

### 3.4. Charakterystyka odcinków niebezpiecznych

Na wyselekcjonowanych odcinkach niebezpiecznych postanowiono przeprowadzić spotkania w terenie z udziałem przedstawicieli Wydziałów BRD i Zarządzania Ruchem, innych Wydziałów Merytorycznych GDDKiA O/Opole, Rejonów GDDKiA i Komend Powiatowych Policji. Przed kolejnymi spotkaniami zostały przygotowane analizy wypadkowości na danym odcinku. Zostały również wprowadzone Karty Odcinka Niebezpiecznego (wzór w załączeniu), które zawierają podstawowe dane o odcinku i zdarzeniach tam zachodzących. Karty były wykorzystywane także jako notatki ze spotkań w terenie.

#### 3.4.1. Autostrada A-4 - km 210,9 ÷ 212,0 – Magnuszowice



Rys. 3.2. Autostrada A4 w obrębie m. Magnuszowice – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 11
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 12

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zjechania z drogi i uderzenia w bariery ochronne.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość i zmęczenie kierowców.**

Ustalenia z wizji lokalnej: odcinek obejmuje łuk poziomy oraz 2 obiekty mostowe.

### 3.4.2. Autostrada A-4 - km 218,8 ÷ 220,1 – odc. w obrębie węzła „Prądy”



Rys. 3.3. Autostrada A4 w obrębie węzła „Prądy” – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 13
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 17

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia boczne i najechania na tył pojazdów.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość i nieustępowanie pierwszeństwa przy włączaniu i wyłączaniu się z ruchu w obrębie łącznic.**

Ustalenia z wizji lokalnej: rozwiązania geometryczne i parametry drogi zachęcają do bardzo szybkiej jazdy; kierowcy nie zachowują należytej ostrożności przy dojeździe do węzła i dochodzi do najechań pojazdów włączających/wyłączających się z/do ruchu. Dochodzi także do wywróceń pojazdów ciężarowych na łącznicach na skutek ich nadmiernej prędkości.

### 3.4.3. Autostrada A-4 - km 259,7 ÷ 261,6 – odc. w obrębie Góry św. Anny



Rys. 3.4. Autostrada A4 w obrębie Góry św. Anny – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 12
- **liczbę wypadków z zabitymi: 6**
- **liczbę zabitych: 7**
- liczbę rannych: 10

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najechania na tył pojazdów oraz nieuruchomione pojazdy stojące na pasie awaryjnym, wywrócenia się pojazdów.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość i nieprawidłowy postój pojazdów ciężarowych (powinien odbywać się na MOPach).**

Propozycje poprawy brd: ustawienie tablic prowadzących oraz ograniczenie prędkości.

Ustalenia z wizji lokalnej: pojazdy zjeżdżające z Góry nabierają znacznych prędkości i zostają wyrzucane na łukach poziomych. Na Górze panuje specyficzny klimat, który powoduje trudne warunki atmosferyczne o każdej porze roku (mgły, opady śniegu itd.). Pojazdy ciężarowe w zimie mają problemy z podjechaniem pod Górę powodując, pomimo wydzielonych, dodatkowych pasów ruchu, zagrożenie bezpieczeństwa dla rozpędzonych samochodów osobowych.

**Propozycja poprawy brd na autostradzie A4:** na odcinku autostrady A-4 Bielany Wrocławskie – Sośnica został uruchomiony system zarządzania znakami zmiennej treści, który powinien wpłynąć korzystnie na poprawę brd. Jest to jedyna możliwość zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na autostradzie, gdyż oznakowanie i parametry drogi nie dają podstaw do wprowadzenia elementów urządzeń brd i uspokojenia ruchu.

#### 3.4.4. Droga krajowa Nr 11 - km 479,4 ÷ 480,0 - odc. Biskupice – Sarnów



Rys. 3.5. Skrzyżowanie DK 11 z drogą powiatową 13660 – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 7
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 1
- liczbę rannych: 14

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia czołowe i boczne**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość oraz zły stan nawierzchni** (przed przebudową w 2006 roku).

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek obejmuje łuk poziomy oraz skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 13660 do m. Paruszowice. Na odcinku w 2006r. została ułożona nowa nawierzchnia. Wypadki zdarzały się przy nadmiernej prędkości – pojazdy wyjeżdżające z za łuku uderzały w pojazdy włączające się z drogi powiatowej, bądź oczekujące na wykonanie manewry skręcania. Dochodziło również do zjeżdżania rozpędzonych pojazdów na przeciwny pas ruchu.

Wnioski: po przebudowie w 2006 roku odnotowano znaczny spadek ilości zdarzeń drogowych, natomiast w roku 2007 ponownie doszło do kilku wypadków, w tym jednego ze skutkiem śmiertelnym.

Propozycje poprawy brd: **w/w skrzyżowanie wymaga przebudowy**, polegającej na wydzieleniu pasów lewoskrętnych z wyniesionymi wyspami oraz aktywnymi znakami C-9+U-5c.





Rys. 3.6. Skrzyżowanie DK 11 z drogą powiatową 13660 – widok w stronę Biskupic.

### 3.4.5. Droga krajowa Nr 11 - km 492,3 ÷ 492,6 – skrzyżowanie z DK 42/45



Rys. 3.7. Skrzyżowanie DK 11 z DK 42/45 w m. Ligota Górna – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 6
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 3
- liczbę rannych: 11

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia boczne**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość oraz nieustępowanie pierwszeństwa**.

Ustalenia wizji lokalnej: szeroki przekrój drogowy (jezdnia o szer. 11m) zachęca do szybkiej jazdy; występuje duży ruch poprzeczny samochodów ciężarowych (głównie lewoskręty).

Zrealizowane działania: w 2008r. został zamontowany maszt fotoradarów oraz ustawiono ograniczenie prędkości do 70 km/h.

Propozycja poprawy brd: w przyszłości DK 11 ma zostać przystosowana do parametrów drogi ekspresowej; w ramach przebudowy odcinka planuje się wykonanie węzła drogowego. Rozwiązaniem znacznie zwiększającym bezpieczeństwo byłaby budowa ronda.



Rys. 3.8. Skrzyżowanie DK 11 z DK 42/45 w m. Ligota Górna – widok z wlotu wschodniego.



### 3.4.6. Droga krajowa Nr 11 - km 509,2 ÷ 510,0 – m. Olesno



Rys. 3.9. Droga krajowa Nr 11 w m. Olesno – ul. Wielkie Przedmieście.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 10
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 11

Głównymi rodzajami wypadków były **zderzenia boczne i najechania na pieszego**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **duży ruch poprzeczny samochodów i pieszych, brak widoczności na wlocie ul. Grunwaldzkiej**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek miejski ze znacznym ruchem pieszych.

Propozycja poprawy brd: montaż sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy Zespole Szkół, przebudowa skrzyżowania z ul. Steina, zawężenie jezdni drogi krajowej w obrębie skrzyżowania z ul. Grunwaldzką celem poprawy widoczności na wlocie bocznym.



Rys. 3.10. Droga krajowa Nr 11 w m. Olesno – ul. Wielkie Przedmieście.

### 3.4.7. Droga krajowa Nr 38 - km 14,3 ÷ 15,2 – m. Głubczyce



Rys. 3.11. Droga krajowa Nr 38 w m. Głubczyce – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 9
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 11

Głównymi rodzajami zdarzeń były **najechnia na pieszego i zderzenia boczne.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe manewry na skrzyżowaniach i nieprawidłowe zachowania pieszych.**

Ustalenia wizji lokalnej: w 2006r. oddano do użytku rondo na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 416, które spowodowało znaczną poprawę brd. Szeroka jezdnia ul. Wojska Polskiego zachęca do szybkiej jazdy i utrudnia pieszym jej przekraczanie. W wyniku przełożenia ruchu z drogi krajowej Nr 38 na ul. Sosnowiecką uzyskano poprawę brd w Rynku, natomiast zwiększyło się zagrożenie na ul. Sosnowieckiej. Należy poprawić warunki brd na ulicy Sosnowieckiej poprzez budowę chodników, rozbiórkę budynków znajdujących się w skrajni drogi, budowę azyli dla pieszych. Natomiast w ciągu ul. Wojska Polskiego rozważyć budowę azyli dla pieszych i pasów lewoskrętnych.

Planowane działania: przebudowa odcinka ul. Sosnowieckiej (w związku ze zmianą przebiegu drogi Nr 38) uwzględniająca w/w uwagi.

Propozycja poprawy brd: zrealizowanie w/w przebudowy na ul. Sosnowieckiej, na pozostałym odcinku: budowa azyli dla pieszych, wprowadzenie wygrodzeń ciągów pieszych, wydzielenie pasów lewoskrętnych na skrzyżowaniach, ustawienie fotoradaru przy wjeździe do Głubczyc.





Rys. 3.12. Droga krajowa Nr 38 w m. Głubczyce.

### 3.4.8. Droga krajowa Nr 39 - km 47,3 ÷ 49,7 - m. Brzeg



Rys. 3.13. Droga krajowa Nr 39 w m. Brzeg – ul. Jagiełły.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 36
- liczbę wypadków z zabitymi: 3
- liczbę zabitych: 3
- liczbę rannych: 35

Głównymi rodzajami zdarzeń były **najechania na pieszego i zderzenia boczne.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **duży ruch poprzeczny samochodów oraz pieszych, nieprawidłowe manewry na skrzyżowaniach, nieprawidłowe zachowania pieszych.**

Ustalenia z wizji lokalnej: odcinek niebezpieczny obejmuje przejście drogi krajowej Nr 39 przez m. Brzeg. Odcinek charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu pojazdów i pieszych, zwartą zabudową, występowaniem placówek handlowych przy drodze, dużą ilością zjazdów publicznych i prywatnych. Wypadki zdarzają się praktycznie na każdym odcinku, głównie grupują się na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.

Zrealizowane działania: została opracowana koncepcja poprawy brd, która zakłada budowę ciągów pieszo-rowerowych, budowę azyli dla pieszych, przebudowę skrzyżowań poprzez wydzielanie pasów dla relacji lewoskrętnych oraz montaż sygnalizacji świetlanych.

Planowane działania: w roku 2009 zostaną zlecone dokumentacje na przebudowę skrzyżowania ul. 3-go Maja z ul. Chrobrego oraz na odcinek ul. Jagiełły od w/w skrzyżowania do mostu nad Odrą.

Propozycja poprawy brd: wdrożenie opracowanej koncepcji.



Rys. 3.14. Droga krajowa Nr 39 w m. Brzeg – ul. Jagiełły.

### 3.4.9. Droga krajowa Nr 39 - km 79,8 ÷ 82,0 – m. Namysłów



Rys. 3.15. Droga krajowa Nr 39 w m. Namysłów – ul. Jana Pawła II.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 31
- liczbę wypadków z zabitymi: 3
- liczbę zabitych: 3
- liczbę rannych: 29

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najechnia na pieszego i zderzenia boczne.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **duży ruch poprzeczny samochodów oraz pieszych, nieprawidłowe zachowania pieszych oraz wymuszenia pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach.**

Ustalenia wizji lokalnej: typowy odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych, dużej liczbie przejść dla pieszych, skrzyżowań i wjazdów.

Działania planowane: montaż sygnalizacji świetlnej dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Sejmową, montaż sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Partyzantów, wprowadzenie wygrodzeń ciągów pieszych; została opracowana koncepcja poprawy brd.

Propozycja poprawy brd: zrealizowanie w/w zadań; budowa ronda na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 454 oraz z ul. Reymonta; wdrożenie opracowanej koncepcji; w przyszłości budowa obwodnicy.





Rys. 3.16. Namysłów ul. Jana Pawła II (droga krajowa Nr 39).

### 3.3.10. Droga krajowa Nr 40 - km 17,3 ÷ 18,8 – m. Prudnik



Rys. 3.17. Prudnik ul. T. Kościuszki (droga krajowa Nr 40) – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 40
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 43



Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najechnia na pieszego** (aż 29 zdarzeń).

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe przekraczania jezdni przez pieszych**.

Ustalenia wizji lokalnej: typowy odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych, nagminne przekraczanie jezdni w miejscach niedozwolonych, dużo przejść dla pieszych, skrzyżowań i zjazdów, bliskość placówek handlowych.

Zrealizowane działania: w 2008r. ustawiono słup fotoradaru przy skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką.

Propozycja poprawy brd: należy zwiększyć zakres wygrodzeń łańcuchowych na chodnikach; przebudowa skrzyżowania ul. Armii Krajowej z ul. Batorego (należy zlecić koncepcję przebudowy); rozważyć azyl dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką; w przyszłości budowa obwodnicy w ciągu DK 40 (północno-zachodnie obejście).



Rys. 3.18. Prudnik ul. T. Kościuszki (droga krajowa Nr 40).

### 3.4.11. Droga krajowa Nr 40 - km 35,9 ÷ 38,4 – odc. Wierzch - Mochów



Rys. 3.19. Odc. Wierzch - Mochów (droga krajowa Nr 40) – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 8
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 12

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia czołowe**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **zły stan nawierzchni i nadmierna prędkość**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek charakteryzuje się występowaniem łuków poziomych i pionowych. Znajduje się pomiędzy polami, na osłoniętym terenie. Na odcinku występują silne wiatry, zawieje śnieżne oraz dzikie zwierzęta (dużo znaków ostrzegawczych). Nawierzchnia na całym odcinku jest śliska i wymaga natychmiastowej wymiany. Dochodzi do nieprawidłowych manewrów wyprzedzania oraz wyrzucania pojazdów na łukach wskutek słabej przyczepności opon do jezdni i nadmiernej prędkości.

Zrealizowane działania: w roku 2008 została wymieniona nawierzchnia na odc. 500mb w obrębie łuku przy tzw. „Glinianej Górze” i zostały zamontowane tablice prowadzące U-3b.

Propozycje poprawy brd: wymiana nawierzchni na spełniającą odpowiednie parametry szorstkości; ustawienie dodatkowych tablic prowadzących U-3; rozważenie wprowadzenie tymczasowego oznakowania ograniczającego prędkość na odcinku do 70km/h.



Rys. 3.20. Odc. Wierzch - Mochów (droga krajowa Nr 40) „Gliniana Górka”.

#### **3.4.12. Droga krajowa Nr 40 - km 60,2 ÷ 60,7 – odc. Większyce – K-Koźle**



Rys. 3.21. Odc. Większyce – K-Koźle (droga krajowa Nr 40) – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 6
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 15



Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia czołowe**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość i ostry łuk poziomy**.

Ustalenia wizji lokalnej: krótki odcinek drogi poza obszarem zabudowanym charakteryzujący się ostrym łukiem poziomym. Na odcinku występuje też nieczynny przejazd kolejowy, który powoduje występowanie najechań na tył pojazdów (podczas wizji doszło do takiej kolizji).

Propozycje poprawy brd: ograniczenie prędkości, wprowadzenie punktowych elementów odblaskowych.



Rys. 3.22. Odc. Większyce – K-Koźle (droga krajowa Nr 40).



### 3.4.13. Droga krajowa Nr 40 - km 62,5 ÷ 63,0 – m. K-Koźle ul. Piastowska, Łukasiewicza



Rys. 3.23. K-Koźle skrzyżowanie ul. Łukasiewicza (droga krajowa Nr 40) z ul. Raławicką.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 8
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 6

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najechania na pieszego**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieostrożność pieszych oraz duże natężenie ruchu na drodze głównej**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych. Wypadki gromadzą się głównie na przejściu dla pieszych w km 62+800, gdzie w godzinach szczytu tworzy się zator drogowy (zasłanianie pieszym przez pojazdy widoczności drugiego kierunku).

Propozycja poprawy brd: wycinka drzew oraz poprawa w rejonie w/w przejścia dla pieszych:

- azyl dla pieszych - poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych kosztem przepustowości, możliwość zwiększenia zatoru drogowego wskutek zwężenia, zwłaszcza w godzinach popołudniowych,
- wydzielenie 3 pasów do ruchu poprzez wymalowanie - pogorszenie bezpieczeństwa ruchu pieszych, zwiększenie przepustowości i uniknięcie częstych kolizji.

Planowane działania: trwa budowa obwodnicy m. K-Koźle. Po wybudowaniu obwodnicy natężenie ruchu w ciągu obecnej DK 40 znacznie zmaleje co spowoduje zwiększenie poziomu brd.



Rys. 3.24. K-Koźle ul. Łukasiewicza (droga krajowa Nr 40).

#### 3.4.14. Droga krajowa Nr 40 - km 70,6 ÷ 71,7 – m. K-Koźle ul. Jana Pawła II



Rys. 3.25. K-Koźle skrzyżowanie ul. Jana Pawła II z ul. Armii Krajowej i Al. Lisa.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 12
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 1
- liczbę rannych: 11

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia boczne**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **wymuszanie pierwszeństwa przejazdu**.

Ustalenia wizji lokalnej: wypadki grupują się na dwóch skrzyżowaniach pokazanych na rysunkach: obwodnicy z ul. Jana Pawła II oraz ul. Jana Pawła II z ul. Królowej Jadwigi; ze względu na nienormatywne promienie skrętów na pierwszym skrzyżowaniu pojazdy relacji lewoskrętnych mają problemy z przejechaniem na zielonym świetle (wolne przemieszczanie się samochodów ciężarowych); na drugim skrzyżowaniu brak wydzielonych pasów dla relacji skrętnych

Zrealizowane działania: w 2008r. zmieniono program sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Jana Pawła II i Armii Krajowej - wydłużono czasy międzyzielone i czasy zielonego dla głównego kierunku.



Rys. 3.26. K-Koźle skrzyżowanie ul. Jana Pawła II (DK 40) z ul. Królowej Jadwigi.

**3.4.15. Droga krajowa Nr 41 - km 0,8 ÷ 2,0 – Nysa ul. Jagiellońska, Piłsudskiego**



Rys. 3.27. Nysa skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z Jagiellońską.