



Strategia  
Transportu i Mobilności

# Strategia transportu i mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030

Raport syntetyczny z badań ankietowych  
dotyczących zachowań transportowych mieszkańców  
Obszaru Metropolitalnego oraz pomiarów natężenia  
ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego

Sopot, październik 2015



Opracowanie wykonano na zlecenie

Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Autorzy opracowania:

**PBS Sp. z o.o.**

mgr Aneta Kostelecka

mgr Tomasz Woźniczka

**Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej**

dr hab.. inż. Kazimierz Jamroz

mgr inż. Krystian Birr

mgr inż. Wojciech Kustra

mgr inż. Jacek Zarembski

Barbara Strzebrakowska



## SPIS TREŚCI

### Część I - Raport z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

1.	Ogólne informacje o badaniu .....	6
1.1	Główne cele badania .....	6
1.2	Metoda badania .....	6
1.2.1	Zakres zagadnień badawczych .....	6
1.2.2	Narzędzia badawcze .....	7
1.2.3	Metoda realizacji badania .....	8
1.2.4	Liczebność i dobór próby badawczej.....	8
1.2.5	Respondenci .....	10
1.2.6	Nabór i szkolenie ankieterów .....	10
1.2.7	Przebieg realizacji wywiadów .....	11
1.2.8	Kontrola jakości realizacji badania .....	12
1.2.9	Kodowanie danych i ich przygotowanie do analiz.....	13
1.2.10	Błędy oszacowań .....	18
2.	Najważniejsze wyniki badania .....	19
2.1	Charakterystyka badanych .....	19
2.1.1	Charakterystyka respondentów .....	19
2.1.2	Charakterystyka gospodarstw domowych respondentów.....	22
2.1.3	Samochody i rowery w gospodarstwach domowych.....	23
2.1.4	Zachowania komunikacyjne .....	25
2.2	Podróże mieszkańców Obszaru Metropolitalnego.....	28
2.2.1	Ruchliwość.....	28
2.2.2	Motywacje podróży .....	31
2.2.3	Rozkład przestrzeni podróży .....	33
2.2.4	Środki transportu w podróżach .....	34
2.2.5	Godziny rozpoczęcie i czas trwania podróży .....	38
2.3	Wnioski z rozwiązań zastosowanych przy realizacji badania .....	41
2.3.1	Dzienniczek podróży .....	41
2.3.2	Realizacja wywiadów w soboty .....	41
2.4	Kwestionariusz badania.....	43



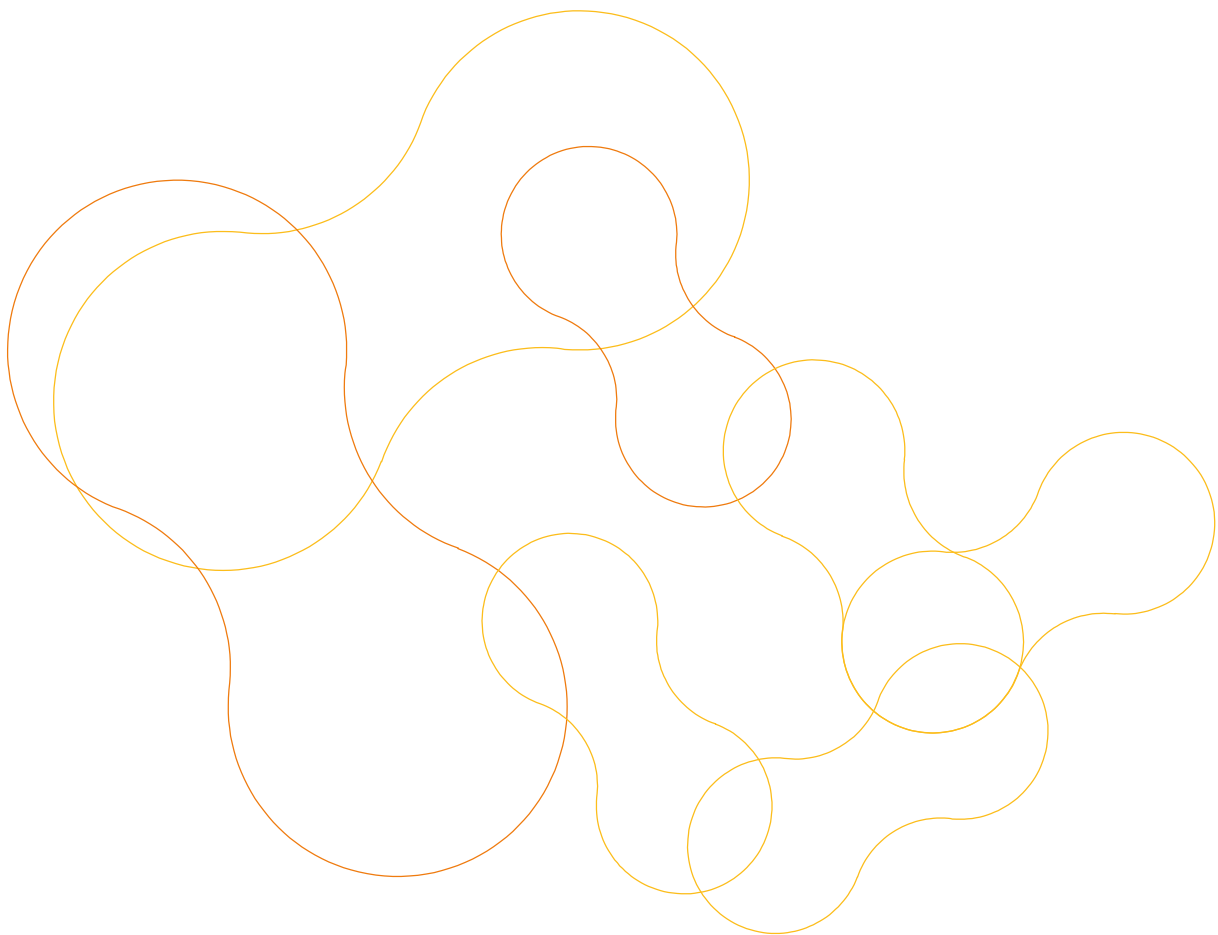
## Część II - raport z przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego

1. Cel i zakres opracowania .....	47
2. Metodologia badań .....	47
2.1 Pomiary natężenia ruchu drogowego na skrzyżowaniach oraz przekrojach .....	47
2.2 Pomiary dobowego natężenia ruchu kołowego na przekrojach .....	53
2.3 Pomiary napełnienia pojazdów transportu zbiorowego .....	54
2.3.1 Transport autobusowy .....	54
2.3.2 Transport kolejowy .....	54
3. Harmonogram przeprowadzenia badań .....	58
4. Napotkane trudności .....	59
5. Wyniki badań .....	59
5.1 Natężenie i struktura rodzajowa ruchu .....	59
5.2 Godziny szczytu ruchu drogowego .....	90
5.3 Natężenie ruchu pasażerskiego .....	93
5.4 Godziny szczytu ruchu pasażerskiego .....	104
5.5 Wymiana pasażerów na przystankach .....	106
6. Załączniki do Części II .....	116



# Część I

RAPORT Z BADAŃ ANKIETOWYCH DOTYCZĄCYCH  
ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW OBSZARU  
METROPOLITALNEGO





## 1. Ogólne informacje o badaniu

### 1.1 Główne cele badania

Badanie ankietowe zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego jest jednym z elementów opracowania: **Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030**. Celem Strategii jest diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego oraz sformułowanie celów, priorytetów i wyznaczenie działań wspólnych dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności (cytat z dokumentacji przetargowej).

Badanie ankietowe zrealizowane w ramach projektu było ukierunkowane na:

- zgromadzenie szczegółowych informacji na temat podróży mieszkańców Obszaru Metropolitalnego, umożliwiających weryfikację modelu symulacyjnego podróży w obszarze metropolitalnym,
- poznanie preferencji użytkowników systemu transportowego w zakresie korzystania z transportu zbiorowego,
- opis gospodarstw domowych z badanego obszaru pod względem:
  - liczby osób, ich cech społeczno-demograficznych oraz opisu typu podróży obowiązkowych i lokalizacji ich celów,
  - wyposażenia w samochody oraz rowery.

### 1.2 Metoda badania

#### 1.2.1 Zakres zagadnień badawczych

Badania ankietowe mieszkańców Obszaru Metropolitalnego obejmowało swoim zakresem następujące zagadnienia:

- W odniesieniu do gospodarstwa domowego:
  - dokładna lokalizacja,
  - liczba osób ogółem,
  - liczba osób w wieku 13 lat i więcej, z określeniem dla każdej z osób: płci, wieku, wykształcenia, posiadania prawa jazdy, zajęcie podstawowego i dodatkowego, miejsce oraz trybu nauki lub pracy, powodów nie



wykonywania podróży w poprzedzającym badanie dniu roboczym (o ile osoba nie odbywała podróży),

- liczba i typy samochodów będących w dyspozycji członków gospodarstwa,
- liczba i typy rowerów (dla dorosłych, dla dzieci w wieku poniżej 13 lat) będących w dyspozycji członków gospodarstwa.
- W odniesieniu do podróży respondentów (osób w wieku 13 lat i więcej):
  - lokalizacja źródła i celu podróży,
  - motywacja początku i końca podróży,
  - godzina rozpoczęcia i zakończenia podróży,
  - wykorzystane środki transportu w kolejności,
  - liczba przesiadek,
  - czas podróży z uwzględnieniem podróży poszczególnymi środkami transportu,
  - liczba osób w samochodzie (jeśli podróż odbyto samochodem),
- W zakresie preferencji użytkowników systemu transportowego (osób w wieku 13 lat i więcej):
  - korzystanie z dojazdów indywidualnymi środkami transportu w celu przesiadki na transport zbiorowy w ramach wykonywania podróży obowiązkowych,
  - elementy najbardziej przeszkadzające w trakcie korzystania ze środków transportu zbiorowego w podróżach obowiązkowych.

## 1.2.2 Narzędzia badawcze

Dzienniczek podróży, w którym gromadzone były informacje na temat podróży respondentów odbiegał od standardowo wykorzystywanych dotychczas formularzy do spisywania podróży badanych.

W dotychczasowej praktyce badań podróży stosowano tabelę, w której należało wpisywać informacje dotyczące początków i końców wszystkich podróży. Podczas wypełniania takiej tabeli często pojawiały się błędy polegające na braku ciągłości pomiędzy podróżami (np. kolejna podróż nie zaczynała się w miejscu, w którym zakończyła się poprzednia), co znacznie utrudniało analizę i właściwą interpretację wyników. Istnieje także podejrzenie, że konieczność wypełniania wielu rubryk wywołuje u badanych i ankieterów skłonność do pomijania zapisu niektórych podróży, szczególnie tych nieobligatoryjnych, co w efekcie prowadzi do zaniżania ruchliwości mieszkańców wyznaczonej na podstawie badań.



W badaniu podróży mieszkańców OM, za zgodą Zamawiającego, zastosowano dzienniczek podróży oparty na spisywaniu odwiedzanych przez badanych miejsc, a nie opisie odbywanych podróży. Poza wpisaniem adresu miejsca, należało zaznaczyć jeszcze co znajduje się pod tym adresem (motywacja celu podróży) oraz w jaki sposób i w jakim czasie respondent dotarł do tego miejsca. Kolejne podróże respondentów odtwarzane były w oparciu o dane o odwiedzanych miejscach.

Kwestionariusz badania stanowi załącznik do niniejszego opracowania.

### **1.2.3 Metoda realizacji badania**

Badanie zostało zrealizowane metodą wywiadów bezpośrednich (F2F), techniką PAPI (ankiety papierowe) w miejscu zamieszkania respondentów. Wywiady realizowane były w środy, czwartki i piątki w godzinach od 16 do 21 oraz w soboty w godzinach od 10 do 21.

### **1.2.4 Liczebność i dobór próby badawczej**

Populację badania stanowiły wszystkie osoby w wieku 13 lub więcej lat, mieszkające na obszarze badania, czyli powiatów: lęborskiego, puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego, nowodworskiego, tczewskiego i malborskiego oraz miast na prawach powiatu Gdańska, Gdyni, Sopotu (Rysunek 1.) Tak zdefiniowana populacja liczy nieco ponad 1,3 miliona osób (dane NSP 2011).

Liczebność próby badawczej została ustalona na min. 8000 osób, przy czym na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu próba liczyła łącznie nie mniej niż 2000 osób, natomiast w pozostałych gminach badanego obszaru próba została ustalona na przynajmniej n=6000 osób – po 110 w każdej z gmin objętych badaniem.





Rysunek 1. Zasięg terytorialny badania.



Wielkość populacji poddanej badaniu oraz liczba zrealizowanych wywiadów w poszczególnych powiatach zaprezentowane są w Tabeli 1.

Tabela 1. Wielkość populacji badania i wielkość próby badawczej

Powiat	Wielkość populacji (liczba osób w wieku 13+)	Wielkość próby badawczej
<b>Obszar Metropolitalny ogółem</b>	<b>1 326 277</b>	<b>8 324</b>
<b>Trójmiasto ogółem</b>	<b>660 626</b>	<b>2 032</b>
m. Gdańsk	406 066	1 259
m. Gdynia	219 674	666
m. Sopot	34 886	107
<b>Powiaty poza Trójmiastem ogółem</b>	<b>665 651</b>	<b>6 292</b>
gdański	85 979	941
kartuski	99 663	911
łęborski	56 524	552
malborski	55 898	664
nowodworski	31 343	582
pucki	67 612	787
tczewski	98 683	698
wejherowski	169 949	1 157

Zgodnie z założeniem, struktura próby dla Trójmiasta została ustalona w taki sposób, aby odzwierciedlała strukturę tego obszaru pod względem liczebności miast i dzielnic



oraz cech demograficznych: płci, wieku (4 kohorty: 13-29 lat, 30-44 lata, 45-59 lat, 60+ lat ) i wykształcenie (3 kohorty: podstawowe i zawodowe, średnie, wyższe).

Dla pozostałych gmin wielkość próby badawczej została ogólnie ustalona na 110 osób, zaś struktura próbek odzwierciedlała strukturę poszczególnych gmin pod względem płci, wieku i wykształcenia (kohorty zdefiniowane jak wyżej).

Badanie zrealizowane zostało metodą random-route. Losowanie punktów startowych odbyło się w trzech etapach:

- w pierwszym etapie wylosowane zostały obwody spisowe GUS - losowanie to odbyło się metodą proporcjonalnego doboru systematycznego,
- w drugim etapie, wykorzystując schemat losowania prostego, wylosowano adresy – punkty startowe do realizacji wywiadów; do badania wylosowano 1600 punktów startowych, z każdego z nich zrealizowano po 5 wywiadów,
- w trzecim etapie, w oparciu o metodę ostatnich urodzin, losowano respondentów; losowanie to odbywało się z jednoczesną kontrolą kwot założonych dla poszczególnych struktur – w przypadku wylosowania do badania osoby, która nie mieściła się w wyznaczonych kryteriach, procedura losowania respondenta w gospodarstwie była powtarzana.

Zgodnie z zapisem SIWZ na etapie losowania respondentów kontrolowano, aby każda z założonych kwot wypełniona była na poziomie minimum 70%.

W efekcie zastosowanej procedury uzyskano próbę badawczą reprezentatywną dla populacji mieszkańców Obszaru Metropolitalnego będących w wieku 13 lub więcej lat.

### 1.2.5 Respondenci

Respondentami w badaniu były osoby w wieku 13 lub więcej lat, wylosowane pod adresami (wcześniej wylosowanymi według procedury random-route) metodą ostatnich urodzin. Losowanie respondentów odbywało się spośród osób obecnych w gospodarstwie podczas wizyty ankietera.

### 1.2.6 Nabór i szkolenie ankieterów

Badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego realizowane było przez 120 ankieterów współpracujących z PBS Sp. z o.o. Każdy ankieter realizujący wywiady brał udział w szkoleniu przeprowadzonym przez kierownika merytorycznego lub koordynatora badania. W trakcie szkolenia szczegółowo omówione zostały zasady prowadzenia wywiadu, wypełniania



kwestionariusza ankiety oraz zapisywania informacji o miejscach odwiedzanych w ciągu dnia przez respondentów.

Ankieterzy wyposażeni zostali także w specjalnie przygotowane instrukcje, w których szczegółowo zostały omówione zasady doboru respondentów do badania, prowadzenia wywiadu oraz wypełniania kwestionariuszy badania.

Ankieterzy zostali zobowiązani do sukcesywnego dostarczania zrealizowanych ankiet. Za każdym razem dostarczone ankiety były sprawdzane przez koordynatora badania, który zwracał uwagę na poprawność wypełnienia ankiet oraz korygował ewentualne błędy. Dzięki temu, w dalszej pracy ankieterów zmniejszała się liczba pomyłek lub uchybień.

## 1.2.7 Przebieg realizacji wywiadów

Wywiady realizowane były od 17 października do 15 listopada 2014 roku (z pominięciem 1 listopada) w środy, czwartki i piątki w godzinach od 16 do 21 oraz w soboty w godzinach od 10 do 21. Realizacja wywiadów w soboty miała na celu umożliwienie dotarcia do najbardziej mobilnych respondentów, których trudno jest zastać w domu w godzinach popołudniowych w dni robocze.

Dzienniczki podróży wypełniane z członkami gospodarstw dotyczyły odpowiednio podróży za wtorek, środę i czwartek (typowe dni robocze). Podczas wywiadów przeprowadzanych w soboty pytano o podróże z czwartku.

W pierwszej części badania dokonywano spisu wszystkich osób mieszkających w gospodarstwie domowym wraz z podstawową charakterystyką tych osób. Następnie, z wylosowanymi respondentami wypełniano dzienniczek podróży.

Podczas realizacji badania przeprowadzono wywiady z 2 022 osobami mieszkającymi w Trójmieście oraz 6 292 osobami mieszkającymi na obszarze OM, poza Trójmiastem.

Tabela 2. Struktura próby badawczej

Powiat	Gmina	Liczba wywiadów
m. Gdańsk	Gdańsk	1259
m. Gdynia	Gdynia	666
m. Sopot	Sopot	107
gdański	Cedry Wielkie	111
	Kolbudy	130
	Pruszcz	227
	Przywidz	113
	Pszczółki	110
	Suchy Dąb	132

Powiat	Gmina	Liczba wywiadów
nowodworski	Krynica Morska	110
	Nowy Dwór	127
	Ostaszewo	119
	Stegna	110
	Szututowo	116
	Ogółem	582
pucki	Hel	115
	Jastarnia	114
	Kosakowo	111



Powiat	Gmina	Liczba wywiadów
	Trąbki Wielkie	118
	Ogółem	941
kartuski	Chmielno	111
	Kartuzy	110
	Przodkowo	114
	Sierakowice	122
	Somonino	115
	Stężycza	113
	Sulęczyno	116
	Żukowo	110
	Ogółem	911
łęborski	Cewice	111
	Lębork	113
	Łeba	110
	Nowa Wieś	110
	Wicko	110
	Ogółem	554
	malborski	Lichnowy
Malbork		223
Miłoradz		111
Nowy Staw		110
Stare Pole		110
Ogółem		664

Powiat	Gmina	Liczba wywiadów
	Krokowa	110
	Puck	223
	Władysławowo	114
	Ogółem	787
tczewski	Gniew	132
	Morzeszczyn	112
	Pelplin	115
	Subkowy	110
	Tczew	229
	Ogółem	698
	wejherowski	Choczewo
Gniewino		119
Linia		117
Luzino		116
Łęczyce		116
Reda		111
Rumia		112
Szemud		116
Wejherowo		233
Ogółem		1157

Z uwagi na bardzo krótki czas, jaki przewidziany był na realizację wywiadów, w większości przypadków nie było możliwości powrotu pod wylosowany adres w przypadku, gdy podczas pierwszej próby realizacji wywiadu zastano zamknięte drzwi, lub respondenci wyrazili chęć udziału w badaniu, ale w innym, bardziej dla nich dogodnym terminie. Znalazło to odbicie w efektywności realizacji badania, która wyniosła 41%.

### 1.2.8 Kontrola jakości realizacji badania

Kontrola jakości badania przeprowadzona została zgodnie z wymogami ustalonymi przez OFBOR w Programie Kontroli Jakości Pracy Ankieterów (PKJPA).

Nadzór nad jakością realizacji badania obejmował kontrolę terenową oraz nieterenową.

Kontrola terenowa przebiegała równoległe z pracą ankieterów. Polegała ona na weryfikacji zgromadzonych przez ankieterów danych poprzez powtórny kontakt (telefoniczny) z gospodarstwami, w których realizowane było badanie. Podczas kontroli weryfikowano między innymi fakt realizacji wywiadu, poprawność metody



realizacji badania oraz spójność podstawowych informacji o gospodarstwie z danymi zapisanymi w ankiecie.

Kontrolą terenową zostało objęte 5% próby badawczej. Drobne usterki wykryte podczas kontroli korygowane były poprzez kontakt z ankierem i zwrócenie mu uwagi na wykryte nieprawidłowości. Sytuacja taka miała miejsce w przypadku kilkunastu ankierów.

W przypadku wychwycenia licznych bądź poważnych błędów w materiale badawczym danego ankiera, kontroli terenowej podlegała całość materiału danego ankiera. Sytuacja taka miała miejsce w przypadku dwóch ankierów. Całość materiału obu ankierów została usunięta ze zbioru danych, zaś wywiady w wiązkach zostały zrealizowane ponownie.

Kontrola nieterenowa polegała na merytorycznej analizie dokumentacji pracy ankiera, w tym analizie sytuacji wywiadu. Podczas tego etapu kontroli zwracano uwagę na spójność danych zapisanych w ankietach, a także na czasy trwania wywiadów, odstępy czasowe pomiędzy wywiadami, efektywność dotarcia do respondenta.

### **1.2.9 Kodowanie danych i ich przygotowanie do analiz**

Po zebraniu od ankierów i sprawdzeniu przez regionalnego koordynatora poprawności wypełnienia kwestionariuszy wywiadów oraz przeprowadzeniu kontroli, zebrany materiał został zakodowany oraz zapisany w postaci cyfrowej bazy danych w programie SPSS, MS Excel 2007 oraz MS Access 2007.

#### **Przypisywanie adresów do rejonów komunikacyjnych**

Podawane przez respondentów adresy miejsca zamieszkania, miejsca pracy i nauki oraz adresy, w których rozpoczęli lub kończyli opisywane przez siebie podróże z dnia poprzedniego, zostały zakodowane w rejon komunikacyjny.

Rejony komunikacyjne zdefiniowane zostały w oparciu o obręby geodezyjne. Liczby rejonów komunikacyjnych wyodrębnionych w poszczególnych powiatach zaprezentowane są w tabeli 3, zaś graficzny podział zaprezentowano na rysunku 2 i 3.

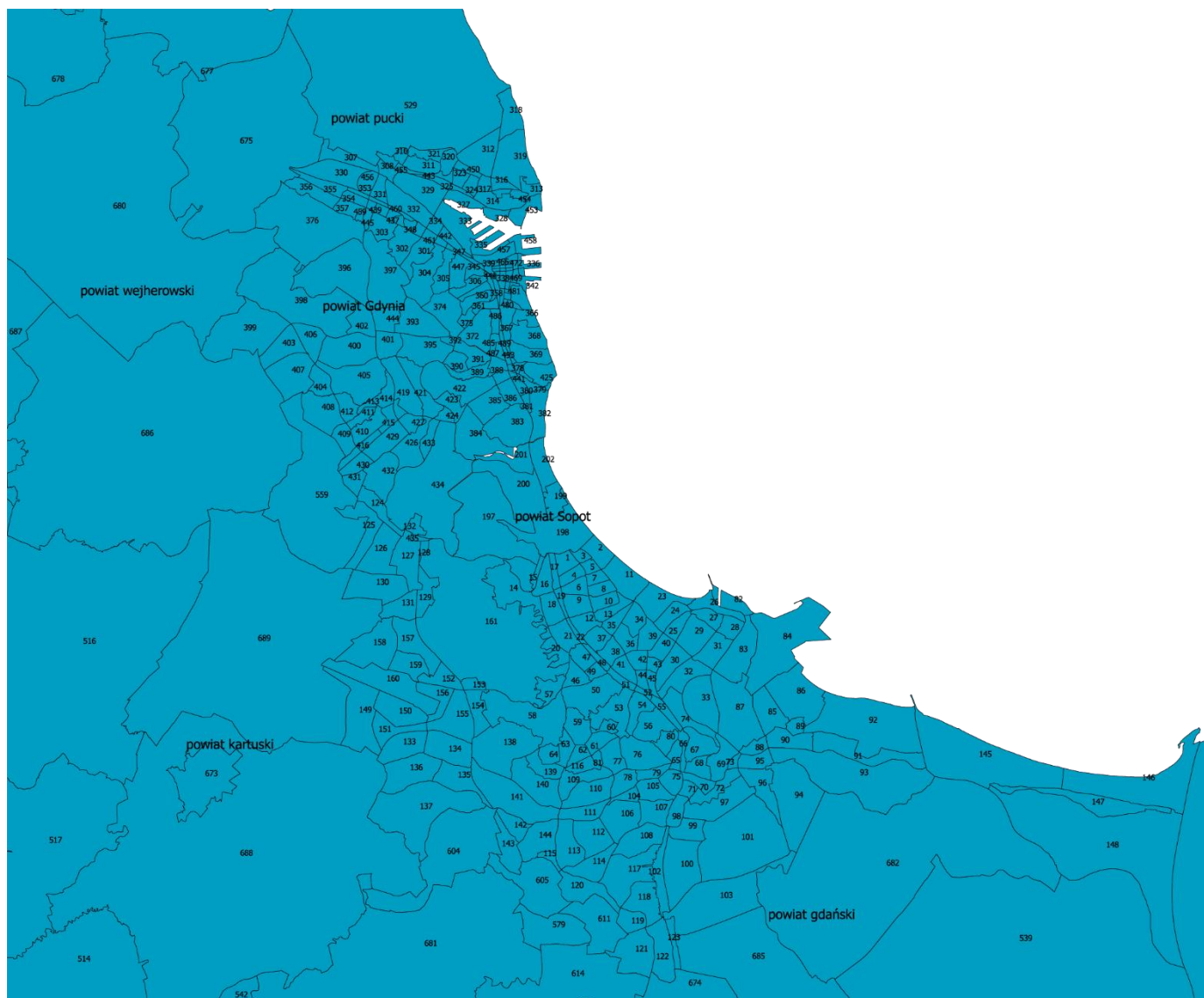


Tabela 3. Liczby rejonów komunikacyjnych wyodrębnionych w poszczególnych powiatach

Powiat	Liczba rejonów komunikacyjnych
m. Gdańsk	161
m. Gdynia	177
m. Sopot	6
gdański	16
kartuski	12
łęborski	5
malborski	7
nowodworski	6
pucki	7
tczewski	8
wejherowski	12

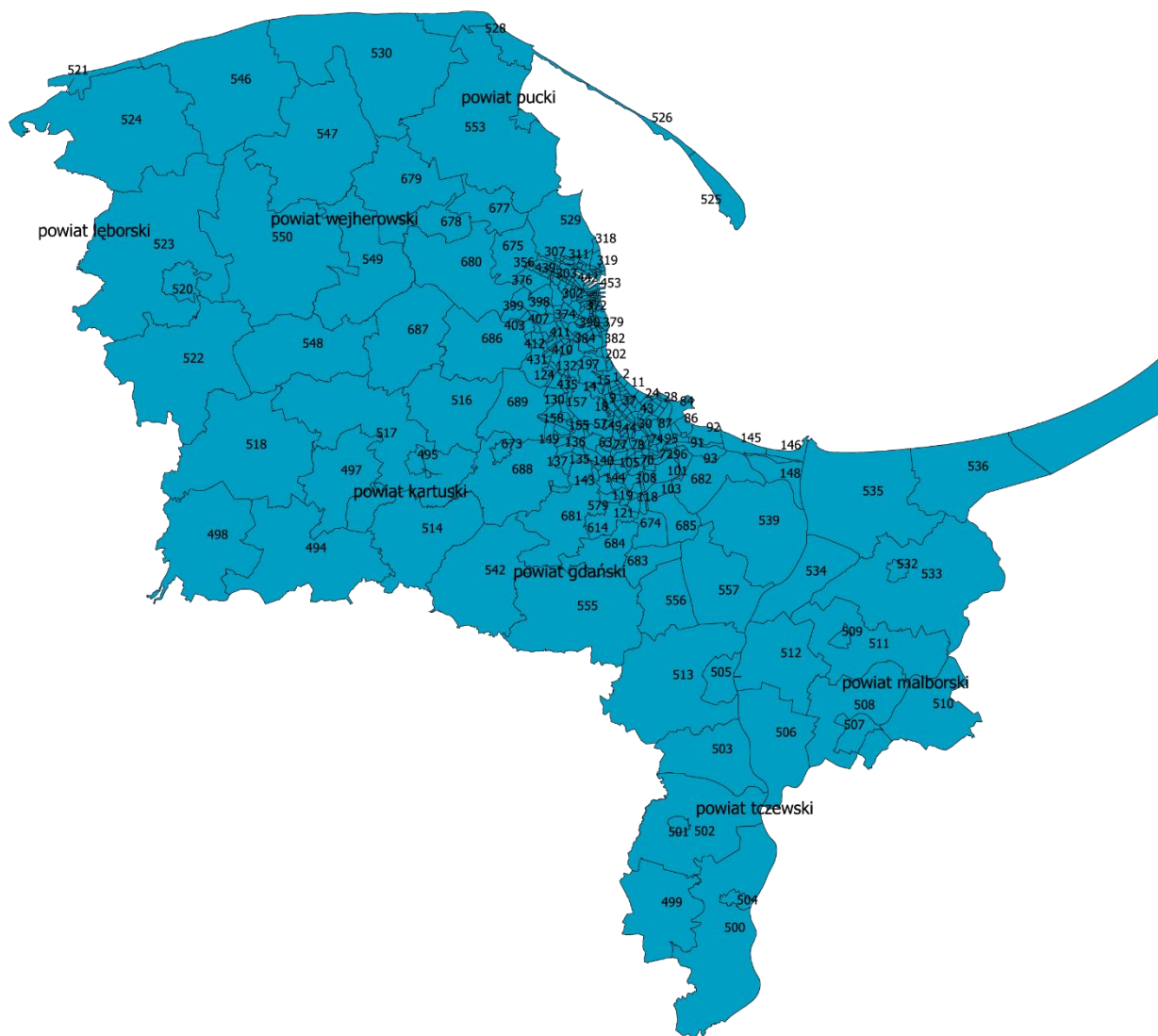


Rysunek 2. Podział na rejony komunikacyjne - Trójmiasto





Rysunek 3. Podział na rejony komunikacyjne – powiaty poza Trójmiastem







Wobec braku baz danych jednoznacznie definiujących przynależność poszczególnych adresów do rejonów, geokodowanie odbywało się w oparciu o współrzędne geograficzne punktów.

W efekcie udało się przypisać numery rejonów do około 80% punktów startu oraz miejsc zakończenia podróży. Znaczna część braków danych jest w tym przypadku spowodowana niechęcią respondentów do udzielania szczegółowych informacji na temat adresów początków i celów podróży.

Pozostałe odpowiedzi respondentów na pytania ankiety zostały zakodowane zgodnie z kodami zawartymi w ankiecie.

### Ważenie zbioru danych

Zbiór danych z badania został poddany procedurze ważenia tak, aby dostosować go do struktury mieszkańców Obszaru Metropolitalnego pod względem terytorialnym oraz wybranych charakterystyk demograficznych.

Dane poddawane były korekcie (ważeniu) w następujących krokach:

1. Na poziomie gospodarstwa domowego wprowadzona została korekta struktury gospodarstw domowych pod względem ich liczebności. Jedyną dostępną strukturą będącą punktem odniesienia w tym kroku pochodziła z Narodowego Spisu Powszechnego 2011 i odnosiła się do powiatów.
2. Na poziomie respondentów dodatkową składową ważenia była struktura wykształcenia z uwzględnieniem elementu terytorialnego oraz wieku. Dane o populacji pochodziły z Narodowego Spisu Powszechnego 2011.
3. Ostatnim elementem korekty struktury było dopasowanie struktury demograficzno-terytorialnej, na poziomie gmina/płeć/wiek/wykształcenie. Struktura populacji przeliczona została na podstawie danych z GUS (Bank Danych Lokalnych) dotyczących jednostek terytorialnych z badanego obszaru.

W efekcie zastosowanej procedury zbiór danych został dopasowany do struktury badanej populacji pod względem:

- terytorialnym (gminy, dzielnice),
- wielkości gospodarstw domowych,
- poziomu wykształcenia respondentów,
- płci i wieku respondentów.



### 1.2.10 Błędy oszacowań

Próby badawcze, jakie zostały zrealizowane podczas badania, stanowią odpowiednio:

- 0,63% mieszkańców OM w wieku 13 lub więcej lat
- 0,31% mieszkańców Trójmiasta w wieku 13 lub więcej lat
- 0,95% mieszkańców gmin poza Trójmiastem w wieku 13 lub więcej lat

Wyniki oszacowane na podstawie zgromadzonych danych są obciążone błędem szacunku, co oznacza, że każdy z wyników w rzeczywistości może odbiegać od podanego (in plus lub in minus) o określoną wartość.

Wyznaczając błąd szacunku dla wyników badania przyjęto 95% poziom ufności. Przy takim założeniu maksymalne błędy oszacowania dla frakcji (czyli gdy frakcja jest równa 0,5) wynoszą odpowiednio:

- +/- 1,1 punktu procentowego dla próby mieszkańców całego OM
- +/-2,2 punktu procentowego dla łącznej próby mieszkańców Trójmiasta
- +/- 1,3 punktu procentowego dla łącznej próby mieszkańców gmin poza Trójmiastem

Podczas analizy wyników należy mieć zatem na uwadze, że każda z zaprezentowanych wartości może odbiegać od rzeczywistości o wartość błędu oszacowania.

Błędy oszacowań dla poszczególnych gmin oscylują wokół +/- 9 punktów procentowych, zaś dla powiatów wahają się od 3 do 4 punktów procentowych (za wyjątkiem m. Sopot, dla którego błąd wynosi +/- 9,5 punktu procentowego).



## 2. Najważniejsze wyniki badania

Analizę wyników badania przeprowadzono z uwzględnieniem podziału badanej próby na dwie grupy: osoby mieszkające w Trójmieście oraz osoby mieszkające w pozostałych powiatach. Równocześnie prezentowane są także wyniki dla całej badanej próby. W uzasadnionych przypadkach wyniki zostały zaprezentowane również dla inaczej wyspecyfikowanych grup (np. wiekowych, zawodowych). Szczegółowe tabele wynikowe, prezentujące dane w dodatkowych podziałach, zamieszczone są w aneksie tabelarycznym będącym załącznikiem do raportu.

### 2.1 Charakterystyka badanych

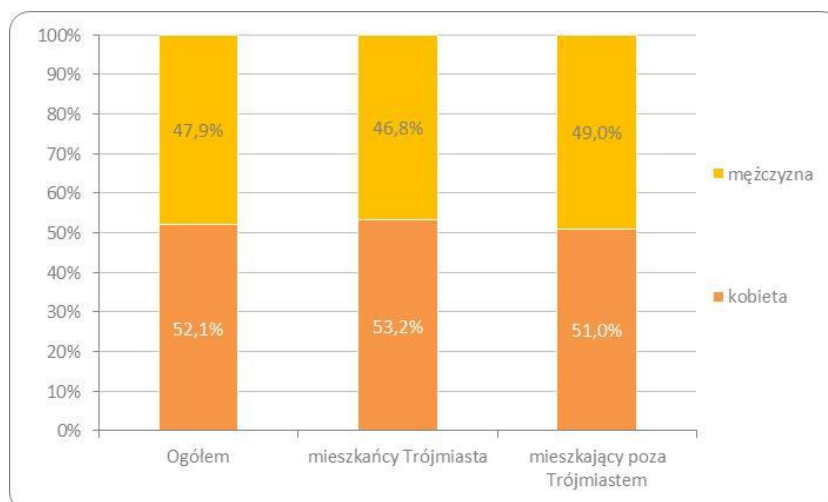
#### 2.1.1 Charakterystyka respondentów

Zgodnie z założeniem, struktura badanych pod względem płci, wieku i wykształcenia jest odzwierciedleniem badanej populacji osób w wieku 13 lub więcej lat, zamieszkujących na terenie Obszaru Metropolitalnego.

Struktury te są zbliżone w grupach, które zostały poddane analizie, czyli w Trójmieście oraz

w pozostałych powiatach Obszaru Metropolitalnego. Niewielkie różnice widoczne są w strukturze według wieku - na terenie Trójmiasta nieco większy jest udział osób najstarszych. Dysproporcja występuje także w udziale osób posiadających wykształcenie zawodowe lub niższe – grupa ta jest częściej spotykana poza Trójmiastem.

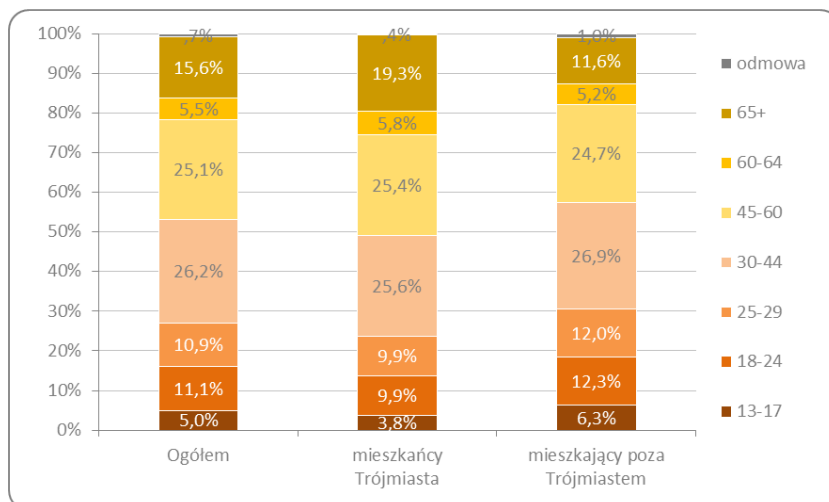
Wykres 1. Struktura badanych według płci



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby

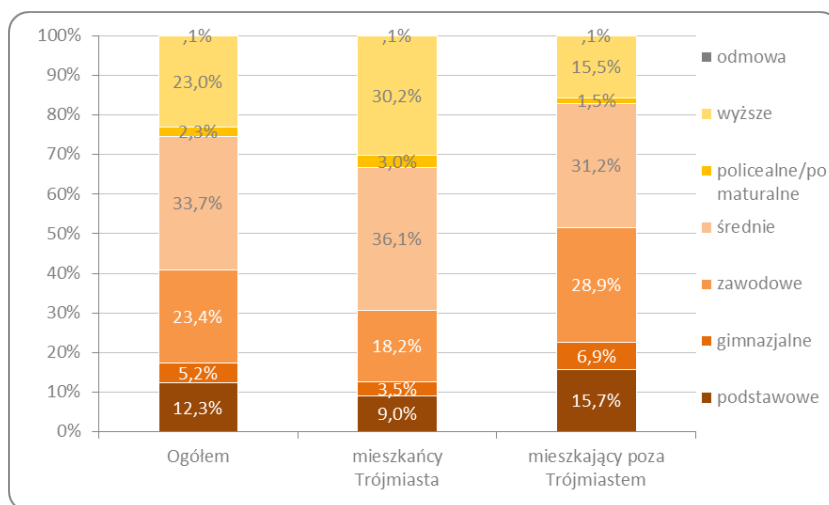


Wykres 2. Struktura badanych według wieku



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby

Wykres 3. Struktura badanych według wykształcenia



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby

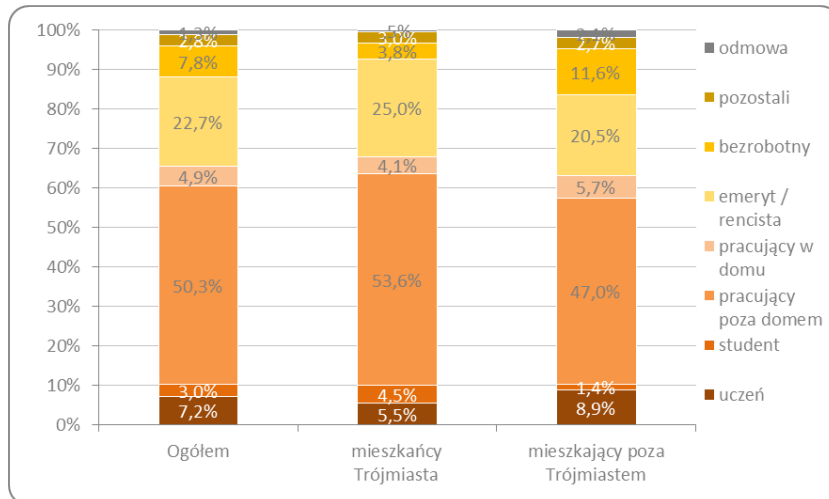
W badanej próbie około połowy stanowią osoby pracujące poza domem. Ich udział jest nieco większy w Trójmieście, niż w pozostałych powiatach. Wśród pracujących dominują zatrudnieni w stałych godzinach pracy; pracę zmianową wykonuje około jednej czwartej pracujących badanych.

Osoby uczące się stanowią nieco ponad 10% badanych, przy czym w Trójmieście nieco większy jest udział studentów, zaś poza Trójmiastem uczniów gimnazjów i szkół średnich. Zdecydowana większość tych osób uczy się w trybie dziennym.



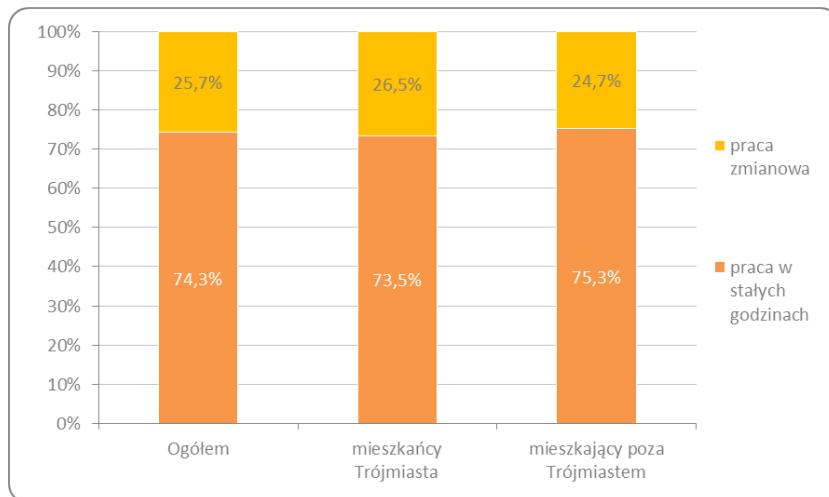
Emeryci lub renciści to blisko jedna czwarta badanej próby, natomiast bezrobotni stanowią niespełna 10% badanej próby. Udział osoby bezrobotnych w strukturze mieszkających poza Trójmiastem jest trzykrotnie większy, niż wśród mieszkańców Trójmiasta.

Wykres 4. Struktura badanych według sytuacji zawodowej



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby

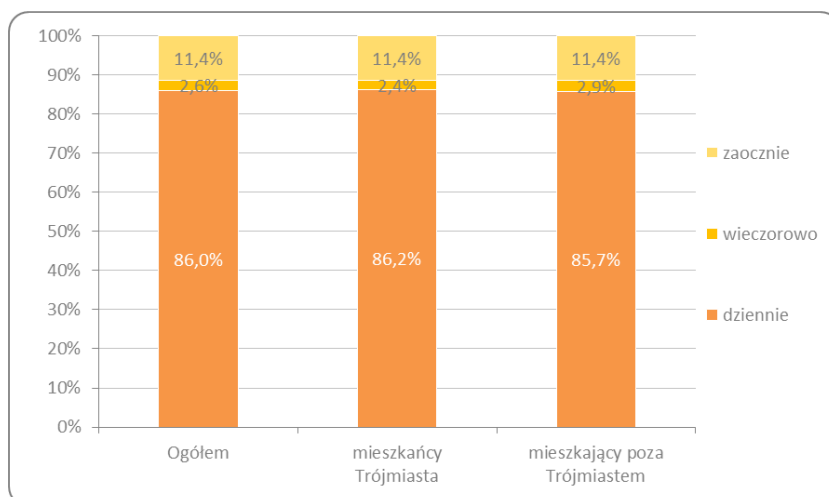
Wykres 5. Struktura badanych według trybu pracy



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby pracujące



Wykres 6. Struktura badanych według trybu nauki

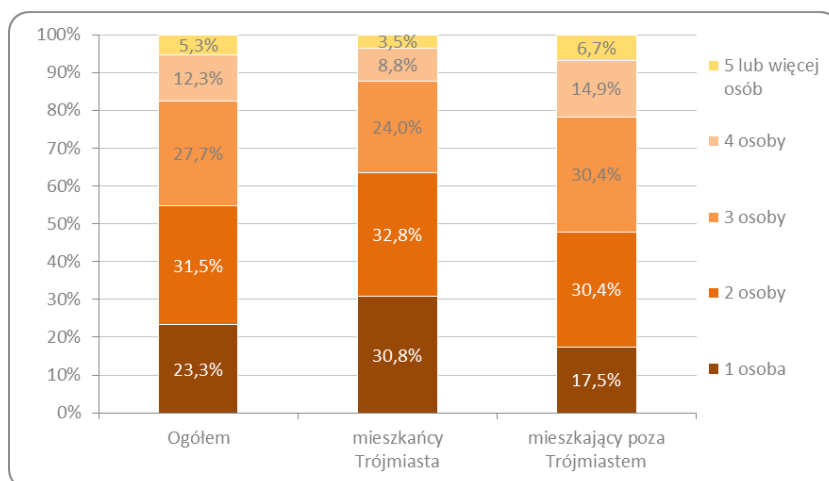


Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby uczące się

## 2.1.2 Charakterystyka gospodarstw domowych respondentów

Gospodarstwa domowe, w których mieszkają respondenci liczą najczęściej dwie lub trzy osoby. W Trójmieście nieco większy jest udział gospodarstw jednoosobowych, natomiast respondenci mieszkający poza Trójmiastem częściej pochodzą z gospodarstw składających się z czterech lub większej liczby osób. Średnia liczba osób w gospodarstwie w Trójmieście wynosi 2,22, zaś w pozostałych powiatach 2,66.

Wykres 7. Struktura gospodarstw domowych respondentów



Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe

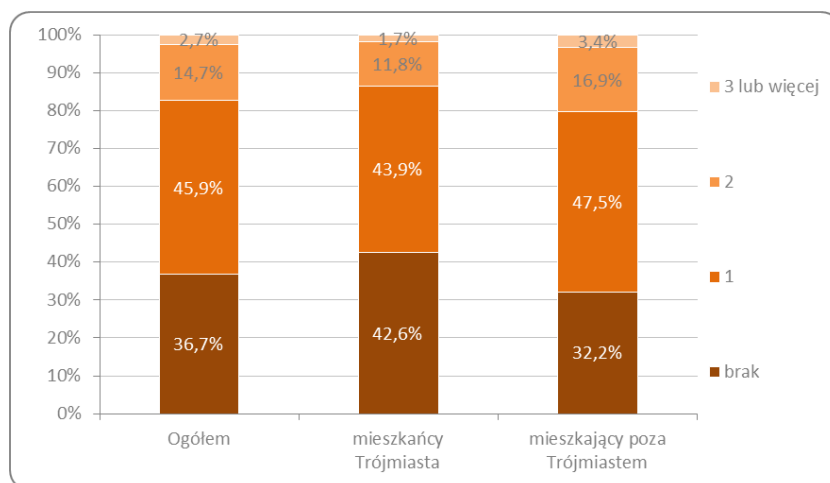


### 2.1.3 Samochody i rowery w gospodarstwach domowych

Blisko jedna trzecia gospodarstw domowych z poza Trójmiasta oraz cztery na dziesięć gospodarstw w Trójmieście nie posiada żadnego samochodu osobowego. W zdecydowanej większości pozostałych gospodarstw jest jeden lub maksymalnie dwa samochody. Zgodnie z deklaracjami badanych, mieszkańcy OM posiadają łącznie około 950 tys. samochodów osobowych. Średnia trzymowana liczba samochodów osobowych w gospodarstwie w Trójmieście wynosi 0,69, zaś poza Trójmiastem 0,85.

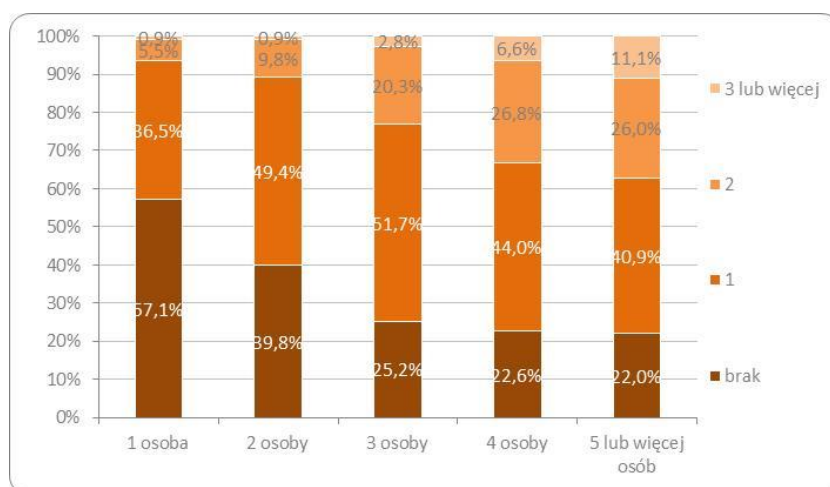
Liczba samochodów w gospodarstwie wzrasta wraz z wielkością gospodarstwa. Samochodu nie posiada ponad połowa badanych gospodarstw jednoosobowych, ale już tylko co czwarte gospodarstwo liczące trzy osoby.

Wykres 8. Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych



Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe

Wykres 9. Liczba samochodów osobowych a wielkość gospodarstwa



Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe



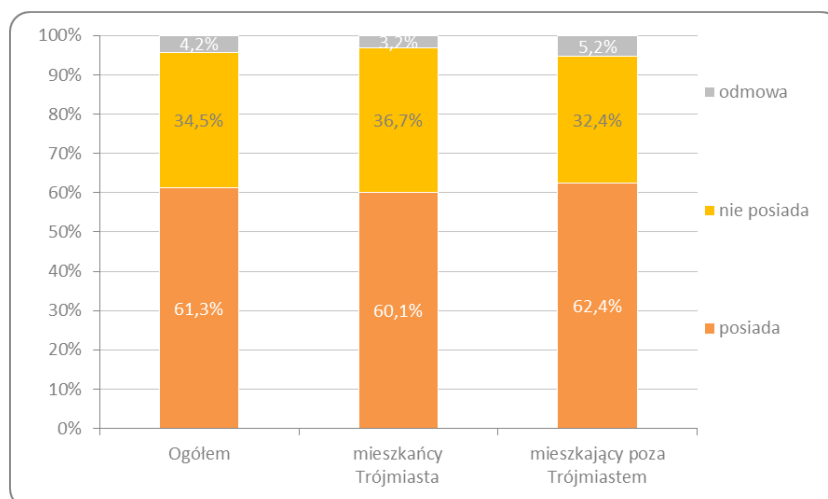
Do policzenia wskaźnika motoryzacji, określającego liczbę samochodów osobowych przypadającą na 1000 mieszkańców danego obszaru wykorzystano informacje o liczbie samochodów osobowych będących w użytkowaniu gospodarstw domowych zadeklarowanej podczas badania oraz dane na temat szacunkowej liczby osób zamieszkałych na badanym obszarze pochodzące z Banku Danych Lokalnych GUS.

Według tych obliczeń w Trójmieście na 1000 mieszkańców przypada 450 samochodów osobowych, poza Trójmiastem zaś 708. Ogólny wskaźnik motoryzacji dla Obszaru Metropolitalnego wynosi 583.

Posiadanie w gospodarstwie samochodu ciężarowego lub dostawczego zadeklarowało niespełna 3% przedstawicieli badanych gospodarstw.

Prawo jazdy (kat. B, C, D lub T) posiadają sześć na dziesięć pełnoletnich osób poddanych badaniu. Udział osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów wzrasta wraz ze wzrostem poziomu wykształcenia badanych. Udział osób posiadających prawo jazdy w grupie gospodarstw nie posiadających samochodu jest znacznie mniejszy (35%), niż w gospodarstwach dysponujących pojazdem (75%).

Wykres 10. Posiadane prawa jazdy

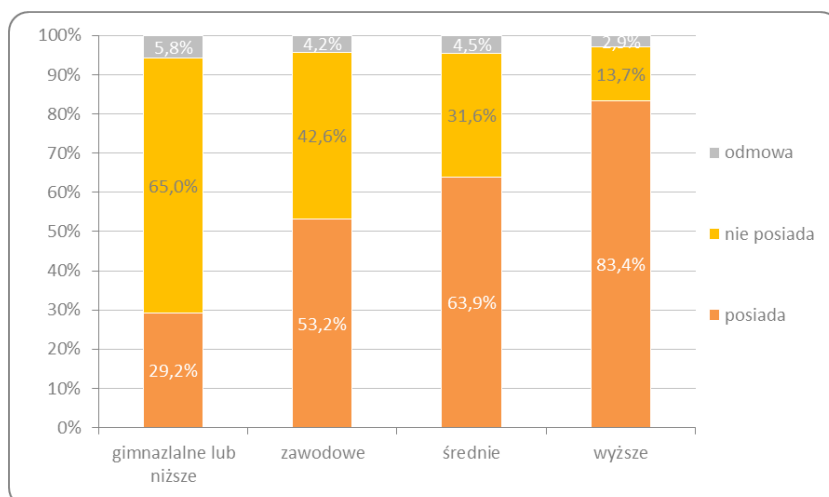


Podstawa procentowania: wszystkie badane pełnoletnie osoby





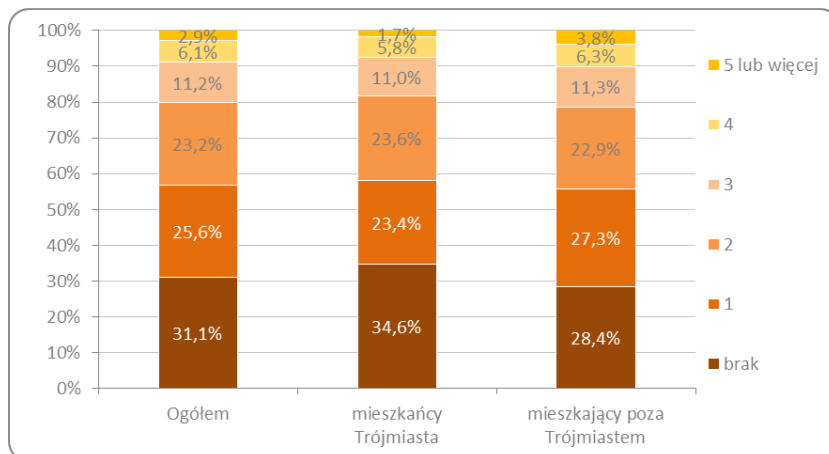
Wykres 11. Posiadanie prawa jazdy a wykształcenie



Podstawa procentowania: wszystkie badane pełnoletnie osoby

W około jednej trzeciej badanych gospodarstw nie ma rowerów, którymi mogliby jeździć dorośli. Odsetek gospodarstw nie posiadających rowerów jest mniejszy w gospodarstwach liczących więcej osób.

Wykres 12. Liczba rowerów dla osób dorosłych



Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe

## 2.1.4 Zachowania komunikacyjne

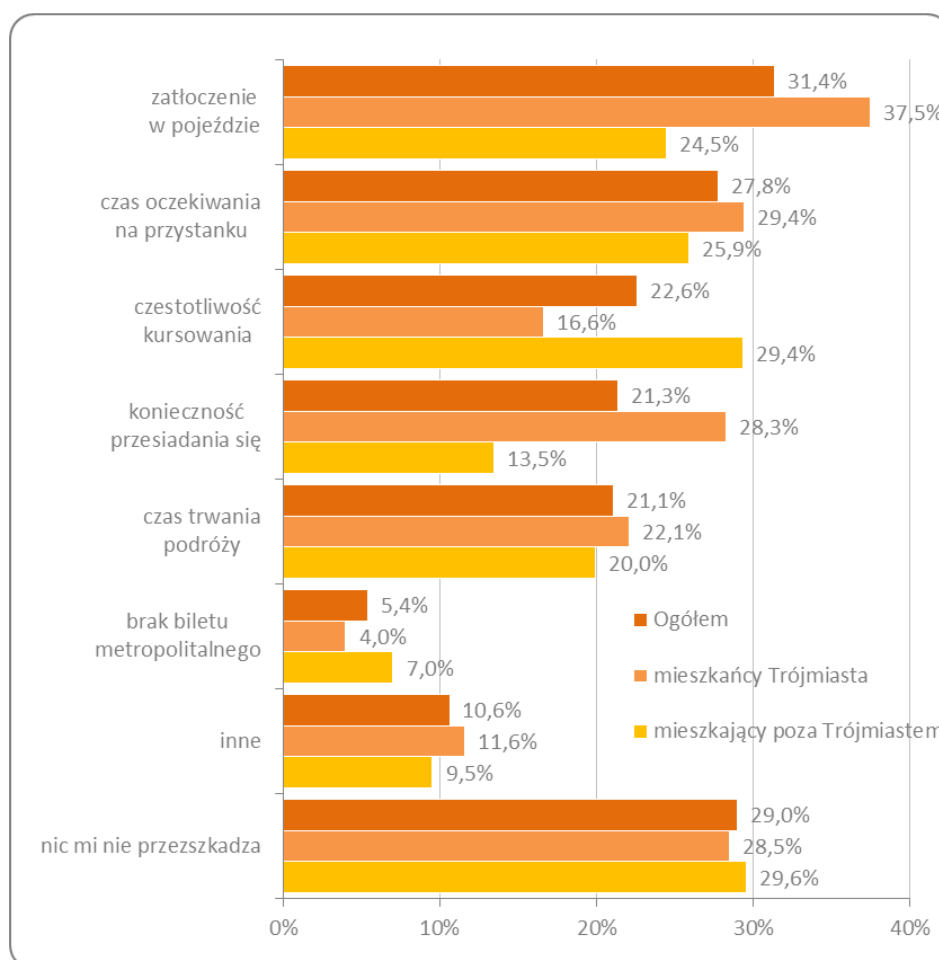
Jednym z elementów badania było określenie, co mieszkańcom Obszaru Metropolitalnego najbardziej przeszkadza podczas podróży komunikacją zbiorową.



Wśród największych niedogodności mieszkańcy Trójmiasta podróżujący komunikacją zbiorową wymieniali zatłoczenie w pojazdach, czas oczekiwania na przystankach oraz konieczność przesiadania się. Dla osób mieszkających poza Trójmiastem najbardziej dokuczliwa jest częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej oraz, podobnie jak dla mieszkańców Trójmiasta, czas oczekiwania na przystanku, a także zatłoczenie w pojazdach.

Co istotne, blisko 30% badanych nie dostrzega żadnych uciążliwości związanych z podróżowaniem komunikacją zbiorową.

Wykres 13. Co najbardziej przeszkadza Panu(i) w podróżowaniu komunikacją zbiorową? (możliwe maksymalnie 3 wskazania)



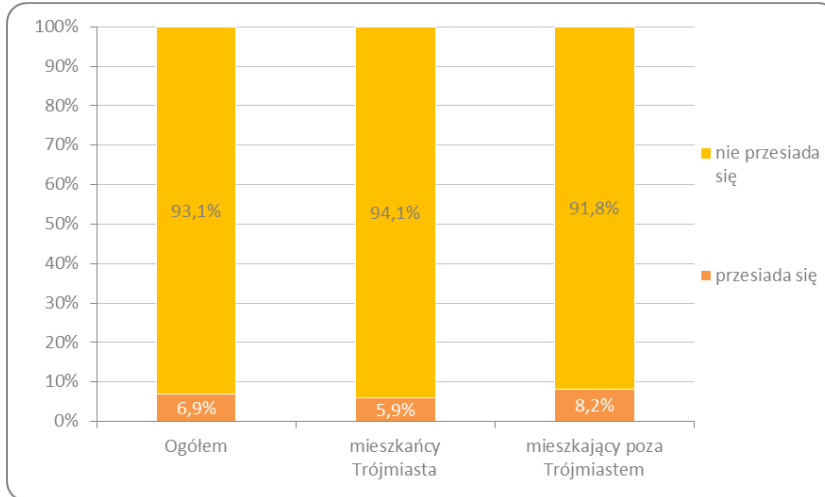
Podstawa procentowania: osoby, które w dniu poprzedzającym badanie podróżowały i przynajmniej od czasu do czasu podróżują komunikacją miejską

Podczas wykonywania podróży obligatoryjnych 7% badanych mieszkańców Trójmiasta oraz 8% mieszkających poza Trójmiastem przesiada się ze środka transportu indywidualnego na środek transportu zbiorowego. Najczęściej (83%) przesiadka ma miejsce z samochodu osobowego, ale 16% przesiadających się deklaruje, że do środka



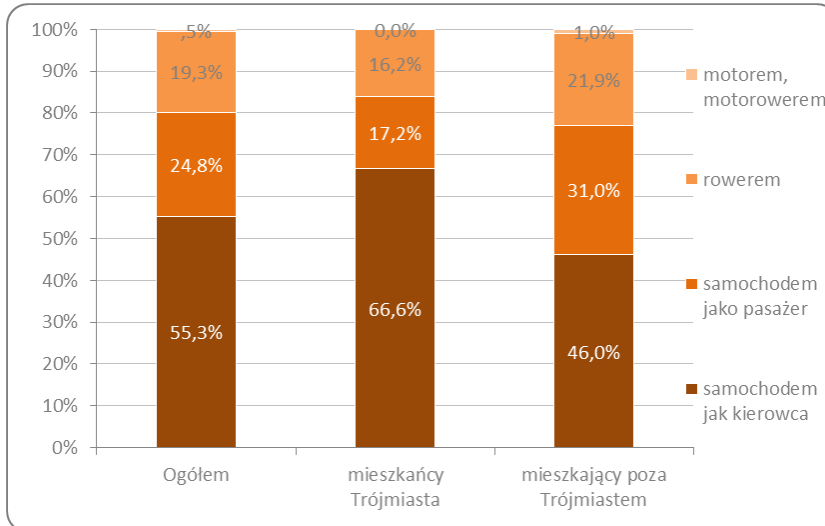
transportu zbiorowego dojeżdża rowerem. Z roweru w podróży łączonych częściej korzystają osoby mieszkające poza Trójmiastem.

Wykres 14. Przesiadanie się w podróżach obligatoryjnych z komunikacji indywidualnej na zbiorową



Podstawa procentowania: osoby uczące się lub pracujące

Wykres 15. Czym dojeżdża Pan(i) do środka transportu zbiorowego?



Podstawa procentowania: osoby dojeżdżające indywidualnie do środków transportu zbiorowego



## 2.2 Podróże mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

Jednym z głównych elementów badania było opisanie podróży, jakie w typowym dniu roboczym odbywają mieszkańcy OM. W tym celu podczas wywiadu wypełniane były tzw. dzienniczki, opisujące podróże wykonane w poprzednim dniu przez osoby w wieku 13 lub więcej lat. Dzienniczki dotyczyły podróży wykonywanych w typowym dniu roboczym, tj. we wtorek, środę lub czwartek.

W badaniu zastosowano dzienniczek podróży, który oparty był na spisywaniu odwiedzanych miejsc, a nie jak w dotychczas realizowanych w Polsce badaniach, opisie odbywanych podróży. Kolejne podróże respondentów odtwarzane były w oparciu o dane o odwiedzanych miejscach.

Taka konstrukcja dzienniczka podróży ułatwia respondentom udzielenie informacji na temat wszystkich odbytych podróży, ze szczególnym uwzględnieniem podróży nieobligatoryjnych, które zazwyczaj w badaniach uznawane były za niedoszacowane.

W efekcie zastosowania nowego dzienniczka uzyskano stosunkowo wysoki wskaźnik ruchliwości mieszkańców.

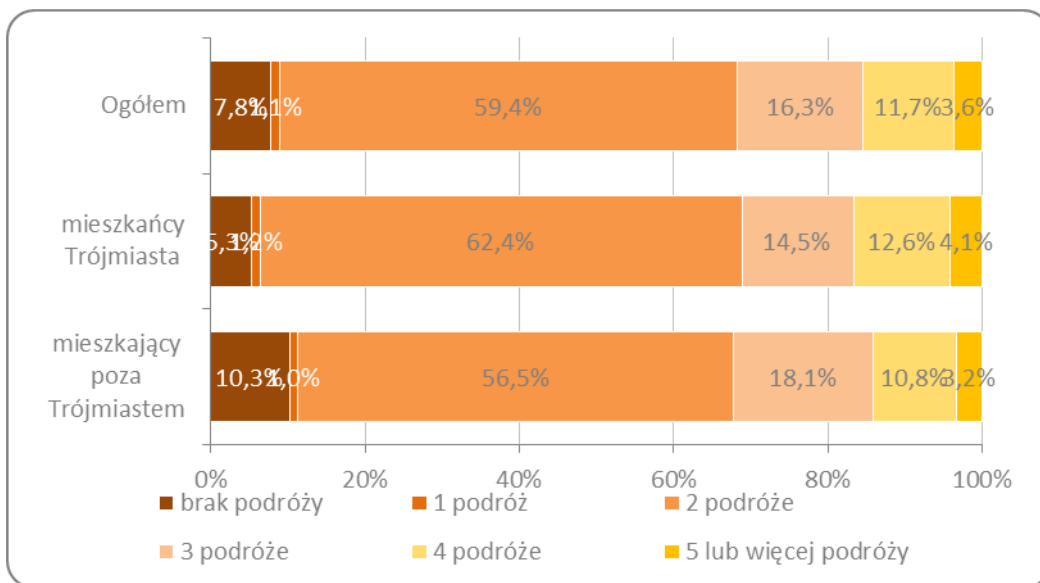
### 2.2.1 Ruchliwość

W typowym dniu roboczym ponad 90% mieszkańców OM w wieku 13 lub więcej lat odbywa przynajmniej jedną podróż. Najczęściej badani odbywają dwie podróże. Udział osób najbardziej ruchliwych, wykonujących w ciągu dnia pięć lub więcej podróży oscyluje wokół 4%.

Największą grupę wśród niepodróżujących stanowią emeryci i renciści. Najczęściej wymienianymi powodami nie odbycia żadnej podróży były brak potrzeby podróżowania (ponad połowa wskazań) oraz choroba (około jednej czwartej wskazań).



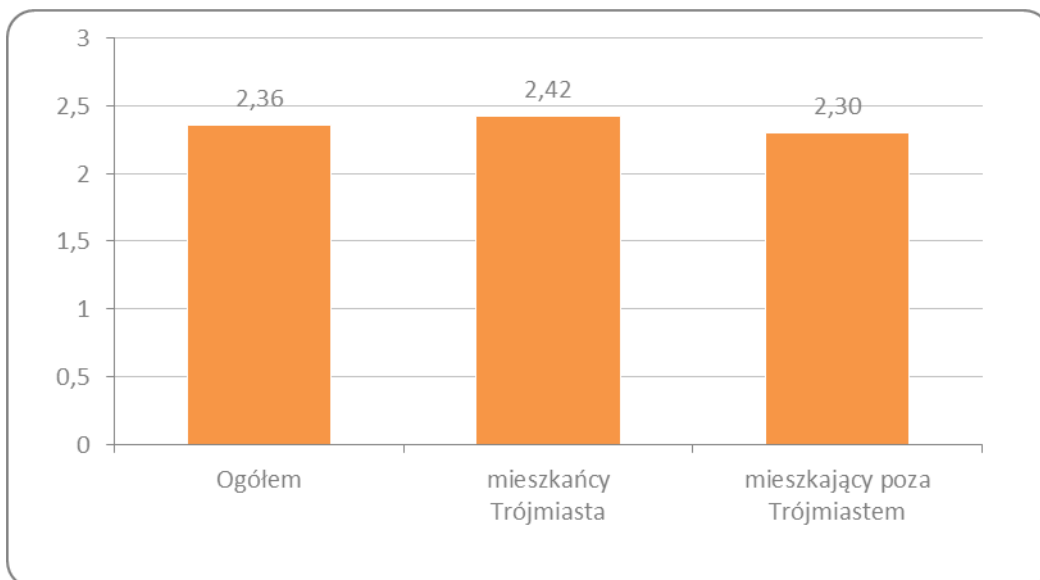
Wykres 16. Liczba podróży wykonywanych w dniu poprzedzającym badanie



Podstawa procentowania: wszystkie badane osoby

Wskaźnik ruchliwości zaobserwowany w badaniu wynosi 2,36 dla ogółu badanych, 2,42 dla mieszkańców Trójmiasta oraz 2,30 dla osób mieszkających poza Trójmiastem. Oznacza to, że w typowym dniu roboczym mieszkańcy Obszaru Metropolitalnego będący w wieku 13 lub więcej lat, wykonują około 1,3 mln podróży.

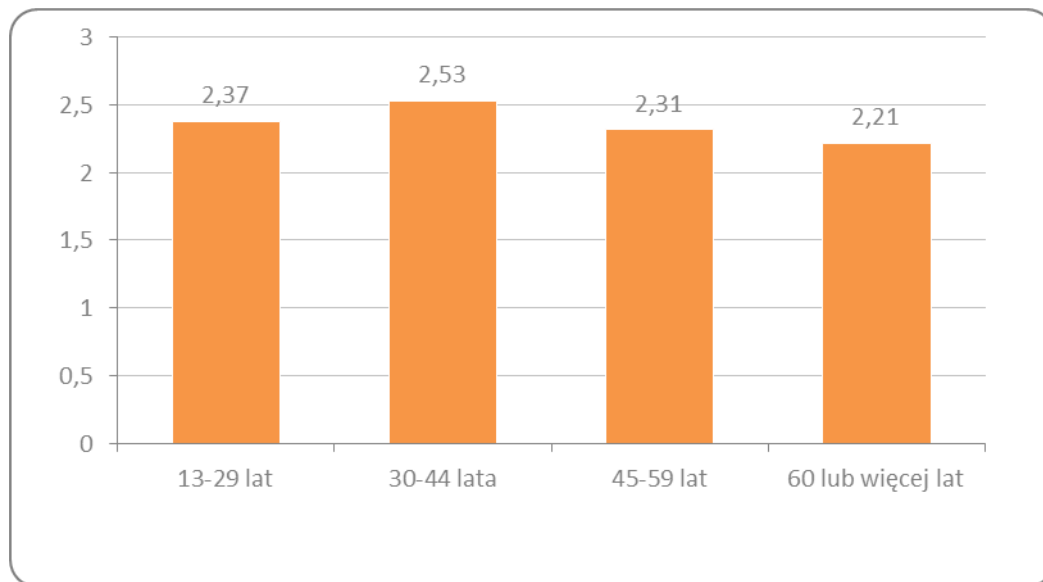
Wykres 17. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem





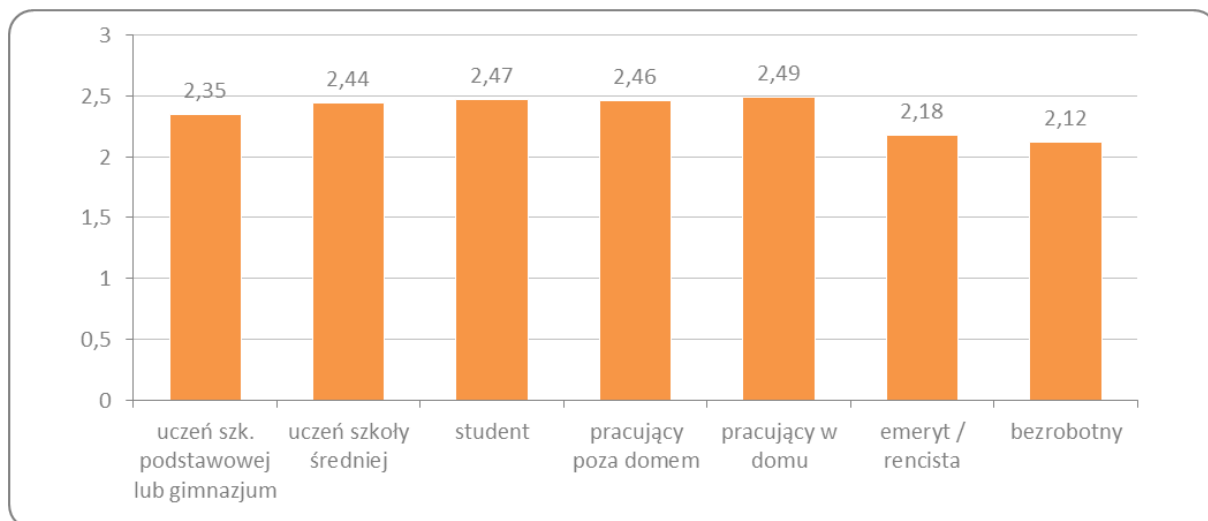
Największą ruchliwością charakteryzują się osoby w wieku 30-44 lata. Średnio wykonują one dziennie 2,53 podróży. Najmniejsza ruchliwość zaobserwowana została w grupie osób najstarszych.

Wykres 18. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem, a wiek badanych



Większą ruchliwością charakteryzują się osoby pracujące, a także uczniowie i studenci. Najmniej podróżują emeryci, renciści oraz osoby bezrobotne.

Wykres 19. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem, a główne zajęcie badanych

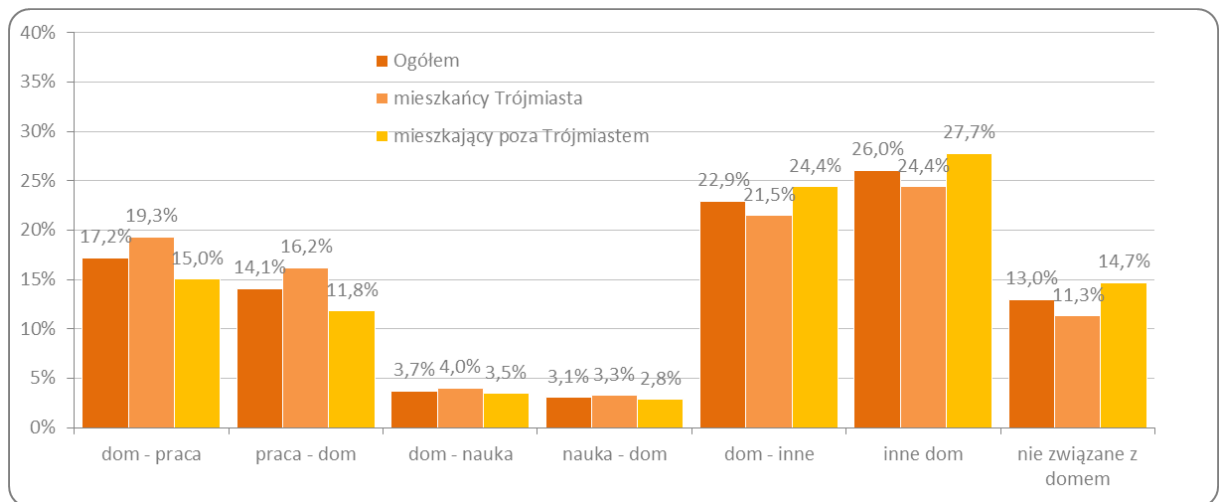




## 2.2.2 Motywacje podróży

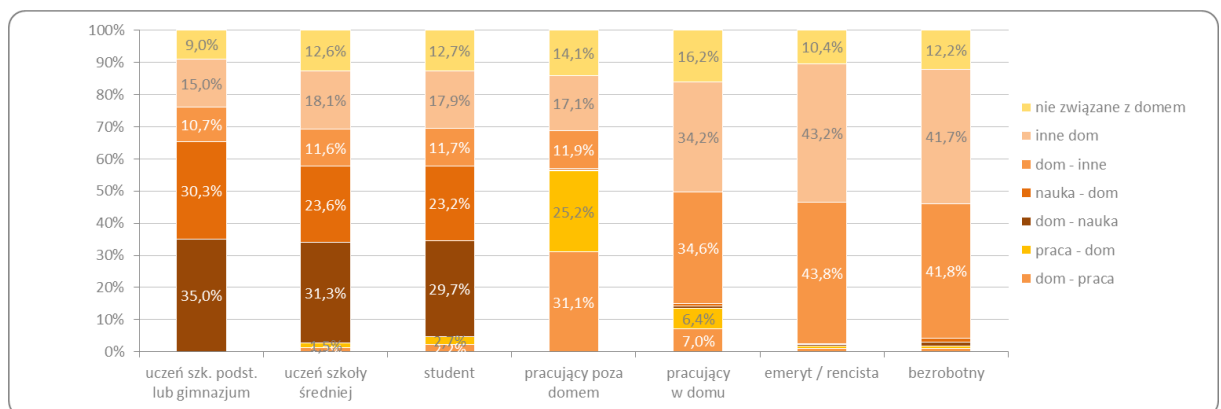
Najczęściej motywacje podróży związane są z domem – dojazd z domu do pracy, szkoły lub miejsca załatwiania spraw, albo powrót z pracy, szkoły, sklepu itp. do domu. Motywacje są ściśle uzależnione od wieku i sytuacji zawodowej badanych – wśród uczniów i studentów większość podróży jest związana z dojazdem do lub ze szkoły, pracujący poza domem odbywają przede wszystkim podróże na trasie dom - praca i z powrotem, wśród osób niepracujących (emerytów, rencistów i bezrobotnych) najwięcej podróży jest związanych z innymi motywacjami, takimi jak zakupy, usługi czy załatwianie spraw w urzędach.

Wykres 20. Motywacje podróży



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Wykres 21. Motywacje podróży w różnych grupach badanych

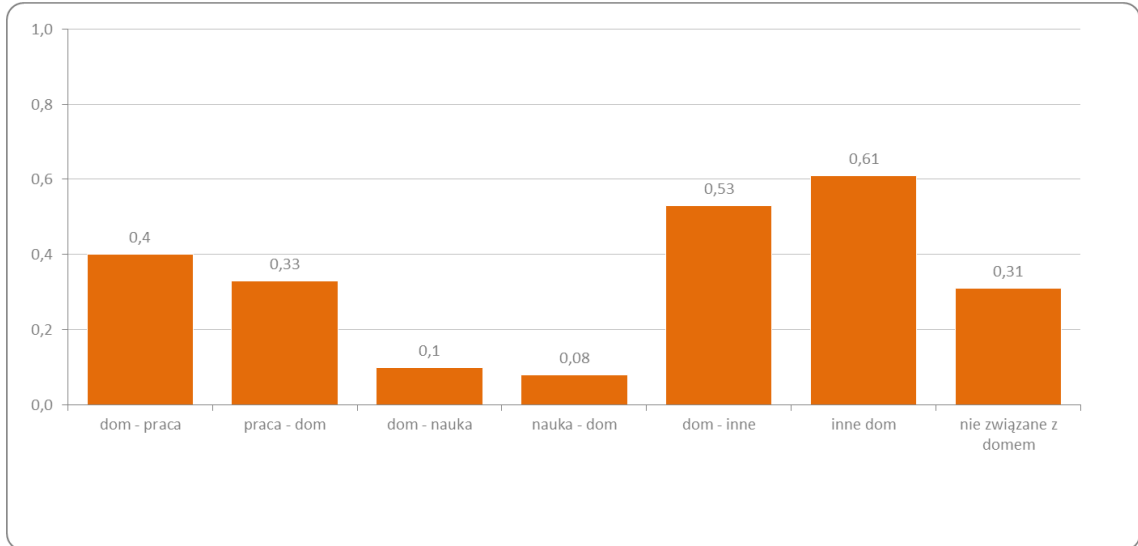


Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania



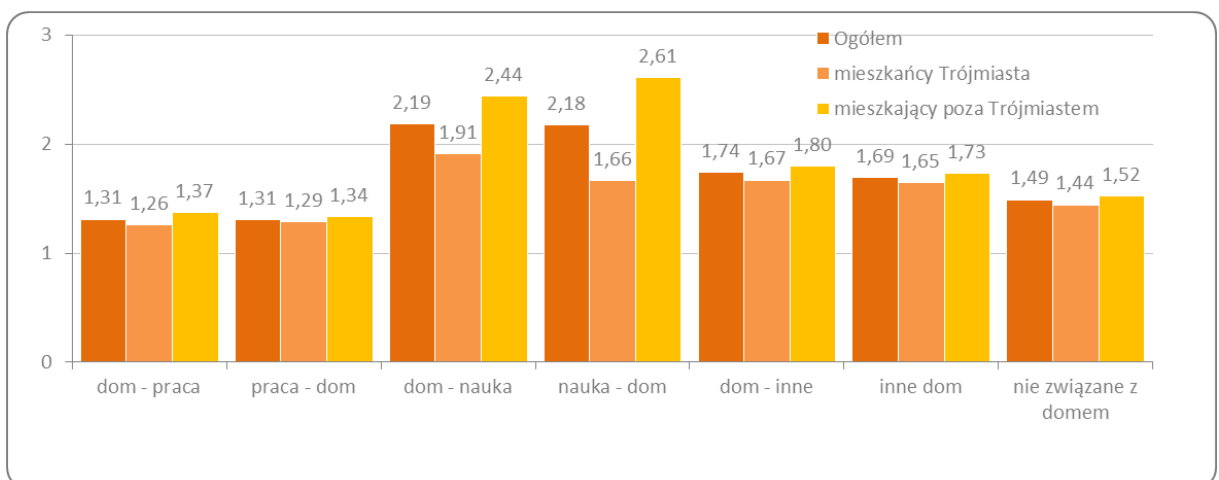
Największa średnia ruchliwość dotyczy nieobligatoryjnych podróży związanych z domem.

Wykres 22. Średnia ruchliwość według motywacji podróży



Motywacja podróży ma wpływ na stopień napełnienia samochodów osobowych, którymi podróż jest wykonywana. Najmniej zapełnione samochody obserwuje się w podróżach realizowanych do pracy, natomiast najwięcej osób jest w samochodach jadących do lub ze szkół.

Wykres 23. Napełnienie samochodu według motywacji podróży



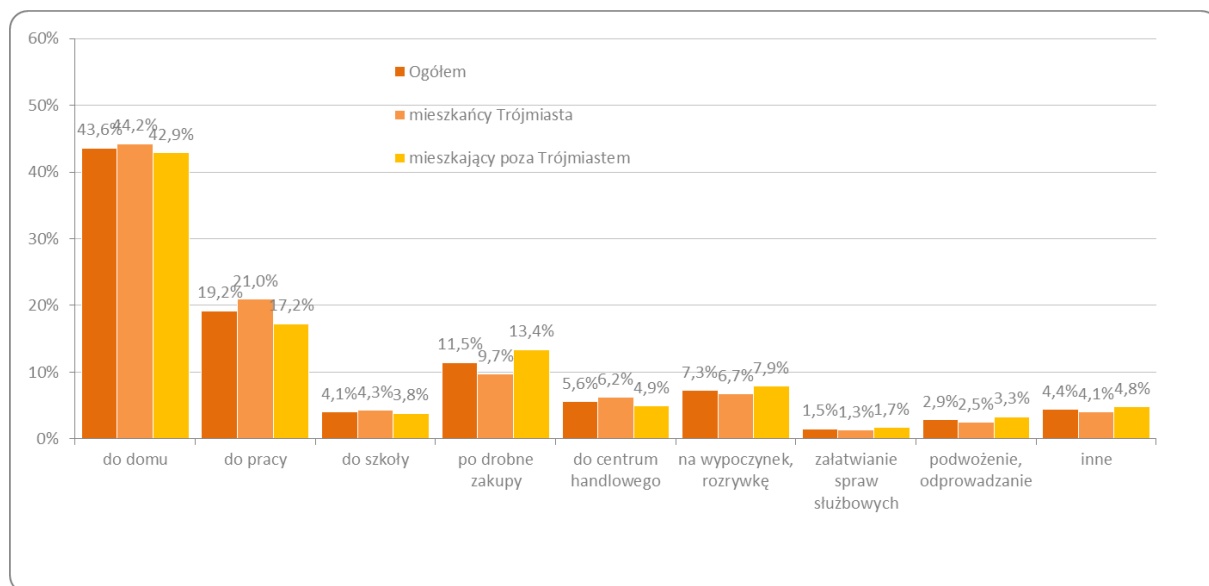
Podstawa procentowania: wszystkie podróże wykonywane samochodem osobowym





Analiza podróży pod względem motywacji celu wskazuje, że celem ponad 40% podróży jest dom, około 18% praca (przy czym praca częściej jest celem podróży mieszkańców Trójmiasta), a po drobne zakupy odbywa się mniej więcej co dziesiąta podróż.

Wykres 24. Motywacje podróży według celu podróży



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

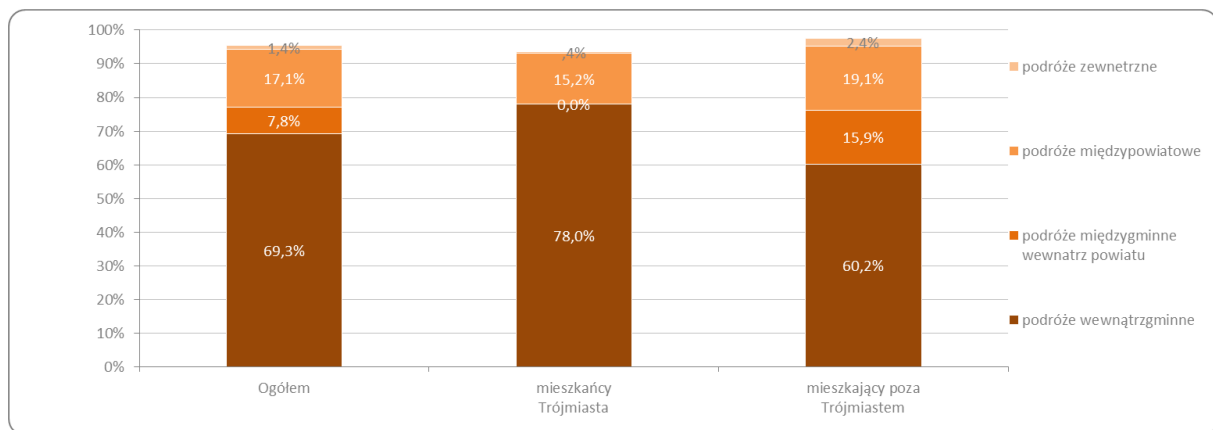
### 2.2.3 Rozkład przestrzenny podróży

Większość podróży realizowanych przez mieszkańców OM to podróże, które swój początek i koniec mają na obszarze tej samej gminy. Takie podróże stanowią 79% podróży mieszkańców Trójmiasta oraz 62% podróży mieszkańców powiatów poza Trójmiastem.

Podróże związane z przekraczaniem granicy powiatu realizowane są częściej przez mieszkańców części OM zlokalizowanej poza Trójmiastem.

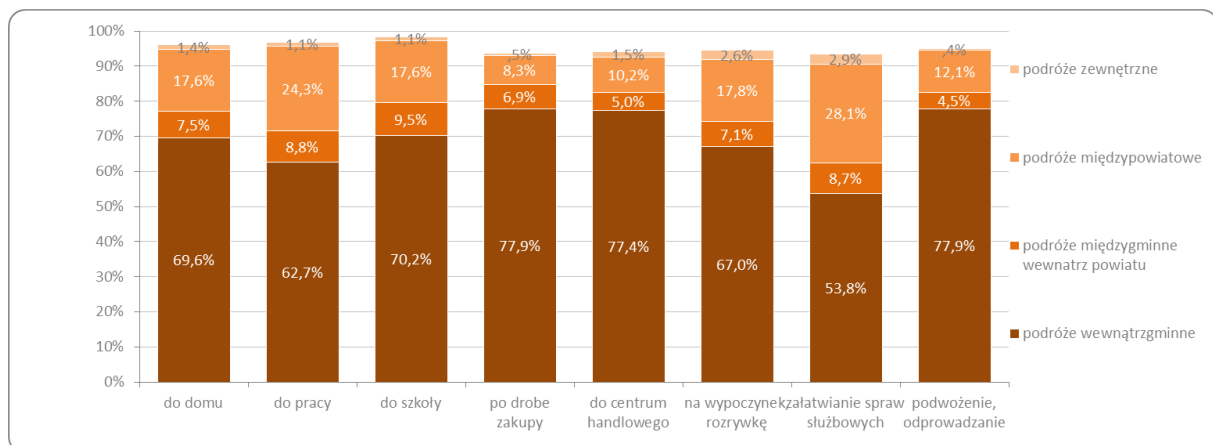


Wykres 25. Rozkład przestrzenny podróży



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Wykres 26. Rozkład podróży a cel podróży



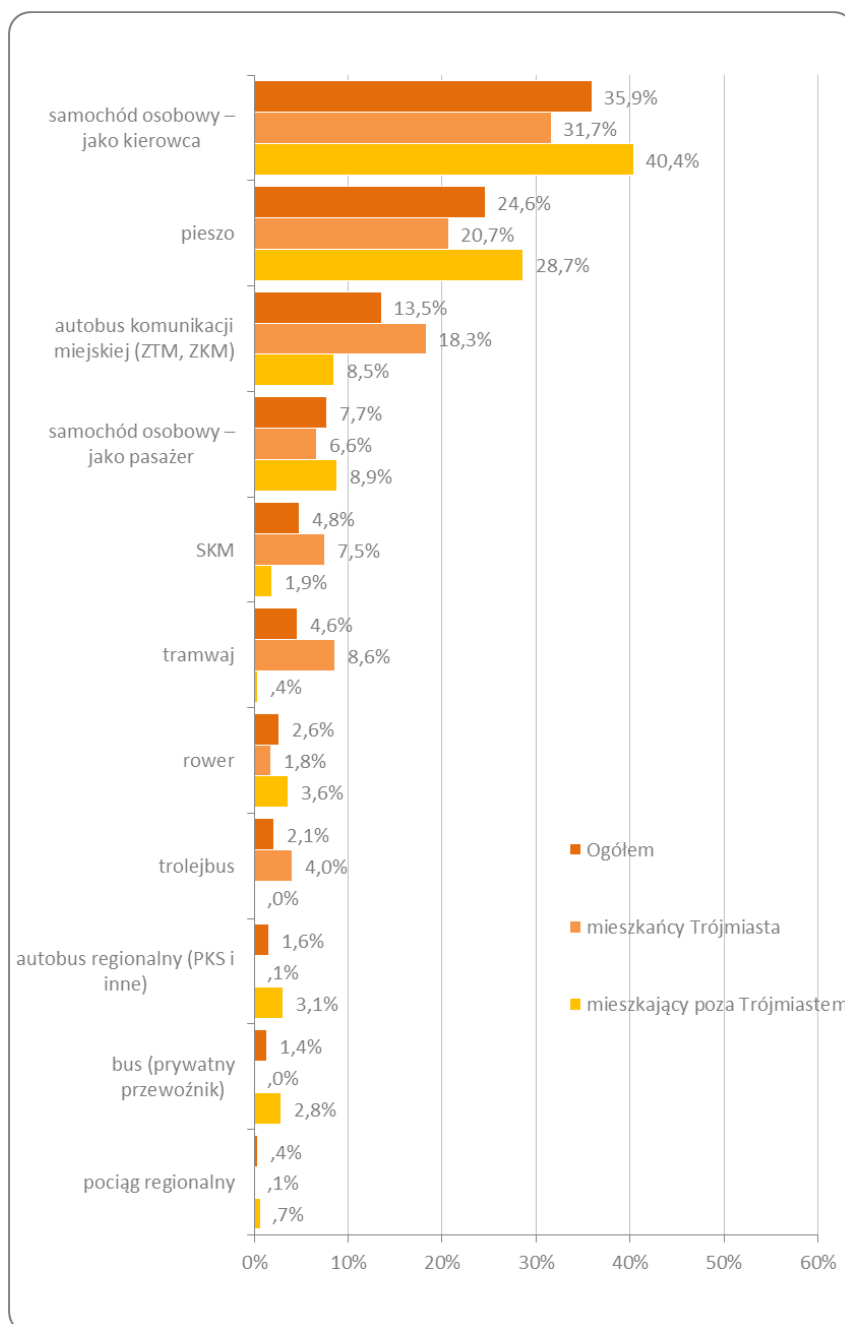
Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

## 2.2.4 Środki transportu w podróżach

Najpopularniejszym środkiem transportu w podróżach badanych osób jest samochód osobowy – wykonywanych jest nim około połowy wszystkich podróży. Blisko jedną trzecią stanowią podróże piesze. Co piąta podróż wykonywana przez mieszkańców Trójmiasta przebiega z wykorzystaniem autobusu komunikacji miejskiej, a co dziesiąta – tramwajem.



Wykres 27. Środki transportu w podróżach



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ jedna podróż mogła odbywać się kilkoma środkami transportu.

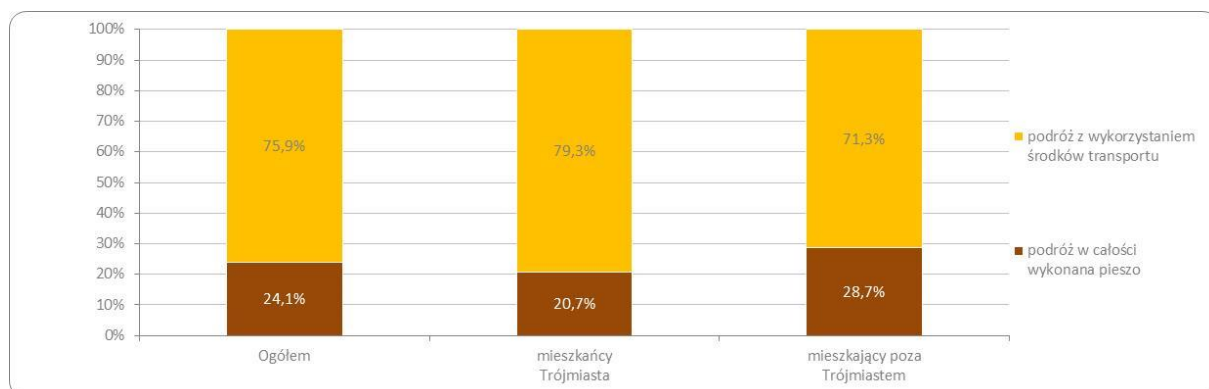
Około 21% podróży wykonywanych przez mieszkańców Trójmiasta i około 26% podróży wykonywanych przez mieszkańców pozostałych gmin odbywa się pieszo (podczas agregacji środków transportu wykorzystywanych w podróżach jako podróże piesze zakwalifikowano tylko podróże wykonane w całości pieszo. Podróż łączona - piesza i środkiem transportu potraktowana została jako podróż z wykorzystaniem środka transportu).



W ogólnym ujęciu mieszkańcy Trójmiasta co piątą podróż odbywają pieszo, około 40% podróży -komunikacją indywidualną i około 38% komunikacją zbiorową.

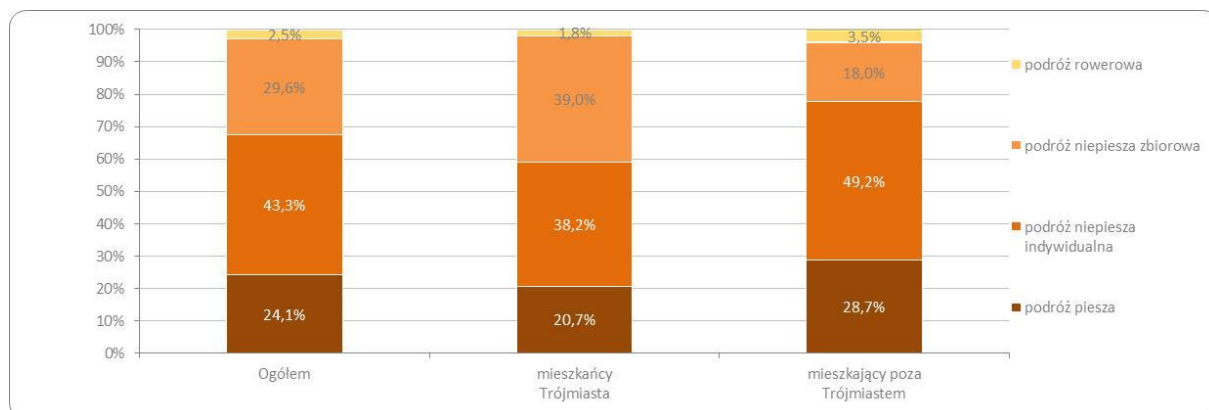
Mieszkańcy miejscowości poza Trójmiastem nieco częściej podróżują pieszo (26% realizowanych podróży) i komunikacją indywidualną (50%), rzadziej zaś komunikacją zbiorową – około 23% wszystkich podróży.

Wykres 28. Podróże według typów – piesze i niepiesze



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Wykres 29. Ogólny podział zadań przewozowych

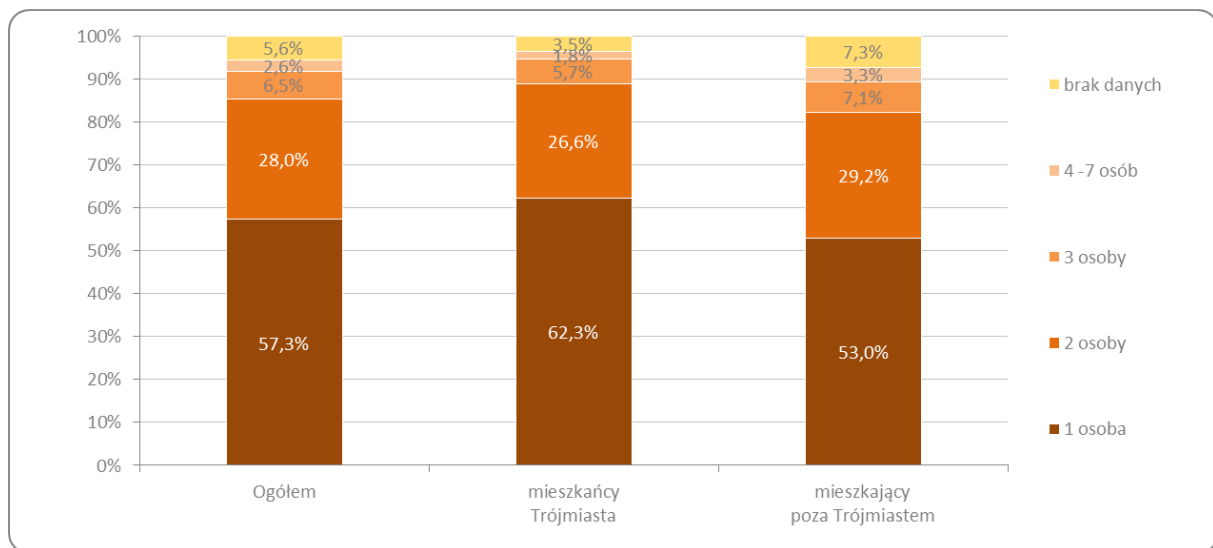


Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

W podróżach, które wykonywane są samochodem osobowym średnie napełnienie pojazdu wynosi 1,54. Deklarowane napełnienie samochodu jest nieco większe w podróżach osób mieszkających poza Trójmiastem i wynosi 1,62. Z deklaracji osób mieszkających w Trójmieście wynika średnie napełnienie pojazdu na poziomie 1,45.



Wykres 30. Napełnienie samochodu w podróżach

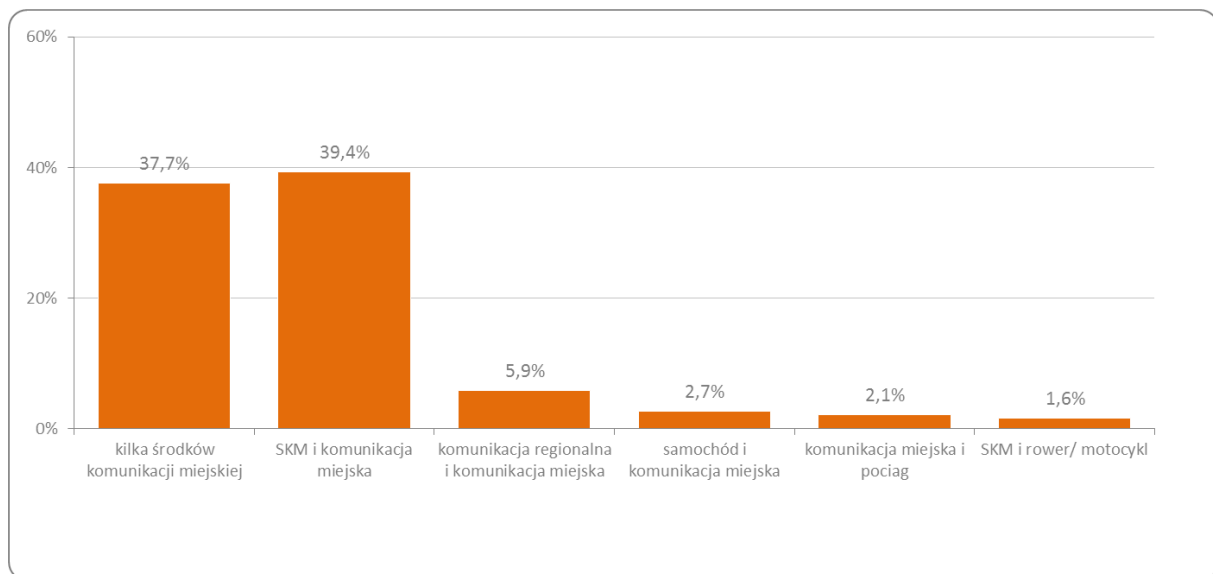


Podstawa procentowania: wszystkie podróże wykonane samochodem osobowym

Zdecydowana większość podróży pieszych (96,5%) wykonywanych jest bez przesiadek. Podróże z jedną przesiadką stanowią 3,3% podróży, zaś z dwiema lub więcej przesiadkami – 0,1% podróży. Z przesiadkami nieco częściej jeżdżą mieszkańcy Trójmiasta (4,9% wszystkich podróży), niż mieszkańcy w pozostałych gminach (2 %).

W podróżach z przesiadkami najczęściej podróże odbywają się pomiędzy środkami komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, trolejbus) lub między SKM a komunikacją miejską.

Wykres 31. Środki transportu wykorzystywane w podróżach z przesiadkami – najczęściej występujące połączenia



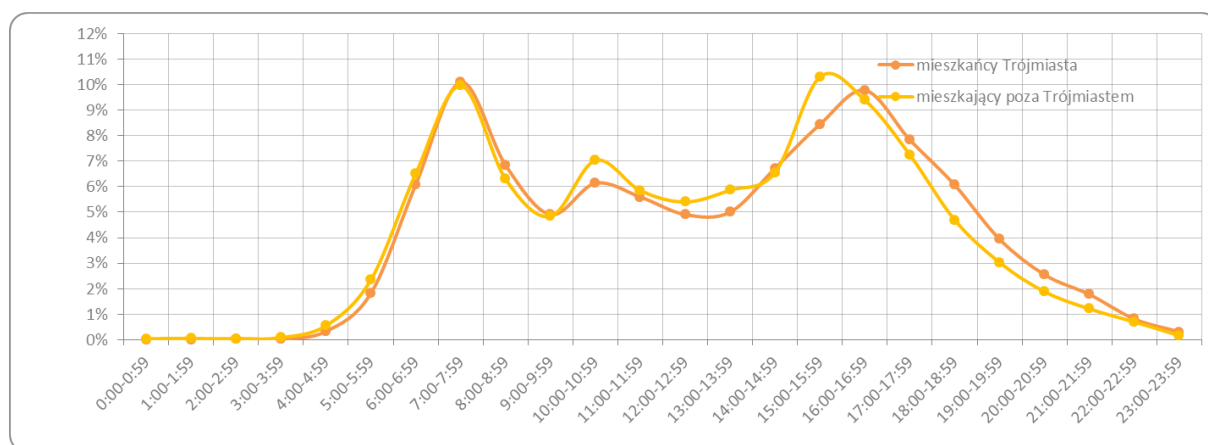


Podróże, w których przesiadka następuje między środkami komunikacji zbiorowej i indywidualnej (lub odwrotnie) stanowią 0,4% zaobserwowanych podróży. Najczęściej w tych sytuacjach są to podwiezienia samochodem osobowym do lub od środka transportu zbiorowego – przede wszystkim tramwaju, autobusu miejskiego, busa lub SKM.

## 2.2.5 Godziny rozpoczęcie i czas trwania podróży

W godzinach porannego szczytu – między 6:00 a 8:59 rozpoczyna się około 22% wszystkich podróży. Kulminacja szczytu popołudniowego przypada między 15:00 a 17:59 – w tym czasie wykonywanych jest około 26% podróży. Jak wynika z obserwacji, szczyt popołudniowy rozpoczyna się już po 14:00 i trwa aż do 18:59 – w całym okresie szczytu popołudniowego odbywanych jest 38% wszystkich podróży mieszkańców OM. Na godziny nocne (między 21:00 a 5:00) przypada około 3% wszystkich podróży.

Wykres 32. Godziny rozpoczęcia podróży

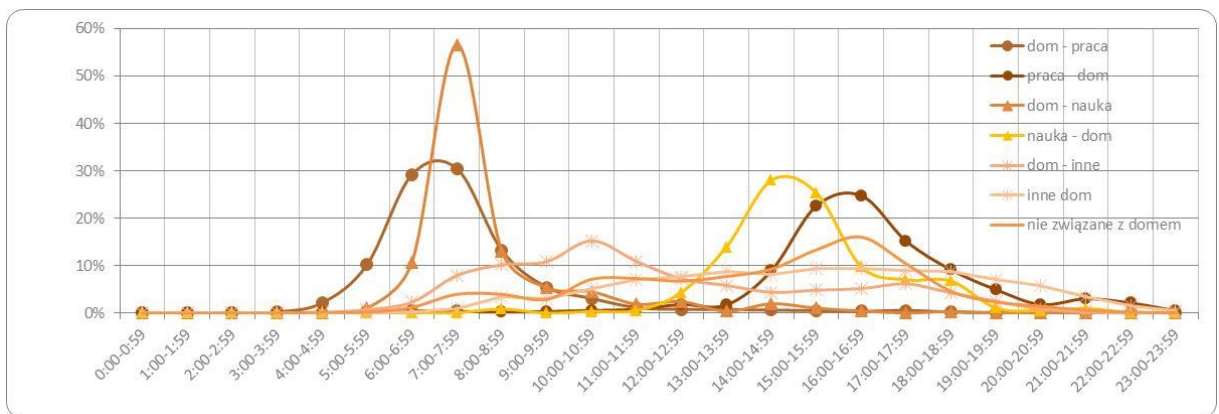


Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

W godzinach porannego szczytu realizowane są przede wszystkim podróże z domu do szkoły i do pracy. Podróże powrotne z tych miejsc są nieco rozłożone w czasie – powroty ze szkoły przypadają przede wszystkim między 13:00 a 16:59, zaś powroty z pracy między 15:00 a 17:59.



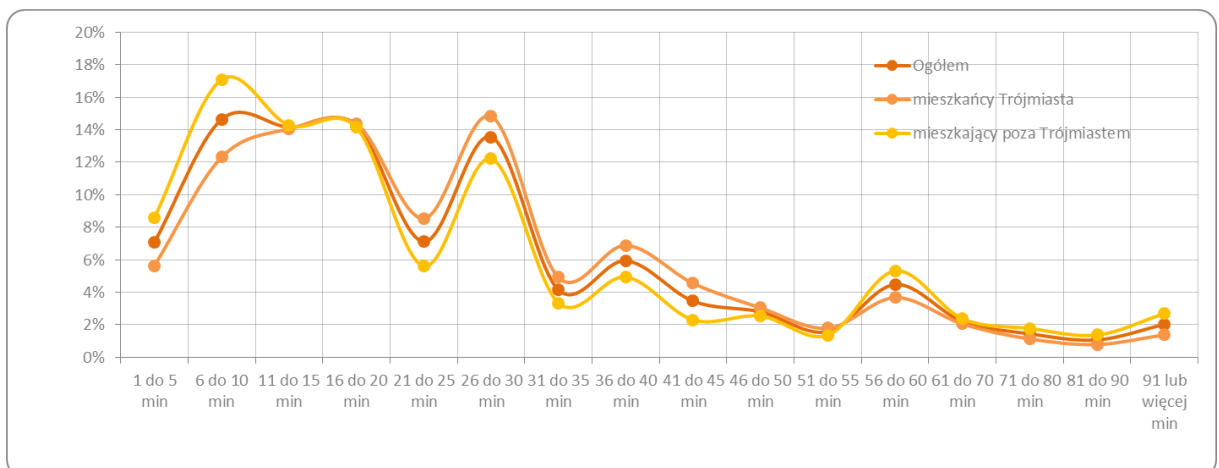
Wykres 33. Godzina rozpoczęcia podróży w poszczególnych motywacjach



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Wśród wszystkich podróży największy udział mają te trwające od 6 do 30 minut - stanowią one 64% wszystkich podróży. Średni czas trwania podróży wynosi 26 min.

Wykres 34. Czas trwania podróży



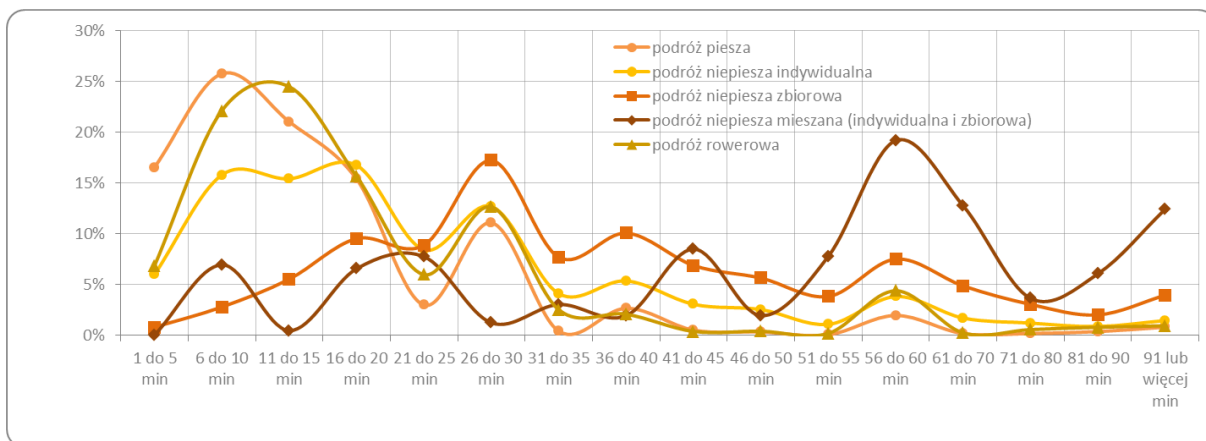
Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze (średnio 16 minut), najdłużej zaś podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (67 minut). Średni czas trwania podróży indywidualnej to 24 minuty, zaś podróży środkami transportu zbiorowego – 39 minut.

Podróże wewnątrzgminne trwają średnio 22 minuty, podróże międzygminne 30 minut, a między powiatami - 44 minuty.

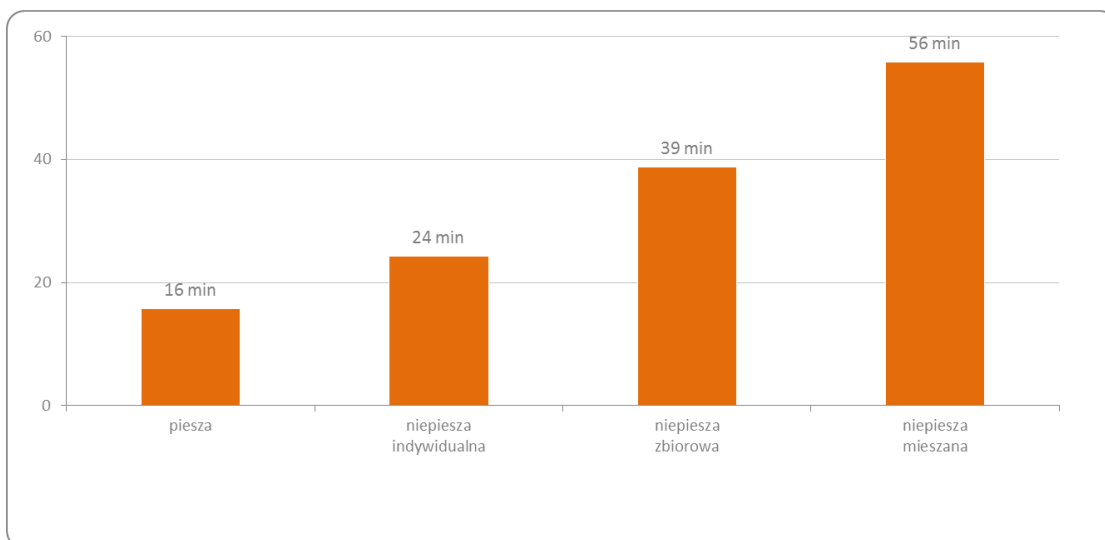


Wykres 35. Czas trwania podróży a typ podróży



Podstawa procentowania: wszystkie podróże opisane podczas badania

Wykres 36. Średni czas trwania podróży różnymi środkami transportu (średnia 5% obciążenia)







## 2.3 Wnioski z rozwiązań zastosowanych przy realizacji badania

### 2.3.1 Dzienniczek podróży

W zrealizowanym badaniu zaobserwowano wyższy, niż dotychczasowo wskaźnik ruchliwości mieszkańców. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że jest to skutkiem zastosowania innego, niż dotychczas formularza do zapisywania podróży mieszkańców, opartego na spisywaniu odwiedzanych miejsc, a nie opisie odbywanych podróży. Kolejne podróże respondentów odtwarzane były w oparciu o dane o odwiedzanych miejscach. Poparciem tej tezy może być fakt, że zanotowano wyższy, niż w podobnych badaniach w Polsce udział podróży nie związanych z domem, które zazwyczaj uznawane były za niedoszacowane w badaniach mieszkańców.

Z drugiej strony zaobserwowano przypadki, w których podróż z przesiadkami traktowana była jako kilka podróży – na przykład jako miejsce, w którym respondent był, zanotowano dworzec (będący de facto jednym z przystanków podróży).

Zbiór z badania został poddany szczegółowej weryfikacji, podczas której podróże wieloetapowe zapisane zostały jako kilka podróży, sprowadzono do właściwego kształtu. Skala tego rodzaju błędów okazała się niezbyt duża – wskaźnik ruchliwości z wyjściowego 2,43 został doprowadzony do wysokości 2,38. Wskaźnik ten jest wyższy, niż zaobserwowany w podobnych badaniach realizowanych na innych obszarach, np.:

- w 2013 roku, w badaniu na obszarze województwa pomorskiego, w powiatach zrzeszonych w OM, zaobserwowano ruchliwość na poziomie 1,77 (wielkość próby 4330 osób)
- w 2013 roku, w badaniu zrealizowanym na obszarze Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego uzyskano wskaźnik ruchliwości dla Krakowa na poziomie 2,02, zaś dla gmin ościennych 1,66 (wielkość próby 13200 osób w Krakowie i 2900 osób w gminach ościennych).

Wyższy wskaźnik ruchliwości może świadczyć o pozytywnym wpływie nowego kształtu dzienniczka na dokładność zbierania danych na temat podróży mieszkańców.

### 2.3.2 Realizacja wywiadów w soboty

W soboty zostało zrealizowane 19% założonej liczby wywiadów. Wskaźniki ruchliwości osób, które były badane w soboty są bardzo zbliżone do wskaźników uzyskanych



podczas badania w inne dni (2,36 w soboty vs. 2,38 w pozostałe dni). Udział niepodróżujących w wywiadach realizowanych w sobotę jest także bardzo zbliżony do udziału osób nie odbywających podróży, z wywiadów realizowanych w środku tygodnia. Pozwala to stwierdzić, że realizacja wywiadów w soboty nie zniekształcała wyników badania. Nie ma jednocześnie wyraźnej podstawy do twierdzenia, że w soboty łatwiej jest zrealizować wywiady z osobami bardziej ruchliwymi, które trudno jest zastać w domu popołudniami w dni robocze.



## 2.4 Kwestionariusz badania

Rysunek 4. Kwestionariusz do gromadzenia informacji o gospodarstwie

BADANIE ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH – GDAŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY 2014							
		Dzień dobry nazywam się ..... Jestem ankieterem firmy PBS i przeprowadzam badanie na zlecenie Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego (GOMU) dotyczące sposobów codziennego podróżowania. Celem badania jest poprawa systemu transportowego i dostosowanie go do potrzeb mieszkańców. Badanie jest całkowicie anonimowe, a jego wyniki będą wykorzystane jedynie w zbiorczych zestawieniach statystycznych.					
Data wywiadu (DD-MM-RRRR):	Godzina rozpoczęcia wywiadu (GG:MM):	Nr wiązki:	Nr gospodarstwa:	Imię i nazwisko Ankietera:	Nr Ankietera:		
Adres gospodarstwa:	Miejscowość:	Ulica (nie jest konieczna dla wywiadów na wsi)		Numer budynku (nie jest konieczny dla wywiadów na wsi)	zaznacz dzień, za który wypełniasz dzienniczek podróży	<input type="checkbox"/> WT – wtorek <input type="checkbox"/> SR – środa <input type="checkbox"/> CZ - czwartek	

A1 SAMOCHODY W GOSPODARSTWIE DOMOWYM		A2. ROWERY W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	
Ile jest w Pana(i) gospodarstwie samochodów osobowych ogółem		Ile jest w Pana(i) gospodarstwie samochodów:	Ile jest w Pana(i) gospodarstwie
A1a. osobowych prywatnych zarejestrowanych na osobę z gospodarstwa		A1e. dostawczych do 3,5 ton prywatnych	A2a. rowerów dla dorosłych lub dzieci w wieku 13 lub więcej lat:
A1b. osobowych prywatnych (zarejestrowanych na osobę z poza gospodarstwa)		A1f. dostawczych do 3,5 ton . służbowych/firmowych	
A1c. osobowych „z kratką”		A1g. ciężarowych powyżej 3,5 tony (prywatnych lub służbowych/firmowych)	A2b. rowerów dla dzieci w wieku poniżej 13 lat:
A1d. osobowych służbowych/firmowych (będących w dyspozycji w gospodarstwie)		A1h. innych będących w dyspozycji w dniu badania (np. pożyczonych)	

W kolejnej części chciał(a)bym zapytać o wszystkich członków Pana(i) gospodarstwa domowego. Proszę, aby odpowiadał(a) Pan(i) o wszystkich osobach kolejno, począwszy od Pana(i), a następnie według wieku pozostałych członków – od najstarszego do najmłodszego. Jeśli w Pana(i) gospodarstwie są osoby urodzone w 2002 roku lub później (czyli w wieku 12 lat lub młodziej), prosimy tylko o podanie ich imienia, płci i roku urodzenia.

**B1.** Zapisz imię lub inicjały respondenta  
*Dopilnuj, aby każda osoba miała swoje unikalne oznaczenie*

**B1a.** Zaznacz, czy osoba jest w domu podczas badania

**B2.** Zaznacz płeć respondenta

**B3.** Wpisz pełny rok urodzenia osoby

**B4.** Jakie osoba posiada wykształcenie ukończone?

1. uczeń w szkole podstawowej
2. podstawowe
3. gimnazjalne
4. zawodowe
5. średnie
6. policealne/pomaturalne
7. wyższe

**B5.** Czy ta osoba posiada prawo jazdy kategorii B, C, D lub T?

1. tak
2. nie

**B6a.** Jakie jest zajęcie podstawowe osoby?  
*Ankieter: zajęcie podstawowe to takie, które zajmuje respondentowi relatywnie więcej czasu w ciągu tygodnia, niż pozostałe zajęcia.*

**B6b.** Jakie jest zajęcie dotatkowe osoby?  
*Ankieter: zajęcie dotatkowe to takie, które zajmuje respondentowi relatywnie dużo czasu w ciągu tygodnia, ale mniej niż podstawowe zajęcia (np. dodatkowa praca, dodatkowe studia itp.)*

0. brak zajęcia dodatkowego
1. uczeń szkoły podstawowej
2. uczeń gimnazjum
3. uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)
4. student
5. pracujący poza domem
6. pracujący w domu
7. emeryt / rencista
8. bezrobotny
9. pozostali

**B7.** W jakim miejscu osoba pracuje?  
*wpisz w tabeli miejscowość, ulicę oraz numer budynku lub ewentualnie miejscowość i nazwę firmy*

**B8.** Jaki typ pracy wykonuje osoba?

1. praca w stałych godzinach
2. praca zmianowa

**B9.** W jakim miejscu osoba się uczy?  
*wpisz w tabeli miejscowość, ulicę oraz numer budynku lub ewentualnie miejscowość i nazwę szkoły*

**B10.** W jakim trybie osoba się uczy?

1. dziennie
2. wieczorowo
3. zaocznie

**C1.** Czy ta osoba odbyła w ciągu wczorajszej doby (czyli od godziny 00:00 do godziny 23:59) jakiejś podróże?  
*Ankieter: Odczytaj powoli i dokładnie definicję podróży zamieszczoną w dzienniczku, pokaż ją respondentowi*

1. osoba odbyła jakąś podróż
2. osoba nie odbyła żadnej podróży → **zadaj C2**

**C2.** Dlaczego osoba nie odbył(a) żadnej podróży wczorajszej doby?

1. choroba
2. brak potrzeby
3. praca w domu
4. zła pogoda
5. przebywanie poza miejscem zamieszkania
6. inne



Rysunek 5. Dzienniczek podróży

BADANIE ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH – GOM 2014 – DZIENNICZEK PODRÓŻY									
NUMER WIĄZKI	NUMER GOSP. W WIĄZCE	NR RESPONDENTA (wg tab. skład gosp.)	IMIĘ LUB INICJAŁY RESPONDENTA:		NUMER ANKIETERA				
ADRES GOSPODARSTWA			DATA WYWIADU		DD-MM-RRRR	Dzień, za który wypełniasz dzienniczek:		WT	2
								SR	3
								CZ	4
PYTANIA PODSTAWOWE:									
Płeć: 1.[ ] kobieta 2.[ ] mężczyzna		Wiek: 1.[ ] 13-15 2.[ ] 16-17 3.[ ] 18-24 4.[ ] 25-29 5.[ ] 30-44 6.[ ] 45-60 7.[ ] 60-64							
Wysztabelowanie: 1.[ ] uczeń w szkole podstawowej 2.[ ] podstawowe 3.[ ] gimnazjalne 4.[ ] zawodowe 5.[ ] średnie 6.[ ] policealne/pomaturalne 7.[ ] wyższe									
D1. Proszę pomyśleć ogólnie o swoich podróżach środkami transportu zbiorowego. Co najbardziej przeszkadza Panu(i) w trakcie korzystania ze środków transportu zbiorowego? max 3 odpowiedzi		1.[ ] konieczność przesiadania się 2.[ ] czas oczekiwania na przystanku 3.[ ] czas trwania podróży		4.[ ] zatłoczenie w pojeździe 5.[ ] częstotliwość kursowania 6.[ ] brak biletu metropolitalnego		7.[ ] inne 8.[ ] nic mi nie przeszkadza 9.[ ] nie korzystam z transp. zbiorowego – nie zadawaj D2			
D2. Czy dojeżdżając do pracy lub szkoły przesiada się Pan(i) ze środka transportu indywidualnego (np. samochodu, roweru, motoru) na środek na transportu zbiorowego?		1.[ ] tak → 2.[ ] nie		D3. Czym dojeżdża Pan(i) do środka transportu zbiorowego?		1.[ ] samochodem jak kierowca 2.[ ] samochodem jako pasażer 3.[ ] rowerem 4.[ ] motorem, motorowerem 5.[ ] innym środkiem transportu			
D4. Czy przynajmniej od czasu do czasu korzysta Pan(i) z aplikacji z wyszukiwarki połączeń komunikacji miejskiej dostępnej na smartfony lub przez stronę www (np. jakdojade.pl)?		1.[ ] tak → 2.[ ] nie		D5. Czy jest Pan(i) kierowcą?		1.[ ] tak → 2.[ ] nie		D6. Czy prowadząc samochód, korzysta Pan(i) przynajmniej od czasu do czasu z nawigacji samochodowej?	
						1.[ ] tak, z nawigacji Google Maps wbudowanej w telefon 2.[ ] tak, z nawigacji AutoMapa wbudowanej w telefon 3.[ ] tak, z nawigacji NaviExpert wbudowanej w telefon 4.[ ] tak, z nawigacji GPS Navigation wbudowanej w telefon 5.[ ] tak, z innej nawigacji wbudowanej w telefon 6.[ ] tak, z nawigacji jako osobnego urządzenia 7.[ ] nie			
BILETY									
K1. Czy korzysta Pan(i) z biletów okresowych na przejazdy komunikacją publiczną?		1.[ ] tak → 2.[ ] nie		K2. Z jakiego rodzaju biletów okresowych zazwyczaj Pan(i) korzysta? można zaznaczyć kilka odpowiedzi		1.[ ] na miejski transport zbiorowy (autobus, tramwaj, SKM) 2.[ ] na połączenia pozamiejskie autobusowe 3.[ ] na połączenia pozamiejskie kolejowe 4.[ ] inny		K3. W jakie dni tygodnia jest ważny ten bilet? 1.[ ] od poniedziałku do piątku 2.[ ] we wszystkie dni tygodnia	
								K4. Czy jest to bilet: 1.[ ] imienny 2.[ ] na okaziciela	
MIEJSCE O: MIEJSCE GDZIE BYŁ/A PAN(I) O G. 00:01!									
Gdzie był/a Pan(i) o g. 00:01? Dla adresów wpisanych w tabeli skład gosp. można stosować skróty DOM, PRACA, SZKOŁA		MIEJSCOWOŚĆ <i>Uwaga! jeśli adres spoza GOM zapisz tylko nazwę miejscowości i województwo</i>			ULICA <i>Uwaga! dla wsi zapisz tylko nazwę miejscowości</i>			NR BUDYNKU	
A. To miejsce to:		1.[ ] dom 2.[ ] praca 3.[ ] szkoła podstawowa, gimnazjum, liceum 4.[ ] wyższa uczelnia 5.[ ] miejsca dokonywania drobnych zakupów, korzystania z usług (sklep, poczta, fryzjer, urzędy itp.) 6.[ ] centrum handlowo-usługowe, galeria handlowa, hipermarket,		7.[ ] wypoczynek, rozrywka (sport, odwiedziny rodziny lub znajomych, kino, teatr), 8.[ ] załatwienie spraw służbowych w ramach wykonywanej pracy (ale nie dojazd do /z miejsca pracy) 9.[ ] podwożenie innych osób (np. odbieranie, zawożenie dzieci do szkoły, podwożenie żony/męża do pracy) 10.[ ] inne					
ANKIETERZE: teraz przystępujesz do opisywania podróży wykonanych przez Respondenta w całym poprzednim dniu. Pamiętaj!									
PODRÓŻĄ JEST (definicja): każde przemieszczenie się spełniające łącznie następujące warunki: • przebiega pieszo lub dowolnym środkiem transportu, • na odległość co najmniej 250 m, z określonej przyczyny, • źródło (początek), cel (koniec) lub jej odcinek położone są na obszarze GOM.		PODRÓŻAMI SĄ NA PRZYKŁAD • jazda do pracy • ukanie się po zakupy, do lekarza, fryzjera itp. • wyjście podczas pracy na obiad • wyjście podczas pracy w celu załatwienia spraw służbowych (np. wyjście na pocztę) • przejazd taksówką do znajomych • przejazdka rowerem/motorem /samochodem – nawet bez konkretnego celu				PODRÓŻAMI NIE SĄ • spacer (z dzieckiem, z psem, ze znajomymi) • wizyta u sąsiadów/znajomych mieszkających na innym piętrze lub w innej klatce • przejście „od sklepu do sklepu” podczas robienia zakupów • podróże wykonywane przez taksówkarza w trakcie pracy			



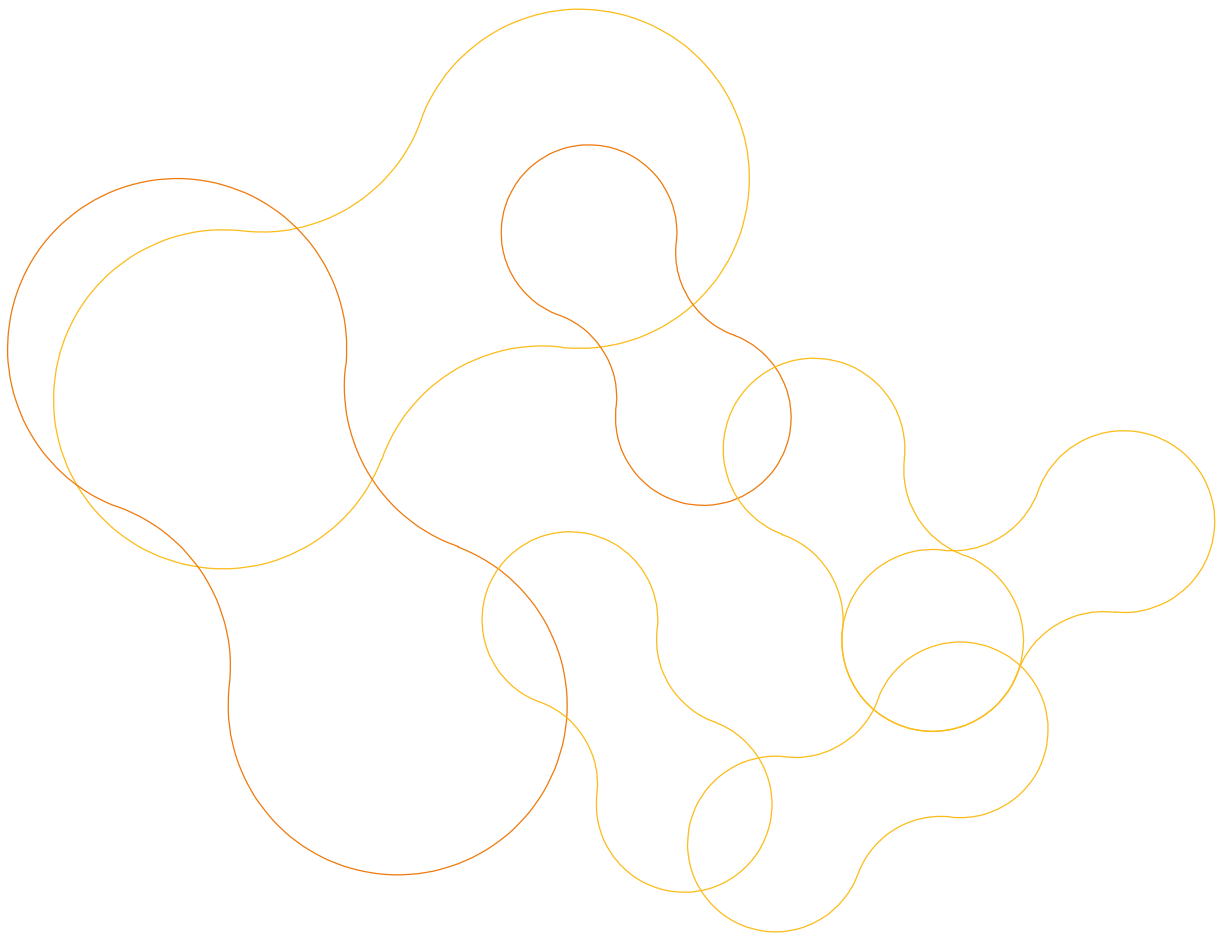
<b>MIEJSCE 1: PIERWSZE MIEJSCE ODWIEDZONE W CIĄGU DNIA:</b>									
Adres <i>Dla adresów wpisanych w tabeli skład gosp. można stosować skróty DOM, PRACA, SZKOŁA</i>		MIEJSCOWOŚĆ <i>Uwaga! jeśli adres spoza GOM zapisz tylko nazwę miejscowości i województwo</i>		ULICA <i>Uwaga! dla wsi zapisz tylko nazwę miejscowości</i>		NR BUDYNKU			
Godzina rozpoczęcia podróży (GG:MM)				Godzina zakończenia podróży (GG:MM)					
A. To miejsce to:		1.[ ] dom 2.[ ] praca 3.[ ] szkoła podstawowa, gimnazjum, liceum 4.[ ] wyższa uczelnia 5.[ ] miejsca dokonywania drobnych zakupów, korzystania z usług (sklep, poczta, fryzjer, urzędy itp.) 6.[ ] centrum handlowo-usługowego, galeria handlowa, hipermarket,		7.[ ] wypoczynek, rozrywka (sport, odwiedzić rodziny lub znajomych, kino, teatr), 8.[ ] załatwianie spraw służbowych w ramach wykonywanej pracy (ale nie dojazd do /z miejsca pracy) 9.[ ] podwożenie innych osób (np. odbieranie, zawożenie dzieci do szkoły, podwożenie żony/męża do pracy) 10.[ ] inne					
B. Sposób dotarcia do tego miejsca: 1) Proszę wpisać w kolejności występowania 1,2,3,4,5 itp. 2) W przypadku samochodu zapisz liczbę osób wraz z kierowcą.		1.[ ] pieszo 2.[ ] samochód osobowy – jako kierowca → [L.osób: ___] 3.[ ] samochód osobowy – jako pasażer → [L.osób: ___] 4.[ ] tramwaj		5.[ ] trolejbus 6.[ ] autobus komunikacji miejskiej (ZTM, ZKM) 7.[ ] bus (prywatny przewoźnik) 8.[ ] autobus regionalny (PKS i inne) 9.[ ] autobus lub bus szkolny, zakładowy 10.[ ] pociąg regionalny		11.[ ] SKM 12.[ ] taksówka 13.[ ] rower 14.[ ] motocykl, motorower 15.[ ] samochód dostawczy 16.[ ] inne			
CZAS:									
dojścia z MIEJSCE 0 do przystanku/samochodu		jazdy samochodem		jazdy komunikacją zbiorową		jazdy rowerem		dojścia z przystanku /samochodu do MIEJSCE 1	
Ile czasu łącznie spędził(a) Pan(i) na oczekiwaniu na przystankach?						Ile razy po drodze w to miejsce przesiadł się Pan/i pomiędzy środkami komunikacji?			

<b>MIEJSCE 2: DRUGIE MIEJSCE ODWIEDZONE W CIĄGU DNIA:</b>									
Adres <i>Dla adresów wpisanych w tabeli skład gosp. można stosować skróty DOM, PRACA, SZKOŁA</i>		MIEJSCOWOŚĆ <i>Uwaga! jeśli adres spoza GOM zapisz tylko nazwę miejscowości i województwo</i>		ULICA <i>Uwaga! dla wsi zapisz tylko nazwę miejscowości</i>		NR BUDYNKU			
Godzina rozpoczęcia podróży (GG:MM)				Godzina zakończenia podróży (GG:MM)					
A. To miejsce to:		1.[ ] dom 2.[ ] praca 3.[ ] szkoła podstawowa, gimnazjum, liceum 4.[ ] wyższa uczelnia 5.[ ] miejsca dokonywania drobnych zakupów, korzystania z usług (sklep, poczta, fryzjer, urzędy itp.) 6.[ ] centrum handlowo-usługowego, galeria handlowa, hipermarket,		7.[ ] wypoczynek, rozrywka (sport, odwiedzić rodziny lub znajomych, kino, teatr), 8.[ ] załatwianie spraw służbowych w ramach wykonywanej pracy (ale nie dojazd do /z miejsca pracy) 9.[ ] podwożenie innych osób (np. odbieranie, zawożenie dzieci do szkoły, podwożenie żony/męża do pracy) 10.[ ] inne					
B. Sposób dotarcia do tego miejsca: 1) Proszę wpisać w kolejności występowania 1,2,3,4,5 itp. 2) W przypadku samochodu zapisz liczbę osób wraz z kierowcą.		1.[ ] pieszo 2.[ ] samochód osobowy – jako kierowca → [L.osób: ___] 3.[ ] samochód osobowy – jako pasażer → [L.osób: ___] 4.[ ] tramwaj		5.[ ] trolejbus 6.[ ] autobus komunikacji miejskiej (ZTM, ZKM) 7.[ ] bus (prywatny przewoźnik) 8.[ ] autobus regionalny (PKS i inne) 9.[ ] autobus lub bus szkolny, zakładowy 10.[ ] pociąg regionalny		11.[ ] SKM 12.[ ] taksówka 13.[ ] rower 14.[ ] motocykl, motorower 15.[ ] samochód dostawczy 16.[ ] inne			
CZAS:									
dojścia z MIEJSCE 1 do przystanku/samochodu		jazdy samochodem		jazdy komunikacją zbiorową		jazdy rowerem		dojścia z przystanku /samochodu do MIEJSCE 2	
Ile czasu łącznie spędził(a) Pan(i) na oczekiwaniu na przystankach?						Ile razy po drodze w to miejsce przesiadł się Pan/i pomiędzy środkami komunikacji?			



# Część II

RAPORT Z PRZEPROWADZANIA POMIARÓW  
NATEŻENIA RUCHU I NAPEŁNIENIA POJAZDÓW  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO





## 1. Cel i zakres opracowania

Celem tej części pracy jest przeprowadzenie badań wielkości popytu na usługi transportowe oraz wielkości natężenia ruchu na wybranych odcinkach sieci transportowej stanowiących materiał wyjściowy do opracowania diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego oraz do budowy modelu podróży obejmującego Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.

W badaniach położono szczególny nacisk na poznanie wielkości potoków podróźnych na granicach gmin i powiatów oraz w newralgicznych punktach sieci transportowej.

## 2. Metodologia badań

### 2.1 Pomiary natężenia ruchu drogowego na skrzyżowaniach oraz przekrojach

Badanie natężenia ruchu drogowego na skrzyżowaniach i wybranych przekrojach zostało przeprowadzone w okresie 28.10 – 6.11.2014. Badanie zostało przeprowadzone przez okres 10,5 godzin (6:30 – 17:00) w typowym dniu tygodnia: wtorek, środa, czwartek.

Badanie zostało przeprowadzone za pomocą pomiaru ręcznego przez obserwatora w interwale jednogodzinnym. Na wszystkich przekrojach została uwzględniona struktura rodzajowa pojazdów z podziałem na kierunki ruchu:

1. Osobowe, miniwany
2. Furgony (samochody dostawcze, mikrobusy)
3. Ciężarowe bez przyczepy
4. Ciężarowe z przyczepą, naczepą
5. Autobusy i trolejbusy
6. Motocykle
7. Rowery
8. Inne

W celu przeliczenia pojazdów rzeczywistych na umowne zostały przyjęte następujące współczynniki przeliczeniowe:

- |   |     |
|---|-----|
| 1. Osobowe, miniwany                        | 1,0 |
| 2. Furgony (samochody dostawcze, mikrobusy) | 1,0 |
| 3. Ciężarowe bez przyczepy                  | 2,0 |



4. Ciężarowe z przyczepą, naczepą	3,0
5. Autobusy i trolejbusy	3,0
6. Motocykle	0,5
7. Rowery	0,5
8. Inne	3,0










Na rysunku 4 została przedstawiona karta pomiaru natężenia ruchu na skrzyżowaniach. Na rysunkach 5 i 6 arkusze do wpisywania wyników badań oraz tablice wynikowe uwzględniające strukturę kierunkową oraz przeliczenia na pojazdy umowne. Natomiast na rysunku 7 przedstawiono arkusz wynikowe dla pomiarów w przekrojach, uwzględniające strukturę oraz przeliczenia na pojazdy umowne.





Rysunek 6. Karta pomiaru natężenia ruchu na skrzyżowaniach

**Miasto: Gdańsk**

O  Samochody osobowe	Imie i Nazwisko						W - ul..... ..... ..... S - ul..... ..... E - ul.....	
	Nr skrzyż.:			Data:				
	PN	WT	SR	CZW	PT	SO		ND
	Typ	Godzina			Suma	Godzina	Suma	Kier.
F  Furgony	O							Tu wpisujemy kierunek ruchu np. WW
	F							
	C							
	A							
	C/P							
C  Lekkie samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe bez naczepy	M/R							Tu wpisujemy kierunek ruchu np. WL
	I							
	P							
	O							
	F							
A  Autobusy	C							Tu wpisujemy kierunek ruchu np. WP
	A							
	C/P							
	M/R							
	I							
C/P  Samochody ciężarowe z przyczepą, ciągniki siodłowe z przyczepą	P							Tu wpisujemy kierunek ruchu
	O							
	F							
	C							
	A							
M  Motocykle	C/P							Tu wpisujemy kierunek ruchu
	M/R							
	I							
	P							
	O							
R  Rowery	F							Tu wpisujemy kierunek ruchu
	C							
	A							
	C/P							
	M/R							
I  Ciągniki rolnicze Inne	T							Tu wpisujemy kierunek ruchu
	P							
	O							
	F							
	C							
P  Piesi	A							Tu wpisujemy kierunek ruchu
	C/P							
	M/R							
	I							
	P							





Rysunek 8. Arkusz wyników pomiarów natężenia ruchu na skrzyżowaniach – pojazdy rzeczywiste

RELACJA		GODZINY												RAZEM		UC			
		6,00:7,00	7,00:8,00	8,00:9,00	9,00:10,00	10,00:11,00	11,00:12,00	12,00:13,00	13,00:14,00	14,00:15,00	15,00:16,00	16,00:17,00	17,00:18,00	18,00:19,00	19,00:20,00	20,00:21,00	21,00:22,00	P/16h	%
NL		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NW		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EL		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EW		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SL		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SW		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WL		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WW		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
W		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tablica 1a

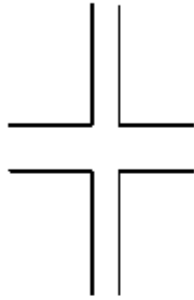
**NA TĘŻENIE RUCHU KOŁOWEGO**

Miasto: Gdańsk

Skrzyżowanie: 1

Data: 2005-04-21 /czwartek/

Ulice:





Rysunek 9. Arkusz wynikowy pomiarów natężenia ruchu w przekrojach

Kierunek		Parametr	Jednostki	Godziny																								Doba			
kier.		$N_{MIR}$	[P/h]	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00				
		$N_O$	[%]																												
		$N_D$	[P/h]																												
		$N_C$	[%]																												
		$N_{CP}$	[P/h]																												
		$N$	[%]																												
kier.		$N_{MIR}$	[P/h]																												
		$N_O$	[%]																												
		$N_D$	[P/h]																												
		$N_C$	[%]																												
		$N_{CP}$	[P/h]																												
		$N$	[%]																												
RAZEM		$N_{MIR}$	[P/h]																												
		$N_O$	[%]																												
		$N_D$	[P/h]																												
		$N_C$	[%]																												
		$N_{CP}$	[P/h]																												
		$N$	[%]																												

$N_{MIR}$  - Suma rowerów i motocykli,  $N_O$  - Suma pojazdów osobowych,  $N_D$  - Suma pojazdów dostawczych,  $N_C$  - Suma pojazdów ciężarowych,  $N_{CP}$  - Suma pojazdów ciężarowych z przyczepami,  $N$  - Suma wszystkich pojazdów

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu

Tablica

Przekrój nr:

Droga/Ulica:

Miejscowość:

Przekrój między miejscowościami:

Data pomiaru:



## 2.2 Pomiary dobowego natężenia ruchu kołowego na przekrojach

Badanie dobowego natężenia ruchu drogowego w przekrojach zostało przeprowadzone w okresie 22.10 – 6.11.2014. Badanie zostało przeprowadzone przez okres 24 godzin w typowym dniu tygodnia wtorek, środa, czwartek.

Badanie zostało przeprowadzone w interwale jednogodzinnym przy użyciu metody automatycznej za pomocą urządzeń: Metrocount 5600, Miovision. Na wszystkich przekrojach zostało uwzględniona struktura rodzajowa pojazdów z podziałem:

1. Osobowe, miniwany
2. Furgony (samochody dostawcze, mikrobusy)
3. Ciężarowe bez przyczepy
4. Ciężarowe z przyczepą, naczepą
5. Autobusy i trolejbusy
6. Motocykle
7. Rowery
8. Inne

W celu przeliczenia pojazdów rzeczywistych na umowne zostaną przyjęte następujące współczynniki przeliczeniowe:

1. Osobowe, miniwany	1,0
2. Furgony (samochody dostawcze, mikrobusy)	1,0
3. Ciężarowe bez przyczepy	2,0
4. Ciężarowe z przyczepą, naczepą	3,0
5. Autobusy i trolejbusy	3,0
6. Motocykle	0,5
7. Rowery	0,5
8. Inne	3,0



## **2.3 Pomiary napełnienia pojazdów transportu zbiorowego**

### **2.3.1 Transport autobusowy**

Badanie napełnienia autobusów zostało przeprowadzone w okresie 28.10 – 6.11.2014 przez okres 10,5 godzin (6:30 – 17:00) w typowym dniu tygodnia: wtorek, środa, czwartek.

Badanie napełnienia pojazdów zostało przeprowadzone poprzez obserwację pojazdów z zewnątrz. Odpowiednio przeszkolony obserwator odnotowywał godzinę przejazdu pojazdu, numer linii (jeśli oznaczenie będzie widoczne), typ pojazdu (bus, midibus, autobus miejski, autobus przegubowy, autokar), przybliżoną ( $\pm 5$  osób) liczbę pasażerów w pojeździe oraz stopień napełnienia pojazdu (zgodnie ze wzorem arkusza).

### **2.3.2 Transport kolejowy**

Badanie napełnienia pojazdów transportu kolejowego zostało przeprowadzone w dniu 13.11.2014 (czwartek) w godzinach 6:00 – 9:00, 11:00 – 12:00, 15:00 – 19:00 (8 godzin). Pomiar wykonano poprzez obserwację pojazdów z zewnątrz (z peronu kolejowego). Odpowiednio przeszkolony obserwator odnotowywał godzinę przejazdu pojazdu, kierunek, liczbę wagonów oraz stopień napełnienia pojazdu (zgodnie ze wzorem arkusza). Badanie przeprowadzono na pięciu odcinkach sieci kolejowej SKM.

Badanie liczby osób wsiadających i wysiadających na wybranych węzłach i przystankach integracyjnych w zakresie podróży wykonywanych koleją zostało przeprowadzone w okresie 28.10 – 13.11.2014. Badanie zostało przeprowadzone przez okres 12 godzin (6:00 – 12:00 oraz 13:00 – 19:00) w typowym dniu tygodnia: wtorek, środa, czwartek. Wskaźniki przeliczeniowe na dobę zostaną wyznaczone w oparciu o przeprowadzone przez FRIL badania napełnienia pojazdów transportu zbiorowego na wszystkich kursach regionalnego transportu zbiorowego, na które zezwolenia wydaje Urząd Marszałkowski jesienią 2013 roku, przeprowadzone na potrzeby opracowania Zrównoważonego Planu Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego.



Rysunek 10. Karta pomiaru napełnienia pojazdów transportu zbiorowego (autobusów)

**KARTA POMIARU NAPEŁNIENIA**

dzień tygodnia: \_\_\_\_\_ data: \_\_\_\_\_

nr arkusza:  imię i nazwisko obserw.: \_\_\_\_\_ tel.: \_\_\_\_\_

nr i nazwa punktu pomiarowego: \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

Lp.	Godzina	Numer linii	Numer boczny	Typ pojazdu B = bus M = midibus AM = autobus miejski AP = autobus przegubowy A = autokar	Relacja przejazdu przez skrzyżowanie	Liczba osób w pojeździe	Stopień napełnienia [A/B/C/D/E/F/G]						
							A pusty - mniej niż 10 osób	B 1/4 miejsc siedzących zajętych	C połowa miejsc siedzących zajętych	D większość lub wszystkie miejsca siedzące zajęte	E wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilka osób stojących	F wszystkie miejsca siedzące, kilkanaście osób stojących	G pojazd pełny
1.	:												
2.	:												
3.	:												
4.	:												
5.	:												
6.	:												
7.	:												
8.	:												
9.	:												
10.	:												
11.	:												
12.	:												
13.	:												
14.	:												
15.	:												
16.	:												
17.	:												
18.	:												
19.	:												
20.	:												
21.	:												
22.	:												
23.	:												
24.	:												
25.	:												
26.	:												
27.	:												
28.	:												
29.	:												
30.	:												

Stopień napełnienia należy wpisywać jako litery: A, B, C, D, E, F, G



Rysunek 11. Karta pomiaru liczby osób wsiadających i wysiadających na przystankach

**KARTA POMIARU NAPEŁNIENIA**

data: \_\_\_\_\_

nr arkusza:

imię i nazwisko obserw.: \_\_\_\_\_

dzień tygodnia: \_\_\_\_\_

**Gdańsk Główny**

Lp.	Godzina pomiaru	Relacja (np. Gdynia - Zakopane)	Liczba wsiadających	Liczba wysiadających	Liczba obserwatorów liczących pasażerów	Lp.	Godzina pomiaru	Relacja (np. Gdańsk Główny - Gdynia Chylonia)	Liczba wsiadających	Liczba wysiadających	Liczba obserwatorów liczących pasażerów
1.	:	-				34.	:	-			
2.	:	-				35.	:	-			
3.	:	-				36.	:	-			
4.	:	-				37.	:	-			
5.	:	-				38.	:	-			
6.	:	-				39.	:	-			
7.	:	-				40.	:	-			
8.	:	-				41.	:	-			
9.	:	-				42.	:	-			
10.	:	-				43.	:	-			
11.	:	-				44.	:	-			
12.	:	-				45.	:	-			
13.	:	-				46.	:	-			
14.	:	-				47.	:	-			
15.	:	-				48.	:	-			
16.	:	-				49.	:	-			
17.	:	-				50.	:	-			
18.	:	-				51.	:	-			
19.	:	-				52.	:	-			
20.	:	-				53.	:	-			
21.	:	-				54.	:	-			
22.	:	-				55.	:	-			
23.	:	-				56.	:	-			
24.	:	-				57.	:	-			
25.	:	-				58.	:	-			
26.	:	-				59.	:	-			
27.	:	-				60.	:	-			
28.	:	-				61.	:	-			
29.	:	-				62.	:	-			
30.	:	-				63.	:	-			
31.	:	-				64.	:	-			
32.	:	-				65.	:	-			
33.	:	-				66.	:	-			





Rysunek 12. Karta pomiaru napełnienia pojazdów transportu zbiorowego (SKM)



Imię i nazwisko: ..... nr pkt. .... kierunek.....

Lp.	godz.	1 2 3 4 5 6 7 8							
		1	2	3	4	5	6	7	8
A - Pusty – mniej niż 10 osób	1	1	2	3	4	5	6	7	8
B - ¼ miejsc siedzących zajęta	2	1	2	3	4	5	6	7	8
C - Połowa miejsc siedzących zajęta	3	1	2	3	4	5	6	7	8
D - Większość lub wszystkie miejsca siedzące zajęte	4	1	2	3	4	5	6	7	8
E - Wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilka osób stojących	5	1	2	3	4	5	6	7	8
F - Wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilkanaście osób stojących	6	1	2	3	4	5	6	7	8
G - Wszystkie miejsca siedzące zajęte, sporadyczne prześwity między stojącymi	7	1	2	3	4	5	6	7	8
H - Niemożliwe wejście do pojazdu	8	1	2	3	4	5	6	7	8
UWAGI:	9	1	2	3	4	5	6	7	8
	10	1	2	3	4	5	6	7	8
	11	1	2	3	4	5	6	7	8
	12	1	2	3	4	5	6	7	8
	13	1	2	3	4	5	6	7	8
	14	1	2	3	4	5	6	7	8
	15	1	2	3	4	5	6	7	8
	16	1	2	3	4	5	6	7	8



Przeliczniki napełnienia dla pojazdów transportu zbiorowego.

Przeliczniki napełnienia dla pojazdów transportu zbiorowego						
Stopień napełnienia	Bus [B]	Midibus [M]	Autobus Miejski [AM]	Autobus Przegubowy [AP]	Autokar [A]	Wagon SKM
A	2	3	6	10	4	11
B	4	8	15	24	11	17
C	7	15	28	45	20	33
D	10	22	40	64	28	65
E	18	39	70	112	49	97
F	23	50	90	144	63	140
G	26	58	105	168	74	180
H	-	-	-	-	-	221

### 3. Harmonogram przeprowadzenia badań

Szczegółowy harmonogram pomiarów określono w Tabeli 4. **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..**

Tabela 4. Szczegółowy harmonogram realizacji pomiarów terenowych

Data	Punkty pomiarowe, na których przeprowadzono badania
06.10.2014	311, 312, 313, 314, 315,
22.10.2014	300, 301, 302, 303, 305, 306,
23.10.2014	307, 309, 310
28.10.2014	102, 103, 174, 176, 182, 183, 196, 197, 201, 208, 252, 253, 256, 257, 259, 260, 286, 289, 293, 004, 258
29.10.2014	101, 161, 162, 163, 164, 166, 171, 172, 175, 186, 193, 210, 219, 251, 254, 261, 263, 264, 265, 266, 269, 270, 279, 280, 285, 287, 288, 306
30.10.2014	104, 105, 106, 108, 189, 123, 121, 120, 119, 216, 213, 024, 217, 297, 215, 212, 262, 284, 204, 255, 205, 228, 268, 202, 003, 024, 021, 020, 019, 026
04.11.2014	005, 007, 010, 110, 111, 185, 186, 192, 113, 114, 122, 124, 194, 267, 291, 292, 282, 281, 271, 222, 272, 265, 266, 317, 318, 319
05.11.2014	187, 165, 184, 116, 163, 162, 191, 283, 227, 223, 274, 277, 230, 206, 229, 294, 025, 008, 009, 012
06.11.2014	013, 014, 015, 016, 017, 018, 023, 161, 166, 167, 177, 178, 180, 181, 195, 207, 209, 269, 270
13.11.2014	031, 032, 033, 034, 035, 011, 209
20.11.2014	320



## 4. Napotkane trudności

W trakcie prowadzenia badań napotkano trudności w postaci zamknięcia przejazdu przez most nad rzeką Piaśnicą na drodze wojewódzkiej numer 213, co uniemożliwiło przeprowadzenie pomiaru w punktach 173 i 190. Ponadto zaniechano wykonania pomiaru liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Sierakowice (wskazanym w SIWZ) ze względu na fakt, iż linia kolejowa 229 jest zamknięta dla ruchu liniowego. Oprócz w/w trudności nie napotkano na żadne inne problemy i trudności, które miałyby negatywny wpływ na ostateczny efekt badań czy też na rzetelność uzyskanych wyników.

## 5. Wyniki badań

Z uwagi na ilość danych pełne wyniki przeprowadzonych badań przedstawiono w formie bazy danych oraz tabel wynikowych w wersji elektronicznej na płycie CD będącej załącznikiem do niniejszego opracowania. Poniżej przedstawiono syntetyczne wyniki dotyczące natężenia ruchu drogowego, natężenia ruchu pasażerskiego oraz wymiany pasażerów na przystankach.

### 5.1 Natężenie i struktura rodzajowa ruchu

Tabela 5. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach (z pomiaru 11h)

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach												
Pojazd	GODZINY											11 godzin
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
Przekrój nr: 201, Droga/Ulica: Starowiejska (DW 216), Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)												
N <sub>M/R</sub>	2	1	0	3	4	0	1	3	7	5	9	35
N <sub>O</sub>	208	198	175	272	224	254	287	230	253	246	229	2576
N <sub>D</sub>	98	92	88	138	104	146	141	128	132	139	147	1353
N <sub>C</sub>	8	14	18	18	11	14	10	12	12	7	6	130
N <sub>CP</sub>	2	1	2	12	12	7	9	4	11	4	9	73
N	318	306	283	443	355	421	448	377	415	401	400	4167
Przekrój nr: 202, Droga/Ulica: Zamostna, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)												
N <sub>M/R</sub>	0	3	1	1	0	0	2	1	1	0	4	13
N <sub>O</sub>	480	410	339	367	384	395	396	370	503	581	545	4770



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach												
Pojazd	GODZINY											11 godzin
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>D</sub></b>	170	156	212	215	182	188	202	197	274	299	311	2406
<b>N<sub>C</sub></b>	8	29	13	9	14	23	22	21	32	17	21	209
<b>N<sub>CP</sub></b>	6	8	8	7	10	4	15	5	13	8	6	90
<b>N</b>	664	606	573	599	590	610	637	594	823	905	887	7488
<b>Przekrój nr: 204, Droga/Ulica: Kossaka (DW 214), Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>												
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	2	4	0	3	3	1	11	4	5	8	41
<b>N<sub>O</sub></b>	384	663	647	564	627	648	597	724	782	868	875	7379
<b>N<sub>D</sub></b>	252	235	261	252	309	353	332	344	441	490	496	3765
<b>N<sub>C</sub></b>	6	37	52	38	31	43	44	48	45	53	35	432
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	11	17	17	31	21	22	26	31	19	14	209
<b>N</b>	642	948	981	871	1001	1068	996	1153	1303	1435	1428	11826
<b>Przekrój nr: 205, Droga/Ulica: Kaszubska, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>												
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	5	0	1	2	2	2	4	1	4	2	23
<b>N<sub>O</sub></b>	156	171	217	290	388	438	405	476	361	415	460	3777
<b>N<sub>D</sub></b>	56	82	115	171	219	246	208	220	184	229	213	1943
<b>N<sub>C</sub></b>	6	18	8	14	14	11	11	12	12	9	7	122
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	3	3	4	6	3	5	4	3	2	3	38
<b>N</b>	220	279	343	480	629	700	631	716	561	659	685	5903
<b>Przekrój nr: 206, Droga/Ulica: Wejherowska (DK 6), Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>												
<b>N<sub>M/R</sub></b>	14	6	1	5	2	4	4	10	13	15	15	89
<b>N<sub>O</sub></b>	2448	2530	2078	1876	1677	1697	1803	1735	2259	2555	2828	23486
<b>N<sub>D</sub></b>	1490	1269	1216	1051	923	904	1014	962	1206	1322	1559	12916
<b>N<sub>C</sub></b>	40	50	48	75	49	70	52	52	69	75	41	621
<b>N<sub>CP</sub></b>	50	77	84	118	111	91	105	97	120	60	89	1002
<b>N</b>	4042	3932	3427	3125	2762	2766	2978	2856	3667	4027	4532	38114
<b>Przekrój nr: 207, Droga/Ulica: DK - 6, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>												
<b>N<sub>M/R</sub></b>	8	16	8	11	11	15	21	14	10	37	24	198
<b>N<sub>O</sub></b>	1927	2615	2180	1964	2016	1936	1941	1845	2248	2730	2513	26255
<b>N<sub>D</sub></b>	178	200	244	251	239	214	205	212	247	223	219	2673
<b>N<sub>C</sub></b>	45	96	101	120	117	93	81	72	101	82	56	1028
<b>N<sub>CP</sub></b>	45	32	83	96	106	66	81	107	103	106	76	984
<b>N</b>	2203	2959	2616	2442	2489	2324	2329	2250	2709	3178	2888	31138
<b>Przekrój nr: 208, Droga/Ulica: Żeromskiego (DW 101), Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>												
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	2	6	1	2	1	8	4	8	5	9	46
<b>N<sub>O</sub></b>	534	580	480	437	430	433	479	509	536	671	699	5788
<b>N<sub>D</sub></b>	190	160	195	185	201	221	207	259	291	425	414	2748



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach												
Pojazd	GODZINY											11 godzin
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>C</sub>	22	29	35	30	33	28	24	34	35	30	26	326
N <sub>CP</sub>	0	10	16	18	16	10	21	20	23	23	11	168
N	746	781	732	671	682	693	739	826	893	1154	1159	9076
Przekrój nr: 210, Droga/Ulica: Nowatorów, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)												
N <sub>M/R</sub>	2	5	6	0	1	3	0	0	5	2	2	26
N <sub>O</sub>	1140	854	807	748	730	622	711	742	797	906	998	9055
N <sub>D</sub>	858	495	551	431	402	319	346	376	348	395	505	5026
N <sub>C</sub>	36	42	48	61	47	49	55	51	51	42	36	518
N <sub>CP</sub>	8	14	9	24	25	37	27	15	14	15	16	204
N	2044	1410	1421	1264	1205	1030	1139	1184	1215	1360	1557	14829
Przekrój nr: 213, Droga/Ulica: DW 224, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)												
N <sub>M/R</sub>	2	2	0	6	0	2	0	2	5	6	2	27
N <sub>O</sub>	680	777	720	544	662	576	600	598	712	860	800	7529
N <sub>D</sub>	348	401	385	259	344	314	350	318	362	445	453	3979
N <sub>C</sub>	34	24	26	17	24	34	23	40	42	34	25	323
N <sub>CP</sub>	8	10	10	14	17	9	12	10	4	10	16	120
N	1072	1214	1141	840	1047	935	985	968	1125	1355	1296	11978
Przekrój nr: 215, Droga/Ulica: Kościerska (DW 224), Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)												
N <sub>M/R</sub>	4	0	1	1	5	1	0	6	1	11	2	32
N <sub>O</sub>	498	662	562	587	559	566	513	595	600	806	750	6698
N <sub>D</sub>	292	441	332	324	309	294	269	300	266	383	348	3558
N <sub>C</sub>	18	30	23	26	24	22	17	15	23	22	30	250
N <sub>CP</sub>	18	12	15	21	12	11	12	15	11	10	12	149
N	830	1145	933	959	909	894	811	931	901	1232	1142	10687
Przekrój nr: 216, Droga/Ulica: Zamkowa (DW 228), Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)												
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	5
N <sub>O</sub>	332	338	220	190	258	224	220	247	268	415	312	3024
N <sub>D</sub>	200	202	150	110	151	123	125	132	151	200	152	1696
N <sub>C</sub>	6	25	18	20	12	14	16	11	18	20	15	175
N <sub>CP</sub>	2	6	4	1	6	5	8	12	3	11	5	63
N	540	571	392	321	427	366	370	402	441	648	485	4963
Przekrój nr: 217, Droga/Ulica: Kartuska (DW 211), Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)												
N <sub>M/R</sub>	0	2	2	1	1	0	1	0	3	0	1	11
N <sub>O</sub>	356	521	496	471	464	482	480	486	621	519	487	5383
N <sub>D</sub>	156	223	197	228	231	228	237	228	306	257	232	2523
N <sub>C</sub>	60	72	47	35	30	35	32	43	52	42	43	491



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach												
Pojazd	GODZINY											11 godzin
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>CP</sub>	10	19	16	39	28	31	16	41	26	21	19	266
N	582	837	758	774	754	776	766	798	1008	839	782	8674
<b>Przekrój nr: 219, Droga/Ulica: Kartuska (DW 228), Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>												
N <sub>M/R</sub>	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	2	7
N <sub>O</sub>	112	114	115	103	98	101	97	68	100	111	100	1119
N <sub>D</sub>	54	54	61	49	44	38	36	37	52	54	44	523
N <sub>C</sub>	6	9	15	8	11	11	15	14	10	15	15	129
N <sub>CP</sub>	4	5	8	6	5	4	5	6	3	4	3	53
N	176	185	200	166	158	154	154	125	165	184	164	1831
<b>Przekrój nr: 223, Droga/Ulica: DK 7, Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>												
N <sub>M/R</sub>	4	5	0	0	5	8	3	0	7	5	3	40
N <sub>O</sub>	936	1006	999	872	597	607	663	814	782	1056	1017	9349
N <sub>D</sub>	400	474	530	390	291	281	298	341	333	525	478	4341
N <sub>C</sub>	34	27	44	23	18	28	25	42	22	31	32	326
N <sub>CP</sub>	144	136	90	80	77	81	83	104	78	118	124	1115
N	1518	1648	1663	1365	988	1005	1072	1301	1222	1735	1654	15171
<b>Przekrój nr: 227, Droga/Ulica: Tczewska (DK 91), Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>												
N <sub>M/R</sub>	2	0	1	0	1	0	0	4	2	1	1	12
N <sub>O</sub>	354	293	260	297	310	330	339	364	344	364	385	3640
N <sub>D</sub>	192	145	136	159	185	163	194	173	175	188	189	1899
N <sub>C</sub>	30	44	38	35	40	38	35	38	38	35	28	399
N <sub>CP</sub>	54	35	35	52	40	44	62	58	40	36	41	497
N	632	517	470	543	576	575	630	637	599	624	644	6447
<b>Przekrój nr: 228, Droga/Ulica: Starogardzka (DW 222), Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>												
N <sub>M/R</sub>	2	1	0	1	2	3	1	1	6	5	5	27
N <sub>O</sub>	704	729	741	629	483	462	625	514	606	806	689	6988
N <sub>D</sub>	496	491	459	341	246	251	259	240	255	283	263	3584
N <sub>C</sub>	16	17	40	25	26	32	20	24	19	30	33	282
N <sub>CP</sub>	14	38	43	40	28	34	35	28	27	24	29	340
N	1232	1276	1283	1036	785	782	940	807	913	1148	1019	11221
<b>Przekrój nr: 229, Droga/Ulica: Grunwaldzka (DK 6), Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>												
N <sub>M/R</sub>	10	6	4	5	6	6	7	16	10	11	9	90
N <sub>O</sub>	2722	2715	2829	2781	2255	2344	2284	2085	2277	3099	3141	28532
N <sub>D</sub>	1054	1062	1203	1287	946	1076	981	935	1087	1661	1516	12808
N <sub>C</sub>	28	76	82	106	51	78	64	63	59	72	50	729
N <sub>CP</sub>	68	92	108	134	142	134	129	128	130	79	105	1249
N	3882	3951	4226	4313	3400	3638	3465	3227	3563	4922	4821	43408



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach												
Pojazd	GODZINY											11 godzin
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
Przekrój nr: 230, Droga/Ulica: Aleja Rodła (DK 22), Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)												
N <sub>M/R</sub>	0	1	0	0	1	1	1	2	3	3	1	13
N <sub>O</sub>	518	639	689	606	673	673	670	683	653	809	728	7341
N <sub>D</sub>	250	341	358	320	346	322	356	339	256	438	382	3708
N <sub>C</sub>	32	56	37	37	42	49	31	41	35	33	28	421
N <sub>CP</sub>	46	69	87	72	82	87	91	94	85	65	57	835
N	846	1106	1171	1035	1144	1132	1149	1159	1032	1348	1196	12318
Razem												
N <sub>M/R</sub>	50	60	35	36	46	49	54	78	87	117	100	735
N <sub>O</sub>	14489	15815	14554	13598	12835	12788	13110	13085	14702	17817	17556	162689
N <sub>D</sub>	6734	6523	6693	6161	5672	5681	5760	5741	6366	7956	7921	71449
N <sub>C</sub>	435	695	693	697	594	672	577	633	675	649	527	6911
N <sub>CP</sub>	481	578	638	755	754	679	738	774	725	615	635	7455
N	22189	23671	22613	21247	19901	19869	20239	20311	22555	27154	26739	249239

Tabela 6. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
Skrzyżowanie 251, Droga/ulica: DW214 - DW213 - DW213, Data: 2014-10-29 /środa/												
N	125	186	154	169	161	155	136	191	182	232	181	1869
E	47	111	65	62	41	57	46	46	67	59	62	661
S	206	178	208	170	188	209	189	218	213	238	223	2240
W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Razem	378	474	426	401	389	421	370	455	462	529	466	4769
Skrzyżowanie 252, Droga/ulica: DW215 (ul. Szkolna) - DW213 (ul. Szkolna) - DW213 (ul. Szkolna), Data: 2014-10-28 /wtorek/												
N	42	53	41	57	29	53	38	66	70	84	39	570



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
E	150	132	136	111	119	122	179	147	145	265	122	1627
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
W	78	91	108	103	65	105	82	106	100	127	99	1062
<b>Razem</b>	<b>270</b>	<b>276</b>	<b>285</b>	<b>271</b>	<b>213</b>	<b>280</b>	<b>298</b>	<b>318</b>	<b>315</b>	<b>476</b>	<b>260</b>	<b>3259</b>
<b>Skrzyżowanie 253, Droga/ulica: DW216 - DW216 - DW213 (ul. Gdańska), Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
N	341	332	390	346	400	396	408	442	422	476	472	4424
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S	408	503	376	462	462	381	412	380	501	505	460	4848
W	184	108	92	98	54	82	56	89	70	107	94	1032
<b>Razem</b>	<b>933</b>	<b>943</b>	<b>857</b>	<b>905</b>	<b>916</b>	<b>859</b>	<b>876</b>	<b>911</b>	<b>992</b>	<b>1087</b>	<b>1025</b>	<b>10303</b>
<b>Skrzyżowanie 254, Droga/ulica: kier. Brzeźno Łębarskie - kier. Kisewo - kier. Rekowo Łębarskie - kier. Łęczycę, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
N	28	19	20	5	14	11	12	22	21	12	28	190
E	39	61	72	36	48	30	44	51	45	32	42	499
S	48	21	34	37	32	28	33	35	33	62	58	419
W	22	42	27	27	31	23	35	30	28	65	30	359
<b>Razem</b>	<b>137</b>	<b>143</b>	<b>152</b>	<b>104</b>	<b>125</b>	<b>91</b>	<b>123</b>	<b>138</b>	<b>126</b>	<b>171</b>	<b>158</b>	<b>1466</b>
<b>Skrzyżowanie 255, Droga/ulica: DK6 - DK6 - Długa, Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
N	148	103	111	151	118	138	118	117	136	151	145	1434
E	438	389	484	577	528	514	506	459	511	486	482	5371
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
W	365	400	433	506	460	543	554	609	621	646	618	5753
<b>Razem</b>	<b>951</b>	<b>891</b>	<b>1028</b>	<b>1234</b>	<b>1105</b>	<b>1194</b>	<b>1178</b>	<b>1185</b>	<b>1267</b>	<b>1282</b>	<b>1245</b>	<b>12558</b>
<b>Skrzyżowanie 256, Droga/ulica: DK6 (ul. Łębarska) - DK6 (ul. Łębarska) - Chłopska - Józefa Wilczka, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
N	98	85	81	93	71	60	44	69	77	93	106	876
E	615	818	968	717	742	649	617	701	855	742	739	8161
S	826	587	428	343	428	316	302	345	245	240	335	4394
W	463	447	467	484	461	572	428	553	581	572	630	5656
<b>Razem</b>	<b>2002</b>	<b>1937</b>	<b>1944</b>	<b>1637</b>	<b>1702</b>	<b>1597</b>	<b>1390</b>	<b>1667</b>	<b>1757</b>	<b>1646</b>	<b>1810</b>	<b>19086</b>
<b>Skrzyżowanie 257, Droga/ulica: DW224 - Marynarki Wojennej - Wejherowska, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
N	264	247	203	183	175	254	236	224	217	252	238	2489
E	119	129	127	130	164	132	108	127	165	201	267	1667
S	158	150	120	102	105	91	113	106	97	128	108	1277
W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>541</b>	<b>526</b>	<b>450</b>	<b>414</b>	<b>444</b>	<b>476</b>	<b>457</b>	<b>456</b>	<b>478</b>	<b>580</b>	<b>612</b>	<b>5433</b>
<b>Skrzyżowanie 259, Droga/ulica: Długa - Sportowa - Długa, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												





Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	75	149	107	109	101	123	115	112	148	169	144	1351
<b>S</b>	80	87	52	45	60	69	71	61	58	68	98	748
<b>W</b>	75	34	84	63	82	75	68	73	78	110	83	824
<b>Razem</b>	<b>230</b>	<b>270</b>	<b>242</b>	<b>217</b>	<b>243</b>	<b>267</b>	<b>253</b>	<b>246</b>	<b>284</b>	<b>346</b>	<b>325</b>	<b>2922</b>
<b>Skrzyżowanie 260, Droga/ulica: kier. Niedźwiadek - kier. Łebno - kier. Pobłocie - kier. Smażyno, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	68	70	63	64	66	66	52	52	77	91	87	755
<b>E</b>	50	37	43	52	50	32	47	28	44	80	76	539
<b>S</b>	53	57	73	74	62	65	89	65	77	95	96	806
<b>W</b>	228	157	117	80	82	120	93	87	97	92	93	1244
<b>Razem</b>	<b>399</b>	<b>320</b>	<b>296</b>	<b>270</b>	<b>260</b>	<b>282</b>	<b>281</b>	<b>232</b>	<b>295</b>	<b>358</b>	<b>352</b>	<b>3343</b>
<b>Skrzyżowanie 261, Droga/ulica: DK20 (ul. Gdyńska) - Lotnicza - Miszewo - DK20 (ul. Gdyńska), Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	519	691	626	822	795	846	872	694	810	774	800	8246
<b>E</b>	144	224	237	220	241	305	313	240	266	306	329	2824
<b>S</b>	417	454	477	356	404	451	454	466	421	585	563	5045
<b>W</b>	62	58	28	14	12	12	17	21	29	29	37	319
<b>Razem</b>	<b>1142</b>	<b>1426</b>	<b>1368</b>	<b>1412</b>	<b>1452</b>	<b>1614</b>	<b>1656</b>	<b>1421</b>	<b>1525</b>	<b>1693</b>	<b>1728</b>	<b>16433</b>
<b>Skrzyżowanie 263, Droga/ulica: DW228 (ul. Kartuska) - Hieronima Derdowskiego - DW228 (ul. Kartuska), Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	91	78	100	76	81	91	94	95	79	70	106	959
<b>S</b>	139	141	157	132	105	133	115	111	114	124	158	1428
<b>W</b>	228	205	139	191	179	146	158	195	172	196	204	2011
<b>Razem</b>	<b>458</b>	<b>424</b>	<b>395</b>	<b>399</b>	<b>365</b>	<b>370</b>	<b>366</b>	<b>401</b>	<b>364</b>	<b>389</b>	<b>467</b>	<b>4397</b>
<b>Skrzyżowanie 264, Droga/ulica: DK20 - DK20 - DW224, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	214	283	321	432	370	378	379	329	335	363	407	3809
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	534	495	492	498	458	482	438	490	428	511	493	5317
<b>W</b>	200	133	151	151	154	163	126	145	149	211	174	1756
<b>Razem</b>	<b>948</b>	<b>910</b>	<b>964</b>	<b>1081</b>	<b>982</b>	<b>1023</b>	<b>943</b>	<b>963</b>	<b>911</b>	<b>1085</b>	<b>1074</b>	<b>10881</b>
<b>Skrzyżowanie 265, Droga/ulica: DW226 - Wlot S7 - DW226, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	147	209	195	230	0	0	0	220	449	404	400	2254
<b>E</b>	177	174	158	139	0	0	0	116	136	125	124	1149
<b>S</b>	230	237	192	173	0	0	0	162	139	176	200	1509
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>554</b>	<b>620</b>	<b>545</b>	<b>542</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>498</b>	<b>724</b>	<b>705</b>	<b>724</b>	<b>4912</b>



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Włot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>Skrzyżowanie 266, Droga/ulica: DW226 - Włot S7 - Koszwały - DW226, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
N	115	152	157	169	0	0	0	185	388	344	328	1838
E	84	82	90	74	0	0	0	68	96	78	109	681
S	64	69	59	58	0	0	0	51	62	67	51	481
W	125	137	89	88	0	0	0	95	63	117	124	838
<b>Razem</b>	<b>388</b>	<b>440</b>	<b>395</b>	<b>389</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>399</b>	<b>609</b>	<b>606</b>	<b>612</b>	<b>3838</b>
<b>Skrzyżowanie 268, Droga/ulica: Leśna - DK S6 - DW222 - DW222, Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
N	13	4	4	10	7	6	13	11	63	141	12	284
E	442	498	440	385	340	382	438	392	510	567	734	5126
S	512	716	758	528	580	522	639	681	678	682	790	7084
W	1148	818	774	654	747	607	484	389	510	714	655	7498
<b>Razem</b>	<b>2115</b>	<b>2036</b>	<b>1976</b>	<b>1577</b>	<b>1674</b>	<b>1516</b>	<b>1573</b>	<b>1472</b>	<b>1760</b>	<b>2103</b>	<b>2191</b>	<b>19991</b>
<b>Skrzyżowanie 269, Droga/ulica: DW226 (ul. Zastawna) - DK91 - DW226 - Włot S6, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
N	159	212	182	194	0	0	0	197	278	300	304	1825
E	283	329	348	336	0	0	0	209	253	294	368	2420
S	581	858	670	649	0	0	0	719	630	722	709	5538
W	28	68	26	46	0	0	0	74	95	39	56	432
<b>Razem</b>	<b>1051</b>	<b>1467</b>	<b>1226</b>	<b>1225</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1199</b>	<b>1256</b>	<b>1355</b>	<b>1437</b>	<b>10215</b>
<b>Skrzyżowanie 270, Droga/ulica: - DW226 - Włot S6, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	81	113	89	99	0	0	0	131	183	171	193	1059
S	418	619	501	475	0	0	0	673	613	714	740	4753
W	242	351	245	269	0	0	0	198	175	252	229	1961
<b>Razem</b>	<b>741</b>	<b>1083</b>	<b>835</b>	<b>843</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1002</b>	<b>971</b>	<b>1137</b>	<b>1162</b>	<b>7773</b>
<b>Skrzyżowanie 271, Droga/ulica: DK91 - Gdańska - DK91 - kier. Obwodnica Trójmiasta, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
N	414	565	517	570	487	502	534	412	449	471	480	5398
E	734	726	495	448	385	425	500	374	443	452	342	5322
S	282	226	83	117	98	89	134	117	126	133	139	1543
W	548	386	403	360	323	332	330	336	304	298	373	3991
<b>Razem</b>	<b>1978</b>	<b>1902</b>	<b>1498</b>	<b>1494</b>	<b>1293</b>	<b>1348</b>	<b>1497</b>	<b>1238</b>	<b>1321</b>	<b>1353</b>	<b>1334</b>	<b>16253</b>
<b>Skrzyżowanie 272, Droga/ulica: DW222 (ul. Podleśna) - DW226 (ul. Południowa), Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
N	127	154	194	199	179	157	172	182	221	287	192	2064
E	256	214	248	245	209	190	217	261	333	376	453	3000
S	564	429	322	289	220	277	288	341	331	332	312	3703
W	246	183	137	142	112	95	90	157	123	131	143	1558



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>Razem</b>	<b>1193</b>	<b>980</b>	<b>901</b>	<b>875</b>	<b>720</b>	<b>719</b>	<b>767</b>	<b>940</b>	<b>1008</b>	<b>1125</b>	<b>1100</b>	<b>10325</b>
<b>Skrzyżowanie 273, Droga/ulica: kier. Żuławki - DK7 - kier. Żuławki, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	144	151	73	110	88	81	80	110	112	101	105	1152
<b>E</b>	32	11	11	12	14	24	18	14	26	30	33	225
<b>S</b>	118	106	60	66	66	56	57	44	82	110	125	889
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>294</b>	<b>268</b>	<b>144</b>	<b>187</b>	<b>168</b>	<b>161</b>	<b>155</b>	<b>168</b>	<b>220</b>	<b>241</b>	<b>263</b>	<b>2266</b>
<b>Skrzyżowanie 274, Droga/ulica: DW501 - DW502 - DW501, Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	143	107	164	129	161	164	188	152	168	239	225	1838
<b>S</b>	146	109	81	104	142	136	106	90	129	141	105	1286
<b>W</b>	183	146	159	156	137	141	149	138	164	187	145	1701
<b>Razem</b>	<b>471</b>	<b>361</b>	<b>404</b>	<b>388</b>	<b>439</b>	<b>441</b>	<b>443</b>	<b>379</b>	<b>461</b>	<b>566</b>	<b>475</b>	<b>4825</b>
<b>Skrzyżowanie 275, Droga/ulica: DW221 - Szkolna - DW221, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	280	366	420	216	378	360	355	413	539	695	686	4706
<b>S</b>	89	167	184	106	109	109	114	106	139	172	164	1458
<b>W</b>	721	724	580	418	435	406	395	423	426	512	417	5455
<b>Razem</b>	<b>1090</b>	<b>1256</b>	<b>1184</b>	<b>739</b>	<b>922</b>	<b>875</b>	<b>864</b>	<b>942</b>	<b>1104</b>	<b>1378</b>	<b>1267</b>	<b>11619</b>
<b>Skrzyżowanie 276a, Droga/ulica: DK91 - DK S7 - DK91, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	636	630	566	531	591	646	668	695	800	916	986	7662
<b>E</b>	76	98	96	132	99	88	103	122	214	258	232	1518
<b>S</b>	1001	978	997	709	683	599	551	519	539	695	715	7983
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>1713</b>	<b>1706</b>	<b>1659</b>	<b>1372</b>	<b>1373</b>	<b>1332</b>	<b>1322</b>	<b>1335</b>	<b>1552</b>	<b>1868</b>	<b>1933</b>	<b>17163</b>
<b>Skrzyżowanie 276b, Droga/ulica: DK91 - DK S7 - DK91, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	331	641	508	457	648	663	540	551	914	1033	1061	7345
<b>E</b>	196	271	177	187	111	92	143	125	226	246	225	1999
<b>S</b>	380	826	569	489	612	479	359	337	460	536	543	5587
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>907</b>	<b>1737</b>	<b>1254</b>	<b>1133</b>	<b>1371</b>	<b>1233</b>	<b>1042</b>	<b>1013</b>	<b>1599</b>	<b>1814</b>	<b>1829</b>	<b>14930</b>
<b>Skrzyżowanie 277, Droga/ulica: DK55 - DK55 - kier. Kościeleczyki, Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	340	251	202	246	311	233	298	381	264	274	286	3083
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	198	274	376	282	302	311	379	349	381	370	324	3543



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>W</b>	118	117	88	97	88	84	87	63	109	112	117	1077
<b>Razem</b>	<b>655</b>	<b>641</b>	<b>666</b>	<b>624</b>	<b>701</b>	<b>627</b>	<b>763</b>	<b>792</b>	<b>754</b>	<b>756</b>	<b>726</b>	<b>7703</b>
<b>Skrzyżowanie 278, Droga/ulica: DW501 - DW501 - DW226 - DP, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	241	301	313	373	386	400	398	444	649	697	658	4858
<b>E</b>	271	304	170	157	180	167	151	185	148	178	201	2110
<b>S</b>	587	551	491	407	333	307	296	307	286	308	339	4210
<b>W</b>	24	24	12	20	31	23	16	12	16	43	23	243
<b>Razem</b>	<b>1123</b>	<b>1180</b>	<b>986</b>	<b>956</b>	<b>929</b>	<b>896</b>	<b>861</b>	<b>948</b>	<b>1099</b>	<b>1224</b>	<b>1221</b>	<b>11421</b>
<b>Skrzyżowanie 279, Droga/ulica: DW211 - DW211 - kier. Stara Maszyna, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	240	227	283	542	304	238	270	305	245	317	339	3307
<b>E</b>	203	172	165	144	139	147	123	160	113	133	146	1642
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	472	294	330	398	378	427	391	379	480	397	446	4390
<b>Razem</b>	<b>915</b>	<b>692</b>	<b>777</b>	<b>1084</b>	<b>821</b>	<b>811</b>	<b>784</b>	<b>844</b>	<b>837</b>	<b>846</b>	<b>930</b>	<b>9339</b>
<b>Skrzyżowanie 280, Droga/ulica: DK20 (ul. Gdyńska) - Gdańska, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	447	635	693	818	791	895	861	682	712	783	796	8112
<b>E</b>	115	186	196	180	207	174	162	224	232	259	329	2262
<b>S</b>	382	445	497	499	419	433	446	446	487	510	631	5193
<b>W</b>	657	565	543	367	421	347	326	304	306	379	315	4530
<b>Razem</b>	<b>1601</b>	<b>1831</b>	<b>1928</b>	<b>1863</b>	<b>1838</b>	<b>1849</b>	<b>1795</b>	<b>1655</b>	<b>1736</b>	<b>1931</b>	<b>2071</b>	<b>20096</b>
<b>Skrzyżowanie 281, Droga/ulica: DK91 - DW229 - DK91, Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	92	162	204	173	275	250	229	284	293	311	289	2560
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	244	276	253	192	180	209	235	203	222	212	264	2489
<b>W</b>	100	155	123	146	131	132	156	91	151	150	134	1469
<b>Razem</b>	<b>436</b>	<b>593</b>	<b>580</b>	<b>511</b>	<b>586</b>	<b>590</b>	<b>620</b>	<b>578</b>	<b>665</b>	<b>672</b>	<b>687</b>	<b>6517</b>
<b>Skrzyżowanie 282, Droga/ulica: DK91 (ul. Krasickiego) - Lipowa - DW234 - DK91 (ul. Krasickiego), Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	198	186	211	243	283	242	262	330	309	391	315	2969
<b>E</b>	126	99	91	109	96	103	99	105	110	149	127	1212
<b>S</b>	321	217	129	150	174	150	192	156	187	186	189	2049
<b>W</b>	148	87	66	71	97	57	52	54	65	66	79	840
<b>Razem</b>	<b>792</b>	<b>589</b>	<b>497</b>	<b>572</b>	<b>649</b>	<b>552</b>	<b>605</b>	<b>644</b>	<b>670</b>	<b>791</b>	<b>710</b>	<b>7070</b>
<b>Skrzyżowanie 283, Droga/ulica: DW230 - DW229 - Sambora - DW229, Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	51	51	39	42	45	39	32	25	34	50	56	463
<b>E</b>	84	120	83	69	81	65	84	95	106	131	109	1026



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>S</b>	48	77	53	51	51	46	58	40	65	77	59	623
<b>W</b>	90	101	87	82	103	95	67	87	99	124	127	1061
<b>Razem</b>	<b>273</b>	<b>349</b>	<b>261</b>	<b>244</b>	<b>280</b>	<b>245</b>	<b>240</b>	<b>246</b>	<b>304</b>	<b>381</b>	<b>351</b>	<b>3172</b>
<b>Skrzyżowanie 284, Droga/ulica: DK7 - Żukowska - DK7, Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	517	505	603	619	638	625	597	655	890	879	902	7427
<b>S</b>	285	258	282	200	230	228	214	218	178	226	229	2545
<b>W</b>	767	617	655	593	635	596	596	594	615	669	672	7007
<b>Razem</b>	<b>1569</b>	<b>1380</b>	<b>1540</b>	<b>1412</b>	<b>1503</b>	<b>1448</b>	<b>1406</b>	<b>1466</b>	<b>1683</b>	<b>1773</b>	<b>1802</b>	<b>16979</b>
<b>Skrzyżowanie 285, Droga/ulica: DW214 - DW214 - DW211, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	180	195	192	271	294	291	290	287	260	250	281	2789
<b>S</b>	114	181	194	163	130	124	121	141	141	197	125	1629
<b>W</b>	226	188	263	188	151	153	125	176	186	213	213	2080
<b>Razem</b>	<b>520</b>	<b>564</b>	<b>649</b>	<b>622</b>	<b>574</b>	<b>568</b>	<b>535</b>	<b>603</b>	<b>587</b>	<b>659</b>	<b>618</b>	<b>6498</b>
<b>Skrzyżowanie 286, Droga/ulica: Księża Roty - kier. Miłoszewo - Lipowa, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	63	95	122	122	118	77	108	88	109	156	192	1248
<b>S</b>	95	93	69	48	54	55	46	48	53	70	71	700
<b>W</b>	151	142	97	113	103	114	86	106	101	116	114	1239
<b>Razem</b>	<b>309</b>	<b>329</b>	<b>288</b>	<b>283</b>	<b>274</b>	<b>245</b>	<b>239</b>	<b>241</b>	<b>262</b>	<b>341</b>	<b>377</b>	<b>3186</b>
<b>Skrzyżowanie 287, Droga/ulica: DW221 - DW233 (ul. Długa) - DW221 - DW233, Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	63	101	107	107	140	99	111	142	140	197	156	1362
<b>E</b>	39	96	67	107	80	54	64	100	120	83	110	919
<b>S</b>	93	153	115	125	107	91	129	130	131	117	137	1327
<b>W</b>	0	4	1	10	38	5	3	10	2	1	4	77
<b>Razem</b>	<b>195</b>	<b>353</b>	<b>290</b>	<b>349</b>	<b>365</b>	<b>249</b>	<b>307</b>	<b>381</b>	<b>392</b>	<b>398</b>	<b>407</b>	<b>3684</b>
<b>Skrzyżowanie 288a, Droga/ulica: DW222 - DW224 - DW222(DW224), Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	229	262	203	316	277	234	98	257	342	274	338	2828
<b>E</b>	390	287	394	178	268	268	194	184	167	235	260	2824
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	302	204	246	187	125	136	150	203	298	315	412	2577
<b>Razem</b>	<b>921</b>	<b>753</b>	<b>843</b>	<b>681</b>	<b>670</b>	<b>638</b>	<b>442</b>	<b>644</b>	<b>806</b>	<b>823</b>	<b>1009</b>	<b>8228</b>
<b>Skrzyżowanie 288b, Droga/ulica: DW224 - DW222 - DW224(DW222), Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	66	91	78	60	97	86	76	94	105	139	94	984



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>E</b>	322	252	276	173	222	191	177	233	251	286	217	2599
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	228	240	190	242	247	216	268	298	347	333	335	2942
<b>Razem</b>	<b>616</b>	<b>582</b>	<b>544</b>	<b>474</b>	<b>566</b>	<b>493</b>	<b>520</b>	<b>625</b>	<b>703</b>	<b>757</b>	<b>646</b>	<b>6525</b>
<b>Skrzyżowanie 291, Droga/ulica: DK91 - DW231 - DK91, Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	88	128	176	162	256	204	205	288	249	287	228	2270
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	166	163	136	169	183	200	152	164	180	154	176	1843
<b>W</b>	50	83	98	94	142	111	140	100	99	107	124	1148
<b>Razem</b>	<b>304</b>	<b>374</b>	<b>410</b>	<b>425</b>	<b>581</b>	<b>515</b>	<b>497</b>	<b>552</b>	<b>528</b>	<b>548</b>	<b>528</b>	<b>5260</b>
<b>Skrzyżowanie 292, Droga/ulica: DK91 - DK90 - DK91, Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	157	163	149	228	249	198	181	165	252	201	200	2142
<b>E</b>	96	109	111	172	158	152	138	83	167	176	143	1504
<b>S</b>	152	168	192	187	234	223	185	126	237	225	192	2120
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>405</b>	<b>440</b>	<b>452</b>	<b>587</b>	<b>641</b>	<b>573</b>	<b>504</b>	<b>374</b>	<b>656</b>	<b>602</b>	<b>534</b>	<b>5766</b>
<b>Skrzyżowanie 293, Droga/ulica: kier. Krokowa - kier. Wejherowo - kier. Warszkowo - Kaszubska, Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	78	120	98	119	93	106	106	123	192	225	142	1402
<b>E</b>	98	119	91	97	94	67	81	74	87	126	134	1067
<b>S</b>	182	229	161	183	196	169	171	157	157	198	200	2002
<b>W</b>	44	31	37	14	16	25	21	16	15	31	27	277
<b>Razem</b>	<b>402</b>	<b>499</b>	<b>387</b>	<b>412</b>	<b>399</b>	<b>367</b>	<b>378</b>	<b>370</b>	<b>451</b>	<b>580</b>	<b>503</b>	<b>4746</b>
<b>Skrzyżowanie 295, Droga/ulica: DK55 - kier. Nowy Staw - DK55, Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	126	155	169	154	189	176	150	166	181	202	178	1844
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	182	165	166	153	146	156	183	181	166	156	185	1838
<b>W</b>	65	76	65	68	81	80	85	84	93	95	69	860
<b>Razem</b>	<b>373</b>	<b>396</b>	<b>400</b>	<b>374</b>	<b>416</b>	<b>412</b>	<b>417</b>	<b>431</b>	<b>439</b>	<b>452</b>	<b>432</b>	<b>4541</b>
<b>Skrzyżowanie 296, Droga/ulica: Sadowa - DW221 (ul. Staropolska) - Zeusa - DW221 (ul. Staropolska), Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	104	206	125	48	45	62	50	76	64	91	119	989
<b>E</b>	497	489	454	436	479	364	373	324	388	506	567	4874
<b>S</b>	405	442	397	212	275	234	250	217	318	337	353	3439
<b>W</b>	372	426	449	386	432	408	442	508	572	762	692	5448
<b>Razem</b>	<b>1378</b>	<b>1563</b>	<b>1425</b>	<b>1081</b>	<b>1230</b>	<b>1067</b>	<b>1115</b>	<b>1124</b>	<b>1342</b>	<b>1696</b>	<b>1731</b>	<b>14750</b>
<b>Skrzyżowanie 297, Droga/ulica: DW224 (ul. Węglowa) - DW211 (ul. Gdańska) - DW211 (ul. Gdańska), Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N</b>	108	174	188	237	245	218	194	269	282	376	360	2649
<b>E</b>	254	509	371	486	356	389	381	394	447	447	429	4461
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	460	510	544	449	510	515	537	595	498	624	468	5708
<b>Razem</b>	<b>822</b>	<b>1193</b>	<b>1103</b>	<b>1172</b>	<b>1110</b>	<b>1121</b>	<b>1111</b>	<b>1257</b>	<b>1227</b>	<b>1447</b>	<b>1257</b>	<b>12818</b>
<b>Suma</b>	<b>34492</b>	<b>36689</b>	<b>34444</b>	<b>32827</b>	<b>30280</b>	<b>29355</b>	<b>28984</b>	<b>32748</b>	<b>36492</b>	<b>40562</b>	<b>40379</b>	<b>377249</b>



Tabela 7. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach (z pomiaru 24h)

Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>Przekrój nr: 101, Droga/Ulica: DW - 213, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
$N_{M/R}$	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	3	2	2	2	1	3	1	0	1	1	0	0	0	1	22
$N_O$	3	0	0	3	2	23	54	46	57	43	45	63	48	55	58	53	75	73	47	34	25	9	3	3	822
$N_D$	0	0	1	1	1	3	10	16	11	11	17	19	19	14	19	13	21	11	6	5	2	0	0	0	200
$N_C$	0	0	1	2	0	2	4	8	8	7	11	6	8	4	7	7	6	2	1	2	0	1	0	2	89
$N_{CP}$	1	0	0	0	0	0	3	8	9	10	10	7	9	8	13	9	7	5	8	0	0	0	1	0	108
<b>N</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>71</b>	<b>80</b>	<b>85</b>	<b>71</b>	<b>86</b>	<b>97</b>	<b>86</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>85</b>	<b>110</b>	<b>91</b>	<b>63</b>	<b>42</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>1241</b>
<b>Przekrój nr: 102, Droga/Ulica: DK - 6, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
$N_{M/R}$	0	0	1	0	0	2	2	1	2	3	3	5	4	4	6	2	3	7	2	3	4	5	1	0	60
$N_O$	45	24	9	32	48	137	332	375	458	456	462	440	455	446	450	568	483	455	388	302	198	119	91	59	6832
$N_D$	12	10	16	10	19	30	65	90	119	134	140	137	99	111	148	118	120	115	88	79	53	17	35	12	1777
$N_C$	4	7	9	16	11	22	23	25	27	36	42	40	27	38	43	34	27	19	28	13	11	10	10	10	532
$N_{CP}$	14	19	10	12	13	30	42	47	50	57	59	60	64	65	46	40	45	29	35	28	28	27	18	15	853
<b>N</b>	<b>75</b>	<b>60</b>	<b>45</b>	<b>70</b>	<b>91</b>	<b>221</b>	<b>464</b>	<b>538</b>	<b>656</b>	<b>686</b>	<b>706</b>	<b>682</b>	<b>649</b>	<b>664</b>	<b>693</b>	<b>762</b>	<b>678</b>	<b>625</b>	<b>541</b>	<b>425</b>	<b>294</b>	<b>178</b>	<b>155</b>	<b>96</b>	<b>10054</b>
<b>Przekrój nr: 103, Droga/Ulica: DW - 212, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
$N_{M/R}$	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	11
$N_O$	0	2	2	0	3	12	54	63	52	66	56	51	53	56	63	82	60	46	40	20	15	19	10	12	837
$N_D$	0	1	2	0	2	2	17	13	15	13	13	9	13	19	17	18	20	14	9	5	2	2	1	0	207





Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>c</sub>	0	0	0	1	2	2	8	12	8	6	4	4	8	9	3	7	8	3	3	1	1	1	0	1	92
N <sub>CP</sub>	2	1	0	0	6	5	4	10	9	6	7	3	7	5	4	7	4	5	0	3	0	0	0	1	89
N	2	4	4	1	13	22	84	99	84	92	81	68	82	89	88	115	92	69	53	29	18	22	11	14	1236
<b>Przekrój nr: 104, Droga/Ulica: DW - 211, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	0	1	3	1	1	3	0	1	0	0	0	0	0	15
N <sub>O</sub>	12	15	7	10	7	35	53	51	58	104	105	91	67	103	91	106	101	103	87	56	44	23	28	6	1363
N <sub>D</sub>	1	4	6	7	5	21	46	37	30	29	31	33	35	27	41	49	37	63	48	17	19	11	8	7	612
N <sub>c</sub>	0	0	0	2	0	6	7	15	9	11	16	11	12	14	16	14	9	16	7	6	2	1	0	5	179
N <sub>CP</sub>	1	2	1	1	3	6	17	7	5	11	16	17	14	9	9	5	9	7	3	4	3	2	2	2	156
N	14	21	14	20	15	69	123	112	103	155	169	152	129	156	158	175	159	189	146	83	68	37	38	20	2325
<b>Przekrój nr: 105, Droga/Ulica: DW - 228, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12
N <sub>O</sub>	2	0	0	5	2	13	21	38	45	64	49	68	89	115	77	53	75	52	62	30	16	15	14	5	910
N <sub>D</sub>	1	1	1	0	3	1	10	18	15	17	10	12	26	33	16	16	24	12	7	5	6	2	0	0	236
N <sub>c</sub>	1	1	1	0	0	1	4	6	7	7	7	7	15	27	11	13	8	4	1	3	2	1	0	0	127
N <sub>CP</sub>	0	0	0	0	2	4	7	1	5	4	4	4	5	10	3	2	2	4	3	1	2	2	0	0	65
N	4	2	2	5	7	19	42	63	72	93	71	91	137	188	111	85	109	72	73	39	26	20	14	5	1350
<b>Przekrój nr: 106, Droga/Ulica: DW - 214, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	2	0	1	3	0	2	0	0	2	0	1	5	1	3	0	0	0	0	0	20



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																										
Pojazd	Godziny																									Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00		
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>O</sub></b>	6	5	5	7	18	58	155	204	194	187	222	234	255	223	235	271	278	253	198	161	98	59	32	16	3374	
<b>N<sub>D</sub></b>	3	1	5	4	5	23	59	64	64	42	52	67	56	69	56	60	74	72	48	33	15	10	5	2	889	
<b>N<sub>C</sub></b>	1	5	1	1	5	2	18	18	18	16	16	17	25	25	18	24	9	14	8	3	5	1	1	0	251	
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	1	0	1	3	7	7	13	10	17	10	16	10	14	21	12	10	10	14	11	7	2	6	2	204	
<b>N</b>	10	12	11	13	31	92	239	300	289	262	302	334	346	333	330	368	376	350	271	208	125	72	44	20	4738	
<b>Przekrój nr: 107, Droga/Ulica: DK - 20, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	2	3	2	1	0	0	0	0	0	0	12	
<b>N<sub>O</sub></b>	11	9	4	9	43	173	213	310	294	314	259	258	299	325	390	342	340	321	253	146	101	84	35	25	4558	
<b>N<sub>D</sub></b>	6	6	6	15	18	58	96	80	105	128	118	98	102	126	98	114	111	123	88	66	34	33	17	8	1654	
<b>N<sub>C</sub></b>	0	1	0	4	4	17	19	14	23	26	26	24	27	21	22	25	17	21	7	6	5	4	2	2	317	
<b>N<sub>CP</sub></b>	3	3	4	5	15	32	37	29	35	49	33	27	34	31	36	24	31	27	19	14	7	8	4	4	511	
<b>N</b>	20	19	14	33	80	280	366	433	458	518	436	407	462	504	548	508	501	493	367	232	147	129	58	39	7052	
<b>Przekrój nr: 108, Droga/Ulica: DW - 224, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0	1	0	0	0	6	
<b>N<sub>O</sub></b>	7	3	4	3	2	61	82	61	85	79	90	77	98	97	110	117	111	105	93	76	43	37	16	10	1467	
<b>N<sub>D</sub></b>	2	0	0	1	5	24	43	37	27	25	27	26	20	43	25	34	44	34	12	9	4	3	0	3	448	
<b>N<sub>C</sub></b>	0	1	1	1	0	7	4	9	9	11	12	13	7	16	12	6	8	6	4	1	3	3	1	0	135	
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	1	2	0	8	9	8	16	12	5	12	7	9	18	13	13	9	4	3	1	3	1	1	0	155	
<b>N</b>	9	5	7	5	15	101	137	123	133	120	141	123	134	174	162	171	173	150	112	87	54	44	18	13	2211	



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>Przekrój nr: 110, Droga/Ulica: DW - 226, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	1	0	1	0	0	10
N <sub>O</sub>	1	0	0	0	6	16	18	16	21	14	19	15	15	20	25	27	12	23	24	16	13	6	3	3	313
N <sub>D</sub>	0	0	0	0	4	4	5	7	9	7	7	5	3	2	10	6	5	7	3	1	1	1	0	1	88
N <sub>C</sub>	0	0	0	1	1	2	2	4	0	5	3	7	0	0	2	0	2	3	2	0	2	0	0	0	36
N <sub>CP</sub>	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	7
N	1	0	0	1	11	23	26	29	31	26	29	27	18	24	39	35	22	33	29	18	16	8	4	4	454
<b>Przekrój nr: 111, Droga/Ulica: DW - 222, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	1	0	0	1	0	3	2	0	0	1	0	3	2	2	2	1	0	1	1	0	0	0	0	20
N <sub>O</sub>	18	12	14	9	55	243	444	458	361	313	321	311	326	359	372	540	517	459	335	188	154	102	103	25	6039
N <sub>D</sub>	1	2	3	5	19	46	148	88	102	100	79	64	64	83	85	67	81	71	34	16	10	10	0	1	1179
N <sub>C</sub>	1	4	5	3	10	11	30	37	33	46	38	33	29	36	49	33	32	28	7	8	6	3	3	2	487
N <sub>CP</sub>	2	3	3	1	2	16	34	24	45	34	31	32	43	43	39	32	22	25	18	6	8	6	4	5	478
N	22	22	25	18	87	316	659	609	541	493	470	440	465	523	547	674	653	583	395	219	178	121	110	33	8203
<b>Przekrój nr: 113, Droga/Ulica: DK-22, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	2	1	0	0	4	0	0	4	1	2	2	3	1	0	1	1	0	0	0	22
N <sub>O</sub>	26	14	34	19	39	196	392	468	406	398	387	365	403	428	478	600	575	458	339	205	180	157	125	32	6724
N <sub>D</sub>	6	6	8	8	10	33	82	88	101	93	84	99	79	99	102	102	115	79	69	45	29	30	14	14	1395



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>C</sub>	5	6	5	4	8	21	25	37	31	37	31	30	36	38	32	30	34	26	18	17	10	12	12	5	510
N <sub>CP</sub>	9	12	11	8	12	20	77	63	59	67	74	80	67	58	60	72	65	56	39	34	27	37	21	16	1044
N	46	38	58	39	69	272	577	656	597	599	576	574	589	624	674	806	792	620	465	302	247	236	172	67	9695
Przekrój nr: 114, Droga/Ulica: DW-229, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	0	1	4	3	0	4	2	0	0	1	0	0	1	0	21
N <sub>O</sub>	9	5	11	11	21	97	144	220	222	217	200	188	214	242	235	303	284	216	183	134	83	49	34	20	3342
N <sub>D</sub>	4	1	4	6	10	25	53	53	58	47	43	57	57	66	60	50	60	43	34	28	6	6	6	4	781
N <sub>C</sub>	2	2	2	2	6	4	14	14	11	21	16	20	21	20	16	10	11	9	6	6	4	5	3	3	228
N <sub>CP</sub>	4	4	3	4	3	7	12	18	15	14	16	18	10	11	12	10	8	10	2	2	2	6	3	3	197
N	19	12	20	23	40	134	224	306	306	301	275	284	306	342	323	377	365	278	225	171	95	66	47	30	4569
Przekrój nr: 119, Droga/Ulica: DK-55, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	1	5	3	4	2	1	0	1	5	2	6	5	2	1	1	0	0	0	0	39
N <sub>O</sub>	17	17	10	25	45	131	330	415	421	426	421	452	444	506	488	616	583	493	372	276	199	116	78	40	6921
N <sub>D</sub>	5	6	5	10	26	44	56	94	74	81	87	93	81	80	90	85	68	63	41	28	17	16	8	6	1164
N <sub>C</sub>	0	3	3	7	9	14	16	27	31	27	33	29	33	33	31	27	21	13	10	6	5	4	3	3	388
N <sub>CP</sub>	10	4	3	9	14	16	40	36	34	59	60	57	46	66	33	44	48	30	25	20	20	16	13	6	709
N	32	30	21	51	94	206	447	575	564	595	602	631	605	690	644	778	725	601	449	331	241	152	102	55	9221
Przekrój nr: 120, Droga/Ulica: DW-515, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1	1	1	2	0	5	4	1	2	0	0	0	0	0	21



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>O</sub></b>	11	7	11	14	18	94	141	173	180	186	191	180	193	195	214	279	254	233	198	127	114	74	39	27	3153
<b>N<sub>D</sub></b>	9	1	6	2	18	80	36	30	35	34	39	51	29	44	56	41	28	39	56	15	12	9	4	3	677
<b>N<sub>C</sub></b>	8	4	10	10	5	6	5	12	10	8	12	10	14	14	9	14	23	12	6	13	8	7	5	8	233
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	1	0	0	4	5	19	19	26	25	19	34	24	35	34	25	25	27	10	5	3	4	0	0	344
<b>N</b>	28	13	27	26	45	185	204	235	251	253	262	276	261	290	313	364	334	312	272	160	137	94	48	38	4428
<b>Przekrój nr: 122, Droga/Ulica: DK-91, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	1	2	1	1	0	0	0	0	2	0	0	15
<b>N<sub>O</sub></b>	13	10	10	4	21	84	85	124	153	189	153	172	188	185	208	231	210	159	143	80	77	51	34	20	2604
<b>N<sub>D</sub></b>	5	3	5	14	22	26	36	47	64	59	63	63	62	61	60	51	36	33	30	17	17	13	9	9	805
<b>N<sub>C</sub></b>	10	3	8	10	28	21	23	30	20	31	39	30	42	43	37	36	27	21	12	22	14	11	11	9	538
<b>N<sub>CP</sub></b>	20	17	10	17	25	29	33	42	29	42	50	51	49	64	49	51	42	32	33	34	28	18	12	12	789
<b>N</b>	48	33	33	45	96	160	177	243	266	321	309	318	343	354	356	370	316	245	218	153	136	95	66	50	4751
<b>Przekrój nr: 123, Droga/Ulica: DK-7, Data pomiaru: 2014-10-30 (czwartek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0	0	12
<b>N<sub>O</sub></b>	88	76	54	61	92	217	505	686	766	808	805	757	788	851	930	1148	1206	926	984	729	507	383	256	143	13766
<b>N<sub>D</sub></b>	30	22	19	25	27	55	122	145	167	197	176	177	174	162	203	171	192	155	137	96	76	71	63	29	2691
<b>N<sub>C</sub></b>	19	22	14	21	39	52	53	67	83	111	98	83	87	77	92	82	64	60	48	41	25	29	24	16	1307
<b>N<sub>CP</sub></b>	46	58	31	67	74	96	105	125	129	162	152	156	147	162	145	161	144	157	129	107	90	91	91	48	2673
<b>N</b>	183	178	118	175	232	420	786	1024	1145	1278	1232	1175	1196	1252	1370	1565	1608	1299	1298	973	698	574	434	236	20449



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>Przekrój nr: 124, Droga/Ulica: DW-234, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	2	0	0	0	1	4	8	0	2	2	5	9	2	3	0	0	1	1	1	0	41
N <sub>O</sub>	0	0	4	4	15	27	51	91	70	78	75	89	57	83	97	120	89	63	51	41	25	17	18	4	1169
N <sub>D</sub>	0	2	0	1	0	6	21	24	24	23	27	32	18	19	19	14	19	23	3	6	3	0	0	2	286
N <sub>C</sub>	0	0	0	0	0	2	11	8	12	13	5	5	11	13	13	10	6	5	3	3	1	4	2	0	127
N <sub>CP</sub>	2	0	0	0	0	1	1	0	2	2	3	4	1	1	2	3	2	0	0	1	0	1	0	0	26
N	2	2	4	5	17	36	84	123	109	120	118	130	89	118	136	156	118	94	57	51	30	23	21	6	1649
<b>Przekrój nr: 166, Droga/Ulica: DK-91, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	2	3	3	3	2	3	1	4	10	6	4	12	6	4	1	1	0	1	0	66
N <sub>O</sub>	41	34	17	45	113	477	775	718	607	588	593	558	529	572	601	731	811	698	600	448	316	224	173	56	10325
N <sub>D</sub>	5	15	15	25	26	40	53	93	70	75	72	53	63	83	132	106	118	113	81	63	43	28	15	15	1402
N <sub>C</sub>	7	4	8	14	15	33	36	84	66	67	98	72	91	78	55	61	50	36	22	14	12	13	10	12	958
N <sub>CP</sub>	13	3	14	9	23	22	19	33	36	67	36	29	42	46	20	48	32	31	19	18	21	16	13	8	618
N	66	56	54	93	177	574	886	931	782	799	802	713	729	789	814	950	1023	884	726	544	393	281	212	91	13369
<b>Przekrój nr: 162, Droga/Ulica: S6, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	1	0	9	2	7	16	12	20	6	4	8	44	29	5	10	1	0	1	0	0	175
N <sub>O</sub>	329	177	202	196	444	1158	3124	4362	4117	3298	3158	3555	3902	3243	4146	4064	5639	4471	3502	2973	2593	1866	936	527	61982
N <sub>D</sub>	38	46	56	50	144	217	382	274	312	313	273	281	284	266	396	377	350	301	263	209	170	106	107	59	5274



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>C</sub></b>	35	16	13	63	35	68	211	273	265	208	249	265	306	236	245	208	165	145	106	98	73	53	52	27	3415
<b>N<sub>CP</sub></b>	141	119	127	30	88	179	189	248	372	354	411	344	391	344	333	272	287	337	290	248	240	185	286	185	6000
<b>N</b>	543	358	398	339	712	1622	3915	5159	5073	4189	4103	4465	4889	4093	5128	4965	6470	5259	4171	3529	3076	2211	1381	798	76846
<b>Przekrój nr: 163, Droga/Ulica: S6, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	1	0	4	5	8	4	6	8	5	5	8	4	2	16	13	5	0	2	2	0	98
<b>N<sub>M/R</sub></b>	272	125	140	132	253	793	2542	4085	3509	2711	2566	2831	2767	2960	2908	3819	4132	4299	2108	2120	1773	1086	853	432	49216
<b>N<sub>O</sub></b>	24	29	25	50	64	128	434	477	462	440	399	342	368	402	510	444	475	466	286	203	180	115	49	43	6415
<b>N<sub>D</sub></b>	20	22	25	31	51	84	157	352	369	370	344	303	360	276	276	260	266	216	101	71	74	38	24	22	4112
<b>N<sub>C</sub></b>	105	84	100	84	116	165	205	226	346	320	308	273	376	312	368	169	348	299	283	257	264	207	143	104	5462
<b>N<sub>CP</sub></b>	421	260	290	297	485	1170	3342	5145	4694	3845	3623	3757	3876	3955	4070	4696	5223	5296	2791	2656	2291	1448	1071	601	65303
<b>Przekrój nr: 164, Droga/Ulica: DK-7, Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	2	1	2	2	0	1	5	0	1	0	0	0	0	0	20
<b>N<sub>O</sub></b>	60	36	44	58	124	483	801	833	838	840	689	697	742	814	982	1070	1131	892	776	535	380	299	214	122	13460
<b>N<sub>D</sub></b>	23	15	18	36	45	108	232	189	220	227	175	171	203	205	193	194	232	201	136	109	75	60	41	38	3146
<b>N<sub>C</sub></b>	10	16	15	28	27	45	69	82	94	104	93	79	78	97	94	88	76	59	61	47	37	27	19	23	1368
<b>N<sub>CP</sub></b>	51	56	51	62	56	99	122	159	169	191	184	180	191	182	203	207	168	200	180	144	129	109	86	71	3250
<b>N</b>	144	123	128	184	254	735	1226	1264	1321	1363	1143	1128	1216	1300	1472	1560	1612	1352	1154	835	621	495	360	254	21244
<b>Przekrój nr: 165, Droga/Ulica: DW -224, Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>																									



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																										
Pojazd	Godziny																									Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00		
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	1	2	6	2	2	2	1	1	7	4	3	4	0	0	1	1	0	0	1	38	
<b>N<sub>O</sub></b>	13	3	5	7	35	199	467	578	501	406	422	380	409	437	501	622	707	498	363	231	208	115	80	32	7219	
<b>N<sub>D</sub></b>	1	2	1	7	12	50	174	118	99	99	69	79	87	90	111	114	137	182	79	30	16	10	6	3	1576	
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	1	1	4	14	24	35	40	26	33	21	29	41	43	35	34	28	14	7	3	2	2	1	438	
<b>N<sub>CP</sub></b>	1	1	1	1	4	5	12	11	11	10	6	9	9	9	9	11	6	9	3	3	2	0	0	0	133	
<b>N</b>	15	6	8	16	55	269	679	748	653	543	532	490	535	584	668	785	888	717	459	272	230	127	88	37	9404	
<b>Przekrój nr: 166, Droga/Ulica: S6, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	5	8	6	22	10	22	7	10	11	45	18	17	10	6	4	11	0	0	212	
<b>N<sub>O</sub></b>	308	163	192	188	384	1010	2319	3541	2744	2417	3122	2582	2886	2585	5181	5111	5144	4401	3651	3250	2298	1296	794	518	56085	
<b>N<sub>D</sub></b>	28	27	28	42	118	208	448	436	517	513	447	390	441	434	389	332	328	270	223	134	92	34	47	38	5964	
<b>N<sub>C</sub></b>	8	6	6	8	29	86	143	206	257	258	261	240	249	237	155	178	163	122	100	62	43	31	37	12	2897	
<b>N<sub>CP</sub></b>	172	131	137	113	113	165	198	223	346	329	350	264	317	399	265	304	304	324	292	207	246	176	182	166	5723	
<b>N</b>	516	327	363	351	644	1469	3113	4414	3870	3539	4190	3498	3900	3665	6001	5970	5957	5134	4276	3659	2683	1548	1060	734	70881	
<b>Przekrój nr: 167, Droga/Ulica: DP-1412G, Data pomiaru: 2014-10-23 (czwartek)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	0	6	1	2	4	0	3	3	3	5	5	2	1	1	1	0	0	0	37	
<b>N<sub>O</sub></b>	11	3	3	6	12	90	296	430	326	314	246	305	279	258	332	467	555	435	306	207	145	104	76	21	5227	
<b>N<sub>D</sub></b>	3	2	1	3	1	13	73	90	83	74	63	70	57	63	71	68	87	103	48	27	24	11	4	3	1042	
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	0	1	1	3	10	17	22	23	21	17	21	20	20	26	15	13	5	2	0	2	0	0	239	





Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																										
Pojazd	Godziny																									Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00		
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>CP</sub>	2	0	0	0	0	0	1	8	7	3	6	3	3	1	4	6	3	4	5	1	0	0	1	0	58	
N	16	5	4	10	14	106	380	551	439	416	340	395	363	345	430	572	665	557	365	238	170	117	81	24	6603	
Przekrój nr: 171, Droga/Ulica: DW -214, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)																										
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	4	4	2	0	1	6	3	5	7	1	1	2	2	0	0	0	1	0	39	
N <sub>O</sub>	6	2	1	2	7	42	86	139	117	125	140	126	114	162	160	174	196	129	88	52	46	51	30	8	2003	
N <sub>D</sub>	4	1	0	3	0	16	24	57	60	57	46	55	64	68	58	57	73	50	31	28	14	15	11	2	794	
N <sub>C</sub>	1	0	0	1	0	4	11	10	11	17	14	9	15	11	12	17	18	6	5	4	2	1	0	0	169	
N <sub>CP</sub>	0	0	0	0	1	1	1	5	10	4	6	7	5	2	1	3	5	3	0	0	2	1	0	0	57	
N	11	3	1	6	8	63	126	215	200	203	207	203	201	248	238	252	293	190	126	84	64	68	42	10	3062	
Przekrój nr: 172, Droga/Ulica: DW - 213, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)																										
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	2	0	4	0	1	2	3	0	1	2	0	0	1	1	0	1	0	0	18	
N <sub>O</sub>	2	1	1	1	6	19	38	27	25	27	31	36	34	46	39	47	33	44	27	15	18	9	5	0	531	
N <sub>D</sub>	0	0	1	2	1	9	19	11	14	9	10	10	16	18	21	16	20	11	12	5	4	5	0	0	214	
N <sub>C</sub>	0	0	0	0	1	2	1	7	3	0	7	1	5	2	5	1	5	2	3	1	1	0	3	1	51	
N <sub>CP</sub>	0	0	0	0	0	0	3	10	8	8	6	7	8	3	9	9	9	5	4	1	1	0	0	0	91	
N	2	1	2	3	8	30	63	55	54	44	55	56	66	69	75	75	67	62	47	23	24	15	8	1	905	
Przekrój nr: 174, Droga/Ulica: DW-216, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)																										
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	1	0	3	5	1	7	9	7	8	6	5	4	5	14	2	5	2	2	3	3	4	96	
N <sub>O</sub>	13	17	6	14	44	165	538	689	632	645	663	623	633	708	696	945	820	672	479	365	230	148	123	25	9893	



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>D</sub></b>	4	7	2	3	19	30	114	154	148	124	134	143	127	152	155	182	136	147	102	43	40	21	14	6	2007
<b>N<sub>C</sub></b>	2	2	1	2	3	10	32	37	39	51	46	50	58	60	61	49	36	29	17	9	13	3	1	2	613
<b>N<sub>CP</sub></b>	3	2	1	2	0	3	5	14	10	17	23	8	22	15	21	21	14	15	5	6	5	3	6	4	225
<b>N</b>	22	28	10	22	66	211	694	895	836	846	873	832	846	940	937	1202	1020	865	608	425	290	178	147	41	12834
<b>Przekrój nr: 175, Droga/Ulica: DP - 10155, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	1	5	2	2	3	3	5	4	8	1	4	7	1	4	1	3	2	1	0	0	57
<b>N<sub>O</sub></b>	0	0	1	1	6	34	43	44	33	50	42	48	60	42	48	67	75	55	50	32	25	17	8	3	784
<b>N<sub>D</sub></b>	2	0	0	0	3	10	10	11	4	3	4	8	11	7	7	10	9	15	13	6	2	1	0	0	136
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	0	0	1	0	5	5	1	2	1	4	3	5	3	4	3	2	0	2	1	0	2	0	44
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	0	0	0	0	0	5	0	2	2	0	2	1	1	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	18
<b>N</b>	2	0	1	1	11	49	65	62	43	60	52	66	83	56	63	88	89	79	64	43	30	19	10	3	1039
<b>Przekrój nr: 176, Droga/Ulica: DW-100, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	1	0	0	0	0	2	2	8	1	2	7	5	2	5	8	8	10	2	2	4	1	0	1	0	71
<b>N<sub>O</sub></b>	7	6	12	5	9	69	240	328	278	275	286	260	284	281	315	456	483	329	311	210	128	71	36	14	4693
<b>N<sub>D</sub></b>	5	0	3	0	1	12	52	78	85	76	70	66	62	63	79	65	76	59	48	12	16	9	2	5	944
<b>N<sub>C</sub></b>	1	0	0	0	0	4	19	29	23	17	21	22	17	18	28	19	19	13	8	7	6	3	1	3	278
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	2	0	1	0	2	5	5	9	6	11	12	16	7	8	16	8	10	8	7	2	1	0	0	138
<b>N</b>	16	8	15	6	10	89	318	448	396	376	395	365	381	374	438	564	596	413	377	240	153	84	40	22	6124
<b>Przekrój nr: 177, Droga/Ulica: DW-218, Data pomiaru: 2014-10-23 (czwartek)</b>																									



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
<b>N<sub>O</sub></b>	4	5	6	3	5	65	170	225	163	174	144	155	174	178	207	227	276	239	151	113	72	31	24	13	2824
<b>N<sub>D</sub></b>	3	5	3	3	4	14	48	53	45	36	41	50	32	33	44	50	56	65	28	13	11	4	1	1	643
<b>N<sub>C</sub></b>	1	0	0	3	2	3	6	9	15	19	25	13	17	16	14	20	11	9	9	3	2	1	1	0	199
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	0	0	0	0	1	7	3	6	13	7	6	10	13	10	7	5	5	3	3	0	1	2	0	104
<b>N</b>	10	10	9	9	12	83	231	290	229	242	218	225	236	242	276	305	348	319	191	132	85	37	28	14	3781
<b>Przekrój nr: 181, Droga/Ulica: DW-224, Data pomiaru: 2014-10-23 (czwartek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	2	0	1	3	1	1	0	1	4	1	0	4	2	2	0	0	0	1	0	0	23
<b>N<sub>O</sub></b>	6	5	0	2	10	74	125	116	90	96	78	89	96	108	101	132	149	140	131	86	39	41	23	6	1743
<b>N<sub>D</sub></b>	2	0	1	1	4	26	56	44	28	25	28	24	37	44	29	27	42	66	41	19	7	8	4	2	565
<b>N<sub>C</sub></b>	1	1	0	0	6	7	10	13	23	22	17	15	7	22	14	10	10	12	9	2	3	1	0	0	205
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	1	0	1	1	4	4	12	11	10	12	9	12	7	9	12	6	4	5	2	1	1	0	1	127
<b>N</b>	11	7	1	4	23	111	196	188	153	154	135	138	156	182	153	185	209	224	186	109	50	52	27	9	2663
<b>Przekrój nr: 182, Droga/Ulica: DW-211, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	0	3	4	2	2	1	2	3	3	9	5	7	5	0	2	0	0	0	0	48
<b>N<sub>O</sub></b>	28	15	17	31	92	375	676	730	576	561	543	542	577	624	655	810	711	679	603	435	266	212	129	46	9933
<b>N<sub>D</sub></b>	4	8	7	21	23	81	175	122	123	110	96	132	116	111	121	89	153	162	89	53	35	22	19	10	1882
<b>N<sub>C</sub></b>	1	3	3	4	5	23	31	39	41	48	47	34	36	34	49	41	35	43	16	10	6	3	1	2	555



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																										
Pojazd	Godziny																									Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00		
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>CP</sub>	7	5	1	6	4	16	25	14	33	24	20	24	31	25	16	20	28	25	16	6	8	5	9	5	373	
N	40	31	28	62	124	495	910	909	775	745	707	734	763	797	850	965	934	914	724	506	315	242	158	63	12791	
Przekrój nr: 183, Droga/Ulica: DK-20, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)																										
N <sub>M/R</sub>	0	0	1	0	0	0	2	4	2	2	0	1	1	2	6	3	3	3	0	1	2	3	0	0	36	
N <sub>O</sub>	23	11	7	28	62	296	462	442	462	475	432	386	400	450	511	531	551	500	404	289	196	136	78	41	7173	
N <sub>D</sub>	0	2	7	15	25	55	168	118	100	98	83	105	119	103	83	91	106	124	68	34	28	19	13	7	1571	
N <sub>C</sub>	0	2	1	6	13	15	19	30	30	46	36	33	27	39	33	28	26	29	11	7	8	4	2	3	448	
N <sub>CP</sub>	6	4	6	2	11	50	56	62	68	62	52	80	80	64	68	51	47	45	34	27	23	19	21	7	945	
N	29	19	22	51	111	416	707	656	662	683	603	605	627	658	701	704	733	701	517	358	257	181	114	58	10173	
Przekrój nr: 184, Droga/Ulica: DW -221, Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)																										
N <sub>M/R</sub>	0	1	0	0	0	3	1	0	0	1	2	1	2	1	2	3	1	1	0	1	0	0	0	0	20	
N <sub>O</sub>	7	5	5	7	42	163	287	252	233	195	147	195	195	256	276	341	353	268	225	141	109	78	63	12	3855	
N <sub>D</sub>	0	1	1	3	8	25	94	51	51	57	37	45	36	45	49	61	71	44	23	21	21	7	1	2	754	
N <sub>C</sub>	1	0	1	0	8	9	15	13	10	20	15	13	18	22	17	21	16	8	5	8	4	2	1	1	228	
N <sub>CP</sub>	1	0	0	0	3	8	16	15	15	22	16	24	18	18	15	13	12	8	3	2	2	0	0	1	212	
N	9	7	7	10	61	208	413	331	309	295	217	278	269	342	359	439	453	329	256	173	136	87	65	16	5069	
Przekrój nr: 185, Droga/Ulica: (DW - 224) Jagiellońska, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)																										
N <sub>M/R</sub>	1	0	0	0	1	3	10	5	7	0	3	2	8	4	4	6	7	12	4	14	8	3	3	2	107	
N <sub>O</sub>	23	8	10	8	25	193	384	561	502	408	435	383	438	467	569	630	629	582	489	406	236	135	114	48	7683	



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>D</sub></b>	3	1	3	1	10	47	88	129	142	130	139	122	112	129	120	147	129	129	99	61	37	34	15	9	1836
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	2	0	3	9	18	33	22	21	24	33	31	29	42	24	32	17	11	14	12	5	5	1	388
<b>N<sub>CP</sub></b>	3	1	0	1	2	6	5	9	9	8	9	12	12	14	9	16	3	6	11	3	4	1	1	1	146
<b>N</b>	30	10	15	10	41	258	505	737	682	567	610	552	601	643	744	823	800	746	614	498	297	178	138	61	10160
<b>Przekrój nr: 186, Droga/Ulica: DW-226, Data pomiaru: 2014-10-29 (środa)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	2	2	1	1	1	1	0	0	0	13
<b>N<sub>O</sub></b>	1	3	2	8	10	98	146	168	144	141	131	134	138	136	197	224	201	172	120	100	63	52	40	9	2438
<b>N<sub>D</sub></b>	0	0	0	3	3	9	15	17	13	7	21	22	13	16	26	24	18	10	5	3	0	0	0	2	227
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	0	2	0	2	8	9	8	9	13	6	10	9	6	9	8	4	0	2	1	1	2	0	109
<b>N<sub>CP</sub></b>	0	0	0	0	0	0	1	3	0	3	0	2	1	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	18
<b>N</b>	1	3	2	13	13	110	170	198	165	160	165	165	162	165	231	262	230	187	126	106	65	53	42	11	2805
<b>Przekrój nr: 187, Droga/Ulica: DW - 227, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	2	0	1	1	3	2	1	0	2	1	3	3	1	1	0	2	0	0	0	23
<b>N<sub>O</sub></b>	6	2	3	9	9	100	214	252	165	166	167	177	164	203	217	282	296	214	179	103	68	67	49	16	3128
<b>N<sub>D</sub></b>	0	0	2	2	4	9	31	38	28	32	33	19	33	27	24	31	34	29	14	12	5	5	2	1	415
<b>N<sub>C</sub></b>	0	0	0	0	2	16	17	10	20	23	15	19	20	14	16	14	10	8	3	5	5	1	0	0	218
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	0	0	0	0	1	1	1	2	5	2	0	6	2	1	0	0	2	1	1	2	0	0	0	29
<b>N</b>	8	2	5	11	15	128	263	302	216	229	219	216	223	248	259	330	343	254	198	121	82	73	51	17	3813
<b>Przekrój nr: 189, Droga/Ulica: DK - 55, Data pomiaru: 2014-11-05 (środa)</b>																									



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																										
Pojazd	Godziny																									Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00		
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	2	2	1	1	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	15	
<b>N<sub>O</sub></b>	12	7	5	11	19	94	169	205	179	169	156	165	163	180	220	224	257	203	160	104	56	41	22	19	2840	
<b>N<sub>D</sub></b>	2	2	4	6	6	42	39	43	41	33	42	36	36	35	37	45	35	40	18	15	6	6	2	3	574	
<b>N<sub>C</sub></b>	2	0	1	2	1	3	13	14	11	18	17	15	16	17	13	10	15	3	2	2	2	0	1	0	178	
<b>N<sub>CP</sub></b>	5	3	4	0	1	7	31	18	33	35	39	44	34	32	42	39	23	21	18	18	12	9	5	1	474	
<b>N</b>	21	12	14	19	27	149	253	280	264	255	256	262	250	265	314	320	330	268	198	139	76	56	30	23	4081	
<b>Przekrój nr: 191, Droga/Ulica: DK - 22, Data pomiaru: 2014-11-04 (wtorek)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	1	0	1	1	3	0	1	2	0	2	1	5	0	4	0	0	0	0	0	0	21	
<b>N<sub>O</sub></b>	30	18	26	19	71	308	536	550	549	491	479	485	511	574	632	760	726	621	442	306	232	207	161	60	8794	
<b>N<sub>D</sub></b>	15	9	15	12	35	66	148	144	140	117	140	128	113	160	150	114	115	147	83	58	33	45	24	17	2028	
<b>N<sub>C</sub></b>	6	7	6	10	21	31	35	44	52	61	52	46	45	56	40	48	40	24	24	18	13	9	6	5	699	
<b>N<sub>CP</sub></b>	20	9	8	7	13	49	109	75	88	82	70	94	79	84	97	98	97	67	42	46	29	27	16	12	1318	
<b>N</b>	71	43	55	48	141	454	829	814	832	751	742	755	748	876	920	1025	978	863	591	428	307	288	207	94	12860	
<b>Przekrój nr: 192, Droga/Ulica: DK - 22, Data pomiaru: 2014-10-22 (środa)</b>																										
<b>N<sub>M/R</sub></b>	1	0	1	0	2	1	2	2	5	3	2	7	4	3	6	3	5	2	4	3	2	1	1	0	60	
<b>N<sub>O</sub></b>	51	35	29	27	54	212	495	584	478	532	458	517	485	543	585	671	697	608	510	374	268	214	157	71	8655	
<b>N<sub>D</sub></b>	14	14	12	14	12	41	110	84	111	107	105	121	128	98	94	106	107	89	70	48	32	15	28	8	1568	
<b>N<sub>C</sub></b>	3	1	5	7	10	21	16	38	28	50	39	44	29	37	35	51	29	27	15	12	10	14	7	6	534	



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
N <sub>CP</sub>	14	7	12	33	28	31	55	71	77	81	83	71	77	76	95	59	66	65	54	57	34	31	30	17	1224
N	83	57	59	81	106	306	678	779	699	773	687	760	723	757	815	890	904	791	653	494	346	275	223	102	12041
Przekrój nr: 193, Droga/Ulica: DK - 89 (Trasa Sucharskiego), Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	1	1	0	2	3	1	2	1	0	1	0	0	0	0	17
N <sub>O</sub>	36	25	30	37	81	565	1072	1248	771	572	490	435	519	605	861	1184	1105	803	636	361	232	194	134	46	12042
N <sub>D</sub>	11	15	22	25	38	75	251	224	159	160	131	142	164	155	170	178	158	156	76	45	32	16	16	10	2429
N <sub>C</sub>	12	4	11	18	16	23	47	62	51	46	60	58	75	61	59	29	47	46	29	12	18	19	15	11	829
N <sub>CP</sub>	53	38	33	25	29	52	76	135	140	117	142	179	156	159	175	169	183	157	93	109	81	72	91	60	2524
N	112	82	96	105	164	715	1446	1672	1123	895	824	815	914	982	1268	1561	1495	1163	834	528	363	301	256	127	17841
Przekrój nr: 194, Droga/Ulica: S - 7 (Południowa Obwodnica Trójmiasta), Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)																									
N <sub>M/R</sub>	0	0	0	0	0	1	0	4	2	0	1	1	1	2	2	3	4	1	1	0	2	0	0	0	25
N <sub>O</sub>	63	49	38	50	95	503	1011	1313	911	733	665	610	651	789	976	1309	1294	907	721	477	409	281	164	81	14100
N <sub>D</sub>	20	22	27	39	59	104	254	342	253	259	245	203	238	256	341	332	309	264	182	130	88	52	45	20	4084
N <sub>C</sub>	10	24	21	24	23	50	93	113	115	99	107	101	103	116	98	93	92	96	65	35	34	22	18	21	1573
N <sub>CP</sub>	77	57	64	66	70	144	157	226	190	197	222	254	238	255	289	220	242	245	164	158	147	136	117	89	4024
N	170	152	150	179	247	802	1515	1998	1471	1288	1240	1169	1231	1418	1706	1957	1941	1513	1133	800	680	491	344	211	23806
Przekrój nr: 195, Droga/Ulica: DP - 1405G, Data pomiaru: 2014-10-23 (czwartek)																									
N <sub>M/R</sub>	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	2	0	0	2	1	0	1	0	0	1	13
N <sub>O</sub>	14	4	5	13	22	127	289	269	247	228	182	205	205	240	264	335	357	329	264	175	113	95	54	24	4060



Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
<b>N<sub>D</sub></b>	3	1	1	2	9	27	95	67	51	49	51	46	48	47	42	59	62	72	55	15	15	6	6	4	833
<b>N<sub>C</sub></b>	0	1	0	0	0	7	31	28	17	26	16	21	28	21	19	19	25	12	7	7	2	1	0	1	289
<b>N<sub>CP</sub></b>	2	0	0	0	1	3	10	16	9	9	10	16	15	20	10	14	10	8	7	3	0	1	1	0	165
<b>N</b>	20	6	6	15	32	164	426	380	324	313	259	288	298	329	337	427	454	423	334	200	131	103	61	30	5360
<b>Przekrój nr: 196, Droga/Ulica: DK - 6, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	2	7	2	6	2	2	5	2	0	1	0	0	0	0	34
<b>N<sub>O</sub></b>	39	16	24	32	49	212	288	354	407	512	444	511	395	423	474	518	537	419	468	298	186	125	89	52	6872
<b>N<sub>D</sub></b>	31	18	20	20	39	62	156	136	169	196	150	173	189	187	167	175	130	188	176	114	84	46	51	38	2715
<b>N<sub>C</sub></b>	4	7	5	18	14	32	28	29	34	54	57	51	45	58	52	32	39	45	44	27	14	10	9	8	716
<b>N<sub>CP</sub></b>	14	14	8	17	12	37	64	58	74	56	76	84	70	74	63	52	51	44	54	40	31	31	26	17	1067
<b>N</b>	88	55	57	87	114	344	536	579	684	820	729	826	701	748	758	779	762	698	742	480	315	212	175	115	11404
<b>Przekrój nr: 197, Droga/Ulica: DW - 216, Data pomiaru: 2014-10-28 (wtorek)</b>																									
<b>N<sub>M/R</sub></b>	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1	3	1	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	14
<b>N<sub>O</sub></b>	5	2	4	2	11	30	99	125	141	154	163	176	159	175	189	215	190	127	100	68	55	34	22	11	2257
<b>N<sub>D</sub></b>	0	0	1	2	4	8	35	47	56	56	46	47	72	61	49	37	42	32	22	7	4	11	3	2	644
<b>N<sub>C</sub></b>	1	0	0	1	4	1	5	19	11	13	15	16	13	23	20	13	13	7	1	1	2	1	2	0	182
<b>N<sub>CP</sub></b>	3	2	0	3	0	0	1	5	2	13	11	3	9	3	3	5	5	4	2	4	1	1	0	0	80
<b>N</b>	9	4	5	8	19	40	142	197	210	237	238	243	253	263	261	274	250	170	125	80	62	47	27	13	3177





Natężenie i struktura rodzajowa ruchu w przekrojach																									
Pojazd	Godziny																								Doba
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	
	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	[P/h]	
Razem																									
$N_{M/R}$	4	2	3	2	18	39	83	93	82	97	108	123	108	123	137	221	180	114	74	58	37	36	15	9	1766
$N_O$	1679	976	1014	1158	2531	9571	20766	26967	23588	21245	20932	20977	21901	22348	27364	31422	33308	28172	21661	16895	12652	8549	5570	2763	384009
$N_D$	330	308	363	499	911	2013	4683	4578	4604	4522	4163	4125	4206	4416	4773	4540	4663	4492	3084	1988	1420	945	696	449	66771
$N_C$	177	175	185	329	423	797	1376	1983	2018	2137	2152	1970	2154	2083	1937	1780	1610	1323	864	640	505	364	298	228	27508
$N_{CP}$	815	665	645	588	760	1334	1829	2124	2557	2612	2674	2613	2768	2771	2665	2356	2437	2374	1937	1642	1515	1254	1213	863	43011
<b>N</b>	3005	2126	2210	2576	4643	13754	28737	35745	32849	30613	30029	29808	31137	31741	36876	40319	42198	36475	27620	21223	16129	11148	7792	4312	523065



## 5.2 Godziny szczytu ruchu drogowego

Tabela 8. Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - skrzyżowania

Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - skrzyżowania				
Skrzyżowanie	Poranny		Południowy	
	[P/h]	[godz.]	[P/h]	[godz.]
251	418	7:00 - 8:00	454	15:00 - 16:00
252	250	8:00 - 9:00	409	15:00 - 16:00
253	876	7:00 - 8:00	1023	15:00 - 16:00
254	126	7:00 - 8:00	150	15:00 - 16:00
255	990	9:00 - 10:00	1121	15:00 - 16:00
256	1769	6:00 - 7:00	1587	16:00 - 17:00
257	480	6:00 - 7:00	577	16:00 - 17:00
259	238	7:00 - 8:00	307	15:00 - 16:00
260	338	6:00 - 7:00	326	16:00 - 17:00
261	1263	7:00 - 8:00	1587	16:00 - 17:00
263	370	6:00 - 7:00	375	16:00 - 17:00
264	860	9:00 - 10:00	941	15:00 - 16:00
265	556	7:00 - 8:00	657	16:00 - 17:00
266	411	7:00 - 8:00	561	16:00 - 17:00
268	2002	6:00 - 7:00	2042	16:00 - 17:00
269	1232	7:00 - 8:00	1196	16:00 - 17:00
270	939	7:00 - 8:00	966	15:00 - 16:00
271	1696	6:00 - 7:00	1122	16:00 - 17:00
272	1016	6:00 - 7:00	984	16:00 - 17:00
273	268	6:00 - 7:00	250	16:00 - 17:00
274	456	6:00 - 7:00	522	15:00 - 16:00
275	1141	7:00 - 8:00	1301	15:00 - 16:00
276a	1630	7:00 - 8:00	1864	16:00 - 17:00
276b	1641	7:00 - 8:00	1742	16:00 - 17:00
277	558	6:00 - 7:00	647	15:00 - 16:00
278	1040	7:00 - 8:00	1078	15:00 - 16:00
279	931	9:00 - 10:00	833	16:00 - 17:00
280	1688	8:00 - 9:00	1899	16:00 - 17:00
281	481	8:00 - 9:00	544	16:00 - 17:00
282	671	6:00 - 7:00	665	15:00 - 16:00
283	316	7:00 - 8:00	331	15:00 - 16:00
284	1349	6:00 - 7:00	1617	16:00 - 17:00
285	553	8:00 - 9:00	561	15:00 - 16:00
286	304	7:00 - 8:00	349	16:00 - 17:00
287	295	7:00 - 8:00	370	16:00 - 17:00
288a	806	6:00 - 7:00	821	16:00 - 17:00
288b	539	6:00 - 7:00	629	15:00 - 16:00
291	330	9:00 - 10:00	421	15:00 - 16:00
292	442	9:00 - 10:00	490	14:00 - 15:00
293	420	7:00 - 8:00	507	15:00 - 16:00
295	315	7:00 - 8:00	363	15:00 - 16:00
296	1457	7:00 - 8:00	1650	16:00 - 17:00
297	1070	7:00 - 8:00	1307	15:00 - 16:00

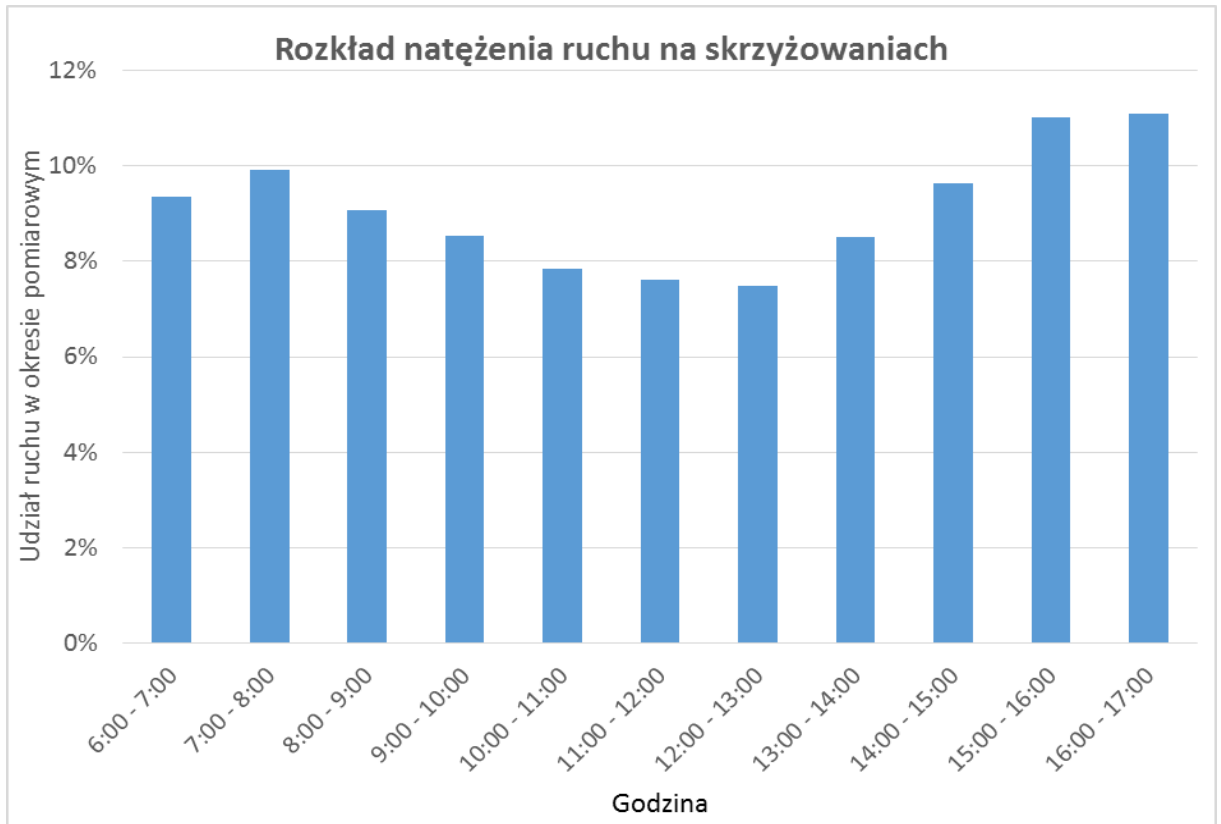


Tabela 9. Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - przekroje

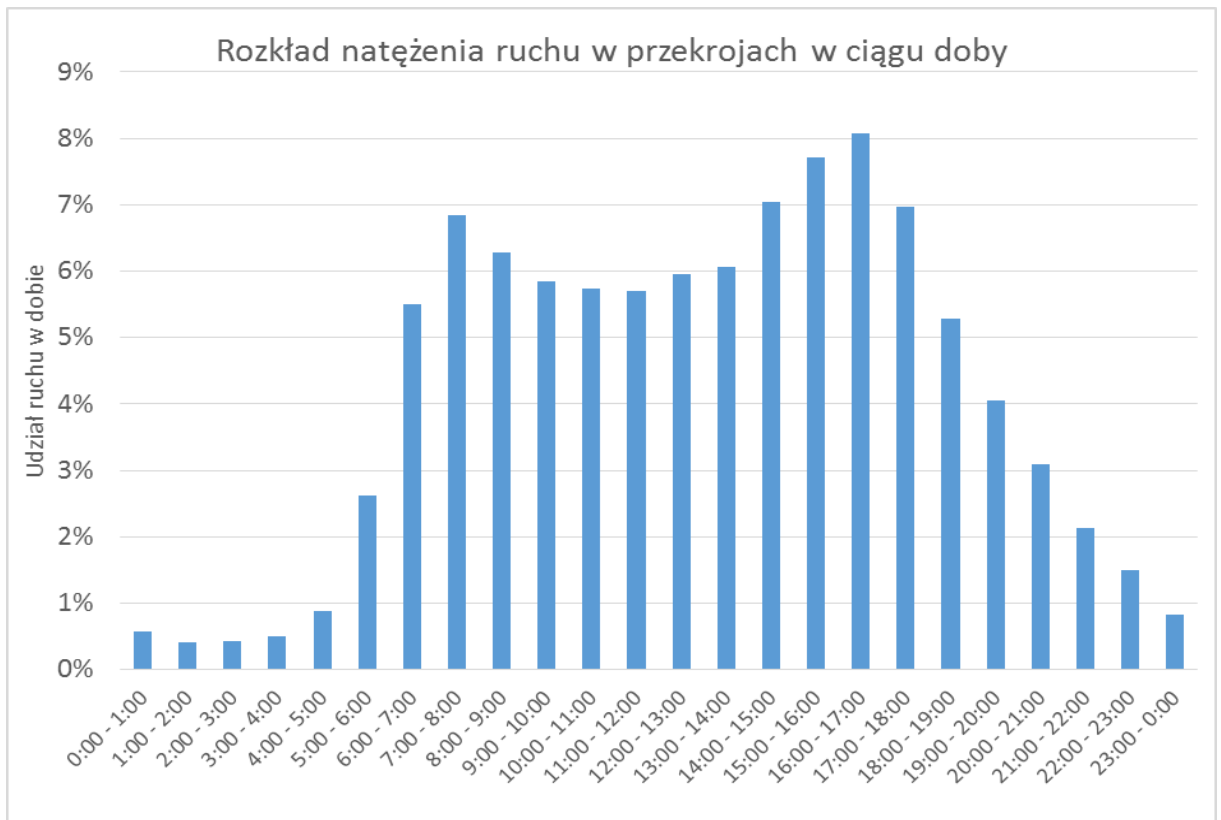
Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - przekroje				
Przekrój	Poranny		Południowy	
	[P/h]	[godz.]	[P/h]	[godz.]
101	85	8:00 - 9:00	110	16:00 - 17:00
102	686	9:00 - 10:00	762	15:00 - 16:00
103	99	7:00 - 8:00	115	15:00 - 16:00
104	155	9:00 - 10:00	189	17:00 - 18:00
105	93	9:00 - 10:00	111	14:00 - 15:00
106	300	7:00 - 8:00	376	16:00 - 17:00
107	518	9:00 - 10:00	548	14:00 - 15:00
108	137	6:00 - 7:00	173	16:00 - 17:00
110	31	8:00 - 9:00	39	14:00 - 15:00
111	659	6:00 - 7:00	674	15:00 - 16:00
113	656	7:00 - 8:00	806	15:00 - 16:00
114	306	7:00 - 8:00	377	15:00 - 16:00
119	595	9:00 - 10:00	778	15:00 - 16:00
120	253	9:00 - 10:00	364	15:00 - 16:00
122	321	9:00 - 10:00	370	15:00 - 16:00
123	1278	9:00 - 10:00	1608	16:00 - 17:00
124	123	7:00 - 8:00	156	15:00 - 16:00
166	931	7:00 - 8:00	1023	16:00 - 17:00
162	5159	7:00 - 8:00	6470	16:00 - 17:00
163	5145	7:00 - 8:00	5296	17:00 - 18:00
164	1363	9:00 - 10:00	1612	16:00 - 17:00
165	748	7:00 - 8:00	888	16:00 - 17:00
166	4414	7:00 - 8:00	6001	14:00 - 15:00
167	551	7:00 - 8:00	665	16:00 - 17:00
171	215	7:00 - 8:00	293	16:00 - 17:00
172	63	6:00 - 7:00	75	14:00 - 15:00
174	895	7:00 - 8:00	1202	15:00 - 16:00
175	65	6:00 - 7:00	89	16:00 - 17:00
176	448	7:00 - 8:00	596	16:00 - 17:00
177	290	7:00 - 8:00	348	16:00 - 17:00
181	196	6:00 - 7:00	224	17:00 - 18:00
182	910	6:00 - 7:00	965	15:00 - 16:00
183	707	6:00 - 7:00	733	16:00 - 17:00
184	413	6:00 - 7:00	453	16:00 - 17:00
185	737	7:00 - 8:00	823	15:00 - 16:00
186	198	7:00 - 8:00	262	15:00 - 16:00
187	302	7:00 - 8:00	343	16:00 - 17:00
189	280	7:00 - 8:00	330	16:00 - 17:00
191	832	8:00 - 9:00	1025	15:00 - 16:00
192	779	7:00 - 8:00	904	16:00 - 17:00
193	1672	7:00 - 8:00	1561	15:00 - 16:00
194	1998	7:00 - 8:00	1957	15:00 - 16:00
195	426	6:00 - 7:00	454	16:00 - 17:00
196	820	9:00 - 10:00	779	15:00 - 16:00
197	237	9:00 - 10:00	274	15:00 - 16:00



Wykres 37. Rozkład natężenia ruchu na skrzyżowaniach



Wykres 38. Rozkład natężenia ruchu na przekrojach w ciągu doby





## 5.3 Natężenie ruchu pasażerskiego

Tabela 10. Natężenie ruchu pasażerskiego

Natężenie ruchu pasażerskiego												
W/lot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>Przekrój 201 Droga/ulica: DW216 Data: 28.10.2014 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	24	0	3	4	13	15	76	34	4	5	178
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	0	13	35	7	9	2	28	6	2	68	26	196
<b>Razem</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>82</b>	<b>36</b>	<b>72</b>	<b>31</b>	<b>374</b>
<b>Przekrój 202 Droga/ulica: ul. Zamostna Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	336	63	0	62	43	11	2	46	46	14	623
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	34	49	19	8	8	39	48	31	173	175	223	807
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>34</b>	<b>385</b>	<b>82</b>	<b>8</b>	<b>70</b>	<b>82</b>	<b>59</b>	<b>33</b>	<b>219</b>	<b>221</b>	<b>237</b>	<b>1430</b>
<b>Przekrój 204 Droga/ulica: DW214 Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	4	265	19	105	62	50	66	24	77	58	42	772
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	0	45	18	12	70	121	34	46	149	441	105	1041
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>4</b>	<b>310</b>	<b>37</b>	<b>117</b>	<b>132</b>	<b>171</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>226</b>	<b>499</b>	<b>147</b>	<b>1813</b>
<b>Przekrój 205 Droga/ulica: ul. Kaszubska Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	12	65	9	49	139	82	98	64	64	68	18	668
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	8	128	28	38	97	148	51	55	87	43	40	723
<b>Razem</b>	<b>20</b>	<b>193</b>	<b>37</b>	<b>87</b>	<b>236</b>	<b>230</b>	<b>149</b>	<b>119</b>	<b>151</b>	<b>111</b>	<b>58</b>	<b>1391</b>
<b>Przekrój 206 Droga/ulica: DK 6 Data: 30.10.2014 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	11	0	0	0	0	0	0	0	2	4	4	21
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	182	337	238	105	248	236	119	64	268	312	163	2272



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>Razem</b>	193	337	238	105	248	236	119	64	270	316	167	2293
<b>Skrzyżowanie 209 Droga/ulica: DW214 - DW213 - DW213 Data: 2014-11-06 /środa/</b>												
<b>N</b>	313	240	216	169	147	237	157	158	303	390	309	2639
<b>E</b>	114	187	24	157	69	128	128	168	178	112	128	1393
<b>S</b>	248	234	49	165	72	131	0	62	76	195	11	1243
<b>W</b>	41	316	98	70	0	49	19	4	44	4	108	753
<b>Razem</b>	716	977	387	561	288	545	304	392	601	701	556	6028
<b>Przekrój 210 Droga/ulica: ul. Nowatorów Data: 29.10.2014 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	15	54	55	24	20	69	24	64	238	154	208	925
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	211	156	110	0	85	73	24	16	88	85	79	927
<b>Razem</b>	226	210	165	24	105	142	48	80	326	239	287	1852
<b>Skrzyżowanie 212 Droga/ulica: DK 20 - DK 7 Data: 2014-11-13 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	20	81	38	76	29	53	36	47	188	94	38	700
<b>E</b>	15	120	45	0	12	18	11	34	21	59	95	430
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	49	145	63	46	111	54	29	36	100	128	127	888
<b>Razem</b>	84	346	146	122	152	125	76	117	309	281	260	2018
<b>Przekrój 213 Droga/ulica: DW224 Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	108	28	21	28	0	15	24	31	57	31	343
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	39	77	82	20	4	49	0	15	161	118	62	627
<b>Razem</b>	39	185	110	41	32	49	15	39	192	175	93	970
<b>Przekrój 216 Droga/ulica: DW228 Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	8	26	0	0	11	11	0	11	31	68	56	222
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	0	125	60	0	0	11	0	11	8	8	4	227
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	8	151	60	0	11	22	0	22	39	76	60	449



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>Przekrój 217 Droga/ulica: DW211 Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	6	456	82	43	34	6	15	6	27	24	24	723
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	12	42	6	36	15	15	21	43	276	186	195	847
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>18</b>	<b>498</b>	<b>88</b>	<b>79</b>	<b>49</b>	<b>21</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>303</b>	<b>210</b>	<b>219</b>	<b>1570</b>
<b>Przekrój 219 Droga/ulica: DW228 Data: 29.10.2014 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	4	4	4	0	0	0	8	4	0	14	14	52
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	11	4	8	0	0	0	0	0	0	8	16	47
<b>Razem</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>99</b>
<b>Przekrój 222 Droga/ulica: DK 91 Data: 04.11.2014 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	200	288	55	97	90	129	100	139	546	314	364	2322
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	426	749	311	157	209	344	142	182	542	697	252	4011
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>626</b>	<b>1037</b>	<b>366</b>	<b>254</b>	<b>299</b>	<b>473</b>	<b>242</b>	<b>321</b>	<b>1088</b>	<b>1011</b>	<b>616</b>	<b>6333</b>
<b>Przekrój 223 Droga/ulica: DK 7 Data: 05.11.2014 /05.11.2014/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	20	17	31	4	17	11	4	7	49	46	62	268
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	28	11	4	38	15	19	35	8	60	33	24	275
<b>Razem</b>	<b>48</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>39</b>	<b>15</b>	<b>109</b>	<b>79</b>	<b>86</b>	<b>543</b>
<b>Przekrój 227 Droga/ulica: DK 91 Data: 05.11.2014 /środa/</b>												
<b>N</b>	4	74	21	7	7	4	0	28	162	102	78	487
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11
<b>S</b>	50	154	54	2	0	0	0	8	12	35	23	338
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
<b>Razem</b>	<b>54</b>	<b>228</b>	<b>75</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>174</b>	<b>137</b>	<b>116</b>	<b>840</b>
<b>Przekrój 228 Droga/ulica: DW222 Data: 30.10.2014 /czwartek/</b>												







Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>Razem</b>	<b>91</b>	<b>94</b>	<b>49</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>17</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>58</b>	<b>148</b>	<b>188</b>	<b>784</b>
<b>Skrzyżowanie 254 Droga/ulica: kier. Brzeźno Lęborskie - kier. Kisewo - kier. Rekowo Lęborskie - kier. Łęczycze</b> Data: 2014-10-29 /środa/												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	8
<b>E</b>	4	48	82	0	74	0	0	12	15	4	12	251
<b>S</b>	8	4	4	0	0	0	0	11	24	31	4	86
<b>W</b>	0	6	4	4	0	0	2	4	4	46	0	70
<b>Razem</b>	<b>12</b>	<b>58</b>	<b>90</b>	<b>4</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>43</b>	<b>85</b>	<b>20</b>	<b>415</b>
<b>Skrzyżowanie 255 Droga/ulica: DK6 - DK6 - Długa Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	11	19	4	0	4	0	0	23	43	39	4	147
<b>E</b>	10	102	19	0	0	0	8	56	110	47	12	364
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	4	24	67	39	4	40	0	22	20	32	45	297
<b>Razem</b>	<b>25</b>	<b>145</b>	<b>90</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>101</b>	<b>173</b>	<b>118</b>	<b>61</b>	<b>808</b>
<b>Skrzyżowanie 256 Droga/ulica: DK6 (ul. Lęborska) - DK6 (ul. Lęborska) - Chłopska - Józefa Wilczka</b> Data: 2014-10-28 /wtorek/												
<b>N</b>	0	84	6	0	0	6	12	0	25	55	15	203
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	4	31	0	6	0	6	0	118	144	16	0	325
<b>W</b>	0	28	0	0	0	0	4	0	0	0	0	32
<b>Razem</b>	<b>4</b>	<b>143</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>118</b>	<b>169</b>	<b>71</b>	<b>15</b>	<b>560</b>
<b>Skrzyżowanie 257 Droga/ulica: DW224 - Marynarki Wojennej - Wejherowska Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	32	72	90	8	0	8	4	28	35	11	28	316
<b>E</b>	0	28	0	4	0	0	0	0	21	4	32	89
<b>S</b>	28	215	98	40	12	0	28	4	15	40	19	499
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>60</b>	<b>315</b>	<b>188</b>	<b>52</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>71</b>	<b>55</b>	<b>79</b>	<b>904</b>
<b>Skrzyżowanie 259 Droga/ulica: Długa - Sportowa - Długa Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	100	0	0	0	4	0	0	8	29	39	180
<b>S</b>	0	41	4	0	0	0	0	0	0	16	36	97
<b>W</b>	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
<b>Razem</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>45</b>	<b>75</b>	<b>281</b>
<b>Skrzyżowanie 260 Droga/ulica: kier. Niedźwiadek - kier. Łebno - kier. Pobłocie - kier. Smażyno Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8
<b>E</b>	4	20	4	0	4	0	11	0	4	83	0	130
<b>S</b>	0	0	4	0	0	0	0	0	0	72	0	76



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>W</b>	78	4	20	0	0	4	20	28	11	4	4	173
<b>Razem</b>	<b>86</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>159</b>	<b>8</b>	<b>387</b>
<b>Skrzyżowanie 261 Droga/ulica: DK20 (ul. Gdyńska) - Lotnicza - Miszewo - DK20 (ul. Gdyńska) Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	176	48	24	24	24	45	0	249	70	70	730
<b>E</b>	0	0	15	10	15	0	0	0	10	55	45	150
<b>S</b>	15	156	13	15	48	26	2	6	30	64	128	503
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>15</b>	<b>332</b>	<b>76</b>	<b>49</b>	<b>87</b>	<b>50</b>	<b>47</b>	<b>6</b>	<b>289</b>	<b>189</b>	<b>243</b>	<b>1383</b>
<b>Skrzyżowanie 262 Droga/ulica: DK7 - DK7 - Aleja Lipowa Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	77	81	48	15	40	39	37	32	69	125	147	710
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	0	43	15	0	24	0	0	7	14	10	4	117
<b>W</b>	20	39	48	40	24	31	17	38	30	98	56	441
<b>Razem</b>	<b>97</b>	<b>163</b>	<b>111</b>	<b>55</b>	<b>88</b>	<b>70</b>	<b>54</b>	<b>77</b>	<b>113</b>	<b>233</b>	<b>207</b>	<b>1268</b>
<b>Skrzyżowanie 263 Droga/ulica: DW228 (ul. Kartuska) - Hieronima Derdowskiego - DW228 (ul. Kartuska) Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	11	15	0	0	15	0	10	10	15	67	143
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>67</b>	<b>143</b>
<b>Skrzyżowanie 264 Droga/ulica: DK20 - DK20 - DW224 Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	11	44	0	0	4	26	0	17	48	11	31	192
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	0	220	26	32	52	30	26	7	44	68	51	556
<b>W</b>	6	6	6	0	6	46	0	0	68	58	135	331
<b>Razem</b>	<b>17</b>	<b>270</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>62</b>	<b>102</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>160</b>	<b>137</b>	<b>217</b>	<b>1079</b>
<b>Skrzyżowanie 267 Droga/ulica: Leśna - DK S6 - DW222 - DW222 Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	21	69	64	31	36	62	30	73	89	186	126	787
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	76	133	180	6	71	30	58	27	53	116	125	875
<b>Razem</b>	<b>97</b>	<b>202</b>	<b>244</b>	<b>37</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>88</b>	<b>100</b>	<b>142</b>	<b>302</b>	<b>251</b>	<b>1662</b>
<b>Skrzyżowanie 268 Droga/ulica: Leśna - DK S6 - DW222 - DW222 Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	21	69	64	31	36	62	30	73	89	186	126	787
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	76	137	180	6	71	30	62	27	53	116	145	903
<b>Razem</b>	<b>97</b>	<b>206</b>	<b>244</b>	<b>37</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>100</b>	<b>142</b>	<b>302</b>	<b>271</b>	<b>1690</b>



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>Skrzyżowanie 271 Droga/ulica: DK91 - Gdańska - DK91 – kier. Obwodnica Trójmiasta Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	31	213	72	64	69	121	92	150	338	362	548	2060
<b>E</b>	36	111	63	101	91	96	67	56	118	62	89	890
<b>S</b>	40	91	55	31	39	62	26	22	35	19	23	443
<b>W</b>	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	8
<b>Razem</b>	<b>107</b>	<b>415</b>	<b>190</b>	<b>200</b>	<b>199</b>	<b>279</b>	<b>185</b>	<b>228</b>	<b>495</b>	<b>443</b>	<b>660</b>	<b>3401</b>
<b>Skrzyżowanie 272 Droga/ulica: DW222 (ul. Podleśna) - DW226 (ul. Południowa) Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	6	10	10	19	10	0	0	10	6	16	34	121
<b>E</b>	0	15	11	0	6	15	11	28	22	77	59	244
<b>S</b>	43	26	0	4	11	4	0	46	28	30	4	196
<b>W</b>	36	24	36	28	0	0	20	11	12	11	0	178
<b>Razem</b>	<b>85</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>51</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>31</b>	<b>95</b>	<b>68</b>	<b>134</b>	<b>97</b>	<b>739</b>
<b>Skrzyżowanie 273 Droga/ulica: kier. Żuławki - DK7 - kier. Żuławki Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	27	49	28	0	0	30	0	6	12	21	6	179
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	20	11	8	0	39
<b>S</b>	0	61	0	15	6	0	0	15	28	46	40	211
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>27</b>	<b>110</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>75</b>	<b>46</b>	<b>429</b>
<b>Skrzyżowanie 274 Droga/ulica: DW501 - DW502 - DW501 Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	6	98	19	4	15	30	85	8	50	15	22	352
<b>S</b>	2	11	28	74	11	8	4	0	47	37	39	261
<b>W</b>	0	40	15	50	0	15	0	4	30	8	15	177
<b>Razem</b>	<b>8</b>	<b>149</b>	<b>62</b>	<b>128</b>	<b>26</b>	<b>53</b>	<b>89</b>	<b>12</b>	<b>127</b>	<b>60</b>	<b>76</b>	<b>790</b>
<b>Skrzyżowanie 275 Droga/ulica: DW221 - Szkolna - DW221 Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	6	294	70	34	89	40	55	160	256	323	270	1597
<b>S</b>	15	40	6	0	0	0	0	0	0	0	0	61
<b>W</b>	6	246	108	48	85	45	0	70	0	0	0	608
<b>Razem</b>	<b>27</b>	<b>580</b>	<b>184</b>	<b>82</b>	<b>174</b>	<b>85</b>	<b>55</b>	<b>230</b>	<b>256</b>	<b>323</b>	<b>270</b>	<b>2266</b>
<b>Skrzyżowanie 276a Droga/ulica: DK91 - DK S7 - DK91 Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	137	523	305	250	293	564	311	427	817	931	927	5485
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	362	1136	495	460	384	378	401	351	585	709	533	5794
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>499</b>	<b>1659</b>	<b>800</b>	<b>710</b>	<b>677</b>	<b>942</b>	<b>712</b>	<b>778</b>	<b>1402</b>	<b>1640</b>	<b>1460</b>	<b>11279</b>
<b>Skrzyżowanie 276b Droga/ulica: DK91 - DK S7 - DK91 Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>N</b>	137	523	305	250	293	564	311	427	817	931	927	5485
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	362	1136	495	460	384	378	401	351	585	709	533	5794
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>499</b>	<b>1659</b>	<b>800</b>	<b>710</b>	<b>677</b>	<b>942</b>	<b>712</b>	<b>778</b>	<b>1402</b>	<b>1640</b>	<b>1460</b>	<b>11279</b>
<b>Skrzyżowanie 277 Droga/ulica: DK55 - DK55 - kier. Kościelec Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	28	0	0	0	0	0	0	0	0	6	21	55
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	49	43	64	24	10	21	8	70	127	120	60	596
<b>W</b>	28	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10	46
<b>Razem</b>	<b>105</b>	<b>43</b>	<b>64</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>70</b>	<b>127</b>	<b>134</b>	<b>91</b>	<b>697</b>
<b>Skrzyżowanie 278 Droga/ulica: DW501 - DW501 - DW226 - DP Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	25	96	89	20	101	36	117	132	238	286	291	1431
<b>E</b>	0	98	0	10	4	0	0	4	0	40	0	156
<b>S</b>	132	283	158	136	96	128	34	119	80	97	27	1290
<b>W</b>	0	22	0	0	4	0	0	4	20	0	4	54
<b>Razem</b>	<b>157</b>	<b>499</b>	<b>247</b>	<b>166</b>	<b>205</b>	<b>164</b>	<b>151</b>	<b>259</b>	<b>338</b>	<b>423</b>	<b>322</b>	<b>2931</b>
<b>Skrzyżowanie 279 Droga/ulica: DW211 (ul. Kartuska) - kier. Stara Maszyna - DW211 (ul. Kartuska) Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	15	15	19	20	4	4	15	4	72	63	96	327
<b>E</b>	0	126	20	0	4	0	0	32	4	43	14	243
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	56	237	96	0	12	17	20	4	89	57	21	609
<b>Razem</b>	<b>71</b>	<b>378</b>	<b>135</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>165</b>	<b>163</b>	<b>131</b>	<b>1179</b>
<b>Skrzyżowanie 280 Droga/ulica: DK20 (ul. Gdyńska) - Gdańska Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	28	15	43	76	40	39	2	231	77	116	667
<b>E</b>	28	68	139	76	4	51	20	63	74	59	20	602
<b>S</b>	90	362	68	38	128	142	26	17	107	116	96	1190
<b>W</b>	0	0	0	0	15	15	0	28	100	40	28	226
<b>Razem</b>	<b>118</b>	<b>458</b>	<b>222</b>	<b>157</b>	<b>223</b>	<b>248</b>	<b>85</b>	<b>110</b>	<b>512</b>	<b>292</b>	<b>260</b>	<b>2685</b>
<b>Skrzyżowanie 281 Droga/ulica: DK91 - DW229 - DK91 Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	20	20	4	0	4	0	0	8	24	123	60	263
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>S</b>	28	88	56	4	0	0	32	4	32	8	22	274
<b>W</b>	28	54	28	0	2	2	10	0	32	11	8	175
<b>Razem</b>	<b>76</b>	<b>162</b>	<b>88</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>88</b>	<b>142</b>	<b>90</b>	<b>712</b>
<b>Skrzyżowanie 282 Droga/ulica: DK91 (ul. Krasickiego) - Lipowa - DW234 - DK91 (ul. Krasickiego) Data: 2014-11-04 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	43	64	4	0	4	4	4	32	60	121	67	403



Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>E</b>	32	83	28	11	0	24	28	11	39	23	26	305
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10	16
<b>W</b>	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
<b>Razem</b>	<b>75</b>	<b>175</b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>43</b>	<b>105</b>	<b>144</b>	<b>103</b>	<b>752</b>
<b>Skrzyżowanie 283 Droga/ulica: DW230 - DW229 - Sambora - DW229 Data: 2014-11-05 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	6	10
<b>S</b>	2	4	4	4	0	2	2	2	4	2	2	28
<b>W</b>	0	28	0	0	0	0	0	0	0	20	0	48
<b>Razem</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>86</b>
<b>Skrzyżowanie 284 Droga/ulica: DK7 - Żukowska - DK7 Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	25	0	11	8	0	11	24	11	28	80	198
<b>S</b>	28	54	15	0	4	0	49	16	8	15	15	204
<b>W</b>	24	2	38	0	50	36	3	10	94	111	47	415
<b>Razem</b>	<b>52</b>	<b>81</b>	<b>53</b>	<b>11</b>	<b>62</b>	<b>36</b>	<b>63</b>	<b>50</b>	<b>113</b>	<b>154</b>	<b>142</b>	<b>817</b>
<b>Skrzyżowanie 285 Droga/ulica: DW214 - DW214 - DW211 Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	28	43	45	0	23	0	34	55	12	80	40	360
<b>S</b>	70	40	4	0	28	0	0	0	40	15	10	207
<b>W</b>	245	62	80	0	28	0	0	6	52	28	6	507
<b>Razem</b>	<b>343</b>	<b>145</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>61</b>	<b>104</b>	<b>123</b>	<b>56</b>	<b>1074</b>
<b>Skrzyżowanie 286 Droga/ulica: Księża Roty - kier. Miłoszewo - Lipowa Data: 2014-10-28 /wtorek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	8	28	4	0	4	0	0	0	4	15	35	98
<b>S</b>	10	4	0	0	0	0	0	0	0	28	0	42
<b>W</b>	38	12	11	0	0	4	0	0	0	4	4	73
<b>Razem</b>	<b>56</b>	<b>44</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>213</b>
<b>Skrzyżowanie 287 Droga/ulica: DW221 - DW233 (ul. Długa) - DW221 - DW233 Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	6	22	10	6	2	4	0	0	17	34	2	103
<b>E</b>	4	4	10	0	0	0	15	6	6	4	0	49
<b>S</b>	0	11	0	0	11	0	26	15	15	0	4	82
<b>W</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>10</b>	<b>37</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>6</b>	<b>234</b>
<b>Skrzyżowanie 288a Droga/ulica: DW222 - DW224 - DW222(DW224) Data: 2014-10-29 /środa/</b>												
<b>N</b>	15	24	29	28	32	4	0	8	28	54	41	263
<b>E</b>	34	75	27	36	31	19	8	55	66	54	24	429





Natężenie ruchu pasażerskiego												
Wlot	GODZINY											Doba
	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	
	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	[pas/h]	
<b>S</b>	0	35	26	0	6	15	11	67	0	59	20	239
<b>W</b>	4	63	28	8	15	8	2	4	56	63	8	259
<b>Razem</b>	<b>4</b>	<b>130</b>	<b>89</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>86</b>	<b>60</b>	<b>122</b>	<b>36</b>	<b>594</b>
<b>Skrzyżowanie 296 Droga/ulica: Sadowa - DW221 (ul. Staropolska) - Zeusa - DW221 (ul. Staropolska) Data: 2014-11-06 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>E</b>	0	28	28	0	0	0	0	0	28	102	62	248
<b>S</b>	0	95	71	30	43	15	34	52	52	48	12	452
<b>W</b>	28	120	119	44	82	92	63	59	88	175	107	977
<b>Razem</b>	<b>28</b>	<b>243</b>	<b>218</b>	<b>74</b>	<b>125</b>	<b>107</b>	<b>97</b>	<b>111</b>	<b>168</b>	<b>325</b>	<b>181</b>	<b>1677</b>
<b>Skrzyżowanie 297 Droga/ulica: DW224 (ul. Węglowa) - DW211 (ul. Gdańska) - DW211 (ul. Gdańska) Data: 2014-10-30 /czwartek/</b>												
<b>N</b>	12	248	165	103	102	97	8	10	18	85	70	918
<b>E</b>	0	203	85	67	30	30	0	0	0	21	110	546
<b>S</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>W</b>	25	196	153	24	148	30	31	72	75	116	18	888
<b>Razem</b>	<b>37</b>	<b>647</b>	<b>403</b>	<b>194</b>	<b>280</b>	<b>157</b>	<b>39</b>	<b>82</b>	<b>93</b>	<b>222</b>	<b>198</b>	<b>2352</b>
<b>Suma</b>	<b>5803</b>	<b>13662</b>	<b>5473</b>	<b>3351</b>	<b>4065</b>	<b>4199</b>	<b>3262</b>	<b>6176</b>	<b>9324</b>	<b>11742</b>	<b>8042</b>	<b>75099</b>



## 5.4 Godziny szczytu ruchu pasażerskiego

Tabela 11. Maksymalne natężenie pasażerów w godzinie szczytowej

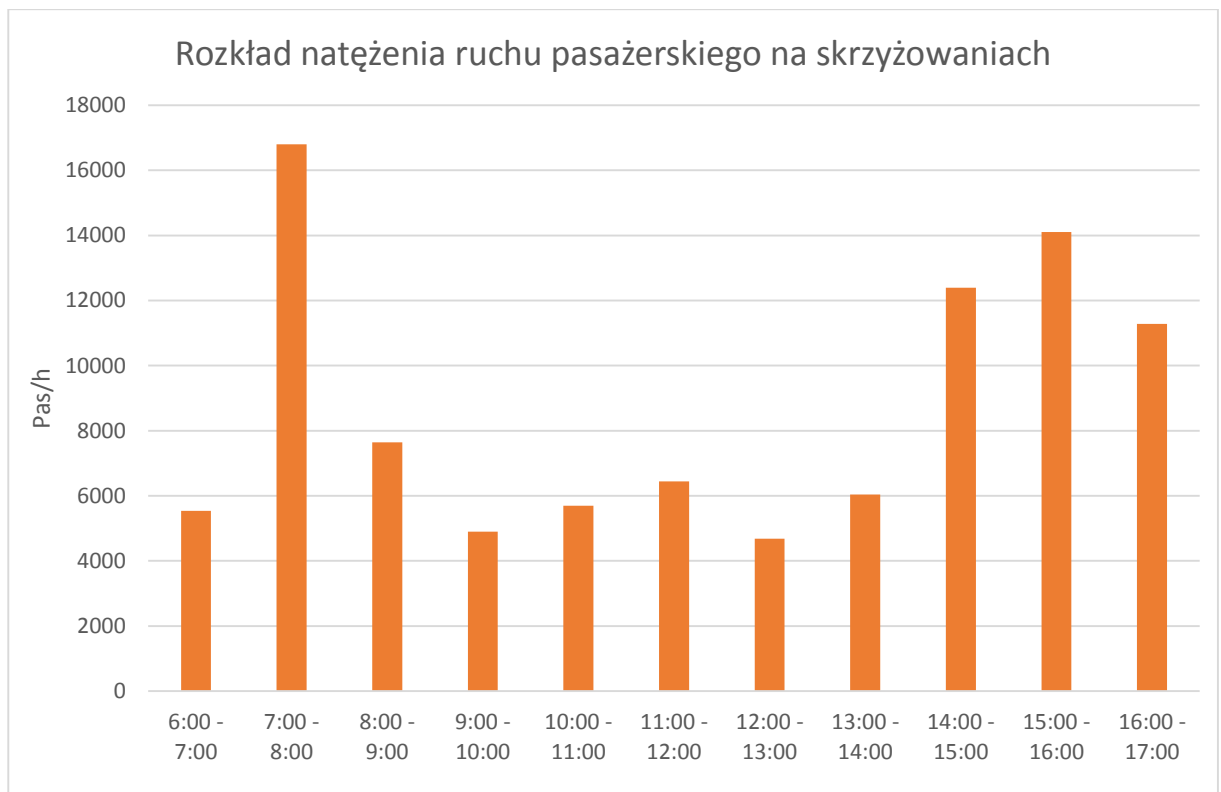
Maksymalne natężenie pasażerów w godzinie szczytowej				
Skrzyżowanie	Poranny		Południowy	
	[P/h]	[godz.]	[P/h]	[godz.]
201	37	7:00 - 8:00	82	13:00 - 14:00
202	385	7:00 - 8:00	237	16:00 - 17:00
204	310	7:00 - 8:00	499	15:00 - 16:00
205	193	7:00 - 8:00	151	14:00 - 15:00
206	337	7:00 - 8:00	316	15:00 - 16:00
209	977	7:00 - 8:00	701	15:00 - 16:00
210	226	6:00 - 7:00	326	14:00 - 15:00
212	346	7:00 - 8:00	309	14:00 - 15:00
213	185	7:00 - 8:00	192	14:00 - 15:00
216	151	7:00 - 8:00	76	15:00 - 16:00
217	498	7:00 - 8:00	303	14:00 - 15:00
219	15	6:00 - 7:00	30	16:00 - 17:00
222	1037	7:00 - 8:00	1088	14:00 - 15:00
223	48	6:00 - 7:00	109	14:00 - 15:00
227	228	7:00 - 8:00	174	14:00 - 15:00
228	187	7:00 - 8:00	89	15:00 - 16:00
229	616	7:00 - 8:00	488	16:00 - 17:00
230	146	6:00 - 7:00	132	15:00 - 16:00
267	244	8:00 - 9:00	302	15:00 - 16:00
252	127	7:00 - 8:00	74	14:00 - 15:00
253	94	7:00 - 8:00	188	16:00 - 17:00
254	90	8:00 - 9:00	85	15:00 - 16:00
255	145	7:00 - 8:00	173	14:00 - 15:00
256	143	7:00 - 8:00	169	14:00 - 15:00
257	315	7:00 - 8:00	79	16:00 - 17:00
259	145	7:00 - 8:00	75	16:00 - 17:00
260	86	6:00 - 7:00	159	15:00 - 16:00
261	332	7:00 - 8:00	289	14:00 - 15:00
262	163	7:00 - 8:00	233	15:00 - 16:00
263	15	8:00 - 9:00	67	16:00 - 17:00
263	270	7:00 - 8:00	217	16:00 - 17:00
268	244	8:00 - 9:00	302	15:00 - 16:00
271	415	7:00 - 8:00	660	16:00 - 17:00
272	85	6:00 - 7:00	134	15:00 - 16:00
273	110	7:00 - 8:00	75	15:00 - 16:00
274	149	7:00 - 8:00	127	14:00 - 15:00
275	580	7:00 - 8:00	323	15:00 - 16:00
276a	1659	7:00 - 8:00	1640	15:00 - 16:00
276b	1659	7:00 - 8:00	1640	15:00 - 16:00
277	105	6:00 - 7:00	134	15:00 - 16:00





Maksymalne natężenie pasażerów w godzinie szczytowej				
Skrzyżowanie	Poranny		Południowy	
	[P/h]	[godz.]	[P/h]	[godz.]
278	499	7:00 - 8:00	423	15:00 - 16:00
279	378	7:00 - 8:00	165	14:00 - 15:00
280	458	7:00 - 8:00	512	14:00 - 15:00
281	162	7:00 - 8:00	142	15:00 - 16:00
282	175	7:00 - 8:00	144	15:00 - 16:00
283	36	7:00 - 8:00	22	15:00 - 16:00
284	81	7:00 - 8:00	154	15:00 - 16:00
285	343	6:00 - 7:00	123	15:00 - 16:00
286	56	6:00 - 7:00	47	15:00 - 16:00
287	37	7:00 - 8:00	38	14:00 - 15:00
288a	144	7:00 - 8:00	119	15:00 - 16:00
288b	121	7:00 - 8:00	121	15:00 - 16:00
289	510	7:00 - 8:00	244	15:00 - 16:00
291	10	8:00 - 9:00	16	15:00 - 16:00
292	23	7:00 - 8:00	68	15:00 - 16:00
293	147	7:00 - 8:00	216	14:00 - 15:00
271	135	7:00 - 8:00	133	14:00 - 15:00
296	243	7:00 - 8:00	325	15:00 - 16:00
297	647	7:00 - 8:00	222	15:00 - 16:00

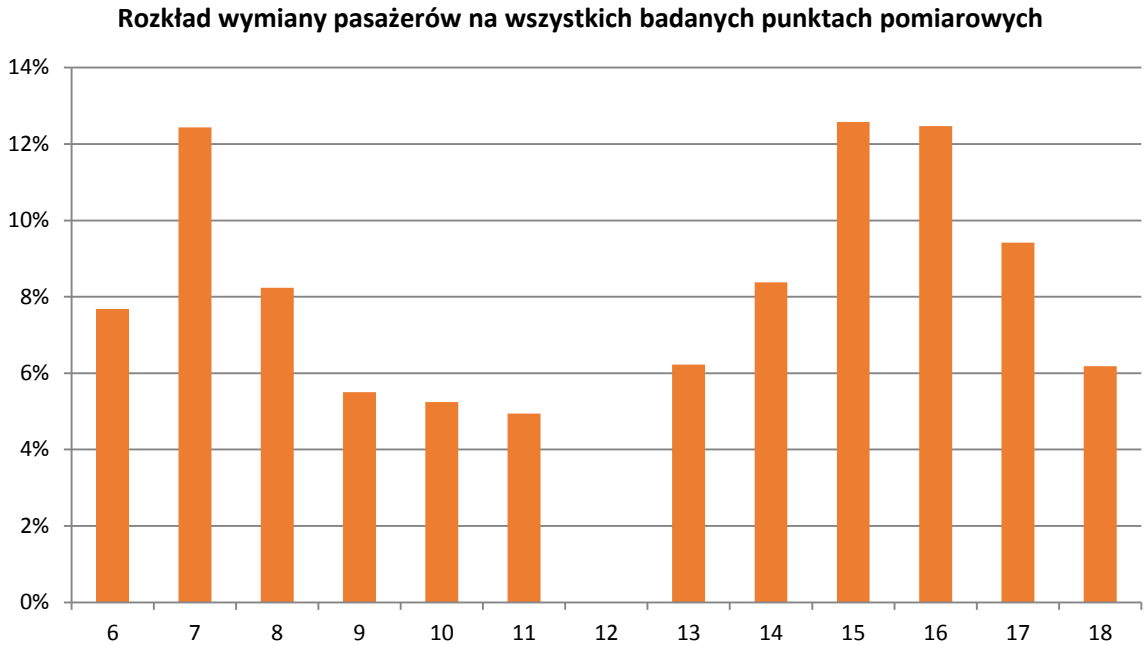
Wykres 39. Rozkład natężenia ruchu pasażerskiego na skrzyżowaniach



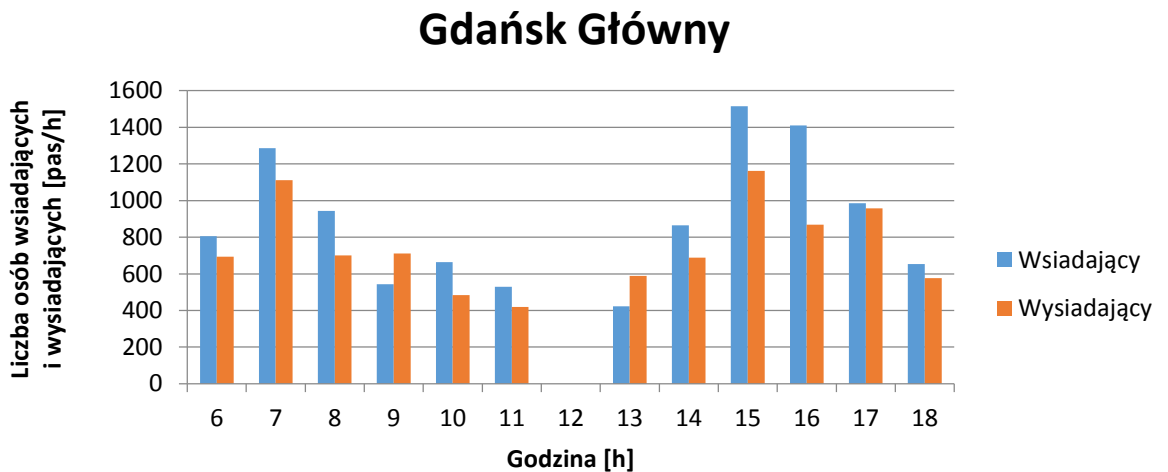


## 5.5 Wymiana pasażerów na przystankach

Wykres 40. Rozkład wymiany pasażerów na wszystkich badanych punktach pomiarowych

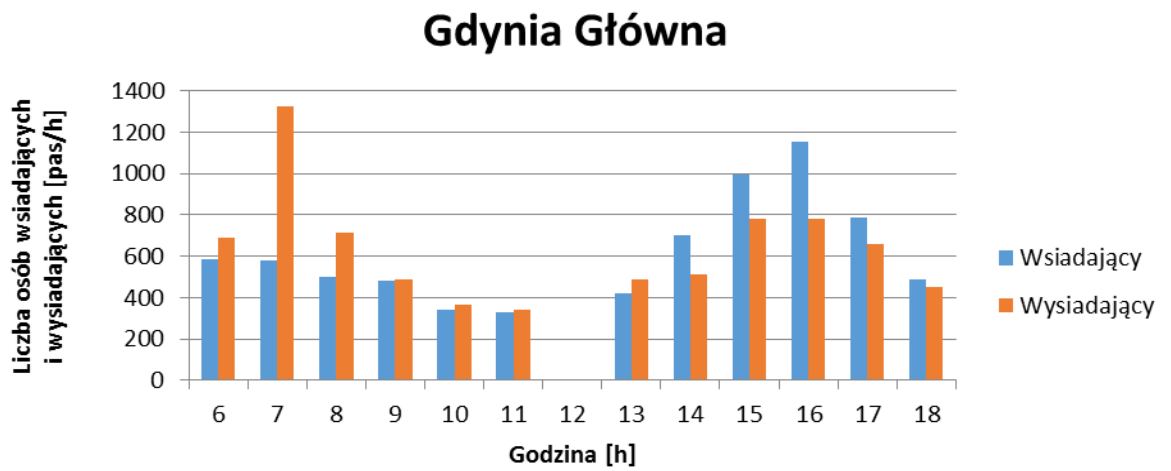


Wykres 41. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Główny

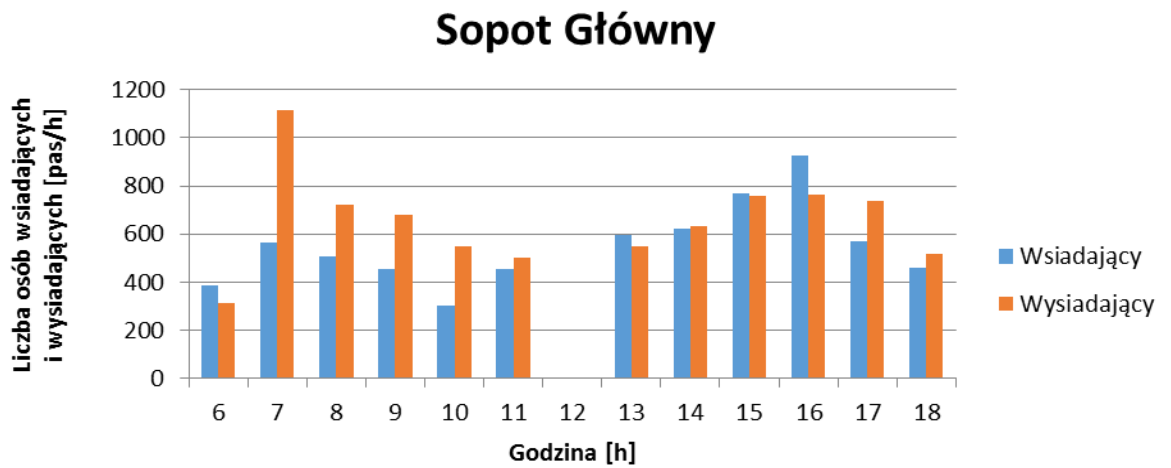




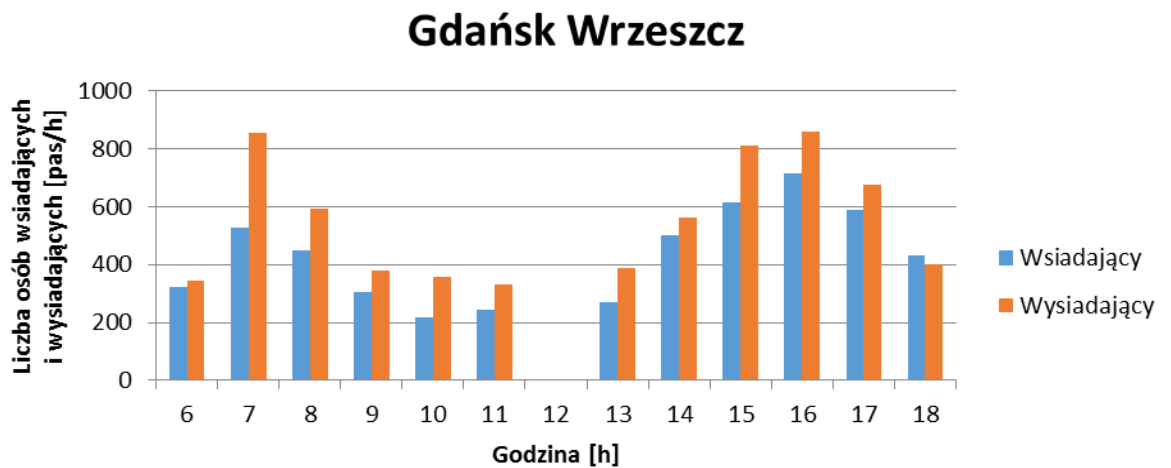
Wykres 42. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Główna



Wykres 43. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Sopot Główny

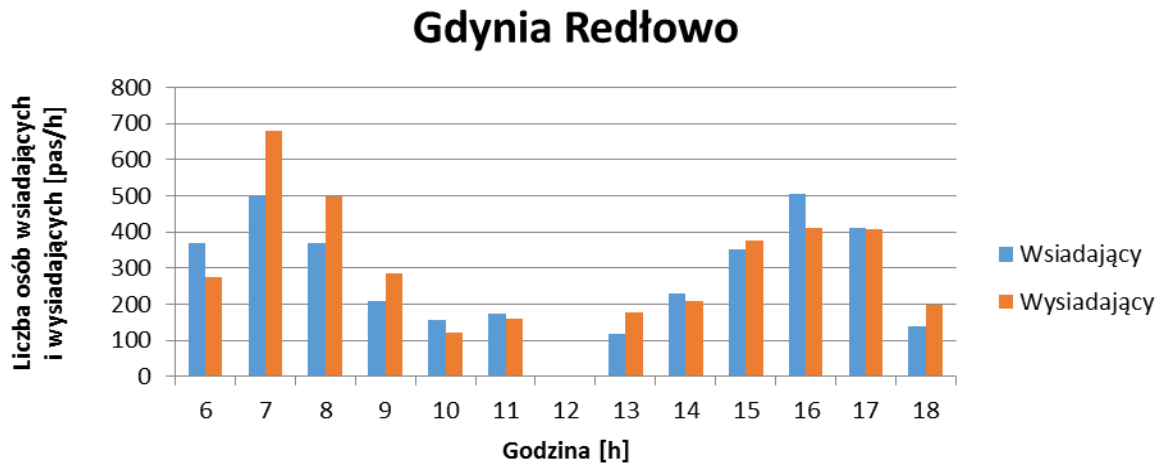


Wykres 44. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Wrzeszcz





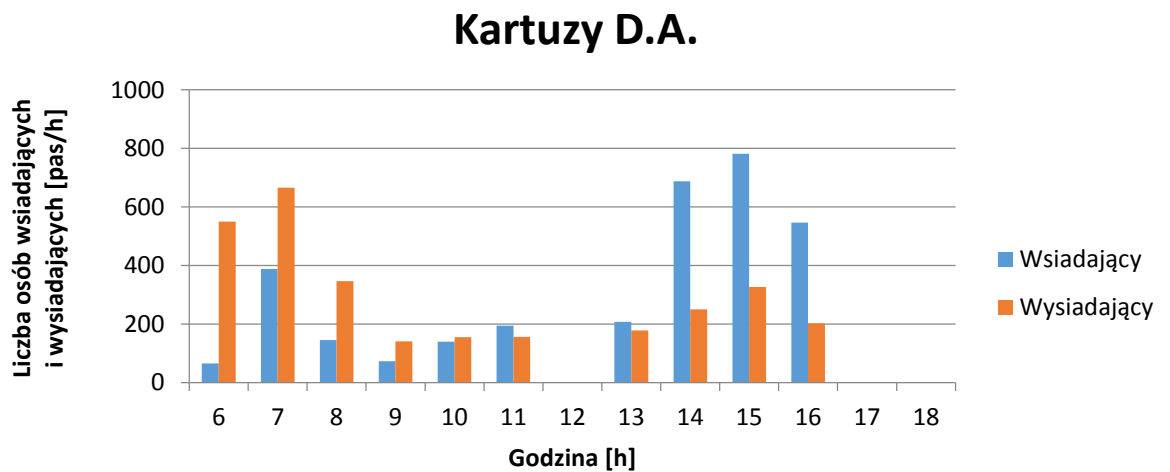
Wykres 45. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Redłowo



Wykres 46. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Wejherowo

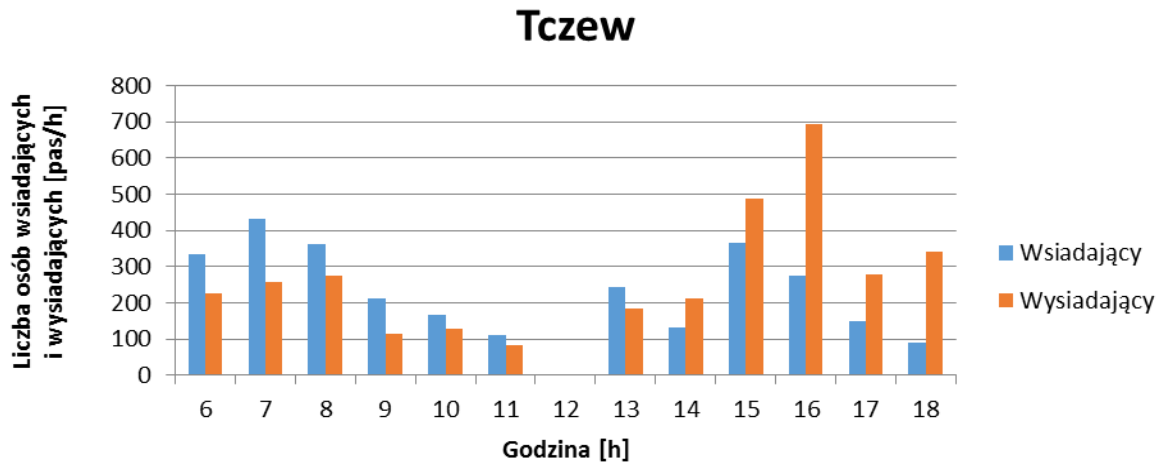


Wykres 47. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Kartuzy D.A.

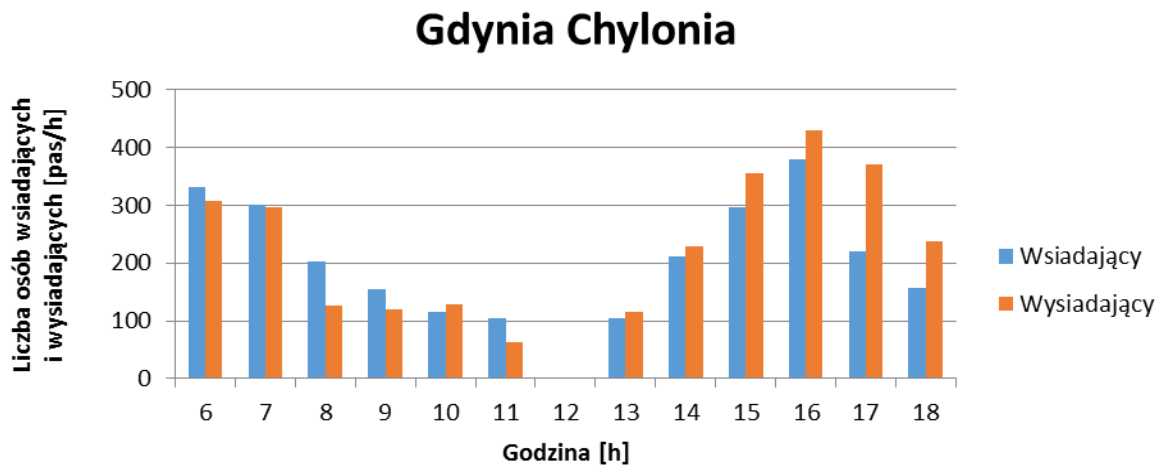




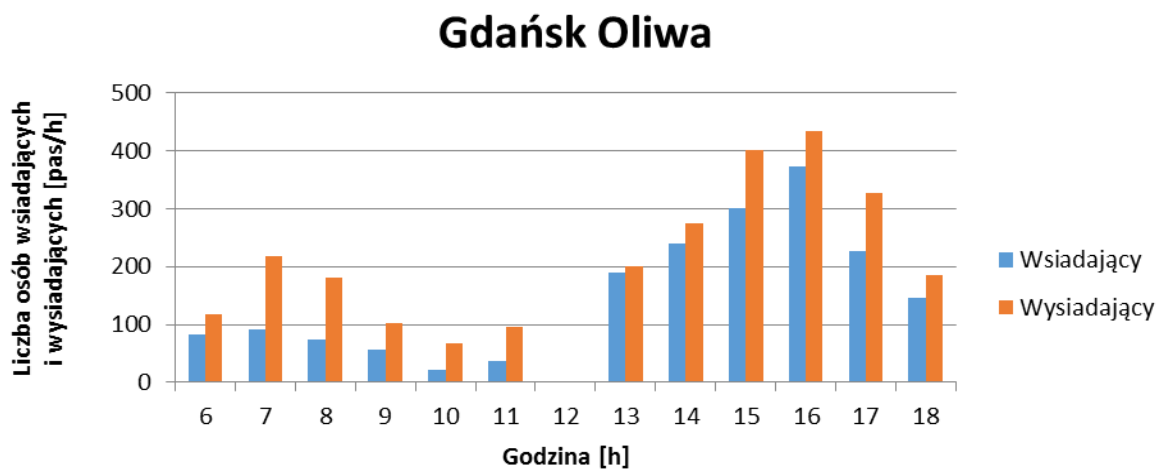
Wykres 48. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Tczew



Wykres 49. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Chyl

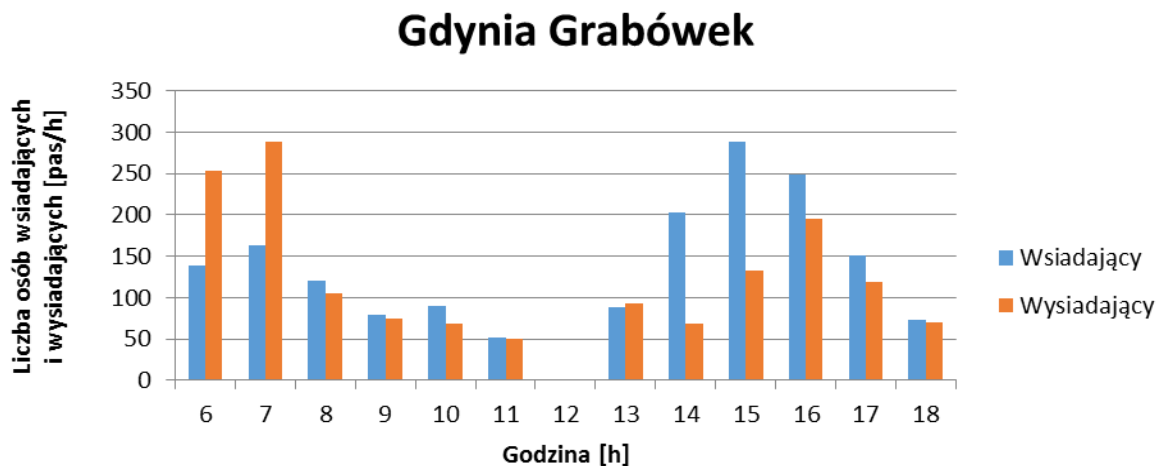


Wykres 50. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Oliwa

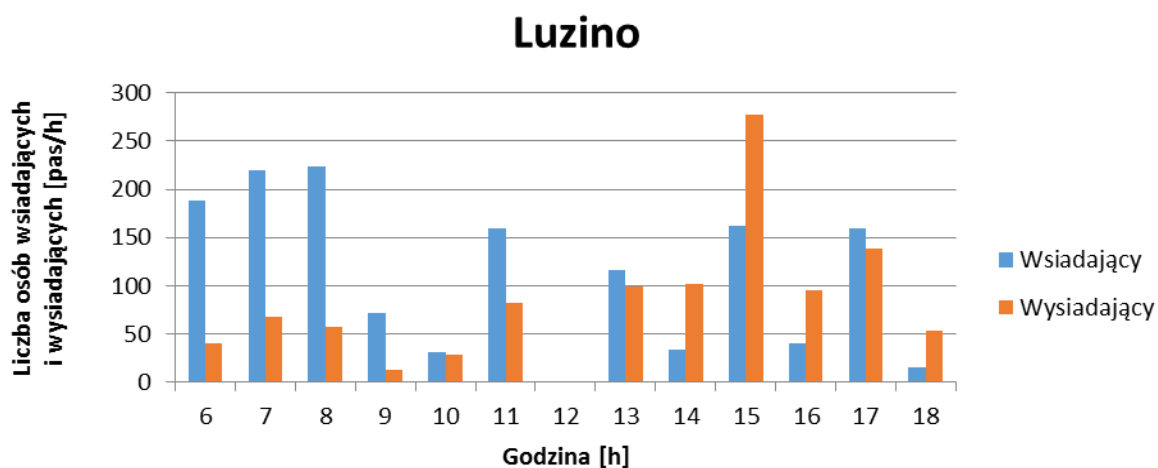




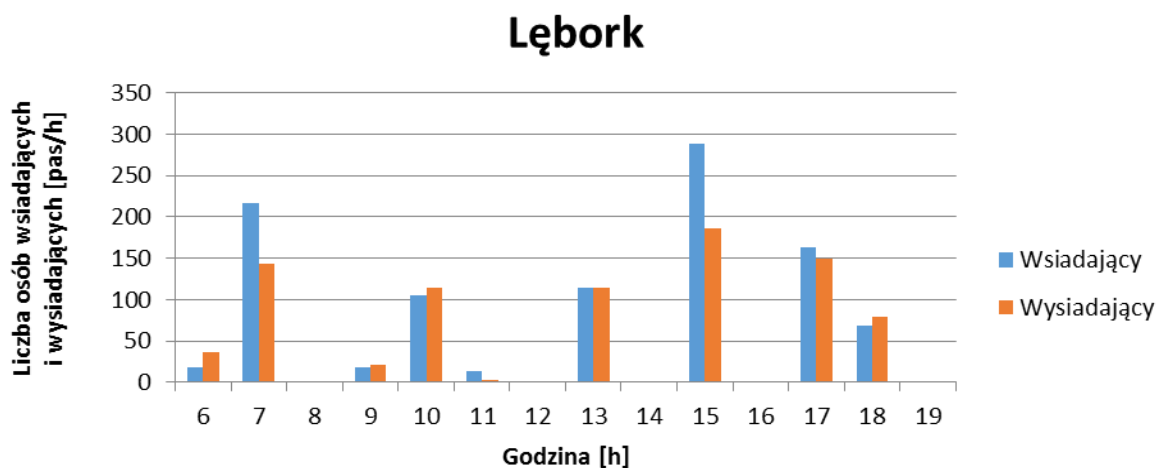
Wykres 51. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Grabówek



Wykres 52. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Luzino

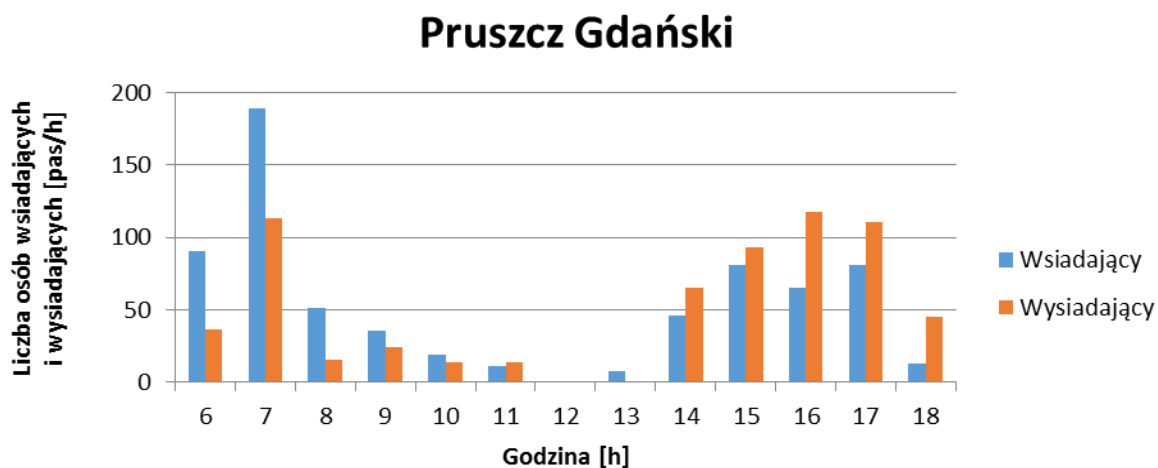


Wykres 53. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Lębork

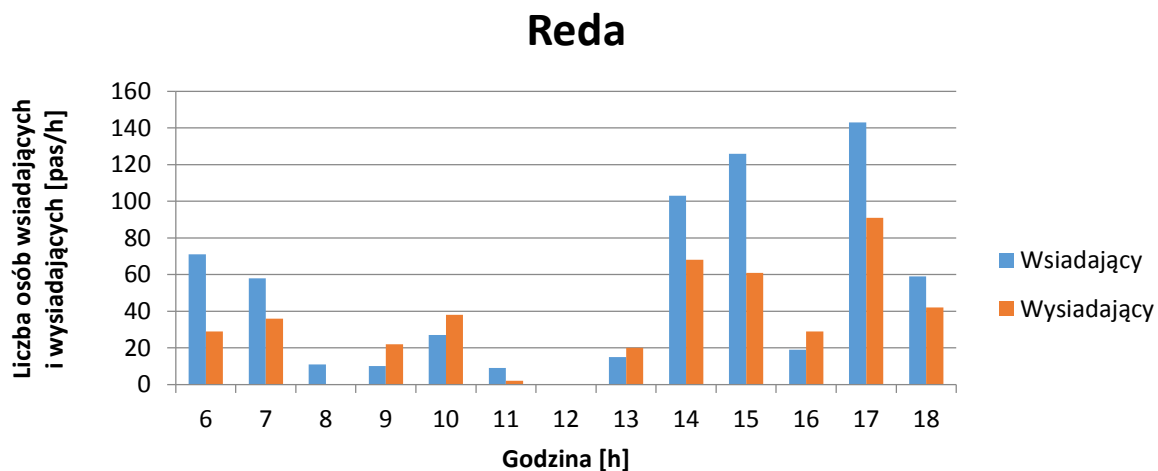




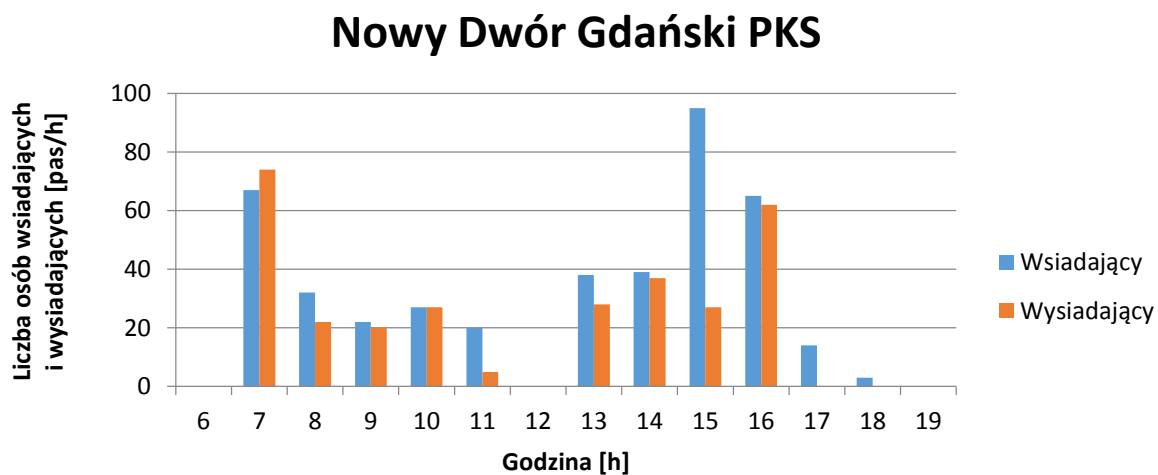
Wykres 54. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Pruszcz Gdański



Wykres 55. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Reda

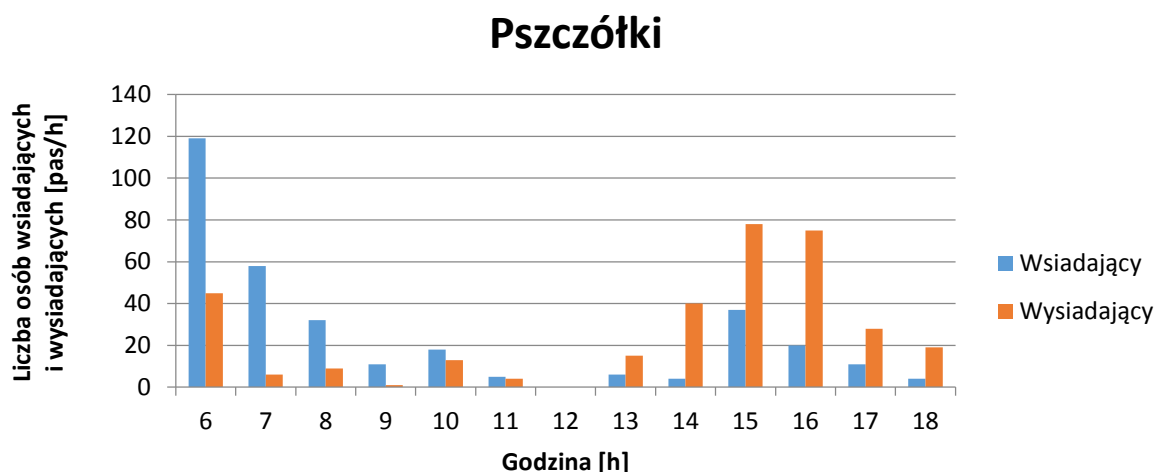


Wykres 56. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Nowy Dwór Gdański

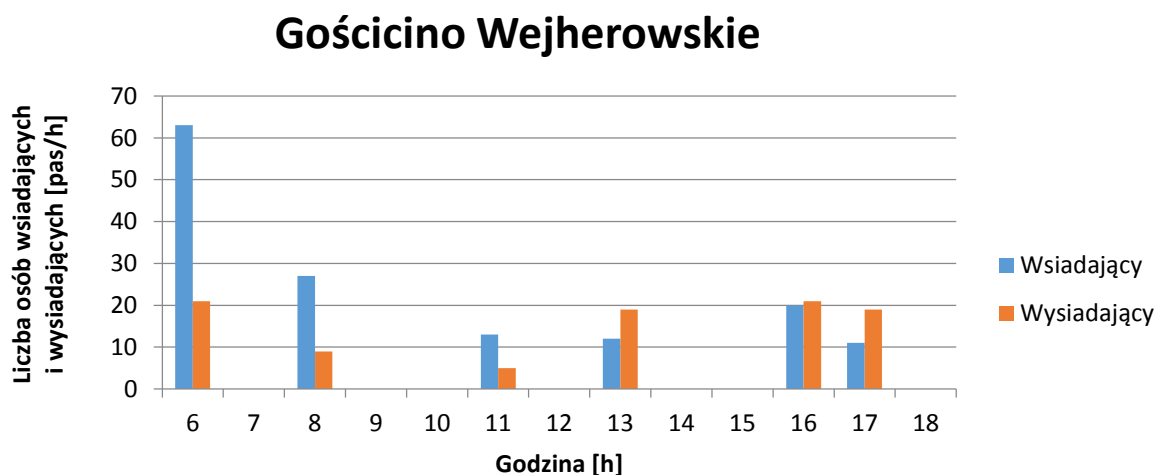




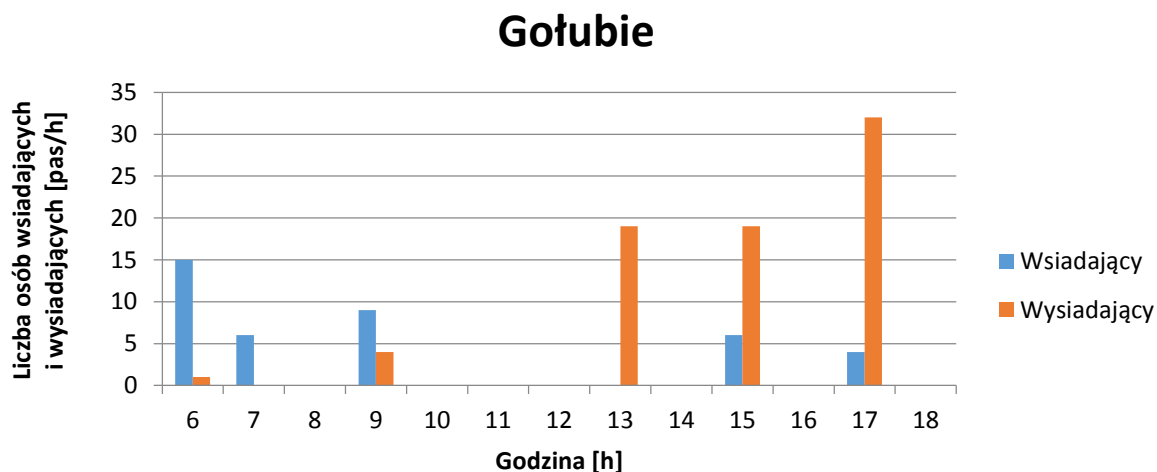
Wykres 57. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Pszczółki



Wykres 58. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gościcino Wejherowskie



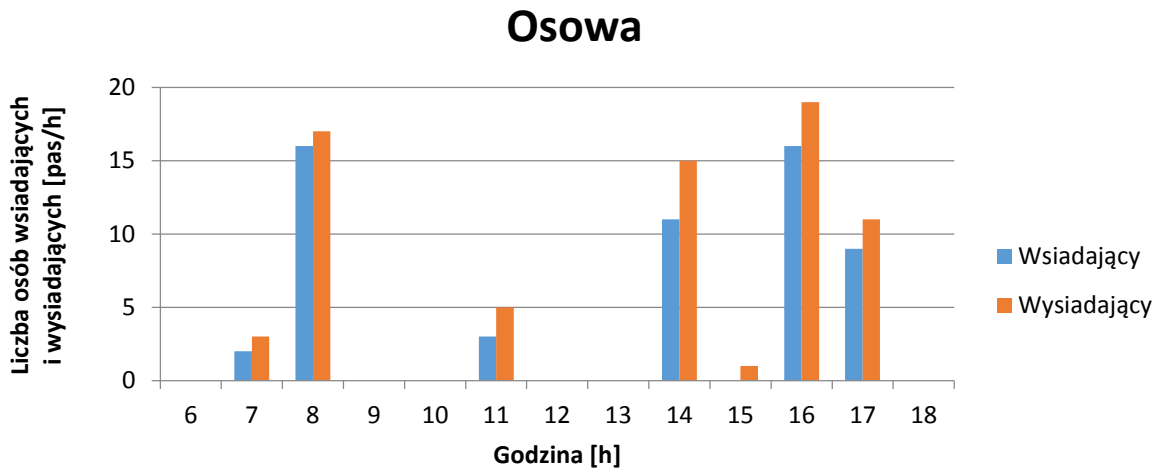
Wykres 59. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gołubie



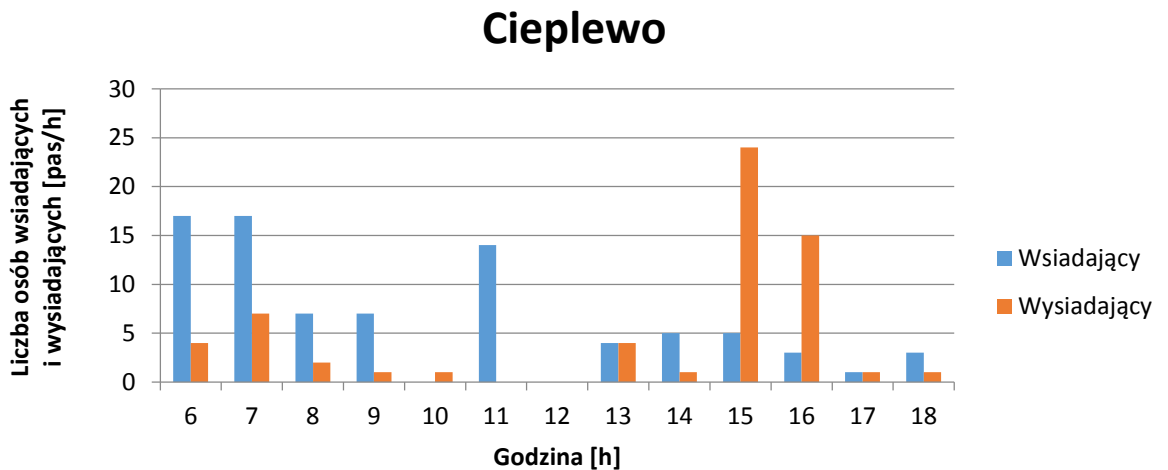




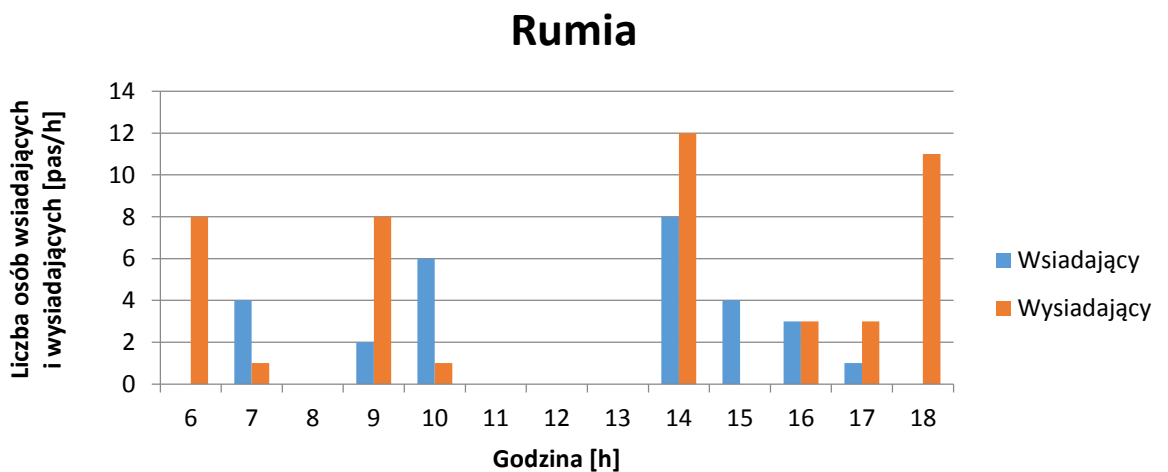
Wykres 60. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Osowa



Wykres 61. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Ciepłowo

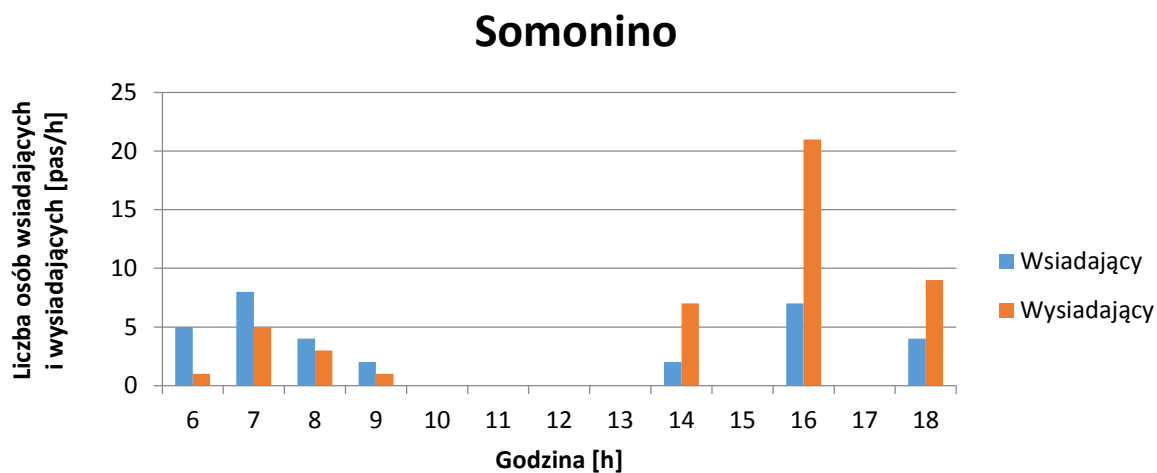


Wykres 62. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Rumia

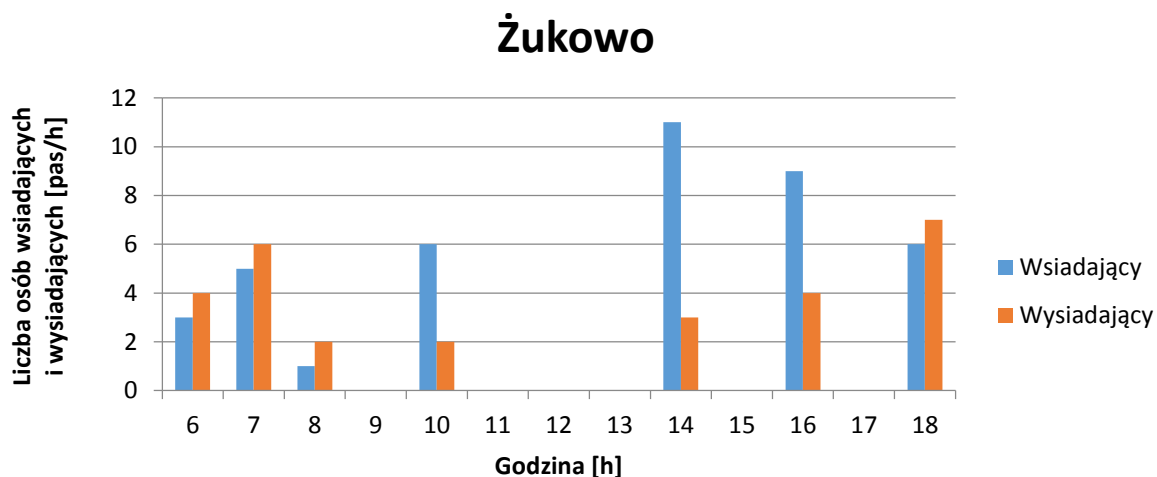




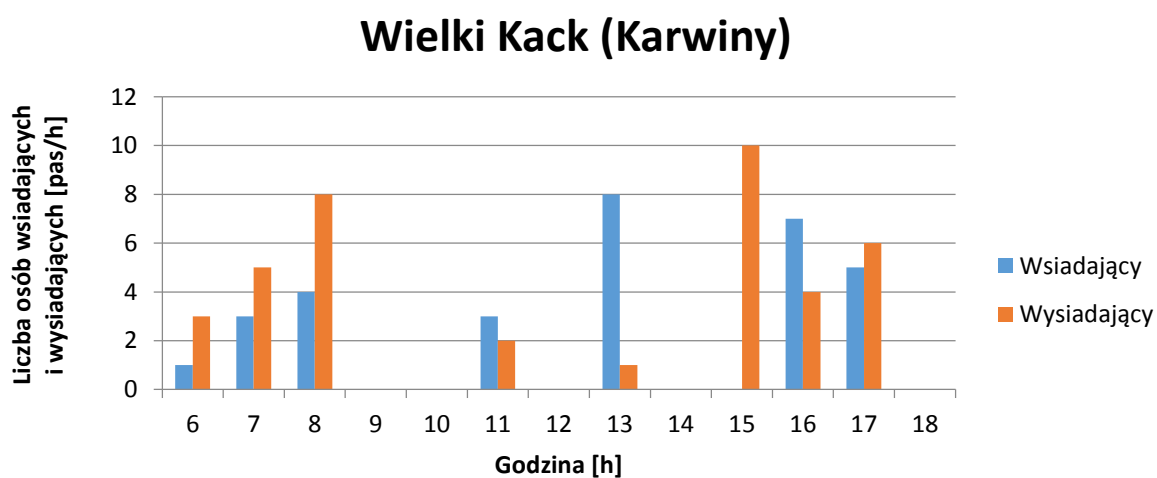
Wykres 63. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Somonino



Wykres 64. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Żukowo



Wykres 65. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Wielki Kack





Wykres 66. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Sopot Główny

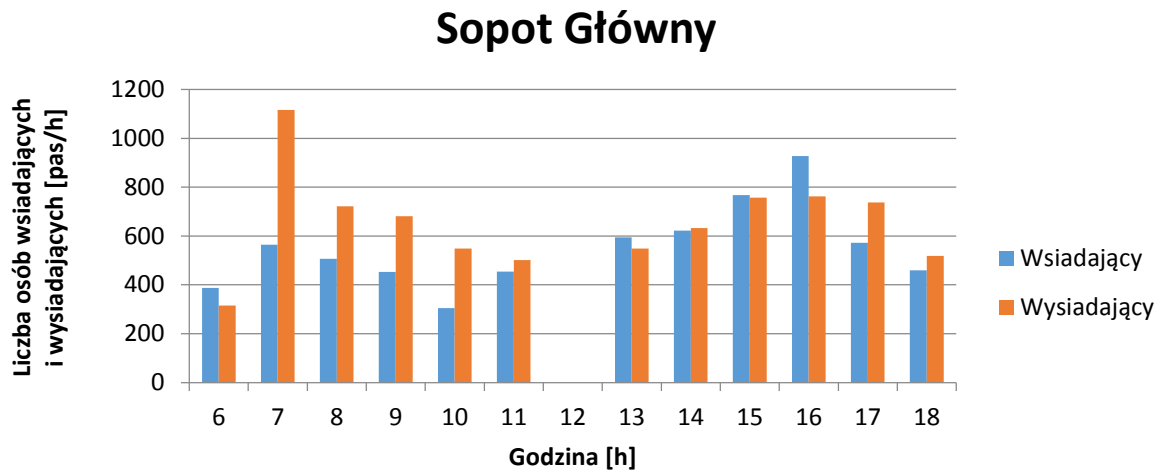
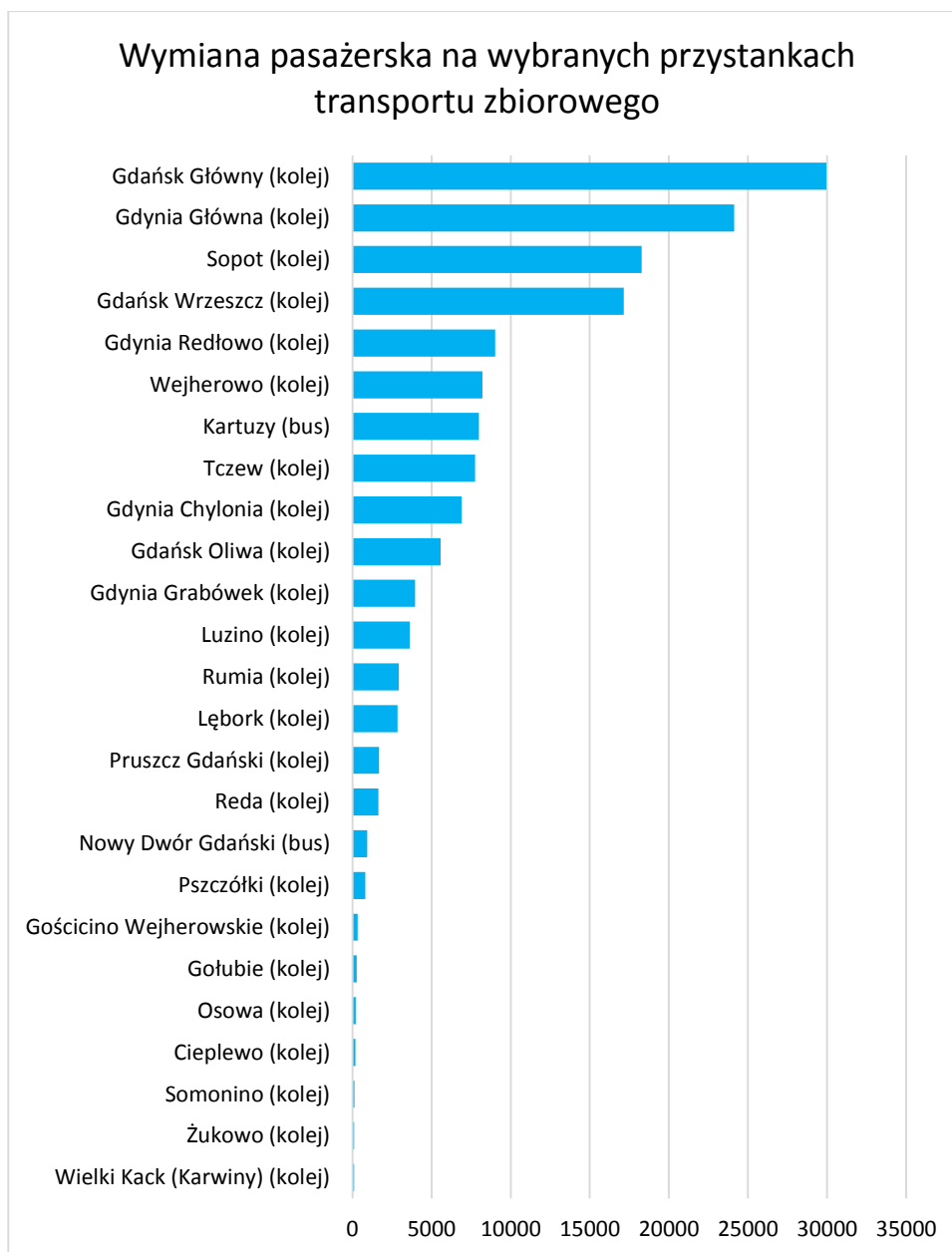


Tabela 12. Wymiana pasażerska na wybranych przystankach transportu zbiorowego

Przystanek	Liczba pasażerów		
	Wysiadających	Wsiadających	Suma
Wielki Kack (Karwiny) (kolej)	50	60	110
Żukowo (kolej)	60	50	110
Somonino (kolej)	50	70	120
Cieplewo (kolej)	100	80	180
Osowa (kolej)	90	110	200
Gołubie (kolej)	120	140	260
Gościcino Wejherowskie (kolej)	190	130	320
Pszczółki (kolej)	400	420	820
Nowy Dwór Gdański (bus)	520	410	930
Reda (kolej)	1010	630	1640
Pruszcz Gdański (kolej)	860	810	1670
Lębork (kolej)	1810	1040	2850
Rumia (kolej)	1580	1340	2920
Luzino (kolej)	2030	1590	3620
Gdynia Grabówek (kolej)	2090	1860	3950
Gdańsk Oliwa (kolej)	2310	3260	5570
Gdynia Chylonia (kolej)	3290	3620	6910
Tczew (kolej)	3610	4140	7750
Kartuzy (bus)	4150	3850	8000
Wejherowo (kolej)	4410	3810	8220
Gdynia Redłowo (kolej)	4340	4680	9020
Gdańsk Wrzeszcz (kolej)	7570	9570	17140
Sopot (kolej)	8360	9920	18280
Gdynia Główna (kolej)	11910	12210	24120
Gdańsk Główny (kolej)	16390	13560	29950



Wykres 67. Wymiana pasażerska na wybranych przystankach transportu zbiorowego



## 6. Załączniki do Części II

### Załącznik do metodologii przeprowadzania pomiarów –

#### WYKAZ PUNKTÓW POMIAROWYCH

Numer	Nazwa	Rodzaj	Środki transp.
001	Tczew	przystanek	TZ (kolej)
002	Pszczółki	przystanek	TZ (kolej)
003	Cieplewo	przystanek	TZ (kolej)
004	Pruszcz Gdański	przystanek	TZ (kolej)



Numer	Nazwa	Rodzaj	Środki transp.
005	Gdańsk Główny	przystanek	TZ (kolej)
006	Gdańsk Wrzeszcz	przystanek	TZ (kolej)
007	Gdańsk Oliwa	przystanek	TZ (kolej)
008	Sopot Główny	przystanek	TZ (kolej)
009	Gdynia Redłowo	przystanek	TZ (kolej)
010	Gdynia Główna	przystanek	TZ (kolej)
011	Gdynia Grabówek	przystanek	TZ (kolej)
012	Gdynia Chylonia	przystanek	TZ (kolej)
013	Reda	przystanek	TZ (kolej)
014	Rumia	przystanek	TZ (kolej)
015	Wejherowo	przystanek	TZ (kolej)
016	Gościcino Wejherowskie	przystanek	TZ (kolej)
017	Luzino	przystanek	TZ (kolej)
018	Lębork	przystanek	TZ (kolej)
019	Wielki Kack (Karwiny)	przystanek	TZ (kolej)
020	Osowa	przystanek	TZ (kolej)
021	Gołubie	przystanek	TZ (kolej)
022	Somonino	przystanek	TZ (kolej)
023	Sierakowice	przystanek	TZ (kolej)
024	Kartuzy	przystanek	TZ (autobusy)
025	Nowy Dwór Gdański	przystanek	TZ (autobusy)
026	Żukowo	przystanek	TZ (kolej)
031	Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Zaspą	przekrój	TZ (kolej)
032	Gdańsk Żabianka – Sopot Wyścigi	przekrój	TZ (kolej)
033	Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana – Gdynia Główna	przekrój	TZ (kolej)
034	Gdynia Chylonia – Gdynia Cisowa	przekrój	TZ (kolej)
035	Rumia Janowo - Rumia	przekrój	TZ (kolej)
101	Wicko - wlot zachodni - wojewódzka 213	przekrój	TI
102	Lębork - wlot zachodni - krajowa 6	przekrój	TI
103	Oskowo - wlot zachodni - wojewódzka 212	przekrój	TI
104	Gowidlino - wlot zachodni - wojewódzka 211	przekrój	TI
105	Sulęczyno - wlot zachodni - wojewódzka 228	przekrój	TI
106	Stężycza - wlot południowy - wojewódzka 214	przekrój	TI
107	Kłobuczyno - wlot wschodni - krajowa 20	przekrój	TI
108	Grabowska Huta - wojewódzka 224	przekrój	TI
110	Sztarpy - wlot wschodni - krajowa 226	przekrój	TI
111	Trąbki Wielkie - wlot południowy - wojewódzka 222	przekrój	TI
113	Szpegawsk - wlot wschodni - krajowa 22	przekrój	TI
114	Lipinki Szlacheckie - wlot wschodni - wojewódzka 229	przekrój	TI
116	Kierwałd - krajowa A1	przekrój	TI
119	Malbork - wlot południowy - krajowa 55	przekrój	TI
120	Nowa Wieś Malborska - wlot południowy - wojewódzka 515	przekrój	TI
121	Stare Pole - wlot wschodni - krajowa 22	przekrój	TI



Numer	Nazwa	Rodzaj	Środki transp.
122	Mała Karczma - wlot południowo-zachodni - krajowa 91	przekrój	TI
123	Jazowa - krajowa 7	przekrój	TI
124	Morzeszczyn - wojewódzka 234 - wojewódzka 644	przekrój	TI
161	Miłobądz - wlot północny - krajowa 91	przekrój	TI
162	Gdańsk Matarnia - krajowa S6	przekrój	TI
163	Kowale - wlot północny - krajowa S6	przekrój	TI
164	Dworek - wlot zachodni - krajowa 7	przekrój	TI
165	Przodkowo - wlot południowy - krajowa 224	przekrój	TI
166	Gdańsk Osowa - krajowa S6	przekrój	TI
167	Koleczkowo - wlot wschodni - ul. Chyłońska	przekrój	TI
171	Łeba - wlot południowy - wojewódzka 214	przekrój	TI
172	Borkowo Lęborskie - wlot zachodni - wojewódzka 213	przekrój	TI
173	Wierzchucino - wlot zachodni - wojewódzka 213	przekrój	TI
174	Puck - wlot północny - wojewódzka 216	przekrój	TI
175	Świetlino - wlot północny	przekrój	TI
176	Rumia - wojewódzka 100	przekrój	TI
177	Koleczkowo - wlot północny - ul. Wejherowska	przekrój	TI
178	Chwaszczyno - wlot północno-wschodni - krajowa 20	przekrój	TI
180	Chwaszczyno - wlot wschodni - ul. Oliwska	przekrój	TI
181	Pomieczyno - wlot zachodni - wojewódzka 224	przekrój	TI
182	Borkowo - wlot zachodni - wojewódzka 211	przekrój	TI
183	Żukowo - wlot południowo-zachodni - krajowa 20	przekrój	TI
184	Kolbudy - wlot zachodni - wojewódzka 221	przekrój	TI
185	Szpegawa - wlot zachodni - wojewódzka 224	przekrój	TI
186	Rokitnice - wojewódzka 226	przekrój	TI
187	Pruszcz Gdański - wlot południowo-wschodni - wojewódzka 227	przekrój	TI
189	Nowy Dwór Gdański - wlot południowy - krajowa 55	przekrój	TI
190	Żarnowiec - wlot wschodni - krajowa 213	przekrój	TI
191	Bałdowo - wlot wschodni - krajowa 22	przekrój	TI
192	Waćmierk - wlot zachodni - krajowa 22	przekrój	TI
193	Węzeł Gdańsk Port - wlot północny - krajowa 89	przekrój	TI
194	Węzeł Gdańsk Port - wlot zachodni - krajowa S7	przekrój	TI
195	Kielno - wlot północny - ul. Oliwska	przekrój	TI
196	Strzebielino - wlot zachodni - krajowa 6	przekrój	TI
197	Chałupy - wlot zachodni - wojewódzka 216	przekrój	TI
198	Pruszcz Gdański - wlot zachodni - wojewódzka 226	przekrój	TI
201	Władysławowo - wlot wschodni - wojewódzka 216	przekrój	TI + TZ
202	Bolszewo - wlot północno-wschodni - ul. Zamostna	przekrój	TI + TZ
204	Lębork - wlot północny - wojewódzka 214	przekrój	TI + TZ
205	Lębork - wlot południowo-wschodni - ul. Kaszubska	przekrój	TI + TZ
206	Reda - wlot zachodni - krajowa 6	przekrój	TI + TZ
207	Rumia - wlot południowy - krajowa 6	przekrój	TI + TZ
208	Kosakowo - wlot wschodni - ul. Żeromskiego	przekrój	TI + TZ

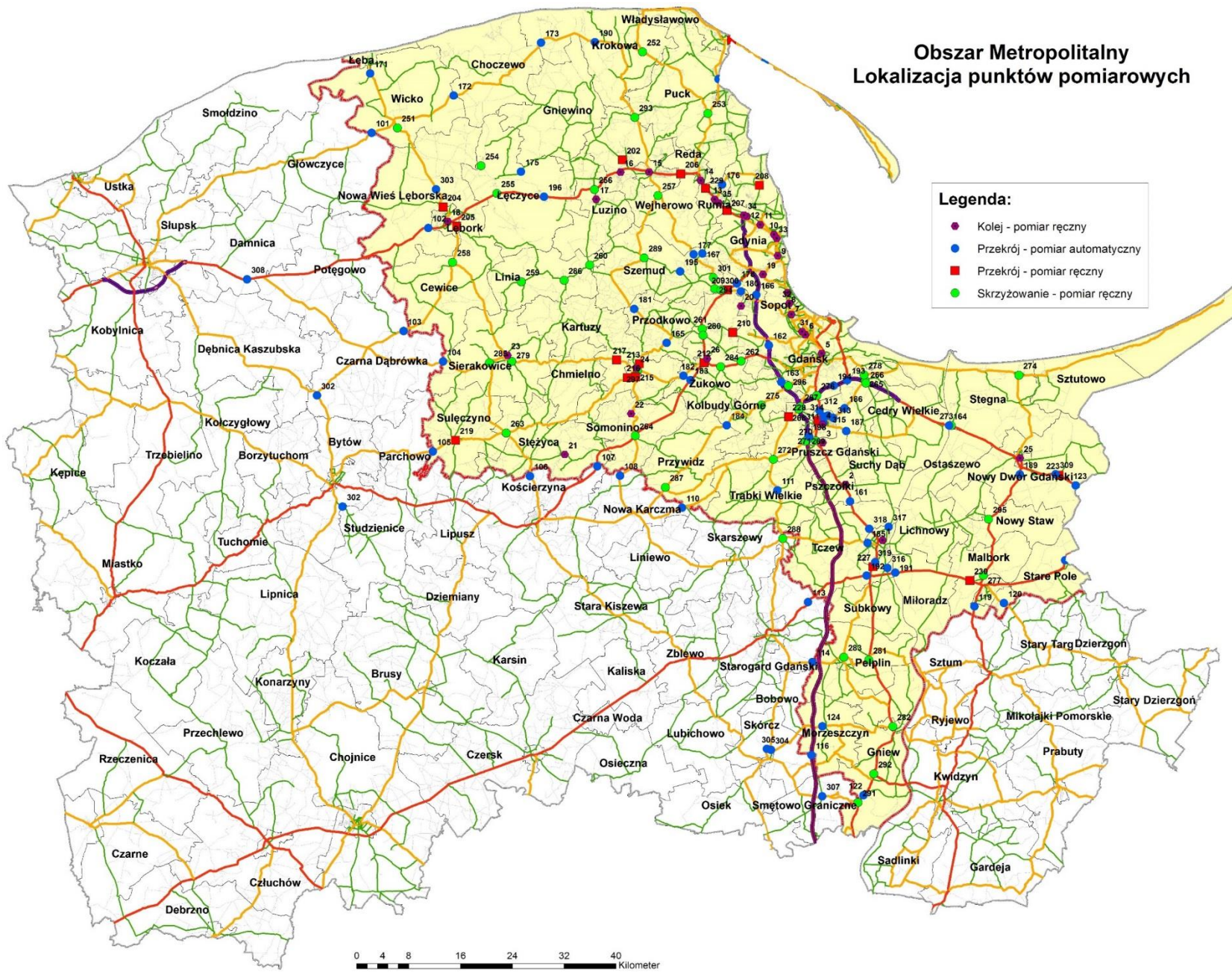


Numer	Nazwa	Rodzaj	Środki transp.
209	Chwaszczyno - krajowa 20 - ul. Oliwska	przekrój	TZ
210	Gdańsk - Rębiechowo - ul. Nowatorów	przekrój	TI + TZ
212	Żukowo - krajowa 7 - krajowa 20	przekrój	TZ
213	Kartuzy - wlot północno-wschodni - wojewódzka 224	przekrój	TI + TZ
215	Kartuzy - wlot południowy - wojewódzka 224	przekrój	TI + TZ
216	Kartuzy - wlot południowo-zachodni - wojewódzka 228	przekrój	TI + TZ
217	Kartuzy - wlot północno-zachodni - wojewódzka 211	przekrój	TI + TZ
219	Sulęczyno - wojewódzka 228	przekrój	TI + TZ
222	Pruszcz Gdański - krajowa 91	przekrój	TI + TZ
223	Solnica - krajowa 7	przekrój	TI + TZ
227	Tczew - wlot południowy - krajowa 91	przekrój	TI + TZ
228	Straszyn - wlot zachodni - wojewódzka 222	przekrój	TI + TZ
229	Rumia - wlot północny - krajowa 6	przekrój	TI + TZ
230	Malbork - wlot zachodni - krajowa 22	przekrój	TI + TZ
251	Wicko - wojewódzka 213 - wojewódzka 214	skrzyżowanie	TI + TZ
252	Sulicice - wlot zachodni - wojewódzka 213 - wojewódzka 215	skrzyżowanie	TI + TZ
253	Puck - wlot południowo-zachodni - wojewódzka 213 - wojewódzka 216	skrzyżowanie	TI + TZ
254	Brzeźno Lęborskie - wlot południowy	skrzyżowanie	TI + TZ
255	Godętowo - krajowa 6 - ul. Długa	skrzyżowanie	TI + TZ
256	Luzino - wlot północny - krajowa 6 - ul. Chłopska	skrzyżowanie	TI + TZ
257	Wejherowo - wlot południowy - wojewódzka 224 - ul. Wejherowska	skrzyżowanie	TI + TZ
258	Lębork - wlot południowy - wojewódzka 212 - wojewódzka 214	skrzyżowanie	TI
259	Linia - ul. Długa	skrzyżowanie	TI + TZ
260	Smażyno - wlot zachodni	skrzyżowanie	TI + TZ
261	Miszewo - krajowa 20	skrzyżowanie	TI + TZ
262	Gdańsk - Kokoszki - krajowa 7 - aleja Lipowa	skrzyżowanie	TI + TZ
263	Klukowa Huta - wojewódzka 214 - wojewódzka 228	skrzyżowanie	TI + TZ
264	Egiertowo - krajowa 20 - wojewódzka 224	skrzyżowanie	TI + TZ
265	Węzeł Gdańsk Wschód - wlot północny - krajowa 226	skrzyżowanie	TI + TZ
266	Węzeł Gdańsk Wschód - wlot południowy - krajowa 226	skrzyżowanie	TI + TZ
267	Gdańsk - węzeł - wlot wschodni - krajowa S6 - wojewódzka 222	skrzyżowanie	TI + TZ
268	Gdańsk - węzeł - wlot zachodni - krajowa S6 - wojewódzka 222	skrzyżowanie	TI + TZ
269	Wojanowo - węzeł - wlot wschodni - krajowa S6 - wojewódzka 226	skrzyżowanie	TI + TZ
270	Wojanowo - węzeł - wlot zachodni - krajowa S6 - wojewódzka 226	skrzyżowanie	TI + TZ
271	Łęgowo - wlot północny - krajowa 91	skrzyżowanie	TI + TZ
272	Warcz - wlot wschodni - wojewódzka 222 - wojewódzka 226	skrzyżowanie	TI + TZ
273	Dworek - wlot zachodni - krajowa 7 z drogą na Mikoszewo	skrzyżowanie	TI + TZ
274	Stegna - wojewódzka 501 - wojewódzka 502	skrzyżowanie	TI + TZ
275	Lublewo Gdańskie - wojewódzka 221 - ul. Szkolna	skrzyżowanie	TI + TZ
276	Węzeł Lipce - krajowa S7 - krajowa 91 (dwa skrzyżowania na Trakcie Św. W.)	skrzyżowanie	TI + TZ
277	Czerwone Stogi - krajowa 55	skrzyżowanie	TI + TZ
278	Przejazdowo	skrzyżowanie	TI + TZ
279	Sierakowo - wlot zachodni - wojewódzka 211	skrzyżowanie	TI + TZ



Numer	Nazwa	Rodzaj	Środki transp.
280	Miszewo - wlot południowy - krajowa 20 - ul. Gdańska	skrzyżowanie	TI + TZ
281	Rudno - krajowa 91 - wojewódzka 229	skrzyżowanie	TI + TZ
282	Gniew - wlot północny - krajowa 91 - wojewódzka 234	skrzyżowanie	TI + TZ
283	Pelplin - wlot północny - wojewódzka 229 - wojewódzka 230	skrzyżowanie	TI + TZ
284	Lniska - krajowa 7 - ul. Żukowska	skrzyżowanie	TI + TZ
285	Puzdrowo - wojewódzka 211 - wojewódzka 214	skrzyżowanie	TI + TZ
286	Strzecz - wlot wschodni - ul. Księdza Roty	skrzyżowanie	TI + TZ
287	Trzepowo - wojewódzka 221 - wojewódzka 233	skrzyżowanie	TI + TZ
288	Godziszewo	skrzyżowanie	TI + TZ
289	Szemud - wojewódzka 224 - ul. Wejherowska	skrzyżowanie	TI + TZ
291	Kolonia Ostrowicka - krajowa 91 - wojewódzka 231	skrzyżowanie	TI + TZ
292	Rakowiec - wlot północny - krajowa 90 - krajowa 91	skrzyżowanie	TI + TZ
293	Wielka Piaśnica - wlot zachodni - ul. Kaszubska	skrzyżowanie	TI + TZ
294	Chwaszczyno - wlot zachodni - ul. Gdańska - ul. Dębowa - ul. Wejherowska	skrzyżowanie	TI + TZ
295	Nowy staw - wlot wschodni - krajowa 55 - ul. Westerplatte	skrzyżowanie	TI + TZ
296	Kowale - wojewódzka 221 - ul. Zeusa	skrzyżowanie	TI + TZ
297	Kartuzy - wlot wschodni - wojewódzka 211	skrzyżowanie	TI + TZ
300	Chwaszczyno - wojewódzka 218	przekrój	TI
301	Dobrzewino - wojewódzka 218	przekrój	TI
302	Unichowo - wojewódzka 212	przekrój	TI
303	Nowa Wieś Lęborska – wojewódzka 214	przekrój	TI
304	Skórcz - wojewódzka 222	przekrój	TI
305	Skórcz - wojewódzka 234	przekrój	TI
306	Tczew - wlot zachodni - ul. Rokicka	przekrój	TI
307	Kopytkowo - wojewódzka 231	przekrój	TI
308	Mianowice - krajowa 6	przekrój	TI
309	Solnica - krajowa 7	przekrój	TI
310	Udropie - powiatowa 1780G	przekrój	TI
311	Pruszcz Gdański - wlot wschodni - wojewódzka 226 - ul. Chopina	przekrój	TI
312	Pruszcz Gdański - wlot północny - krajowa 91 - ul. Grunwaldzka	przekrój	TI
313	Pruszcz Gdański - wlot zachodni - wojewódzka 226 - ul. Kopernika	przekrój	TI
314	Pruszcz Gdański - wlot zachodni - ul. Przemysłowa	przekrój	TI
315	Pruszcz Gdański - wlot wschodni - ul. Przemysłowa	przekrój	TI
316	Tczew - wlot północny - ul. Bałdowska	przekrój	TI
317	Tczew - wlot południowy - ul. Czatkowska	przekrój	TI
318	Tczew - wlot północny - krajowa 91 - al. Solidarności	przekrój	TI
319	Czarlin - wlot południowy - krajowa 91- ul. Tczewska	przekrój	TI







## Spis Tabel

Tabela 1. Wielkość populacji badania i wielkość próby badawczej.....	9
Tabela 2. Struktura próby badawczej .....	11
Tabela 3. Liczby rejonów komunikacyjnych wyodrębnionych w poszczególnych powiatach..	14
Tabela 4. Szczegółowy harmonogram realizacji pomiarów terenowych .....	58
Tabela 5. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach (z pomiaru 11h) .....	59
Tabela 6. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniach .....	63
Tabela 7. Natężenie i struktura rodzajowa ruchu na przekrojach (z pomiaru 24h) .....	72
Tabela 8. Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - skrzyżowania .....	90
Tabela 9. Maksymalne natężenie w godzinie szczytowej - przekroje .....	91
Tabela 10. Natężenie ruchu pasażerskiego .....	93
Tabela 11. Maksymalne natężenie pasażerów w godzinie szczytowej .....	104
Tabela 12. Wymiana pasażerska na wybranych przystankach transportu zbiorowego.....	115

## Spis wykresów

Wykres 1. Struktura badanych według płci .....	19
Wykres 2. Struktura badanych według wieku .....	20
Wykres 3. Struktura badanych według wykształcenia .....	20
Wykres 4. Struktura badanych według sytuacji zawodowej .....	21
Wykres 5. Struktura badanych według trybu pracy .....	21
Wykres 6. Struktura badanych według trybu nauki .....	22
Wykres 7. Struktura gospodarstw domowych respondentów .....	22
Wykres 8. Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych .....	23
Wykres 9. Liczba samochodów osobowych a wielkość gospodarstwa .....	23
Wykres 10. Posiadane prawa jazdy .....	24
Wykres 11. Posiadanie prawa jazdy a wykształcenie .....	25
Wykres 12. Liczba rowerów dla osób dorosłych .....	25
Wykres 13. Co najbardziej przeszkadza Panu(i) w podróżowaniu komunikacją zbiorową? (możliwe maksymalnie 3 wskazania).....	26
Wykres 14. Przesiadanie się w podróżach obligatoryjnych z komunikacji indywidualnej na zbiorową .....	27
Wykres 15. Czym dojeżdża Pan(i) do środka transportu zbiorowego? .....	27
Wykres 16. Liczba podróży wykonywanych w dniu poprzedzającym badanie .....	29
Wykres 17. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem .....	29



Wykres 18. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem, a wiek badanych .....	30
Wykres 19. Wskaźnik ruchliwości w podróżach ogółem, a główne zajęcie badanych .....	30
Wykres 20. Motywacje podróży .....	31
Wykres 21. Motywacje podróży w różnych grupach badanych .....	31
Wykres 22. Średnia ruchliwość według motywacji podróży .....	32
Wykres 23. Napełnienie samochodu według motywacji podróży .....	32
Wykres 24. Motywacje podróży według celu podróży.....	33
Wykres 25. Rozkład przestrzenny podróży.....	34
Wykres 26. Rozkład podróży a cel podróży .....	34
Wykres 27. Środki transportu w podróżach .....	35
Wykres 28. Podróże według typów – piesze i niepiesze .....	36
Wykres 29. Ogólny podział zadań przewozowych.....	36
Wykres 30. Napełnienie samochodu w podróżach .....	37
Wykres 31. Środki transportu wykorzystywane w podróżach z przesiadkami – najczęściej występujące połączenia.....	37
Wykres 32. Godziny rozpoczęcia podróży .....	38
Wykres 33. Godzina rozpoczęcia podróży w poszczególnych motywacjach.....	39
Wykres 34. Czas trwania podróży.....	39
Wykres 35. Czas trwania podróży a typ podróży.....	40
Wykres 36. Średni czas trwania podróży różnymi środkami transportu (średnia 5% obciążenia)	40
Wykres 37. Rozkład natężenia ruchu na skrzyżowaniach .....	92
Wykres 38. Rozkład natężenia ruchu na przekrojach w ciągu doby.....	92
Wykres 39. Rozkład natężenia ruchu pasażerskiego na skrzyżowaniach.....	105
Wykres 40. Rozkład wymiany pasażerów na wszystkich badanych punktach pomiarowych	106
Wykres 41. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Główny.....	106
Wykres 42. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Główna .....	107
Wykres 43. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Sopot Główny .....	107
Wykres 44. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Wrzeszcz .....	107
Wykres 45. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Redłowo.....	108



Wykres 46. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Wejherowo .....	108
Wykres 47. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Kartuzy D.A. ....	108
Wykres 49. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Tczew .....	109
Wykres 50. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Chyl .....	109
Wykres 51. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdańsk Oliwa .....	109
Wykres 52. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gdynia Grabówek .....	110
Wykres 53. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Luzino.....	110
Wykres 54. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Lębork .....	110
Wykres 55. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Pruszcz Gdański .....	111
Wykres 56. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Reda .....	111
Wykres 57. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Nowy Dwór Gdański .....	111
Wykres 58. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Pszczółki.....	112
Wykres 59. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gościcino Wejherowskie .....	112
Wykres 60. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Gołubie .....	112
Wykres 61. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Osowa .....	113
Wykres 62. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Cieplewo .....	113
Wykres 63. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Rumia.....	113



Wykres 64. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Somonino.....	114
Wykres 65. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Żukowo .....	114
Wykres 66. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Wielki Kack.....	114
Wykres 67. Rozkład liczby osób wsiadających i wysiadających na przystanku kolejowym Sopot Główny .....	115
Wykres 68. Wymiana pasażerska na wybranych przystankach transportu zbiorowego .....	116

### Spis rysunków

Rysunek 1. Zasięg terytorialny badania.....	9
Rysunek 2. Podział na rejony komunikacyjne - Trójmiasto .....	15
Rysunek 3. Podział na rejony komunikacyjne – powiaty poza Trójmiastem.....	16
Rysunek 4. Kwestionariusz do gromadzenia informacji o gospodarstwie .....	43
Rysunek 5. Dzienniczek podróży.....	44
Rysunek 6. Karta pomiaru natężenia ruchu na skrzyżowaniach .....	49
Rysunek 7. Arkusz do wpisywania wyników pomiarów natężenia ruchu na skrzyżowaniach .	50
Rysunek 8. Arkusz wynikowy pomiarów natężenia ruchu na skrzyżowaniach – pojazdy rzeczywiste .....	51
Rysunek 9. Arkusz wynikowy pomiarów natężenia ruchu w przekrojach.....	52
Rysunek 10. Karta pomiaru napełnienia pojazdów transportu zbiorowego (autobusów) .....	55
Rysunek 11. Karta pomiaru liczby osób wsiadających i wysiadających na przystankach.....	56
Rysunek 12. Karta pomiaru napełnienia pojazdów transportu zbiorowego (SKM) .....	57