

3.4.30. Droga krajowa Nr 45 - km 148,6 ÷ 149,3 – m. Kluczbork ul. Katowicka



Rys. 3.53. Kluczbork ul. Katowicka – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

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

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **duża dostępność do drogi krajowej oraz nieprawidłowe zachowania pieszych.**

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów. Na rondzie została kostka brukowa po nieistniejącej ścieżce rowerowej (rowerzyści traktują ją nadal jako ścieżkę, a kierowcy ich nie zauważają). Na wlocie ronda w ciągu ul. Skłodowskiej występują 2 łuki poziome, co bardzo utrudnia przejazd pojazdom ciężarowym, które nie są w stanie poruszać się w obrębie tych łuków swoimi pasami ruchu. Na odcinku występuje znaczna ilość skrzyżowań i zjazdów.

Zrealizowane działania: została opracowana dokumentacja na przebudowę odcinka uwzględniająca budowę chodników, azyli dla pieszych, wyniesionych wysp na skrzyżowaniach. Ze względu na znaczny koszt przebudowy nie da się określić terminu jej wykonania.

Propozycja poprawy brd: w/w przebudowa odcinka uwzględniająca elementy brd; likwidacja pozostałości ścieżki rowerowej na rondzie.

3.4.31. Droga krajowa Nr 46 - km 23,3 ÷ 24,1 – obejście m. Kamienica



Rys. 3.54. Obejście m. Kamienica – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 7
- liczbę wypadków z zabitymi: 3
- liczbę zabitych: 3
- liczbę rannych: 12

Zdarzenia drogowe, do których doszło są **zróżnicowane**. Wyróżniono 2 **zderzenia boczne** oraz pojedyncze zderzenia czołowe, tylne, wywrócenia się pojazdów, najechania na pieszego oraz na unieruchomiony pojazd.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **zaśnięcia kierowców**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek znajduje się w malowniczej okolicy, pomiędzy polami i łąkami. Brak zabudowy oraz skrzyżowań, występują pojedyncze zjazdy na pola. Droga posiada szeroki przekrój z utwardzonymi poboczami, co zachęca do szybkiej jazdy. Na odcinku występuje długi odcinek prosty oraz łagodny łuk poziomy. Dla okolicznych mieszkańców jest to odcinek testowania nowych samochodów, co sprawia, że osiągają tam oni znaczne prędkości. Jest to także odcinek końcowy dla wielu ludzi wracających z pracy w Niemczech, a mieszkających w powiecie nyskim (zaśnięcia nad ranem).

Propozycje poprawy brd: poprawa dostrzegalności łuku i urozmaicenie drogi (droga jest jednorodna co powoduje odczucie „znużenia” u kierowców) poprzez oznakowanie znakami ostrzegawczymi wraz z pulsującymi światłami odcinka o dł. 1,5km wraz z łukiem poziomym, wprowadzenie punktowych elementów odblaskowych oraz wykonanie linii krawędziowych akustycznych.



Rys. 3.55. Odcinek drogi krajowej Nr 46 obejście m. Kamienica.

3.4.32. Droga krajowa Nr 46 - km 49,9 – skrzyżowanie z drogą do m.Skorochów



Rys. 3.56. Skrzyżowanie DK 46 z drogą do m. Skorochów – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 6
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 8

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

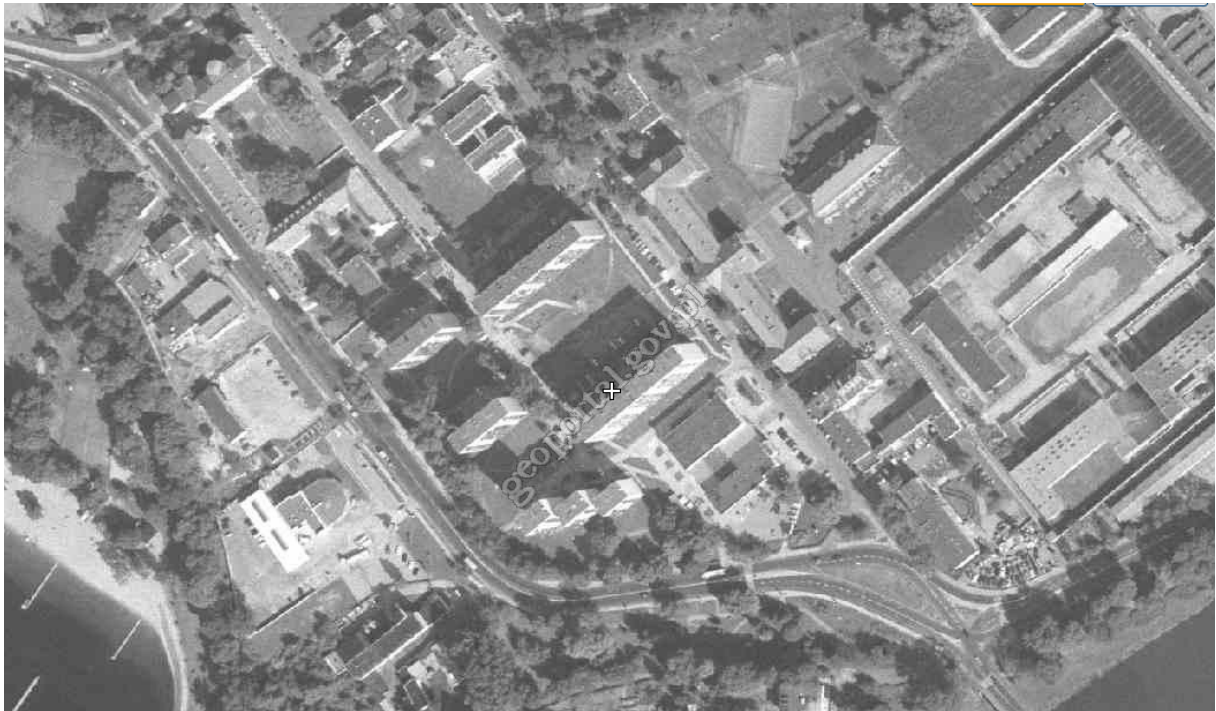
Prawdopodobne przyczyny wypadków to **wymuszenia pierwszeństwa przejazdu oraz nadmierna prędkość**.

Ustalenia z wizji lokalnej: podczas wizji wyjaśniono nieścisłość w lokalizacji wypadków drogowych (rozpiętość w kilometrażu wynosiła 1km) – prawdopodobnie wszystkie wydarzyły się w obrębie przedmiotowego skrzyżowania. Skrzyżowanie zlokalizowane jest w obniżonej części terenu, po wewnętrznej stronie łuku. Samochody jadące od obu stron drogi krajowej nabierają znacznych prędkości (wpływ spadku podłużnego) i trafiają na skrzyżowanie, gdzie dochodzi do zdarzeń.

Planowane działania: Budowa obwodnicy m. Nysa.

Propozycje poprawy brd: przebudowa skrzyżowania uwzględniająca wykonanie pasa lewoskrętnego.

3.4.33. Droga krajowa Nr 46 - km 52,3 ÷ 53,0 – m. Nysa ul. Ujejskiego, Szlak Chrobrego



Rys. 3.57. Nysa ul. Ujejskiego (droga krajowa Nr 46) – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 13
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 11

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najechania na pieszego oraz zderzenia boczne.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe zachowania pieszych oraz nieprawidłowe wyprzedzanie w obrębie skrzyżowań.**

Ustalenia wizji lokalnej: na łuku w km 52+600 występuje odwrotny spadek poprzeczny, co powoduje wywrócenia się pojazdów, szczególnie przy mokrej nawierzchni. Szeroka jezdnia zachęca do szybkiej jazdy. W obrębie przystanku autobusowego przed przejściem dla pieszych na skrzyżowaniu na Placu Kilińskiego dochodzi do nieprawidłowego omijania oczekującego autobusu (najeżdżanie na malowaną wyspę).

Działania planowane: trwa opracowywanie dokumentacji na budowę ronda na Placu Kilińskiego. Budowa jednego włączenia, zamiast 3 zjazdów w km 52+600 (w ramach budowy pawilonu handlowego). Budowa obwodnicy m. Nysa.

Propozycja poprawy brd: zrealizowanie w/w zadań oraz zawężenie pasów ruchu - zatoki parkingowe.



Rys. 3.58. Nysa ul. Ujejskiego – niebezpieczny łuk w km 52+600.

3.4.34. Droga krajowa Nr 46 - km 53,7 ÷ 55,5 – m. Nysa ul. Grodkowska



Rys. 3.59. Nysa skrzyżowanie DK 46 z ul. Słowiańską.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 21
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 22

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to nieprawidłowe zachowania pieszych oraz nadmierna prędkość.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pieszych i pojazdów, także poprzecznym, duża liczba skrzyżowań, nie wyróżniono miejsc koncentracji wypadków, gdyż zdarzają się na całym odcinku. Pojazdy jadące od strony Opola, zjeżdżając ze wzniesienia nabierają dużej prędkości.

Zrealizowane działania: w roku 2008 został ustawiony maszt fotoradar i zmieniono oznakowanie na skrzyżowaniu z drogą gminną w km 54+800 (zamiana A-7 na B-20), zamontowano także sygnalizację świetlną dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Łąkową.

Działania planowane: przebudowa skrzyżowania z ul. Słowiańską – w roku 2009 zostanie zlecona dokumentacja techniczna. Budowa obwodnicy m. Nysa.

Propozycja poprawy brd: przebudowa skrzyżowania z ul. Słowiańską, wycinka drzew.



Rys. 3.60. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z drogą wojewódzką Nr 406 w m. Nysa.

3.4.35. Droga krajowa Nr 46 - km 59,5 ÷ 61,5 – odc. Strobice - Pakosławice



Rys. 3.61. Droga krajowa Nr 46 w m. Strobice – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 16
- liczbę wypadków z zabitymi: 4
- liczbę zabitych: 4
- liczbę rannych: 15

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia czołowe i boczne**.
Odnotowano także po 2 **najeżdżania na tył pojazdów i pieszych**.

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość, nieprawidłowe wyprzedzanie i zajęcie drogi** (wąska jezdnia).

Ustalenia wizji lokalnej: drzewa w pasie drogowym, słaba widoczność w złych warunkach atmosferycznych, wąska jezdnia (zniszczona) i pobocza, duża dostępność do drogi krajowej (3 wjazdy do Strobice), zmiana szerokości przekroju z 11m do 7.

Propozycja poprawy brd: przebudowa odcinka uwzględniająca wykonanie lewoskrętów na skrzyżowaniach, poszerzenie jezdni wraz z poboczem, nowe oznakowanie poziome: linie krawędziowe oraz elementy odblaskowe. Ograniczenie dostępności do m. Strobice. Na przebudowę skrzyżowania z drogami powiatowymi do Pakosławic i Prusinowic istnieje koncepcja przebudowy, w oparciu, o którą należy opracować dokumentację techniczną.



Rys. 3.62. Droga krajowa Nr 46 w m. Strobice.

3.4.36. Droga krajowa Nr 46 - km 73,4 ÷ 75,0 – odc. Malerzowice - Grabin



Rys. 3.63. Drogi krajowa Nr 46 – obw. Grabina – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 13
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 1
- **liczbę rannych: 32**

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

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

Ustalenia wizji lokalnej: przekrój z utwardzonymi poboczami zachęca do szybkiej jazdy oraz do wyprzedzania. Manewry wyprzedzania odbywają się również w obrębie skrzyżowań. Kierowcy podczas wyprzedzania zmuszają pojazd wyprzedzany do zjechania na bitumiczne pobocze. Dochodzi do sytuacji, gdzie w jednym przekroju znajdują się 3, a nawet 4 pojazdy. Zły stan nawierzchni – koleiny.

Zrealizowane działania: w roku 2008 wydzielono za pomocą malowania lewoskręt na pierwszym skrzyżowaniu do Grabina od strony Nysy; wprowadzono szerokie, ciągłe linie krawędziowe; zweryfikowano i poprawiono oznakowanie łuków poziomych.

Propozycja poprawy brd: zamknięcie włączenia drogi do drogi krajowej na środku obwodnicy od strony Grabina - pozostawić na tym skrzyżowaniu jedynie wlot od strony Łambinowic oraz wydzielić pas lewoskrętny; wydzielenie pasa lewoskrętnego na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1514; zamknięcie włączenia ze stacji paliw; poprawa dostrzegalności skrzyżowań poprzez zamalowanie utwardzonych poboczy przed skrzyżowaniami.



Rys. 3.64. Drogi krajowa Nr 46 – obw. Grabina.

3.4.37. Droga krajowa Nr 46 - km 76,9 ÷ 78,1 – odc. Jakubowice - Brzęczkowice



Rys. 3.65. Skrzyżowania drogi krajowej Nr 46 z dp do Szydłowa oraz dw 385 do Grodkowa.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 12
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 1
- liczbę rannych: 14

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia czołowe oraz najechania na tył pojazdu.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe manewry wyprzedzania i nadmierna prędkość przy dojeździe do skrzyżowań.**

Ustalenia z wizji lokalnej: wypadki grupują się na skrzyżowaniach z drogą wojewódzką Nr 385 do Grodkowa oraz z drogą powiatową do Szydłowa; zły stan nawierzchni – koleiny, jezdnia posiada szerokość 7,0m z pobocznymi gruntowymi; drzewa blisko krawędzi jezdni; brak dojazdów do zatok autobusowych oraz lewoskrętów na skrzyżowaniach.

Propozycja poprawy brd: przebudowa odcinka uwzględniająca poszerzenie jezdni i poboczy (opaski 0,7m), budowę chodników do zatok autobusowych, wydzielenie lewoskrętów na skrzyżowaniach.



Rys. 3.66. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z dp do Szydłowa.

3.4.38. Droga krajowa Nr 46 - km 82,1 ÷ 85,3 – m. Niemodlin



Rys. 3.67. Niemodlin ul. Opolska - droga krajowa Nr 46.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 32
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 34

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to duże **natężenie ruchu, duża dostępność do drogi, nieprawidłowe manewry na skrzyżowaniach oraz błędy pieszych.**

Ustalenia wizji lokalnej: długi odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pieszych i pojazdów, duża liczba skrzyżowań i zjazdów, nawierzchnia w niezadowalającym stanie, wymagająca odnowy, bliskość placówek handlowych. W ostatnim czasie uzyskano poprawę brd w obrębie włączenia do marketu „Plus”, dzięki budowie pasa lewoskrętnego, azylu dla pieszych oraz montażu wygradzeń ciągów pieszych. Problemem m. Niemodlin nie jest nadmierna prędkość tylko duże natężenie ruchu pieszych i pojazdów. Wobec powyższego jedynym rozwiązaniem znacznie poprawiającym bezpieczeństwo jest wprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta, czyli budowa obwodnicy.

Działania planowane: została opracowywana dokumentacja na przebudowę skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 405 oraz odcinka na ul. Opolskiej. Rozpoczęto prace projektowe nad budową obwodnicy Niemodlina.

Propozycja poprawy brd: zrealizowanie w/w zamierzeń.

3.3.39. Droga krajowa Nr 46 - km 86,3 ÷ 87,5 – odc. Niemodlin - Sosnówka



Rys. 3.68. Niemodlin - Sosnówka - droga krajowa Nr 46 – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 12
- liczbę wypadków z zabitymi: 2
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 18

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość oraz chodzenie pieszych po jezdni**.

Ustalenia wizji lokalnej: duże natężenie ruchu pojazdów samochodowych, w tym ruchu ciężkiego; przekrój z utwardzonymi pobocznymi zachęca do wyprzedzania i szybkiej jazdy (dochodzi do sytuacji, gdzie w tym samym przekroju znajdują się nawet 4 pojazdy).

Zrealizowane działania: w roku 2008 został zamontowany maszt do fotoradarów przy wjeździe do miejscowości od strony Niemodlina.

Działania planowane: opracowano dokumentację na budowę wyspy spowalniającej ruch od strony Niemodlina, którą planuje się wykonać w roku 2009.

Propozycja poprawy brd: budowa w/w wyniesionej wyspy spowalniającej ruch przy wjeździe do m. Sosnówka; przebudowa skrzyżowania do Gościejowic i Skarbiszowic w km 86+300 - wykonanie lewoskrętu i wyspy mogącej zostać w przyszłości wykorzystanej do azylu dla pieszych; wycinka drzew; budowa pętli autobusowej (jeśli jest taka możliwość)
- likwidacja zatok autobusowych w ciągu drogi krajowej oraz budowa oświetlenia skrzyżowania.



Rys. 3.69. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z drogą do m. Gościejowice.

3.4.40. Droga krajowa Nr 46 - km 89,9 ÷ 90,1 – skrzyżowanie z łącznicą A-4 w „Prądy”



Rys. 3.70. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z łącznicą A4 przed przebudową.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 19
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 1
- liczbę rannych: 28

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

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

Ustalenia wizji lokalnej: pomimo oznakowania odcinka jako „czarny punkt” ciągle dochodziło do wypadków. Zauważono nadmierną prędkość na wlotach głównych (mimo ograniczenia do 50 km/h), ograniczoną widoczność przy wyjeździe z łącznicy przez pojazdy oczekujące na wlocie. Dochodziło także do niebezpiecznych manewrów (łamanie przepisów) zawracania na wyniesionej wyspie, mimo zakazu.

Zrealizowane działania: jesienią 2008 roku skrzyżowanie została przebudowane na rondo turbinowe. Zdaniem autorów raportu rondo spowoduje znaczną poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przede wszystkim wyeliminuje wypadki z ofiarami śmiertelnymi oraz ciężko rannymi.



Rys. 3.71. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z łącznicą A4 po przebudowie.

3.4.41. Droga krajowa Nr 46 - km 92,9 ÷ 94,9 – odc. w. „Prądy” - Dąbrowa



Rys. 3.72. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z ul. Ciepeliwicką w m. Dąbrowa.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 18
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 5 (w jednym wypadku)
- liczbę rannych: 27

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nadmierna prędkość, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz występowanie wielu zjazdów**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek obejmuje dodatkowe pasy do wyprzedzania (przekrój „2+1”), które ze względu na bliską odległość wjazdów (zbyt duża dostępność do drogi) są za krótkie i pojazdy wykonujące manewry wyprzedzania kończą je często na malowanych wyspach (w przypadku opadów atmosferycznych dochodzi do poślizgów na malowanych pasach). Wypadki zaczęły gromadzić się także na skrzyżowaniu z ul. Ciepeliwicką w m. Dąbrowa, gdzie występuje znaczny ruch poprzeczny. Zauważono, że kładka dla pieszych nie spełnia swojej roli, ze względu na zły stan techniczny oraz duże pochylenie wejść.

Zrealizowane działania: został wydłużony pas do wyprzedzania od strony Nysy, zamontowano separatory U-24 na wyspach malowanych na końcach/początkach dodatkowych pasów, pozamykano zjazdy do lasu szlabanami. Na skrzyżowaniu z ul. Ciepeliwicką obniżono wygrozdzenia dla pieszych celem poprawy widoczności dla pojazdów wyjeżdżających z wlotów bocznych.

Działania planowane: w opracowanej koncepcji poprawy brd zaproponowano dalsze wydłużenie pasów do wyprzedzania (od strony Opola). Planuje się zlecić koncepcje

poprawy brd na skrzyżowaniu z ul. Ciepeliwicką, która zaproponuje także rozwiązanie problemu pieszych.

Propozycja poprawy brd: wydłużenie pasów do wyprzedzania, montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Ciepeliwicką.



Rys. 3.73. Droga krajowa Nr 46 w m. Dąbrowa – widok z kładki dla pieszych.

3.4.42. Droga krajowa Nr 46 - km 115,8 ÷ 118,0 – odc. Schodnia - Ozimek



Rys. 3.74. Odcinek drogi krajowej Nr 46 w m. Schodnia – zdjęcie satelitarne.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 28
- liczbę wypadków z zabitymi: 0
- liczbę zabitych: 0
- liczbę rannych: 38

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **zderzenia boczne, tylne oraz najechania na pieszych.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe manewry na skrzyżowaniach, brak ciągów pieszych** (słaba widoczność pieszych poruszających się jezdnią, bądź poboczem gruntowym).

Ustalenia wizji lokalnej: niedostatecznie zabezpieczony ruch pieszy (brak przejść dla pieszych, chodników) i rowerowy; nieskuteczne uspokojenie ruchu przy wjeździe do Ozimka od strony Częstochowy (istniejący azyl dla pieszych od strony Częstochowy). Na odcinku nawierzchnia jest zniszczona, jezdnia wąska.

Działania planowane: przebudowa odcinka, budowa ronda na skrzyżowaniu z drogą powiatowa do Turawy, budowa ciągów pieszo-rowerowych - trwa opracowywanie dokumentacji.

Propozycja poprawy brd: zrealizowanie w/w przebudowy; budowa ciągów pieszo-rowerowych i przejść dla pieszych z azylami; istnieje potrzeba wydzielenia pasów lewoskrętnych na skrzyżowaniach; elementy uspokojenia ruchu przy obu wjazdach do miejscowości; zamknięcie wlotu drogi gminnej od strony ogródków działkowych w Ozimku.



Rys. 3.75. Skrzyżowanie drogi krajowej Nr 46 z dp do m. Przywory.

3.4.43. Droga krajowa Nr 46 - km 129,0 ÷ 131,0 – m. Myślina



Rys. 3.76. Droga krajowa Nr 46 w m. Myślina.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 11
- liczbę wypadków z zabitymi: 3
- liczbę zabitych: 3
- liczbę rannych: 9

Głównymi rodzajami zdarzeń drogowych były **najeżdżania na pieszego oraz na tył pojazdów.**

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **nieprawidłowe chodzenie pieszych po jezdni (w tym pod wpływem alkoholu), nadmierna prędkość pojazdów.**

Ustalenia wizji lokalnej: prosty odcinek drogi o szerokiej jezdni zachęca do szybkiej jazdy; od strony Opola występują dwa ostre łuki poziome; jako miejsce niebezpieczne uznano także przejazd kolejowy, który jest strzeżony tylko przez pół doby (brak widoczności pojazdów kolejowych dla kierowców jadących od strony Dobrodzienia).

Zrealizowane działania: wprowadzono zakaz wyprzedzania oraz ograniczenie prędkości do 50km/h na odcinku wyjazdowym z Myśliny w stronę Dobrodzienia.

Działania planowane: została opracowana dokumentacja na budowę obwodnicy Myśliny. Inwestycję planuje się rozpocząć w 2009r., a skończyć w 2010.

Propozycja poprawy brd: budowa obwodnicy.



Rys. 3.77. Myślina - droga krajowa Nr 46.

3.4.44. Droga krajowa Nr 94 - km 215,6 ÷ 217,0 – m. Strzelce Opolskie



Rys. 3.78. Strzelce Opolskie - droga krajowa Nr 94.

W latach 2003-2007 zarejestrowano:

- liczbę wypadków ogółem: 19
- liczbę wypadków z zabitymi: 1
- liczbę zabitych: 2
- liczbę rannych: 19

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

Prawdopodobne przyczyny wypadków to **duże natężenie ruchu, duża liczba skrzyżowań i zjazdów, nieprawidłowe przekraczanie jezdni przez pieszych oraz nieprawidłowe manewry na skrzyżowaniach**.

Ustalenia wizji lokalnej: odcinek miejski o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych, zwłaszcza w pobliżu Rynku; duża dostępność do drogi krajowej, wiele zjazdów, skrzyżowań i przejść dla pieszych.

Zrealizowane działania: w roku 2008 został zamontowany maszt do fotoradarów przed skrzyżowaniem z ul. Sosnową; wdrożono szereg działań w ramach programu "8+8+88", tj. wybudowano 2 azyle dla pieszych oraz kilkanaście wyniesionych wysp na skrzyżowaniach, zamontowano wygradzenia ciągów pieszych, zmieniono programy sygnalizacji świetlanych.

Propozycja poprawy brd: dalsza budowa azyli dla pieszych i wygradzeń segmentowych; w przyszłości konieczna wydaje się budowa obwodnicy.

3.5. Ranking zadań

Ponieważ wielokrotnie zdarzało się, że dla jednego odcinka proponowano kilka zadań z zakresu poprawy brd zdecydowano się wyselekcjonować propozycje dla konkretnych miejsc i sporządzić ich ranking (tabela 3.3). W tym celu posłużono się

wskaźnikiem efektywności inwestycji:
$$E_w = \frac{K}{R_w} [\text{tys. zł/wyp}]$$

gdzie:

K – szacowany koszt inwestycji [tys. zł]

R_w – przewidywany spadek liczby wypadków

Wskaźnik E_w informuje o koszcie uniknięcia wypadku.

Dla odcinków, na których wydarzyły się wypadki ze skutkiem śmiertelnym pokazano także wskaźnik efektywności inwestycji w odniesieniu do ofiar śmiertelnych:

$$E_z = \frac{K}{R_z} [\text{tys. zł/zab}]$$

gdzie:

R_z – przewidywany spadek liczby zabitych

W rankingu uwzględniono tylko propozycje, dla których szacowany koszt jest większy od 100 tys. zł, gdyż pozostałe, drobne zadania mogą zostać zrealizowane w ramach bieżącego utrzymania dróg. Ranking nie zawiera również planowanych działań, przedstawiono w nim tylko nowe propozycje.

Koszt realizacji danego zadania jest oszacowany na podstawie wcześniej wykonanych, podobnych inwestycji na drogach krajowych. Należy zaznaczyć, że rzeczywisty koszt zadań może się znacznie różnić od tego założonego do obliczeń.

W porównaniu do analizy za lata 2002-2006 dla niektórych zadań zostały zwiększone szacowane koszty, w oparciu o opracowane dla podobnych zadań kosztorysy inwestorskie.

W rankingu zadań znalazły się także 3 dodatkowe zadania dla odcinków sąsiadujących z odcinkami niebezpiecznymi. Na tych odcinkach nie stwierdzono do tej pory przekroczenia któregoś z kryteriów doboru odcinków niebezpiecznych, ale podczas spotkań w terenie zauważono znaczne zagrożenie stanu brd oraz zaproponowano zadania mające na celu przeciwdziałanie temu zagrożeniu i zapobiegnięcie powstawaniu wypadków drogowych.

Tabela 3.5. Ranking zadań z zakresu poprawy brd.

Lp	ZADANIA	DK	KM	LICZBA WYPADKÓW	OGÓŁEM ZABICI	OGÓŁEM RANNI	Przewidywany spadek liczby wypadków		Przewidywany spadek liczby ofiar śmiertelnych		Szacowany koszt realizacji [tys. zł]	Wskaźnik efektywności inwestycji [tys. zł/wyp]	Wskaźnik efektywności inwestycji [tys. zł/zab]
							[%]	[j.]	[%]	[j.]			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Oznakowanie PEO odcinka obejścia m. Kamienica, wprowadzenie akustycznych linii krawędziowych i aktywnych znaków.	46	22+500 - 24+500	7	3	12	25%	2	25%	1	100	50	100
2	Wprowadzenie wygradzeń ciągów pieszych w Prudniku.	40	17+300 - 19+700	40	0	43	10%	4	10%	0	500	125	-
3	Przebudowa skrzyżowania ul. Armii krajowej z ul. Batorego w m. Prudnik.	40	18+600	8	0	8	50%	4	50%	0	500	125	-
4	Montaż sygnalizacji świetlnej dla pieszych na ul. Wielkie Przedmieście w m. Olesno.	11	509+600	2	0	1	25%	1	25%	0	150	150	-
5	Budowa sygnalizacji świetlnej dla pieszych pomiędzy ulicami Sejmową i Moniuszki w m. Namysłów.	39	81+000	4	0	4	25%	1	25%	0	150	150	-
6	Przebudowa skrzyżowania ul. Chrobrego i 3go Maja w Brzegu.	39	48+900	6	1	5	50%	3	50%	1	500	167	500
7	Ustawienie barier energochłonnych na odcinku Niwnica-Wierzbicice.	41	4+700 - 9+200	6	1	7	10%	1	10%	1	200	200	200
8	Przebudowa skrzyżowania z dp 1366O do m. Paruszowice polegająca na budowie pasa lewoskrętnego wraz z wyniesionymi wyspami z aktywnymi znakami C-9+U-5c.	11	479+600	7	1	13	50%	4	50%	1	1 000	250	1000
9	Poprawa brd przy wjeździe do m. Jełowa od strony Opola (budowa wysp spowalniających, pasa lewoskrętnego do drogi wojewódzkiej 461)	45	121+200 - 121+700	5	1	9	25%	2	25%	1	500	250	500

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
10	Przebudowa skrzyżowania DK 45 z drogą do m. Gwoźdźcice i fabryki PV Prefabet	45	77+700	8	2	12	50%	4	50%	1	1 000	250	1000
11	Przebudowa skrzyżowania DK 45 z drogą do Gwoźdźcic i ograniczenie dostępności do miejscowości	45	79+700	6	1	6	50%	3	50%	1	1 000	333	1000
12	Wydzielenie lewoskrętu na skrzyżowaniu z drogą powiatową do m. Chudoba, budowa dojazdów do zatok autobusowych oraz azylu dla pieszych w m. Trzebiszyn.	45	36+500 - 37+100	6	2	8	50%	3	50%	1	1 000	333	1000
13	Przebudowa skrzyżowania w m. Młyny: wydzielenie lewoskrętu od strony Teodorówki, budowa azylu dla pieszych z drugiej strony oraz montaż wyniesionej wyspy przed lewoskrętem jako elementu uspokojenia ruchu. Budowa chodników wraz z dojazdami do zatok autobusowych.	43	18+700 - 19+500	7	2	7	50%	4	50%	1	1 500	375	1500
14	Przebudowy skrzyżowań z drogami do m. Tuły i Budkowice uwzględniające wykonanie lewoskrętów i elementów brd ograniczających manewry wyprzedzania.	45	124+800	8	0	12	50%	4	50%	0	1 500	375	-
15	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Partyzantów w m. Namysłów. Ustawienie wygradzeń łańcuchowych w rejonie skrzyżowania.	39	81+400	3	0	3	25%	1	25%	0	500	500	-
16	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 407 w m. Nysa	41	1+300	3	0	3	25%	1	25%	0	500	500	-
17	Przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową 1730 O do m. Kobylno, polegająca na wykonaniu lewoskrętów lub lewoskrętu z azylem wraz z elementami brd ograniczającymi manewry wyprzedzania.	45	123+600	4	0	5	50%	2	50%	0	1 000	500	-
18	Przebudowa skrzyżowania z ul. Słowiańską w m. Nysa.	46	53+900	4	0	4	50%	2	50%	0	1 000	500	-
19	Budowa wyspy spowalniającej ruch przy wjeździe do Sosnowki od strony Niemodlina.	46	87+300	4	0	4	25%	1	25%	0	500	500	-
20	Budowa ronda na skrzyżowaniu z DK 38 w m. Reńska Wieś.	45	51+300	7	0	12	75%	6	100%	0	3 500	583	-
21	Budowa ronda na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 454 w m. Namysłów.	39	79+800	5	1	8	75%	4	100%	1	3 000	750	3000
22	Wierzch - Mochów - wymiana nawierzchni na spełniającą odpowiednie parametry szorstkości.	40	35+900 - 38+400	8	2	12	50%	4	50%	1	3 000	750	3000

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
23	Przebudowa odcinka ul. Wołczyńskiej i Byczyńskiej w m. Kluczbork, polegająca na wdrożeniu projektu uspokojenia ruchu zawierającego azyle dla pieszych, lewoskręty na skrzyżowaniach itp.	42	34+200 - 35+500	18	2	17	25%	5	25%	1	4 000	800	4000
24	Budowa ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 42/45 w m. Ligota Górna.	11	492+400	5	3	9	75%	4	100%	3	4 000	1000	1333
25	Przebudowa skrzyżowania z drogą do Rogowa Opolskiego.	45	81+200	2	4	0	50%	1	50%	2	1 000	1000	500
26	Przebudowa skrzyżowania z drogami do Gościejowic i Skarbiszowic polegająca na wykonaniu lewoskrętu i likwidacji zatok autobusowych.	46	86+300	2	0	4	50%	1	50%	0	1 000	1000	-
27	Budowa ronda w obrębie Placu Kilińskiego w m. Nysa	46	52+900	5	1	4	75%	4	100%	1	5 000	1250	5000
28	Budowa ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 42 w m. Kamienna.	39	84+000	2	1	1	75%	2	100%	1	3 000	1500	3000
29	Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Reymonta w m. Namysłów.	39	80+800	2	0	2	75%	2	100%	0	4 000	2000	-
30	Przebudowa odcinka Malerzowie – Brzęczkowice.	46	71+300 - 81+700	39	5	66	25%	10	25%	2	20 000	2000	10000
31	Przebudowa odcinka Hanuszów – Pakosławice.	46	57+200 - 65+100	28	6	33	25%	7	25%	2	16 000	2286	8000

4. WNIOSKI

4.1. Rodzaje odcinków niebezpiecznych

Podczas przeprowadzonej analizy wyróżniono dwa rodzaje odcinków niebezpiecznych:

- **Odcinki miejskie o zwartej zabudowie** – charakteryzują się dużymi natężeniami ruchu pieszych i pojazdów, dużą liczbą skrzyżowań, wjazdów, przejść dla pieszych itp. W wielu przypadkach, a zwłaszcza na odcinkach prostych, kierowcy nie przestrzegają przepisów ograniczających dopuszczalną prędkość i nie respektują oznakowania przejść dla pieszych. Dochodzi często do nieprawidłowych manewrów na skrzyżowaniach oraz przekraczania jezdni w nieprawidłowych miejscach. Najczęściej pojawiającym się rozwiązaniem mogącym przyczynić się do poprawy brd było wdrożenie projektów uspokojenia ruchu, zawierających azyle dla pieszych, wyspy spowalniające i lewoskręty na skrzyżowaniach, ograniczanie liczby skrzyżowań i wjazdów oraz montaż ogrodzeń mających na celu ochronę pieszych.
- **Odcinki zamiejskie** – takie odcinki cechuje występowanie łuków poziomych i pionowych oraz drzew w pasie drogowym. Wypadki głównie grupują się na skrzyżowaniach lub przy wjazdach do małych miejscowości. Jako oczywistą propozycję poprawy brd proponowano przebudowę takiego odcinka, uwzględniającą m.in. ograniczenia liczby wjazdów, budowę dróg zbiorczych i przebudowę skrzyżowań.

4.2. Główne przyczyny wypadków na odcinkach niebezpiecznych

Na podstawie kart zdarzeń drogowych oraz opinii policjantów Komend Powiatowych Policji, uczestniczących w usuwaniu skutków wypadków drogowych stwierdzono, że najczęstszymi przyczynami wypadków były:

- **nadmierna prędkość** – zwłaszcza na odcinkach międzywęzłowych oraz przy wjazdach do małych miejscowości,
- **nieprawidłowe zachowania pieszego** – głównie na odcinkach miejskich o dużym natężeniu ruchu pieszych, ale także na odcinkach między małymi miejscowościami, gdzie piesi zamiast poboczem często poruszają się jezdnią (niejednokrotnie po spożyciu alkoholu lub bez oznakowania odbłaskowego odzieży),
- **wymuszenie pierwszeństwa przejazdu** – wpływ dużej prędkości i natężenia ruchu na wlotach głównych,
- **duża dostępność do drogi krajowej** – licznie występujące zjazdy i skrzyżowania w obszarach miejskich doprowadzają do częstych zderzeń bocznych.

4.3. Propozycje poprawy BRD

Podczas spotkań na odcinkach niebezpiecznych zaproponowano szereg rozwiązań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Były to często rozwiązania niewymagające dużych nakładów finansowych, związane ze zmianą organizacji ruchu (głównie oznakowania), jak i propozycje przebudów całych odcinków dróg (wraz ze skrzyżowaniami) znacznie wykraczające poza długość odcinka niebezpiecznego.

Najwięcej uczestnicy spotkań wnioskowali o **budowę rond**, podając jako argument, że jest to najskuteczniejszy środek uspokojenia ruchu oraz eliminacji ofiar śmiertelnych. Ze względu na wysoki koszt takiego przedsięwzięcia niewiele z tych wniosków ma szansę na szybką realizację. Często padała propozycja **budowy wysp spowalniających** (wyniesionych) przy wjazdach do miejscowości, również w celu uspokojenia ruchu, gdyż kierowcy często nie stosują się do ograniczenia prędkości ustanawianego znakiem D-42 „obszar zabudowany”. Jednym z większych problemów dostrzeżonych w trakcie wizji są drzewa rosnące w pasie drogowym, a niekiedy w poboczu. Uczestnicy zwracali uwagę na **potrzebę wycinki drzew** w wielu miejscach. W większości przypadków wycinka była już zaplanowana, ale stopniowo tzn. rozłożona w czasie na etapy (problemy z uzyskaniem pozwolenia na wycinkę). Na odcinkach miejskich, gdzie jedną z głównych przyczyn zwiększonej liczby wypadków jest duży ruch pieszy, wnioskowano o **budowę azyli dla pieszych**, najczęściej w miejscu istniejących przejść dla pieszych, oraz zwiększenie zakresu **wygrodzień ciągów pieszych**. Dostrzeżono również potrzebę **przebudowy 6 odcinków**, na których nawierzchnia obecnie jest spękana, występują koleiny, a jezdnia posiada niedostateczną szerokość.

Podczas przeprowadzonych objazdów w roku 2008 zwrócono uwagę na kolejny problem, a mianowicie **dużą dostępność do drogi krajowej**. W przypadku większych miejscowości, gdzie do tej pory wydawało się, że największym problemem są wypadki z udziałem pieszych, stwierdzono wiele wypadków spowodowanych licznymi włączeniami do drogi krajowej. Wypadki (głównie zderzenia boczne) zaczęły się także grupować przy skrzyżowaniach z drogami dojazdowymi do osiedli mieszkaniowych.

4.4. Efektywność zadań inwestycyjnych

Najmniejszy szacowany koszt uniknięcia jednego wypadku, wynoszący 50tys. zł/wypadek, można osiągnąć poprawiając dostrzegalność i zróżnicowanie jednorodnego odcinka drogi krajowej nr 46 w obrębie obejścia m. Kamienica. Również montaż wygrodzeń ciągów pieszych w Prudniku, gdzie zanotowano najwięcej najechać na pieszych oraz instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej z Batorego w tej miejscowości uzyskały korzystny wskaźnik. W przypadku obejścia m. Kamienica wpływ na niski wskaźnik efektywności inwestycji ma stosunkowo niski koszt poprawy brd, która ma polegać na zmianach w oznakowaniu poziomym i montażu elementów brd. Na skrzyżowaniu w Prudniku dochodzi do wielu wypadków i wobec nie najwyższego kosztu montażu sygnalizacji świetlnej na całym skrzyżowaniu, koszt uniknięcia jednego wypadku szacuje się na ok. 125 tys. zł. W Prudniku odnotowano najwięcej najechań na pieszego (aż 29 zdarzeń), dlatego rozwiązaniem wymuszającym na pieszych przekraczanie jezdni drogi krajowej w wyznaczonych miejscach (zmuszenie pieszych do korzystania z przejść dla pieszych) jest wprowadzenie wygrodzeń ciągów pieszych. Ze względu na niewielki koszt wygrodzeń i spodziewany znaczący spadek liczby wypadków, ta propozycja również uzyskała niski wskaźnik uniknięcia wypadku.

Najwyższe szacowane koszty uniknięcia wypadku otrzymano dla propozycji przebudowy odcinków drogi krajowej Nr 46 Hanuszów Pakosławice i Malerzowice – Brzęczkowice oraz budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej Nr 39 z ul. Reymonta w Namysłowie. W przypadku przebudów powodem uzyskania wysokiego wskaźnika efektywności inwestycji jest konieczności kompleksowego rozwiązania problemów, tzn. zaopatrzenie odcinków dróg w podstawowe elementy infrastruktury drogowej, tj. chodniki, zatoki, azyle dla pieszych itd. W przypadku ronda powodem wysokiego wskaźnika jest wysoki koszt budowy rond, a zwłaszcza w terenach miejskich. W tym przypadku ze względu na niewielką liczbę wypadków na samym skrzyżowaniu, nawet wysoki zakładany potencjał redukcji wypadków i ofiar śmiertelnych nie wpłynął korzystnie na wskaźnik efektywności.

4.5. Zrealizowane działania w roku 2008

W oparciu o przeprowadzoną analizę stanu bezpieczeństwa za lata 2002-2006 zawnioskowano o ujęcie w planach oraz realizację wielu zadań mających za zadanie znacznie poprawić bezpieczeństwo na odcinkach niebezpiecznych. Były to zadania obszerne wymagające opracowania dokumentacji technicznej i uzyskanie niezbędnych pozwoleń oraz drobne zadania, które zrealizowały Rejony Dróg. Ponieważ proces przygotowywania dokumentacji oraz samej realizacji dużych zadań jest skomplikowany i dosyć długi, efekty będą widoczne dopiero za kilka lat. W 2008 roku udało się jednak zrealizować kilka zadań, dla których dokumentacje zostały przygotowane już wcześniej. Poniżej przedstawiamy listę tych działań:

- budowa ronda turbinowego na skrzyżowaniu drogi krajowej Nr 46 i łącznicy węzła autostrady A4 „Prądy”,
- odnowa nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 45 Lasowice Wielkie – Kluczbork (objęła 2 odcinki: Lasowice Wielkie - Jasienie i Jasienie - Kuniów),
- rozpoczęto budowę obwodnicy K-Koźła w ciągu drogi krajowej Nr 40 (na obwodnicy zostanie przełożony ruch tranzytowy z aż 3 odcinków niebezpiecznych).

Opracowano także dokumentacje dla następujących zadań:

- budowa obwodnicy Myśliny w ciągu drogi krajowej Nr 46,
- przebudowa drogi krajowej Nr 46 w m. Niemodlin,
- budowa wyspy spowalniającej w ciągu drogi krajowej Nr 46 przy wjeździe do m. Sosnówka,
- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 45 węzeł „Dąbrówka” – Boguszyce (obejmie odcinek Zimnice - Żlinice).

4.6. Działania na przyszłość

Na kilkunastu wyselekcjonowanych, niebezpiecznych odcinkach nie są planowane dodatkowe działania, gdyż na większości z nich zostały zrealizowane w analizowanym okresie (2003-2007) przebudowy lub działania z zakresu brd, które przyniosły oczekiwany efekt w postaci zmniejszenia liczby wypadków. Pomimo podjętych działań odcinki te należy uznać za potencjalnie niebezpieczne i stale obserwować pod kątem brd. Na kilku odcinkach niebezpiecznych zostały w najbliższych latach zaplanowane duże inwestycje (kolejność wg numeru drogi):

- zadania z pkt. 4.5 dla których opracowano dokumentacje (2009),
- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 42 na odc. Dębina – Praszka (obejmie odcinki w m. Gorzów Śląski, 2010),
- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 45 w m. Zawada (2010),

- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 45, ul. Katowickiej w Kluczborku (2009-2010).
- budowa ronda w ciągu drogi krajowej Nr 46 na Placu Kilińskiego w Nysie (2009),
- odnowa nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 46 Hanuszów – Pakość (2012),
- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 46 w m. Schodnia (2010).

Rozpoczęto także prace projektowe dla budowy obwodnic miejscowości: Nysa, Niemodlin z Sosnówką oraz Gorzów Śląski z Praszka. Obwodnice planuje się wykonać nie wcześniej niż w latach 2011-2013.

Zostało także zlecone opracowanie dokumentacji technicznych dla następujących zadań:

- przebudowa skrzyżowania dróg krajowych Nr 38 i 45 w m. Reńska Wieś – „rondo”,
- montaż dwóch sygnalizacji świetlnych w m. Namysłów (DK 39) - dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Sejmową oraz na całym skrzyżowaniu z ul. Partyzantów,
- przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 43 w m. Młyny,
- przebudowa skrzyżowań drogi krajowej Nr 45 w km 77+800, 79+700 z drogami do m. Gwoździce oraz fabryki PV Prefabet,
- przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 46 z ul. Słowiańską w m. Nysa.

Termin realizacji w/w zadań to lata 2009-2010.

W ramach przebudów i odnow nawierzchni planuje się przebudować niektóre skrzyżowania, wydzielając pasy lewoskrętne, wykonać chodniki oraz wprowadzić urządzenia brd.

W ramach ogólnopolskiego programu eliminacji ofiar śmiertelnych na drogach krajowych pn. „8+8+88” w roku 2009 zostanie wprowadzonych wiele elementów z zakresu brd na drogach krajowych Nr 42, 45 oraz 94.

Każdy projekt opracowany na odnowę, przebudowę oraz budowę drogi, sprawdzany jest przez zespół audytorów ds. brd pod względem poprawnych rozwiązań, tj. zgodnych z brd.

4.7. Podsumowanie

Niniejszy raport jest II częścią wieloletniego planu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych województwa opolskiego, podsumowującą pracę Wydziału BRD i Zarządzania ruchem w strukturach GDDKiA Opole w roku 2008 w zakresie dotyczącym brd. Ponownie zostały przeprowadzone wizje oraz rozmowy w terenie z przedstawicielami Komend Powiatowych Policji, pracowników Rejonów GDDKiA, głównie w ramach przeglądów dróg. W ramach tych spotkań udało się zidentyfikować większość czynników, których obecność mogła przyczynić się do zaistnienia wypadków drogowych i ustalić, które z nich można usunąć lub osłabić tak, aby podobne rodzaje wypadków się nie powtórzyły (identyfikacja przyczyn wypadków). Określono także dokładną lokalizację miejsc gromadzenia się wypadków (miejsca szczególnie niebezpieczne, np. przejścia dla pieszych, skrzyżowania itp.). Przed spotkaniami w terenie dokonano analizy wyselekcjonowanych odcinków niebezpiecznych: ponownie w przypadku tych które zostały już wyznaczone w raporcie za lata 2002-2006 oraz po raz pierwszy dla nowych odcinków, uzyskując szereg informacji na ich temat. Należy zaznaczyć, że w tym raporcie zmieniono kryteria doboru odcinków niebezpiecznych, zaostrować je (głównie w przypadku skrzyżowań), co spowodowało wzrost liczby analizowanych odcinków z 36 do 44. Kolejną zmianą w porównaniu do poprzedniego raportu jest porównanie wskaźników wypadkowości dla odcinków niebezpiecznych w dwóch 5-letnich okresach oraz bardziej szczegółowe zobrazowanie lokalizacji odcinków – w postaci zdjęć satelitarnych.

Przeprowadzone analizy oraz uzyskane wnioski należy traktować jako kolejny etap długoletniego programu poprawy brd, którego celem jest zmniejszenie ryzyka wypadkowego oraz zapobiegnięcie wypadkom w przyszłości. Wyselekcjonowane odcinki znalazły się już pod stałym monitoringiem pod kątem bezpieczeństwa. Każde przedsięwzięcie zrealizowane na którymś z odcinków niebezpiecznych zostanie ocenione pod kątem efektywności inwestycji i zmniejszenia liczby wypadków.

Literatura

1. Raport BRD'2005 dla dróg krajowych woj. opolskiego – GDDKiA Opole 2006r.
2. Raport BRD'2006 dla dróg krajowych woj. opolskiego – GDDKiA Opole 2007r.
3. Doraźna procedura postępowania w strefie gromadzenia się wypadków – GDDP Warszawa 1993r.
4. Eliminacja miejsc niebezpiecznych na sieci dróg krajowych – Politechnika Krakowska, PROFIL Warszawa
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003r. Nr 220 poz. 2181.)
6. Prawo o Ruchu Drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. Nr 98 poz. 602)
7. Strona internetowa: geoportal.gov.pl
8. Strona internetowa: www.24opole.pl
9. Strona internetowa: ratownictwo.opole.pl

Okładka

Zdjęcie z portalu internetowego www.24opole.pl

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Propozycja rozwiązania zwiększającego bezpieczeństwo ruchu drogowego
(przebudowa odcinka, wykonanie lewo/prawoskrętów, przejścia/azylu dla pieszych,
ograniczenie prędkości, dodatkowe oznakowanie pionowe/poziome, ustawienie
wygradzeń łańcuchowych itd.):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Uwagi końcowe

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Skład grupy roboczej:

- Przedstawiciel GDDKiA Wydziału BRD:
- Przedstawiciel GDDKiA Rejonu w
- Przedstawiciel GDDKiA
- Przedstawiciel KPP w
- Osoba zaproszona

dnia