



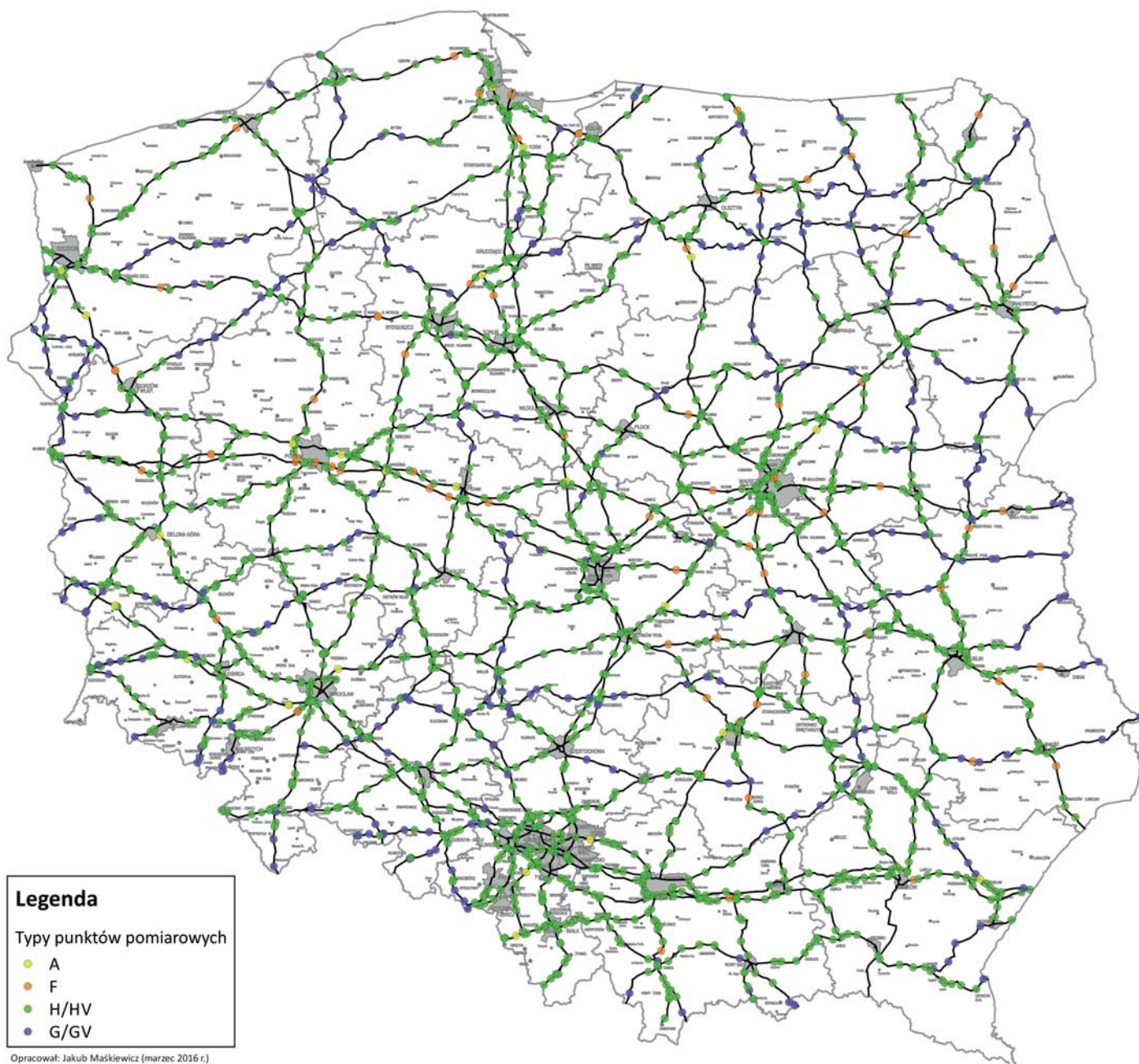
**JAKUB MAREK
MAŃKIEWICZ**

Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
jmaskiewicz@gddkia.gov.pl

Generalny Pomiar Ruchu 2015 – podstawowe informacje i wyniki

W roku 2015 na całej sieci dróg krajowych zarządzanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) realizowany był kolejny, przeprowadzany od 1965 roku w re-

gularnych 5-letnich odstępach, Generalny Pomiar Ruchu (GPR). Pomiary generalne stanowią podstawowe źródło informacji o wielkości ruchu na drogach krajowych w Polsce i są wykorzystywane przez administrację drogową m.in. do planowania rozwoju sieci drogowej, realizacji zadań utrzyma-



Rys. 1. Mapa z lokalizacją punktów pomiarowych GPR 2015 na drogach krajowych

niowych i związanych z zarządzaniem, a także do różnego rodzaju analiz ekonomicznych czy środowiskowych. Informacje o wielkości ruchu drogowego mają także istotne znaczenie przy projektowaniu przekrojów i konstrukcji dróg oraz przeprowadzaniu analiz mających na celu ograniczenie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na przestrzeni ostatnich 50 lat zaszło wiele zmian w sposobie przeprowadzania pomiarów, które dotyczyły m.in. kalendarza pomiaru, sieci dróg, metod pomiaru, czy wynikających z rozwoju możliwości technologicznych. Ogólny cel pomiaru pozostaje niezmienny i jest nim uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu, w tym jak najdokładniejsze określenie **Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR)**.

Generalny Pomiar Ruchu 2015 na drogach krajowych – informacje ogólne

Zorganizowany przez GDDKiA pomiar generalny w roku 2015 został przeprowadzony na sieci dróg krajowych o długości 18022 km. Sieć ta została podzielona na 1952 odcinki pomiarowe, którym w zależności m.in. od wielkości ruchu, funkcji w sieci oraz techniki pomiarowej przyporządkowano różne typy określania ruchu (rys. 1):

- A – 28 punktów, w których pomiar prowadzony był w sposób w pełni automatyczny i ciągły, przy wykorzystaniu urządzeń pomiarowych zainstalowanych na bramownicach systemu poboru opłat viaTOLL zbierających dane przez cały rok.
- F/FV – 69 punktów, w których pomiar był realizowany w sposób **półautomatyczny** w podstawowym cyklu pomiarowym (tj. 7 pomiarów 16-godzinnych i 2 pomiary 24-godzinne). Dane o ruchu ogółem były zbierane przez urządzenie pomiarowe a informacje o kategoriach pojazdów (poza samochodami osobowymi) pochodziły z pomiaru ręcznego (obserwatorzy lub kamery wideo). Źródło danych do pomiaru automatycznego stanowiły stacje ciągle zarządzane przez GDDKiA lub Punkty Poboru Opłat.
- H/HV – 1538 punktów pomiarowych o natężeniu ruchu powyżej 5000 poj./dobę, gdzie pomiar sposobem ręcznym (przy udziale obserwatorów lub za pomocą kamer wideo) był realizowany w podstawowym cyklu pomiarowym.
- G/GV – 317 punktów, na których natężenie ruchu nie przekracza 5000 poj./dobę i, dla ograniczenia kosztów, pomiar (sposobem ręcznym) przeprowadzany był w ograniczonym zakresie (tj. 4 pomiary 16-godzinne i 1 pomiar 24-godzinny).

Litera „V” przy oznaczeniu punktu pomiarowego oznaczała, że pomiar ręczny był wykonywany przy wykorzystaniu kamer wideo – w roku 2015 było 267 takich punktów (FV, HV



Fot. 1. Punkt pomiarowy (fot. Robert Wojdyński, GDDKiA)



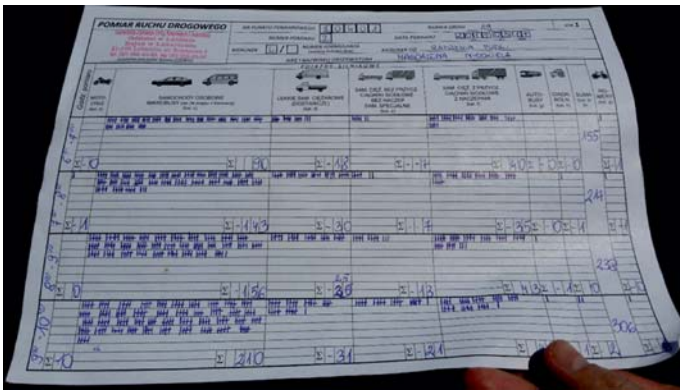
Fot. 3. Punkt pomiarowy (fot. Jakub Maśkiewicz, GDDKiA)



Fot. 2. Punkt pomiarowy (fot. Robert Wojdyński, GDDKiA)



Fot. 4. Punkt pomiarowy (fot. Robert Wojdyński, GDDKiA)



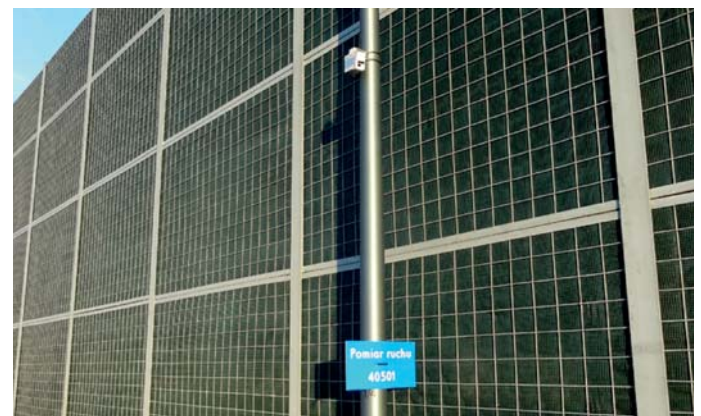
Fot. 5. Formularz pomiarowy (fot. Jakub Mańkiewicz, GDDKiA)



Fot. 7. Punkt pomiarowy z wideorejestracją (fot. Wiktor Stumpf, GDDKiA)



Fot. 6. Bramownica systemu viaTOLL realizująca pomiar automatyczny (fot. Jakub Mańkiewicz, GDDKiA)



Fot. 8. Urządzenie do wideorejestracji (fot. Wiktor Stumpf, GDDKiA)

lub GV). Ponadto, w 162 wybranych punktach pomiarowych na całej sieci dróg krajowych przeprowadzono dodatkowy 8-godzinny pomiar ruchu samochodów ciężarowych, które były klasyfikowane na 6 kategorii – zgodnie z wymaganiami COST-323. Wyniki tego pomiaru służą celom obliczania wzmocnień konstrukcji nawierzchni. W tabeli 1 przedstawiono szczegółowy kalendarz GPR 2015 uwzględniający typy punktów pomiarowych i czas prowadzenia pomiarów.

Zastosowana na potrzeby GPR 2015 metoda pomiarowa zapewnia najwyższą możliwą dokładność przy optymalnym poziomie kosztów – błąd oszacowania SDRR nie przekracza 8%, a w niektórych przypadkach wynosi nawet 2%, czego potwierdzeniem są pomiary automatyczne. Przy tworzeniu metody pomiarowej wiele uwagi poświęcono uzyskaniu jak największej miarodajności pomiarów oraz dokładności oszacowań. Poniżej wymieniono najważniejsze zmiany jakie wprowadzono w roku 2015 w stosunku do poprzednich pomiarów generalnych:

- w pełni automatyczne ciągłe pomiary ruchu w wybranych punktach pomiarowych wyposażonych w urządzenia pomiarowe systemu poboru opłat viaTOLL,
- zwiększenie udziału pomiarów realizowanych metodą wideorejestracji (do 14%), co istotnie zwiększa dokładność pomiaru,



Fot. 9. Punkt pomiarowy (fot. Łukasz Dobrzyński, GDDKiA)



Fot. 10. Punkt pomiarowy (fot. Jakub Mańkiewicz, GDDKiA)

Tabela 1. Terminy przeprowadzania pomiarów w roku 2015 w podziale na typy punktów pomiarowych

Numer pomiaru	Data pomiaru	Dzień tygodnia	Okres	Godziny wykonywania pomiaru		
				Pomiar podstawowy		Dodatkowy pomiar ruchu samochodów ciężarowych niezależnie od typu punktu
				punkty typu A*, FH/HV	punkty typu G/GV	
X ₁	22 lub 29 stycznia	czwartek	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₂	17 lub 24 marca	wtorek	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₃	13 lub 20 maja	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰
X ₄	9 lub 16 lipca	czwartek	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₅	12 lub 19 lipca	niedziela	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₆	18 lub 25 sierpnia	wtorek	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₇	23 lub 30 sierpnia	niedziela	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₈	7 lub 14 października	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰
X ₉	6 lub 13 grudnia	niedziela	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₁₀	13/14 maja lub 20/21 maja	środa/ czwartek	nocny	22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰	–	–
X ₁₁	7/8 października lub 14/15 października	środa/ czwartek	nocny	22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰	22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰	–

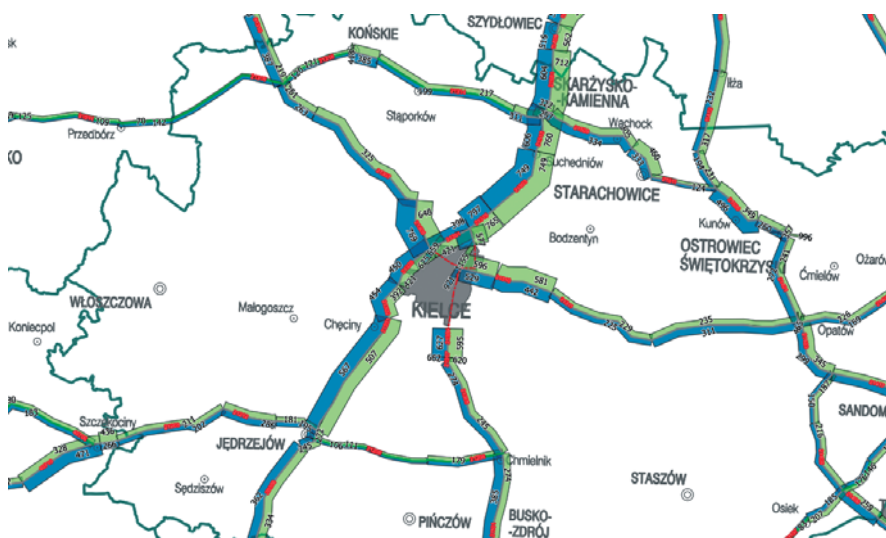
* nie dotyczy punktów A zlokalizowanych na odcinkach z bramownicami ETC, na tych odcinkach pomiar był prowadzony w sposób ciągły, całoroczny.

- zmiana terminu pomiarów jesiennych z końca września na początek października – w celu lepszego odwzorowania SDRR,
- zwiększenie wskaźnika udziału ruchu w soboty we wzorach obliczeniowych,
- większy zakres bezpośrednich kontroli pomiaru w terenie – każdy punkt skontrolowany co najmniej dwukrotnie w ciągu dnia pomiarowego,
- rozbudowane narzędzie do wizualnej weryfikacji na mapach wyników uzyskanych po każdym dniu pomiarowym (w tym ruch w każdej godzinie w podziale na kierunki) (rys. 2),

Transprojekt-Warszawa. Transprojekt-Warszawa, wraz z zespołem swoich wykwalifikowanych pracowników, dysponuje kilkudziesięcioletnim doświadczeniem w zakresie realizacji pomiarów ruchu, w tym Generalnych Pomiarów Ruchu.

Uwaga

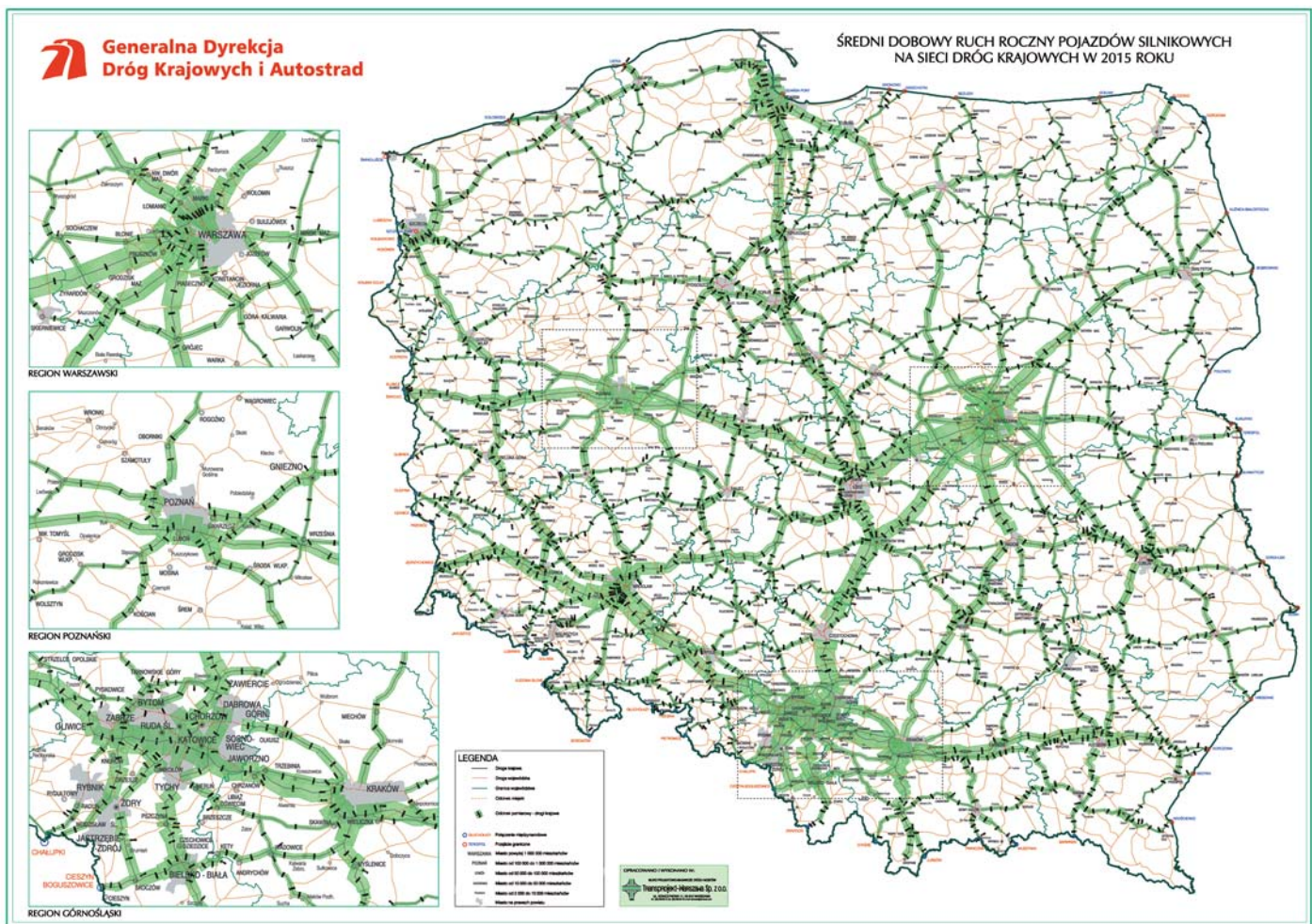
Ze względu na istotne zmiany w sieci drogowej jakie zaszły w przeciągu ostatnich 5 lat bezpośrednie porównywanie wielkości SDRR w latach 2010 i 2015 nie jest miarodajne i może prowadzić do błędnych interpretacji wyników. Dla celów oceny zmian w ruchu należy posługiwać się pracą przewozową.



Rys. 2. Przykład mapy wykonanej narzędziem do wizualnej kontroli wyników – ruch godzinowy w podziale na kierunki

Wyniki GPR 2015 – obciążenie ruchem sieci dróg krajowych

W roku 2015, SDRR na wszystkich drogach krajowych wzrósł o ok. 14% w stosunku do roku 2010 i wyniósł 11178 poj./dobę, przy czym największy ruch nadal notowany jest na drogach o znaczeniu międzynarodowym, gdzie osiągnął wartość 20067 poj./dobę (wzrost o 17%). Porównanie wyników GPR 2015 na sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym do wyników z poprzednich pomiarów generalnych przedstawia tabela 2, natomiast rysunek 3 przedstawia mapę wielkości SDRR na poszczególnych odcinkach pomiarowych (mapa w rozmiarze A0 jest ogólnie dostępna na stronie internetowej GDDKiA).



Rys. 3. Mapa prezentująca SDRR na drogach krajowych w roku 2015

Tabela 2. Średni Dobowy Ruch Roczny na drogach krajowych w podziale funkcjonalnym, w latach 2000–2015

Drogi	Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w latach (poj./dobę)			
	2000	2005	2010	2015
Krajowe	7009	8298	9888	11178
w tym:				
– międzynarodowe	11448	13780	16667	20067
– pozostałe krajowe	5109	5962	7097	7614
Długość sieci dróg krajowych objętej pomiarem	16623	16721	17247	18022

Uwzględniając podział administracyjny kraju najbardziej obciążone ruchem są drogi krajowe w woj. śląskim (20017 poj./dobę), gdzie SDRR jest prawie 2-krotnie większy od SDRR dla całego kraju. Natomiast drogi o najmniejszym ruchu znajdują się w woj. warmińsko-mazurskim (6133 poj./dobę) i podlaskim (7082 poj./dobę). Porównując dane dotyczące poszczególnych województw z danymi z roku 2010 największe wzrosty (ponad 20%) odnotowano w województwach, w których w ostatnim czasie rozbudowana została sieć autostrad i dróg ekspresowych, tj. łódzkim, kujawsko-pomorskim, małopolskim i śląskim. Najmniejsze wzrosty ruchu (poniżej 5%) odnotowano natomiast w woj. lubelskim i świętokrzyskim. Schodząc do poziomu poszczególnych odcinków

Tabela 3. Wielkość SDRR w roku 2015 oraz wskaźniki zmian ruchu w latach 2010–2015 w podziale administracyjnym kraju

L.p.	Województwo	SDRR 2015 (poj./dobę)	Wskaźnik zmian ruchu w latach 2010–2015
1	dolnośląskie	13098	1,11
2	kujawsko-pomorskie	10531	1,24
3	lubelskie	8100	1,04
4	lubuskie	8840	1,19
5	łódzkie	13415	1,26
6	małopolskie	14580	1,21
7	mazowieckie	13208	1,12
8	opolskie	9269	1,06
9	podkarpackie	9226	1,11
10	podlaskie	7082	1,07
11	pomorskie	12352	1,15
12	śląskie	20017	1,21
13	świętokrzyskie	8844	1,04
14	warmińsko-mazurskie	6133	1,08
15	wielkopolskie	12171	1,11
16	zachodniopomorskie	7954	1,16
KRAJ		11178	1,14

Tabela 4. Procentowy udział długości dróg w poszczególnych województwach w przedziałach wielkości SDRR, z wyodrębnionym udziałem długości dróg 2-jezdniowych w danych województwie

Województwo	Udział % dróg 2-jezdniowych	Procentowy udział długości dróg w poszczególnych województwach w przedziałach wielkości SDRR (poj./dobę)				
		<10000	10000–29999	30000–59999	60000–99999	≥100000
dolnośląskie	27,4	53,1	37,3	9,7	–	–
kujawsko-pomorskie	17,6	48,8	51,2	–	–	–
lubelskie	8,3	71,3	28,7	–	–	–
lubuskie	26,9	69,4	30,6	–	–	–
łódzkie	35,8	54,9	35,0	10,1	–	–
małopolskie	23,3	38,2	50,0	11,5	0,4	–
mazowieckie	16,6	57,1	33,6	7,5	1,5	0,3
opolskie	12,6	77,2	17,8	5,0	–	–
podkarpackie	16,6	63,1	36,9	–	–	–
podlaskie	6,2	78,6	21,4	–	–	–
pomorskie	16,8	53,7	41,4	1,6	3,3	–
śląskie	48,3	36,4	37,1	24,8	0,7	1,0
świętokrzyskie	10,1	71,1	28,8	0,1	–	–
warmińsko-mazurskie	8,6	80,4	19,6	–	–	–
wielkopolskie	24,3	53,5	43,4	2,5	0,7	–
zachodniopomorskie	14,7	72,4	26,9	0,7	–	–
Kraj łącznie	20,0	60,3	34,2	4,9	0,5	0,1

Tabela 5. Wielkość SDRR w roku 2015 i 2010 w podziale na klasy techniczne dróg

Klasy techniczne dróg	Długość dróg w 2010 (km)	SDRR 2010 (poj./dobę)	Długość dróg w 2015 (km)	SDRR 2015 (poj./dobę)
A – autostrady	848	23285	1556	26509
S – ekspresowe	550	19567	1484	21232
GP – główne ruchu przyspieszonego	11203	10434	10536	9995
G – główne	4646	4978	4446	5260
Wszystkie drogi krajowe	17247	9888	18022	11178

miarowych największe wzrosty, rzędu 20–30 tys. poj./dobę odnotowuje się na drogach ekspresowych i autostradach stanowiących obwodnice dużych miast powiatowych (np. Poznań, Gdańsk, Kraków). W tabeli 3 przedstawiono wielkości SDRR na drogach krajowych w poszczególnych województwach, uzupełnione o wskaźniki zmian ruchu.

W tabeli 4 zaprezentowany jest natomiast procentowy udział długości dróg w poszczególnych województwach w przedziałach wielkości SDRR. Warto odnotować, że na ponad 60% dróg krajowych SDRR nie przekracza 10 tys. poj./dobę, a na prawie 95% dróg SDRR jest mniejszy od 30 tys. poj./dobę. Natomiast niespełna 1% wszystkich dróg krajowych jest obciążonych ruchem przekraczającym 60 tys. poj./dobę. Największy odsetek dróg krajowych, na których SDRR przekracza 30 tys. poj./dobę występuje w woj. śląskim (ponad 26% dróg). W ostatnim czasie znacznie zwiększyła się liczba odcinków dróg krajowych obciążonych ruchem powyżej 40 tys. poj./dobę – ze 118 km w roku 2010 do 391 km w roku 2015. W tej grupie można wyodrębnić odcinki, na których ruch przekracza 100 tys. poj./dobę. W roku 2010 mieliśmy tylko jeden taki odcinek o długości 7 km (S 86, Sosnowiec-Katowice),

obecnie taki poziom ruchu odnotowujemy już na ponad 17 km dróg, przy czym duży udział mają tutaj trasy szybkiego ruchu przebiegające przez Warszawę (w roku 2010 odcinki te były poza zarządem GDDKiA, a więc były wyłączone z pomiaru generalnego). Poniżej zestawienie najbardziej obciążonych odcinków dróg krajowych w roku 2015:

- droga S8f, odcinek od węzła Prymasa Tysiąclecia do węzła Głębocka, SDRR od 95 398 poj./dobę do 142 269 poj./dobę (najbardziej obciążony odcinek to most gen. Stefana Grota-Roweckiego),
- droga S86, odcinek Sosnowiec – Katowice, 112 212 poj./dobę,
- autostrada A4, odcinek Katowice (przejście), 100 983 poj./dobę,
- droga S2, odcinek węzeł Al. Jerozolimskie – węzeł Al. Krakowska, 89 627 poj./dobę,
- droga S8f, odcinek od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia, SDRR od 83 361 poj./dobę do 86 579 poj./dobę,
- droga S2, od węzła

- Konotopa do węzła Al. Jerozolimskie, 78 394 poj./dobę,
- droga S6, od węzła Gdańsk-Lotnisko do węzła Karczemki, 77 141 poj./dobę,
- autostrada A2, od węzła Pruszków do węzła Konotopa, 75156 poj./dobę.

Biorąc pod uwagę klasy techniczne dróg można zauważyć, że najbardziej obciążone są drogi o najwyższych parametrach, czyli autostrady i drogi ekspresowe, których długość w ciągu ostatnich 5 lat istotnie się zwiększyła – tabela 5. Obciążenie tych dróg jest ok. 2-krotnie większe w porównaniu do wielkości SDRR dla całej sieci dróg krajowych.

Wyniki GPR 2015 – struktura rodzajowa ruchu

W Generalnym Pomiarze Ruchu pojazdy silnikowe były klasyfikowane w podziale na 7 kategorii (tab. 6). Największy udział w ruchu na drogach krajowych przypada na samochody osobowe (ok. 72%), w stosunku do roku 2010 wzrósł on o ok. 2%. Odnotowano także wzrost udziału w ruchu samo-

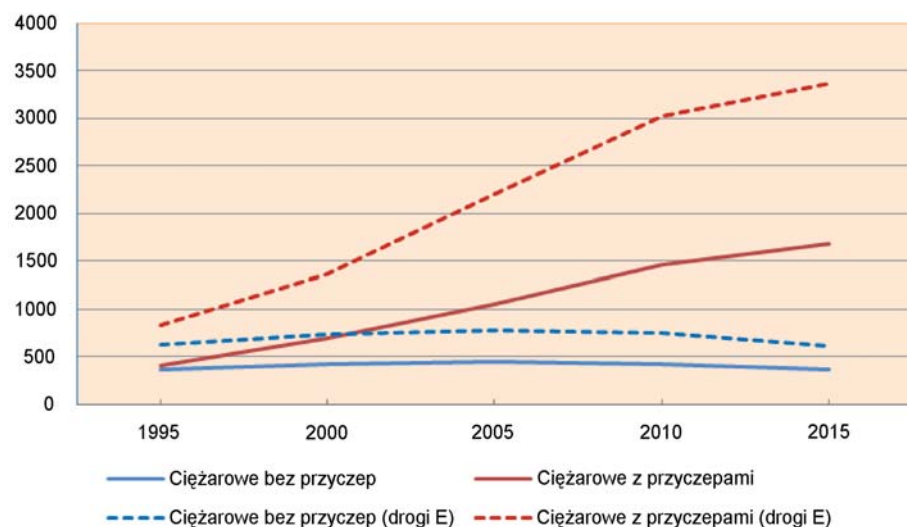
chodów ciężarowych z przyczepami/naczepami (z 14,8% do 15,1%), przy jednoczesnym spadku udziału w ruchu samochodów ciężarowych bez przyczep (z 4,3% do 3,3%).

Tabela 6. SDRR w roku 2015 w podziale na poszczególne kategorie pojazdów oraz wskaźniki zmian ruchu w latach 2010–2015

Kategorie pojazdów	Drogi krajowe	
	SDRR 2015 (poj./dobę)	Wskaźnik zmian ruchu w latach 2010–2015
Motocykle	46	1,15
Samochody osobowe	8015	1,17
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	972	1,05
Samochody ciężarowe bez przyczep	367	0,87
Samochody ciężarowe z przyczepami/naczepami	1687	1,18
Autobusy	82	0,90
Ciągniki rolnicze	9	0,81
Ogółem	11178	1,14

Największy wzrost wielkości ruchu zanotowano w przypadku samochodów ciężarowych z przyczepami, samochodów osobowych i motocykli, odpowiednio o 18%, 17% i 15%. W przypadku samochodów ciężarowych bez przyczep, autobusów i ciągników rolniczych odnotowano spadek ruchu, odpowiednio o 13%, 10% i 9%. Dodatkowo, na wykresie 1 (rys. 4) zaprezentowano zmiany w wielkości ruchu pojazdów ciężarowych na przestrzeni ostatnich 20 lat* – w podziale na pojazdy ciężarowe bez przyczep i ciężarowe z przyczepami, oraz z wyodrębnieniem dróg o znaczeniu międzynarodowym (tzw. „drogi E”). Przy analizie prezentowanych danych należy uwzględnić fakt, że w okresie tym:

* Do celów porównawczych, dla roku 1995 przyjęta została sieć dróg obowiązująca po 1999 roku



Rys. 4. Zmiany w wielkości ruchu pojazdów ciężarowych w okresie 1995–2015, z wyszczególnieniem dróg międzynarodowych („drogi E”)

- istotnym zmianom ulegała sieć dróg krajowych,
- nastąpiły zmiany metod poboru opłat, wysokości stawek, zasięgu terytorialnego funkcjonowania opłat
- występowały zmiany administracyjne w kraju i UE (np. nowy podział administracyjny, wstąpienie Polski do UE czy wejście do strefy Schengen).

Na wykresie obserwujemy istotny przyrost pojazdów ciężarowych z przyczepami (w tym ciągników siodłowych), które w głównym stopniu odpowiadają za niszczenie nawierzchni dróg. Największy przyrost liczby tych pojazdów jest widoczny na drogach międzynarodowych, o charakterze tranzytowym.

Ruch rowerowy w roku 2015 na wszystkich drogach krajowych wyniósł 34 poj./dobę, dla porównania w roku 2010 osiągnął wartość 45 poj./dobę. Zmniejszył się także udział ruchu rowerowego na drogach międzynarodowych, które są najbardziej obciążone ruchem pojazdów silnikowych – w roku 2015 wyniósł 13 poj./dobę (2010 – 24 poj./dobę).

Wyniki GPR 2015 – ruch nocny

Korzystając z wyników uzyskanych podczas GPR 2015 obliczony został także m.in. średni ruch w godzinach nocnych (SRN), tj. 22.00-6.00. W tabeli 7 zestawiono uzyska-

Tabela 7. Średni ruch w godzinach nocnych 22.00–6.00 (SRN) w roku 2010 i 2015 w podziale na klasy techniczne dróg oraz procentowy udział ruchu nocnego w SDRR

Klasy techniczne dróg	SRN (poj./8h)		Procentowy udział w SDRR	
	2010	2015	2010	2015
Krajowe	1340	1354	13,6	12,1
w tym:				
A – autostrady	4323	3851	18,6	14,5
S – ekspresowe	2611	2625	13,3	12,4
GP – główne ruchu przyspieszonego	1407	1176	13,5	11,8
G – główne	483	476	9,7	9,0

ne dla roku 2015 wyniki z wielkościami z poprzedniego pomiaru generalnego, uzupełnione o udział procentowy ruchu nocnego w SDRR, w podziale na klasy techniczne dróg.

Średni ruch nocny (SRN) w 2015 roku na sieci dróg krajowych wynosił 1354 poj./8h, a jego udział w SDRR stanowił 12,1%. Na całej sieci dróg krajowych SRN utrzymał się na zbliżonym poziomie do roku 2010, bowiem jego wzrost w okresie pięcioletnim wyniósł tylko około 1%. Zmniejszył się równocześnie na drogach krajowych udział ruchu nocnego w ruchu dobowym, średnio o 1,5%. W godzinach nocnych najbardziej obciążone są autostrady i drogi ekspresowe, gdzie SRN jest ponad 2-krotnie większy od SRN dla wszystkich dróg krajowych.

Z kolei w przypadku dróg typu G ruch nocny jest o ponad połowę mniejszy od średniej.

Podsumowanie

Na podstawie uzyskanych wyników można stwierdzić, że w roku 2015 po raz pierwszy od wielu lat nastąpiła poprawa warunków ruchu na drogach krajowych jednojezdniowych. Do roku 2010, pomimo sukcesywnego oddawania do eksploatacji wielu odcinków dróg szybkiego ruchu, inwestycje często nie nadążały za wzrostem ruchu, co powodowało, że długość dróg jednojezdniowych obciążonych ruchem powyżej 15000 poj./dobę stale wzrastała. W 2015 roku tendencja ta odwróciła się i długość dróg jednojezdniowych obciążonych ruchem powyżej 15000 poj./dobę zmalała o ponad 400 km. Z uwagi na szeroki program budowy dróg szybkiego ruchu należy oczekiwać utrzymania tej tendencji również w latach następnych. Jednocześnie obserwowany jest wzrost obciążenia ruchem dróg o lepszych parametrach. W roku 2015 drogi o łącznej długości 2700 km (w tym prawie 1900 km autostrady i drogi ekspresowe), stanowiące 15% długości sieci dróg krajowych, przenosiły aż 40% pracy przewozowej obliczonej dla całej sieci dróg krajowych.

Efektu poprawy warunków ruchu oraz jego bezpieczeństwa, wynikające z szeroko zakrojonego programu inwestycyjnego, widać także podczas analizy wyników dla ruchu nocnego czy rowerowego. W pierwszym przypadku ruch w godzinach nocnych wzrósł w stosunku do roku 2010 tylko w sposób nieznaczny – ok. 1%, natomiast jego udział w ruchu dobowym zmalał o ok. 1,5%. Można wnioskować, że lepsze warunki ruchu sprawiają, że kierowcy rzadziej decydują się na podróż w godzinach nocnych w celu skrócenia czasu podróży. Z kolei w przypadku ruchu rowerowego notujemy dalszy spadek jego udziału na drogach krajowych wynikający z rozbudowy infrastruktury drogowej i separowania ruchu rowerzystów od pojazdów silnikowych.

W ostatnim czasie obserwujemy także zmiany zachowań komunikacyjnych kierujących pojazdami, czego efektem jest poszukiwanie przez GDDKiA nowego podejścia do oceny charakteru ruchu. Już wstępne analizy pokazują, że stopień wykorzystania pojazdów silnikowych znacznie wzrósł. Zacierają się różnice pomiędzy ruchem w miesiącach letnich

a SDRR, podobnie w miesiącach wakacyjnych praktycznie przez cały tydzień ruch ulega niewielkim wahaniom. W takiej sytuacji trudno jest jednoznacznie, na podstawie samych pomiarów ruchu i bez przeprowadzenia badań ankietowych, wyodrębnić ruch o charakterze ściśle turystycznym czy rekreacyjnym, dlatego na potrzeby podstawowego opracowania wyników wprowadzone zostało pojęcie ruchu turystyczno-rekreacyjnego.

Kompleksowe opracowanie wyników GPR 2015

Kompleksowe opracowanie wyników GPR 2015 w postaci publikacji pt. „Ruch Drogowy 2015” będzie dostępne w październiku 2016 r.

Materiały dostępne w Internecie

Szczegółowe informacje o wynikach GPR 2015, w tym „Synteza wyników GPR na zamiejsciej sieci dróg krajowych”:
<http://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>
Informacje o pozostałych Generalnych Pomiarach Ruchu:
<http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu>

GPR 2015 w liczbach

- SDRR w roku 2015 – 11178 poj./dobę
- SDR w miesiącach letnich – 12350 poj./dobę
- SDR w miesiącach zimowych – 9973 poj./dobę
- Średni Ruch Nocny – 1354 poj./8h
- Długość sieci – 18022 km
- Liczba wszystkich odcinków pomiarowych: 1952
- Liczba odcinków z pomiarem automatycznym: 28
- Liczba odcinków z wideorejestracją: 267
- Liczba obserwatorów na dzień pomiarowy: 10–15 tys.
- Liczba dni pomiarowych: 9

Podstawa prawna

Zarządzenie nr 38 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 1 września 2014 r.

Bibliografia

- [1] „Synteza wyników GPR 2015 na zamiejsciej sieci dróg krajowych”, Krzysztof Opoczyński, Transprojekt-Warszawa, marzec 2016 r.

Zapraszamy do prenumerowania DROGOWNICTWA w 2016 roku

cena 1 egzemplarza 19 zł }
prenumerata roczna 216 zł } (w tym 5% VAT)

Dla studentów 50% zniżki

Uprzejmie informujemy Szanownych Prenumeratorów, że egzemplarze „Drogownictwa” oraz faktury będą wysyłane po przesłaniu zamówienia na adres prenumerata.drogownictwo@sitkrp.org.pl oraz po wpłaceniu należnej kwoty na nasze konto:

38 1160 2202 0000 0000 2741 3872

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy
ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa

Redakcja