzytowego zaleca się podjęcie działań w kierunku budowy planowanej drogi S6 która stanowić będzie główną alternatywę dla istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 6, która poprowadzona jest przez obszary zabudowane o dużym potencjale produkcji i atrakcji zlokalizowanych po obu jej stronach na całym odcinku pomiędzy od m. Gościno/Bolszewo poprzez Wejherowo, Rumie, Redę aż do Gdyni.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





13.15. Odcinek drogi nr 6, km 306+800 – 307+800

Nr drogi	6												
Nazwa odcinka	Rumia												
Kilometraż odcinka	306+800 - 307+800												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	21												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	3 018 627,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / Kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	306,8	8 lut	22:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	1
	2	K	306,8	3 cze	07:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	3	K	306,9	4 kwi	13:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	4	K	306,9	24 maj	23:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Najechanie na barierę	Niedostosowanie prędkości	0	0
	5	K	306,9	2 sty	14:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	6	K	306,9	13 lut	13:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	7	W	307	21 sie	13:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	3	0
	8	K	307	3 wrz	02:35:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	9	W	307,1	29 sie	21:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
	10	K	307,2	9 mar	09:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	11	K	307,3	6 gru	13:30:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	12	K	307,3	22 kwi	06:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	13	K	307,3	29 mar	11:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	14	K	307,3	13 mar	13:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowa zawracanie	0	0
	15	K	307,4	25 lis	15:45:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	16	K	307,4	19 paź	07:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	17	K	307,4	21 lip	16:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	18	K	307,4	1 kwi	12:10:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
19	K	307,4	11 sty	09:15:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0	

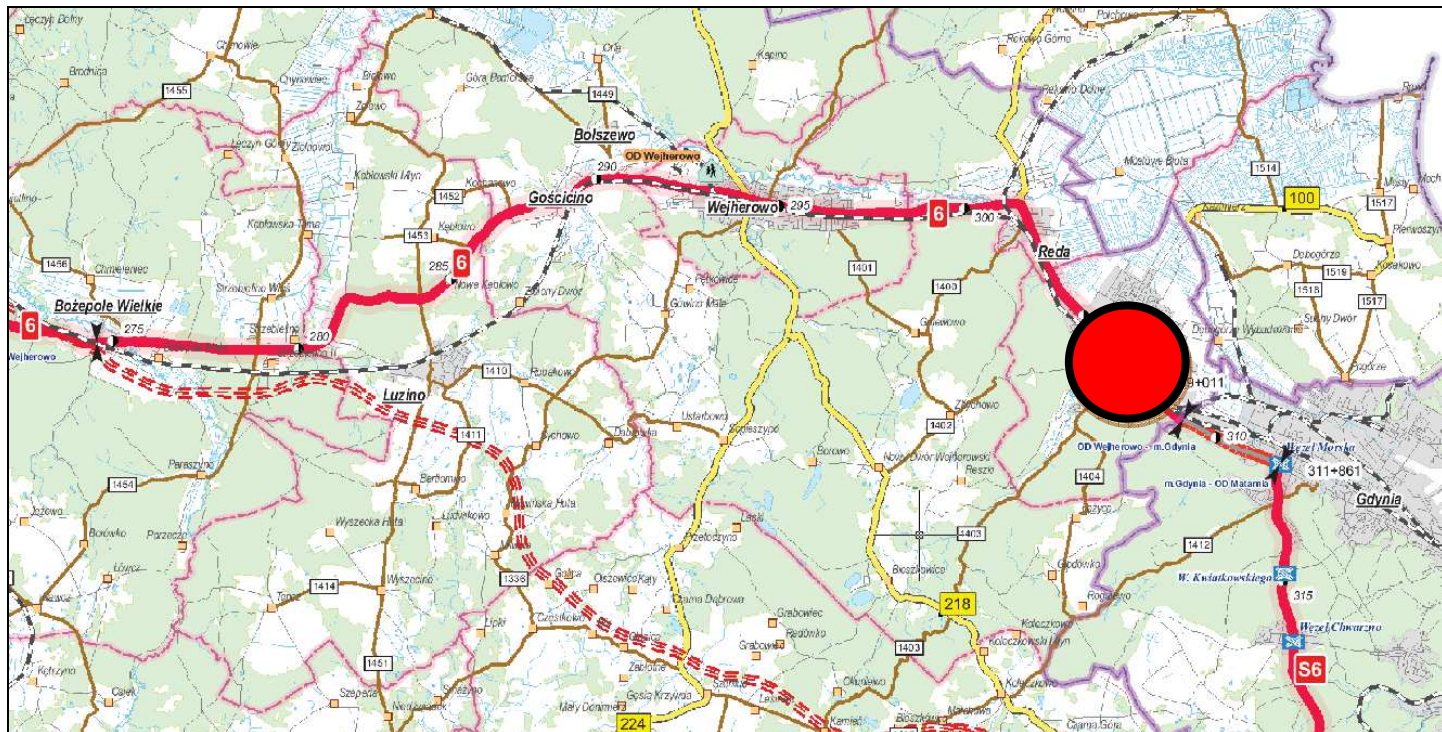


Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

		L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
		20	K	307,4	22 lut	12:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
		21	K	307,5	4 wrz	19:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
		22	K	307,6	8 lis	18:05:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
		23	K	307,6	25 cze	21:25:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
		24	W	307,7	29 maj	09:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
		25	K	307,8	8 maj	22:25:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Gwałtowne hamowanie	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)		Na analizowanym odcinku droga posiada przekrój dwujezdniowym, dwupasowy, przebiega pomiędzy obszarami o intensywniej zabudowie i zróżnicowanym charakterze. Analiz lokalizacji zdarzeń drogowych pokazuje iż lokalizacja zdarzeń drogowych rozkłada się równomiernie na całym analizowanym odcinku drogi												
Wnioski i zalecenia		Szeroki przekrój drogowy może sprzyjać poruszaniu się pojazdów z prędkością większą do dopuszczalnej. Duże natężenie ruchu. Charakter zdarzeń drogowych jakie odnotowane zostały na analizowanym odcinku drogi - zderzenia tylne i boczne pojazdów, których głównymi przyczynami było niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami mogą sugerować iż pośrednią przyczyną zaistniałych zdarzeń drogowych jest także nadmierna prędkość. Duże natężenie ruchu pojazdów związane nie tylko z ruchem tranzytowym ale i lokalnym (droga krajowa nr 6 na przedmiotowym fragmencie stanowi główny ciąg komunikacyjny łączący Trójmiasto z miejscowościami położonymi w północno-zachodniej części województwa) skutkuje powstawaniem wielu sytuacji konfliktowych. Zaleca się zamontowanie na przedmiotowym odcinku drogi urządzeń do automatycznej kontroli prędkości. Ponadto w celu wyeliminowania ruchu tranzytowego zaleca się podjęcie działań w kierunku budowy planowanej drogi S6 która stanowić będzie główną alternatywę dla istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 6, która poprowadzona jest przez obszary zabudowane o dużym potencjale produkcji i atrakcji zlokalizowanych po obu jej stronach na całym odcinku pomiędzy od m. Gościno/Bolszewo poprzez Wejherowo, Rumię, Redę aż do Gdyni.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



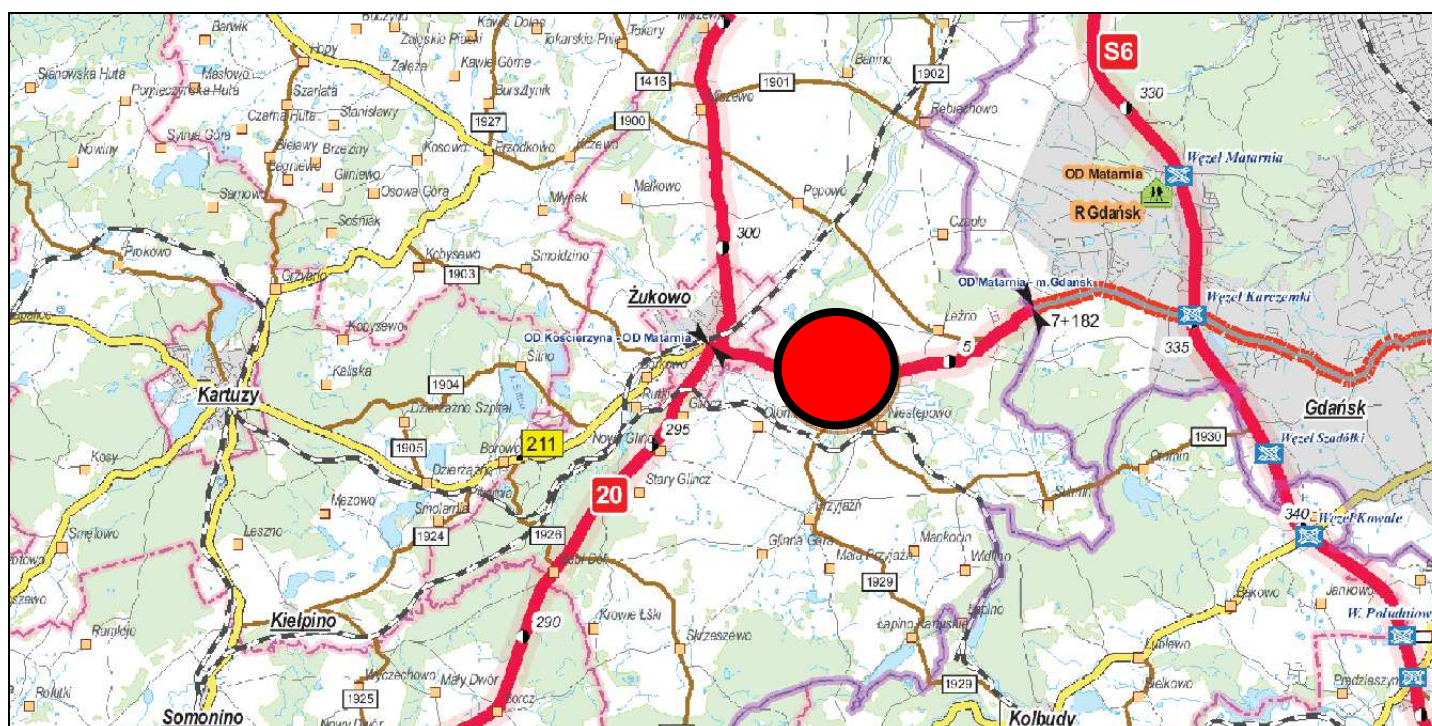


13.16. Odcinek drogi nr 7, km 2+700 – 3+700, m. Lniska

Nr drogi	7												
Nazwa odcinka	Lniska												
Kilometraż odcinka	2+700 - 3+700												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	9												
Liczba rannych	7												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	3 368 662,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	2,70	01-sty-13	07:20:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Dobre	Inne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1	0
	2	W	3,10	15-sie-13	18:00:00	nz	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	2	0
	3	W	3,10	13-maj-13	19:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1	0
	4	W	3,70	05-sie-13	18:50:00	nz	Wyjazd z posesji	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	3	1
	5	K	2,70	13-lis-13	14:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odl. pomiędzy poj.	0	0
	6	K	2,70	30-wrz-13	06:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Inne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	0	0
	7	K	2,70	02-paź-13	14:00:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odl. pomiędzy poj.	0	0
	8	K	2,70	19-paź-13	06:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	9	K	2,70	28-lut-13	15:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	10	K	2,80	07-cze-13	08:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odl. pomiędzy poj.	0	0
	11	K	2,90	11-gru-13	06:50:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bezpiecznej odl. pomiędzy poj.	0	0
	12	K	3,00	01-kwi-13	02:30:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	0	0
	13	K	3,70	01-paź-13	07:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Na analizowanym odcinku droga posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy, przebiega przez obszary niezagospodarowane. Do dwóch spośród czterech wypadków drogowych w km 3+100 z ul. Jarzębinową. Skrzyżowanie to zlokalizowane jest na wierzchołku łuku pionowego, po wewnętrznej stronie łuku pionowego, co ma niekorzystny wpływ na warunki widoczności pojazdów włączających się do drogi krajowej. Koncentracja kolizji drogowych przypada w rejonie skrzyżowania w km 2+700.												
Wnioski i zalecenia	Dominującym rodzajem zdarzeń drogowych na analizowanym odcinku były zderzenia boczne i tylne, których podstawową przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oraz niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami co może świadczyć iż głównym problem przyczyniającym się do powstawania sytuacji konfliktowych jest prędkość. Na taki obraz sytuacji może mieć wpływ długi odcinek prosty zlokalizowany od strony Gdańska (z możliwością wykonywania manewru wyprzedzania) który poprzedza miejsca koncentracji zdarzeń drogowych. Z uwagi na powyższe należy przedmiotowy odcinek niebezpieczny objąć monitoringiem poprzez szczegółową analizę rodzajów i przyczyn ewentualnych zdarzeń drogowych, a w przypadku dalszego i powtarzania się przedsięwziąć stosowne środki uspokojenia ruchu. Z uwagi na dotychczasowe zdarzenia drogowe, których przyczyny wskazują pośrednio na problem nadmiernej prędkości zaleca się rozważenie możliwości/konieczności zastosowania wzmożonych kontroli prędkości na odcinkach poprzedzających i/lub zainstalowaniu urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



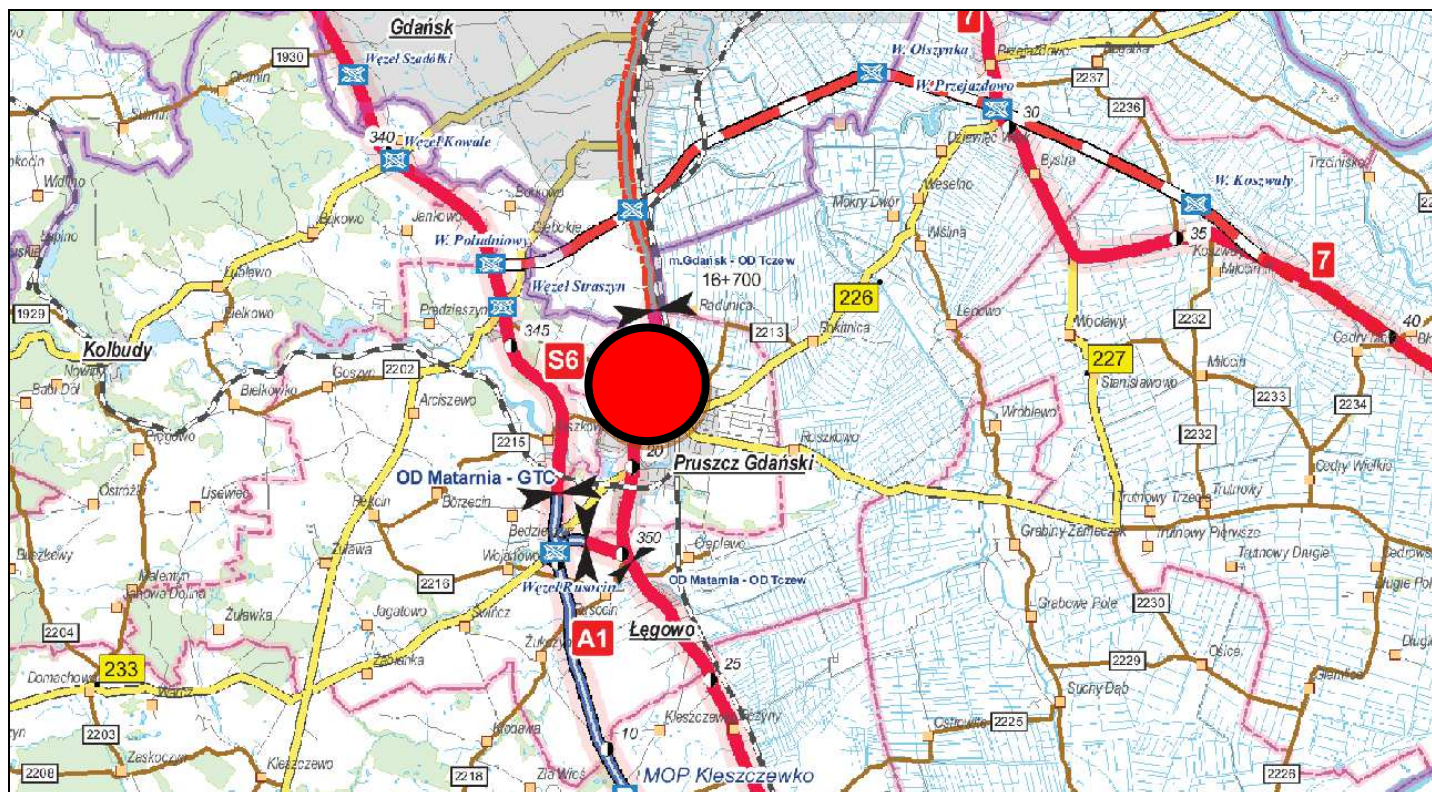


13.17. Odcinek drogi nr 91, km 17+000 – 18+750, m. Pruszcz Gdański

Nr drogi	91												
Nazwa odcinka	Pruszcz Gdański												
Kilometraż odcinka	17+000 - 18+750												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	13												
Liczba rannych	6												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	1 980 428,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	W	17	21 sie	10:05:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	2	0
	2	K	17,2	20 wrz	13:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	3	K	17,2	20 wrz	13:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	4	W	17,3	4 gru	16:15:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	5	W	17,3	12 lip	07:55:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	1	0
	6	K	17,3	20 sie	06:50:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	7	K	17,4	11 sty	17:00:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie czołowe	Niedostosowanie prędkości	0	0
	8	K	17,8	2 kwi	11:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	0	0
	9	K	17,8	19 sty	19:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	10	W	18,2	4 gru	06:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zawracanie inne	1	0
	11	K	18,2	16 maj	11:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	12	K	18,2	3 sie	21:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najechanie na zwierzę	Nieprawidłowe zarzycanie, postój inne	0	0
	13	K	18,4	10 sie	12:00:00	z	Roboty drogowe	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	14	K	18,4	27 lut	13:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	15	K	18,4	31 sty	12:55:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	16	K	18,6	20 cze	17:07:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	17	W	18,75	24 sty	10:47:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Najechanie na pieszego	Nieprawidłowe omijanie pieszych	1	0
	18	K	18,75	20 mar	14:58:00	z	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie boczne	Wjazd na czerwonym świetle	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Przedmiotowy odcinek drogi posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy. Analizowany ciąg DK91 stanowi główny dojazd do Gdańska z Pruszcza Gdańskiego i miejscowości położonych a także stanowi alternatywę dla autostrady A1 i drogi S6 na kierunku Pruszcz Gdański – Gdańsk. W centrum miejscowości droga krajowa krzyżuje się z drogami wojewódzkimi nr 226 i 227.												
Wnioski i zalecenia	Różnorodność rodzajów i przyczyn a także lokalizacji wypadków drogowych nie pozwala jednoznacznie określić głównej przyczyny zagrożeń brd. Szersze spojrzenie na wszystkie zdarzenia drogowe do jakich doszło w okresie minionego roku pozwala zauważyć iż najczęstszą ich przyczyną było niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami które skutkowały zderzeniami tylnymi pojazdów. Specyfika charakteru drogi jak i prowadzonego ruchu → pełna dostępność, duże natężenia ruchu pojazdów i pieszych, nałożenie ruchu lokalnego ale także tranzytowego powoduje iż stosunkowo często można zaobserwować incydenty drogowe które często kończą się zderzeniami pojazdów. W stanie istniejącym na przeważającej długości analizowanego znakowanie poziome zezwala na wykonywanie manewrów wyprzedzania. W związku z powyższym należy przeanalizować warunki widoczności na wyprzedzanie a w przypadku ich spełnienia przeanalizować możliwość zmiany oznakowania poziomego na linię typu P-4 w celu wyeliminowania manewrów wyprzedzania. W związku z tym, z alternatywą dla przedmiotowego odcinka drogi krajowej 91 są zlokalizowane w bliskiej odległości drogi S6 i S7 wyeliminowanie manewrów wyprzedzania na DK91 wydaje się być wskazane. Dodatkowo należy odcinek objąć monitoringiem pod kątem przyczyn i rodzajów zdarzeń drogowych a w przypadku dalszego ich występowania przedsięwziąć działania mające na celu wykonanie stosownych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





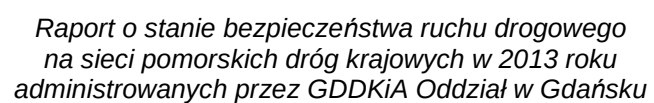
13.18. Odcinek drogi nr 91, km 21+300 – 24+300, m. Łęgowo

Nr drogi	91												
Nazwa odcinka	Łęgowo												
Kilometraż odcinka	21+300 - 24+300												
Liczba wypadków	8												
Liczba kolizji	16												
Liczba rannych	13												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	3 295 724,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne
	1	K	21,3	25 wrz	16:50:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	2	W	21,4	20 maj	07:36:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	3	W	21,6	25 cze	14:00:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	2	0
	4	K	21,7	18 paź	14:40:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	5	K	22	31 sty	17:10:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	6	W	22,3	8 lis	10:13:00	z	Jezdnia	Sucha	Mgła, dym	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	1	0
	7	K	22,3	26 lip	20:40:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	8	K	22,5	12 maj	21:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój inne	0	0
	9	K	22,6	10 gru	07:30:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	10	K	22,6	30 lip	13:15:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	11	K	22,8	1 lip	16:55:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	12	K	22,8	27 sty	10:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najechanie na słup	Niedostosowanie prędkości	0	0
	13	W	22,9	26 lip	07:45:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	14	K	22,9	26 lip	06:50:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	15	K	23	17 lut	13:20:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0
	16	K	23,1	27 mar	07:49:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	17	W	23,2	3 cze	14:35:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	1	0
	18	W	23,2	3 cze	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Inne	1	0
	19	K	23,7	13 gru	10:35:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0



Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku

	L.p.	Wypadek / Kolidzja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary śmiertelne	
	20	K	23,9	17 gru	18:10:00	z	Pas dzielący	Sucha	Dobre	Najechnanie na słup	Zmęczenie, zaśnięcie	0	0	
	21	K	23,9	11 sty	17:50:00	z	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie czołowe	Zmęczenie, zaśnięcie	0	0	
	22	K	24,1	25 kwi	09:33:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	0	0	
	23	W	24,1	16 mar	16:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0	
	24	W	24,3	21 wrz	12:53:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe skręcanie	5	0	
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Przedmiotowy odcinek drogi posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy z wydzielonymi dodatkowymi pasami/powierzchniami do skrętu w lewo w rejonie skrzyżowań. Odcinek drogi jest oświetlony. Wzdłuż odcinki fragmentarycznie zlokalizowane są drogi serwisowe pełniące funkcję dojazdową do zabudowy zlokalizowanej wzdłuż drogi krajowej. Ponadto wzdłuż odcinka drogi zlokalizowane są ciągi pieszo-rowerowe.													
Wnioski i zalecenia	Analiza przyczyn nie tylko wypadków drogowych ale też kolizji wskazuje iż podstawową przyczyną powstawania sytuacji konfliktów na drodze jest niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami. Podobnie jak na innych odcinkach niebezpiecznych o podobnym charakterze nie tylko geometrycznym ale i ruchowym przyczyną tego typu konfliktów jest duże natężenia ruchu pojazdów jak duża dostępność do drogi (wjazdy do przyległej zabudowy, skrzyżowania). Pomimo zastosowania wielu elementów mających na celu uspokojenie jak i poprawę bezpieczeństwa ruchu (oświetlenia drogi, kanalizacja ruchu, dodatkowe pasy ruchu) oraz z uwagi na dużą pracę przewozową w dalszym ciągu obserwuje się wiele sytuacji konfliktowych w ruchu drogowym. Ponieważ DK91 na odcinku pomiędzy Trójmiastem (Głównie Gdańskiem) a Tczewem stanowi naturalne połączenie drogowe to należy przypuszczać iż wielu kierowców wybiera przejazd drogą krajową nr 91 zamiast alternatywną drogami A1/S6. W związku z tym zalecanym wydaje się być zastosowanie środków oraz przeprowadzenie kampanii mających na celu zachęcenie kierowców do wyboru trasy alternatywnej do drogi krajowej 91, która pomimo tego iż w pewnych przypadkach może być dłuższa to zapewnia oszczędność czasu przejazdu jak i zapewnia większy poziom bezpieczeństwa. Dodatkowo należy odcinek objąć monitoringiem pod kątem przyczyn i rodzajów zdarzeń drogowych a w przypadku dalszego ich występowania przedsięwziąć działania mające na celu wykonanie stosownych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.													



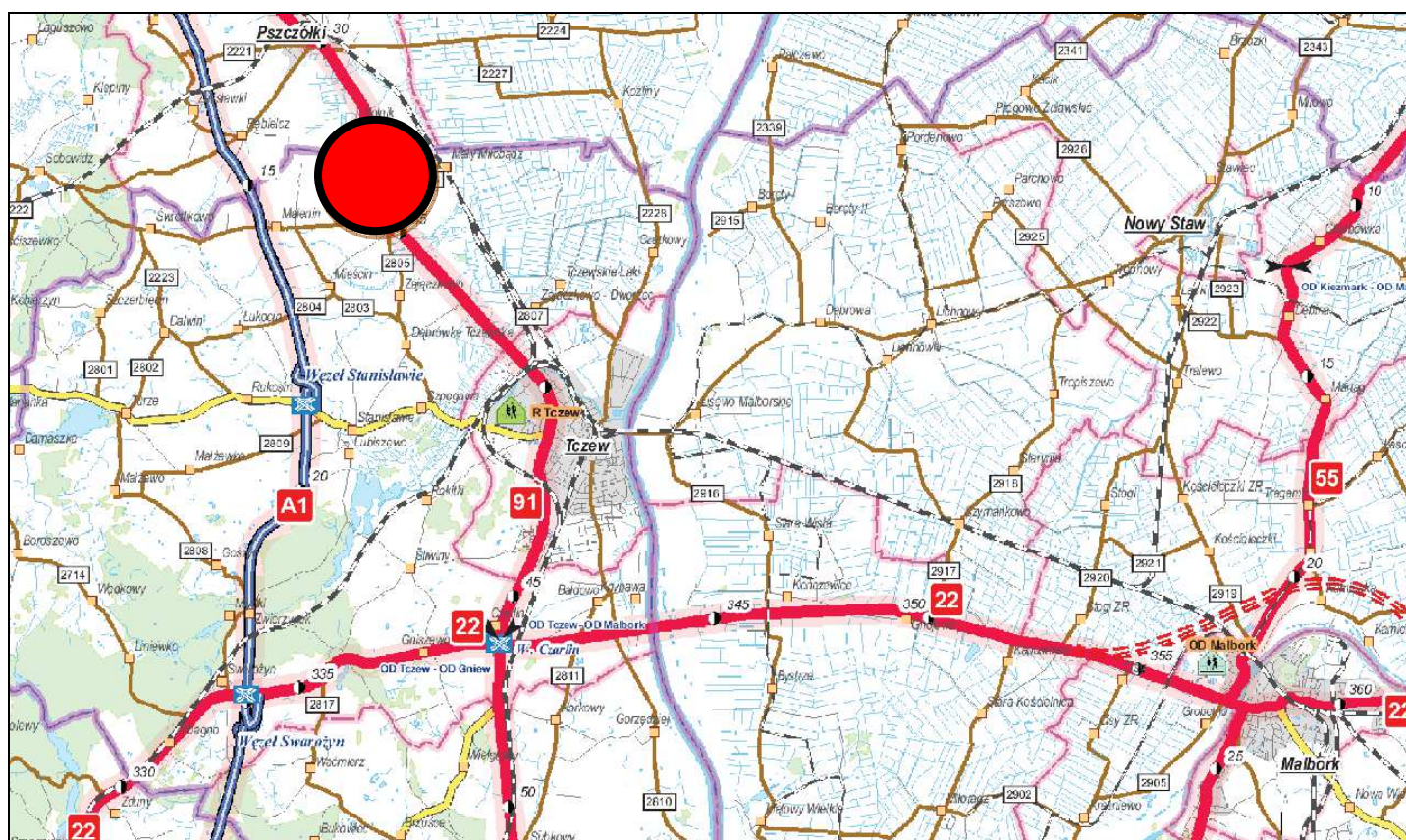


13.19. Odcinek drogi nr 91, km 33+600 – 35+500, m. Miłobądz

Nr drogi	91												
Nazwa odcinka	Miłobądz												
Kilometraż odcinka	33+600 - 35+500												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	3												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	1 380 156,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	W	33,6	31 gru	05:35:00	nz	Pobocze	Oblodzona, zaśnieżona	Dobre	Wypadek z pasażerem	Niedostosowanie prędkości	1	0
	2	W	33,7	19 paź	18:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie	1	0
	3	K	34,1	25 lis	19:45:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Najechanie na słup	Niedostosowanie prędkości	0	0
	4	K	34,6	5 gru	06:20:00	z	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	5	K	34,6	25 lis	06:30:00	z	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Najechanie na barierę	Zmęczenie, zaśnięcie	0	0
	6	W	34,7	24 sie	14:30:00	z	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	7	W	35,3	2 kwi	06:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady śniegu, gradu	Zderzenie czołowe	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	8	W	35,5	11 mar	06:50:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Opady śniegu, gradu	Zderzenie boczne	Niedostosowanie prędkości	1	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Zmienny charakter odcinka: długi odcinek prosty z możliwością wyprzedzania bezpośrednio na wjeździe do obszaru zabudowanego miejscowości o gęstej zabudowie i łukami poziomymi o małych promieniach ruchu.												
Wnioski i zalecenia	Różnorodność przyczyn wypadków drogowych jak i charakteru odcinka powodują iż trudno jest jednoznacznie określić bezpośredniego zagrożenia mającego wpływ na powstawanie wypadków drogowych. Dwa spośród pięciu wypadków jakie odnotowano na analizowanym fragmencie drogi miało miejsce na dojeździe do centrum miejscowości, który charakteryzuje się długim odcinkiem prostym, z dobrą widocznością pozwalającą na bezpieczne wykonania manewru wyprzedzania jednakże sprzyjającemu rozwijaniu prędkości wyższych od dopuszczalnych. Należy w tym miejscu zauważyć odcinki proste poprzedzające wjazd do centrum m. Miłobądz stanowią praktycznie jedyne miejsce, które stwarza bardzo dobre warunki widoczności do wykonywania manewrów wyprzedzania (niewielka liczba włączeń do drogi, brak zabudowy) na trasie Tczew-Gdańsk. Taka sytuacja powoduje iż kierowcy jadący drogą krajową nr 91 będą starać się wykorzystywać przedmiotowy odcinek drogi w celu wykonywania manewrów wyprzedzania w maksymalny sposób najczęściej jazdą z prędkością wyższą od dopuszczalnej (co zdaje się mieć potwierdzenie w przyczynach zdarzeń drogowych). Dodatkowo taki obraz sytuacji powoduje, iż wjazd do centrum miejscowości pomimo zastosowania elementów uspokojenia ruchu stanowi pewien element zaskoczenia, który dodatkowo może potęgować powstawanie sytuacji konfliktowych w tym miejscu. Zaleca się objęcie przedmiotowego odcinka monitoringiem przyczyn i rodzajów zdarzeń drogowych oraz dokonać analizy możliwości zastosowania bardziej restrykcyjnych środków uspokojenia ruchu na dojeździe do centrum miejscowości. W przypadku dalszego pojawiania się zwiększonej liczny wypadków drogowych zaleca się dokonać analizy możliwości i potrzeby wykonania drogowego obejścia miejscowości.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



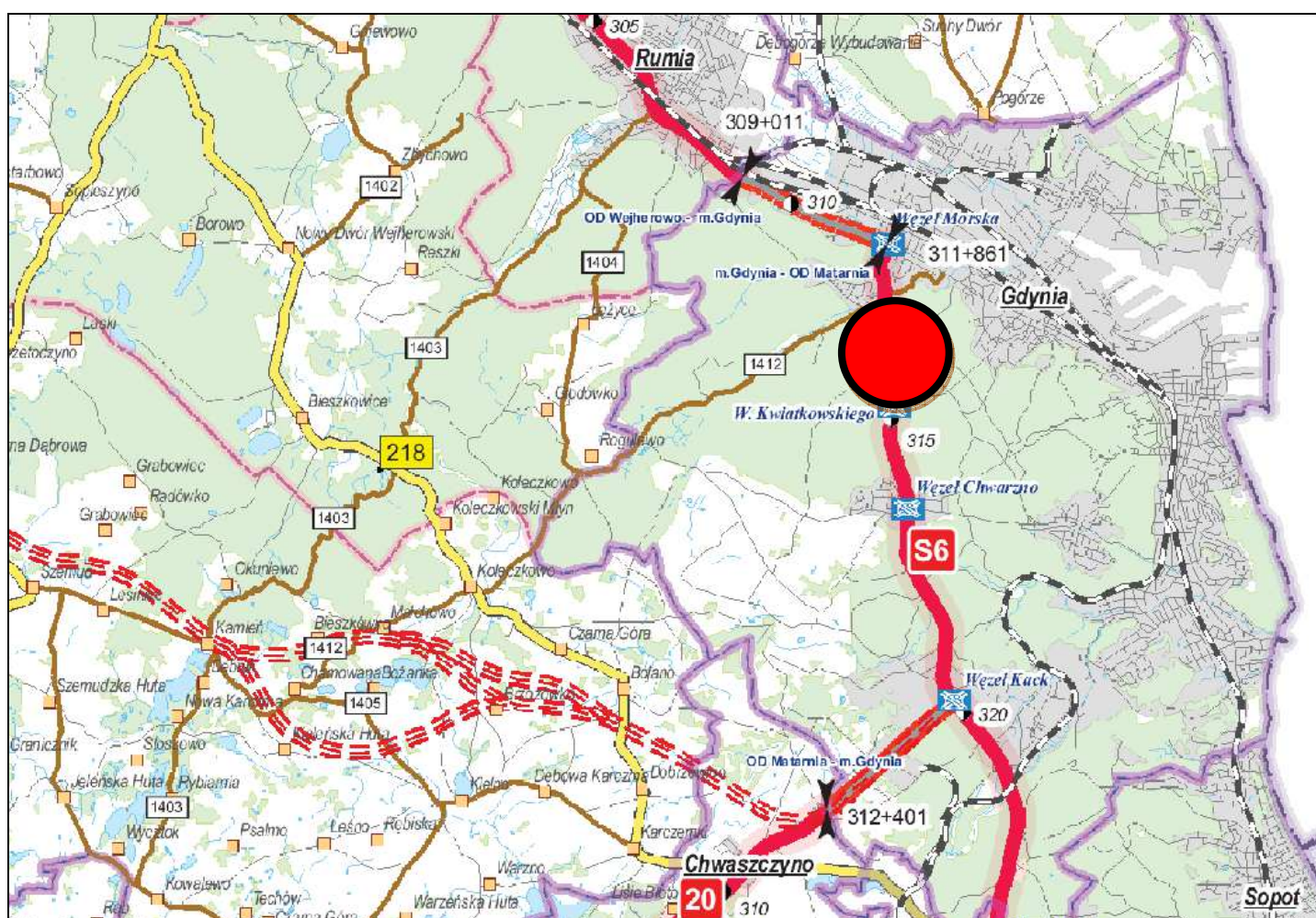


13.20. Odcinek drogi nr S6, km 313+600 – 314+900, m. Gdynia

Nr drogi	S6												
Nazwa odcinka	Gdynia												
Kilometraż odcinka	313+600 - 314+900												
Liczba wypadków	6												
Liczba kolizji	0												
Liczba rannych	6												
Liczba zabitych	2												
Koszty zdarzeń	4 364 372,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	W	313,6	1 wrz	18:10:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Najeżdżenie na barierę	Niedostosowanie prędkości	1	0
	2	W	313,7	6 maj	21:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Wywrócenie się pojazdu	Inne	0	1
	3	W	314,4	12 sie	14:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	2	1
	4	W	314,4	19 lip	19:20:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	1	0
	5	W	314,8	5 paź	11:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżenie na barierę	Niedostosowanie prędkości	1	0
	6	W	314,9	17 kwi	08:30:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	1. wąski pas awaryjny, uniemożliwiający bezpieczny postój awaryjny pojazdu 2. duże natężenie ruchu 3. warunki widoczności ograniczone w rejonie łuków poziomych przez osłony przeciwoślńieniowe w pasie dzielącym												
Wnioski i zalecenia	Przyczyny zdarzeń drogowych wskazują, iż do większości zdarzeń drogowych doszło w wyniku nadmiernej prędkości pojazdów. Zaleca się zastosowanie na przedmiotowym odcinku drogi wzmożonych kontroli prędkości pojazdów. Należy objąć przedmiotowy odcinek monitoringiem mającym na celu kontrolowanie występowania wypadków drogowych. W przypadku dalszego występowania zwiększonej liczby wypadków drogowych, należy dokonać szczegółowej analizy ich rodzajów i przyczyn wypadków drogowych i przewidzieć środki zaradcze mające na celu zmniejszenie liczby wypadków i poprawę bezpieczeństwa ruchu (także z analizą możliwości przebudowy odcinka drogi → dobudowy pasa awaryjnego, poszerzenia pasa awaryjnego w celu wyeliminowania odcinków z ograniczoną widocznością.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



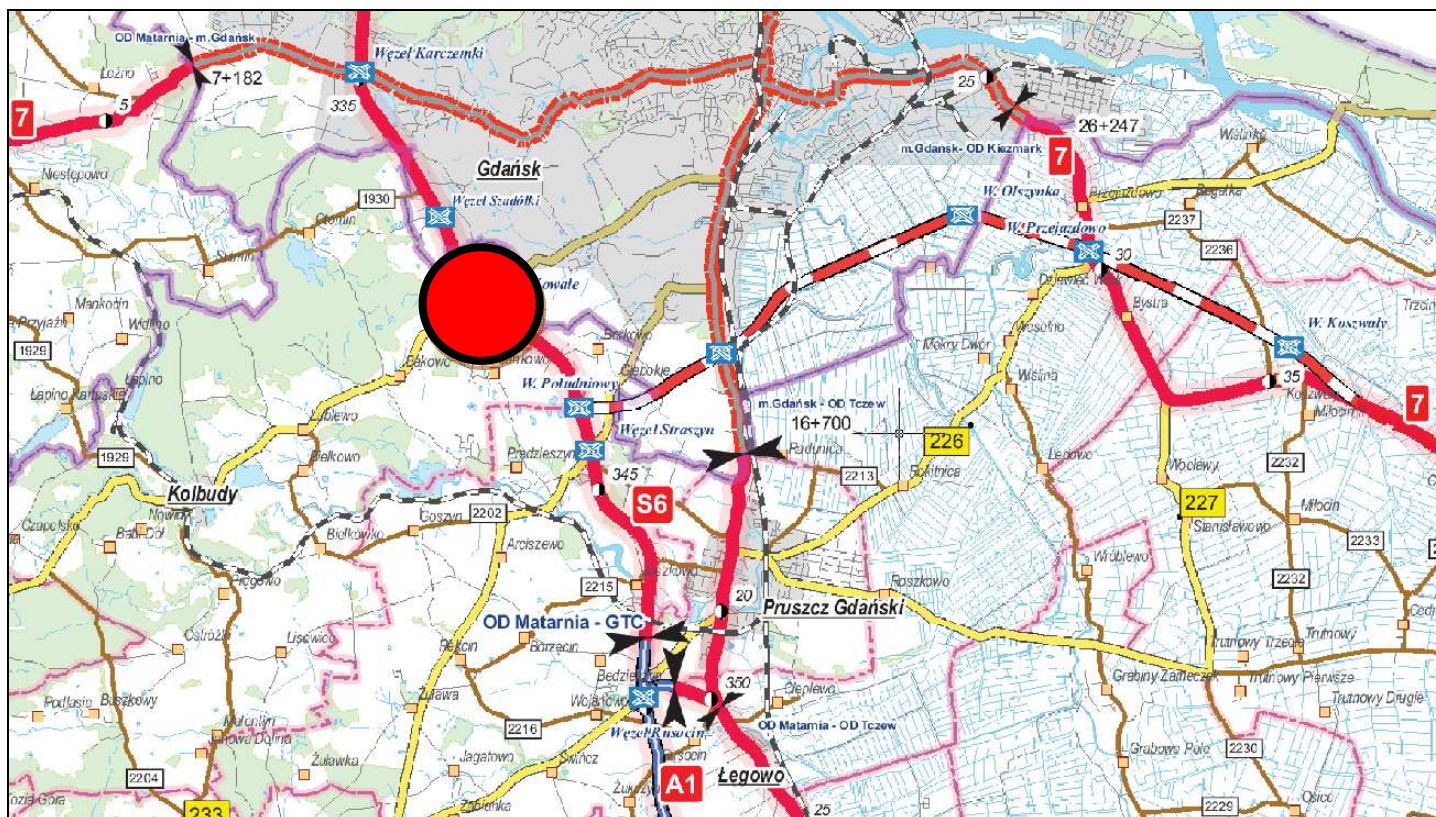


13.21. Odcinek drogi nr S6, km 340+000 – 341+100, m. Kowale

Nr drogi	S6												
Nazwa odcinka	Kowale												
Kilometraż odcinka	340+000 - 341+100												
Liczba wypadków	4												
Liczba kolizji	7												
Liczba rannych	4												
Liczba zabitych	0												
Koszty zdarzeń	1 224 542,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	K	340	20 mar	12:20:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	2	K	340	2 mar	23:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	3	K	340,1	22 mar	16:10:00	nz	Most, wiadukt	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na barierę	Nieprawidłowe skręcanie	0	0
	4	W	340,2	26 wrz	15:40:00	nz	Jezdnia	Mokra	Opady deszczu	Najeżdżanie na unieruch. poj.	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	5	W	340,2	10 cze	07:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1	0
	6	W	340,2	23 sie	09:15:00	nz	Most, wiadukt	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
	7	W	340,2	29 kwi	17:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	8	K	340,6	14 sty	11:40:00	nz	Jezdnia	Mokra	Dobre	Najeżdżanie na barierę	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	9	K	340,7	6 lis	22:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na zwierzę	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój inne	0	0
	10	K	341	8 mar	14:20:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	11	K	341,1	3 kwi	09:10:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Inne	Inne	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Dwujezdniowy odcinek drogi ekspresowej w rejonie węzła Kowale. 3 wypadki w ciągu drogi ekspresowej, 1 wypadek na obiekcie nad droga ekspresową.												
Wnioski i zalecenia	Charakter oraz przyczyny zdarzeń drogowych a także obserwacje podczas wizji w rejonie Węzła drogowego „Kowale” wskazują że do wielu sytuacji konfliktowych w tym miejscu dochodzi podczas zwiększonego natężenia ruchu powodującego kumulowanie się pojazdów nie tylko na łącznicach zjazdowych ale także w rejonie pasów wyłączania z drogi ekspresowej. Zaleca się objąć przedmiotowy węzeł drogowy monitoringiem nie tylko pod względem rodzajów i przyczyn zdarzeń drogowych ale także zachowań kierowców oraz dokonać analizy charakteru ruchu szczególnie w okresach wzmożonego jego natężenia mającego znaczący wpływ na płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego szczególnie w ciągu drogi ekspresowej a także na łącznicach zjazdowych z drogi ekspresowej (przebudowa skrzyżowania na włączeniu łącznic zjazdowych z drogi ekspresowej do drogi wojewódzkiej nr 221 → ul. Staropolska, mająca na celu zwiększenie płynności ruchu i zredukowanie do minimum pojazdów oczekujących na wlotach łącznic zjazdowych z drogi ekspresowej).												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)



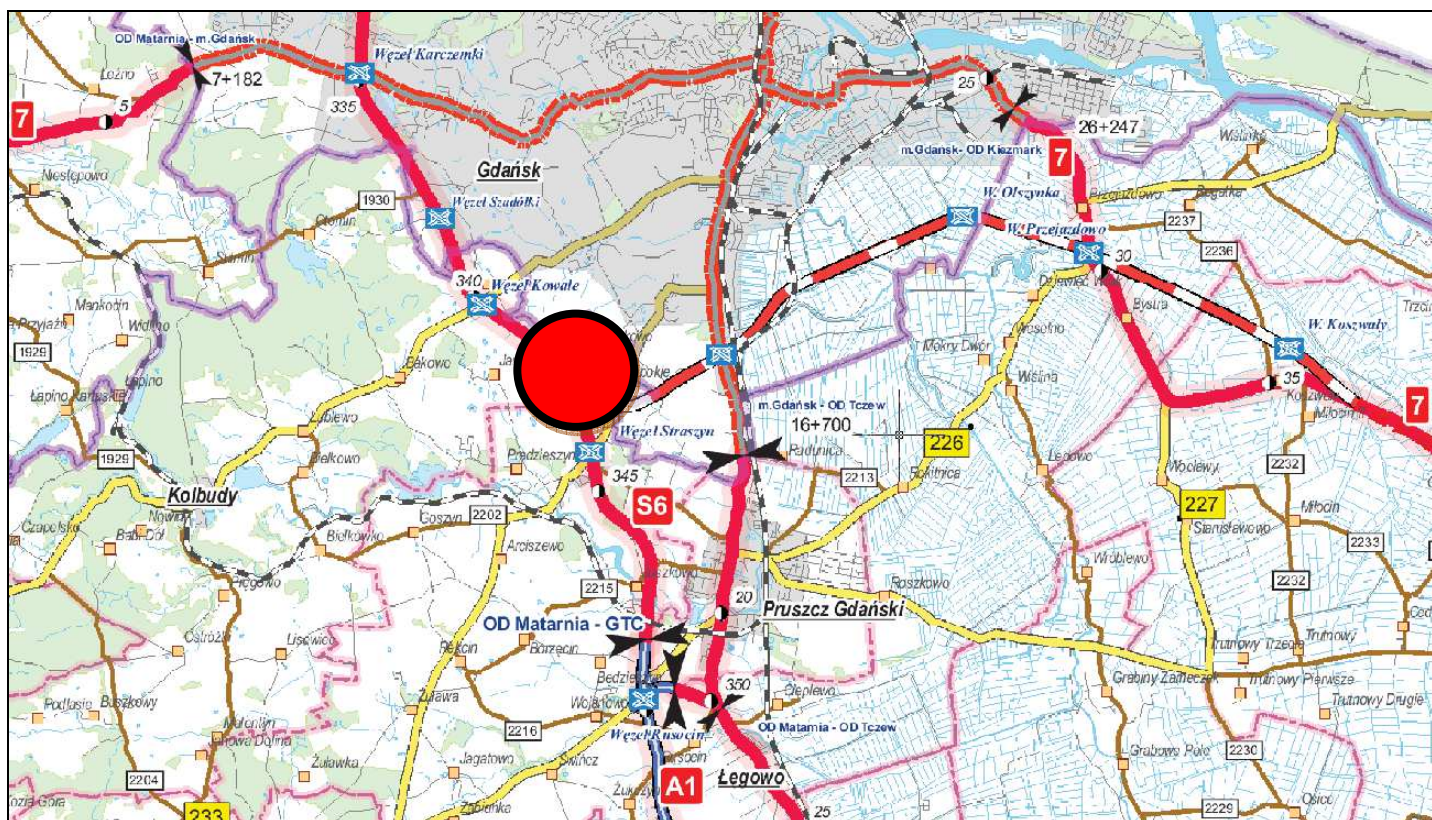


13.22. Odcinek drogi nr S6, km 342+700 – 344+700, m. Straszyn

Nr drogi	S6												
Nazwa odcinka	Straszyn												
Kilometraż odcinka	342+700 - 344+700												
Liczba wypadków	5												
Liczba kolizji	9												
Liczba rannych	5												
Liczba zabitych	1												
Koszty zdarzeń	3 130 548,00 zł												
Zdarzenia	L.p.	Wypadek / kolizja	Kilometraż	Data	Godzina	Obszar	Element drogi	Stan nawierzchni	Warunki atmosferyczne	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna (zachowanie kierowcy/pieszego)	Ofiary Ranne	Ofiary Śmiertelne
	1	W	342,7	24 lip	08:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	1	0
	2	W	342,8	31 sty	09:54:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	2	0
	3	K	342,8	29 kwi	14:05:00	nz	Jezdnia	Sucha	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	4	K	342,9	3 lip	23:00:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na barierę	Nieprawidłowa zawracanie inne	0	0
	5	K	343	26 lis	06:30:00	nz	Jezdnia	Oblodzona, zaśnieżona	Pochmurno	Najeżdżanie na barierę	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	6	K	343	20 lut	14:00:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	7	K	343,4	14 lis	09:50:00	nz	Jezdnia	Mokra	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
	8	K	343,6	15 wrz	06:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	9	K	343,7	1 lip	16:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niedostosowanie prędkości	0	0
	10	W	343,8	25 cze	15:15:00	nz	Jezdnia	Mokra	Pochmurno	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	1	0
	11	W	343,8	16 maj	12:55:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Najeżdżanie na pieszego	Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	0	1
	12	W	344,2	27 wrz	16:50:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	1	0
	13	K	344,6	12 cze	10:15:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie boczne	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	0
	14	K	344,7	25 paź	15:40:00	nz	Jezdnia	Sucha	Dobre	Zderzenie tylne	Niezachowanie bez. odległości między poj.	0	0
Obserwacje (uwagi z wizji w terenie)	Analizowane odcinek drogi posiada przekrój dwujezdniowy, dwupasowy i zlokalizowany jest w rejonie węzła drogowego Gdańsk Południe. Dodatkowo wzdłuż jezdni zasadniczych drogi ekspresowej zlokalizowane są jezdnie zbierająco-rozprowadzające.												
Wnioski i zalecenia	Dominującym rodzajem zdarzeń drogowych jakie odnotowano w minionym roku były zderzenia tylne pojazdów. Natomiast na uwagę zasługuje fakt iż poza przyczynami zdarzeń drogowych takimi jak niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami w kilku przypadkach do zdarzeń doszło w wyniku nieprawidłowej zmiany pasa ruchu. Z uwagi na charakter przekroju poprzecznego drogi na analizowanym odcinku (jezdnie główne + jezdnie zbierająco - rozprowadzające) trudno określić jest dokładne miejsce lokalizacji poszczególnych zdarzeń (brak informacji w bazie danych oraz kartach wypadków) co utrudnia wskazanie bezpośrednich przyczyn sytuacji konfliktowych do jakich dochodzi na analizowanym fragmencie drogi. W związku z powyższym w przypadku dalszego występowania zdarzeń drogowych na analizowanym odcinku drogi należy przedsięwziąć działania mające na celu dokładne określenie miejsca poszczególnych zdarzeń a w dalszej kolejności dokonać szczegółowych analiz ich przyczyn i rodzajów co będzie postawą do realizacji i wdrażania środków mających na celu eliminację zdarzeń drogowych i poprawę bezpieczeństwa ruchu w tym miejscu.												



Orientacyjna lokalizacja miejsca niebezpiecznego



Charakterystyka przekroju drogi i otoczenia analizowanego odcinka niebezpiecznego (źródło: www.maps.google.pl)





14. WYKAZ ODCINKÓW O ZWIĘKSZONEJ KONCENTRACJI ZDARZEŃ DROGOWYCH

W ramach analizy miejsc niebezpiecznych wykonano dodatkowo zestawienie odcinków dróg krajowych, na których zaobserwowano zwiększoną liczbę zdarzeń drogowych, jednakże przyjęte kryterium do wyboru odcinków szczególnie niebezpiecznych (4 wypadków na kilometr drogi) w ich przypadku nie zostało spełnione. Poniżej w zestawieniu tabelarycznym przedstawiona została ich lokalizacja i ogólna charakterystyka.

Nr odcinka	Nr drogi	Początek	Koniec	Długość	Miejscowość	Liczba kolizji	Liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar rannych	Koszty
1	20	235+300	235+300	0,1	Półczno	1	3	0	12	2 732 152,00 zł
2	20	257+800	256+100	0,3	Kościerzyna 1	4	1	0	1	384 282,00 zł
3	20	260+000	261+000	1,0	Kościerzyna 2	15	0	0	0	631 050,00 zł
4	20	275+300	276+900	1,6	Szymbark - Rybaki	14	4	0	8	2 129 436,00 zł
5	20	283+000	284+600	1,6	Egierowo - Hopowo	6	3	1	3	2 408 042,00 zł
6	20	302+100	303+900	1,8	Miszewo	15	2	0	5	1 792 626,00 zł
7	20	308+100	309+800	1,7	Tuchom - Chwaszczyno	14	4	0	6	1 904 740,00 zł
8	21	38+600	39+300	0,7	Objerze - Kruszyna	8	0	0	0	381 680,00 zł
9	21	53+200	54+900	1,7	Kobylnica	24	0	0	0	1 514 556,00 zł
10	21	61+600	62+800	1,2	Włynkówko	13	1	0	1	851 516,00 zł
11	21	66+200	70+900	4,7	Bydlino - Niestkowo	29	5	7	0	2 902 436,00 zł
12	22	239+000	240+000	1,0	Rychnowy	4	3	0	3	952 378,00 zł
13	22	277+600	279+100	1,5	Czersk	13	1	0	1	757 272,00 zł
14	22	281+700	282+700	1,0	Łąg Kolonia	6	3	1	3	2 468 446,00 zł
15	22	299+700	300+200	0,5	Dąbrowa	1	3	1	2	2 018 120,00 zł
16	22	306+600	307+900	0,5	Zblewo	4	4	0	4	1 085 852,00 zł
17	22	334+600	335+700	1,1	Waćmirek	0	3	0	6	1 413 786,00 zł
18	22	341+100	342+000	0,9	Baldowo	6	2	1	1	1 997 184,00 zł
19	22	350+200	351+100	0,9	Gnojewo	8	2	3	1	4 900 060,00 zł
20	22	355+100	356+100	1,0	Cisy	7	0	0	0	300 130,00 zł
21	22	356+700	356+700	0,1	Grobelno	5	0	0	0	210 350,00 zł
22	22	358+700	364+600	5,9	Malbork - Królewo	28	8	0	11	3 645 192,00 zł
23	25	62+200	63+400	1,2	Człuchów	9	1	0	1	594 632,00 zł



*Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci pomorskich dróg krajowych w 2013 roku
administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku*

Nr odcinka	Nr drogi	Początek	Koniec	Długość	Miejscowość	Liczba kolizji	Liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar rannych	Koszty
24	25	62+200	63+400	1,2	Człuchów	9	1	0	1	594 632,00 zł
25	25	62+200	63+400	1,2	Człuchów	9	1	0	1	594 632,00 zł
26	55	14+000	15+500	1,5	Dębina - Martąg	1	5	0	5	1 197 768,00 zł
27	55	17+200	18+100	0,9	Tragamin	3	2	1	2	2 005 426,00 zł
28	55	37+000	38+100	1,1	Sztum	16	2	0	2	1 093 844,00 zł
29	6	198+900	200+00	1,1	Syćewice	8	2	1	1	2 086 964,00 zł
30	6	226+900	227+800	0,9	Domaradz - Zochowo	7	2	1	5	2 891 998,00 zł
31	6	262+100	263+600	1,4	Mosty	12	2	0	3	1 116 416,00 zł
32	6	274+200	275+600	1,4	Bożepole	6	3	0	3	943 910,00 zł
33	6	283+200	284+000	0,8	Luzino	2	3	1	3	2 277 606,00 zł
34	6	291+600	292+700	1,1	Wejherowo	10	2	0	2	935 668,00 zł
35	6	294+900	301+100	6,2	Wejherowo - Reda	90	4	0	7	5 547 444,00 zł
36	6	302+800	306+500	3,7	Rumia 1	70	2	0	2	3 365 624,00 zł
37	6	308+000	309+000	1,0	Rumia 2	12	0	0	0	501 840,00 zł
38	7	0+000	1+000	1,0	Żukowo	13	2	0	2	973 274,00 zł
39	7	5+300	7+000	1,7	Leżno	13	3	0	7	2 168 468,00 zł
40	7	44+300	45+600	1,3	Kiezmark	11	2	0	2	1 032 502,00 zł
41	7	47+100	47+800	0,7	Dworek	15	1	0	1	924 376,00 zł
42	7	64+100	64+900	0,8	Solnica	8	2	1	2	1 910 901,00 zł
43	91	39+400	43+400	4,0	Tczew	63	4	0	6	3 281 532,00 zł
44	91	46+100	47+300	1,2	Czarlin	8	2	0	4	1 318 564,00 zł
45	91	48+600	49+900	1,3	Wielgłowy	1	3	1	5	2 653 448,00 zł
46	91	58+100	58+500	0,4	Rudno	0	3	0	8	1 744 730,00 zł
47	91	71+600	72+500	0,9	Gniew - Nicponia	1	3	1	4	2 343 424,00 zł
48	A1	8+700	10+700	2,0	Kleszczewko - Rębielcz	5	4	0	5	1 488 270,00 zł
49	A1	40+100	40+700	0,6	Olsze	3	2	0	3	873 878,00 zł
50	A1	45+400	46+600	1,2	Borkowo	5	3	1	2	2 208 960,00 zł
51	S6	319+000	319+400	0,4	Gdynia	0	3	0	3	778 458,00 zł
52	S6	324+800	325+800	1,0	Gdańsk 1	0	3	0	3	778 458,00 zł
53	S6	331+800	332+500	0,7	Gdańsk 2	0	3	0	3	680 210,00 zł
54	S6	338+500	339+300	0,8	Gdańsk - Kowale	1	3	0	5	1 249 720,00 zł



15. OBSERWACJE, WNIOSKI I WSTĘPNE PROPOZYCJĘ USPRAWNIEN RUCHU I ZALECEŃ NA RZECZ POPRAWY BRD

Inwentaryzacja wykonana w ramach niniejszego opracowania wspólnie z przedstawicielami Zarządcy dróg krajowych, która swoim zakresem obejmowała nie tylko przegląd miejsc/odcinków niebezpiecznych ale także znacznej długości sieci dróg krajowych administrowanych przez Gdański Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, podczas której dokonano analizy istniejących rozwiązań drogowych także z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, analizy zachowań uczestników ruchu pozwoliła na zobrazowanie ogólnej sytuacji i poziomu bezpieczeństwa ruchu oraz umożliwiła wyciągnięcie wniosków dotyczących rodzajów i przyczyn powstawania zdarzeń drogowych.

Do najczęstszych rodzajów zdarzeń drogowych jakie odnotowuje się w ostatnich latach nie tylko na odcinkach gromadzenia się wypadków drogowych ale na całych ciągach dróg należą zderzenia boczne i tylne pojazdów w ruchu, do których dochodzi na ogół z powodu trzech podstawowych przyczyn zachowań uczestników ruchu (głównie kierowców), a są to: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami oraz niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Z obserwacji zachowań uczestników ruchu a także odcinków dróg, na których dochodzi do koncentracji zdarzeń drogowych wynika, że dominującymi czynnikami mającymi wpływ na powstawanie sytuacji konfliktowych o dominujących typach ma prowadzenie ruchu o dużym natężeniu, ruchu tranzytowego przez obszary zabudowane, w których dodatkowo mamy doczynienia z ruchem lokalnym pojazdów oraz niejednokrotnie z bardzo dużym natężeniem ruchu pieszego i rowerowego. Dodatkowo na odcinkach o takim charakterze mamy doczynienia z pełnym dostępem do drogi poprzez włączenia wjazdów publicznych i indywidualnych bezpośrednio do drogi krajowej. Brak dróg zbiorczych, serwisowych (w wielu miejscach z uwagi na ograniczenia terenowe brak jest możliwości ich wykonania), niejednokrotnie brak fizycznej segregacji różnych grup uczestników ruchu w połączeniu z dużym natężeniem ruchu powoduje w wielu przypadkach bardzo duże utrudnienia przy włączaniu się do ruchu z wlotów bocznych i wjazdów co skutkuje powstawaniem nietypowych zachowań kierowców co w dalszej kolejności ma wpływ na próby wymuszenia pierwszeństwa



przejazdu, gwałtowne hamowania pojazdów. W kilku przypadkach pomimo przebudowanych odcinków dróg (np. odcinek DK 22 w m. Starogard Gdański czy Żukowo, odcinek DK 91 w Pruszczu Gdańskim, czy odcinki DK 6 przy przejściu przez miejscowości Reda, Rumia, Wejherowo), na których zastosowano wiele rozwiązań z zakres bezpieczeństwa ruchu, które z punktu widzenia brd są wykonane w sposób prawidłowy dochodzi do wielu incydentów, na skutek których powstają zdarzenia drogowe. Powyższe obserwacje i płynące z nich wnioski powodują, iż wprowadzanie kolejnych elementów uspokojenia ruchu mających na celu poprawę brd przy ciągle wzrastającej liczbie pojazdów nie przyniesie oczekiwanego efektu. W związku z powyższym wydaje się, iż dalsze działania mające na celu zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar muszą być ukierunkowane na analizę możliwości/ konieczności projektowania i budowania nowych odcinków dróg, na których do minimum należy zmniejszyć liczbę punktów przecinania się potoków ruchu, odcinków dróg omijających obszary o gęstej zabudowie i dużym natężeniu niechronionych uczestników ruchu, a także odcinków dróg, które spełniać będą potrzeby i oczekiwania ich użytkowników.

Mając na uwadze jednak zróżnicowany charakter problemu zagrożenia miejsc i odcinków gromadzenia się wypadków drogowych co ma związek z zróżnicowanym ich charakterem zarówno pod względem ruchowym jak i geometrycznym (przejścia przez obszary zabudowane o gęstej zabudowie, obszary niezabudowane a także odcinki dwujezdniowych dróg ekspresowych i autostrady) należy objąć je stałym monitoringiem, a w przypadku cyklicznego, corocznego pojawiania się na nich zdarzeń drogowych należy dokonać szczegółowej analizy ich rodzajów i przyczyn mając na uwadze przede wszystkim ich ocenę pod kątem widoczności i dostrzegalności, czytelności i zrozumiałości przez wszystkich użytkowników drogi zastosowanych na nich rozwiązań ruchowo – geometrycznych.



16. WNIOSKI I DALSZE DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY BRD

W minionym 2013 roku na pomorskich drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku można zauważyć poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu czego potwierdzeniem jest spadek w stosunku do roku 2012 liczby wypadków drogowych o nieco ponad 2%. Także ciężkość wypadków uległa znaczenie poprawie w stosunku do roku poprzedniego. Także ciężkość wypadków drogowych po raz kolejny uległa nieznaczej poprawie, a wyniki 43 ofiar śmiertelnych jakie zanotowano na sieci pomorskich dróg krajowych administrowanych przez Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych a Autostrad w Gdańsku jest najniższych od 1999 roku.

Analizując strukturę rodzajową wypadków drogowych najczęściej występujących na pomorskich drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w odniesieniu do przyczyn ich wstępowania (zestawienie takie zostało przedstawione poniżej), dalsze działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu należy szczególnie prowadzić w kierunku zmniejszenia i przeciwdziałania powstawaniu wypadków drogowych tego typu.

Tabl. 12.1. Zestawienie najczęstszych rodzajów wypadków drogowych w odniesieniu do najczęściej występujących przyczyn ich powstawania

Najczęstsze rodzaje wypadków drogowych	Najczęstsze przyczyny wypadków drogowych					Razem
	niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	nieprawidłowe wyprzedzanie	niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	zmęczenie, zaśnięcie	
zderzenie czołowe	13	16	7	2	3	41
zderzenie boczne	10	62	16	1	1	90
zderzenie tylne	26	5	5	56	0	92
najeżdżanie na pieszego	4	0	0	0	0	4
najeżdżanie na drzewo	11	0	0	0	3	14
wywrócenie się pojazdu	26	1	1	1	6	35
Razem	90	84	29	60	13	

Mając dodatkowo na uwadze ciężkość poszczególnych rodzajów wypadków a także ich przyczyn działania na rzecz poprawy brd należy skoncentrować na zachowaniu kierowców wynikających z przekraczania dopuszczalnych prędkości (instalacja urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości, współpraca i wspólne działania z Policją w celu ustalenia lokalizacji odcinków wymagających częstszych kontroli



prędkości pojazdów), oraz nieudzielania pierwszeństwa przejazdu (analiza widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach z dróg krajowych, budową dróg serwisowych mających na celu ograniczenia dostępności do dróg krajowych poprzez zminimalizowanie punktów kolizji będących główną przyczyną powstawania sytuacji konfliktowych, instalacja urządzeń do rejestracji pojazdów niestosujących się do nadawanych sygnałów na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną).

Planowane działania GDDKiA Oddział w Gdańsku mające na celu budowę w najbliższej przyszłości nowych odcinków dróg takich jak obwodnica metropolitalna będzie miał istotny wpływ na poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa nie tylko w ciągu drogi ekspresowej S6 (dla której w pewnym sensie stanowić będzie alternatywny ciąg komunikacyjny) ale także drogi krajowej nr 20. Należy w tym miejscu zauważyć, iż połowa odcinków niebezpiecznych, jakie zostały wytypowane w ramach niniejszego opracowania znajduje się właśnie tych ciągach dróg krajowych. Ponadto planowana budowa obwodnicy Kościerzyny (DK nr 20) także będzie miała istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu. Ponadto w roku 2014 planowane jest rozpoczęcie budowy mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z przebudową dróg dojazdowych w ciągu drogi krajowej nr 22 i 55 co wpłynie na poprawę płynności ruchu w tej części miasta a to z kolei o powinno mieć przełożenie na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto Pomorski Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w ramach Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: „Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych” prowadzi liczne działania związane z budową nowej i przebudową istniejących infrastruktury drogowej, które w istotny sposób mają wpływ na systematyczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego uczestników. Lista miejsc udostępniona przez Zamawiającego, przedstawiająca miejsca, w których prowadzone są działania w tym kierunku została przedstawiona poniżej.

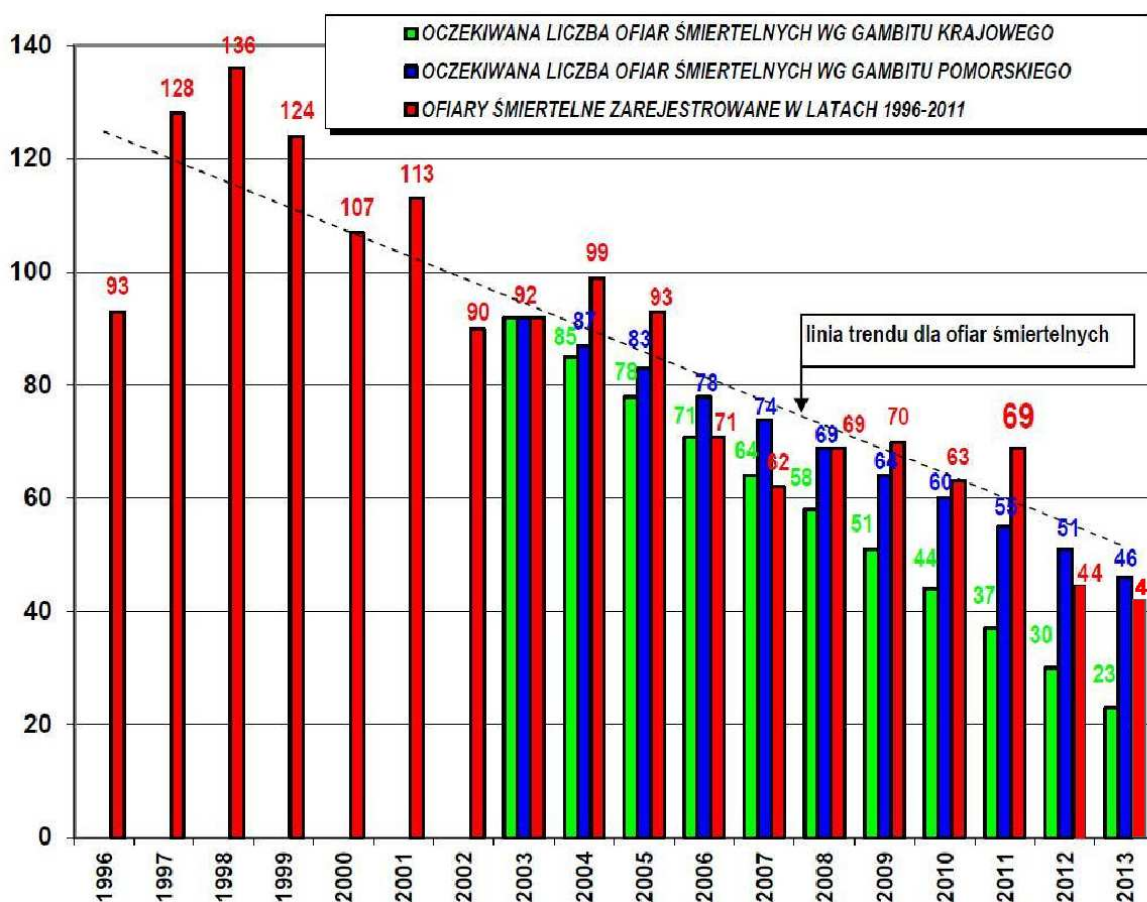


Tabl. 12.2. Zestawienie miejsc objętych zakresem działania w ramach Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych”
(źródło: GDDKiA O. Gdańsk)

Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych						
L.p	Oddział	Nr drogi	Pikietaż od km, hm	Pikietaż do km, hm	Nazwa miejscowości	Charakterystyka techniczna zadania
15	Gdańsk	6	308,000	308,100	Rumia	przebudowa skrzyżowania z ul. Ludową
23	Gdańsk	6	300,900	302,100	Reda	Budowa sygnalizacji świetlnej z ul. Łąkową i przebudowa skrzyżowania
36	Gdańsk	S6	318,000	318,800	Gdynia	budowa oświetlenia
40	Gdańsk	22	345,900	346,500	Kończewice	przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową nr 2916G
49	Gdańsk	22	365,700	366,100	Królewo	przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową do m. Klecie
70	Gdańsk	91	47,200	48,100	Narkowy	Przebudowa skrzyżowania z DW nr 230 na skanalizowane
90	Gdańsk	22	329,500	329,900	Zduny	przebudowa skrzyżowania
103	Gdańsk	20	294,800	295,100	Gińcz	przebudowa skrzyżowania
107	Gdańsk	20	251,500	251,900	Korne	przebudowa skrzyżowania
114	Gdańsk	22	315,700	316,800	Rokocin	uspokojenie ruchu w miejscowości
137	Gdańsk	22	363,800	364,200	Królewo	przebudowa skrzyżowania z drogą gminną, budowa zatoki i dojazd do przystanków
141	Gdańsk	S6	325,000	325,500	węzeł Wysoka	rozbudowa węzła o łącznicę bezpośrednią i pośrednią
177	Gdańsk	22	326,400	326,800	Szpegawsk (pomnik)	przebudowa skrzyżowania
192	Gdańsk	55	37,550	37,950	Sztum	przebudowa skrzyżowania na rondo
198	Gdańsk	55	64,135	65,534	Kwidzyn - Miłosna	budowa pasa do wyprzedzania i przebudowa skrzyżowania
216	Gdańsk	20	292,210	292,600	Skrzeszewo	przebudowa skrzyżowania
223	Gdańsk	22	328,000	328,400	Szpegawsk	przebudowa skrzyżowania
229	Gdańsk	20	275,250	275,650	Szymbark	przebudowa skrzyżowania
250	Gdańsk	91	18,400	18,800	Pruszcz Gdański	przebudowa skrzyżowania z ul. Raciborskiego
271	Gdańsk	55	37,780	38,116	Sztum	Uspokojenie ruchu przebudowa ul. Jagiełły od Placu Wolności do przepustu (projekt nie obejmuje przepustu, ale przepust jest do remontu)
486	Gdańsk	22	349,600	349,700	Gniewo	zatoki autobusowe
492	Gdańsk	20	310,250	310,300	Chwaszczyno	sygnalizacja świetlna przy Szkole
500	Gdańsk	22	303,050	303,150	Bytów	budowa 2 zatok autobusowych wraz z dojazdami
620	Gdańsk	6	295,900	295,950	Wejherowo	budowa prawoskrętu na ul. Rybackiej wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej
673	Gdańsk	20	276,120	276,400	Brodnica Górna/Ostrzyca	przebudowa skrzyżowania
693	Gdańsk	21	75,100	75,230	Uska	przebudowa skrzyżowania
707	Gdańsk	S6	325,550	325,750	Gdańsk Osowa	kładka dla pieszych nad drogą S6
708	Gdańsk	S6	345,560	345,760	Rotmanka	kładka dla pieszych nad drogą S6



Kontynuując z poprzednich wydań raportów brd analizę porównawczą rzeczywistej liczby ofiar wypadków drogowych odnotowanych każdego roku do oczekiwanej liczby ofiar śmiertelnych wg Krajowej i Pomorskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowe GAMBIT należy zauważyć, iż tegoroczny ponowny spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych spowodował, że ich liczba po raz kolejny spadła poniżej oczekiwanego poziomu jaki został określony w wspomnianym Pomorskim Programie BRD. Taka sytuacja pozwala przypuszczać, iż założenia i działania GDDKiA Oddział w Gdańsku na rzecz poprawy sytuacji BRD na pomorskich drogach krajowych były poprawne i przyczyniły się zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar na przełomie minionych lat.



Rys. 12.1. Porównanie rzeczywistej liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych województwa pomorskiego z wartościami oczekiwanymi wg Krajowej i Pomorskiego Programu GAMBIT (źródło: Raport o stanie BRD na pomorskich drogach krajowych z 2012 r.)



Mając jednak na uwadze oczekiwany poziom redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do roku 2013 wyznaczony w Krajowym Programie BRD GAMBIT należy przypuszczać, iż w najbliższym czasie trudno będzie zbliżyć się do wyznaczonego celu.