



PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE "INKOM" S.C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO



40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: (32) 257-08-66(-67)

Pocztą: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

LIDER KONSORCJUM:

PPU INKOM SC Katowice – RUBIKA Tomasz DZIEDZIC Gdańsk

PROJEKT NR K - 14 014 - 01

Tytuł opracowania: **ZINTEGROWANY MODEL POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W AGLOMERACJI POLI-CENTRYCZNEJ LGOF (LEGNICKO-GŁOGOWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY)**

ETAP I – BADANIE ZACHOWAŃ I PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW LGOF ORAZ POMIAR I ANALIZY RUCHU (KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA I ZBIOROWA) W RAMACH LGOF

**Opracowanie sporządzone w ramach projektu:
„Zintegrowany system powiązań miast
w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”**

Zamawiający: **INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO WROCŁAW**

Numer umowy

(zlecenia): **UMOWA NR 37/2014 (INKOM: 14/14) Z DNIA 16.05.2014 ROKU**

Projektant: mgr inż. **Jan GREGOROWICZ** (INKOM)
mgr inż. **Piotr TRYBUŚ** (INKOM)
mgr **Tomasz DZIEDZIC** (RUBIKA)

Z Z E S P O Ł E M

KATOWICE, SIERPIEŃ 2014 ROKU

K - 14 014 - 01 - A

A U T O R Z Y :

mgr inż. **Jan GREGOROWICZ** (INKOM)

mgr inż. **Piotr TRYBUŚ** (INKOM)

BADANIA ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW LGOF

mgr **Tomasz DZIEDZIC** (RUBIKA)

Z Z E S P O Ł E M:

ORGANIZACJA PRACY GRUP POMIAROWYCH W TERENIE

mgr **Marcin BUŁDAK**

mgr **Paweł SEWERYN**

ANALIZY Z ZAKRESU SIP/SIT/GIS ORAZ EDYCJA

mgr inż. **Katarzyna BARYŻEWSKA**

Anna JAMROŹY

Lucyna JANIKOWSKA

Anna NASIEK

Ilona SARATOWICZ

Anita WŁODARCZYK

K - 14 014 - 01 - B

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE

„INKOM” S. C.

SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO

40 - 053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax:(0-32) 257-08-66(-67)

Poczta: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

Tytuł opracowania: **ZINTEGROWANY MODEL POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W AGLOMERACJI POLICENTRYCZNEJ LGOF (LEGNICKO-GŁOGOWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY)**

ETAP I – BADANIE ZACHOWAŃ I PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW LGOF ORAZ POMIAR I ANALIZY RUCHU (KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA I ZBIOROWA) W RAMACH LGOF

S P I S D O K U M E N T A C J I:

L.p.	Pozycja	Numer	L. arkuszy/sztuk
C Z Ę Ś Ć O P I S O W A			
1	Metryka projektu	K - 14 014 - 01 - A	2
2	Spis dokumentacji	K - 14 014 - 01 - B	1
3	Opis z częścią tabelaryczno-graficzną	K - 14 014 - 01 - C	254
C Z Ę Ś Ć E L E K T R O N I C Z N A			
4	Opracowanie na nośniku cyfrowym	K - 14 014 /CD	1 CD

K - 14 014 - 01 - C

O P I S

**Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ**

S P I S T R E Ś C I	
	Nr strony
WPROWADZENIE	5
1. CEL OPRACOWANIA	6
2. ZAKRES OPRACOWANIA	6
BADANIA ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH	8
3. BADANIE POTRZEB PRZEWOZOWYCH	9
3.1. Cel badania	9
3.2. Założenia realizacji badania	9
3.3. Dobór i charakterystyka próby	9
3.3.1. Procedura doboru próby	9
3.3.2. Populacja badana	10
3.3.3. Struktura terytorialna próby	12
4. PODSTAWOWE INFORMACJE O PRZEBIEGU BADANIA	15
4.1. Przebieg badania w terenie	15
4.2. Kontrola jakości pracy ankierów	15
4.3. Baza danych	15
4.4. Napotkane trudności	16
5. WYNIKI BADANIA	16
5.1. Charakterystyka gospodarstw domowych	16
5.2. Charakterystyka mieszkańców	18
5.2.1. Kryteria społeczno-demograficzne	18
5.2.2. Posiadanie prawa jazdy kat.B	22
6. ANALIZA PODRÓŻY WYKONANYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW WOJ. DOLNOŚLĄSKIEGO	24
6.1. Charakterystyka podróży	24
6.2. Ruchliwość	27
6.3. Motywacja podróży	28
6.3.1. Zmienność dobową motywacji podróży	30
6.3.2. Podział zadań przewozowych	32
6.3.3. Czas podróży	34
6.3.4. Napelnienie samochodu	35
6.4. Podróże pomiędzy miastami centralnymi	36
6.4.1. Podróże mieszkańców LGOF do miast centralnych	36
6.4.2. Podróże zewnętrzne mieszkańców miast centralnych	42
6.4.3. Więźby ruchu	48
7. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU	50
7.1. Wybór środka transportu a długość podróży	50
7.1.1. Podróże w granicach miasta	50
7.1.2. Podróże między miastem centralnym a gminami graniczącymi (otuliną)	50
7.1.3. Podróże między miastami centralnymi a LGOF (poza otuliną)	51
7.1.4. Podróże między miastami centralnymi a obszarem poza LGOF	52
7.2. Z czym wiąże się wybór środka transportu	52
7.2.1. Wiek podróżnego	52
7.2.2. Płeć podróżnego	52
7.2.3. Wielkość gospodarstwa domowego	52
7.2.4. Motywacja podróży	53
7.3. Rower jako środek transportu	53
7.3.1. Motywacje podróży rowerem	53
7.3.2. Kto korzysta z roweru w podróżach w miastach?	54
7.4. Preferencje wyboru środków transportu w świetle innych badań	54
ANALIZA ZMIAN NATĘŻENIA RUCH KOŁOWEGO NA PODSTAWIE WYNIKÓW GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) Z 2005 ORAZ 2010 ROKU	56

POMIARY KOMUNIKACJI INDYWIDUALNEJ	59
POMIARY KORDONOWE W LGOF REALIZACJA: 21.05.2014 R. (ŚRODA) W GODZ. 13.00 – 17.00 (4 GODZ.)	60
WAHANIA NATĘŻENIA RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH LGOF	69
ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM LGOF	88
POMIAR KORDONOWY OBSZARU PROBLEMOWEGO (OP) GŁOGOWA REALIZACJA: 21.05.2014 R. (ŚRODA) W GODZ. 13.00 – 17.00 (4 GODZ.)	106
WAHANIA NATĘŻENIA RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA	115
ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM OP GŁOGOWA	121
ANALIZA ZMIAN NATĘŻENIA RUCH KOŁOWEGO NA PODSTAWIE WYNIKÓW GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) Z 2010 ROKU ORAZ BIEŻĄCYCH POMIARÓW AUTORSKICH	128
POMIAR NATĘŻENIA RUCHU W PUNKTACH WEWNĘTRZNYCH LGOF REALIZACJA W DNIACH: 21, 28, 29.05.2014 R. (ŚRODA, CZWARTEK) W GODZ. 13.00 – 17.00	131
POMIAR NATĘŻENIA RUCHU NA SKRZYŻOWANIACH REALIZACJA: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)	144
SKRZYŻOWANIE SK-1: GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - WOJSKA POLSKIEGO - PIŁSUDSKIEGO [DK 12],[DW 292] POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)	146
SKRZYŻOWANIE SK-2: GŁOGÓW: LEGNICKA [DK 12] - PIŁSUDSKIEGO [DK 12],[DW 292] - LEGNICKA [DW 329] POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)	154
SKRZYŻOWANIE SK-3: GŁOGÓW: [DW 319] – GŁÓWNA [DK 12] - KAMIENNA DROGA [DK 12] POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)	162
SKRZYŻOWANIE (RONDO) SK-4: JEMIELNO/CIECHANÓW/: POLKOWICKA [DW 323] - [DW 333] - DROGA DO LUBOSZYC MAŁYCH POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)	169
POMIARY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	177
POMIAR KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ REALIZACJA W DNIACH: 20-22.05.2014 R. (WTOREK – CZWARTEK)	178
POMIAR KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ I MIKROBUSÓW REALIZACJA W OKRESIE 21-29.05.2014 R.	195
8. UWAGI I WNIOSKI Z POMIARÓW	233
8.1. Wielkości i zmiany natężenia ruchu kołowego na podstawie wyników GPR z 2005 i 2010	233
8.2. Kordonowy pomiar obszaru LGOF	235
8.3. Kordonowy pomiar Obszaru Problemowego (OP) Głogowa	240
8.4. Pomiar skrzyżowań w OP Głogowa	241
8.5. Pomiary komunikacji zbiorowej	242
8.5.1. Komunikacja autobusowa i mikrobusowa	242
8.5.2. Komunikacja kolejowa	244
ORIENTACJE	248

S P I S R Y S U N K Ó W

PODRÓŻE DO MIAST CENTRALNYCH LGOF	37
PODRÓŻE DO MIAST CENTRALNYCH LGOF RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU	39
MOTYWACJE PODRÓŻY DO MIAST CENTRALNYCH LGOF	40
ŚREDNI CZAS PODRÓŻY [min.] DO MIAST CENTRALNYCH LGOF	41
WIĘŻBA RUCHU WEWNĘTRZNEGO ANKIETOWANYCH MIESZKAŃCÓW LGOF	42
PODRÓŻE ZEWNĘTRZNE MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF	43
PODRÓŻE ZEWNĘTRZNE MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU	45
MOTYWACJE PODRÓŻY ZEWNĘTRZNYCH MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF	46
ŚREDNI CZAS PODRÓŻY [MIN.] MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF	47
WIĘŻBA RUCHU WEWNĘTRZNEGO ANKIETOWANYCH MIESZKAŃCÓW LGOF	48
WIĘŻBA RUCHU ŹRÓDŁOWEGO ANKIETOWANYCH MIESZKAŃCÓW LGOF	49
ŚREDNI RUCH DOBOWY (SDR) NA DROGACH KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH LGOF W 2005 ORAZ 2010 ROKU	57
WSKAŹNIK ZMIAN SDR 2010/2005	58
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LGOF	61
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU TRANZYTOWEGO ORAZ RUCHU SUMARYCZNEGO W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON LGOF (ROZBICIE KIERUNKOWE) W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./	
UDZIAŁ RUCHU TRANZYTOWEGO W RUCHU SUMARYCZNYM W PUNKTACH LGOF (ROZBICIE KIERUNKOWE) W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./	64
WIĘŻBA RUCHU TRANZYTOWEGO WZGLĘDEM KORDONU LGOF	66
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-1 – NOWOGRODZIEC [DK 94]	89
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-2 – NOWOGRODZIEC [A4]	90
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-3 – OSIECZNICA [A18]	91
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-4 – BOLESŁAWIEC [DW 297] /KOZŁÓW/	92
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-5 – PRZEMKÓW [DK 12]	93
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-6 – GAWORZYCE [DK 3]	94
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-7 – KOTLA [DW 319] /ZASZKÓW/	95
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-8 – GŁOGÓW [DK 12] /WILKÓW/	96
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-9 – ŚCINAWA [DK 36]	97
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-10 – PROCHOWICE [DK 94]	98
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-11 – WĄDROŻE WIELKIE [A4]	99
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-12 – MŚCIWOJÓW [DW 374]	100
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-13 – PASZOWICE [DK 3]	101
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-14 – MĘCINKA [DW 365]	102
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-15 – ZŁOTORYJA [DW 328]	103
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-16 – BOLESŁAWIEC [DW 297] /SUSZKI/	104
ANALIZA: WSZYSTKIE PUNKTY KORDONU LGOF	105
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA	107
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU TRANZYTOWEGO ORAZ RUCHU SUMARYCZNEGO W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON (ROZBICIE) KIERUNKOWE W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./	
UDZIAŁ RUCHU TRANZYTOWEGO W RUCHU SUMARYCZNYM W PUNKTACH KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA (ROZBICIE KIERUNKOWE) W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./	110
WIĘŻBA RUCHU TRANZYTOWEGO WZGLĘDEM KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA	112

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-17 – ŻUKOWICE [DW 292]	122
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-18 – KOTLA [DW 321] /PĘKOSZÓW/	123
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-19 – GŁOGÓW [DW 330] /BOREK/	124
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-20 – GŁOGÓW [DW 292] /PRZEDMOŚCIE/	125
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-21 – JERZMANOWA [DW 329]	126
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-22 – ŻUKOWICE [DK 12] /NIELUBIE/	127
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) – WRZESIEŃ 2010 I BIEŻĄCEGO POMIARU – MAJ 2014 W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON LGOF WSKAŹNIK ZMIAN NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z POMIARÓW MAJ 2014 I WRZESIEŃ 2010 (GPR)	129
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) - WRZESIEŃ 2010 I BIEŻĄCEGO POMIARU – MAJ 2014 W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA WSKAŹNIK ZMIAN NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z POMIARÓW MAJ 2014 I WRZESIEŃ 2010 (GPR)	130
LOKALIZACJA PUNKTÓW WEWNĘTRZNYCH LGOF	132
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU SUMARYCZNEGO ORAZ W PODZIALE NA KATEGORIE W GODZINIE SZCZYTU Z BIEŻĄCEGO POMIARU (MAJ 2014) W PUNKTACH WEWNĘTRZNYCH	133
LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ PODDANYCH POMIAROWI	145
LINIE ORAZ PUNKTY (STACJE I PRZYSTANKI) PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA TERENIE LGOF	179
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/ PRZYSTANKACH LINII: BYTOM ODRZAŃSKI – MAŁOWICE WOŁOWSKIE W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN	187
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/ PRZYSTANKACH LINII: LESZNO GÓRNE – LEGNICA W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN	188
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/ PRZYSTANKACH LINII: ZAGAJNIK – MAŁCZYCE W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN	189
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/ PRZYSTANKACH LINII: LEGNICA – ROGOŹNICA W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN	190
PUNKTY PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ (MIKROBUSOWEJ) NA TERENIE LGOF	196
LICZBA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ ORAZ MIKROBUSOWEJ W PUNKTACH POMIAROWYCH NA TERENIE LGOF W OKRESIE POMIAROWYM Z GODZ. SZCZYTU POPOŁUDNIOWEGO ŁĄCZNA LICZBA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ I MIKROBUSOWEJ W PUNKTACH POMIAROWYCH NA TERENIE LGOF W OKRESIE POMIAROWYM Z GODZ. SZCZYTU POPOŁUDNIOWEGO	232
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LGOF. ORIENTACJA	249
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA. ORIENTACJA	250
LOKALIZACJA PUNKTÓW WEWNĘTRZNYCH LGOF. ORIENTACJA	251
LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ PODDANYCH POMIAROWI. ORIENTACJA	252
LINIE ORAZ PUNKTY (STACJE I PRZYSTANKI) PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA TERENIE LGOF. ORIENTACJA	253
PUNKTY PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ (MIKROBUSOWEJ) NA TERENIE LGOF. ORIENTACJA	254

WPROWADZENIE

PODSTAWĘ FORMALNĄ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA STANOWI UMOWA NR 37/2014 (INKOM: 14/14) Z DNIA 16.05.2014 ROKU POMIĘDZY INSTYTUTEM ROZWOJU TERYTORIALNEGO Z WROCŁAWIA A PRZEDSIĘBIORSTWEM PROJEKTOWO-USŁUGOWYM "INKOM" S.C. Z KATOWIC NA WYKONANIE ZINTEGROWANEGO MODELU POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W AGLOMERACJI POLICENTRYCZNEJ LGOF (LEGNICKO-GŁOGOWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY) W RAMACH PROJEKTU „ZINTEGROWANY SYSTEM POWIĄZAŃ MIAST W LEGNICKO-GŁOGOWSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM (LGOF)”.

NINIEJSZY TOM STANOWI ETAP I OPRACOWANIA – BADANIE ZACHOWAŃ I PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW LGOF ORAZ POMIAR I ANALIZY RUCHU (KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA I ZBIOROWA) W RAMACH LGOF

1. CEL OPRACOWANIA

Celem bieżącego projektu było przeprowadzenie, w ramach ścisłej współpracy merytorycznej i organizacyjnej z Zamawiającym, wykonanie zintegrowanego modelu powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym).

Niniejszy tom stanowi Etap I opracowania obejmujący badanie zachowań i preferencji transportowych mieszkańców LGOF oraz pomiar i analizy ruchu (komunikacja indywidualna i zbiorowa) w ramach LGOF.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

W ramach projektu **wykonano**:

a) **wzór kwestionariusza/ankiety** do przeprowadzenia badań zachowań i preferencji transportowych mieszkańców LGOF, który zawierał zakres pytań i zagadnień dotyczących:

- gospodarstw domowych,
- domowników w wieku 12 lat i więcej,
- informacji o podróżach wszystkich osób w wieku 12 lat i więcej,

b) **badania ankietowe**, które spełniały kryteria określone warunkami Umowy,

c) **pomiary natężenia ruchu komunikacji indywidualnej**, które zawierały:

- pomiar kordonowy obszaru opracowania, w tym kordon LGOF połączony z kordonem obszaru problemowego miasta Głogowa (miasto Głogów, gminy Głogów, Żukowice, Jerzmanowa i Kotla) łącznie w 22 punktach pomiarowych,
- pomiar w 10 głównych punktach (przekrojach) wewnętrznych LGOF,
- pomiar na 4 wybranych skrzyżowaniach w tym 3 na obszarze miasta i gminy Głogowa oraz 1 na terenie gminy Jemielno wykonany ze względu na konieczność rozpoznania wielkości ruchu wywołanego zakończoną budową mostu na rzece Odra i zmienną jakością dróg dojazdowych DW323 oraz DW333 w rejonie nowego obiektu,

d) **pomiary komunikacji zbiorowej**, które obejmowały:

- pomiary komunikacji kolejowej przy zastosowaniu metody zliczania pasażerów (arkusze pomiarowe) na liniach prowadzących ruch pasażerski obejmujące początkowe i końcowe stacje (przystanki) oraz wymianę pasażerów (wsiadło/wysiadło) na stacjach (przystankach) pośrednich,
- pomiar komunikacji autobusowej oraz mikrobusowej w 14 wybranych punktach sieci,

UWAGA!

Zakładane w ramach realizacji zakresu opracowania pozyskiwanie danych z dużych zakładów pracy LGOF nt. relacji i wielkości:

- przewozów pracowniczych,*
- oraz*
- przewozów towarów,*

pomimo intensywnego monitorowania ze strony Zamawiającego - nie przyniosło oczekiwanych informacji z obu ww. zakresów realizacji przewozów, zubażając w pierwszym oraz praktycznie uniemożliwiając prowadzenie analiz w drugim zakresie.

BADANIA ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH

3. BADANIE POTRZEB PRZEWOZOWYCH

3.1. Cel badania

Celem badań było określenie potrzeb przewozowych mieszkańców gmin wchodzących w skład Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego w wieku 12 lat i więcej.

Istotną kwestią w prowadzonym badaniu, było określenie liczby wszystkich podróży, zarówno pieszych jak i niepieszych, niezależnie od ich długości oraz pokonywanego dystansu. Opisana została także ich szczegółowa charakterystyka: motywacja podróży, czas podróży, miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży, liczba przesiadek, wybierane środki transportu.

Analizy statystyczne umożliwiły poznanie struktury demograficznej osób, które wykonywały podróże oraz opracowanie więzby podróży dla populacji mieszkańców LGOF w wieku 12 lat i więcej.

W kolejnym etapie prac wyniki badań będą wykorzystane do budowy modelu ruchu dla Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

3.2. Założenia realizacji badania

Badania prowadzone były na losowej próbie mieszkańców gmin wchodzących w skład Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego w wieku 12 lat i więcej. Wyniki badania są reprezentatywne dla wskazanej populacji mieszkańców, dzięki czemu umożliwiają wierne odzwierciedlenie ogółu realizowanych podróży przez mieszkańców obszaru. Analizy objęły zakres wszystkich podróży wykonywanych przez mieszkańców w typowe dni robocze (od wtorku do czwartku).

Badanie wykonano metodą bezpośrednich wywiadów kwestionariuszowych (PAPI) w domach respondentów. Kwestionariusz badawczy zawierał pytania otwarte, półotwarte oraz pytania zamknięte.

Badanie wykonywano w okresach miarodajnych, tj. nie prowadzono badań w pobliżu dni świątecznych i zwyczajowo wolnych od pracy. Wywiady prowadzono w porach dnia, w których dostępność osób pracujących i uczących się jest najwyższa (w dni powszednie po godzinie 16).

Zebrań dane poddano weryfikacji i kontroli – zgodnie z wymogami Programu Kontroli Jakości Pracy Ankieterów (PKJPA, OFBOR).

Ostateczny zbiór danych został poddany procedurze ważenia struktury próby do struktury populacji gospodarstw domowych oraz populacji mieszkańców objętych badaniem.

3.3. Dobór i charakterystyka próby

3.3.1. Procedura doboru próby

Gospodarstwa domowe do badania ankietowego zostały wylosowane ze wszystkich gmin Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego w sposób zapewniający reprezentatywność próby.

Aby uzyskać próbę o znacznym i kontrolowanym rozproszeniu demograficznym, zastosowany został schemat doboru warstwowo-losowego. Składał się on z kilku etapów.

W pierwszym etapie losowania dobrane zostały gminy wraz z informacją o liczbie wywiadów do zrealizowania na ich obszarze. Na tym etapie zwiększono liczebność próby w gminach najmniejszych – co pozwoliło na uzyskanie minimalnej liczebności koniecznej do wykonania analiz statystycznych na całym obszarze badania, w każdej gminie.

W kolejnym etapie losowania dobierane były punkty startowe z bazy adresów lokali mieszkalnych. Losowanie punktów startowych zrealizowane zostało niezależnie dla każdej z gmin, z jednakowym prawdopodobieństwem wyboru.

W trzecim etapie, operatem był zbiór adresów w okolicy wylosowanych punktów startowych. Dobór realizowany był przy pomocy metody random route z wylosowanego punktu startowego.

W każdej gminie została zrealizowana dodatkowo pula wywiadów rezerwowych – celem zapewnienia minimalnej, wymaganej liczby wywiadów wykonanych w całości, bez braków (odmów) odpowiedzi na kluczowe pytania.

3.3.2. Populacja badana

Losowanie próby oraz ważenie danych zostało przeprowadzone w taki sposób, aby wyniki badania były reprezentatywne uwzględniając strukturę demograficzną ludności w wieku 12 lat i więcej oraz populację gospodarstw domowych, dla gmin Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Z uwagi na liczebność próby, zastosowano iteracyjną metodę ważenia danych wg rozkładów płci, wieku oraz wielkości gospodarstwa domowego - w każdej gminie, z uwzględnieniem liczby mieszkańców gmin.

Tabl. 3.1. LUDNOŚĆ GMIN WG WIEKU I PŁCI

Gmina	Ludność 12 lat i więcej	12-17	18 - 24	25 - 39	40 - 54	55 i więcej	Kobiety	Męż- czyźni
Bolesławiec	11 847	1 141	1 526	3 196	3 064	2 920	5 965	5 882
Bolesławiec - Miasto	36 011	2 296	3 374	9 552	8 050	12 739	19 158	16 853
Chocianów	11 448	961	1 507	3 037	2 826	3 117	5 786	5 662
Chojnów	8 323	729	1 012	2 149	1 954	2 479	4 157	4 166
Chojnów - Miasto	12 864	865	1 528	3 339	3 160	3 972	6 779	6 085
Gaworzyce	3 396	334	444	929	789	900	1 708	1 688
Głogów	5 353	498	691	1 485	1 363	1 316	2 708	2 645
Głogów - Miasto	61 301	4 067	6 237	17 962	13 341	19 694	31 794	29 507
Grębocice	4 602	458	535	1 262	1 068	1 279	2 286	2 316
Gromadka	4 889	458	623	1 280	1 108	1 420	2 457	2 432
Jawor	21 875	1 506	2 443	5 785	5 251	6 890	11 406	10 469
Jemięlna	2 774	263	372	711	593	835	1 404	1 370
Jerzmanowa	3 488	347	398	1 127	829	787	1 760	1 728

Kotla	3 665	321	448	1 034	839	1 023	1 842	1 823
Krotoszyce	2 750	245	338	790	623	754	1 403	1 347
Kunice	5 144	476	594	1 368	1 308	1 398	2 611	2 533
Legnica	92 137	6 344	9 568	24 659	20 997	30 569	48 981	43 156
Legnickie Pole	4 530	354	453	1 165	1 062	1 496	2 492	2 038
Lubin	11 700	1 104	1 381	3 196	2 963	3 056	5 848	5 852
Lubin - Miasto	67 020	4 276	6 431	19 065	14 587	22 661	34 993	32 027
Męcinka	4 293	379	501	1 193	957	1 263	2 159	2 134
Miłkowice	5 541	434	581	1 573	1 246	1 707	2 847	2 694
Mściwojów	3 681	305	456	937	841	1 142	1 881	1 800
Niechlów	4 473	431	578	1 107	1 076	1 281	2 248	2 225
Nowogrodzic	13 179	1 189	1 774	3 623	3 240	3 353	6 757	6 422
Osiecznica	6 372	608	778	2 142	1 372	1 472	3 161	3 211
Paszowice	3 523	291	378	1 001	810	1 043	1 717	1 806
Pęcław	2 003	197	259	566	434	547	977	1 026
Pielgrzymka	4 075	354	527	1 097	1 000	1 097	2 032	2 043
Polkowice	23 524	2 180	2 795	6 678	5 608	6 263	12 034	11 490
Prochowice	6 616	565	742	1 840	1 573	1 896	3 353	3 263
Przemków	7 816	677	1 018	1 978	1 994	2 149	3 989	3 827
Radwanice	3 989	362	475	1 153	936	1 063	1 959	2 030
Rudna	6 525	589	817	1 774	1 566	1 779	3 296	3 229
Ruja	2 358	212	245	613	518	770	1 182	1 176
Ścinawa	9 315	736	1 171	2 435	2 246	2 727	4 695	4 620
Warta Bolesła- wiecka	7 193	553	928	2 037	1 760	1 915	3 635	3 558
Wądroże Wielkie	3 569	322	404	937	815	1 091	1 774	1 795
Zagrodno	4 943	423	642	1 256	1 210	1 412	2 481	2 462
Złotoryja	6 266	540	811	1 757	1 421	1 737	3 144	3 122
Złotoryja - Miasto	14 747	1 023	1 597	4 113	3 398	4 616	7 778	6 969
Żukowice	3 136	275	410	845	742	864	1 513	1 623
Ogółem	522 254	38 703	58 775	143 746	120 538	160 492	270 148	252 106

Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2011

Strukturę próby oraz estymacje wyników oparto o dane nt. populacji gospodarstw domowych oraz mieszkańców województwa wg danych GUS opublikowanych do dnia rozpoczęcia badań (stan na grudzień 2012 r.).

Wg powyższych danych, w Legnicko – Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym znajduje się 205 411 gospodarstw domowych oraz zamieszkuje 522 254 osób w wieku 12 lat i więcej, stanowiących populację badaną.

W skład Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego wchodzi: 42 gminy (miejskie, miejsko-wiejskie, wiejskie) oraz 9 powiatów (w tym miasto na prawach powiatu będące siedzibą powiatu i objęte badaniem: Legnica). W tablicy 3.1 zaprezentowano charakterystykę demograficzną mieszkańców poszczególnych gmin ze względu na płeć i wiek.

3.3.3. Struktura terytorialna próby

Liczebność próby dla każdej gminy, w przypadku gmin miejsko-wiejskich w podziale na miasto oraz obszar wiejski, została ustalona mając na względzie zachowanie zbliżonej precyzji estymacji wyników dla poszczególnych gmin.

Ostateczne ilości przebadanych gospodarstw domowych przedstawiono w tablicy 3.2, natomiast dane dotyczące przebadanych mieszkańców w wieku 12 lat i więcej przedstawiono w tablicy 3.3.

Tabl. 3.2. WIELKOŚĆ PRÓBY W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH LGOF – GOSPODARSTWA DOMOWE

LP	Gmina	Liczba ostatecznie zrealizowanych wywiadów w gospodarstwach domowych		
		miasto	obszar wiejski	Ogółem
1	Bolesławiec		51	51
2	Bolesławiec - Miasto	73		73
3	Chocianów	37	20	57
4	Chojnów		41	41
5	Chojnów - Miasto	24		24
6	Gaworzyce		16	16
7	Głogów		27	27
8	Głogów - Miasto	94		94
9	Grębocice		21	21
10	Gromadka		22	22
11	Jawor	42		42
12	Jemielno		13	13
13	Jerzmanowa		18	18
14	Kotła		17	17
15	Krotoszyce		13	13
16	Kunice		26	26
17	Legnica	162		162
18	Legnickie Pole		20	20
19	Lubin		62	62
20	Lubin - Miasto	113		113
21	Męcinka		20	20
22	Miłkowice		27	27
23	Mściwojów		18	18
24	Niechlów		21	21
25	Nowogrodziec	20	35	55
26	Osiecznica		36	36
27	Paszowice		17	17
28	Pęclaw		10	10
29	Pielgrzymka		20	20
30	Polkowice	112	20	132
31	Prochowice	16	16	32
32	Przemków	30	10	40
33	Radwanice		17	17
34	Rudna		30	30
35	Ruja		11	11
36	Ścinawa	25	20	45
37	Warta Bolesławska		37	37
38	Wądroże Wielkie		18	18
39	Zagrodno		24	24
40	Złotoryja		30	30
41	Złotoryja - Miasto	40		40
42	Żukowice		13	13
	Ogółem	788	817	1605

Tabl. 3.3. WIELKOŚĆ PRÓBY W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH LGOF - OSOBY

LP	Gmina	Liczba ostatecznie zrealizowanych wywiadów z mieszkańcami		
		miasto	obszar wiejski	Ogółem
1	Bolesławiec		158	158
2	Bolesławiec - Miasto	157		157
3	Chocianów	92	54	146
4	Chojnów		135	135
5	Chojnów - Miasto	73		73
6	Gaworzyce		51	51
7	Głogów		62	62
8	Głogów - Miasto	204		204
9	Grębocice		65	65
10	Gromadka		63	63
11	Jawor		104	104
12	Jemielno		40	40
13	Jerzmanowa		46	46
14	Kotła		47	47
15	Krotoszyce		32	32
16	Kunice		63	63
17	Legnica	369		369
18	Legnickie Pole		64	64
19	Lubin		172	172
20	Lubin - Miasto	251		251
21	Męcinka		58	58
22	Miłkowice		63	63
23	Mściwojów		52	52
24	Niechlów		63	63
25	Nowogrodziec	40	114	154
26	Osiecznica		94	94
27	Paszowice		38	38
28	Pęcław		34	34
29	Pielgrzymka		57	57
30	Polkowice	252	56	308
31	Prochowice	43	40	83
32	Przemków	88	32	120
33	Radwanice		56	56
34	Rudna		107	107
35	Ruja		24	24
36	Ścinawa	45	58	103
37	Warta Bolesławiecka		102	102
38	Wądroże Wielkie		58	58
39	Zagrodno		81	81
40	Złotoryja		113	113
41	Złotoryja - Miasto	116		116
42	Żukowice		42	42
	Ogółem	1730	2498	4228

4. PODSTAWOWE INFORMACJE O PRZEBIEGU BADANIA

4.1. Przebieg badania w terenie

Badanie ankietowe poprzedzono szkoleniem centralnym ankierów przeprowadzonym we Wrocławiu w dniu 22 maja 2014 roku. Szkoleniem objęto wszystkich ankierów oraz wszystkie osoby, pracujące w ramach projektu badawczego.

Prace terenowe (badanie ankietowe w gospodarstwach domowych) przeprowadzono zgodnie z harmonogramem w dniach: 23 maja – 14 czerwca 2014 roku.

W trakcie pierwszych dni realizacji badania każdy ankier pilotażowo wykonał niewielką liczbę wywiadów, które zostały przeanalizowane pod kątem napotkanych trudności. Zebrane wnioski posłużyły dodatkowym szkoleniom ukierunkowanym na pojawiające się w trakcie realizacji wywiadów problemy i wątpliwości.

4.2. Kontrola jakości pracy ankierów

Podczas trwania badania oraz po jego zakończeniu, praca ankierów poddawana była kontroli. W celu ustalenia jakości ich pracy ponowiony został kontakt telefoniczny oraz osobisty z gospodarstwami domowymi objętymi badaniem. Kontakt kontrolny obejmował ponad 10% gospodarstw domowych. Skontrolowany został także materiał dostarczany przez ankierów pod względem poprawności wypełnienia kwestionariuszy oraz spójności logicznej zapisanych informacji. Każdy materiał, który nie spełniał wymagań był wykluczany z bazy danych i nie był poddawany dalszym analizom, zaś ankierzy byli doszkalani z zakresu metod pracy. Wywiady, które odrzucono, zostały zastąpione dodatkowymi – wykonanymi w ramach badań uzupełniających, pod adresami powoływanymi z tych samych punktów startowych, a więc w tych samych gminach i miejscowościach, w których wykonano wywiady odrzucone.

Końcowy etap kontroli i weryfikacji danych pod względem spójności logicznej miał miejsce podczas opracowywania bazy danych w formie elektronicznej.

Kontrola pracy ankierów prowadzona była zgodnie z rekomendacjami branżowej organizacji firm badawczych OFBOR – Programu Kontroli Jakości Pracy Ankierów.

4.3. Baza danych

Przygotowano ostateczną wersję bazy danych w formacie .xls. Została ona poddana szczegółowej kontroli spójności i kompletności zawartych w nich informacji oraz procedurze ważenia. W wyniku ostatecznej kontroli podjęto decyzję o usunięciu ze zbioru danych czterech wywiadów, w których braki danych uniemożliwiały dalsze analizy. Baza danych zawiera wszystkie informacje zebrane podczas badań. Ze względu na stopień agregacji danych oraz zawartość można wyróżnić jej następujące części:

- część dotycząca gospodarstwa domowego – zmienne dotyczące liczby mieszkańców, liczby samochodów, itp. zawierająca informacje o 1605 gospodarstwach domowych;
- część dotycząca osób – zawierająca informacje o 4228 respondentach;

- część dotycząca podróży – zawierająca łącznie informacje o 9134 podróżach respondentów, którzy wykonali przynajmniej jedną podróż w dniu poprzedzającym badanie.

4.4. Napotkane trudności

W czasie realizacji badania nie zaistniały żadne problemy i trudności, które w negatywny sposób wpłynęłyby na końcowy rezultat badania czy też na rzetelność otrzymanych wyników.

Istotnym czynnikiem, na który warto zwrócić uwagę przy prowadzeniu tego typu badań w przyszłości, był ograniczony czas przewidziany na przygotowania oraz samą realizację terenową badań ankietowych w relacji do ich zakresu.

5. WYNIKI BADANIA

5.1. Charakterystyka gospodarstw domowych

Prawie połowa (46%) gospodarstw domowych w analizowanej części województwa dolnośląskiego (tj. na obszarze LGOF) to gospodarstwa jedno lub dwu-osobowe. Nieco liczniejsze są gospodarstwa domowe na obszarach wiejskich, gdzie 59,5% gospodarstw liczy 3 lub więcej członków – w miastach odsetek ten wynosi niecałe 52%.

Tabl. 5.1. WIELKOŚĆ GOSPODARSTWA DOMOWEGO – ESTYMACJA POPULACJI

	Estymowana liczba gospodarstw			Estymowany odsetek gospodarstw		
	Ogółem	wsie	miasta	Ogółem	wsie	miasta
1-2 os.	94 499	23 208	71 291	46,0%	40,5%	48,1%
3 os. i więcej	110 912	34 067	76 845	54,0%	59,5%	51,9%
Ogółem	205 411	57 275	148 136	100%	100%	100%

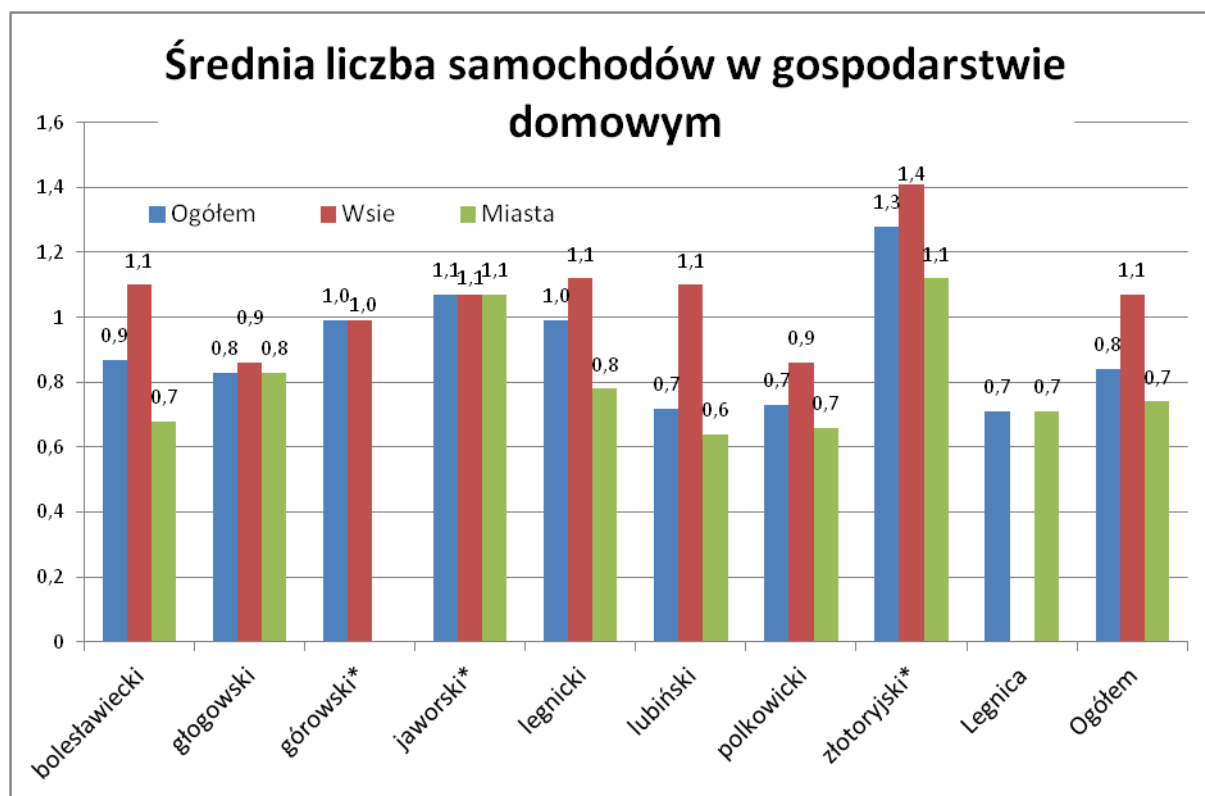
Co ciekawe, mimo, iż całe województwo dolnośląskie charakteryzuje się niską liczbą członków gospodarstw domowych (2,64), to badany obszar LGOF nie odbiega od średniej dla kraju, która wynosi 2,82 (źródło: GUS NSP 2011).

Ponad 64% gospodarstw domowych na terenie LGOF posiada przynajmniej jeden samochód osobowy. Na wsiach odsetek ten jest wyższy - 72% gospodarstw ma dostęp do samochodu. Jeden samochód przypada na mniej niż jedno gospodarstwo domowe (średnia liczba samochodów w gospodarstwie: 0,8). Jednak na wsiach średnia ta jest wyższa i wynosi 1,1. Z kolei w miastach odnotowano średnio 0,7 samochodu na 1 gospodarstwo.

Jak wynika z deklaracji badanych, łączna liczba samochodów będących w dyspozycji gospodarstw domowych (na obszarze LGOF) to 169 tys. – z czego 108 tys. samochodów pozostaje w dyspozycji gospodarstw w miastach i 60 tys. na wsiach. Około 73,7 tys. gospodarstw domowych na badanym obszarze nie posiada samochodu osobowego.

Tabl. 5.2. LICZBA POSIADANYCH SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWIE DOMOWYM

	Estymowana liczba gospodarstw			Estymowany odsetek gospodarstw		
	Ogółem	Wsie	Miasta	Ogółem	Wsie	Miasta
brak samochodu	73 679	16 133	57 546	35,9%	28,2%	38,8%
1 samochód	100 663	26 572	74 090	49,0%	46,4%	50,0%
2 samochody	26 523	11 210	15 313	12,9%	19,6%	10,3%
3 samochody	3 740	2 616	1 124	1,8%	4,6%	0,8%
4 i więcej	806	744	63	0,4%	1,3%	0,0%
Ogółem	205 411	57 275	148 136	100%	100%	100%
Łączna liczba samochodów	168 624	60 285	108 339			



*tylko gminy wchodzące w skład LGOF

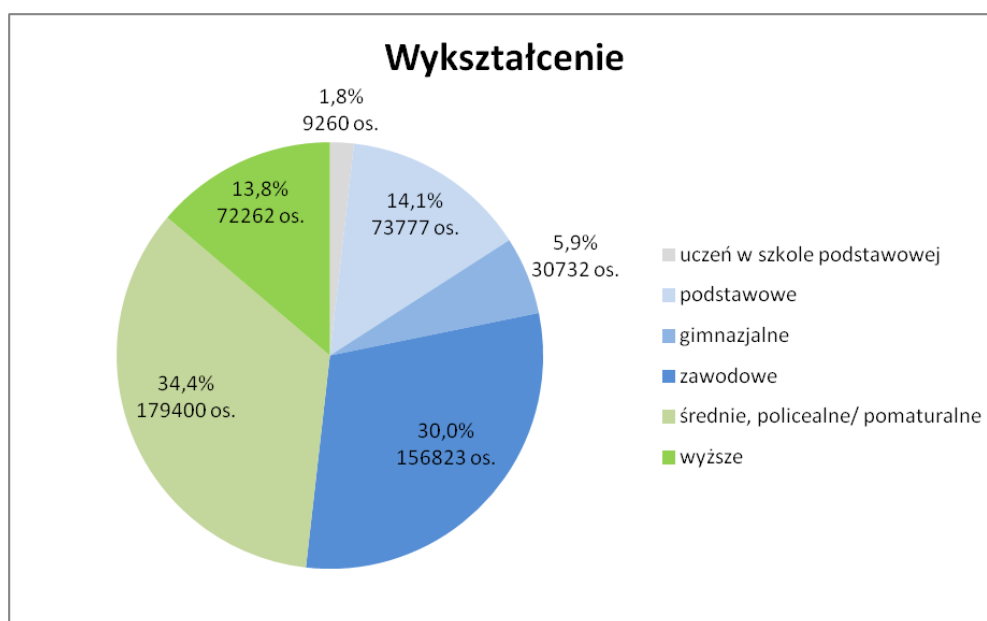
ŚREDNIA LICZBA POSIADANYCH SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH WG POWIATÓW

5.2. Charakterystyka mieszkańców

5.2.1. Kryteria społeczno-demograficzne

Na obszarze LGOF ponad 20% mieszkańców (w wieku 12 lat i więcej) posiada wykształcenie podstawowe lub gimnazjalne, 30% wykształcenie zawodowe, 1/3 mieszkańców posiada wykształcenie średnie lub policealne, a prawie 14% wyższe (w tym licencjat). Porównując populację wiejską i miejską, widać, że na wsiach mieszka nieco mniej osób z wykształceniem średnim (31% vs. 36%) oraz wykształceniem wyższym (11% vs. 15%). Natomiast więcej mieszkańców wsi posiada wykształcenie podstawowe (18% vs. 12%).

Najliczniejszą grupę badanych mieszkańców obszaru LGOF województwa dolnośląskiego stanowią osoby ze średnim wykształceniem – 179 tys. osób.



WYKSZTAŁCENIE MIESZKAŃCÓW LGOF

Tabl. 5.3. WYKSZTAŁCENIE MIESZKAŃCÓW LGOF – PODZIAŁ NA MIASTA I WSIE

	Estymowana liczba mieszkańców w wieku 12 lat i więcej			Estymowany udział mieszkańców w wieku 12 lat i więcej		
	Ogółem	Wsie	Miasta	Ogółem	Wsie	Miasta
uczeń w szkole podstawowej	9 260	2 995	6265	2%	1,7%	1,8%
podstawowe	73 777	30 990	42 787	14%	18,0%	12,2%
gimnazjalne	30 732	10 977	19 755	6%	6,4%	5,6%
zawodowe	156 823	55 622	101 201	30%	32,3%	28,9%
średnie, policealne/ pomaturalne	179 400	52 875	126 525	34%	30,7%	36,2%
wyższe	72 262	18 889	53 373	14%	11,0%	15,3%
Ogółem	522 254	172 348	349 906	100%	100%	100%

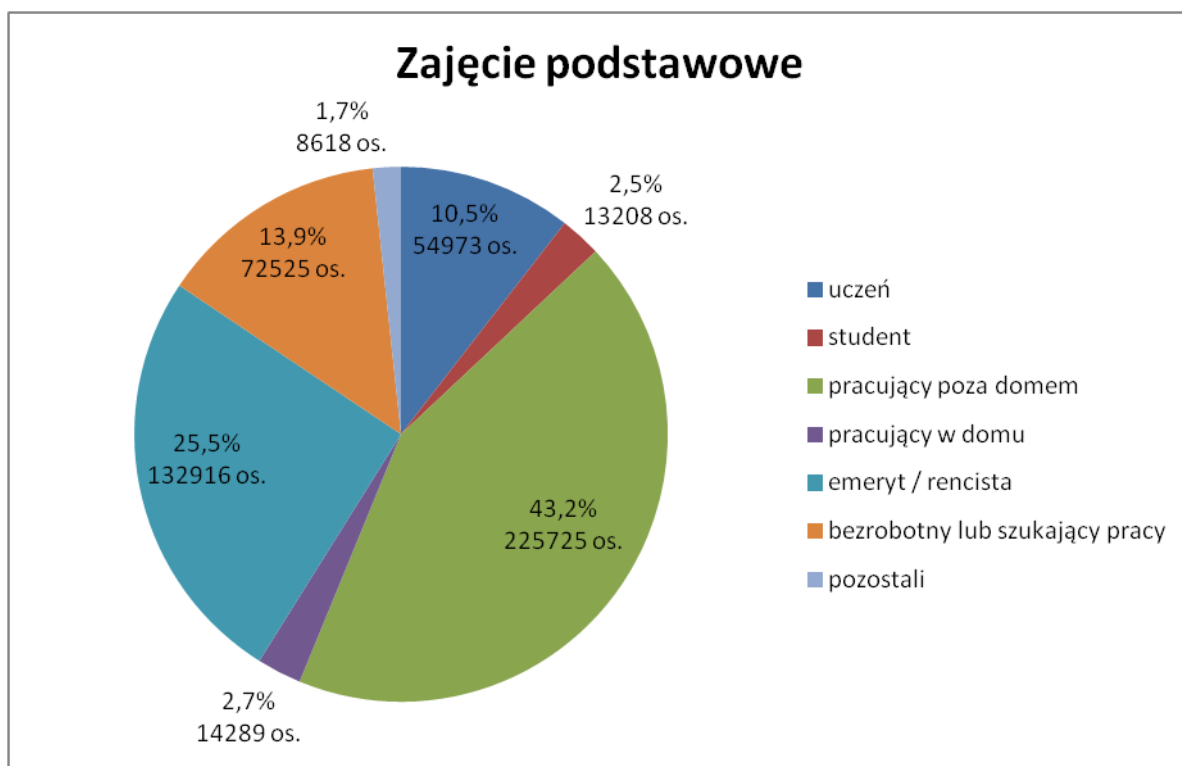
Najczęściej osoby, które pracują poza domem, posiadają wykształcenie średnie (41%). Co więcej, duży odsetek pracujących legitymuje się wykształceniem zawodowym (30%) oraz wyższym (24%).

Tabl. 5.4. WYKSZTAŁCENIE MIESZKAŃCÓW LGOF – PODZIAŁ WG ZAJĘCIA PODSTAWOWEGO

	Estymowana liczba mieszkańców w wieku 12 lat i więcej				Estymowany udział mieszkańców w wieku 12 lat i więcej			
	Ogółem	uczeń/ student	pracujący poza domem	pozostali	Ogółem	uczeń/ student	pracujący poza domem	pozostali
uczeń w szkole podstawowej	9 260	9 260	-	-	1,8%	13,5%	-	-
podstawowe	73 777	19 563	7 271	46 943	14,1%	28,7%	3,2%	20,6%
gimnazjalne	30 732	24 330	3 201	3 201	5,9%	35,8%	1,4%	1,4%
zawodowe	156 823	1 640	67 757	87 426	30,0%	2,4%	30,0%	38,3%
średnie, policealne/ pomaturalne	179 400	12 569	92 639	74 192	34,4%	18,4%	41,1%	32,5%
wyższe	72 262	819	54 857	16 586	13,8%	1,2%	24,3%	7,3%
Ogółem	522 254	68 181	225 725	228 348	100%	100%	100%	100%

Dla blisko 43% mieszkańców badanego obszaru (w wieku 12 lat i więcej) podstawowym zajęciem jest praca poza domem. 25% badanych mieszkańców to emeryci i renciści. Trzecią najliczniejszą grupę stanowią uczniowie lub studenci (13%).

Jeżeli weźmiemy pod uwagę wszystkie zajęcia badanych mieszkańców, zarówno podstawowe jak i wykonywane dodatkowo, to zauważymy, że łącznie 46% badanych pracuje w domu lub poza nim, 13% uczy się, a 1% badanych łączy obie te aktywności.

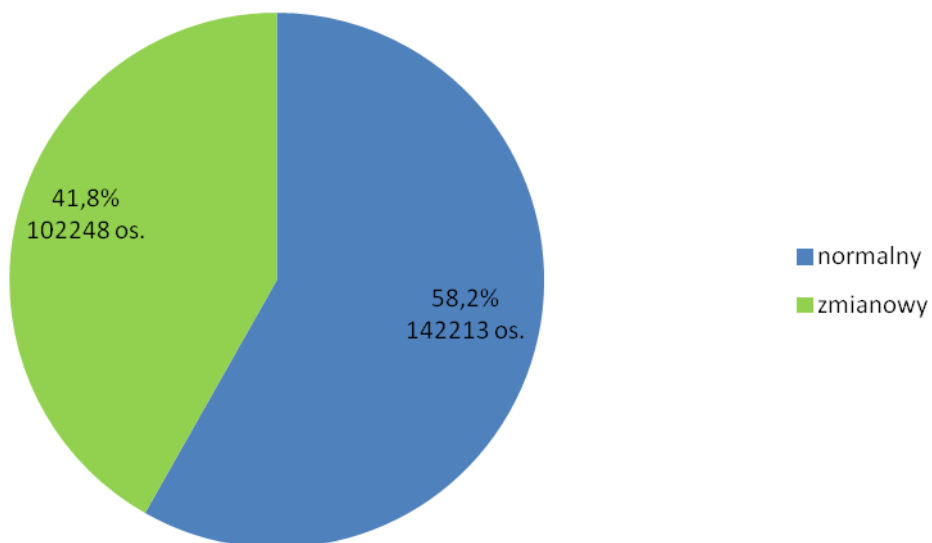


ZAJĘCIE PODSTAWOWE MIESZKAŃCÓW LGOF

Tabl. 5.5. ZAJĘCIE PODSTAWOWE MIESZKAŃCÓW LGOF – PODZIAŁ NA MIASTA I WSIE

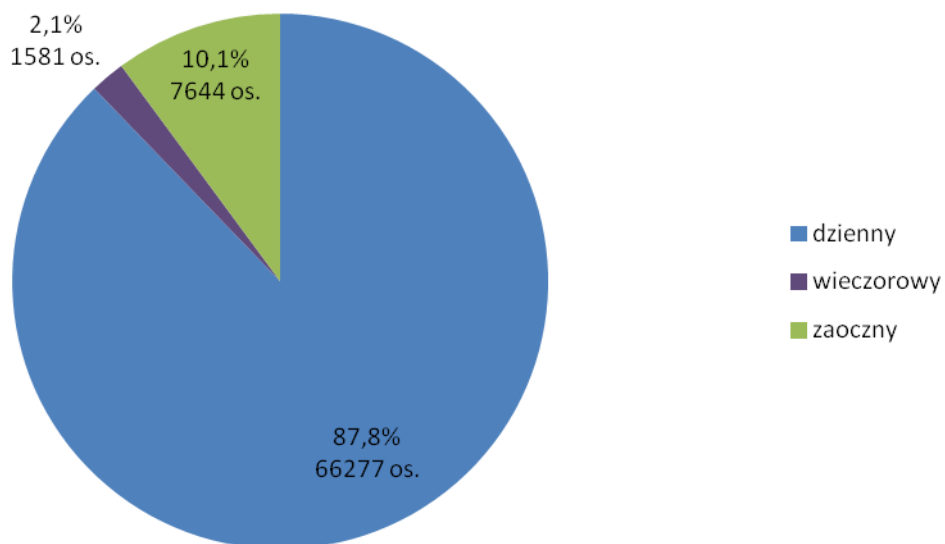
	Estymowana liczba mieszkańców w wieku 12 lat i więcej			Estymowany udział mieszkańców w wieku 12 lat i więcej		
	Ogółem	Wsie	Miasta	Ogółem	Wsie	Miasta
uczeń	54 973	21 759	33 214	10,5%	12,6%	9,5%
student	13 208	4 546	8 662	2,5%	2,6%	2,5%
pracujący poza domem	225 725	69 612	156 113	43,2%	40,4%	44,6%
pracujący w domu	14 289	9 456	4 833	2,7%	5,5%	1,4%
emeryt / rencista	132 916	40 433	92 483	25,5%	23,5%	26,4%
bezrobotny lub szukający pracy	72 525	24 083	48 442	13,9%	14,0%	13,8%
pozostali	8 618	2 459	6 159	1,7%	1,4%	1,8%
Ogółem	522 254	172 348	349 906	100%	100%	100%

Tryb pracy



TRYB PRACY MIESZKAŃCÓW LGOF – TYLKO PRACUJĄCY POZA DOMEM, ZAJĘCIE PODSTAWOWE I DODATKOWE

Tryb nauki



TRYB NAUKI MIESZKAŃCÓW LGOF – TYLKO UCZĄCY SIĘ, ZAJĘCIE PODSTAWOWE I DODATKOWE

5.2.2. Posiadanie prawa jazdy kat.B

Ponad 56% dorosłych mieszkańców analizowanej części województwa dolnośląskiego posiada prawo jazdy.

Widoczne są różnice między obszarami wiejskimi a miejskimi - na wsiach wyraźnie więcej mieszkańców posiada prawo jazdy (62% vs. 54%).

Najwięcej osób z prawem jazdy odnotowano w grupie wiekowej 25-39 lat (68%). Najmniej zaś wśród mieszkańców w wieku 55 i więcej lat (43%). Wyraźnie częściej prawo jazdy posiadają mężczyźni (71%). Wśród kobiet prawo jazdy posiada około 43%.

Najwyższym odsetkiem kierowców wyróżniają się gminy: Paszowice (87%) oraz Ruja (84%). Najmniej posiadaczy prawa jazdy odnotowano w gminach Grębocice (36%) oraz Chocianów (42%).

Tabl. 5.6. POSIADANIE PRAWA JAZDY A WIELKOŚĆ MIEJSCOWOŚCI (POPULACJA 18 LAT I WIĘCEJ)

	Estymowana liczba dorosłych mieszkańców			Estymowany odsetek dorosłych mieszkańców		
	Ogółem	Wsie	Miasta	Ogółem	Wsie	Miasta
Tak	272 377	98 021	174 355	56,3%	62,0%	53,6%
Nie	211 174	59 966	151 208	43,7%	38,0%	46,4%
Ogółem	483 551	157 988	325 563	100%	100%	100%

Tabl. 5.7. POSIADANIE PRAWA JAZDY A WIEK

Posiadanie prawa jazdy a wiek							
	13-17	18-24	25-39	40-54	55 i więcej	Ogółem 18+	Ogółem 12+
Estymowany udział mieszkańców w wieku 12 lat i więcej							
Tak	-	49,7%	67,6%	64,5%	42,5%	56,3%	52,2%
Nie	100,0%	50,3%	32,4%	35,5%	57,5%	43,7%	47,8%
Ogółem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Estymowana liczba mieszkańców w wieku 12 lat i więcej							
Tak	-	29 239	97 190	77 756	68 191	272 377	272 377
Nie	38 703	29 536	46 556	42 782	92 301	211 174	249 877
Ogółem	38 703	58 775	143 746	120 538	160 492	483 551	522 254

Tabl. 5.8. POSIADANIE PRAWA JAZDY A PŁEĆ (POPULACJA 18 LAT I WIĘCEJ)

Posiadanie prawa jazdy w zależności od płci.						
	Estymowana liczba dorosłych mieszkańców			Estymowany udział dorosłych mieszkańców		
	Ogółem	Kobiety	Mężczyźni	Ogółem	Kobiety	Mężczyźni
Tak	272 377	107 939	164 438	56,3%	42,7%	71,3%
Nie	211 174	145 051	66 123	43,7%	57,3%	28,7%
Ogółem	483 551	252 990	230 561	100%	100%	100%

Tabl. 5.9. POSIADANIE PRAWA JAZDY W GMINACH – ESTYMOVANY UDZIAŁ W POPULACJI OSÓB DOROSŁYCH

Posiadanie prawa jazdy					
	Tak	Ist.	Nie	Ist.	Ogółem
Bolesławiec	70,0%	+	30,0%	-	100%
Bolesławiec - Miasto	47,6%		52,4%		100%
Chocianów	42,0%	-	58,0%	+	100%
Chojnów	70,5%	+	29,5%	-	100%
Chojnów - Miasto	48,9%		51,1%		100%
Gaworzyce	43,9%		56,1%		100%
Głogów	61,1%		38,9%		100%
Głogów - Miasto	55,0%		45,0%		100%
Grębocice	35,7%	-	64,3%	+	100%
Gromadka	62,1%		37,9%		100%
Jawor	65,5%		34,5%		100%
Jemielno	59,7%		40,3%		100%
Jerzmanowa	63,3%		36,7%		100%
Kotla	50,1%		49,9%		100%
Krotoszyce	75,4%	+	24,6%	-	100%
Kunice	59,4%		40,6%		100%
Legnica	55,1%		44,9%		100%
Legnickie Pole	66,7%		33,3%		100%
Lubin	76,0%	+	24,0%	-	100%
Lubin - Miasto	49,8%		50,2%		100%
Męcinka	62,8%		37,2%		100%
Miłkowice	51,3%		48,7%		100%
Mściwojów	65,8%		34,2%		100%
Niechlów	56,4%		43,6%		100%
Nowogrodziec	57,5%		42,5%		100%
Osiecznica	69,2%	+	30,8%	-	100%
Paszowice	86,5%	+	13,5%	-	100%
Pęcław	40,1%		59,9%		100%
Pielgrzymka	52,6%		47,4%		100%
Polkowice	52,0%		48,0%		100%
Prochowice	57,6%		42,4%		100%

Przemków	47,8%		52,2%		100%
Radwanice	60,2%		39,8%		100%
Rudna	55,5%		44,5%		100%
Ruja	83,9%	+	16,1%	-	100%
Ścinawa	62,0%		38,0%		100%
Warta Bolesławiecka	71,2%	+	28,8%	-	100%
Wądroże Wielkie	52,5%		47,5%		100%
Zagrodno	73,2%	+	26,8%	-	100%
Złotoryja	59,5%		40,5%		100%
Złotoryja - Miasto	61,6%		38,4%		100%
Żukowice	66,8%		33,2%		100%
Ogółem	56,3%		43,7%		100%

* Oznaczenia w kolumnach informują o istotności różnicy proporcji względem całego badanego obszaru: '-' oznacza istotnie niższy udział procentowy, '+' oznacza istotnie wyższy udział procentowy.

6. ANALIZA PODRÓŻY WYKONANYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW WOJ. DOLNOŚLĄSKIEGO

6.1. Charakterystyka podróży

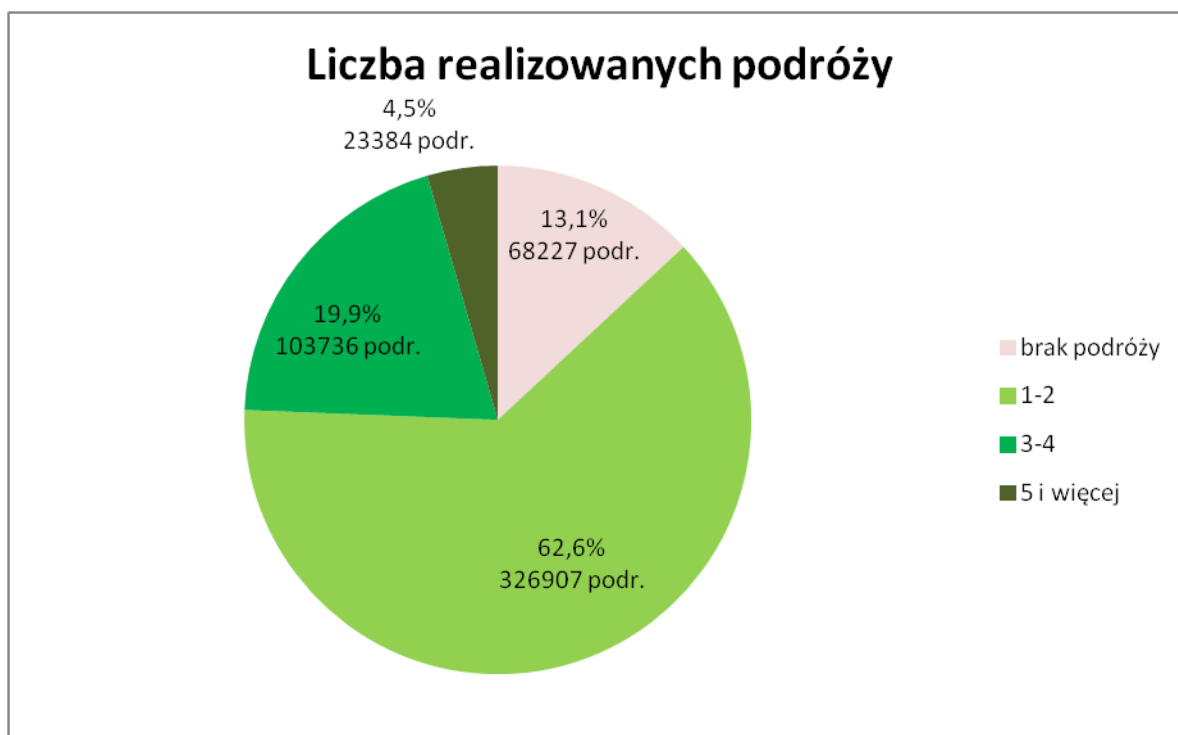
Blisko 13% mieszkańców badanego obszaru województwa dolnośląskiego, w wieku 12 lat i więcej, nie odbywa żadnych podróży w ciągu typowego dnia tygodnia (68 tys. osób). Prawie 2/3 odbywa 1-2 podróże dziennie (63%, 327 tys. osób). Co czwarty mieszkaniec obszaru LGOF wykonuje więcej niż 2 podróże dziennie (25%, 127 tys. osób), z czego 4,5% (23 tys. osób) 5 podróży i więcej.

Najbardziej mobilną grupę wiekową stanowią osoby w wieku 12-17 lat – prawie 95% z nich odbyło przynajmniej 1 podróż w ciągu typowego dnia tygodnia.

Z kolei najczęściej w domach pozostawali mieszkańcy województwa w wieku 55 lat i więcej. Ponad 19% z nich nie odbyło w ciągu dnia żadnej podróży.

Jeżeli przyjrzymy się podróżom odbywanym w miastach i na wsiach, to zauważymy, że mieszkańcy wsi odbywają średnio mniej podróży niż mieszkańcy miast.

Osoby, które posiadają prawo jazdy wykazują zbliżoną mobilność do tych badanych, którzy prawa jazdy nie posiadali.



UDZIAŁ ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW LGOF REALIZUJĄCA WSKAZANĄ LICZBĘ PODRÓŻY

Tabl. 6.1. LICZBA WYKONYWANYCH PODRÓŻY

Liczba realizowanych podróży przez badanych:	Liczba badanych	Estymacja populacji mieszkańców w wieku 12 lat i więcej	
		Udział	Liczba mieszkańców
brak podróży	564	13,1%	68 227
1-2	2765	62,6%	326 907
3-4	727	19,9%	103 736
5 i więcej	172	4,5%	23 384
Ogółem	4228	100%	522 254

Tabl. 6.2. LICZBA WYKONYWANYCH PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD WIEKU BADANYCH

	12-17	18-24	25-39	40-54	55 i więcej	Ogółem
brak podróży	5,2%	13,4%	10,2%	10,7%	19,2%	13,1%
1-2	70,6%	61,7%	62,4%	63,9%	60,2%	62,6%
3-4	21,9%	20,8%	21,0%	21,9%	16,5%	19,9%
5 i więcej	2,3%	4,1%	6,4%	3,5%	4,1%	4,5%
Ogółem	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Podstawa procentowa	311	429	1022	913	1553	4228

Tabl. 6.3. LICZBA WYKONYWANYCH PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD MIEJSCA ZAMIESZKANIA

	Ogółem	Wsie	Miasta
brak podróży	13,1%	12,6%	13,3%
1-2	62,6%	72,0%	57,9%
3-4	19,9%	12,0%	23,8%
5 i więcej	4,5%	3,4%	5,0%
Ogółem	100%	100%	100%
Podstawa procentowa	4228	2394	1834

Tabl. 6.4. LICZBA WYKONYWANYCH PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD ZAJĘCIA PODSTAWOWEGO

	Ogółem	uczeń/ student	pracujący poza domem	pozostali
brak podróży	13,1%	7,6%	6,6%	21,1%
1-2	62,6%	69,0%	65,4%	57,9%
3-4	19,9%	20,3%	22,4%	17,2%
5 i więcej	4,5%	3,0%	5,6%	3,8%
Ogółem	100%	100%	100%	100%
Podstawa procentowa	4228	533	1632	2063

Tabl. 6.5. LICZBA WYKONYWANYCH PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD POSIADANIA PRAWA JAZDY

	Ogółem	Posiada	Nie posiada
brak podróży	13,1%	12,1%	14,1%
1-2	62,6%	61,7%	63,6%
3-4	19,9%	20,3%	19,4%
5 i więcej	4,5%	5,9%	3,0%
Ogółem	100%	100%	100%
Podstawa procentowa	4228	2194	2034

Brak potrzeby to najczęstsza przyczyna niepodróżowania. Wskazała ją ponad połowa niepodróżujących mieszkańców. Ponad 59% niepodróżujących, którzy pracują poza domem, uzasadniało brak podróży dniem wolnym od pracy.

Tabl. 6.6. PRZYCZYNA NIEWYKONYWANIA PODRÓŻY

	Liczba badanych	Estymacja populacji mieszkańców w wieku 12 lat i więcej	
		Udział	Liczba mieszkańców
brak potrzeby	333	51,1%	34 872
choroba	107	15,6%	10 675
dzień wolny od pracy/szkoły	46	13,7%	9 358
przebywanie poza miejscem zamieszkania	27	9,5%	6 481
zła pogoda	18	4,0%	2 750
praca w miejscu zamieszkania	13	1,4%	966
inne powody	20	4,6%	3 126
Ogółem	564	100%	68 227

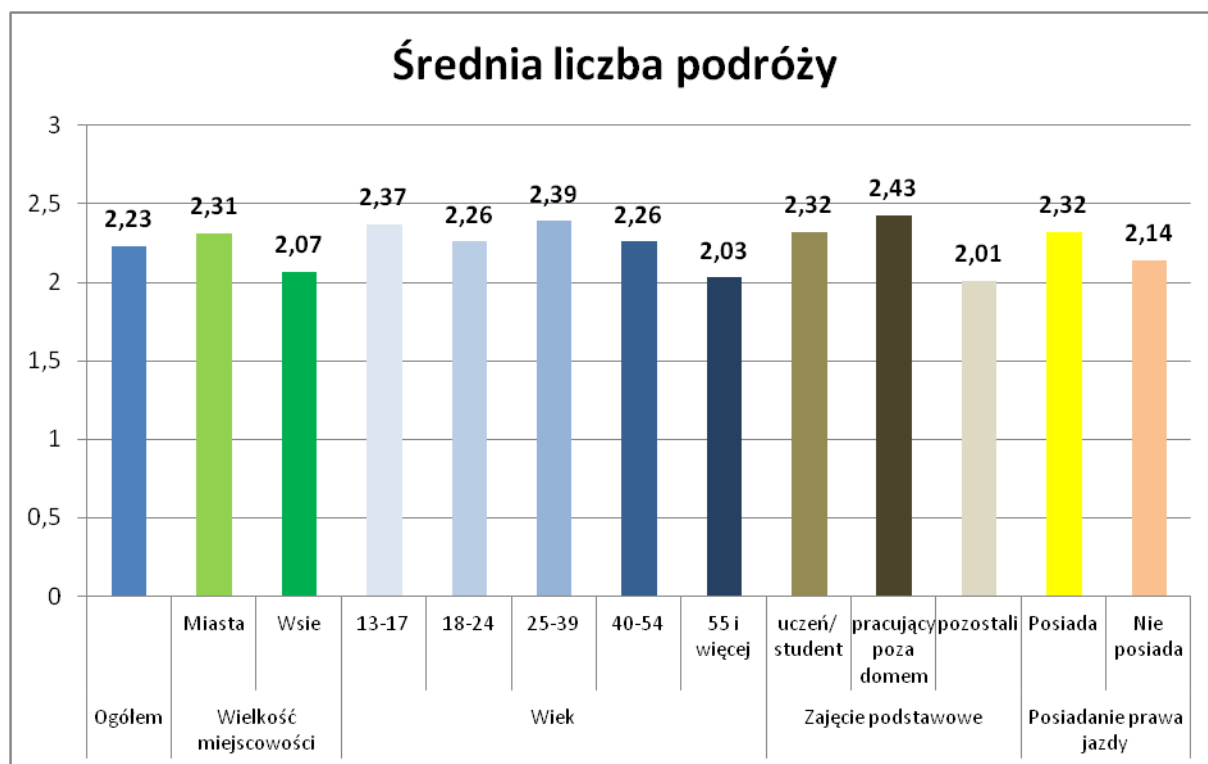
Tabl. 6.7. PRZYCZYNA NIEWYKONYWANIA PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD ZAJĘCIA RESPONDENTA

	Ogółem	uczeń/ student	pracujący poza do- mem	pozostali
brak potrzeby	51,1%	45,7%	-	67,4%
choroba	15,6%	19,0%	7,3%	17,8%
dzień wolny od pracy/szkoły	13,7%	3,1%	59,4%	0,8%
przebywanie poza miejscem zamieszkania	9,5%	19,0%	25,7%	3,5%
zła pogoda	4,0%	-	-	5,7%
praca w miejscu zamieszkania	1,4%	-	-	2,0%
inne powody	4,6%	13,3%	7,6%	2,7%
Ogółem	100%	100%	100%	100%
Podstawa procentowa	564	30	73	461

6.2. Ruchliwość

W oparciu o zebrane informacje, wyznaczony został wskaźnik ruchliwości dla badanego obszaru. Jest on średnią liczbą podróży wykonywanych przez wszystkich mieszkańców badanego obszaru w ciągu jednej doby, przypadającą na jedną osobę. Dla całego obszaru LGOF wskaźnik ruchliwości (dla podróży pieszych i niepieszych) wynosi 2,23. Biorąc pod uwagę globalną liczbę podróży, przeciętnie w ciągu jednej doby mieszkańcy badanego obszaru wykonują 1,16 mln podróży.

Mieszkańcy miast mają nieco wyższy wskaźnik ruchliwości względem mieszkańców obszarów wiejskich (2,31 vs. 2,07). Wynika to z faktu, że w badaniu uwzględniono również krótkie podróże piesze odbywane częściej wewnątrz miast.



ŚREDNIA LICZBA PODRÓŻY ODBYWANA DOBOWO PRZEZ MIESZKAŃCÓW LGOF

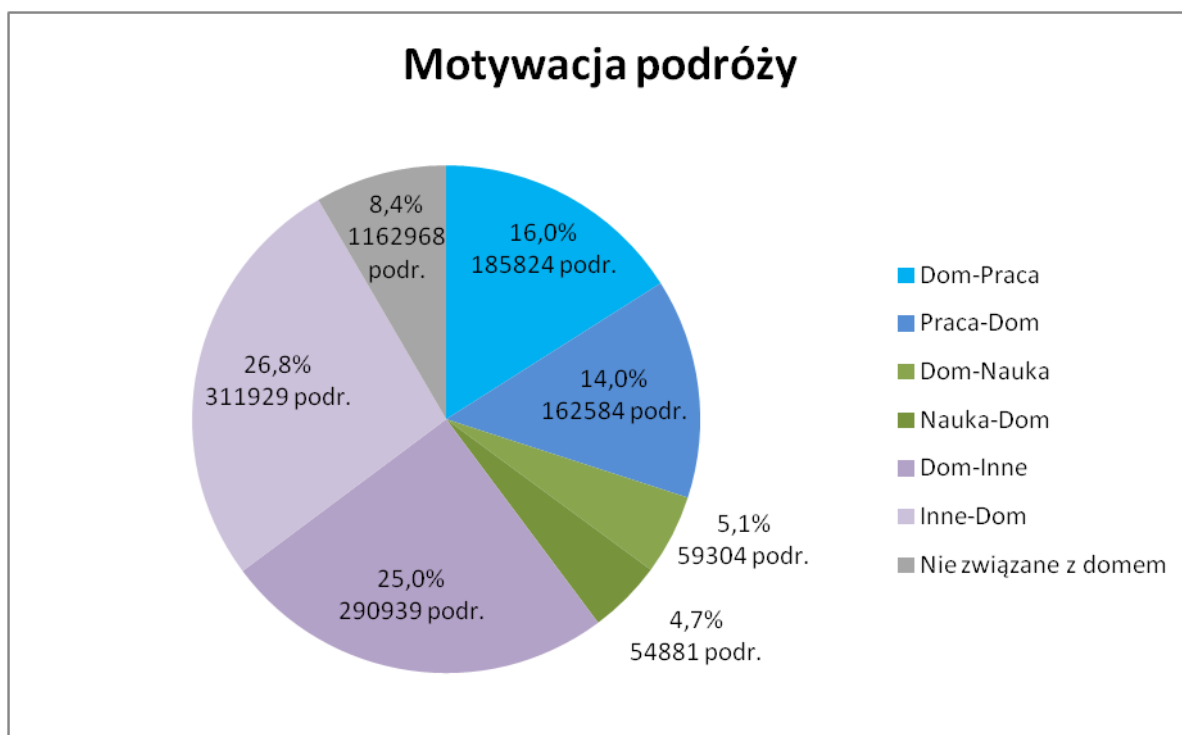
6.3. Motywacja podróży

Jak wskazują wyniki badania, 30% (348 tys. podróży) podróży wykonywanych przez mieszkańców LGOF, to bezpośrednie podróże między domem a pracą (w obu kierunkach, bez uwzględnienia wyjazdów służbowych oraz podróży będących czynnościami zawodowymi takich osób jak np. taksówkarze). Wśród nich, nieco więcej jest podróży z domu do pracy (16%; 186 tys. podróży) niż podróży powrotnych (praca-dom: 14%; 163 tys. podróży). W związku z tym, że wyniki prezentują ruch dla całej doby (24h), zaobserwowana różnica wynika z faktu, że podróż powrotna do domu jest często przerywana na załatwienie innych spraw (np. zakupów) w związku z czym, cel takiej podróży jest inny niż miejsce zamieszkania.

Prawie 10% (114 tys.) podróży, to podróże odbywane z domu do miejsca nauki i z powrotem.

Ponad połowa podróży, to podróże między domem a placówką usługową lub sklepem. Blisko 8% (98 tys.) podróży nie zaczyna się i nie kończy w miejscu zamieszkania.

Szczegółowy rozkład motywacji prezentuje wykres zamieszczony na kolejnej stronie opracowania.



ROZKŁAD AGREGOWANYCH MOTYWACJI PODRÓŻY ODBYWANYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW LGOF

Tabl. 6.8. ROZKŁAD SZCZEGÓŁOWY MOTYWACJI PODRÓŻY

Rozkład motywacji podróży				
	Motywacje początku		Motywacje końca	
	Estymowany odsetek podróży	Estymowana liczba podróży	Estymowany odsetek podróży	Estymowana liczba podróży
dom	46,1%	536067	45,5%	529394
praca (dojazd do/z miejsca pracy)	16,4%	190983	17,0%	197480
nauka	5,1%	59477	5,1%	59750
zakupy, usługi, urzędy	19,5%	226570	19,5%	226556
wypoczynek, rozrywka, sport, odwiedziny, spotkania towarzyskie	8,6%	99706	8,6%	99480
praca w terenie	0,6%	7390	0,6%	7452
podwożenie innych osób	3,4%	39047	3,4%	39127
inne	0,3%	3729	0,3%	3729
Ogółem	100%	1162968	100%	1162968

6.3.1. Zmienność dobową motywacji podróży

Po przeanalizowaniu rozkładu godzinowego wszystkich podróży mieszkańców LGOF, wyraźnie widać, że podróże z domu do pracy szczyt osiągają o godzinie 6:00. Z kolei podróże dom-nauka rozpoczynają się godzinę później (7:00).

Popołudniu sytuacja wygląda nieco inaczej: zarówno podróże powrotne z pracy, jak i z miejsca nauki mają swój szczyt o tej samej godzinie (14:00). W przypadku podróży z pracy, możemy zauważyć podobne natężenie ruchu także przez kolejną godzinę (15:00-15:59).

Ponad 73% podróży dom-praca przypada na okno godzinowe 5:00–7:59. Godzina szczytu zaś przypada na 6 rano, kiedy realizowane jest prawie 30% podróży. Powrót z pracy do domu charakteryzuje nieco mniejsze natężenie godzinowe i w ciągu 3 godzin (14:00-16:59) realizowanych jest 67% podróży o tej motywacji (w tym 27% w godzinie szczytu-14:00).

Podróże dom-nauka charakteryzują się silnym szczytem porannym – ponad 81% tego typu podróży rozpoczyna się o 7 rano. Z kolei powroty następują na przestrzeni 3 godzin (13:00-15:59). Spośród 82% podróży powrotnych przypadających na to okno godzinowe – 47% następuje o godzinie 14.

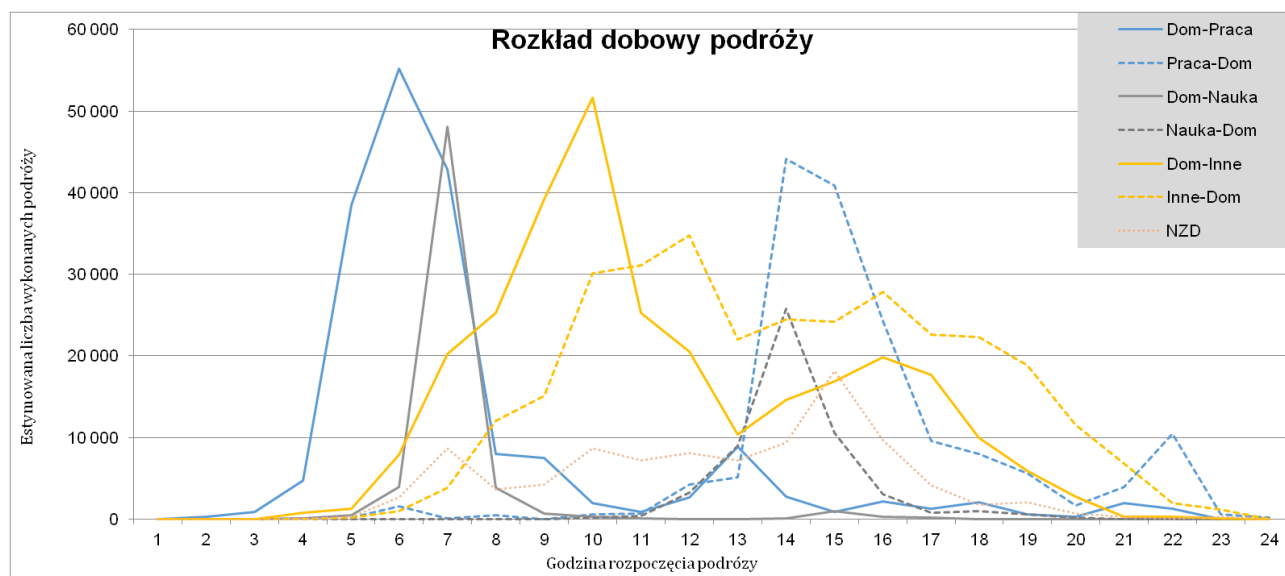
Jeżeli chodzi o podróże wykonane z domu w innych celach niż praca i nauka (związane najczęściej z zakupami i usługami), to nie posiadają one wyraźnych okresów natężenia. Nieco wyższy udział podróży w motywacji dom-inne zanotowano w godzinach 9:00-10:59, kiedy rozpoczynane jest 31% podróży o tej motywacji.

Tabl. 6.9. ESTYMOWANA LICZBA PODRÓŻY WG MOTYWACJI I GODZINY

		Motywacja podróży							Ogółem
		Dom-Praca	Praca-Dom	Dom-Nauka	Nauka-Dom	Dom-Inne	Inne-Dom	NZD	
Godzina rozpoczęcia podróży	1								0
	2	349							349
	3	862							862
	4	4 736	134	71		832			5 774
	5	38 516	162	529		1 268	255	260	40 989
	6	55 192	1 596	3 982		7 903	960	2 686	72 319
	7	42 835	103	48 133		20 259	3 844	8 665	123 838
	8	7 965	485	3 890		25 316	12 012	3 623	53 291
	9	7 462		711		39 186	15 090	4 253	66 702
	10	2 009	632	289	250	51 622	30 089	8 740	93 631
	11	915	736	120	362	25 273	31 074	7 230	65 710
	12	2 695	4 236		3 266	20 549	34 764	8 141	73 651
	13	8 915	5 158		8 992	10 368	22 004	7 203	62 639
	14	2 748	44 151	72	25 763	14 578	24 491	9 357	121 160
	15	875	40 887	989	10 536	16 849	24 151	18 208	112 495
	16	2 197	24 255	268	3 056	19 835	27 805	9 706	87 122
	17	1 339	9 565	250	841	17 680	22 650	4 151	56 476
	18	2 119	7 964		988	9 997	22 278	1 775	45 121
	19	556	5 657		585	5 966	18 868	2 035	33 666
	20	325	1 706		243	2 732	11 544	698	17 248
	21	1 952	3 936			341	6 792	329	13 350
	22	1 261	10 427			306	2 030	128	14 152
	23		577			82	1 232	317	2 208
	24		215						215

Tabl. 6.10. ROZKŁAD DOBOWY MOTYWACJI PODRÓŻY OGÓŁEM

		Motywacja podróży							Ogółem
		Dom-Praca	Praca-Dom	Dom-Nauka	Nauka-Dom	Dom-Inne	Inne-Dom	NZD	
Godzina rozpoczęcia podróży	1								-
	2	0,2%							0,0%
	3	0,5%							0,1%
	4	2,5%	0,1%	0,1%		0,3%			0,5%
	5	20,7%	0,1%	0,9%		0,4%	0,1%	0,3%	3,5%
	6	29,7%	1,0%	6,7%		2,7%	0,3%	2,8%	6,2%
	7	23,1%	0,1%	81,2%		7,0%	1,2%	8,9%	10,6%
	8	4,3%	0,3%	6,6%		8,7%	3,9%	3,7%	4,6%
	9	4,0%		1,2%		13,5%	4,8%	4,4%	5,7%
	10	1,1%	0,4%	0,5%	0,5%	17,7%	9,6%	9,0%	8,1%
	11	0,5%	0,5%	0,2%	0,7%	8,7%	10,0%	7,4%	5,7%
	12	1,5%	2,6%		6,0%	7,1%	11,1%	8,3%	6,3%
	13	4,8%	3,2%		16,4%	3,6%	7,1%	7,4%	5,4%
	14	1,5%	27,2%	0,1%	46,9%	5,0%	7,9%	9,6%	10,4%
	15	0,5%	25,1%	1,7%	19,2%	5,8%	7,7%	18,7%	9,7%
	16	1,2%	14,9%	0,5%	5,6%	6,8%	8,9%	10,0%	7,5%
	17	0,7%	5,9%	0,4%	1,5%	6,1%	7,3%	4,3%	4,9%
	18	1,1%	4,9%		1,8%	3,4%	7,1%	1,8%	3,9%
	19	0,3%	3,5%		1,1%	2,1%	6,0%	2,1%	2,9%
	20	0,2%	1,0%		0,4%	0,9%	3,7%	0,7%	1,5%
	21	1,1%	2,4%			0,1%	2,2%	0,3%	1,1%
	22	0,7%	6,4%			0,1%	0,7%	0,1%	1,2%
	23		0,4%				0,4%	0,3%	0,2%
	24		0,1%						0,0%



ROZKŁAD DOBOWY MOTYWACJI PODRÓŻY

6.3.2. Podział zadań przewozowych

Najwięcej, bo 38% podróży wykonywanych przez mieszkańców LGOF to podróże piesze. Wysoki wskaźnik tego typu podróży wynika z wzięcia pod uwagę również bardzo krótkich podróży związanych np. z zakupami odbywanymi wewnątrz miasta czy też dojazdami młodzieży do/ze szkoły. Najczęściej mieszkańcy LGOF podróżują pieszo o godzinie 10. Ponadto obserwujemy późny szczyt poranny o godzinie 7 oraz wczesny popołudniowo o godzinie 14.

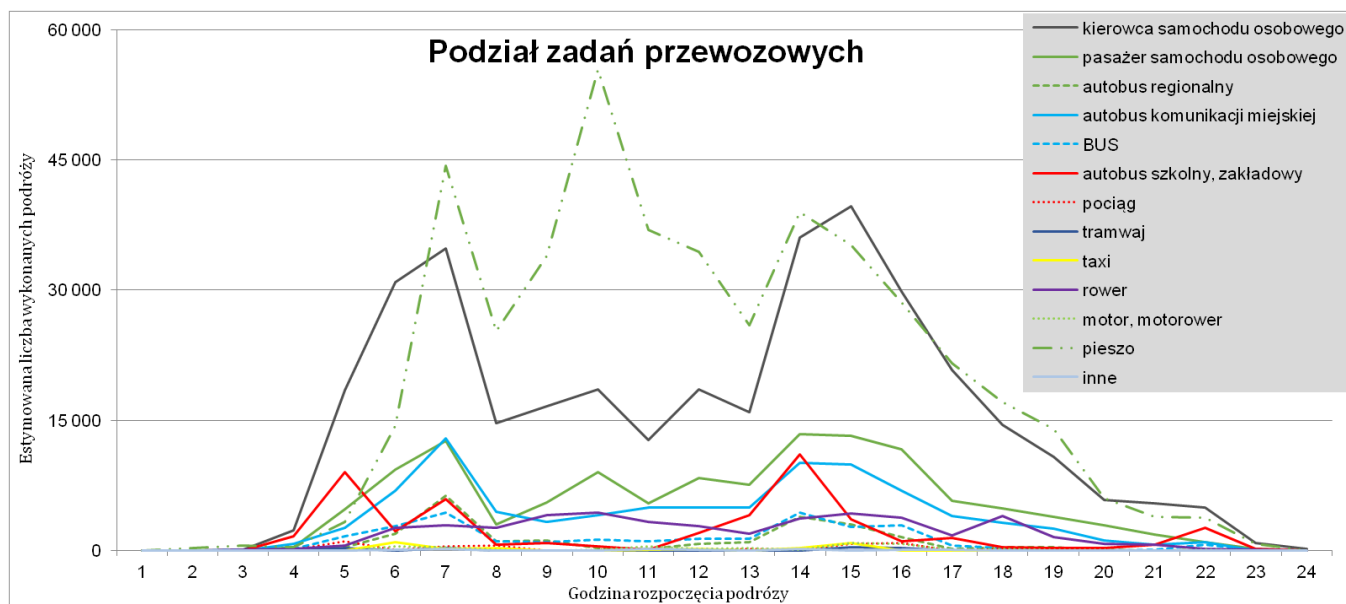
Ponad 40% ogółu podróży realizowanych jest samochodem osobowym. Poza typowymi okresami szczytowymi, podróże wykonywane samochodem charakteryzują się również wyższym natężeniem o godzinie 10 i 12, czego nie można zauważyć w przypadku transportu zbiorowego.

Wyraźną tendencją podróży odbywanych transportem indywidualnym jest wydłużenie szczytu popołudniowego, który w największym natężeniu trwa 3 godziny (od 14:00 do 17:00).

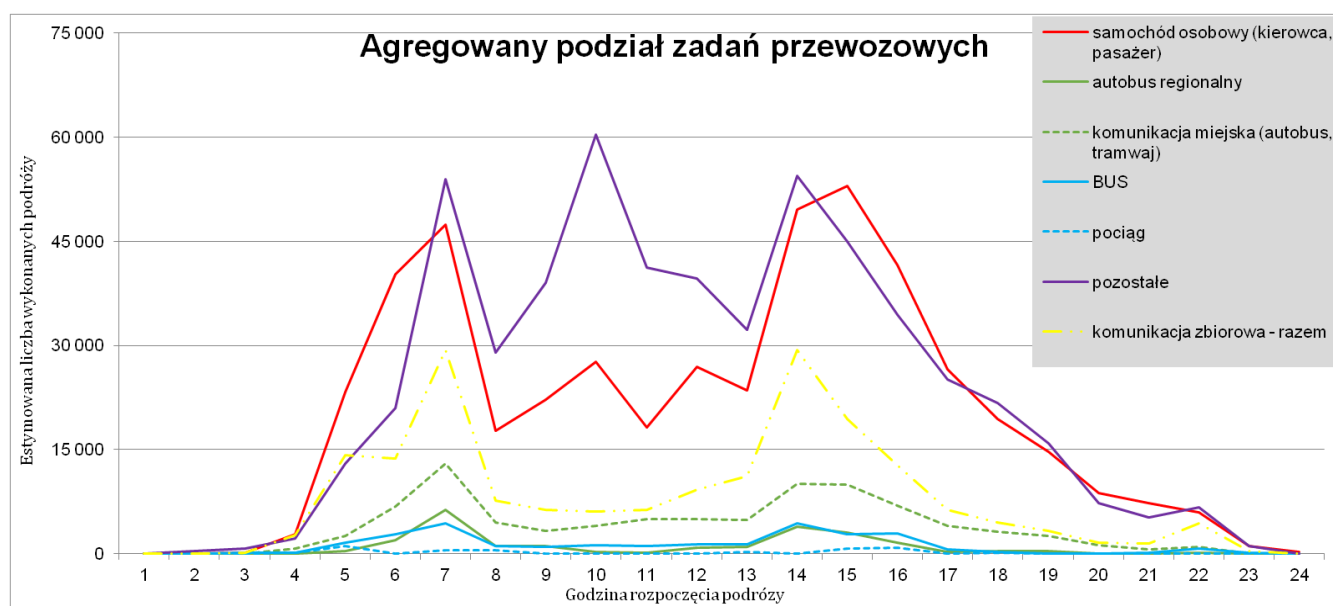
Szczyt poranny dla podróży realizowanych transportem zbiorowym rozpoczyna się o godzinę wcześniej (5:00) w porównaniu do początku szczytu dla transportu indywidualnego (6:00).

Tabl. 6.11. WYKORZYSTANE ŚRODKI PODRÓŻY W PODZIALE GODZINOWYM

Wykorzystane środki transportu															
		kierowca samochodu osobowego	pasażer samochodu osobowego	autobus regionalny	autobus komunikacji miejscowej	BUS	autobus szkolny, zakładowy	pociąg	tramwaj	taxi	rower	motor, motorower	pieszo	inne	Razem
Godzina rozpoczęcia podróży godzina	1														0
	2												349		349
	3	133				104	34				104		590		862
	4	2 382	405		775	160	1 657	95			209		388		5 774
	5	18 515	4 788	416	2 621	1 647	9 070	1 118	349		565		3 301		40 989
	6	30 947	9 332	2 006	6 872	2 868	2 294	93		974	2 680	466	14 438	97	72 319
	7	34 809	12 623	6 304	12 971	4 385	5 940	464	329	191	2 945	438	44 346	191	123 838
	8	14 693	3 036	1 106	4 445	1 128	698	573	42	308	2 595	131	25 286		53 291
	9	16 633	5 595	1 170	3 278	1 033	905				4 134	43	33 911		66 702
	10	18 604	9 060	263	4 068	1 274	486				4 378	102	55 396		93 631
	11	12 765	5 466	171	4 941	1 114	120			98	3 328	532	36 931	244	65 710
	12	18 547	8 372	832	4 942	1 368	2 041			208	2 814	254	34 451	97	73 651
	13	15 944	7 594	956	4 928	1 358	4 068	223			1 917	329	25 922		62 639
	14	36 114	13 415	3 914	10 129	4 405	11 120	93		290	3 701	135	38 939	256	121 160
	15	39 657	13 274	3 013	9 892	2 769	3 642	745	391	879	4 266	906	35 216		112 495
	16	29 890	11 688	1 608	6 931	2 924	1 110	935	329		3 779	791	28 604	97	87 122
	17	20 823	5 760	237	3 983	609	1 456				1 795	131	21 597	85	56 476
	18	14 480	4 910	427	3 194	324	380	161			4 020	178	17 107		45 121
	19	10 772	3 931	409	2 587	46	301				1 541	136	13 974		33 666
	20	5 809	2 947	66	1 214		270				834	93	6 082		17 248
	21	5 411	1 851		668	130	674				704		3 913		13 350
	22	4 981	943	98	960	722	2 609				243	64	3 800		14 152
	23	919	160			104	254				104		770		2 208
	24	215													215
Ogółem		353 046	125 149	22 996	89 397	28 471	49 131	4 500	1 440	2 948	46 659	4 729	445 313	1 068	1 162 968
Udział %		30,4%	10,8%	2,0%	7,7%	2,4%	4,2%	0,4%	0,1%	0,3%	4,0%	0,4%	38,3%	0,1%	100,0%



WYKORZYSTANE ŚRODKI PODRÓŻY W PODZIALE GODZINOWYM W PODRÓŻACH OGÓŁEM



ZAGREGOWANY ROZKŁAD DOBOWY ŚRODKÓW PODRÓŻY

6.3.3. Czas podróży

Czas trwania podróży w sposób oczywisty uzależniony jest od jej długości oraz wybranego środka transportu. Średni czas podróży odbywanej przez mieszkańców LGOF w zwykłym dniu roboczym to 21 minut.

Przeciętna podróż mieszkańca obszaru LGOF pomiędzy różnymi gminami, ale wewnątrz granic jednego powiatu wynosi 24 minuty. Z kolei podróże ponadpowiatowe, ale realizowane wewnątrz województwa dolnośląskiego trwają średnio 44 minuty. W przypadku podróży poza granice województwa, średni czas wynosi 98 minut.

Analizując wszystkie podróże wykonywane przez mieszkańców LGOF, zarówno w przypadku tych związanych z pracą jak i nauką, czas ich trwania jest zbliżony i wynosi ponad 25 minut.

Jeżeli zwrócimy uwagę na czas trwania podróży w zależności od wykorzystanych środków transportu, to zauważymy, że najkrócej trwały podróże wykonywane samochodem (niecałe 21 minut).

W drugiej kolejności najkrótsze podróże (zajmujące ponad pół godziny) wykonywane były komunikacją miejską. Czas podróży znacznie wydłużał się w podróżach BUS-ami (47 minut) oraz autobusami regionalnymi (1 godzina). Wyraźnie dłuższy czas podróżowania transportem zbiorowym (ogółem) względem indywidualnego, wynika między innymi z dodatkowego czasu poświęcanego na dojścia do przystanków, oczekiwania na przyjazd środka transportu, a także na przesiadki.

Do najdłuższych podróży należały podróże pociągami, które trwały średnio prawie dwie godziny.

Tabl. 6.12. ŚREDNI CZAS PODRÓŻY [min.]

	Średni czas [min.]	Liczba badanych podróży
Ogółem	21,1	9143
w tym piesze	12,9	3322
w tym niepiesze	26,1	5821
Średni czas podróży a rodzaj przekraczanej granicy		
wewnątrz rejonu komunikacyjnego	12,3	4219
między rejonami komunikacyjnymi	19,4	1643
międzygminna	23,8	1815
międzypowiatowa	44,1	1366
poza województwo	97,9	100
Średni czas podróży a motywacja		
Podróż związana z pracą	25,1	2886
Podróż związana z nauką	26,6	952
Podróż związana z domem	21,4	8529
Podróż niezwiązana z domem	17,0	614
Średni czas podróży a środek transportu		
samochód osobowy (kierowca, pasażer)	20,7	3999
autobus regionalny	60,0	267
komunikacja miejska (autobus, tramwaj)	34,8	407
BUS	46,9	313
pociąg	115,0	31

6.3.4. Napełnienie samochodu

Biorąc pod uwagę podróże wykonywane przez badanych mieszkańców obszaru LGOF możemy zauważyć, że średnio podczas przeciętnej podróży w samochodzie znajduje się 1,42 osoby – licząc łącznie z kierowcą.

Najwyższym napełnieniem (>1,7 osoby) charakteryzują się podróże samochodem, w których motywacja podróży kierowcy wiąże się z wypoczynkiem oraz z zakupami/usługami (>1,5 osoby). Z kolei najmniej osób znajduje się w samochodach podczas podróży kierowcy związanych z jego dojazdem do miejsca nauki lub pracy (1,13 i 1,19).

Tabl. 6.13. PRZECIĘTNA LICZBA OSÓB W SAMOCHODZIE W ZALEŻNOŚCI OD MOTYWACJI PODRÓŻY KIEROWCY

	Średnia liczba osób w samochodzie	Liczba badanych podróży
Ogółem	1,42	2901
Podróż kierowcy związana z zakupami/usługami	1,53	913
Podróż kierowcy związana z wypoczynkiem	1,73	262
Podróż kierowcy związana z pracą	1,19	1403
Podróż kierowcy związana z nauką	1,13	35

Z powyższej analizy wynika, że wspólne przejazdy samochodem z innymi osobami występują rzadziej w dojazdach bezpośrednich kierowcy do pracy czy miejsca nauki (oraz w przypadkach bezpośrednich powrotów z miejsca pracy/nauki). Warto jednak postawić pytanie – czy kierowcy jadący do pracy lub szkoły, podwożą inne osoby, które wysiadają przed końcem podróży kierowcy? Czy podobnie w przeciwnym kierunku, istnieje zjawisko podwożenia osób zabieranych po drodze z pracy/nauki do domu? Duży udział podróży realizowanych samochodem w celu dojazdu do pracy powoduje, że śledzenie tego zjawiska wydaje się istotne z punktu widzenia racjonalizacji zachowań transportowych zmotoryzowanej części mieszkańców.

Okazuje się, że co 13 mieszkańców LGOF podróżujący do/z pracy samochodem zabiera po drodze również inną osobę, nie odbywając z tym pasażerem jednak całej podróży. Najczęściej jest to członek rodziny, podwożony w drodze do pracy, lub zabierany w drodze powrotnej do domu.

Podróże związane z podwożeniem stanowią ogółem 16% (56 tys.) wszystkich podróży wykonywanych przez kierowców.

Tabl. 6.14. PODWOŻENIE INNYCH OSÓB PRZEZ KIEROWCĘ - W DRODZE DO PRACY

		Liczba badanych podróży	Estymowany odsetek podróży	Estymowana liczba podróży
Podróż związana z pracą	podwożenie	78	7%	12718
	pozostałe	1325	93%	159555
	Ogółem	1403	100%	172273

6.4. Podróże pomiędzy miastami centralnymi

Badany obszar to aglomeracja policentryczna z pięcioma miastami centralnymi, wokół których ogniskuje się sieć powiązań transportowych. Dlatego też warto pokazać jak kształtuje się ruch w tym kontekście.

6.4.1. Podróże mieszkańców LGOF do miast centralnych

Legnica, największe miasto badanego obszaru, jest odwiedzana w dni robocze przez 6% mieszkańców LGOF (z wyłączeniem mieszkańców Legnicy). Jako że miasto to jest otoczone gminami wiejskimi, nie jest zaskakujące, że znacznie częściej podróżują do niego mieszkańcy wsi niż miast (10% mieszkańców wiejskiej części LGOF vs. 3% mieszkańców miast). Częściej także do Legnicy podróżują ci badani, którzy posiadają prawo jazdy (8% posiadających prawo jazdy vs. 3% nieposiadających). Około 77% podróży do Legnicy odbywanych jest samochodem, co jest charakterystyczne dla ponadpowiatowych podróży mieszkańców LGOF. 56% podróży do Legnicy związanych jest z pracą. Tylko niewielki odsetek podróży mieszkańców LGOF do Legnicy realizowany jest autobusem zakładowym. Uwzględniając przedział ufności dla tego typu analizy, odsetek ten mieści się w przedziale 0% - 3%.

Bolesławiec odwiedza 4% mieszkańców LGOF spoza tego miasta. Podróżują do niego głównie mieszkańcy wsi (10% mieszkańców wiejskiej części LGOF vs. 0,4% mieszkańców miast). Około 76% podróży odbywanych jest samochodem.

Do Głogowa w typowy dzień roboczy podróżuje 2% mieszkańców badanego obszaru (z wyłączeniem mieszkańców Głogowa). Do tego miasta podróżują przede wszystkim mieszkańcy wsi (5% mieszkańców wiejskiej części LGOF vs. 0,1% mieszkańców miast) oraz osoby posiadające prawo jazdy (3% posiadających prawo jazdy vs. 1% nieposiadających). Podobnie jak w przypadku Legnicy, tak i tu wiąże się to z faktem otoczenia miasta przez gminy wiejskie.

Do Lubina przyjeżdża w typowy dzień roboczy 5% mieszkańców LGOF (z wyłączeniem mieszkańców Lubina). Podobnie jak w przypadku pozostałych miast centralnych, częściej do Lubina podróżują mieszkańcy wsi (8% mieszkańców wiejskiej części LGOF vs. 3% mieszkańców miast). Większość podróży do tego miasta (71%) wykonywana jest przez mieszkańców LGOF samochodem.

Polkowice są odwiedzane przez 3% mieszkańców LGOF (z wyłączeniem mieszkańców Polkowic). Odsetek mieszkańców miast i wsi wykonujących takie podróże jest zbliżony (3% mieszkańców miast, 4% mieszkańców wiejskiej części LGOF). Większość podróży wykonywana jest samochodem (56%), jednak ponad 1/3 (35%) podróży to podróże autobusem zakładowym. Warto zauważyć, że aż 83% podróży do Polkowic wiąże się z pracą.

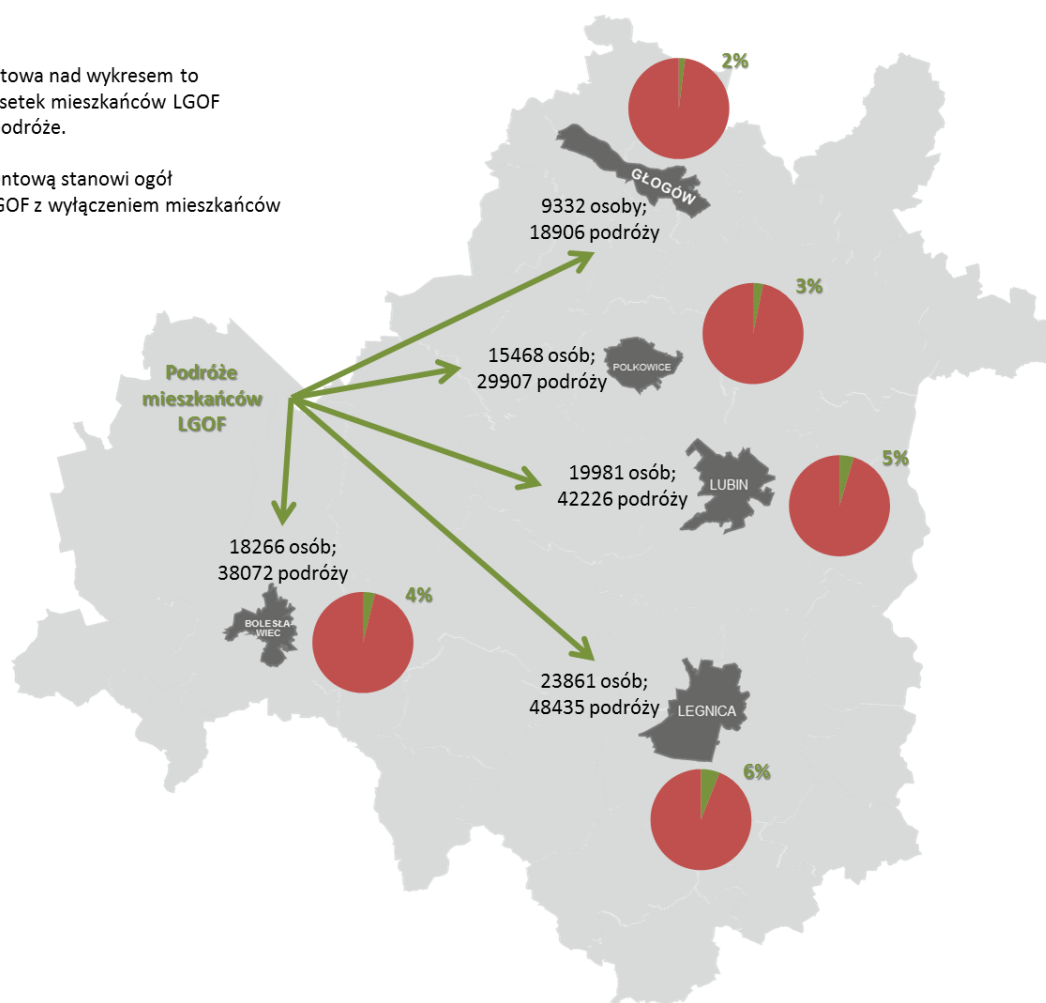
Dominującą motywacją podróży do miast centralnych jest praca. Naturalnym zjawiskiem jest także fakt, że dużo osób podróżujących do miast centralnych wykonuje swoją podróż w celach edukacyjnych. Wyjątek od tej reguły obserwujemy w Polkowicach. Podróże do tego miasta rzadko wiążą się z edukacją.

Przeciętny czas trwania podróży mieszkańców LGOF do poszczególnych miast centralnych jest związany z wybieranymi środkami transportu i długością podróży. Największe czasy odnotowano w przypadku podróży do/z Legnicy i Polkowic, najmniejsze do/z Bolesławca. Różnica wynosi 12 minut.

Legenda:

Wartość procentowa nad wykresem to estymowany odsetek mieszkańców LGOF odbywających podróże.

Podstawę procentową stanowi ogół mieszkańców LGOF z wyłączeniem mieszkańców danego miasta.



PODRÓŻE DO MIAST CENTRALNYCH LGOF

Tabl. 6.4. KIERUNKI PODRÓŻY WYKONYWANYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW LGOF.

Estymowany odsetek mieszkańców									
		Ogółem	Wielkość miejscowości		Zajęcie podstawowe			Posiadanie prawa jazdy	
			Wsie	Miasta	uczeń/ student	pracujący poza domem	pozostali	Posiada	Nie po- siada
Mieszkańcy LGOF poza Legnicą	inne kierunki	94%	90%	97%	91%	91%	98%	92%	97%
	do Legnicy	6%	10%	3%	9%	9%	2%	8%	3%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=3698	n=2273	n=1425	n=467	n=1383	n=1848	n=1895	n=1803
Mieszkańcy LGOF poza Bolesławcem	inne kierunki	96%	90%	100%	93%	95%	98%	95%	97%
	do Bolesławca	4%	10%	0%	7%	5%	2%	5%	3%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=3896	n=2273	n=1623	n=500	n=1480	n=1916	n=1996	n=1900
Mieszkańcy LGOF poza Głogowem	inne kierunki	98%	95%	100%	97%	98%	99%	97%	99%
	do Głogowa	2%	5%	0%	3%	2%	1%	3%	1%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=3854	n=2273	n=1581	n=493	n=1462	n=1899	n=1966	n=1888
Mieszkańcy LGOF poza Lubinem	inne kierunki	95%	92%	97%	94%	93%	98%	94%	97%
	do Lubina	5%	8%	3%	6%	7%	2%	6%	3%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=3799	n=2273	n=1526	n=482	n=1445	n=1872	n=1955	n=1844
Mieszkańcy LGOF poza Polkowicami	inne kierunki	97%	96%	97%	99%	93%	99%	95%	99%
	do Polkowic	3%	4%	3%	1%	7%	1%	5%	1%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=3803	n=2273	n=1530	n=479	n=1420	n=1904	n=1949	n=1854

Legenda:

Estymowany odsetek podróży realizowanych:

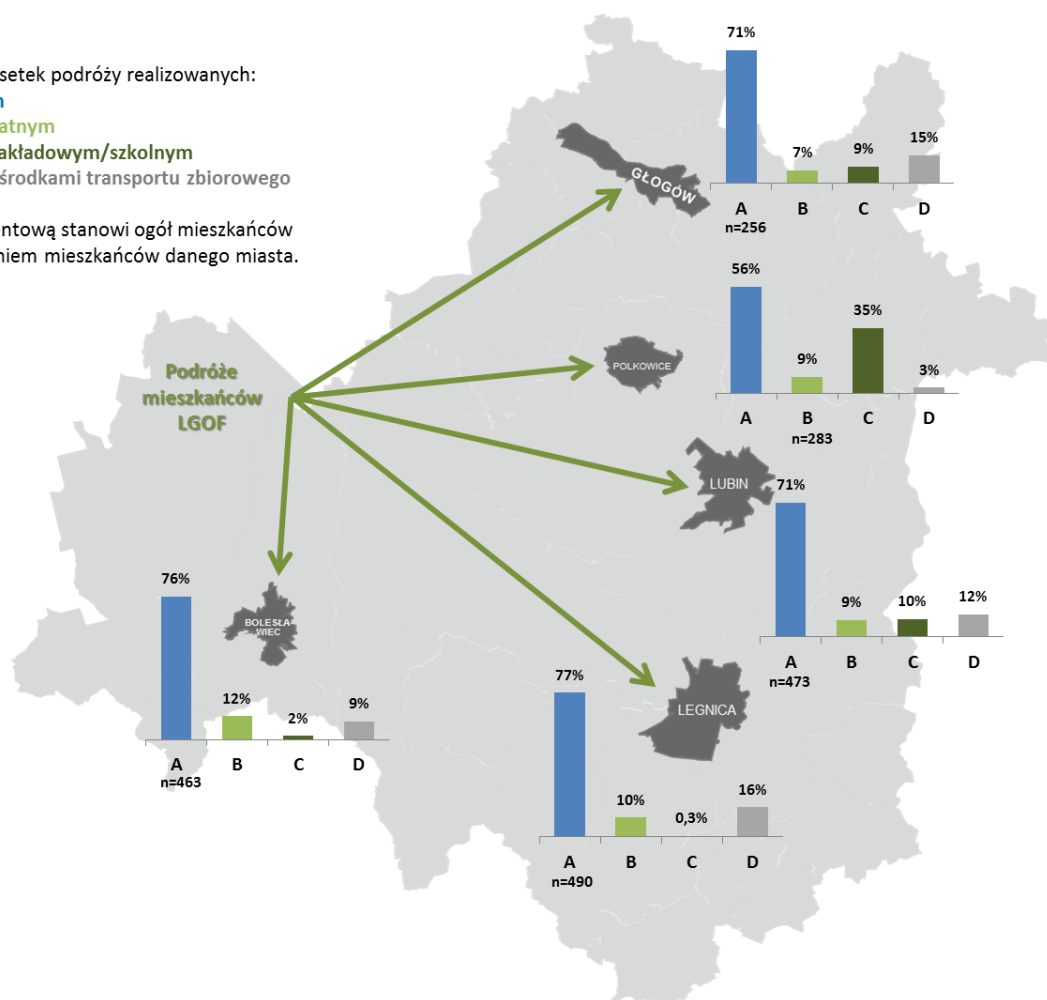
A: samochodem

B: BUSem prywatnym

C: autobusem zakładowym/szkolnym

D: pozostałymi środkami transportu zbiorowego

Podstawę procentową stanowi ogół mieszkańców LGOF z wyłączeniem mieszkańców danego miasta.



PODRÓŻE DO MIAST CENTRALNYCH LGOF RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU

Legenda:

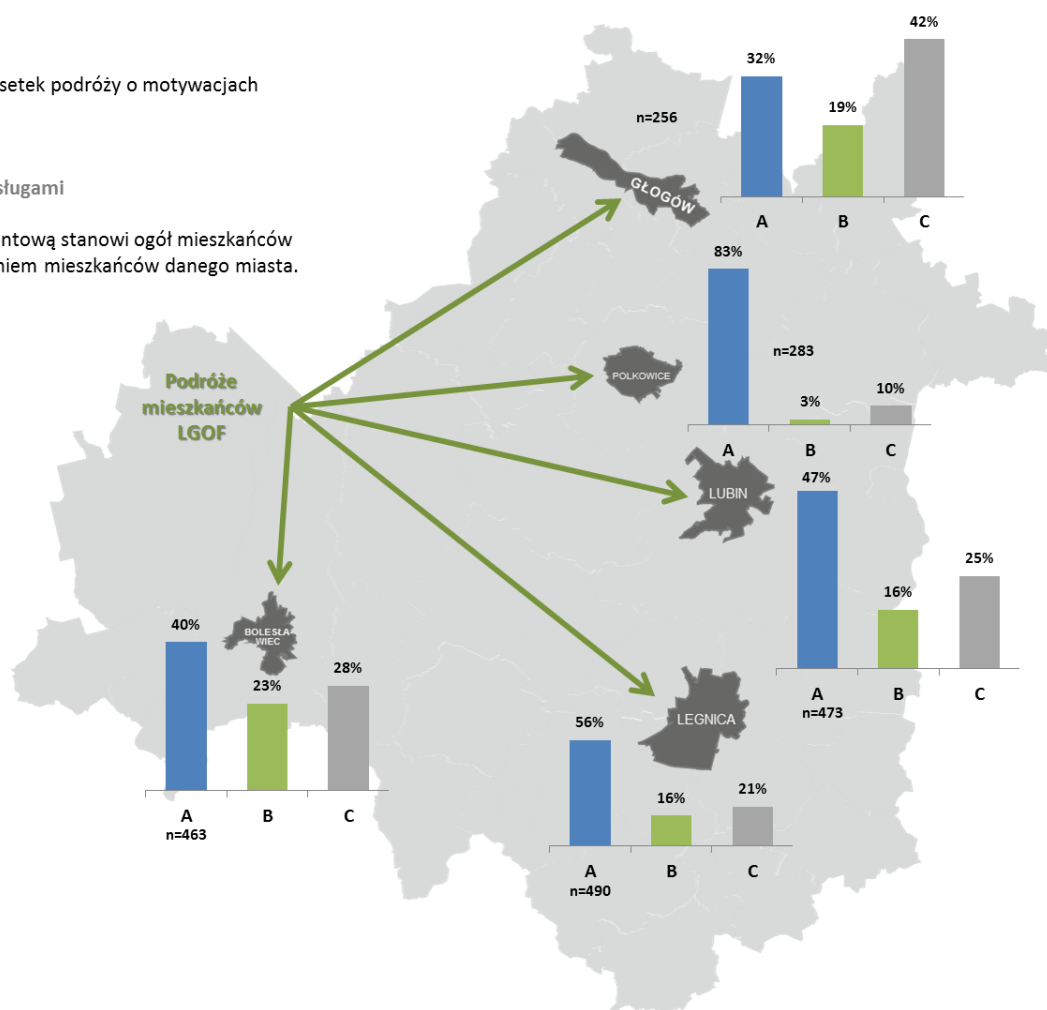
Estymowany odsetek podróży o motywacjach związanych z:

A: **pracą**

B: **nauką**

C: **zakupami i usługami**

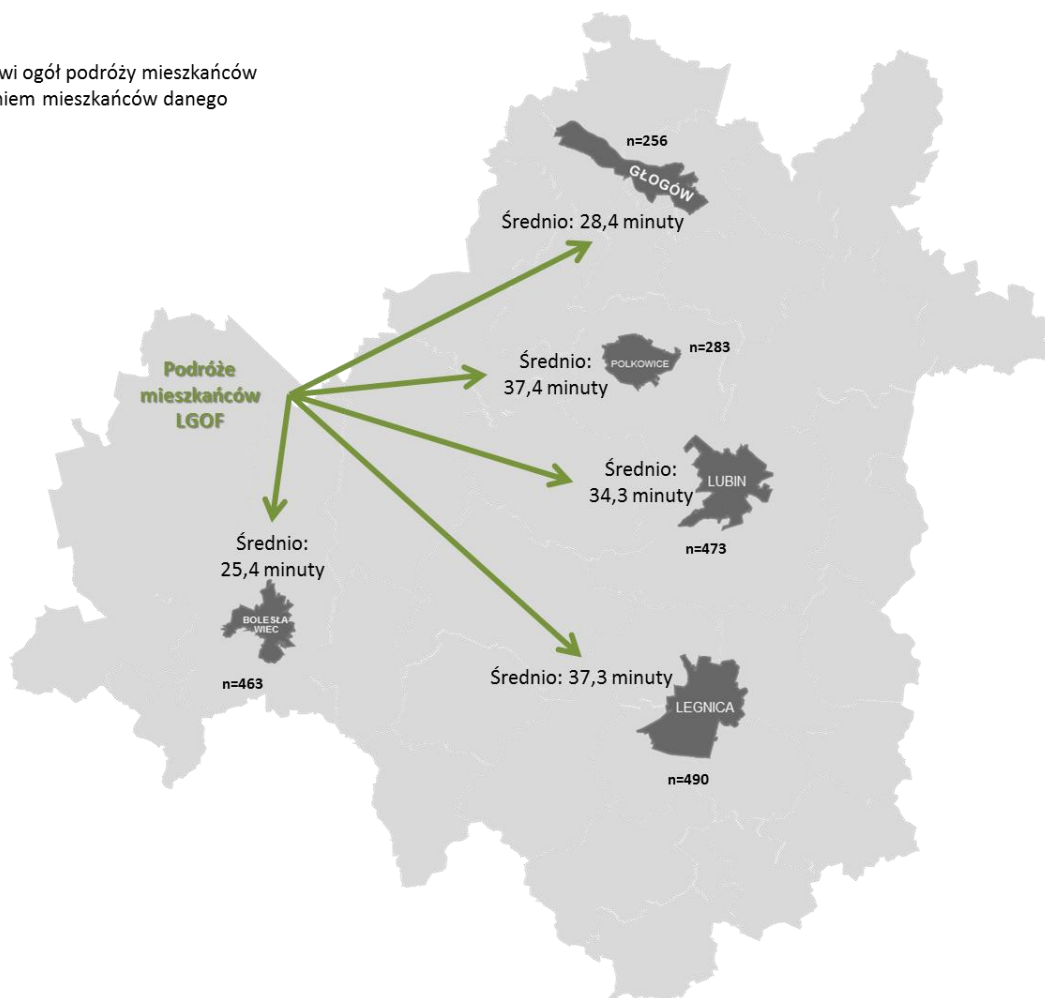
Podstawę procentową stanowi ogół mieszkańców LGOF z wyłączeniem mieszkańców danego miasta.



MOTYWACJE PODRÓŻY DO MIAST CENTRALNYCH LGOF

Legenda:

Podstawę stanowi ogół podróży mieszkańców LGOF z wyłączeniem mieszkańców danego miasta.



ŚREDNI CZAS PODRÓŻY [min.] DO MIAST CENTRALNYCH LGOF

6.4.2. Podróże zewnętrzne mieszkańców miast centralnych

Analizując podróże zewnętrzne (poza miasto, ale wewnątrz LGOF) mieszkańców wymienionych miast, zauważamy, że mieszkańcy Legnicy najrzadziej wykonują podróże do miejsc zlokalizowanych w obszarze LGOF (10%). Istotnie częściej odbywają takie podróże mieszkańcy Głogowa (23%). W przypadku mieszkańców Polkowic (16%), Lubina (14%) oraz Bolesławca (15%) nie możemy mówić o różnicy istotnej statystycznie.

W dalszej części analizy podstawę procentową stanowi odsetek mieszkańców danego miasta odbywających podróże poza miasto, ale nie poza LGOF. Liczebności próby dla każdego z miast są niskie (patrz Tabl. 6.5) i maksymalny błąd szacunku wynosi 7,5p.p. W przypadku Bolesławca podstawa procentowa jest mniejsza niż 30. Próby o takiej liczebności nie spełniają założenia o normalności (centralne twierdzenie graniczne), w związku z czym wnioskowanie na ich podstawie jest obciążone bardzo dużym błędem statystycznym. Z tego względu dalsze analizy dla mieszkańców Bolesławca podróżujących poza miasto nie są prezentowane.

Mieszkańcy miast centralnych wykonujący podróże poza swoje miasto, ale w obrębie LGOF, wykazują pewne cechy charakterystyczne. Częściej są to osoby posiadające prawo jazdy (Legnicanie: 15% posiadających prawo jazdy vs. 5% nieposiadających; Głogowianie: odpowiednio 31% vs. 14%; Lubinianie: 21% vs. 7%; Polkowiczanie: 22% vs. 12%). Wiąże się to z faktem, że najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróżach do LGOF jest samochód osobowy (82% podróży Legniczan do LGOF wykonywana jest samochodem; Polkowiczanie: 74% podróży; Głogowianie 70% podróży; Lubinianie: 50% podróży – zaobserwowane różnice nie są jednak istotne statystycznie).

Analizując podróże innymi środkami transportu, wartą wspomnienia sytuację obserwujemy w Lubinie, gdzie aż 29% podróży do LGOF wykonywanych jest autobusem zakładowym, a kolejne 21% innymi środkami transportu zbiorowego. Trzeba zwrócić też uwagę na Głogowian. Aż 23% wykonywanych przez nich podróży do LGOF odbywanych jest autobusem zakładowym. Warto zwrócić uwagę na podróże wykonywane przez Głogowian do pracy poza miastem, gdyż większość podróży o tej motywacji wykonywana jest autobusem zakładowym.

Zaobserwowano niski odsetek podróży autobusem zakładowym odbywanych przez Lubinian do lokalizacji położonych w granicach LGOF. Podobną sytuację dostrzec można wśród podróży pozostałymi środkami transportu zbiorowego odbywanymi przez Legniczan. Trzeba tu wziąć pod uwagę fakt, że przy niskiej liczebności próby, wynoszącej $n=34$ dla podróżujących do LGOF Legniczan oraz $n=37$ dla analogicznej grupy Lubinian, możemy z 95% pewnością powiedzieć, że odsetek mieszkańców korzystających z tych środków transportu mieści się w przedziale 0% - 8%.

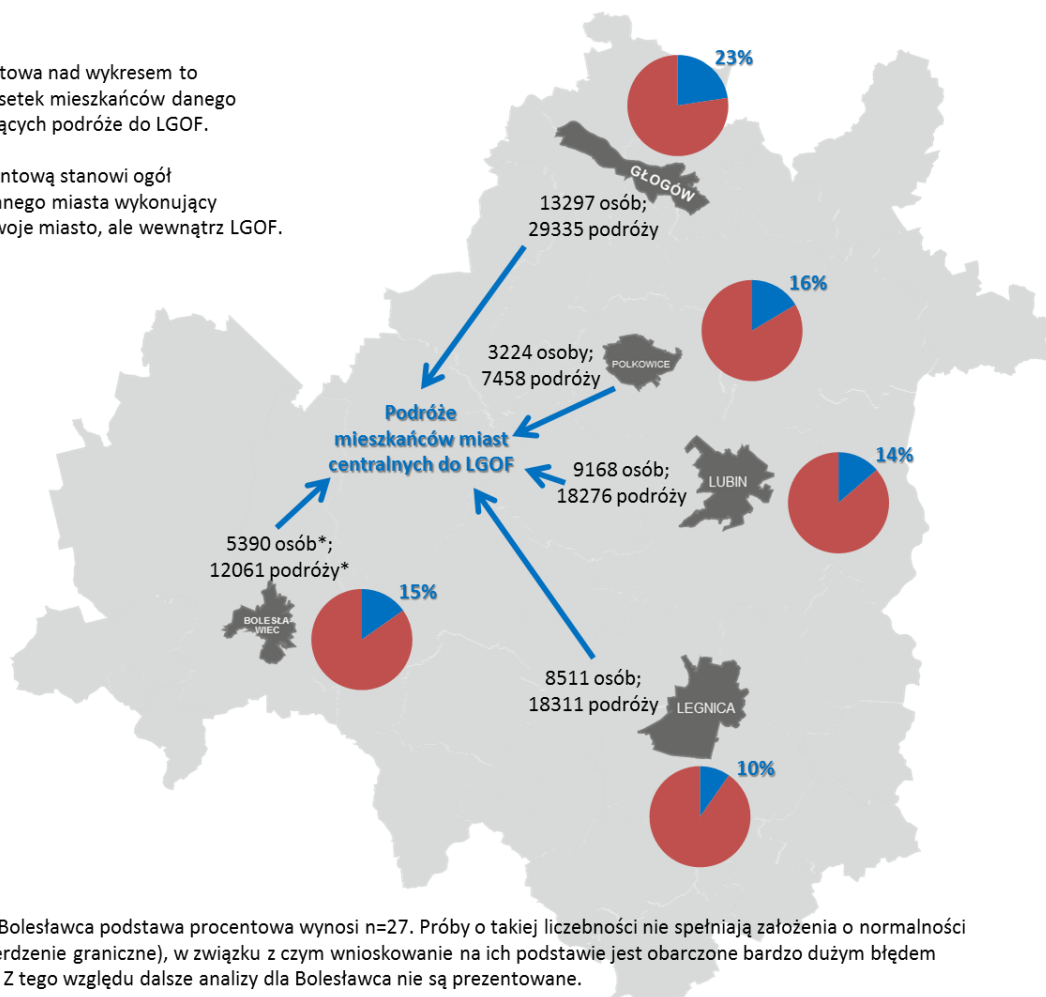
Najczęstszą motywacją podróży mieszkańców miast centralnych do LGOF jest praca (Lubinianie: 70% podróży; Legnicanie: 52% podróży; Polkowiczanie: 50% podróży; Głogowianie: 43% podróży – ponownie nie możemy tu jednak mówić o różnicach istotnych statystycznie). Jednocześnie w Głogowie i Polkowicach spory odsetek podróży związany jest z zakupami i usługami.

Przeciętny czas trwania podróży mieszkańców miast centralnych do LGOF jest związany z wybieranymi środkami transportu i długością podróży. Podróże Legniczan trwają średnio najdłużej - blisko o ok. 8 minut więcej, w porównaniu do podróży relatywnie najkrótszych - wykonywanych przez Głogowian.

Legenda:

Wartość procentowa nad wykresem to estymowany odsetek mieszkańców danego miasta odbywających podróż do LGOF.

Podstawę procentową stanowi ogół mieszkańców danego miasta wykonujący podróże poza swoje miasto, ale wewnątrz LGOF.



PODRÓŻE ZEWNĘTRZNE MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF

Tabl. 6.5. KIERUNKI PODRÓŻY WYKONYWANYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH

Estymowany odsetek mieszkańców							
		Ogółem	Zajęcie podstawowe			Posiadanie prawa jazdy	
			uczeń/ stu- dent	pracujący poza domem	pozostali	Posiada	Nie posiada
Legnica	wewnątrz miasta	90%	95%	85%	95%	85%	95%
	do LGOF	10%	5%	15%	5%	15%	5%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=352	n=44	n=158	n=150	n=170	n=182
Bolesławiec	wewnątrz miasta	85%					
	do LGOF*	15%					
	Razem	100%					
	Podstawa procentowa	n=154					
Głogów	wewnątrz miasta	77%		72%	81%	69%	86%
	do LGOF	23%		28%	19%	31%	14%
	Razem	100%		100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=196	n=18*	n=79	n=99	n=99	n=97
Lubin	wewnątrz miasta	86%	100%	78%	92%	79%	93%
	do LGOF	14%	0%	22%	8%	21%	7%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=251	n=29	n=96	n=126	n=110	n=141
Polkowice	wewnątrz miasta	84%	85%	76%	92%	78%	88%
	do LGOF	16%	15%	24%	8%	22%	12%
	Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Podstawa procentowa	n=247	n=32	n=121	n=94	n=116	n=131

* z powodu niskiej liczebności podstawy procentowej szczegółowe analizy nie są prezentowane.

Legenda:

Estymowany odsetek podróży realizowanych:

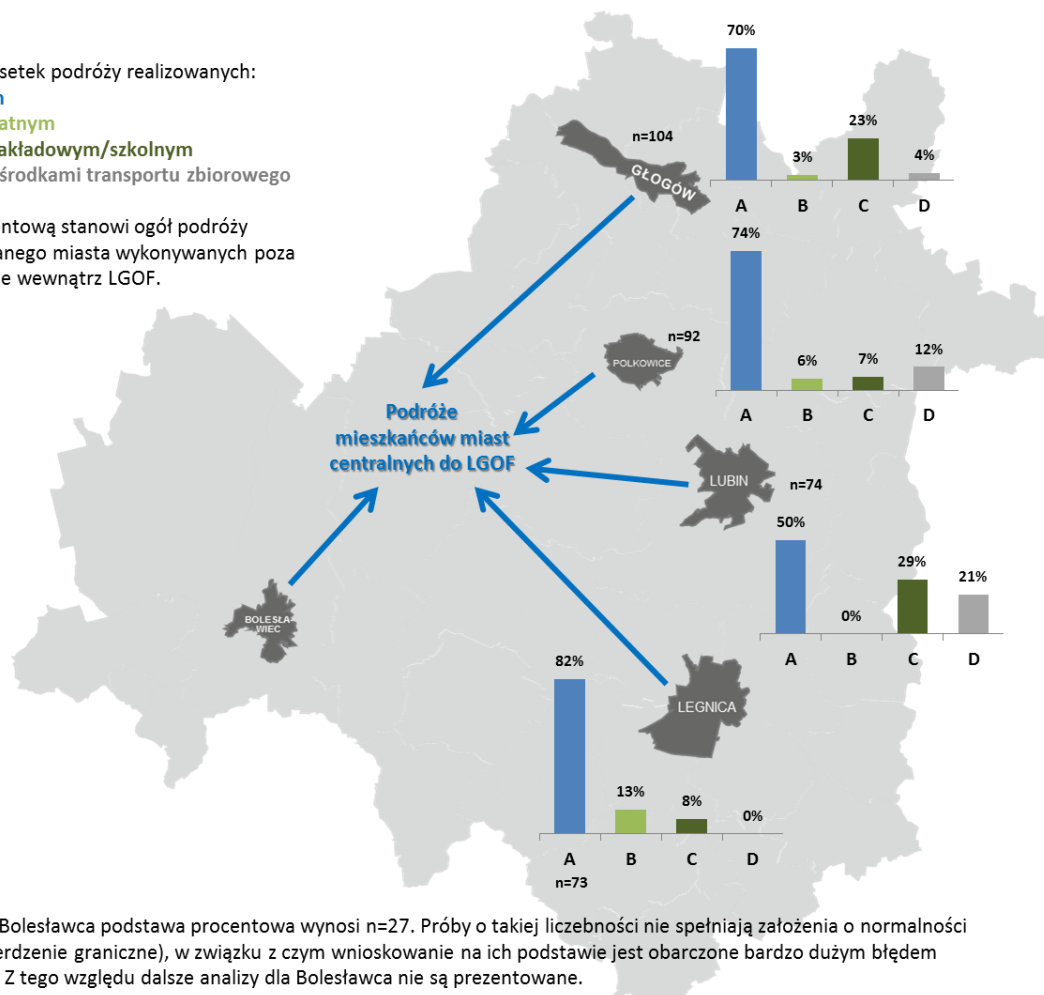
A: **samochodem**

B: **BUSem prywatnym**

C: **autobusem zakładowym/szkolnym**

D: pozostałymi środkami transportu zbiorowego

Podstawę procentową stanowi ogół podróży mieszkańców danego miasta wykonywanych poza swoje miasto, ale wewnątrz LGOF.



PODRÓŻE ZEWNĘTRZNE MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH
NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU

Legenda:

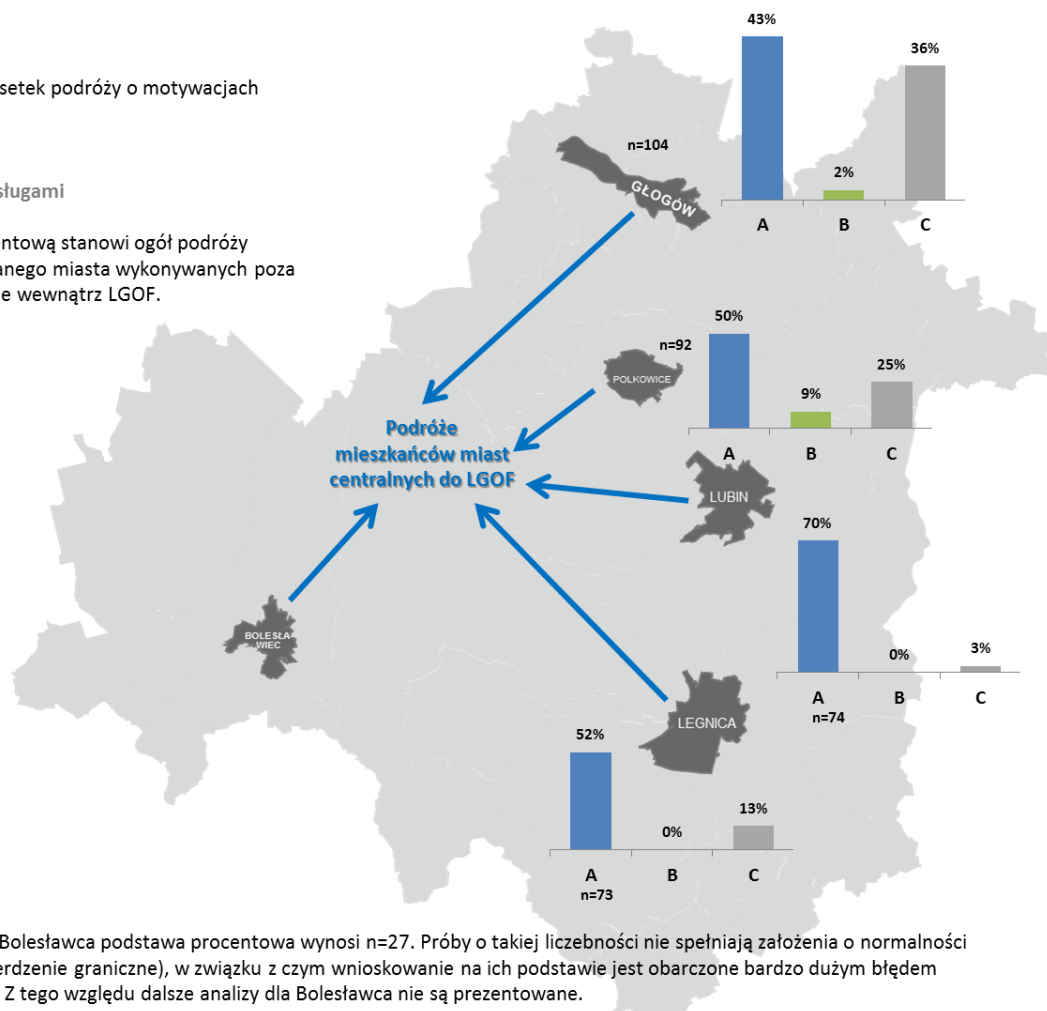
Estymowany odsetek podróży o motywacjach związanych z:

A: **pracą**

B: **nauką**

C: **zakupami i usługami**

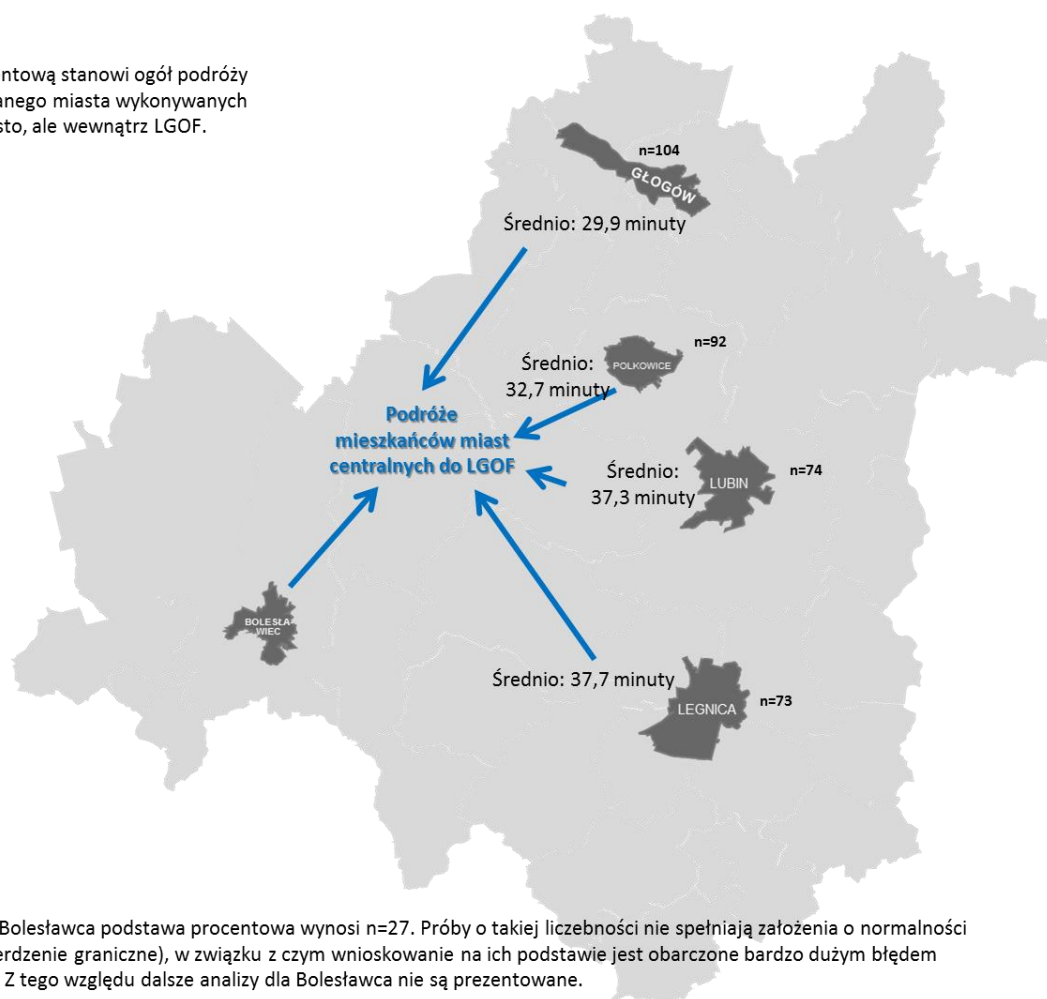
Podstawę procentową stanowi ogół podróży mieszkańców danego miasta wykonywanych poza swoje miasto, ale wewnątrz LGOF.



MOTYWACJE PODRÓŻY ZEWNĘTRZNYCH MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF

Legenda:

Podstawę procentową stanowi ogół podróży mieszkańców danego miasta wykonywanych poza swoje miasto, ale wewnątrz LGOF.

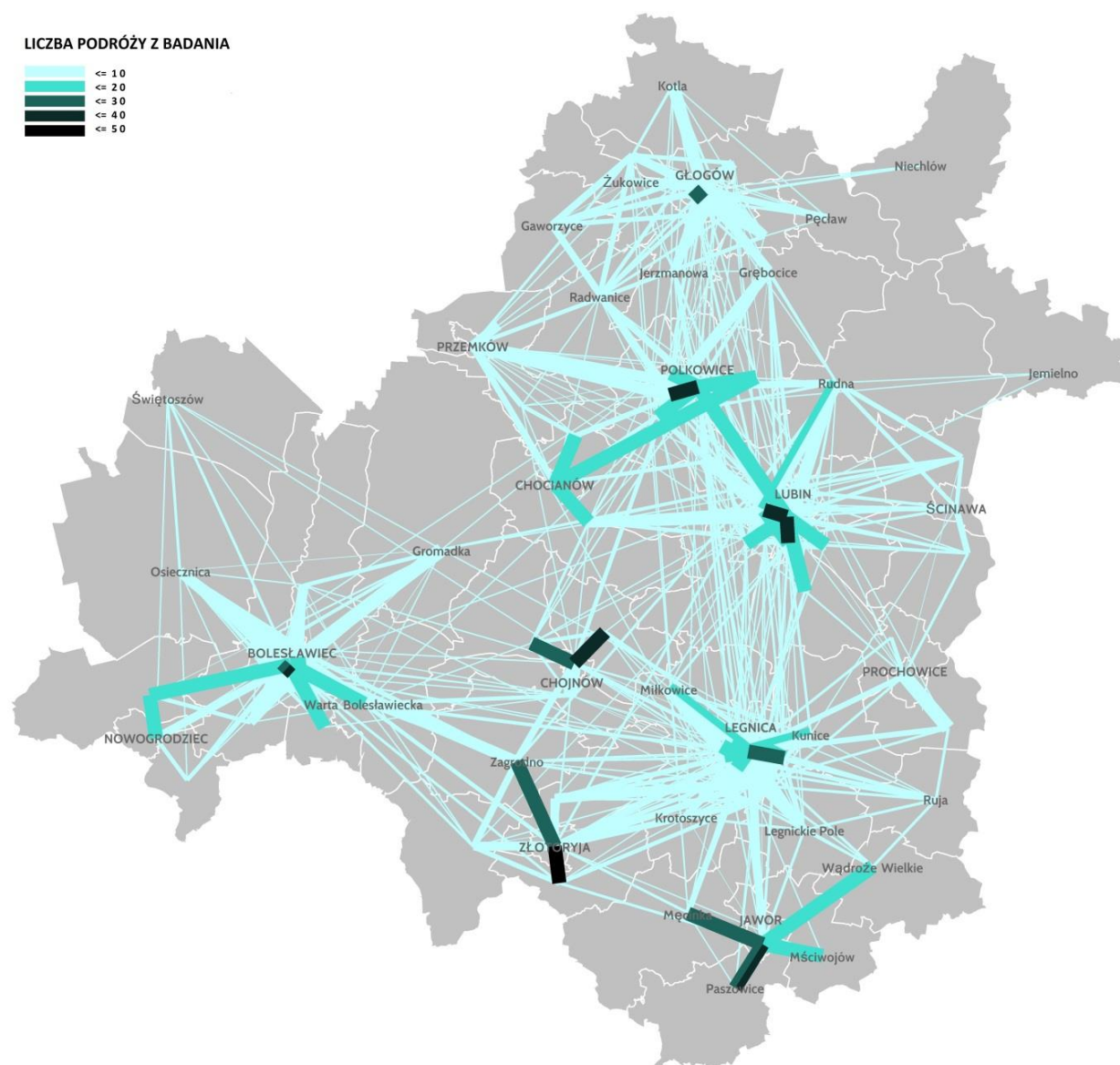


*w przypadku Bolesławca podstawa procentowa wynosi n=27. Próby o takiej liczbie nie spełniają założenia o normalności (centralne twierdzenie graniczne), w związku z czym wnioskowanie na ich podstawie jest obciążone bardzo dużym błędem statystycznym. Z tego względu dalsze analizy dla Bolesławca nie są prezentowane.

ŚREDNI CZAS PODRÓŻY [MIN.] MIESZKAŃCÓW MIAST CENTRALNYCH NA POZOSTAŁY OBSZAR LGOF

6.4.3. Wieżby ruchu

Wieżba ruchu przedstawia bezpośrednie połączenia źródeł i celów podróży na obszarach objętych badaniem, czy analizą. W przypadku LGOF, wieżba ruchu obrazująca podróże wykonywane przez respondentów badania zachowań komunikacyjnych, podzielona została na podróże wewnętrzne i zewnętrzne (źródłowe).

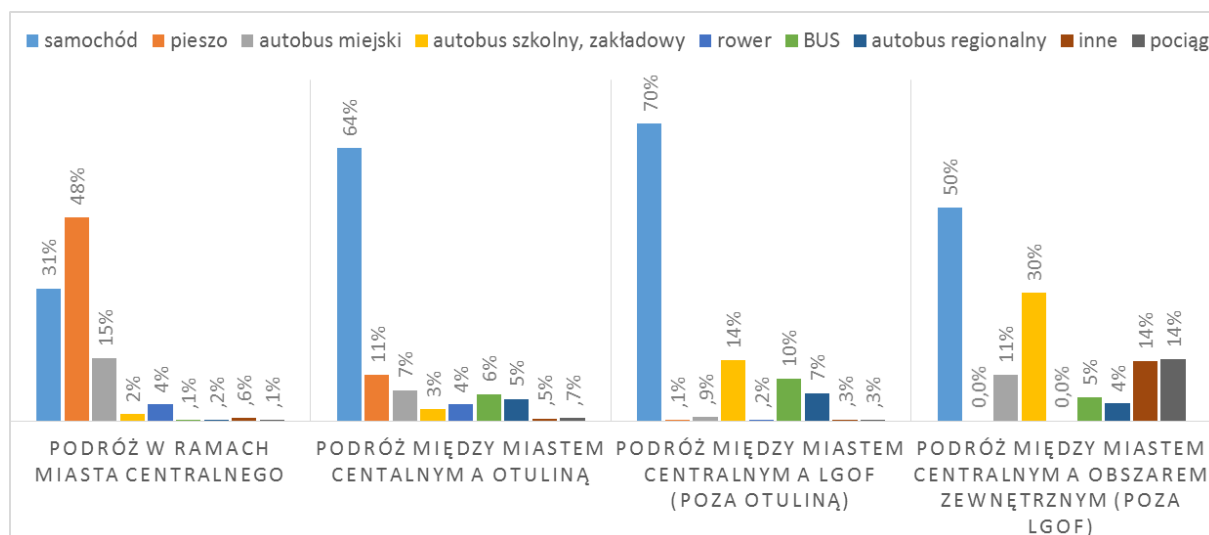


WIEŻBA RUCHU WEWNĘTRZNEGO ANKIETOWANYCH MIESZKAŃCÓW LGOF

Wieżba ruchu wewnętrznego pokazuje, iż najwięcej podróży tego rodzaju jest realizowanych między gminami znajdującymi się wokół danego miasta a tymże miastem. Największe ciążenie wykazuje tutaj Legnica. Analizując

7. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1. Wybór środka transportu a długość podróży



ŚRODKI TRANSPORTU W REALIZACJI PODRÓŻY WG OBSZARÓW

Mieszkańcy LGOF wybierają różne środki transportu w zależności od odległości, jaką zamierzają pokonać. W poniższych punktach przybliżono udział poszczególnych środków transportu w zależności, czy podróże wykonywano w obrębie miast centralnych, między miastami a sąsiadującymi gminami lub obszarem położonym dalej – ale wciąż w granicach LGOF.

7.1.1. Podróże w granicach miasta

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, podróże wykonywane w granicach miasta centralnego, odbywane są najczęściej pieszo (48%). Mówimy tutaj o wszystkich podróżach wykonywanych przynajmniej na odległość 250 m. Wśród tych podróży najczęstszą motywacją jest robienie zakupów lub korzystanie usług.

Mieszkańcy głównych ośrodków miejskich często wybierają rower do przemieszczania się w granicach miasta – 4% wszystkich podróży.

Niemal co trzecia podróż w mieście, wykonywana jest samochodem (31%) i zwykle odbywana jest przez kierowcę samochodu w pojedynkę, bez innych pasażerów.

Tylko 15% podróży w mieście, badani decydują się odbyć autobusem miejskim.

7.1.2. Podróże między miastem centralnym a gminami graniczącymi (otulina)

Miasta centralne charakteryzują się różnym stopniem powiązań z rejonem. Podróże realizowane pomiędzy tymi miastami a graniczącymi z nimi gminami, rzadko przekraczają 15 km, a niejednokrotnie są podróżami wykonywanymi na niewielkie odległości – co sugeruje 15% udział podróży pieszych i rowerowych.

Pomimo tego, mieszkańcy zwykle wybierają podróż samochodem osobowym (64%) i zwykle wiąże się ona z dojazdem do/z pracy lub nieco rzadziej – z zakupami lub usługami. Z transportu zbiorowego korzysta się rzadziej i jest to zazwyczaj autobus miejski (7% podróży), BUS prywatnego przewoźnika (6%) lub autobus regionalny (5%).

Dla lepszego zobrazowania tego jaką rzeczywistość rolę odgrywa transport zbiorowy, warto przyjrzeć się bliżej wszystkim podróżom wykonanym inaczej niż pieszo (czyli z wyłączeniem tych najkrótszych). Z tego punktu widzenia, wszystkie podróże „niepiesze”, realizowane między miastami centralnymi a otaczającymi je gminami (otulina) charakteryzują się silną dominacją transportu indywidualnego.

Taki wynik wytłumaczyć można kilkoma zjawiskami. Pierwszym z nich, który warto przywołać, jest wyższy współczynnik motoryzacji na wsiach (liczony jako udział gospodarstw posiadających samochód osobowy w dyspozycji), których mieszkańcy generują większość podróży między miastami centralnymi a okalającymi je gminami. Nie bez znaczenia pozostaje z pewnością również szeroko rozumiana dostępność transportu zbiorowego – a więc lokalizacja przystanków oraz wszystkie podstawowe elementy oferty przewozowej takie jak: częstotliwość, punktualność, gwarancja czy też komfort.

Dodatkowe światło na ten aspekt rzucają wyniki badań¹ jakościowych poświęconych podobnej tematyce, przeprowadzonych wśród mieszkańców woj. małopolskiego dojeżdżających do większych miast z innych gmin i powiatów. Autorzy przedstawili w raporcie ogólny wniosek, zauważając że „przy wyborze środka transportu na potrzeby koniecznych/codziennych podróży respondenci kierują się głównie czasem dojazdu i punktualnością oraz gwarancją, że dany środek na pewno dowiezie ich do miejsca pracy (na pewno przyjedzie, na pewno dojedzie na czas).”

7.1.3. Podróże między miastami centralnymi a LGOF (poza otuliną)

W dłuższych podróżach, realizowanych między miastami centralnymi a dalszymi gminami z obszaru LGOF (nieprzylegającymi do tych miast), silnie akcentuje się dominacja transportu indywidualnego (70%). Znaczenia nabierają również przewozy autobusami zakładowymi i szkolnymi (14%). Jak się okazuje, w takich podróżach większą rolę odgrywają przewoźnicy prywatni, oferujący transport mniejszymi busami, w porównaniu do regionalnych połączeń autobusowych (głównie PKSy).

Podobnie jak w przypadku podróży realizowanych między miastami centralnymi a otuliną tak i w tym przypadku, większość z nich (74%) realizowana jest przez mieszkańców spoza głównych ośrodków miejskich.

Bardzo niewielu ankietowanych korzystało z transportu kolejowego w podróżach realizowanych między głównymi ośrodkami miejskimi a pozostałym obszarem LGOF (do 1%). W związku z tak małą liczbą respondentów – nie można przeprowadzić ich głębszej charakterystyki.

¹ Szarata A. z zespołem, Opracowanie metodyki tworzenia planu transportu publicznego dla województwa małopolskiego, Zadanie 1 – Przeprowadzenie i przetworzenie badań ankietowych mieszkańców województwa dotyczących zachowań komunikacyjnych. Materiały niepublikowane, Konsorcjum naukowo-badawcze: Politechnika Krakowska, PBS, Jan Friedberg, Ekkom, IMS, Kraków, 2012.

7.1.4. Podróże między miastami centralnymi a obszarem poza LGOF

Udział podróży realizowanych samochodem jest w tym przypadku najniższy i wynosi 50%. Druga połowa mieszkańców miast centralnych podróżujących poza LGOF najczęściej korzysta z komunikacji zakładowej (30%). W przypadku tych najdalszych podróży pojawiają się osoby wybierające kolej (14% podróży). Komunikacja autobusowa łącznie wykorzystywana jest do odbywania 9% podróży poza LGOF (w tym 5% busy i 4% autobusy regionalne).

7.2. **Z czym wiąże się wybór środka transportu**

Na podstawie zebranych danych, postarano się odpowiedzieć na pytanie co decyduje o wyborze środka transportu, pomijając podróże piesze? W tym celu, wykonano analizę korelacji, która co prawda nie wskazuje jednoznacznie przyczyn podejmowanych decyzji, pozwala jednak na poznanie związków pomiędzy wyborem środka transportu a różnymi czynnikami, które mogą potencjalnie determinować zachowania podróżnych. Ponadto można z dużą pewnością powiedzieć, że wybór środka transportu, w sytuacji posiadania alternatywy, jest wynikiem świadomej decyzji i jest warunkowany takimi czynnikami społeczno-psychologicznymi oraz związanymi z samą podróżą: cel podróży, odległość.

Zważywszy na to, że posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie zaburzałoby typowe analizy korelacji, zastosowano współczynnik korelacji cząstkowych rho Spearmana, który umożliwia ocenę siły związku dwóch cech, eliminując wpływ trzeciej cechy – jaką jest właśnie posiadanie samochodu.

7.2.1. Wiek podróżnego

Z analiz wynika, że wiek podróżnych ma pewien związek z wyborem środka podróży pomiędzy samochodem a transportem zbiorowym, jeśli abstrahować od posiadania samochodu w gospodarstwie domowym. Umiarkowanie słaba korelacja pojawia się w przypadku podróży między miastami centralnymi a ich otuliną oraz pozostałym obszarem LGOF. Wynika z niej, że częściej z transportu zbiorowego korzystają osoby młodsze ($r=0,23-0,28$). W miastach ta zależność jest bardzo słaba.

7.2.2. Płeć podróżnego

Analizy nie wykazały istotnego związku płci podróżnego z wyborem pomiędzy samochodem a transportem zbiorowym.

7.2.3. Wielkość gospodarstwa domowego

Podróżni pochodzący z liczniejszych gospodarstw domowych nieco częściej wybiorą komunikację zbiorową do odbywania podróży – niezależnie od odległości. Współczynnik korelacji wskazuje na niską zależność ($r=0,2$), która jest nieco wyższa w przypadku podróży między miastami centralnymi a otuliną ($r=0,26$).

7.2.4. Motywacja podróży

Najpowszechniejsze motywacje podróży związane są z pracą, nauką oraz zakupami i usługami. Jak się okazuje, najsilniejszy związek z wyborem transportu zbiorowego ma motywacja podróży związana z nauką. W przypadku podróży wewnątrz miast centralnych związek ten jest słaby, aczkolwiek istotny ($r=0,27$), podczas gdy najsilniejsza zależność pojawia się w podróżach między miastami centralnymi a okalającymi je gminami ($r=0,46$). W ostatnim przypadku można powiedzieć, że fakt podróży w celu związanym z nauką, w znaczącym stopniu wiąże się z wyborem transportu zbiorowego do jej wykonania.

Podróżowanie w celach zakupów czy skorzystania z usług na dalsze odległości (miasto-LGOF oraz miasto-gminy ościenne), wykazuje słabą korelację ($r=0,2$) z wyborem samochodu - jako środka transportu.

7.3. **Rower jako środek transportu**

Odnotowany odsetek podróży wykonywanych rowerem przez mieszkańców 5 miast centralnych (4%) należy uznać za wysoki na tle badań z innych, dużych miast (KBR Gdańsk 2009² – dla mieszkańców Gdańska udział podróży rowerem wyniósł 2%, KBR Kraków 2013 – 1% dla mieszkańców Krakowa i 3% dla mieszkańców gmin ościennych tworzących Aglomerację Krakowską).

Przypuszcza się, iż mieszkańcy mniejszych miejscowości, mający relatywnie krótsze dystanse do przejechania, chętniej wybierają rower niż mieszkańcy dużych miast. Niestety brak analogicznych badań wykonanych w miejscowościach tej wielkości utrudnia wskazanie adekwatnego odniesienia. Trudno rozstrzygnąć, czy w małych i średnich miejscowościach tkwi naturalny potencjał dla rozwoju ruchu rowerowego, czy jest on wynikiem słabszej oferty publicznego transportu zbiorowego.

Warto przy tym dodać, że warunki pogodowe w trakcie badania były dobre i z pewnością przyczyniły się do częstego sięgania po ten środek transportu (aczkolwiek przywoływane badania prowadzone były w porównywalnych okresach).

7.3.1. Motywacje podróży rowerem

Przeprowadzone badanie wskazuje na to, że rower w miastach centralnych wykorzystywany jest bardzo często do podróży nieobligatoryjnych – podróże związane z rekreacją, wypoczynkiem, odwiedzinami znajomych to blisko połowa z nich (45%). Nie są to jednak wyłącznie rekreacyjne przejażdżki rowerem – zawsze wiązały się one z dojazdem do jakiegoś celu podróży i spędzenia tam określonego czasu.

Często mieszkańcy miast wybierali rower aby dojechać do sklepu, urzędu lub skorzystać z innych usług – takich podróży było 35% spośród wszystkich wykonanych rowerem.

Trzecią grupę stanowią osoby pracujące, które wybrały rower aby dojechać nim do pracy – generują one przeciętnie w ciągu tygodnia 22% podróży rowerowych.

² Kompleksowe Badania Ruchu Gdańsk 2009. Biuro Rozwoju Gdańska 2009. Materiały niepublikowane.

Spośród wszystkich podróży rowerowych tylko 5% wykonywanych jest w celach związanych z nauką. Warto tu nadmienić, że nie odnotowano w badaniu żadnego ucznia w wieku 12-17 lat, wykorzystującego rower do podróży do szkoły, co może mieć związek z bliską lokalizacją szkół.

Powyższe wartości nie sumują się do 100%, gdyż część podróży wiązała się z dwoma z wymienionych kategorii motywacji.

7.3.2. Kto korzysta z roweru w podróżach w miastach?

Przeciętny wiek osób korzystających z roweru w podróżach po mieście, jest blisko o 9 lat wyższy, w porównaniu do podróżujących innymi środkami transportu, w tym pieszo i wynosi 51 lat.

Połowę podróży rowerowych generują osoby w wieku 55 lat i więcej, podczas gdy podróże piesze i innymi środkami transportu generowane przez te osoby stanowią 30% podróży.

Nieco częściej rowerem podróżują mężczyźni, w porównaniu do pozostałych środków transportu (57% vs. 43%). Okazuje się, że osoby posiadające prawo jazdy równie chętnie korzystają z roweru jak i z innych środków transportu. Natomiast już fakt posiadania do dyspozycji samochodu w gospodarstwie ma w tym kontekście znaczenie, gdyż częściej podróżują rowerem osoby, które nie mają w gospodarstwie domowym samochodu (53%).

7.4. **Preferencje wyboru środków transportu w świetle innych badań**

Przegląd wyników innych badań o podobnej tematyce oraz obserwacje trendów zachowań transportowych mieszkańców na przestrzeni czasu, dają podstawy by sądzić, iż zmiana przyzwyczajeń kierowców w kierunku częstszego korzystania z transportu zbiorowego, jest zadaniem bardzo trudnym. Wiele wskazuje na to, że realne skutki może przynieść jedynie spójny program skoordynowanych działań, które z jednej strony poprawią odczuwalny komfort i poczucie pewności użytkowników transportu zbiorowego, z drugiej zaś będą zwiększały jego przewagę nad transportem indywidualnym. To ostatnie działanie może polegać na uspokojeniu ruchu samochodów w mieście, wprowadzeniu ograniczeń w parkowaniu w centrach, wydzieleniu BUS-pasów czy wprowadzeniu innych priorytetów dla ruchu pojazdów transportu zbiorowego.

Wg autorów raportu³ głównym powodem opisanych trudności jest brak odczuwalnej potrzeby do zmiany zachowań przez kierowców: „badani nie widzą wystarczająco dobrego powodu, by zmienić swoje zachowanie. Co więcej – żadne argumenty na razie nie są w stanie ich przekonać do trwałej zmiany zachowań – natomiast badani pozostają dość otwarci na opcje alternatywne potrzebne w razie konieczności”.

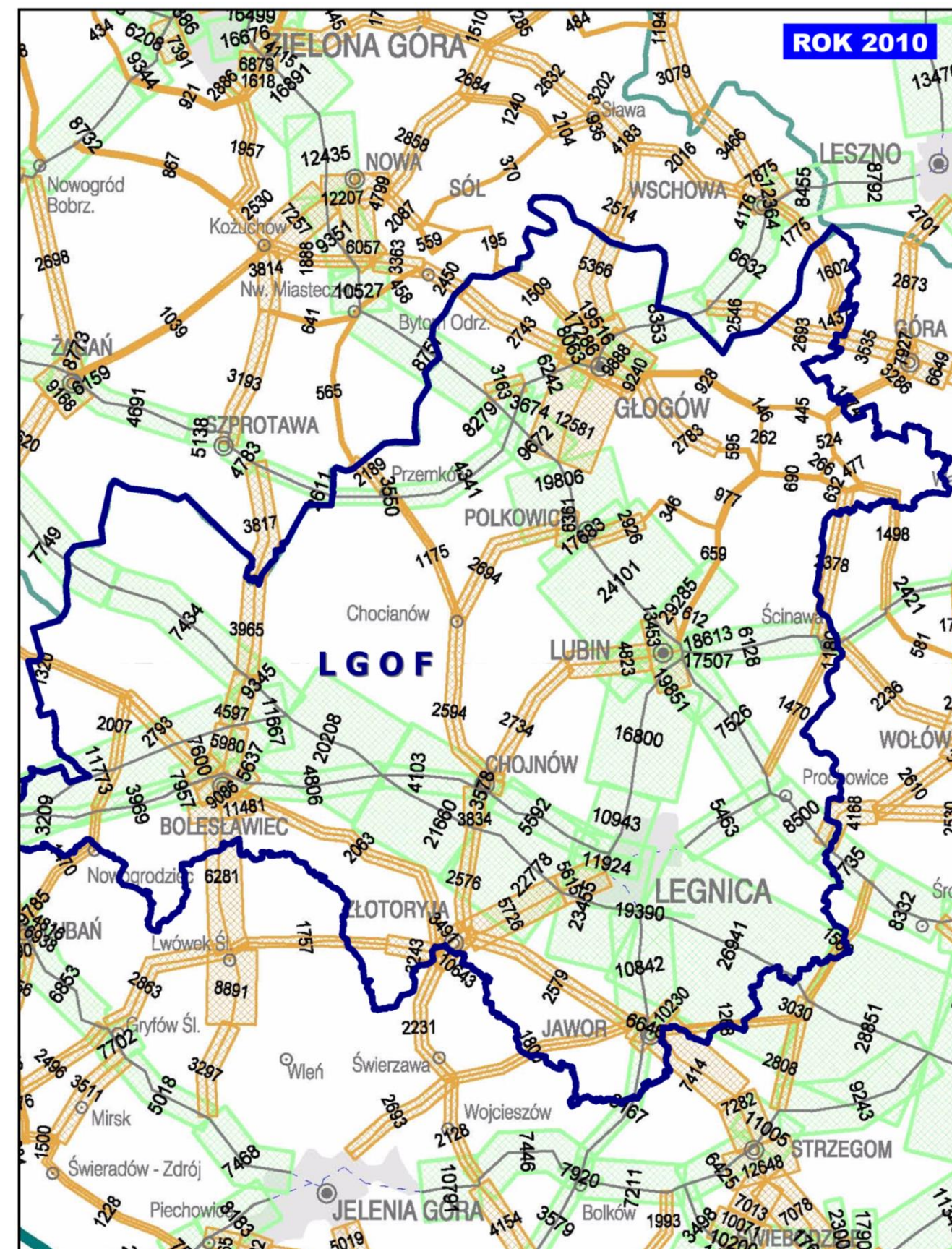
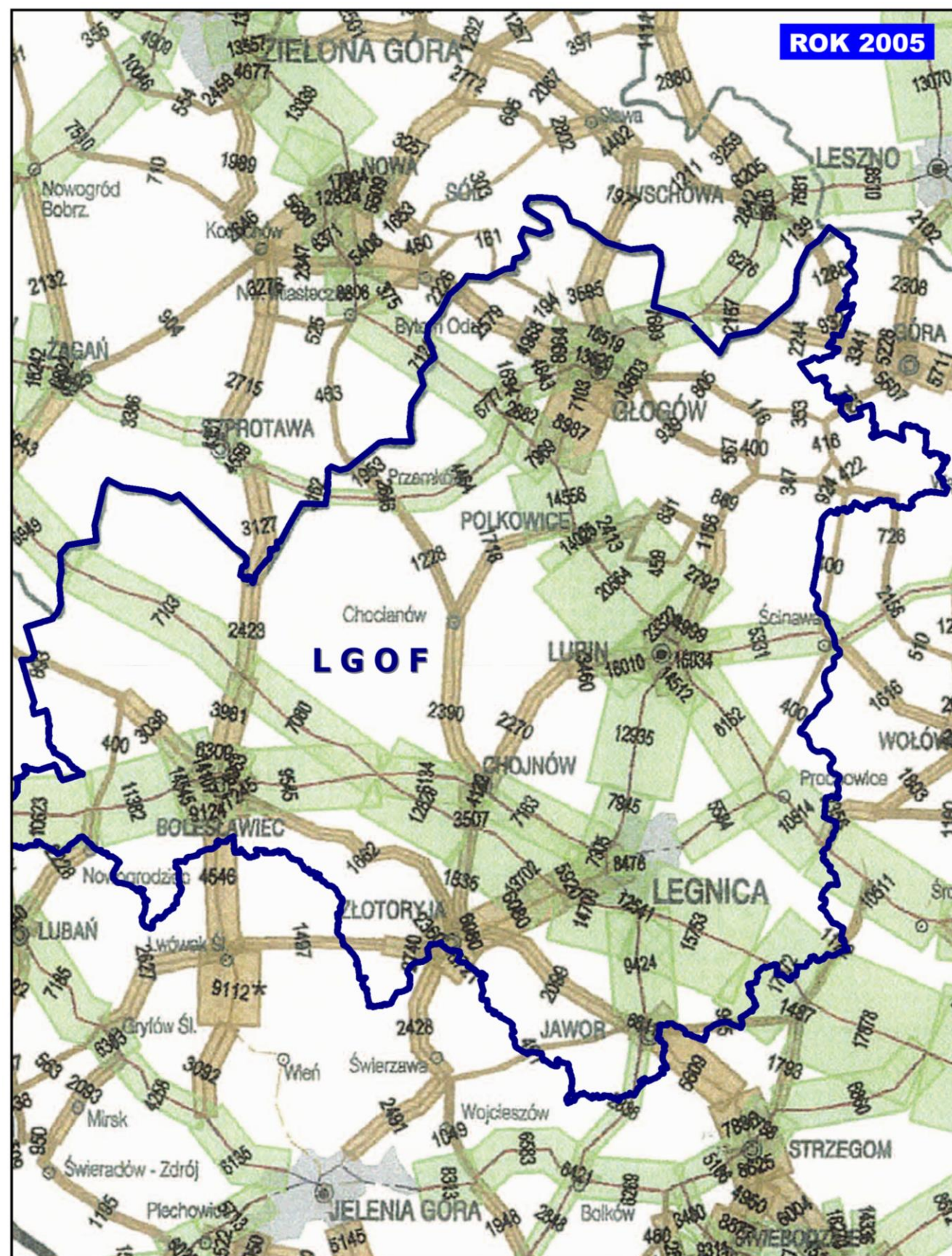
³ Szarata A. z zespołem, Opracowanie metodyki tworzenia planu transportu publicznego dla województwa małopolskiego, Zadanie 1 – Przeprowadzenie i przetworzenie badań ankietowych mieszkańców województwa dotyczących zachowań komunikacyjnych. Materiały niepublikowane, Konsorcjum naukowo-badawcze: Politechnika Krakowska, PBS, Jan Friedberg, Ekkom, IMS, Kraków, 2012.

Najczęściej wymieniane bariery, których usunięcie mogłoby rozbudzić potencjalny popyt kierowców na przewozy transportem zbiorowym to:

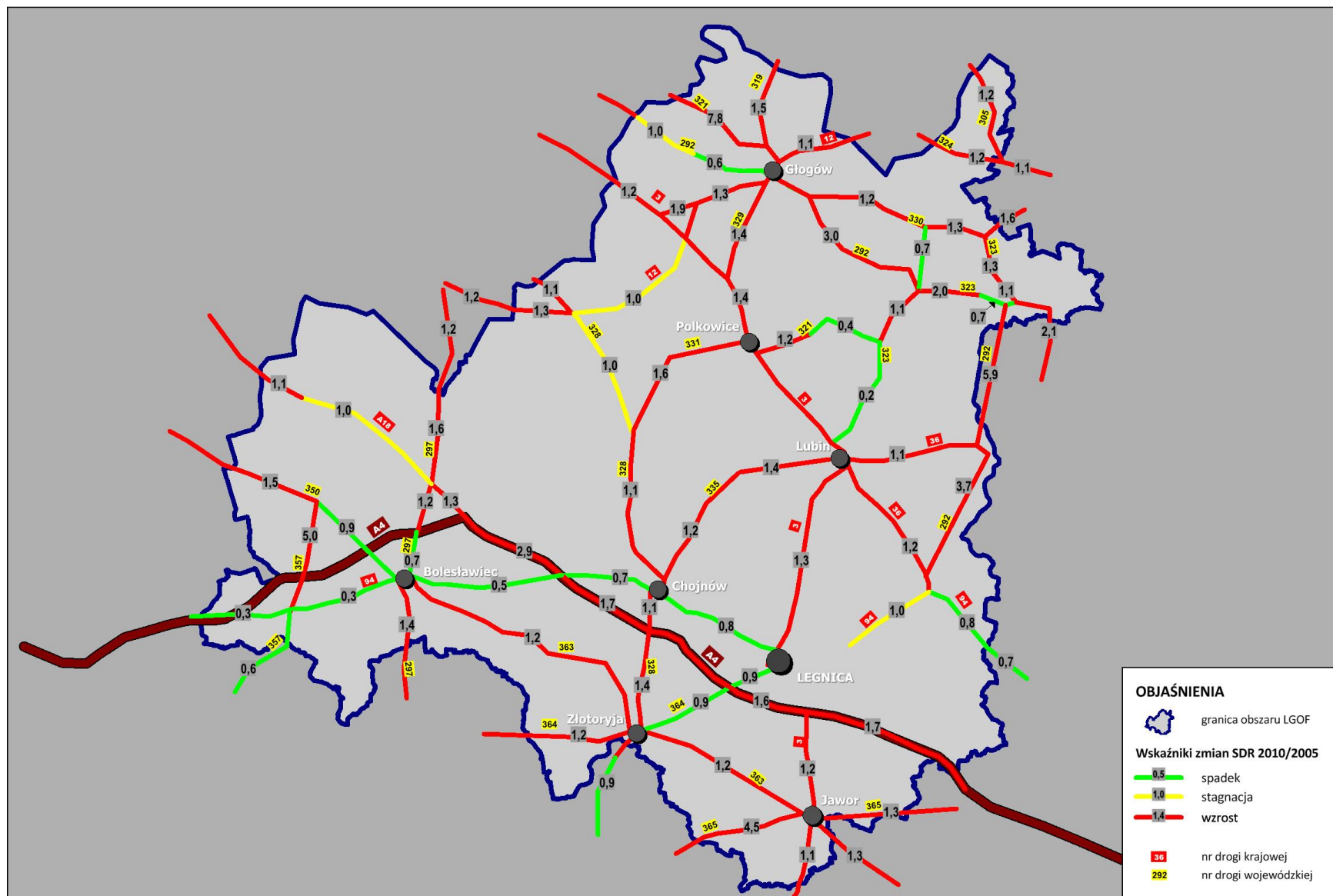
- **brak gwarancji dotarcia na czas w miejsce docelowe** (szczególnie istotny dla dojeżdżających do pracy) spowodowany przekonaniem o opóźnieniach (pociągi) oraz mało funkcjonalnym rozkładem jazdy i brakiem gwarancji przyjazdu środka TZ (ryzyko, że bus lub autobus nie przyjedzie wcale),
- **przekonanie o niewystarczającym komforcie podróży** – rozumianym jako konieczność zadania sobie większego trudu by dotrzeć na przystanek lub dworzec, konieczność zakupu biletu (uciążliwość, kolejki, strata czasu), konieczność podróżowania z innymi pasażerami (tłok, nieprzyjemne zapachy).

Jednocześnie odnotowano kilka rozwiązań usprawniających transport zbiorowy, zgłaszanych spontanicznie przez badanych, którzy na co dzień wybierają do podróży samochód: park&ride, centralny rozkład jazdy, nowoczesne węzły przesiadkowe. Jednak jednocześnie ci sami uczestnicy badania byli sceptyczni co do tego, czy realizacja tych postulatów mogłaby faktycznie wpłynąć na ich przyszłe zachowania.

**ANALIZA ZMIAN NATĘŻENIA RUCH KOŁOWEGO NA PODSTAWIE
WYNIKÓW GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR)
Z 2005 ORAZ 2010 ROKU**



ŚREDNI RUCH DOBOWY (SDR) [P/dobę] NA DROGACH KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH LGOF W 2005 ORAZ 2010 ROKU

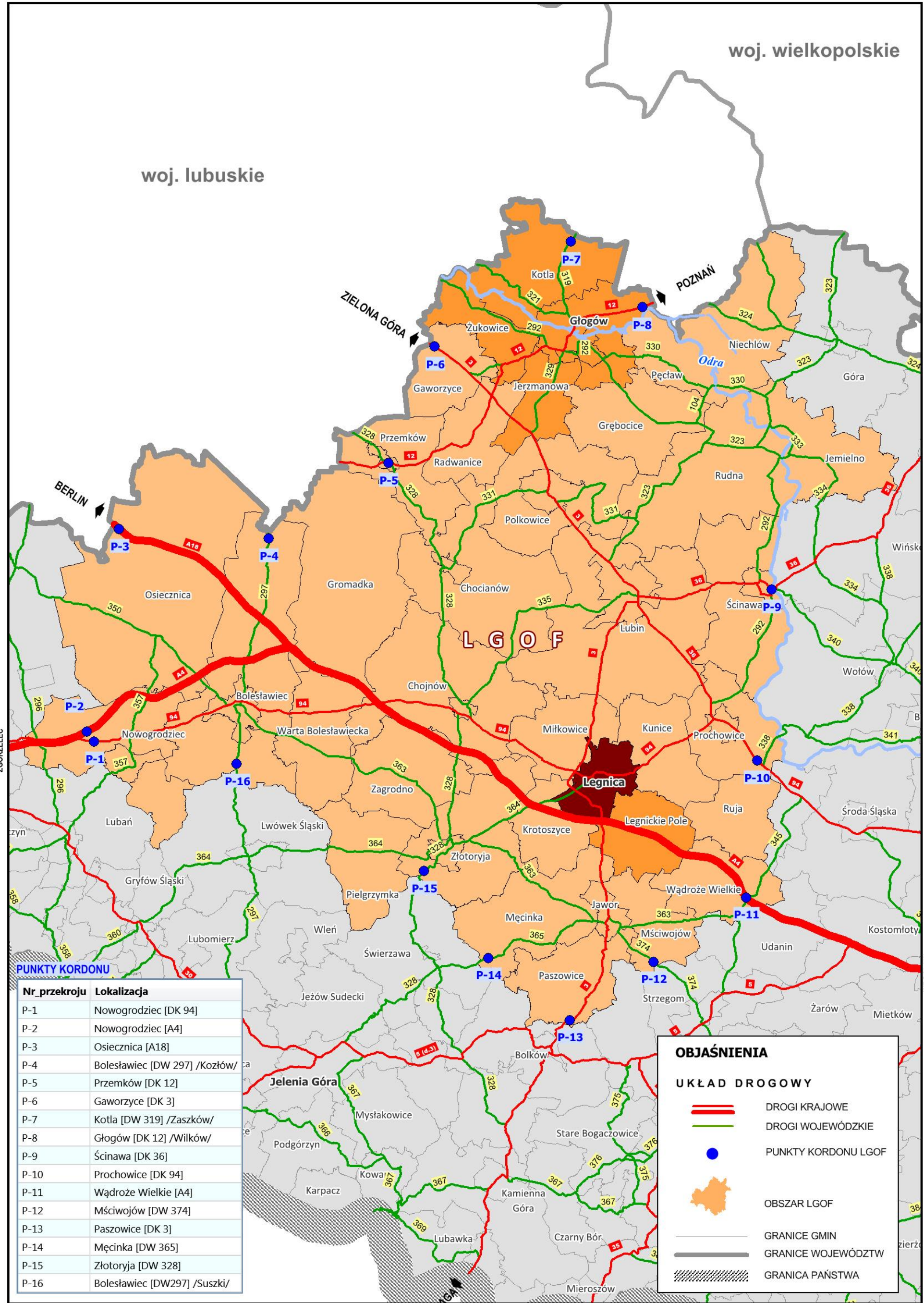


WSKAŹ ZMIAN SDR 2010/2005

POMIARY KOMUNIKACJI INDYWIDUALNEJ

POMIARY KORDONOWE W LGOF

REALIZACJA: 21.05.2014 R. (ŚRODA) W GODZ. 13.00 – 17.00 (4 GODZ.)



LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LGOF

KORDON LGOF**ZESTAWIENIE WYNIKÓW POMIARU RUCHU W GODZINIE SZCZYTU**

[bez motocykli, rowerów, ciągn. roln.]

- P-1 Nowogrodziec [DK 94]
- P-2 Nowogrodziec [A 4]
- P-3 Osiecznica [A 18]
- P-4 Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/
- P-5 Przemków [DK 12]
- P-6 Gaworzyce [DK 3]
- P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
- P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/
- P-9 Ścinawa [DK 36]
- P-10 Prochowice [DK 94]
- P-11 Wądroże Wielkie [A 4]
- P-12 Mściwojów [DW 374]
- P-13 Paszowice [DK 3]
- P-14 Męcinka [DW 365]
- P-15 Złotoryja [DW 328]
- P-16 Bolesławiec [DW 297] /Suszki/

Punkt	Godz. szczytu	<u>w godzinie szczytu przekroju</u>					<u>w godzinie szczytu układu</u>					<u>13:00-17:00</u>	
		suma	wlot		wylot		suma	15:00 – 16:00		wylot		<u>sam.cieżarowe</u>	
			p.u.	p.rz.	p.u.	p.rz.		p.u.	p.rz.	p.u.	p.rz.	<u>ciężkie</u>	wlot wylot
P-1	13:30 – 14:30	379	214	163	165	133	327	167	130	160	121	107	84
P-2	14:25 – 15:25	1550	850	571	700	438	1473	815	585	658	424	656	650
P-3	15:05 – 16:05	852	334	217	518	308	849	341	219	508	299	310	474
P-4	14:45 – 15:45	392	202	122	190	128	375	194	123	181	124	163	135
P-5	13:55 – 14:55	643	304	238	339	278	541	282	240	259	217	111	104
P-6	15:10 – 16:10	983	478	349	505	350	972	476	351	496	344	308	342
P-7	15:35 – 16:35	330	115	112	215	210	306	120	113	186	177	13	12
P-8	16:00 – 17:00	838	331	264	507	413	799	354	267	445	350	206	210
P-9	15:00 – 16:00	511	206	189	305	282	511	206	189	305	282	35	29
P-10	13:05 – 14:05	1033	500	363	533	386	977	486	367	491	383	296	273
P-11	15:05 – 16:05	2877	1364	935	1513	1098	2874	1364	928	1510	1108	1072	1020
P-12	14:15 – 15:15	585	331	272	254	212	545	298	256	247	207	111	107
P-13	15:15 – 16:15	204	101	84	103	96	198	98	81	100	90	39	25
P-14	13:30 – 14:30	38	24	22	14	13	19	11	11	8	8	2	0
P-15	13:40 – 14:40	373	188	176	185	169	328	145	131	183	172	19	24
P-16	14:45 – 15:45	385	173	160	212	199	369	169	160	200	191	18	16
15:00 – 16:00		11973	11463 co stanowi 95,74 %										

wlot – pojazdy wjeżdżające do obszaru objętego pomiarem kordonowym

wylot – pojazdy wyjeżdżające z obszaru objętego pomiarem kordonowym

p.u. - pojazdy umowne

p.rz. - pojazdy rzeczywiste

KORDON LGOF**ZESTAWIENIE UDZIAŁU TRANZYTU W OGÓLNYM NATĘŻENIU RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH**

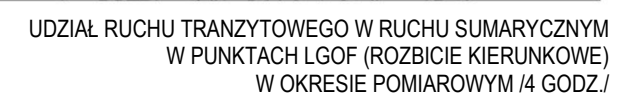
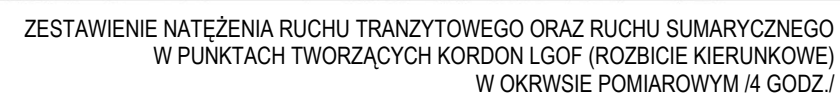
Dla okresu pomiarowego 13:00–17:00 w pojazdach rzeczywistych [bez motocykli, rowerów, ciągn. roln.]

Punkt	Wlot			Wylot			Ogółem		
		tranzyt			tranzyt			tranzyt	
P-1 Nowogrodzice [DK 94]	537	77	14.3 %	442	53	12.0 %	979	130	13.3 %
P-2 Nowogrodzice [A 4]	2162	1413	65.4 %	1744	1070	61.4 %	3906	2483	63.6 %
P-3 Osiecznica [A 18]	847	399	47.1 %	1033	697	67.5 %	1880	1096	58.3 %
P-4 Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/	500	316	63.2 %	465	267	57.4 %	965	583	60.4 %
P-5 Przenków [DK 12]	871	162	18.6 %	886	150	16.9 %	1757	312	17.8 %
P-6 Gaworzyce [DK 3]	1336	648	48.5 %	1292	648	50.2 %	2628	1296	49.3 %
P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/	416	39	9.4 %	660	67	10.2 %	1076	106	9.9 %
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/	1006	253	25.1 %	1361	245	18.0 %	2367	498	21.0 %
P-9 Ścinawa [DK 36]	733	88	12.0 %	962	128	13.3 %	1695	216	12.7 %
P-10 Prochowice [DK 94]	1401	442	31.5 %	1522	405	26.6 %	2923	847	29.0 %
P-11 Wądroże Wielkie [A 4]	3592	1796	50.0 %	4197	1909	45.5 %	7789	3705	47.6 %
P-12 Mściwojów [DW 374]	942	143	15.2 %	803	119	14.8 %	1745	262	15.0 %
P-13 Paszowice [DK 3]	303	65	21.5 %	301	38	12.6 %	604	103	17.1 %
P-14 Męcinka [DW 365]	58	2	3.4 %	44	4	9.1 %	102	6	5.9 %
P-15 Złotoryja [DW 328]	563	62	11.0 %	631	80	12.7 %	1194	142	11.9 %
P-16 Bolesławiec [DW 297] /Suszki/	579	77	13.3 %	649	102	15.7 %	1228	179	14.6 %

Wlot – pojazdy wjeżdżające do obszaru objętego pomiarem kordonowym

Wylot – pojazdy wyjeżdżające z obszaru objętego pomiarem kordonowym

tranzyt – ilość pojazdów wjeżdżających na przekroju i wyjeżdżających innymi przekrojami



KORDON LGOF**MACIERZ TRANZYTU DLA OKRESU POMIAROWEGO: 13:00 - 17:00**

[bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

Macierz tranzytu ogółem w pojazdach rzeczywistych

Wlot/Wylot	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13	P-14	P-15	P-16	Razem wlot
P-1		5	0	26	0	0	0	1	4	5	25	3	0	0	0	8	77
P-2	1		16	164	0	3	1	9	23	10	1144	26	3	0	5	8	1413
P-3	1	0		0	0	0	0	0	2	3	369	10	4	0	3	7	399
P-4	14	143	7		1	0	0	1	0	3	73	4	0	0	4	66	316
P-5	0	0	0	1		15	14	98	11	17	6	0	0	0	0	0	162
P-6	0	5	0	0	3		9	72	25	299	202	16	8	0	9	0	648
P-7	0	0	0	0	4	5		18	2	7	3	0	0	0	0	0	39
P-8	0	4	0	0	118	75	18		5	13	1	9	3	0	5	2	253
P-9	0	16	1	0	3	23	0	3		20	10	0	7	0	5	0	88
P-10	3	14	9	0	14	303	16	18	38		13	8	4	0	2	0	442
P-11	25	849	618	25	3	175	3	4	6	14		20	5	4	38	7	1796
P-12	1	28	25	5	0	21	6	13	1	9	21		2	0	7	4	143
P-13	0	3	7	0	0	18	0	5	4	4	12	11		0	1	0	65
P-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		1	0	2
P-15	0	0	6	4	4	10	0	3	6	1	16	10	2	0		0	62
P-16	8	3	8	42	0	0	0	0	1	0	14	1	0	0	0		77
Razem wylot	53	1070	697	267	150	648	67	245	128	405	1909	119	38	4	80	102	5982

Macierz tranzytu autobusów i samochodów ciężarowych ogółem

Wlot/Wylot	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13	P-14	P-15	P-16	Razem wlot
P-1		0	0	19	0	0	0	1	3	1	16	2	0	0	0	1	43
P-2	0		12	63	0	0	0	4	4	6	362	9	0	0	0	1	461
P-3	0	0		0	0	0	0	0	0	0	160	5	0	0	0	1	166
P-4	10	75	4		0	0	0	1	0	0	5	3	0	0	0	7	105
P-5	0	0	0	0		2	3	59	1	6	0	0	0	0	0	0	71
P-6	0	5	0	0	0		0	17	5	117	61	6	1	0	2	0	214
P-7	0	0	0	0	1	3		1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
P-8	0	2	0	0	70	31	0		1	1	0	4	1	0	0	0	110
P-9	0	2	0	0	3	5	0	0		3	3	0	0	0	0	0	16
P-10	3	6	9	0	5	170	1	6	4		2	3	0	0	0	0	209
P-11	17	328	322	7	0	44	0	0	1	0		9	1	0	1	1	731
P-12	1	11	9	4	0	13	0	6	0	0	4		0	0	0	0	48
P-13	0	0	1	0	0	8	0	4	0	4	1	1		0	0	0	19
P-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0
P-15	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0		0	6
P-16	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0		7
Razem wylot	32	429	357	99	79	278	4	99	19	138	616	44	3	0	3	11	2211

P-1 Nowogrodziec [DK 94]

P-2 Nowogrodziec [A 4]

P-3 Osiecznica [A 18]

P-4 Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/

P-5 Przemków [DK 12]

P-6 Gaworzyce [DK 3]

P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/

P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/

P-9 Ścinawa [DK 36]

P-10 Prochowice [DK 94]

P-11 Wądroże Wielkie [A 4]

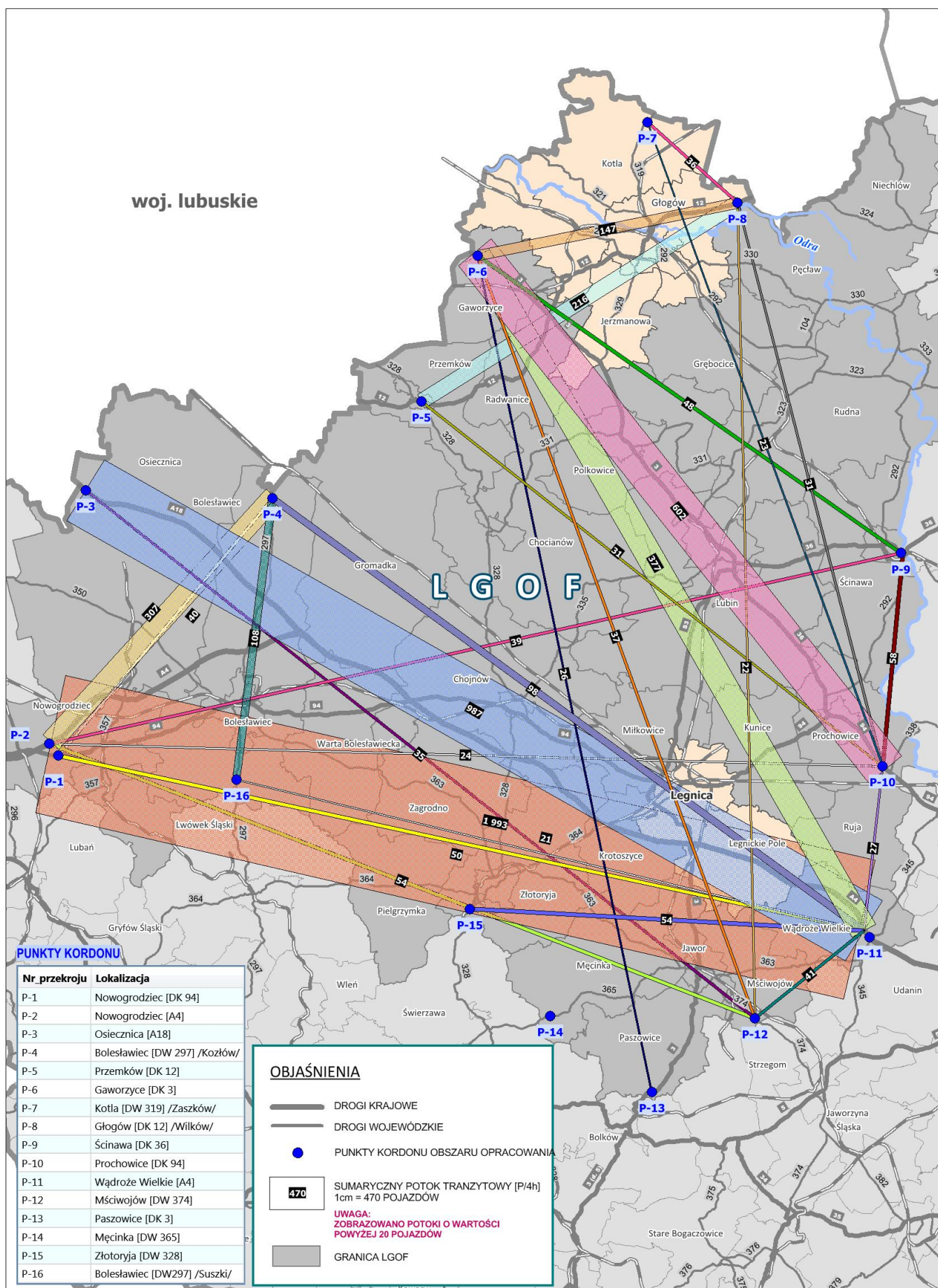
P-12 Mściwojów [DW 374]

P-13 Paszowice [DK 3]

P-14 Męcinka [DW 365]

P-15 Złotoryja [DW 328]

P-16 Bolesławiec [DW 297] /Suszki/



KORDON LGOF**SZCZYTOWE (maksymalne) GODZINOWE WARTOŚCI TRANZYTU**

[bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

Macierz ogółem w pojazdach rzeczywistych

Wlot/Wylot	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13	P-14	P-15	P-16	Razem wlot
P-1		3	0	14	0	0	0	1	4	3	18	3	0	0	0	7	53
P-2	1		9	69	0	3	1	8	13	9	434	17	3	0	4	6	577
P-3	1	0		0	0	0	0	0	2	1	170	9	4	0	3	5	195
P-4	9	64	6		1	0	0	1	0	1	41	4	0	0	4	32	163
P-5	0	0	0	1		12	10	63	8	13	4	0	0	0	0	0	111
P-6	0	5	0	0	3		6	44	18	159	99	14	7	0	9	0	364
P-7	0	0	0	0	4	5		9	2	6	3	0	0	0	0	0	29
P-8	0	4	0	0	59	41	10		4	10	1	7	3	0	3	2	144
P-9	0	16	1	0	1	13	0	3		9	9	0	4	0	5	0	61
P-10	3	11	7	0	8	129	13	13	18		9	6	4	0	2	0	223
P-11	17	330	239	15	3	88	3	3	5	11		16	4	4	19	5	762
P-12	1	18	16	5	0	16	4	10	1	6	15		2	0	7	2	103
P-13	0	2	5	0	0	13	0	4	4	4	10	10		0	1	0	53
P-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		1	0	2
P-15	0	0	4	4	4	10	0	1	4	1	11	9	2	0		0	50
P-16	8	2	6	23	0	0	0	0	1	0	11	1	0	0	0		52
Razem wylot	40	455	293	131	83	330	47	160	84	233	835	97	33	4	58	59	2942

Macierz autobusów i samochodów ciężarowych w poj.rzecz.

Wlot/Wylot	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13	P-14	P-15	P-16	Razem wlot
P-1		0	0	9	0	0	0	1	3	1	11	2	0	0	0	1	28
P-2	0		5	28	0	0	0	3	4	5	158	6	0	0	0	1	210
P-3	0	0		0	0	0	0	0	0	0	78	5	0	0	0	1	84
P-4	7	32	3		0	0	0	1	0	0	5	3	0	0	0	5	56
P-5	0	0	0	0		2	3	41	1	5	0	0	0	0	0	0	52
P-6	0	5	0	0	0		0	11	5	62	30	5	1	0	2	0	121
P-7	0	0	0	0	1	3		1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
P-8	0	2	0	0	34	16	0		1	1	0	4	1	0	0	0	59
P-9	0	2	0	0	1	3	0	0		1	3	0	0	0	0	0	10
P-10	3	5	7	0	3	76	1	4	3		2	3	0	0	0	0	107
P-11	11	136	134	5	0	23	0	0	1	0		9	1	0	1	1	322
P-12	1	6	6	4	0	11	0	6	0	0	4		0	0	0	0	38
P-13	0	0	1	0	0	6	0	3	0	4	1	1		0	0	0	16
P-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0
P-15	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0		0	6
P-16	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0		5
Razem wylot	23	188	156	50	39	142	4	71	18	79	294	40	3	0	3	9	1119

P-1 Nowogrodziec [DK 94]
 P-2 Nowogrodziec [A 4]
 P-3 Osiecznica [A 18]
 P-4 Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/
 P-5 Przemków [DK 12]
 P-6 Gaworzyce [DK 3]
 P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
 P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/

P-9 Ścinawa [DK 36]
 P-10 Prochowice [DK 94]
 P-11 Wądroże Wielkie [A 4]
 P-12 Mściwojów [DW 374]
 P-13 Paszowice [DK 3]
 P-14 Męcinka [DW 365]
 P-15 Złotoryja [DW 328]
 P-16 Bolesławiec [DW 297] /Suszki/

KORDON LGOF**AKUMULACJA TRANZYTU Z OKRESU POMIAROWEGO 13:00 – 17:00 (interwały 30 min.)****Udział ilościowy - ogółem pojazdy rzeczywiste**

	czas akumulacji [godz.]								Razem
	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	
P-1	2	26	23	20	2	3	1	0	77
P-2	53	679	490	113	57	13	3	5	1413
P-3	1	187	154	32	18	6	0	1	399
P-4	40	225	33	9	7	2	0	0	316
P-5	0	13	112	27	6	2	1	1	162
P-6	10	246	244	93	42	9	4	0	648
P-7	5	11	10	5	6	2	0	0	39
P-8	116	80	19	19	13	4	2	0	253
P-9	9	34	31	8	2	2	0	2	88
P-10	30	204	110	64	18	11	5	0	442
P-11	6	761	644	258	91	32	3	1	1796
P-12	0	20	54	31	20	10	4	4	143
P-13	1	15	18	15	10	6	0	0	65
P-14	0	1	0	0	1	0	0	0	2
P-15	0	22	21	8	9	2	0	0	62
P-16	6	46	15	7	1	1	1	0	77
Razem	279	2570	1978	709	303	105	24	14	5982

Udział procentowy (pojazdy rzeczywiste)

	czas akumulacji [godz.]								Razem
	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	
P-1	2.60	33.77	29.87	25.97	2.60	3.90	1.30	0.00	100.00
P-2	3.75	48.05	34.68	8.00	4.03	0.92	0.21	0.35	100.00
P-3	0.25	46.87	38.60	8.02	4.51	1.50	0.00	0.25	100.00
P-4	12.66	71.20	10.44	2.85	2.22	0.63	0.00	0.00	100.00
P-5	0.00	8.02	69.14	16.67	3.70	1.23	0.62	0.62	100.00
P-6	1.54	37.96	37.65	14.35	6.48	1.39	0.62	0.00	100.00
P-7	12.82	28.21	25.64	12.82	15.38	5.13	0.00	0.00	100.00
P-8	45.85	31.62	7.51	7.51	5.14	1.58	0.79	0.00	100.00
P-9	10.23	38.64	35.23	9.09	2.27	2.27	0.00	2.27	100.00
P-10	6.79	46.15	24.89	14.48	4.07	2.49	1.13	0.00	100.00
P-11	0.33	42.37	35.86	14.37	5.07	1.78	0.17	0.06	100.00
P-12	0.00	13.99	37.76	21.68	13.99	6.99	2.80	2.80	100.00
P-13	1.54	23.08	27.69	23.08	15.38	9.23	0.00	0.00	100.00
P-14	0.00	50.00	0.00	0.00	50.00	0.00	0.00	0.00	100.00
P-15	0.00	35.48	33.87	12.90	14.52	3.23	0.00	0.00	100.00
P-16	7.79	59.74	19.48	9.09	1.30	1.30	1.30	0.00	100.00
Razem	4.66	42.96	33.07	11.85	5.07	1.76	0.40	0.23	100.00

P-1 Nowogrodziec [DK 94]
 P-2 Nowogrodziec [A 4]
 P-3 Osiecznica [A 18]
 P-4 Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/
 P-5 Przemków [DK 12]
 P-6 Gaworzyce [DK 3]
 P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
 P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/

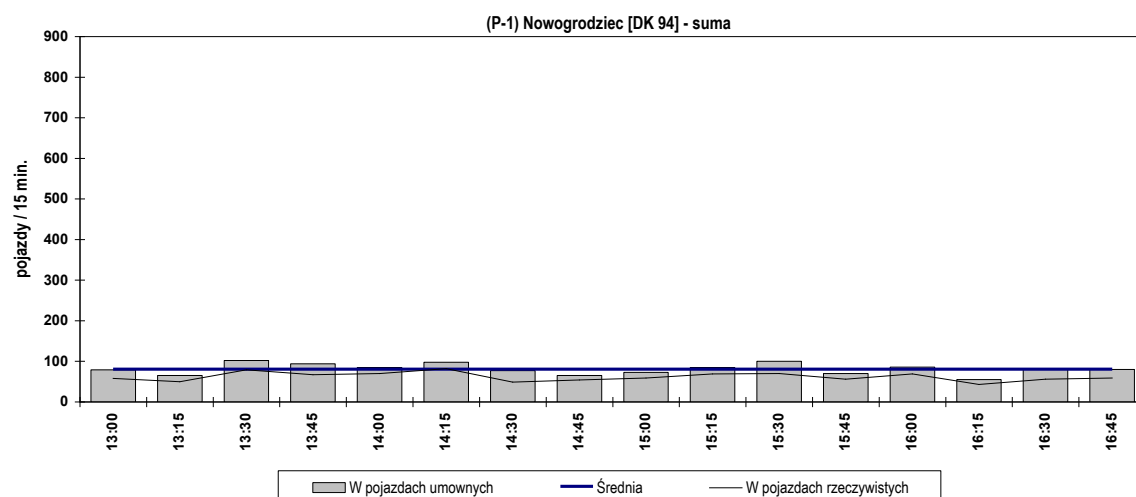
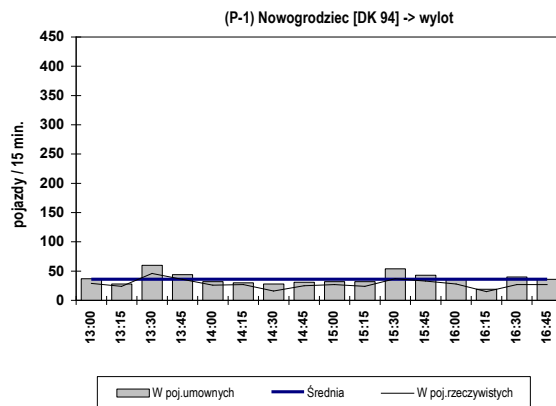
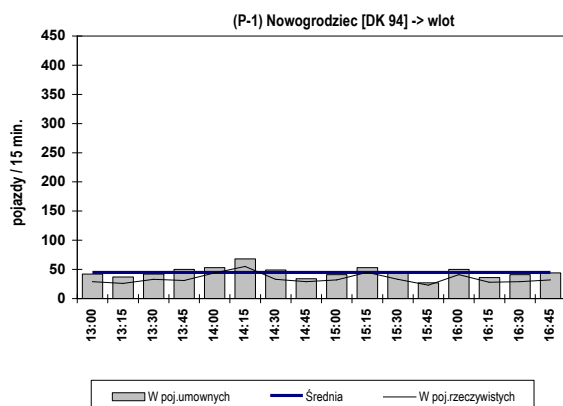
P-9 Ścinawa [DK 36]
 P-10 Prochowice [DK 94]
 P-11 Wądroże Wielkie [A 4]
 P-12 Mściwojów [DW 374]
 P-13 Paszowice [DK 3]
 P-14 Męcinka [DW 365]
 P-15 Złotoryja [DW 328]
 P-16 Bolesławiec [DW 297] /Suszki/

WAHANIA NATĘŻENIA RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH LGOF

Punkt pomiarowy: (P-1) Nowogrodziec [DK 94]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-1)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	539	[537]	446	[442]	985	[979]
motocykle	2	0,37%	4	0,90%	6	0,61%
samochody osobowe	351	65,12%	300	67,26%	651	66,09%
samochody dostawcze	60	11,13%	43	9,64%	103	10,46%
samochody ciężarowe	17	3,15%	12	2,69%	29	2,94%
samochody ciężarowe ciężkie	107	19,85%	84	18,83%	191	19,39%
autobusy	2	0,37%	3	0,67%	5	0,51%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	4	0,74%	1	0,22%	5	0,51%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	713	[711]	582	[579]	1293	[1290]

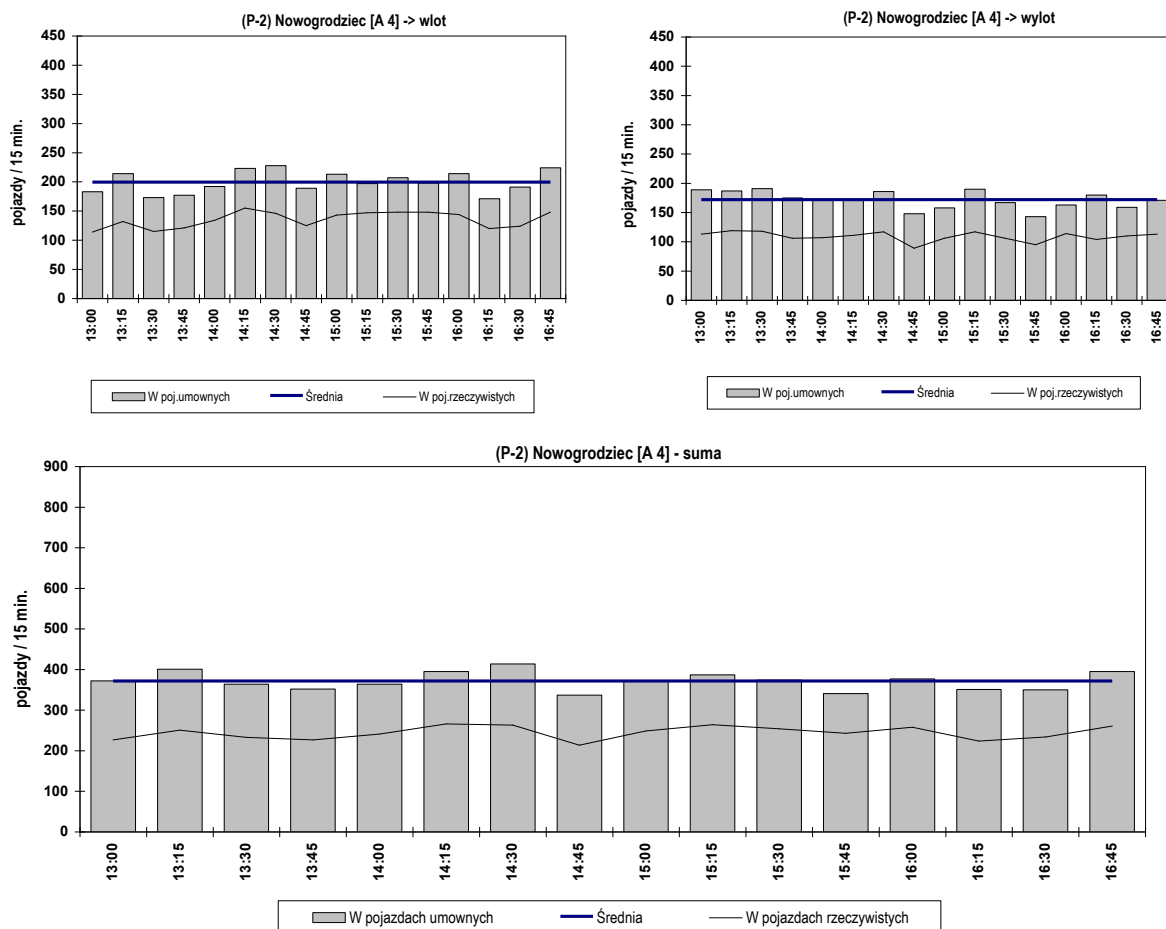
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:30 - 14:30

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	163	[163]	135	[133]	298	[296]
motocykle	0	0,00%	2	1,48%	2	0,67%
samochody osobowe	102	62,58%	98	72,59%	200	67,11%
samochody dostawcze	23	14,11%	10	7,41%	33	11,07%
samochody ciężarowe	6	3,68%	4	2,96%	10	3,36%
samochody ciężarowe ciężkie	30	18,40%	18	13,33%	48	16,11%
autobusy	2	1,23%	3	2,22%	5	1,68%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	214	[214]	166	[165]	380	[379]

Punkt pomiarowy: (P-2) Nowogrodzic [A 4]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-2)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	2164	[2162]	1745	[1744]	3909	[3906]
motocykle	2	0,09%	1	0,06%	3	0,08%
samochody osobowe	1171	54,11%	910	52,15%	2081	53,24%
samochody dostawcze	267	12,34%	142	8,14%	409	10,46%
samochody ciężarowe	59	2,73%	42	2,41%	101	2,58%
samochody ciężarowe ciężkie	656	30,31%	650	37,25%	1306	33,41%
autobusy	9	0,42%	0	0,00%	9	0,23%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	3194	[3194]	2751	[2748]	5944	[5942]

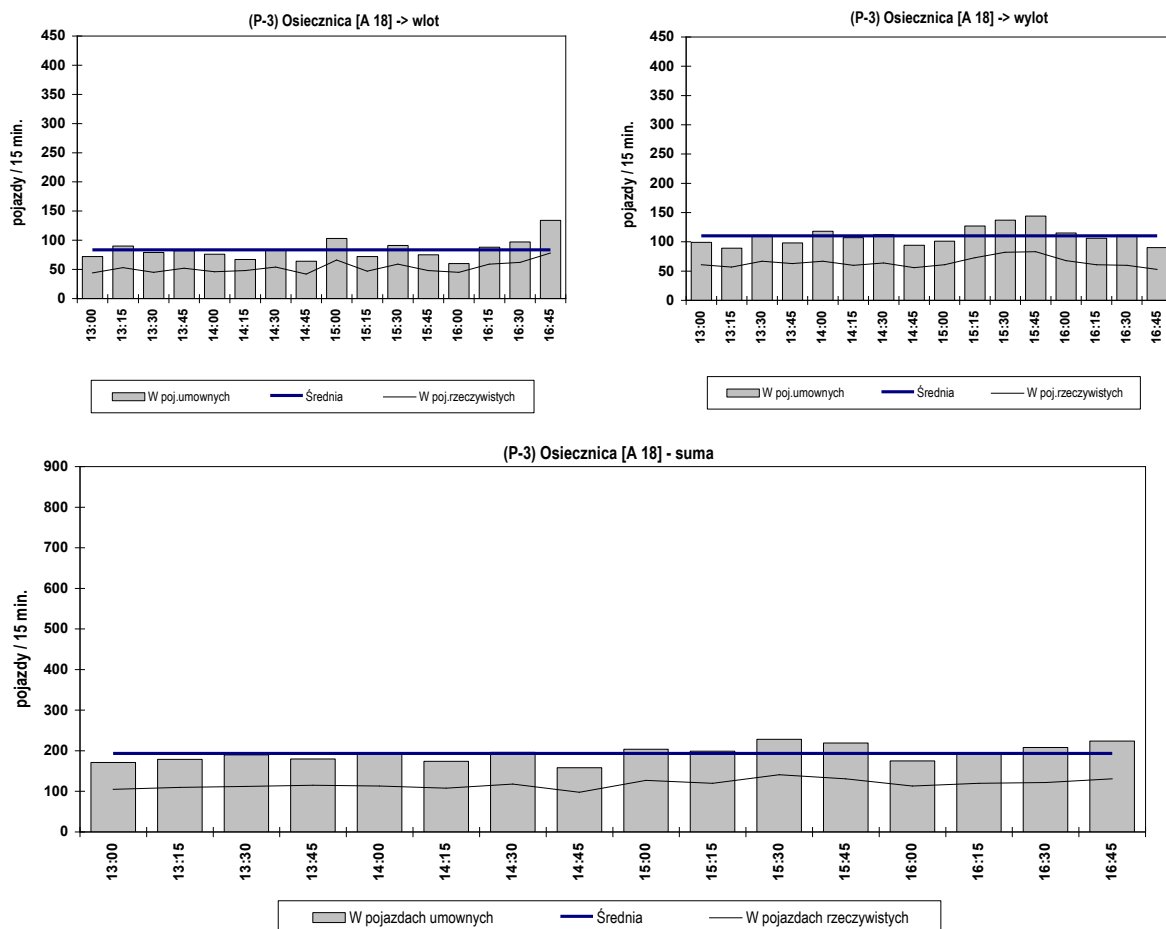
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:25 - 15:25

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	572	[571]	438	[438]	1010	[1009]
motocykle	1	0,17%	0	0,00%	1	0,10%
samochody osobowe	296	51,75%	217	49,54%	513	50,79%
samochody dostawcze	76	13,29%	41	9,36%	117	11,58%
samochody ciężarowe	20	3,50%	10	2,28%	30	2,97%
samochody ciężarowe ciężkie	175	30,59%	170	38,81%	345	34,16%
autobusy	4	0,70%	0	0,00%	4	0,40%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	851	[850]	700	[700]	1551	[1550]

Punkt pomiarowy: (P-3) Osiecznica [A 18]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-3)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	848	[847]	1036	[1033]	1884	[1880]
motocykle	1	0,12%	3	0,29%	4	0,21%
samochody osobowe	385	45,40%	446	43,05%	831	44,11%
samochody dostawcze	123	14,50%	94	9,07%	217	11,52%
samochody ciężarowe	26	3,07%	12	1,16%	38	2,02%
samochody ciężarowe ciężkie	310	36,56%	474	45,75%	784	41,61%
autobusy	3	0,35%	7	0,68%	10	0,53%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1334	[1332]	1759	[1757]	3092	[3089]

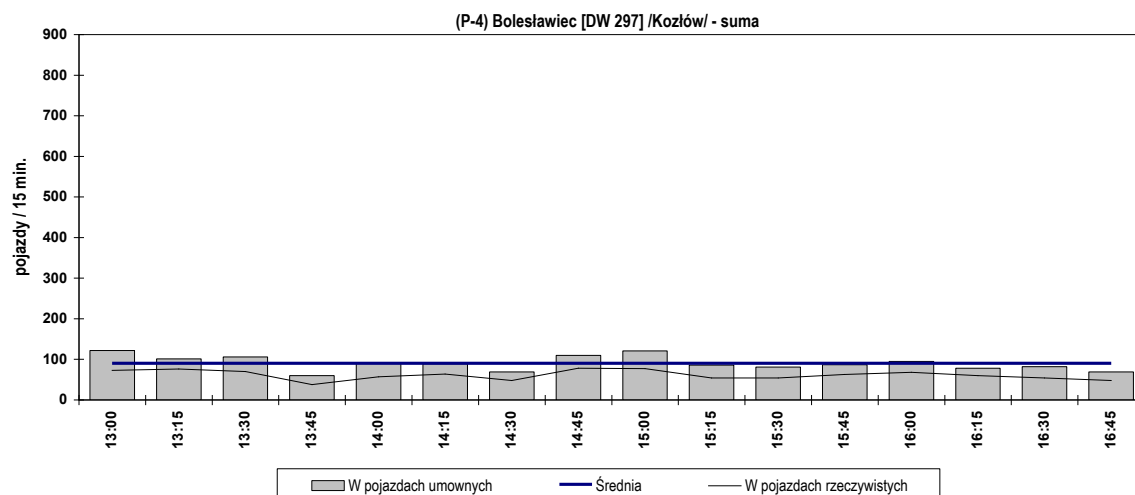
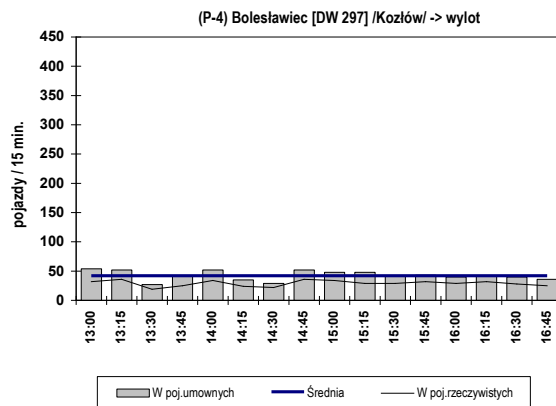
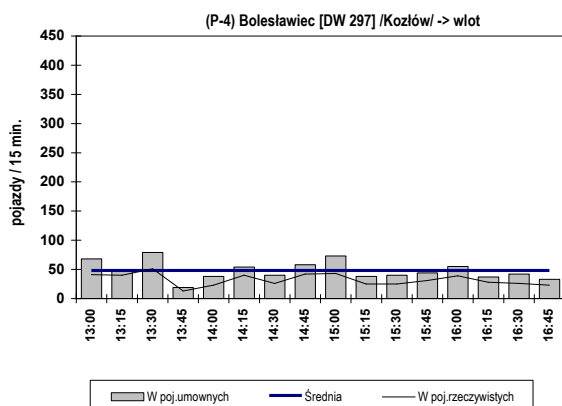
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:05 - 16:05

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	218	[217]	311	[308]	529	[525]
motocykle	1	0,46%	3	0,96%	4	0,76%
samochody osobowe	108	49,54%	143	45,98%	251	47,45%
samochody dostawcze	27	12,39%	24	7,72%	51	9,64%
samochody ciężarowe	7	3,21%	1	0,32%	8	1,51%
samochody ciężarowe ciężkie	74	33,94%	139	44,69%	213	40,26%
autobusy	1	0,46%	1	0,32%	2	0,38%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	334	[334]	519	[518]	853	[852]

Punkt pomiarowy: (P-4) Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-4)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	515	[500]	466	[465]	981	[965]
motocykle	15	2,91%	1	0,21%	16	1,63%
samochody osobowe	255	49,51%	245	52,58%	500	50,97%
samochody dostawcze	65	12,62%	69	14,81%	134	13,66%
samochody ciężarowe	13	2,52%	11	2,36%	24	2,45%
samochody ciężarowe ciężkie	163	31,65%	135	28,97%	298	30,38%
autobusy	4	0,78%	5	1,07%	9	0,92%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	1	0,19%	0	0,00%	1	0,10%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	767	[756]	679	[679]	1443	[1435]

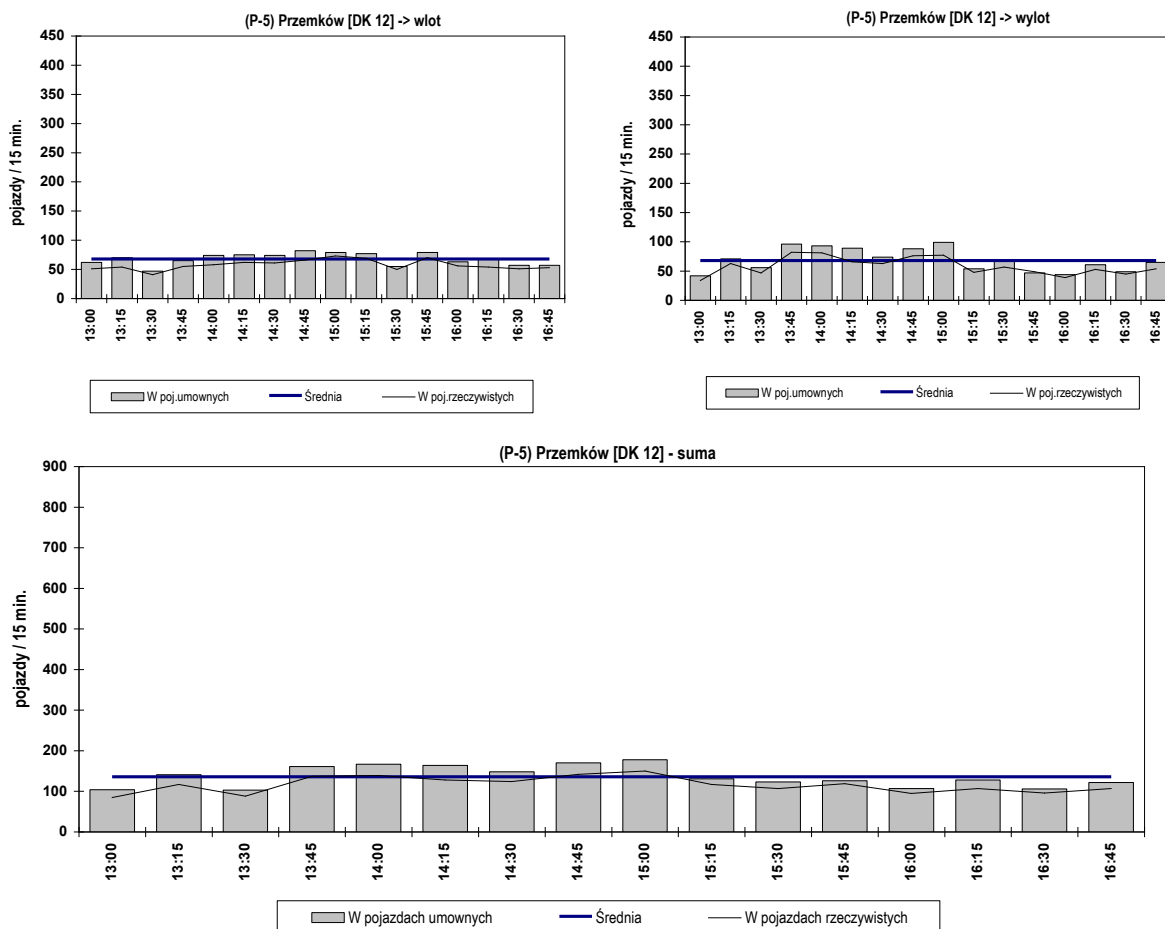
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:45 - 15:45

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	135	[122]	128	[128]	263	[250]
motocykle	13	9,63%	0	0,00%	13	4,94%
samochody osobowe	61	45,19%	65	50,78%	126	47,91%
samochody dostawcze	5	3,70%	19	14,84%	24	9,13%
samochody ciężarowe	3	2,22%	2	1,56%	5	1,90%
samochody ciężarowe ciężkie	51	37,78%	39	30,47%	90	34,22%
autobusy	2	1,48%	3	2,34%	5	1,90%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	209	[202]	190	[190]	399	[392]

Punkt pomiarowy: (P-5) Przemków [DK 12]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-5)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	902	[871]	915	[886]	1817	[1757]
motocykle	26	2,88%	22	2,40%	48	2,64%
samochody osobowe	646	71,62%	686	74,97%	1332	73,31%
samochody dostawcze	85	9,42%	62	6,78%	147	8,09%
samochody ciężarowe	18	2,00%	14	1,53%	32	1,76%
samochody ciężarowe ciężkie	111	12,31%	104	11,37%	215	11,83%
autobusy	11	1,22%	20	2,19%	31	1,71%
ciągniki rolnicze, koparki	5	0,55%	7	0,77%	12	0,66%
rowery	22	2,44%	19	2,08%	41	2,26%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1083	[1058]	1096	[1066]	2177	[2124]

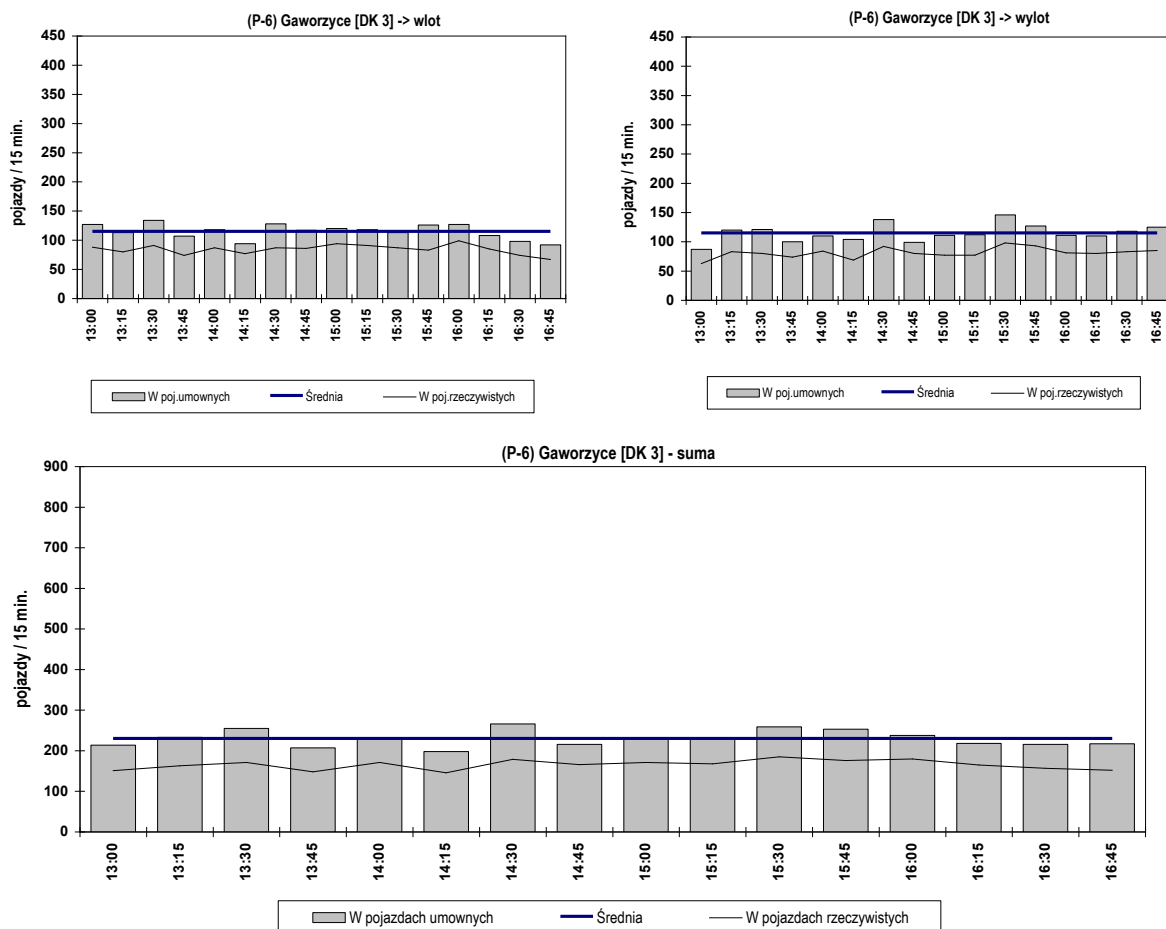
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:55 - 14:55

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	245	[238]	289	[278]	534	[516]
motocykle	6	2,45%	9	3,11%	15	2,81%
samochody osobowe	172	70,20%	214	74,05%	386	72,28%
samochody dostawcze	18	7,35%	14	4,84%	32	5,99%
samochody ciężarowe	3	1,22%	6	2,08%	9	1,69%
samochody ciężarowe ciężkie	41	16,73%	33	11,42%	74	13,86%
autobusy	4	1,63%	11	3,81%	15	2,81%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,41%	2	0,69%	3	0,56%
rowery	3	1,22%	4	1,38%	7	1,31%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	310	[304]	349	[339]	659	[643]

Punkt pomiarowy: (P-6) Gaworzyce [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-6)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1349	[1336]	1299	[1292]	2648	[2628]
motocykle	11	0,82%	7	0,54%	18	0,68%
samochody osobowe	805	59,67%	758	58,35%	1563	59,03%
samochody dostawcze	178	13,19%	149	11,47%	327	12,35%
samochody ciężarowe	35	2,59%	34	2,62%	69	2,61%
samochody ciężarowe ciężkie	308	22,83%	342	26,33%	650	24,55%
autobusy	10	0,74%	9	0,69%	19	0,72%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,15%	0	0,00%	2	0,08%
rowery	1	0,07%	0	0,00%	1	0,04%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1840	[1830]	1839	[1835]	3679	[3665]

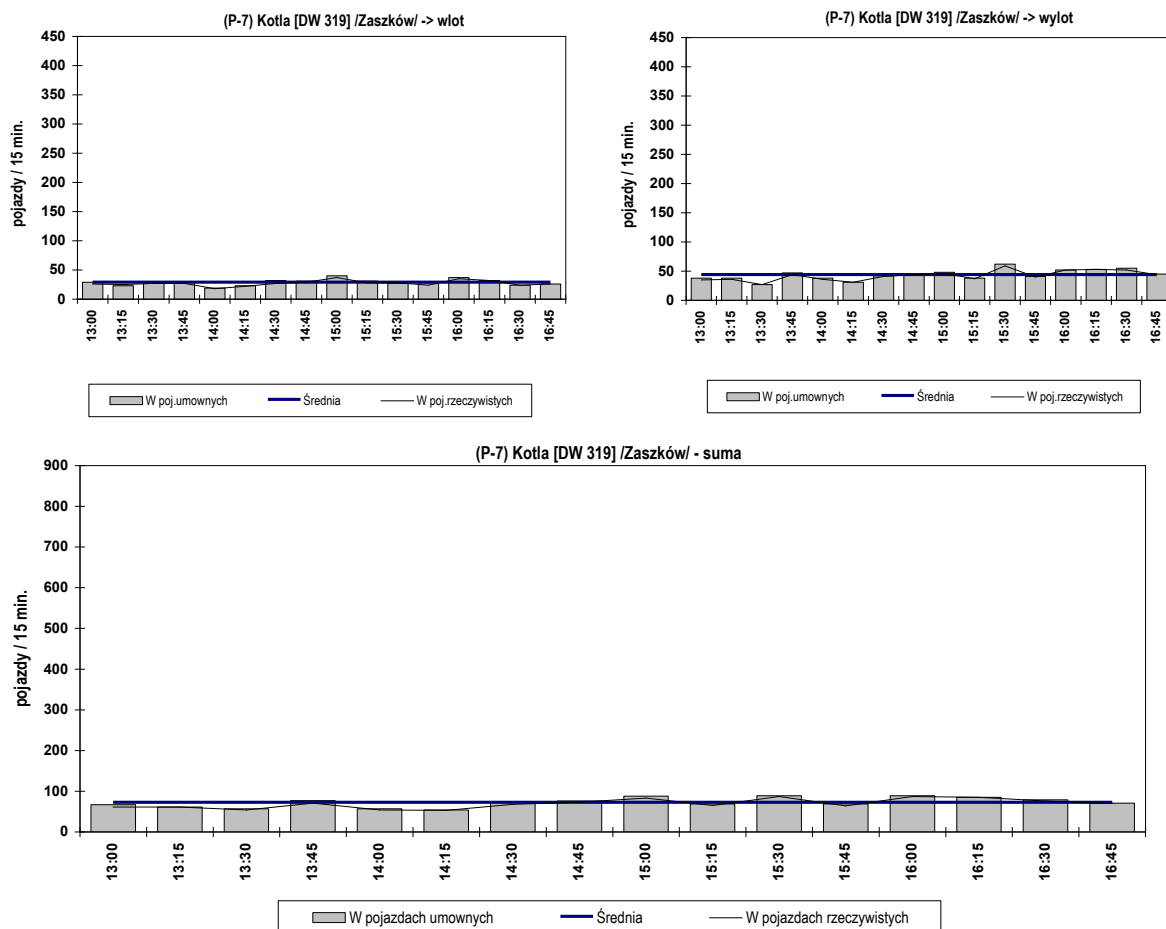
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:10 - 16:10

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	352	[349]	351	[350]	703	[699]
motocykle	3	0,85%	1	0,28%	4	0,57%
samochody osobowe	218	61,93%	208	59,26%	426	60,60%
samochody dostawcze	41	11,65%	33	9,40%	74	10,53%
samochody ciężarowe	6	1,70%	9	2,56%	15	2,13%
samochody ciężarowe ciężkie	83	23,58%	98	27,92%	181	25,75%
autobusy	1	0,28%	2	0,57%	3	0,43%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	480	[478]	505	[505]	985	[983]

Punkt pomiarowy: (P-7) Kotła [DW 319] /Zaszków/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-7)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	428	[416]	673	[660]	1101	[1076]
motocykle	7	1,64%	10	1,49%	17	1,54%
samochody osobowe	353	82,48%	585	86,92%	938	85,20%
samochody dostawcze	39	9,11%	50	7,43%	89	8,08%
samochody ciężarowe	6	1,40%	7	1,04%	13	1,18%
samochody ciężarowe ciężkie	13	3,04%	12	1,78%	25	2,27%
autobusy	5	1,17%	6	0,89%	11	1,00%
ciągniki rolnicze, koparki	5	1,17%	3	0,45%	8	0,73%
rowery	7	1,64%	4	0,59%	11	1,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	462	[443]	700	[687]	1159	[1130]

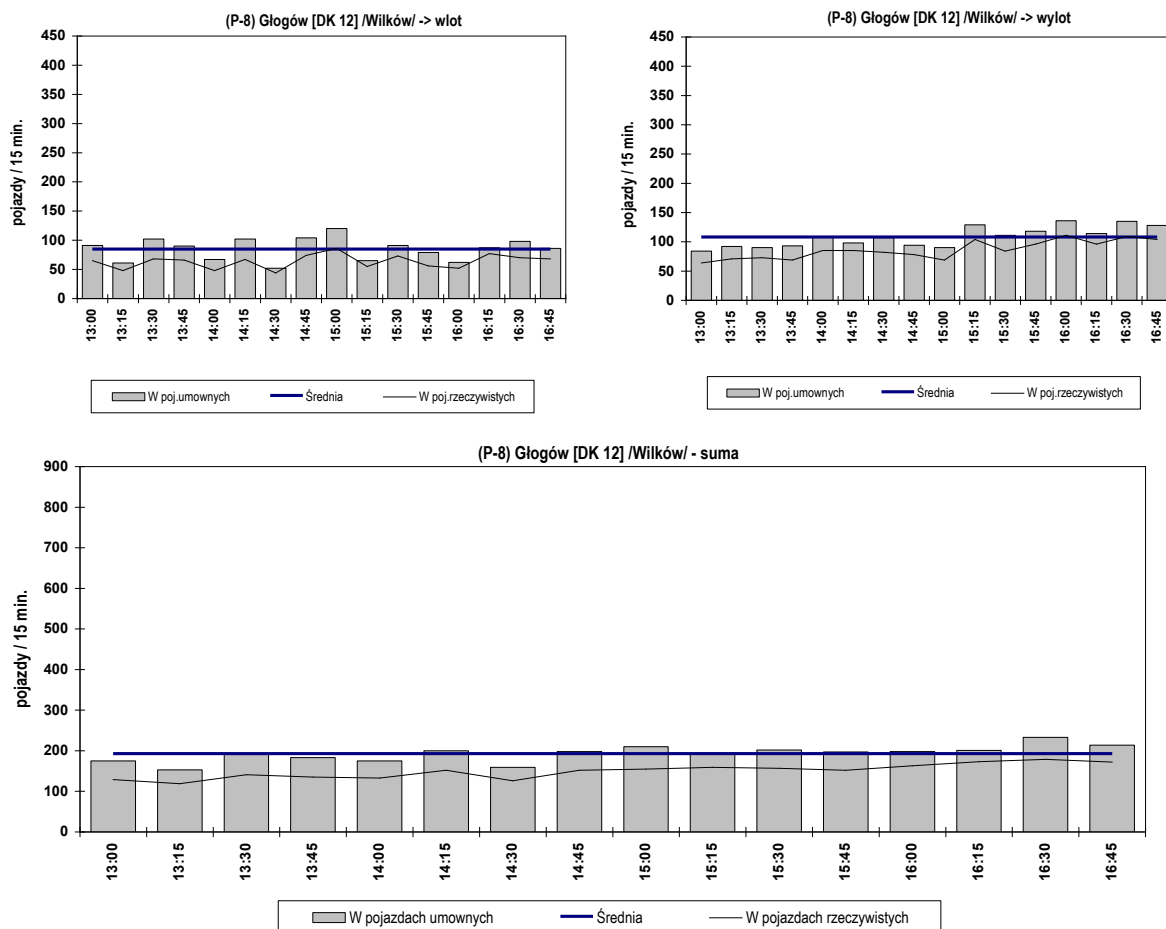
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:35 - 16:35

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	114	[112]	211	[210]	325	[322]
motocykle	0	0,00%	1	0,47%	1	0,31%
samochody osobowe	99	86,84%	187	88,63%	286	88,00%
samochody dostawcze	9	7,89%	18	8,53%	27	8,31%
samochody ciężarowe	3	2,63%	1	0,47%	4	1,23%
samochody ciężarowe ciężkie	0	0,00%	2	0,95%	2	0,62%
autobusy	1	0,88%	2	0,95%	3	0,92%
ciągniki rolnicze, koparki	2	1,75%	0	0,00%	2	0,62%
rowery	1	0,88%	0	0,00%	1	0,31%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	120	[115]	216	[215]	336	[330]

Punkt pomiarowy: (P-8) Głogów [DK 12] /Wilków/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-8)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1017	[1006]	1379	[1361]	2396	[2367]
motocykle	11	1,08%	17	1,23%	28	1,17%
samochody osobowe	663	65,19%	917	66,50%	1580	65,94%
samochody dostawcze	85	8,36%	180	13,05%	265	11,06%
samochody ciężarowe	34	3,34%	38	2,76%	72	3,01%
samochody ciężarowe ciężkie	206	20,26%	210	15,23%	416	17,36%
autobusy	18	1,77%	16	1,16%	34	1,42%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	1	0,07%	1	0,04%
rowery	0	0,00%	1	0,07%	1	0,04%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1357	[1351]	1727	[1714]	3082	[3065]

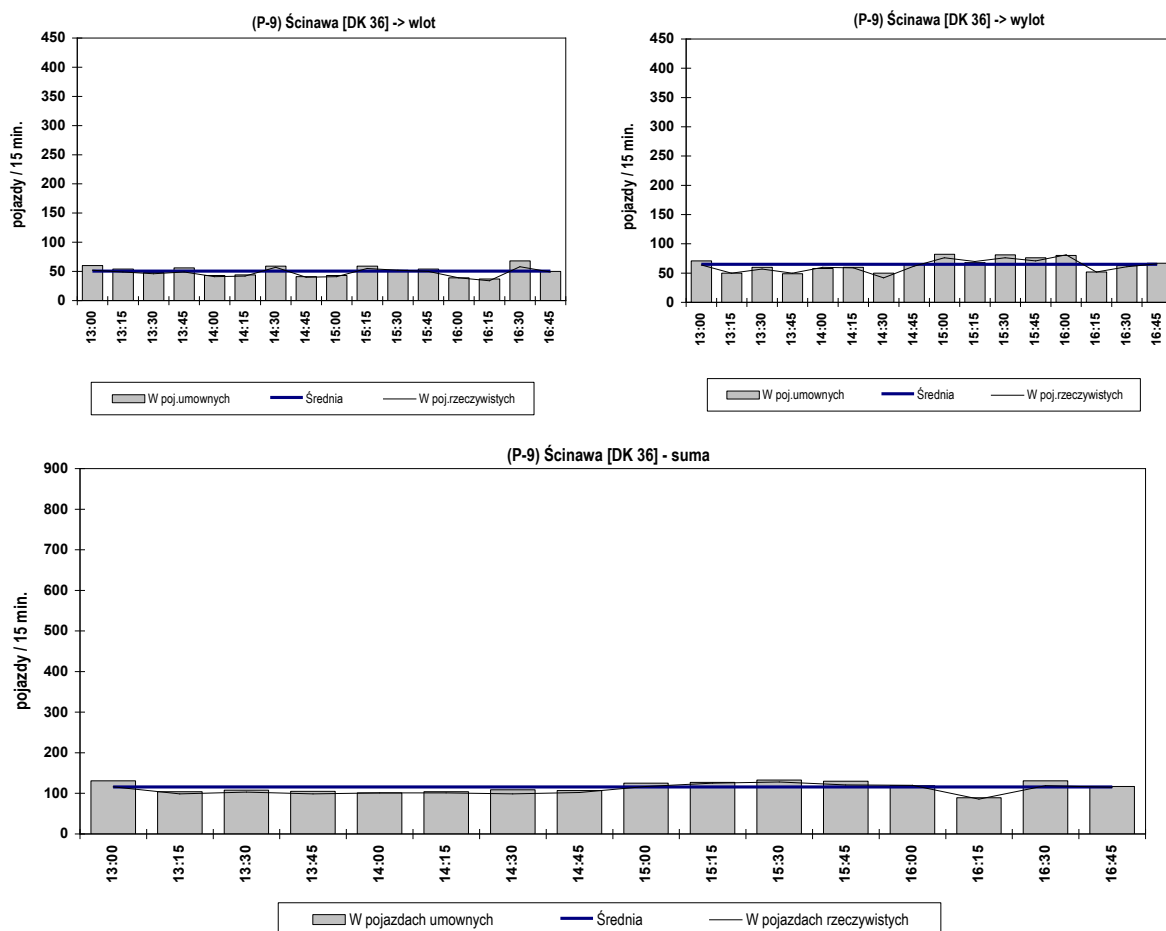
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 16:00 - 17:00

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	267	[264]	420	[413]	687	[677]
motocykle	3	1,12%	6	1,43%	9	1,31%
samochody osobowe	193	72,28%	283	67,38%	476	69,29%
samochody dostawcze	19	7,12%	60	14,29%	79	11,50%
samochody ciężarowe	7	2,62%	12	2,86%	19	2,77%
samochody ciężarowe ciężkie	38	14,23%	56	13,33%	94	13,68%
autobusy	7	2,62%	2	0,48%	9	1,31%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	1	0,24%	1	0,15%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	332	[331]	512	[507]	844	[838]

Punkt pomiarowy: (P-9) Ścinawa [DK 36]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-9)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	747	[733]	974	[962]	1721	[1695]
motocykle	14	1,87%	12	1,23%	26	1,51%
samochody osobowe	599	80,19%	793	81,42%	1392	80,88%
samochody dostawcze	81	10,84%	111	11,40%	192	11,16%
samochody ciężarowe	17	2,28%	19	1,95%	36	2,09%
samochody ciężarowe ciężkie	35	4,69%	29	2,98%	64	3,72%
autobusy	1	0,13%	10	1,03%	11	0,64%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	7	0,94%	23	2,36%	30	1,74%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	807	[798]	1033	[1026]	1837	[1824]

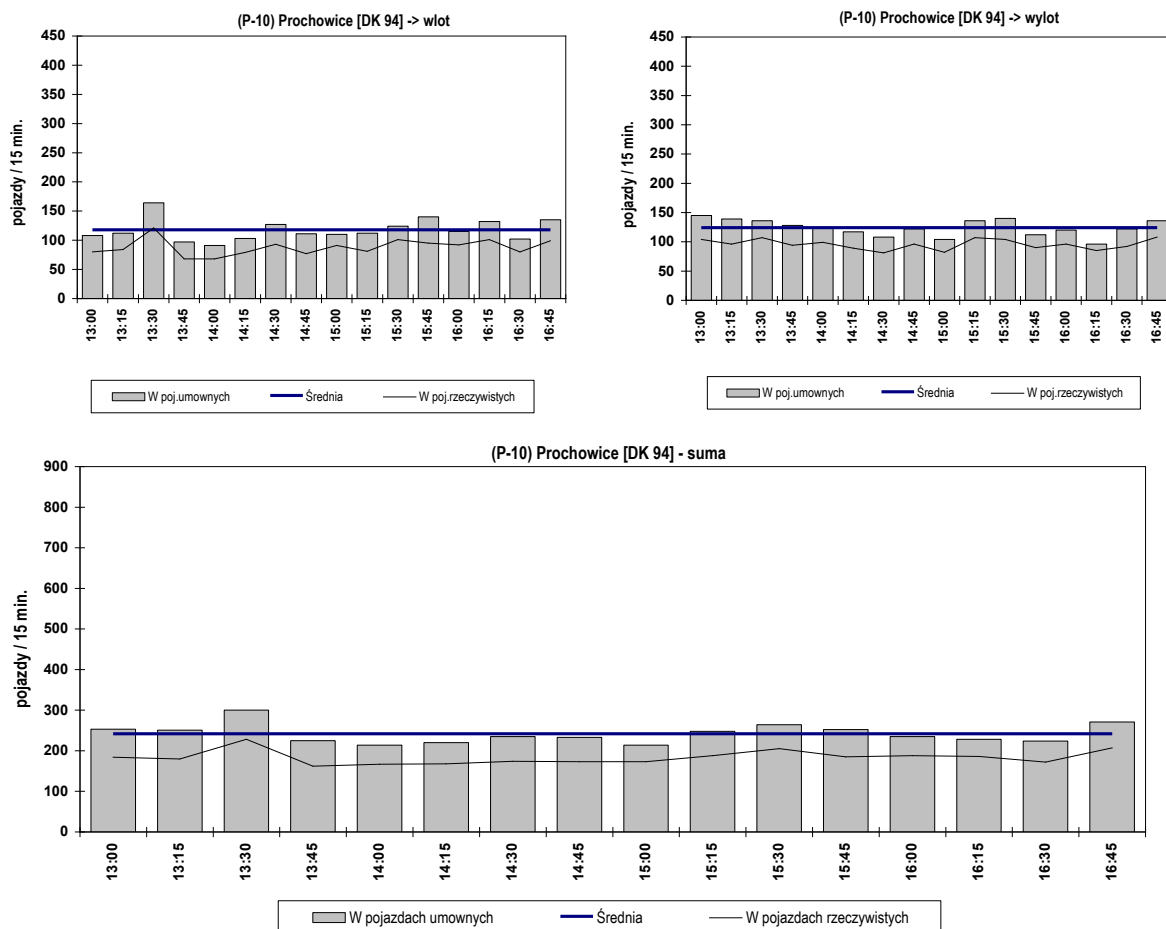
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:00 - 16:00

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	194	[189]	286	[282]	480	[471]
motocykle	5	2,58%	4	1,40%	9	1,88%
samochody osobowe	154	79,38%	233	81,47%	387	80,63%
samochody dostawcze	21	10,82%	25	8,74%	46	9,58%
samochody ciężarowe	5	2,58%	10	3,50%	15	3,13%
samochody ciężarowe ciężkie	9	4,64%	8	2,80%	17	3,54%
autobusy	0	0,00%	6	2,10%	6	1,25%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	4	2,06%	7	2,45%	11	2,29%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	209	[206]	307	[305]	516	[511]

Punkt pomiarowy: (P-10) Prochowice [DK 94]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-10)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1410	[1401]	1529	[1522]	2939	[2923]
motocykle	9	0,64%	7	0,46%	16	0,54%
samochody osobowe	926	65,67%	1021	66,78%	1947	66,25%
samochody dostawcze	132	9,36%	162	10,60%	294	10,00%
samochody ciężarowe	34	2,41%	58	3,79%	92	3,13%
samochody ciężarowe ciężkie	296	20,99%	273	17,85%	569	19,36%
autobusy	13	0,92%	8	0,52%	21	0,71%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	1	0,07%	1	0,03%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1883	[1878]	1984	[1978]	3863	[3856]

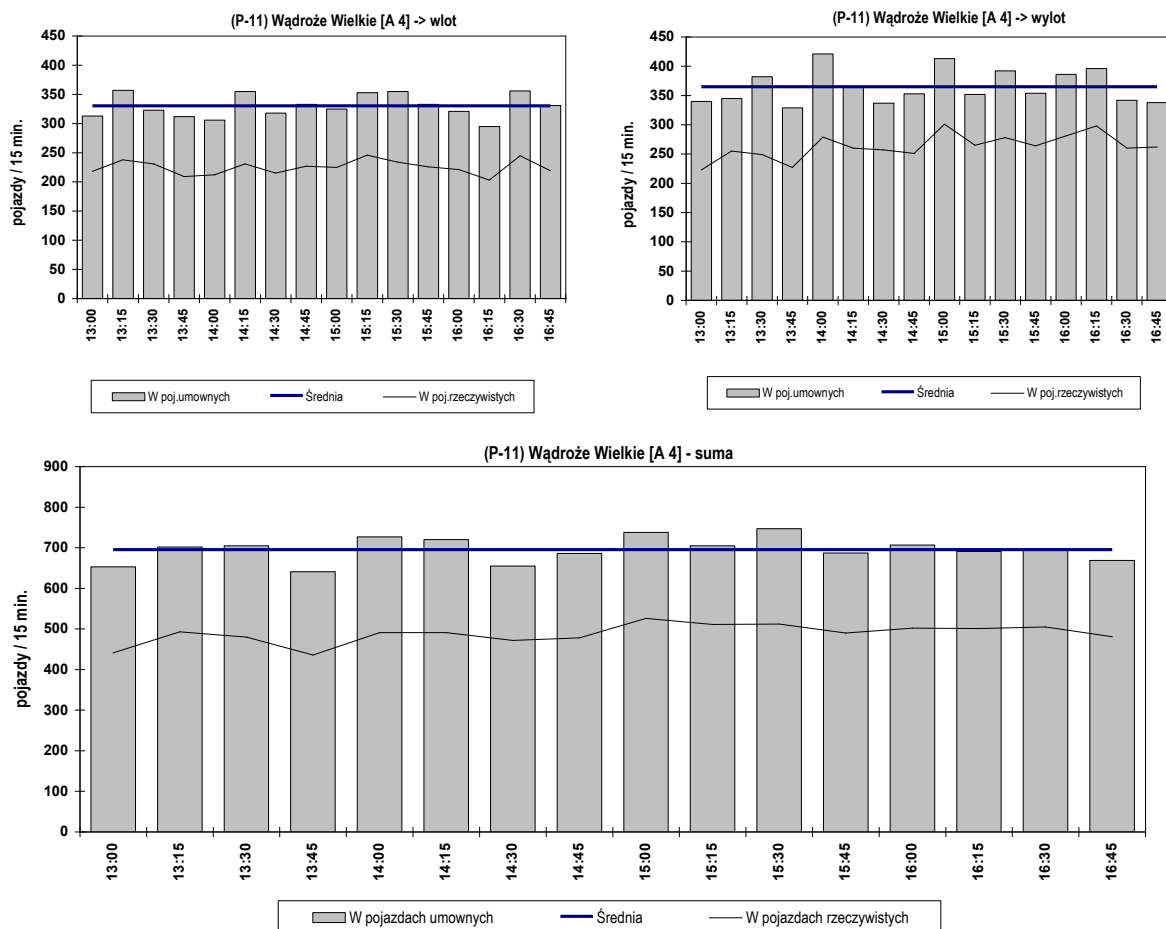
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:05 - 14:05

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	367	[363]	389	[386]	756	[749]
motocykle	4	1,09%	3	0,77%	7	0,93%
samochody osobowe	216	58,86%	234	60,15%	450	59,52%
samochody dostawcze	51	13,90%	42	10,80%	93	12,30%
samochody ciężarowe	8	2,18%	20	5,14%	28	3,70%
samochody ciężarowe ciężkie	87	23,71%	87	22,37%	174	23,02%
autobusy	1	0,27%	3	0,77%	4	0,53%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	502	[500]	534	[533]	1036	[1033]

Punkt pomiarowy: (P-11) Wądroże Wielkie [A 4]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-11)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	3600	[3592]	4210	[4197]	7810	[7789]
motocykle	8	0,22%	13	0,31%	21	0,27%
samochody osobowe	2029	56,36%	2510	59,62%	4539	58,12%
samochody dostawcze	373	10,36%	508	12,07%	881	11,28%
samochody ciężarowe	92	2,56%	138	3,28%	230	2,94%
samochody ciężarowe ciężkie	1072	29,78%	1020	24,23%	2092	26,79%
autobusy	26	0,72%	21	0,50%	47	0,60%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	5286	[5283]	5845	[5838]	11132	[11121]

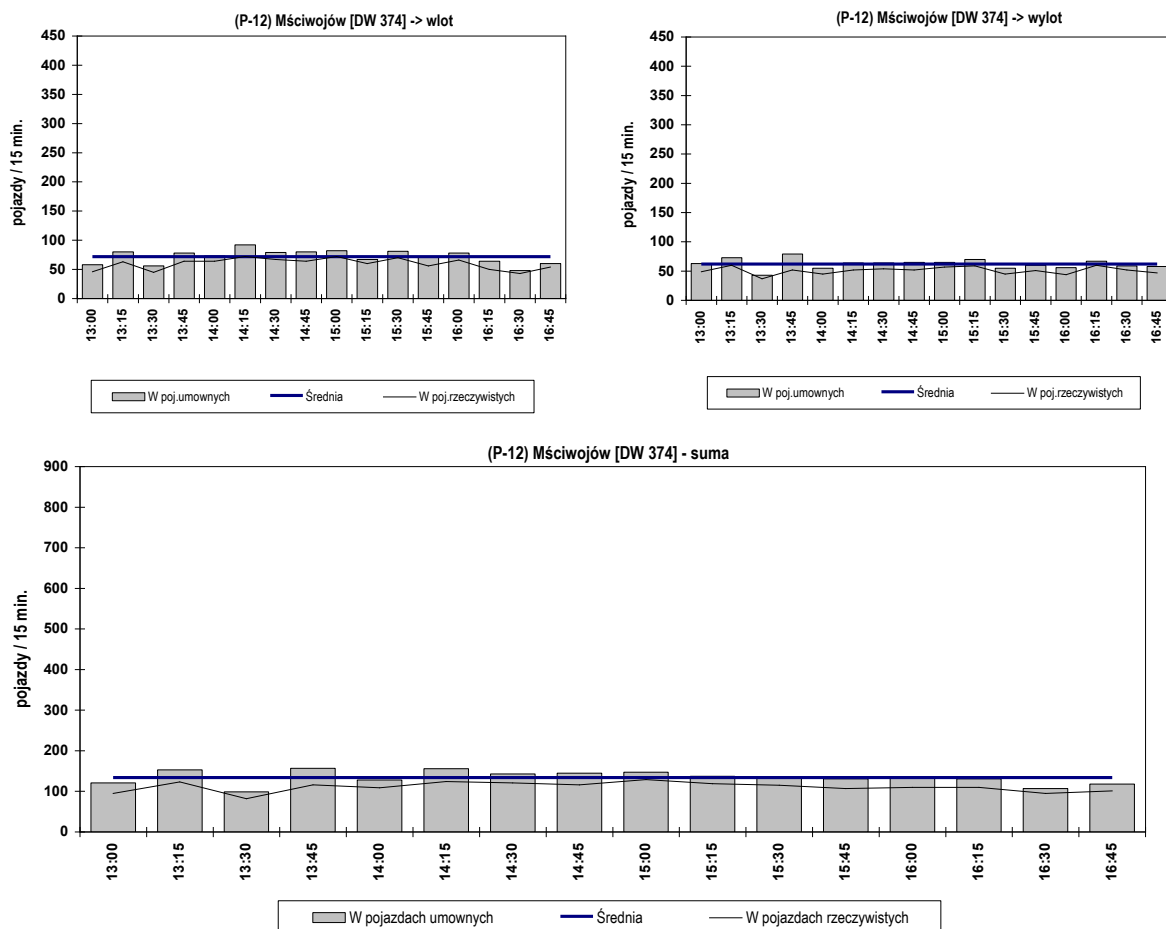
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:05 - 16:05

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	936	[935]	1099	[1098]	2035	[2033]
motocykle	1	0,11%	1	0,09%	2	0,10%
samochody osobowe	536	57,26%	679	61,78%	1215	59,71%
samochody dostawcze	93	9,94%	127	11,56%	220	10,81%
samochody ciężarowe	29	3,10%	23	2,09%	52	2,56%
samochody ciężarowe ciężkie	268	28,63%	263	23,93%	531	26,09%
autobusy	9	0,96%	6	0,55%	15	0,74%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1364	[1364]	1513	[1513]	2877	[2877]

Punkt pomiarowy: (P-12) Mściwojów [DW 374]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-12)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	953	[942]	814	[803]	1767	[1745]
motocykle	9	0,94%	9	1,11%	18	1,02%
samochody osobowe	685	71,88%	567	69,66%	1252	70,85%
samochody dostawcze	105	11,02%	98	12,04%	203	11,49%
samochody ciężarowe	34	3,57%	25	3,07%	59	3,34%
samochody ciężarowe ciężkie	111	11,65%	107	13,14%	218	12,34%
autobusy	7	0,73%	6	0,74%	13	0,74%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,21%	2	0,25%	4	0,23%
rowery	3	0,31%	2	0,25%	5	0,28%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1147	[1137]	996	[985]	2142	[2122]

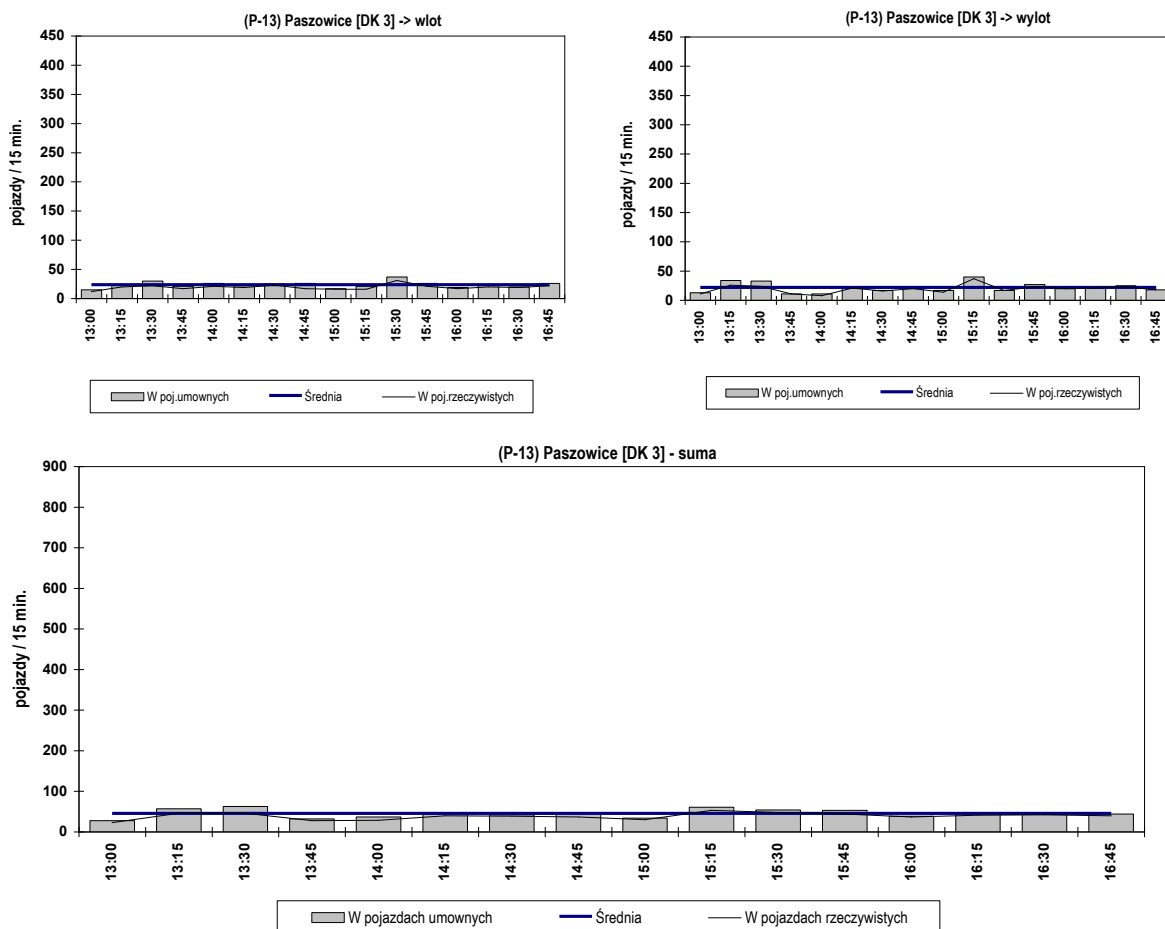
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:15 - 15:15

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	274	[272]	215	[212]	489	[484]
motocykle	1	0,36%	2	0,93%	3	0,61%
samochody osobowe	193	70,44%	151	70,23%	344	70,35%
samochody dostawcze	32	11,68%	28	13,02%	60	12,27%
samochody ciężarowe	12	4,38%	9	4,19%	21	4,29%
samochody ciężarowe ciężkie	33	12,04%	24	11,16%	57	11,66%
autobusy	2	0,73%	0	0,00%	2	0,41%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,36%	1	0,47%	2	0,41%
rowery	1	0,36%	0	0,00%	1	0,20%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	334	[331]	258	[254]	592	[585]

Punkt pomiarowy: (P-13) Paszowice [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-13)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	312	[303]	310	[301]	622	[604]
motocykle	9	2,88%	9	2,90%	18	2,89%
samochody osobowe	210	67,31%	231	74,52%	441	70,90%
samochody dostawcze	44	14,10%	39	12,58%	83	13,34%
samochody ciężarowe	9	2,88%	6	1,94%	15	2,41%
samochody ciężarowe ciężkie	39	12,50%	25	8,06%	64	10,29%
autobusy	1	0,32%	0	0,00%	1	0,16%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	1	0,32%	0	0,00%	1	0,16%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	377	[369]	351	[343]	720	[712]

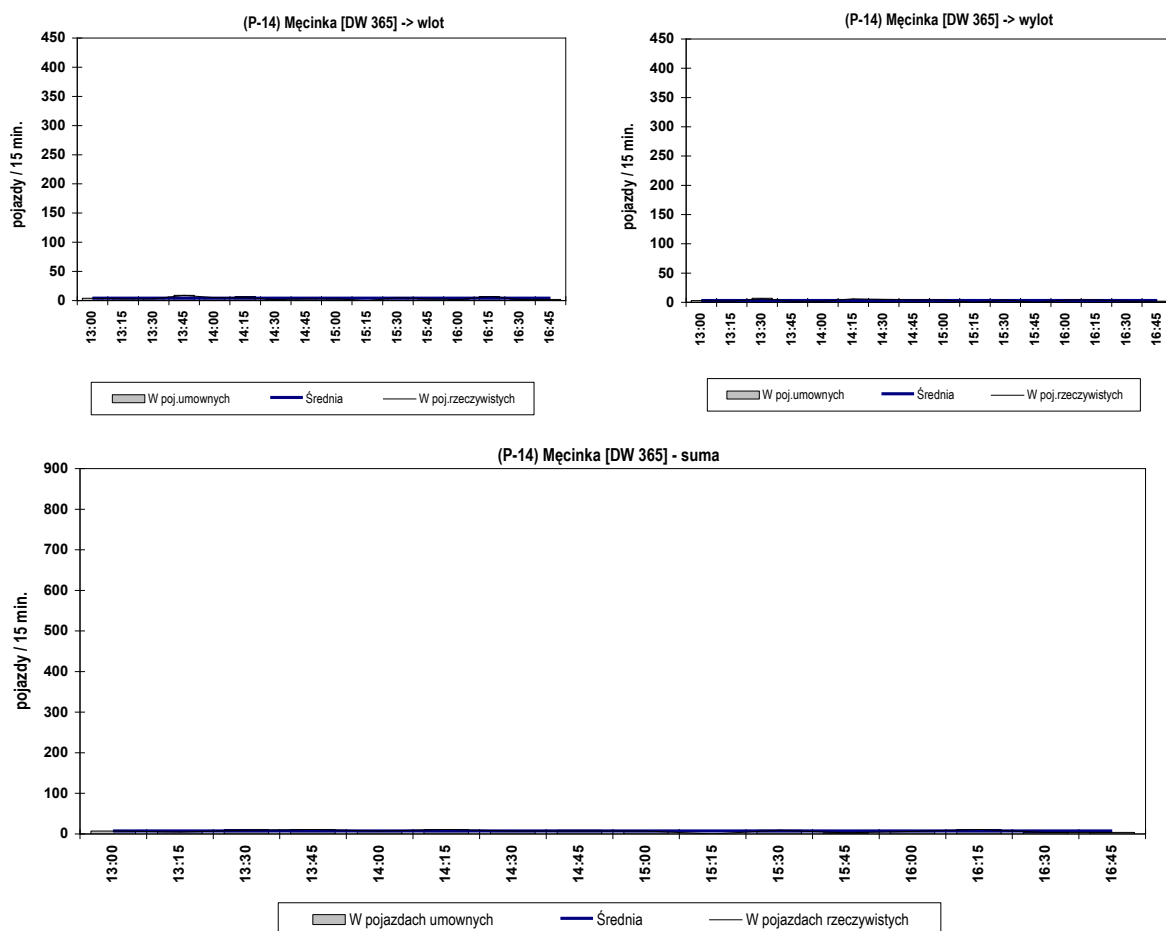
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:15 - 16:15

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	85	[84]	97	[96]	182	[180]
motocykle	1	1,18%	1	1,03%	2	1,10%
samochody osobowe	59	69,41%	81	83,51%	140	76,92%
samochody dostawcze	12	14,12%	10	10,31%	22	12,09%
samochody ciężarowe	3	3,53%	1	1,03%	4	2,20%
samochody ciężarowe ciężkie	10	11,76%	4	4,12%	14	7,69%
autobusy	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	102	[101]	103	[103]	205	[204]

Punkt pomiarowy: (P-14) Męcinka [DW 365]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-14)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	58	[58]	48	[44]	106	[102]
motocykle	0	0,00%	4	8,33%	4	3,77%
samochody osobowe	42	72,41%	36	75,00%	78	73,58%
samochody dostawcze	11	18,97%	6	12,50%	17	16,04%
samochody ciężarowe	1	1,72%	0	0,00%	1	0,94%
samochody ciężarowe ciężkie	2	3,45%	0	0,00%	2	1,89%
autobusy	2	3,45%	2	4,17%	4	3,77%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	2	4,17%	2	1,89%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	64	[63]	49	[45]	110	[108]

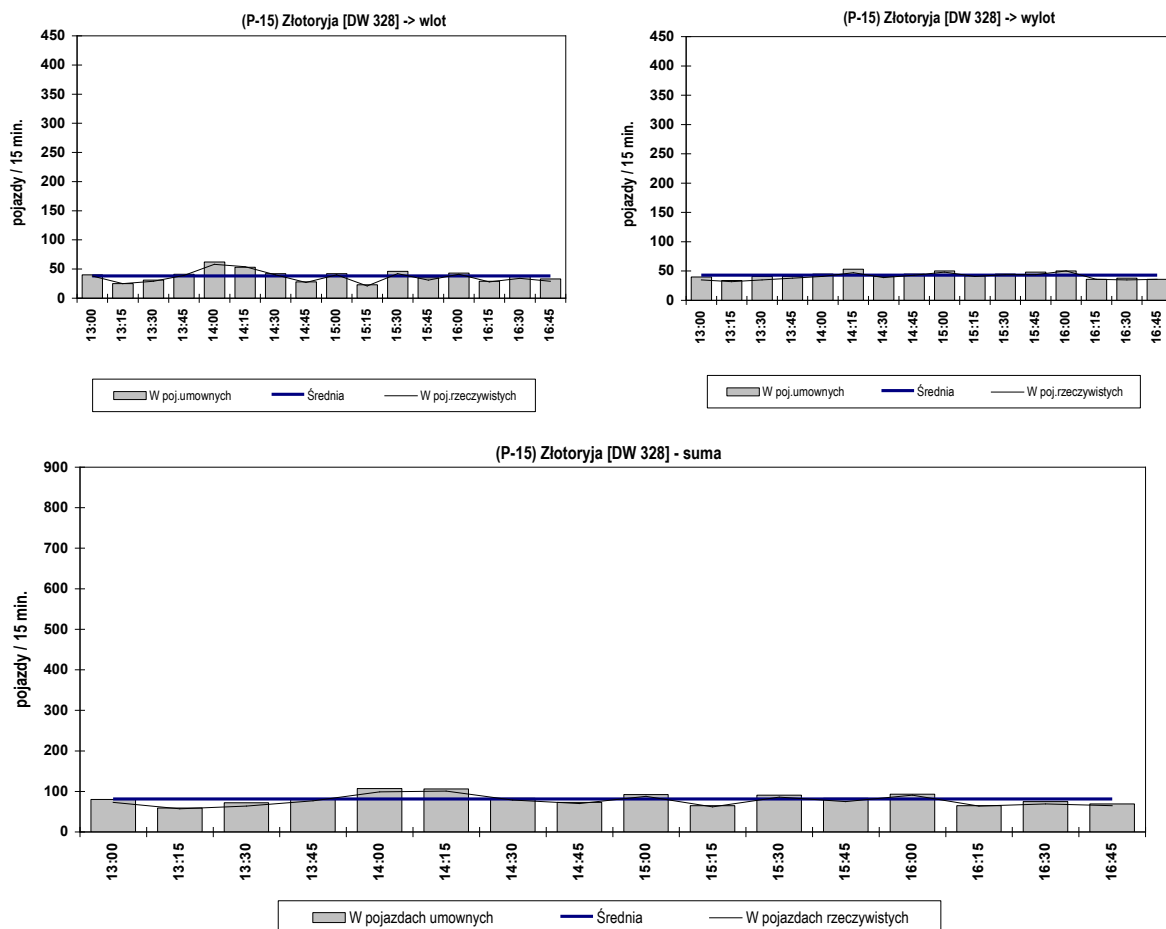
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:30 - 14:30

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	22	[22]	14	[13]	36	[35]
motocykle	0	0,00%	1	7,14%	1	2,78%
samochody osobowe	15	68,18%	10	71,43%	25	69,44%
samochody dostawcze	5	22,73%	2	14,29%	7	19,44%
samochody ciężarowe	1	4,55%	0	0,00%	1	2,78%
samochody ciężarowe ciężkie	1	4,55%	0	0,00%	1	2,78%
autobusy	0	0,00%	1	7,14%	1	2,78%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	2	14,29%	2	5,56%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	24	[24]	14	[14]	38	[38]

Punkt pomiarowy: (P-15) Złotoryja [DW 328]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-15)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	569	[563]	639	[631]	1208	[1194]
motocykle	6	1,05%	6	0,94%	12	0,99%
samochody osobowe	453	79,61%	534	83,57%	987	81,71%
samochody dostawcze	69	12,13%	64	10,02%	133	11,01%
samochody ciężarowe	18	3,16%	6	0,94%	24	1,99%
samochody ciężarowe ciężkie	19	3,34%	24	3,76%	43	3,56%
autobusy	4	0,70%	3	0,47%	7	0,58%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	0,31%	2	0,17%
rowery	7	1,23%	5	0,78%	12	0,99%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	610	[607]	685	[673]	1291	[1280]

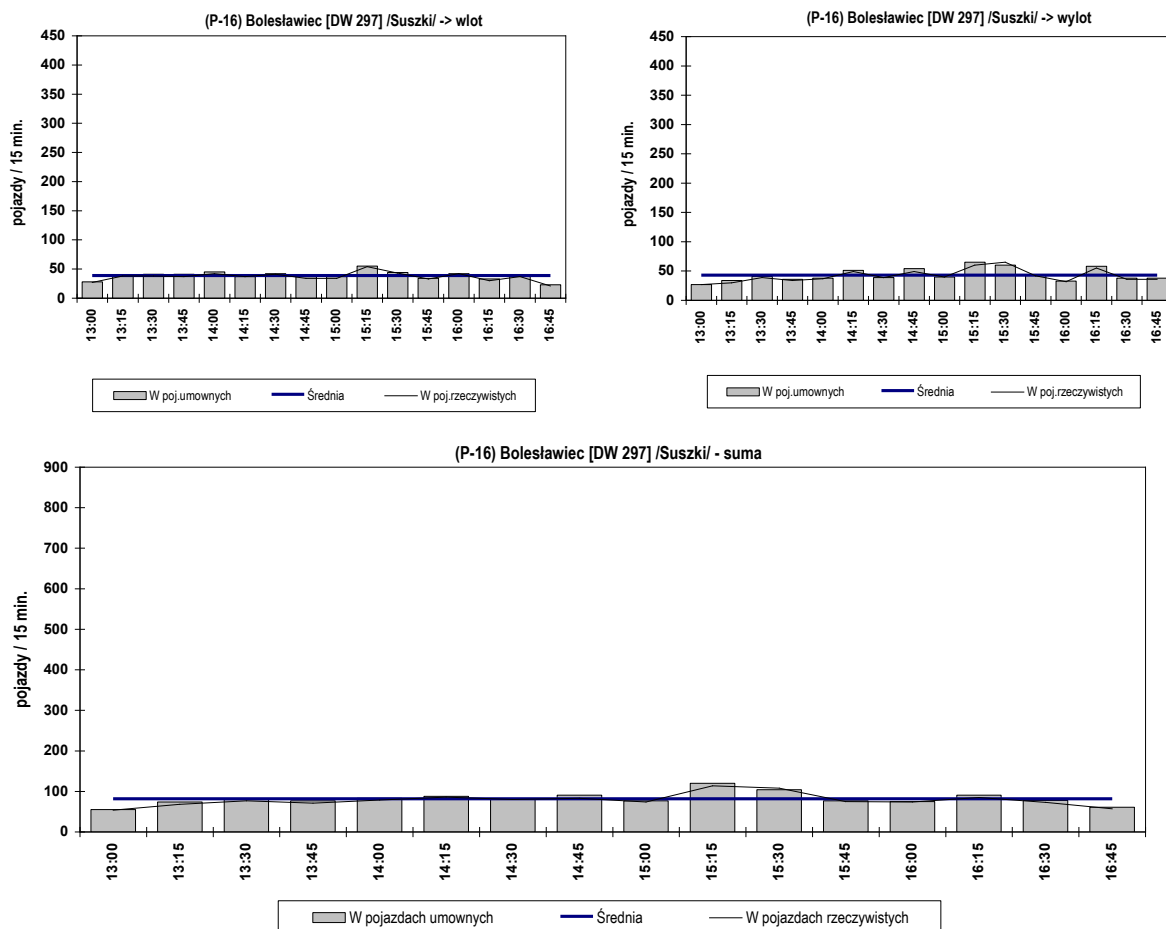
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:40 - 14:40

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	177	[176]	173	[169]	350	[345]
motocykle	1	0,56%	2	1,16%	3	0,86%
samochody osobowe	139	78,53%	140	80,92%	279	79,71%
samochody dostawcze	26	14,69%	16	9,25%	42	12,00%
samochody ciężarowe	4	2,26%	4	2,31%	8	2,29%
samochody ciężarowe ciężkie	5	2,82%	8	4,62%	13	3,71%
autobusy	2	1,13%	1	0,58%	3	0,86%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	1,16%	2	0,57%
rowery	4	2,26%	0	0,00%	4	1,14%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	188	[188]	191	[185]	379	[373]

Punkt pomiarowy: (P-16) Bolesławiec [DW 297] /Suszki/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-16)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	585	[579]	670	[649]	1255	[1228]
motocykle	6	1,03%	21	3,13%	27	2,15%
samochody osobowe	464	79,32%	557	83,13%	1021	81,35%
samochody dostawcze	81	13,85%	61	9,10%	142	11,31%
samochody ciężarowe	10	1,71%	9	1,34%	19	1,51%
samochody ciężarowe ciężkie	18	3,08%	16	2,39%	34	2,71%
autobusy	6	1,03%	6	0,90%	12	0,96%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	3	0,51%	0	0,00%	3	0,24%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	619	[617]	695	[684]	1314	[1301]

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:45 - 15:45

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	163	[160]	214	[199]	377	[359]
motocykle	3	1,84%	15	7,01%	18	4,77%
samochody osobowe	130	79,75%	170	79,44%	300	79,58%
samochody dostawcze	19	11,66%	18	8,41%	37	9,81%
samochody ciężarowe	3	1,84%	3	1,40%	6	1,59%
samochody ciężarowe ciężkie	6	3,68%	6	2,80%	12	3,18%
autobusy	2	1,23%	2	0,93%	4	1,06%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	2	1,23%	0	0,00%	2	0,53%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	174	[173]	219	[212]	393	[385]

(ilościowo)

DW.....	1960	POS.....	79	SCZ.....	35	ZKA.....	20	ETM.....	13
WW*.....	1547	PWL.....	79	BI.....	34	ZPL.....	20	KSU.....	13
DGL.....	1454	WL.....	78	OPR.....	33	GKS.....	19	OGL.....	13
DBL.....	1254	PNT.....	76	SRC.....	33	RP.....	19	RRS.....	13
DPL.....	1207	WM.....	74	SZY.....	33	TSA.....	19	WLS.....	13
DLU.....	1007	PKS.....	70	ERA.....	32	WPL.....	19	WOR.....	13
DL.....	894	DKA.....	69	SCI.....	32	WS.....	19	WWP.....	13
DZL.....	864	TK.....	66	SY.....	32	4L.....	18	ZST.....	13
DJA.....	763	WR.....	66	SZA.....	32	4M.....	18	FSD.....	12
PO.....	687	OPO.....	65	KNS.....	31	7U.....	18	WGR.....	12
DWL.....	628	FG.....	64	SH.....	31	CA.....	18	WPZ.....	12
DSW.....	567	PGS.....	64	EWE.....	30	FSU.....	18	BH.....	11
FWS.....	496	WND.....	64	OST.....	30	KWI.....	18	BL.....	11
DLW.....	470	LU.....	63	PJA.....	30	OOL.....	18	BS.....	11
DLE.....	456	OK.....	62	PSR.....	30	PN.....	18	DNA.....	11
DZG.....	446	ONY.....	61	PTU.....	30	RST.....	18	LLU.....	11
FZG.....	415	FKR.....	60	EZG.....	29	SJ.....	18	NE.....	11
DSR.....	411	GA.....	58	OKL.....	29	SW.....	18	NZ.....	11
FZ.....	411	SGL.....	58	SKL.....	29	CW.....	17	PIR.....	11
SK.....	387	STA.....	55	SLU.....	29	HHR.....	17	PKL.....	11
KR.....	363	CT.....	54	KCH.....	28	LBL.....	17	PMI.....	11
WGM.....	346	WOT.....	53	KWA.....	28	LUB.....	17	POB.....	11
PZ.....	295	PP.....	52	KNT.....	27	SJZ.....	17	PSL.....	11
FNW.....	291	EWI.....	51	7T.....	26	SPS.....	17	PWR.....	11
DJ.....	271	SR.....	51	BIA.....	26	TST.....	17	RSA.....	11
DB.....	249	WSC.....	51	OSL.....	26	5H.....	16	SI.....	11
DGR.....	246	SZ.....	50	PGN.....	26	AC.....	16	ZA.....	11
DWR.....	228	DBA.....	48	PKA.....	26	CGR.....	16	BJ.....	10
FZA.....	226	DST.....	48	TKI.....	26	CIN.....	16	GRA.....	10
DLB.....	220	NO.....	47	ZGL.....	26	EPJ.....	16	GTC.....	10
OP.....	196	ESI.....	46	ZK.....	26	KOS.....	16	GWE.....	10
FZI.....	195	FGW.....	46	EOP.....	25	SBL.....	16	LC.....	10
ZS.....	188	KLI.....	45	FMI.....	25	SV.....	16	LCI.....	10
PL.....	182	OB.....	45	KBC.....	25	TJE.....	16	LPA.....	10
ST.....	165	PKR.....	44	KMI.....	25	ZGR.....	16	PAF.....	10
PLE.....	157	RMI.....	44	OKR.....	25	3L.....	15	RK.....	10
DTR.....	146	KRA.....	43	PGO.....	25	AK.....	15	RKL.....	10
PRA.....	121	POT.....	43	SMY.....	25	NOL.....	15	UA.....	10
DOL.....	120	BC.....	42	ELC.....	24	ONA.....	15	WPY.....	10
EL.....	119	SMI.....	42	KMY.....	24	PCH.....	15	ZCH.....	10
WZ.....	118	DMI.....	41	SL.....	24	PSZ.....	15	A0.....	9
WPR.....	116	KN.....	41	ELW.....	23	RJS.....	15	BO.....	9
DDZ.....	114	KT.....	41	EPA.....	23	TOS.....	15	C0.....	9
GDA.....	103	SBI.....	41	PKN.....	23	WGS.....	15	EPI.....	9
DKL.....	101	KOL.....	40	WRA.....	23	WIA.....	15	GKA.....	9
DJE.....	96	PPL.....	40	8T.....	22	B0.....	14	LBI.....	9
DOA.....	93	PSE.....	40	AA.....	22	CG.....	14	LTM.....	9
RDE.....	90	SM.....	39	CBY.....	22	CZN.....	14	RPZ.....	9
WWL.....	88	WPI.....	38	RJA.....	22	EKU.....	14	SPN.....	9
SC.....	87	ZMY.....	38	EP.....	21	FSL.....	14	TSK.....	9
SWD.....	87	FSW.....	37	EZD.....	21	GR.....	14	WO.....	9
SG.....	85	KTA.....	37	HPB.....	21	HD.....	14		
PK.....	83	SO.....	37	KBR.....	21	RTA.....	14		
CB.....	81	EBE.....	36	SBE.....	21	SPI.....	14	WW*..	Warszawa
GD.....	81	PKE.....	36	RZE.....	20	WCI.....	14		ogółem
SB.....	81	WP.....	36	SD.....	20	WWY.....	14		
RZ.....	80	DZA.....	35	SRB.....	20	ZKL.....	14		

KORDON LGOF

ZESTAWIENIE REJESTRACJI WYSTĘPUJĄCYCH NAJCZĘŚCIEJ W PUNKTACH KORDONOWYCH

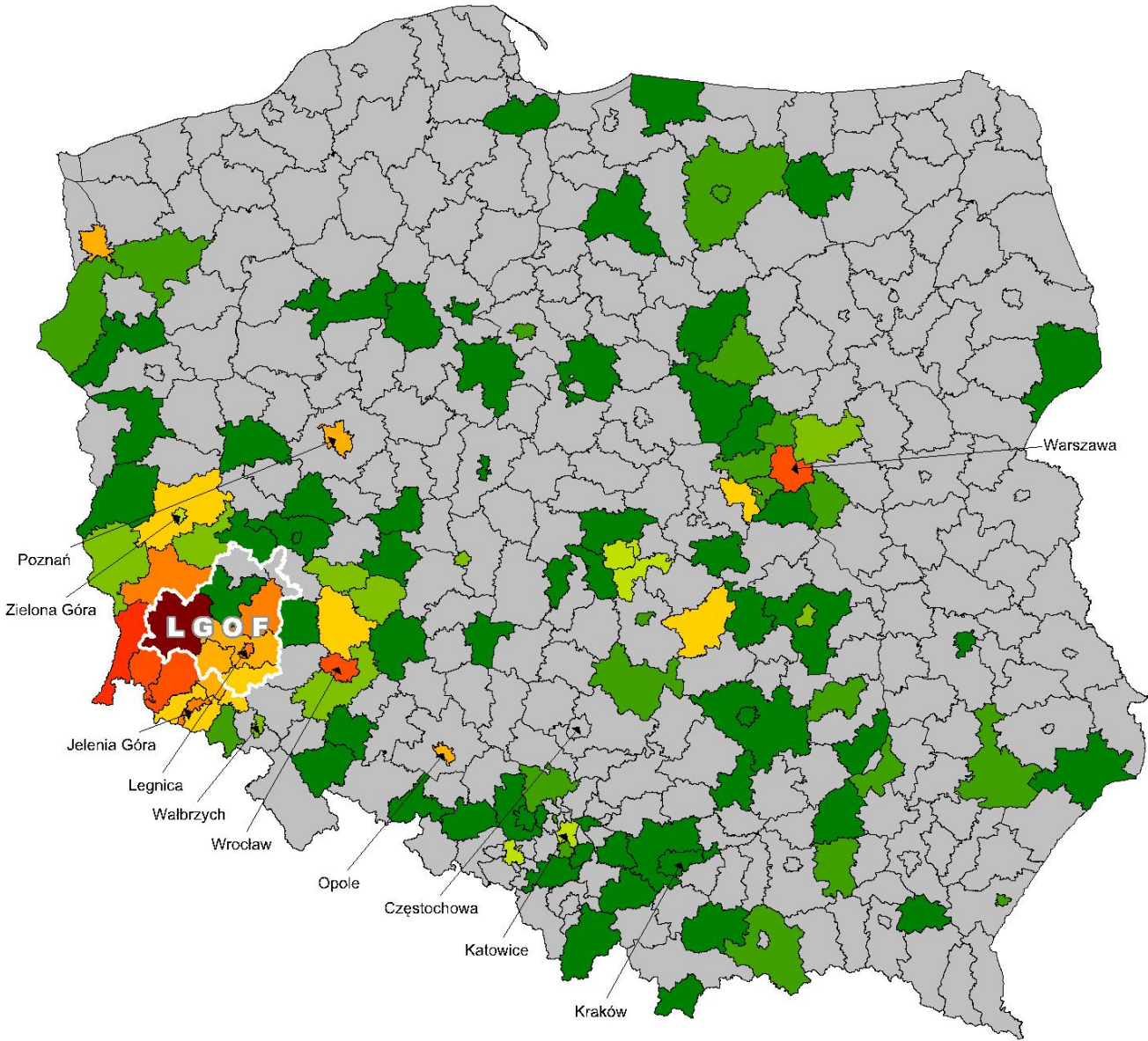
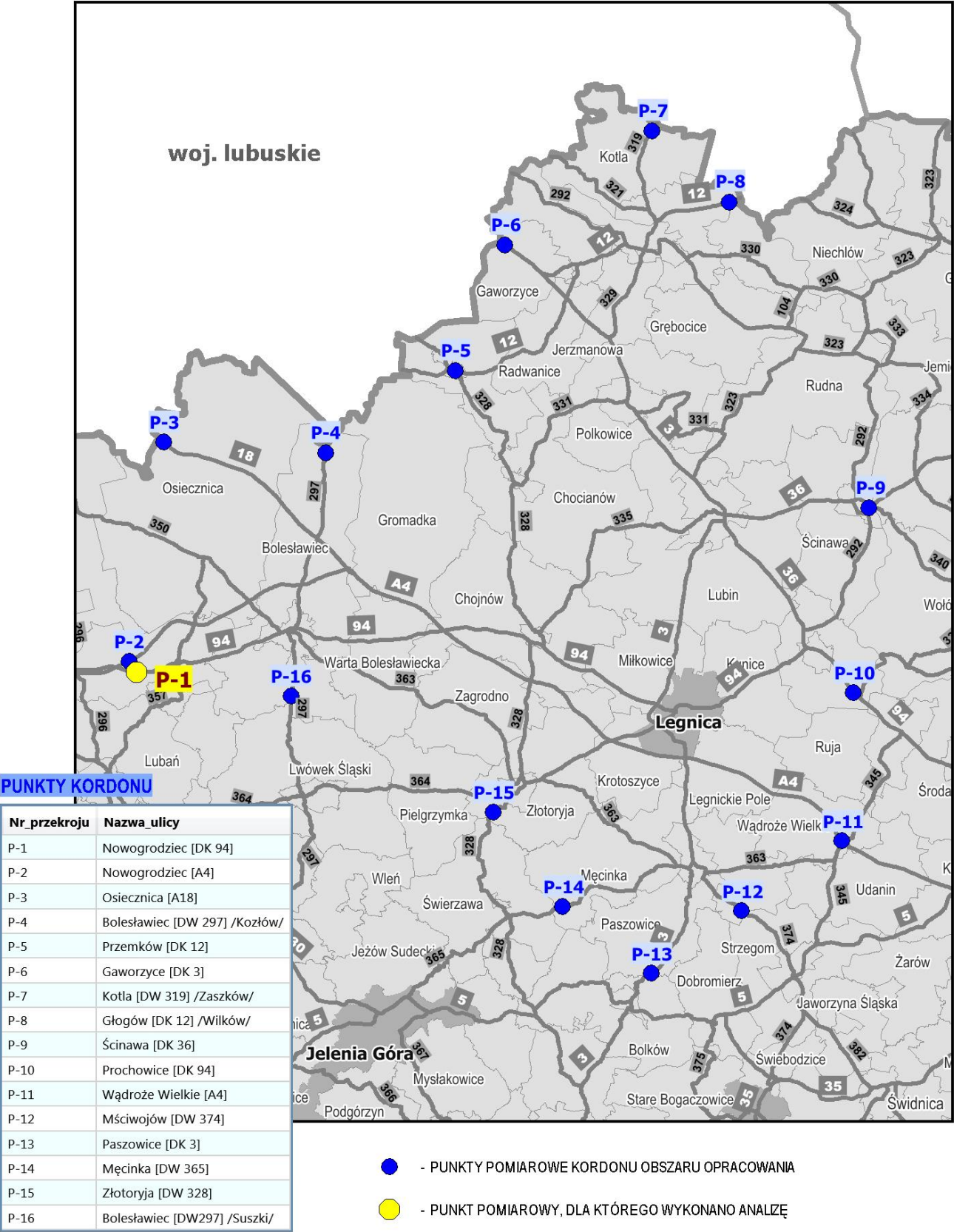
(alfbetycznie)

3L.....	15	DWR.....	228	KOS.....	16	PP.....	52	SWD.....	87
4L.....	18	DZA.....	35	KR.....	363	PPL.....	40	SY.....	32
4M.....	18	DZG.....	446	KRA.....	43	PRA.....	121	SZ.....	50
5H.....	16	DZL.....	864	KSU.....	13	PSE.....	40	SZA.....	32
7T.....	26	EBE.....	36	KT.....	41	PSL.....	11	SZY.....	33
7U.....	18	EKU.....	14	KTA.....	37	PSR.....	30	TJE.....	16
8T.....	22	EL.....	119	KWA.....	28	PSZ.....	15	TK.....	66
A0.....	9	ELC.....	24	KWI.....	18	PTU.....	30	TKI.....	26
AA.....	22	ELW.....	23	LBI.....	9	PWL.....	79	TOS.....	15
AC.....	16	EOP.....	25	LBL.....	17	PWR.....	11	TSA.....	19
AK.....	15	EP.....	21	LC.....	10	PZ.....	295	TSK.....	9
B0.....	14	EPA.....	23	LCI.....	10	RDE.....	90	TST.....	17
BC.....	42	EPI.....	9	LLU.....	11	RJA.....	22	UA.....	10
BH.....	11	EPJ.....	16	LPA.....	10	RJS.....	15	WCI.....	14
BI.....	34	ERA.....	32	LTM.....	9	RK.....	10	WGM.....	346
BIA.....	26	ESI.....	46	LU.....	63	RKL.....	10	WGR.....	12
BJ.....	10	ETM.....	13	LUB.....	17	RMI.....	44	WGS.....	15
BL.....	11	EWE.....	30	NE.....	11	RP.....	19	WIA.....	15
BO.....	9	EWI.....	51	NO.....	47	RPZ.....	9	WL.....	78
BS.....	11	EZD.....	21	NOL.....	15	RRS.....	13	WLS.....	13
C0.....	9	EZG.....	29	NZ.....	11	RSA.....	11	WM.....	74
CA.....	18	FG.....	64	OB.....	45	RST.....	18	WND.....	64
CB.....	81	FGW.....	46	OGL.....	13	RTA.....	14	WO.....	9
CBY.....	22	FKR.....	60	OK.....	62	RZ.....	80	WOR.....	13
CG.....	14	FMI.....	25	OKL.....	29	RZE.....	20	WOT.....	53
CGR.....	16	FNW.....	291	OKR.....	25	SB.....	81	WP.....	36
CIN.....	16	FSD.....	12	ONA.....	15	SBE.....	21	WPI.....	38
CT.....	54	FSL.....	14	ONY.....	61	SBI.....	41	WPL.....	19
CW.....	17	FSU.....	18	OOL.....	18	SBL.....	16	WPR.....	116
CZN.....	14	FSW.....	37	OP.....	196	SC.....	87	WPY.....	10
DB.....	249	FWS.....	496	OPO.....	65	SCI.....	32	WPZ.....	12
DEA.....	48	FZ.....	411	OPR.....	33	SCZ.....	35	WR.....	66
DBL.....	1254	FZA.....	226	OSL.....	26	SD.....	20	WRA.....	23
DDZ.....	114	FZG.....	415	OST.....	30	SG.....	85	WS.....	19
DGL.....	1454	FZI.....	195	PAF.....	10	SGL.....	58	WSC.....	51
DGR.....	246	GA.....	58	PCH.....	15	SH.....	31	WW*.....	1547
DJ.....	271	GD.....	81	PGN.....	26	SI.....	11	WWL.....	88
DJA.....	763	GDA.....	103	PGO.....	25	SJ.....	18	WWP.....	13
DJE.....	96	GKA.....	9	PGS.....	64	SJZ.....	17	WWY.....	14
DKA.....	69	GKS.....	19	PIR.....	11	SK.....	387	WZ.....	118
DKL.....	101	GR.....	14	PJA.....	30	SKL.....	29	ZA.....	11
DL.....	894	GRA.....	10	PK.....	83	SL.....	24	ZCH.....	10
DLB.....	220	GTC.....	10	PKA.....	26	SLU.....	29	ZGL.....	26
DLE.....	456	GWE.....	10	PKE.....	36	SM.....	39	ZGR.....	16
DLU.....	1007	HD.....	14	PKL.....	11	SMI.....	42	ZK.....	26
DLW.....	470	HHR.....	17	PKN.....	23	SMY.....	25	ZKA.....	20
DMI.....	41	HPB.....	21	PKR.....	44	SO.....	37	ZKL.....	14
DNA.....	11	KBC.....	25	PKS.....	70	SPI.....	14	ZMY.....	38
DOA.....	93	KBR.....	21	PL.....	182	SPN.....	9	ZPL.....	20
DOL.....	120	KCH.....	28	PLE.....	157	SPS.....	17	ZS.....	188
DPL.....	1207	KLI.....	45	PMI.....	11	SR.....	51	ZST.....	13
DSR.....	411	KMI.....	25	PN.....	18	SRB.....	20		
DST.....	48	KMY.....	24	PNT.....	76	SRC.....	33		
DSW.....	567	KN.....	41	PO.....	687	ST.....	165	WW*... Warszawa	
DTR.....	146	KNS.....	31	POB.....	11	STA.....	55	ogółem	
DW.....	1960	KNT.....	27	POS.....	79	SV.....	16		
DWL.....	628	KOL.....	40	POT.....	43	SW.....	18		

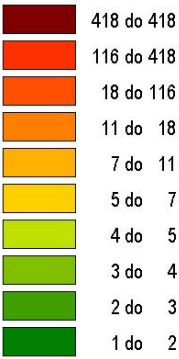
**ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW DO OBSZARU
OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM LGOF**

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P1
bolesławiecki	DBL	418
zgorzelecki	DZG	116
Wrocław	DW	29
Warszawa	WW	22
lwówecki	DLW	19
lubański	DLB	18
Jelenia Góra	DJ	13
Legnica	DL	12
żagański	FZG	12
lubiński	DLU	11

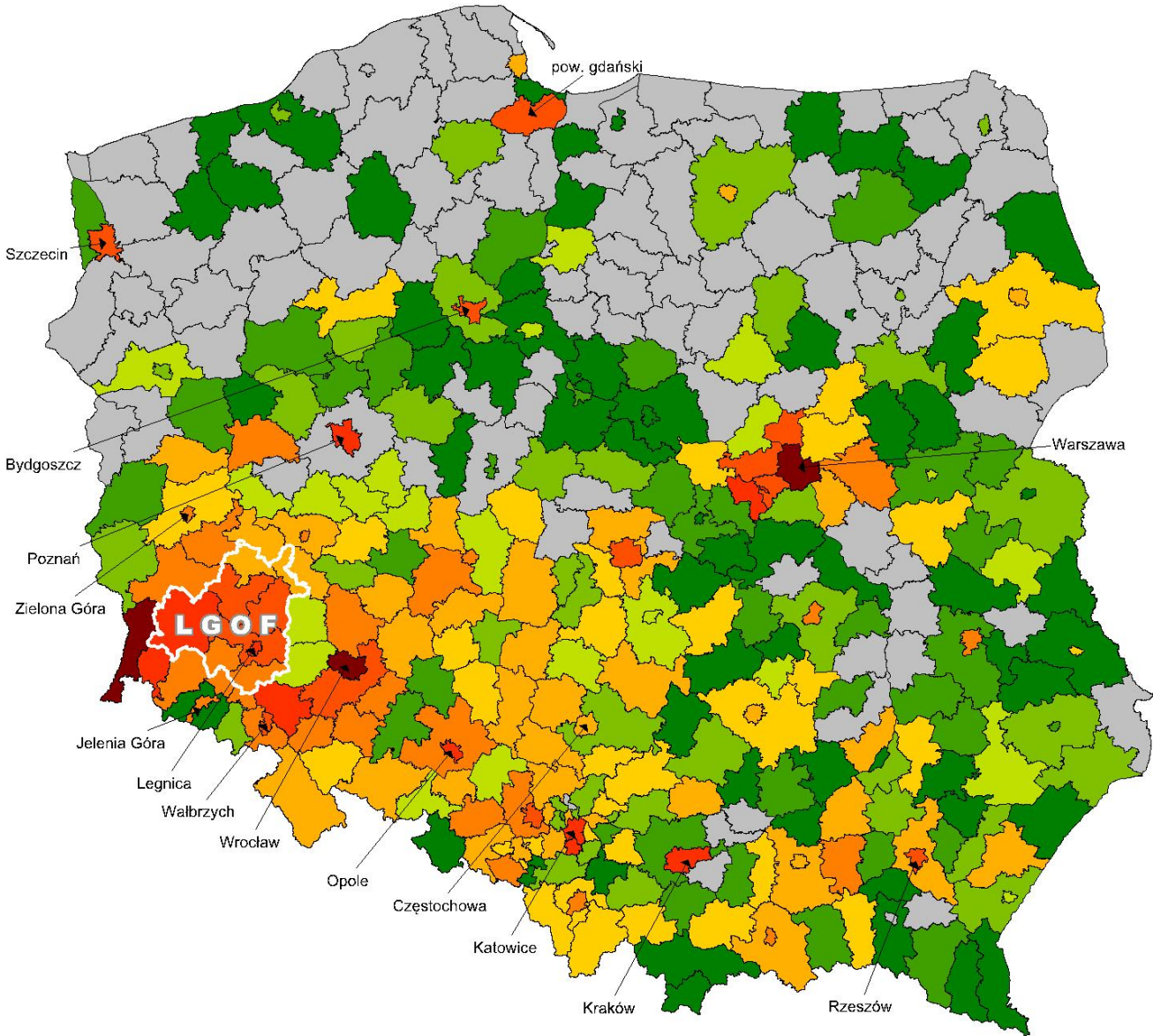
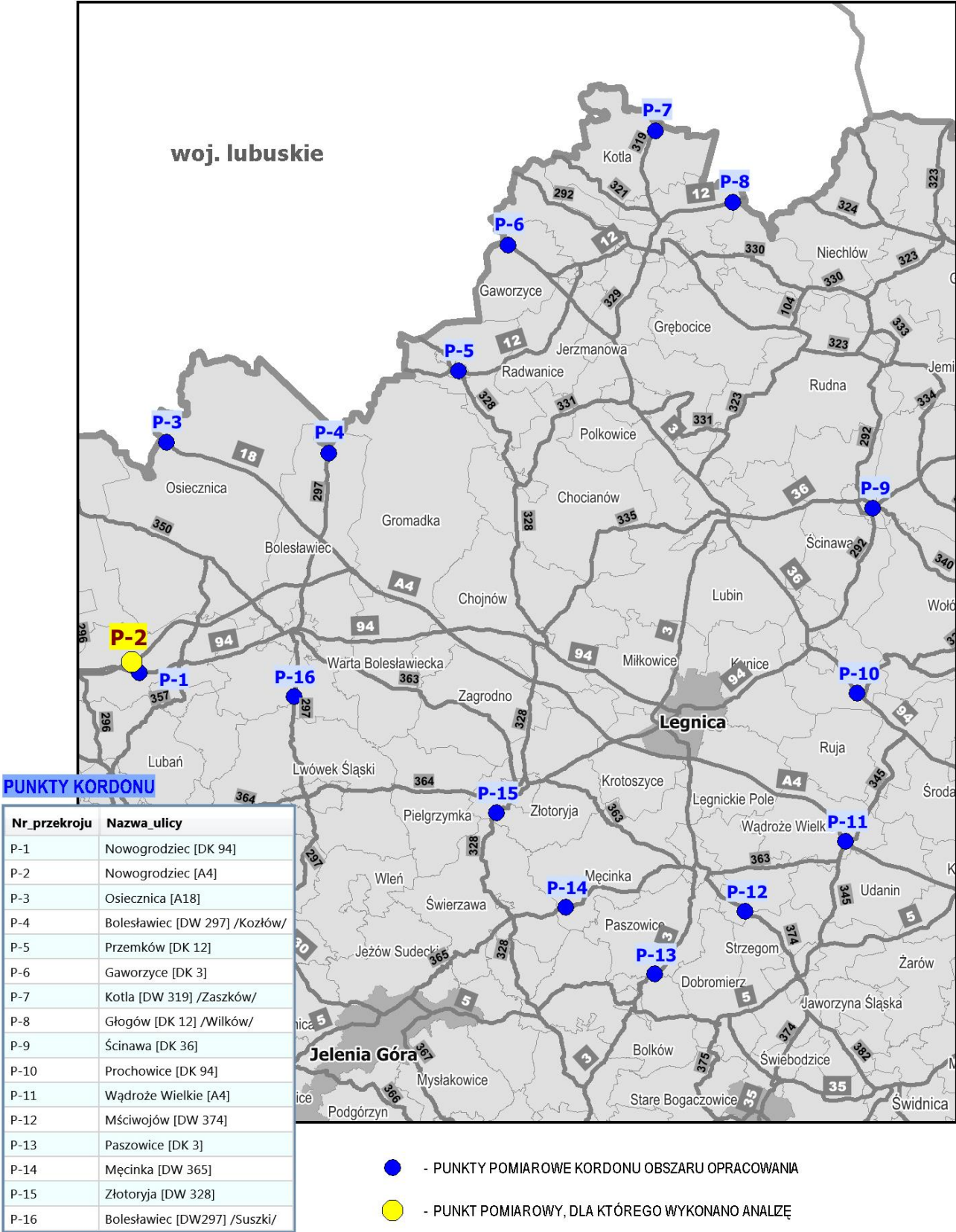
POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

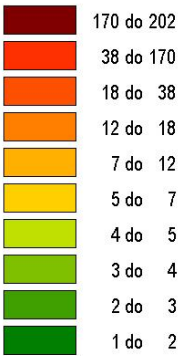
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-1 - Nowogrodziec [DK 94]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

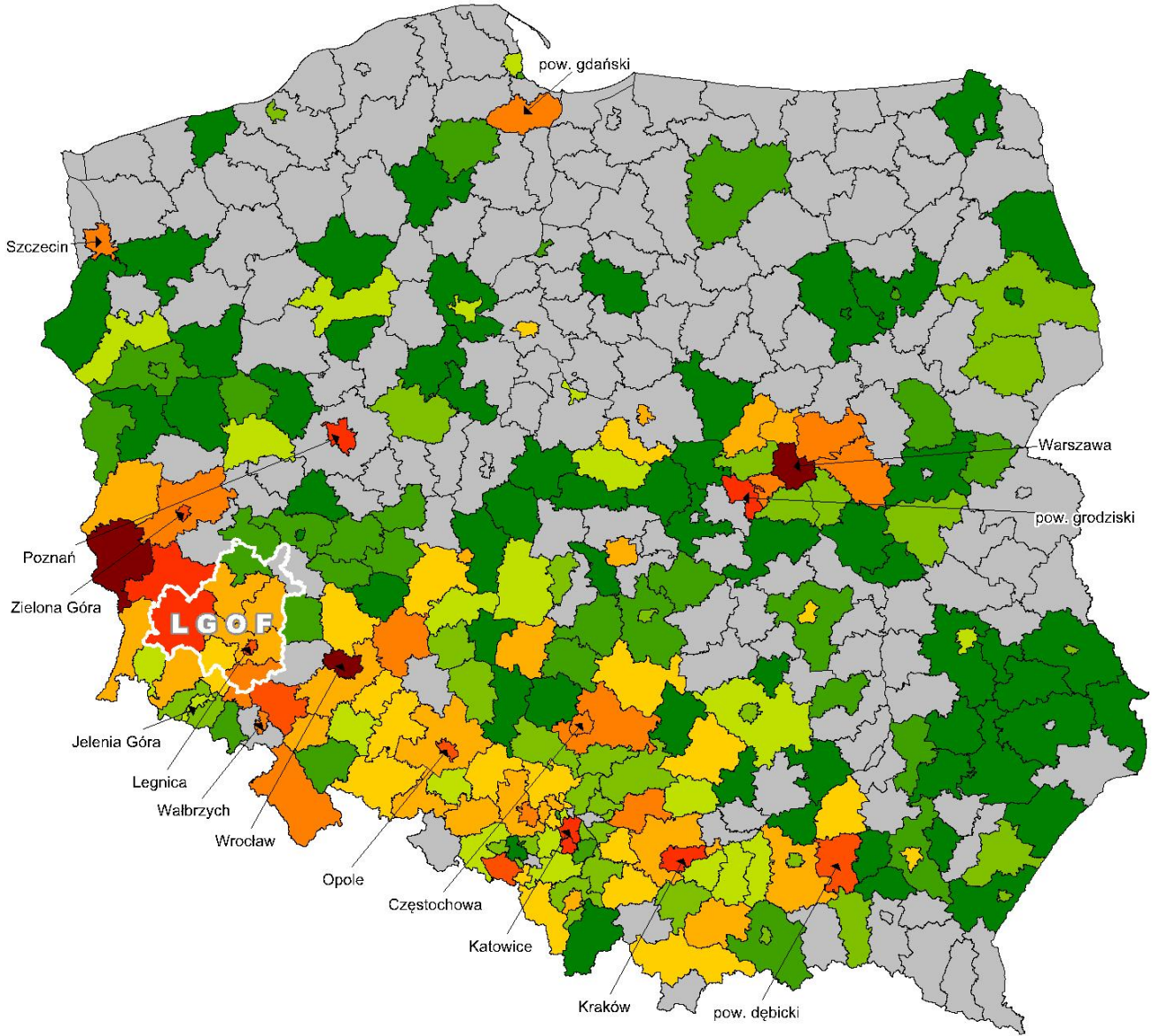
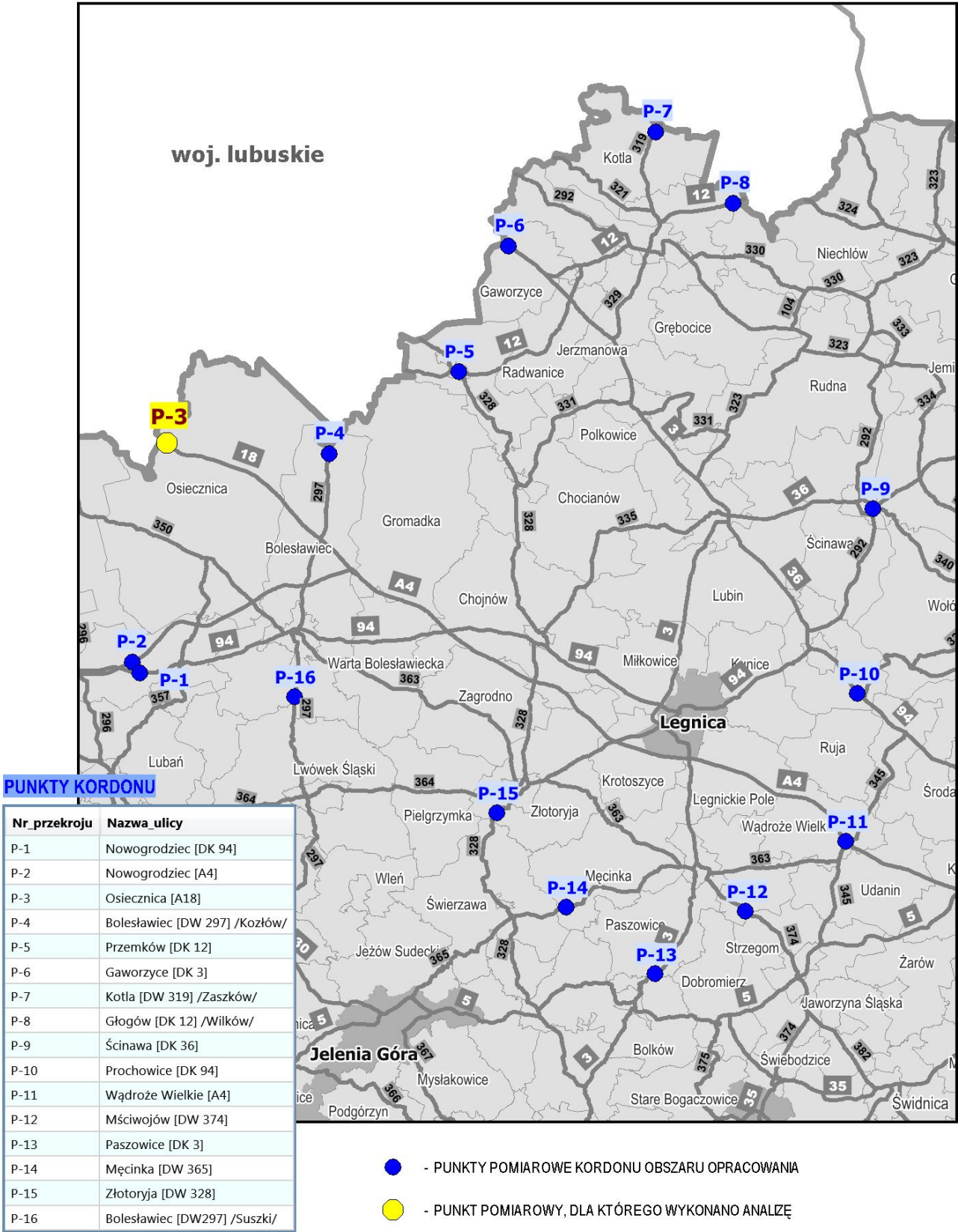
NAZWA POWIATU	KOD	P2
Wrocław	DW	202
Warszawa	WW	186
zgorzelecki	DZG	170
Poznań	PO	101
grodziski	WGM	81
lubański	DLB	75
bolesławiecki	DBL	69
Katowice	SK	64
Kraków	KR	59
świdnicki	DSW	50

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

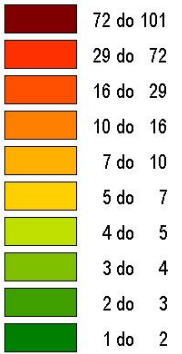
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-2 - Nowogrodziec [A4]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

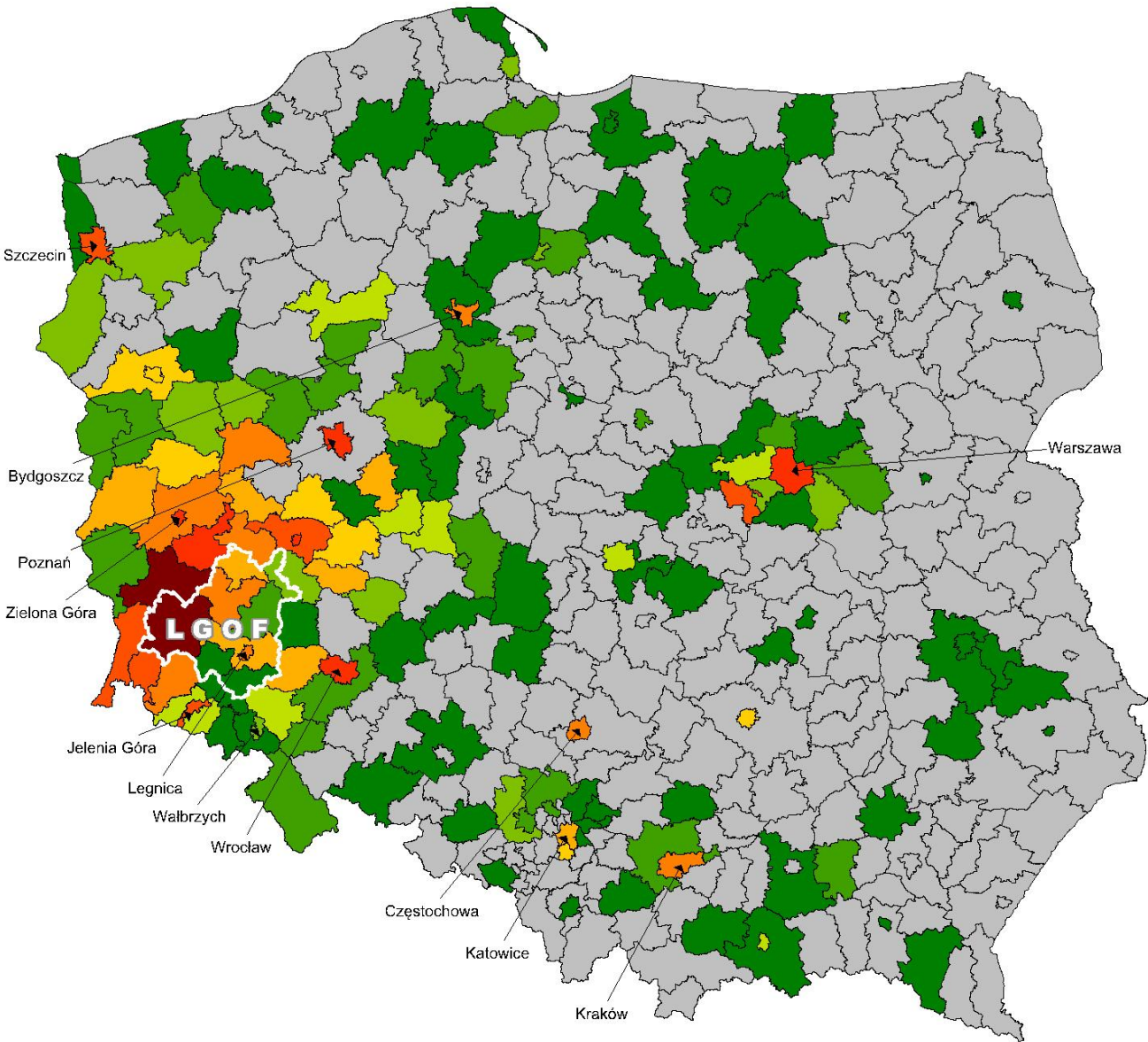
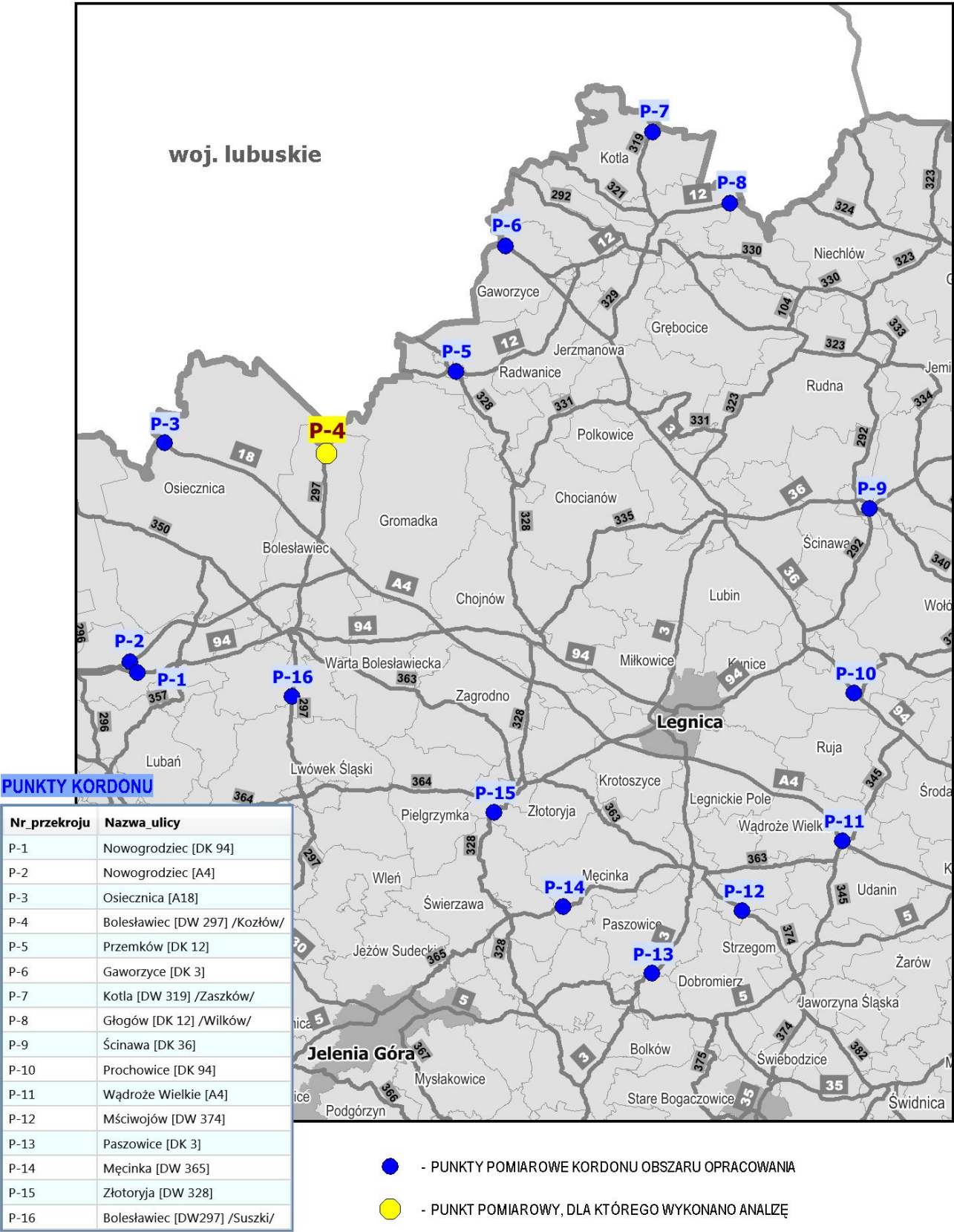
NAZWA POWIATU	KOD	P3
żarski	FZA	101
Wrocław	DW	93
Warszawa	WW	72
żagański	FZG	51
Katowice	SK	39
bolesławiecki	DBL	37
grodziski	WGM	34
Poznań	PO	33
Kraków	KR	32
Tychy	ST	29

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

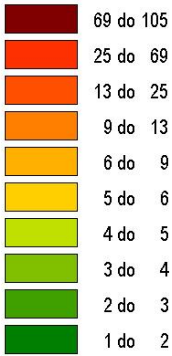
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-3 - Osiecznica [A18]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

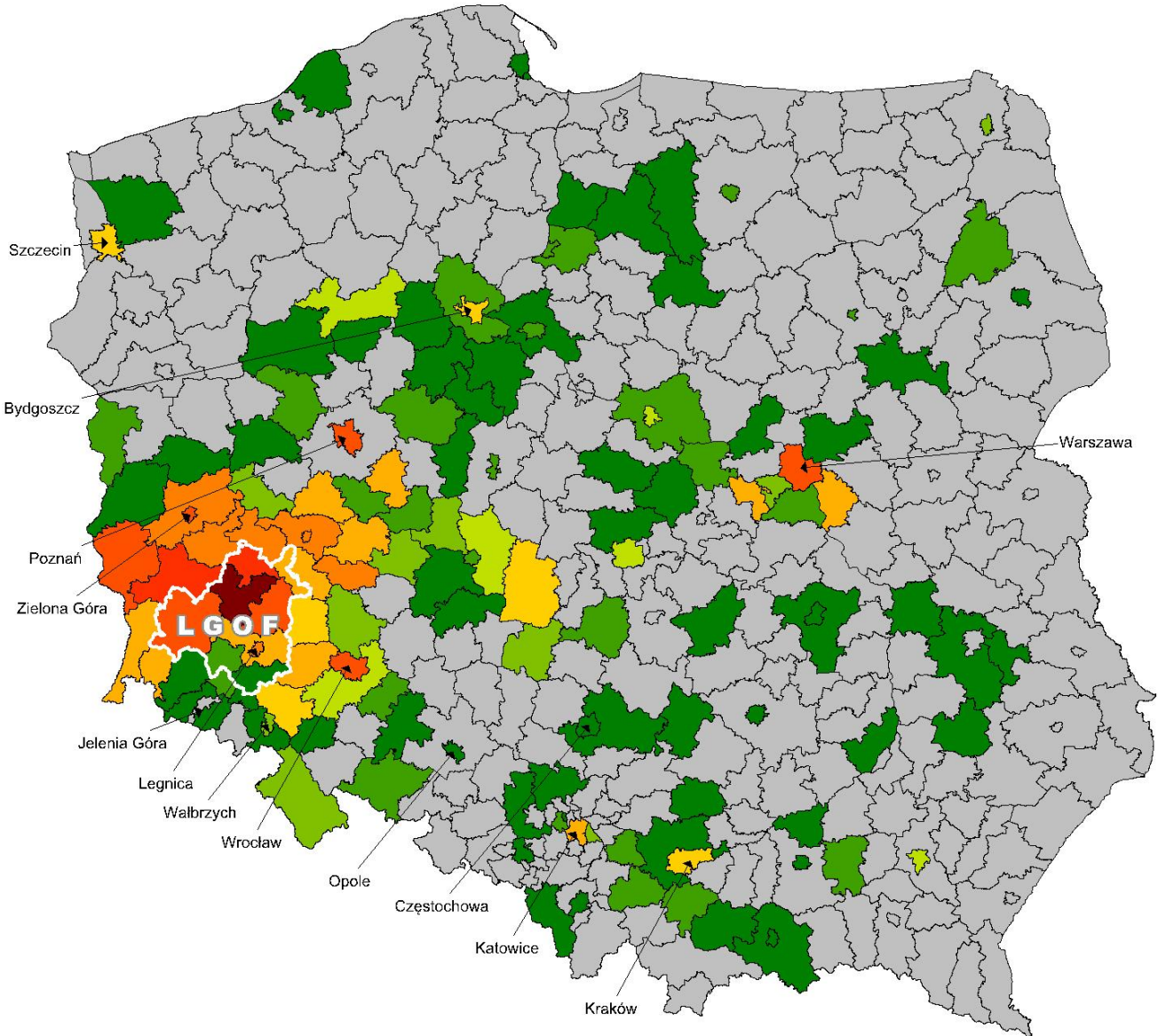
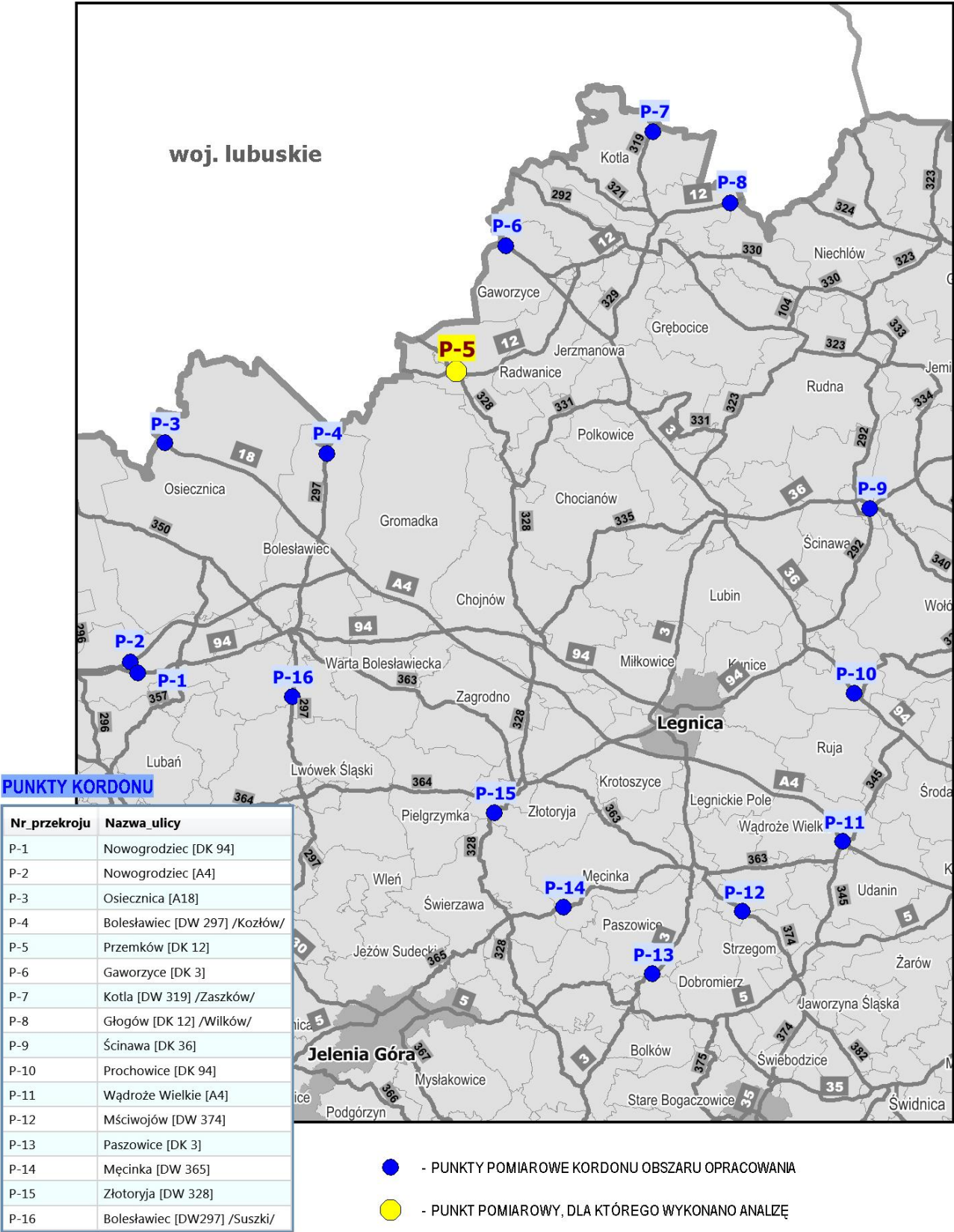
NAZWA POWIATU	KOD	P4
zagański	FZG	105
bolesławiecki	DBL	69
Warszawa	WW	53
Poznań	PO	44
Wrocław	DW	35
Zielona Góra	FZ	33
nowosolski	FNW	28
Leszno	PL	25
Jelenia Góra	DJ	17
leszczyński	PLE	17

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

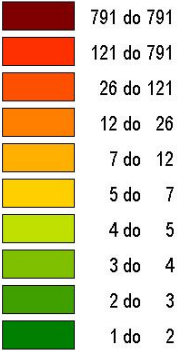
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-4 - Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

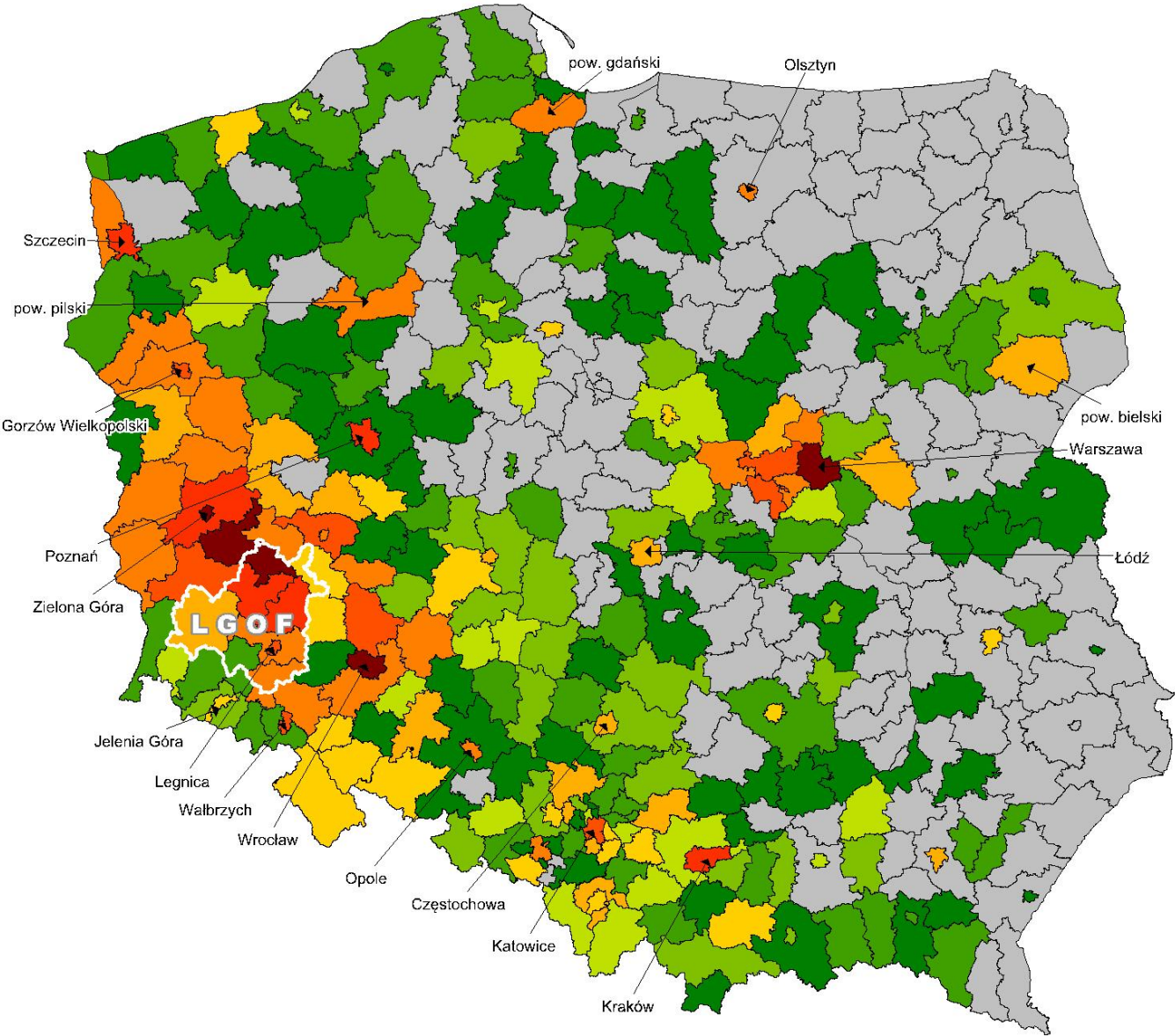
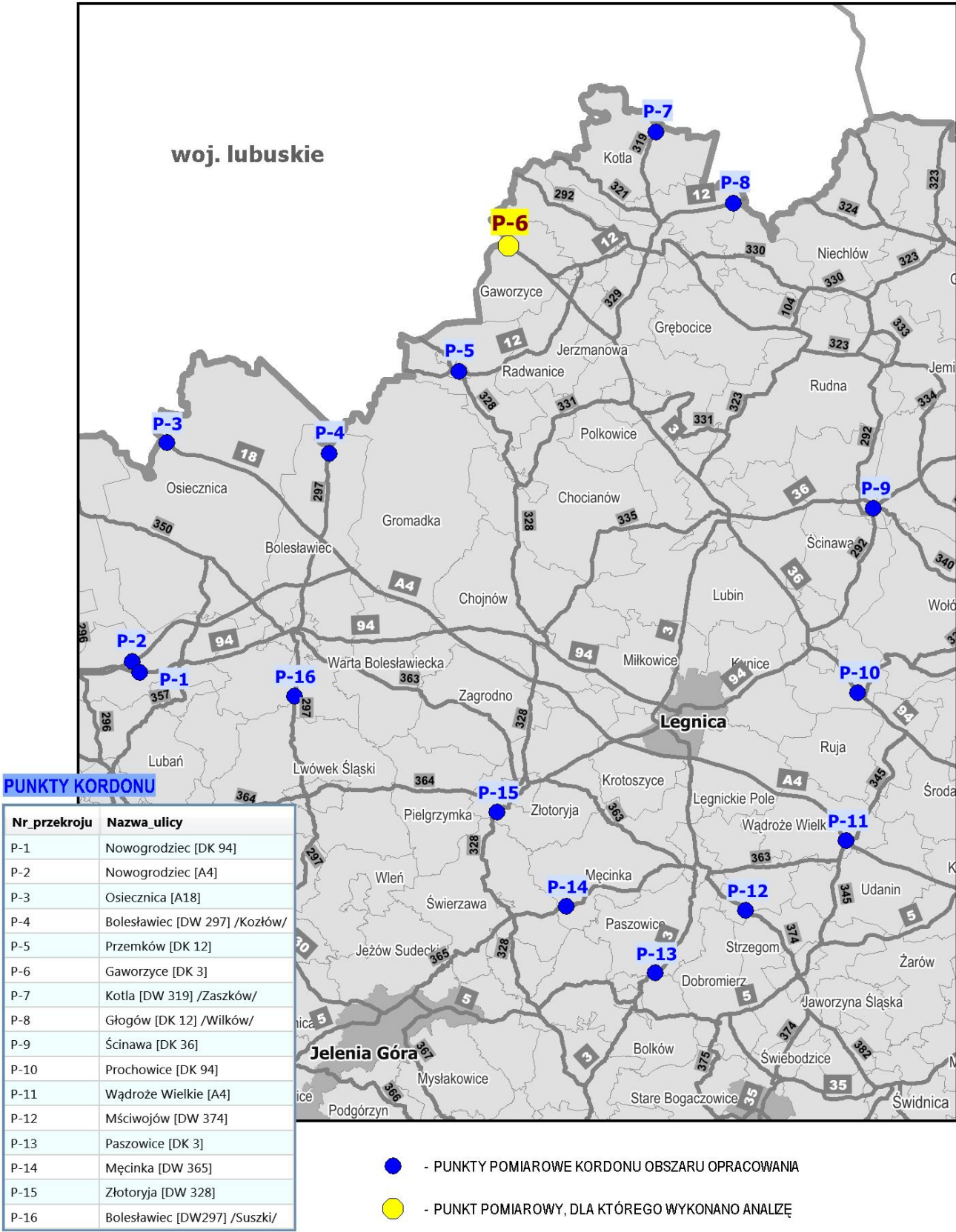
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P5
polkowicki	DPL	791
głogowski	DGL	130
żagański	FZG	121
Warszawa	WW	42
lubiąński	DLU	40
Poznań	PO	38
Wrocław	DW	36
bolesławiecki	DBL	28
Zielona Góra	FZ	27
żarski	FZA	26

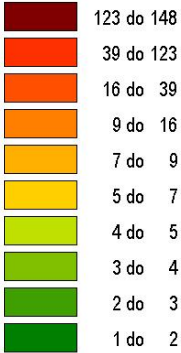
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-5 - Przemków [DK 12]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

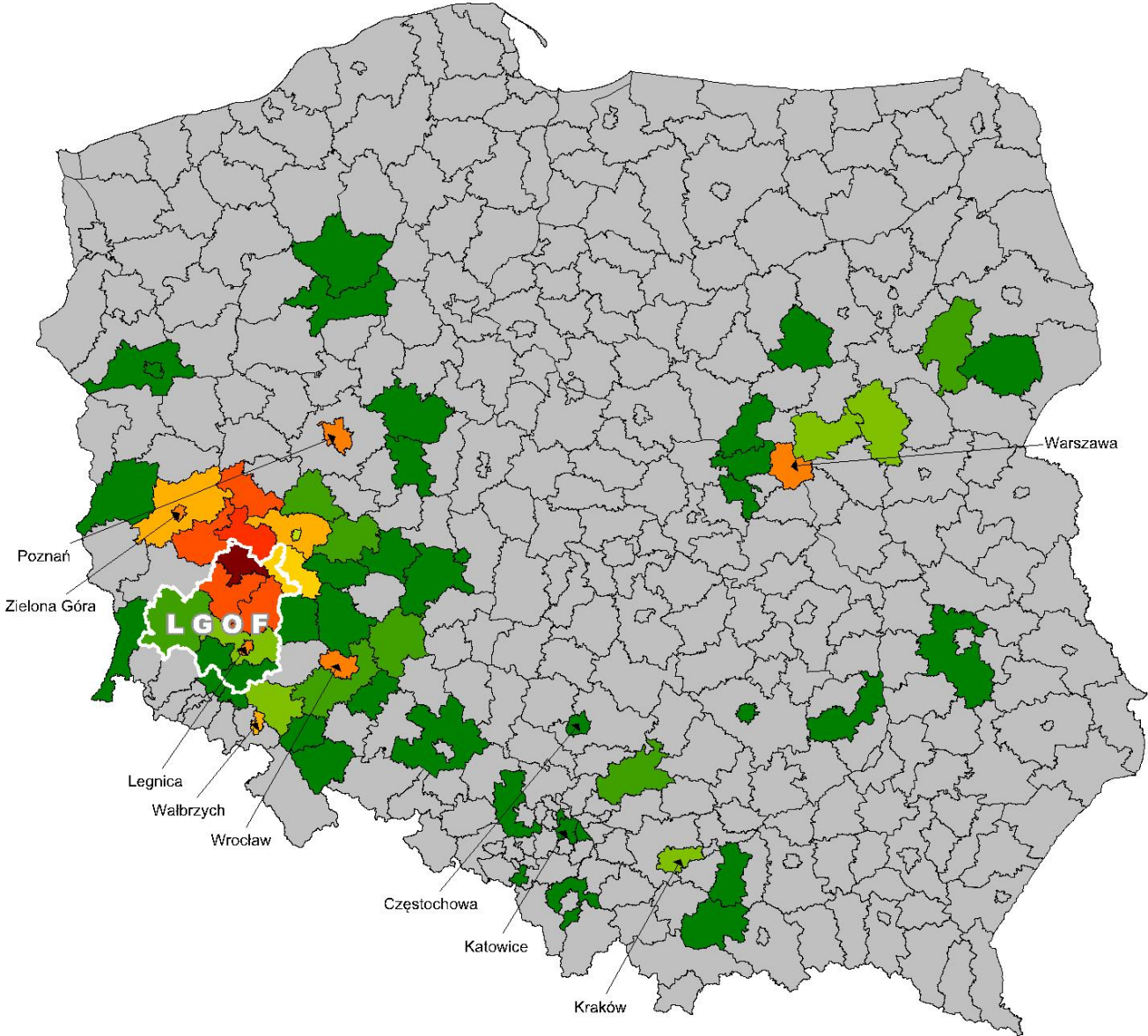
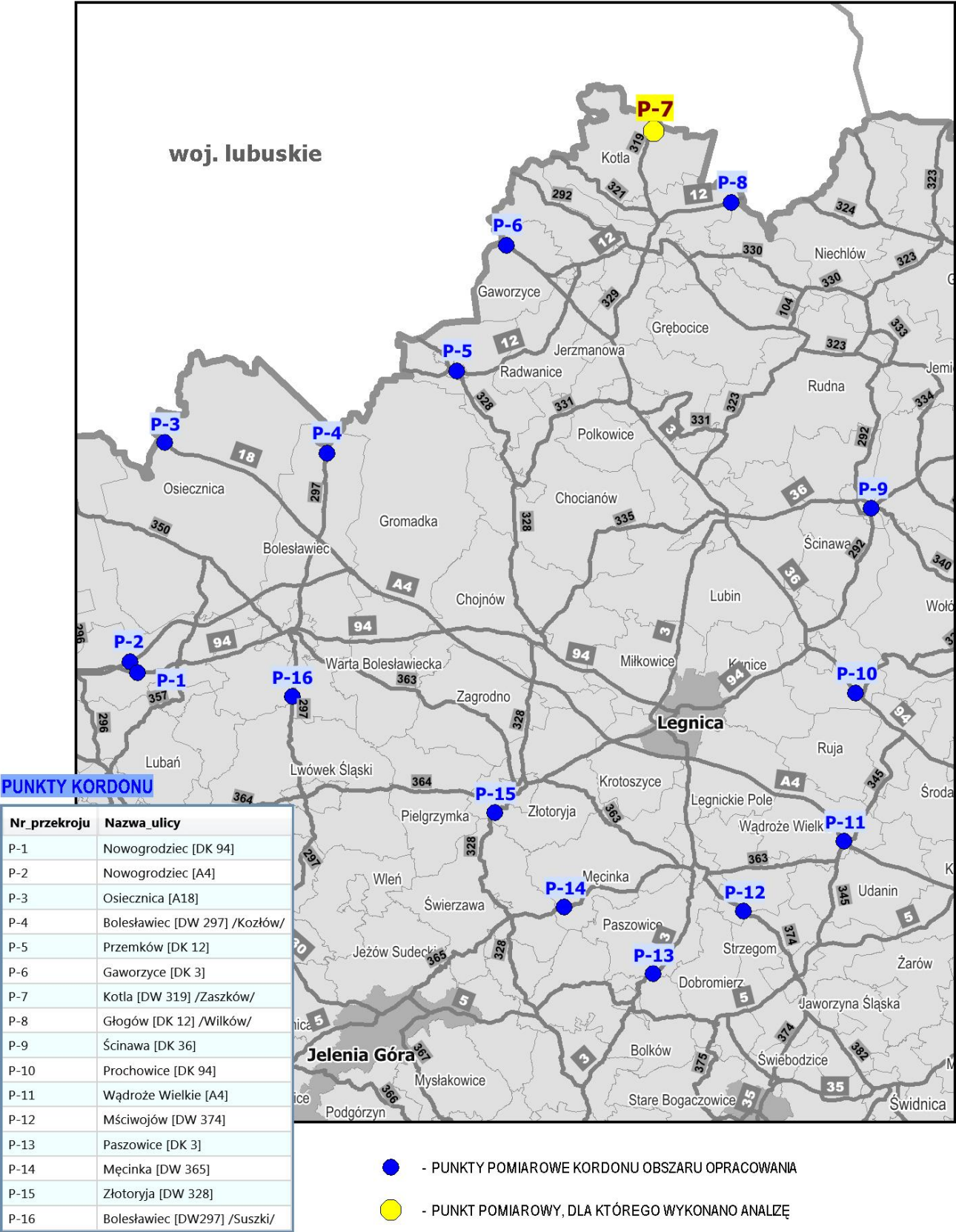
NAZWA POWIATU	KOD	P6
Warszawa	WW	148
Zielona Góra	FZ	148
głogowski	DGL	139
nowosolski	FNW	136
Wrocław	DW	123
polkowicki	DPL	86
zielonogórski	FZI	67
Poznań	PO	54
lubiński	DLU	53
Kraków	KR	41

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

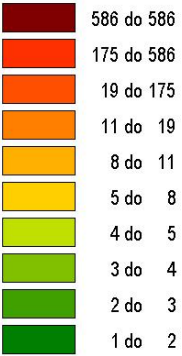
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-6 - Gaworzyce [DK 3]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJSTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJSTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

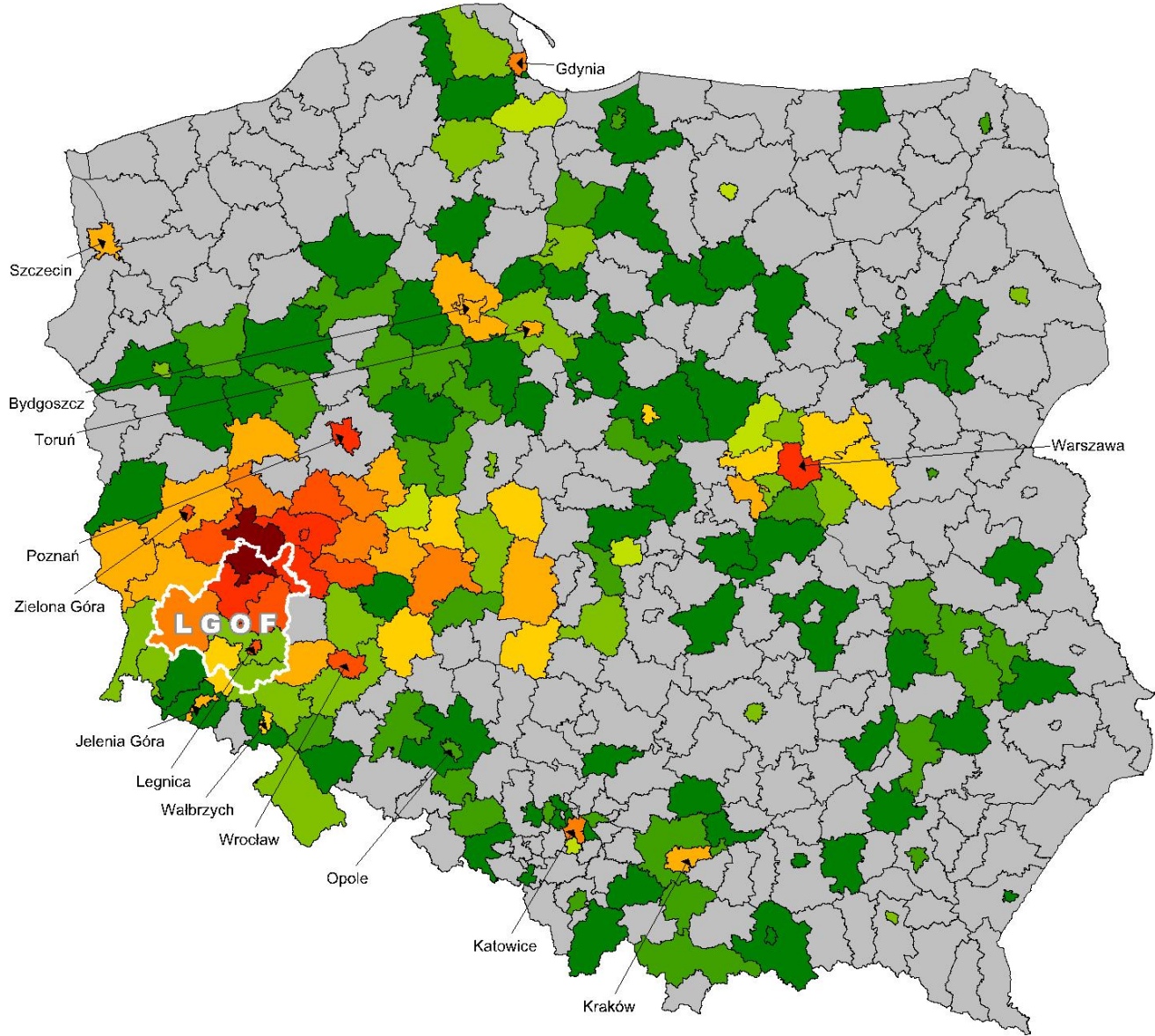
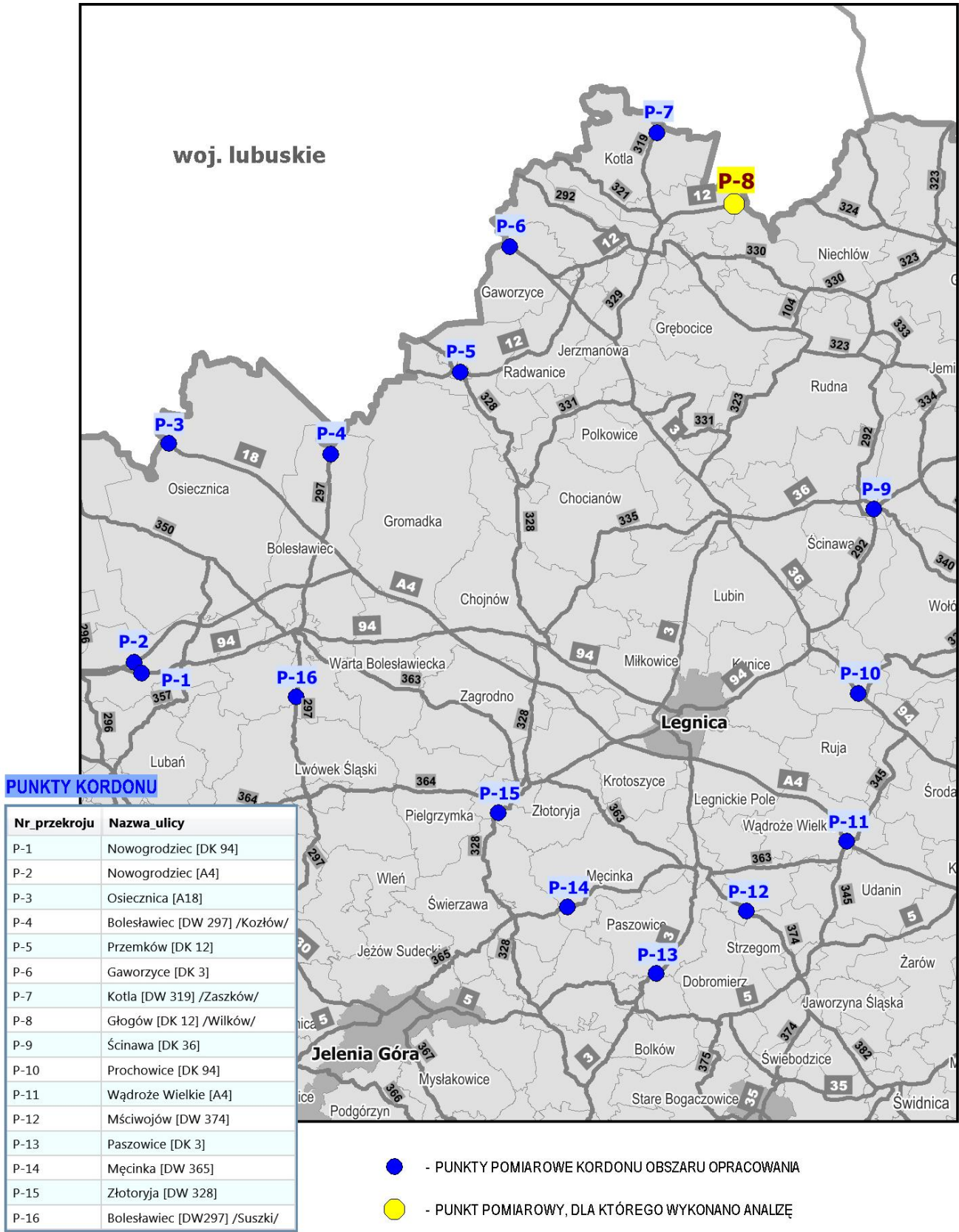
NAZWA POWIATU	KOD	P7
głogowski	DGL	586
wschowski	FWS	175
polkowicki	DPL	33
lubiński	DLU	23
wolsztyński	PWL	23
nowosolski	FNW	19
Warszawa	WW	15
Wrocław	DW	12
Legnica	DL	12
Poznań	PO	12

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

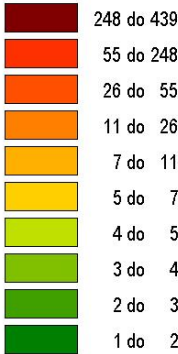
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-7 - Kotła [DW 319] /Zaszków/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

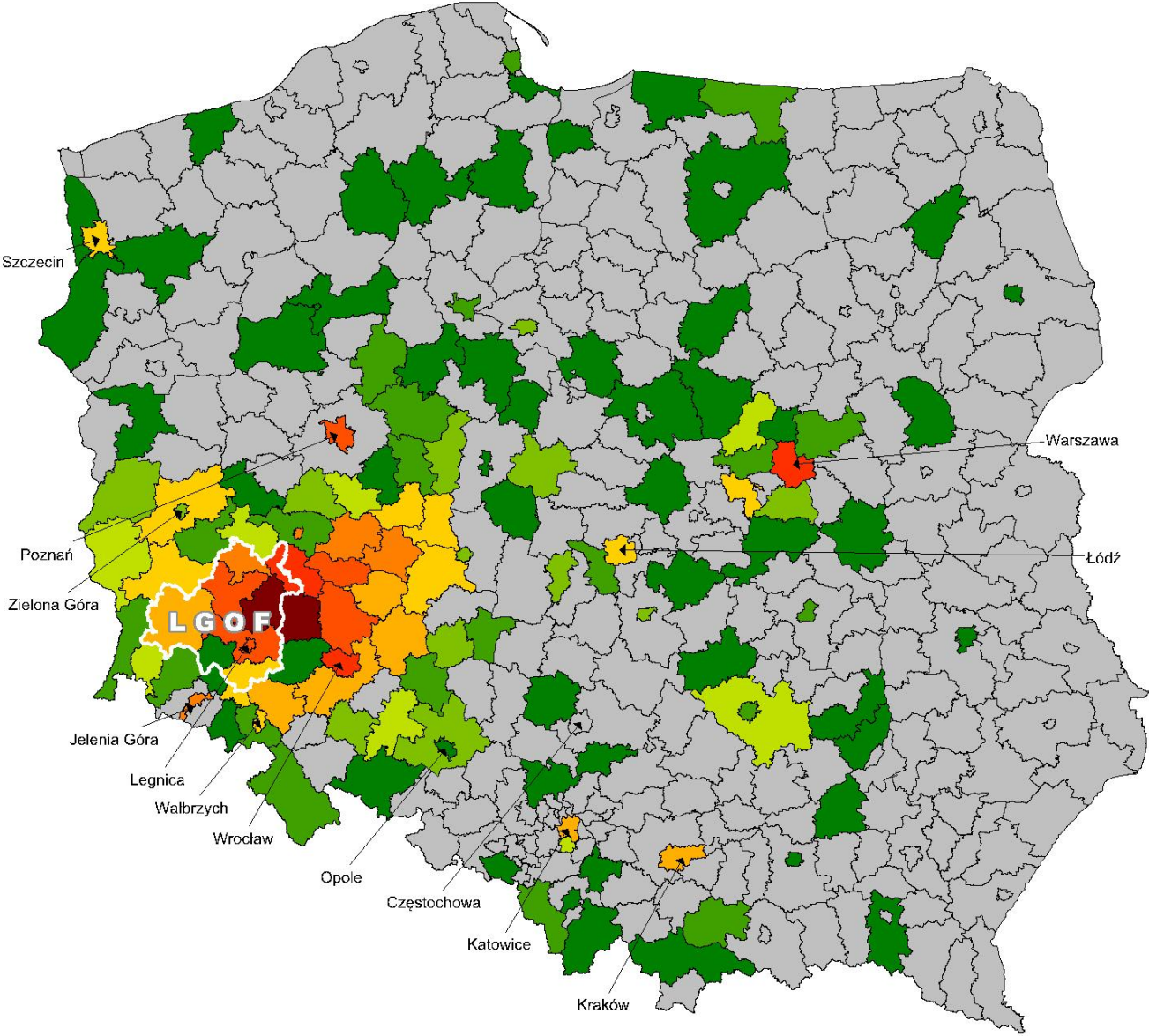
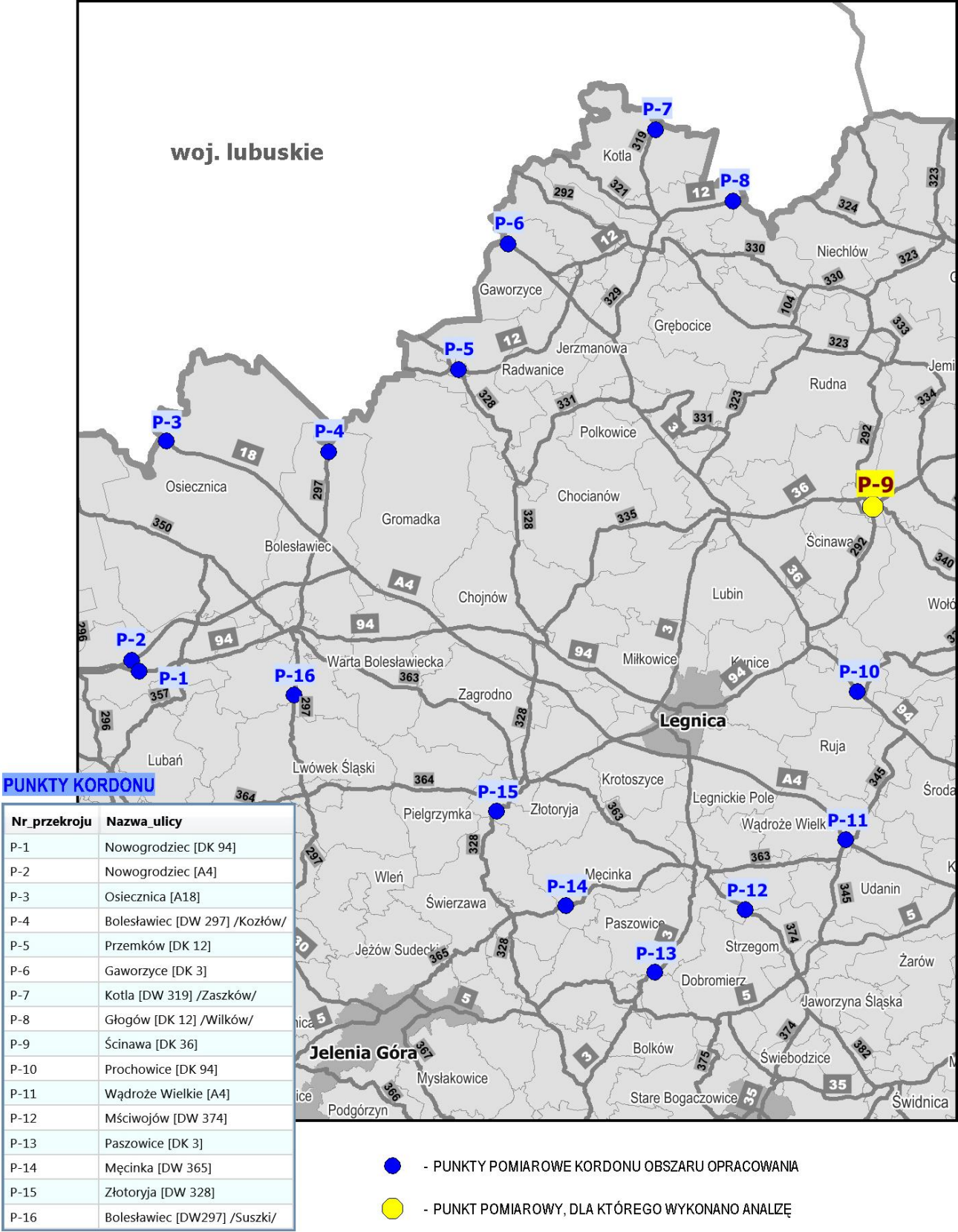
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P8
głogowski	DGL	439
wschowski	FWS	248
górowski	DGR	134
Warszawa	WW	74
Poznań	PO	74
Leszno	PL	71
leszczyński	PLE	70
polkowicki	DPL	55
Wrocław	DW	44
lubiński	DLU	39

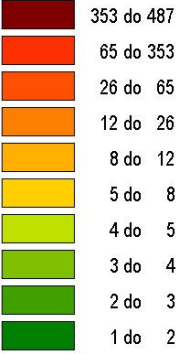
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-8 - Głogów [DK 12] /Wilków/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

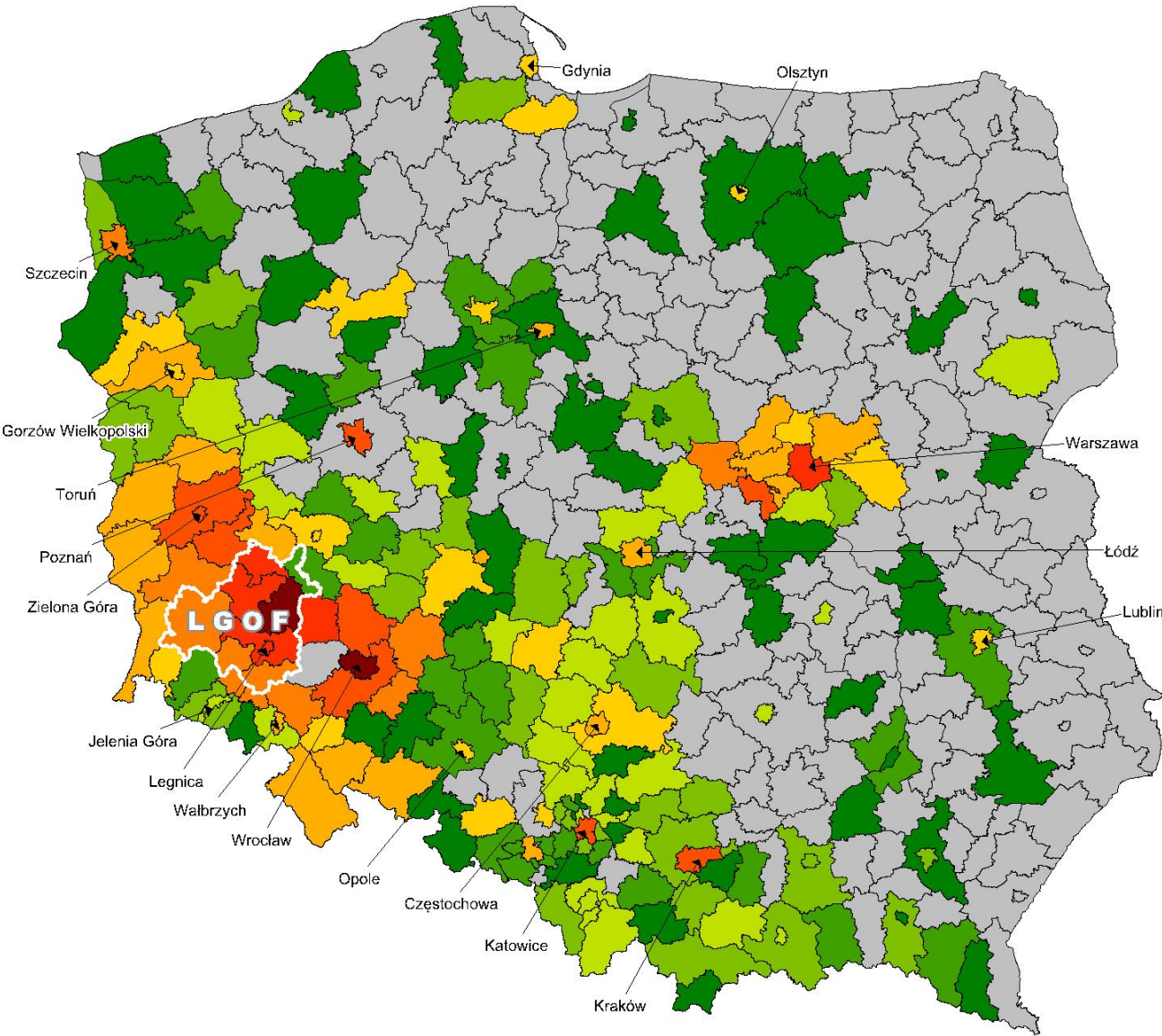
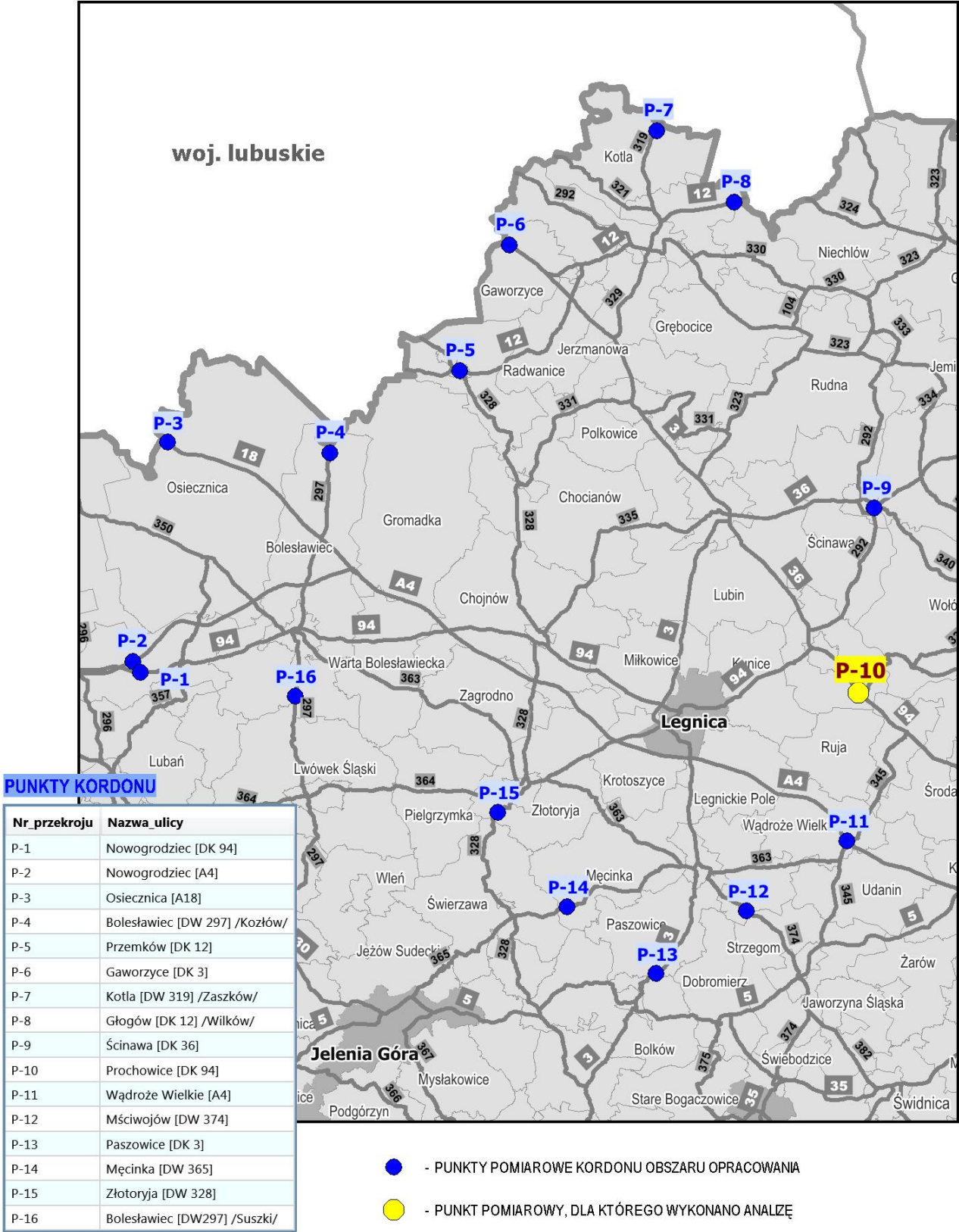
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P9
wołowski	DWL	487
lubiński	DLU	353
górowski	DGR	81
Wrocław	DW	74
Warszawa	WW	65
polkowicki	DPL	43
trzebnicki	DTR	43
rawicki	PRA	40
Legnica	DL	33
Poznań	PO	28

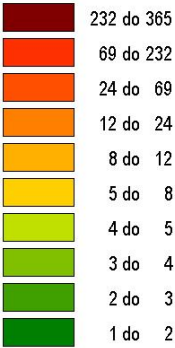
UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

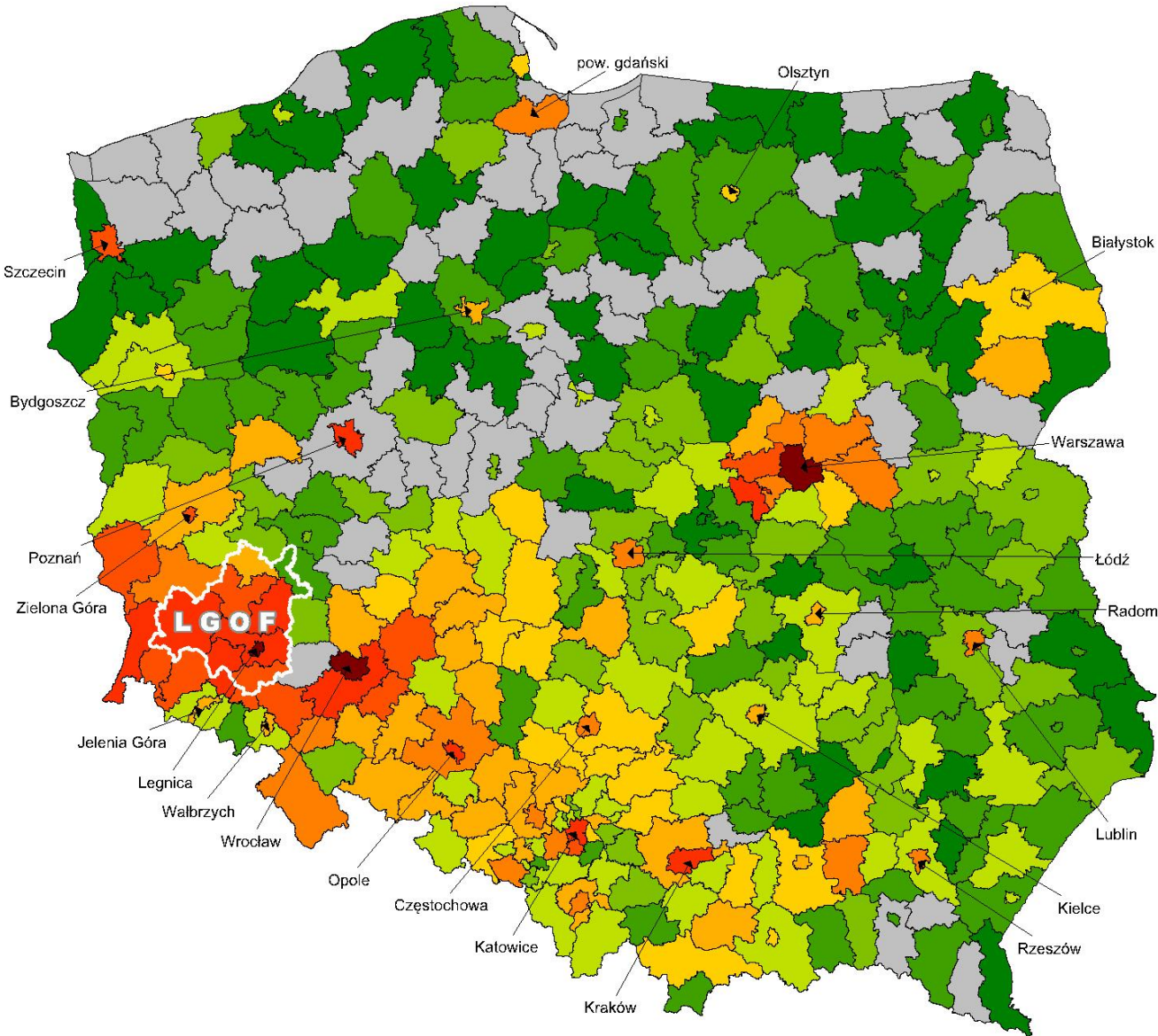
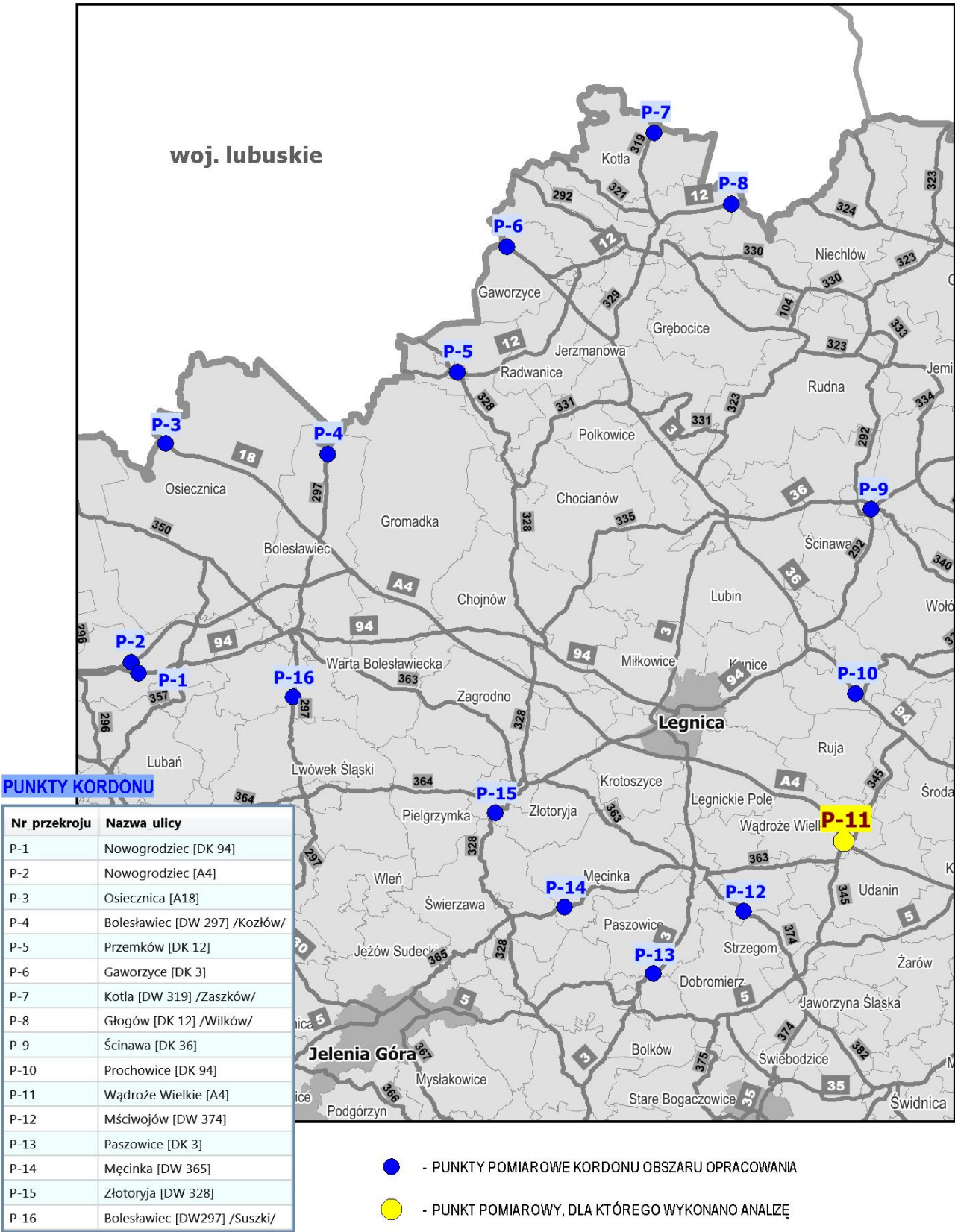
NAZWA POWIATU	KOD	P10
Wrocław	DW	365
lubuski	DLU	232
legnicki	DLE	165
Legnica	DL	141
Warszawa	WW	137
wołowski	DWL	113
głogowski	DGL	84
polkowicki	DPL	69
wrocławski	DWR	43
Poznań	PO	32

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

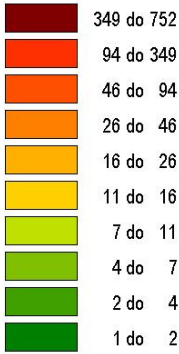
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-10 - Prochowice [DK 94]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

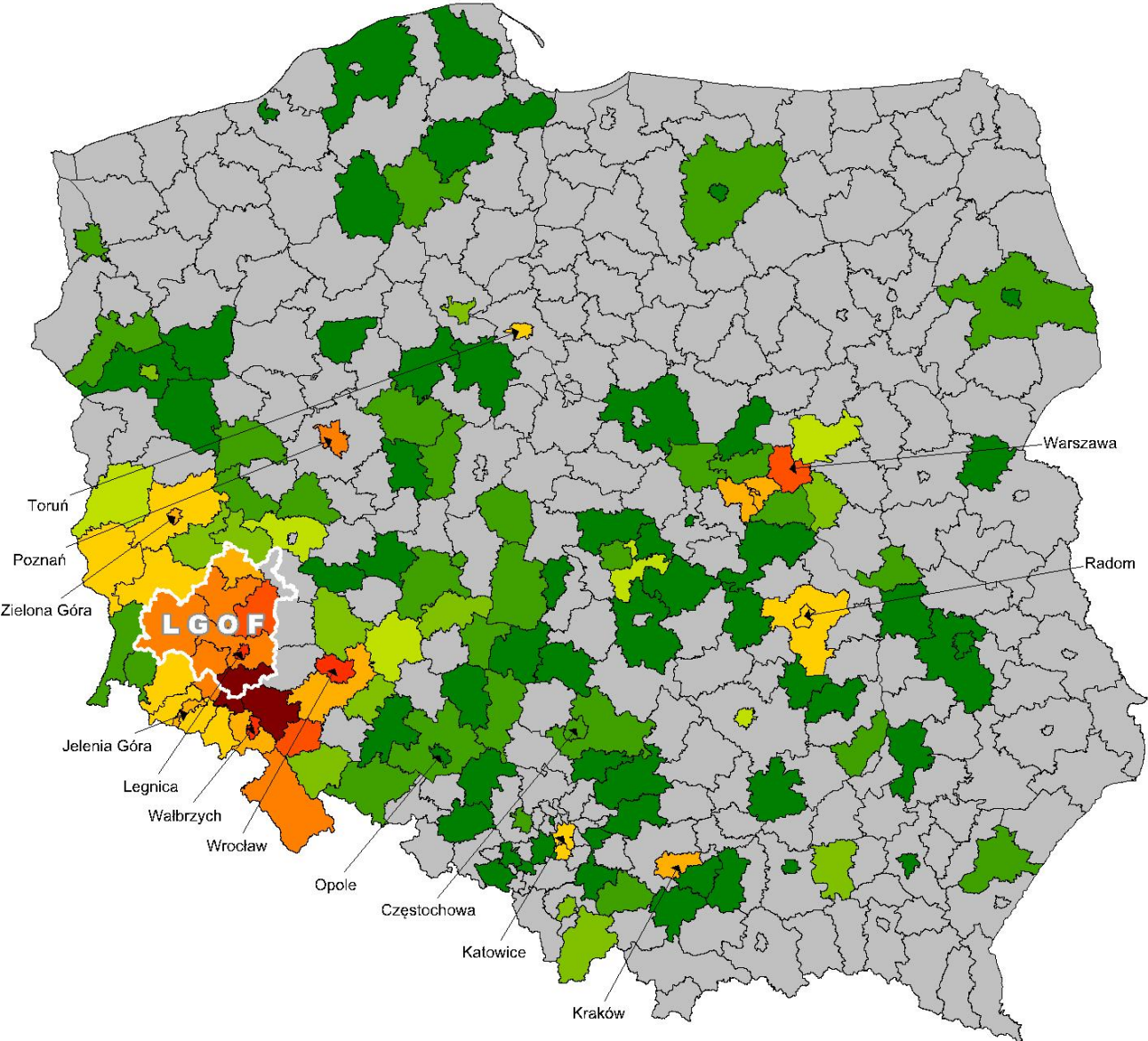
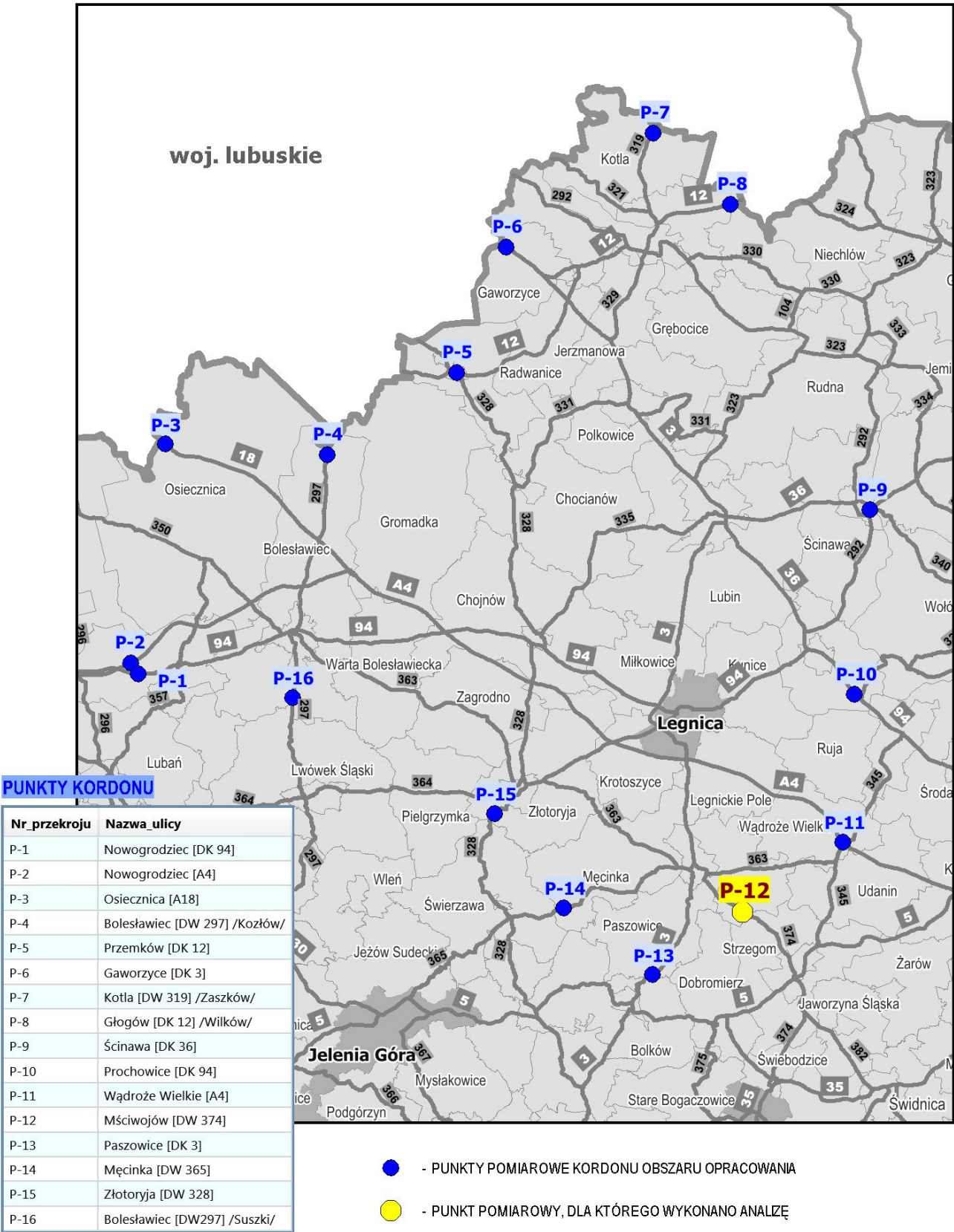
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P11
Wrocław	DW	752
Warszawa	WW	564
Legnica	DL	349
Poznań	PO	173
Katowice	SK	165
bolesławiecki	DBL	153
Kraków	KR	144
lubiąński	DLU	126
legnicki	DLE	124
grodziski	WGM	109

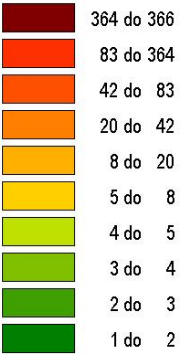
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-11 - Wądroże Wielkie [A4]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

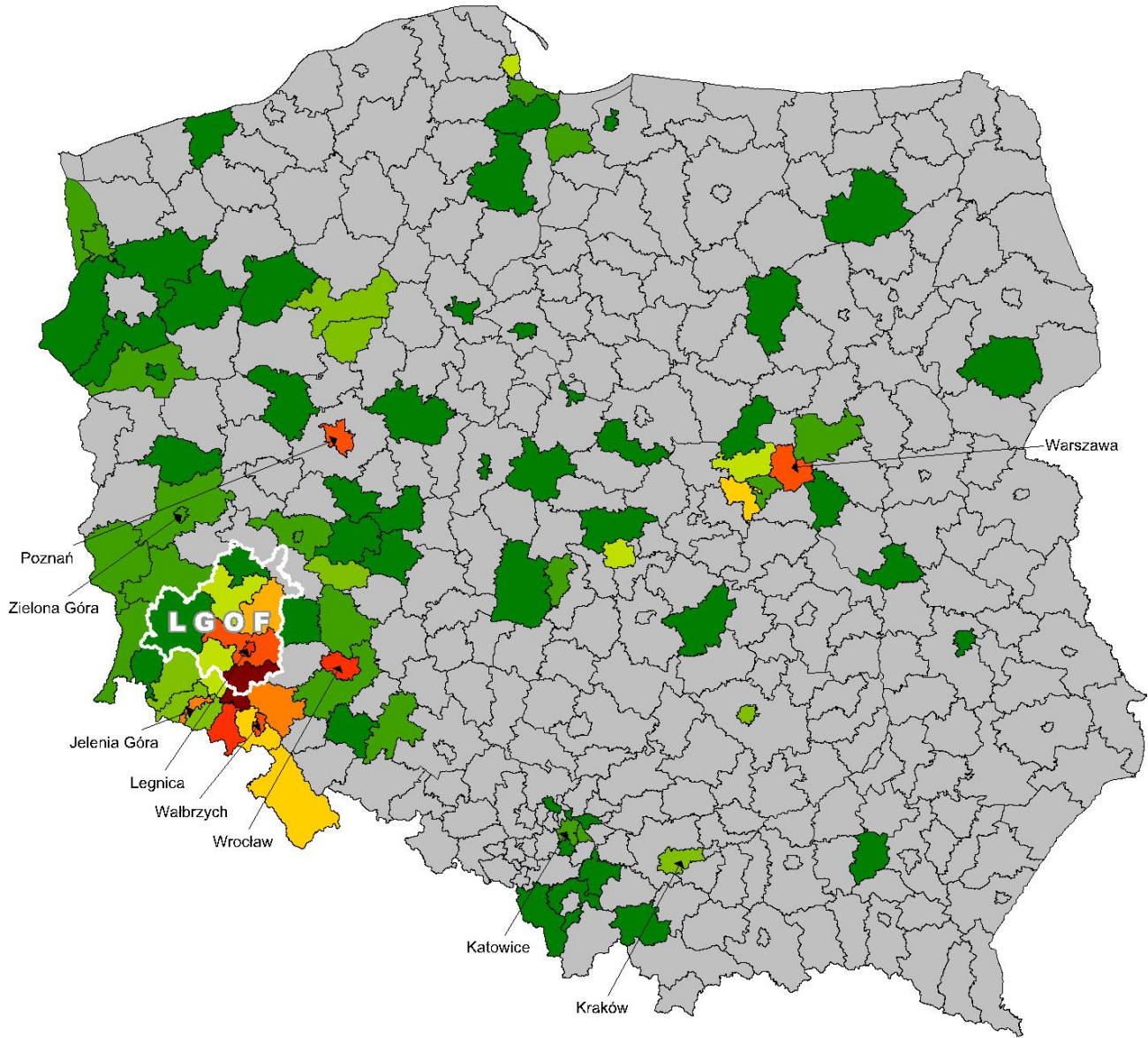
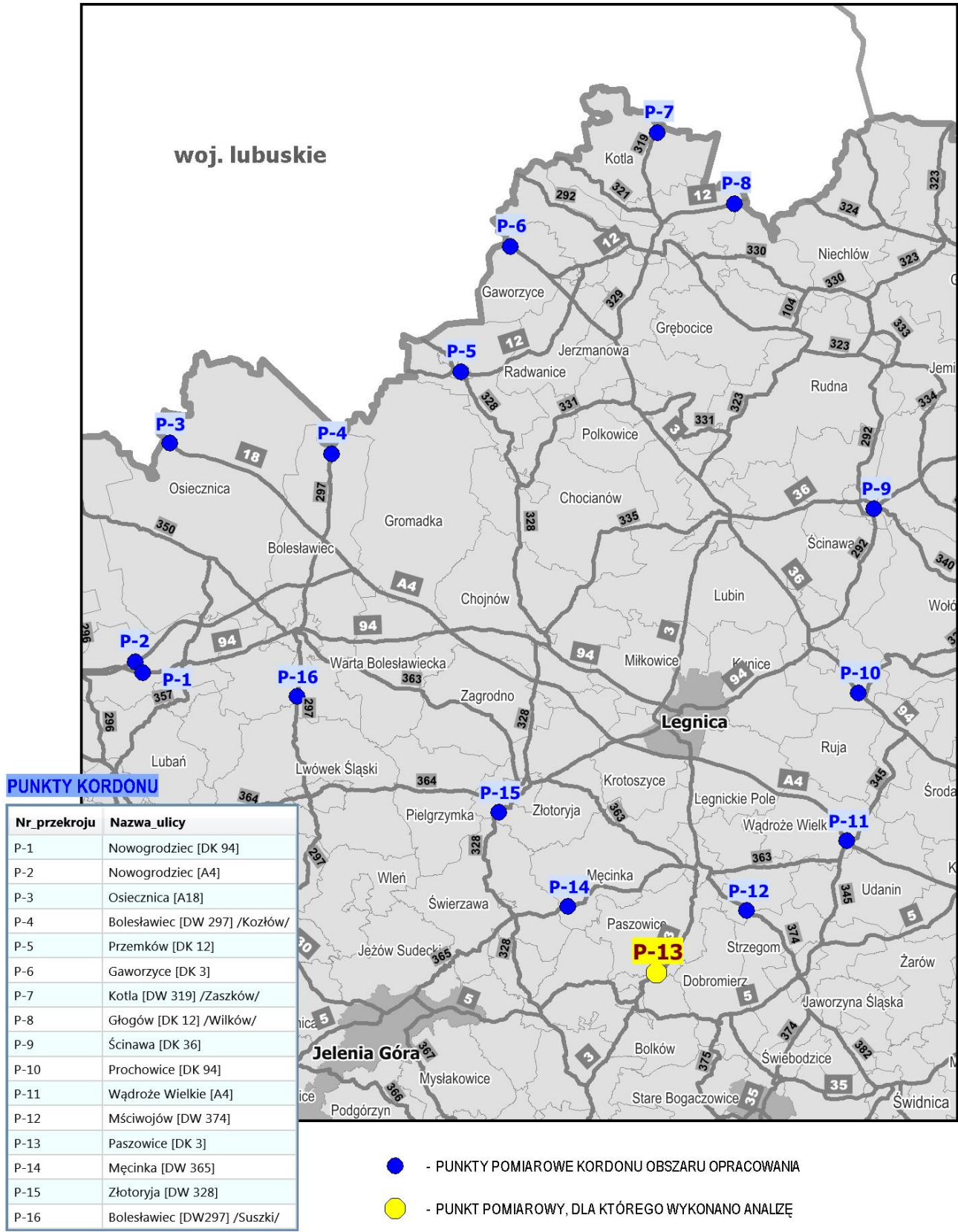
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P12
jaworski	DJA	366
świdnicki	DSW	364
Legnica	DL	115
Wałbrzych	DB	102
Wrocław	DW	83
Warszawa	WW	45
lubieński	DLU	43
dzierżoniowski	DDZ	42
legnicki	DLE	31
złotoryjski	DZL	27

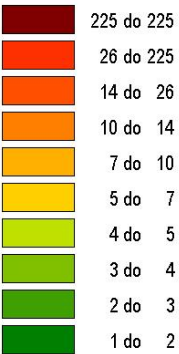
UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

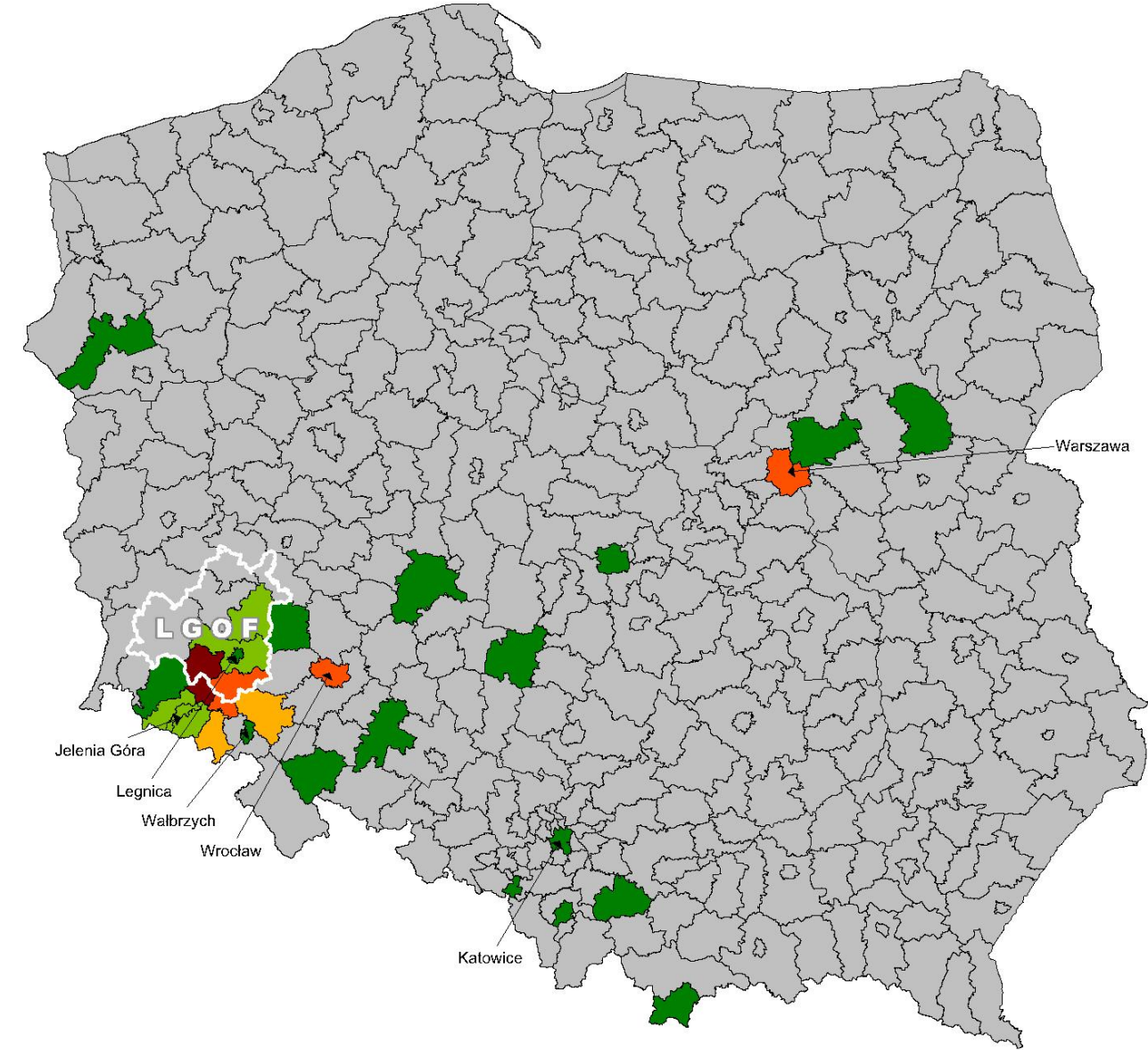
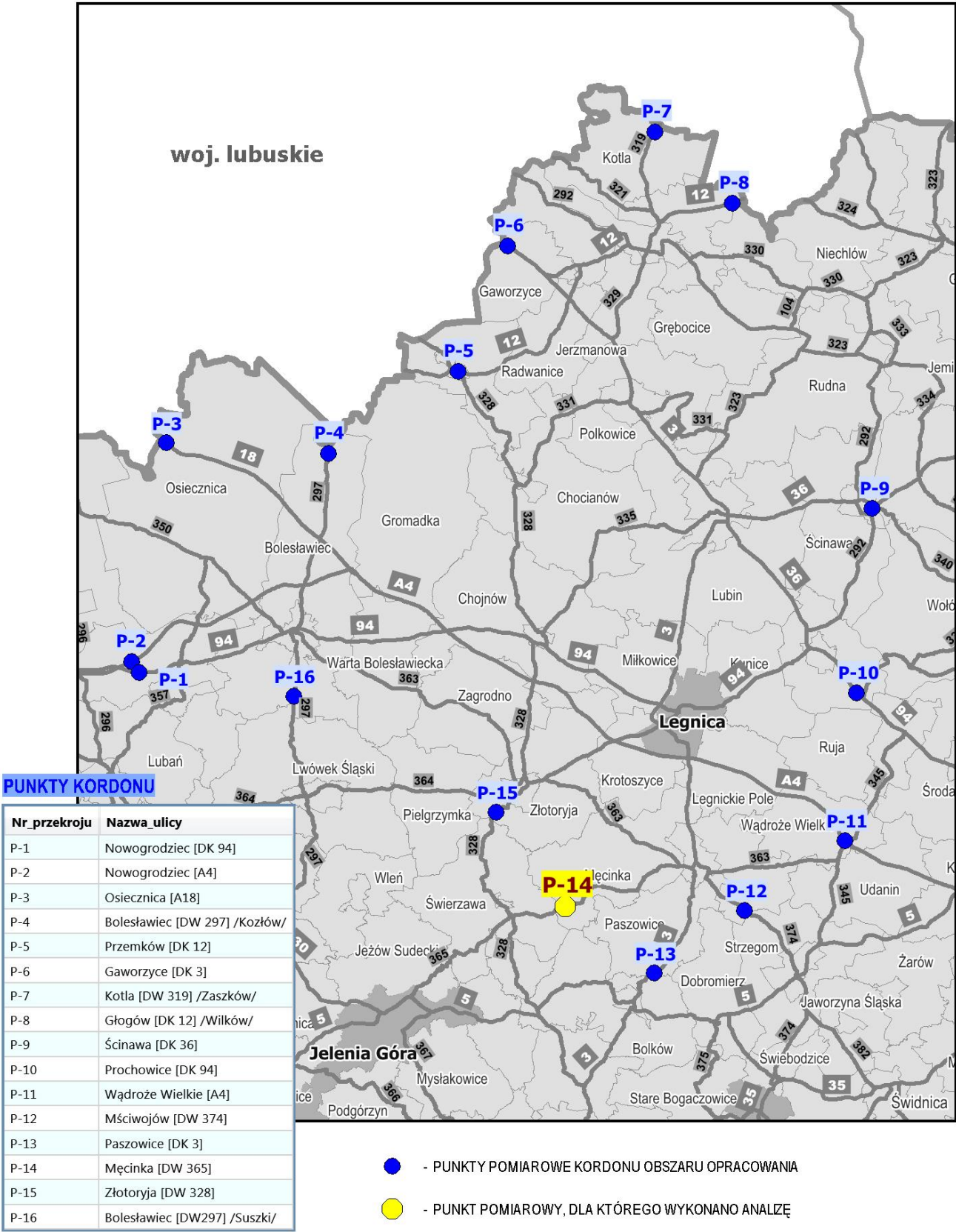
NAZWA POWIATU	KOD	P13
jaworski	DJA	225
kamiennogórski	DKA	39
Wrocław	DW	27
Legnica	DL	26
Warszawa	WW	17
Wałbrzych	DB	15
legnicki	DLE	14
Poznań	PO	14
świdnicki	DSW	10
Jelenia Góra	DJ	10

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

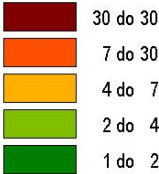
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-13 - Paszowice [DK 3]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCYONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

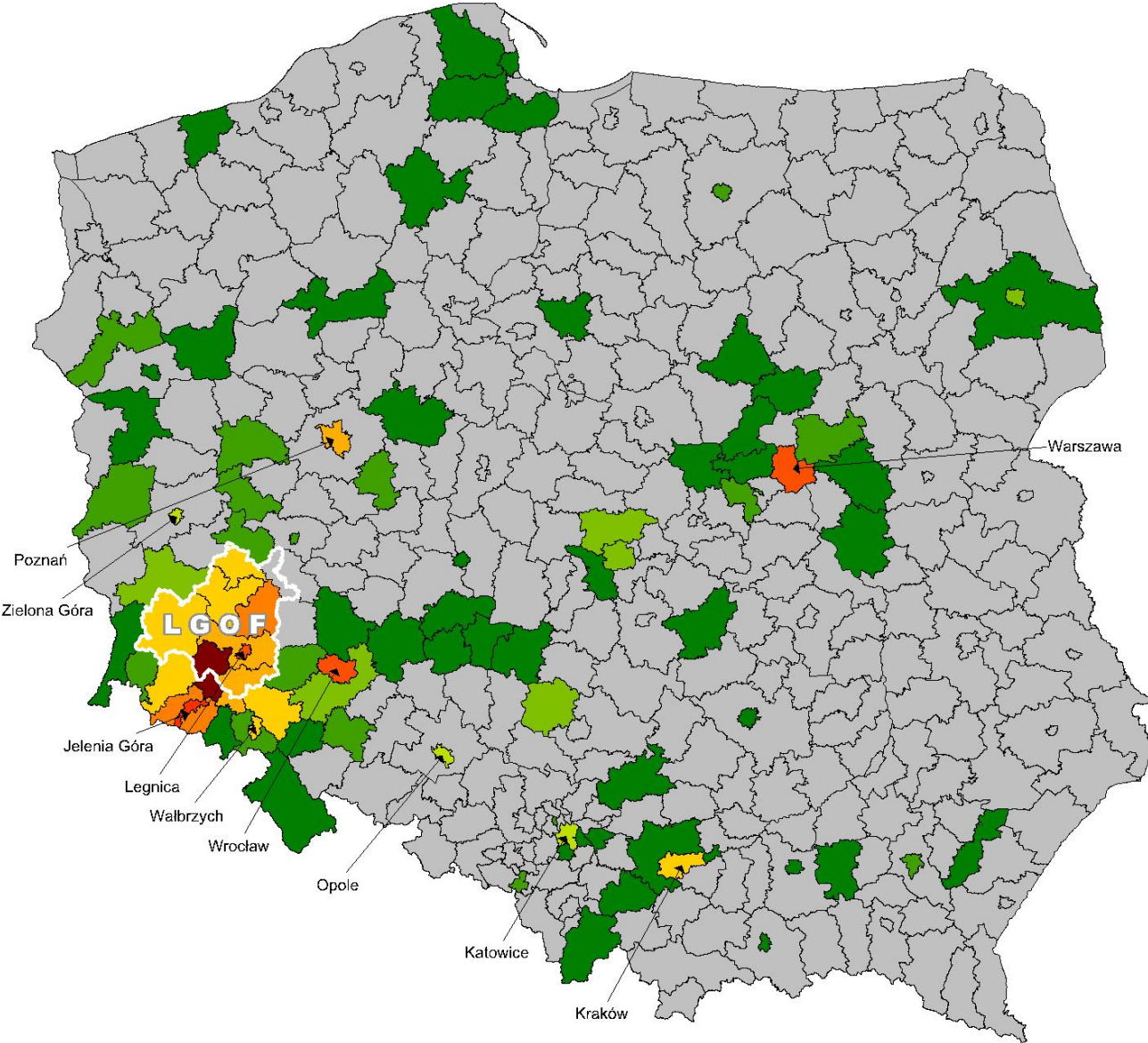
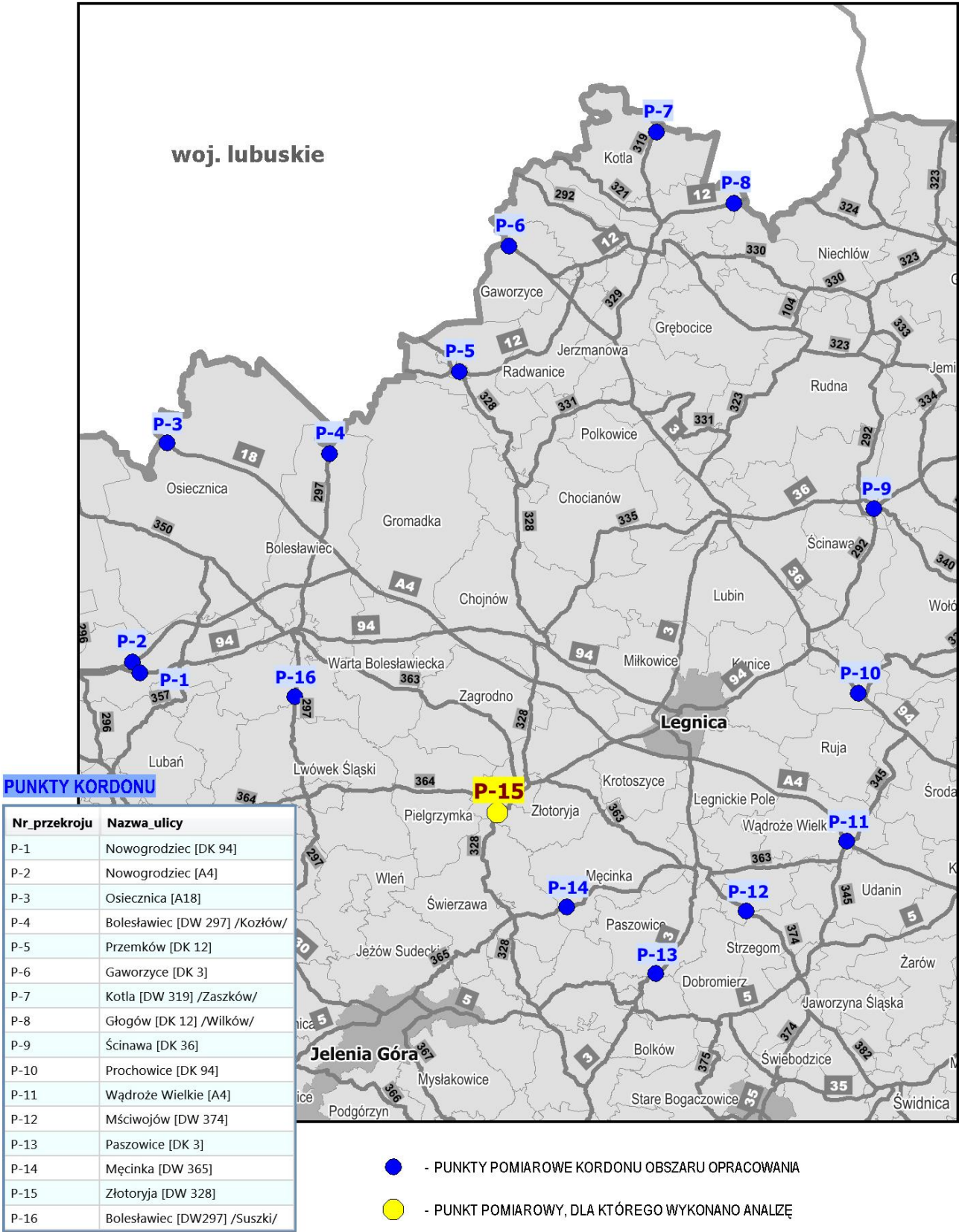
NAZWA POWIATU	KOD	P14
złotoryjski	DZL	30
jaworski	DJA	11
Warszawa	WW	10
Wrocław	DW	7
świdnicki	DSW	4
kamiennogórski	DKA	4
jeleniogórski	DJE	2
legnicki	DLE	2
lubiński	DLU	2
Jelenia Góra	DJ	2

POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

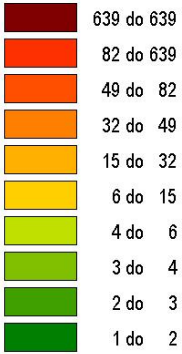
UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

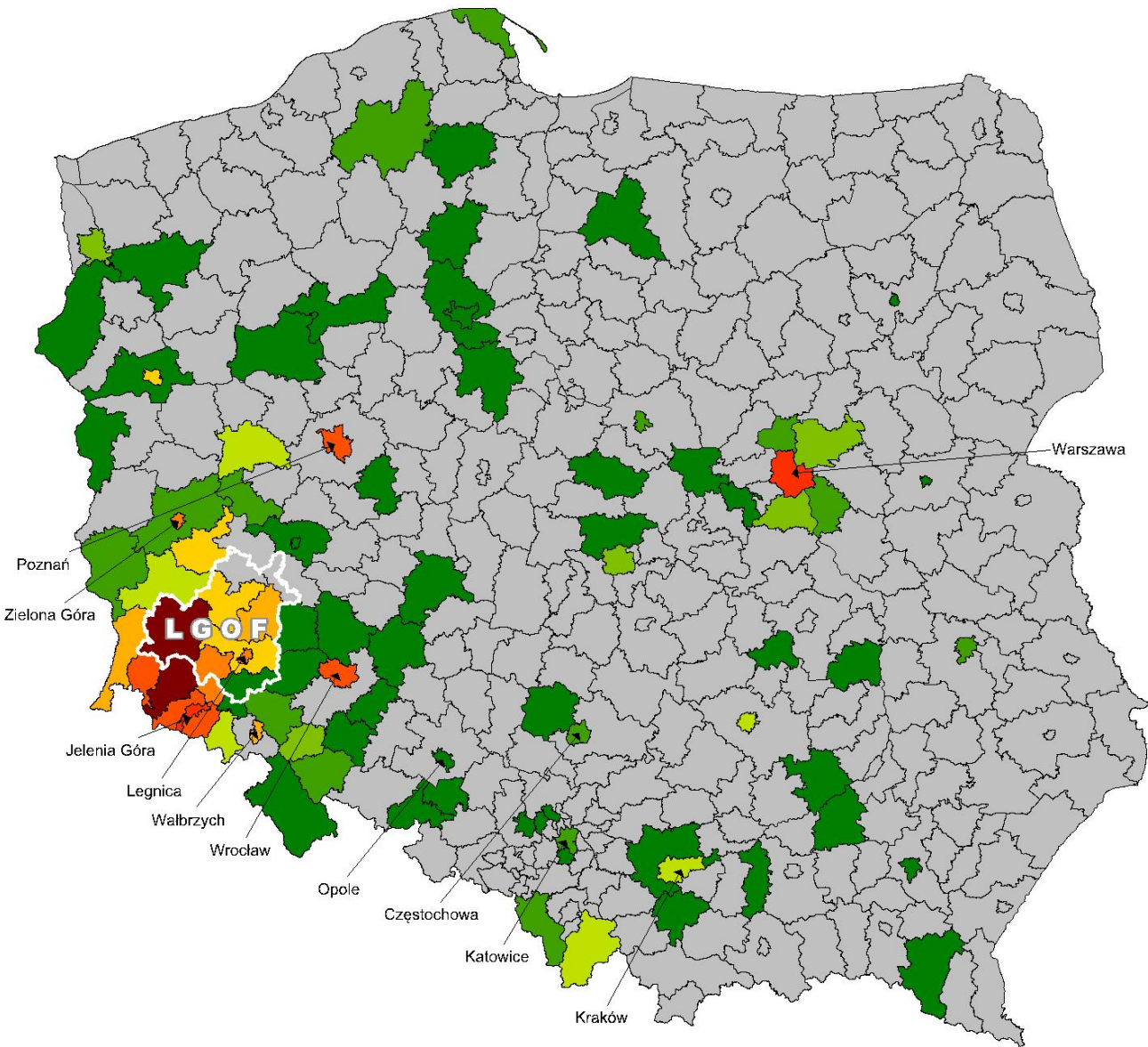
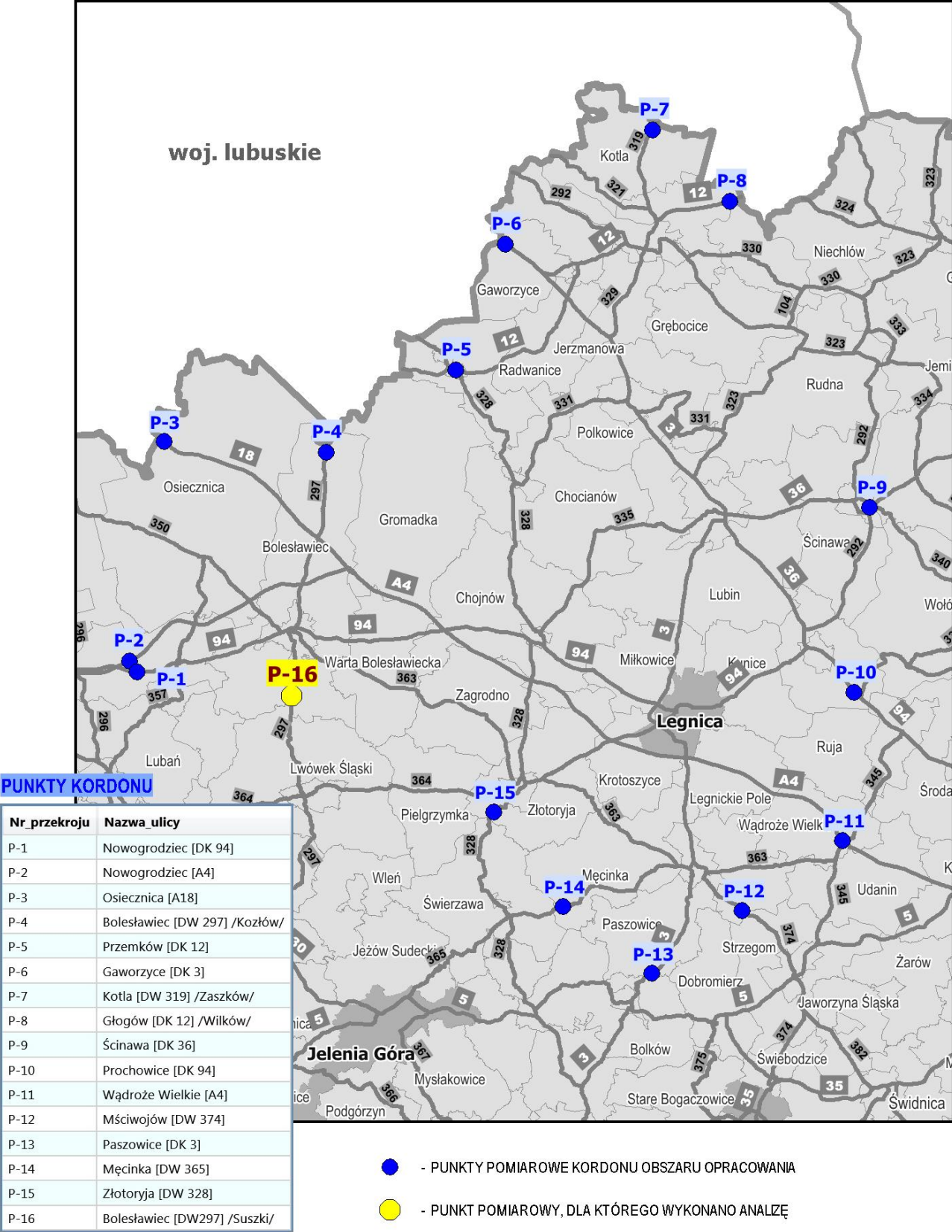
NAZWA POWIATU	KOD	P15
złotoryjski	DZL	639
Jelenia Góra	DJ	82
Legnica	DL	58
Warszawa	WW	49
Wrocław	DW	49
lubieński	DLU	40
jeleniogórski	DJE	32
Poznań	PO	23
legnicki	DLE	15
jaworski	DJA	15

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

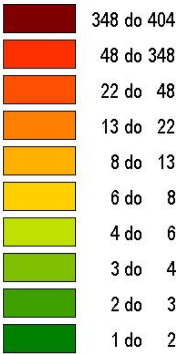
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-15 - Złotoryja [DW 328]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

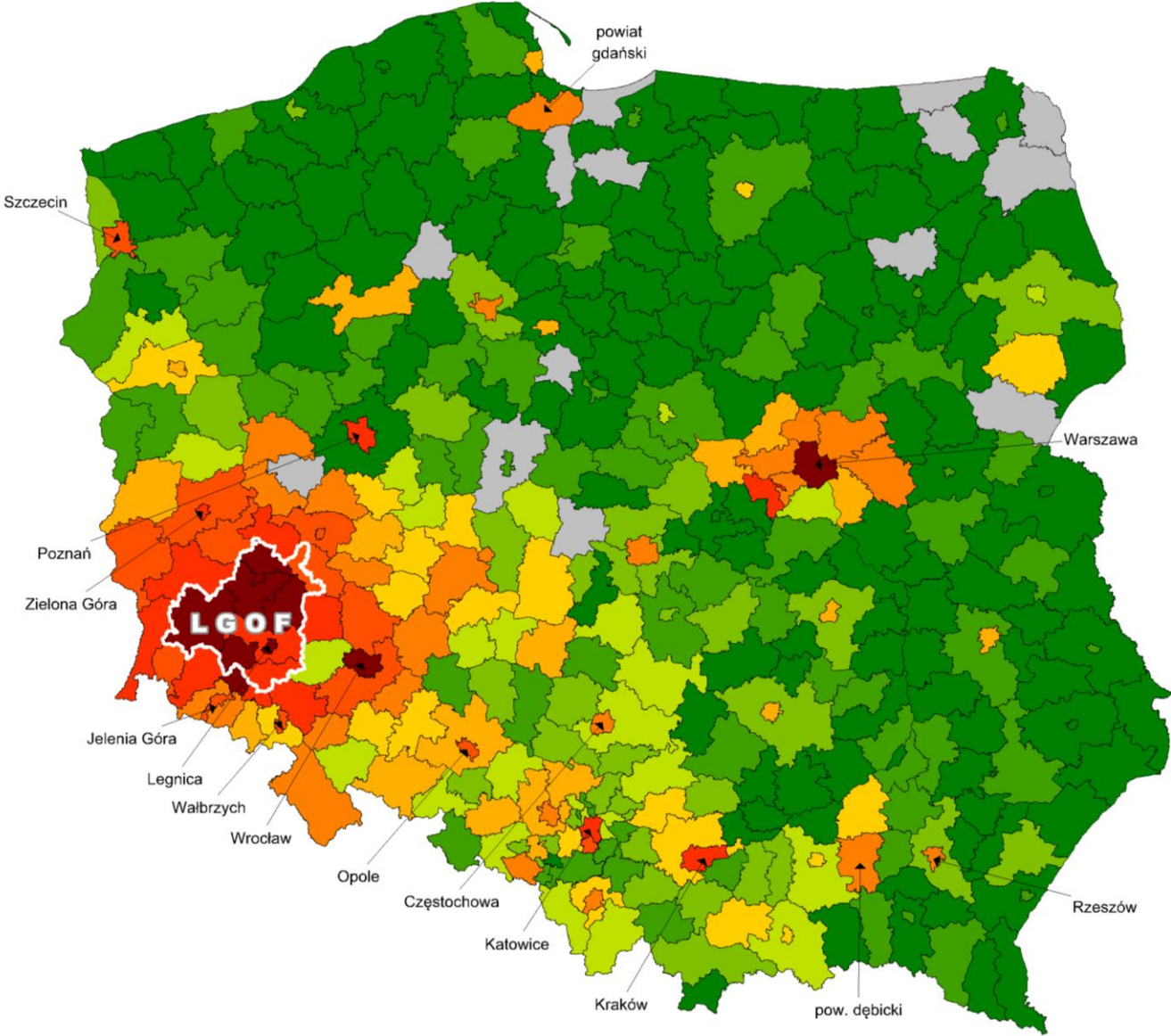
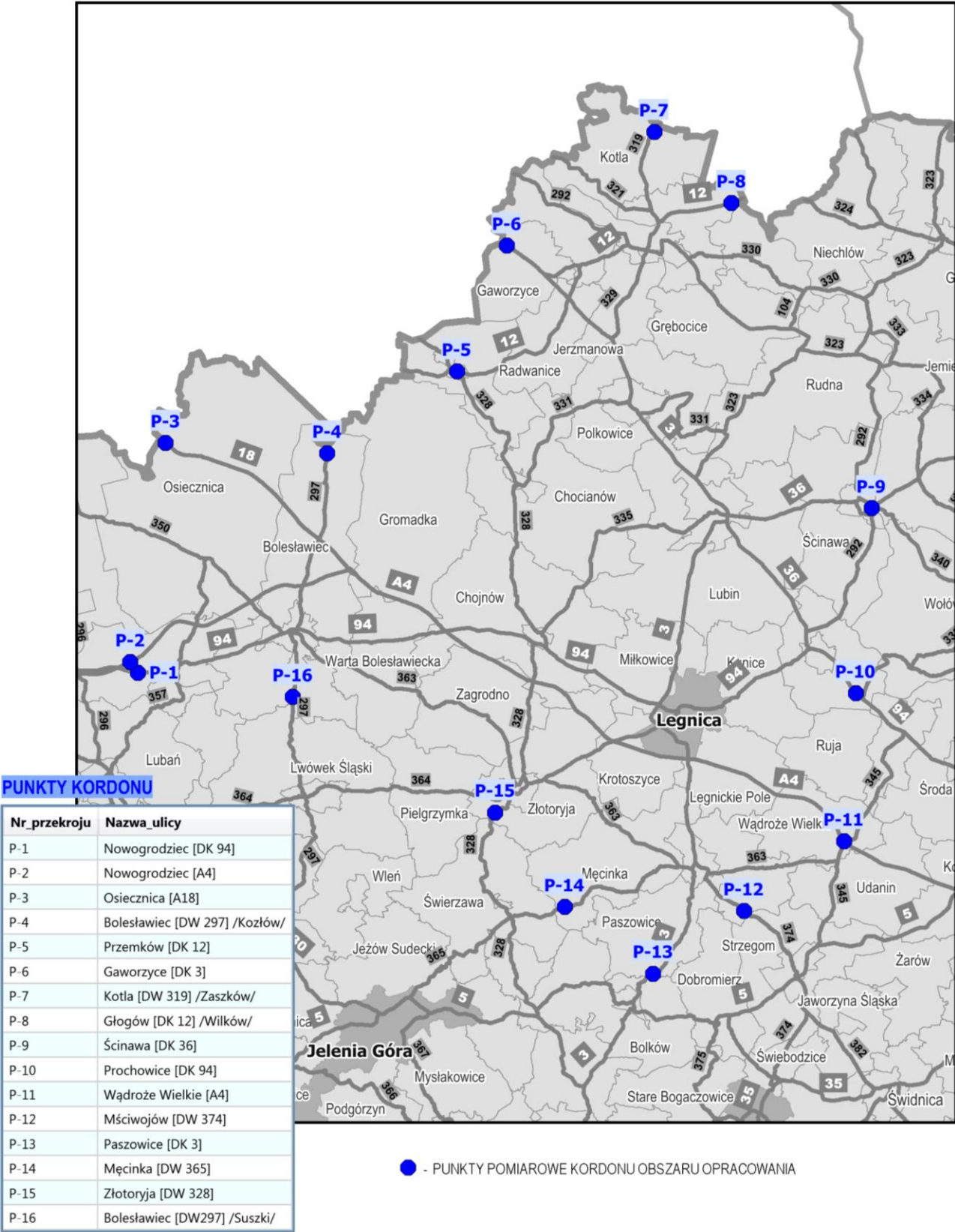
NAZWA POWIATU	KOD	P16
bolesławiecki	DBL	404
lwówecki	DLW	348
Jelenia Góra	DJ	69
Warszawa	WW	48
Wrocław	DW	29
Poznań	PO	25
lubański	DLB	24
jeleniogórski	DJE	22
złotoryjski	DZL	18
Zielona Góra	FZ	16

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

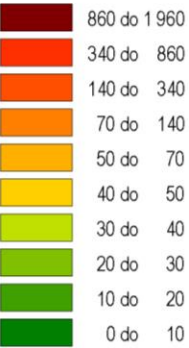
ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-16 - Bolesławiec [DW297] /Suszki/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LEGNICKO-GŁOGOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

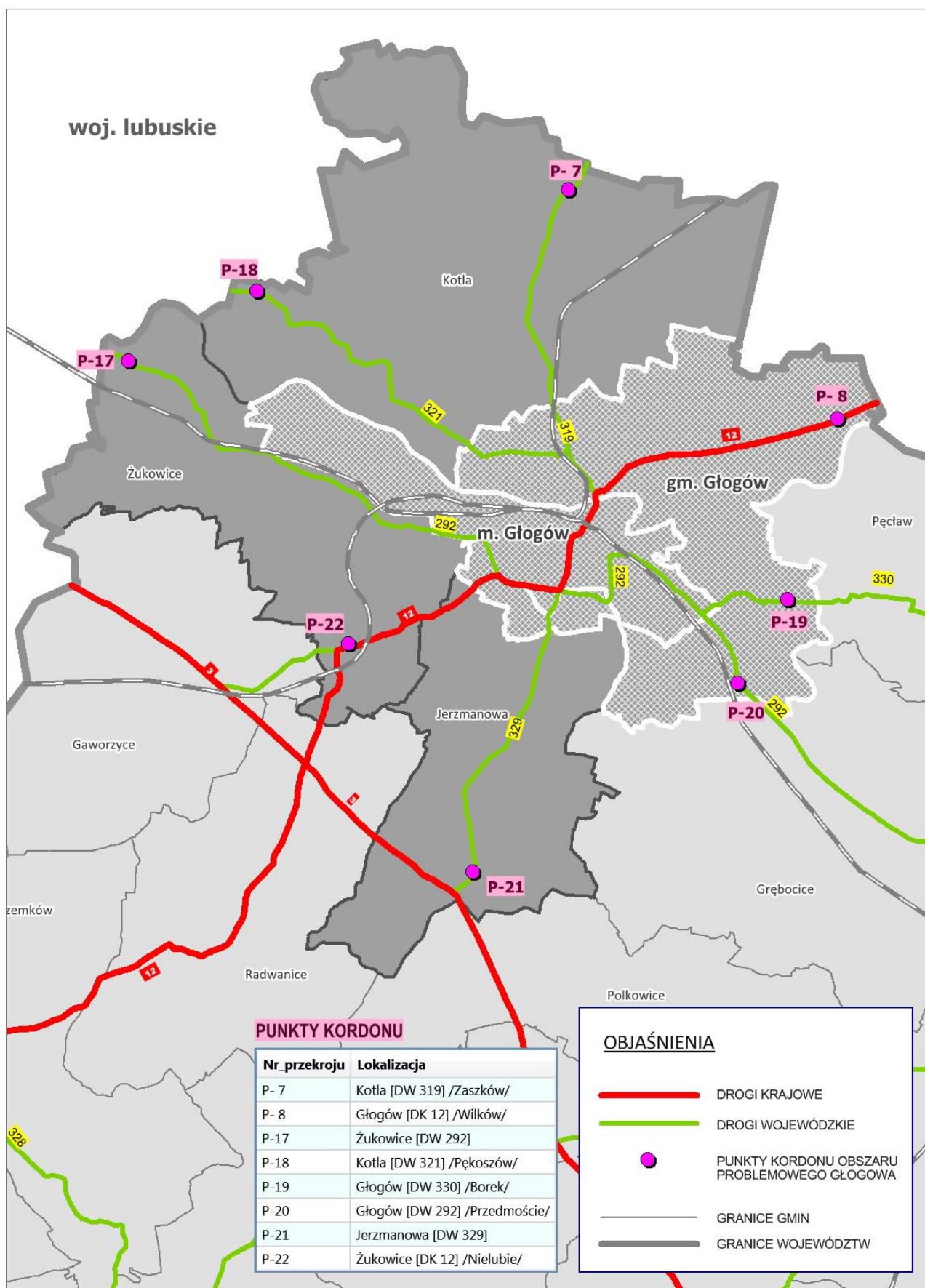
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	SUMA_1_16
Poznań	PO	687
Wrocław	DW	1 960
głogowski	DGL	1 454
wschowski	FWS	496
Warszawa	WW	1 547
złotoryjski	DZL	864
Legnica	DL	894
bolesławiecki	DBL	1 254
polkowicki	DPL	1 207
lubiński	DLU	1 007

ANALIZA: WSZYSTKIE PUNKTY KORDONU LGOF

POMIAR KORDONOWY OBSZARU PROBLEMOWEGO (OP) GŁOGOWA**REALIZACJA: 21.05.2014 R. (ŚRODA) W GODZ. 13.00 – 17.00 (4 GODZ.)****OBSZAR PROBLEMOWY (OP) GŁOGOWA OBEJMUJE:**

- MIASTO I GMINĘ GŁOGÓW
- GMINĘ ŻUKOWICE
- GMINĘ JERZMANOWA
- GMINĘ KOTLA



LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA

KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA ZESTAWIENIE WYNIKÓW POMIARU RUCHU W GODZINIE SZCZYTU

[bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17 Żukowice [DW 292]
P-18 Kotła [DW 321] /Pękoszów/
P-19 Głogów [DW 330] /Borek/
P-20 Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21 Jerzmanowa [DW 329]
P-22 Żukowice [DK 12] /Nielubie/

Punkt	Godz. szczytu	w godzinie szczytu przekroju					w godzinie szczytu układu					13:00-17:00	
		suma p.u.	wlot		wylot		Suma p.u.	13:50 – 14:50		wylot		sam.cieżarowe ciężkie	
			p.u.	p.rz.	p.u.	p.rz.		p.u.	p.rz.	p.u.	p.rz.	wlot	wylot
P-7	15:35 – 16:35	330	115	112	215	210	257	95	86	162	155	13	12
P-8	16:00 – 17:00	838	331	264	507	413	753	342	244	411	322	206	210
P-17	15:25 – 16:25	181	71	67	110	91	164	58	46	106	98	17	20
P-18	14:10 – 15:10	65	27	25	38	34	57	25	22	32	28	0	2
P-19	15:20 – 16:20	126	73	69	53	46	90	53	47	37	36	7	6
P-20	14:30 – 15:30	142	69	64	73	67	135	63	55	72	62	8	13
P-21	13:20 – 14:20	1301	709	643	592	523	1273	760	679	513	439	128	108
P-22	14:40 – 15:40	770	365	298	405	335	638	316	267	322	261	135	124
13:50 – 14:50		3753	3367 co stanowi 89,71 %										

wlot – pojazdy wjeżdżające do obszaru objętego pomiarem kordonowym

wylot – pojazdy wyjeżdżające z obszaru objętego pomiarem kordonowym

p.u. - pojazdy umowne

p.rz. - pojazdy rzeczywiste

KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA **ZESTAWIENIE UDZIAŁU TRANZYTU W OGÓLNYM NATĘŻENIU RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH**

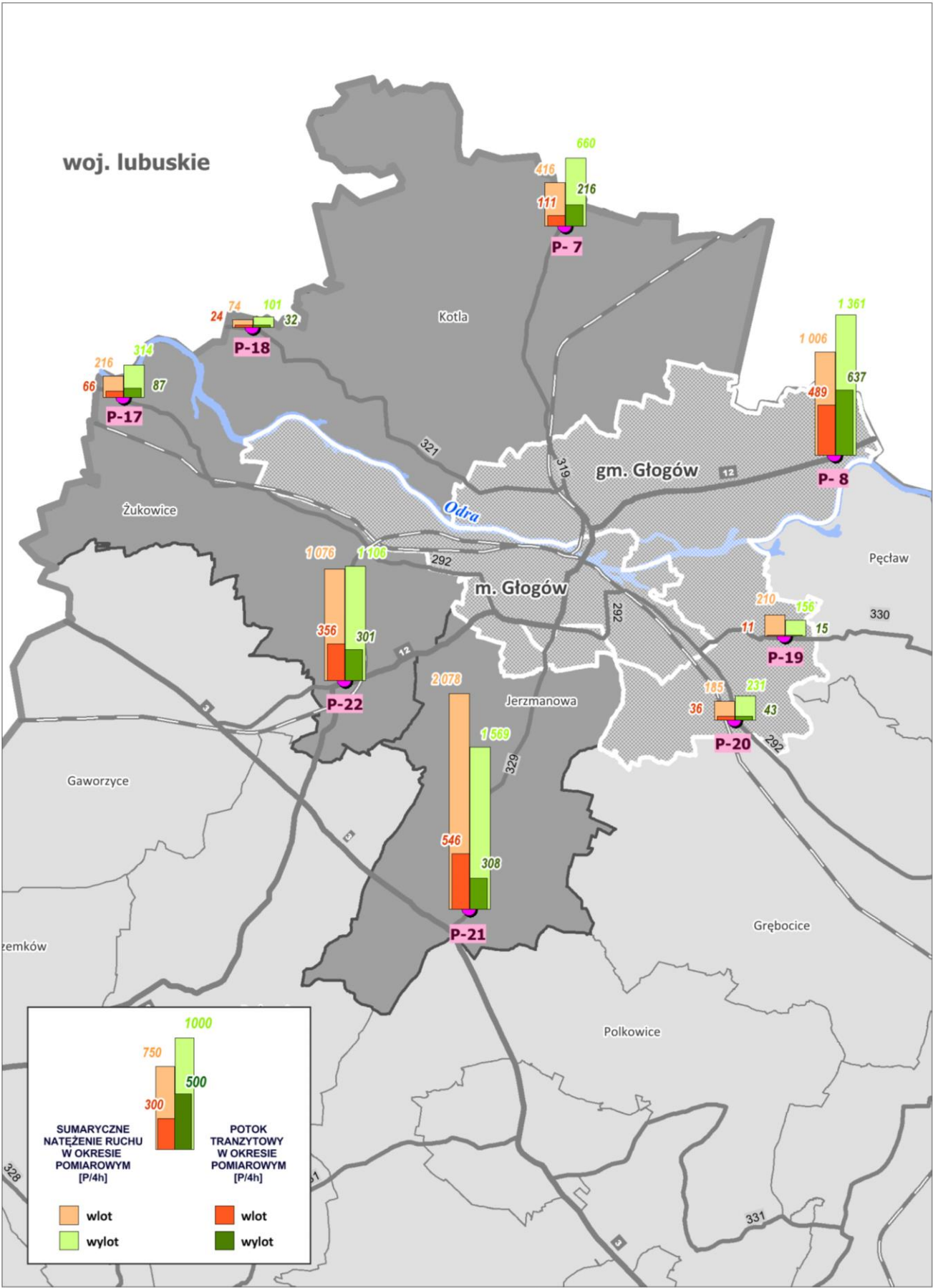
Dla okresu pomiarowego 13:00–17:00 w pojazdach rzeczywistych [bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

Punkt	Wlot			Wylot			Ogółem		
		tranzyt			tranzyt			tranzyt	
P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/	416	111	26.7 %	660	216	32.7 %	1076	327	30.4 %
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/	1006	489	48.6 %	1361	637	46.8 %	2367	1126	47.6 %
P-17 Żukowice [DW 292]	216	66	30.6 %	314	87	27.7 %	530	153	28.9 %
P-18 Kotła [DW 321] /Bękoszów/	74	24	32.4 %	101	32	31.7 %	175	56	32.0 %
P-19 Głogów [DW 330] /Borek/	210	11	5.2 %	156	15	9.6 %	366	26	7.1 %
P-20 Głogów [DW 292] /Przedmoście/	185	36	19.5 %	231	43	18.6 %	416	79	19.0 %
P-21 Jerzmanowa [DW 329]	2078	546	26.3 %	1569	308	19.6 %	3647	854	23.4 %
P-22 Żukowice [DK 12] /Nielubie/	1076	356	33.1 %	1106	301	27.2 %	2182	657	30.1 %

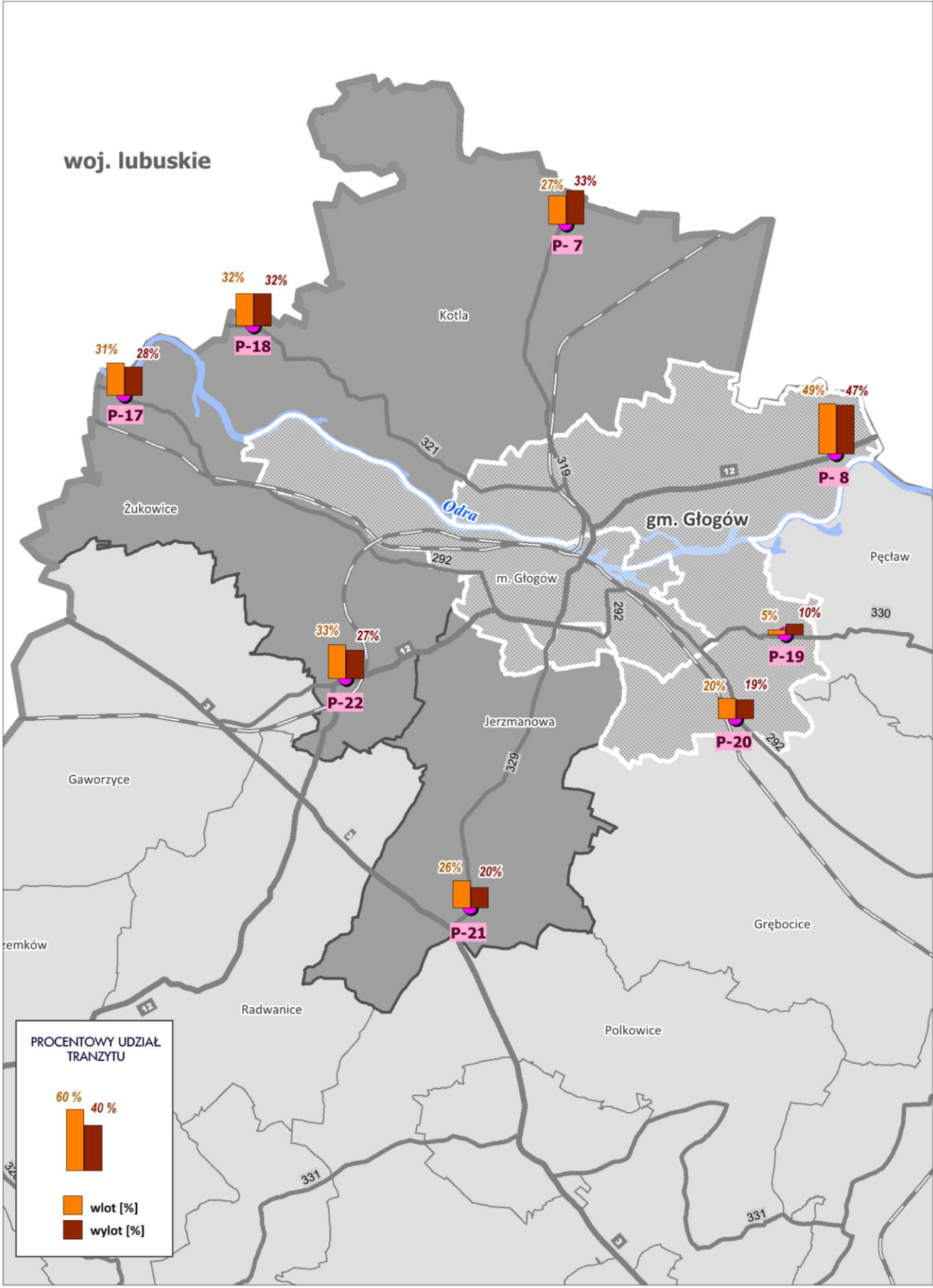
Wlot – pojazdy wjeżdżające do obszaru objętego pomiarem kordonowym

Wylot – pojazdy wyjeżdżające z obszaru objętego pomiarem kordonowym

tranzyt – ilość pojazdów wjeżdżających na przekroju i wyjeżdżających innymi przekrojami



ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU TRANZYTOWEGO ORAZ RUCHU SUMARYCZNEGO W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON (ROZBICIE) KIERUNKOWE W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./



UDZIAŁ RUCHU TRANZYTOWEGO W RUCHU SUMARYCZNYM W PUNKTACH KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA (ROZBICIE KIERUNKOWE) W OKRESIE POMIAROWYM /4 GODZ./

KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA **MACIERZ TRANZYTU DLA OKRESU POMIAROWEGO: 13:00 - 17:00**

[bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

Macierz tranzytu ogółem w pojazdach rzeczywistych

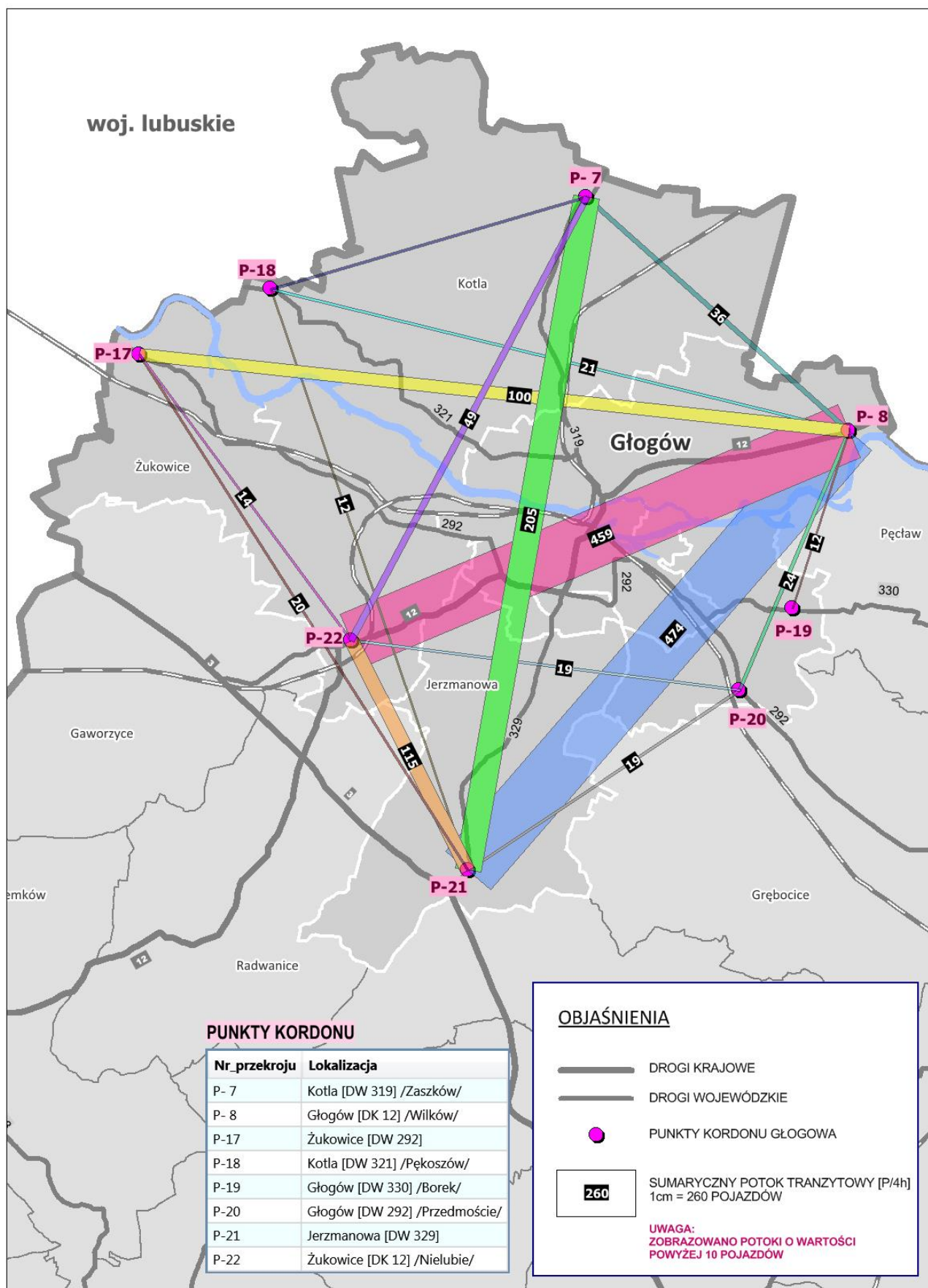
Wlot/Wylot	P-7	P-8	P-17	P-18	P-19	P-20	P-21	P-22	Razem wlot
P-7		18	5	10	0	2	62	14	111
P-8	18		58	9	6	10	182	206	489
P-17	2	42		1	0	5	7	9	66
P-18	9	12	1		0	0	1	1	24
P-19	3	6	2	0		0	0	0	11
P-20	6	14	3	1	0		6	6	36
P-21	143	292	13	11	9	13		65	546
P-22	35	253	5	0	0	13	50		356
Razem wylot	216	637	87	32	15	43	308	301	1639

Macierz tranzytu autobusów i samochodów ciężarowych ogółem

Wlot/Wylot	P-7	P-8	P-17	P-18	P-19	P-20	P-21	P-22	Razem wlot
P-7		1	0	1	0	0	4	5	11
P-8	0		16	3	4	7	69	105	204
P-17	0	6		0	0	0	1	1	8
P-18	1	1	0		0	0	0	0	2
P-19	0	3	0	0		0	0	0	3
P-20	2	4	0	0	0		0	1	7
P-21	5	72	1	1	3	1		8	91
P-22	4	113	0	0	0	3	5		125
Razem wylot	12	200	17	5	7	11	79	120	451

P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17 Żukowice [DW 292]
P-18 Kotła [DW 321] /Pękoszów/

P-19 Głogów [DW 330] /Borek/
P-20 Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21 Jerzmanowa [DW 329]
P-22 Żukowice [DK 12] /Nielubie/



WIĘŻBA RUCHU TRANZYTOWEGO WZGLĘDEM KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA

KORDON**SZCZYTOWE (maksymalne) GODZINOWE WARTOŚCI TRANZYTU**

[bez motocykli, rowerów, ciagn. roln.]

Macierz ogółem w pojazdach rzeczywistych

Wlot/Wylot	P-7	P-8	P-17	P-18	P-19	P-20	P-21	P-22	Razem wlot
P-7		7	4	7	0	2	24	11	55
P-8	18		25	7	5	6	78	96	235
P-17	1	20		1	0	5	5	9	41
P-18	9	9	1		0	0	1	1	21
P-19	3	5	2	0		0	0	0	10
P-20	4	9	3	1	0		6	4	27
P-21	62	117	10	7	9	7		44	256
P-22	20	103	5	0	0	11	32		171
Razem wylot	117	270	50	23	14	31	146	165	816

Macierz autobusów i samochodów ciężarowych w poj.rzecz.

Wlot/Wylot	P-7	P-8	P-17	P-18	P-19	P-20	P-21	P-22	Razem wlot
P-7		1	0	1	0	0	3	4	9
P-8	0		7	3	3	4	34	47	98
P-17	0	6		0	0	0	1	1	8
P-18	1	1	0		0	0	0	0	2
P-19	0	2	0	0		0	0	0	2
P-20	2	3	0	0	0		0	1	6
P-21	4	32	1	1	3	1		8	50
P-22	4	50	0	0	0	3	3		60
Razem wylot	11	95	8	5	6	8	41	61	235

P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17 Żukowice [DW 292]
P-18 Kotła [DW 321] /Pękoszów/

P-19 Głogów [DW 330] /Borek/
P-20 Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21 Jerzmanowa [DW 329]
P-22 Żukowice [DK 12] /Nielubie/

KORDON**AKUMULACJA TRANZYTU Z OKRESU POMIAROWEGO 13:00 – 17:00 (interwały 30 min.)****Udział ilościowy - ogółem pojazdy rzeczywiste**

	czas akumulacji [godz.]								Razem
	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	
P-1	60	27	9	10	1	1	2	1	111
P-2	329	105	25	14	12	3	1	0	489
P-3	14	31	16	2	0	3	0	0	66
P-4	17	6	1	0	0	0	0	0	24
P-5	0	6	2	2	1	0	0	0	11
P-6	7	19	8	1	0	1	0	0	36
P-7	251	138	77	42	19	15	1	3	546
P-8	205	79	37	17	7	5	3	3	356
Razem	883	411	175	88	40	28	7	7	1639

Udział procentowy (pojazdy rzeczywiste)

	czas akumulacji [godz.]								Razem
	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	
P-1	54.05	24.32	8.11	9.01	0.90	0.90	1.80	0.90	100.00
P-2	67.28	21.47	5.11	2.86	2.45	0.61	0.20	0.00	100.00
P-3	21.21	46.97	24.24	3.03	0.00	4.55	0.00	0.00	100.00
P-4	70.83	25.00	4.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.00
P-5	0.00	54.55	18.18	18.18	9.09	0.00	0.00	0.00	100.00
P-6	19.44	52.78	22.22	2.78	0.00	2.78	0.00	0.00	100.00
P-7	45.97	25.27	14.10	7.69	3.48	2.75	0.18	0.55	100.00
P-8	57.58	22.19	10.39	4.78	1.97	1.40	0.84	0.84	100.00
Razem	53.87	25.08	10.68	5.37	2.44	1.71	0.43	0.43	100.00

P-7 Kotła [DW 319] /Zaszków/
P-8 Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17 Żukowice [DW 292]
P-18 Kotła [DW 321] /Pękoszów/

P-19 Głogów [DW 330] /Borek/
P-20 Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21 Jerzmanowa [DW 329]
P-22 Żukowice [DK 12] /Nielubie/

**WAHANIA NATĘŻENIA RUCHU W PUNKTACH KORDONOWYCH
OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA**

UWAGA.

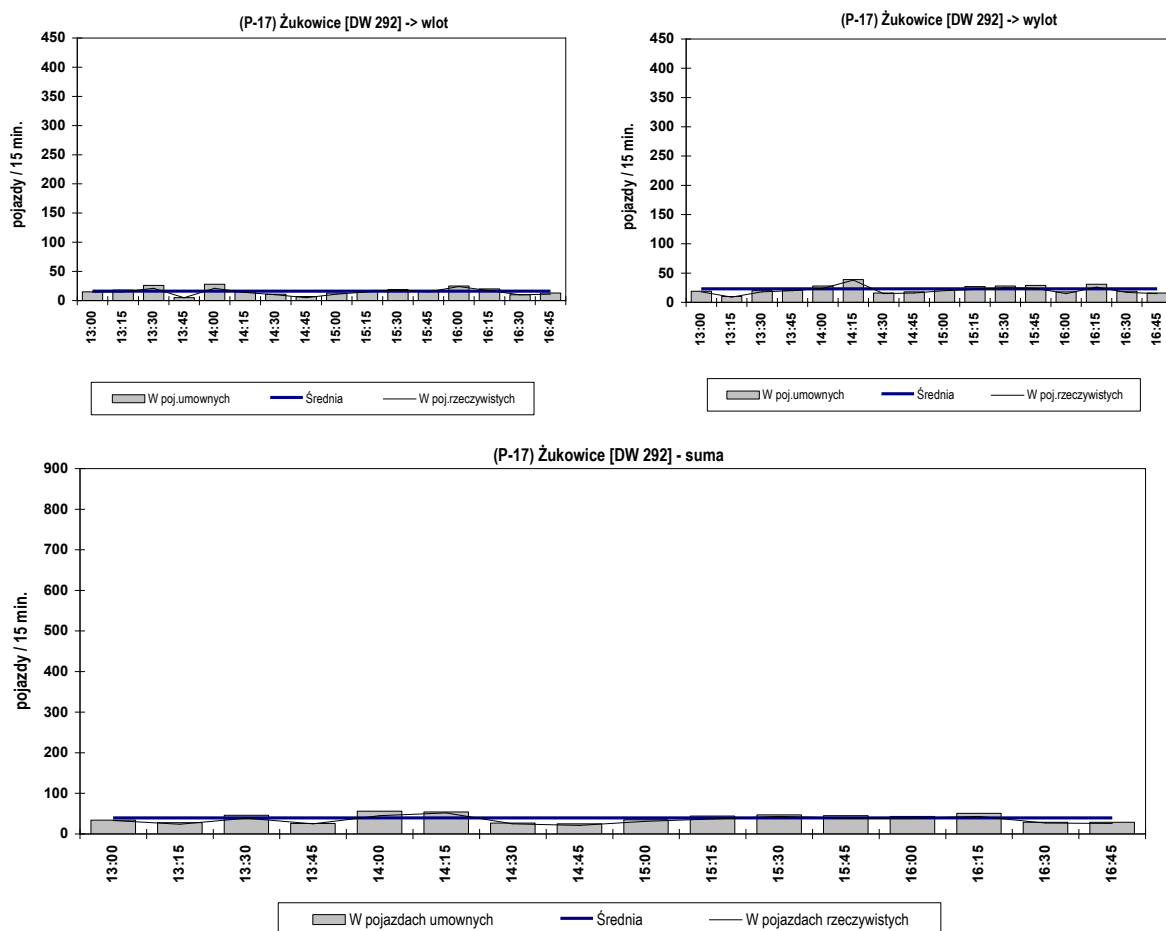
Wahania ruchu w ujęciu kierunkowym i sumarycznym dla punktów pomiaru kordonowego OP Głogowa o numerach **P-7** i **P-8** zostały opracowane szczegółowo i przedstawione w części dotyczącej pomiaru kordonowego LGOF.

Natomiast wahania ruchu w ujęciu kierunkowym i sumarycznym dla punktów pomiaru kordonowego OP Głogowa o numerach **P-19**, **P-20**, **P-21** i **P-22** zostały opracowane szczegółowo i przedstawione w części dotyczącej pomiaru punktów wewnętrznych LGOF - odpowiednio jako punkty **P-B**, **P-C**, **P-D** i **P-A**.

Punkt pomiarowy: (P-17) Żukowice [DW 292]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-17)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	220	[216]	320	[314]	540	[530]
motocykle	3	1,36%	5	1,56%	8	1,48%
samochody osobowe	144	65,45%	233	72,81%	377	69,81%
samochody dostawcze	39	17,73%	45	14,06%	84	15,56%
samochody ciężarowe	12	5,45%	11	3,44%	23	4,26%
samochody ciężarowe ciężkie	17	7,73%	20	6,25%	37	6,85%
autobusy	4	1,82%	5	1,56%	9	1,67%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,45%	1	0,31%	2	0,37%
rowery	7	3,18%	2	0,63%	9	1,67%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	258	[253]	361	[355]	617	[608]

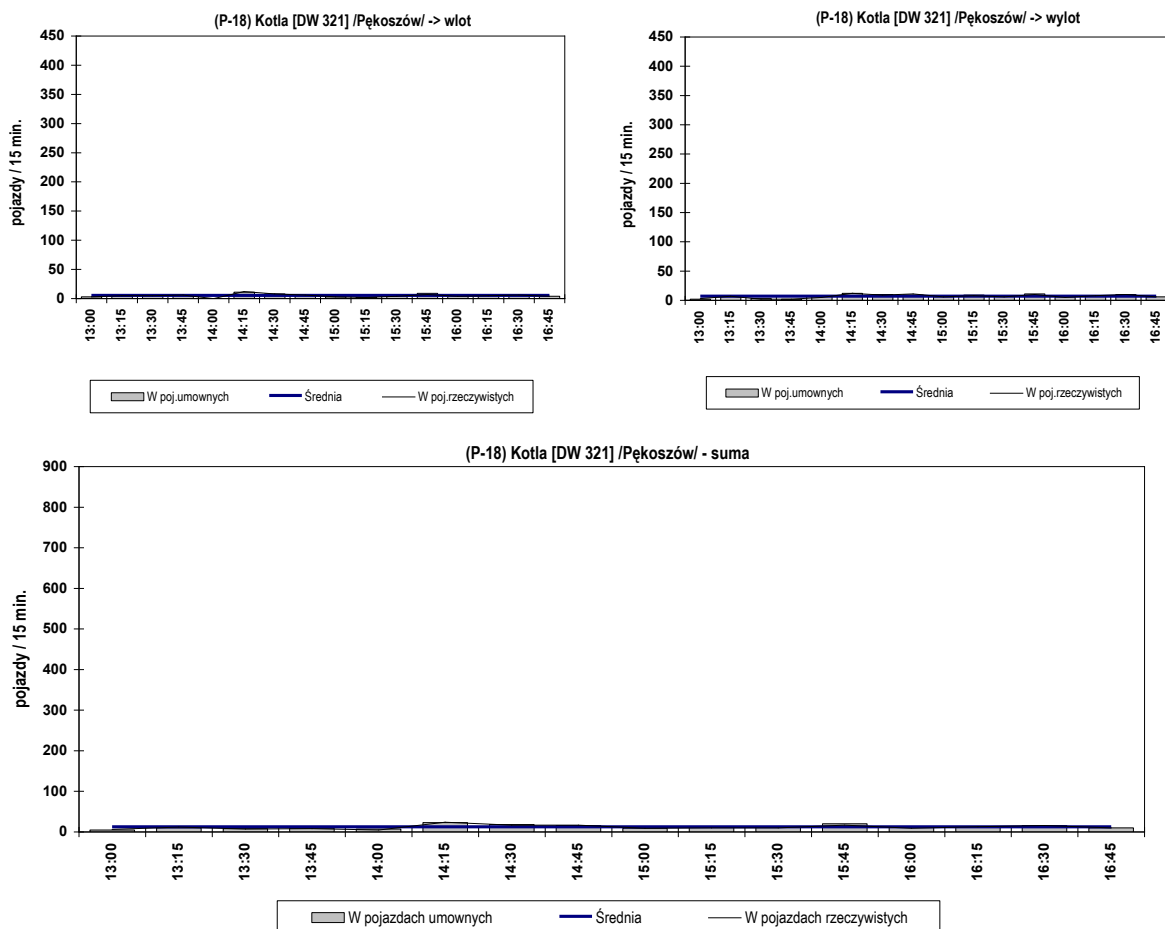
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:25 - 16:25

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	68	[67]	93	[91]	161	[158]
motocykle	0	0,00%	1	1,08%	1	0,62%
samochody osobowe	51	75,00%	63	67,74%	114	70,81%
samochody dostawcze	11	16,18%	14	15,05%	25	15,53%
samochody ciężarowe	3	4,41%	2	2,15%	5	3,11%
samochody ciężarowe ciężkie	1	1,47%	11	11,83%	12	7,45%
autobusy	1	1,47%	1	1,08%	2	1,24%
ciągniki rolnicze, koparki	1	1,47%	1	1,08%	2	1,24%
rowery	4	5,88%	1	1,08%	5	3,11%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	74	[71]	113	[110]	187	[181]

Punkt pomiarowy: (P-18) Kotła [DW 321] /Pękoszów/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-18)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	77	[74]	106	[101]	183	[175]
motocykle	2	2,60%	5	4,72%	7	3,83%
samochody osobowe	58	75,32%	79	74,53%	137	74,86%
samochody dostawcze	10	12,99%	10	9,43%	20	10,93%
samochody ciężarowe	1	1,30%	2	1,89%	3	1,64%
samochody ciężarowe ciężkie	0	0,00%	2	1,89%	2	1,09%
autobusy	5	6,49%	8	7,55%	13	7,10%
ciągniki rolnicze, koparki	1	1,30%	0	0,00%	1	0,55%
rowery	3	3,90%	4	3,77%	7	3,83%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	84	[78]	115	[111]	196	[189]

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:10 - 15:10

	wlot		wylot		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	27	[25]	37	[34]	64	[59]
motocykle	2	7,41%	3	8,11%	5	7,81%
samochody osobowe	16	59,26%	25	67,57%	41	64,06%
samochody dostawcze	6	22,22%	4	10,81%	10	15,63%
samochody ciężarowe	1	3,70%	0	0,00%	1	1,56%
samochody ciężarowe ciężkie	0	0,00%	1	2,70%	1	1,56%
autobusy	2	7,41%	4	10,81%	6	9,38%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	2	7,41%	2	5,41%	4	6,25%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	28	[27]	40	[38]	68	[65]

KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA

ZESTAWIENIE REJESTRACJI WYSTĘPUJĄCYCH NAJCZĘŚCIEJ W PUNKTACH KORDONOWYCH
(ilościowo)

DGL....	3534	DKL....	13	WPI....	5	ZSZ....	3	OOL....	2
DPL....	1184	OP....	13	ZNL....	5	3AD....	2	OSH....	2
FWS....	567	DLB....	12	CIN....	4	3Z....	2	PKL....	2
DLU....	504	DZG....	12	CMG....	4	58....	2	PMI....	2
FNW....	324	PPL....	12	CTR....	4	5H....	2	POZ....	2
WW*	295	WL....	12	EPA....	4	5U....	2	PRE....	2
DW....	268	ST....	11	FMI....	4	8B....	2	RST....	2
PO....	206	WND....	11	FSD....	4	AA....	2	SBE....	2
DGR....	184	WOT....	11	LPU....	4	AIC....	2	SD....	2
DL....	169	EWI....	10	MEI....	4	BCS....	2	SGP....	2
FZ....	165	FKR....	10	NE....	4	BMV....	2	SIM....	2
PL....	163	NO....	10	OK....	4	BZ....	2	SL....	2
PLE....	143	PP....	10	PWA....	4	BZA....	2	TDO....	2
FZG....	96	DDZ....	9	PWR....	4	CLI....	2	TKN....	2
PZ....	86	PJA....	9	PZL....	4	CNA....	2	TSA....	2
PKS....	68	WWE....	9	SC....	4	CRA....	2	UC....	2
PWL....	64	BI....	8	SCZ....	4	CRH....	2	WGS....	2
FZI....	63	FGW....	8	SJZ....	4	CRY....	2	WOR....	2
SK....	56	GDA....	8	SM....	4	CTU....	2	WPZ....	2
PRA....	55	KN....	8	SMY....	4	D3D....	2	WR....	2
DBL....	54	PKN....	8	SO....	4	D8K....	2	WRA....	2
DLE....	50	PN....	8	SZA....	4	D9U....	2	WS....	2
KR....	41	PTU....	8	WML....	4	DMI....	2		
PGS....	38	SG....	8	WO....	4	DOK....	2		
DB....	37	TK....	8	WWI....	4	DP....	2		
WGM....	37	WM....	8	WWS....	4	EOP....	2		
FZA....	36	DJE....	7	24....	3	EPD....	2		
GD....	33	DLW....	7	7U....	3	ERW....	2		
DWR....	32	PGN....	7	BDV....	3	GBY....	2		
DZL....	32	PKA....	7	CWA....	3	GKA....	2		
DSW....	31	SB....	7	CZN....	3	GLE....	2		
PSE....	30	BWM....	6	EBE....	3	GRG....	2		
WWL....	25	CG....	6	EZG....	3	GTC....	2		
ZS....	25	CGR....	6	FSU....	3	HHR....	2		
DJ....	24	DKA....	6	GSP....	3	HKA....	2		
DOL....	23	DOA....	6	KMI....	3	JXA....	2		
CB....	22	DZA....	6	KMY....	3	KNS....	2		
POS....	22	GKS....	6	KWA....	3	KPR....	2		
GA....	20	GKW....	6	LGL....	3	KT....	2		
PK....	20	GWE....	6	LKS....	3	KWI....	2		
PNT....	20	KLI....	6	LSW....	3	LAU....	2		
WZ....	20	KRA....	6	OEC....	3	LC....	2		
DSR....	19	OB....	6	OKR....	3	LCK....	2		
DTR....	19	OPO....	6	PSL....	3	LGF....	2		
DWL....	19	POT....	6	PSZ....	3	LIE....	2		
DJA....	18	RK....	6	PWS....	3	LJA....	2		
ESI....	18	BS....	5	RDE....	3	LNE....	2		
FG....	18	DBA....	5	ROC....	3	LOP....	2		
PGO....	18	ELC....	5	RP....	3	LPA....	2		
PKR....	18	FSW....	5	SBI....	3	LU....	2		
CBY....	17	HPB....	5	SH....	3	MOD....	2		
LCI....	16	KNT....	5	SJ....	3	NDZ....	2		
PSR....	16	LII....	5	SZY....	3	NEB....	2		
WPR....	16	LUB....	5	TKI....	3	NIL....	2		
CT....	15	RZ....	5	WPL....	3	NNI....	2		
EL....	14	SRC....	5	WPN....	3	NOS....	2		
WP....	14	SZ....	5	WSC....	3	ONY....	2		

WW* - Warszawa
ogółem

KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO MIASTA GŁOGOWA**ZESTAWIENIE REJESTRACJI WYSTĘPUJĄCYCH NAJCZĘŚCIEJ W PUNKTACH KORDONOWYCH**

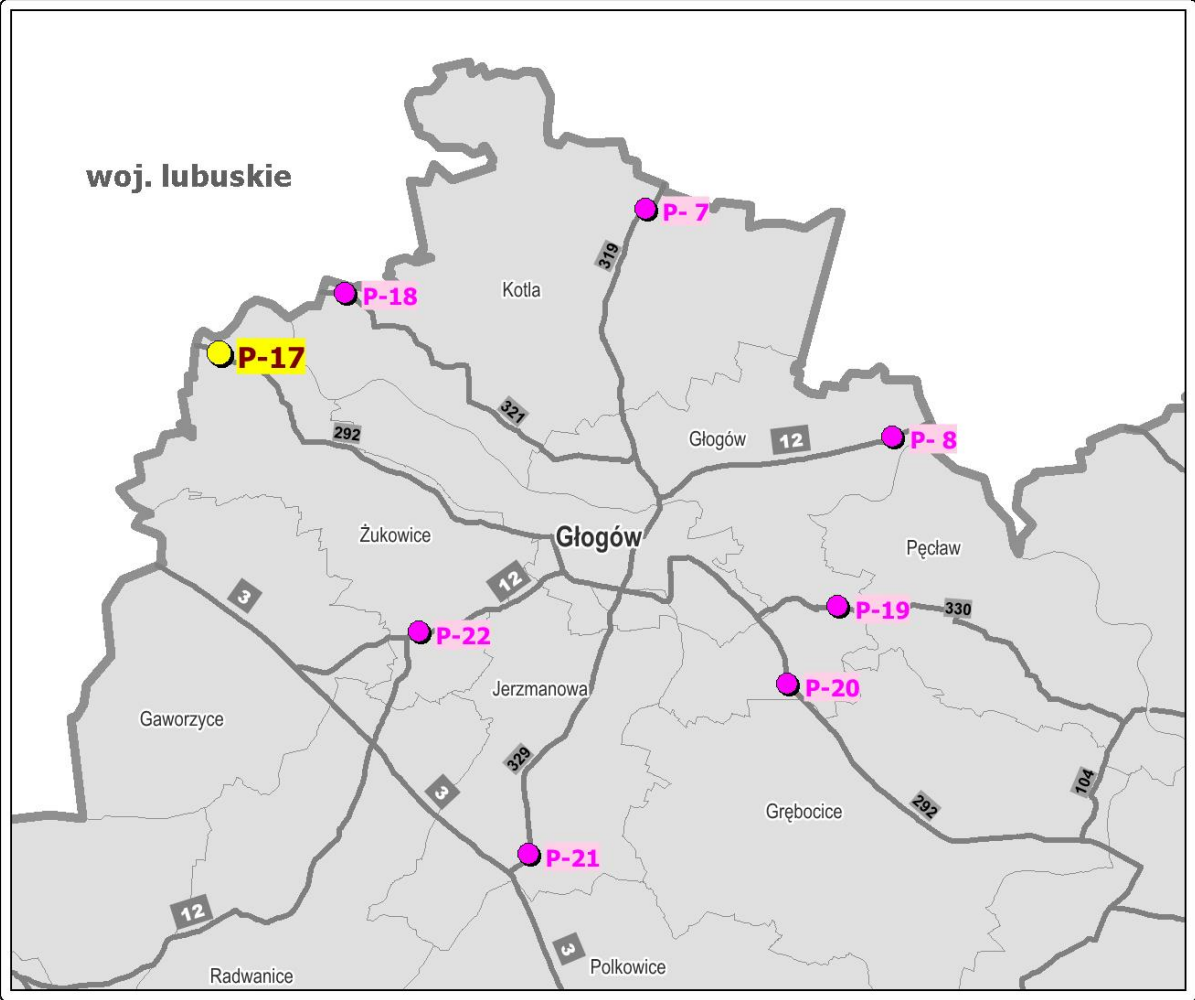
(alfabetycznie)

24.....	3	DP.....	2	KR.....	41	POT.....	6	WO.....	4
3AD.....	2	DPL.....	1184	KRA.....	6	POZ.....	2	WOR.....	2
3Z.....	2	DSR.....	19	KT.....	2	PP.....	10	WOT.....	11
58.....	2	DSW.....	31	KWA.....	3	PPL.....	12	WP.....	14
5H.....	2	DTR.....	19	KWI.....	2	PRA.....	55	WPI.....	5
5U.....	2	DW.....	268	LAU.....	2	PRE.....	2	WPL.....	3
7U.....	3	DWL.....	19	LC.....	2	PSE.....	30	WPN.....	3
8B.....	2	DWR.....	32	LCI.....	16	PSL.....	3	WPR.....	16
AA.....	2	DZA.....	6	LCK.....	2	PSR.....	16	WPZ.....	2
AIC.....	2	DZG.....	12	LGF.....	2	PSZ.....	3	WR.....	2
BCS.....	2	DZL.....	32	LGL.....	3	PTU.....	8	WRA.....	2
BDV.....	3	EBE.....	3	LIE.....	2	PWA.....	4	WS.....	2
BI.....	8	EL.....	14	LII.....	5	PWL.....	64	WSC.....	3
BMV.....	2	ELC.....	5	LJA.....	2	PWR.....	4	WW.....	295
BS.....	5	EOP.....	2	LKS.....	3	PWS.....	3	WWE.....	9
BWM.....	6	EPA.....	4	LNE.....	2	PZ.....	86	WWI.....	4
BZ.....	2	EPD.....	2	LOP.....	2	PZL.....	4	WWL.....	25
BZA.....	2	ERW.....	2	LPA.....	2	RDE.....	3	WWS.....	4
CB.....	22	ESI.....	18	LPU.....	4	RK.....	6	WZ.....	20
CBY.....	17	EWI.....	10	LSW.....	3	ROC.....	3	ZNL.....	5
CG.....	6	EZG.....	3	LU.....	2	RP.....	3	ZS.....	25
CGR.....	6	FG.....	18	LUB.....	5	RST.....	2	ZSZ.....	3
CIN.....	4	FGW.....	8	MEI.....	4	RZ.....	5		
CLI.....	2	FKR.....	10	MOD.....	2	SB.....	7		
CMG.....	4	FMI.....	4	NDZ.....	2	SBE.....	2	WW* - Warszawa	
CNA.....	2	FNW.....	324	NE.....	4	SBI.....	3	ogółem	
CRA.....	2	FSD.....	4	NEB.....	2	SC.....	4		
CRH.....	2	FSU.....	3	NIL.....	2	SCZ.....	4		
CRY.....	2	FSW.....	5	NNI.....	2	SD.....	2		
CT.....	15	FWS.....	567	NO.....	10	SG.....	8		
CTR.....	4	FZ.....	165	NOS.....	2	SGP.....	2		
CTU.....	2	FZA.....	36	OB.....	6	SH.....	3		
CWA.....	3	FZG.....	96	OEC.....	3	SIM.....	2		
CZN.....	3	FZI.....	63	OK.....	4	SJ.....	3		
D3D.....	2	GA.....	20	OKR.....	3	SJZ.....	4		
D8K.....	2	GBY.....	2	ONY.....	2	SK.....	56		
D9U.....	2	GD.....	33	OOL.....	2	SL.....	2		
DB.....	37	GDA.....	8	OP.....	13	SM.....	4		
DBA.....	5	GKA.....	2	OPO.....	6	SMY.....	4		
DBL.....	54	GKS.....	6	OSH.....	2	SO.....	4		
DDZ.....	9	GKW.....	6	PGN.....	7	SRC.....	5		
DGL.....	3534	GLE.....	2	PGO.....	18	ST.....	11		
DGR.....	184	GRG.....	2	PGS.....	38	SZ.....	5		
DJ.....	24	GSP.....	3	PJA.....	9	SZA.....	4		
DJA.....	18	GTC.....	2	PK.....	20	SZY.....	3		
DJE.....	7	GWE.....	6	PKA.....	7	TDO.....	2		
DKA.....	6	HHR.....	2	PKL.....	2	TK.....	8		
DKL.....	13	HKA.....	2	PKN.....	8	TKI.....	3		
DL.....	169	HPB.....	5	PKR.....	18	TKN.....	2		
DLB.....	12	JXA.....	2	PKS.....	68	TSA.....	2		
DLE.....	50	KLI.....	6	PL.....	163	UC.....	2		
DLU.....	504	KMI.....	3	PLE.....	143	WGM.....	37		
DLW.....	7	KMY.....	3	PMI.....	2	WGS.....	2		
DMI.....	2	KN.....	8	PN.....	8	WL.....	12		
DOA.....	6	KNS.....	2	PNT.....	20	WM.....	8		
DOK.....	2	KNT.....	5	PO.....	206	WML.....	4		
DOL.....	23	KPR.....	2	POS.....	22	WND.....	11		

**ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW DO OBSZARU
OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM OP GŁOGOWA**

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

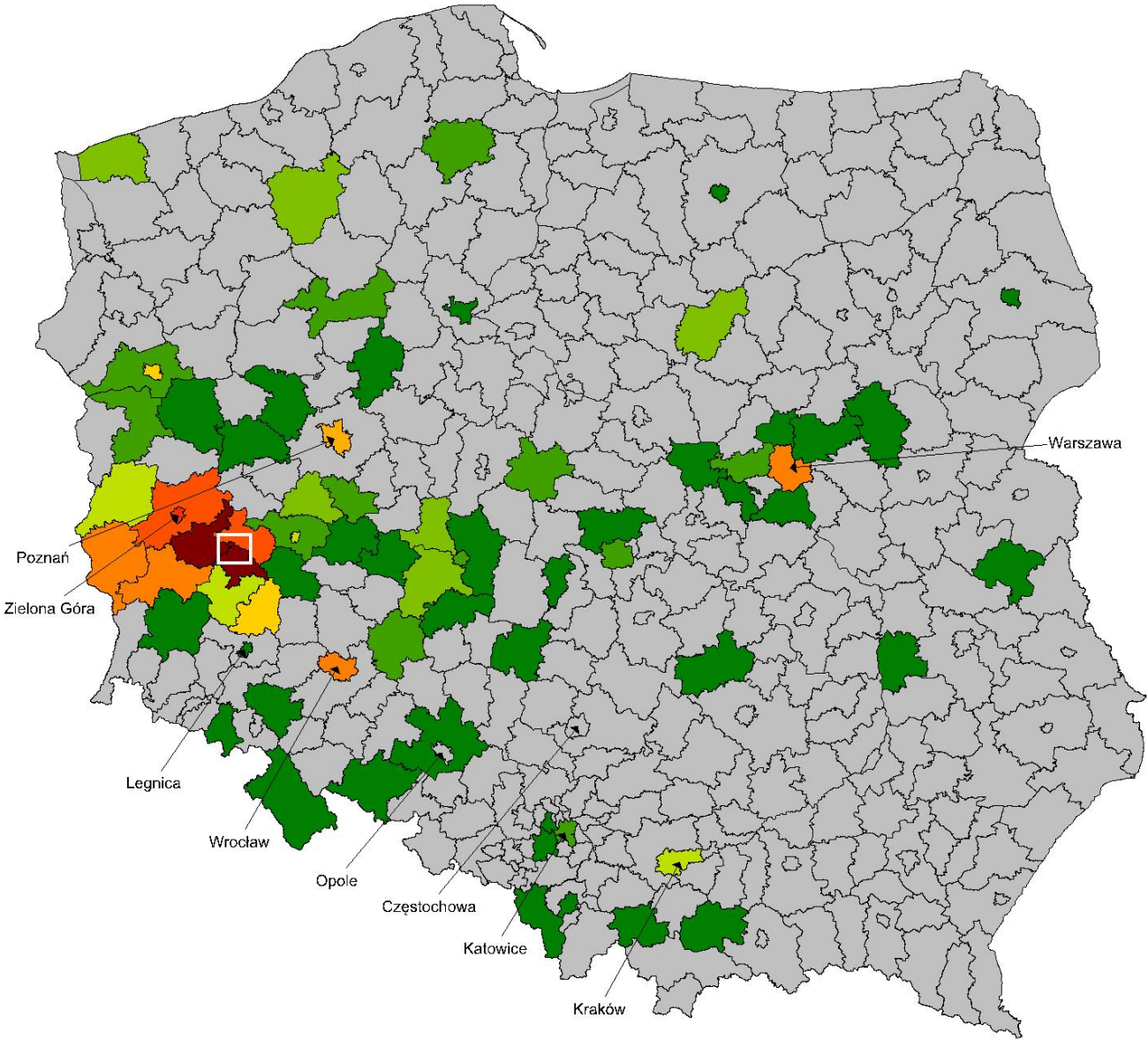
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



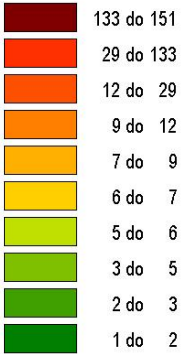
PUNKTY KORDONU

Nr przekroju	Nazwa ulicy
P- 7	Kotła [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotła [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

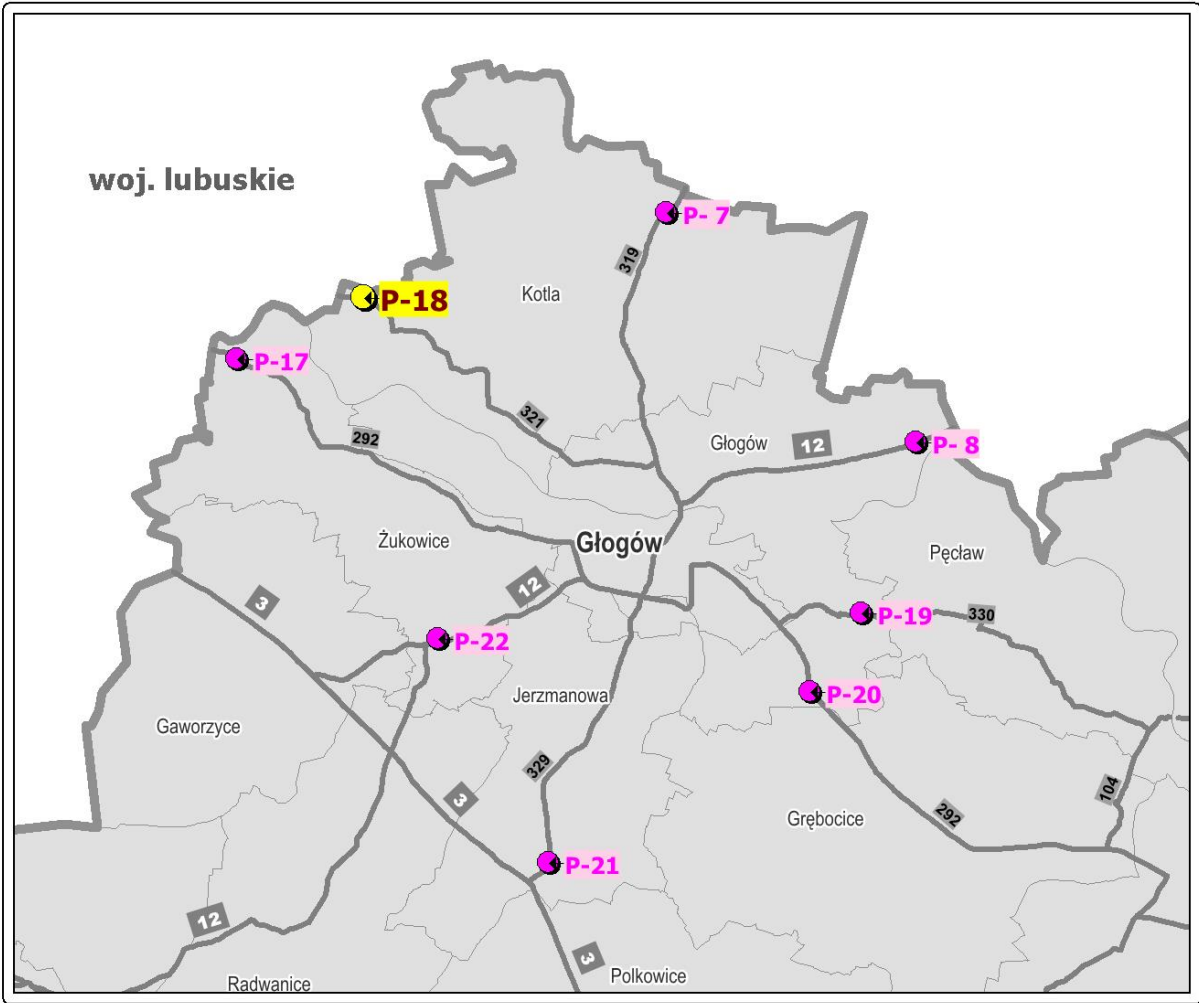
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P17
nowosolski	FNW	151
głogowski	DGL	133
Zielona Góra	FZ	29
zielonogórski	FZI	14
wschowski	FWS	12
Warszawa	WW	11
żarski	FZA	10
Wrocław	DW	10
żagański	FZG	9
Poznań	PO	7

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-17 - Żukowice [DW 292]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

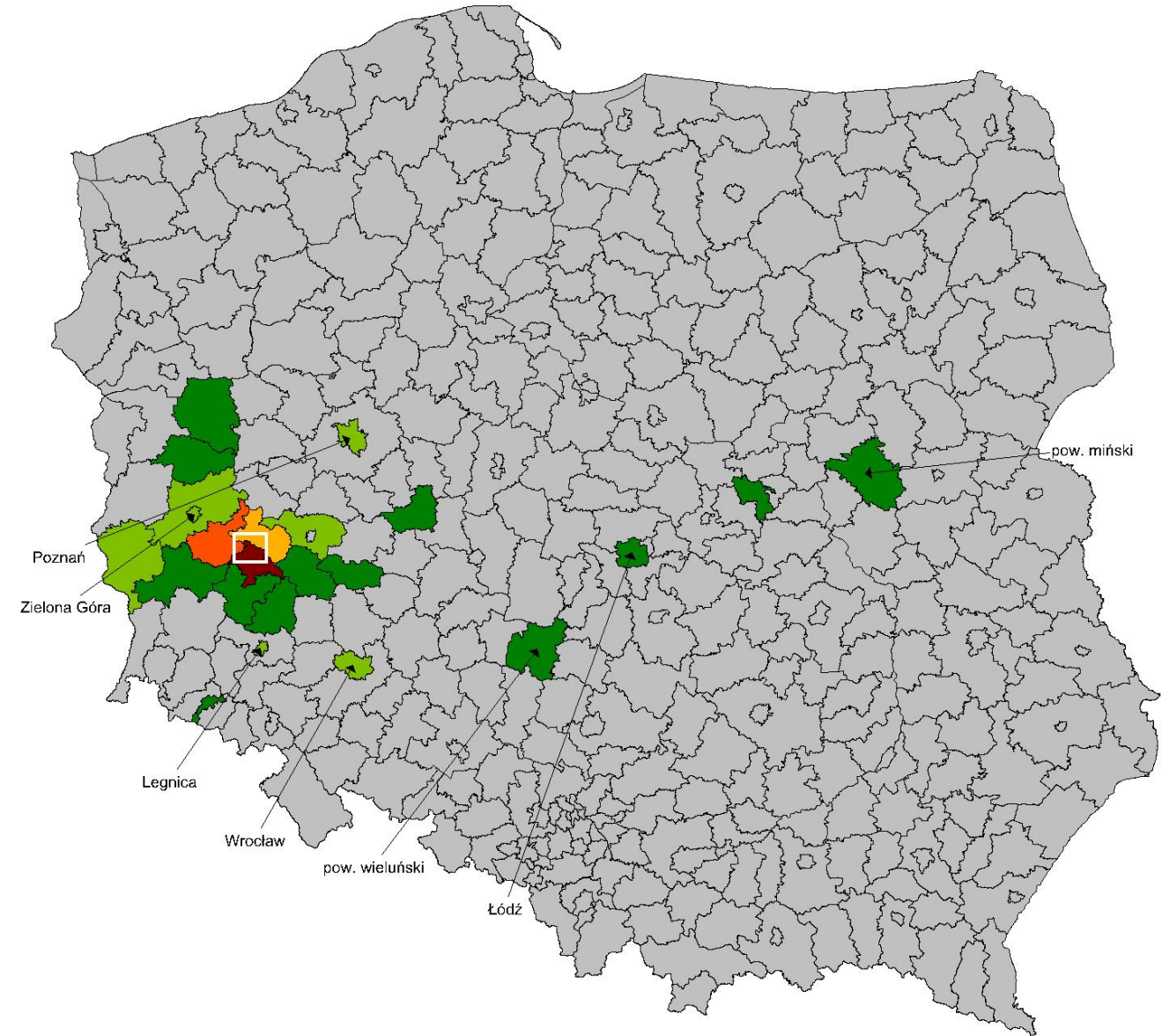
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



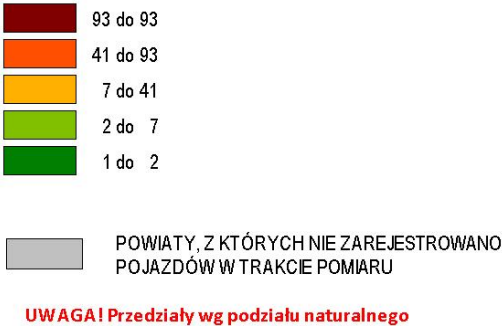
PUNKTY KORDONU

Nr_przekroju	Nazwa_ulicy
P- 7	Kotla [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotla [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]

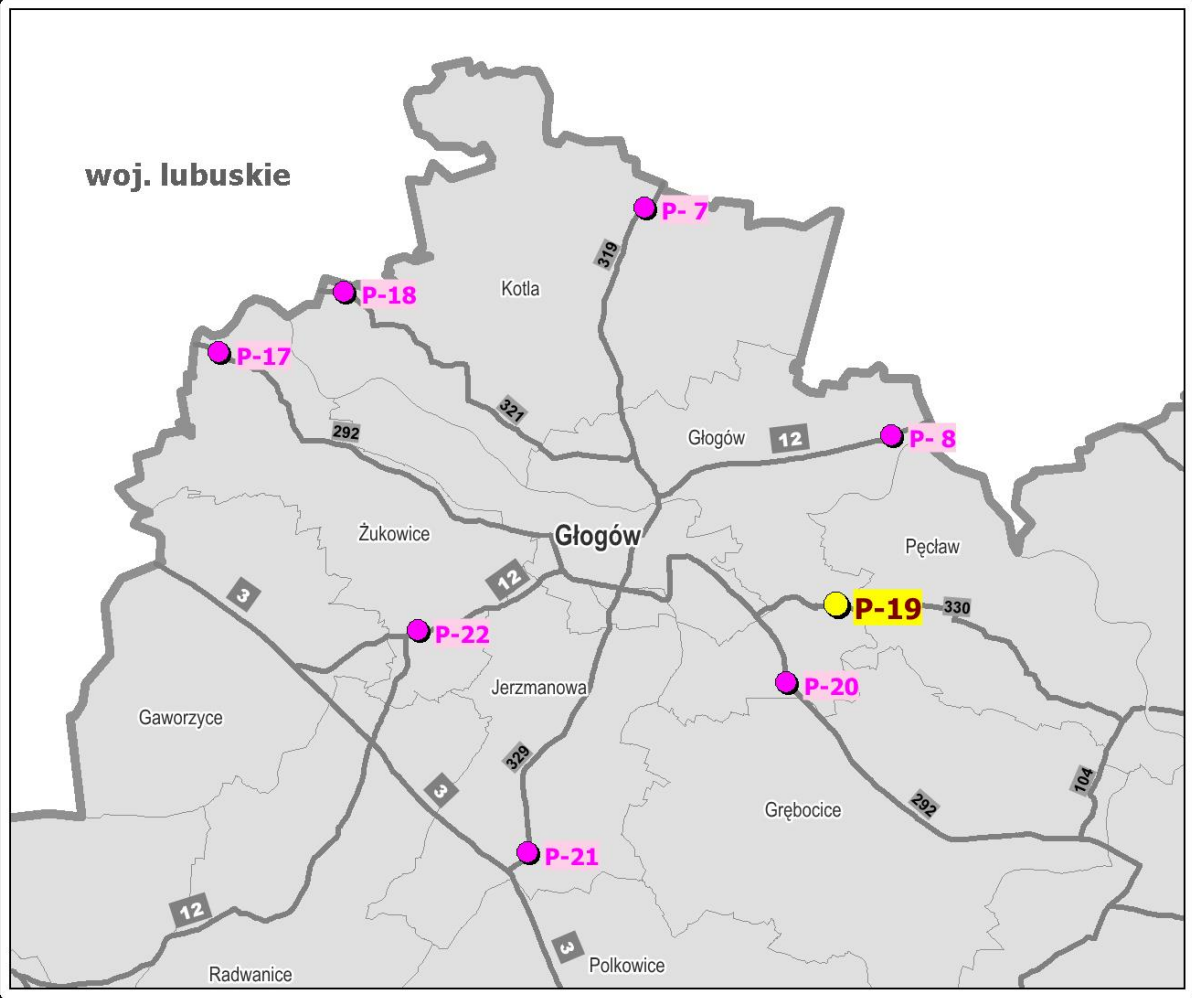


10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P18
głogowski	DGL	93
nowosolski	FNW	41
wschowski	FWS	7
Zielona Góra	FZ	4
Wrocław	DW	3
Poznań	PO	3
żarski	FZA	2
zielonogórski	FZI	2
Legnica	DL	2
leszczyński	PLE	2

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

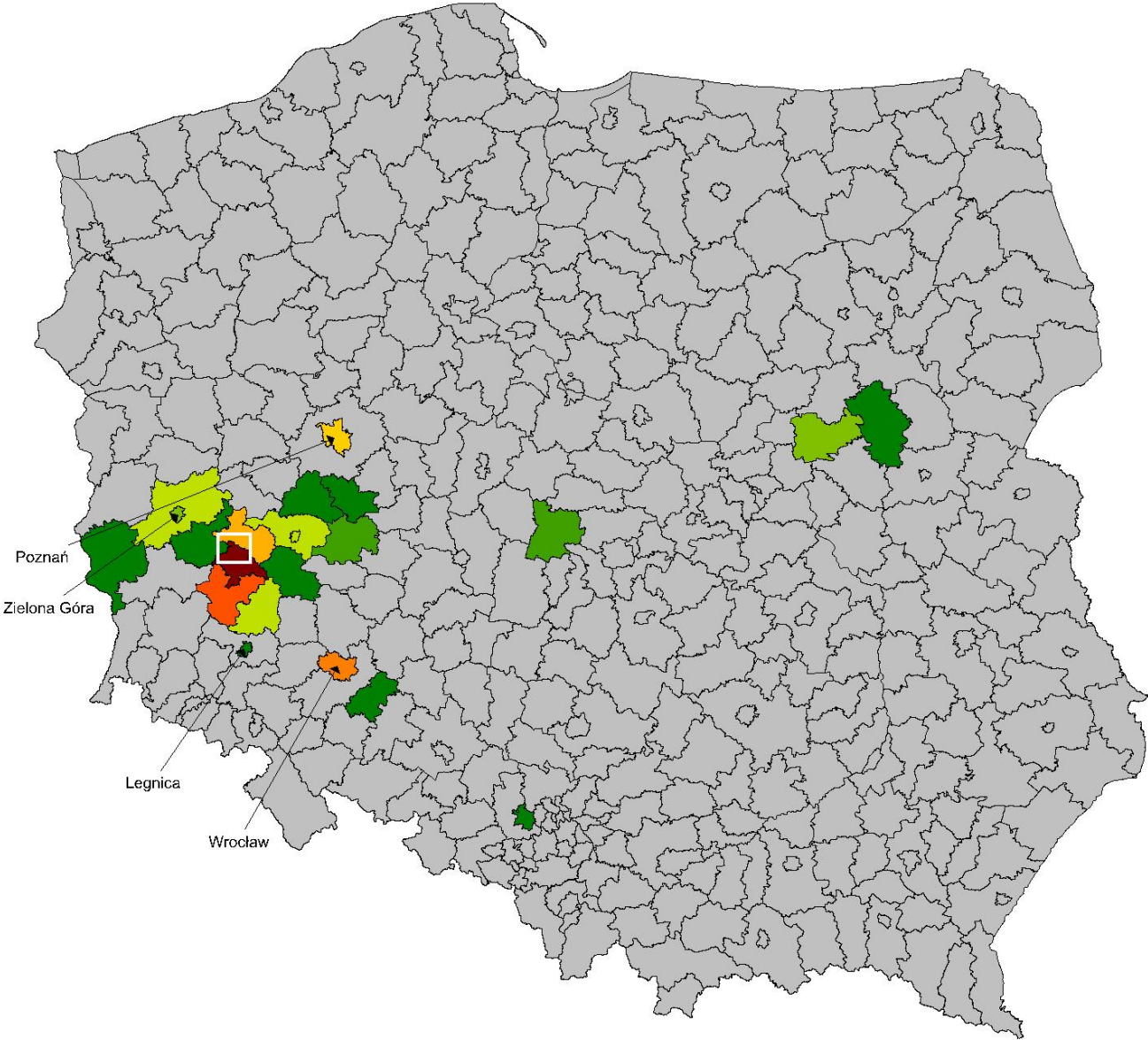
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



PUNKTY KORDONU

Nr_przekroju	Nazwa_ulicy
P- 7	Kotła [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotła [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

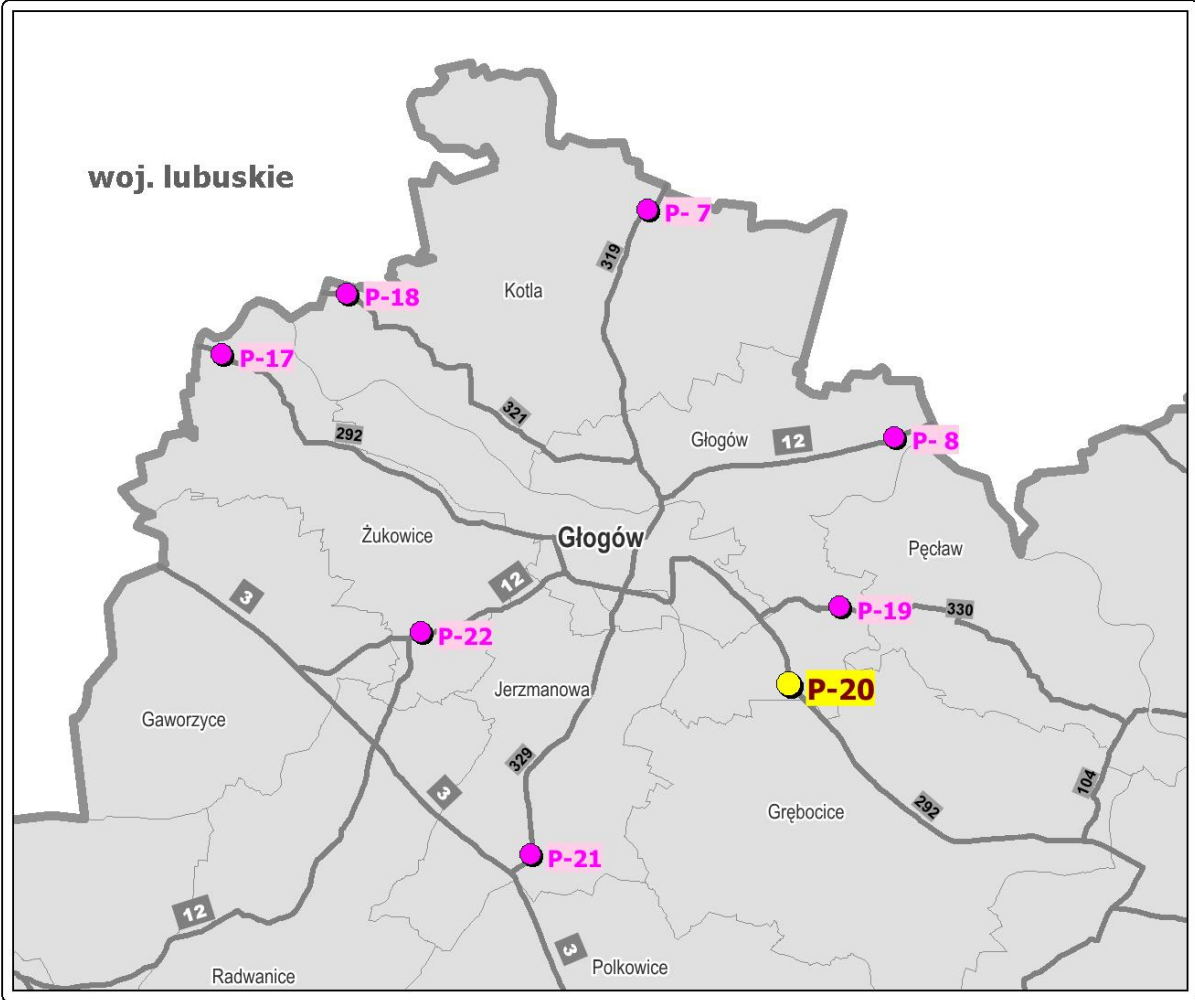
10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

NAZWA POWIATU	KOD	P19
głogowski	DGL	279
polkowicki	DPL	18
Wrocław	DW	9
wschowski	FWS	7
Poznań	PO	6
Leszno	PL	4
zielonogórski	FZI	4
lubiński	DLU	4
leszczyński	PLE	4
Zielona Góra	FZ	3

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-19 - Głogów [DW 330] /Borek/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

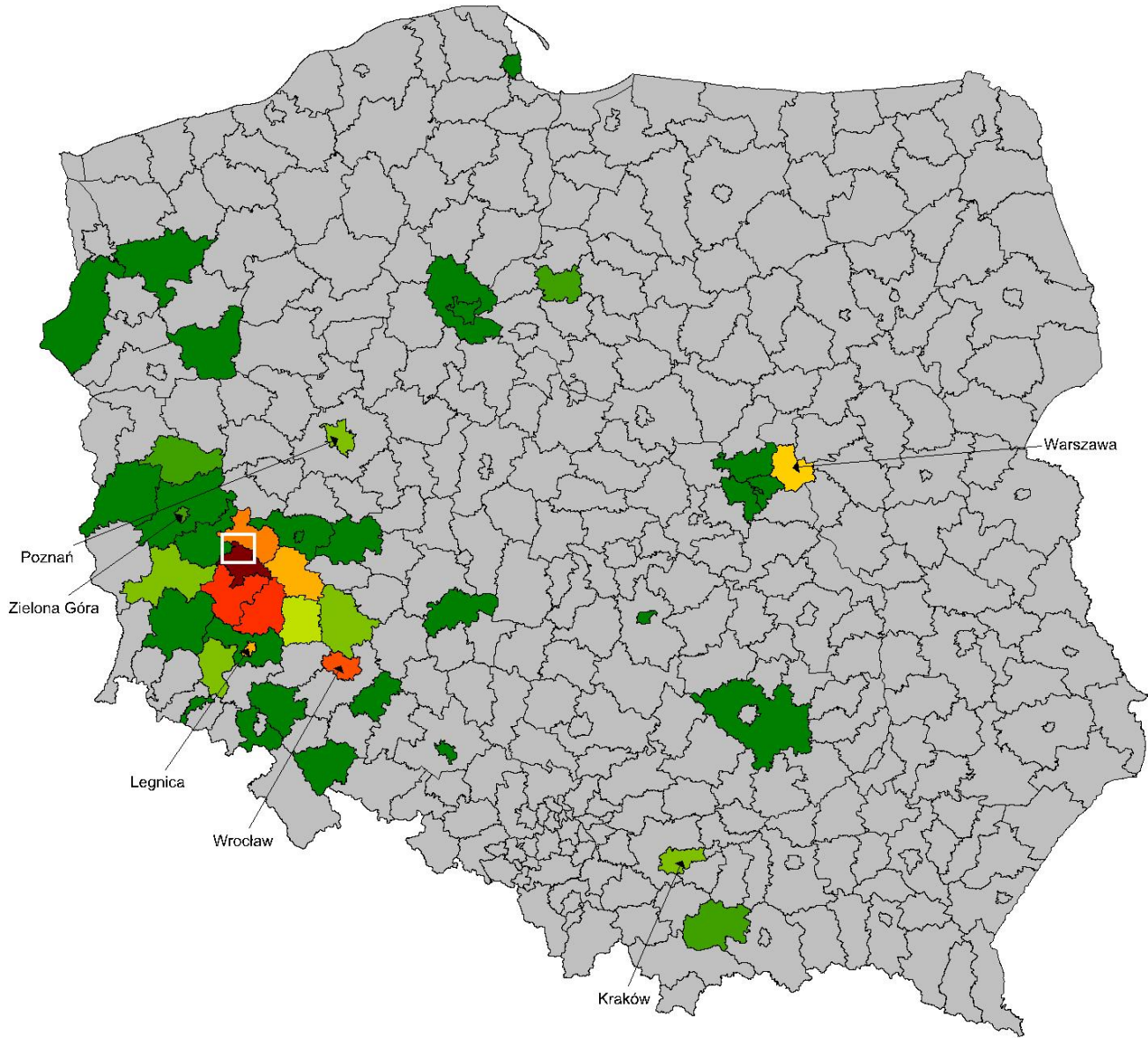
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



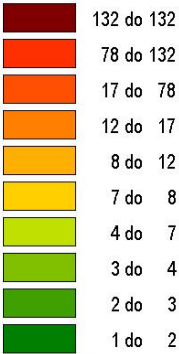
PUNKTY KORDONU

Nr_przekroju	Nazwa_ulicy
P- 7	Kotla [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotla [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

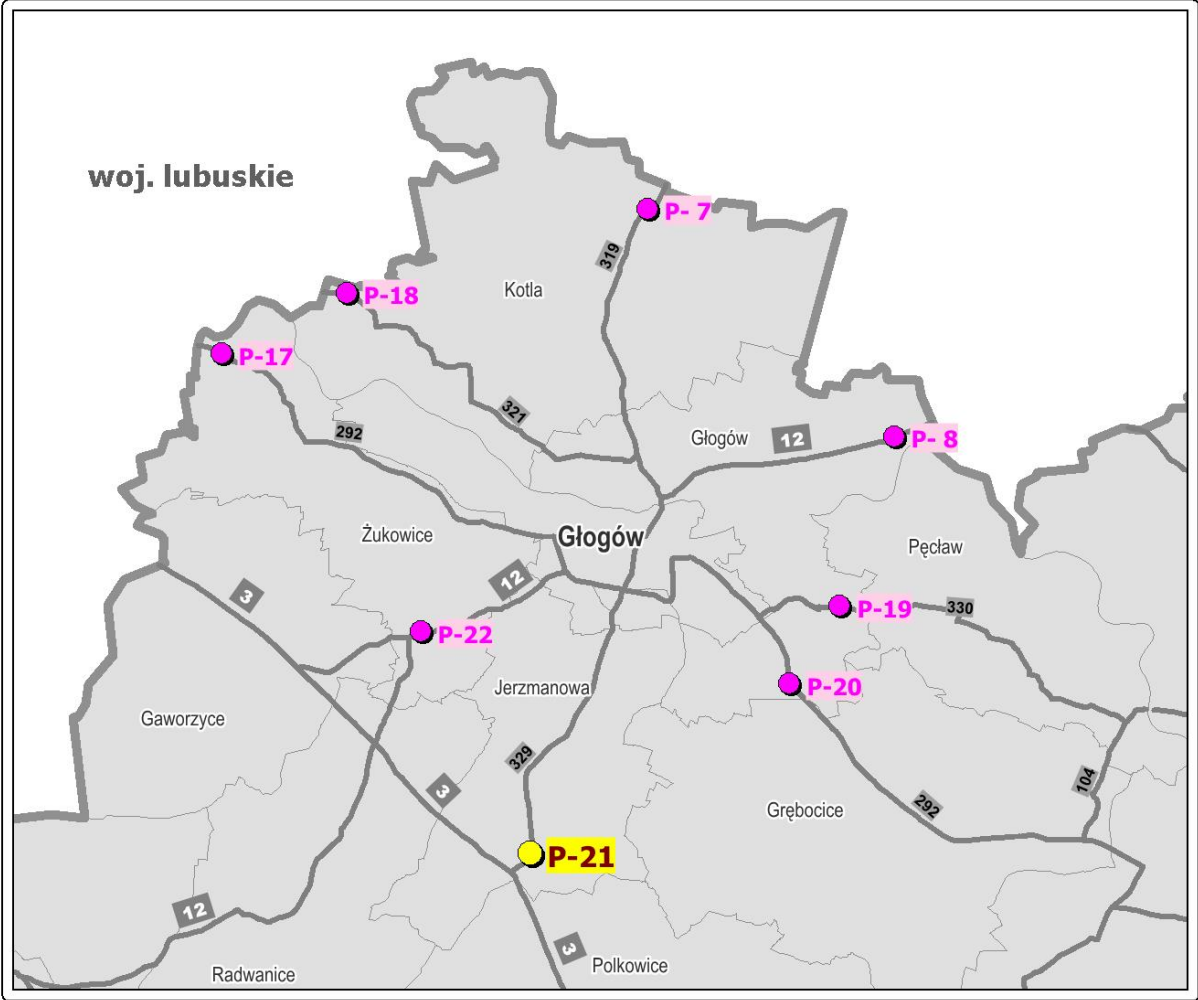
NAZWA POWIATU	KOD	P20
głogowski	DGL	132
polkowicki	DPL	92
łubiński	DLU	78
Wrocław	DW	17
wschowski	FWS	12
górowski	DGR	8
Legnica	DL	8
Warszawa	WW	7
wołowski	DWL	4
Poznań	PO	3

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-20 - Głogów [DW 292] /Przedmoście/

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

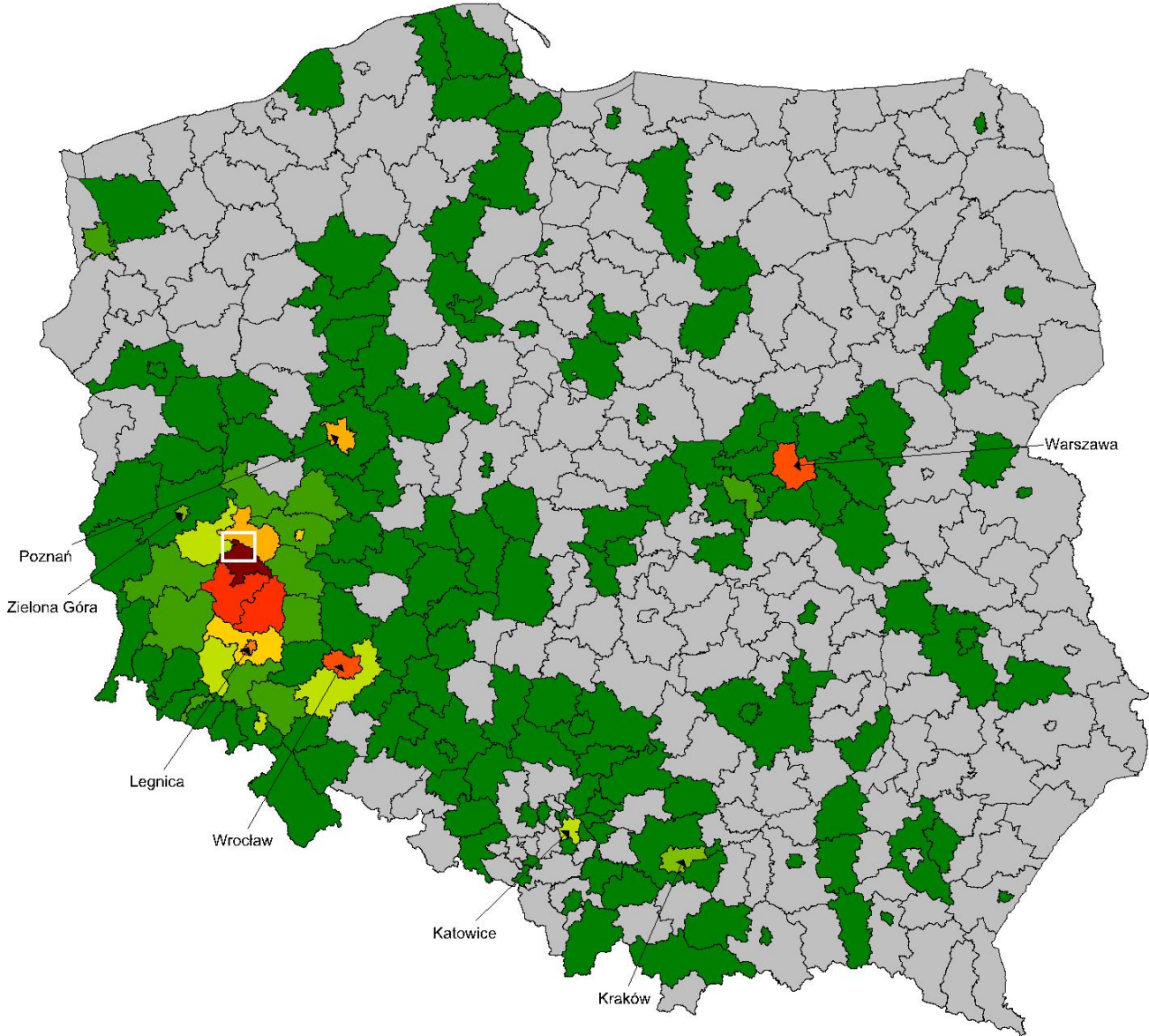
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



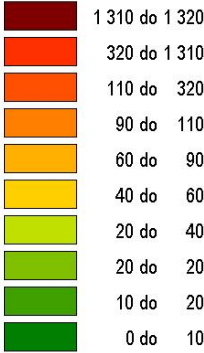
PUNKTY KORDONU

Nr_przekroju	Nazwa_ulicy
P- 7	Kotła [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotła [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

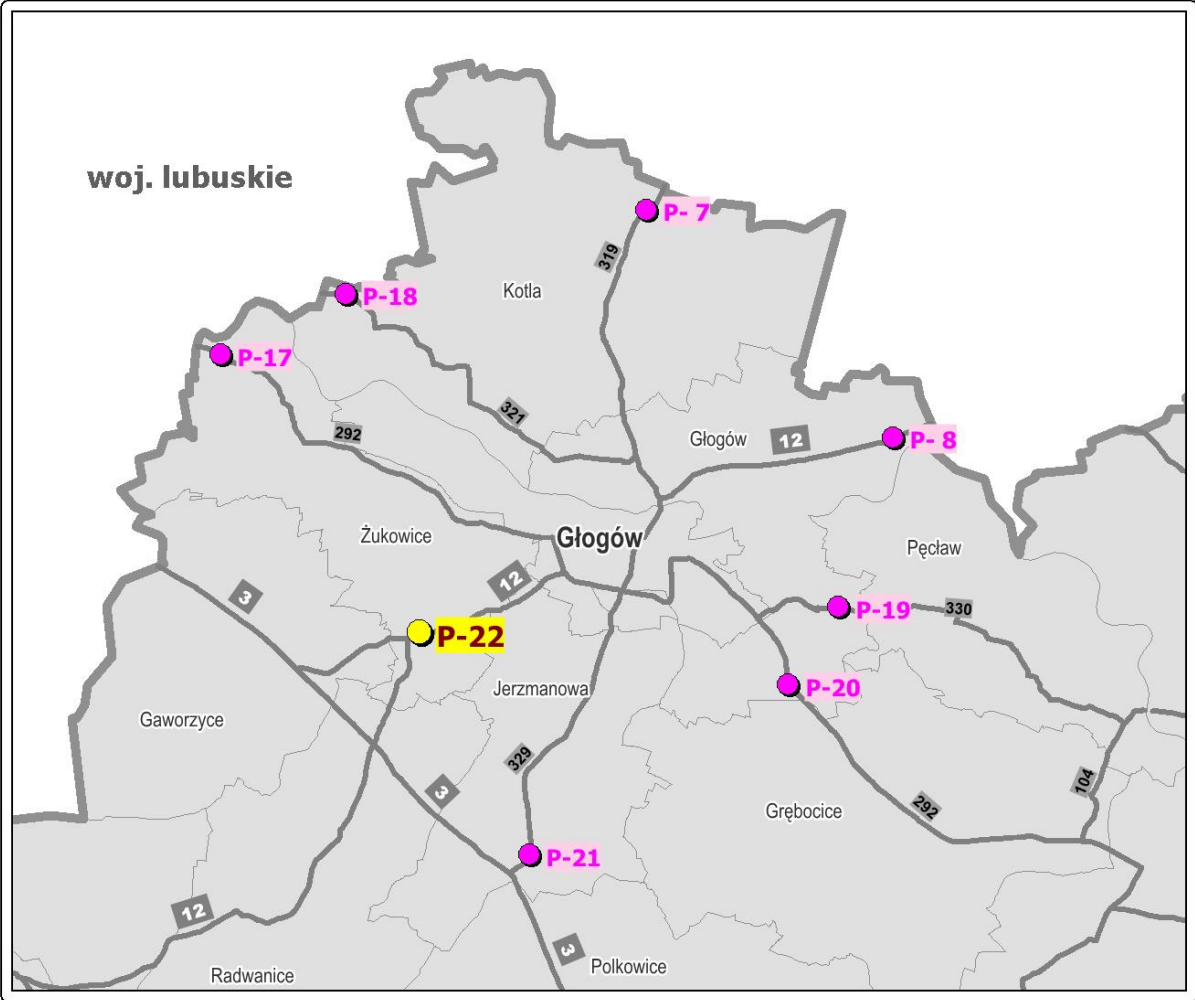
NAZWA_POWIATU	KOD	P21
głogowski	DGL	1 316
polkowicki	DPL	421
łubiński	DLU	327
Wrocław	DW	133
Warszawa	WW	118
Legnica	DL	94
wschowski	FWS	66
Poznań	PO	63
Leszno	PL	44
legnicki	DLE	41

UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-21 - Jerzmanowa [DW 329]

ANALIZA PRZESTRZENNA NAPŁYWU POJAZDÓW
DO OBSZARU OBJĘTEGO POMIAREM KORDONOWYM

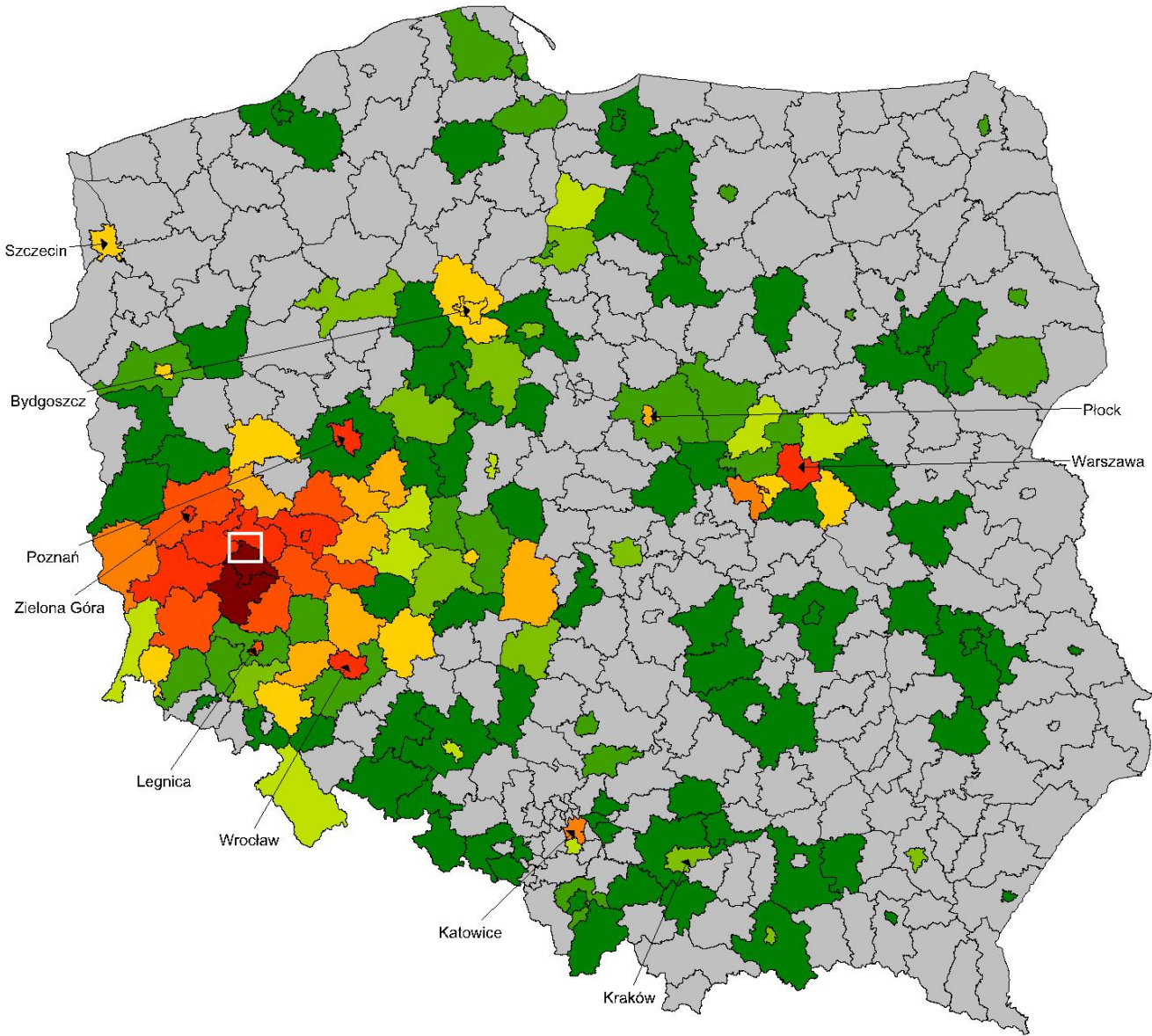
LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU GŁOGOWA



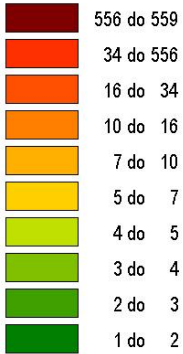
PUNKTY KORDONU

Nr_przekroju	Nazwa_ulicy
P- 7	Kotla [DW 319] /Zaszków/
P- 8	Głogów [DK 12] /Wilków/
P-17	Żukowice [DW 292]
P-18	Kotla [DW 321] /Pękoszów/
P-19	Głogów [DW 330] /Borek/
P-20	Głogów [DW 292] /Przedmoście/
P-21	Jerzmanowa [DW 329]
P-22	Żukowice [DK 12] /Nielubie/

- PUNKTY POMIAROWE KORDONU OBSZARU OPRACOWANIA
- PUNKT POMIAROWY, DLA KTÓREGO WYKONANO ANALIZĘ



IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (4 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

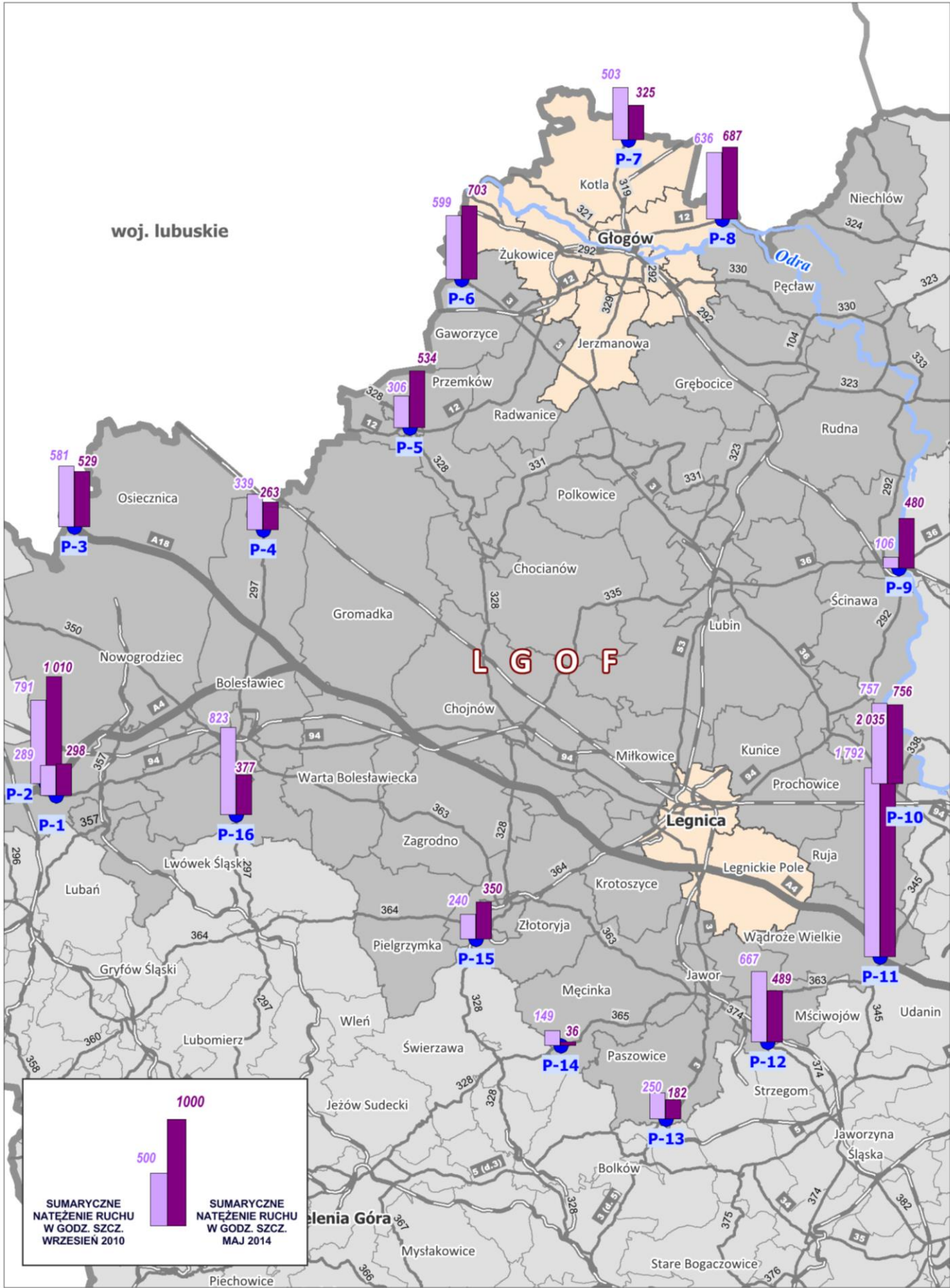
UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE
POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH
W TRAKCIE POMIARU

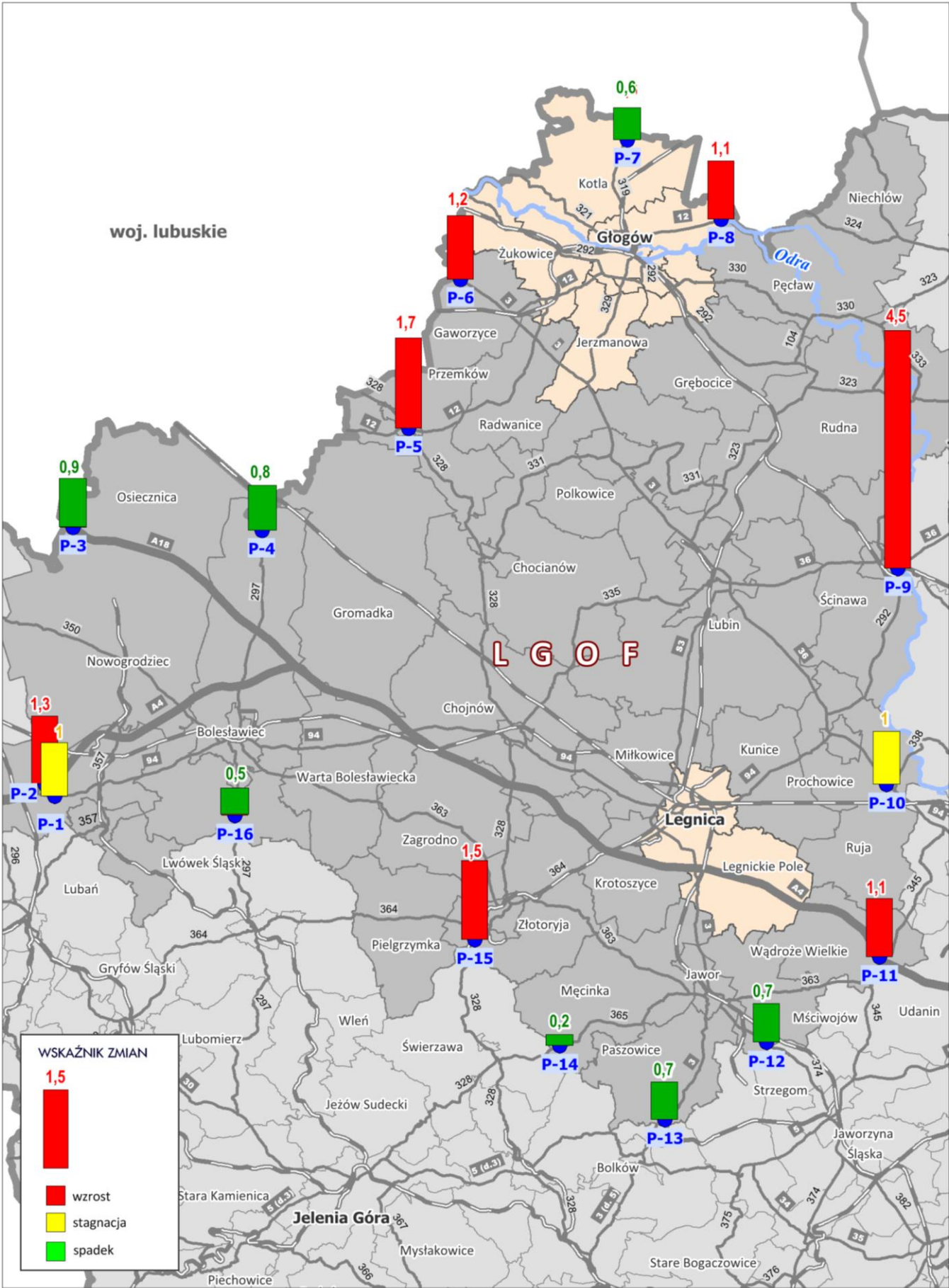
NAZWA POWIATU	KOD	P22
polkowicki	DPL	559
głogowski	DGL	556
Warszawa	WW	70
Zielona Góra	FZ	65
żagański	FZG	55
nowosolski	FNW	52
wschowski	FWS	40
Wrocław	DW	40
Poznań	PO	38
leszczyński	PLE	35

ANALIZA: PUNKT POMIAROWY P-22 - Żukowice [DK 12] /Nielubie/

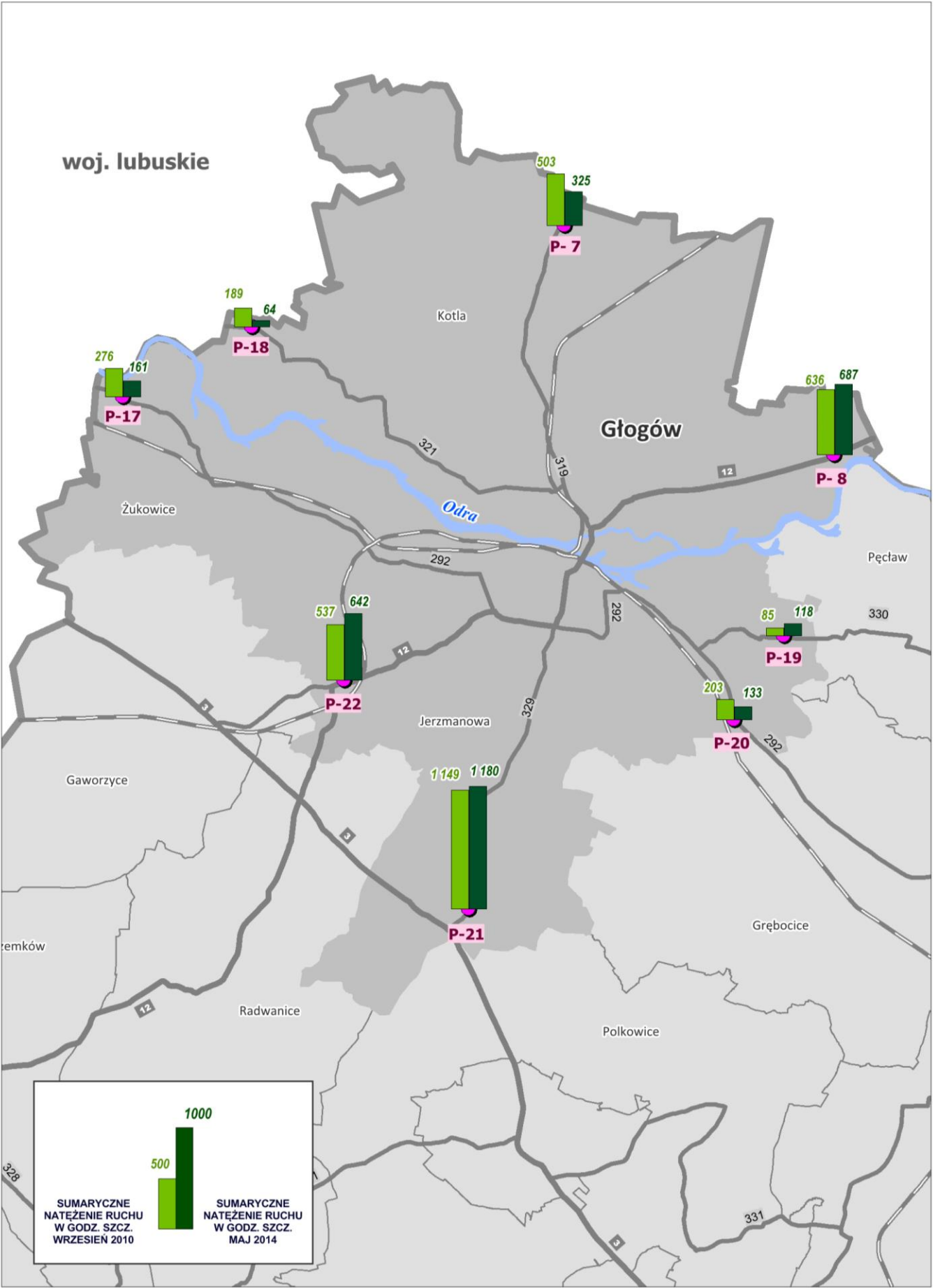
**ANALIZA ZMIAN NATĘŻENIA RUCH KOŁOWEGO NA PODSTAWIE
WYNIKÓW GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) Z 2010 ROKU
ORAZ BIEŻĄCYCH POMIARÓW AUTORSKICH**



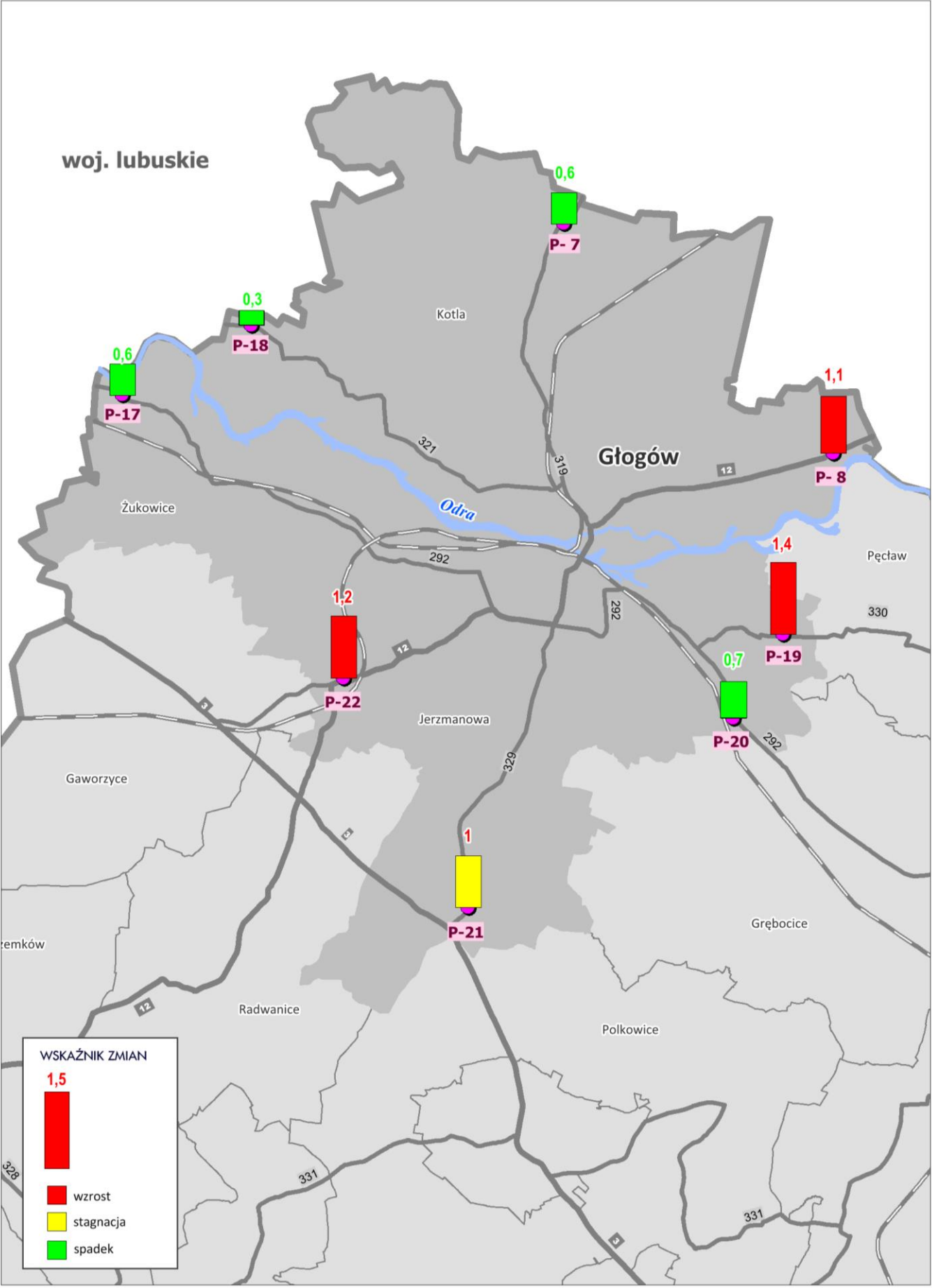
ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) – WRZESIEŃ 2010 I BIEŻĄCEGO POMIARU – MAJ 2014 W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON LGOF



WSKAŹNIK ZMIAN NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z POMIARÓW MAJ 2014 I WRZESIEŃ 2010 (GPR)

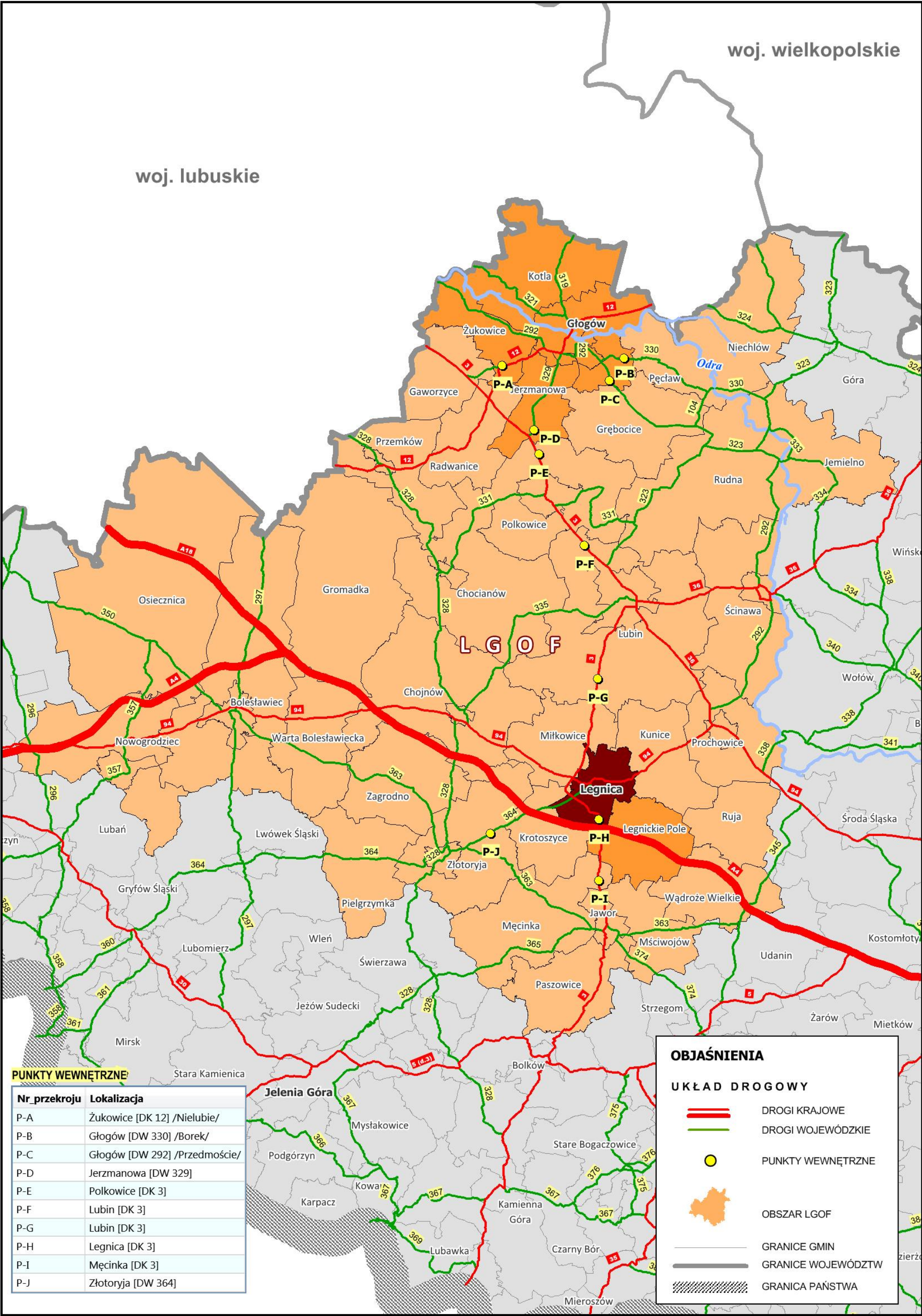


ZESTAWIENIE NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z GENERALNEGO POMIARU RUCHU (GPR) - WRZESIEŃ 2010 I BIEŻĄCEGO POMIARU – MAJ 2014 W PUNKTACH TWORZĄCYCH KORDON OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA

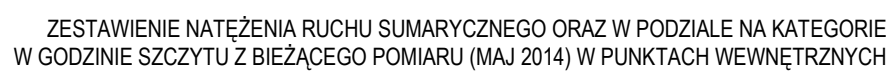


WSKAŹNIK ZMIAN NATĘŻENIA RUCHU W GODZINIE SZCZYTU Z POMIARÓW MAJ 2014 I WRZESIEŃ 2010 (GPR)

POMIAR NATEŻENIA RUCHU W PUNKTACH WEWNĘTRZNYCH LGOF
REALIZACJA W DNIACH: 21, 28, 29.05.2014 R. (ŚRODA, CZWARTEK) W GODZ. 13.00 – 17.00



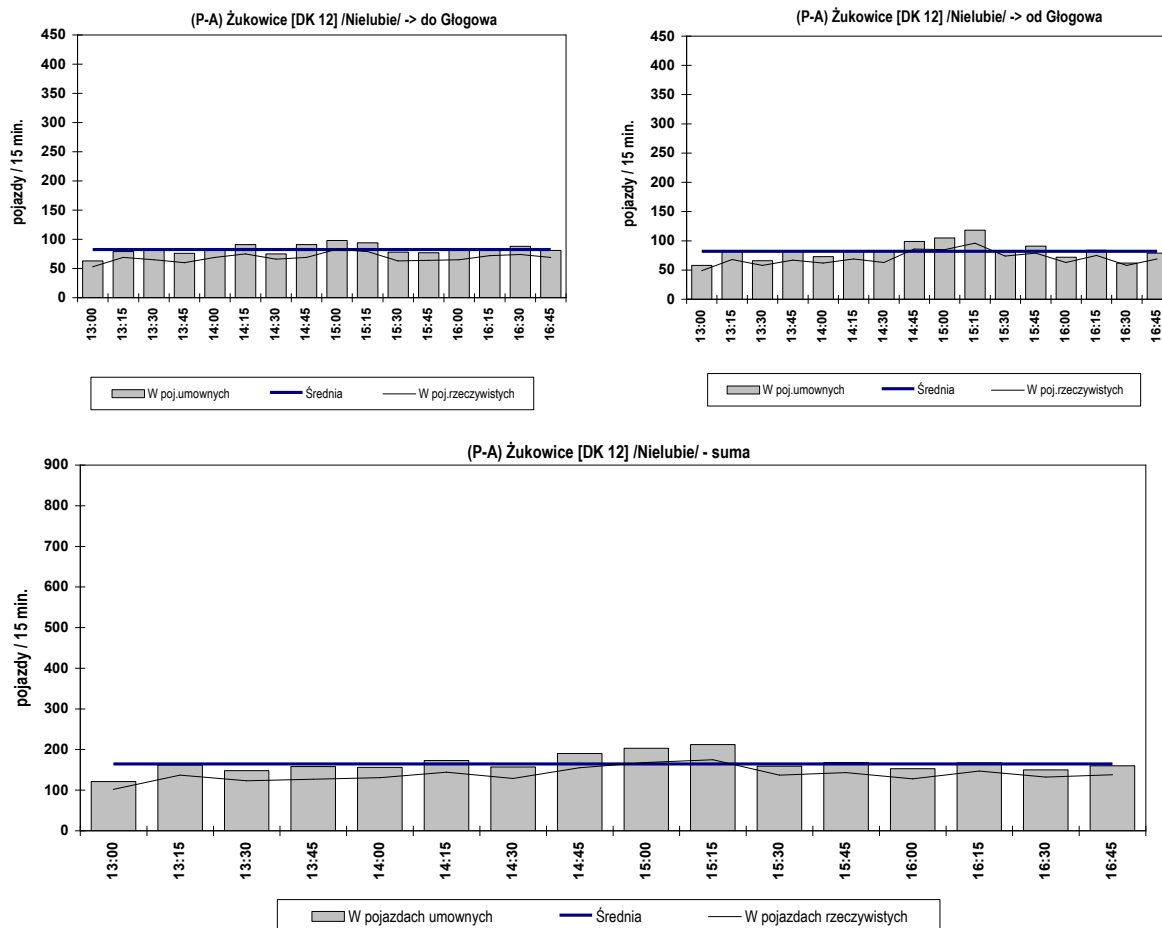
LOKALIZACJA PUNKTÓW WEWNĘTRZNYCH LGOF



Punkt pomiarowy: (P-A) Żukowice [DK 12] /Nielubie/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-A)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.silnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1095	[1076]	1119	[1106]	2214	[2182]
motocykle	15	1,37%	12	1,07%	27	1,22%
samochody osobowe	768	70,14%	872	77,93%	1640	74,07%
samochody dostawcze	140	12,79%	87	7,77%	227	10,25%
samochody ciężarowe	25	2,28%	17	1,52%	42	1,90%
samochody ciężarowe ciężkie	135	12,33%	124	11,08%	259	11,70%
autobusy	8	0,73%	6	0,54%	14	0,63%
ciągniki rolnicze, koparki	4	0,37%	1	0,09%	5	0,23%
rowery	0	0,00%	2	0,18%	2	0,09%
poj.silnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	1320	[1302]	1317	[1308]	2636	[2610]

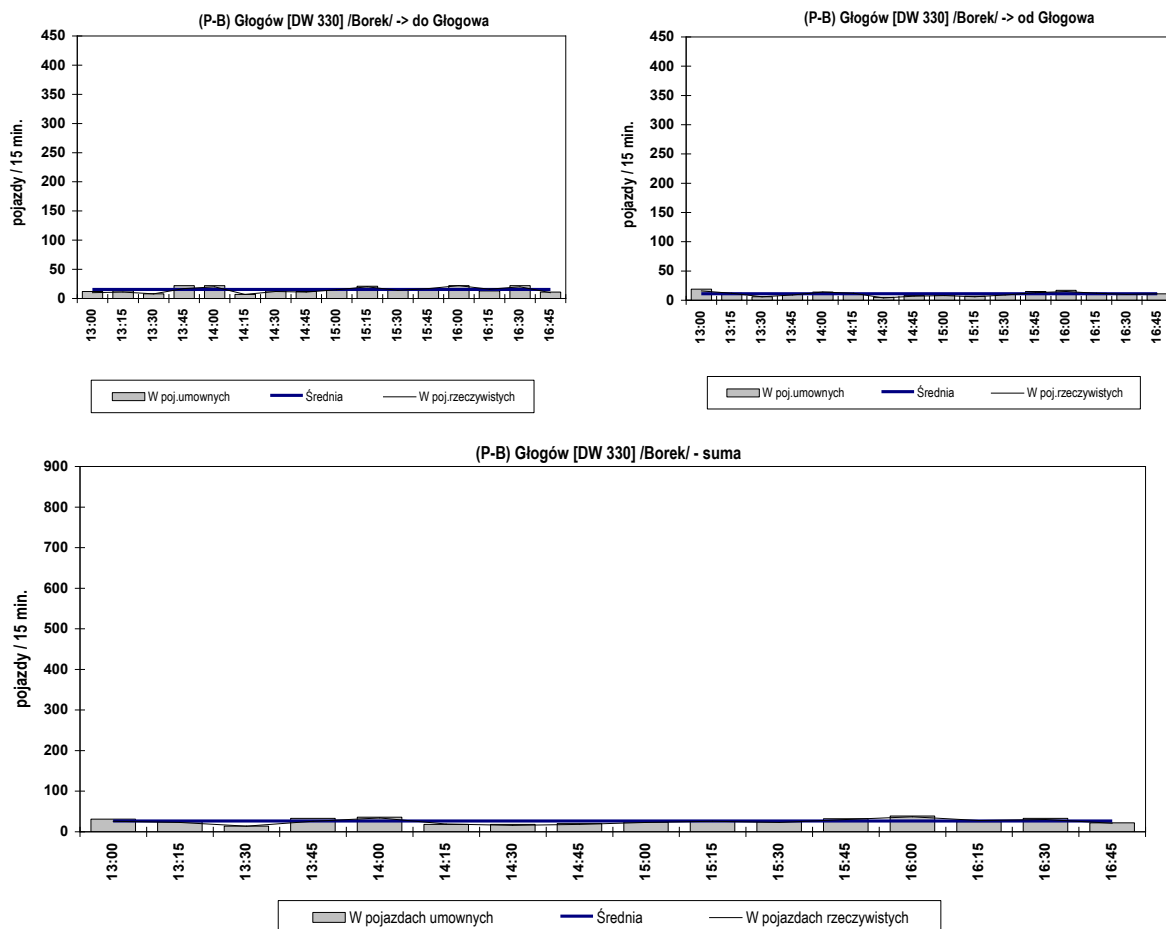
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:40 - 15:40

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.silnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	302	[298]	340	[335]	642	[633]
motocykle	4	1,32%	4	1,18%	8	1,25%
samochody osobowe	212	70,20%	264	77,65%	476	74,14%
samochody dostawcze	35	11,59%	19	5,59%	54	8,41%
samochody ciężarowe	9	2,98%	8	2,35%	17	2,65%
samochody ciężarowe ciężkie	39	12,91%	42	12,35%	81	12,62%
autobusy	3	0,99%	2	0,59%	5	0,78%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	1	0,29%	1	0,16%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.silnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg. roln.]	367	[365]	410	[405]	777	[770]

Punkt pomiarowy: (P-B) Głogów [DW 330] /Borek/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-B)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	221	[210]	161	[156]	382	[366]
motocykle	6	2,71%	3	1,86%	9	2,36%
samochody osobowe	175	79,19%	131	81,37%	306	80,10%
samochody dostawcze	18	8,14%	13	8,07%	31	8,12%
samochody ciężarowe	3	1,36%	3	1,86%	6	1,57%
samochody ciężarowe ciężkie	7	3,17%	6	3,73%	13	3,40%
autobusy	7	3,17%	3	1,86%	10	2,62%
ciągniki rolnicze, koparki	5	2,26%	2	1,24%	7	1,83%
rowery	9	4,07%	3	1,86%	12	3,14%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	245	[228]	178	[169]	419	[397]

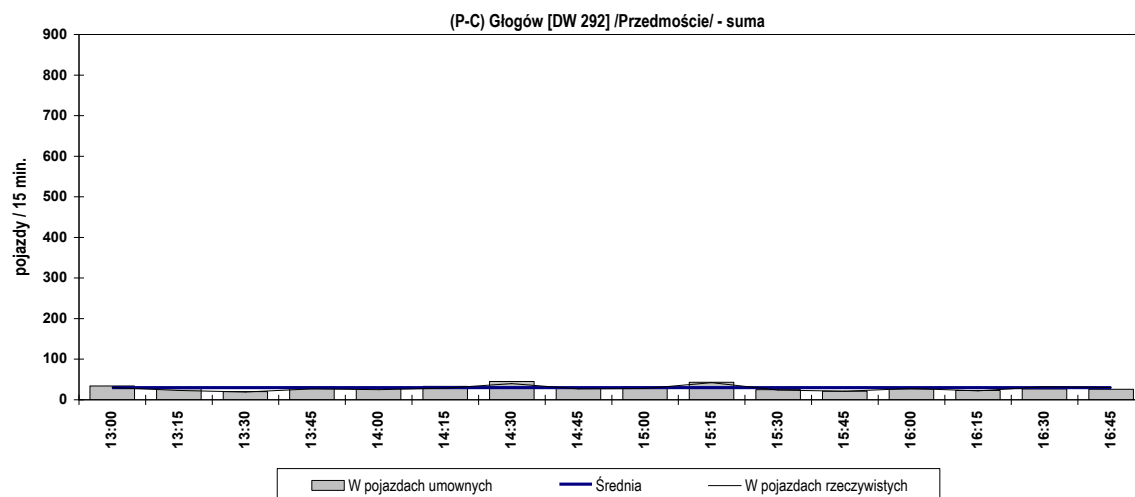
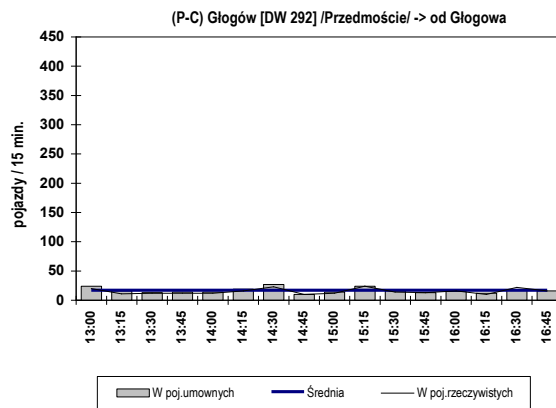
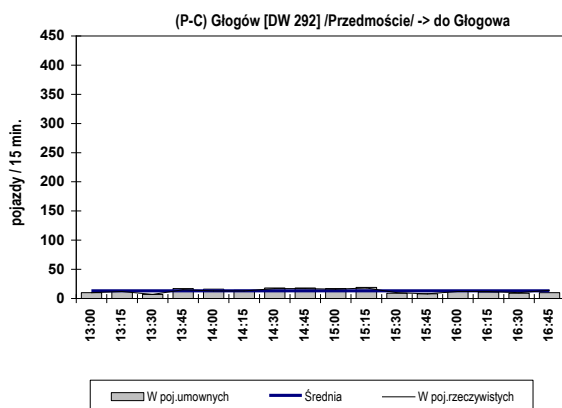
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:20 - 16:20

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	71	[69]	47	[46]	118	[115]
motocykle	2	2,82%	1	2,13%	3	2,54%
samochody osobowe	59	83,10%	36	76,60%	95	80,51%
samochody dostawcze	6	8,45%	3	6,38%	9	7,63%
samochody ciężarowe	1	1,41%	2	4,26%	3	2,54%
samochody ciężarowe ciężkie	1	1,41%	3	6,38%	4	3,39%
autobusy	2	2,82%	2	4,26%	4	3,39%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	2	2,82%	0	0,00%	2	1,69%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	74	[73]	54	[53]	128	[126]

Punkt pomiarowy: (P-C) Głogów [DW 292] /Przedmoście/

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-C)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	191	[185]	237	[231]	428	[416]
motocykle	5	2,62%	4	1,69%	9	2,10%
samochody osobowe	146	76,44%	187	78,90%	333	77,80%
samochody dostawcze	28	14,66%	27	11,39%	55	12,85%
samochody ciężarowe	1	0,52%	3	1,27%	4	0,93%
samochody ciężarowe ciężkie	8	4,19%	13	5,49%	21	4,91%
autobusy	2	1,05%	1	0,42%	3	0,70%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,52%	2	0,84%	3	0,70%
rowery	13	6,81%	6	2,53%	19	4,44%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	207	[199]	265	[253]	464	[452]

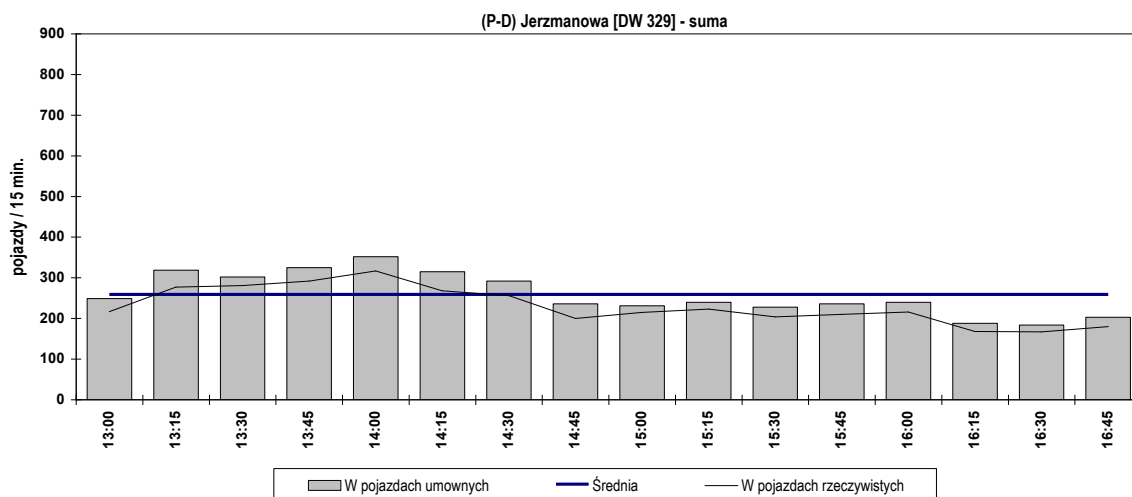
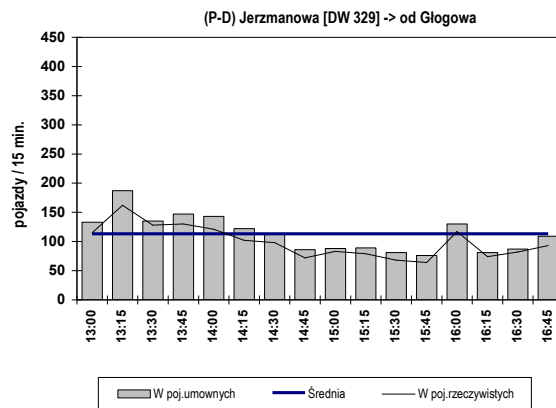
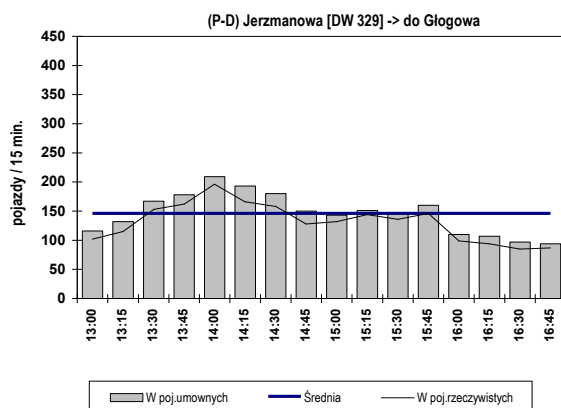
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:30 - 15:30

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	65	[64]	68	[67]	133	[131]
motocykle	0	0,00%	1	1,47%	1	0,75%
samochody osobowe	52	80,00%	56	82,35%	108	81,20%
samochody dostawcze	7	10,77%	7	10,29%	14	10,53%
samochody ciężarowe	1	1,54%	0	0,00%	1	0,75%
samochody ciężarowe ciężkie	2	3,08%	4	5,88%	6	4,51%
autobusy	2	3,08%	0	0,00%	2	1,50%
ciągniki rolnicze, koparki	1	1,54%	0	0,00%	1	0,75%
rowery	3	4,62%	1	1,47%	4	3,01%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	72	[69]	74	[73]	146	[142]

Punkt pomiarowy: (P-D) Jerzmanowa [DW 329]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-D)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	2099	[2078]	1586	[1569]	3685	[3647]
motocykle	20	0,95%	16	1,01%	36	0,98%
samochody osobowe	1662	79,18%	1178	74,27%	2840	77,07%
samochody dostawcze	213	10,15%	193	12,17%	406	11,02%
samochody ciężarowe	25	1,19%	37	2,33%	62	1,68%
samochody ciężarowe ciężkie	128	6,10%	108	6,81%	236	6,40%
autobusy	50	2,38%	53	3,34%	103	2,80%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,05%	1	0,06%	2	0,05%
rowery	4	0,19%	2	0,13%	6	0,16%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	2334	[2323]	1806	[1794]	4140	[4117]

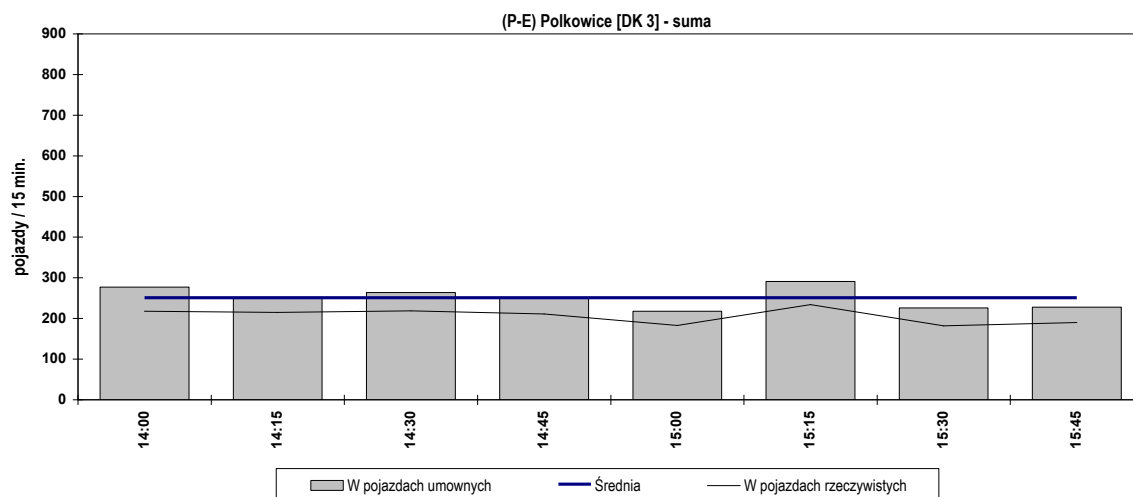
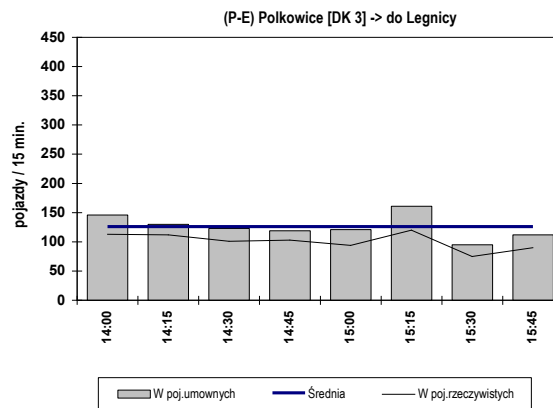
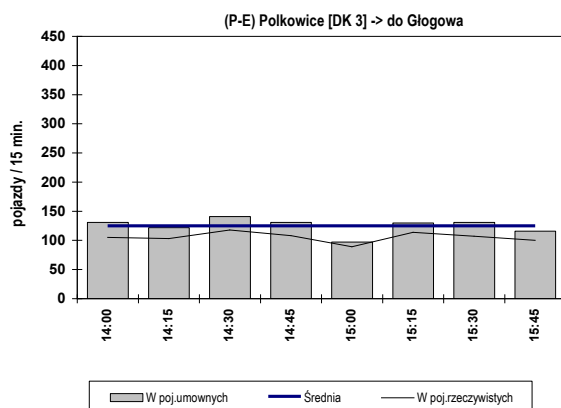
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:20 - 14:20

	do Głogowa		od Głogowa		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	649	[643]	531	[523]	1180	[1166]
motocykle	6	0,92%	7	1,32%	13	1,10%
samochody osobowe	531	81,82%	405	76,27%	936	79,32%
samochody dostawcze	60	9,24%	58	10,92%	118	10,00%
samochody ciężarowe	6	0,92%	8	1,51%	14	1,19%
samochody ciężarowe ciężkie	37	5,70%	34	6,40%	71	6,02%
autobusy	9	1,39%	18	3,39%	27	2,29%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	1	0,19%	1	0,08%
rowery	1	0,15%	1	0,19%	2	0,17%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	712	[709]	598	[592]	1310	[1301]

Punkt pomiarowy: (P-E) Polkowice [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-E)

Pomiar: 28.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 16:00 (2h)

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	844	[843]	808	[808]	1652	[1651]
motocykle	1	0,12%	0	0,00%	1	0,06%
samochody osobowe	598	70,85%	547	67,70%	1145	69,31%
samochody dostawcze	74	8,77%	75	9,28%	149	9,02%
samochody ciężarowe	115	13,63%	90	11,14%	205	12,41%
samochody ciężarowe ciężkie	46	5,45%	85	10,52%	131	7,93%
autobusy	10	1,18%	11	1,36%	21	1,27%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	999	[1000]	1007	[1006]	2006	[2006]

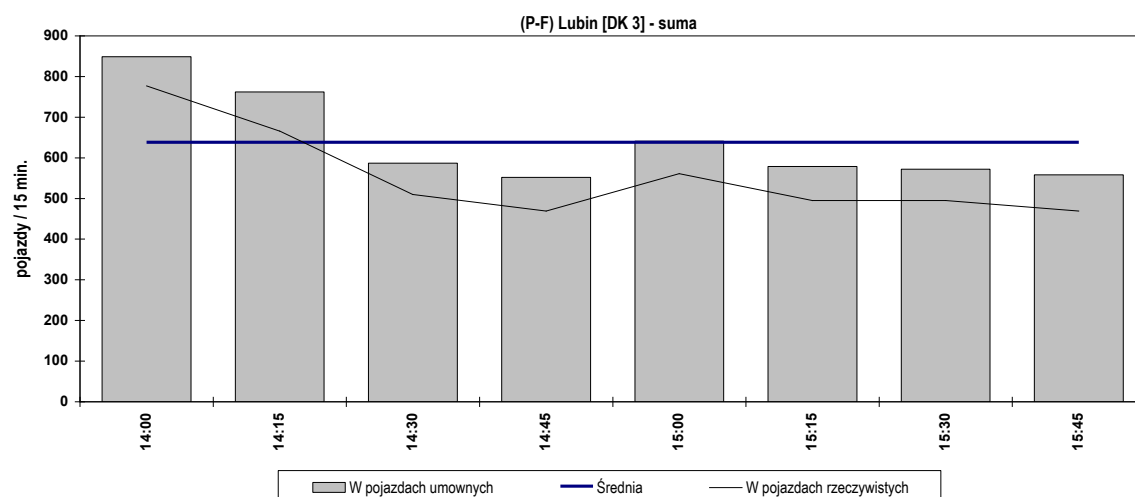
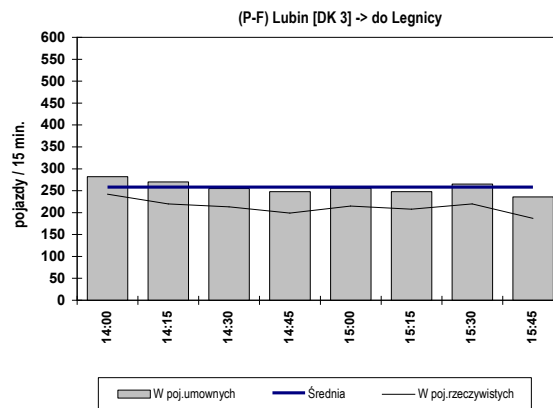
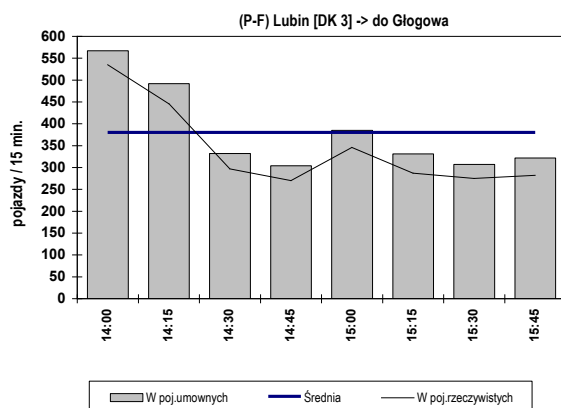
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:00 - 15:00

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	434	[434]	429	[429]	863	[863]
motocykle	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
samochody osobowe	309	71,20%	295	68,76%	604	69,99%
samochody dostawcze	35	8,06%	38	8,86%	73	8,46%
samochody ciężarowe	52	11,98%	62	14,45%	114	13,21%
samochody ciężarowe ciężkie	35	8,06%	26	6,06%	61	7,07%
autobusy	3	0,69%	8	1,86%	11	1,27%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	525	[525]	517	[517]	1042	[1042]

Punkt pomiarowy: (P-F) Lubin [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-F)

Pomiar: 29.05.2014 (Czwartek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 16:00 (2h)

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	2735	[2724]	1703	[1701]	4438	[4425]
motocykle	10	0,37%	2	0,12%	12	0,27%
samochody osobowe	2286	83,58%	1243	72,99%	3529	79,52%
samochody dostawcze	173	6,33%	166	9,75%	339	7,64%
samochody ciężarowe	29	1,06%	63	3,70%	92	2,07%
samochody ciężarowe ciężkie	153	5,59%	192	11,27%	345	7,77%
autobusy	83	3,03%	37	2,17%	120	2,70%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,04%	0	0,00%	1	0,02%
rowery	3	0,11%	1	0,06%	4	0,09%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	3040	[3032]	2060	[2059]	5099	[5091]

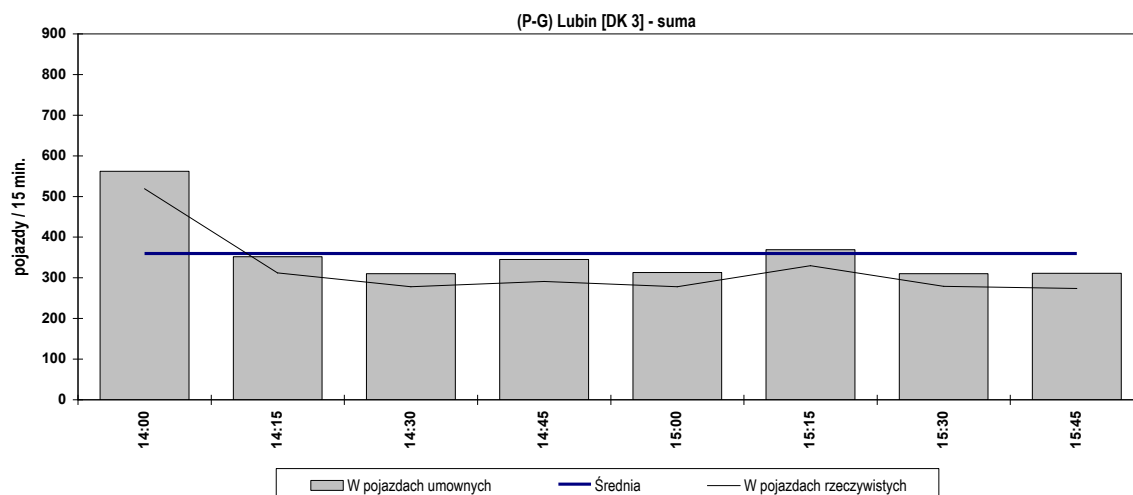
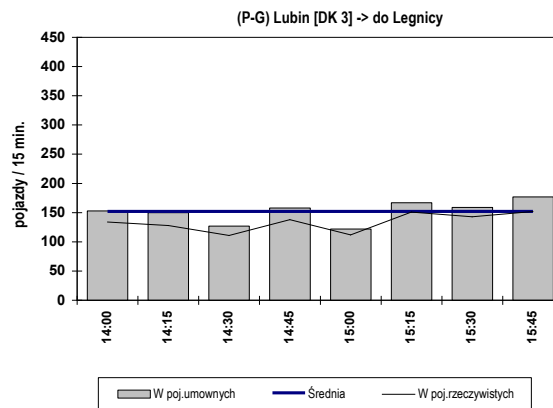
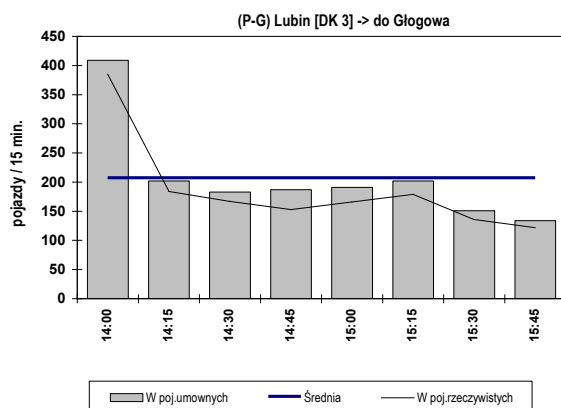
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:00 - 15:00

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1547	[1540]	873	[873]	2420	[2413]
motocykle	7	0,45%	0	0,00%	7	0,29%
samochody osobowe	1317	85,13%	626	71,71%	1943	80,29%
samochody dostawcze	79	5,11%	101	11,57%	180	7,44%
samochody ciężarowe	20	1,29%	26	2,98%	46	1,90%
samochody ciężarowe ciężkie	63	4,07%	99	11,34%	162	6,69%
autobusy	61	3,94%	21	2,41%	82	3,39%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	1	0,06%	1	0,11%	2	0,08%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1695	[1691]	1054	[1054]	2749	[2745]

Punkt pomiarowy: (P-G) Lubin [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-G)

Pomiar: 29.05.2014 (Czwartek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 16:00 (2h)

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1488	[1472]	1068	[1067]	2556	[2539]
motocykle	16	1,08%	1	0,09%	17	0,67%
samochody osobowe	1194	80,24%	834	78,09%	2028	79,34%
samochody dostawcze	132	8,87%	114	10,67%	246	9,62%
samochody ciężarowe	39	2,62%	37	3,46%	76	2,97%
samochody ciężarowe ciężkie	95	6,38%	76	7,12%	171	6,69%
autobusy	12	0,81%	6	0,56%	18	0,70%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	4	0,27%	1	0,09%	5	0,20%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1659	[1650]	1213	[1211]	2870	[2861]

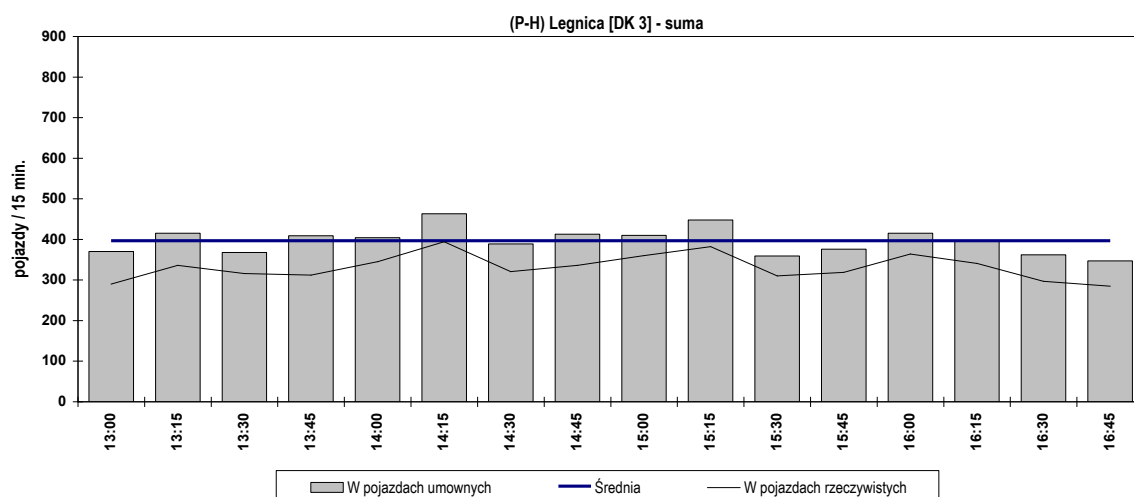
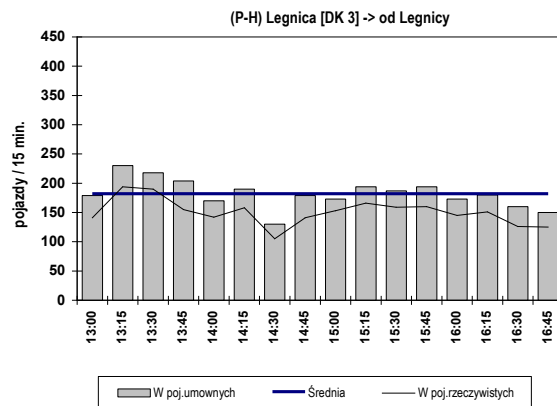
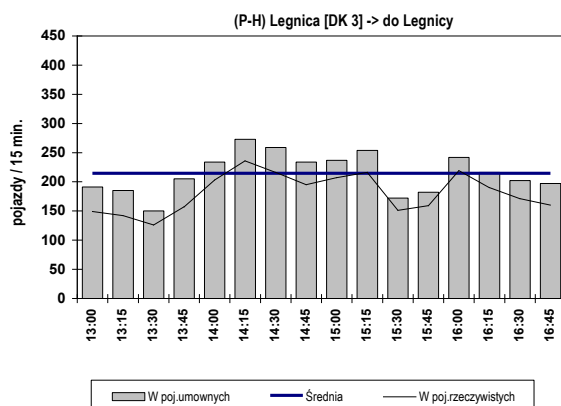
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 14:05 - 15:05

	do Głogowa		do Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	890	[879]	509	[508]	1399	[1387]
motocykle	11	1,24%	1	0,20%	12	0,86%
samochody osobowe	723	81,24%	370	72,69%	1093	78,13%
samochody dostawcze	74	8,31%	75	14,73%	149	10,65%
samochody ciężarowe	23	2,58%	18	3,54%	41	2,93%
samochody ciężarowe ciężkie	51	5,73%	41	8,06%	92	6,58%
autobusy	8	0,90%	4	0,79%	12	0,86%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	3	0,34%	0	0,00%	3	0,21%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	983	[977]	585	[585]	1568	[1562]

Punkt pomiarowy: (P-H) Legnica [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-H)

Pomiar: 21.05.2014 (Środa)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	2897	[2880]	2411	[2397]	5308	[5277]
motocykle	17	0,59%	14	0,58%	31	0,58%
samochody osobowe	2244	77,46%	1815	75,28%	4059	76,47%
samochody dostawcze	228	7,87%	198	8,21%	426	8,03%
samochody ciężarowe	70	2,42%	64	2,65%	134	2,52%
samochody ciężarowe ciężkie	324	11,18%	300	12,44%	624	11,76%
autobusy	14	0,48%	20	0,83%	34	0,64%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	3433	[3425]	2911	[2906]	6346	[6331]

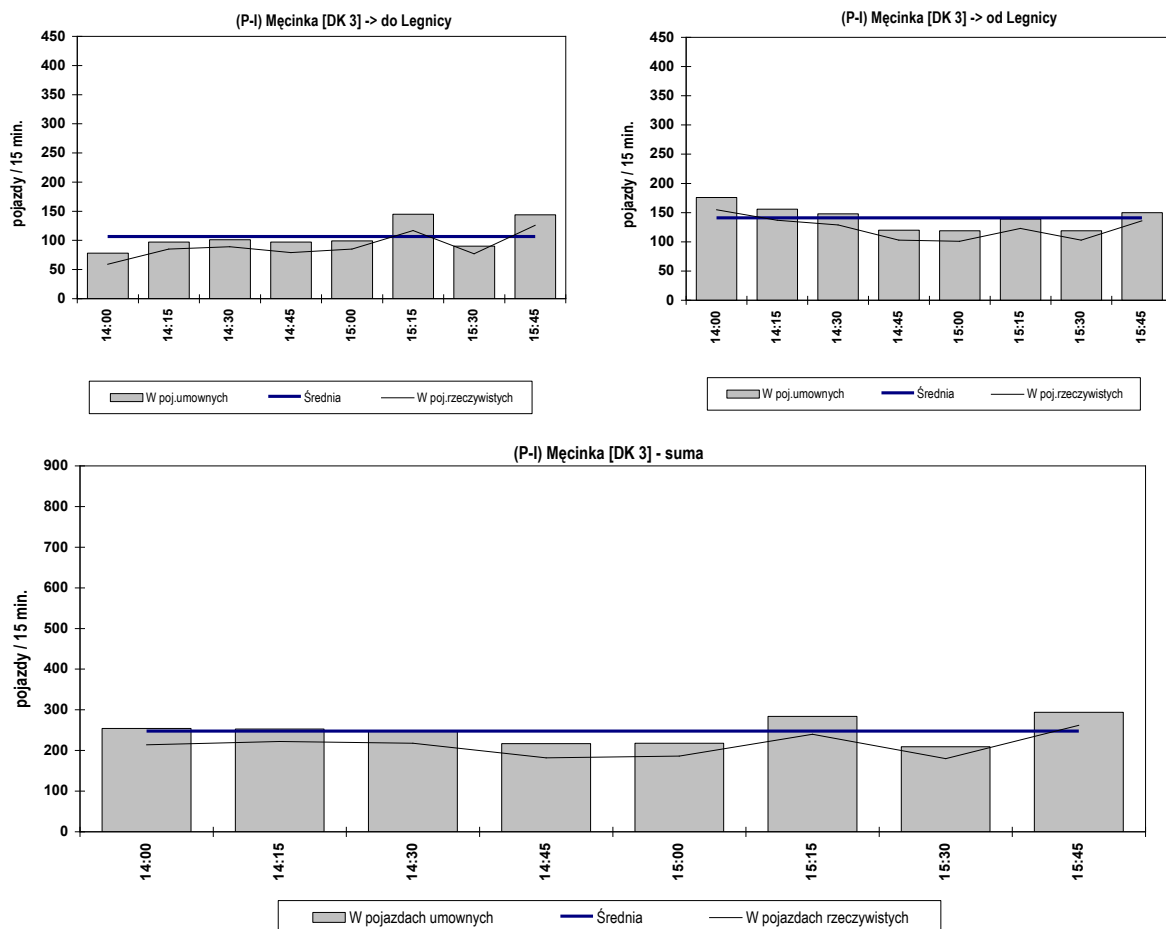
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 13:55 - 14:55

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	848	[846]	559	[557]	1407	[1403]
motocykle	2	0,24%	2	0,36%	4	0,28%
samochody osobowe	666	78,54%	395	70,66%	1061	75,41%
samochody dostawcze	65	7,67%	64	11,45%	129	9,17%
samochody ciężarowe	14	1,65%	16	2,86%	30	2,13%
samochody ciężarowe ciężkie	95	11,20%	79	14,13%	174	12,37%
autobusy	6	0,71%	3	0,54%	9	0,64%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	1004	[1003]	690	[689]	1694	[1692]

Punkt pomiarowy: (P-I) Męcinka [DK 3]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-I)

Pomiar: 29.05.2014 (Czwartek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 16:00 (2h)

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	715	[715]	987	[978]	1702	[1693]
motocykle	0	0,00%	7	0,71%	7	0,41%
samochody osobowe	557	77,90%	825	83,59%	1382	81,20%
samochody dostawcze	42	5,87%	49	4,96%	91	5,35%
samochody ciężarowe	38	5,31%	16	1,62%	54	3,17%
samochody ciężarowe ciężkie	67	9,37%	84	8,51%	151	8,87%
autobusy	11	1,54%	4	0,41%	15	0,88%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	0,20%	2	0,12%
rowery	2	0,28%	0	0,00%	2	0,12%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	851	[850]	1127	[1118]	1977	[1968]

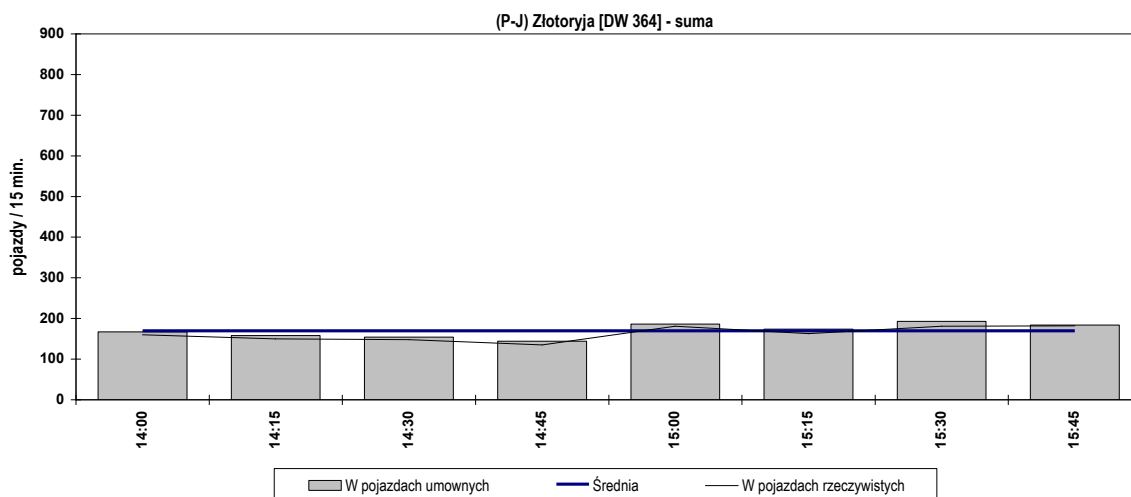
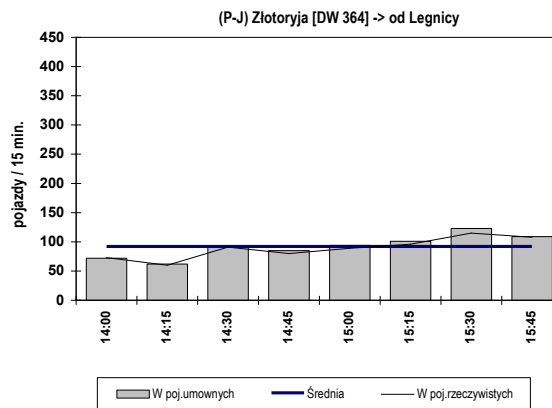
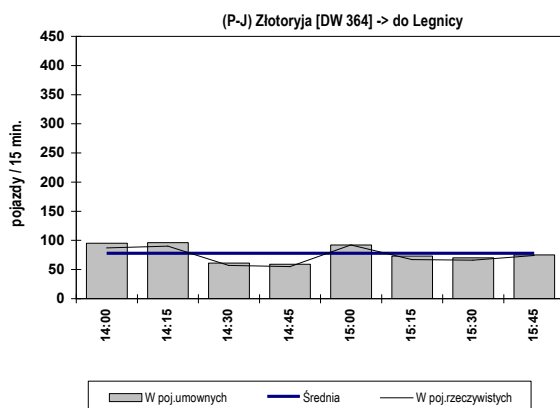
Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:00 - 16:00

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	403	[403]	463	[456]	866	[859]
motocykle	0	0,00%	7	1,51%	7	0,81%
samochody osobowe	327	81,14%	386	83,37%	713	82,33%
samochody dostawcze	12	2,98%	21	4,54%	33	3,81%
samochody ciężarowe	22	5,46%	6	1,30%	28	3,23%
samochody ciężarowe ciężkie	37	9,18%	41	8,86%	78	9,01%
autobusy	5	1,24%	2	0,43%	7	0,81%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	2	0,50%	0	0,00%	2	0,23%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	477	[477]	527	[523]	1004	[1000]

Punkt pomiarowy: (P-J) Złotoryja [DW 364]

Wahania natężenia ruchu w punkcie pomiarowym (P-J)

Pomiar: 29.05.2014 (Czwartek)



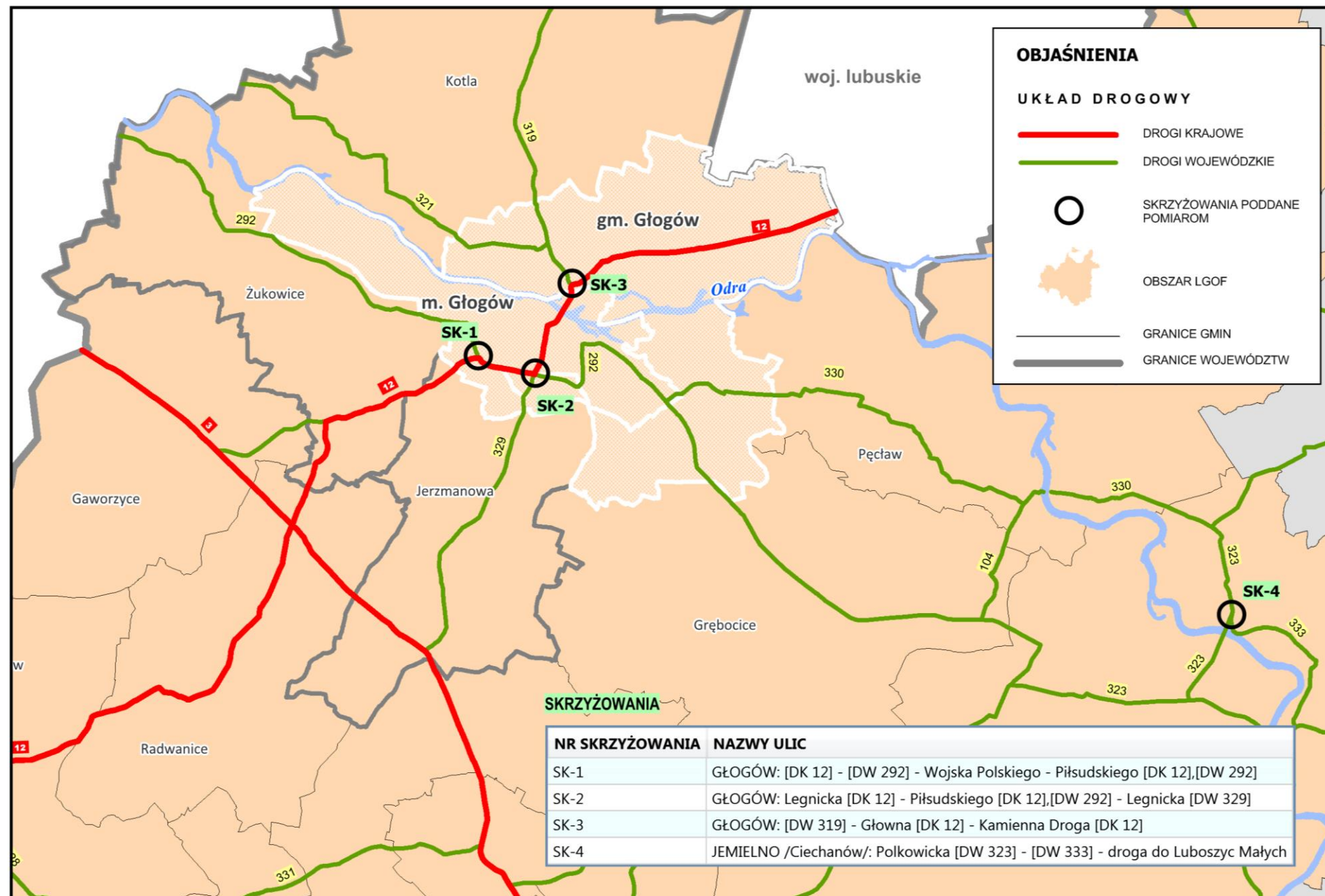
Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 16:00 (2h)

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	588	[585]	711	[702]	1299	[1287]
motocykle	3	0,51%	9	1,27%	12	0,92%
samochody osobowe	474	80,61%	614	86,36%	1088	83,76%
samochody dostawcze	81	13,78%	62	8,72%	143	11,01%
samochody ciężarowe	11	1,87%	7	0,98%	18	1,39%
samochody ciężarowe ciężkie	15	2,55%	16	2,25%	31	2,39%
autobusy	4	0,68%	3	0,42%	7	0,54%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	1	0,14%	1	0,08%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	621	[618]	739	[733]	1358	[1351]

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:00 - 16:00

	do Legnicy		od Legnicy		SUMA	
poj.siłnikowe ogółem i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	299	[297]	408	[405]	707	[702]
motocykle	2	0,67%	3	0,74%	5	0,71%
samochody osobowe	240	80,27%	354	86,76%	594	84,02%
samochody dostawcze	46	15,38%	35	8,58%	81	11,46%
samochody ciężarowe	3	1,00%	3	0,74%	6	0,85%
samochody ciężarowe ciężkie	5	1,67%	11	2,70%	16	2,26%
autobusy	3	1,00%	2	0,49%	5	0,71%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.siłnikowe umowne i [bez motocykli, rowerów, ciąg.roln.]	310	[309]	427	[425]	737	[734]

POMIAR NATĘŻENIA RUCHU NA SKRZYŻOWANIACH**REALIZACJA: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)**



SKRZYŻOWANIE SK-1:

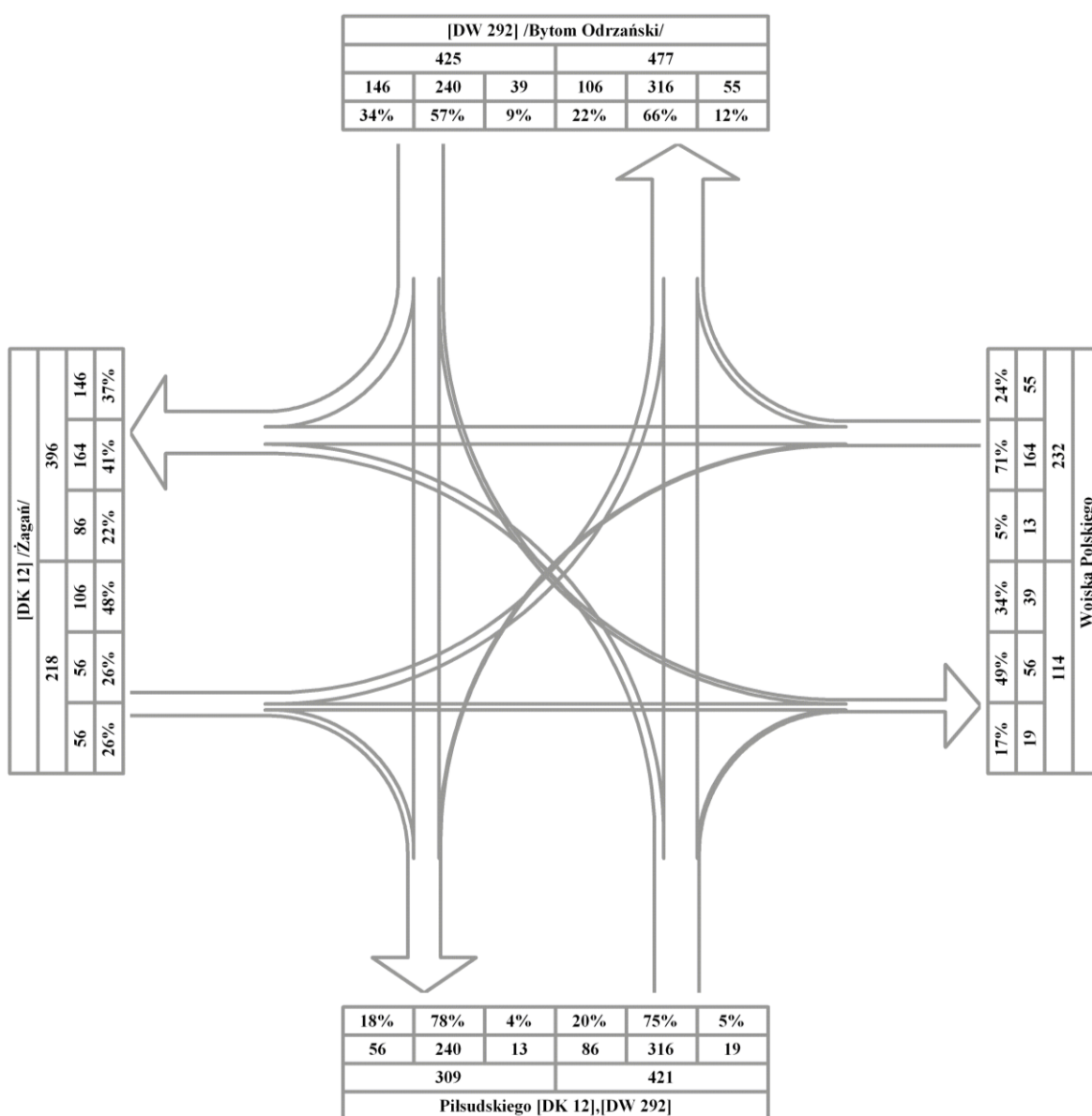
**GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - WOJSKA POLSKIEGO -
PIŁSUDSKIEGO [DK 12],[DW 292]**

POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK12] - [DW292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK12],[DW292]
NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU W GODZINIE SZCZYTU
pojazdy umowne/godzina szczytu [E/h]

 Pomiar: **27.05.2014 / WTOREK** w godzinach: **13:00 - 17:00**

 GODZINA SZCZYTU: **15:00 - 16:00**

 NATĘŻENIE SUMARYCZNE: **1296**


Pomiar: 27.05.2014 (WTOREK)

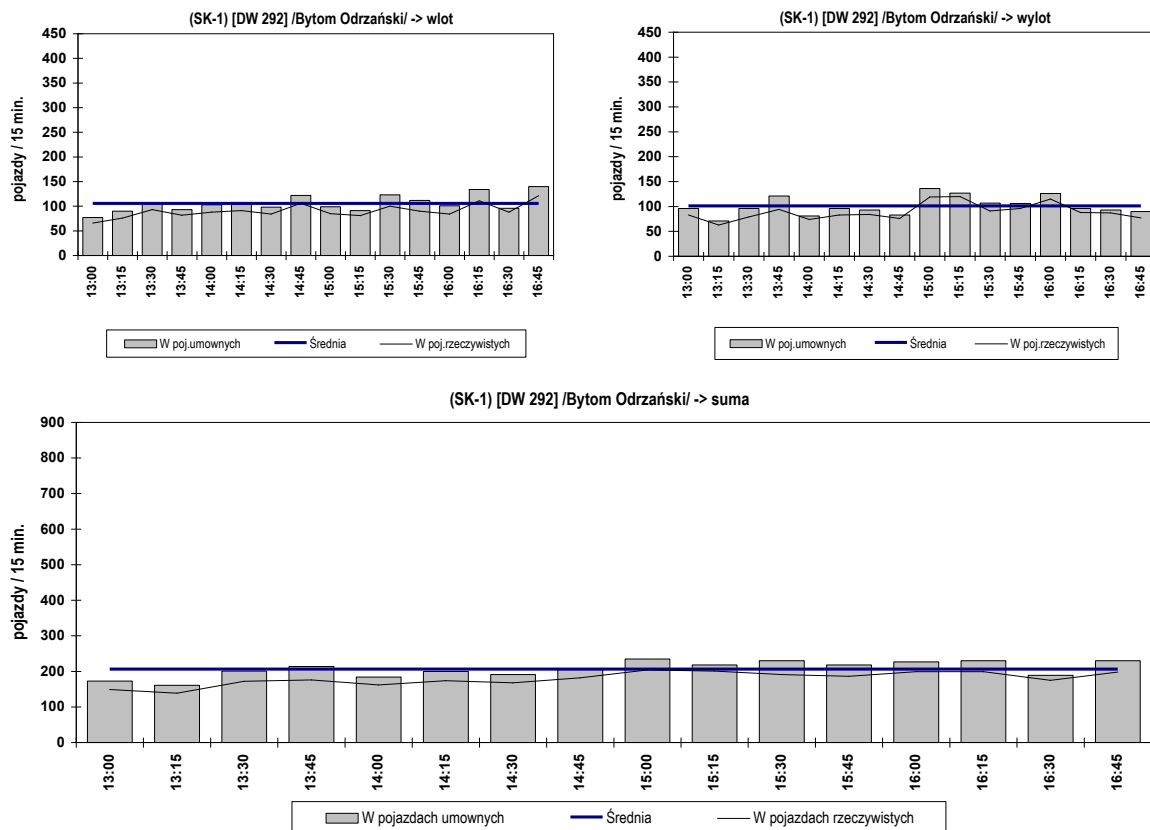
STRUKTURA RUCHU W GODZ.SZCZYTU SKRZYŻOWANIA (wg poj.um.): 15:00-16:00

M - motocykle	A - autobusy
SO - sam.osobowe	TR - ciągniki rolnicze, koparki
SD - sam.dostawcze	R - rowery
SC - sam.cieżarowe	Prz - poj.silnikowe rzeczywiste
CP - sam.cieżarowe ciężkie	Pum - poj.silnikowe umowne

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	1444		1427		2871	
motocykle	7	0,48%	16	1,12%	23	0,80%
samochody osobowe	1112	77,01%	1137	79,68%	2249	78,34%
samochody dostawcze	135	9,35%	120	8,41%	255	8,88%
samochody ciężarowe	38	2,63%	29	2,03%	67	2,33%
sam.ciężarowe ciężkie	139	9,63%	108	7,57%	247	8,60%
autobusy	10	0,69%	14	0,98%	24	0,84%
ciągniki rolnicze, koparki	3	0,21%	3	0,21%	6	0,21%
rowery	2	0,14%	2	0,14%	4	0,14%
poj.silnikowe umowne ogółem	1688		1618		3306	

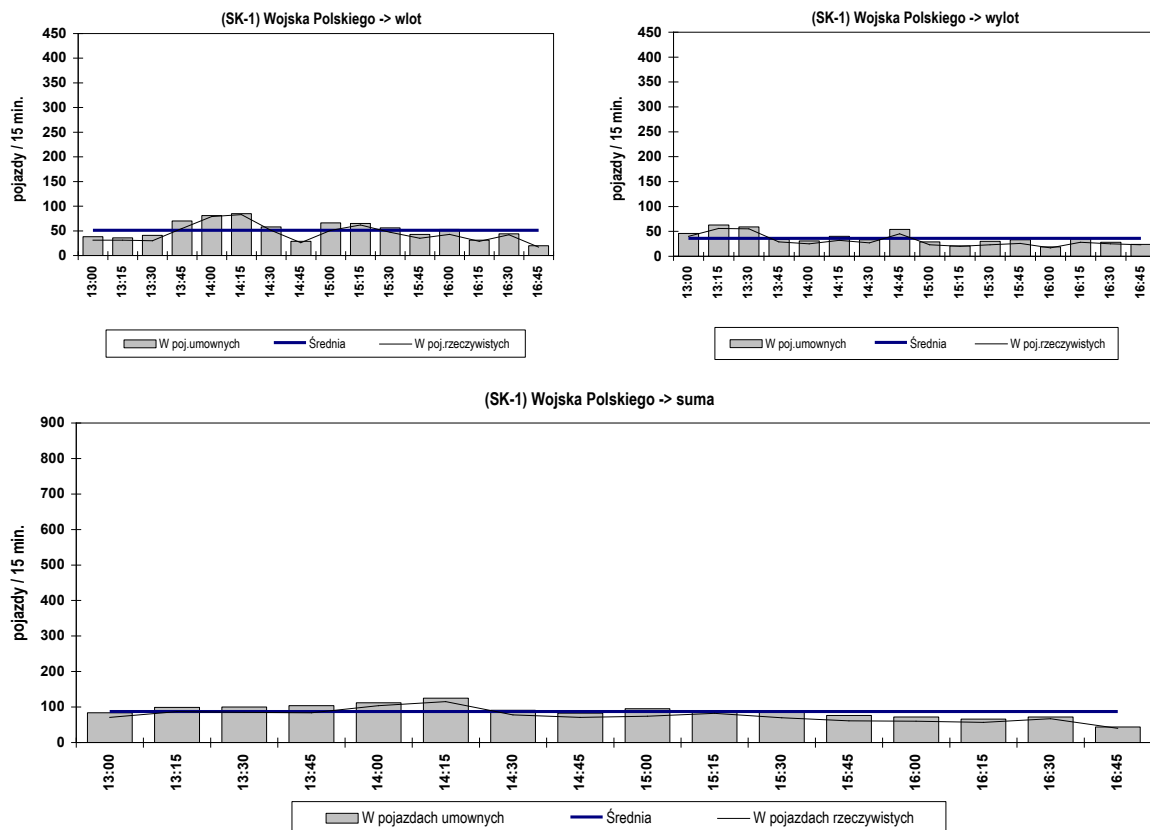
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:25 - 16:25

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	393		398		791	
motocykle	2	0,51%	4	1,01%	6	0,76%
samochody osobowe	302	76,84%	332	83,42%	634	80,15%
samochody dostawcze	27	6,87%	28	7,04%	55	6,95%
samochody ciężarowe	9	2,29%	4	1,01%	13	1,64%
sam.ciężarowe ciężkie	49	12,47%	25	6,28%	74	9,36%
autobusy	3	0,76%	4	1,01%	7	0,88%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,25%	1	0,25%	2	0,25%
rowery	0	0,00%	1	0,25%	1	0,13%
poj.silnikowe umowne ogółem	475		441		916	

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	710		491		1201	
motocykle	6	0,85%	6	1,22%	12	1,00%
samochody osobowe	549	77,32%	348	70,88%	897	74,69%
samochody dostawcze	56	7,89%	53	10,79%	109	9,08%
samochody ciężarowe	41	5,77%	33	6,72%	74	6,16%
sam.ciężarowe ciężkie	49	6,90%	39	7,94%	88	7,33%
autobusy	7	0,99%	9	1,83%	16	1,33%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,28%	3	0,61%	5	0,42%
rowery	2	0,28%	3	0,61%	5	0,42%
poj.silnikowe umowne ogółem	816		579		1395	

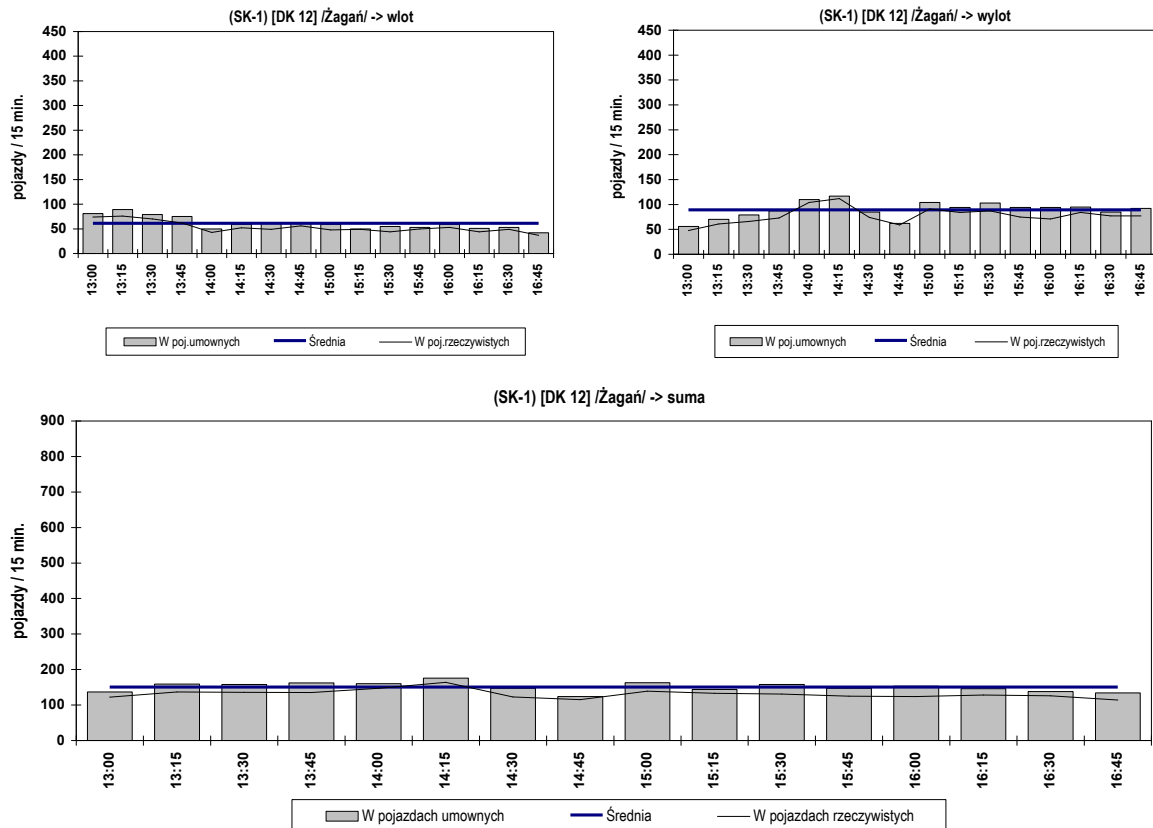
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 13:30 - 14:30

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	246		141		387	
motocykle	1	0,41%	2	1,42%	3	0,78%
samochody osobowe	196	79,67%	99	70,21%	295	76,23%
samochody dostawcze	20	8,13%	17	12,06%	37	9,56%
samochody ciężarowe	14	5,69%	12	8,51%	26	6,72%
sam.ciężarowe ciężkie	15	6,10%	11	7,80%	26	6,72%
autobusy	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	1	0,41%	0	0,00%	1	0,26%
poj.silnikowe umowne ogółem	278		165		443	

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	852		1241		2093	
motocykle	11	1,29%	7	0,56%	18	0,86%
samochody osobowe	656	77,00%	984	79,29%	1640	78,36%
samochody dostawcze	61	7,16%	89	7,17%	150	7,17%
samochody ciężarowe	24	2,82%	41	3,30%	65	3,11%
sam.ciężarowe ciężkie	54	6,34%	94	7,57%	148	7,07%
autobusy	44	5,16%	25	2,01%	69	3,30%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,23%	1	0,08%	3	0,14%
rowery	4	0,47%	2	0,16%	6	0,29%
poj.silnikowe umowne ogółem	979		1427		2406	

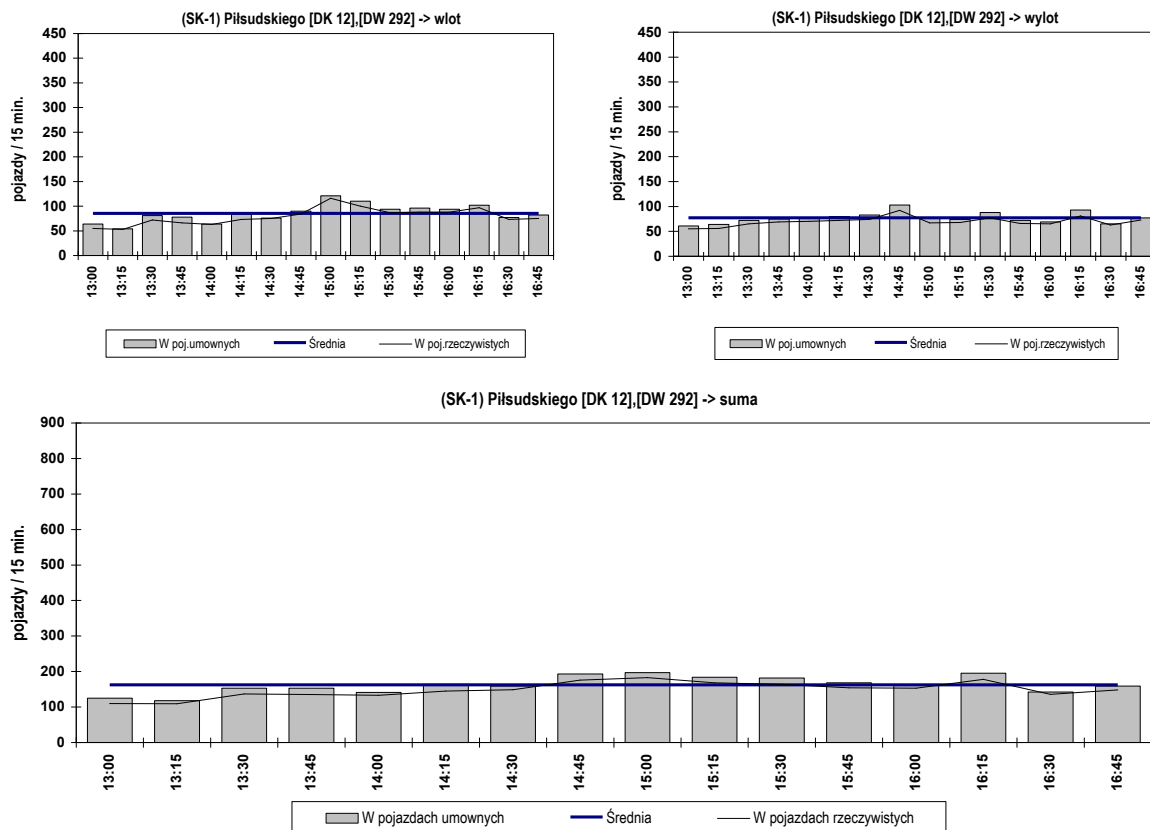
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 13:30 - 14:30

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	226		354		580	
motocykle	3	1,33%	3	0,85%	6	1,03%
samochody osobowe	172	76,11%	285	80,51%	457	78,79%
samochody dostawcze	15	6,64%	30	8,47%	45	7,76%
samochody ciężarowe	9	3,98%	11	3,11%	20	3,45%
sam.ciężarowe ciężkie	18	7,96%	20	5,65%	38	6,55%
autobusy	9	3,98%	5	1,41%	14	2,41%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	1	0,44%	1	0,28%	2	0,34%
poj.silnikowe umowne ogółem	264		394		658	

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	1263		1110		2373	
motocykle	11	0,87%	6	0,54%	17	0,72%
samochody osobowe	1057	83,69%	905	81,53%	1962	82,68%
samochody dostawcze	97	7,68%	87	7,84%	184	7,75%
samochody ciężarowe	10	0,79%	10	0,90%	20	0,84%
sam.ciężarowe ciężkie	50	3,96%	51	4,59%	101	4,26%
autobusy	36	2,85%	49	4,41%	85	3,58%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,16%	2	0,18%	4	0,17%
rowery	2	0,16%	3	0,27%	5	0,21%
poj.silnikowe umowne ogółem	1367		1229		2596	

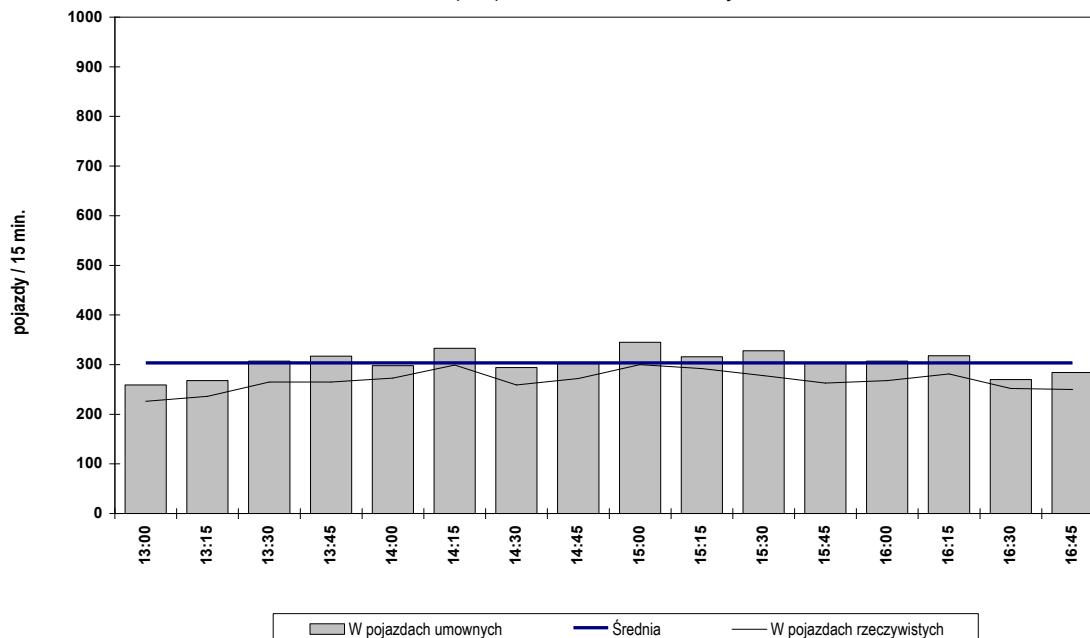
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 14:45 - 15:45

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	387		304		691	
motocykle	2	0,52%	3	0,99%	5	0,72%
samochody osobowe	334	86,30%	239	78,62%	573	82,92%
samochody dostawcze	26	6,72%	26	8,55%	52	7,53%
samochody ciężarowe	1	0,26%	2	0,66%	3	0,43%
sam.ciężarowe ciężkie	14	3,62%	16	5,26%	30	4,34%
autobusy	10	2,58%	18	5,92%	28	4,05%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.silnikowe umowne ogółem	415		341		756	

Skrzyżowanie (SK-1) GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]
Wahania natężenia ruchu na skrzyżowaniu (SK-1)

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)

(SK-1) SKRZYŻOWANIE - razem wloty


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	4269		4269	
motocykle	35	0,82%	35	0,82%
samochody osobowe	3374	79,03%	3374	79,03%
samochody dostawcze	349	8,18%	349	8,18%
samochody ciężarowe	113	2,65%	113	2,65%
samochody ciężarowe ciężkie	292	6,84%	292	6,84%
autobusy	97	2,27%	97	2,27%
ciągniki rolnicze, koparki	9	0,21%	9	0,21%
rowery	10	0,23%	10	0,23%
poj.silnikowe umowne ogółem	4850		4850	

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:00 - 16:00

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	1131		1131	
motocykle	11	0,97%	11	0,97%
samochody osobowe	898	79,40%	898	79,40%
samochody dostawcze	85	7,52%	85	7,52%
samochody ciężarowe	25	2,21%	25	2,21%
samochody ciężarowe ciężkie	87	7,69%	87	7,69%
autobusy	23	2,03%	23	2,03%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,18%	2	0,18%
rowery	2	0,18%	2	0,18%
poj.silnikowe umowne ogółem	1293		1293	

SKRZYŻOWANIE SK-2:

**GŁOGÓW: LEGNICKA [DK 12] - PIŁSUDSKIEGO [DK 12],[DW 292] -
LEGNICKA [DW 329]**

POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)

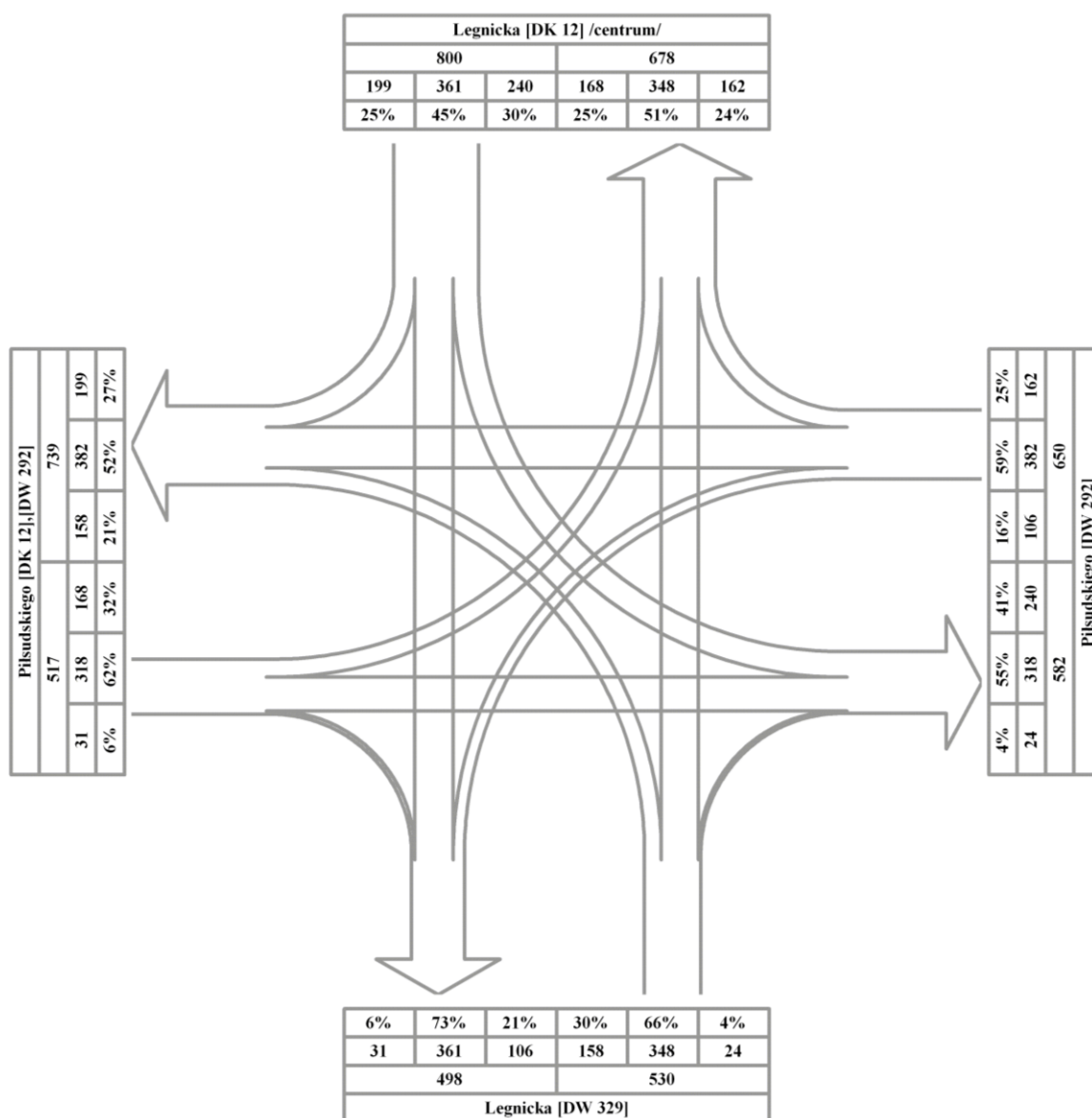
Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]

NATEŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU W GODZINIE SZCZYTU **pojazdy umowne/godzina szczytu [E/h]**

Pomiar: 27.05.2014 / WTOREK w godzinach: 13:00 - 17:00

GODZINA SZCZYTU: 15:20 - 16:20

NATEŻENIE SUMARYCZNE:2497



Pomiar: 27.05.2014 (WTOREK)

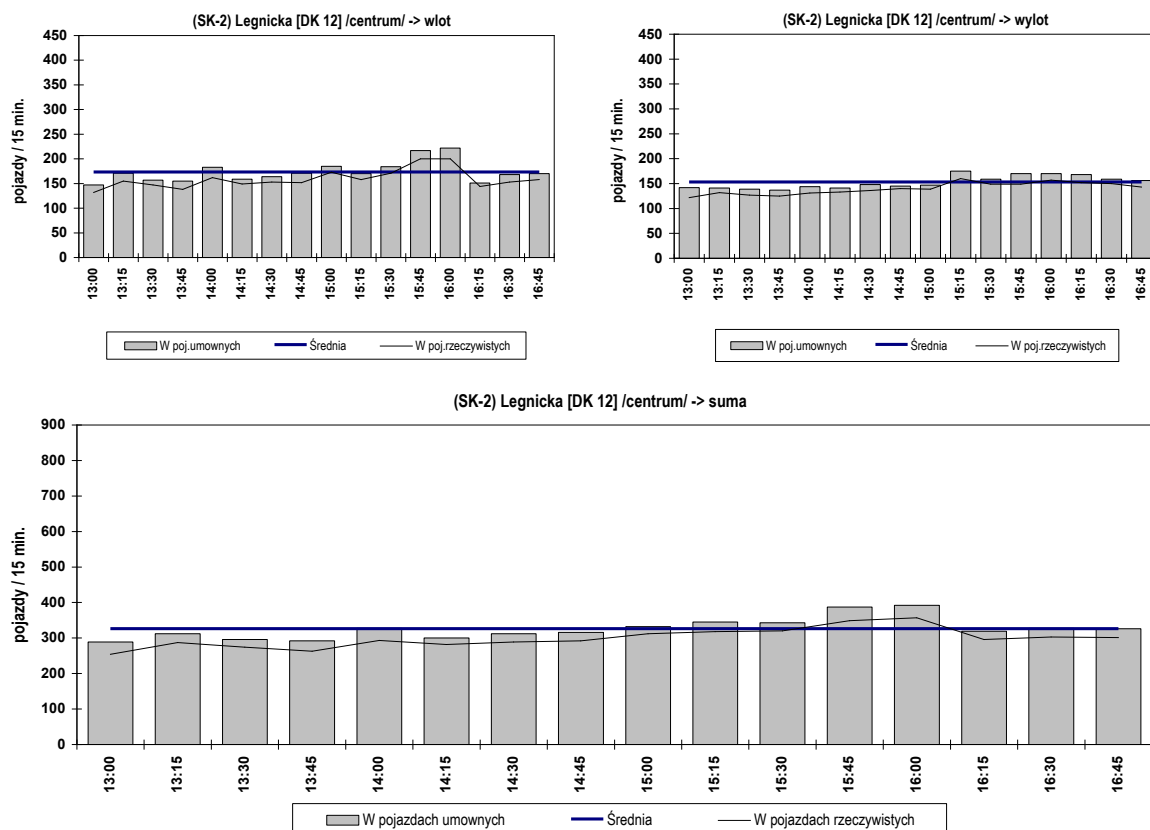
STRUKTURA RUCHU W GODZ.SZCZYTU SKRZYŻOWANIA (wg poj.um.): 15:20-16:20

M - motocykle	A - autobusy
SO - sam.osobowe	TR - ciągniki rolnicze, koparki
SD - sam.dostawcze	R - rowery
SC - sam.cieżarowe	Prz - poj.silnikowe rzeczywiste
CP - sam.cieżarowe ciężkie	Pum - poj.silnikowe umowne

Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	2544		2241		4785	
motocykle	19	0,75%	8	0,36%	27	0,56%
samochody osobowe	2185	85,89%	1943	86,70%	4128	86,27%
samochody dostawcze	139	5,46%	113	5,04%	252	5,27%
samochody ciężarowe	35	1,38%	33	1,47%	68	1,42%
sam.ciężarowe ciężkie	120	4,72%	98	4,37%	218	4,56%
autobusy	43	1,69%	45	2,01%	88	1,84%
ciągniki rolnicze, koparki	3	0,12%	1	0,04%	4	0,08%
rowery	1	0,04%	4	0,18%	5	0,10%
poj.silnikowe umowne ogółem	2774		2441		5215	

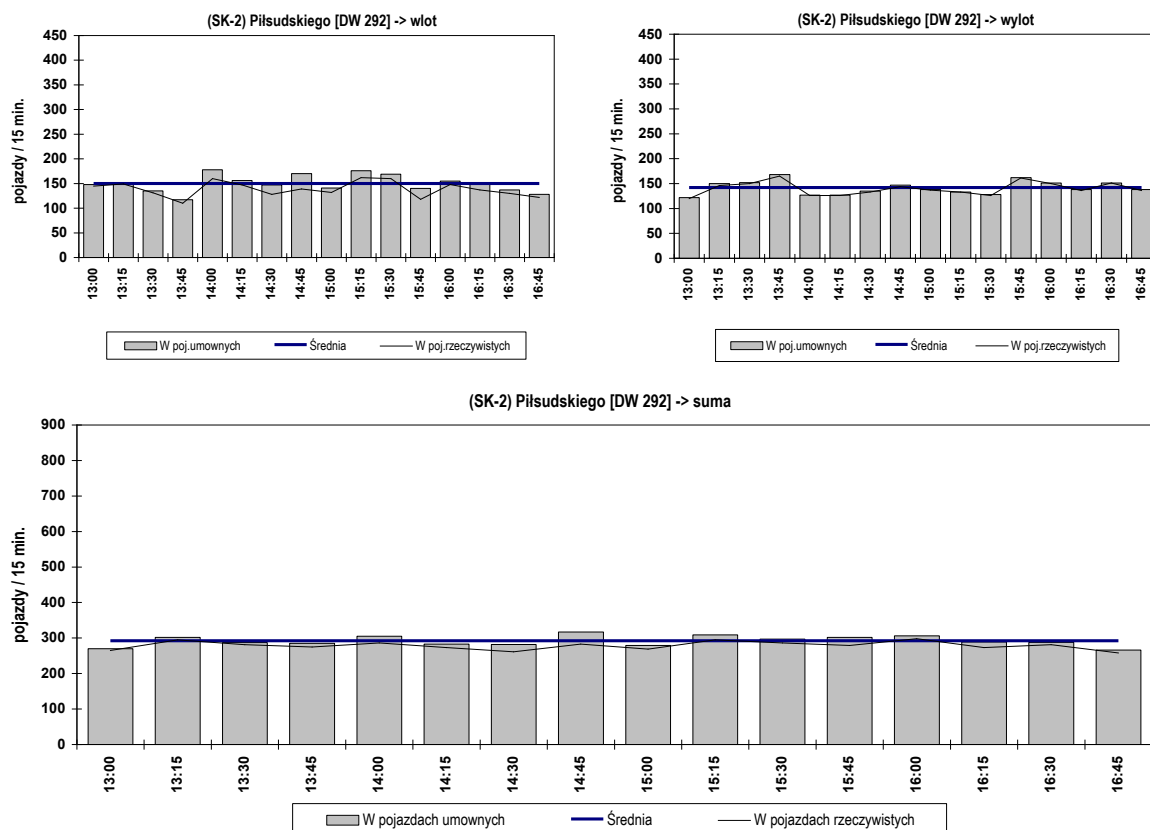
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:20 - 16:20

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	731		617		1348	
motocykle	5	0,68%	4	0,65%	9	0,67%
samochody osobowe	635	86,87%	540	87,52%	1175	87,17%
samochody dostawcze	36	4,92%	22	3,57%	58	4,30%
samochody ciężarowe	5	0,68%	3	0,49%	8	0,59%
sam.ciężarowe ciężkie	36	4,92%	34	5,51%	70	5,19%
autobusy	12	1,64%	14	2,27%	26	1,93%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,27%	0	0,00%	2	0,15%
rowery	0	0,00%	1	0,16%	1	0,07%
poj.silnikowe umowne ogółem	797		678		1475	

Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	2217		2238		4455	
motocykle	12	0,54%	12	0,54%	24	0,54%
samochody osobowe	1881	84,84%	2081	92,98%	3962	88,93%
samochody dostawcze	151	6,81%	107	4,78%	258	5,79%
samochody ciężarowe	37	1,67%	14	0,63%	51	1,14%
sam.cieżarowe ciężkie	82	3,70%	9	0,40%	91	2,04%
autobusy	53	2,39%	15	0,67%	68	1,53%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,05%	0	0,00%	1	0,02%
rowery	1	0,05%	2	0,09%	3	0,07%
poj.silnikowe umowne ogółem	2400		2267		4667	

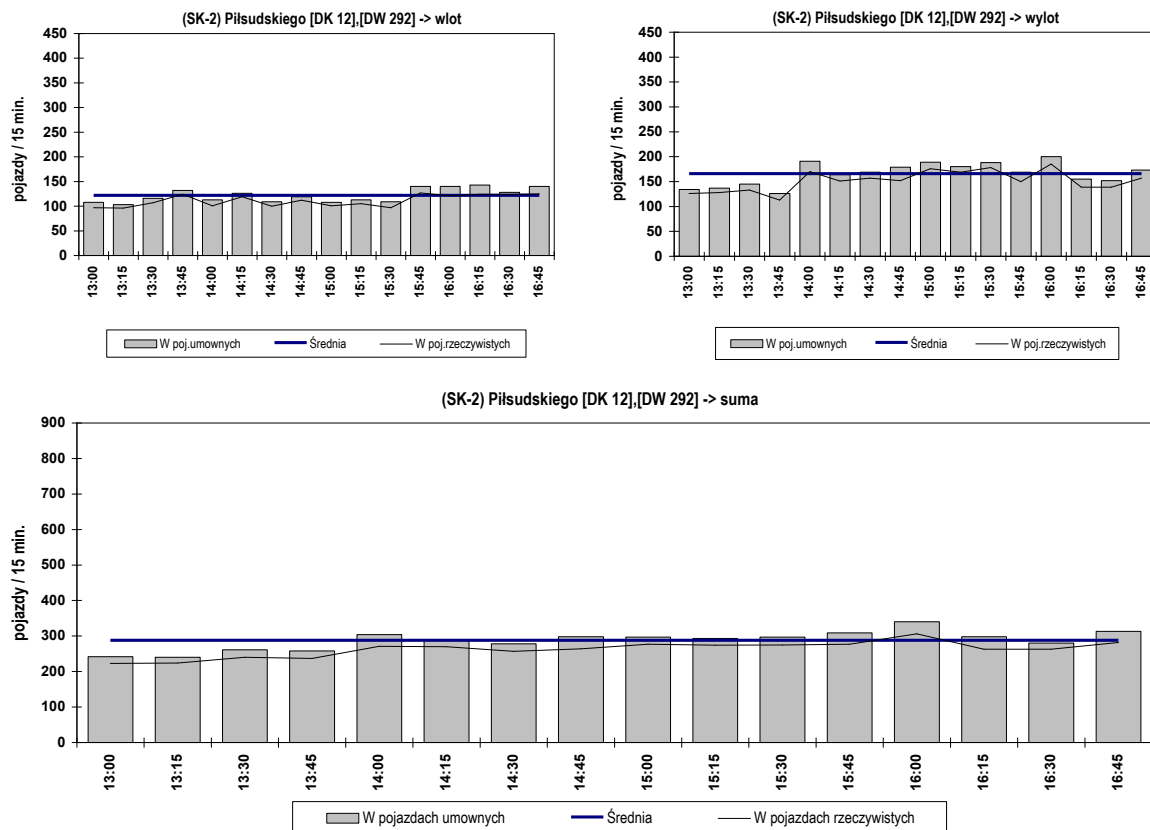
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:20 - 16:20

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	597		577		1174	
motocykle	2	0,34%	1	0,17%	3	0,26%
samochody osobowe	518	86,77%	548	94,97%	1066	90,80%
samochody dostawcze	34	5,70%	21	3,64%	55	4,68%
samochody ciężarowe	7	1,17%	3	0,52%	10	0,85%
sam.cieżarowe ciężkie	26	4,36%	0	0,00%	26	2,21%
autobusy	10	1,68%	4	0,69%	14	1,19%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.silnikowe umowne ogółem	647		581		1228	

Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	1776		2421		4197	
motocykle	5	0,28%	17	0,70%	22	0,52%
samochody osobowe	1515	85,30%	2043	84,39%	3558	84,77%
samochody dostawcze	99	5,57%	150	6,20%	249	5,93%
samochody ciężarowe	31	1,75%	43	1,78%	74	1,76%
sam.ciężarowe ciężkie	77	4,34%	111	4,58%	188	4,48%
autobusy	48	2,70%	55	2,27%	103	2,45%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,06%	2	0,08%	3	0,07%
rowery	4	0,23%	2	0,08%	6	0,14%
poj.silnikowe umowne ogółem	1947		2651		4598	

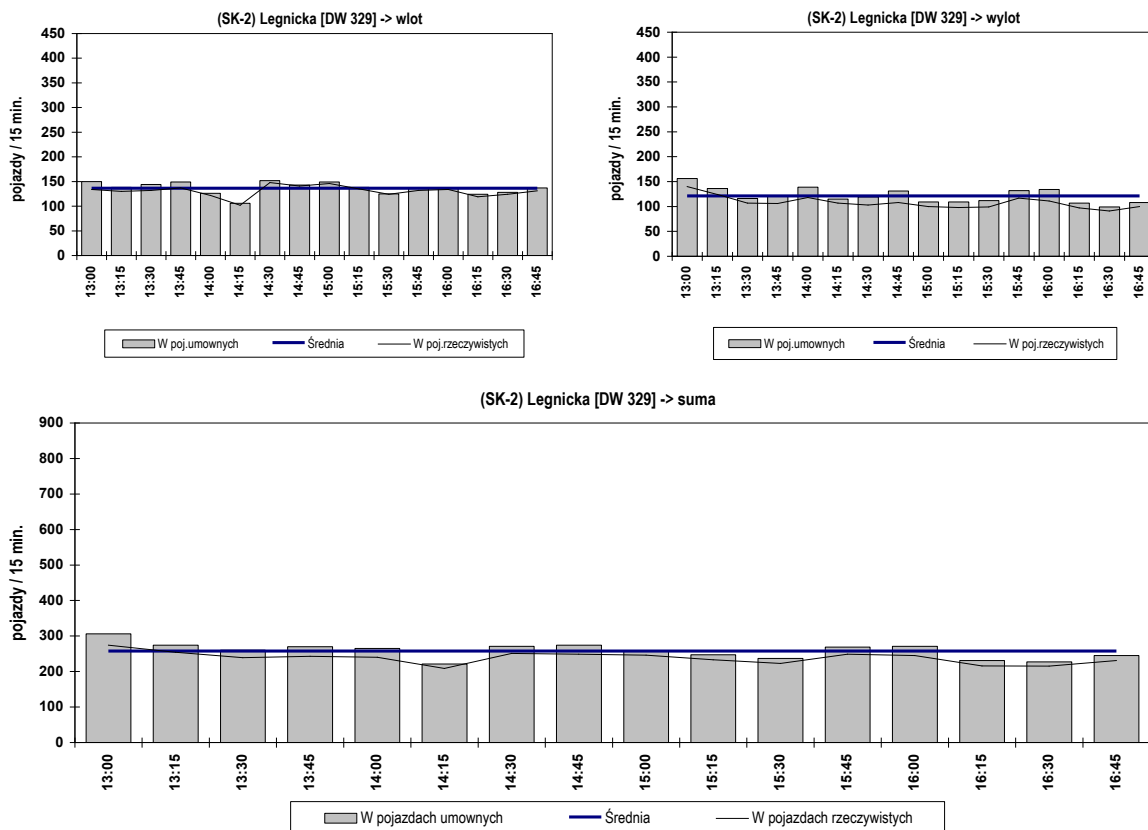
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:20 - 16:20

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	459		683		1142	
motocykle	0	0,00%	4	0,59%	4	0,35%
samochody osobowe	388	84,53%	593	86,82%	981	85,90%
samochody dostawcze	21	4,58%	39	5,71%	60	5,25%
samochody ciężarowe	7	1,53%	7	1,02%	14	1,23%
sam.ciężarowe ciężkie	30	6,54%	29	4,25%	59	5,17%
autobusy	13	2,83%	11	1,61%	24	2,10%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.silnikowe umowne ogółem	518		737		1255	

Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

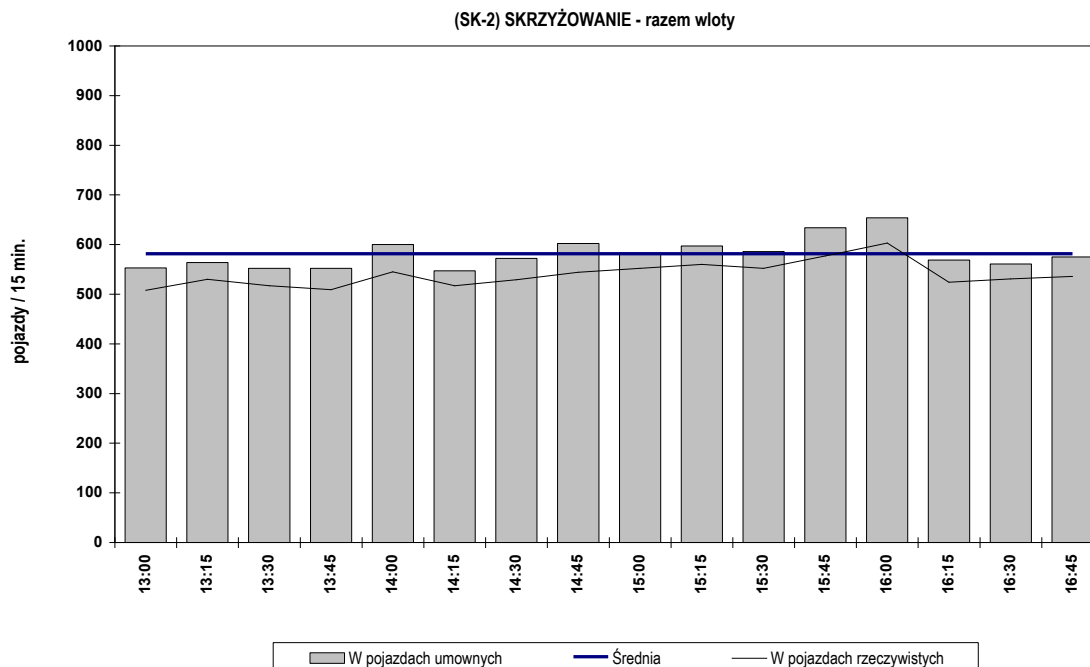
	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	2089		1726		3815	
motocykle	8	0,38%	7	0,41%	15	0,39%
samochody osobowe	1874	89,71%	1388	80,42%	3262	85,50%
samochody dostawcze	115	5,51%	134	7,76%	249	6,53%
samochody ciężarowe	32	1,53%	45	2,61%	77	2,02%
sam.ciężarowe ciężkie	41	1,96%	102	5,91%	143	3,75%
autobusy	19	0,91%	48	2,78%	67	1,76%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	0,12%	2	0,05%
rowery	2	0,10%	0	0,00%	2	0,05%
poj.silnikowe umowne ogółem	2183		1943		4126	

Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 13:00 - 14:00

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	533		477		1010	
motocykle	1	0,19%	2	0,42%	3	0,30%
samochody osobowe	449	84,24%	374	78,41%	823	81,49%
samochody dostawcze	42	7,88%	49	10,27%	91	9,01%
samochody ciężarowe	10	1,88%	17	3,56%	27	2,67%
sam.ciężarowe ciężkie	25	4,69%	20	4,19%	45	4,46%
autobusy	6	1,13%	15	3,14%	21	2,08%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
poj.silnikowe umowne ogółem	581		528		1109	

Skrzyżowanie (SK-2) GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]
Wahania natężenia ruchu na skrzyżowaniu (SK-2)

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	8626		8626	
motocykle	44	0,51%	44	0,51%
samochody osobowe	7455	86,42%	7455	86,42%
samochody dostawcze	504	5,84%	504	5,84%
samochody ciężarowe	135	1,57%	135	1,57%
samochody ciężarowe ciężkie	320	3,71%	320	3,71%
autobusy	163	1,89%	163	1,89%
ciągniki rolnicze, koparki	5	0,06%	5	0,06%
rowery	8	0,09%	8	0,09%
poj.silnikowe umowne ogółem	9301		9301	

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:20 - 16:20

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	2305		2305	
motocykle	10	0,43%	10	0,43%
samochody osobowe	2027	87,94%	2027	87,94%
samochody dostawcze	108	4,69%	108	4,69%
samochody ciężarowe	21	0,91%	21	0,91%
samochody ciężarowe ciężkie	98	4,25%	98	4,25%
autobusy	39	1,69%	39	1,69%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,09%	2	0,09%
rowery	1	0,04%	1	0,04%
poj.silnikowe umowne ogółem	2492		2492	

SKRZYŻOWANIE SK-3:**GŁOGÓW: [DW 319] – GŁÓWNA [DK 12] - KAMIENNA DROGA [DK 12]****POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)**

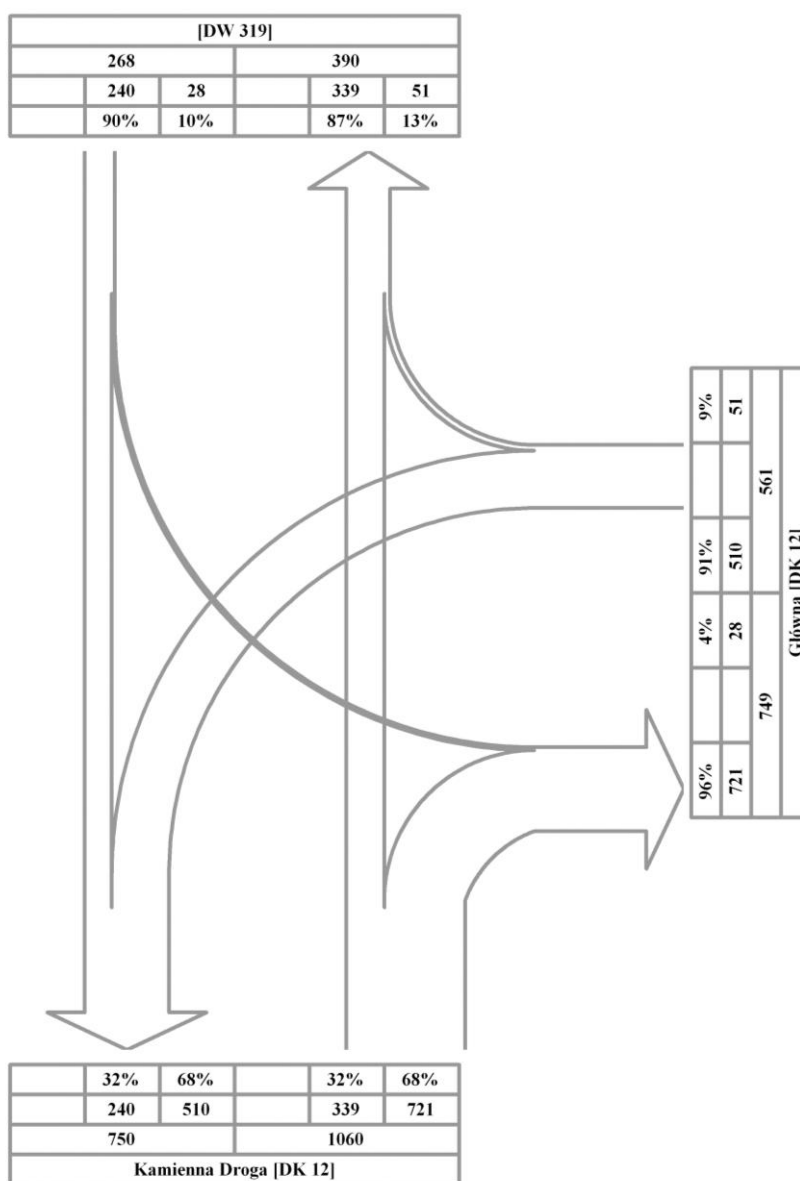
Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU W GODZINIE SZCZYTU
pojazdy umowne/godzina szczytu [E/h]

Pomiar: 27.05.2014 / WTOREK w godzinach: 13:00 - 17:00

GODZINA SZCZYTU: 15:10 - 16:10

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 1889



Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

Pomiar: 27.05.2014 (WTOREK)

STRUKTURA RUCHU W GODZ.SZCZYTU SKRZYŻOWANIA (wg poj.um.): 15:10-16:10

Przekrój	M	SO	SD	SC	CP	A	TR	Prz	Pum	SC+CP+A	R
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	=====	=====	-----	-----
[DW 319]											
	WLOT										
w lewo	0	22	3	0	1	0	0	26	28	1	1
prosto	1	174	30	6	4	4	3	222	240	14	2
w prawo											
	1	196	33	6	5	4	3	248	268	15	3
	WYLOT										
	4	331	28	5	3	6	0	377	390	14	3
Główna [DK 12]											
	WLOT										
w lewo	2	310	43	10	53	2	1	421	510	65	1
prosto	1	39	6	0	1	1	0	48	51	2	0
w prawo											
	3	349	49	10	54	3	1	469	561	67	1
	WYLOT										
	7	519	61	7	56	7	0	657	749	70	7
Kamienna Droga [DK 12]											
	WLOT										
w lewo											
prosto	3	292	22	5	2	5	0	329	339	12	3
w prawo	7	497	58	7	55	7	0	631	721	69	6
	10	789	80	12	57	12	0	960	1060	81	9
	WYLOT										
	3	484	73	16	57	6	4	643	750	79	3
SKRZYŻOWANIE - razem wloty											
	14	1334	162	28	116	19	4	1677	1889	163	13

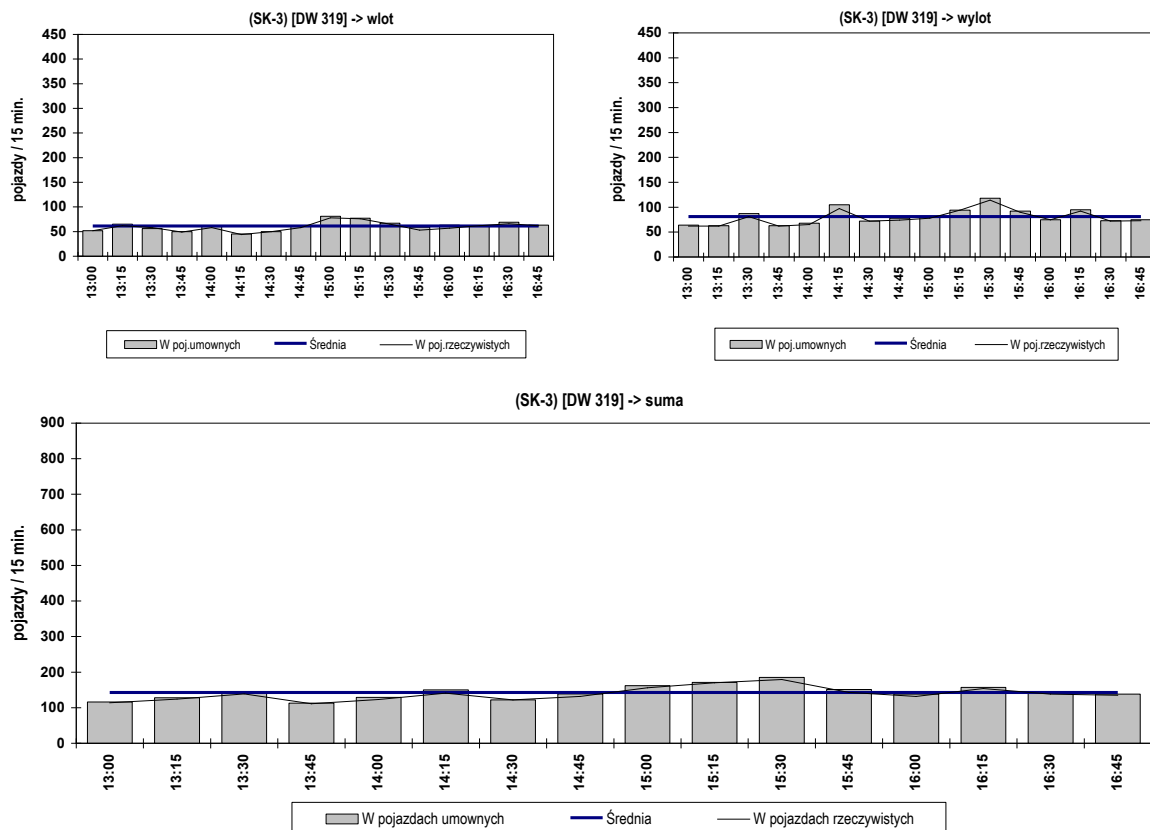
M - motocykle
 SO - sam.osobowe
 SD - sam.dostawcze
 SC - sam.ciężarowe
 CP - sam.ciężarowe ciężkie

A - autobusy
 TR - ciągniki rolnicze, koparki
 R - rowery
 Prz - poj.silnikowe rzeczywiste
 Pum - poj.silnikowe umowne

Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	941		1259		2200	
motocykle	6	0,64%	20	1,59%	26	1,18%
samochody osobowe	805	85,55%	1074	85,31%	1879	85,41%
samochody dostawcze	90	9,56%	110	8,74%	200	9,09%
samochody ciężarowe	12	1,28%	16	1,27%	28	1,27%
sam.ciężarowe ciężkie	11	1,17%	16	1,27%	27	1,23%
autobusy	13	1,38%	19	1,51%	32	1,45%
ciągniki rolnicze, koparki	4	0,43%	4	0,32%	8	0,36%
rowery	9	0,96%	4	0,32%	13	0,59%
poj.silnikowe umowne ogółem	981		1303		2284	

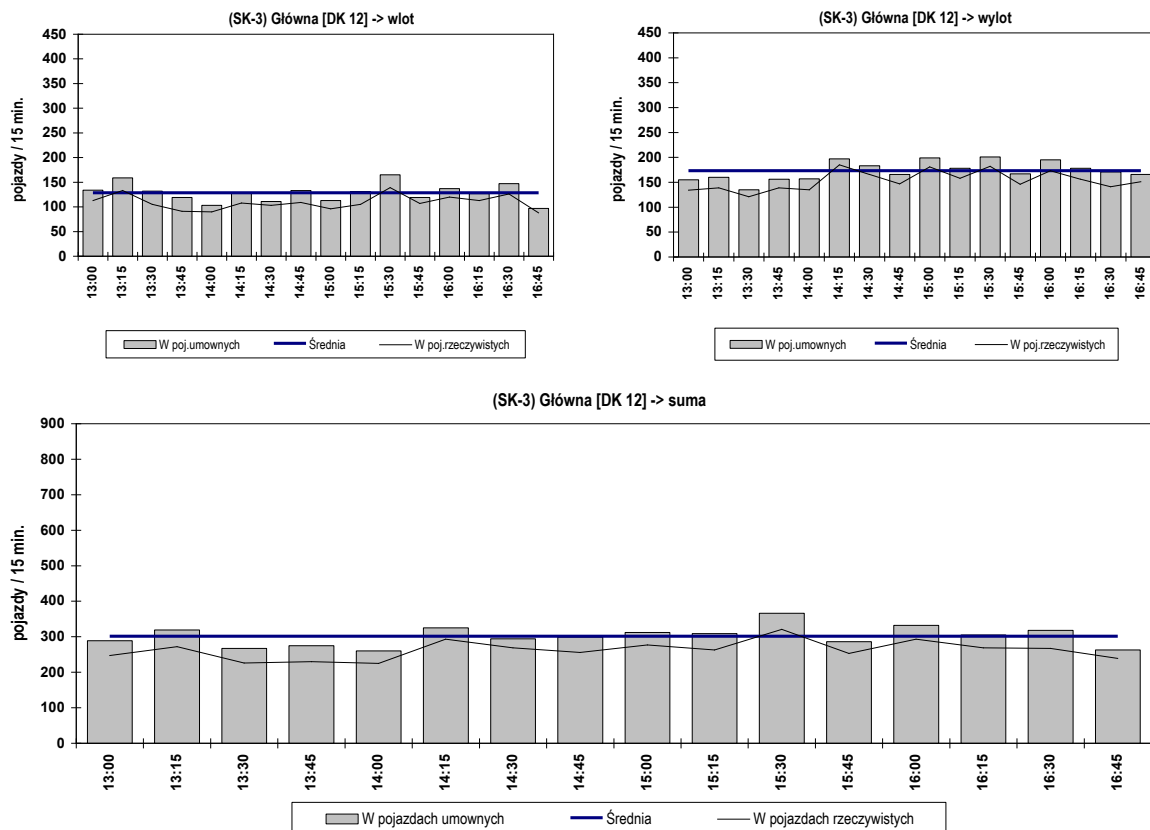
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:00 - 16:00

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	270		373		643	
motocykle	2	0,74%	4	1,07%	6	0,93%
samochody osobowe	222	82,22%	328	87,94%	550	85,54%
samochody dostawcze	31	11,48%	26	6,97%	57	8,86%
samochody ciężarowe	6	2,22%	4	1,07%	10	1,56%
sam.ciężarowe ciężkie	3	1,11%	5	1,34%	8	1,24%
autobusy	4	1,48%	6	1,61%	10	1,56%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,74%	0	0,00%	2	0,31%
rowery	2	0,74%	3	0,80%	5	0,78%
poj.silnikowe umowne ogółem	284		386		670	

Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	1737		2431		4168	
motocykle	17	0,98%	27	1,11%	44	1,06%
samochody osobowe	1281	73,75%	1838	75,61%	3119	74,83%
samochody dostawcze	190	10,94%	306	12,59%	496	11,90%
samochody ciężarowe	44	2,53%	39	1,60%	83	1,99%
sam.ciężarowe ciężkie	189	10,88%	203	8,35%	392	9,40%
autobusy	14	0,81%	17	0,70%	31	0,74%
ciągniki rolnicze, koparki	2	0,12%	1	0,04%	3	0,07%
rowery	9	0,52%	23	0,95%	32	0,77%
poj.silnikowe umowne ogółem	2055		2764		4819	

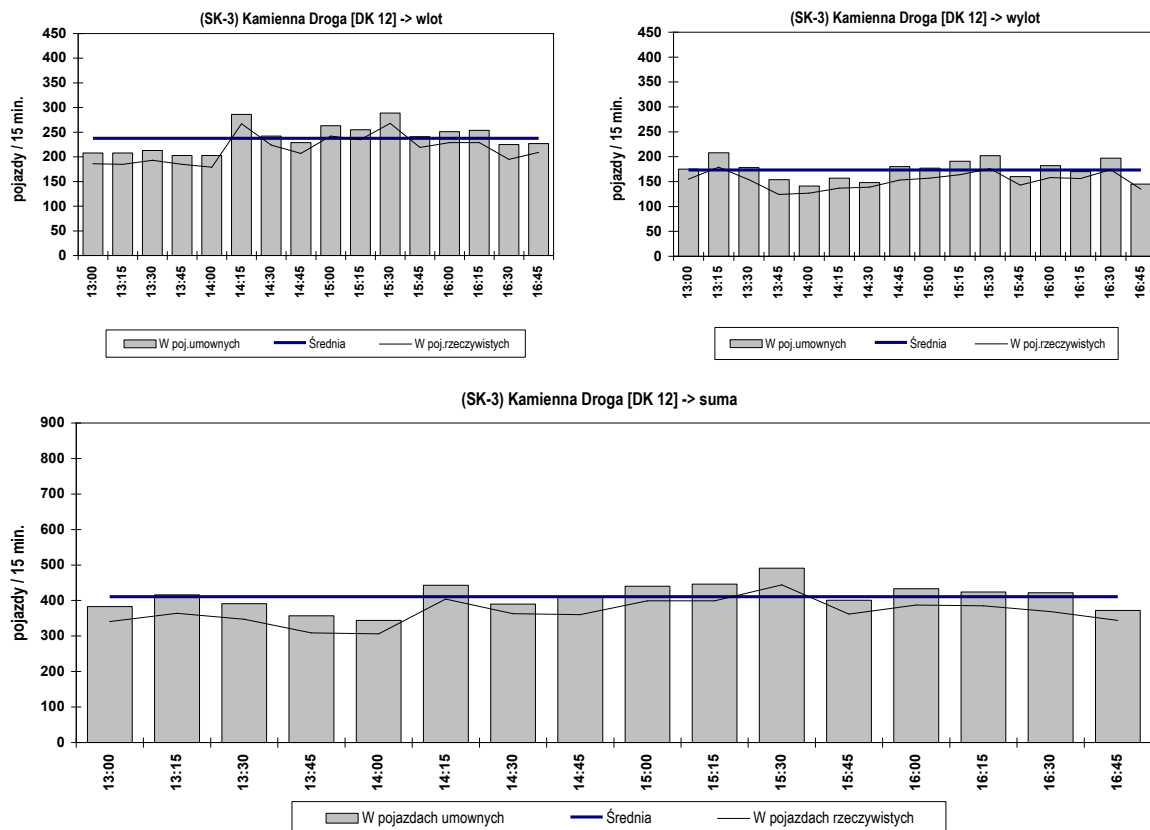
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:10 - 16:10

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	469		657		1126	
motocykle	3	0,64%	7	1,07%	10	0,89%
samochody osobowe	349	74,41%	519	79,00%	868	77,09%
samochody dostawcze	49	10,45%	61	9,28%	110	9,77%
samochody ciężarowe	10	2,13%	7	1,07%	17	1,51%
sam.ciężarowe ciężkie	54	11,51%	56	8,52%	110	9,77%
autobusy	3	0,64%	7	1,07%	10	0,89%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,21%	0	0,00%	1	0,09%
rowery	1	0,21%	7	1,07%	8	0,71%
poj.silnikowe umowne ogółem	559		747		1306	

Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	3427		2415		5842	
motocykle	42	1,23%	18	0,75%	60	1,03%
samochody osobowe	2694	78,61%	1868	77,35%	4562	78,09%
samochody dostawcze	384	11,21%	248	10,27%	632	10,82%
samochody ciężarowe	53	1,55%	54	2,24%	107	1,83%
sam.ciężarowe ciężkie	216	6,30%	197	8,16%	413	7,07%
autobusy	34	0,99%	25	1,04%	59	1,01%
ciągniki rolnicze, koparki	4	0,12%	5	0,21%	9	0,15%
rowery	25	0,73%	16	0,66%	41	0,70%
poj.silnikowe umowne ogółem	3797		2765		6562	

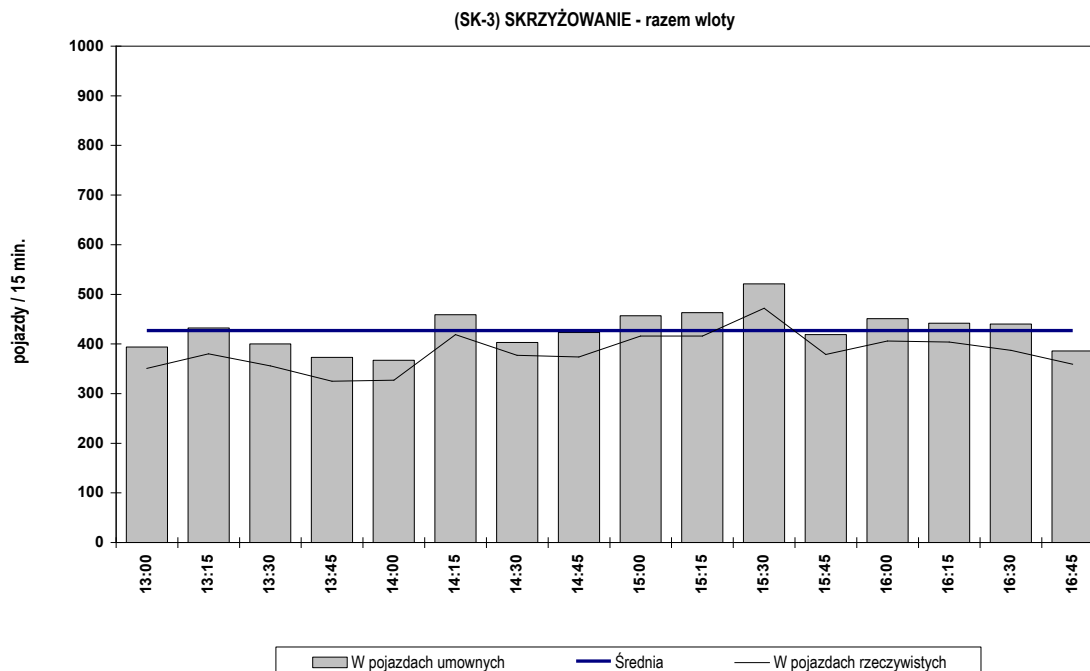
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:10 - 16:10

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	960		643		1603	
motocykle	10	1,04%	3	0,47%	13	0,81%
samochody osobowe	789	82,19%	484	75,27%	1273	79,41%
samochody dostawcze	80	8,33%	73	11,35%	153	9,54%
samochody ciężarowe	12	1,25%	16	2,49%	28	1,75%
sam.ciężarowe ciężkie	57	5,94%	57	8,86%	114	7,11%
autobusy	12	1,25%	6	0,93%	18	1,12%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	4	0,62%	4	0,25%
rowery	9	0,94%	3	0,47%	12	0,75%
poj.silnikowe umowne ogółem	1057		748		1805	

Skrzyżowanie (SK-3) GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]

Wahania natężenia ruchu na skrzyżowaniu (SK-3)

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)



Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	6105		6105	
motocykle	65	1,06%	65	1,06%
samochody osobowe	4780	78,30%	4780	78,30%
samochody dostawcze	664	10,88%	664	10,88%
samochody ciężarowe	109	1,79%	109	1,79%
samochody ciężarowe ciężkie	416	6,81%	416	6,81%
autobusy	61	1,00%	61	1,00%
ciągniki rolnicze, koparki	10	0,16%	10	0,16%
rowery	43	0,70%	43	0,70%
poj.silnikowe umowne ogółem	6830		6830	

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:10 - 16:10

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	1677		1677	
motocykle	14	0,83%	14	0,83%
samochody osobowe	1334	79,55%	1334	79,55%
samochody dostawcze	162	9,66%	162	9,66%
samochody ciężarowe	28	1,67%	28	1,67%
samochody ciężarowe ciężkie	116	6,92%	116	6,92%
autobusy	19	1,13%	19	1,13%
ciągniki rolnicze, koparki	4	0,24%	4	0,24%
rowery	13	0,78%	13	0,78%
poj.silnikowe umowne ogółem	1883		1883	

SKRZYŻOWANIE (RONDO) SK-4:

JEMIELNO /CIECHANÓW/: POLKOWICKA [DW 323] - [DW 333] - DROGA DO LUBOSZYC MAŁYCH

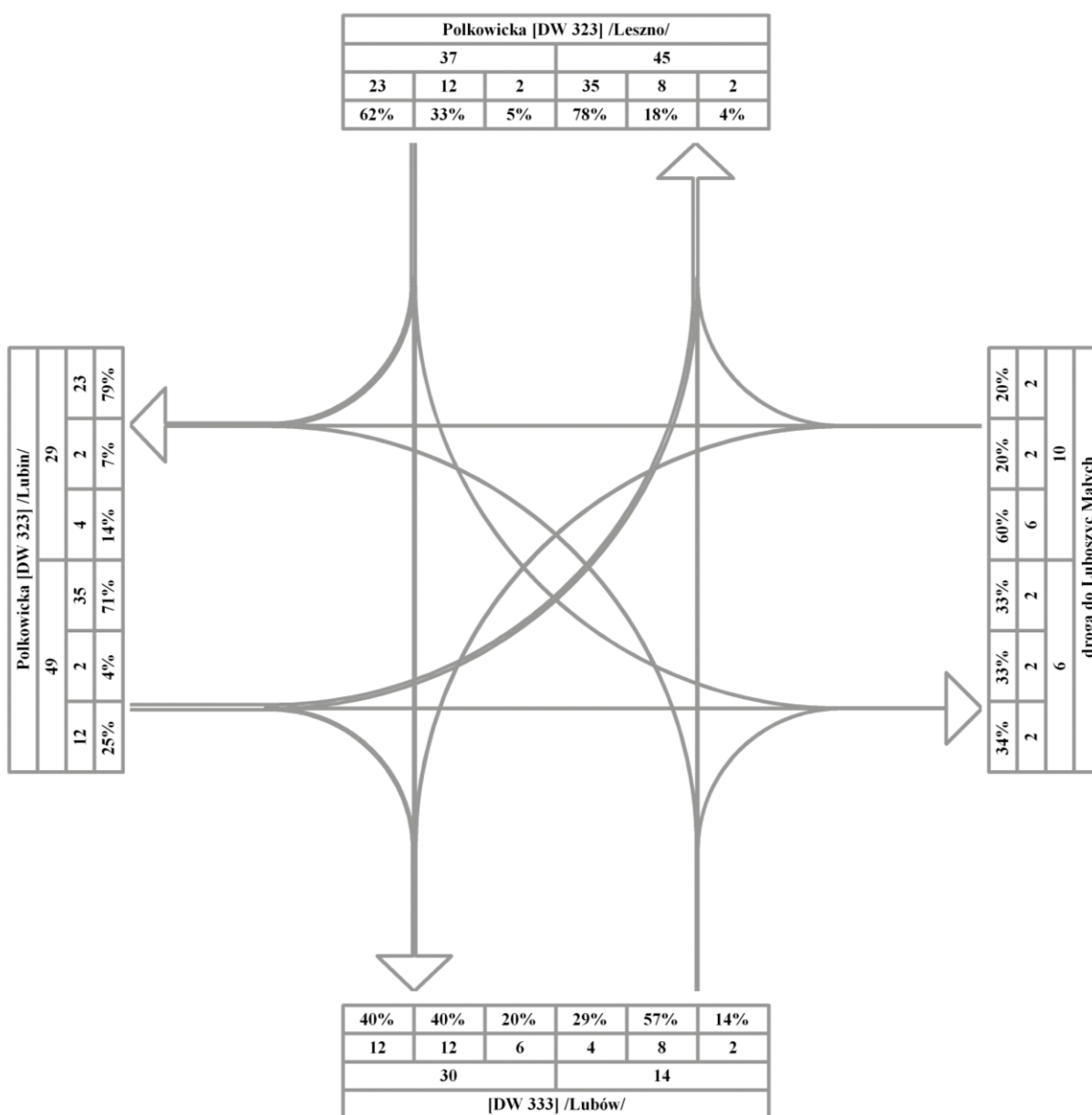
POMIAR: 27.05.2014 R. (WTOREK) W OKRESIE 13.00-17.00 (4 GODZ.)

Skrzyżowanie (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszyca Małych
NATĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO NA SKRZYŻOWANIU W GODZINIE SZCZYTU
pojazdy umowne/godzina szczytu [E/h]

Pomiar: 27.05.2014 / WTOREK w godzinach: 13:00 - 17:00

GODZINA SZCZYTU: 15:50 - 16:50

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 110



Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszyca Małych

Pomiar: 27.05.2014 (WTOREK)

STRUKTURA RUCHU W GODZ.SZCZYTU SKRZYŻOWANIA (wg poj.um.): 15:50-16:50

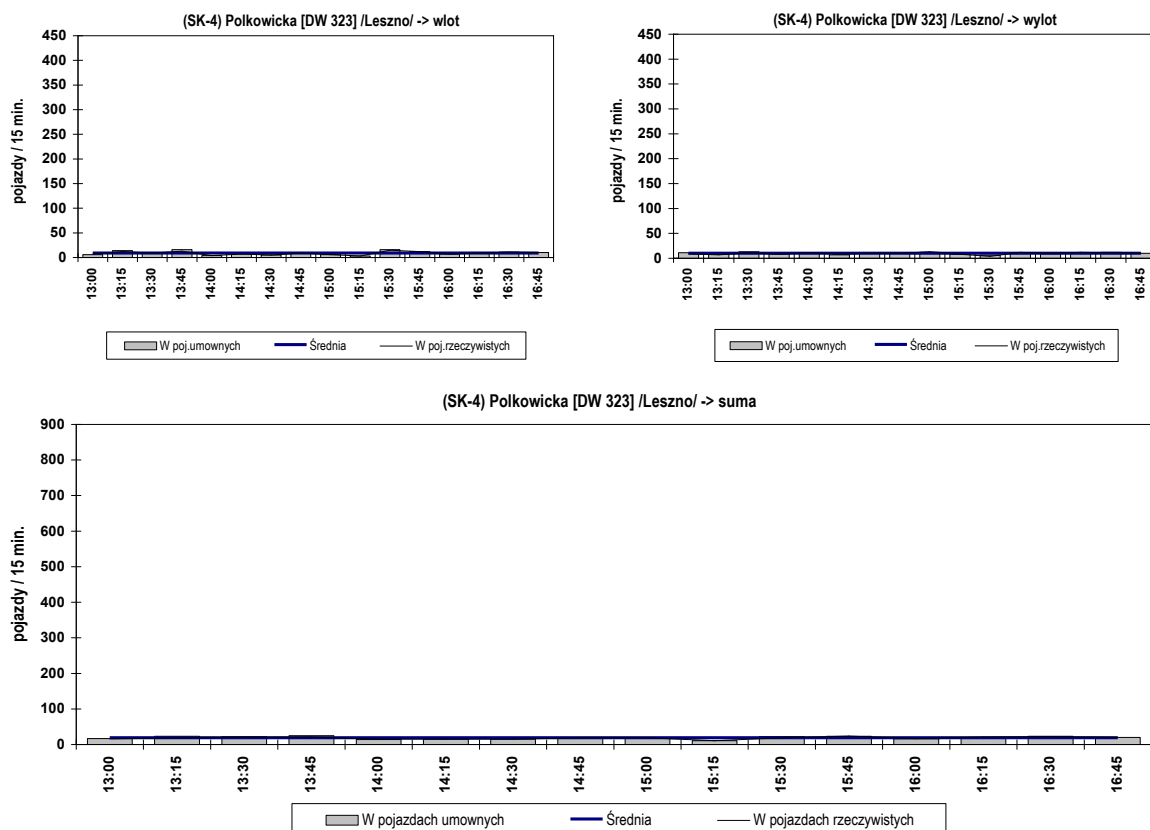
Przekrój	M	SO	SD	SC	CP	A	TR	Prz	Pum	SC+CP+A	R
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	=====	=====	-----	-----
Polkowicka [DW 323] /Leszno/											
	WLOT										
w lewo	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
prosto	1	11	0	0	0	0	0	12	12	0	2
w prawo	0	17	3	2	0	0	0	22	23	2	0
	1	30	3	2	0	0	0	36	37	2	2
	WYLOT										
	1	34	8	0	0	1	0	44	45	1	3
droga do Luboszyca Małych											
	WLOT										
w lewo	0	3	0	0	0	0	1	4	6	0	2
prosto	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
w prawo	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
	0	7	0	0	0	0	1	8	10	0	2
	WYLOT										
	0	6	0	0	0	0	0	6	6	0	1
Polkowicka [DW 323] /Lubin/											
	WLOT										
w lewo	1	25	7	0	0	1	0	34	35	1	0
prosto	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
w prawo	1	11	0	0	0	0	0	12	12	0	0
	2	38	7	0	0	1	0	48	49	1	0
	WYLOT										
	1	22	3	2	0	0	0	28	29	2	2
[DW 333] /Lubów/											
	WLOT										
w lewo	1	3	0	0	0	0	0	4	4	0	2
prosto	0	7	1	0	0	0	0	8	8	0	3
w prawo	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	1
	1	12	1	0	0	0	0	14	14	0	6
	WYLOT										
	2	25	0	0	0	0	1	28	30	0	4
SKRZYŻOWANIE - razem wloty											
	4	87	11	2	0	1	1	106	110	3	10

M - motocykle
 SO - sam.osobowe
 SD - sam.dostawcze
 SC - sam.ciężarowe
 CP - sam.ciężarowe ciężkie

A - autobusy
 TR - ciągniki rolnicze, koparki
 R - rowery
 Prz - poj.silnikowe rzeczywiste
 Pum - poj.silnikowe umowne

Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszy Małych
Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

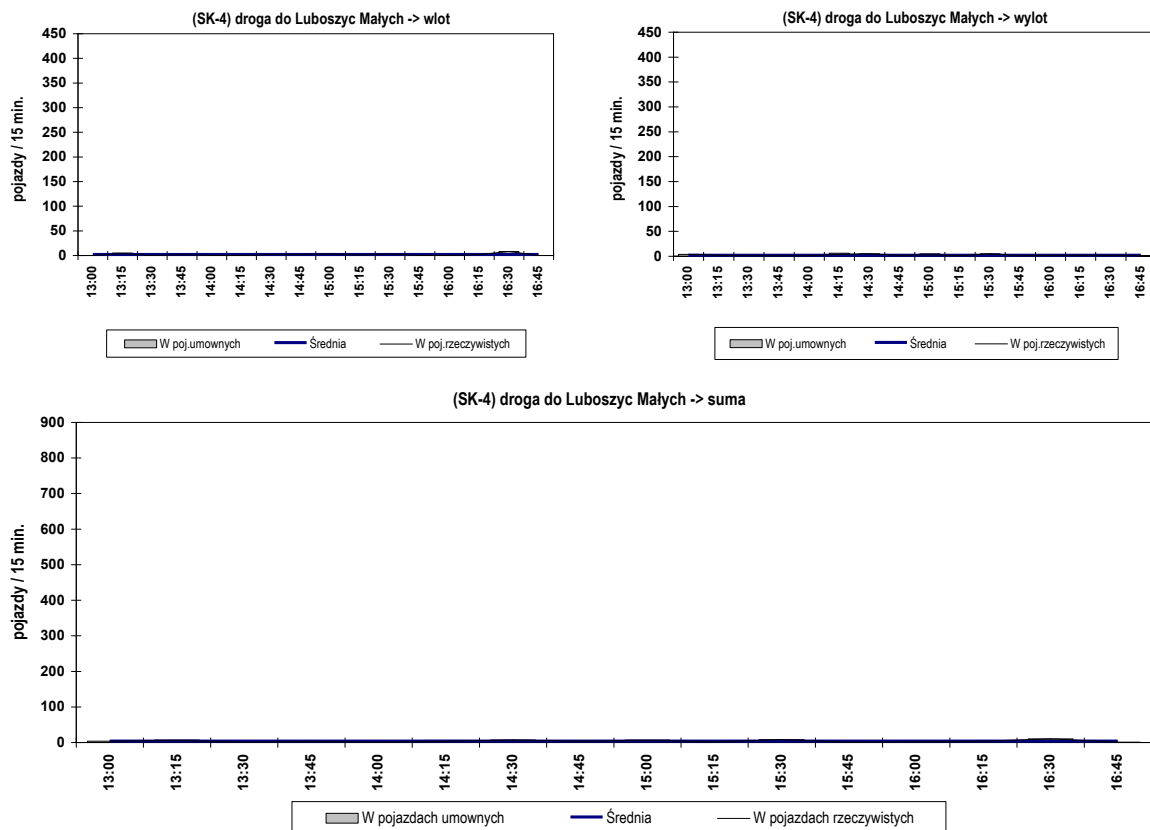
	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	133		148		281	
motocykle	2	1,50%	2	1,35%	4	1,42%
samochody osobowe	108	81,20%	115	77,70%	223	79,36%
samochody dostawcze	13	9,77%	24	16,22%	37	13,17%
samochody ciężarowe	3	2,26%	0	0,00%	3	1,07%
sam.ciężarowe ciężkie	3	2,26%	2	1,35%	5	1,78%
autobusy	4	3,01%	3	2,03%	7	2,49%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	1,35%	2	0,71%
rowery	6	4,51%	6	4,05%	12	4,27%
poj.silnikowe umowne ogółem	143		158		301	

Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 13:05 - 14:05

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	38		40		78	
motocykle	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
samochody osobowe	28	73,68%	32	80,00%	60	76,92%
samochody dostawcze	5	13,16%	4	10,00%	9	11,54%
samochody ciężarowe	1	2,63%	0	0,00%	1	1,28%
sam.ciężarowe ciężkie	3	7,89%	1	2,50%	4	5,13%
autobusy	1	2,63%	2	5,00%	3	3,85%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	1	2,50%	1	1,28%
rowery	2	5,26%	0	0,00%	2	2,56%
poj.silnikowe umowne ogółem	44		44		88	

Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszy Małych
Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

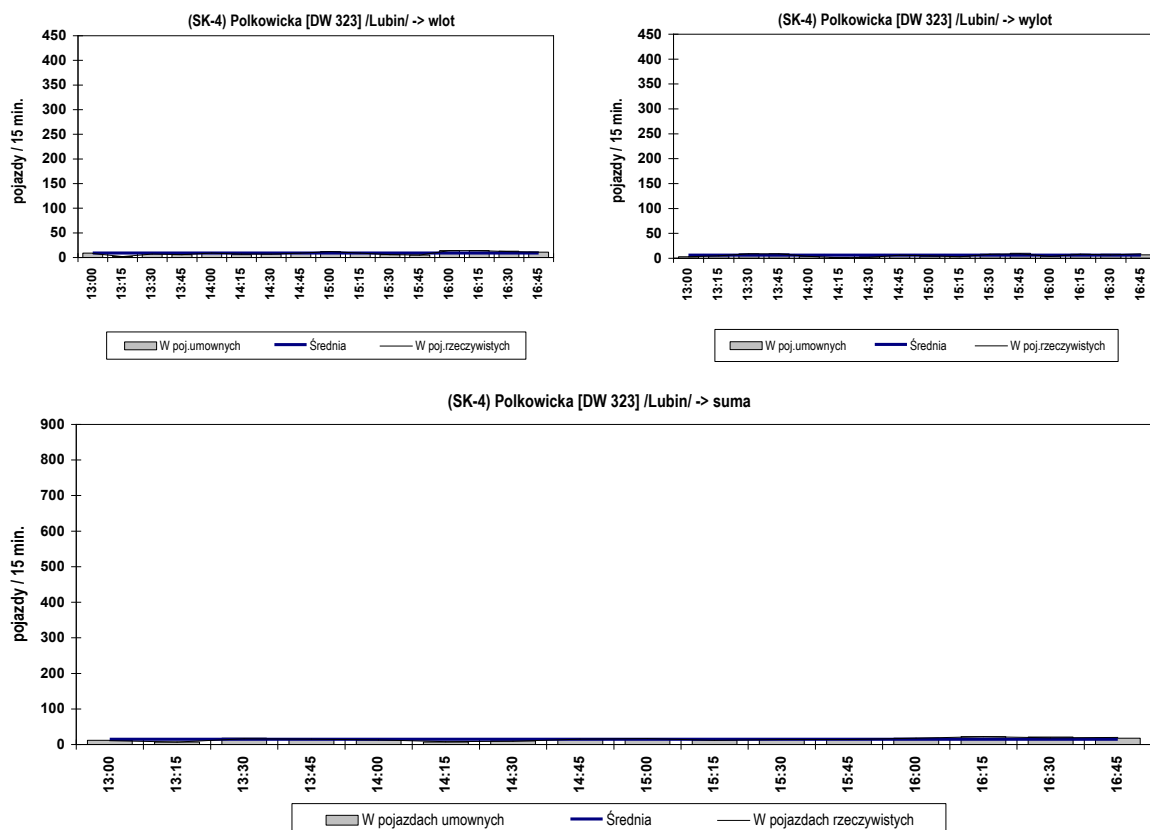
	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	24		34		58	
motocykle	1	4,17%	1	2,94%	2	3,45%
samochody osobowe	20	83,33%	31	91,18%	51	87,93%
samochody dostawcze	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
samochody ciężarowe	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
sam.ciężarowe ciężkie	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
autobusy	1	4,17%	0	0,00%	1	1,72%
ciągniki rolnicze, koparki	2	8,33%	2	5,88%	4	6,90%
rowery	3	12,50%	3	8,82%	6	10,34%
poj.silnikowe umowne ogółem	29		38		67	

Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 14:15 - 15:15

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	6		13		19	
motocykle	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
samochody osobowe	6	100,00%	11	84,62%	17	89,47%
samochody dostawcze	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
samochody ciężarowe	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
sam.ciężarowe ciężkie	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
autobusy	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	2	15,38%	2	10,53%
rowery	1	16,67%	1	7,69%	2	10,53%
poj.silnikowe umowne ogółem	6		16		22	

Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszy Małych
Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

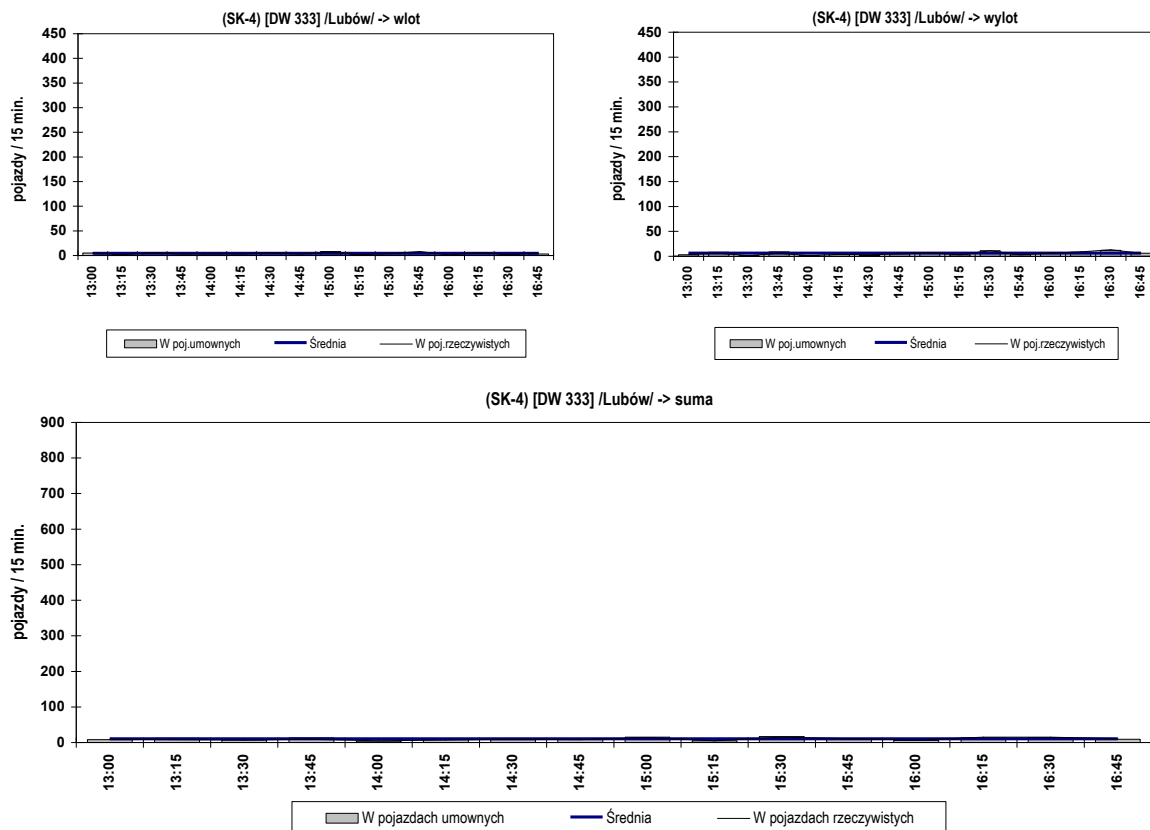
	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	137		89		226	
motocykle	5	3,65%	5	5,62%	10	4,42%
samochody osobowe	107	78,10%	66	74,16%	173	76,55%
samochody dostawcze	22	16,06%	12	13,48%	34	15,04%
samochody ciężarowe	0	0,00%	3	3,37%	3	1,33%
sam.ciężarowe ciężkie	1	0,73%	0	0,00%	1	0,44%
autobusy	1	0,73%	1	1,12%	2	0,88%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,73%	2	2,25%	3	1,33%
rowery	1	0,73%	3	3,37%	4	1,77%
poj.silnikowe umowne ogółem	141		94		235	

Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 15:55 - 16:55

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	50		28		78	
motocykle	2	4,00%	1	3,57%	3	3,85%
samochody osobowe	38	76,00%	22	78,57%	60	76,92%
samochody dostawcze	9	18,00%	3	10,71%	12	15,38%
samochody ciężarowe	0	0,00%	2	7,14%	2	2,56%
sam.ciężarowe ciężkie	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
autobusy	1	2,00%	0	0,00%	1	1,28%
ciągniki rolnicze, koparki	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
rowery	0	0,00%	2	7,14%	2	2,56%
poj.silnikowe umowne ogółem	50		29		79	

Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszy Małych
Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	59		82		141	
motocykle	4	6,78%	4	4,88%	8	5,67%
samochody osobowe	46	77,97%	69	84,15%	115	81,56%
samochody dostawcze	3	5,08%	2	2,44%	5	3,55%
samochody ciężarowe	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
sam.ciężarowe ciężkie	1	1,69%	3	3,66%	4	2,84%
autobusy	1	1,69%	3	3,66%	4	2,84%
ciągniki rolnicze, koparki	4	6,78%	1	1,22%	5	3,55%
rowery	8	13,56%	6	7,32%	14	9,93%
poj.silnikowe umowne ogółem	70		90		160	

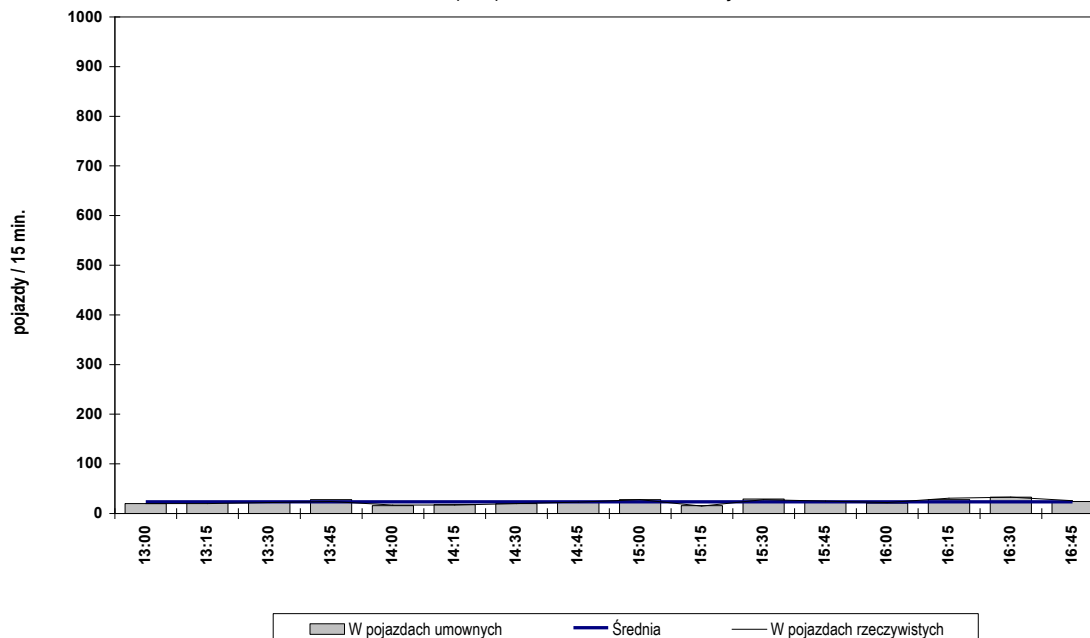
Struktura ruchu w godzinie szczytu przekroju: 14:45 - 15:45

	wlot		wylot		SUMA	
pojazdy silnikowe ogółem	15		26		41	
motocykle	1	6,67%	1	3,85%	2	4,88%
samochody osobowe	11	73,33%	23	88,46%	34	82,93%
samochody dostawcze	0	0,00%	1	3,85%	1	2,44%
samochody ciężarowe	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
sam.ciężarowe ciężkie	1	6,67%	0	0,00%	1	2,44%
autobusy	0	0,00%	1	3,85%	1	2,44%
ciągniki rolnicze, koparki	2	13,33%	0	0,00%	2	4,88%
rowery	1	6,67%	0	0,00%	1	2,44%
poj.silnikowe umowne ogółem	19		26		45	

Skrzyżowanie (rondo) (SK-4) JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszyć Małych
Wahania natężenia ruchu na skrzyżowaniu (SK-4)

Pomiar: 27.05.2014 (Wtorek)

(SK-4) SKRZYŻOWANIE - razem wloty


Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 13:00 - 17:00 (4h)

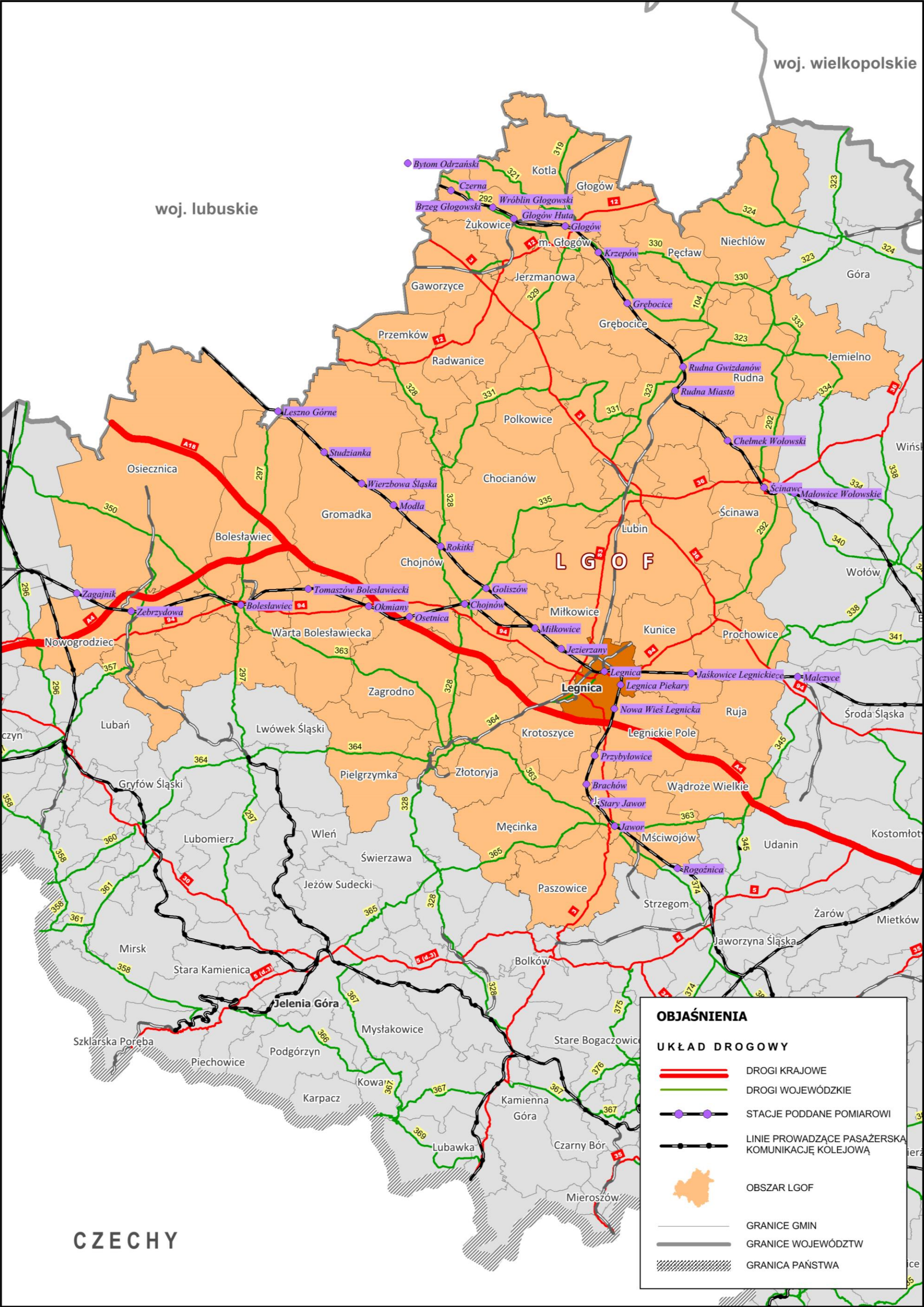
	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	353		353	
motocykle	12	3,40%	12	3,40%
samochody osobowe	281	79,60%	281	79,60%
samochody dostawcze	38	10,76%	38	10,76%
samochody ciężarowe	3	0,85%	3	0,85%
samochody ciężarowe ciężkie	5	1,42%	5	1,42%
autobusy	7	1,98%	7	1,98%
ciągniki rolnicze, koparki	7	1,98%	7	1,98%
rowery	18	5,10%	18	5,10%
poj.silnikowe umowne ogółem	374		374	

Struktura ruchu w godzinie szczytu: 15:50 - 16:50

	wloty		wyloty	
pojazdy silnikowe ogółem	106		106	
motocykle	4	3,77%	4	3,77%
samochody osobowe	87	82,08%	87	82,08%
samochody dostawcze	11	10,38%	11	10,38%
samochody ciężarowe	2	1,89%	2	1,89%
samochody ciężarowe ciężkie	0	0,00%	0	0,00%
autobusy	1	0,94%	1	0,94%
ciągniki rolnicze, koparki	1	0,94%	1	0,94%
rowery	10	9,43%	10	9,43%
poj.silnikowe umowne ogółem	108		108	

POMIARY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

POMIAR KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ**REALIZACJA W DNIACH: 20-22.05.2014 R. (WTOREK – CZWARTEK)**



LINIE ORAZ PUNKTY (STACJE I PRZYSTANKI) PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA TERENIE LGOF

Relacja Bytom Odrzański - Małowice Wołowskie

Ilość wagonów: 3

Data pomiaru: 21.05.2014 (Środa)

Stan początkowy: 112 osób

L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Bytom Odrzański		15:49	57	3	58
2	Czerna	16:00	16:01	56	0	1
3	Brzeg Głogowski	16:09	16:10	53	0	3
4	Wróblin Głogowski	16:15	16:16	53	0	0
5	Głogów Huta	16:21	16:21	53	0	0
6	Głogów	16:33	16:47	61	26	18
7	Krzepów	16:55	16:55	61	0	0
8	Grębocice	17:06	17:06	61	0	0
9	Rudna Gwizdanów	17:24	17:25	61	1	1
10	Rudna Miasto	17:28	17:28	65	6	2
11	Chełmek Wołowski	17:35	17:35	64	1	2
12	Ścinawa	17:41	17:42	67	3	0
13	Małowice Wołowskie	17:47		71	5	1

Relacja Małowice Wołowskie - Bytom Odrzański**Ilość wagonów: 4****Data pomiaru: 21.05.2014 (Środa)****Stan początkowy: 58 osób**

L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Małowice Wołowskie		14:06	56	0	2
2	Ścinawa	14:15	14:16	50	3	9
3	Chełmek Wołowski	14:23	14:23	48	0	2
4	Rudna Miasto	14:31	14:32	47	0	1
5	Rudna Gwizdanów	14:35	14:35	49	3	1
6	Grębocice	14:51	14:51	49	0	0
7	Krzepów	15:02	15:03	46	0	3
8	Głogów	15:12	15:13	48	19	17
9	Głogów Huta	15:24	15:24	47	1	2
10	Wróblin Głogowski	15:30	15:30	46	0	1
11	Brzeg Głogowski	15:36	15:36	43	0	3
12	Czerna	15:42	15:43	41	0	2
13	Bytom Odrzański	15:54		50	12	3

Relacja : Leszno Górne - Legnica**Ilość wagonów: 2****Data pomiaru 20.05.2014 (Wtorek)****Stan początkowy: 14 osób**

L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Leszno Górne		14:50	16	2	0
2	Wierzbowa Śląska	15:06	15:06	18	3	1
3	Modła	15:12	15:13	20	2	0
4	Rokitniki	15:22	15:22	19	1	2
5	Miłkowice	15:42	15:49	17	0	2
6	Jezierzany	16:10	16:11	17	0	0
7	Legnica	16:15		0	0	17

Relacja: Legnica - Leszno Górne**Ilość wagonów: 2****Data pomiaru : 20.05.2014 (Wtorek)****Stan początkowy: 13**

L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Legnica		15:37	28	15	0
2	Miłkowice	15:44	15:44	23	0	5
3	Goliszów	15:54	15:54	23	0	0
4	Rokitniki	16:04	16:04	17	0	6
5	Modła	16:13	16:13	17	0	0
6	Wierzbowa Śląska	16:20	16:20	17	1	1
7	Leszno Górne	16:35		16	0	1

Relacja: Legnica - Rogoźnica**Ilość wagonów : 2****Data pomiaru: 22.05.2014 (Czwartek)****Stan początkowy: 0**

L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Legnica		14:05	41	41	0
2	Legnica Piekary	14:10	14:10	44	5	2
3	Nowa Wieś Legnicka	14:15	14:15	43	0	1
4	Przybyłowice	14:22	14:22	46	3	0
5	Stary Jawor	14:28	14:28	47	1	0
6	Jawor	14:33	14:33	58	14	3
7	Rogoźnica	14:42		57	0	1

Relacja: Rogoźnica – Legnica**Ilość wagonów: 2****Data pomiaru: 22.05.2014 (Czwartek)****Stan początkowy: 35**

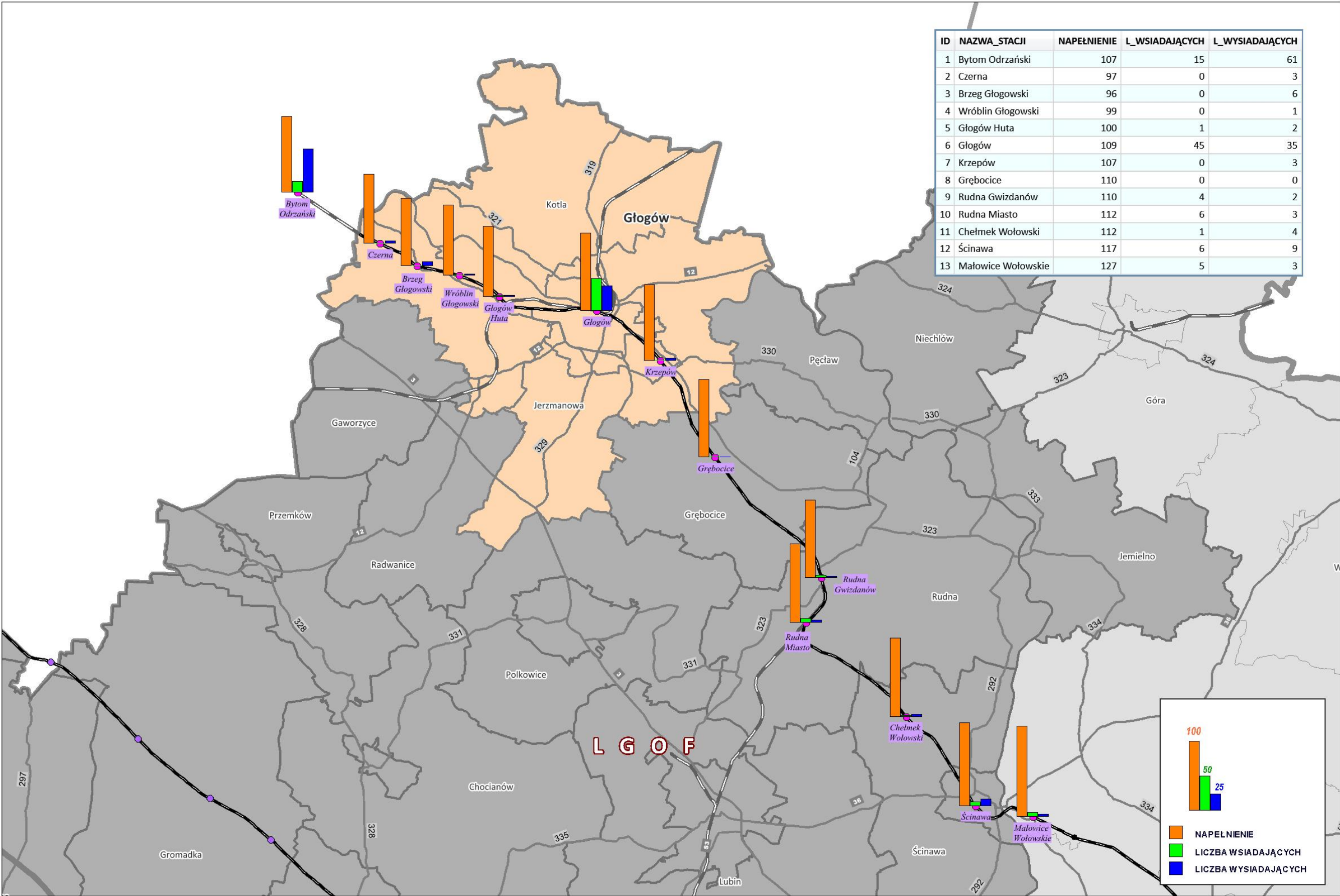
L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Rogoźnica		14:22	35	3	3
2	Jawor	14:30	14:36	41	8	2
3	Stary Jawor	14:41	14:41	41	0	0
4	Przybyłowice	14:46	14:46	39	0	2
5	Nowa Wieś Legnicka	14:53	14:53	40	1	0
6	Legnica Piekary	14:59	14:59	40	1	1
7	Legnica	15:06		0	0	40

Relacja: Malczyce – Zagajnik**Ilość wagonów: 3****Data pomiaru: 21.05.2014 (Środa)****Stan początkowy: 132**

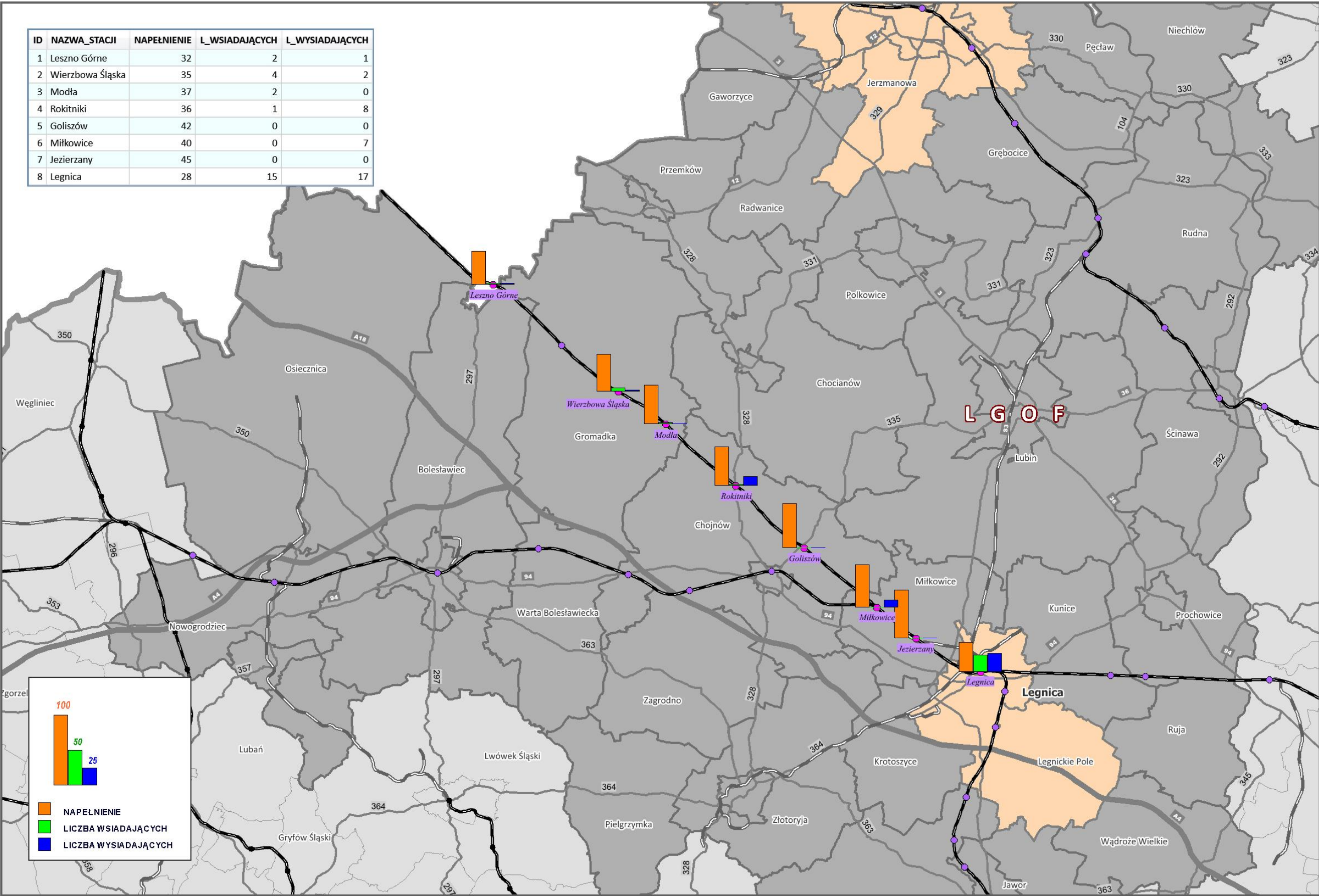
L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Malczyce		15:03	118	3	17
2	Szczedrzykowice	15:08	15:08	114	0	4
3	Jaśkowice Legnickie	15:10	15:11	116	2	0
4	Legnica	15:19	15:22	130	63	49
5	Jezierzany	15:26	15:26	127	0	3
6	Miłkowice	15:30	15:31	109	1	19
7	Chojnów	15:36	15:36	95	4	18
8	Osetnica	15:40	15:40	93	0	2
9	Okmiany	15:43	15:44	85	0	8
10	Tomaszów Bolesławiecki	15:48	15:49	83	2	4
11	Bolesławiec	15:54	15:55	72	32	43
12	Zebrzydowa	16:01	16:01	57	1	16
13	Zagajnik	16:05		56	0	1

Relacja: Zagajnik – Malczyce**Ilość wagonów : 5****Data pomiaru: 21.05.2014 (Środa)****Stan początkowy: 32**

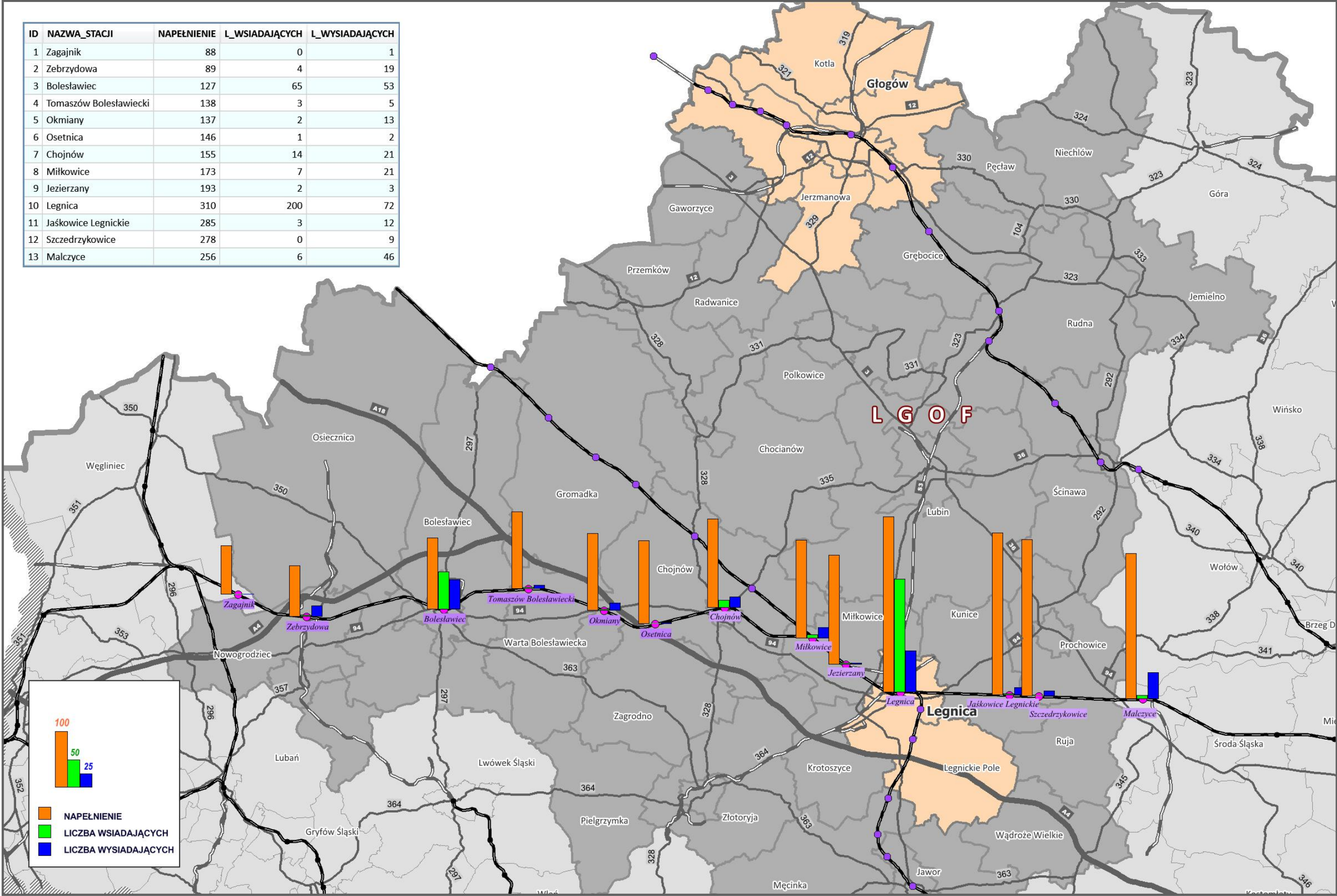
L.p.	Stacja	Przyjazd	Odjazd	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło
1	Zagajnik		14:37	32	0	0
2	Zebrzydowa	14:41	14:41	32	3	3
3	Bolesławiec	14:48	14:49	55	33	10
4	Tomaszów Bolesławiecki	14:53	14:54	55	1	1
5	Okmiany	14:58	14:58	52	2	5
6	Osetnica	15:01	15:02	53	1	0
7	Chojnów	15:06	15:06	60	10	3
8	Miłkowice	15:11	15:11	64	6	2
9	Jezierzany	15:15	15:16	66	2	0
10	Legnica	15:20	15:22	180	137	23
11	Jaśkowice Legnickie	15:29	15:30	169	1	12
12	Szczedrzykowice	15:32	15:33	164	0	5
13	Malczyce	15:39		138	3	29



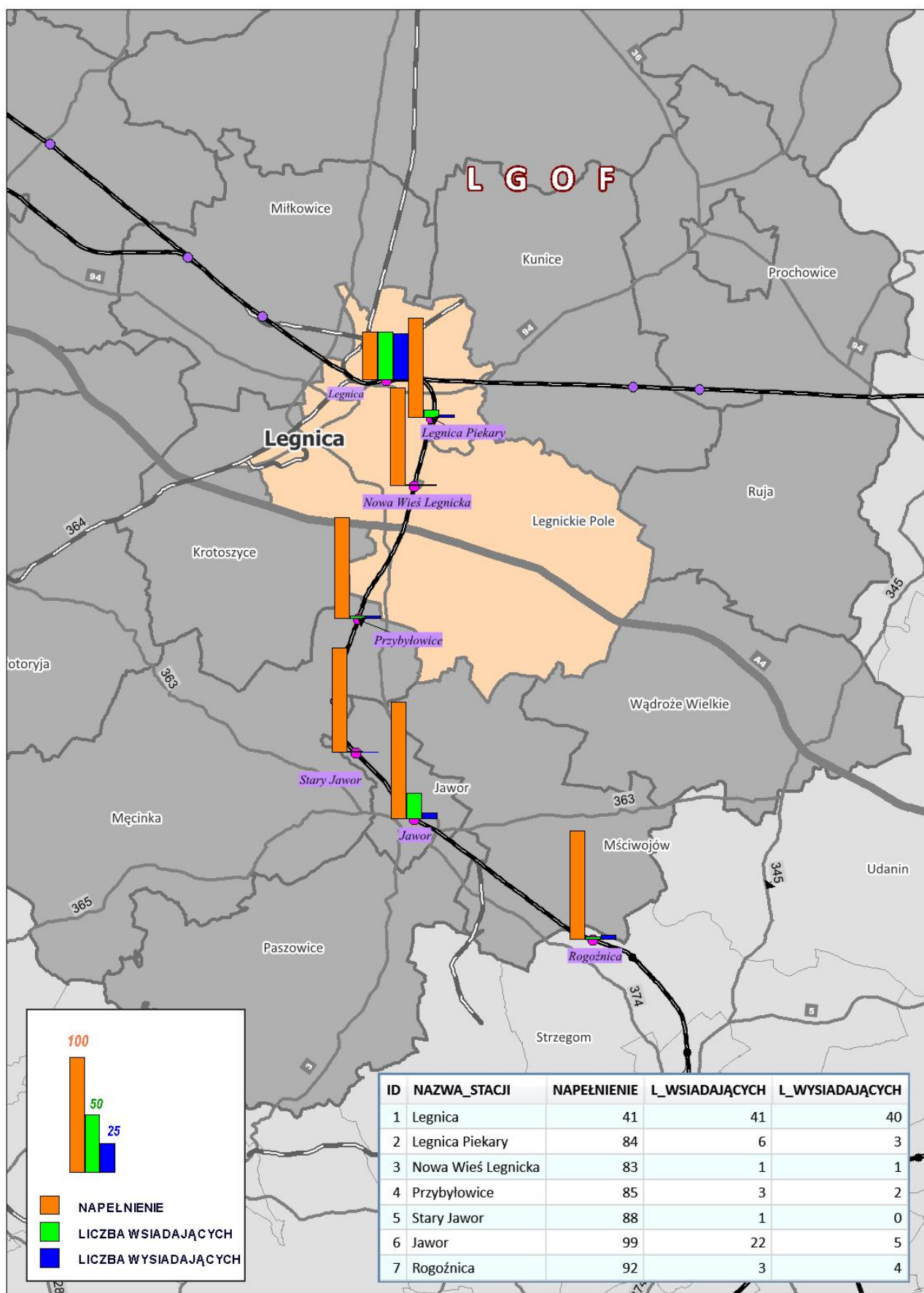
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/PRZYSTANKACH LINII:
BYTOM ODRZAŃSKI – MAŁOWICE WOŁOWSKIE W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN)



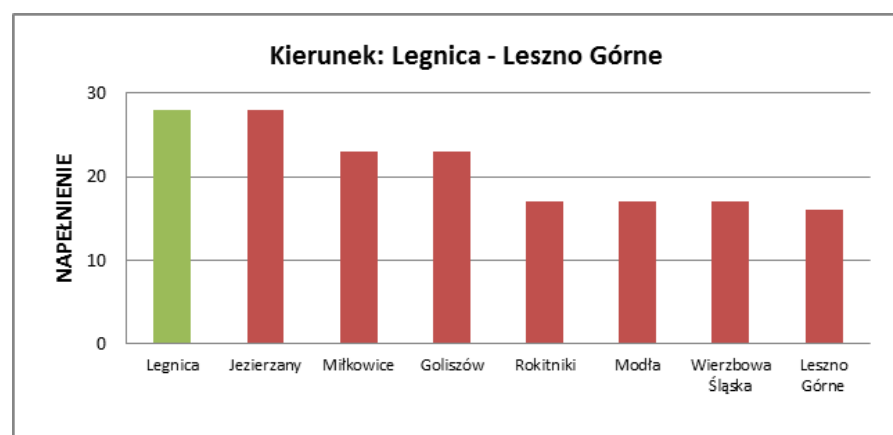
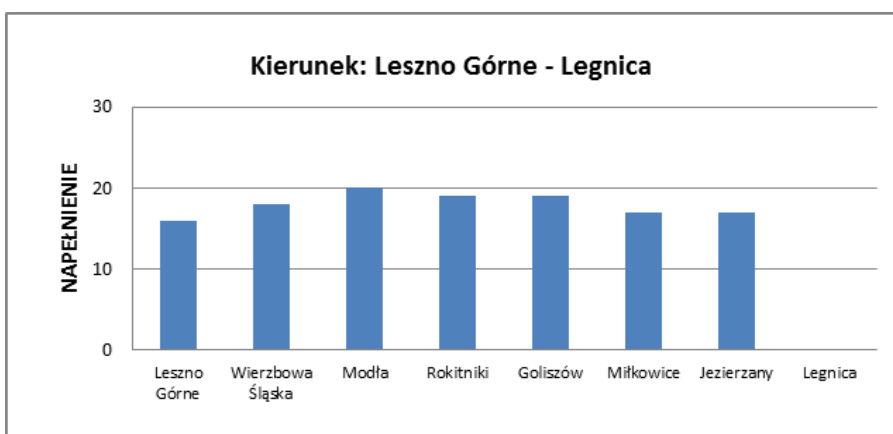
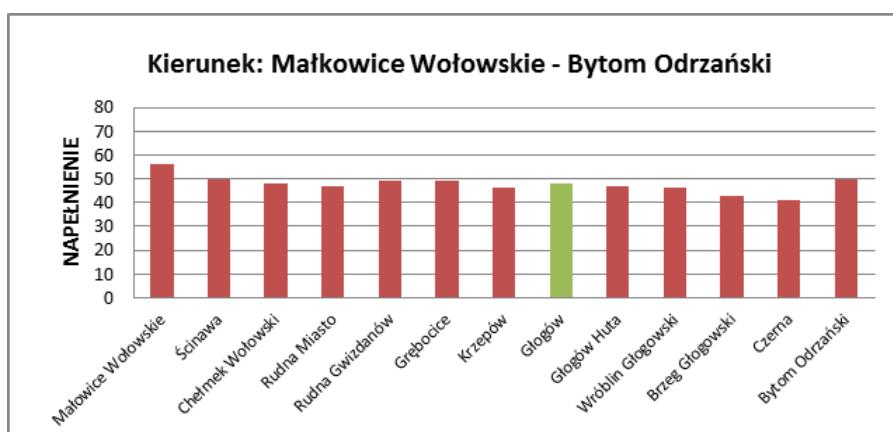
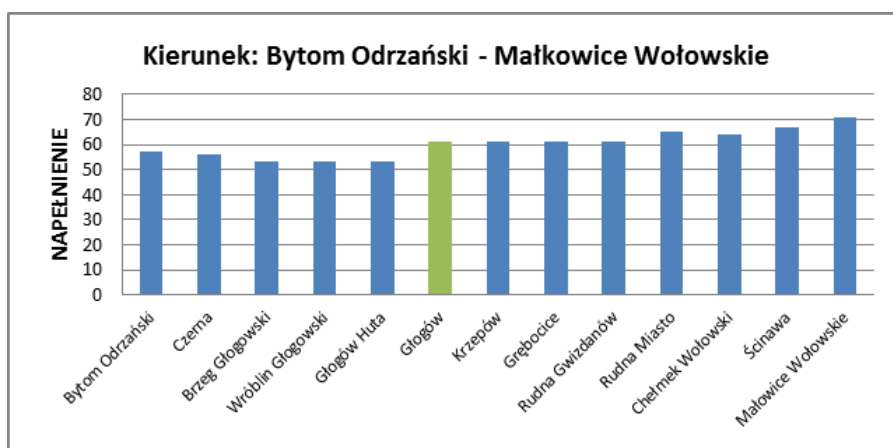
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/PRZYSTANKACH LINII:
LESZNO GÓRNE – LEGNICA W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN)

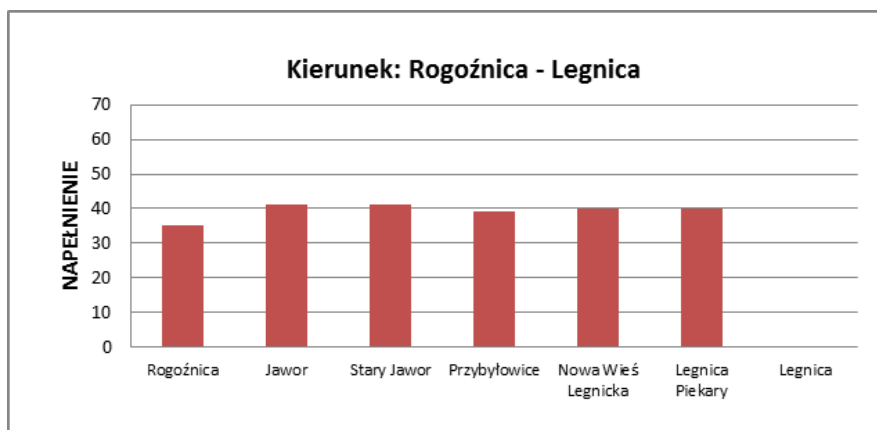
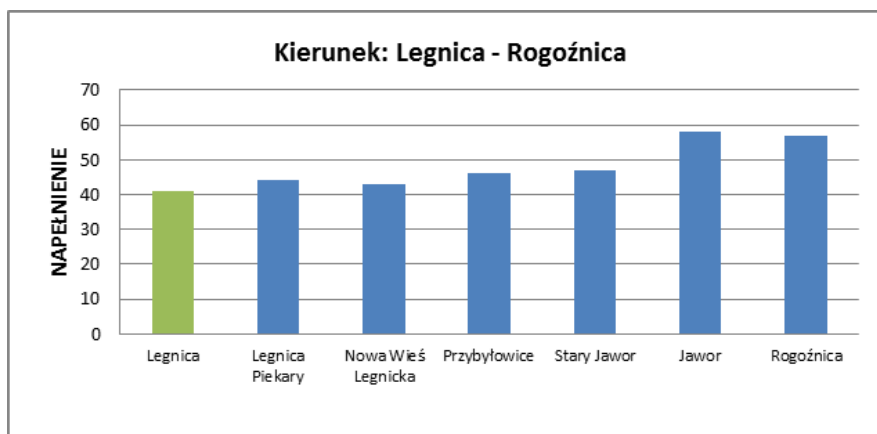
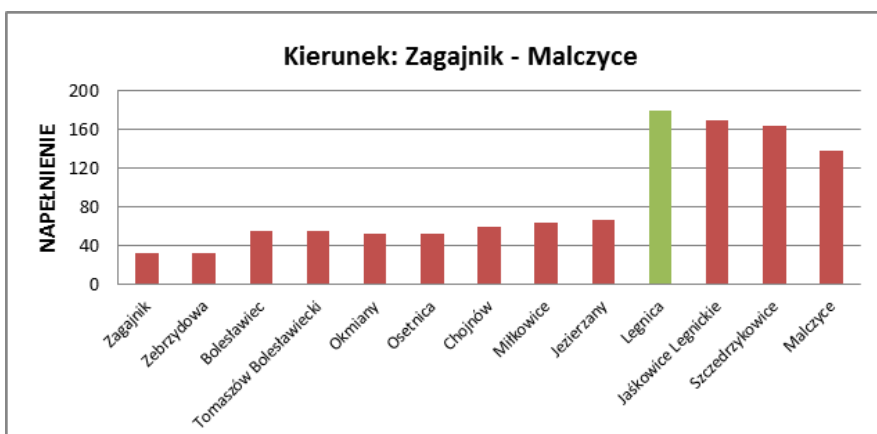
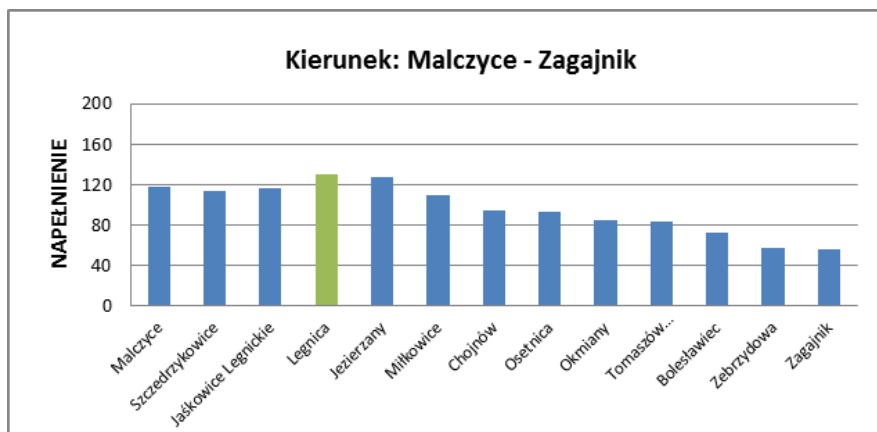


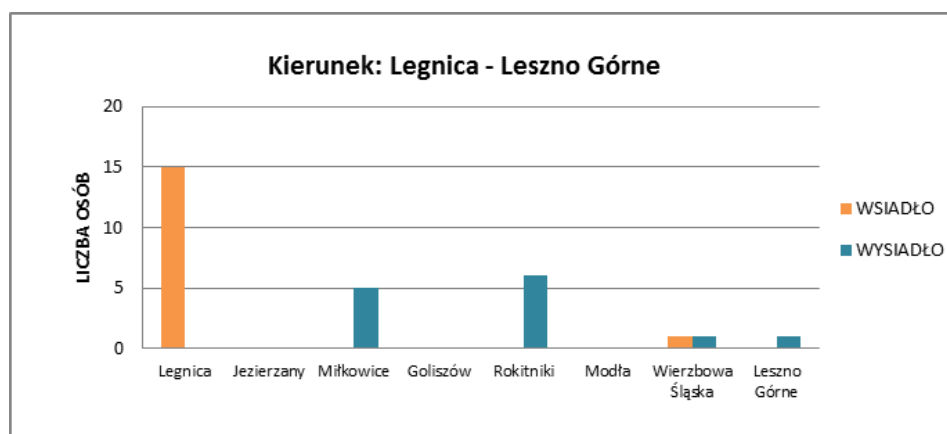
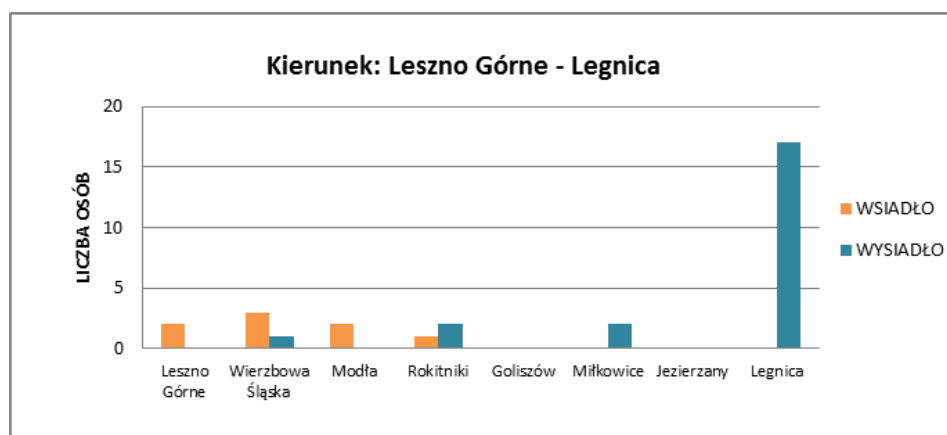
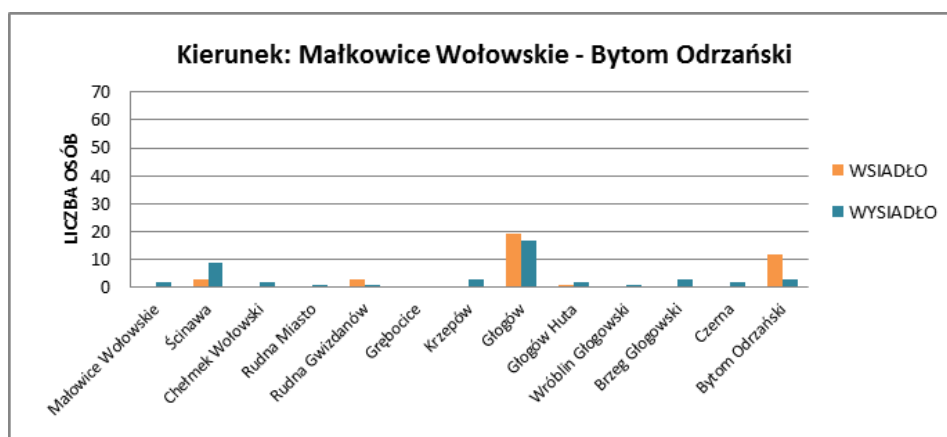
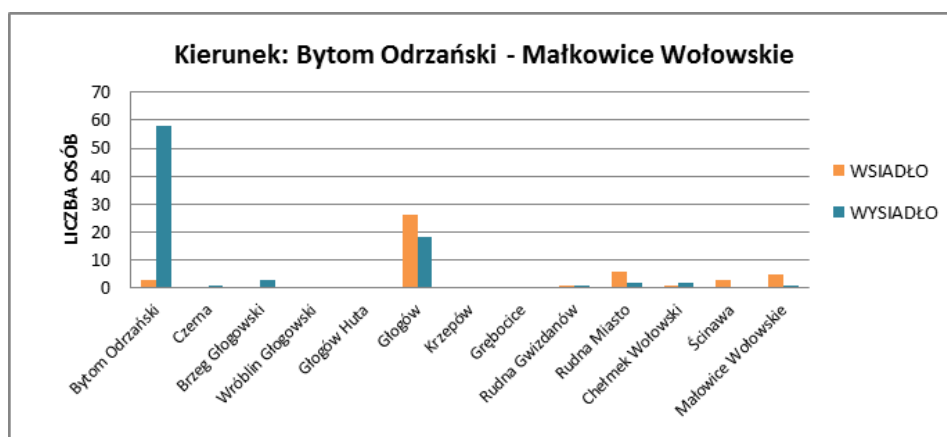
NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/PRZYSTANKACH LINII:
ZAGAJNIK – MALCZYCE W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN)

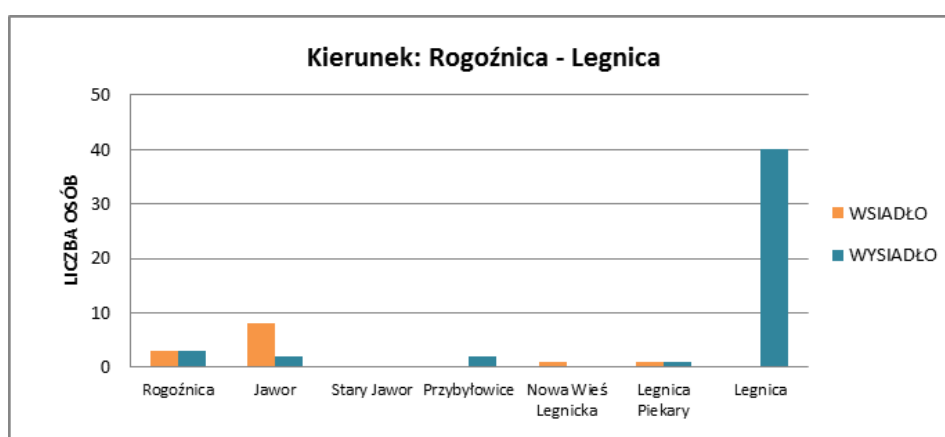
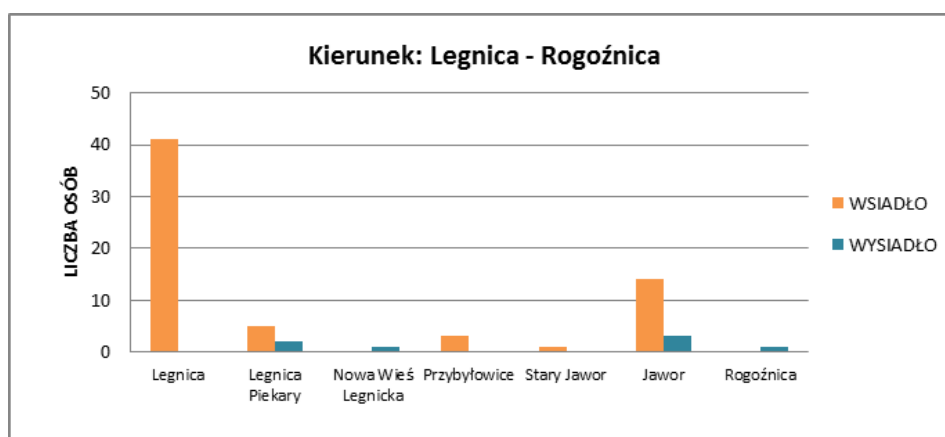
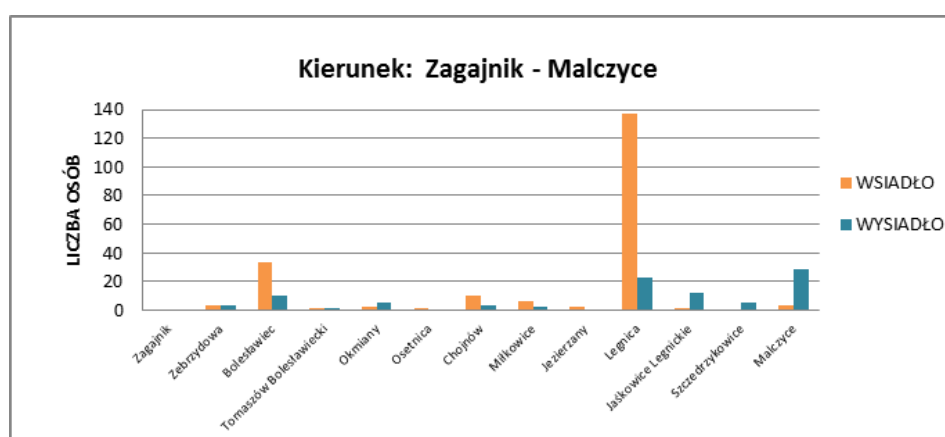
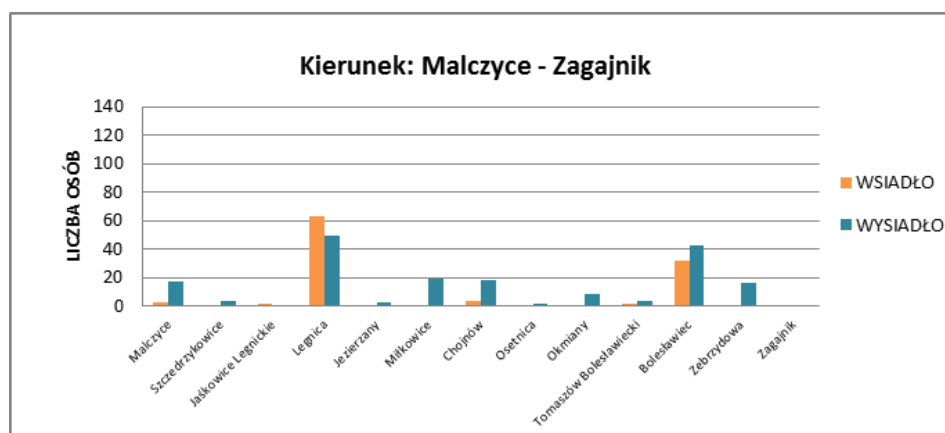


NAPEŁNIENIE ORAZ LICZBA OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH NA STACJACH KOLEJOWYCH/PRZYSTANKACH LINII: LEGNICA – ROGOŹNICA W OKRESIE POMIAROWYM 14:00 – 16:00 (2 GODZIN)

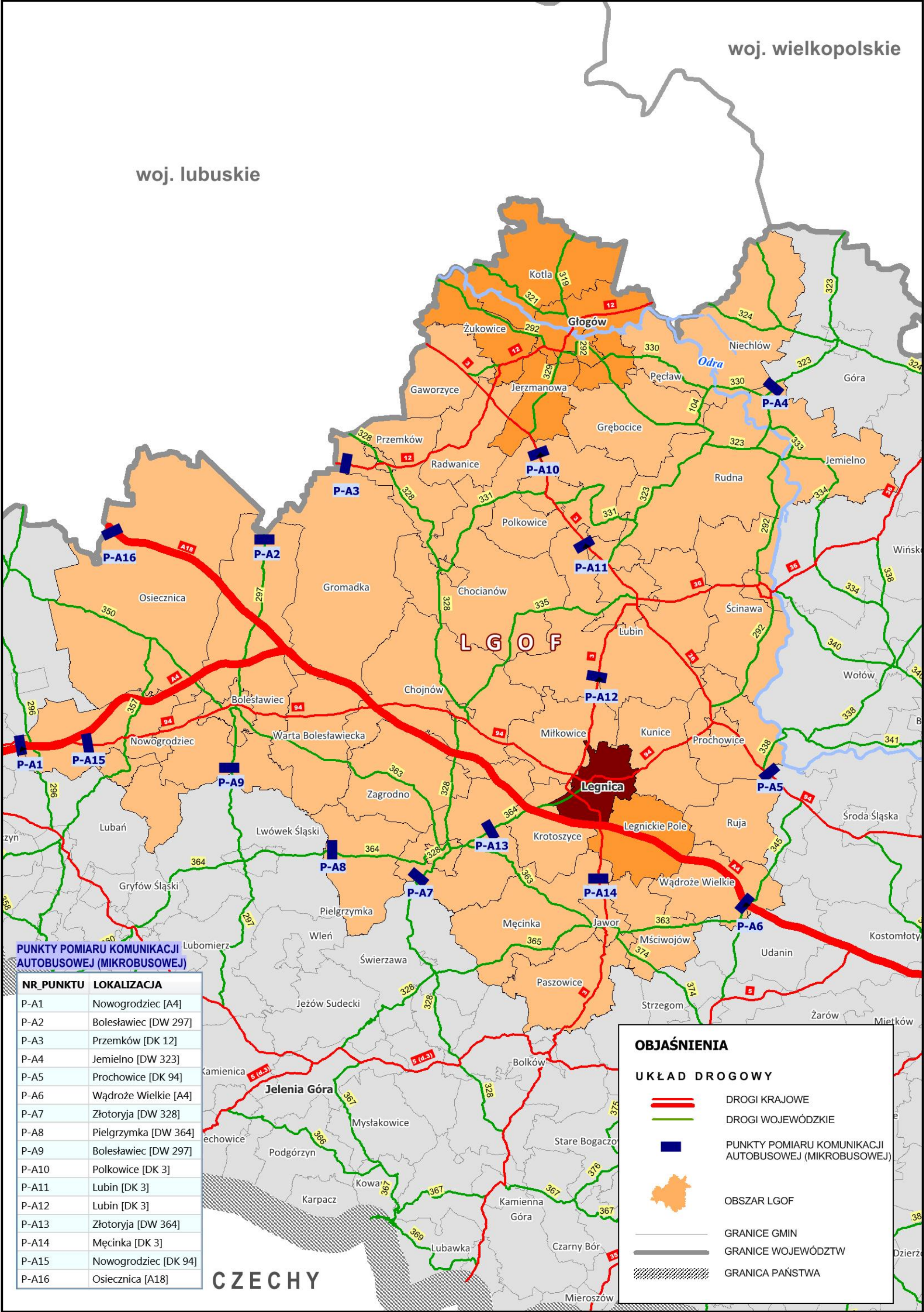








POMIAR KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ I MIKROBUSÓW
REALIZACJA W OKRESIE: 21–29.05.2014 R.



PUNKTY PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ (MIKROBUSOWEJ) NA TERENIE LGOF

Kierunek: **A** do Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **A** do Bolesławca

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Bolesławca

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **A** do Przemkowa

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Przemkowa

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Rudnej

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Rudnej[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** od Prochowic

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Data pomiaru 21.05.2014 (Środa) w okresie 14:00 – 16:00

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Data pomiaru 28.05.2014 (Środa) w okresie 14:00 – 16:00

STOPIEŃ NAPEŁNIENIA

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** od Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Złotoryji

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Złotoryji

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Bolesławca

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** od Bolesławca

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiadli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **A** do Głogowa

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** od Głogowa

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 – inne

Punkt pomiarowy: **P-A11** Lubin [DK 3]Kierunek: **A** do Głogowa

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

Lp	Godzina	Przewoźnik (lub relacja, trasa)	Tabor	Stopień napel- nienia	Uwagi
1	14:02	TURYSTYCZNY	1	0	
2	14:02	K - 238	3	0	
3	14:05	PRACOWNICZY	4	3	
4	14:06	K – 92	1	4	
5	14:09	PRACOWNICZY	4	0	
6	14:10	PRACOWNICZY	3	0	
7	14:13	K – 285 BIS	1	0	
8	14:13	K – 44	1	0	
9	14:15	K – 44 BIS	1	0	
10	14:17	GŁOGÓW	3	1	
11	14:21	K – 180 BIS	1	0	
12	14:21	PRCOWNICZY	1	0	
13	14:21	K – 187	4	0	
14	14:21	K – 180	1	0	
15	14:23	PRACOWNICZY	1	1	
16	14:23	K – 137	1	0	
17	14:23	PRACOWNICZY	1	1	
18	14:23	K – 64	4	0	
19	14:26	PRACOWNICZY	4	1	
20	14:31	K – 64	4	0	
21	14:34	PRACOWNICZY	4	1	
22	14:39	K – 9	1	0	
23	14:40	POLKOWICE	3	3	
24	14:47	PRACOWNICZY	1	2	
25	14:47	K – 90	1	0	
26	14:52	K – 22	1	0	
27	14:52	K – 20	1	0	
28	14:52	K – 63	1	0	
29	14:54	K – 21	1	0	
30	14:55	K – 87	1	0	
31	14:56	Z – 3	1	0	
32	14:56	PRACOWNICZY	4	0	
33	14:58	PRACOWNICZY	1	0	
34	15:00	POLKOWICE	1	3	
35	15:01	PRACOWNICZY	1	2	
36	15:03	K – 11	1	0	
37	15:05	6 ZG LUBIN	1	0	
38	15:06	K – 33	1	0	
39	15:07	PRACOWNICZY	1	0	
40	15:08	POLKOWICE	4	3	

Kierunek: **A** do Głogowa

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 - inne

Punkt pomiarowy: **P-A11** Lubin [DK 3]Kierunek: **B** do Lubina

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

Lp	Godzina	Przewoźnik (lub relacja, trasa)	Tabor	Stopień napeł- nienia	Uwagi
1	14:01	TURYSTYCZNY	1	0	
2	14:01	PRACOWNICZY	3	1	
3	14:03	PRACOWNICZY	4	2	
4	14:04	TURYSTYCZNY	1	3	
5	14:06	TURYSTYCZNY	1	0	
6	14:06	PRACOWNICZY	4	0	
7	14:07	PRACOWNICZY	4	3	
8	14:08	PRACOWNICZY	4	0	
9	14:09	K - 42	1	3	
10	14:09	PKS	1	1	
11	14:10	PRACOWNICZY	1	3	
12	14:10	LUBIN	4	2	
13	14:12	SPORTOWA	1	3	
14	14:13	PRACOWNICZY	3	1	
15	14:13	PRACOWNICZY	1	3	
16	14:15	LEGNICA	4	3	
17	14:15	PRACOWNICZY	4	2	
18	14:15	PRACOWNICZY	4	2	
19	14:15	PRACOWNICZY	1	1	
20	14:17	LEGNICA	4	2	
21	14:17	K – 231	4	2	
22	14:17	PRACOWNICZY	1	0	
23	14:18	PRACOWNICZY	4	2	
24	14:18	PRACOWNICZY	1	1	
25	14:18	PRACOWNICZY	3	2	
26	14:18	PRACOWNICZY	1	3	
27	14:18	TURYSTYCZNY	1	2	
28	14:19	PRACOWNICZY	1	0	
29	14:19	PRACOWNICZY	4	1	
30	14:19	PRACOWNICZY	1	1	
31	14:20	K – 204	1	3	
32	14:21	K – 28	1	0	
33	14:21	PRACOWNICZY	1	0	
34	14:22	K – 208	4	1	
35	14:22	K – 65	1	0	
36	14:22	PRACOWNICZY	4	2	
37	14:22	PRACOWNICZY	1	0	
38	14:22	PRACOWNICZY	4	0	
39	14:23	K – 49	1	0	
40	14:23	PRACOWNICZY	4	2	

Punkt pomiarowy: **P-A11** Lubin [DK 3]Kierunek: **B** do Lubina

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

Lp	Godzina	Przewoźnik (lub relacja, trasa)	Tabor	Stopień napel- nienia	Uwagi
41	14:24	PRACOWNICZY	4	0	
42	14:24	K – 21	1	2	
43	14:25	K - 236	1	1	
44	14:25	PRACOWNICZY	4	1	
45	14:25	K – 27	1	3	
46	14:25	K – 27	1	2	
47	14:26	Z – 3	1	3	
48	14:26	K – 15	4	1	
49	14:26	Z – 6	1	3	
50	14:27	PRACOWNICZY	4	1	
51	14:27	TURYSTYCZNY	1	2	
52	14:27	PRACOWNICZY	1	1	
53	14:28	PRACOWNICZY	4	1	
54	14:28	K – 91	1	2	
55	14:28	K – 211	1	3	
56	14:29	K – 235	1	0	
57	14:29	K – 207	1	1	
58	14:29	K – 72	1	0	
59	14:30	K – 2	1	1	
60	14:30	PRACOWNICZY	1	1	
61	14:31	K- 19	1	3	
62	14:31	K – 206	1	2	
63	14:32	K – 22	1	0	
64	14:34	LUBIN	1	1	
65	14:34	K – 11	1	2	
66	14:34	K – 26	1	1	
67	14:35	PRACOWNICZY	4	2	
68	14:35	K – 43	1	1	
69	14:35	K – 58	1	3	
70	14:35	PRACOWNICZY	1	3	
71	14:36	K – 260	4	3	
72	14:36	PRACOWNICZY	1	1	
73	14:36	PRACOWNICZY	4	2	
74	14:36	K – 24	1	2	
75	14:39	PRACOWNICZY	1	3	
76	14:39	PRACOWNICZY	1	3	
77	14:39	PRACOWNICZY	3	2	
78	14:40	PRACOWNICZY	3	3	
79	14:41	PRACOWNICZY	1	2	
80	14:46	LUBIN	3	2	

Punkt pomiarowy: **P-A11** Lubin [DK 3]Kierunek: **B** do Lubina

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

Lp	Godzina	Przewoźnik (lub relacja, trasa)	Tabor	Stopień napełnienia	Uwagi
81	14:47	PRACOWNICZY	1	3	
82	14:48	PRACOWNICZY	3	1	
83	14:50	K – 33 BIS	1	0	
84	14:51	PRACOWNICZY	3	2	
85	14:51	PRACOWNICZY	1	1	
86	14:53	TURYSTYCZNY	1	2	
87	14:54	LUBIN	4	1	
88	14:57	PRACOWNICZY	1	0	
89	15:04	PRACOWNICZY	4	2	
90	15:06	K – 151	1	0	
91	15:06	K – 160	1	0	
92	15:08	LUBIN	4	0	
93	15:09	PRACOWNICZY	1	0	
94	15:09	K – 60	1	2	
95	15:09	K – 9	1	2	
96	15:12	6 SPORTOWA	1	1	
97	15:14	LUBIN	4	1	
98	15:15	TURYSTYCZNY	1	1	
99	15:17	K – 58	1	2	
100	15:17	K – 63	1	1	
101	15:19	PRACOWNICZY	1	3	
102	15:19	K – 7	1	3	
103	15:20	K – 225	1	2	
104	15:21	K – 98	1	3	
105	15:22	PRACOWNICZY	4	3	
106	15:22	K – 22	1	1	
107	15:24	PRACOWNICZY	4	3	
108	15:24	PRACOWNICZY	4	2	
109	15:25	Z – 3	1	4	
110	15:30	PRACOWNICZY	4	0	
111	15:30	PRACOWNICZY	1	3	
112	15:35	LUBIN	4	2	
113	15:37	LUBIN	1	1	
114	15:39	LUBIN	3	2	
115	15:48	PRACOWNICZY	4	2	
116	15:49	TURYSTYCZNY	1	3	
117	15:50	LUBIN	4	3	
118	15:53	PRACOWNICZY	4	0	
119	15:55	PRZEWÓZ DZIECI	1	2	

STOPIEŃ NAPEŁNIENIA

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
 6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

TABOR

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Lubina

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Punkt pomiarowy: **P-A12** Lubin [DK 3]Kierunek: **B** do Legnicy

Data pomiaru 29.05.2014 (Czwartek) w okresie 14:00 – 16:00

Lp	Godzina	Przewoźnik (lub relacja, trasa)	Tabor	Stopień napełnienia	Uwagi
1	14:04	TURYSTYCZNY	1	2	
2	14:10	PRZEWÓZ DZIECI	1	2	
3	14:27	LEGNICA	4	3	
4	14:29	PRZEWÓZ PRACOWNICZY	3	2	
5	14:32	LEGNICA-JAWOR	4	3	
6	14:39	TURYSTYCZNY	1	2	
7	14:40	LEGNICA	3	2	
8	14:48	K202	1	3	
9	14:50	LEGNICA	1	1	
10	14:52	PRZEWÓZ PRACOWNICZY	3	1	
11	14:52	K206	1	2	
12	14:55	K220	4	3	
13	15:04	K210	1	2	
14	15:04	JELENIA GÓRA	1	2	
15	15:12	K201	1	1	
16	15:12	TURYSTYCZNY	1	2	
17	15:17	LEGNICA	4	3	
18	15:18	PRZEWÓZ PRACOWNICZY	4	2	
19	15:26	K222	4	2	
20	15:32	LEGNICA	4	3	
21	15:34	K200	4	2	
22	15:36	PRZEWÓZ PRACOWNICZY	4	1	
23	15:40	K225	1	3	
24	15:40	PRZEWÓZ PRACOWNICZY	4	0	
25	15:42	LEGNICA	4	2	
26	15:53	LEGNICA	4	1	
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					

STOPIEŃ NAPEŁNIENIA

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące, 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają), 6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

TABOR

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12, 5 - inne

Kierunek: **A** do Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** od Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają), 7 - Brak ruchu (tłoczno), 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Busy do 12 osób, 4 - Busy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **A** do Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 – inne

Kierunek: **B** do Jawora

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **A** do Legnicy

[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

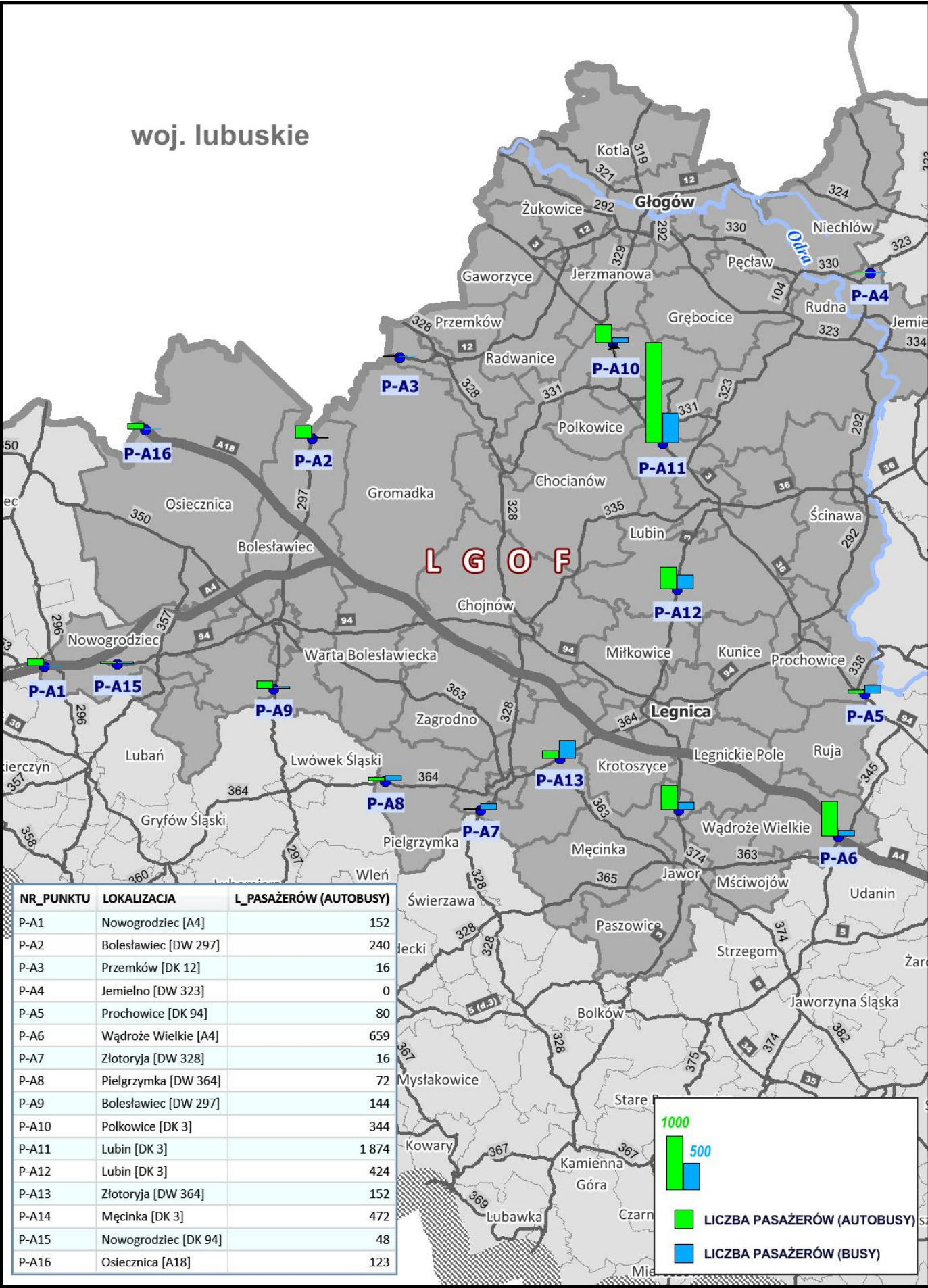
1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne

Kierunek: **B** od Legnicy

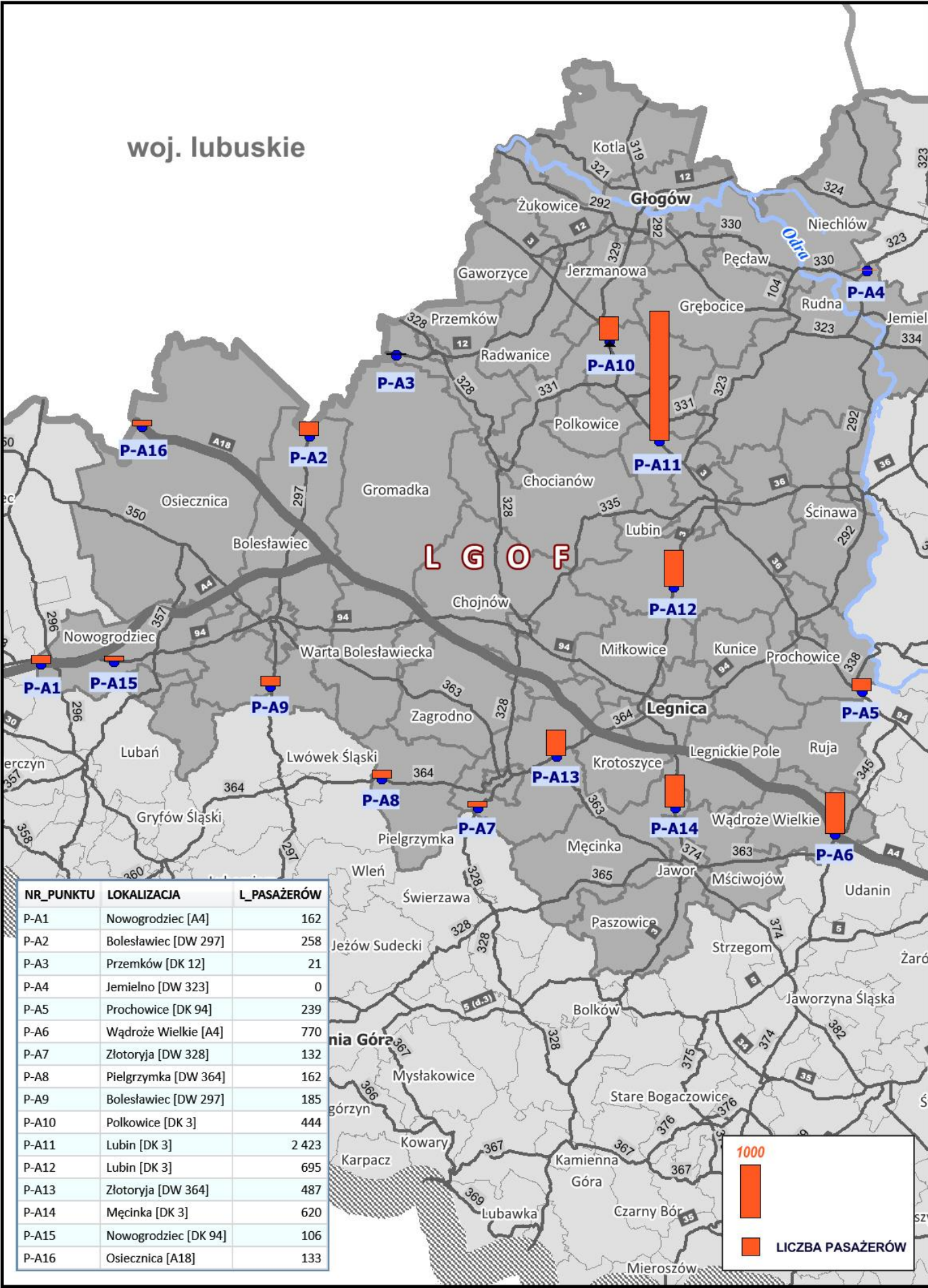
[illegible]

0 - brak pasażerów, 1 - kilku pasażerów, 2 - zajęta połowa miejsc siedzących, 3 - zajęte miejsca siedzące 4 - zajęte miejsca siedzące (prześwity między stojącymi na szerokość okna), 5 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie nie przylegają)
6 - brak prześwitów między ludźmi (pasażerowie do siebie przylegają). 7 - Brak ruchu (tłoczno). 8 - nie wszyscy wsiedli

1 - autokar (np PKS), 2 - polski Bus, 3 - Bussy do 12 osób, 4 - Bussy powyżej 12 , 5 - inne



LICZBA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ ORAZ MIKROBUSOWEJ
W PUNKTACH POMIAROWYCH NA TERENIE LGOF
W OKRESIE POMIAROWYM 2 GODZ. SZCZYTU POPOŁUDNIOWEGO



ŁĄCZNA LICZBA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ I MIKROBUSOWEJ
W PUNKTACH POMIAROWYCH NA TERENIE LGOF
W OKRESIE POMIAROWYM 2 GODZ. SZCZYTU POPOŁUDNIOWEGO

8. UWAGI I WNIOSKI Z POMIARÓW

8.1. Wielkości i zmiany natężenia ruchu kołowego na podstawie wyników GPR z 2005 i 2010

a) Zestawienie wartości bezwzględnych oraz wskaźników zmian **średniego dobowego ruchu w roku 2005 oraz 2010 (SDR 2005 oraz SDR 2010)** na drogach krajowych i wojewódzkich LGOF wskazuje na wystąpienie w tym okresie **następujących wielkości i relacji zmian**:

- największe **obciążenie** odcinków układu **średnim dobowym ruchem w roku 2005 (SDR2005)** zanotowano na drogach:

NR DROGI	OPIS ODCINKA	SDR 2005
DK3	LUBIN/PRZEJŚCIE 1/	23322
DK3	POLKOWICE-LUBIN	20564
DK3	LUBIN/PRZEJŚCIE 2/	16010
DK3	LUBIN/PRZEJŚCIE 3/	15934
A 4	LEGNICA-WĄDROŻE WLK.	15753
A 4	CZERWONY KOŚCIÓŁ-LEGNICA	14700

- największe **obciążenie** odcinków układu **średnim dobowym ruchem w roku 2010 (SDR2010)** zanotowano na drogach:

NR DROGI	OPIS ODCINKA	SDR 2010
DK 3	LUBIN/PRZEJŚCIE 1/	29285
A 4	WĘŻEŁ LEGNICA-WĘŻEŁ BUDZISZÓW	26941
DK 3	POLKOWICE-LUBIN	24101
A 4	WEZEŁ ZŁOTORYJA-WĘŻEŁ LEGNICA	23455
A 4	WĘŻEŁ CHOJNÓW-WEZEŁ ZŁOTORYJA	22778
A 4	WĘŻEŁ KRZYWA-WĘŻEŁ CHOJNÓW	21660

natomiast w zakresie **zmian natężenia ruchu**:

- na odcinkach **dróg krajowych** największy **wzrost** natężenia ruchu zanotowano:

NR DROGI	OPIS ODCINKA	SDR 2005	SDR 2010	WSKAŹNIK ZMIAN
A4	WĘŻEŁ KRZYŻOWA - WĘŻEŁ KRZYWA	7080	20208	2,9
A4	WĘŻEŁ KRZYWA-WĘŻEŁ CHOJNÓW	12828	21660	1,7
A4	WĘŻEŁ CHOJNÓW - WĘŻEŁ ZŁOTORYJA	13702	22778	1,7
A4	WĘŻEŁ LEGNICA-WĘŻEŁ BUDZISZÓW	15753	26941	1,7
A4	WĘŻEŁ ZŁOTORYJA-WĘŻEŁ LEGNICA	14700	23455	1,6

- na odcinkach **dróg wojewódzkich** największy **wzrost** natężenia ruchu zanotowano:

NR DROGI	OPIS ODCINKA	SDR 2005	SDR 2010	WSKAŹNIK ZMIAN
DW 321	GR. WOJ. KIERZNO - GRODZIEC MAŁY	194	1509	7,8
DW 292	CHOBIENIA – ŚCINAWA	400	2378	5,9
DW 357	ZEBRZYDOWA – OSIECZNICA	400	2007	5,0
DW 365	STARA KRAŚNICA – JAWOR	401	1800	4,5
DW 292	ŚCINAWA – PROCHOWICE	400	1470	3,7
DW 292	GŁOGÓW - TRZĘSÓW	939	2783	3,0

Największy spadek ruchu na drogach krajowych oraz wojewódzkich zanotowano na następujących odcinkach dróg:

NR DROGI	OPIS ODCINKA	SDR 2005	SDR 2010	WSKAŹNIK ZMIAN
DK 94	CAŁY PRZEBIEG W GRANICACH LGOF	10623 5584	3209 5463	od 0,3 do 0,98~1
DW 323	RYNARCICE - LUBIN DK 3	2792	612	0,2
DW 331	TARNÓWEK - RYNARCICE DW 323	831	346	0,4
DW 292	ŻUKOWICE-GŁOGÓW	4968	2743	0,6
DW 357	LUBAŃ – ZEBRZYDOWA	2 228	1470	0,6
DW 104	LESZKOWICE – TRZĘSÓW	400	262	0,7

Generalnie na drogach krajowych i wojewódzkich występujących na terenie LGOF **przeważają odcinki charakteryzujące się wzrostowymi zmianami ruchu** w okresie pomiędzy GPR z 2005 i 2010 roku.

Odcinki układu dróg krajowych o średnim **dobowym ruchu w roku 2010** przekraczającym wartość ok. 11.000 [P/dobę] są odcinkami obciążonymi **ponad wielkość średnią dla woj. dolnośląskiego** (a zarazem małopolskiego, łódzkiego, wielkopolskiego i mazowieckiego).

Wskaźniki wzrostowe przekraczające **wartość 1,22** (wzrost ruchu o 22% w okresie lat 2005-2010) charakteryzują te **odcinki układu dróg krajowych w LGOF**, dla których nastąpił **wzrost natężenia ruchu dobowego większy** niż wynosi **średni wskaźnik dla dróg krajowych w Polsce** o przytoczonej powyżej wielkości.

Dla porównania – dla **poprzedniego okresu analiz wyników GPR (lata 2000 – 2005)** - średni wskaźnik wzrostu natężenia ruchu dobowego **dla dróg krajowych na terenie Polski wyniósł 1,18**.

Wielkości wskaźników przekraczające wartość 1,5 (wzrost ruchu o 50%) należy uznać jako znaczące, natomiast o wartościach przekraczających 2,0 (wzrost o 100%) jako duże, podlegające indywidualnym ocenom możliwych przyczyn takiego stanu rzeczy (np. zmiany w istniejącym układzie dróg, pojawienie się silnych ośrodków nadania ruchu itp.).

Wśród przyczyn **największych zmian ruchu** (spadki/wzrosty) – po konsultacjach z właściwymi zarządcami – autorzy wskazują na:

- a) **spadki ruchu w ciągu DK94** - praktycznie na całym przebiegu w obszarze LGOF – wywołane są „przekładaniem” się ruchu z DK94 na autostradę A4 po jej przebudowie (remontcie) wykonanej pomiędzy 2005 a 2010 rokiem,
- b) także **przebudowa autostrady** oraz **niskie bazowe natężenie ruchu dobowego** (niewielka zmiana natężenia ruchu w pięcioleciu powoduje wtedy istotną zmianę wielkości wskaźnika) **w roku 2005** są przyczyną **silnych wzrostów ruchu** (wsk. 5,0) **odnotowanych dla DW357 na północ od Nowogrodźca (A4)**,
- c) **poprawa warunków jazdy na przebudowanej autostradzie A4** ”odpowiada” najprawdopodobniej także **za zauważalne wzrosty** (wsk. 1,6) **w ciągu DW297** ,
- d) podobnie ma się sprawa z **dużym wskaźnikiem wzrostu** (4,5) **dla odcinków DW365 na zachód od Jawora**, wynikającym z **niskiego bazowego natężenia ruchu dobowego w 2005 roku**,
- e) **niskie bazowe natężenie ruchu dobowego w 2005 roku** oraz **poszukiwanie alternatyw dla podróżowania korytarzem DK3-DK36 w północnej części LGOF**, stanowią **najbardziej prawdopodobną przyczynę silnych wzrostów natężenia ruchu** **odnotowanych dla DW321** (wsk. 7,8), **DW292** (odcinkowo wsk. 3,0 i 5,9 oraz 3,7) a także **DW298** (wsk. 1,9).

8.2. Kordonowy pomiar obszaru LGOF

a) **Największe sumaryczne obciążenie ruchem** w okresie **pomiarowym (4 godziny)** wykazują punkty kordonu:

- P-11	[A4] Wądroże Wielkie	- łącznie 7789 pojazdów/4godz. [P/4h],
- P-2	[A4] Nowogrodziec	- łącznie 3906 pojazdów/4godz. [P/4h],
- P-10	[DK 94] Prochowice	- łącznie 2923 pojazdów/4godz. [P/4h],
- P-6	[DK 3] Gaworzyce	- łącznie 2628 pojazdów/4godz. [P/4h],
- P-8	[DK 12] Głogów /Wilków/	- łącznie 2367 pojazdów/4godz. [P/4h],
- P-3	[A18] Osiecznica	- łącznie 1880 pojazdów/4godz. [P/4h],

Należy przyjmować jako naturalne dla układu drogowego LGOF wykazane powyżej jako dominujące obciążenia autostrady A4. Brak istotnie dużego obciążenie autostrady A18 wynika przede wszystkim z substandardowej jakości tej drogi na odcinku położonym na zachód od obszaru opracowania (do granicy niemieckiej).

b) Największy procentowy **udział ruchu tranzytowego w sumarycznym obciążeniu przekroju** w okresie pomiarowym (4 godziny) wykazują punkty kordonu:

- P-2	[A4] Nowogrodzic	- odpowiednio: wlot – ok. 65%, wylot – ok. 61%,
- P-4	[DW 297] Bolesławiec /Kozłów/	- odpowiednio: wlot – ok. 63%, wylot – ok. 57%,
- P-3	[A18] Osiecznica	- odpowiednio: wlot – ok. 47%, wylot – ok. 68%,
- P-6	[DK 3] Gaworzyce	- odpowiednio: wlot – ok. 49%, wylot – ok. 50%,
- P-11	[A4] Wądroże Wielkie	- odpowiednio: wlot – ok. 50%, wylot – ok. 46%,
- P-10	[DK 94] Prochowice	- odpowiednio: wlot – ok. 32%, wylot – ok. 27%.

Wysokość udziału ruchu tranzytowego w przekrojach dróg poddanych pomiarowi kordonowemu przekraczającą wielkość 50% należy uznać za znaczącą. Autorzy wskazują na wysoki poziom ruchu tranzytowego – jednak przy niewielkim potoku ruchu sumarycznego – w północnym punkcie pomiarowym (P-4) drogi wojewódzkiej DW297, spowodowany prawdopodobnie atrakcyjnością dojazdu do pobliskiego układu autostrad A4 oraz A18.

c) Największe **potoki ruchu tranzytowego** (składowe więźby tranzytu względem obszaru LGOF) w obu kierunkach łącznie w okresie pomiarowym (4 godziny) odnotowano między punktami kordonu:

- P-2	[A4] Nowogrodzic	- P-11	[A4] Wądroże Wielkie	- 1.993 [P/4h]
- P-3	[A18] Osiecznica	- P-11	[A4] Wądroże Wielkie	- 987 [P/4h]
- P-6	[DK 3] Gaworzyce	- P-10	[DK 94] Prochowice	- 602 [P/4h]
- P-6	[DK 3] Gaworzyce	- P-11	[A4] Wądroże Wielkie	- 377 [P/4h]
oraz				
- P-2	[A4] Nowogrodzic	- P-4	[DW 297] Bolesławiec	- 307 [P/4h]

Największe potoki więźby ruchu tranzytowego w obszarze LGOF są ściśle powiązane z układem punktów pomiarowych w przekrojach autostrad A4 oraz A18, a także pozostałych dróg krajowych: DK3 oraz DK94 i są ukierunkowane wzdłuż osi wschód - zachód z występującym odchyleniem w kierunku północnym.

d) Zestawienie wartości bezwzględnych oraz wskaźników zmian **natężenia ruchu z godz. szczytu pomiaru kordonowego z 2014 r.** z natężeniem ruchu **z godz. szczytu** z przekrojów Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich z 2010 roku (GPR2010) – pomiar z września 2010 r. - wskazuje na wystąpienie w tym okresie **następujących wielkości i relacji zmian:**

- najwyższe wartości natężenia ruchu z godz. szczytu dla punktów z GPR2010 we wrześniu 2010 uzyskano:

NR PUNKTU	LOKALIZACJA	NATĘŻENIE W GODZ. SZCZ.- WRZESIEŃ 2010 [P/h szcz.]
P-11	Wądroże Wielkie [A4]	1792
P-16	Bolesławiec [DW297] /Suszki/	823
P-2	Nowogrodziec [A4]	791
P-10	Prochowice [DK 94]	757
P-12	Mściwojów [DW 374]	667
P-8	Głogów [DK 12] /Wilków/	636

- najwyższe wartości natężenia ruchu z godz. szczytu dla punktów kordonu z pomiaru w 2014 r. uzyskano:

NR PUNKTU	LOKALIZACJA	NATĘŻENIE W GODZ. SZCZ.- MAJ 2014 [P/h szcz.]
P-11	Wądroże Wielkie [A4]	2035
P-2	Nowogrodziec [A4]	1010
P-10	Prochowice [DK 94]	756
P-6	Gaworzyce	703
P-8	Głogów	687
P-5	Przemków	534

natomiast w zakresie zmian natężenia ruchu:

- na odcinkach **dróg krajowych i wojewódzkich** największy **wzrost** natężenia ruchu w godz. szczytu odnotowano:

NR PUNKTU	LOKALIZACJA	WSKAŹNIK ZMIAN MAJ 2014/ WRZESIEŃ 2010
P-9	Ścinawa [DK 36]	4.5
P-5	Przemków [DK 12]	1.7
P-15	Złotoryja [DW 328]	1.5
P-2	Nowogrodziec [A4]	1.3
P-6	Gaworzyce [DK 3]	1.2
P-11	Wądroże Wielkie [A4]	1.1
P-8	[DK 12] Głogów /Wilków/	1,1

- **stagnację** natężenia ruchu (wskaźnik wzrostu **1,0**) w punktach:

- **P-1** [DK 94] Nowogrodziec

- **P-10** [DK 94] Prochowice

- **spadek** natężenia ruchu w pozostałych punktach pomiarowych kordonu obszaru opracowania analiz – wskaźniki wahają się tutaj od **0,9 (P-3 [A18] Osiecznica)** do **0,2 (P-14 [DW 365] Męcinka)**.

Poza ekstremalnie wysokim wskaźnikiem wzrostu ruchu (4,5) w przypadku punktu P-9 w Ścinawie [DK 36], pozostałe wskaźniki nie odbiegają znacząco od wielkości charakteryzujących 4 letnie okresy zmian.

e) Wielkości sumaryczne, struktura rodzajowa i wahania natężenia ruchu w punktach kordonowych LGOF

NR PUNKTU	LOKALIZACJA	GODZINA SZCZYTU	NATĘŻENIE W GODZ. SZCZ. [P/h szcz.]	UDZIAŁ % OSOBOWE +DOSTAWCZE	UDZIAŁ % SAM. CIĘŻAROWE	UDZIAŁ % SAM. CIĘŻAROWE CIĘŻKIE	UDZIAŁ % AUTOBUSY
P-1	Nowogrodziec [DK 94]	13:30 - 14:30	298	78,17	3,4	16,1	1,7
P-2	Nowogrodziec [A4]	14:25 - 15:25	1010	62,37	3	34,2	0,4
P-3	Osiecznica [A18]	15:05 - 16:05	529	57,1	1,5	40,3	0,4
P-4	Bolesławiec [DW 297] /Kozłów/	14:45 - 15:45	263	57	1,9	34,2	1,9
P-5	Przemków [DK 12]	13:55 - 14:55	534	78,3	1,7	13,9	2,8
P-6	Gaworzycze [DK 3]	15:10 - 16:10	703	71,1	2,1	25,8	0,4
P-7	Kotła [DW 319] /Zaszków/	15:35 - 16:35	325	96,3	1,2	0,6	0,9
P-8	Głogów [DK 12] /Wilków/	16:00 - 17:00	687	80,8	2,8	13,7	1,3
P-9	Ścinawa [DK 36]	15:00 - 16:00	480	90,2	3,1	3,5	1,3
P-10	Prochowice [DK 94]	13:05 - 14:05	756	71,8	3,7	23	0,5
P-11	Wądroże Wielkie [A4]	15:05 - 16:05	2035	70,5	2,6	26,1	0,7
P-12	Mściwojów [DW 374]	14:15 - 15:15	489	82,7	4,3	11,7	0,4
P-13	Paszowice [DK 3]	15:15 - 16:15	182	89	2,2	7,7	0
P-14	Męcinka [DW 365]	13:30 - 14:30	36	88,8	2,8	2,8	2,8
P-15	Złotoryja [DW 328]	13:40 - 14:40	350	91,7	2,3	3,7	0,9
P-16	Bolesławiec [DW297]	14:45 - 15:45	377	89,4	1,6	3,2	1,1

- **Okres godziny szczytu** układu ograniczonego punktami kordonu LGOF dla ich wszystkich mieści się w założonym 4 godzinnym okresie pomiarowym: 13.00 – 17.00. Najwcześniej okres godziny szczytu występuje na DK94 (P-10 w miejscowości Prochowice) – pomiędzy 13.05-14.05, najpóźniej – na DK12 (P-8 w m. Głogów /Wilków/). Przeciętnie okres ten dotyczy głównie przedziału czasowego: od ok. 14.30 (15.00) do 15.30 (16.00).

- **Wahania ruchu** – analizy **charakterystyki zmian ruchu w okresie pomiarowym** czterech godzin wskazują, że generalnie brak jest typowego zjawiska narastania i opadania krzywych w pobliżu wielkości opisujących potencjały z godziny szczytu. Potwierdza się zauważalne już od drugiej połowy lat 90-tych na polskich drogach zjawisko rozmywania się okresu trwania oraz występowania wyrazistych wielkości natężenia ruchu z godziny szczytu.

Stosunkowo najbliższej charakterystyk typowych dla wyrazistego układu godziny szczytu są wyniki pomiaru z punktów:

- P-5 Przemków [DK12],
- P-12 Mściwojów [DW374],
- P-15 Złotoryja [DW328],
- P-16 Bolesławiec [DW297].

- **Struktura rodzajowa** – analiza **udziału** pojazdów z **kategorii „pojazdy ciężkie”** – obejmująca sumę: **a** (autobusy) + **sc** (samoch. ciężarowe bez przyczep/ciągniki siodłowe bez naczep) + **scc** (samoch. ciężarowe z przyczepą/ciągniki siodłowe z naczepą) wskazuje na występowanie największego ich udziału w potoku ruchu w punktach:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - P-3 Osiecznica [A18], | gdzie pojazdy ciężkie stanowią ok. 42% potoku, |
| - P-4 Bolesławiec /Kozłów/ [DW297], | gdzie pojazdy ciężkie stanowią 38% potoku, |
| - P-2 Nowogrodziec [A4], | gdzie pojazdy ciężkie stanowią ok. 38% potoku, |
| - P-11 Wądroże Wielkie [A4], | gdzie pojazdy ciężkie stanowią ok. 29% potoku, |
| - P-6 Gaworzycy [DK3], | gdzie pojazdy ciężkie stanowią ok. 28% potoku. |

O ile wysoki **udział pojazdów ciężkich w potoku sumarycznym w korytarzach dróg krajowych klasy „autostrada”** występuje dość często (tu: A4 oraz A18), to **jako nietypowy należy uznać wynik pomiaru (udział: 38%) w punkcie leżącym w ciągu DW297 w m. Kozłów (gm. Bolesławiec)** tj. drogi w kategorii „województwa” umożliwiającej podróż relacji: Bolesławiec – autostrada A4 – autostrada A18 – Szprotawa (woj. lubuskie) – Zielona Góra (woj. lubuskie). W pewnym stopniu występowanie tak dużej **wartości wskaźnika udziału pojazdów ciężkich w potoku sumarycznym** może wynikać z faktu, iż w zachodniej części LGOF jest to ciąg relacji północ-południe wspierający (dla pewnej grupy podróży wręcz alternatywny) dominującą w tej części województwa drogę krajową nr 3 [DK3], co w wypadku analizy ruchu ciężkiego odnotowano w ww. punkcie P-6 (w Gaworzycach).

8.3. Kordonowy pomiar Obszaru Problemowego (OP) Głogowa

a) Największe **sumaryczne obciążenie ruchem** w okresie **pomiarowym (4 godziny)** wykazują punkty kordonu:

- **P-21** [DW 329] Jerzmanowa - łącznie 3647 pojazdów/4godz. [P/4h],
- **P-8** [DK 12] Głogów /Wilków/ - łącznie 2367 pojazdów/4godz. [P/4h],
- **P-22** [DK 12] Żukowice /Nielubie/ - łącznie 2182 pojazdów/4godz. [P/4h],
- **P-7** [DW 319] Kotła /Zaszków/ - łącznie 1076 pojazdów/4godz. [P/4h].

Trzy ww. najbardziej obciążone punkty pomiarowe kordonu OF Głogowa oddają najpełniej układ rozkładu ruchu w obszarze zainteresowania, przy czym zwraca uwagę w tym zestawieniu wysokie obciążenie ruchem przekroju drogi wojewódzkiej nr 329 w gm. Jerzmanowa (punkt P-21 położony w pobliżu punktu węzłowego DW329 z DK3) m.in. w stosunku do wielkości ruchu w punktach pomiarowych (P-8 oraz P-22) w ciągu DK12.

b) Największy procentowy **udział ruchu tranzytowego w sumarycznym obciążeniu przekroju** w okresie pomiarowym (4 godziny) wykazują punkty kordonu :

- **P-8** [DK 12] Głogów /Wilków/ - odpowiednio: wlot – ok. 49%, wylot – ok. 47%,
- **P-18** [DW 321] Kotła /Pękoszów/ - odpowiednio: wlot – ok. 32%, wylot – ok. 32%,
- **P-22** [DK 12] Żukowice /Nielubie/ - odpowiednio: wlot – ok. 33%, wylot – ok. 27%,
- **P-7** [DW 319] Kotła /Zaszków/ - odpowiednio: wlot – ok. 27%, wylot – ok. 33%,
- **P-17** [DW 292] Żukowice - odpowiednio: wlot – ok. 31%, wylot – ok. 28%.

Do wysokości udziału ruchu tranzytowego w przekrojach dróg poddanych pomiarowi kordonowemu bliskiego 50% (poziom traktowany jako znaczący) wykazuje jedynie obciążenie punktu **P-8** w Głogowie /Wilków/ w ciągu [DK 12].

c) Największe **potoki ruchu tranzytowego** w obu kierunkach łącznie (składowe więźby tranzytu względem OF głogowa) w okresie pomiarowym (4 godziny) odnotowano między punktami kordonu:

- **P-8** [DK 12] Głogów /Wilków/ - **P-21** [DW 329] Jerzmanowa - 474 [P/4h]
 - **P-8** [DK 12] Głogów /Wilków/ - **P-22** [DK 12] Żukowice /Nielubie/ - 459 [P/4h]
 - **P-7** [DW 319] Kotła /Zaszków/ - **P-21** [DW 329] Jerzmanowa - 205 [P/4h]
 - **P-21** [DW 329] Jerzmanowa - **P-22** [DK 12] Żukowice /Nielubie/ - 115 [P/4h]
- oraz
- **P-8** [DK 12] Głogów /Wilków/ - **P-17** [DW 292] Żukowice - 100 [P/4h]

Największe potoki ruchu tranzytowego (składowe więźby ruchu) występują pomiędzy wykazami uprzednio najbardziej obciążonymi punktami pomiarowymi kordonu OP Głogowa, tj. P-8 – P-21 oraz P-22 a także P-7 – P-21 i charakteryzują się południkowym (bliskim układowi północ-południe) przebiegiem.

d) Zestawienie natężenia ruchu z godz. szczytu poszczególnych punktów pomiarowych kordonu z 2014 r. z natężeniem ruchu z przekrojów z Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich z 2010 roku (GPR2010) – pomiar z maja 2010 r. - wskazuje na:

- **wzrost** natężenia ruchu w punktach:

- **P-19** Głogów [DW 330] /Borek/ - wskaźnik wzrostu 1,4
- **P-22** Żukowice [DK 12] /Nielubie/ - wskaźnik wzrostu 1,2
- **P-8** Głogów [DK 12] /Wilków/ - wskaźnik wzrostu 1,1

- **stagnację** natężenia ruchu (wskaźnik wzrostu **1,0**) w punktach:

- **P-21** Jerzmanowa [DW 329]

- **spadek** natężenia ruchu w pozostałych punktach pomiarowych kordonu obszaru opracowania analiz – wskaźniki wahają się tutaj od **0,7** (**P-20** Głogów [DW 292] do **0,3** (**P-18** Kotla [DW 321])

Uzyskane w wyniku analiz zmian natężenia ruchu wskaźniki nie odbiegają znacząco od wielkości charakteryzujących 4 letnie okresy zmian.

8.4. Pomiar skrzyżowań w OP Głogowa

NR PUNKTU	LOKALIZACJA	NATĘŻENIE RUCHU W GODZ. SZCZ. [P/h szcz.]
SK-1	GŁOGÓW: [DK 12] - [DW 292] - Wojska Polskiego - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292]	1131
SK-2	GŁOGÓW: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329]	2305
SK-3	GŁOGÓW: [DW 319] - Główna [DK 12] - Kamienna Droga [DK 12]	1677
SK-4	JEMIELNO /Ciechanów/: Polkowicka [DW 323] - [DW 333] - droga do Luboszyca Małych	106

Występuje wyraźne zróżnicowanie obciążenia ruchem kołowym trzech ww. skrzyżowań z terenu Głogowa oraz dodatkowego skrzyżowania z gminy Jemielno.

Pomiar dotyczący terenu Głogowa był dedykowany przygotowaniu materiałów ruchowych do opracowania uszczegółowienie modelu ruchu oraz prognoz - głównie pod kątem dostarczenia danych do przeprowadzenia w odrębnym toku procedowania uaktualnionych i pogłębionych analiz mających na celu optymalizację wyboru wariantu prowadzenia obwodnicy miasta.

Natomiast (dodatkowy, wychodzący poza teren głogowskiego OP) pomiar skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 323 oraz 333 na terenie gminy Jemielno miał dostarczyć aktualne dane do kalibracji modelu ruchu dla obszaru LGOF już po niedawnym oddaniu do użytkowania - w miejsce dotychczasowej przeprawy promowej - mostu na Odrze, jednak przy utrzymującej się nadal substandardowej jakości układu otaczającego.

Suma natężenia ruchu w godzinie szczytu na wlotach ww. skrzyżowań zestawiona z przyjmowaną w trakcie wstępnych analiz przepustowości punktów węzłowych wielkością obciążenia „krytycznego” na poziomie 3.000 [P/hscz] wskazuje, że najbliższej osiągnięcia tego progu jest głogowskie skrzyżowanie (oznacz. SK-2) ulic: Legnicka [DK 12] - Piłsudskiego [DK 12],[DW 292] - Legnicka [DW 329].

Przepustowość skrzyżowania w gminy Jemielno (oznacz. SK-4) jest w stanie istniejącym – głównie ze wzgl. na ww. uwarunkowania braku przebudowy układu dróg doprowadzających ruch – praktycznie nie zagrożona jej wyczerpaniem.

8.5. Pomiary komunikacji zbiorowej

8.5.1. Komunikacja autobusowa i mikrobusowa

Pomiary komunikacji zbiorowej w aspekcie rozpoznania ruchu pasażerskiego realizowanego przez autobusy oraz mikrobusy zrealizowano metodą pomiarów bezpośrednich wykonywanych na wyznaczonych punktach obserwacyjnych rozmieszczonych w wybranych przekrojach drogowych LGOF metodą obserwacji w czasie rzeczywistym.

Równolegle, uzupełniając dla podniesienia waloru rzetelności i weryfikowalności wyników prowadzono również w trybie ciągłym zapis video potoku pojazdów.

Ocena wizualna skali popytu na usługi komunikacji zbiorowej w autobusach oraz mikrobusach, realizowana w trakcie pomiarów, ujęta została w gradacyjnej, autorskiej skali kryteriów (0-8), gdzie cyfrze 0 odpowiadał pusty pojazd, natomiast cyfrze 8 pojazd przepełniony.

Informacja o skali zjawiska w odniesieniu do poszczególnych pojazdów skorelowana została z rodzajem taboru eksploatowanego przez przewoźnika, co pozwoliło na precyzyjną ocenę stopnia napelnienia pojazdu w ujęciu procentowym.

Pośrednia analiza materiału video z kolei umożliwiła natomiast - poza podniesionym aspektem weryfikującym, pozyskanie informacji o rodzaju taboru, przewoźniku oraz obsługiwanej relacji.

a) największą **liczbę pasażerów** komunikacji **autobusowej** w trakcie dwugodzinnego okresu pomiarowego (14.00 - 16.00) odnotowano w następujących **punktach pomiarowych**:

LP	NR PUNKTU	LOKALIZACJA	IŁOŚĆ PASAŻERÓW
1	P-A11	Lubin [DK3]	1874
2	P-A6	Wądroże Wielkie [A4]	659
3	P-A14	Męcinka [DK3]	472
4	P-A10	Polkowice [DK3]	344
5	P-A2	Bolesławiec [DW297]	240
6	P-A1, P-A13	Nowogrodziec [A4], Złotoryja [DW364]	152

b) największą **liczbę pasażerów** komunikacji **mikrobusowej** w trakcie dwugodzinnego okresu pomiarowego (14.00 - 16.00) odnotowano w następujących **punktach pomiarowych**:

LP	NR PUNKTU	LOKALIZACJA	IŁOŚĆ PASAŻERÓW
1	P-A11	Lubin [DK3]	549
2	P-A13	Złotoryja [DW364]	335
3	P-A12	Lubin [DK3]	271
4	P-A5	Prochowice [DK94]	159
5	P-A14	Męcinka [DK3]	148
6	P-A13	Złotoryja [DW364]	116

c) największą **łączną liczbę pasażerów komunikacji autobusowej i mikrobusowej** w trakcie dwugodzinnego okresu pomiarowego (14.00 - 16.00) odnotowano w następujących **punktach pomiarowych**:

LP	NR PUNKTU	LOKALIZACJA	IŁOŚĆ PASAŻERÓW
1	P-A11	Lubin [DK3]	2423
2	P-A6	Wądroże Wielkie [A4]	770
3	P-A12	Lubin [DK3]	695
4	P-A14	Męcinka [DK3]	620
5	P-A13	Złotoryja [DW364]	487
6	P-A10	Polkowice [DK3]	444

8.5.2. Komunikacja kolejowa

Największe **napęlenie** pociągów w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na linii **Bytom Odrzański – Małowice Wołowskie** odnotowano na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	NAPEŁNIENIE
1	Małowice Wołowskie	127
2	Ścinawa	117
3	Rudna Miasto, Chełmek Wołowski	112
4	Grębocice, Rudna Gwizdanów	110
5	Głogów	109
6	Bytom Odrzański, Krzepów	107

Największą **wymianę pasażerów** (liczba wsiadających + liczba wysiadających dla obu kierunków łącznie) odnotowano w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	ŁĄCZNA WYMIANA PASAŻERÓW
1	Głogów	80
2	Bytom Odrzański	76
3	Ścinawa	15
4	Rudna Miasto	9
5	Małowice Wołowskie	8
6	Rudna Gwizdaków Brzeg Głogowski	6

Największe **napełnienie** pociągów w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na linii **Leszno Górne – Legnica** odnotowano na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	NAPEŁNIENIE
1	Jezierzany	45
2	Goliszów	42
3	Miłkowice	40
4	Modła	37
5	Rokitniki	36
6	Wierzbowa Śląska	35

Największą **wymianę pasażerów** (liczba wsiadających + liczba wysiadających dla obu kierunków łącznie) odnotowano w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	ŁĄCZNA WYMIANA PASAŻERÓW
1	Legnica	32
2	Rokitniki	9
3	Miłkowice	7
4	Wierzbowa Śląska	6
5	Leszno Górne	3
6	Modła	2

Największe **napełnienie** pociągów w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na linii **Zagajnik – Malczyce** odnotowano na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	NAPEŁNIENIE
1	Legnica	310
2	Jaśkowice Legnickie	285
3	Szczedrzykowice	278
4	Malczyce	256
5	Jezierzany	193
6	Miłkowice	173

Największą **wymianę pasażerów** (liczba wsiadających + liczba wysiadających dla obu kierunków łącznie) odnotowano w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	ŁĄCZNA WYMIANA PASAŻERÓW
1	Legnica	272
2	Bolesławiec	118
3	Malczyce	52
4	Chojnów	35
5	Odmiany	28
6	Zebrzydowa	23

Największe **napełnienie** pociągów w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na linii **Legnica – Rogoźnica** odnotowano na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	NAPEŁNIENIE
1	Jawor	99
2	Rogoźnica	92
3	Stary Jawor	88
4	Przybyłowice	85
5	Legnica Piekary	84
6	Nowa Wieś Legnicka	83

Największą **wymianę pasażerów** (liczba wsiadających + liczba wysiadających dla obu kierunków łącznie) odnotowano w trakcie **dwu godzinnego okresu pomiarowego** (14.00 - 16.00) na stacji/przystanku:

LP	NAZWA STACJI	ŁĄCZNA WYMIANA PASAŻERÓW
1	Legnica	82
2	Jawor	27
3	Legnica Piekary	9
4	Rogoźnica	7
5	Przybyłowice	5
6	Nowa Wieś Legnicka	2

Analiza wykresów obrazujących **napęnienie pociągów na stacjach analizowanych linii kolejowych** zestawionych dla **dwu godzinnego okresu pomiarowego (14.00 - 16.00) w rozbiciu kierunkowym** wskazuje na najbardziej **równomierne rozłożenie pasażerów dla linii:**

- Bytom Odrzański – Małkowice Wołowskie

oraz

- Legnica – Rogoźnica,

natomiast **największe zróżnicowanie** w tym zakresie **wykazują linie:**

- Leszno Górne – Legnica a szczególnie:

- Zagajnik – Malczyce.

Natomiast analiza wykresów obrazujących **wymianę pasażerów na stacjach analizowanych linii kolejowych** zestawionych dla **dwu godzinnego okresu pomiarowego (14.00 - 16.00) w rozbiciu kierunkowym** wskazuje na **realizację największych operacji w tym zakresie każdorazowo na stacjach/przystankach** lokujących się na **liniach:**

a) Bytom Odrzański – Małkowice Wołowskie:

- stacje/przystanki: **Bytom Odrzański** oraz **Głogów**,

b) Leszno Górne – Legnica:

- stacje/przystanki: **Legnica**, **Rokitniki** oraz **Miłkowice**,

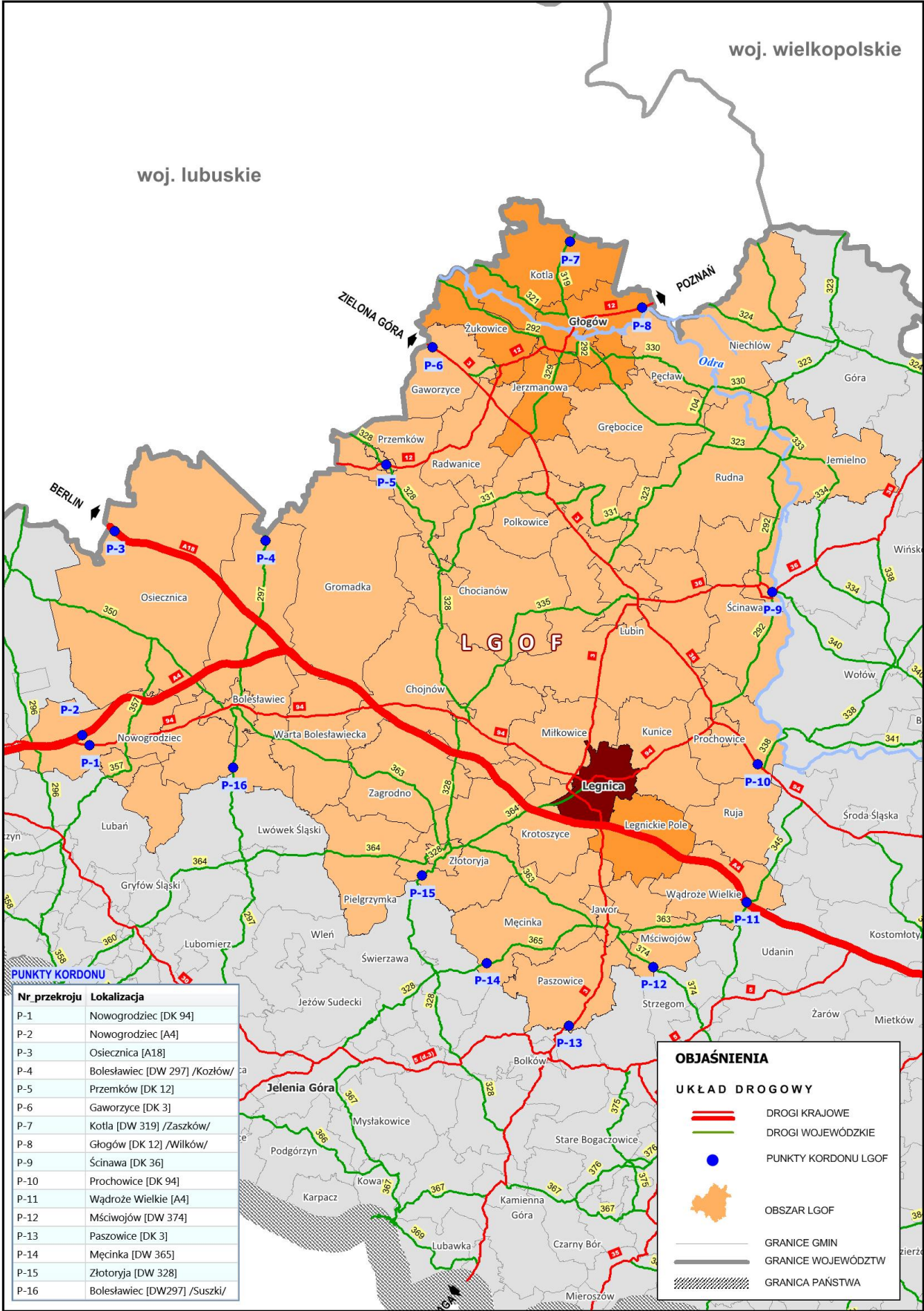
c) Malczyce – Zagajnik:

- stacje/przystanki: **Legnica**, **Bolesławiec** oraz **Malczyce**,

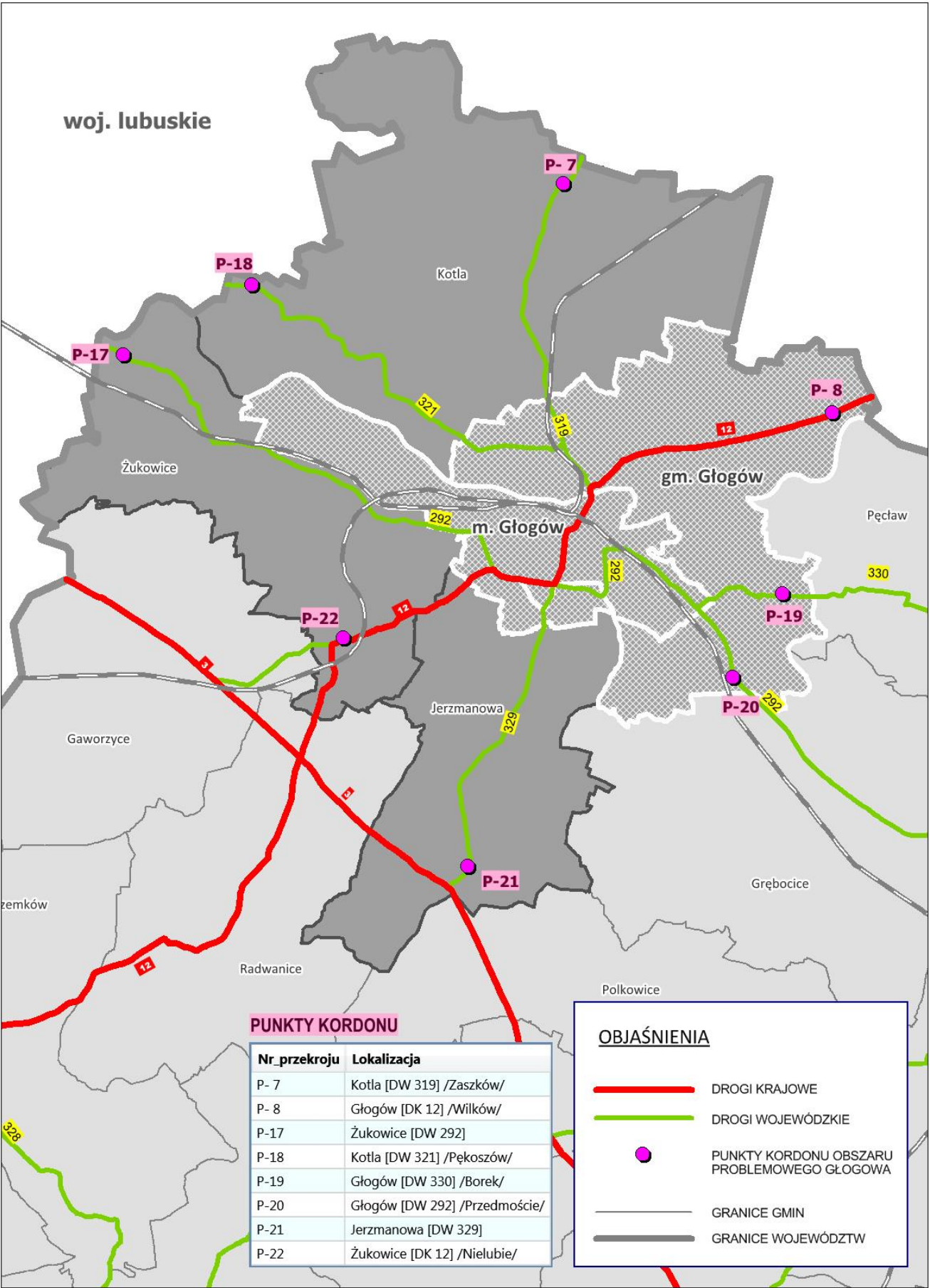
d) Legnica – Rogoźnica:

- stacje/przystanki: **Legnica**, **Jawor** oraz **Legnica Piekary i Rogoźnica**.

ORIENTACJE

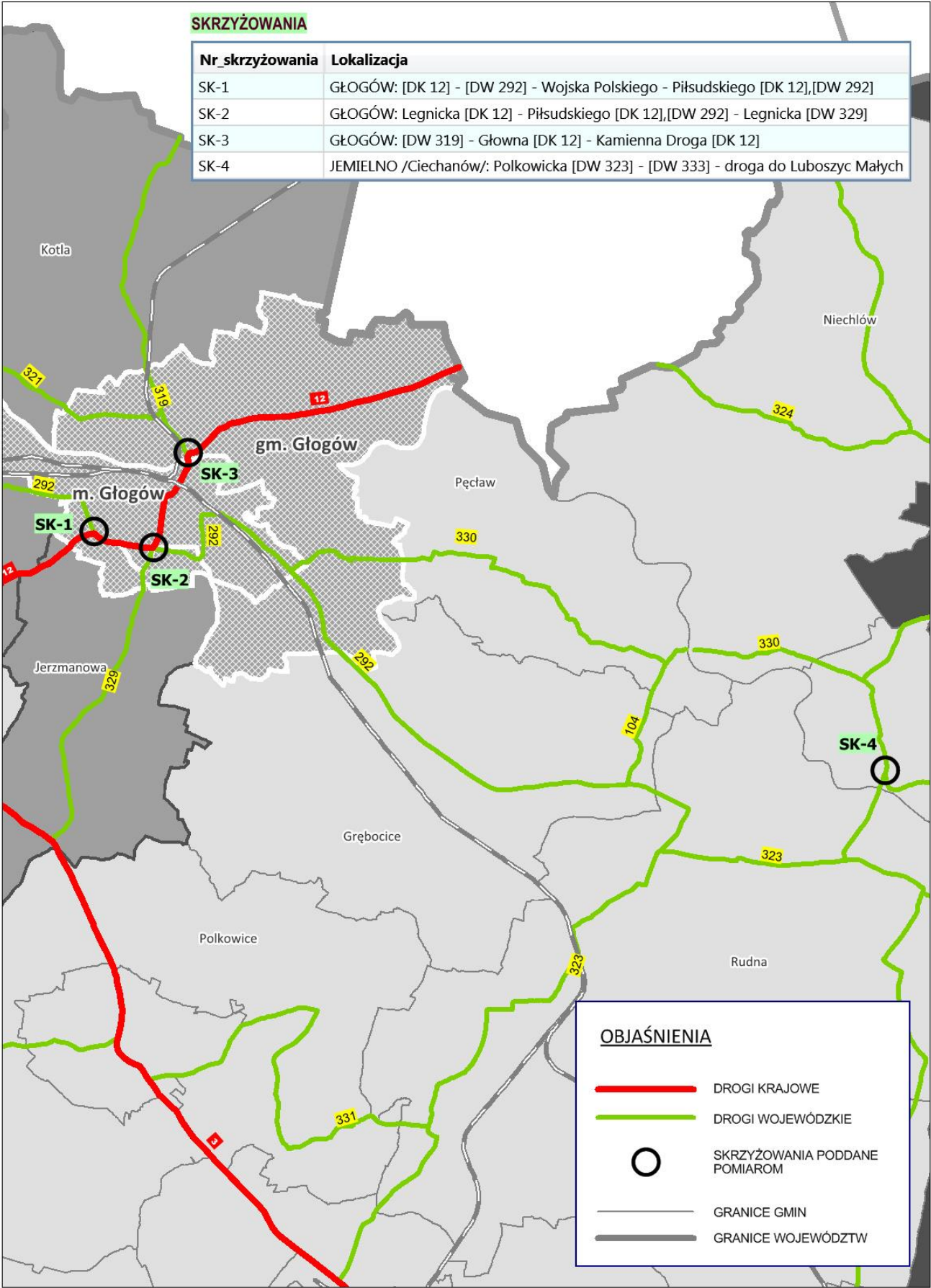


LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU LGO. ORIENTACJA

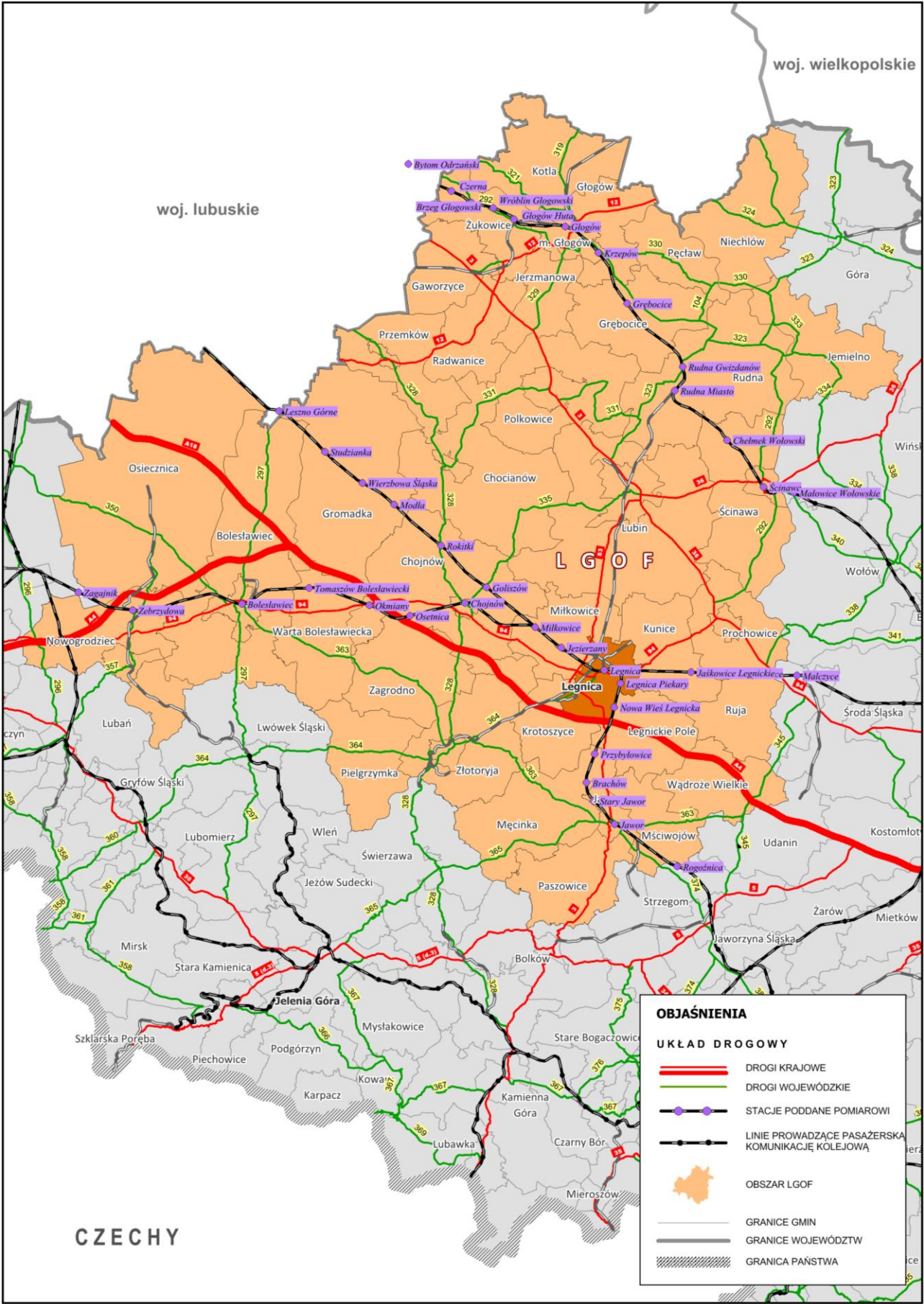


LOKALIZACJA PUNKTÓW KORDONU OBSZARU PROBLEMOWEGO GŁOGOWA. ORIENTACJA

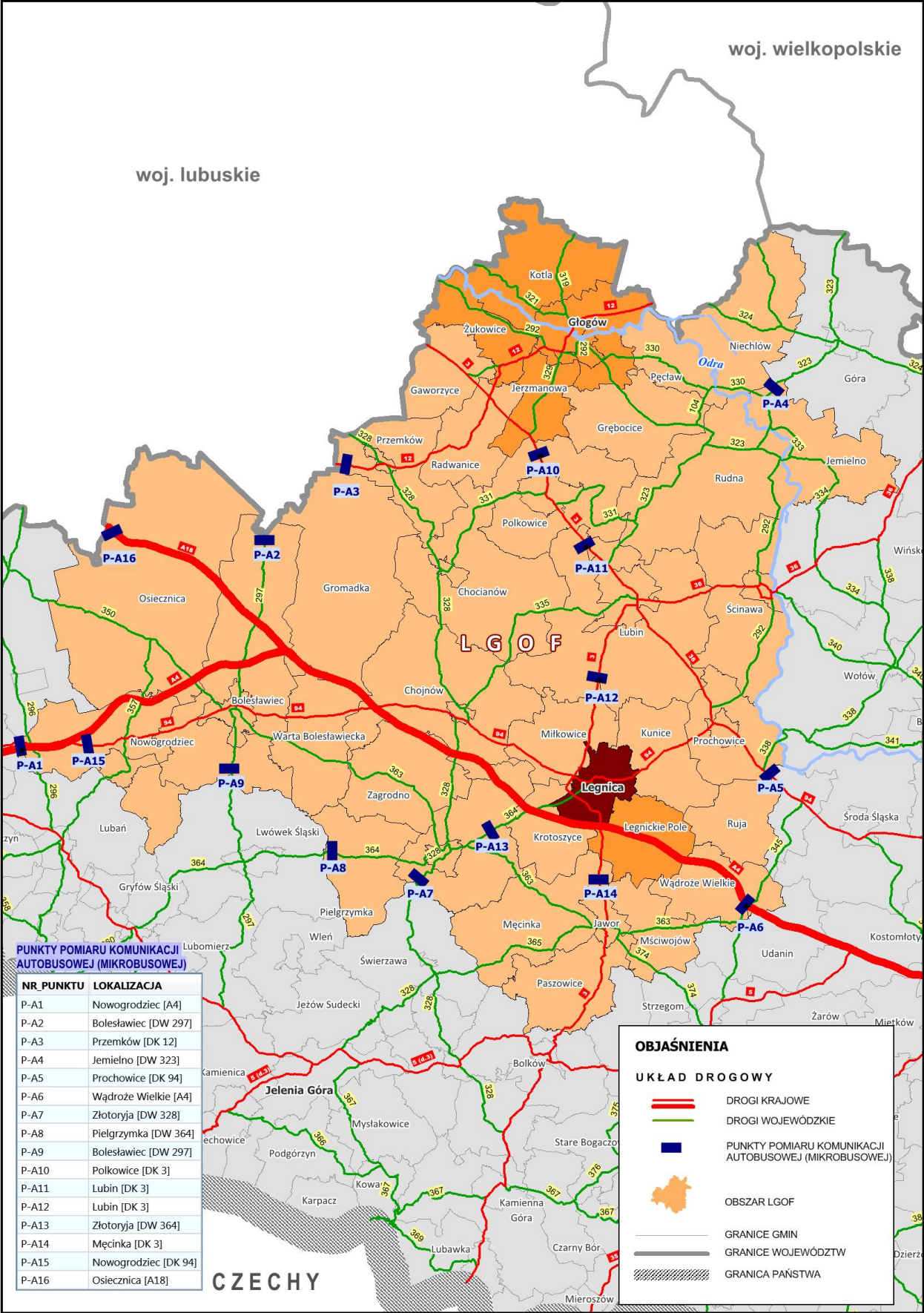




LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ PODDANYCH POMIAROWI. ORIENTACJA



LINIE ORAZ PUNKTY (STACJE I PRZYSTANKI) PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ
NA TERENIE LGOF. ORIENTACJA



PUNKTY PODDANE POMIAROWI KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ (MIKROBUSOWEJ) NA TERENIE LGOF. ORIENTACJA