



DZIENNIK URZĘDOWY

GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, dnia piątek, 22 marca 2024 r.

Poz. 4

ZARZĄDZENIE NR 4

GENERALNEGO DYREKTORA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

z dnia 22 marca 2024 r.

w sprawie przeprowadzenia okresowego pomiaru ruchu w 2025 r. na drogach krajowych

Na podstawie § 5 ust. 2 pkt 1 załącznika do zarządzenia Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. Urz. GDDKiA poz. 27 oraz z 2023 r. poz. 8, 11 i 39), w związku z art. 20 pkt 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320), zarządza się, co następuje:

§ 1. Zarządza się dokonanie w roku 2025 okresowego pomiaru ruchu na drogach krajowych przy zastosowaniu „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku na drogach krajowych”, stanowiących załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie Nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie okresowego pomiaru ruchu w 2020 r. na drogach krajowych.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**P.O. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Paweł Woźniak

Załącznik do zarządzenia Nr 4
Generalnego Dyrektora Dróg
Krajowych i Autostrad
z dnia 22 marca 2024 r.



**WYTYCZNE ORGANIZACJI I PRZEPROWADZENIA
GENERALNEGO POMIARU RUCHU W 2025 ROKU
NA DROGACH KRAJOWYCH**

**WYTYCZNE ORGANIZACJI I PRZEPROWADZENIA
GENERALNEGO POMIARU RUCHU W 2025 ROKU
NA DROGACH KRAJOWYCH**

Część 1.	Metoda i organizacja przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku
Część 2.	Instrukcja o sposobie przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



CZEŚĆ 1.
METODA I ORGANIZACJA
PRZEPROWADZENIA
GENERALNEGO POMIARU RUCHU
W 2025 ROKU

 **Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	6
2.	JEDNOSTKI UCZESTNICZĄCE W GPR 2025	8
2.1.	JEDNOSTKI BEZPOŚREDNIO UCZESTNICZĄCE W POMIARZE	8
2.2.	JEDNOSTKI POŚREDNIO UCZESTNICZĄCE W POMIARZE:.....	8
3.	DOKUMENTY ZWIĄZANE Z PRZEPROWADZENIEM GPR 2025	10
3.1.	WYTYCZNE ORGANIZACJI I PRZEPROWADZENIA GPR 2025 NA DROGACH KRAJOWYCH.....	10
3.2.	ZASADY KONTROLI GPR 2025	10
3.3.	WYKAZY ODCINKÓW POMIAROWYCH W GPR 2025	11
3.4.	OPRACOWANIA WYNIKOWE I MERYTORYCZNE	15
4.	PODSTAWOWE ŹRÓDŁA DANYCH WYKORZYSTYWANE W GPR 2025	16
5.	ZAKRES DANYCH WYNIKOWYCH Z GPR 2025	18
5.1.	POTRZEBY ADMINISTRACJI DROGOWEJ	18
5.2.	ZOBOWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE	20
6.	ZASADY PODZIAŁU SIECI DRÓG KRAJOWYCH NA ODCINKI POMIAROWE	22
6.1.	ZMIANY W DOTYCHCZASOWYM PODZIALE SIECI NA ODCINKI POMIAROWE.....	22
6.2.	GRANICE ODCINKÓW POMIAROWYCH.....	24
6.3.	ZASADY NUMERACJI ODCINKÓW POMIAROWYCH	25
6.4.	SCALANIE ODCINKÓW POMIAROWYCH LUB PODZIAŁ ODCINKA NA CZĘŚCI.....	26
7.	ZAKRES POMIARU	27
7.1.	DOPUSZCZALNE SPOSOBY REALIZACJI POMIARÓW RUCHU	28
7.2.	INFORMACJE O POMIARZE ROZSZERZONYM.....	29
7.3.	WYMAGANE KATEGORIE POJAZDÓW W POMIARZE PODSTAWOWYM.....	30
7.4.	WYMAGANE KATEGORIE POJAZDÓW W POMIARZE ROZSZERZONYM.....	31
8.	TYPY ODCINKÓW POMIAROWYCH	32
9.	TERMINY I CZAS PRZEPROWADZENIA POMIARÓW RUCHU	34
10.	OBLICZENIE ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU ROCZNEGO (SDRR) I POZOSTAŁYCH PARAMETRÓW RUCHU	37
10.1.	ODCINKI Z POMIAREM AUTOMATYCZNYM (TYP A).....	37
10.2.	ODCINKI Z POMIAREM WIDEO (TYP H, G, E)	39
10.3.	ODCINKI Z POMIAREM PÓŁAUTOMATYCZNYM (TYP F/FZ).....	42

10.4.	DOKŁADNOŚĆ OSZACOWANIA SDRR	43
10.5.	POZOSTAŁE WYMAGANE PARAMETRY RUCHU DROGOWEGO	43
11.	REJESTRACJA CZYNNIKÓW, KTÓRE MOGĄ MIEĆ WPŁYW NA WYNIKI GPR 2025	44
12.	ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI JEDNOSTEK BEZPOŚREDNIO UCZESTNICZĄCYCH W GPR 2025	46
12.1.	DEPARTAMENT STRATEGII I STUDIÓW GDDKIA	46
12.2.	KIEROWNICTWO PROJEKTU	47
12.3.	ODDZIAŁY GDDKIA	48
12.4.	REJONY GDDKIA	50
12.5.	PODMIOT OPRACOWUJĄCY WYNIKI POMIARU	51
12.6.	WYKONAWCY POMIARÓW	52
13.	NADZÓR I KONTROLA POMIARU	54
13.1.	NADZÓR MERYTORYCZNY POMIARU	54
13.2.	KONTROLA POMIARU	55

ZAŁĄCZNIKI:

- 1.1 Wstępny wykaz odcinków pomiarowych w Generalnym Pomiarze Ruchu w 2025 roku.
- 1.2 Wstępny wykaz automatycznych stanowisk pomiarowych planowanych do wykorzystania w Generalnym Pomiarze Ruchu w 2025 roku (wg stanu na 22 września 2023 r.).
- 1.3 Ogólny harmonogram przygotowania i realizacji Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku.

1. WPROWADZENIE

Generalny Pomiar Ruchu w 2025 roku (dalej: „GPR 2025”) zostanie wykonany, wg opisanej w niniejszym dokumencie metody, na istniejącej sieci dróg krajowych (w tym także na odcinkach autostrad koncesyjnych), z wyjątkiem tych odcinków dróg, które znajdują się w miastach na prawach powiatu i nie są administrowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”).

Podstawowym celem GPR 2025 jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych bezpośrednich pomiarów, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych, których zarządcą ruchu jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W obliczeniach GPR 2025 wykorzystywany będzie aktualny system referencyjny oraz dane techniczne dotyczące dróg krajowych, dzięki czemu zapewniona będzie możliwość obliczenia podstawowych wyników w dowolnym układzie liniowym, obszarowym, funkcjonalnym oraz technicznym.

Niniejsza metoda przeprowadzenia GPR 2025 uwzględnia m.in. następujące czynniki:

- 1) możliwą spójność z „Wytycznymi wykonywania pomiarów ruchu drogowego” WR-D-12 (dalej: „Wytyczne WR-D-12”) opracowanymi w ramach wzorców i standardów rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) możliwość uzyskania wszystkich niezbędnych danych wynikowych;
- 3) optymalizację podziału sieci na odcinki pomiarowe przy akceptowalnym koszcie wykonania pomiaru;
- 4) stopień ryzyka na poziomie umożliwiającym uzyskanie miarodajnych wyników, nawet w przypadku wystąpienia nietypowych zjawisk w niektórych terminach pomiarów;
- 5) możliwie najwyższą dokładność oszacowania wyników;
- 6) realizację pomiarów bezpośrednich metodą automatyczną, półautomatyczną lub wideorejestracji i całkowitą rezygnację z możliwości wykonywania pomiarów przez obserwatorów znajdujących się przy drodze;
- 7) jak największą automatyzację pomiarów, poprzez wykorzystywanie danych z dostępnych źródeł oraz wprowadzenie ułatwień dla Wykonawców, którzy chcą stosować liczniki automatyczne jako wsparcie metody wideorejestracji;
- 8) możliwość zwiększenia zakresu danych o nowe, możliwe do pozyskania, dane z innych źródeł, np. informacje o prędkościach odcinkowych;
- 9) określenie szczegółowych procedur kontroli pomiarów, w terminach pomiarów i na etapie przetwarzania danych;
- 10) wprowadzenie ułatwień w organizacji pomiarów w terenie oraz zwiększenie bezpieczeństwa przeprowadzenia pomiarów (np. tymczasowe organizacje ruchu).

Wynikiem końcowym GPR 2025 jest m.in.:

- 1) baza danych zawierająca wszystkie wymagane przez GDDKiA wielkości opisujące ruch drogowy, połączona z wykazem odcinków referencyjnych sieci dróg krajowych oraz wykazem odcinków pomiarowych (umożliwiająca dokonywanie analiz przestrzennych);
- 2) szczegółowa publikacja „Ruch drogowy 2025”, wykonana po zakończeniu wszystkich pomiarów i przetworzeniu danych ze wszystkich dostępnych źródeł, w tym zestawienia, tabele, mapy i zbiory informatyczne;
- 3) skrócone opracowanie „Synteza wyników GPR 2025”, przygotowane bezpośrednio po zakończeniu cyklu pomiarowego i obliczeniu podstawowych wielkości;
- 4) podsumowanie wyników dla dróg międzynarodowych zgodne z zaleceniami Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (dalej: „EKG ONZ”).

Wyniki pomiaru są publikowane na stronach internetowych GDDKiA, w zakresie podstawowym, a także udostępniane zainteresowanym użytkownikom, w zależności od ich potrzeb oraz wymaganego stopnia szczegółowości danych.

2. JEDNOSTKI UCZESTNICZĄCE W GPR 2025

2.1. JEDNOSTKI BEZPOŚREDNIO UCZESTNICZĄCE W POMIARZE

Jednostkami bezpośrednio uczestniczącymi w pomiarze są:

- 1) Departament Strategii i Studiów w Centrali GDDKiA (dalej: „GDDKiA DSS”),
- 2) Kierownik Projektu i Zastępca Kierownika Projektu wyznaczeni w ramach GDDKiA DSS,
- 3) Oddziały GDDKiA,
- 4) Rejony GDDKiA,
- 5) Wykonawca gromadzący i opracowujący wyniki pomiaru (dalej: „Podmiot opracowujący wyniki pomiaru”), z którym została zawarta umowa na podstawie przeprowadzonego postępowania zamówieniowego,
- 6) Wykonawcy pomiarów bezpośrednich w terenie (dalej: „Wykonawcy pomiarów”), z którymi zostały zawarte umowy na podstawie przeprowadzonych postępowań zamówieniowych.

Zakres odpowiedzialności poszczególnych jednostek opisano szczegółowo w rozdziale 12.

2.2. JEDNOSTKI POŚREDNIO UCZESTNICZĄCE W POMIARZE:

- 1) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządzający przeprowadzenie pomiaru generalnego na całej sieci dróg krajowych (z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu, które nie są zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad);
- 2) Dyrektor Generalny GDDKiA (dalej: „Dyrektor Generalny Urzędu”) w zakresie:
 - a) wsparcia procesu wyznaczania osób do kontroli pomiaru, ze strony Centrali GDDKiA i poszczególnych Oddziałów GDDKiA,
 - b) rozliczania delegacji i kontroli czasu pracy pracowników uczestniczących w kontrolach pomiaru,
 - c) zapewnienia środków transportu i łączności uczestnikom kontroli pomiaru ze strony Centrali GDDKiA oraz niezbędnego wyposażenia z zakresu BHP;
- 3) Departament Zarządzania Siecią Dróg w Centrali GDDKiA (dalej: „DZS”) w zakresie:
 - a) dostarczania aktualnych informacji o sieci drogowej, w tym systemu referencyjnego i danych technicznych oraz geometrycznych dotyczących dróg krajowych,
 - b) ustalenia zasad organizacji ruchu na potrzeby instalacji sprzętu pomiarowego;
- 4) Departament Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa w Centrali GDDKiA (dalej: „DZB”) w zakresie:

- a) zapewniania danych o ruchu z liczników instalowanych w ramach Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym, o ile będą wykorzystywane w pomiarze generalnym,
 - b) zapewniania danych o ruchu ze stanowisk preselekcji wagowej (dalej: „WIM”), o ile będą wykorzystywane w pomiarze generalnym,
 - c) wsparcia merytorycznego Inspektora Ochrony Danych w GDDKiA, w celu zapewnienia zgodności realizacji GPR 2025 z przepisami o ochronie danych osobowych,
 - d) wsparcia merytorycznego przy opracowywaniu zapisów dokumentacji zamówieniowej dotyczących kwestii informatycznych oraz późniejszego wsparcia informatycznego podczas realizacji pomiaru;
- 5) Biuro Generalnego Dyrektora w Centrali GDDKiA (dalej: „BGD”) w zakresie obsługi medialnej związanej z GPR 2025 oraz komunikacji międzynarodowej;
- 6) Departament Budżetu i Projektów UE w Centrali GDDKiA (dalej: „DBP”) i Główny Księgowy w Centrali GDDKiA w zakresie rezerwacji środków finansowych niezbędnych do realizacji pomiaru oraz nadzorowania i realizacji procesu rozliczeń i płatności;
- 7) Departament Prawny i Zamówień Publicznych w Centrali GDDKiA (dalej: „DPZ”) zakresie:
- a) wsparcia procesu przygotowania dokumentacji zamówieniowej na wybór Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru oraz nadzorowania tego postępowania,
 - b) obsługi prawnej w sytuacji wystąpienia sporów i roszczeń z wykonawcami oraz sytuacji wyjątkowych,
 - c) współpracy z zarządcami odcinków koncesyjnych dotyczącej udostępniania danych o ruchu drogowym oraz umożliwienia dostępu Wykonawcom pomiarów bezpośrednich do miejsc wykonywania pomiaru,
 - d) uzgadniania postanowień umowy w postępowaniu na wybór Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru i innych wymagających uzgodnienia prawnego zapisów;
- 8) Firmy obsługujące Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (dalej: „SCPR”) w Oddziałach GDDKiA oraz inne podmioty udostępniające dane o ruchu z liczników automatycznych (tj. Krajowa Administracja Skarbowa, operatorzy autostrad koncesyjnych, operatorzy systemów zarządzania ruchem).

3. DOKUMENTY ZWIĄZANE Z PRZEPROWADZENIEM GPR 2025

3.1. WYTYCZNE ORGANIZACJI I PRZEPROWADZENIA GPR 2025 NA DROGACH KRAJOWYCH

Podstawowym dokumentem opisującym sposób prawidłowej realizacji pomiaru są niniejsze „Wytyczne organizacji i przeprowadzenia GPR 2025 na drogach krajowych” (określanej dalej jako „Wytyczne GPR 2025”), stanowiące załącznik do zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Dokument ten stanowi m.in. podstawę do przeprowadzenia, przez Centralę GDDKiA i poszczególne Oddziały GDDKiA, postępowań zamówieniowych na wybór wykonawców zaangażowanych w realizację GPR 2025. Dokument ten podzielony jest na dwie części:

- a) „Metoda i organizacja przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku” (dalej: „Metoda i organizacja GPR 2025”).

Część ta zawiera syntetyczny opis metody przeprowadzenia pomiaru, w tym między innymi: zakres niezbędnych danych wynikowych, podział punktów pomiarowych na typy, zasady dopuszczenia urządzeń pomiarowych, sposób obliczenia Średniego Dobowego Ruchu Roczego (dalej: „SDRR”) i zasady nadzoru nad przebiegiem pomiaru. Ponadto w części tej omówione są także kwestie organizacyjne takie, jak jednostki uczestniczące w pomiarze wraz z zakresem ich kompetencji, obowiązków i odpowiedzialności oraz harmonogram działań związanych z pomiarem.

- b) „Instrukcja o sposobie przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku” (dalej: „Instrukcja GPR 2025”).

Część ta obejmuje wszystkie zagadnienia związane z bezpośrednim przeprowadzeniem pomiaru w terenie, takie jak: wybór stanowisk pomiarowych i ich oznakowanie, czynności związane z pomiarem wideo, czynności w pomiarze automatycznym i półautomatycznym, czas trwania i terminy przeprowadzenia pomiarów, podział pojazdów na kategorie, wzory formularzy i dokumentów pomiarowych oraz sposób ich wypełniania, zasady kontroli pomiaru itp.

3.2. ZASADY KONTROLI GPR 2025

Dokument o charakterze wewnętrznym określający szczegółowo m.in. zakres i zasady kontroli terenowych oraz kontroli uzyskanych wyników prowadzonych przez pracowników GDDKiA. Zostanie opracowany w II połowie 2024 roku.

3.3. WYKAZY ODCINKÓW POMIAROWYCH W GPR 2025

Podstawę do określenia zakresu realizowanych pomiarów na drogach krajowych stanowią wykazy odcinków pomiarowych. Ze względu na kilkuletni okres przygotowań do GPR 2025 proces przygotowywania wykazu odcinków pomiarowych został podzielony na kilka etapów, w ramach których aktualizowane i rozbudowywane są informacje o sieci dróg objętej pomiarem. Poniżej wymieniono poszczególne wersje wykazów:

- 1) Wstępny (wg stanu na dzień 31 maja 2023 r.);
- 2) Organizacyjny (wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.);
- 3) Roboczy (wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 r.);
- 4) Przedwykonawczy (wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.);
- 5) Powykonawczy (wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.) wraz z „Zestawieniem zmian w wykazie odcinków GPR 2025”;
- 6) Wykaz odcinków pomiarowych do pomiaru uzupełniającego.

Poszczególne wykazy stanowią zestawienia tabelaryczne (pliki arkusza kalkulacyjnego) planowanych na rok 2025 odcinków pomiarowych, opracowywane przez GDDKiA DSS wspólnie z Oddziałami GDDKiA. Zawierają m.in. informacje o typach punktów i odcinków pomiarowych, lokalizacji stanowisk pomiarowych, długości odcinków pomiarowych, pomiary rozszerzonym, pomiary na jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających, planowanych do oddania odcinkach wraz z przewidywanymi datami zakończenia inwestycji.

W tabeli nr 1 poniżej zestawiono informacje o poszczególnych wykazach odcinków pomiarowych, w tym jednostkach uczestniczących w ich przygotowaniu.

W załączniku nr 1.1 znajduje się Wstępny wykaz odcinków pomiarowych GPR 2025, wg stanu na dzień 31 maja 2023 r.

Tabela 1. Wykazy odcinków pomiarowych opracowywane na potrzeby GPR 2025.

Etap	Wykaz	Okres przygotowania	Jednostki uczestniczące	Opis
I	Wstępny, wg stanu na dzień: 31.05.2023 r.	styczeń-maj 2023 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA 	<p>Wykaz wymagany dla potrzeb ustalenia zakresu GPR 2025 oraz oszacowania kosztów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktualizacja sieci odcinków pomiarowych w oparciu o doświadczenia z poprzedniego pomiaru • Optymalizacja podziału sieci na odcinki pomiarowe • Wstępne określenie lokalizacji stanowisk pomiarowych • Uwzględnienie odcinków oddanych w okresie od 30.04.2021 do 01.01.2023 oraz planowanych do oddania do końca 2025 r. • Określenie typów punktów pomiarów, Rejonów GDDKiA, przewidywanych natężeń ruchu
II	Organizacyjny, wg stanu na dzień: 31.12.2023 r.	wrzesień- grudzień 2023 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA 	<p>Wykaz wymagany dla potrzeb przeprowadzenia postępowań zamówieniowych na wybór Wykonawców pomiarów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktualizacja informacji o planowanych do oddania odcinkach • Uwzględnienie odcinków oddanych w okresie od 01.01.2023 do 31.12.2023 • Aktualizacja lokalizacji stanowisk pomiarowych • Wskazanie odcinków do pomiaru rozszerzonego • Wskazanie odcinków z pomiarem na jezdniach dodatkowych • Niezbędne aktualizacje pozostałych informacji

Etap	Wykaz	Okres przygotowania	Jednostki uczestniczące	Opis
III	Roboczy, wg stanu na dzień: 30.06.2024 r.	marzec- czerwiec 2024 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA • Podmiot opracowujący wyniki pomiaru 	<p>Wykaz wymagany dla potrzeb lepszego określenia zakresu pomiarów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktualizacja informacji o planowanych do oddania odcinkach • Uwzględnienie odcinków oddanych w okresie od 01.01.2024 do 30.06.2024 • Wstępne dowiązanie do systemu referencyjnego • Opracowanie wstępnej mapy odcinków i punktów pomiarowych • Określenie ostatecznej liczby odcinków typu A i F (jeżeli będzie to możliwe) • Niezbędne aktualizacje pozostałych informacji
IV	Przedwykonawczy, wg stanu na dzień: 31.12.2024 r.	III i IV kw. 2024 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA • Podmiot opracowujący wyniki pomiaru • Wykonawcy pomiarów w terenie 	<p>Wykaz stanowiący podstawę do realizacji GPR 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wstępne określenie odcinków do pomiaru uzupełniającego • Uwzględnienie odcinków oddanych w okresie od 01.07.2024 do 31.12.2024 • Aktualizacja lokalizacji stanowisk pomiarowych o informacje od Wykonawców pomiarów (m.in. dotyczące współrzędnych geograficznych stanowisk pomiarowych) • Opracowanie wstępnej mapy odcinków i punktów pomiarowych • Określenie ostatecznej liczby odcinków typu A i F • Niezbędne aktualizacje pozostałych informacji

Etap	Wykaz	Okres przygotowania	Jednostki uczestniczące	Opis
V	Powykonawczy wg stanu na dzień: 31.12.2025 r. („Wykaz odcinków pomiarowych w GPR 2025, wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.”)	I kw. 2026 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA • Podmiot opracowujący wyniki pomiaru • Wykonawcy pomiarów w terenie 	<p>Wykaz stanowiący podstawę do przygotowania ostatecznych obliczeń</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostateczne lokalizacje punktów i odcinków pomiarowych • Ostateczna aktualizacja wszystkich zgromadzonych informacji • Dla kraju i poszczególnych Oddziałów GDDKiA
VI	Wykaz odcinków pomiarowych do pomiaru uzupełniającego	do 31.01.2026 r.	<ul style="list-style-type: none"> • GDDKiA DSS • Oddziały GDDKiA • Podmiot opracowujący wyniki pomiaru • Wykonawcy pomiarów w terenie 	<p>Wykaz stanowiący podstawę do przeprowadzenia ewentualnych pomiarów uzupełniających w roku 2026, na wybranych odcinkach sieci dróg krajowych oddanych w II połowie roku 2025, które mogą mieć istotne znaczenie dla interpretacji wyników pomiaru generalnego</p>
VII	„Wykaz odcinków pomiarowych w GPR 2025, wg stanu na dzień 30 kwietnia 2026 r.”	II kw. 2026 r.	<ul style="list-style-type: none"> • Podmiot opracowujący wyniki pomiaru 	<p>Wykaz uwzględniający również odcinki, na których przeprowadzono ewentualne pomiary uzupełniające w roku 2026. Będzie on wykorzystywany przy opracowywaniu publikacji „Ruch drogowy 2025”</p>

Uwaga: wskazane powyżej terminy przygotowania wykazów mogą ulec korekcie, w zależności od wyników postępowań zamówieniowych na wybór wykonawców i podmiotów zaangażowanych w realizację pomiaru.

Za przygotowanie i aktualizacje wykazów odcinków pomiarowych w Etapach III-VII z powyższej tabeli odpowiedzialny będzie Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, przy czym w przypadku Etapu III jego rola ograniczona będzie wyłącznie do przypisania odcinków do systemu referencyjnego oraz opracowania wymaganych map. W kolejnych etapach Oddziały GDDKiA będą jedynie dostarczać niezbędnych informacji oraz, wspólnie z GDDKiA DSS, weryfikować poprawność wykazów przygotowywanych przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru.

„Przedwykonawczy wykaz odcinków pomiarowych GPR 2025” stanowi podstawę do przeprowadzenia pomiarów w roku 2025. W trakcie realizacji GPR 2025 dopuszczalne jest wprowadzanie, na wniosek Wykonawców pomiarów i przy nadzorze Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru, niezbędnych korekt w tym wykazie, czego efektem będzie

przygotowany przez niego dokument „Zestawienie zmian w wykazie odcinków GPR 2025”. Po zakończeniu pomiarów w roku 2025, na podstawie „Przedwykonawczego wykazu odcinków GPR 2025” i „Zestawienia zmian w wykazie odcinków GPR 2025”, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru przygotowuje „Powykonawczy wykaz odcinków pomiarowych GPR 2025 wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.” służący m.in. do ostatecznych obliczeń i opracowania wyników pomiaru, określany też jako „Wykaz odcinków pomiarowych w GPR 2025, wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.”.

3.4. OPRACOWANIA WYNIKOWE I MERYTORYCZNE

Zakres GPR 2025 przewiduje wykonanie następujących opracowań o charakterze merytorycznym przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru:

- 1) „Zakres przetworzenia danych z GPR 2025” – opisujący szczegółowo m.in. wszystkie wzory stosowane do obliczania wymaganych parametrów ruchu drogowego, tablice i zestawienia wynikowe, wykresy, wewnętrzne procedury kontroli stosowane podczas GPR 2025 (dopuszczalne jest aktualizowanie dokumentu w toku prac nad wynikami GPR);
- 2) „Instrukcja o sposobie kodowania i archiwizacji wyników GPR 2025 oraz raportowania przebiegu pomiaru” – określająca szczegółowo sposób kodowania, archiwizacji i przekazywania wyników z przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich między poszczególnymi jednostkami uczestniczącymi w pomiarze;
- 3) „Synteza wyników GPR 2025” zawierająca podstawowe informacje o wynikach pomiaru wraz z mapami, bazami danych, zestawieniami tabelarycznymi, roboczymi plikami źródłowymi itp.;
- 4) Publikacja „Ruch drogowy 2025” w języku polskim i angielskim, podsumowująca pomiar, opisująca szczegółowo uzyskane wyniki, zawierające wszystkie wymagane zestawienia, mapy, wykresy, pliki źródłowe itp.;
- 5) Publikacja, baza danych i pliki mapowe wg wymagań Sekretariatu EKG ONZ.

4. PODSTAWOWE ŹRÓDŁA DANYCH WYKORZYSTYWANE W GPR 2025

Podstawowymi źródłami danych o natężeniu ruchu drogowego, wykorzystywanymi w GPR 2025 są:

- 1) nagrania z kamer wideo wykonawców pomiarów instalowanych na czas pomiaru na poszczególnych odcinkach sieci drogowej, na podstawie których wykonawcy określają natężenie pojazdów ogółem i w podziale na poszczególne kategorie, w sposób ręczny, półautomatyczny lub automatyczny;
- 2) nagrania z kamer wideo GDDKiA zainstalowanych w pasie drogowym, wskazanych przez Dyrektorów Oddziałów GDDKiA jako możliwe do wykorzystania w GPR 2025, z późniejszym ręcznym, półautomatycznym lub automatycznym odczytem danych przez wykonawcę;
- 3) stacje SCPR nadzorowane przez GDDKiA DSS zainstalowane na wybranych odcinkach sieci drogowej, które zliczają pojazdy w sposób automatyczny;
- 4) liczniki Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (dalej: „KSZR”), tj. moduły wdrożeniowe 114B i 114C oraz ewentualnie 103B i 114A, inne liczniki pomiaru ruchu instalowane w ramach lokalnych systemów zarządzania ruchem, a także stanowiska preselekcji wagowej, po sprawdzeniu ich przydatności, w kontekście dokładności rejestracji i klasyfikacji oraz niezawodności pracy, takich jak wymagane dla SCPR;
- 5) dane z bramownic kontrolnych systemu poboru opłat e-TOLL obsługiwanego przez Krajową Administrację Skarbową oraz ewentualnie dane z segmentów płatnych dotyczące pojazdów ciężarowych;
- 6) dane od operatorów autostrad koncesyjnych A1, A2 i A4;
- 7) dane z systemu ANPRS.PL Krajowej Administracji Skarbowej rejestrującego ruch pojazdów na odcinkach dróg prowadzących do wewnętrznych przejść granicznych UE;
- 8) dane z automatycznych liczników pomiaru ruchu instalowanych przez wykonawców pomiarów;
- 9) dane o ruchu na przejściach granicznych otrzymane od Straży Granicznej.

Prawidłowość funkcjonowania i wiarygodność danych, dostarczanych przez automatyczne źródła danych o ruchu jest potwierdzana przez GDDKiA DSS do końca 2024 roku. Ponadto, w przypadku SCPR wykorzystywanych w GPR 2025, podmioty je obsługujące przeprowadzają, przed każdym terminem pomiaru generalnego, krótkie pomiary sprawdzające potwierdzające poprawność pracy zainstalowanych na stanowiskach urządzeń pomiarowych.

UWAGA:

Wykaz odcinków objętych pomiarem automatycznym lub półautomatycznym jest ustalany do 31 grudnia 2024 r. Jednocześnie GDDKiA zastrzega, że liczba odcinków tego typu może ulec zmianie nawet po tej dacie, jeśli wynika to z uwarunkowań technicznych (możliwość

wystąpienia długotrwałych awarii urządzeń pomiarowych) i organizacyjnych (współpraca z innymi podmiotami dostarczającymi dane). Z tego względu w umowach zawieranych z wykonawcami pomiarów bezpośrednich w terenie uwzględnia się możliwość zmiany liczby odcinków pomiarowych objętych pomiarem lub zmiany rodzaju prowadzonego pomiaru.

Dane dotyczące numeracji dróg, pikietażu, lokalizacji punktów referencyjnych, długości odcinków pomiędzy kolejnymi punktami referencyjnymi oraz ich odwzorowanie kartograficzne zapewnia GDDKiA. GDDKiA również odpowiada za zapewnienie prawidłowych danych technicznych dotyczących dróg, takich jak: długość dróg, szerokość jezdni i pasów dzielących, liczba jezdni i pasów ruchu, obszary zabudowane, numery dróg międzynarodowych oraz klasy techniczne.

Dodatkowo, planowane jest uzupełnienie opracowań wynikowych o dane dotyczące prędkości odcinkowych pozyskane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”) z systemów sondowania pojazdów, jeżeli takie dane będą dostępne.

5. ZAKRES DANYCH WYNIKOWYCH Z GPR 2025

Zakres niezbędnych do uzyskania danych wynikowych z GPR 2025 to jeden z podstawowych elementów decydujących o metodzie wykonania pomiaru ruchu, wynika on z aktualnych potrzeb różnych użytkowników wyników pomiaru, jak również z konieczności zapewnienia porównywalności z wynikami poprzednich pomiarów i spełnienia zobowiązań w zakresie współpracy międzynarodowej.

Podstawowym adresatem wyników pomiaru jest administracja drogowa, która wykorzystuje je w zarządzaniu, utrzymaniu i planowaniu rozwoju sieci drogowej oraz w analizach dotyczących oddziaływania dróg na środowisko. Wyniki pomiarów ruchu wykorzystywane są także przez jednostki projektowe i badawcze w prowadzonych przez nie pracach studialnych i projektowych z dziedziny drogownictwa. Inną grupę użytkowników wyników GPR 2025 na sieci dróg krajowych stanowią instytucje i jednostki z sektora publicznego i prywatnego, dla których dane o ruchu drogowym stanowią cenne uzupełnienie ich bieżącej działalności, m.in.: Policja, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Główny Urząd Statystyczny, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Centralny Port Komunikacyjny, jednostki samorządowe, biura planowania przestrzennego, biura projektowe, firmy przewozowe, firmy reklamowe itp.

5.1. POTRZEBY ADMINISTRACJI DROGOWEJ

Dla potrzeb administracji drogowej zakres wyników koniecznych do uzyskania na podstawie GPR 2025 dla każdego odcinka sieci dróg krajowych jest następujący:

- 1) średni dobowy ruch w 2025 roku (dalej: „SDRR”) wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./dobę);
- 2) średni dobowy ruch w typowe dni robocze w 2025 roku (dalej: „SDRDR”) – ruch w dniach wtorek, środa, czwartek wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./dobę);
- 3) średni dobowy ruch letni w 2025 roku (dalej: „SDRL”) – ruch w miesiącach lipiec-sierpień wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./dobę);
- 4) średni ruch dzienny tj. ruch od godz. 6⁰⁰ do 18⁰⁰ (dalej: „SRD”) wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./12 godz.);
- 5) średni ruch wieczorny tj. ruch od godz. 18⁰⁰ do 22⁰⁰ (dalej: „SRW”) wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./4 godz.);
- 6) średni ruch nocny tj. ruch od godz. 22⁰⁰ do 6⁰⁰ (dalej: „SRN”) wraz z rodzajową strukturą ruchu (w poj./8 godz.);
- 7) wskaźnik zmiany wielkości ruchu (iloraz SDRR w 2025 roku do SDRR w 2020 roku liczony dla pojazdów ogółem);
- 8) współczynnik ruchu niedzielного;
- 9) współczynnik ruchu wakacyjnego;

10) uśredniona struktura kierunkowa pojazdów ogółem w SDRR¹.

Rodzajowa struktura ruchu jest szczegółowo opisana w rozdziale 7 niniejszej części. Dla każdego odcinka pomiarowego są określone co najmniej następujące kategorie pojazdów:

- 1) pojazdy silnikowe (szczegółowy opis kategorii w punkcie 7.3 poniżej), wśród których wyróżnia się:
 - a) motocykle i motorowery,
 - b) samochody osobowe,
 - c) lekkie samochody ciężarowe (dostawcze),
 - d) mikrobusy (od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą),
 - e) samochody ciężarowe bez przyczep,
 - f) samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami,
 - g) autobusy,
 - h) ciągniki rolnicze;
- 2) rowery, hulajnogi elektryczne i Urządzenia Transportu Osobistego (dalej: „UTO”).

Powyższa struktura rodzajowa ruchu, uzupełniona o informacje o pojazdach zbierane w tzw. pomiarze rozszerzonym, jest wystarczająca dla bieżących potrzeb administracji drogowej, a w szczególności zapewnia możliwość wykonania niezbędnych agregacji oraz następujących analiz i obliczeń:

- 1) modelowania i prognozowania ruchu;
- 2) obliczeń przepustowości dróg, w tym jako jeden z parametrów wykorzystywanych przy obliczaniu przepustowości skrzyżowań i węzłów;
- 3) obliczeń konstrukcji nawierzchni drogowych;
- 4) analiz w zakresie oddziaływania dróg na środowisko, w tym prognozowania poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza;
- 5) analiz ekonomicznych.

Na podstawie podstawowych parametrów określonych dla poszczególnych odcinków sieci dróg krajowych możliwe jest obliczenie tych parametrów w układzie liniowym lub obszarowym, np.:

- 1) średni dobowy ruch w 2025 roku (m.in. roczny i letni) wraz z rodzajową strukturą ruchu dla poszczególnych dróg krajowych oraz dróg krajowych w podziale według funkcji i klas technicznych;
- 2) średni dobowy ruch w 2025 roku wraz z rodzajową strukturą ruchu na sieci dróg krajowych w poszczególnych Oddziałach GDDKiA;

¹ W zależności od decyzji GDDKiA DSS, na podstawie analizy uzyskanych wyników.

- 3) wzrost ruchu na poszczególnych drogach krajowych i w zakresie właściwości poszczególnych Oddziałów GDDKiA.

Podstawowe parametry wynikowe i dane szczegółowe z pomiaru stanowią również podstawę do obliczeń innych charakterystyk ruchu drogowego stosowanych w drogownictwie, do których zaliczyć można między innymi:

- 1) charakter ruchu;
- 2) liczbę osi obliczeniowych i kategorie ruchu;
- 3) liczbę osi rzeczywistych;
- 4) pracę przewozową;
- 5) współczynnik ruchu nocnego.

Ruch rowerów, hulajnog elektrycznych i UTO (tzw. kategoria „a”) na zamiejskiej sieci dróg krajowych jest pozyskiwany w GPR 2025 na podobnych zasadach jak podczas poprzedniego pomiaru generalnego. Na podstawie analizy dotychczasowych wyników pomiarów dla tego typu ruchu oraz z uwagi na jego specyfikę (ruch na małe odległości) i potrzeby administracji drogowej ograniczono zakres tego pomiaru wyłącznie do pojazdów poruszających się po jezdni głównej lub dodatkowych. Tym samym, nie są uwzględniane pojazdy poruszające się chodnikiem, drogą dla rowerów czy drogami zbiorczymi. Wyjątek stanowią odcinki przejść przez miejscowości, gdzie – jeżeli jest to możliwe technicznie (zapewniona widoczność w kadrze kamery) – uwzględniane są również pojazdy poruszające się po chodnikach czy drogach dla rowerów. Przy czym, na tych odcinkach nie jest stosowana rozszerzona struktura rodzajowa ruchu wskazywana w Wytycznych WR-D-12, obejmująca podział kategorii „a” na trzy oddzielne kategorie oraz pomiar ruchu pieszych.

Przedstawiony zakres danych wynikowych z GPR 2025 spełnia wymagania administracji drogowej w zakresie cyklicznego dokonywania pomiarów ruchu drogowego, prac planistycznych i projektowych, przeprowadzania analiz środowiskowych, ekonomicznych czy związane z zarządzaniem ruchem i pracami utrzymaniowymi.

5.2. ZOBOWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE

W zakresie współpracy międzynarodowej Polska jest zobowiązana do przekazania wyników pomiaru ruchu przeprowadzonego w 2025 roku na sieci dróg międzynarodowych E do Sekretariatu EKG ONZ – zalecane jest przekazanie danych do dnia 1 listopada 2026 r. Istotne znaczenie ma w tym przypadku porównywalność uzyskanych wyników na szczeblu międzynarodowym. Rekomendacje EKG ONZ w zakresie pomiarów na drogach międzynarodowych określają szczegółowo zakres koniecznych do uzyskania z pomiaru danych wynikowych i są dostępne na następującej stronie internetowej: <https://unece.org/transport/transport-statistics> (bezpośredni odnośnik do treści roboczej rekomendacji w j. angielskim: <https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP6-2023-2e%20%282%29.pdf>). GDDKiA zastrzega możliwość wprowadzenia zmian w zakresie danych wynikowych po opublikowaniu przez EKG ONZ ewentualnych aktualizacji ww. roboczej rekomendacji. Obecnie są to następujące dane:

- 1) średni dobowy ruch w 2025 roku na poszczególnych drogach międzynarodowych oraz na wszystkich odcinkach pomiarowych na tych drogach (dane porównywalne z rokiem 2020);
- 2) dane dotyczące ruchu nocnego (22⁰⁰ – 6⁰⁰) i ruchu wakacyjnego;
- 3) ruch w 50 godzinie o najwyższym natężeniu ruchu w ciągu roku (wg danych ze SCPR);
- 4) dane dotyczące długości dróg, liczby jezdni, szerokości jezdni, liczby i szerokości pasów ruchu oraz szerokości pasów dzielących i pasów awaryjnego postoju, prędkości projektowych oraz zastosowania oznakowania dróg „E”;
- 5) dane dotyczące podziału sieci dróg na autostrady, drogi ekspresowe oraz pozostałe drogi, w tym drogi typu „2+1”;
- 6) dane dotyczące rodzajowej struktury ruchu na drogach w podziale na następujące kategorie pojazdów:
 - A** - pojazdy o liczbie kół nie większej niż 3 (motocykle z przyczepą boczną lub bez, w tym skutery i motocykle trzykołowe);
 - B** - samochody osobowe i lekkie samochody dostawcze (samochody osobowe o liczbie miejsc nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz samochody dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z przyczepami lub bez, w tym pojazdy kempingowe);
 - C** - samochody ciężarowe (samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, samochody ciężarowe z jedną lub więcej przyczepami, ciągniki siodłowe bez lub z naczepami) oraz pojazdy specjalne (ciągniki rolnicze, walce drogowe, buldożery, dźwigi, czołgi wojskowe i inne pojazdy, które nie są wyszczególnione w kategoriach A, B i D);
 - D** - autobusy, minibusy, autokary i trolejbusy;
- 7) praca przewozowa na wybranej sieci dróg, w tym również w podziale na wymagane kategorie pojazdów;
- 8) mapa w formacie .shp zawierająca informacje o odcinkach pomiarowych, numery drogi międzynarodowej oraz obliczone wielkości wynikowe dla każdego odcinka.

Rekomendacje EKG ONZ definiują wzory tabel w jakich należy przekazać dane. Przyjęty dla potrzeb administracji drogowej zakres danych wynikowych z GPR 2025 określony w poprzednim rozdziale umożliwia obliczenie wszystkich wielkości i parametrów, które mają być przekazane do Sekretariatu EKG ONZ.

6. ZASADY PODZIAŁU SIECI DRÓG KRAJOWYCH NA ODCINKI POMIAROWE

Najważniejszym celem GPR 2025 jest uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych, przy zachowaniu porównywalności wyników z poprzednimi pomiarami generalnymi. W związku z tym, podstawowym kryterium podziału sieci na odcinki pomiarowe jest jednorodność ilościowa ruchu na danym odcinku drogi. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz analiz przyjmuje się, że kryterium to jest zachowane, jeżeli zmiany spowodowane dopływem lub odpływem ruchu między początkiem i końcem odcinka pomiarowego są mniejsze niż 1000 poj./dobę. W związku z tym, granice odcinków pomiarowych lokalizowane są przede wszystkim na skrzyżowaniach i węzłach, gdzie takie lub większe zmiany ruchu mogą występować. Ponadto, granice odcinków pomiarowych znajdują się również w innych punktach, w których ruch nie zawsze ulega znaczącym zmianom, lecz jest to konieczne z innych względów, takich jak np. początek lub koniec drogi, granica państwa, zmiana zarządcy drogi itp.

Przyjmuje się zasadę, że długość odcinka pomiarowego nie może przekraczać 30 km (wyjątek stanowią odcinki międzywęzłowe na autostradach i drogach ekspresowych). Odstępstwa od tej zasady wymagają każdorazowo indywidualnego uzgodnienia z GDDKiA DSS.

6.1. ZMIANY W DOTYCHCZASOWYM PODZIALE SIECI NA ODCINKI POMIAROWE

Ze względu na konieczność zachowania porównywalności wyników z kolejnych pomiarów generalnych, zaleca się pozostawienie dotychczasowego (obowiązującego w GPR 2020/2021) podziału sieci drogowej na odcinki pomiarowe, z wyjątkiem niezbędnych zmian wynikających z:

- 1) oddania do eksploatacji nowych odcinków dróg krajowych;
- 2) zmian przebiegów dotychczasowych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich;
- 3) przekazania odcinków dróg innym zarządcom (nie dotyczy zmiany Oddziału GDDKiA i Rejonu GDDKiA);
- 4) zmian numeracji lub pikietażu odcinków dróg (np. zmiana numeru drogi nr 2 na nr 92 w związku z budową autostrady A2);
- 5) optymalizacji dotychczasowego podziału sieci na odcinki pomiarowe na podstawie doświadczeń, obserwacji i analizy wyników z poprzedniego pomiaru generalnego (np. korekta granic odcinków pomiarowych dla lepszego zobrazowania rozkładu ruchu drogowego na sieci dróg krajowych czy w przejściach przez miejscowości);
- 6) jednoczesnego prowadzenia pomiarów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych;
- 7) podziału dotychczasowego odcinka pomiarowego na części, np. ze względu na znaczny wzrost wielkości potoku ruchu z drogi samorządowej lub innego ośrodka generującego ruch, planowane inwestycje drogowe;

- 8) połączenia odcinków pomiarowych (dotyczy to zwłaszcza tzw. przejść przez miejscowości niebędące miastami na prawach powiatu, gdzie w poprzednim pomiarze na przejściu przez miejscowość było wyznaczonych kilka odcinków pomiarowych w ciągu jednej drogi).

Ustalając podział sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe uwzględnia się odcinki dróg będące w realizacji, które zostaną oddane do eksploatacji do końca 2024 roku oraz do 31 lipca 2025 roku. Jeżeli taki odcinek zastąpi dotychczasowy przebieg drogi krajowej, wówczas pomiary na „starym” przebiegu, który zostanie pozbawiony kategorii krajowej i zaliczony do kategorii wojewódzkiej oraz przekazany nowemu zarządcy, zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. r. poz. 645, 760, 1193 i 1688), realizuje się zgodnie z poniższymi zasadami:

- 1) jeżeli Oddział GDDKiA ma pewność, że inwestycja zostanie zakończona do końca I kw. 2025 r, a w związku z tym dotychczasowy przebieg drogi krajowej zostanie pozbawiony kategorii krajowej i przekazany nowemu zarządcy, wówczas nie realizuje się pomiarów na takiej drodze - pomiary przewiduje się tylko na nowym przebiegu, od momentu jego włączenia do sieci;
- 2) jeżeli termin zakończenia inwestycji do ruchu nie jest pewny i istnieje duże ryzyko, jego niedotrzymania lub jeżeli wypada w II, III lub IV kw. 2025 r., wówczas, do czasu zakończenia inwestycji i przekazania drogi nowemu zarządcy, pomiar ruchu realizuje się na dotychczasowym przebiegu.

Należy mieć na uwadze, że pomiary prowadzone na drogach krajowych, które ostatecznie, do końca 2025 r., uzyskają status drogi wojewódzkiej, nie będą uwzględniane w obliczeniach parametrów ruchu drogowego na drogach krajowych (np. SDRR). Celem takich pomiarów jest zebranie informacji o ruchu na potrzeby ustawowe. Zmiana zarządcy dotychczasowego przebiegu drogi krajowej oraz dodanie do sieci drogowej alternatywnych przebiegów dróg szybkiego ruchu, sprawia, że istotnie zmieniają się rozkłady ruchu na zastępowanym odcinku. Z tego względu, pomiary ruchu wykonane na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej, tj. przed zakończeniem nowej inwestycji, nie mogą być przekazywane do nowego zarządcy drogi, celem określenia parametrów ruchu w roku 2025, ponieważ będą one całkowicie nieporównywalne.

W przypadku odcinków dróg, które zostaną oddane po 31 lipca 2025 r., ich uwzględnienie w pomiarze będzie zależało od decyzji GDDKiA DSS. Istotne znaczenie będzie miała ich rola w sieci drogowej oraz wpływ na rozkłady ruchu, przy czym, każdorazowo oznacza to zaniechanie realizacji pomiaru na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej. W roku 2026 planowane jest ewentualne przeprowadzenie dodatkowych pomiarów ruchu na tego typu odcinkach. Z uwagi na możliwe zmiany w sieci dróg krajowych, w trakcie trwania pomiaru, w postępowaniach zamówieniowych prowadzonych przez Oddziały GDDKiA przewiduje się możliwość zmiany liczby punktów pomiarowych.

6.2. GRANICE ODCINKÓW POMIAROWYCH

Granice odcinków pomiarowych GPR 2025 ustala się obligatoryjnie w punktach referencyjnych. Wszelkie odstępstwa od tej zasady są dopuszczalne tylko w wyjątkowych wypadkach i wymagają każdorazowo uzgodnienia z GDDKiA DSS. Jeżeli z uwagi na optymalizację podziału sieci drogowej na odcinki pomiarowe, granice odcinków pomiarowych są wyznaczone w innych miejscach niż znajdują się punkty referencyjne, należy wówczas rozważyć wprowadzenie dodatkowych punktów referencyjnych lub zaktualizować położenie istniejących. Brak spójności sieci odcinków referencyjnych z siecią odcinków pomiarowych utrudnia m.in. przeprowadzanie analiz przestrzennych dotyczących dróg krajowych.

Granice odcinków pomiarowych na drogach krajowych obligatoryjnie lokalizuje się w następujących punktach, w których wyniesione są w terenie (lub wkrótce będą) punkty referencyjne stanowiące:

- 1) skrzyżowania z drogami krajowymi;
- 2) skrzyżowania z drogami wojewódzkimi, na których SDRR w 2020 roku był większy od 1000 poj./dobę; dopuszcza się jednak odstępstwo w przypadku, gdy dwa takie skrzyżowania znajdują się na drodze krajowej w odległości mniejszej niż 2 km (granica odcinka powinna wówczas być lokalizowana na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką o większym natężeniu ruchu) lub gdy podział jest konieczny ze względu na optymalizację sieci lub planowane w przyszłości zmiany w układzie sieci drogowej;
- 3) początek i koniec danej drogi;
- 4) granicę państwa;
- 5) granice miast na prawach powiatu.

W wyjątkowych przypadkach, wymagających każdorazowo uzgodnienia z GDDKiA DSS, dopuszczone jest lokalizowanie granic odcinków pomiarowych również w innych punktach niż wyżej wymienione, w których brak jest punktów referencyjnych, jeżeli występuje w nich znacząca zmiana ruchu na drodze (powyżej 1000 poj./dobę). Dotyczy to następujących miejsc:

- 1) skrzyżowania z innymi drogami publicznymi o nawierzchni twardej;
- 2) granice miejscowości (innych niż siedziby miast na prawach powiatu, o liczbie mieszkańców powyżej 10 tys.), jeżeli będą one wyodrębnione w GPR 2025 jako odcinki typu „przejścia przez miejscowości”;
- 3) inne ważne miejsca generujące lub absorbujące ruch (duże obszary inwestycyjne, ośrodki rekreacyjne, zakłady przemysłowe, centra handlowe itp.).

Przy ustalaniu podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe w GPR 2025 zwraca się szczególną uwagę na odcinki dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA, które stanowią obwodnice i przejścia przez miasta o liczbie mieszkańców powyżej 10 tysięcy. W każdym przypadku, gdy szacowana różnica wielkości SDRR (na podstawie danych z 2020 roku) na obwodnicy lub odcinku przebiegającym bezpośrednio przez miasto, a SDRR na odcinku szlakowym jest większa od 1000 poj./dobę, wyodrębnia się je jako co najmniej

jeden niezależny odcinek pomiarowy (ze względu na specyfikę takich odcinków, tj. często duże wahania natężenia ruchu, na krótkich odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami miejskimi, pomiar należy przeprowadzić w miejscu o największym obserwowanym ruchu dla wybranego odcinka uznanego za jednorodny ruchowo). Jeżeli jest to szczególnie uzasadnione, dopuszcza się również podział obwodnicy lub przejścia przez miasto na kilka odcinków pomiarowych. Nie obowiązują wówczas podane poprzednio zasady obowiązkowej lokalizacji granic odcinków pomiarowych.

Granice jednostek terytorialnych kraju, w tym województw oraz granice działalności Oddziałów GDDKiA i podległych jednostek nie są kryterium do podziału odcinków pomiarowych. Wielkości ruchu dla poszczególnych województw oraz Oddziałów GDDKiA są obliczane przy wykorzystaniu danych z systemu referencyjnego. Nie lokalizuje się granic odcinków pomiarowych w miejscach, w których następuje zmiana przekroju drogi z jednojezdniowego na dwujezdniowy, jeżeli zmiana ta nie występuje na skrzyżowaniu, które powoduje znaczącą zmianę ruchu na odcinku drogi.

6.3. ZASADY NUMERACJI ODCINKÓW POMIAROWYCH

Bazę numerów odcinków pomiarowych prowadzą poszczególne Oddziały GDDKiA. Ze względu na konieczność zapewniania porównywalności wyników pomiędzy poszczególnymi pomiarami generalnymi **niedopuszczalna jest zmiana numeracji dotychczasowych odcinków pomiarowych z powodów zmian administracyjnych** (nawet jeżeli na przestrzeni lat zmieniło się przypisanie odcinków pomiarowych do poszczególnych Oddziałów GDDKiA i Rejonów GDDKiA lub numeracja Rejonów GDDKiA i w rezultacie numery takich odcinków nie są zgodne z opisanymi tutaj zasadami).

Numer odcinka pomiarowego składa się z 5 cyfr, z których 3 pierwsze odpowiadają numerowi Rejonu GDDKiA, do którego przypisany jest dany odcinek, a 2 ostatnie to numer kolejny odcinka w danym Rejonie GDDKiA. Przy czym, jeżeli numer Rejonu GDDKiA składa się z 4 cyfr, wówczas należy przekształcić go do postaci 3 cyfrowej, np.: odcinki pomiarowe z Rejonu Tczew (trzycyfrowy kod Rejonu: 705) będą zaczynać się od cyfr 705 (np. 70501), a odcinki pomiarowe z Rejonu Świecie (czterocyfrowy kod Rejonu: 1704) będą zaczynać się od cyfr 714 (np. 71401).

Numery odcinków, które zostały zlikwidowane w poprzednich pomiarach (np. na skutek przekazania drogi do innego zarządcy), nie mogą być ponownie wykorzystywane. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy np. w GPR 2020 dokonano scalenia dwóch odcinków z GPR 2015, a obecnie konieczne jest przywrócenie podziału z GPR 2015, wówczas stosuje się numer z GPR 2015, co pozwoli na porównywanie wyników w szerszym okresie.

6.4. SCALANIE ODCINKÓW POMIAROWYCH LUB PODZIAŁ ODCINKA NA CZĘŚCI

Przy łączeniu ze sobą dwóch odcinków pomiarowych istotna jest kwestia odpowiedniej numeracji scalonego odcinka, która uzależniona jest od lokalizacji punktów pomiarowych na łączonych odcinkach. Jeżeli po połączeniu ze sobą dwóch przykładowych odcinków „A” i „B”, decydujemy się zachować dla całego scalonego odcinka punkt pomiarowy z dotychczasowego odcinka „B” (np. z uwagi na jego bezpieczniejszą lokalizację, lepsze oświetlenie, większą miarodajność itp.), wówczas cały taki scalony odcinek przyjmuje dotychczasowy numer odcinka „B”.

Z kolei w przypadku podziału odcinka pomiarowego na części, dotychczasowy numer odcinka przypisuje się do tego z wydzielonych odcinków, na którym w poprzednim pomiarze generalnym znajdował się punkt pomiarowy.

7. ZAKRES POMIARU

GPR 2025 zostanie przeprowadzony na istniejącej sieci dróg krajowych, z wyjątkiem tych odcinków dróg, które znajdują się w miastach na prawach powiatu i nie są administrowane przez GDDKiA.

W GPR 2025 wyróżnia się dwa rodzaje pomiaru bezpośredniego, różniące się okresem realizacji oraz rejestrowanymi kategoriami pojazdów:

- 1) **miar podstawowy** - wykonywany na wszystkich odcinkach pomiarowych sieci dróg krajowych;
- 2) **miar rozszerzony** (określany w poprzednim GPR jako „miar dodatkowy”) - wykonywany tylko na wybranych odcinkach pomiarowych sieci dróg krajowych, więcej informacji o tym pomiarze zawiera punkt 7.2.

Na wszystkich odcinkach pomiarowych, niezależnie od rodzaju pomiaru bezpośredniego, typu odcinka i pory dnia, pomiary wykonuje się oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Ponadto, pomiar rozszerzony wybranych kategorii pojazdów prowadzi się w podziale na pasy ruchu.

Pomiary bezpośrednie ruchu pojazdów silnikowych oraz ruchu rowerowego na sieci dróg zamiejsczych obejmują przede wszystkim **jezdnie główne drogi**.

Ze względów ekonomicznych pomiary ruchu na **jezdniami dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających**, przebiegających wzdłuż głównych ciągów dróg krajowych, ogranicza się wyłącznie do odcinków niezbędnych, uzasadnionych potrzebami zarządcy drogi. Wykonanie pomiaru na takich jezdniach jest każdorazowo uzgadniane przez GDDKiA DSS z osobami odpowiedzialnymi za przeprowadzenie GPR 2025 w Oddziałach GDDKiA. Wyniki pomiarów z tych jezdni są rejestrowane na oddzielnych formularzach i odpowiednio wyodrębniane w zestawieniach wynikowych, a ich lokalizacja jest opisywana w wykazach odcinków pomiarowych. W przypadku wybranych odcinków pomiarowych GPR 2025, wyniki z jezdni dodatkowych lub zbiorczo-rozprowadzających mogą się składać na ruch w całym przekroju danego odcinka pomiarowego. Przy wyborze odcinków, na których pomiar ma obejmować również jezdnie dodatkowe i zbiorczo-rozprowadzające należy kierować się m.in. porównywalnością wyników z poprzedniego pomiaru generalnego.

W przypadku odcinków pomiarowych na przejściach przez miejscowości w pomiarach bezpośrednich konieczne będzie uwzględnianie rowerów, UTO i hulajnóg elektrycznych poruszających się chodnikami i drogami dla rowerów przebiegającymi równoległe do jezdni głównych w przekroju pomiarowym, o ile są one widoczne w kadrze nagrania (przy czym, priorytet ma takie ustawienie sprzętu pomiarowego, żeby widoczne były pojazdy w przekroju jezdni).

7.1. DOPUSZCZALNE SPOSOBY REALIZACJI POMIARÓW RUCHU

W GPR 2025, w zależności od rodzaju pomiaru, dopuszcza się następujące sposoby ich realizacji:

- 1) pomiar podstawowy:
 - a) pomiar automatyczny,
 - b) pomiar półautomatyczny,
 - c) pomiar metodą wideorejestracji;
- 2) pomiar rozszerzony:
 - a) pomiar metodą wideorejestracji.

Pomiar automatyczny jest to pomiar realizowany w całości, w sposób automatyczny, przy wykorzystaniu urządzeń pomiarowych o odpowiednio wysokiej dokładności rejestracji pojazdów ogółem i w podziale na poszczególne kategorie. W pomiarze tym są wykorzystywane wyłącznie wybrane SCPR obsługiwane przez GDDKiA. W pomiarze automatycznym liczba pojazdów ogółem oraz podział na kategorie jest ustalany wyłącznie na podstawie danych z urządzenia pomiarowego. Ponadto, ze względu na specyfikę urządzeń pomiarowych, w pomiarze tym nie są rejestrowane rowery, hulajnogi elektryczne i UTO. Udział tych kategorii na odcinkach z pomiarem automatycznym będzie szacowany na podstawie dwóch pomiarów 24-godzinnych realizowanych metodą wideorejestracji.

Pomiar półautomatyczny jest to pomiar wykonywany przy użyciu licznika pomiaru ruchu i równoległego pomiaru wideo. W pomiarze tym wykorzystywane są SCPR niezapewniające odpowiednio wysokiej dokładności rejestracji pojazdów w podziale na poszczególne kategorie, wymaganej w pomiarze automatycznym, oraz inne źródła danych o ruchu drogowym, które nie dostarczają danych w klasyfikacji wymaganej w pomiarze podstawowym (np. dane od operatorów autostrad koncesyjnych, z systemów e-TOLL i ANPRS.PL obsługiwanych przez Krajową Administrację Skarbową, itp.). W obliczeniach wyników wykorzystuje się dane zebrane z urządzeń pomiarowych z całego roku pomiarowego, dotyczące ruchu pojazdów ogółem, oraz informacje o strukturze rodzajowej ruchu z równoległych pomiarów wideo prowadzonych w tych samych lokalizacjach, w wymaganych terminach. W przypadku odcinków, na których znajduje się stacja SCPR, w zależności od daty pomiaru, w równoległym pomiarze wideo będą rejestrowane i kodowane wszystkie wymagane kategorie pojazdów lub wszystkie z wyłączeniem kategorii samochodów osobowych. Na odcinkach, do których przypisane są inne systemy i źródła danych w równoległych pomiarach wideo zawsze rejestruje i koduje się wszystkie wymagane kategorie pojazdów.

Pomiar metodą wideorejestracji (inaczej „pomiar wideo”) jest to pomiar ruchu wykonywany w warunkach terenowych jako zapis wideo z późniejszym zliczaniem pojazdów na podstawie uzyskanego nagrania w warunkach biurowych, przez odpowiednio przeszkolonych obserwatorów, i wpisywaniem liczby pojazdów do odpowiednich formularzy pomiarowych. Źródło danych stanowią w tym wypadku kamery wideo instalowane przez Wykonawców pomiarów oraz ewentualnie kamery obsługiwane przez GDDKiA (np. służące do monitorowania pasa drogowego). W celu zwiększenia efektywności procesu kodowania

wyników z przeprowadzonych pomiarów, Wykonawca pomiarów może wspomagać się technikami automatycznego odczytu obrazu z zarejestrowanych nagrań, przy zachowaniu wymaganego poziomu dokładności. Dopuszczalne jest również stosowanie innych urządzeń i systemów do automatycznego zliczania przejeżdżających pojazdów, wspomagających pomiary wideo realizowane na poszczególnych odcinkach pomiarowych, np. liczników ruchu drogowego wykorzystujących technologię detekcji nieingerującą w nawierzchnie drogi i nieograniczającą skrajni. Przy czym, zastosowanie przez Wykonawcę takiego urządzenia lub systemu wspomagającego pomiar wideo, nie zwalnia go z obowiązku realizacji pomiaru metodą wideorejestracji na danym odcinku pomiarowym. Weryfikacja i rozliczenie pomiaru realizuje się wyłącznie na podstawie przekazanych nagrań wideo, poprzez ocenę zgodności zakodowanych w formularzach i bazach danych wyników z poprawnie zarejestrowanym obrazem, na zasadach ogólnie obowiązujących dla wideorejestracji.

Na potrzeby pomiaru rozszerzonego dopuszczalne jest wykorzystanie tego samego nagrania jakie zostało zarejestrowane w ramach pomiaru podstawowego, pod warunkiem zapewnienia możliwości rozpoznawania wszystkich kategorii pojazdów wymaganych w pomiarze rozszerzonym, w tym ich przyporządkowania do poszczególnych pasów ruchu.

7.2. INFORMACJE O POMIARZE ROZSZERZONYM

W GPR 2025, oprócz pomiaru podstawowego, na wybranych odcinkach pomiarowych przeprowadzony zostanie tzw. pomiar rozszerzony, uszczegółwiający informacje o strukturze ruchu pojazdów na potrzeby przygotowania statystyk i analiz związanych z określaniem konstrukcji nawierzchni, aktualizacją modeli ruchu drogowego, opracowaniem map akustycznych czy zapotrzebowania na stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Informacje o kategoriach pojazdów wyodrębnianych w tym pomiarze znajdują się w punkcie 7.4.

Szczegółowy wykaz odcinków do pomiaru rozszerzonego ustala się w I połowie 2024 r., w ramach kolejnej aktualizacji podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe. Dla zapewnienia porównywalności wyników z poprzednim pomiarem, w miarę możliwości utrzymane zostaną dotychczasowe odcinki pomiarowe. Ponadto, w celu zwiększenia wielkości próby pomiarowej, istotnej dla odpowiedniego zobrazowania zależności i uogólnień w skali ogólnokrajowej, zbiór odcinków rozszerza się o:

- 1) odcinki znajdujące się na granicach województw;
- 2) odcinki na drogach prowadzących do portów morskich i dużych terenów inwestycyjnych;
- 3) odcinki na drogach dojazdowych do miast wojewódzkich.

Ponadto, przy tworzeniu zestawienia odcinków do pomiaru rozszerzonego również bierze się pod uwagę następujące czynniki:

- 1) liczba odcinków objętych pomiarem rozszerzonym w poszczególnych Oddziałach GDDKiA powinna być proporcjonalna do długości sieci dróg krajowych na ich terenie;
- 2) odcinki lokalizuje się na drogach różnych klas technicznych w sposób zapewniający odpowiednią reprezentację poszczególnych klas;

- 3) wielkość natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach; – ze względu na krótki czas prowadzenia tego pomiaru i dla potrzeb uzyskania odpowiedniej wielkości próby poszczególnych kategorii pojazdów – wskazuje się te odcinki, na których SDRR samochodów ciężarowych ogółem był w poprzednim pomiarze generalnym większy od 2000 poj./dobę a SDRR pojazdów ogółem wynosił co najmniej 6000 poj./dobę.

Łączna liczba odcinków objętych pomiarem rozszerzonym nie powinna przekroczyć 300 w skali całego kraju.

7.3. WYMAGANE KATEGORIE POJAZDÓW W POMIARZE PODSTAWOWYM

W pomiarze podstawowym rejestracji podlegają wszystkie pojazdy korzystające z dróg publicznych z wyjątkiem pojazdów zaprzęgowych. Podział pojazdów na kategorie spełniający wymagania administracji drogowej przedstawiony został tabeli nr 2.

Tabela 2. Kategorie pojazdów rejestrowane w pomiarze podstawowym

Symbol kategorii pojazdów	Grupa pojazdów
a	Rowery, UTO i hulajnogi elektryczne
b	motocykle, motorowery (skutery), quady
c	samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), pickupy, w tym z przyczepami lub przyczepami turystycznymi
c3	mikrobusy (tj. pojazdy do przewozu osób posiadające od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą), z przyczepami lub bez
d	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, samochody kempingowe, z przyczepami lub bez
e	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep
f	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony z jedną lub więcej przyczep, ciągniki siodłowe z naczepami, ciągniki balastowe z przyczepami standardowymi lub niskopodwoziowymi
g	autobusy, autokary, trolejbusy
h	ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (np. walce drogowe, koparki, kombajny itp.)

Pojazdy oznaczone symbolami od b do h tworzą grupę pojazdów silnikowych, wśród których wyróżnia się:

- 1) pojazdy lekkie (suma kategorii b, c, c3, d i h);
- 2) pojazdy ciężkie (suma kategorii e, f i g).

7.4. WYMAGANE KATEGORIE POJAZDÓW W POMIARZE ROZSZERZONYM

Pomiar rozszerzony, wykonywany na ograniczonej liczbie odcinków pomiarowych, dostarcza bardziej szczegółowych informacji o strukturze rodzajowej ruchu i uwzględnia podział pojazdów ciężarowych na grupy odpowiadające Europejskiej Specyfikacji dotyczącej ważenia pojazdów w ruchu:

- 1) samochody ciężarowe sztywne 2–osiowe bez przyczep;
- 2) samochody ciężarowe sztywne 3–osiowe i 4–osiowe bez przyczep;
- 3) ciągniki siodłowe z naczepami 1–osiowymi i 2–osiowymi;
- 4) ciągniki siodłowe z naczepami 3–osiowymi;
- 5) samochody ciężarowe sztywne z przyczepami;
- 6) inne nietypowe samochody ciężarowe (np. ciągniki siodłowe bez naczep, pojazdy specjalne).

Ponadto, w pomiarze rozszerzonym wyodrębnia się w nim również poniższe kategorie pojazdów, które mogą zawierać się w podanym powyżej podziale:

- 1) motocykle;
- 2) motorowery;
- 3) samochody osobowe o napędzie elektrycznym (oznakowane zieloną tablicą rejestracyjną);
- 4) samochody dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony o napędzie elektrycznym (oznakowane zieloną tablicą rejestracyjną);
- 5) samochody ciężarowe przewożące kontenery;
- 6) autocysterny;
- 7) autobusy i autokary 2-osiowe;
- 8) autobusy i autokary posiadające 3 lub więcej osi.

8. TYPY ODCINKÓW POMIAROWYCH

W zależności od sposobu i zakresu wykonywania bezpośrednich pomiarów ruchu, w GPR 2025 odcinki pomiarowe i znajdujące się na nich punkty pomiarowe dzielone są na następujące typy:

A odcinki pomiarowe, na których pomiar będzie wykonywany w całości w sposób automatyczny (niezależnie od wielkości SDRR w poprzednim pomiarze generalnym), przy wykorzystaniu stacji SCPR zapewniających odpowiednio wysoką dokładność rejestracji i klasyfikacji pojazdów. Pomiar na tego typu odcinkach ma charakter ciągły, całoroczny. Wstępne zestawienie stacji SCPR, na których realizuje się tego typu pomiar, znajduje się w załączniku nr 1.2 (wg stanu na 22 września 2023 r.);

F/ FZ odcinki pomiarowe, na których pomiar realizuje się w sposób półautomatyczny (niezależnie od wielkości SDRR w poprzednim pomiarze generalnym), tj. z wykorzystaniem urządzeń i systemów pomiarowych realizujących pomiar ciągły, całoroczny oraz nagrań wideo w wybrane dni pomiarowe. Na tych odcinkach są zlokalizowane m.in. SCPR, WIM, bramownice kontrolne systemu e-TOLL czy punkty poboru opłat na autostradach koncesyjnych, itp. Oznaczenie „FZ” oznacza odcinki, na których zainstalowane są urządzenia pomiarowe inne niż stacje SCPR nadzorowane przez GDDKiA DSS, niepodlegające rozszerzonym procedurom kontrolnym w okresie GPR 2025. Wstępne zestawienie stanowisk do pomiaru półautomatycznego (wg stanu na dzień 22 września 2023 r.) znajduje się w załączniku nr 1.2;

H pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze w roku był większy od 6000 poj./dobę oraz wszystkie odcinki dróg krajowych (niezależnie od wielkości ruchu), na których nie wykonywano pomiaru ruchu w poprzednim pomiarze generalnym (z wyjątkiem odcinków przyporządkowanych przez GDDKiA w „Przedwykonawczym wykazie odcinków pomiarowych w GPR 2025 wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.” do typu E lub wyodrębnionych w ramach odcinków G, co do których przewiduje się małe natężenia ruchu);

G pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był większy od 3000 poj./dobę i mniejszy lub równy od 6000 poj./dobę. W przypadku, gdy na którymkolwiek z takich odcinków zaobserwowano od poprzedniego pomiaru generalnego istotny, znacznie odbiegający od średniej wzrost ruchu, powinno się zaliczyć go do odcinków typu H;

E pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był mniejszy lub równy od 3000 poj./dobę. Ponadto, w tej grupie, niezależnie od wielkości natężenia ruchu w poprzednim pomiarze generalnym oraz na podstawie decyzji GDDKiA DSS i Oddziałów GDDKiA, znajdują się również wybrane odcinki:

- 1) autostrad i dróg ekspresowych, tj. odcinki międzywęzłowe, na których występują niewielkie zmiany w ruchu w stosunku do odcinków z nimi sąsiadujących, należących do typu A, F/FZ, H lub G;
- 2) obwodnic i pozostałych dróg krajowych na przejściu przez miejscowości, w szczególności o małej długości, nieprzekraczającej 2 km, jeżeli sąsiadują z odcinkami typu A, F/FZ, H lub G;
- 3) sąsiadujące z odcinkami typu A lub F/FZ, o ile nie występują na nich duże zmiany w ruchu;
- 4) pozostałych dróg krajowych o długości nieprzekraczającej 2 km.

W sytuacji, gdy w toku realizacji pomiaru zostanie stwierdzone, że stacje SCPR przyporządkowane do odcinków typu A lub F/FZ nie spełniają wymagań w zakresie dokładności lub kompletności rejestrowanych danych, możliwa jest zmiana metody realizacji pomiaru na takich odcinkach oraz związana z tym zmiana ich typu. Przy czym, ze względu na znaczenie odcinków typu A i F/FZ oraz ich wykorzystywanie jako odcinka referencyjnego dla odcinków typu E, zmiana typu odcinka A i F/FZ jest możliwa wyłącznie na typ H. Poprawność działania stacji SCPR jest na bieżąco weryfikowana przez wykonawców obsługujących liczniki w poszczególnych Oddziałach GDDKiA, Oddziały GDDKiA oraz GDDKiA DSS. O zmianie typu odcinka pomiarowego decyduje Oddział GDDKiA w uzgodnieniu z GDDKiA DSS.

9. TERMINY I CZAS PRZEPROWADZENIA POMIARÓW RUCHU

Ogólny harmonogram przygotowania i realizacji GPR 2025 stanowi załącznik nr 1.3.

Bezpośrednie pomiary ruchu są wykonywane w ciągu 2025 roku. **Roczny cykl pomiarowy** jest zróżnicowany w zależności od typu odcinka pomiarowego i obejmuje:

- 1) dla odcinków typu H – 5 pomiarów 16-godzinnych i 4 pomiary 24-godzinne, które tworzą 9 okresów „dziennych” oraz 4 okresy „nocne”;
- 2) dla odcinków typu F/FZ i G – 2 pomiary 16-godzinne i 3 pomiary 24-godzinne, które tworzą 5 okresów „dziennych” oraz 3 okresy „nocne”;
- 3) dla odcinków typu E – 3 pomiary 24-godzinne, które tworzą 3 okresy „dienne” i 3 okresy „nocne”;
- 4) dla odcinków typu A – pomiar ciągły, całoroczny z wykorzystaniem liczników automatycznych oraz 2 pomiary 24 godzinne przeprowadzane za pomocą metody wideorejestracji, które tworzą 2 okresy „dienne” i 2 okresy „nocne”.

W roku 2026, na wybranych odcinkach dróg oddanych do użytku po 31 lipca 2025 r., które mogą mieć duże znaczenie dla rozkładów ruchu na całej sieci drogowej, przewiduje się możliwość przeprowadzenia **pomiarów uzupełniających**. GDDKiA DSS podejmie decyzję o przeprowadzeniu tego pomiaru, wraz z ustaleniem ostatecznego wykazu tego typu odcinków pomiarowych, do dnia 31 stycznia 2026 r. Będą to 1-dniowe pomiary 24-godzinne i zostaną przeprowadzone w kwietniu lub maju 2026 r.

Czas prowadzenia pomiaru podstawowego w poszczególnych okresach jest jednakowy dla wszystkich typów odcinków pomiarowych i wynosi:

- 1) w okresach „dziennych” - 16 godzin, w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰;
- 2) w okresach „nocnych” - 8 godzin, w godzinach 0⁰⁰ – 6⁰⁰ i 22⁰⁰ – 0⁰⁰.

Pomiary 24-godzinne, obejmujące okres „dzienny” oraz „nocny”, rozpoczynają się o godzinie 0⁰⁰ i trwają nieprzerwanie przez kolejne 24 godziny, tj. pomiar w okresie „nocnym” realizuje się w tym samym dniu kalendarzowym co pomiar w okresie „dziennym”.

Rozszerzony pomiar ruchu wykonuje się dwukrotnie w ciągu 2025 roku, w dwóch okresach 8-godzinnych, w godzinach 8⁰⁰ – 16⁰⁰. Jeżeli w danym punkcie pomiarowym, przeznaczonym do pomiaru rozszerzonego, przewidziany jest także pomiar podstawowy, wówczas oba te pomiary wykonywane są w tym samym dniu kalendarzowym co pomiar podstawowy. Pomiar rozszerzony jest realizowany także wówczas, gdy w danym numerze pomiaru, ze względu na typ odcinka pomiarowego, nie jest wymagany pomiar podstawowy.

Szczegółowy **kalendarz Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2025** przedstawiono w tabeli nr 3, uwzględniono również daty wykonania ewentualnego pomiaru uzupełniającego w roku 2026.

W porównaniu do dotychczas stosowanego kalendarza pomiaru generalnego zdecydowano o przesunięciu ostatnich pomiarów realizowanych w roku pomiarowym, tj. z niedzieli w listopadzie i grudniu, na październik. Zmiana ta nie odbija się na jakości wyników pomiaru ruchu, ponieważ zwiększona liczba SCPR pozwala wprowadzić we wzorach obliczeniowych odpowiednie współczynniki przeliczeniowe dla ruchu w tym okresie. Zmiana miesiąca pomiarów przynosi natomiast znaczne korzyści organizacyjne, zarówno po stronie GDDKiA, jak i Wykonawców pomiarów. Umożliwia koncentrację dwóch pomiarów w ciągu jednego tygodnia.

Dla każdego pomiaru podane są trzy daty (terminy), w których można wykonywać pomiar ruchu. Oznacza to, że przeprowadzanie pomiarów w poszczególnych punktach można rozłożyć na trzy terminy w trzech kolejnych tygodniach. Przy czym, trzeci termin dla każdego z pomiarów, następujący zawsze po dwóch terminach podstawowych, traktuje się jako rezerwowy, a płatność za pomiary realizowane w tym terminie wynosi 50% stawki podstawowej - dotyczy to również sytuacji powtarzania pomiarów w tym terminie z winy Wykonawcy pomiarów. Termin rezerwowy następuje zawsze po dwóch terminach podstawowych i cechuje się on również krótszym czasem na przekazanie zarejestrowanych danych. Niezależnie od powyższego, w przypadku odcinków typu A oraz F (nie dotyczy FZ) Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do każdorazowej realizacji pomiarów w pierwszych datach przewidzianych dla danego numeru pomiaru.

Istotne znaczenie ma **uwzględnienie w kalendarzu przeprowadzania GPR 2025 imprez masowych**, które będą mogły mieć wpływ na rejestrowane wielkości ruchu. Informacje o takich wydarzeniach są zbierane na bieżąco w roku 2024 i 2025 przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru i na tej podstawie będą podejmowane decyzje o zmianie daty wykonywania pomiarów w określonych obszarach. W obszarze wpływu imprezy masowej pomiary nie mogą być wykonywane w dniu tej imprezy lub w dniach sąsiednich. W takiej sytuacji nie ma zastosowania zapis dotyczący obniżenia stawki za realizowanie pomiaru w terminie rezerwowym.

Tabela 3. Kalendarz Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2025.

Numer pomiaru	Data pomiaru	Dzień tygodnia	Okres	Godziny wykonywania pomiaru					
				Pomiar podstawowy					Pomiar rozszerzony
				odcinki A**	odcinki H	odcinki F, FZ	odcinki G	odcinki E	
X ₁	23.01.2025 30.01.2025 06.02.2025*	czwartek	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	–	–
X ₂	11.03.2025 18.03.2025 25.03.2025*	wtorek	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₃	07.05.2025 14.05.2025 21.05.2025*	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰
X ₄	10.07.2025 17.07.2025 24.07.2025*	czwartek	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₅	13.07.2025 20.07.2025 27.07.2025*	niedziela	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₆	05.08.2025 19.08.2025 26.08.2025*	wtorek	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₇	10.08.2025 24.08.2025 31.08.2025*	niedziela	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₈	08.10.2025 15.10.2025 22.10.2025*	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰
X ₉	12.10.2025 19.10.2025 26.10.2025*	niedziela	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₁₀	07.05.2025 14.05.2025 21.05.2025*	środa	nocny	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X ₁₁	08.10.2025 15.10.2025 22.10.2025*	środa	nocny	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₂	10.07.2025 17.07.2025 24.07.2025*	czwartek	nocny	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₃	13.07.2025 20.07.2025 27.07.2025*	niedziela	nocny	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₄	05.08.2025 19.08.2025 26.08.2025*	wtorek	nocny	–	–	–	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X ₁₅	10.08.2025 24.08.2025 31.08.2025*	niedziela	nocny	–	–	–	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X _u	15.04.2026 22.04.2026 29.04.2026*	środa	dzienny	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X _{un}	15.04.2026 22.04.2026 29.04.2026*	środa	nocny	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–

*oznaczono terminy rezerwowe, dla których stawka za wykonanie pomiaru stanowi 50% stawki podstawowej.

**w przypadku odcinków typu A główne źródło danych stanowią dane z liczników automatycznych obsługiwanych przez wyspecjalizowane firmy, na zlecenie poszczególnych Oddziałów GDDKiA. Wskazane 2 pomiary 24-godzinne są realizowane przez Wykonawcę pomiarów GPR 2025, niezależnie od firmy obsługującej licznik pomiarowy.

10. OBLICZENIE ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU ROCZNEGO (SDRR) I POZOSTAŁYCH PARAMETRÓW RUCHU

SDRR jest podstawowym parametrem obliczanym na podstawie danych z GPR 2025 dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych, definiowany jest on jako liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.

Podstawowe wzory służące do określania wielkości SDRR w roku 2025 wstępnie zaktualizowano na podstawie danych ze stacji SCPR. W stosunku do wzorów stosowanych w GPR 2020/2021 wprowadzono następujące modyfikacje:

- 1) wyodrębniono we wzorach składnik odpowiadający za ruch w poniedziałki;
- 2) zweryfikowano i zaktualizowano wstępnie współczynniki obliczeniowe dla dni tygodnia stosowane we wzorach;
- 3) zmieniono sposób obliczania ruchu nocnego dla lepszego oszacowania ruchu pojazdów ciężkich;
- 4) zmieniono sposób obliczania ruchu w niedziele, ze względu na zmiany w kalendarzu realizacji pomiaru.

Prace nad wzorami obliczeniowymi stosowanymi w GPR 2025, dla uzyskania jak największej dokładności oszacowań i odwzorowania m.in. zmian rozkładów ruchu drogowego na sieci w roku realizacji pomiaru, kontynuuje się i prowadzi wspólnie z Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru generalnego oraz będą uwzględniać aktualne dane z SCPR. Ewentualne zmiany wprowadzane do wzorów obliczeniowych – z uwagi na to, że dotyczą tylko sposobu uwzględniania w obliczeniach wielkości natężenia ruchu uzyskanych z poszczególnych dni pomiarowych – nie generują dodatkowych kosztów dla Wykonawców pomiarów bezpośrednich.

Sposób obliczania wielkości SDRR jest uzależniony od typu odcinka pomiarowego. Poniżej przedstawiono wstępne wzory obliczeniowe, w zależności od typu odcinka pomiarowego.

10.1. ODCINKI Z POMIAREM AUTOMATYCZNYM (TYP A)

W przypadku odcinków, na których prowadzony jest pomiar w całości automatyczny (tj. odcinki typu A), wielkość SDRR pojazdów ogółem oraz poszczególnych kategorii pojazdów jest obliczana na podstawie danych ciągłych z liczników automatycznych. Stosowana jest w tym przypadku metoda tzw. średniego tygodnia, która pozwala ograniczyć wpływ wielkości nietypowych na ostateczny wynik obliczeń. Warunkiem stosowania tej metody jest dysponowanie kompletem danych dla co najmniej dwóch takich samych dni tygodnia w danym miesiącu (tj. dwóch wtorków, dwóch śród, itp.).

W pierwszej kolejności obliczane jest dla każdego miesiąca w roku średnie natężenie ruchu w poszczególne dni tygodnia, tj. poniedziałki, wtorki, środy, czwartki, piątki, soboty, niedziele i święta (niedziele i święta traktowane są łącznie). Następnie obliczana jest średnia arytmetyczna z siedmiu otrzymanych wielkości średnich, będąca wielkością Średniego Dobowego Ruchu w danym miesiącu (SDR_m). Poniżej wzór na obliczenie wielkości SDR_m :

$$SDR_m = \frac{SDR_{pon} + SDR_{wt} + SDR_{śr} + SDR_{czw} + SDR_{pt} + SDR_{sob} + SDR_{ndz}}{7}$$

$$SDR_{pon} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{pon}}{n}$$

$$SDR_{wt} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{wt}}{n}$$

$$SDR_{śr} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{śr}}{n}$$

$$SDR_{czw} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{czw}}{n}$$

$$SDR_{pt} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{pt}}{n}$$

$$SDR_{sob} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{sob}}{n}$$

$$SDR_{ndz} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i^{ndz}}{n}$$

Gdzie:

n	–	liczba dni danego typu dostępnych do analizy w danym miesiącu,
N_i^{pon}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tym poniedziałku analizowanego miesiąca,
N_i^{wt}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tym wtorku analizowanego miesiąca,
$N_i^{śr}$	–	dobowe natężenie ruchu w i-tej środzie analizowanego miesiąca,
N_i^{czw}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tym czwartku analizowanego miesiąca,
N_i^{pt}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tym piątku analizowanego miesiąca,
N_i^{sob}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tej sobocie analizowanego miesiąca,
N_i^{ndz}	–	dobowe natężenie ruchu w i-tej niedzieli lub święcie analizowanego miesiąca.

Wielkość SDRR w danym roku jest obliczana jako średnia ze wszystkich wielkości SDR_m z 12 miesięcy roku.

Wielkości SDRR dla poszczególnych stacji pomiarowych, przypisanych do odcinków typu A oblicza wstępnie Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, na podstawie przekazywanych przez Zamawiającego danych z liczników, natomiast ostateczne wielkości pochodzą od wykonawcy

odpowiedzialnego za przetwarzanie, weryfikację i analizę danych ze stacji SCPR, który będzie m.in. prowadził kompleksową weryfikację tych danych i szacował ewentualne braki.

W sytuacji, gdy jeden z pomiarów 24-godzinnych realizowanych na tej stacji wykazuje istotne błędy w klasyfikacji pojazdów i nieprawidłowości pracy stanowiska, wówczas, w zależności od skali problemu, jako strukturę rodzajową przyjmuje się średnią z dwóch pomiarów 24-godzinnych lub podjęta zostanie decyzja o zmianie typu odcinka pomiarowego oraz rodzaju pomiaru realizowanego na punkcie (np. na odcinek typu H i pomiar wideo).

10.2. ODCINKI Z POMIAREM WIDEO (TYP H, G, E)

Wielkość SDRR pojazdów ogółem na danym odcinku typu H, G i E, określona na podstawie przeprowadzonych pomiarów krótkotrwałych, stanowi sumę wielkości SDRR wyliczonych oddzielnie dla poszczególnych kategorii pojazdów lekkich oraz ciężkich:

$$SDRR = SDRR_{\text{lekkich}} + SDRR_{\text{ciężkich}}$$

Średni dobowy ruch w roku dla pojazdów lekkich (SDRR_{lekkich})

Wstępna postać wzoru na SDRR pojazdów lekkich (wyliczany dla każdej kategorii oddzielnie) jest następująca:

$$SDRR_{\text{lekkich}} = \frac{w_{Lpn}M_R \cdot N_1 + w_{Lwt_czw}M_R \cdot N_2 + w_{Lpt}M_R \cdot N_3 + w_{Lsb}M_R \cdot N_4 + w_{Lnd}M_N \cdot N_5}{N} + w_{LRN}R_N \text{ (poj./dobę)}$$

Gdzie:

- M_R średni dzienny ruch w dni robocze (od poniedziałku do piątku w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰);
- M_N średni dzienny ruch w niedziele i święta (w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰);
- R_N średni ruch nocny (w godzinach 22⁰⁰-6⁰⁰);
- N_1 liczba poniedziałków niebędących świętami (w roku 2025 – **50 dni**);
- N_2 liczba dni od wtorku do czwartku niebędących świętami (w roku 2025 – **147 dni**);
- N_3 liczba piątków niebędących świętami oraz dni przedświątecznych (w 2025 roku – **52 dni**);
- N_4 liczba sobót niebędących świętami i dni międzyświątecznych o nietypowych rozkładach ruchu (w 2025 roku – **53 dni**, uwzględniono: 2 maja, 20 czerwca, i 24 grudnia);
- N_5 liczba niedziel i dni świątecznych w roku (w 2025 roku – **63 dni**);
- N liczba wszystkich dni w roku (w 2025 roku – **365 dni**);
- w_{Lpn} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów lekkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w poniedziałki, **przyjęto wartość 1**;

- w_{Lwt_czw} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów lekkich z dni wtorek-czwartek z miesięcy pomiarowych na średni ruch z dni wtorek-czwartek w całym roku, **przyjęto wartość 1**;
- w_{Lpt} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów lekkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w piątki, **przyjęto wartość 1,18**;
- w_{Lsb} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów lekkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w soboty, **przyjęto wartość 1**;
- w_{Lnd} współczynnik korygujący wielkość ruchu dziennego pojazdów lekkich z pomiarów realizowanych w niedziele, w wybranych miesiącach pomiarowych, na średni ruchu w niedziele w całym roku, **przyjęto wartość 1**;
- w_{LRN} współczynnik korygujący wielkość ruchu nocnego pojazdów lekkich uzyskanego w dni pomiarowe na ruch nocny w całym roku, **przyjęto wartość 0,9**.

Obliczenie wielkości parametrów M_R , M_N oraz R_N będzie zróżnicowane w zależności od typów odcinków pomiarowych:

Dla punktów typu H:

$$M_R = \frac{1}{3} \left(\frac{X_2 + X_6}{2} + \frac{X_3 + X_8}{2} + \frac{X_1 + X_4}{2} \right)$$

$$M_N = \frac{1}{2} \left(\frac{X_5 + X_7}{2} + X_9 \right)$$

$$R_N = \frac{205}{365} \left(\frac{1}{2} (X_{10} + X_{11}) \right) + \frac{43}{365} X_{12} + \frac{61}{365} X_{13} + \frac{56}{365} \left(\frac{1}{2} (X_{12} + X_{13}) \right)$$

Dla punktów typu F i G*:

$$M_R = \frac{1}{3} (X_2 + X_4 + X_8)$$

$$M_N = \frac{1}{2} (X_5 + X_9)$$

$$R_N = \frac{205}{365} X_{11} + \frac{43}{365} X_{12} + \frac{61}{365} X_{13} + \frac{56}{365} \left(\frac{1}{2} (X_{12} + X_{13}) \right)$$

**w przypadku odcinków typu F we wzorach zamiast ruchu z pomiaru X_8/X_{11} należy podstawić ruch z pomiaru X_3/X_{10} .*

gdzie:

X_1, X_2, \dots, X_{13} wielkość ruchu pojazdów silnikowych ogółem w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰ lub 22⁰⁰-6⁰⁰ w odpowiednich dniach pomiarowych zgodnie z tabelą 2.

Dla punktów typu E:

$$M_R = \frac{1}{3} (w_{RE} X_{2E} + X_3 + X_6)$$

$$M_N = \frac{1}{2} (X_7 + w_{NE} X_{9E})$$

$$R_N = \frac{303}{365} X_{10} + \frac{43}{365} X_{14} + \frac{19}{365} X_{15}$$

Gdzie:

X_1, X_2, \dots, X_{15} wielkość ruchu pojazdów silnikowych ogółem w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰ lub 22⁰⁰-6⁰⁰ w odpowiednich terminach pomiarów zgodnie z tablicą 2,

W_{RE} współczynnik ruchu w dni robocze dla punktów E obliczany jako średnia ze współczynników wyznaczonych z pomiarów X_3 i X_6 wykonanych w punktach E. Współczynnik ruchu w dni robocze dla pomiaru X_3 jest obliczany jako stosunek wielkości natężenia ruchu w punkcie E zarejestrowanego w pomiarze X_3 do średniej wielkości natężenia ruchu w pomiarze X_3 z odcinków bezpośrednio sąsiadujących z danym odcinkiem typu E (w przypadku braku wykonywania pomiaru X_3 na odcinkach sąsiednich dopuszczalne jest uwzględnienie danych z pomiaru X_8 lub, w uzgodnieniu z GDDKiA DSS i na zasadach określonych w „Zakresie przetworzenia danych z GPR 2025”, uśrednionych danych z odcinków typu A, F, H lub G o tej samej klasy technicznej położonych w danym obszarze (np. województwo lub jego część). W analogiczny sposób należy określić współczynnik ruchu w dni robocze dla pomiaru X_6 , z tą różnicą, że w przypadku braku wykonywania pomiaru X_6 na odcinkach sąsiednich dopuszczalne jest wykorzystanie danych z pomiaru X_4 ,

X_{2E} średnia wielkość natężenia ruchu w pomiarze X_2 z odcinków bezpośrednio sąsiadujących z danym odcinkiem typu E lub, w uzgodnieniu z GDDKiA DSS i na zasadach określonych w „Zakresie przetworzenia danych z GPR 2025”, uśrednionych danych z pomiarów X_2 z odcinków typu A, F, H lub G o tej samej klasy technicznej położonych w danym obszarze (np. województwo lub jego część),

W_{NE} współczynnik ruchu w niedziele dla punktów E obliczany jako stosunek natężenia ruchu w punkcie E zarejestrowanego w pomiarze X_7 do średniej wielkości natężenia ruchu w pomiarze X_7 z odcinków bezpośrednio sąsiadujących z danym odcinkiem typu E (w przypadku braku wykonywania pomiaru X_7 na punktach sąsiednich dopuszczalne jest uwzględnienie danych z pomiaru X_5 lub, w uzgodnieniu z GDDKiA DSS i na zasadach określonych w „Zakresie przetworzenia danych z GPR 2025”, uśrednionych danych z odcinków typu A, F, H lub G o tej samej klasy technicznej położonych w danym obszarze (np. województwo lub jego część),

X_{9E} średnia wielkość ruchu w pomiarze X_9 z odcinków bezpośrednio sąsiadujących z danym odcinkiem typu E lub, w uzgodnieniu z GDDKiA DSS i na zasadach określonych w „Zakresie przetworzenia danych z GPR 2025”, uśrednionych danych z pomiarów X_9 z odcinków typu A, F, H lub G o tej samej klasy technicznej położonych w danym obszarze (np. województwo lub jego część).

Średni dobowy ruch w roku dla pojazdów ciężkich (SDRR_{ciężkich})

Wstępna postać wzoru na SDRR pojazdów ciężkich (wyliczany dla każdej kategorii oddzielnie) jest następująca:

$$\text{SDRR}_{\text{ciężkich}} = \frac{w_{Cpn}M_R \cdot N_1 + w_{Cwt_czw}M_R \cdot N_2 + w_{Cpt}M_R \cdot N_3 + w_{Csb}M_R \cdot N_4 + w_{Cnd}M_N \cdot N_5}{N} + w_{CRN}R_N$$

(poj./dobę)

Wielkości parametrów M_R , M_N oraz R_N dotyczące ruchu poszczególnych kategorii pojazdów ciężkich oblicza się analogicznie jak w przypadku pojazdów lekkich, w zależności od typu odcinka pomiarowego. Poniżej opisano współczynniki dotyczące ruchu pojazdów ciężkich:

- w_{Cpn} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów ciężkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w poniedziałki, **przyjęto wartość 1**;
- w_{Cwt_czw} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów ciężkich z dni wtorek-czwartek z miesięcy pomiarowych na średni ruch z dni wtorek-czwartek w całym roku, **przyjęto wartość 1**;
- w_{Cpt} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów ciężkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w piątki, **przyjęto wartość 0,91**;
- w_{Csb} współczynnik przeliczający średni ruch dzienny pojazdów ciężkich z dni wtorek-czwartek na wielkość ruchu w soboty, **przyjęto wartość 0,39**;
- w_{Cnd} współczynnik korygujący wielkość ruchu dziennego pojazdów ciężkich z pomiarów realizowanych w niedziele, w wybranych miesiącach pomiarowych, na średni ruch w niedziele w całym roku, **przyjęto wartość 1**;
- w_{CRN} współczynnik korygujący wielkość ruchu nocnego pojazdów lekkich uzyskanego w dni pomiarowe na ruch nocny w całym roku, **przyjęto wartość 1**.

10.3. ODCINKI Z POMIAREM PÓLAUTOMATYCZNYM (TYP F/FZ)

Dla odcinków, na których pomiar realizowany jest w sposób półautomatyczny, tj. z wykorzystaniem danych ciągłych z urządzeń automatycznych oraz nagrań wideo z wybranych dni pomiarowych, do obliczania wielkości SDRR stosowane będzie podejście łączące oba opisane wyżej sposoby.

Wielkość SDRR pojazdów ogółem wyznacza się na podstawie danych z pomiaru automatycznego, wg wzorów określonych dla odcinków typu A. Natomiast struktura rodzajowa ruchu, tj. wielkości SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów, wyliczana jest jak dla punktów G, z pominięciem kategorii samochodów osobowych we wzorze na wielkość SDRR pojazdów lekkich. Liczbę samochodów osobowych oblicza się jako różnicę SDRR pojazdów ogółem, SDRR pojazdów ciężkich i wyznaczonego, w opisanych powyżej sposób, SDRR pojazdów lekkich. Wyjątek stanowią odcinki FZ, wyposażone w urządzenia pomiarowe nienadzorowane przez GDDKiA DSS, dla których ostateczna decyzja o sposobie wyliczania danych dla pojazdów ogółem (tj. pomiar automatyczny lub dane z pomiarów wideo) zostanie podjęta na etapie szczegółowej analizy i weryfikacji wyników, wspólnie z Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru.

10.4. DOKŁADNOŚĆ OSZACOWANIA SDRR

W pomiarze automatycznym wykorzystuje się stacje SCPR charakteryzujące się bardzo wysokim poziomem dokładności rejestracji pojazdów, na poziomie co najmniej 99% dla pojazdów ogółem. W pomiarze półautomatycznym stosuje się urządzenia cechujące się dokładnością rejestracji pojazdów ogółem wynoszącą co najmniej 97%.

W przypadku odcinków pomiarowych, na których pomiar realizowany jest wyłącznie metodą wideorejestracji i wielkość SDRR, jest szacowana na podstawie pomiarów krótkotrwałych stwierdzono (na podstawie analizy z wykorzystaniem danych ze stacji pomiarowych), że przedstawione wzory umożliwiają obliczenie SDRR dla pojedynczego odcinka pomiarowego z następującą średnią dokładnością:

- 1) dla odcinków z pełnym cyklem pomiarowym ok. 2,0%;
- 2) dla odcinków ze skróconym cyklem pomiarowym ok. 3,5%.

Uwzględniając dodatkowo błąd pomiaru metodą wideorejestracji na poziomie mniejszym niż 3%, przyjmuje się, że zaproponowana metoda przeprowadzenia GPR 2025 umożliwi uzyskanie wyników ostatecznych SDRR pojazdów ogółem na odcinkach z pomiarem krótkotrwałym ze średnim błędem nie większym niż 7%, a w wielu przypadkach pozwoli uzyskać błąd mniejszy od 5%, zaś dla odcinków z pomiarem automatycznym i półautomatycznym nawet poniżej 3%.

10.5. POZOSTAŁE WYMAGANE PARAMETRY RUCHU DROGOWEGO

Wielkości pozostałych parametrów ruchu drogowego, które zostały wskazane w rozdziale 5, oblicza się według wzorów, które zostaną opisane w dokumentacji zamówieniowej na wybór Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru, a następnie w razie potrzeby zostaną przez niego uszczegółowione we współpracy z GDDKiA, na etapie opracowywania dokumentu „Zakres przetworzenia danych”.

11. REJESTRACJA CZYNNIKÓW, KTÓRE MOGĄ MIEĆ WPŁYW NA WYNIKI GPR 2025

Przy organizacji GPR 2025 istnieje ryzyko wystąpienia wielu zdarzeń i sytuacji zagrażających jego prawidłowemu przebiegowi i mogących mieć wpływ na końcowe wyniki pomiaru. Mogą to być m.in. następujące czynniki:

- 1) wprowadzenie zmian w odpłatności za przejazd autostradami płatnymi, które mogą skutkować zmianą rozkładu ruchu między tymi drogami, a trasami alternatywnymi;
- 2) zmiany sieci dróg i kategorii pojazdów objętych elektronicznym poborem opłat;
- 3) wprowadzenie w niektórych obszarach okresowych ograniczeń w ruchu w związku z organizacją oficjalnych wizyt i spotkań na szczeblu międzynarodowym, organizacją imprez o charakterze masowym, okresowym lub stałym zamknięciem granic, stanem wyjątkowym i wystąpieniem innych zdarzeń o charakterze nadzwyczajnym;
- 4) ekstremalnie niekorzystne warunki atmosferyczne, jak np. powodzie i podtopienia czy obfite opady śniegu.

Wpływ na wyniki pomiarów, w skali lokalnej, mogą mieć również takie zdarzenia jak: czasowe zamknięcia dróg wskutek wypadków, ograniczenia w ruchu związane z remontami i budowami, zmiany organizacji ruchu itp. W przypadku pomiarów ruchu turystycznego i rekreacyjnego istotne znaczenie mogą mieć także ogólne warunki atmosferyczne (temperatura powietrza, opady deszczu/ śniegu).

W przyjętej metodzie przewidziano procedury zapewniające zebranie i przechowywanie informacji o wszystkich takich zdarzeniach, aby możliwe było ich ewentualne uwzględnienie przy końcowym przetwarzaniu i analizie uzyskanych wyników GPR 2025. Przewidziane zostały następujące źródła danych służące do rejestracji czynników mogących mieć wpływ na jakość wyników GPR 2025:

- 1) informacje od pracowników Oddziałów GDDKiA nadzorujących jego realizację na podległym obszarze;
- 2) informacje od pracowników GDDKiA przeprowadzających kontrole pomiaru w terenie (przekazywana poprzez aplikację mobilną do kontroli pomiaru oraz protokoły z kontroli pomiaru);
- 3) informacje od wykonawców pomiarów (przekazywane na etapie kodowania i przesyłania wyników po każdym dniu pomiarowym);
- 4) informacje z systemów GDDKiA (Krajowy Punkt Dostępowy, Punkty Informacji Drogowej);
- 5) monitorowanie portali internetowych (informacyjnych i mapowych) przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru.

Pozyskane w powyższy sposób informacje wykorzystuje się przy weryfikacji wyników po kolejnych terminach pomiarowych i numerach pomiarów. Podmiot opracowujący wyniki

pomiaru jednocześnie kategoryzuje te zdarzenia pod względem istotności i określa ich skalę wpływu na wyniki oraz zasięg geograficzny. Po zakończeniu cyklu pomiarowego GPR 2025, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru sporządza raport z zestawieniem wszystkich zebranych informacji, a gdzie będzie to konieczne i możliwe, wprowadza korekty przy obliczaniu ostatecznych wyników.

Ponadto, w trakcie kontroli wyników pomiarów w terenie oraz w czasie przeprowadzania wstępnej kontroli i przetwarzania zakodowanych danych uzyskanych po kolejnych dniach pomiarowych (przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru), identyfikuje się sytuacje, które mogą przyczynić się do powstawania błędów w wynikach pomiarów związane np. z niemiarodajną lokalizacją punktu pomiarowego na danym odcinku pomiarowym.

W przypadku stwierdzenia występowania czynników wpływających na jakość pomiaru, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, w porozumieniu z Oddziałami GDDKiA oraz z GDDKiA DSS, wprowadza odpowiednie zmiany w celu ich jak najszybszego wyeliminowania.

12. ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI JEDNOSTEK BEZPOŚREDNIO UCZESTNICZĄCYCH W GPR 2025

W niniejszym rozdziale wyszczególniono zakres kompetencji, obowiązków i odpowiedzialności, wskazanych w rozdziale 2, jednostek bezpośrednio uczestniczących w przygotowaniu i przeprowadzeniu pomiaru generalnego.

12.1. DEPARTAMENT STRATEGII I STUDIÓW GDDKIA

- 1) ogólny nadzór merytoryczny i koordynacja działań związanych z GPR 2025;
- 2) opracowanie „Założeń Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”;
- 3) opracowanie „Wytycznych GPR 2025”;
- 4) opracowanie „Zasad kontroli GPR 2025”;
- 5) opracowanie, we współpracy z Oddziałami GDDKiA, i uzgodnienie „Wstępnego wykazu odcinków pomiarowych w GPR 2025” i „Organizacyjnego wykazu odcinków pomiarowych w GPR 2025”;
- 6) uzgadnianie pozostałych wykazów odcinków pomiarowych GPR 2025, tj. Roboczego, Przedwykonawczego i Powykonawczego oraz ostatecznych wykazów na dzień 31 grudnia 2025 r. i 30 kwietnia 2025 r.;
- 7) opracowanie, we współpracy z Oddziałami GDDKiA i Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru, oraz uzgodnienie wykazu odcinków do ewentualnego pomiaru uzupełniającego;
- 8) oszacowanie kosztów przeprowadzenia GPR 2025;
- 9) rezerwacja, we współpracy z DBP, środków finansowych i przydzielanie / dokonywanie zmian środków pomiędzy poszczególne Oddziały GDDKiA i Centralę GDDKiA;
- 10) przeprowadzenie, we współpracy z DPZ, postępowania zamówieniowego na wyłonienie Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru;
- 11) uzgodnienie „Zakresu przetworzenia danych z GPR 2025” opracowanego przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru według wymagań postawionych przez GDDKiA DSS;
- 12) uzgodnienie „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025” opracowanej przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, a także oprogramowania do kodowania i archiwizacji wyników;
- 13) przekazanie informacji o realizacji GPR 2025 do Ministerstwa Obrony Narodowej, Komendy Głównej Policji, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD) oraz innych zainteresowanych służb, w tym w szczególności kalendarza pomiaru;
- 14) pozyskiwanie danych o ruchu drogowym od zarządców odcinków koncesyjnych oraz innych instytucji państwowych, np. Krajowa Administracja Skarbowa, Straż Graniczna;

- 15) udostępnianie i archiwizacja przekazywanych cząstkowych wyników GPR 2025 przed datą publikacji opracowania „Ruch Drogowy 2025” - wyłącznie do celów planistyczno-projektowych i tylko z wybranych pomiarów;
- 16) przekazywanie raportów z przebiegu GPR 2025 i dokumentów wynikowych (jeśli będzie to konieczne) do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, Oddziałów GDDKiA, innych zarządców;
- 17) nadzorowanie poprawności działania SCPR wykorzystywanych w GPR 2025, we współpracy z Oddziałami GDDKiA;
- 18) udostępnianie ostatecznych wyników pomiarów ruchu.

12.2. KIEROWNICTWO PROJEKTU

Kierownik Projektu jest powoływany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na okres organizacji i przygotowania GPR 2025, jego przebiegu oraz opracowywania i udostępniania wyników (do czasu przekazania wyników GPR 2025 do EKG ONZ, planowane do końca listopada 2026 r.). Natomiast Zastępca Kierownika Projektu jest wyznaczany przez Dyrektora GDDKiA DSS.

Do obowiązków Kierownika Projektu i Zastępcy Kierownika Projektu należy:

- 1) tworzenie raportów z postępów prac przygotowawczych i realizacji GPR 2025 dla kierownictwa GDDKiA i Dyrektora GDDKiA DSS;
- 2) nadzorowanie harmonogramu przygotowania i realizacji GPR 2025 oraz terminowej realizacji zadań;
- 3) nadzór nad procesem opracowywania wykazów odcinków pomiarowych;
- 4) udział w przygotowaniu „Założeń GPR 2025”, „Wytycznych GPR 2025” i „Zasad kontroli GPR 2025”;
- 5) czynny udział: w opracowywaniu dokumentów zamówieniowych oraz w procedurze zamówieniowej dotyczącej wyboru Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru;
- 6) nadzorowanie postępowań zamówieniowych (pod względem wzorcowych zapisów mających kluczowe znaczenie dla jakości danych) na pomiary bezpośrednie przeprowadzane przez poszczególne Oddziały GDDKiA;
- 7) nadzór nad pracami Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru, w tym terminową realizacją poszczególnych etapów prac;
- 8) nadzór nad przebiegiem pomiarów bezpośrednich i procesem ich archiwizowania;
- 9) nadzór nad procesem gromadzenia danych z innych źródeł, np. SCPR, WIM, podmioty zewnętrzne, KPD, PID;
- 10) koordynowanie i nadzór kontroli terenowych pomiarów bezpośrednich prowadzonych przez pracowników Centrali GDDKiA;

- 11) prowadzenie kontroli terenowych pomiarów bezpośrednich ruchu drogowego;
- 12) w razie konieczności – przygotowywanie i prowadzenie spotkań i szkoleń dla osób uczestniczących w pomiarze generalnym ze strony Oddziałów GDDKiA;
- 13) przygotowywanie, we współpracy z BGD, materiałów informacyjnych o GPR 2025;
- 14) przygotowywanie wyników z pomiarów ruchu do udostępniania zainteresowanym podmiotom;
- 15) nadzór nad udostępnianymi wynikami pomiarów w trakcie prowadzenia GPR 2025;
- 16) konsultacje z Oddziałami GDDKiA i Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru w zakresie koordynacji prowadzonych prac;
- 17) współpraca z DPZ w kwestii postępowań zamówieniowych;
- 18) współpraca z DBP w kwestii podziału środków na poszczególne Oddziały GDDKiA i Centralę GDDKiA oraz pozyskiwania danych z autostrad koncesyjnych i państwowych;
- 19) współpraca z DZS w zakresie pozyskiwania informacji o sieci dróg krajowych;
- 20) współpraca z DZB w zakresie rozwiązań informatycznych wykorzystywanych w pomiarze oraz pozyskiwania danych z systemów zarządzania ruchem.

12.3. ODDZIAŁY GDDKIA

- 1) wyznaczenie przez Dyrektora właściwego Oddziału GDDKiA osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie i nadzór nad GPR 2025 na swoim obszarze;
- 2) wyznaczenie przez Dyrektora właściwego Oddziału GDDKiA osób uczestniczących w kontroli pomiarów;
- 3) udział osoby odpowiedzialnej za GPR 2025 w spotkaniach na szczeblu centralnym dotyczących sposobu przeprowadzenia GPR 2025;
- 4) koordynacja prac związanych z przygotowaniem do przeprowadzenia pomiaru na obszarze Oddziału GDDKiA, w tym na odcinkach koncesyjnych;
- 5) współpraca z GDDKiA DSS i Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru przy opracowywaniu wykazów odcinków pomiarowych dla Oddziału GDDKiA oraz ich aktualizacjach;
- 6) organizacja zbierania danych z istniejących stanowisk automatycznego pomiaru ruchu znajdujących się na terenie Oddziału GDDKiA i nadzór nad poprawnością działania podległych SCPR, w tym przekazywanie do Wykonawców pomiarów i do Kierownika Projektu informacji o poprawności działania stacji przed i po pomiarze – na podstawie informacji otrzymywanych od firm obsługujących stacje SCPR w Oddziałach GDDKiA;
- 7) przeprowadzenie procedury wyboru Wykonawców pomiarów bezpośrednich w terenie zgodnie z zaleceniami GDDKiA DSS;

- 8) organizacja i przeprowadzenie szkolenia/ szkoleń na temat pomiaru ruchu dla przedstawicieli Rejonów GDDKiA oraz osób odpowiedzialnych ze strony Wykonawców pomiarów;
- 9) nadzór nad przeprowadzeniem pomiaru ruchu na terenie Oddziału GDDKiA;
- 10) kontrola kompletności wyników i nagrań oraz zawartości nośników fizycznych z nagraniami wideo (w tym sumy kontrolne dysków) przekazanych przez Wykonawców pomiarów, i nadzór nad terminową realizacją tego procesu, zgodnie z zakresem ujętym w „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”;
- 11) bezpośrednia kontrola nad prowadzeniem pomiaru w kolejnych numerach i terminach pomiarów na obszarze własnego Oddziału GDDKiA zgodnie z „Zasadami kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”;
- 12) nadzór nad prawidłowym wykonywaniem bezpośredniej kontroli pomiaru przez pracowników podległych Rejonów GDDKiA (opracowanie listy pracowników, sprawdzanie protokołów z przeprowadzonych kontroli);
- 13) opracowanie harmonogramu kontroli pomiarów przed każdym terminem pomiaru, wspólnie z podległymi Rejonami GDDKiA;
- 14) przeprowadzenie wrywkowej kontroli nagrań wideo z punktów pomiarowych po każdym terminie pomiarowym (zgodnie z „Zasadami kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”) oraz dodatkowo kontrola nagrań z przejazdami kontrolnymi (obecność pojazdów na nagraniach we wskazanym czasie) w oparciu o informacje z Rejonów GDDKiA i innych podmiotów kontrolujących pomiar;
- 15) sporządzenie, po każdym terminie pomiaru, protokołu z kontroli pomiaru przeprowadzonej przez Oddział GDDKiA i podległe Rejony GDDKiA oraz przekazanie go do Kierownika Projektu, w tym raportu dotyczącego zweryfikowanej liczby nagrań wideo;
- 16) koordynacja prac związanych z instalacją sprzętu, w tym udostępnianie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym;
- 17) bieżące zbieranie informacji o imprezach masowych i innych wydarzeniach, które są planowane na obszarze danego Oddziału GDDKiA i mogą wpłynąć na wyniki pomiarów ruchu. Informacje o takich wydarzeniach należy przekazywać do Kierownika Projektu i Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru w celu wprowadzania ewentualnych zmian w terminach wykonywania pomiarów;
- 18) bieżące zbieranie informacji o zdarzeniach drogowych i innych utrudnieniach, we współpracy z podległymi Rejonami GDDKiA, w poszczególnych terminach pomiaru, które mogą wpływać na wyniki pomiaru i podejmowanie decyzji o konieczności powtórzenia pomiaru w danym punkcie lub obszarze;

- 19) poinformowanie właściwej Komendy Wojewódzkiej Policji oraz innych zainteresowanych służb o realizacji GPR 2025, w tym przekazanie kalendarza pomiaru oraz wykazu punktów pomiarowych w danym Oddziale GDDKiA;
- 20) archiwizacja nośników zawierających nagrania wideo z poszczególnych numerów pomiarów.

12.4. REJONY GDDKiA

- 1) wyznaczenie przez Kierownika właściwego Rejonu GDDKiA osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie i nadzór nad GPR 2025 na swoim obszarze;
- 2) udział osoby odpowiedzialnej za GPR 2025 w szkoleniu przeprowadzanym przez Oddział GDDKiA i ewentualne późniejsze szkolenie własnych pracowników;
- 3) ustalenie, przy współpracy z Oddziałem GDDKiA, szczegółowej lokalizacji stanowisk pomiarowych w terenie i opracowanie wykazu punktów pomiarowych na obszarze Rejonu GDDKiA;
- 4) współpraca z Oddziałem GDDKiA przy przeprowadzeniu procedury wyboru Wykonawców pomiarów bezpośrednich w terenie;
- 5) inwentaryzacja i przygotowanie posiadanych tabliczek do oznakowania punktów pomiarowych i przekazanie ich do Wykonawców pomiarów w terenie; informację o liczbie możliwych do wykorzystania tabliczek przekazuje się do właściwego Oddziału GDDKiA, aby mógł on zawrzeć stosowne wymaganie (dotyczące konieczności zapewnienia tabliczek) w dokumentacji zamówieniowej na wybór Wykonawców pomiarów bezpośrednich;
- 6) odbiór i zabezpieczenie, po zakończeniu cyklu pomiarowego GPR 2025, tabliczek pomiarowych przekazanych Wykonawcy pomiarów oraz przez niego wykonanych (sprawdzenie kompletności i stanu tabliczek);
- 7) współpraca z Wykonawcami pomiarów w ustalaniu lokalizacji dla sprzętu pomiarowego, w tym, w miarę możliwości, wsparcie w zabezpieczaniu prac instalacyjnych oraz udostępnianie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym; ponadto, zapewnienie dostępności, w uzgodnieniu z Wykonawcami pomiarów, stanowisk pomiarowych (np. odgarnięcie, w miarę możliwości, zalegającego śniegu uniemożliwiającego bezpieczne zaparkowanie pojazdu na czas montażu sprzętu pomiarowego), wskazanie możliwości dojazdu do miejsca instalacji sprzętu pomiarowego;
- 8) bieżące informowanie powiatowych komend Policji o terminach przeprowadzania pomiarów ruchu i lokalizacji punktów pomiarowych;
- 9) nadzór nad pomiarem i bezpośrednia kontrola wszystkich stanowisk na obszarze Rejonu GDDKiA zgodnie z „Zasadami kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”;

przeprowadzana przez osoby wyznaczone do kontroli pomiarów ruchu na terenie danego Rejonu GDDKiA;

- 10) ustalenie harmonogramu kontroli pomiarów bezpośrednich przed każdym terminem pomiaru wspólnie z Oddziałem GDDKiA;
- 11) bieżąca rejestracja zdarzeń drogowych i innych utrudnień występujących na drogach danego Rejonu GDDKiA w dniu przeprowadzania pomiarów i ich przekazywanie do Oddziału GDDKiA, w tym przekazywanie informacji o planowanych imprezach masowych i innych zdarzeniach, które mogą wpływać na wyniki pomiarów ruchu;
- 12) sporządzenie po każdym terminie pomiaru protokołu z kontroli pomiaru przeprowadzonej przez delegowanych pracowników Rejonu GDDKiA na podstawie raportu wygenerowanego z aplikacji do kontroli pomiaru w terenie;
- 13) realizacja innych czynności związanych z nadzorem nad pomiarem określonych w „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”.

12.5. PODMIOT OPRACOWUJĄCY WYNIKI POMIARU

Poniżej wymienione zostały wybrane z zadań Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru. Szczegółowy zakres odpowiedzialności Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru określa Umowa zawarta pomiędzy tym Podmiotem a GDDKiA oraz Opis Przedmiotu Zamówienia stanowiący załącznik do tej umowy. Do zadań Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru należy między innymi:

- 1) opracowanie „Zakresu przetworzenia danych z GPR 2025” i uzgodnienie go (uzyskanie akceptacji) z GDDKiA DSS oraz późniejsze aktualizowanie wybranych elementów tego dokumentu, na podstawie postępu prac, jeżeli to konieczne;
- 2) opracowanie „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników GPR 2025 oraz raportowania przebiegu pomiaru”, w tym procedur raportowania, i uzgodnienie tych opracowań (uzyskanie akceptacji) z GDDKiA DSS;
- 3) opracowywanie i aktualizacja wymaganych wykazów odcinków pomiarowych w GPR 2025 w uzgodnieniu z poszczególnymi Oddziałami GDDKiA i GDDKiA DSS;
- 4) opracowanie aplikacji, wykorzystującej m.in. formularze elektroniczne, służącej do kodowania i przekazywania wyników z pomiaru podstawowego (w tym automatycznego, półautomatycznego i wideo) i rozszerzonego (określana dalej jako „aplikacja do kodowania i przekazywania wyników”), wraz z podstawowymi mechanizmami walidacji danych (np. powielone wartości w dwóch kolejnych wierszach, wielkość pojazdów w danym interwale pomiarowym większa od zakładanej, brak wypełnienia wymaganych pól);
- 5) opracowanie formularza elektronicznego służącego do zarządzania i planowania pomiarów, w tym tworzenia harmonogramu wykonania pomiaru w poszczególnych numerach pomiarów (w formie wykazu odcinków) oraz monitorującego proces

przekazywania danych przez Wykonawców pomiarów i ich akceptacji przez Oddziały GDDKiA, dostępnego dla Oddziałów GDDKiA, GDDKiA DSS i Wykonawców pomiarów;

- 6) opracowanie aplikacji do kontroli pomiaru w terenie, na urządzenia mobilne (smartfony), wspomagającej proces prowadzenia kontroli przez wszystkie uczestniczące w niej jednostki, i tworzącej automatycznie protokoły z kontroli pomiarów zgodnie z obowiązującym procesem raportowania informacji;
- 7) wsparcie merytoryczne pomiaru, we współpracy z GDDKiA DSS;
- 8) bezpośrednia kontrola pomiaru w terenie, w ograniczonym zakresie określonym w Opisie Przedmiotu Zamówienia;
- 9) zbieranie wyników z poszczególnych Oddziałów GDDKiA po zakończeniu kolejnych terminów i numerów pomiarów;
- 10) zbieranie informacji o imprezach masowych, wydarzeniach, zdarzeniach drogowych i utrudnieniach mogących mieć wpływ na wyniki pomiarów, przekazywanie tych informacji do Kierownika Projektu;
- 11) archiwizacja, kodowanie oraz wstępna i ostateczna kontrola danych (zgodnie z „Instrukcją o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”);
- 12) monitorowanie źródeł informacji o utrudnieniach na drogach i gromadzenie tych informacji (np. KPD, PID, portale informacyjne i mapowe);
- 13) przetwarzanie wyników GPR 2025 zgodnie z uzgodnionym wcześniej zakresem przetworzenia danych;
- 14) opracowanie map i rozkładów ruchu po każdym terminie pomiarowym, służących do kontroli pomiaru i udostępnianie ich GDDKiA DSS;
- 15) opracowywanie map po każdym numerze pomiaru ze wstępnymi, szacowanymi wynikami GPR 2025;
- 16) obliczenie i prezentacja wszelkich koniecznych parametrów ruchu oraz opracowanie zbiorów danych i map, zgodnie z wymaganiami określonymi m.in. w „Wytycznych GPR 2025”;
- 17) wykonanie opracowań o charakterze merytorycznym, wyszczególnionych w punkcie 3.4 oraz Opisie Przedmiotu Zamówienia;
- 18) druk i dystrybucja publikacji „Ruch drogowy 2025”.

12.6. WYKONAWCY POMIARÓW

Poniżej zostały wymienione podstawowe zadania Wykonawców pomiarów, a szczegółowy zakres ich odpowiedzialności określa Umowa zawarta pomiędzy właściwym Oddziałem GDDKiA a Wykonawcą pomiaru oraz Opis Przedmiotu Zamówienia stanowiący załącznik do tej umowy. Do podstawowych zadań Wykonawcy pomiarów należy między innymi:

- 1) udział w szkoleniu prowadzonym przez Oddział GDDKiA i przeprowadzenie szkoleń dla obserwatorów, którzy będą kodowali wyniki pomiaru na podstawie zarejestrowanych nagrań wideo;
- 2) oznakowanie stanowisk pomiarowych przy pomocy otrzymanych z Rejonu GDDKiA tabliczek z numerem punktu pomiarowego (należy je zwrócić do Rejonu GDDKiA po zakończeniu wszystkich pomiarów w ramach GPR) lub przy pomocy wykonanych we własnym zakresie tabliczek, zgodnie z wymaganiami Wytocznych GPR;
- 3) ustalenie z właściwym terytorialnie Oddziałem GDDKiA lub Rejonem GDDKiA lokalizacji stanowisk do pomiaru wideo na drogach A i S w wymaganych terminach;
- 4) rzetelne przeprowadzenie pomiarów ruchu w ściśle określonych lokalizacjach i terminach, zgodnie z wymaganiami szczegółowymi „Instrukcji GPR 2025”;
- 5) bieżące informowanie Oddziału GDDKiA o problemach i zdarzeniach zaobserwowanych w dniu prowadzenia pomiarów, celem podejmowania działań korygujących lub podjęcia decyzji o przerwaniu pomiaru;
- 6) rzetelne kodowanie wyników pomiarów po każdym terminie pomiaru oraz ich terminowe przekazywanie, w wymaganych formatach, zgodnie z wymaganiami „Instrukcji GPR 2025” oraz „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”, poprzez platformę do przekazywania i weryfikacji danych przygotowaną przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru;
- 7) terminowe przekazywanie informacji o kompletności i poprawności zarejestrowanych nagrań wideo lub o konieczności powtórzenia pomiarów wideo do właściwego Oddziału GDDKiA;
- 8) terminowe przekazywanie nagrań wideo z poszczególnych punktów i terminów pomiarowych na nośnikach fizycznych (dyskach twardych) do właściwego terytorialnie Oddziału GDDKiA;
- 9) terminowe przekazywanie, po każdym pomiarze, wymaganych dokumentów pomiarowych do właściwego Rejonu GDDKiA, zgodnie z zakresem określonym w „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”.

13. NADZÓR I KONTROLA POMIARU

Właściwy nadzór nad przebiegiem GPR 2025 jest jednym z podstawowych czynników decydujących o wiarygodności i dokładności wyników, które będą uzyskane z tego pomiaru. Obejmuje on w szczególności:

- 1) nadzór merytoryczny nad przebiegiem pomiaru;
- 2) bezpośrednią kontrolę w terenie w czasie przeprowadzania pomiaru;
- 3) kontrolę prawidłowości uzyskanych wyników po zakończeniu każdego terminu pomiarowego.

13.1. NADZÓR MERYTORYCZNY POMIARU

Z uwagi na znaczny zakres prac związanych z pomiarem, nadzór merytoryczny zostanie podzielony na ogólny – realizowany przez GDDKiA DSS oraz wyznaczonego Kierownika Projektu GPR 2025, oraz na bezpośrednie wsparcie – świadczone przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru.

Ogólny nadzór merytoryczny nad przebiegiem GPR 2025 prowadzony przez GDDKiA DSS i Kierownika Projektu obejmuje:

- 1) sukcesywne uzgadnianie i zatwierdzanie poszczególnych dokumentów w trakcie organizacji i przeprowadzania GPR 2025;
- 2) wsparcie Oddziałów GDDKiA w zakresie przygotowywania dokumentacji zamówieniowej, w tym także udzielanie konsultacji w trakcie prowadzenia pomiaru;
- 3) udostępnianie odpowiednich danych i informacji niezbędnych do realizacji prac;
- 4) podejmowanie decyzji o zmianach w harmonogramie pomiarów, w przypadku wystąpienia okresowych nietypowych sytuacji mogących mieć wpływ na końcowe wyniki pomiaru (np. ograniczenia ruchu wskutek ekstremalnie niekorzystnych warunków atmosferycznych, okresowa zmiana organizacji ruchu wskutek nieoczekiwanych zdarzeń, organizacji imprez, wizyt ważnych osobistości itp.);
- 5) koordynowanie, prowadzenie i nadzorowanie kontroli pomiarów w terenie;
- 6) udzielanie konsultacji Podmiotowi opracowującemu wyniki pomiaru i kontrolowanie jego prac.

Bezpośrednie wsparcie merytoryczne GPR 2025 świadczone jest przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Zakres tego wsparcia obejmuje m.in:

- 1) udzielanie konsultacji i pomocy dla Oddziałów GDDKiA oraz Rejonów GDDKiA we wszystkich sprawach dotyczących przygotowania pomiarów ruchu i ich organizacji w terenie;
- 2) zapewnianie wsparcia technicznego dotyczącego opracowanych aplikacji i rozwiązań informatycznych dla wszystkich jednostek bezpośrednio uczestniczących w pomiarze,

w tym w szczególności w terminach pomiarowych oraz okresie przekazywania wyników z poszczególnych dni pomiarowych;

- 3) bieżącą współpracę, konsultacje i wyjaśnienia dotyczące wszystkich spraw związanych z kodowaniem, wstępną kontrolą oraz przekazywaniem wyników pomiarów dla wszystkich jednostek uczestniczących bezpośrednio w pomiarze;
- 4) usuwanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli pomiaru w terenie oraz sprawdzanie wyników uzyskanych z kolejnych terminów pomiarowych (np. zmiana lokalizacji punktów pomiarowych, wprowadzenie korekt w wykazie odcinków pomiarowych, przesunięcia miejsc instalacji liczników pomiaru ruchu itp.), we współpracy z GDDKiA DSS.

13.2. KONTROLA POMIARU

Kontrola pomiaru, jako podstawowy czynnik jego wiarygodności, prowadzona jest przez jednostki bezpośrednio uczestniczące w GPR 2025. Przyjmuje się dwa rodzaje kontroli pomiaru ruchu w GPR 2025:

- 1) bezpośrednia kontrola w terenie w czasie przeprowadzania pomiaru,
- 2) kontrola prawidłowości uzyskanych wyników po zakończeniu każdego numeru lub terminu pomiarowego.

Bezpośrednią kontrolę pomiaru w terenie realizuje się w formie wzrokowej weryfikacji obecności sprzętu do pomiaru, w tym m.in. prawidłowości jego montażu i oznakowania, podczas objazdów kontrolnych przeprowadzanych przez pracowników z poszczególnych jednostek administracji dróg krajowych pozostających w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (wszystkich szczebli) oraz upoważnione osoby ze strony Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru.

Kontrola prawidłowości wyników po zakończeniu pomiarów w poszczególnych numerach lub terminach pomiarowych będzie prowadzona przez Rejony GDDKiA i Oddziały GDDKiA, GDDKiA DSS oraz Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Kontrola będzie obejmować m.in. sprawdzenie kompletności i prawidłowości wyników, w tym weryfikację nagrań wideo oraz sprawdzanie uzyskanych rozkładów ruchu dla każdego dnia pomiarowego, w tym w podziale na poszczególne kategorie pojazdów, kierunki ruchu oraz godziny prowadzenia pomiaru.

Szczegółowe zasady kontroli są określone w „Instrukcji GPR 2025” stanowiącej część nr 2 „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia GPR 2025 na drogach krajowych”. Ponadto, w II połowie 2024 r., po rozstrzygnięciu postępowań zamówieniowych dotyczących zawarcia umów na realizację pomiarów bezpośrednich i ustaleniu udziału poszczególnych rodzajów pomiarów, opracowana zostanie oddzielna wewnętrzna instrukcja dla pracowników GDDKiA upoważnionych do kontroli pomiaru – „Zasady kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”.



**CZEŚĆ 2.
INSTRUKCJA O SPOSOBIE
PRZEPROWADZENIA
GENERALNEGO POMIARU RUCHU
W 2025 ROKU I**

 **Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP	58
2.	RODZAJE POMIARÓW RUCHU	59
3.	TYPY ODCINKÓW I PUNKTÓW POMIAROWYCH.....	62
4.	STANOWISKA POMIAROWE I ICH OZNAKOWANIE	64
5.	PODZIAŁ POJAZDÓW NA KATEGORIE W POMIARZE PODSTAWOWYM	69
6.	PODZIAŁ POJAZDÓW NA KATEGORIE W POMIARZE ROZSZERZONYM	71
7.	FORMULARZE POMIAROWE.....	72
8.	NUMERY, TERMINY I CZAS PRZEPROWADZENIA POMIARÓW RUCHU	74
9.	PODSTAWOWY ZAKRES CZYNNOŚCI	79
10.	CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU AUTOMATYCZNEGO I PÓŁAUTOMATYCZNEGO	85
11.	CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU WIDEO – KAMERY WYKONAWCÓW POMIARÓW	89
12.	CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU WIDEO – KAMERY GDDKiA ...	97
13.	KONTROLA POMIARU	103

ZAŁĄCZNIKI:

- 2.1. Przykładowe sylwetki pojazdów w wybranych kategoriach
- 2.2. Formularz do pomiaru podstawowego
- 2.3. Formularz do pomiaru rozszerzonego
- 2.4. Opis uniwersalnego formatu danych do przekazywania wyników w Generalnym Pomiarze Ruchu w 2025 roku

1. WSTĘP

- 1.1 Niniejsza „Instrukcja o sposobie przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku” (dalej: „Instrukcja GPR 2025”) stanowi drugą część „Wytycznych organizacji i przeprowadzenie GPR 2025 na drogach krajowych” (dalej: „Wytyczne GPR 2025”). Dokument ten szczegółowo reguluje i opisuje m.in. sposób wykonania pomiarów ruchu w terenie oraz oznakowania miejsc wykonywania pomiaru, zakres czynności w zależności od rodzaju realizowanego pomiaru, sposób wypełniania formularzy, podstawowy obieg dokumentów oraz podstawowe zasady kontroli pomiaru w Generalnym Pomiarze Ruchu w 2025 roku (dalej: „GPR 2025”) na sieci dróg krajowych, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W kontekście realizacji GPR 2025, zapisy Instrukcji GPR 2025 należy interpretować w połączeniu z częścią pierwszą Wytycznych GPR 2025, tj. „Metodą i organizacją przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku” (dalej: „Metoda GPR 2025”).
- 1.2 Pomiary ruchu w terenie przeprowadza się w wymaganych terminach na wszystkich odcinkach dróg krajowych, które znajdują się w „Przedwykonawczym wykazie odcinków pomiarowych w GPR 2025 wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.” opracowanym dla poszczególnych Oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „Oddziały GDDKiA”). Przy czym, w trakcie realizacji pomiaru generalnego mogą wystąpić zmiany w terminach pomiaru i wykazach odcinków pomiarowych, na zasadach określonych w Wytycznych GPR 2025.
- 1.3 Wyniki GPR 2025 stanowią podstawowe dane wykorzystywane m.in. przy planowaniu, projektowaniu i przebudowie sieci drogowej oraz w analizach dotyczących ochrony środowiska, w związku z tym pomiar wykonuje się bardzo rzetelnie i pod ścisłym nadzorem administracji drogowej.

2. RODZAJE POMIARÓW RUCHU

- 2.1. W GPR 2025 wyróżnia się dwa rodzaje pomiaru bezpośredniego: **pomiar podstawowy** – wykonywany na wszystkich odcinkach pomiarowych oraz **pomiar rozszerzony** – wykonywany tylko w wybranych odcinkach pomiarowych.
- 2.2. Na wszystkich odcinkach pomiarowych, niezależnie od rodzaju pomiaru, typu odcinka i pory dnia, pomiar podstawowy i rozszerzony wykonywane są oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Ponadto, pomiar rozszerzony wybranych kategorii pojazdów prowadzi się w podziale na pasy ruchu.
- 2.3. Pomiary bezpośrednie ruchu pojazdów silnikowych oraz ruchu rowerowego obejmują przede wszystkim **jezdnie główne drogi**.
- 2.4. Pomiary ruchu na **jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających**, przebiegających wzdłuż głównych ciągów dróg krajowych, są ograniczone wyłącznie do odcinków niezbędnych, uzasadnionych potrzebami zarządcy drogi. Wykonanie pomiaru na takich jezdniach jest każdorazowo uzgadniane przez Departament Strategii i Studiów w Centrali GDDKiA (dalej: „GDDKiA DSS”) z osobami odpowiedzialnymi za przeprowadzenie GPR 2025 w Oddziałach GDDKiA. Wyniki pomiarów z tych jezdni należy rejestrować na oddzielnych formularzach i odpowiednio wyodrębnić w zestawieniach wynikowych, a ich lokalizacja powinna być opisana w wykazach odcinków pomiarowych. W przypadku wybranych odcinków pomiarowych GPR 2025, wyniki z jezdni dodatkowych lub zbiorczo-rozprowadzających mogą się składać na ruch w całym przekroju danego odcinka pomiarowego i wtedy obowiązuje na takich odcinkach kalendarz pomiaru taki sam jak dla jezdni głównych. Na innych wyznaczonych do pomiaru tego typu jezdniach, pomiary prowadzone są w ograniczonym zakresie. Przy wyborze odcinków, na których pomiar ma obejmować również jezdnie dodatkowe i zbiorczo-rozprowadzające, należy kierować się porównywalnością wyników z poprzedniego pomiaru generalnego, o ile jest to uzasadnione. Odcinki, na których realizowany jest pomiar na tego typu jezdniach są odpowiednio oznaczone we wszystkich Wykazach odcinków pomiarowych GPR 2025.
- 2.5. W **miarze podstawowym** wyróżnia się następujące rodzaje bezpośrednich pomiarów ruchu:
 - 1) pomiar automatyczny
 - 2) pomiar półautomatyczny;
 - 3) pomiar metodą wideorejestracji.
- 2.6. **Pomiar automatyczny** jest to pomiar realizowany w całości, w sposób automatyczny, przy wykorzystaniu urządzeń pomiarowych o odpowiednio wysokiej dokładności, rejestracji pojazdów ogółem i w podziale na poszczególne kategorie. W pomiarze tym są wykorzystywane wyłącznie wybrane Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (dalej: „SCPR”) obsługiwane przez GDDKiA. W pomiarze automatycznym liczba pojazdów ogółem oraz podział na kategorie jest ustalany wyłącznie na podstawie danych

z urządzenia pomiarowego. Ponadto, ze względu na specyfikę urządzeń pomiarowych, w pomiarze tym nie są rejestrowane rowery, hulajnogi elektryczne i Urządzenia Transportu Osobistego (dalej: „UTO”). Udział tej kategorii pojazdów na odcinkach z pomiarem automatycznym jest szacowany, przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, na podstawie wyników dwóch pomiarów 24-godzinnych realizowanych metodą wideorejestracji przez Wykonawcę pomiarów.

2.7. **Pomiar półautomatyczny** jest to pomiar wykonywany przy użyciu licznika pomiaru ruchu i równoległego pomiaru wideo. W pomiarze tym wykorzystywane są:

- 1) SCPR niezapewniające odpowiednio wysokiej dokładności rejestracji pojazdów w podziale na poszczególne kategorie, wymaganej w pomiarze automatycznym,
- 2) inne źródła danych o ruchu drogowym, które nie dostarczają danych w klasyfikacji wymaganej w pomiarze podstawowym (np. dane od operatorów autostrad koncesyjnych, z systemów e-TOLL i ANPRS.PL obsługiwanych przez Krajową Administrację Skarbową, itp.).

W obliczeniach wyników wykorzystuje się dane zebrane z urządzeń pomiarowych z całego roku pomiarowego, dotyczące ruchu pojazdów ogółem, oraz informacje o strukturze rodzajowej ruchu z równoległych pomiarów wideo prowadzonych w tych samych lokalizacjach, w wymaganych terminach. W przypadku odcinków, na których znajduje się SCPR, w zależności od daty pomiaru, w równoległym pomiarze wideo rejestruje się i koduje wszystkie wymagane kategorie pojazdów lub wszystkie z wyłączeniem kategorii samochodów osobowych. Na odcinkach, do których przypisane są inne systemy i źródła danych w równoległych pomiarach wideo zawsze rejestruje się i koduje wszystkie wymagane kategorie pojazdów.

2.8. **Pomiar metodą wideorejestracji** (inaczej „pomiar wideo”) jest to pomiar ruchu wykonywany w warunkach terenowych jako zapis wideo z późniejszym zliczaniem pojazdów na podstawie uzyskanego nagrania w warunkach biurowych, przez odpowiednio przeszkolonych obserwatorów, i wpisywaniem ich liczby do odpowiednich formularzy pomiarowych. Źródło danych stanowią w tym wypadku kamery wideo instalowane przez Wykonawców pomiarów oraz ewentualnie kamery obsługiwane przez GDDKiA (np. służące do monitorowania pasa drogowego). W celu zwiększenia efektywności procesu kodowania wyników z przeprowadzonych pomiarów, Wykonawca pomiarów może wspomagać się technikami automatycznego odczytu obrazu z zarejestrowanych nagrań, przy zachowaniu wymaganego poziomu dokładności. Dopuszczalne jest również stosowanie innych urządzeń i systemów do automatycznego zliczania przejeżdżających pojazdów, wspomagających pomiary wideo realizowane na poszczególnych odcinkach pomiarowych, np. liczników ruchu drogowego wykorzystujących technologię detekcji nieingerującą w nawierzchnię drogi i nieograniczającą skrajni. Przy czym, zastosowanie przez Wykonawcę takiego urządzenia lub systemu wspomagającego pomiar wideo nie zwalnia z obowiązku realizacji pomiaru metodą wideorejestracji na danym odcinku pomiarowym. Weryfikacja i rozliczenie pomiaru jest realizowane wyłącznie na podstawie przekazanych nagrań wideo, poprzez ocenę zgodności zakodowanych w formularzach

i bazach danych wyników z poprawnie zarejestrowanym obrazem, na zasadach ogólnie obowiązujących dla wideorejestracji.

- 2.9. Po stronie Wykonawcy pomiaru wideo leży obowiązek zapewnienia wysokiej czytelności, ciągłości i kompletności nagrania – w celu zliczania i jednoznacznej identyfikacji wymaganych sylwetek wszystkich pojazdów przejeżdżających przez przekrój pomiarowy, umożliwiającej zakwalifikowanie każdego pojazdu do jednej z wymaganych kategorii.
- 2.10. W przypadku zaobserwowania nieprawidłowości w pomiarze automatycznym lub półautomatycznym, możliwa jest zmiana sposobu wykonywania pomiaru w kolejnych terminach pomiarowych, w tym zmiana typu odcinka pomiarowego – w uzgodnieniu z GDDKiA DSS, np. z pomiaru automatycznego na wideo. Zależnie od zapisów umowy, przy zmianie sposobu wykonywania pomiaru oraz typu odcinka pomiarowego, wynagrodzenie Wykonawcy pomiaru może ulec zmianie. Dodatkowe informacje w tym zakresie zawiera punkt 3.2 poniżej.
- 2.11. **Pomiar rozszerzony** wykonywany jest wyłącznie metodą wideorejestracji, na wybranych odcinkach pomiarowych. Do wykonania pomiaru rozszerzonego dopuszczalne jest wykorzystanie tego samego nagrania jakie zostało zarejestrowane w ramach pomiaru podstawowego, pod warunkiem zapewnienia możliwości prawidłowego rozpoznawania wszystkich kategorii pojazdów wymaganych w pomiarze rozszerzonym (np. możliwość określenia liczby osi), w tym ich przyporządkowania do poszczególnych pasów ruchu.

3. TYPY ODCINKÓW I PUNKTÓW POMIAROWYCH

3.1 W zależności od sposobu i zakresu wykonywania bezpośrednich pomiarów ruchu, w GPR 2025 odcinki pomiarowe i znajdujące się na nich punkty pomiarowe dzielone są na następujące typy:

A odcinki pomiarowe, na których pomiar jest wykonywany w całości w sposób automatyczny, niezależnie od wielkości Średniego Dobowego Ruchu Roczego (dalej: „SDRR”) w poprzednim pomiarze generalnym, przy wykorzystaniu SCPR zapewniających odpowiednio wysoką dokładność rejestracji i klasyfikacji pojazdów. Pomiar na tego typu odcinkach ma charakter ciągły, całoroczny. Wstępne zestawienie SCPR, na których realizowany będzie tego typu pomiar (wg stanu na 22 września 2023 r.) znajduje się w załączniku nr 1.2;

F / FZ odcinki pomiarowe, na których pomiar jest realizowany w sposób półautomatyczny (niezależnie od wielkości SDRR w poprzednim pomiarze generalnym), tj. z wykorzystaniem urządzeń i systemów pomiarowych realizujących pomiar ciągły, całoroczny oraz nagrań wideo w wybrane dni pomiarowe. Na tych odcinkach są zlokalizowane m.in. SCPR, stanowiska preselekcji wagowej (dalej: „WIM”), bramownice kontrolne systemu e-TOLL, czy punkty poboru opłat na autostradach koncesyjnych, itp. Oznaczenie „FZ” oznacza odcinki, na których zainstalowane są urządzenia pomiarowe inne niż stacje SCPR nadzorowane przez GDDKiA DSS, niepodlegające rozszerzonym procedurom kontrolnym w okresie GPR 2025. Wstępne zestawienie stanowisk do pomiaru półautomatycznego (wg stanu na dzień 22 września 2023 r.) znajduje się w załączniku nr 1.2;

H pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze w roku był większy od 6000 poj./dobę oraz wszystkie odcinki dróg krajowych (niezależnie od wielkości ruchu), na których nie wykonywano pomiaru ruchu w poprzednim pomiarze generalnym (z wyjątkiem odcinków przyporządkowanych przez GDDKiA w „Przedwykonawczym wykazie odcinków pomiarowych w GPR 2025 wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.” do typu E lub wyodrębnionych w ramach odcinków G, co do których przewiduje się małe natężenia ruchu);

G pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był większy od 3000 poj./dobę i mniejszy lub równy od 6000 poj./dobę. W przypadku, gdy na którymkolwiek z takich odcinków zaobserwowano od poprzedniego pomiaru generalnego istotny, znacznie odbiegający od średniej wzrost ruchu, zalicza się go do odcinków typu H;

E pozostałe odcinki dróg krajowych, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był mniejszy lub równy od 3000 poj./dobę. Ponadto, w tej grupie, niezależnie od wielkości natężenia ruchu

w poprzednim pomiarze generalnym oraz na podstawie decyzji GDDKiA DSS i Oddziałów GDDKiA, znajdują się również wybrane odcinki:

- 1) autostrad i dróg ekspresowych, tj. odcinki międzywęzłowe, na których występują niewielkie zmiany w ruchu w stosunku do odcinków z nimi sąsiadujących, należących do typu A, F/FZ, H lub G;
- 2) obwodnic i pozostałych dróg krajowych na przejściu przez miejscowości, w szczególności o małej długości, nieprzekraczającej 2 km, jeżeli sąsiadują z odcinkami typu A, F/FZ, H lub G;
- 3) sąsiadujące z odcinkami typu A lub F/FZ, o ile nie występują na nich duże zmiany w ruchu;
- 4) pozostałych dróg krajowych o długości nieprzekraczającej 2 km.

3.2 W sytuacji, gdy w toku realizacji pomiaru zostanie stwierdzone, że stacje SCPR przyporządkowane do odcinków typu A lub F/FZ nie spełniają wymagań w zakresie dokładności lub kompletności rejestrowanych danych, możliwa jest zmiana metody realizacji pomiaru na takich odcinkach oraz związana z tym zmiana ich typu. Przy czym, ze względu na znaczenie odcinków typu A i F/FZ oraz ich wykorzystywanie jako odcinka referencyjnego dla odcinków typu E, zmiana typu odcinka A i F/FZ jest możliwa wyłącznie na typ H. Poprawność działania stacji SCPR będzie na bieżąco weryfikowana przez wykonawców obsługujących liczniki w poszczególnych Oddziałach GDDKiA, Oddziały GDDKiA oraz GDDKiA DSS. O zmianie typu odcinka pomiarowego decyduje Oddział GDDKiA w uzgodnieniu z GDDKiA DSS.

4. STANOWISKA POMIAROWE I ICH OZNAKOWANIE

- 4.1 **Stanowisko pomiarowe** (inaczej punkt pomiarowy) to miejsce instalacji sprzętu do pomiaru ruchu w przekroju pomiarowym danego odcinka pomiarowego.
- 4.2 Podstawą do wyboru lokalizacji stanowisk pomiarowych w terenie są aktualne i obowiązujące wykazy odcinków pomiarowych GPR 2025 opracowane dla poszczególnych Oddziałów GDDKiA, wymienione w pkt 3.3 „Metody GPR 2025”. Zawierają one informacje m.in. o typach i granicach odcinków pomiarowych, pomiaryze rozszerzonym, pomiaryze na jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających, itp.
- 4.3 Szczegółową lokalizację stanowisk pomiarowych w terenie ustalają Rejony GDDKiA we współpracy z odpowiednimi Oddziałami GDDKiA oraz przy nadzorze GDDKiA DSS.

W przypadku pomiarów wideo realizowanych na drogach o ograniczonej dostępności (tj. autostradach i drogach ekspresowych) Wykonawca pomiarów, w porozumieniu z właściwym Rejonem GDDKiA i Oddziałem GDDKiA, może zgłosić własne propozycje instalacji sprzętu pomiarowego na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych, uwzględniające uwarunkowania techniczne. Przy czym, miejsce instalacji kamer zapewnia rejestrację wszystkich pojazdów poruszających się w przekroju danego odcinka międzywęzłowego.

W przypadku dróg krajowych pozostałych klas technicznych, w pierwszym pomiarze wykonywanym w danym punkcie wyjątkowo dopuszczalne jest umieszczenie kamery w innej lokalizacji, w ramach danego odcinka pomiarowego (maks. +/- 500 m, pod warunkiem zachowania jednorodności ruchu dla odcinka), z uwagi na np. lepsze warunki oświetleniowe, ale wymaga to każdorazowego uzgodnienia z właściwym Oddziałem GDDKiA, a w przypadku propozycji większych odstępstw od zakładanej tolerancji (powyżej 500 m) każdorazowego uzgodnienia z GDDKiA DSS. W przypadku wprowadzenia zmian w lokalizacji punktu pomiarowego, aktualizuje się również wykaz odcinków pomiarowych i zgłasza ten fakt do Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru, który odpowiada za nadzór nad wykazem odcinków pomiarowych. Ewentualna zmiana lokalizacji punktów pomiarowych w kolejnych pomiarach wymaga uzasadnienia i uzgodnienia z Oddziałem GDDKiA oraz GDDKiA DSS.

- 4.4 Jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz stosowanej przez Wykonawcę pomiarów technologii wykonywania pomiarów, czynności związane z instalacją sprzętu pomiarowego wymagające zajęcia pasa drogowego, w szczególności na drogach o ograniczonej dostępności, konieczne jest stosowanie następujących zasad organizacji ruchu:
 - 1) dla wykonywanych prac wymagających zamknięcia pasa ruchu lub pasa awaryjnego do 30 minut (schematy jak dla napraw utrzymaniowych z zatrzymaniem pojazdu do 30 minut z koniecznością wysiadania pracowników);

- 2) dla wykonywanych prac wymagających zamknięcia pasa ruchu lub pasa awaryjnego powyżej 30 minut (schematy jak dla robót krótko trwających)

- wykonuje się zgodnie z zarządzeniem Nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym (Dz. Urz. GDDKiA poz. 18).

- 4.5 Wszelkie prace prowadzone na stanowiskach pomiarowych są realizowane przez Wykonawcę pomiarów z zachowaniem zasad Bezpieczeństwa i Higieny Pracy - ponosi on bezpośrednią odpowiedzialność za odpowiednie zabezpieczenie prowadzonych prac, w tym bezpieczeństwo pracowników wykonujących czynności na drodze.

4.6 **Zasady wyboru lokalizacji stanowisk pomiarowych:**

- 1) wybrane stanowisko zapewnia bezpieczeństwo osób instalujących sprzęt pomiarowy, jak również nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa innych użytkowników drogi oraz nie zakłóca swobodnego przepływu ruchu drogowego;
- 2) lokalizację stanowiska pomiarowego wybiera się w taki sposób, aby mierzona w obu kierunkach wielkość ruchu była miarodajna dla całego przekroju odcinka pomiarowego (pasa drogowego), w tym, jeżeli jest to wymagane, uwzględniała również ruch na jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających;
- 3) punkt pomiarowy lokalizuje się, w miarę możliwości, w tym samym miejscu, co w poprzednim pomiarze generalnym dla zapewnienia bezpośredniej porównywalności wyników, z wyjątkiem sytuacji uzgodnionych pomiędzy Oddziałem GDDKiA a GDDKiA DSS oraz z wyjątkiem odcinków międzywęzłowych dróg o ograniczonej dostępności;
- 4) na odcinkach dróg zamiejskich graniczących z miastami i miejscowościami niedopuszczalne jest lokalizowanie punktu pomiarowego w miejscowościach stanowiących początek lub koniec danego odcinka; w przypadku takich odcinków, stanowisko pomiarowe lokalizuje się w odpowiedniej odległości od granicy miasta, zapewniającej, że w miejscu wykonywania pomiaru występuje typowy ruch, miarodajny dla całego odcinka pomiarowego, a nie ruch lokalny związany z pobliską miejscowością;
- 5) w przypadku odcinków na przejściach przez miejscowości, w miarę możliwości, unika się lokalizacji punktów pomiarowych w pobliżu dużych obiektów handlowo-usługowych i targowisk generujących wzmożony ruch, tak aby wyniki pomiaru dla takich odcinków pomiarowych nie były zaburzone ruchem lokalnym, na krótkie odległości, odbywającym się do i z takiego obiektu;
- 6) stanowisko pomiarowe lokalizuje się w sposób zapewniający właściwą widoczność całego przekroju pomiarowego, umożliwiającą jednoznaczną identyfikację sylwetek wszystkich przejeżdżających pojazdów na nagraniach wideo;

- 7) w przypadku odcinków pomiarowych wyznaczonych na przejściach przez miejscowości, w pomiarach bezpośrednich konieczne jest uwzględnianie rowerów, UTO i hulajnóg elektrycznych poruszających się chodnikami i drogami dla rowerów przebiegającymi równolegle do jezdni głównych w przekroju pomiarowym; w związku z tym, lokalizację stanowiska pomiarowego, w miarę możliwości, wyznacza się w taki sposób, aby w kadrze nagrania, poza przekrojem jezdni, widoczny był cały pas drogowy;
- 8) na odcinkach dróg, na których pomiar jest realizowany w sposób automatyczny lub półautomatyczny (tj. odcinkach typu A lub F), punkty pomiarowe, w których instalowany jest sprzęt do wideorejestracji, lokalizuje się jak najbliżej automatycznego stanowiska pomiarowego;
- 9) we wszystkich punktach pomiarowych, niezależnie od pory roku, pomiar wykonuje się również w godzinach o słabych warunkach oświetleniowych (np. po zmroku, w okresie nocnym), w związku z tym należy dodatkowo zwrócić uwagę na oświetlenie drogi; jeżeli to możliwe, zaleca się wyznaczanie lokalizacji, na których dostępne jest oświetlenie uliczne, ale nie jest to warunek konieczny – najważniejsza jest miarodajność lokalizacji dla danego odcinka pomiarowego oraz porównywalność z poprzednim pomiarem generalnym, a obowiązkiem Wykonawcy pomiarów jest zapewnienie sprzętu, który umożliwi rejestrację czytelnego nagrania nawet przy braku dodatkowego oświetlenia ulicznego, w warunkach tzw. „ciemnej nocy” (tj. między godzinami 23.00 a 3.00, bez jakiegokolwiek oświetlenia ulicznego);
- 10) na drogach dwujezdniowych (w tym autostradach i drogach ekspresowych) dla każdego kierunku ruchu lokalizuje się oddzielne stanowiska pomiarowe tak, aby zapewnić odpowiednią widoczność pojazdów na wszystkich pasach ruchu każdej z jezdni (tj. uniknąć sytuacji zasłaniania się pojazdów na nagraniach); w wyjątkowych przypadkach, jeżeli Wykonawca pomiarów będzie chciał realizować pomiar na drogach dwujezdniowych przy pomocy jednej kamery, wówczas musi zaprezentować w ofercie sposób instalacji kamery i technologię wykonania takiego pomiaru oraz uzyskać uzgodnienie Oddziału GDDKiA. Ewentualna późniejsza zmiana technologii wykonywania pomiaru wymaga uzgodnienia Oddziału GDDKiA i GDDKiA DSS.

UWAGA: W przypadku dróg dwujezdniowych instalowanie sprzętu do pomiaru ruchu w pasie dzielącym jest niedopuszczalne, ponieważ może to powodować istotne zagrożenie bezpieczeństwa osób przeprowadzających montaż sprzętu oraz pozostałych użytkowników drogi. Ewentualne odstępstwa od tego wymogu, o ile nie powoduje to zwiększenia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy uzgadniać z właściwym Oddziałem GDDKiA i Rejonem GDDKiA.

- 11) jeżeli w ramach danego odcinka pomiarowego występuje przejazd kolejowo-drogowy, wówczas punkt pomiarowy lokalizowany jest możliwie blisko takiego przejazdu; jeżeli na danym odcinku pomiarowym występuje więcej niż jeden przejazd kolejowo-drogowy, wówczas należy wybrać lokalizację punktu

pomiarowego, która będzie najbardziej miarodajna dla wszystkich przejazdów – w przeciwnym przypadku wyodrębnia się kolejny odcinek pomiarowy.

4.7 Oznakowanie stanowisk pomiarowych:

- 1) na czas wykonywania pomiaru ruchu, każde stanowisko pomiarowe z pomiarem wideo, niezależnie od tego czy stosowane są kamery Wykonawców pomiarów czy GDDKiA, należy właściwie oznakować za pomocą specjalnej tabliczki (lub dwóch tabliczek w przypadku dróg dwujezdniowych) z napisem „Pomiar ruchu” lub „GPR” oraz numerem odcinka pomiarowego (czarne znaki na białym tle lub białe znaki na niebieskim tle). Ponadto, wymagane jest, aby kamery stosowane przez Wykonawców pomiarów były oznakowane logotypami GDDKiA (wymiary co najmniej 5 cm x 5 cm, kolor logotypu czarny, umieszczony na białym tle) oraz Wykonawcy pomiaru umieszczonymi na obudowie urządzenia (jeżeli wymiary obudowy na to pozwalają);
- 2) właściwe oznakowanie każdego stanowiska pomiarowego jest obowiązkiem Wykonawcy pomiarów, w tym celu może on wykorzystać nieodpłatnie tabliczki z poprzednich pomiarów generalnych, jeżeli znajdują się one w posiadaniu Rejonów GDDKiA (Oddziały GDDKiA zamieszczają informacje o dostępności tabliczek w postępowaniach zamówieniowych) lub powinien wykonać na własny koszt nowe tabliczki zgodnie z określonymi w niniejszym punkcie wymaganiami; oznakowanie kamer wideo logotypami GDDKiA oraz własnymi, Wykonawca pomiarów wykonuje na własny koszt i we własnym zakresie;
- 3) tabliczki są wykonywane z materiału o odpowiedniej sztywności, odpornego na działanie warunków atmosferycznych. Tabliczki z napisem „Pomiar ruchu” i numerem punktu pomiarowego powinny mieć wymiary 600 mm x 300 mm, natomiast tabliczki z napisem „GPR” i numerem odcinka pomiarowego mogą mieć wymiary 300 mm x 300 mm; wielkość czcionki należy dobrać w taki sposób, aby napisy były widoczne z jadącego pojazdu, poruszającego się z prędkością dopuszczalną na odcinku; należy zapewnić widoczność i czytelność tabliczek w okresie nocnym;
- 4) na tabliczkach z numerem odcinka pomiarowego Wykonawcy pomiarów umieszczają, przygotowane we własnym zakresie i na własny koszt, naklejki informacyjne o administratorze danych osobowych, spełniające obowiązki informacyjne w zakresie ochrony danych osobowych. Poniżej przykładowa treść klauzuli informacyjnej, drukowanej na naklejkach, przy czym może ona zostać zmodyfikowana przez Zamawiającego na etapie tworzenia dokumentacji zamówieniowej na wybór Wykonawców pomiarów.

Administratorem danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, tel. (022) 375 88 88, e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl. Szczegółowe informacje w zakresie przetwarzania danych osobowych znajdują się na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025>.”

Naklejka powinna mieścić się na całej szerokości tabliczki, a rozmiar czcionki należy dobrać w taki sposób, aby prezentowana klauzula informacyjna była czytelna z perspektywy osoby stojącej przy tabliczce (wzór naklejki należy przedstawić do akceptacji Zamawiającego). Materiał, z którego zostaną wykonane naklejki powinien być odporny na warunki atmosferyczne. W razie uszkodzenia naklejki niezwłocznie zastępuje się ją nową. Brak naklejki informacyjnej o administratorze danych osobowych, stwierdzony w terminie wykonywania pomiaru, stanowi naruszenie umowy i może stanowić podstawę do nałożenia kar umownych na Wykonawcę pomiarów.

- 5) tabliczkę zamieszcza się i mocuje w taki sposób aby nie stwarzała zagrożenia bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, niedopuszczalne jest stawianie tabliczek bezpośrednio na krawędzi jezdni, na nawierzchni zjazdów czy innych stref ruchu pieszych lub pojazdów; tabliczki ustawia się w pobliżu jezdni (w ramach granicy pasa drogowego), prostopadle do jej krawędzi, tak by możliwe było odczytanie numeru punktu z obu kierunków ruchu (dopuszcza się dwustronne tabliczki); tabliczki montuje się na stojakach, słupkach lub elementach infrastruktury drogowej, na wysokości od 0,5 do 2,5 m nad poziomem krawędzi jezdni;
- 6) tabliczki, wraz z ich elementami montażowymi, są demontowane niezwłocznie i każdorazowo po zakończeniu pomiaru w danej dacie pomiaru, wyjątek stanowią pomiary realizowane w lipcu, sierpniu i październiku, gdy w jednym tygodniu przewidziane są dwa dni pomiarowe;
- 7) po zakończeniu cyklu pomiarowego GPR 2025 Wykonawca pomiarów przekazuje wszystkie tabliczki do odpowiednich Rejonów GDDKiA, w tym również te, które wykonał we własnym zakresie i na własny koszt.

5. PODZIAŁ POJAZDÓW NA KATEGORIE W POMIARZE PODSTAWOWYM

- 5.1. W pomiarze podstawowym rejestracji podlegają wszystkie pojazdy korzystające z dróg publicznych, z wyjątkiem pojazdów zaprzęgowych.
- 5.2. Podział pojazdów na kategorie w pomiarze podstawowym przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela 1. Kategorie pojazdów rejestrowane w pomiarze podstawowym

Symbol kategorii pojazdów	Grupa pojazdów
a	rowery, UTO i hulajnogi elektryczne
b	motocykle, motorowery (skutery), quady
c	samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), pickupy, w tym z przyczepami lub przyczepami turystycznymi
c3	mikrobusy (tj. pojazdy do przewozu osób posiadające od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą), z przyczepami lub bez
d	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, samochody kempingowe, z przyczepami lub bez
e	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep
f	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony z jedną lub więcej przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepami, ciągniki balastowe z przyczepami standardowymi lub niskopodwoziowymi
g	autobusy, autokary, trolejbusy
h	ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (np. walce drogowe, koparki, kombajny itp.)

Pojazdy oznaczone symbolami od „b” do „h” tworzą grupę pojazdów silnikowych, wśród których wyróżnia się:

- 1) pojazdy lekkie (suma kategorii „b”, „c”, „c3”, „d” i „h”);
- 2) pojazdy ciężkie (suma kategorii „e”, „f” i „g”).

W związku z powyższym, przy obliczaniu sum pojazdów silnikowych w pomiarze, nie uwzględnia się pojazdów zarejestrowanych w kategorii „a”.

- 5.3. Należy zwrócić szczególną uwagę na właściwe przyporządkowanie zliczanych pojazdów do poszczególnych kategorii. Najtrudniejszą do przyporządkowania kategorię

pojazdów stanowią pojazdy dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 tony (kategoria „d”). Do kategorii tej zalicza się tylko te pojazdy, których nadwozie zostało jednoznacznie zaprojektowane do przewozu towarów. Nie zalicza się do kategorii „d” pojazdów, które zostały konstrukcyjnie przystosowane do przewozu ładunków, lecz są oparte na nadwoziach samochodów osobowych i mikrovanów, jak np. Citroen Berlingo, Fiat Doblo, Opel Combo, Peugeot Partner, Renault Kangoo, Volkswagen Caddy itp., pojazdów kempingowych i różnego rodzaju pickupów – wszystkie tego typu pojazdy powinny być zakwalifikowane do kategorii samochodów osobowych (kategoria „c”).

W przypadku wątpliwości dotyczących przyporządkowania pojazdów do kategorii „d” należy stosować poniższe zalecenia:

- 1) jeżeli trudno jest jednoznacznie określić czy dany pojazd należy do kategorii „c” lub „d”, wówczas należy przypisać go do kategorii „c”;**
- 2) jeżeli trudno jest jednoznacznie określić czy dany pojazd należy do kategorii „d” lub „e”, wówczas należy przypisać go do kategorii „e”, dotyczy to w szczególności pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony, które mogą być wyposażone w kabinę kierowcy typową dla pojazdów dostawczych.**

Podobne podejście należy stosować w przypadku wątpliwości co do przypisania pojazdu do kategorii „c3” lub „g” („autobusy”). Taki pojazd należy wówczas przypisać do kategorii „c3”.

- 5.4. W załączniku nr 2.1. przedstawiono w formie graficznej przykładowe sylwetki pojazdów.
- 5.5. W przypadku kategorii „a” (tj. łącznie rowery, UTO i hulajnogi elektryczne) rejestruje się wyłącznie pojazdy poruszające się po jezdni głównej lub dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających, jeżeli są one objęte pomiarem – nie uwzględnia się rowerzystów poruszających się chodnikiem, drogą dla rowerów czy drogami zbiorczymi. Wyjątek stanowią odcinki pomiarowe oznaczone w wykazach odcinków jako przejścia przez miejscowości (określenie „przejście” w nazwie odcinka). W takim przypadku, rejestruje się rowery, UTO i hulajnogi elektryczne poruszające się chodnikami i drogami dla rowerów przebiegającymi równoległe do jezdni głównych w przekroju pomiarowym, o ile są one widoczne w kadrze nagrania.

6. PODZIAŁ POJAZDÓW NA KATEGORIE W POMIARZE ROZSZERZONYM

- 6.1. Pomiar rozszerzony, wykonywany na ograniczonej liczbie odcinków pomiarowych, dostarcza bardziej szczegółowych informacji o strukturze rodzajowej ruchu.
- 6.2. Podstawowy podział na kategorie w pomiarze rozszerzonym jest następujący:
- 1) samochody ciężarowe sztywne 2–osiowe bez przyczep;
 - 2) samochody ciężarowe sztywne 3–osiowe i 4–osiowe bez przyczep;
 - 3) ciągniki siodłowe z naczepami 1–osiowymi i 2–osiowymi;
 - 4) ciągniki siodłowe z naczepami 3–osiowymi;
 - 5) samochody ciężarowe sztywne z przyczepami;
 - 6) inne nietypowe samochody ciężarowe (np. ciągniki siodłowe bez naczep, pojazdy specjalne).

Pojazdy ww. kategorii rejestruje się w podziale na kierunki ruchu, a w przypadku dróg dwujezdniowych również w podziale na pasy ruchu – tj. pas wewnętrzny, środkowy i zewnętrzny.

- 6.3. Ponadto, w ramach pomiaru rozszerzonego, wyodrębnia się również poniższe kategorie pojazdów, które mogą zawierać się w podanym powyżej podziale (tj. ten sam pojazd może być wówczas rejestrowany w formularzu dwukrotnie, np. jako ciągnik siodłowy z naczepą 3-osiową i autocysterna):
- 1) motocykle;
 - 2) motorowery;
 - 3) samochody osobowe o napędzie elektrycznym (oznakowane zieloną tablicą rejestracyjną);
 - 4) samochody dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t o napędzie elektrycznym (oznakowane zieloną tablicą rejestracyjną);
 - 5) samochody ciężarowe przewożące kontenery;
 - 6) autocysterny;
 - 7) autobusy i autokary 2-osiowe,
 - 8) autobusy i autokary posiadające 3 lub więcej osi.

Pojazdy ww. kategorii rejestruje się w podziale na kierunki ruchu, bez podziału na pasy ruchu.

7. FORMULARZE POMIAROWE

7.1. Wyróżnia się dwa rodzaje elektronicznych formularzy pomiarowych służących do bezpośredniego spisu pojazdów:

- 1) formularz do pomiaru podstawowego;
- 2) formularz do pomiaru rozszerzonego.

Wzory ww. formularzy, przygotowane w postaci plików .xlsx, stanowią odpowiednio załączniki nr 2.2 i 2.3. Każdy z formularzy zawiera arkusz informacyjny (tzw. Karta pomiaru), w którym Wykonawca pomiarów oznacza na mapie lokalizację punktów pomiarowych oraz przedstawia kadr/kadry nagrania z kamery z zaznaczonymi kierunkami ruchu. Sposób wypełniania formularzy omówiono w dalszej części dokumentu.

Zakłada się, że ww. formularze zostaną zrealizowane w ramach jednej z funkcjonalności aplikacji do kodowania i przekazywania wyników opracowanej przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. W przypadku braku dostępności tej aplikacji, Wykonawca pomiarów przekazuje wyniki, w zależności od decyzji GDDKiA DSS, za pomocą ww. formularzy .xlsx lub poprzez pliki w formacie UFD-GPR.

7.2. **Formularz do pomiaru podstawowego** służy do zapisu liczby pojazdów w podziale na wymagane kategorie oraz kierunki ruchu, w przedziałach 5-minutowych. Formularz wypełniany jest elektronicznie w ramach aplikacji do kodowania i przekazywania wyników. Jeżeli Wykonawca pomiarów korzysta z własnej aplikacji do kodowania wyników pomiarów, wówczas dopuszczalne jest aby przekazał on zakodowane wyniki w interwałach 5-minutowych, w postaci pliku wygenerowanego przez taką aplikację, pod warunkiem, że będzie on zgodny ze strukturą i formatem danych (tzw. format UFD-GPR) wymaganym przez aplikację do kodowania i przekazywania wyników opracowaną przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Wykonawca pomiarów ruchu może stosować również własny format przekazywania zarejestrowanych danych z pomiaru w interwałach 5-minutowych, jeżeli zostanie on zaakceptowany przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Przy czym, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru nie ma obowiązku zaakceptowania takiego formatu. W przypadku przekazywania danych z pomiaru za pomocą formatu UFD-GPR lub własnego, Wykonawca pomiarów obowiązany jest również dostarczyć informacje o kadrze nagrania (oznaczenie kierunków ruchu), zgodnie z zawartością Karty pomiaru, w sposób wymagany przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru.

7.3. **Formularz do pomiaru rozszerzonego** służy do zapisu liczby pojazdów wymaganych kategorii, w przedziałach 1-godzinnych, łącznie dla 8 godzin pomiarowych, w podziale na kierunki ruchu, a dla wybranych kategorii również na pasy ruchu. Formularz będzie dostępny elektronicznie w aplikacji do kodowania i przekazywania wyników.

7.4. **Formularz kontroli pomiaru.** W ramach kontroli bezpośrednich pomiarów ruchu osoby przeprowadzające kontrole w terenie są obowiązane do wypełniania elektronicznego formularza kontroli dostępnego z poziomu aplikacji mobilnej

(na smartfony) opracowanej przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Raport z przeprowadzonych w danym dniu kontroli będzie tworzony automatycznie po ich zakończeniu, na podstawie danych wprowadzanych do aplikacji mobilnej podczas prowadzenia kontroli. Formularz będzie zawierać m.in. informacje o numerze kontrolowanego odcinka, dokładnym czasie przeprowadzenia kontroli, rzeczywistej lokalizacji punktu pomiarowego, obecności oświetlenia ulicznego i oznakowania stanowiska oraz innych zaobserwowanych nieprawidłowościach i kwestiach wymagających uwagi. Dodatkowo przekazywane będą informacje o osobach prowadzących kontrolę (tj. imię, nazwisko, jednostka organizacyjna) i pojeździe służbowym wykorzystywanym do kontroli (marka, model, kolor, nr rejestracyjny).

- 7.5. **Podstawowy format danych.** Podstawowym formatem danych, wykorzystywanym do przekazywania wyników z poszczególnych dni pomiarowych, jest tzw. format UFD-GPR opisany w załączniku nr 2.4. Dopuszczalna jest optymalizacja tego formatu przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, ale wymaga to uzgodnienia przez GDDKiA DSS i nie może być związane z ponoszeniem dodatkowych kosztów przez Wykonawców pomiarów.

Zastosowanie innych formatów przekazywania danych przez Wykonawcę pomiarów wymaga bezpośredniego uzgodnienia z Podmiotem opracowującym wyniki pomiaru.

- 7.6. **Katalog lokalizacji punktów pomiarowych.** Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do przygotowania katalogu lokalizacji punktów pomiarowych, zawierającego podstawowe informacje o punkcie pomiarowym wymagane w Karcie pomiaru (tj. numer odcinka pomiarowego, numer drogi, pikietaż, nazwa odcinka, mapa z lokalizacją kamer oraz kadry nagrań z oznaczonymi kierunkami ruchu) stanowiącej część formularza pomiarowego. Katalog lokalizacji punktów pomiarowych przekazuje się i, w razie potrzeby, aktualizuje w terminach przekazania sprawdzonych nagrań i zakodowanych wyników, zgodnie z kolumną „e” tabeli nr 4. Celem katalogu lokalizacji punktów pomiarowych jest identyfikacja przekrojów pomiarowych na potrzeby weryfikacji nagrań wideo. Katalog lokalizacji punktów pomiarowych może mieć formę dokumentu PDF uporządkowanego wg nr dróg i odcinków pomiarowych. Zakłada się, że Podmiot opracowujący wyniki pomiaru opracuje narzędzie do przekazywania, gromadzenia i prezentowania informacji zawartych w katalogu np. w formie usługi dyskowej cloud z odpowiednio uporządkowanymi katalogami, prostej galerii www lub poprzez odpowiednią funkcjonalność aplikacji do kodowania wyników pomiaru itp. W takim przypadku Wykonawca pomiarów jest wówczas zobowiązany do przekazywania wymaganych informacji (np. plików ze zdjęciami kadrów) za pomocą takiego narzędzia. Wykonawca pomiaru jest zobowiązany do aktualizacji kadrów i map, jeżeli po pierwszym pomiarze w danym punkcie pomiarowym wprowadził zmiany w lokalizacji sprzętu pomiarowego, zaakceptowane przez Oddział GDDKiA, na zasadach dopuszczonych w niniejszym dokumencie.

8. NUMERY, TERMINY I CZAS PRZEPROWADZENIA POMIARÓW RUCHU

- 8.1. Bezpośrednie pomiary ruchu wykonuje się w ciągu 2025 roku. **Roczny cykl pomiarowy** jest zróżnicowany w zależności od typu odcinka pomiarowego i obejmuje:
- 1) dla odcinków typu H – 5 pomiarów 16-godzinnych i 4 pomiary 24-godzinne, które tworzą 9 okresów „dziennych” oraz 4 okresy „nocne”;
 - 2) dla odcinków typu F/FZ i G – 2 pomiary 16-godzinne i 3 pomiary 24-godzinne, które tworzą 5 okresów „dziennych” oraz 3 okresy „nocne”;
 - 3) dla odcinków typu E – 3 pomiary 24-godzinne, które tworzą 3 okresy „dienne” i 3 okresy „nocne”;
 - 4) dla odcinków typu A – pomiar ciągły, całoroczny z wykorzystaniem liczników automatycznych oraz 2 pomiary 24 godzinne przeprowadzane za pomocą metody wideorejestracji, które tworzą 2 okresy „dienne” i 2 okresy „nocne”.
- 8.2. W roku 2026, na wybranych odcinkach dróg oddanych do użytku po 31 lipca 2025 r., które mogą mieć duże znaczenie dla rozkładów ruchu na całej sieci drogowej, przewiduje się możliwość przeprowadzenia **pomiarów uzupełniających**. GDDKiA DSS podejmie decyzję o przeprowadzeniu tego pomiaru, wraz z ustaleniem ostatecznego wykazu tego typu odcinków pomiarowych, do 31 stycznia 2026 r. Zakłada się 1-dniowe pomiary 24-godzinne przeprowadzane w kwietniu lub maju 2026 r.
- 8.3. Czas prowadzenia pomiaru podstawowego w poszczególnych okresach jest jednakowy dla wszystkich typów odcinków pomiarowych i wynosi:
- 1) w okresach „dziennych” - 16 godzin, w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰;
 - 2) w okresach „nocnych” - 8 godzin, w godzinach 0⁰⁰ – 6⁰⁰ i 22⁰⁰ – 0⁰⁰.
- 8.4. Pomiary 24-godzinne, obejmujące okres „dzienny” oraz „nocny”, rozpoczynają się o godzinie 0⁰⁰ i trwają nieprzerwanie przez kolejne 24 godziny, tj. pomiar w okresie „nocnym” jest realizowany w tym samym dniu kalendarzowym, co pomiar w okresie „dziennym”.
- 8.5. Rozszerzony pomiar ruchu wykonuje się dwukrotnie w ciągu 2025 roku, w dwóch okresach 8-godzinnych, w godzinach 8⁰⁰ – 16⁰⁰. W danym punkcie pomiarowym pomiar rozszerzony wykonuje się w tym samym dniu kalendarzowym co pomiar podstawowy (jeżeli jest przewidziany). Dopuszczalne jest wykorzystanie tego samego nagrania jakie zostało zarejestrowane w ramach pomiaru podstawowego, pod warunkiem zapewnienia możliwości rozpoznawania wszystkich kategorii pojazdów wymaganych w pomiarze rozszerzonym (np. konieczność określenia liczby osi czy koloru tablicy rejestracyjnej).

- 8.6. Szczegółowy kalendarz wykonywania pomiarów w ramach GPR 2025 przedstawiono w tabeli nr 2, uwzględniono w nim również daty wykonania ewentualnego pomiaru uzupełniającego w roku 2026. Dla każdego numeru pomiaru podane są trzy różne daty pomiaru (terminy pomiaru), w których można wykonywać pomiar ruchu. Oznacza to, że Wykonawcy pomiarów mogą rozłożyć przeprowadzanie pomiarów w poszczególnych punktach dla danego numeru pomiaru na trzy terminy w trzech kolejnych tygodniach. Przy czym, trzeci termin dla każdego z pomiarów jest traktowany jako rezerwowy, za który płatność wynosi 50% stawki podstawowej - dotyczy to również sytuacji powtarzania pomiarów w tym terminie z winy Wykonawcy pomiarów. Termin rezerwowy następuje zawsze po dwóch terminach podstawowych i cechuje się on również krótszym czasem na przekazanie zarejestrowanych danych. Niezależnie od powyższego, w przypadku odcinków typu A oraz F (nie dotyczy FZ) Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do każdorazowej realizacji pomiarów w pierwszych datach przewidzianych dla danego numeru pomiaru.

UWAGA: W przypadku odcinków pomiarowych, do których przypisane są pomiary na jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających, pełny kalendarz pomiaru na takich jezdniach, zgodny z typem odcinka pomiarowego, wykonuje się tylko na wybranych jezdniach, odpowiednio oznaczonych w wykazie odcinków pomiarowych (np. odcinki trasy S8 w Warszawie). Jeżeli dana jezdnia dodatkowa lub zbiorczo-rozprowadzająca nie ma istotnego znaczenia dla przenoszenia ruchu o znaczeniu tranzytowym lub ponadregionalnym i pełni tylko funkcję obsługi ruchu lokalnego, wówczas pomiar ruchu na takich jezdniach realizowany jest w ograniczonym zakresie, jako jeden pomiar 24-godzinny w pomiarze nr X₃/X₁₀, a wyniki z tych dróg nie są prezentowane w podstawowych zestawieniach wynikowych.

Tabela 2. Kalendarz GPR 2025.

Numer pomiaru	Data pomiaru	Dzień tygodnia	Okres	Godziny wykonywania pomiaru						
				Pomiar podstawowy					Pomiar rozszerzony	
				odcinki A**	odcinki H	odcinki F, FZ	odcinki G	odcinki E		
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	
X ₁	23.01.2025 30.01.2025 06.02.2025*	czwartek	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	–	–	–
X ₂	11.03.2025 18.03.2025 25.03.2025*	wtorek	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	–
X ₃	07.05.2025 14.05.2025 21.05.2025*	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰	
X ₄	10.07.2025 17.07.2025 24.07.2025*	czwartek	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	
X ₅	13.07.2025 20.07.2025 27.07.2025*	niedziela	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	
X ₆	05.08.2025 19.08.2025 26.08.2025*	wtorek	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	

Numer pomiaru	Data pomiaru	Dzień tygodnia	Okres	Godziny wykonywania pomiaru					
				Pomiar podstawowy					Pomiar rozszerzony
				odcinki A**	odcinki H	odcinki F, FZ	odcinki G	odcinki E	
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
X ₇	10.08.2025 24.08.2025 31.08.2025*	niedziela	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X ₈	08.10.2025 15.10.2025 22.10.2025*	środa	dzienny	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰
X ₉	12.10.2025 19.10.2025 26.10.2025*	niedziela	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–	–
X ₁₀	07.05.2025 14.05.2025 21.05.2025*	środa	nocny	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X ₁₁	08.10.2025 15.10.2025 22.10.2025*	środa	nocny	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₂	10.07.2025 17.07.2025 24.07.2025*	czwartek	nocny		0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₃	13.07.2025 20.07.2025 27.07.2025*	niedziela	nocny		0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–	–
X ₁₄	05.08.2025 19.08.2025 26.08.2025*	wtorek	nocny		–	–	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X ₁₅	10.08.2025 24.08.2025 31.08.2025*	niedziela	nocny		–	–	–	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–
X _u	15.04.2026 22.04.2026 29.04.2026*	środa	dzienny		6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰	–
X _{un}	15.04.2026 22.04.2026 29.04.2026*	środa	nocny		0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	0 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ 22 ⁰⁰ - 0 ⁰⁰	–

*oznaczono terminy rezerwowe, dla których stawka za wykonanie pomiaru stanowi 50% stawki podstawowej.

**w przypadku odcinków typu A główne źródło danych stanowią dane z liczników automatycznych obsługiwanych przez wyspecjalizowane firmy, na zlecenie poszczególnych Oddziałów GDDKiA. Wskazane 2 pomiary 24-godzinne są realizowane przez Wykonawcę pomiarów GPR 2025, niezależnie od firmy obsługującej licznik pomiarowy.

- 8.7. Jeżeli brak możliwości przeprowadzenia pomiaru w jednym z trzech dostępnych terminów dla danego numeru pomiaru wynika z przyczyn zależnych od Wykonawcy pomiarów, wówczas mogą być wobec niego zastosowane kary umowne.
- 8.8. Odstępstwa od podanych terminów wykonania pomiarów są niedozwolone.
- 8.9. W przypadku wystąpienia lub dużego prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji nietypowych i zdarzeń, które uniemożliwiają realizację pomiaru lub ograniczają przydatność jego wyników, a których nie można było przewidzieć na etapie opracowywania niniejszej dokumentacji (np. duże imprezy masowe, blokady dróg, załamania pogody, powodzie, ograniczenia w przemieszczaniu się ludności, zamknięcia granic państwowych, działania terrorystyczne lub wojenne, stany wyjątkowe, pandemie, stany zagrożenia epidemicznego itp.), Oddział GDDKiA, w uzgodnieniu

z GDDKiA DSS, może na kilka dni przed planowanym terminem pomiaru (dla poszczególnych odcinków, grup odcinków, województw lub całego kraju):

- 1) wskazać, jeśli to możliwe i uzasadnione merytorycznie, inny termin wykonania pomiarów niż wynika z kalendarza pomiaru lub
- 2) zrezygnować z realizacji pomiaru w danym terminie, gdyby wyznaczenie kolejnego terminu było niemożliwe lub nieuzasadnione merytorycznie.

Wykonawcy pomiarów z tytułu powyższego nie przysługują żadne roszczenia. Informacja o ewentualnej zmianie terminu wykonania pomiaru jest przekazywana Wykonawcy pomiarów najszybciej jak to możliwe, nie później niż na 2 dni kalendarzowe przed planowanym terminem rozpoczęcia pomiaru, przy czym, w zależności od charakteru zdarzenia, informacja może jednocześnie nie obejmować podania nowego terminu pomiaru. GDDKiA DSS niezwłocznie, w miarę możliwości nie dłużej niż w ciągu 14 dni kalendarzowych od daty przekazania informacji o zmianie terminu, podejmie decyzję o tym czy pomiar ma być realizowany oraz w jakim terminie.

8.10. Ogólne zasady powtarzania pomiaru. Pomiar może być powtarzany w następujących sytuacjach:

- 1) z winy Wykonawcy pomiarów i na jego koszt, na skutek stwierdzenia przez GDDKiA (w tym GDDKiA DSS, Oddziały GDDKiA lub Rejony GDDKiA) lub Podmiot opracowujący wyniki pomiaru nieprawidłowości: podczas kontroli pomiaru w terenie (tj. brak wykonywania pomiaru w zadeklarowanym terminie i lokalizacji); lub na etapie kontroli i weryfikacji wyników. Bardziej szczegółowe informacje zawarto w punktach: 10, 11, 12 i 13. W określonych przypadkach, wobec Wykonawcy pomiarów mogą mieć również zastosowane kary umowne;
- 2) z przyczyn niezależnych od Wykonawcy pomiarów i na koszt Zamawiającego, na skutek wystąpienia w terminie przeprowadzenia pomiaru zdarzeń drogowych, ekstremalnych warunków atmosferycznych, imprez masowych lub innych czynników niezależnych od Wykonawcy pomiarów i poza jego kontrolą, których nie można było przewidzieć i które mogą wpływać na wiarygodność wyników pomiaru i prowadzić do przerwania pomiaru w danym terminie. Decyzję o powtórzeniu pomiaru podejmuje właściwy Oddział GDDKiA w porozumieniu z Kierownikiem Projektu. W przypadku, gdy na skutek określonych w tym punkcie przyczyn, niezależnych od Wykonawcy pomiarów, pomiar jest powtarzany w trzecim terminie przewidzianym dla danego numeru pomiaru (lub innym uzgodnionym z GDDKiA DSS), wówczas nie mają zastosowania zapisy dotyczące pomniejszania wynagrodzenia za pomiar w tym terminie rezerwowym. Jednocześnie w omawianym przypadku, Wykonawca pomiarów otrzymuje wynagrodzenie za pomiar podstawowy, który realizował na danym odcinku w dniu jego przerwania, w wysokości 50% stawki za pomiar 16-godzinny, niezależnie od faktycznej długości pomiaru w danym dniu, wynikającej z tab. 2. Jeżeli przerwany zostanie pomiar rozszerzony, realizowany w terminie, w którym

na danym odcinku nie przewidziano równoległego pomiaru podstawowego, wówczas stawka za przerwany pomiar wynosi 50% stawki za pomiar 8-godzinny. Dodatkowe informacje zawarto w punkcie 13.

9. PODSTAWOWY ZAKRES CZYNNOŚCI

- 9.1. W niniejszym punkcie opisano podstawowy zakres czynności i raportowania, który zostanie uszczegółowiony w ramach „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników GPR 2025 oraz raportowania przebiegu pomiaru” (dalej „Instrukcja kodowania wyników GPR 2025”) opracowanej przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. „Instrukcja kodowania wyników GPR 2025” będzie obowiązywać wszystkie jednostki uczestniczące w GPR 2025 na równi z „Wytycznymi GPR 2025”. Szczegółowe zakresy czynności oraz wymagania w podziale na metody realizacji pomiarów są opisane w punktach: 10 („Czynności i wymagania dla pomiaru automatycznego i półautomatycznego”), 11 („Czynności i wymagania dla pomiaru wideo – kamery Wykonawców pomiarów”) i 12 („Czynności i wymagania dla pomiaru wideo – kamery GDDKiA”).
- 9.2. **Narzędzie do przygotowywania harmonogramu wykonywania pomiarów.** Zakłada się, że Podmiot opracowujący wyniki pomiaru zaprojektuje, wykona i przekaże do Wykonawców pomiarów formularz elektroniczny, w postaci aplikacji webowej, służący do tworzenia harmonogramu wykonania pomiaru, odrębnie na każdy numer pomiaru. Aplikacja będzie miała formę rozbudowanego wykazu odcinków pomiarowych lub inną uzgodnioną z GDDKiA DSS. W aplikacji tej wykorzystany będzie Przedwykonawczy wykaz odcinków pomiarowych GPR 2025 dla danego Oddziału GDDKiA, z późniejszymi zmianami, i będzie ona zawierać m.in. następujące informacje:
- 1) numer odcinka pomiarowego;
 - 2) numer drogi;
 - 3) pikietaż odcinka pomiarowego;
 - 4) nazwa odcinka pomiarowego;
 - 5) lokalizacja punktu lub punktów pomiarowych w ramach odcinka (pikietaż, miejscowość, współrzędne geograficzne);
 - 6) typ odcinka pomiarowego;
 - 7) realizacja pomiaru rozszerzonego, pomiarów na jezdniach dodatkowych i zbiorczo-rozprowadzających;
 - 8) planowana data wykonania pomiaru;
 - 9) dane o już zrealizowanych pomiarach, jeżeli Wykonawca pomiaru powtarza pomiar;
 - 10) o lokalizacji sprzętu pomiarowego.

W przypadku braku dostępności aplikacji służącej do przygotowania harmonogramu, Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do wypełniania i przekazywania do Oddziału GDDKiA harmonogramu w postaci specjalnie opracowanych formularzy elektronicznych o ściśle określonej strukturze i formatach pól.

- 9.3. **Przygotowanie harmonogramu wykonywania pomiarów na dany numer oraz obowiązujące terminy.** W tabeli nr 3 (kolumna „d”) wyszczególniono terminy, w których Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do przekazania właściwemu Oddziałowi GDDKiA i GDDKiA DSS, z wykorzystaniem formularza (aplikacji) opisanego w podpunkcie 9.2, szczegółowego harmonogramu wykonywania pomiarów na poszczególnych odcinkach pomiarowych, wraz ze wskazaniem wybranych dat realizacji pomiaru dla danego numeru pomiaru (tj. zgodnie z kolumną „a” tabeli nr 3). Harmonogram należy przekazać najpóźniej do godz. 10⁰⁰ w dacie wskazanej w kolumnie „d” tabeli nr 3. W przypadku pomiarów wykonywanych w miesiącach wakacyjnych, harmonogramy (tj. wykazy odcinków do pomiaru) dla pomiarów w dni robocze oraz niedziele należy przekazać łącznie, w datach wskazanych w kolumnie „d” tabeli nr 3.

Niezastosowanie się do wymagań dotyczących terminów przekazania harmonogramów pomiarów stanowi przesłankę do nałożenia kar umownych na Wykonawcę pomiarów.

Ze względu na możliwość wystąpienia sytuacji losowych, szczególnie w pierwszych dwóch numerach pomiarów, dopuszczalne jest wprowadzanie korekt dotyczących wybranych dat realizacji pomiarów po określonych wyżej terminach na przekazanie harmonogramu wykonywania pomiarów dla danego numeru pomiaru. Ze względu na konieczność organizacji czynności kontrolnych przez Zamawiającego, korekty te nie mogą dotyczyć więcej niż 10% odcinków pomiarowych obsługiwanych przez Wykonawcę pomiarów w danym Oddziale GDDKiA. W kolejnych numerach pomiarów, korekty w przekazanych harmonogramach mogą dotyczyć co najwyżej 5% odcinków pomiarowych. Większa liczba korekt, niż tutaj określona, stanowi przesłankę do nałożenia kar umownych.

W przypadku konieczności ewentualnej aktualizacji harmonogramu wykonywania pomiarów na dany numer pomiaru po pierwszym lub drugim terminie pomiaru (np. na skutek przerwania pomiaru czy stwierdzonej przez Wykonawcę pomiarów niekompletności nagrań wideo), należy ją wprowadzić w terminach wskazanych w kolumnach „e” i „f” tabeli nr 3, nie później niż do godziny 10⁰⁰.

W tabeli nr 3 przedstawiono obowiązujące Wykonawcę pomiarów w roku 2025 daty aktualizacji harmonogramu wykonywania pomiarów na dany numer pomiaru. Daty dla ewentualnych pomiarów uzupełniających w roku 2026 lub przypadków szczególnych (np. konieczność zmiany podstawowego kalendarza pomiaru na skutek wystąpienia zdarzeń niezależnych od Wykonawcy pomiarów lub Zamawiającego) zostaną ustalone odpowiednio, po podjęciu decyzji o realizacji takich pomiarów.

Tabela 3. Wymagane daty aktualizacji harmonogramu wykonywania pomiarów w roku 2025, na dany numer pomiaru.

Numer pomiaru	Termin pomiaru		Termin przygotowania harmonogramu na dany numer (numery) pomiaru (do godz. 10 ⁰⁰)	Termin ewentualnej aktualizacji harmonogramu po I terminie pomiaru (do godz. 10 ⁰⁰)	Termin ewentualnej aktualizacji harmonogramu po II terminie pomiaru (do godz. 10 ⁰⁰)
	Nr	Data			
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>
1	1	23.01	16.01	27.01	3.02
	2	30.01			
	3	6.02			
2	1	11.03	4.03	14.03*	21.03*
	2	18.03			
	3	25.03			
3/10	1	07.05	29.04	12.05	19.05
	2	14.05			
	3	21.05			
4/12	1	10.07	1.07	15.07	22.07
	2	17.07			
	3	24.07		18.07	25.07
5/13	1	13.07			
	2	20.07			
3	27.07				
6/14	1	05.08	29.07	11.08	22.08*
	2	19.08			
	3	26.08		18.08	29.08
7/15	1	10.08			
	2	24.08			
3	31.08				
8/11	1	08.10	1.10	13.10	20.10
	2	15.10			
	3	22.10		16.10	23.10
9	1	12.10			
	2	19.10			
3	26.10				

*W przypadku wskazanych dat dopuszczalne jest przekazanie wymaganych informacji do godziny 14⁰⁰.

9.4. **Podstawowe informacje o kodowaniu wyników pomiaru.** Po każdym terminie pomiarowym, Wykonawca pomiarów bezpośrednich koduje wyniki pomiaru podstawowego i pomiaru rozszerzonego (jeżeli był wykonywany) zgodnie z „Instrukcją kodowania wyników GPR 2025”. Kodowanie polega na:

- 1) wpisywaniu wyników bezpośrednio do odpowiedniego formularza elektronicznego dostępnego w ramach aplikacji do kodowania i przekazywania wyników przygotowanej przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Aplikacja

ta będzie automatycznie uzupełniała informacje lokalizacyjne o punkcie i odcinku pomiarowym na podstawie podanego numeru odcinka oraz sumowała dane w wymaganych interwałach podczas wpisywania danych przez użytkownika, lub

- 2) przekazaniu / wgraniu plików w formacie UFD-GPR (lub innym zaakceptowanym przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru) poprzez aplikację do kodowania i przekazywania wyników przygotowaną przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru.

Przy kodowaniu wyników uwzględnia się również informacje o nietypowych sytuacjach i zdarzeniach, wpisując je w odpowiednie pola formularza udostępnionego w aplikacji do kodowania i przekazywania wyników.

Wraz z kodowaniem danych, Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do przygotowania lub aktualizacji Katalogu lokalizacji punktów pomiarowych. Podczas przygotowywania katalogu oraz kodowania danych z pomiarów należy zwrócić szczególną uwagę na oznaczenie kierunków ruchu i przypisanie danych do właściwych kierunków ruchu. Stosowane są następujące oznaczenia kierunków ruchu:

- 1) L – kierunek lewy, tj. kierunek ruchu pojazdów zgodnie z malejącym pikietażem drogi;
- 2) P – kierunek prawy, tj. kierunek ruchu pojazdów zgodnie z rosnącym pikietażem drogi.

- 9.5. **Terminy na przekazanie: informacji o przeprowadzonych pomiarach, zakodowanych wyników oraz nagrań.** Wykonawca pomiarów bezpośrednich zobowiązany jest do przekazania sprawdzonych i zakodowanych wyników pomiarów z pomiaru podstawowego oraz rozszerzonego (jeżeli był wykonywany w danym terminie) do Oddziałów GDDKiA oraz Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru w terminach określonych w tabeli nr 4.

Szczegółowe informacje dotyczące terminów i sposobu przekazania wyników z pomiarów automatycznych lub półautomatycznych znajdują się w punkcie 10. W punktach 11 i 12, dotyczących pomiarów wideo, znajdują się informacje o terminach i sposobie przekazania:

- 1) informacji o poprawności i kompletności nagrań wideo;
- 2) nagrań i zakodowanych wyników z pomiarów wideo.

Tabela 4. Wymagane daty przekazania informacji o przeprowadzonych pomiarach, zakodowanych wyników oraz nagrań.

Numer pomiaru	Termin pomiaru		Przekazanie informacji o poprawności i kompletności nagrań (do godz. 10 ⁰⁰)	Przekazanie sprawdzonych nagrań i zakodowanych wyników (do godz. 10 ⁰⁰)
	Nr	Data		
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>
1	1	23.01	27.01	17.02
	2	30.01	3.02	
	3	6.02	10.02	
2	1	11.03	14.03*	3.04
	2	18.03	21.03*	
	3	25.03	27.03*	
3/10**	1	07.05	12.05	30.05
	2	14.05	19.05	
	3	21.05	26.05	
4/12	1	10.07	15.07	6.08
	2	17.07	22.07	
	3	24.07	29.07	
5/13	1	13.07	18.07	
	2	20.07	25.07	
	3	27.07	31.07	
6/14	1	05.08	11.08	10.09
	2	19.08	22.08*	
	3	26.08	28.08*	
7/15	1	10.08	18.08	
	2	24.08	29.08	
	3	31.08	4.09	
8/11**	1	08.10	13.10	5.11
	2	15.10	20.10	
	3	22.10	27.10	
9	1	12.10	16.10	
	2	19.10	23.10	
	3	26.10	29.10	

*W przypadku wskazanych dat dopuszczalne jest przekazanie wymaganych informacji do godziny 14⁰⁰.

**Oznaczono numery pomiarów, w których realizowany jest pomiar rozszerzony.

9.6. **Weryfikacja kompletności i jakości przekazanych nagrań oraz wyników.** Oddziały GDDKiA i Rejony GDDKiA, po otrzymaniu nagrań i wyników w terminach określonych w kolumnie „e” tablicy nr 4, przystępują do procesu oceny ich kompletności i jakości, zgodnie z „Zasadami kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”. Wyniki pomiarów są ponadto weryfikowane przez GDDKiA DSS oraz Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Sprawdzenie obejmuje m.in. kompletność wyników,

poprawność zakodowania danych, poprawność struktury rodzajowej ruchu i dobowych rozkładów ruchu.

- 9.7. **Archiwizacja i przechowywanie wyników pomiarów oraz nagrań wideo przez GDDKiA.** Wszelkie elektroniczne zbiory danych oraz inne dokumenty związane z GPR 2025 archiwizuje się i przechowuje przez 10 lat, zgodnie z zasadami archiwizacji obowiązującymi w GDDKiA.

Nośniki dyskowe z nagraniami wideo z poszczególnych dni pomiarowych (niezawierające danych osobowych lub wrażliwych) przechowywane są w Oddziale GDDKiA przez cały okres rękojmi, a po jego upływie zwracane są do Wykonawcy pomiaru. Wykonawca pomiaru, w ciągu 14 dni kalendarzowych od otrzymania dysków przekazuje do Oddziału GDDKiA oświadczenie o trwałym usunięciu nagrań z otrzymanych nośników.

Na potrzeby wewnętrzne Oddziału GDDKiA, np. szkoleniowe lub prezentacyjne, możliwe jest wykonanie kopii zapasowych wybranych nagrań.

10. CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU AUTOMATYCZNEGO I PÓLAUTOMATYCZNEGO

- 10.1. Zapisy punktu 10 uszczegółwiają zapisy punktu 9 w zakresie czynności i wymagań związanych z pomiarami automatycznymi i półautomatycznymi realizowanymi na odcinkach pomiarowych, odpowiednio, typu A i F/FZ. W pomiarach tych wykorzystywane są urządzenia i systemy realizujące pomiar ruchu w sposób ciągły, całoroczny, czyli np. SCPR, dane z systemów obsługiwanych przez Krajową Administrację Skarbową (np. e-TOLL) lub od operatorów autostrad koncesyjnych. Szczegółowe informacje o sposobie realizacji równoległych pomiarów wideo na odcinkach A i F/FZ zawierają punkty 11 i 12.
- 10.2. Liczniki pomiarów ruchu wykorzystywane przez GDDKiA na potrzeby realizacji pomiarów automatycznych i półautomatycznych w GPR 2025 są obsługiwane przez zewnętrzne podmioty, nadzorowane przez poszczególne Oddziały GDDKiA lub przez zewnętrzne instytucje np. Krajową Administrację Skarbową. Stacje SCPR obsługiwane bezpośrednio przez GDDKiA dostarczają dane źródłowe w postaci plików UFD². Systemy pomiarowe obsługiwane przez inne podmioty mogą dostarczać dane w innych formatach. Wykaz automatycznych stanowisk pomiarowych planowanych do wykorzystania w GPR 2025 (wg stanu na 22 września 2023 r.) zawiera załącznik nr 1.2.
- Dane zebrane ze stanowisk pomiarowych są następnie kompleksowo weryfikowane i analizowane przez firmę odpowiedzialną za przetwarzanie wyników ze stacji SCPR, nadzorowaną przez GDDKiA DSS.
- 10.3. Za zapewnienie odpowiedniej jakości i kompletności danych ze stacji SCPR nadzorowanych przez Oddziały GDDKiA, zlokalizowanych na odcinkach A i F, odpowiadają podmioty obsługujące te urządzenia, na mocy odrębnych umów utrzymaniowych i serwisowych. W ramach tych czynności podmioty te, oprócz standardowych zadań związanych z bieżącym monitorowaniem poprawności pracy stacji, realizują zadania, których celem jest maksymalizacja ciągłości działania stacji oraz jakości uzyskiwanych wyników w czasie trwania GPR 2025, w tym:
- 1) **Przeprowadzenie 5 pomiarów kontrolnych**, weryfikujących jakość pracy stacji pomiarowej. Firma obsługująca stacje SCPR jest zobowiązana do realizacji 5 pomiarów kontrolnych w roku 2025 r., weryfikujących jakość pracy każdej stacji pomiarowej, tj. dokładność klasyfikacji zgodnie z wymaganiami. Pomiary te realizowane są metodą wideorejestracji, zgodnie z zasadami dla pomiarów sprawdzających i odbiorczych stacji SCPR określonymi w umowach z firmami obsługującymi SCPR, i każdorazowo trwają 3 godziny (pomiar powinien się rozpocząć w okresie od godz. 6⁰⁰ do 15⁰⁰). Pomiary te są wykonywane w następujących okresach, poprzedzających odpowiednie numery

² Opis formatu UFD dostępny w dokumencie „Wymagania techniczne i lokalizacyjne dla stacji ciągłych pomiarów służących celom planistyczno-projektowym” (<https://www.gov.pl/attachment/0d05be27-d9a8-41ca-99a3-b5e906f3b9b1>)

pomiarów GPR 2025 (zgodnie z tabelą nr 2), z wyłączeniem sobót, niedziel oraz dni świątecznych:

- a) dla pomiaru X_1 , od 2 grudnia 2024 r. do 10 stycznia 2025 r.,
- b) dla pomiaru X_2 , od 27 stycznia do 21 lutego 2025 r.,
- c) dla pomiaru X_3/X_{10} , od 31 marca do 25 kwietnia 2025 r.,
- d) dla pomiarów X_4/X_{12} , X_5/X_{13} , X_6/X_{14} , X_7/X_{15} , od 26 maja do 20 czerwca 2025 r.,
- e) dla pomiarów X_8/X_{11} , X_9 , od 1 do 26 września 2025 r.

Po przeprowadzeniu pomiaru firma obsługująca SCPR koduje wyniki z kamer wideo i przekazuje zestawienie porównawcze potwierdzające jakość pracy licznika do Oddziału GDDKiA oraz GDDKiA DSS, w ciągu 5 dni roboczych od daty ich przeprowadzenia. Dodatkowo, do Oddziału GDDKiA, wraz z wynikami, przekazywane są wszystkie zarejestrowane nagrania.

Oddział GDDKiA, we współpracy z GDDKiA DSS lub Kierownikiem Projektu, dokonuje oceny jakości danych z liczników pomiarowych i w sytuacji braku zapewnienia wystarczającej dokładności może zostać podjęta decyzja o zmianie typu odcinka pomiarowego i metody pomiarowej, zgodnie z zapisami punktu 3.2.

- 2) **Sprawdzanie poprawności działania stacji pomiarowej przed każdą datą pomiaru.** Firma obsługująca stacje SCPR jest zobowiązana do sprawdzenia poprawności działania stacji na 3 dni kalendarzowe przed każdą datą pomiaru wskazaną w tabeli nr 2. Wyjątek stanowią pomiary realizowane w lipcu, kiedy wystarczające jest sprawdzenie poprawności działania przed pomiarem zaplanowanym na dzień roboczy (tj. pomiar X_4).

Sprawdzenie poprawności działania stacji może być przeprowadzone zdalnie i powinno obejmować m.in. kontrolę zasilania (np. stanu naładowania baterii) i poprawności rejestracji danych ze wszystkich pasów ruchu. W razie potrzeby, firma obsługująca stacje dokonuje czynności naprawczych, np. wymiany lub doładowania baterii, ponownego uruchomienia licznika, itp. Sprawdzenie to nie uwzględnia jakościowej oceny uzyskiwanych przez stację wyników. Informacje o przeprowadzeniu kontroli stacji przed daną datą pomiaru firma obsługująca stacje SCPR przesyła niezwłocznie po dokonaniu sprawdzenia do właściwego Oddziału GDDKiA.

W przypadku, gdy podczas sprawdzenia stwierdzona zostanie awaria lub nieprawidłowa praca stacji, firma obsługująca stacje niezwłocznie przystępuje do jej naprawy i przywrócenia poprawności działania. Jeżeli firma nie będzie mogła przywrócić poprawności działania stacji na wymaganą datę pomiaru informuje o tym Oddział GDDKiA, a Oddział GDDKiA informuje Wykonawcę pomiarów o braku konieczności realizacji pomiaru w danym terminie. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy uszkodzenie stacji jest poważne i jej naprawa nie zostanie zrealizowana w czasie realizacji pomiarów, wówczas Wykonawca pomiarów

zobowiązany jest do przeprowadzenia pomiaru w jednej z trzech dostępnych dat, na standardowych zasadach, i kodowania informacji o całej strukturze rodzajowej ruchu.

- 3) **Sprawdzenie czy stacja działała w danej dacie pomiaru.** Firma obsługująca stacje SCPR jest zobowiązana do sprawdzenia czy dana stacja zarejestrowała komplet wyników z dnia pomiarowego i przekazania tej informacji w ciągu 2 dni kalendarzowych od daty zakończenia pomiaru, do godziny 12.00, do właściwego Oddziału GDDKiA.

W przypadku stwierdzenia, że stacja nie zarejestrowała kompletu danych w danym dniu, firma obsługująca stacje niezwłocznie przystępuje do naprawy stacji i przywrócenia poprawności jej działania. Oddział GDDKiA informuje wówczas Wykonawcę pomiaru o konieczności powtórzenia pomiaru w kolejnym dostępnym terminie. Wykonawca pomiaru za nagrania zarejestrowane w pierwszym terminie, które nie będą podlegały kodowaniu z uwagi na awarię stacji, otrzymuje 50% stawki podstawowej. Koszt powtórzenia pomiaru w kolejnym terminie ponosi Zamawiający. Jeżeli Oddział GDDKiA, w porozumieniu z firmą obsługującą SCPR, ustali, że naprawa stacji nie zostanie zrealizowana do drugiego przewidzianego terminu pomiaru, wówczas Wykonawca pomiarów będzie zobowiązany do kodowania informacji o całej strukturze rodzajowej ruchu z nagrań zarejestrowanych przez niego w pierwszym terminie i nie będzie zobowiązany do powtarzania pomiaru w drugim terminie.

- 10.4. Za zbieranie wyników z pomiarów automatycznych, realizowanych na odcinkach typu A i F/FZ (tj. SCPR oraz danych od podmiotów zewnętrznych, np. z Krajowej Administracji Skarbowej), oraz ich przekazywanie do Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru odpowiada GDDKiA DSS we współpracy z Oddziałami GDDKiA. Dane w postaci źródłowej (tj. plików w formacie UFD dla stacji SCPR lub innej, w przypadku systemów zewnętrznych) są przekazywane do GDDKiA DSS lub Oddziałów GDDKiA po zakończeniu każdego pełnego miesiąca (zwykle ok. 15 - 21 dni kalendarzowych).

Ponadto, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru będzie również otrzymywał na bieżąco i za pośrednictwem GDDKiA DSS, o ile pozwolą na to dostępne dane, wyniki ze stacji automatycznych w postaci zweryfikowanej, opracowywane przez firmę przetwarzającą wyniki ze stacji SCPR. Wyniki te, w tym obliczone podstawowe parametry ruchu (np. SDRR), Podmiot opracowujący wyniki pomiaru wykorzystuje w bieżących pracach, analizach oraz na potrzeby przeprowadzenia ostatecznych obliczeń wyników pomiaru.

- 10.5. Na odcinkach typu A i F/FZ, niezależnie od realizacji pomiaru automatycznego lub półautomatycznego, Wykonawca pomiarów przeprowadza równoległe pomiary metodą wideorejestracji w wymaganych terminach określonych w tabeli nr 2. Przy czym, w przypadku odcinków typ A i F, Wykonawca pomiarów zobowiązany jest każdorazowo do zaplanowania i przeprowadzenia pomiarów ruchu w pierwszej dacie

- dla danego numeru pomiaru. Realizację pomiarów na odcinkach typu FZ Wykonawca pomiarów może zaplanować na jeden z trzech terminów dostępnych dla danego numeru pomiaru, z zastrzeżeniem, że płatność za pomiar trzecim terminie rezerwowej będzie wynosi 50% stawki podstawowej.
- 10.6. W przypadku pomiarów wideo realizowanych na odcinkach typu A i FZ Wykonawca pomiarów, dla wszystkich wymaganych numerów pomiarów, koduje informacje o wszystkich wymaganych kategoriach pojazdów przejeżdżających przez przekrój pomiarowy, zgodnie z tabelą nr 1. W przypadku odcinków typu F, Wykonawca pomiarów koduje wszystkie wymagane kategorie pojazdów, tylko dla nagrań z pomiarów 24-godzinnych prowadzonych w dni robocze, w maju i lipcu (tj. pomiarów nr X₃/X₁₀ i X₄/X₁₂). W pozostałych terminach wskazanych dla odcinków F w kolumnie „g” tabeli nr 2 Wykonawca pomiaru koduje dane dla wszystkich wymaganych kategorii pojazdów z wykluczeniem samochodów osobowych (tj. kategoria „c”).
 - 10.7. W przypadku, gdy Wykonawca pomiarów nie przeprowadził pomiaru lub nie zarejestrował nagrań w pierwszym terminie wymaganym dla odcinków typu A i F, wówczas jest zobowiązany do realizacji pomiaru w kolejnym terminie i może być obciążony karami umownymi. Jeżeli w tym terminie wystąpi awaria stacji pomiarowej, wówczas Wykonawca pomiarów będzie zobowiązany do kodowania informacji o całej strukturze rodzajowej ruchu z zarejestrowanych nagrań, niezależnie od typu odcinka pomiarowego.
 - 10.8. Koszty ewentualnego kodowania informacji o pełnej strukturze rodzajowej ruchu (tj. wszystkich kategorii pojazdów) z nagrań zarejestrowanych na odcinkach typu F, w terminach dla których pierwotnie nie było wymagana kodowanie liczby samochodów osobowych, Wykonawca pomiarów w kalkulowuje w cenę jednostkową pomiaru na tych odcinkach.
 - 10.9. W przypadku, gdy na podstawie bieżącej analizy danych z liczników automatycznych, w tym przeprowadzanych pomiarów sprawdzających, stwierdzona zostanie niezgodna z wymaganiami dokładność lub kompletność takich danych, Oddział GDDKiA, w porozumieniu z GDDKiA DSS może podjąć decyzję o zmianie rodzaju pomiaru na danym odcinku i dalszą realizację pomiaru metodą wideorejestracji wg kalendarza dla odcinków typu H (zgodnie z punktami 2.10 i 3.2 powyżej).
 - 10.10. Niezależnie od powyższego, jeżeli po otrzymaniu wyników równoległego pomiaru wideo prowadzonego na odcinkach F, które zostały zweryfikowane przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru oraz Zamawiającego i uznane za prawidłowe, stwierdzona zostanie niewiarygodna liczba samochodów osobowych z licznika (np. ujemna lub zbyt wysoka, nawet pomimo ich wcześniejszej akceptacji), podstawowe źródło danych będzie stanowić nagranie wideo, a Wykonawca pomiarów będzie zobowiązany do określenia liczby samochodów osobowych na podstawie zarejestrowanego nagrania wideo. Powinien tego dokonać poprzez ponowne zakodowanie danych w ciągu 2 dni kalendarzowych od otrzymania stosownej informacji od właściwego Oddziału GDDKiA.

11. CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU WIDEO – KAMERY WYKONAWCÓW POMIARÓW

- 11.1 Zapisy punktu 11 stanowią uszczegółowienie punktu 9 w zakresie wymagań i czynności dotyczących pomiarów wykonywanych metodą wideorejestracji w punktach pomiarowych oznaczonych jako A, F/FZ, G, H i E z wykorzystaniem kamer i sprzętu pomiarowego należących do Wykonawców pomiarów.
- 11.2 Lokalizacja stanowisk do wideorejestracji powinna być zgodna z wymaganiami określonymi w punkcie 4 niniejszej „Instrukcji GPR 2025”.
- 11.3 Ze względu na kalendarz pomiaru (np. miesiące zimowe o skróconej porze dziennej czy możliwość wystąpienia niesprzyjających warunków pogodowych) oraz czas jego realizacji (m.in. pomiary w okresie nocnym), Wykonawca pomiarów jest zobowiązany zapewnić poprawną rejestrację i czytelność obrazu wideo, gwarantującą możliwość jednoznacznego zakwalifikowania pojazdu do określonej kategorii, w każdych warunkach pogodowych (np. deszcz, śnieg, zakres temperatur otoczenia od -30°C do $+50^{\circ}\text{C}$) i oświetleniowych („ostre” słońce, okres nocny, w tym warunki tzw. „ciemnej nocy”, między godzinami 23⁰⁰ a 3⁰⁰, bez jakiegokolwiek oświetlenia ulicznego). Zaleca się montowanie kamer w dobrze oświetlonych miejscach, niemniej na wypadek awarii, wyłączenia lub braku oświetlenia ulicznego w danej lokalizacji należy zapewnić dodatkowe oświetlenie i technologie gwarantujące poprawne wykonanie pomiaru (np. oświetlacze podczerwieni, obiektywy o dużej „jasności”, itp.). W celu ochrony przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych zaleca się odpowiednie ustawianie obiektywu kamery, stosowanie daszków ochronnych czy preparatów zapobiegających parowaniu, gwarantujących ciągłość i czytelność nagrania przez cały okres prowadzenia pomiaru w danym dniu.
- 11.4 Wykonawca pomiarów wideo odpowiada za zapewnienie źródła zasilania dla rejestratora wideo (wraz z zapasowym, jeżeli wymaga tego stosowana przez niego technologia) i innych niezbędnych akcesoriów, które zapewniają ciągłą rejestrację pojazdów w dniu wykonywania pomiarów.
- 11.5 **Czynności wykonywane przed pomiarem wideo.** W celu zapewnienia wysokiej jakości i kompletności wyników w poszczególnych terminach pomiarowych procedura wykonywania pomiaru wideo zakłada wykonanie następujących czynności przez Wykonawcę pomiarów przed przystąpieniem do pomiaru w danym terminie:
- 1) sprawdzenie sprawności sprzętu do wideorejestracji oraz stanu źródeł zasilania (baterii) co najmniej na 3 dni kalendarzowe przed jego użyciem w pomiarze;
 - 2) zamontowanie i zaprogramowanie sprzętu do wideorejestracji, w tym ustawienie kamery, należy wykonać na tyle wcześnie, aby rozpoczęcie rejestracji nagrania wideo mogło odbyć się zgodnie z harmonogramem pomiaru i nie powodowało zakłóceń w ruchu drogowym;

- 3) ustawienie i zsynchronizowanie czasu kamery (zaleca się wykorzystanie serwera czasu NTP).
- 11.6 Kamery montuje się na dedykowanych statywach lub elementach infrastruktury drogowej, na wysokości gwarantującej zarejestrowanie wszystkich pojazdów przejeżdżających przez przekrój pomiarowy i eliminującej zjawisko zasłaniania się pojazdów na poszczególnych pasach ruchu w kadrze nagrania. W sytuacji montażu kamer na elementach infrastruktury stosuje się uchwyty montażowe, które nie będą powodowały uszkodzenia tych elementów (np. stosowanie gumowych podkładek ochronnych). Wysokość i sposób ustawienia kamery zależy od technologii pomiarowej stosowanej przez Wykonawcę pomiarów. Obiektyw kamery ustawia się w taki sposób, aby unikać efektu olśnienia lub prześwietlenia obrazu (w szczególności dotyczy to pory wschodzącego lub zachodzącego słońca). W miarę możliwości obiektyw kamery kieruje się w kierunku północnym. Niedopuszczalne jest ukrywanie lub maskowanie instalowanego sprzętu do wideorejestracji – kamery powinny być widoczne z drogi.
 - 11.7 Po zamontowaniu kamery Wykonawca pomiarów zobowiązany jest do jej sfotografowania. Na fotografii powinna być widoczna kamera oraz jej położenie w stosunku do drogi. Fotografie opisane numerem odcinka pomiarowego oraz stroną drogi lub w inny sposób uzgodniony z Oddziałem GDDKiA, umożliwiające ich łatwą identyfikację, należy przekazać do Oddziału GDDKiA przed terminem przeprowadzenia pomiaru w danym punkcie (np. poprzez usługę dyskową w chmurze utrzymywaną przez Wykonawcę pomiarów). Fotografie mają na celu łatwą identyfikację sprzętu pomiarowego Wykonawców pomiarów przez pracowników Rejonów GDDKiA i Oddziałów GDDKiA dokonujących kontroli GPR oraz pasa drogowego.
 - 11.8 Sprzęt wykorzystywany do pomiarów wideo należy demontować każdorazowo po wykonaniu pomiaru w danej dacie pomiaru. Niedopuszczalne jest instalowanie kamer na cały okres realizacji GPR 2025. Wyjątek stanowią pomiary prowadzone w lipcu, sierpniu i październiku, gdy w jednym tygodniu przypadają dwa dni pomiarowe (np. czwartek i niedziela). W takiej sytuacji sprzęt pomiarowy może być pozostawiony na dni, w których nie jest wykonywany pomiar, ale powinien być wyłączony i pozbawiony zasilania. GDDKiA nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia lub kradzież sprzętu do pomiarów ruchu instalowanego przez Wykonawców pomiarów.
 - 11.9 **Zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.** Na rejestrowanych nagraniach, przekazywanych do weryfikacji przez Zamawiającego wraz z zakodowanymi wynikami pomiarów nie mogą być widoczne wizerunki osób lub numery rejestracyjne pojazdów. W związku z tym, Wykonawca pomiarów może stosować jedno, dwa lub trzy rozwiązania techniczne, opisane poniżej.
 - 1) Rozwiązanie nr 1 – brak rejestrowania danych osobowych
Obowiązkiem Wykonawcy pomiaru jest takie ustawienie obiektywu kamery lub stosowanie takich parametrów jakości obrazu (np. stopień kompresji,

rozdzielczość obrazu), aby na rejestrowanych nagraniach nie były widoczne dane osobowe w postaci wizerunków osób, ani numery rejestracyjne pojazdów. Nagrania mają jednocześnie umożliwić jednoznaczne rozpoznanie wszystkich wymaganych sylwetek pojazdów w celach weryfikacji jakości pomiaru.

2) Rozwiązanie nr 2 – anonimizacja zarejestrowanych danych osobowych

W przypadku gdy, Wykonawca pomiarów będzie wykorzystywał technologię, w wyniku której dojdzie do zarejestrowania obrazu zawierającego dane osobowe (np. numery rejestracyjne pojazdów, wizerunki osób), musi on jednocześnie zastosować technologie anonimizacji danych, które spowodują zamazywanie nr tablic rejestracyjnych i wizerunków osób. Anonimizacji należy dokonać w terminie 5 dni roboczych od dnia pozyskania danych (wykonania nagrania).

3) Rozwiązanie nr 3 – wykorzystywanie sztucznej inteligencji

Jeżeli stosowana przez Wykonawcę pomiarów technologia pomiaru wideo wymaga rejestrowania nagrań w wysokiej rozdzielczości na potrzeby systemów rozpoznających pojazdy z wykorzystaniem sztucznej inteligencji i uczenia maszynowego, co może powodować rejestrację danych osobowych, a jednocześnie zastosowanie sztucznej inteligencji wymaga, aby nagrania nie były anonimizowane, wówczas jest on zobowiązany do skasowania takich nagrań z danego numeru pomiaru, w ciągu 5 dni roboczych od daty wystawienia przez Zamawiającego protokołu odbioru wyników z danego numeru pomiaru. Powyższe nie zwalnia Wykonawcy pomiarów z obowiązku przekazania Zamawiającemu kopii nagrań o obniżonej jakości (tj. takich które umożliwiają rozpoznanie wszystkich sylwetek pojazdów w przekroju drogi i ich jednoznaczne przypisanie do wymaganych kategorii, ale nie zawierają danych osobowych).

Wykonawca pomiarów pozostawia kopie wszystkich nagrań w obniżonej jakości, na potrzeby spełnienia wymagania dotyczącego utrzymywania kopii zapasowej nagrań.

Wykonawca pomiarów jest zobowiązany wskazać w ofercie, które z trzech ww. rozwiązań w zakresie ochrony danych osobowych zamierza stosować.

Przekazywanie do Zamawiającego nagrań umożliwiających rozpoznanie numerów tablic rejestracyjnych pojazdów lub wizerunków osób będzie stanowiło naruszenie umowy i może stanowić podstawę do naliczenia kar umownych na Wykonawcę pomiarów.

Ponadto, w związku z możliwością wystąpienia sytuacji przetwarzania danych osobowych zgromadzonych w ramach rejestracji obrazu (np. numery rejestracyjne pojazdów, wizerunki osób), wymagane jest spełnienie warunków określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia

dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), dalej „RODO”. W szczególności osobie, której dane będą rejestrowane należy podać informacje wymagane na mocy art. 13 RODO, a także należy zapewnić bezpieczeństwo danych osobowych, zgodnie z art. 24, art. 25 i art 32 RODO. Obowiązek ten jest wypełniany poprzez stosowanie przez Wykonawców pomiarów specjalnych naklejek informacyjnych na tabliczkach z numerem odcinka pomiarowego, o których mowa punkcie 4.7 lit. d powyżej.

Ponadto, w związku z możliwością przetwarzania przez Wykonawcę pomiarów nagrań zawierających dane osobowe Wykonawca pomiarów i Zamawiający podpisują odrębną umowę o powierzeniu przetwarzania danych osobowych.

- 11.10 Rejestracja wideo musi mieć charakter ciągły przez cały okres prowadzenia pomiaru w danym terminie (tj. niedopuszczalne są jakiegokolwiek przerwy w pracy sprzętu do wideorejestracji w poszczególnych terminach pomiarowych) i gwarantować zarejestrowanie każdego pojazdu przejeżdżającego przez przekrój drogi w punkcie pomiarowym. Zarejestrowane w toku prowadzonego pomiaru i przekazywane do Zamawiającego nagrania muszą zapewniać jednoznaczną rozpoznawalność sylwetek wszystkich pojazdów przejeżdżających przez przekrój pomiarowy, zgodnie z wymaganymi kategoriami opisanymi w punkcie 5 tej instrukcji, bez względu na warunki oświetleniowe lub pogodowe. Obraz powinien być rejestrowany z rozdzielczością nie mniejszą niż 640 x 480 pikseli. Minimalna liczba klatek na sekundę nie może być mniejsza niż 6, jednak przy ustalaniu liczby klatek na sekundę należy uwzględnić także kąt widzenia kamery oraz średnią prędkość pojazdów na danej drodze, tak, aby spełniony był ww. wymóg rejestracji każdego przejeżdżającego pojazdu, wraz z jego jednoznaczną kwalifikacją do jednej z wymaganych kategorii. W pomiarze podstawowym nie jest wymagane nagrywanie obrazu w kolorze, wystarczająca jest skala odcieni szarości. W pomiarze rozszerzonym, ze względu na konieczność identyfikacji kolorów tablic rejestracyjnych pojazdów (bez możliwości rozpoznania znaków na tablicach), konieczna jest rejestracja obrazu w kolorze. W zapisie wideo musi być widoczny w sposób ciągły numer odcinka pomiarowego, data i czas rejestracji nagrania. Zaleca się, aby wielkość pliku z godzinnym nagraniem nie przekraczała 1 GB.
- 11.11 **Standardy kodowania i formaty plików wideo.** Nie stosuje się ograniczeń co do dopuszczalnych standardów kodowania i formatów plików wideo, zalecane jest jednak, aby były one powszechnie dostępne i pozwalały na odtwarzanie nagrań wideo za pomocą popularnych aplikacji, w tym wbudowanych w system operacyjny Windows 10/11 stosowany przez GDDKiA. Jeżeli Wykonawca pomiarów stosuje dedykowane formaty kodowania lub formaty plików wideo, do których odtworzenia wymagane jest specjalne oprogramowanie lub konieczność instalacji dodatkowych kodeków, wówczas jest on zobowiązany do przekazania ich na użytek GDDKiA DSS, właściwego terytorialnie Oddziału GDDKiA, wraz ze wszystkimi powiązаныmi licencjami, na potrzeby weryfikacji jakości i kompletności nagrań zarejestrowanych w pomiarze ruchu oraz poprawności zakodowania wyników pomiarów wideo w formularzach.

11.12 **Weryfikacja nagrań przez Wykonawcę pomiarów.** Wykonawca pomiarów, nie później niż do godziny 10⁰⁰ w terminach wskazanych w tabeli nr 4 (kolumna „d”), przeprowadzi wstępną kontrolę zarejestrowanych nagrań wideo, w celu określenia czy są one kompletne i czytelne, a stosowną informację przekaże drogą elektroniczną do właściwego terytorialnie Oddziału GDDKiA i Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru.

Jeżeli przeprowadzona przez Wykonawcę pomiarów kontrola jakości i kompletności nagrań wykaże, że są one poprawne, wówczas przystępuje on niezwłocznie do procesu kodowania danych w specjalnych formularzach pomiarowych.

Jeżeli w toku weryfikacji jakości nagrań Wykonawca pomiarów stwierdzi, że nie pozwolą one na bezbłędną rejestrację wszystkich przejeżdżających przez przekrój pomiarowy pojazdów lub są nieciągłe w całym okresie nagrania, wówczas informuje o tym właściwy Oddział GDDKiA i Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, a następnie powtarza pomiar na własny koszt w kolejnym dostępnym terminie – wobec Wykonawcy pomiarów nie są stosowane wówczas kary umowne, ale jeżeli taki pomiar będzie wykonywany w trzecim terminie rezerwowym, wówczas otrzyma on 50% wynagrodzenia zgodnie z podpunktem 8.6.

Jeżeli na etapie weryfikacji jakości nagrań, Wykonawca pomiarów ma wątpliwości czy uzyskane nagranie zostanie uznane za poprawne, wówczas niezwłocznie kontaktuje się z właściwym terytorialnie Oddziałem GDDKiA i przedstawia próbki nagrań, wobec których ma wątpliwości. Oddział GDDKiA, po ewentualnej konsultacji z Kierownikiem Projektu, podejmie wówczas decyzję czy konieczne jest powtarzanie pomiaru na koszt Wykonawcy pomiarów w kolejnym terminie.

11.13 **Kodowanie wyników.** Wykonawca pomiarów na podstawie wykonanego filmu wideo rejestruje wyniki pomiarów w plikach UFD-GPR lub w specjalnych formularzach pomiarowych, dostępnych jako funkcjonalność aplikacji do kodowania i przekazywania wyników lub pliki .xlsx, o których mowa w punkcie 7.1. W przypadku pomiaru podstawowego należy zaznaczać, w kolejnych wierszach każde 5 minut pomiaru (zaczynając od równej godziny), a w odpowiednich kolumnach pojazdy poszczególnych kategorii, przejeżdżające przez przekrój pomiarowy. Pojazdy poszczególnych kategorii zapisuje się przez wpisanie ich sumy z 5 minut pomiaru w odpowiednich polach danego wiersza. Jeden wiersz w formularzu odpowiada 5 minutom pomiaru. Sumowanie pojazdów poszczególnych kategorii i ogółem w każdej pełnej godzinie pomiaru oraz pojazdów ogółem, w każdych 5 minutach pomiaru, będzie realizowane automatycznie. W pomiarze rozszerzonym podstawowym interwałem czasu w formularzu jest godzina. W odpowiednim miejscu formularza elektronicznego do kodowania wyników wpisuje się informacje o utrudnionych warunkach pogodowych i zarejestrowanych zdarzeniach, o ile wystąpiły i mogły mieć wpływ na wyniki pomiaru.

Zakodowane wyniki pomiaru oraz nośniki fizyczne z nagraniami wideo Wykonawca pomiarów przekazuje Zamawiającemu najpóźniej w terminach określonych w kolumnie „e” tabeli nr 4 dla poszczególnych numerów pomiarów. Zakodowane

wyniki pomiarów przekazuje się na nośnikach fizycznych (formularze oraz pliki UFD-GPR) oraz przesyła przez aplikację do kodowania i przekazywania wyników pomiarów, jeżeli będzie dostępna. Zakłada się, że po przesłaniu wyników poprzez aplikację generowany będzie raport zawierający informacje o dacie i godzinie przesłania plików, który będzie dostępny dla Zamawiającego oraz Wykonawcy pomiarów. Przekazując wyniki i nagrania, Wykonawca pomiarów składa oświadczenie potwierdzające poprawność i kompletność nagrań oraz wyników (w formie elektronicznej i pisemnej).

- 11.14 **Metody odczytu nagrań z kamer.** Odczyt obrazu z nagrań przez Wykonawców pomiarów może być realizowany z wykorzystaniem operatorów lub technologii do automatycznego przetwarzania obrazu, pod warunkiem, że osiągnięte zostaną wymagania dotyczące dokładności klasyfikacji i odczytu przejeżdżających pojazdów. Operatorami powinny być osoby odpowiednio przeszkolone i gwarantujące właściwe, dokładne oraz rzetelne wykonanie pomiaru. Ponadto, dopuszczalne jest także stosowanie urządzeń i systemów pomiarowych (np. liczników pomiarów ruchu nieingerujących w nawierzchnię drogi lub nieograniczających skrajni) wspomagających pomiary wideo. Przy czym, zastosowanie przez Wykonawcę pomiarów takiego urządzenia lub systemu wspomagającego pomiar wideo, nie zwalnia go z obowiązku realizacji pomiaru metodą wideorejestracji na danym odcinku pomiarowym. Weryfikacja i rozliczenie pomiaru będzie bowiem realizowane wyłącznie na podstawie przekazanych nagrań wideo, poprzez ocenę zgodności zakodowanych w formularzach i bazach danych wyników z poprawnie zarejestrowanym obrazem, na zasadach ogólnie obowiązujących dla wideorejestracji.
- 11.15 **Przekazywanie nagrań wideo.** Wykonawca pomiarów przekazuje Oddziałowi GDDKiA nagrania wideo z poszczególnych terminów pomiarowych najpóźniej w terminach określonych w kolumnie „e” tabeli nr 4. Nagrania o odpowiedniej jakości, w podziale na pliki o długości 5 minut, spełniające wymagania w zakresie ochrony danych osobowych określone w punkcie 11.9 powyżej, przekazywane są na nośnikach fizycznych (dyskach twardych obsługujących co najmniej standard USB 3.0) do właściwych terytorialnie Oddziałów GDDKiA. Przekazywane nośniki należy odpowiednio oznakować (tj. nazwa Wykonawcy pomiarów, numer pomiaru, numer kolejny nośnika w ramach danego numeru pomiaru) oraz dołączyć do nich protokół przekazania zawierający co najmniej następujące informacje o każdym z przekazanych nośników: numer pomiaru, numer nośnika, suma kontrolna plików zapisanych na dysku, zawartość dysku w formie listy odcinków pomiarowych, z których nagrania znajdują się na danym dysku (niedopuszczalne jest dzielenie lub zapisywanie nagrań z jednego odcinka pomiarowego na kilku różnych nośnikach). Pliki z naganiami porządkuje się w folderach nazwanych numerami odcinków pomiarowych, a same pliki powinny mieć nazwę pozwalającą na ich uporządkowanie wg czasu rejestracji (np. 12606_2025-01-23_1500_1505.avi oznacza nagranie wideo z odcinka pomiarowego o numerze 12606 z dnia 23 stycznia 2025 r. zarejestrowane w przedziale czasu 15:00 – 15:05). Jeżeli w danym dniu wykonywany był pomiar rozszerzony, wówczas nagrania z takiego odcinka zapisuje się w oddzielnym folderze o nazwie zawierającej numer odcinka pomiarowego oraz dopisek „Pomiar rozszerzony”.

Nośniki fizyczne (dyski twarde), na których Wykonawcy pomiarów zapisują zarejestrowane nagrania z poszczególnych numerów pomiarów są przechowywane w Oddziale GDDKiA i zwracane Wykonawcom pomiarów na zasadach określonych w punkcie 9.7. Dyski zaleca się dostarczać osobiście, aby zminimalizować ryzyko ich uszkodzenia. Oddział GDDKiA nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia udostępnionych dysków.

- 11.16 **Kopie zapasowe nagrań.** Wykonawca pomiarów przechowuje kopię zapasową zarejestrowanych nagrań wideo ze wszystkich numerów pomiarów przez okres obowiązywania umowy i udostępnia ją niezwłocznie Zamawiającemu na jego wezwanie, np. w przypadku braku możliwości odczytu nagrań na skutek uszkodzenia dysku.
- 11.17 **Pomiar rozszerzony** jest realizowany wyłącznie metodą wideorejestracji. Dopuszczalne jest przy tym wykorzystanie nagrania zarejestrowanego na potrzeby pomiaru podstawowego i przeprowadzenie szczegółowego odczytu wymaganych kategorii. Z uwagi na bardziej szczegółową analizę obrazu wymaga się dodatkowego przeszkolenia operatorów oraz zapewnienie odpowiedniej jakości obrazu, aby możliwa była m.in. ocena typów podwozi i innych parametrów kategorii pojazdów wymaganych w pomiarze rozszerzonym.
- 11.18 Jeżeli podczas kontroli nagrań, przekazanych przez Wykonawcę pomiarów w terminie określonym w kolumnie „e” tablicy nr 4, Zamawiający stwierdzi nieczytelność obrazu uniemożliwiającą jednoznaczne przyporządkowanie sylwetek wszystkich przejeżdżających pojazdów do wymaganych kategorii, wówczas pomiar będzie musiał być powtórzony w terminie uzgodnionym z GDDKiA DSS, o ile będzie to uzasadnione merytorycznie i możliwe ze względu na kalendarz dni pomiarowych, a wobec Wykonawcy pomiarów zastosowane zostaną dodatkowo kary umowne za niewykonanie pomiaru. W sytuacji, gdyby powtórzenie takiego pomiaru miało uzasadnienie merytoryczne, Wykonawca pomiarów otrzymuje wynagrodzenie w wysokości 50% stawki podstawowej, niezależnie od naliczonej kary umownej.
- 11.19 **Dopuszczalny poziom błędu.**

W pomiarze podstawowym weryfikacji podlega liczba pojazdów ogółem i poszczególnych kategorii zakodowana w formularzach pomiarowych przez Wykonawcę pomiarów z liczbą pojazdów widoczną na nagraniach wideo, określoną przez Zamawiającego, w każdym 5-minutowym interwale nagrania. Różnica pomiędzy danymi z formularza a liczbą pojazdów widoczną na nagraniu powinna być mniejsza niż dopuszczalna procentowa wartość błędu opisana poniżej.

Dopuszczalny błąd rejestrowanych danych dla liczby wszystkich pojazdów ogółem (dla każdego kierunku), na każde 5 minut powinien wynosić nie więcej niż 3%, niezależnie od liczby pojazdów zarejestrowanej w tym interwale.

Dopuszczalny błąd przyporządkowania pojazdów do poszczególnych kategorii (dla każdego kierunku), na każde 5 minut nagrania powinien wynosić nie więcej niż:

- 1) 3% pojazdów danej kategorii dla prób mniejszych lub równych 100 pojazdów;

2) 5% pojazdów danej kategorii dla prób większych od 100 pojazdów.

W **miarze rozszerzonym**, o godzinnym interwale pomiarowym, dopuszczalny błąd przyporządkowania poszczególnych kategorii (dla każdego kierunku lub pasa ruchu) powinien wynosić nie więcej niż 3% dla danej kategorii pojazdów.

Dopuszczalną wartość błędu obliczaną w powyższych przypadkach zaokrągla się w górę, np. dla pojazdów ogółem w miarze podstawowym, przy próbie 10 pojazdów dopuszczalny błąd wynosi 1 pojazd, przy próbie 50 pojazdów dopuszczalny błąd wynosi 2 pojazdy, przy próbie 100 pojazdów dopuszczalny błąd wynosi 3 pojazdy, itd.

11.20 Jeżeli kontrola poprawności zakodowania wyników pomiarów prowadzona przez Zamawiającego wykaże niezgodność z powyższymi wymaganiami, przy zachowaniu odpowiedniej kompletności i jakości nagrania, wówczas wobec Wykonawcy pomiarów mogą być zastosowane kary umowne i będzie on zobowiązany do ponownego zakodowania na swój koszt wyników pomiarów z danego punktu pomiarowego w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego i przekazania ich poprzez aplikację do kodowania i przekazywania wyników.

12. CZYNNOŚCI I WYMAGANIA DLA POMIARU WIDEO – KAMERY GDDKiA

- 12.1. Zapisy punktu 12 stanowią uszczegółowienie punktu 9 w zakresie wymagań i czynności dotyczących pomiaru podstawowego wykonywanego metodą wideorejestracji w punktach pomiarowych oznaczonych jako G, H i E, z wykorzystaniem kamer należących do GDDKiA. Mogą to być kamery wideo obsługiwane przez Oddziały GDDKiA, służące np. do monitorowania pasa ruchu drogowego, które zostały zweryfikowane przez Oddział GDDKiA w zakresie ich przydatności do zastosowania w pomiarze.
- 12.2. Pomiar wideo z wykorzystaniem kamer obsługiwanych przez GDDKiA polega na odczytywaniu i kodowaniu danych przez Wykonawcę pomiarów z wykorzystaniem nagrań otrzymanych od Oddziału GDDKiA, zamiast stosowania nagrań zarejestrowanych za pomocą własnego sprzętu pomiarowego. Wymagania dotyczące kodowania i przekazywania danych są tożsame, niezależnie od źródła nagrań, z wyjątkiem sytuacji opisanych w punkcie 12.
- 12.3. Oddział GDDKiA podejmuje decyzje o przypisaniu obsługiwanych kamer do poszczególnych odcinków pomiarowych z pomiarem podstawowym, na podstawie spełniania przez nie wymagań określonych w punkcie 12.8. Tym samym, dopuszczalna jest sytuacja, że w danym Oddziale GDDKiA nie zostaną wytypowane żadne kamery. Pomiar rozszerzony nie jest realizowany za pomocą kamer obsługiwanych przez Oddziały GDDKiA, na takich odcinkach nie wyznacza się lokalizacji kamer GDDKiA, a Wykonawca pomiarów musi stosować własny sprzęt pomiarowy. Oddział GDDKiA dołącza próbki nagrań wideo z wytypowanych kamer jako załącznik do dokumentacji zamówieniowej na wybór Wykonawców pomiarów.
- 12.4. Wykonawca pomiaru nie ma obowiązku korzystania z kamer obsługiwanych przez Oddział GDDKiA. Na etapie oferty deklaruje, czy na danym odcinku pomiarowym będzie stosował własną kamerę czy wykorzystywał jako źródło danych nagrania zarejestrowane przez sprzęt obsługiwany przez Oddział GDDKiA. Niedopuszczalne jest stosowanie kamer GDDKiA, jeżeli Wykonawca pomiarów nie zadeklarował tego w ofercie.
- 12.5. W sytuacji zadeklarowania chęci wykorzystywania nagrań z kamer obsługiwanych przez Oddziały GDDKiA, Wykonawca pomiarów zawsze może zrezygnować z tej możliwości i stosować własny sprzęt pomiarowy. Niezależnie od powyższego, w przypadku awarii kamer obsługiwanych przez Oddział GDDKiA, Wykonawca pomiarów jest zobowiązany do stosowania własnego sprzętu do wideorejestracji.
W przypadku stosowania kamer Wykonawcy pomiarów, zamiast kamer obsługiwanych przez GDDKiA, obowiązują standardowe zasady lokalizacji kamer oraz wymagania dotyczące jakości obrazu i ciągłości nagrań określone m.in. w punkcie 11.
- 12.6. Odcinki pomiarowe, na których znajdują się kamery obsługiwane przez Oddziały GDDKiA, wybrane do zastosowania w pomiarze, są odpowiednio oznaczone w wykazie

odcinków pomiarowych. Określona jest jednocześnie ich dokładna lokalizacja. W wykazach odcinków pomiarowych Oddziały GDDKiA, oprócz lokalizacji kamer GDDKiA, wskazują również alternatywne lokalizacje do montażu kamer Wykonawców pomiarów.

- 12.7. W przypadku kamer wideo obsługiwanych przez Oddziały GDDKiA, zapewnienie zasilania, ciągłości pracy, bieżącego utrzymania i odpowiedniej jakości obrazu jest obowiązkiem Oddziału GDDKiA. Oddział GDDKiA odpowiada również za weryfikację poprawności działania kamer, pobranie i wstępną weryfikację kompletności nagrań oraz ich przekazanie do Wykonawcy pomiarów.
- 12.8. Szczegółowe wymagania w zakresie kamer obsługiwanych przez Oddziały GDDKiA determinujące ich zastosowanie w pomiarze:
 - 1) lokalizacja zapewniająca miarodajność pomiaru ruchu na odcinku pomiarowym, na zasadach określonych w punkcie 4.6;
 - 2) wysoka kompletność nagrań, rejestrowany obraz wideo musi mieć charakter ciągły przez cały okres pomiaru w danym terminie, niedopuszczalne są jakiegokolwiek przerwy w pracy kamery w danym dniu pomiarowym, a w przypadku wykorzystywania kamer PTZ niedopuszczalne jest ich przestawianie;
 - 3) konieczność zarejestrowania każdego pojazdu przejeżdżającego przez przekrój pomiarowy drogi, obejmujący dwa kierunki ruchu (dopuszczalne jest stosowanie dwóch kamer dla spełnienia tego wymagania);
 - 4) nagrania muszą zapewniać możliwość jednoznacznej rozpoznawalności sylwetek wszystkich pojazdów wymaganych dla klasyfikacji podstawowej, przejeżdżających przez przekrój pomiarowy, niezależnie od warunków oświetleniowych czy pogodowych, w tym w okresie nocnym;
 - 5) rozdzielczość obrazu nie mniejsza niż 640x480 pikseli, minimalna liczba klatek na sekundę – 6; kompresja obrazu zapewniająca jego czytelność na potrzeby pomiaru ruchu (tj. rozpoznawalność sylwetek pojazdów);
 - 6) data i czas widoczne w sposób ciągły na zarejestrowanym obrazie, opcjonalnie również możliwość wyświetlania numeru odcinka pomiarowego;
 - 7) podział rejestrowanych nagrań na pliki w interwałach 5-minutowych, w momencie ich nagrywania lub w procesie późniejszego przetwarzania oraz zachowanie zasad nazewnictwa plików określonych w punkcie 11.15;
 - 8) spełnianie wymagań w zakresie ochrony danych osobowych określonych w punkcie 11.9 dla nagrań przekazywanych do Wykonawców pomiarów, np. poprzez odpowiednie ustawienie kamery lub stosowanie parametrów konfiguracyjnych obrazu (rozdzielczość, stopień kompresji) lub mechanizmów anonimizacji obrazu;
 - 9) możliwość automatycznego zaprogramowania czasu startu i zakończenia nagrania;

- 10) opcjonalnie możliwość zapisu co najmniej dwóch strumieni nagrania, w tym jednego o obniżonej jakości;
 - 11) umowa utrzymaniowa obejmująca bieżące czyszczenie obiektywów kamer oraz ich naprawy, w tym w okresie realizacji pomiarów ruchu;
 - 12) czas naprawy urządzenia i przywrócenia jego pełnej sprawności po wystąpieniu awarii nie dłuższy niż 7 dni kalendarzowych, na podstawie obowiązujących umów utrzymaniowych.
- 12.9. Szczegółowe informacje o jakości i parametrach obrazu oraz formacie nagrań wideo oraz sposobie ich przekazywania do Wykonawców pomiarów każdy Oddział GDDKiA określa indywidualnie na etapie opracowywanej dokumentacji zamówieniowej, ze względu na różne urządzenia, standardy kodowania obrazu, formaty zapisu plików, technologie i system zarządzania VMS (Video Management System) stosowane w poszczególnych Oddziałach GDDKiA.
- 12.10. Oddział GDDKiA, dla każdej wskazanej kamery, przygotowuje informacje opisujące kadr nagrania z kamery i jej lokalizację, na zasadach takich jak określono dla Karty pomiaru w punkcie 7, następnie przekazuje te informacje do Wykonawcy pomiarów realizującego odczyt nagrań, po zawarciu z nim umowy.
- 12.11. W przypadku stosowania kamer obsługiwanych przez GDDKiA, w odróżnieniu od kamer Wykonawców pomiarów, pomiary realizowane są wyłącznie w pierwszym terminie dostępnym dla danego numeru pomiaru. Prowadzenie pomiaru w drugim terminie, jest możliwe w wyjątkowych sytuacjach, związanych z awarią kamery lub zdarzeniami drogowymi i wyłącznie po uzgodnieniu z GDDKiA DSS.
- 12.12. W celu zapewnienia wysokiej jakości i kompletności wyników w poszczególnych terminach pomiarowych procedura wykonywania pomiaru wideo zakłada wykonanie następujących czynności przez Oddział GDDKiA przed przystąpieniem do pomiaru w danym terminie:
- 1) sprawdzenie sprawności sprzętu do wideorejestracji oraz stanu źródeł zasilania co najmniej na 5 dni kalendarzowych przed jego użyciem w pomiarze;
 - 2) zaprogramowanie sprzętu do wideorejestracji, w tym ustawienie kamery, jeżeli to konieczne na potrzeby pomiaru, należy wykonać na tyle wcześnie, aby rozpoczęcie rejestracji nagrania wideo mogło odbyć się zgodnie z harmonogramem pomiaru i nie powodowało zakłóceń w ruchu drogowym;
 - 3) ustawienie i zsynchronizowanie czasu kamery (zaleca się wykorzystanie serwera czasu NTP).

Niezależnie od powyższego, Oddział GDDKiA jest zobowiązany do bieżącej weryfikacji poprawności pracy kamer przed dniem pomiarowym i w trakcie dnia pomiarowego, aby minimalizować ryzyko ewentualnych awarii.

- 12.13. Jeżeli w wyniku sprawdzenia kamery przez Oddział GDDKiA, zgodnie z punktem 12.12 a powyżej, stwierdzona zostanie jej awaria i jednocześnie nie będzie możliwe przeprowadzenie naprawy przed pierwszym terminem pomiaru, wówczas Oddział

GDDKiA informuje o tym Wykonawcę pomiaru oraz Kierownika Projektu i planuje pomiar na drugi termin. Jeżeli sprawdzenie kamery przed drugim pomiarem również wykaże jej nieprawidłową pracę, wówczas Wykonawca pomiaru zobowiązany jest do przeprowadzenia pomiaru na danym odcinku pomiarowym za pomocą własnych kamer w drugim lub trzecim terminie i nie jest wobec niego stosowane obniżenie stawki za pomiar w terminie rezerwowym.

Jeżeli przed pierwszym pomiarem zostanie stwierdzona awaria kamery, której usunięcie nie będzie możliwe do drugiego terminu przewidzianego w danym numerze pomiaru, wówczas Wykonawca pomiaru jest zobowiązany do przeprowadzenia pomiaru z wykorzystaniem własnego sprzętu w pierwszym lub drugim terminie. Przy czym, aktualne pozostają ustalenia w zakresie ewentualnej realizacji pomiaru w trzecim terminie rezerwowym, tj. obniżona stawka.

- 12.14. **Zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.** Oddział GDDKiA obowiązuje przepisy i wymagania w zakresie ochrony danych osobowych, które określono w punkcie 11.9, w tym dotyczące nagrań, sposobu ich udostępniania oraz obowiązku informacyjnego. Zalecane jest zatem, aby Wykonawcom pomiarów przekazywać nagrania o obniżonej jakości obrazu (tj. niska rozdzielczość, wysoki stopień kompresji), zapewniające wyłącznie możliwość jednoznacznej identyfikacji przejeżdżających pojazdów i przypisania ich do wymaganych kategorii. W przypadku przekazywania nagrań w wysokiej jakości, co nie jest zalecane, konieczne jest stosowanie metod anonimizacji obrazu na nagraniach oraz zawieranie dodatkowych umów powierzenia przetwarzania danych osobowych z Wykonawcami pomiarów.
- 12.15. **Sposób przekazywania nagrań wideo do Wykonawców pomiarów.** Jest to kwestia ustalana indywidualnie przez każdy Oddział GDDKiA, przy czym założeniem jest niezawodne i terminowe przekazanie wszystkich zarejestrowanych nagrań do Wykonawców pomiarów. Dopuszcza się możliwość przekazywania nagrań na nośnikach fizycznych udostępnianych przez Wykonawcę pomiarów, przesyłanie ich na usługę FTP lub dysk w chmurze przygotowany przez Wykonawcę pomiarów lub udostępnianie dostępu Wykonawcy pomiarów do wydzielonej i chronionej przestrzeni dyskowej Oddziału GDDKiA, na której zapisywane są nagrania. Wszelkie sposoby udostępniania danych przez Oddziały GDDKiA muszą spełniać wymagania w zakresie bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych obowiązujące w GDDKiA. Przekazanie nagrań do Wykonawcy pomiarów musi być każdorazowo potwierdzone protokołem, podpisanym przez obie strony.
- 12.16. **Weryfikacja nagrań przez Oddział po pomiarze i przekazywanie ich do Wykonawcy pomiarów.** Po zakończeniu pomiarów ruchu w danym dniu, Oddział GDDKiA, nie później niż do godziny 14⁰⁰ w następnym dniu roboczym po pomiarze lub, jeżeli liczba odcinków z kamerami GDDKiA jest większa od 10, nie później niż do godziny 12⁰⁰ w terminach wskazanych w tabeli nr 4 (kolumna „d”), przeprowadza wstępną kontrolę poprawności zarejestrowania nagrań wideo, w celu określenia czy są one kompletne i czytelne, a następnie przekazuje tę informację drogą mailową

do właściwego Wykonawcy pomiarów, Kierownika Projektu oraz Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru.

Jeżeli przeprowadzona przez Oddział GDDKiA kontrola jakości i kompletności nagrań wykaże, że są one poprawne, wówczas Oddział GDDKiA niezwłocznie, nie później niż w ciągu 2 dni roboczych od terminu wskazanego w kolumnie „d” tabeli nr 4, przekaże je do Wykonawcy pomiarów w celu przeprowadzenia przez niego procesu kodowania danych.

Jeżeli w toku weryfikacji jakości nagrań Oddział GDDKiA stwierdzi, że nie pozwolą one na bezbłędną rejestrację wszystkich przejeżdżających przez przekrój pomiarowy pojazdów lub są nieciągłe w całym okresie nagrania, wówczas informuje on o tym, drogą mailową, właściwego Wykonawcę pomiarów, Kierownika Projektu i Podmiot opracowujący wyniki pomiaru, a następnie, w zależności o przyczyny awarii i możliwości jej usunięcia, zleca powtórzenie pomiaru Wykonawcy pomiaru z wykorzystaniem jego sprzętu lub podejmuje decyzje o wykorzystaniu nagrania z kamer GDDKiA z kolejnego terminu pomiarowego. W sytuacji, gdy nagranie zarejestrowane przez kamery GDDKiA w drugim terminie nie spełnia wymagań, wówczas Wykonawca pomiaru realizuje pomiar własnymi kamerami w trzecim terminie i nie jest wobec niego stosowane obniżenie stawki za pomiar w terminie rezerwowym.

- 12.17. **Ocena nagrań przez Wykonawcę pomiarów.** Wykonawca pomiarów po otrzymaniu nagrań od Oddziału GDDKiA przeprowadza własną weryfikację ich kompletności, w ciągu 2 dni roboczych od ich otrzymania i informuje Oddział GDDKiA o wyniku przeprowadzonej weryfikacji.

Jeżeli nagrania są kompletne i czytelne, wówczas Wykonawca pomiarów przystępuje do kodowania z nich danych o ruchu, na zasadach określonych w punkcie 11.13 i przekazuje zakodowane wyniki pomiaru (bez nagrań wideo) w terminie określonym w kolumnie „e” tabeli nr 4.

W sytuacji, gdy weryfikacja przeprowadzona przez Wykonawcę pomiarów wykaże znaczny brak kompletności nagrań lub ich nieczytelności, co uniemożliwia uzyskanie wysokiej jakości wyników, wówczas Wykonawca pomiarów informuje o tym Oddział GDDKiA i przekazuje próbki takich nagrań. Wykonawca pomiarów będzie następnie zobowiązany do przeprowadzenia pomiaru z wykorzystaniem własnych kamer w najbliższym dostępnym terminie dla danego numeru pomiaru. Przy czym, jeżeli będzie to termin rezerwowany, wówczas nie jest stosowane obniżenie stawki za pomiar w tym terminie.

- 12.18. Jeżeli podczas kontroli wyników, przekazanych przez Wykonawcę pomiarów w terminie określonym w kolumnie „e” tablicy nr 4 i ich porównania z posiadanymi przez Oddział GDDKiA nagraniami, Oddział GDDKiA stwierdzi nieczytelność obrazu uniemożliwiająca jednoznaczne i prawidłowe przyporządkowanie sylwetek wszystkich przejeżdżających pojazdów do wymaganych kategorii, a nie zostało to zgłoszone przez Wykonawcę pomiarów, wówczas pomiar jest powtarzany z wykorzystaniem kamer

Wykonawcy pomiarów, w terminie uzgodnionym z GDDKiA DSS, jeżeli będzie to uzasadnione merytorycznie i możliwe ze względu na kalendarz dni pomiarowych, a wobec Wykonawcy pomiarów zastosowane zostaną dodatkowo kary umowne.

- 12.19. Jeżeli wskazana pierwotnie przez Oddział GDDKiA kamera ulegnie trwałej awarii lub jakość i kompletność uzyskiwanych z niej nagrań spełnia wymagań określonych w niniejszym dokumencie, wówczas Oddział GDDKiA, w porozumieniu z Kierownikiem Projektu, podejmuje decyzje o wykluczeniu jej z pomiaru i realizowaniu pomiaru na danych odcinku wyłącznie za pomocą kamer Wykonawcy pomiarów, przez cały okres przeprowadzania GPR 2025.
- 12.20. Wymagania i czynności w zakresie metody odczytu nagrań z kamer, utrzymywania kopii zapasowych nagrań oraz dopuszczalnego poziomu błędów są określone w punkcie 11 dotyczącym kamer Wykonawców pomiarów.

13. KONTROLA POMIARU

- 13.1 Kontrola pomiaru jako podstawowy czynnik jego wiarygodności, prowadzona będzie przez wszystkie jednostki uczestniczące w GPR 2025.
- 13.2 Przyjmuje się dwa rodzaje kontroli pomiaru ruchu w GPR 2025:
- 1) bezpośrednia kontrola w terenie, w czasie przeprowadzania pomiaru;
 - 2) kontrola prawidłowości uzyskanych wyników po zakończeniu każdego numeru i terminu pomiaru.
- 13.3 Szczegółowe zasady przeprowadzania kontroli terenowych pomiaru generalnego oraz kontroli prawidłowości uzyskanych wyników, dotyczące jednostek uczestniczących w kontroli ze strony GDDKiA, wraz z zakresem ich obowiązków, zostaną opisane w dokumencie o charakterze wewnętrznym pt. „Zasady kontroli Generalnego Pomiaru Ruchu 2025”. Będą one stanowić rozwinięcie przedstawionych tutaj zasad. Niezależnie od powyższego, zakłada się opracowanie przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru m.in. procedury kontroli zebranych danych po każdym numerze i terminie pomiarowym, które będzie on stosował na potrzeby weryfikacji wyników pomiarów.
- 13.4 **Bezpośrednia kontrola pomiaru w terenie** polega na przejazdach kontrolnych przez stanowisko pomiarowe, w danym terminie pomiarowym, oznakowanymi pojazdami. Kontrolę bezpośrednią pomiaru powinni przeprowadzać pracownicy z poszczególnych jednostek administracji dróg krajowych (wszystkich szczebli) oraz, w ograniczonym zakresie, upoważnione osoby ze strony Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru.
- 13.5 Przed każdym terminem pomiarowym przygotowuje się harmonogram/ plan kontroli pomiaru w terenie. Za przygotowanie tego harmonogramu odpowiadają poszczególne Oddziały GDDKiA we współpracy z podległymi im Rejonami. Harmonogram kontroli przekazywany jest na adresy mailowe wskazane przez Kierownika Projektu nie później niż do godziny 10⁰⁰ trzeciego dnia roboczego przed pierwszym terminem pomiaru.
- 13.6 Elementy podlegające sprawdzeniu podczas kontroli bezpośredniej w terenie:
- 1) zgodność lokalizacji stanowiska pomiarowego z wykazem punktów;
 - 2) prawidłowość oznakowania punktu pomiarowego (tj. obecność i sposób zamontowania tabliczki z numerem punktu);
 - 3) liczba kamer w przekroju drogi, w przypadku dróg dwujezdniowych;
 - 4) obecność i wzrokowa ocena prawidłowości montażu urządzeń do wideorejestracji, w miarę możliwości (np. ukierunkowanie kamery, wysokość montażu, stabilność montażu);
 - 5) obecność naklejek informacyjnych dotyczących RODO;
 - 6) działanie oświetlenia ulicznego w okresie nocnym (włączone lub nie);
 - 7) ocena warunków ruchu w przekroju pomiarowym (typowe/ nietypowe).

- 13.7 Kontroli bezpośredniej nie podlegają punkty pomiarowe z pomiarem automatycznym (odcinki typu A), z wyjątkiem dni, w których na tych punktach przeprowadza się 24-godzinne pomiary wideo, zgodnie z kalendarzem pomiaru (tabela nr 2).
- 13.8 Kontrola bezpośrednia, jak określono w punkcie 13.4, polega na kilkukrotnych przejazdach kontrolnych pojazdów służby drogowej w danym terminie pomiarowym, z włączonymi lampami ostrzegawczymi pomarańczowymi umieszczonymi na dachu pojazdu, zaleca się również zmniejszenie prędkości jazdy. Jeżeli jest to możliwe, pojazd powinien przejechać w każdym kierunku pomiarowym.
- 13.9 W trakcie przeprowadzania przejazdu kontrolnego, Osoba kontrolująca jest obowiązana do wypełniania *elektronicznego formularza kontroli* dla każdego skontrolowanego punktu, wpisując datę i godzinę kontroli (mijania) danego punktu pomiarowego oraz zaobserwowane nieprawidłowości i inne, istotne dla wyników pomiaru, spostrzeżenia w polu *Uwagi*. Zakładane jest, że aplikacja do kontroli pomiaru w terenie będzie automatycznie zapisywać dokładny czas przejazdu po wskazaniu przez użytkownika. W polu *Uwagi* powinny znaleźć się także informacje o zdarzeniach drogowych i innych czynnikach, które mogą mieć pośredni lub bezpośredni wpływ na jakość danych zbieranych przez obserwatorów.
- 13.10 W przypadku stwierdzenia istotnych nieprawidłowości, osoby kontrolujące są zobowiązane do niezwłocznego kontaktu z osobą odpowiedzialną za GPR 2025 we właściwym terytorialnie Oddziale GDDKiA, a ona z kolei skontaktuje się z koordynatorem pomiaru ze strony Wykonawcy pomiarów. Podobnie, jeżeli zaobserwowane zdarzenie, zdaniem osoby kontrolującej, może mieć istotny wpływ na wyniki pomiaru (np. zamknięcie drogi na skutek wypadku/ zdarzenia drogowego dłuższe niż 3 godziny), wówczas osoba ta niezwłocznie informuje osobę odpowiedzialną za GPR 2025 we właściwym terytorialnie Oddziale GDDKiA.
- Jeżeli w wyniku zaobserwowanych nieprawidłowości lub zdarzeń podjęto decyzję o przerwaniu pomiaru i powtórzeniu go w kolejnym terminie, taką informację zamieszcza się w aplikacji/ formularzu elektronicznym do kontroli pomiaru.
- 13.11 Do istotnych nieprawidłowości decydujących o przerwaniu pomiaru i jego powtórzeniu w kolejnym terminie zalicza się:
- 1) brak obecności sprzętu do wideorejestracji we wskazanej w wykazie lokalizacji punktu pomiarowego – po potwierdzeniu w odpowiednim Oddziale/ Rejonie czy nie miała miejsce uzasadniona zmiana lokalizacji punktu pomiarowego lub terminu przeprowadzenia pomiaru;
 - 2) nieprawidłową lokalizację stanowiska pomiarowego (niezgodną z wykazem odcinków pomiarowych), która może wpływać na uzyskanie niemiarodajnych wyników dla danego odcinka pomiarowego, np. gdy pomiar na odcinku zamiejskim prowadzony jest zbyt blisko miasta lub gdy brak jest wystarczającej widoczności drogi. Dotyczy to przede wszystkim sytuacji, w której Wykonawca dokonał niezgodnionej z danym Oddziałem zmiany lokalizacji stanowiska pomiarowego.

- 13.12 W przypadku uzyskania, przez osobę odpowiedzialną za GPR 2025 w Oddziale GDDKiA, informacji o zdarzeniach drogowych, trudnych warunkach atmosferycznych, imprezach masowych lub innych czynnikach, które mogą istotnie wpływać na miarodajność wyników pomiaru i których nie można było przewidzieć przed terminem pomiaru, podejmuje ona decyzję, w porozumieniu z Kierownikiem Projektu, o konieczności powtórzenia pomiaru w kolejnym terminie, na koszt Zamawiającego, i przekazuje tą informację do Wykonawców pomiarów, wraz z określeniem liczby odcinków, na których pomiar będzie powtarzany.
- 13.13 Jeżeli dostępna będzie aplikacja mobilna do kontroli pomiaru, wówczas Oddział GDDKiA będzie miał dostęp do raportów z kontroli przeprowadzonych przez podległe Rejony GDDKiA. W przypadku braku takiej aplikacji lub braku jej stosowania, protokół z kontroli bezpośrednich, przeprowadzonych przez Rejon GDDKiA, jest sporządzany i przesłany nie później niż do godziny 12⁰⁰ drugiego dnia roboczego od zakończenia kontroli w danym terminie do właściwego Oddziału GDDKiA.
- Informacje o punktach, w których pomiar powinien być powtórzony, w kolejnym terminie, Oddział przekazuje do GDDKiA DSS nie później niż do godziny 14.00 drugiego dnia roboczego po zakończeniu pomiaru w danym terminie. Każdy Oddział GDDKiA obowiązany jest następnie do opracowania zestawienia zbiorczego wszystkich przeprowadzonych kontroli bezpośrednich na swoim terenie w danym dniu pomiarowym (uwzględniającego przede wszystkim zaobserwowane nieprawidłowości) i przesłania go w ciągu 5 dni roboczych od zakończenia kontroli w danym terminie do jednostek sprawujących nadzór merytoryczny nad pomiarem: GDDKiA DSS i Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru.
- 13.14 Z kontroli bezpośrednich prowadzonych przez Podmiot opracowujący wyniki pomiaru każdorazowo sporządza się protokół, który nie później niż do godziny 12⁰⁰ drugiego dnia roboczego od zakończenia kontroli w danym terminie jest przesłany do GDDKiA DSS oraz właściwych Oddziałów GDDKiA.
- 13.15 Protokół z kontroli zawiera listę skontrolowanych punktów, wraz z datą, godziną i nazwiskiem osoby kontrolującej oraz szczegółowy opis wszelkich zaobserwowanych nieprawidłowości i nietypowych zdarzeń mogących mieć wpływ na jakość rejestrowanych danych.
- 13.16 W przypadku stwierdzenia, w czasie kontroli i przetwarzania danych po kolejnych terminach pomiarowych, wyników budzących wątpliwości, przewiduje się możliwość przeprowadzania przez pracowników GDDKiA DSS i Oddziałów GDDKiA dodatkowych pomiarów kontrolnych. Będą one mieć formę krótkich (np. 5-30 min.) nagrań wideo wykonywanych w bezpośredniej bliskości stanowiska pomiarowego, w odpowiednio wybranym miejscu na drodze, gdzie wielkość ruchu nie ulega zmianie i wyniki pomiaru podstawowego i kontrolnego mogą być w pełni porównywalne. Pomiar kontrolny (dla jednego kierunku) może obejmować wszystkie pojazdy lub tylko wybrane kategorie i będzie wykonywany na tych samych zasadach, co pomiar podstawowy. Stwierdzenie znaczących różnic może stanowić podstawę

do powtarzania pomiaru na koszt Wykonawcy pomiarów a także spełnienie przesłanki zastosowania kar umownych.

- 13.17 **Kontrola prawidłowości uzyskanych wyników po zakończeniu każdego numeru i terminu pomiarowego** jest prowadzona przez Rejony GDDKiA i Oddziały GDDKiA, GDDKiA DSS oraz Podmiot opracowujący wyniki pomiaru. Kontrola będzie obejmować elementy wymienione w tabeli nr 5, w podziale na jednostki w niej uczestniczące. Niezależnie od wymienionego poniżej zakresu kontroli, GDDKiA DSS ma prawo do kontroli wyników na wszystkich etapach, w tym wyników kontroli przeprowadzonych przez pozostałe jednostki uczestniczące w pomiarze.

Tabela 5. Zakres kontroli wyników po przeprowadzeniu pomiaru w danym terminie.

Podmiot przeprowadzający kontrolę	Zakres kontroli
Oddział GDDKiA we współpracy z podległymi Rejonami GDDKiA	<ul style="list-style-type: none"> • sprawdzenie kompletności otrzymania od Wykonawcy pomiarów wyników i nagrań dla wszystkich punktów pomiarowych na obszarze danego Oddziału GDDKiA • sprawdzenie kompletności i ciągłości nagrań wideo dla każdego punktu pomiarowego, m.in. na podstawie oceny liczby przekazanych plików • sprawdzenie jakości obrazu dla wybranych nagrań z każdego punktu pomiarowego, w tym m.in. czytelność obrazu w różnych warunkach oświetleniowych, rozpoznawalność sylwetek pojazdów (w tym w okresie nocnym), weryfikacja czy pojazdy nie zasłaniają się na pasach ruchu drogi dwujezdniowej, jeżeli stosowana jest jedna kamera, obecność i poprawność ustawienia daty i czasu na nagraniu, prawidłowość ustawienia kadru • sprawdzenie obecności i czasu zarejestrowania pojazdów kontrolnych na nagraniach • sprawdzenie poprawności zakodowania danych w formularzach dla każdego punktu pomiarowego na podstawie plików z nagraniami 5-minutowymi

Podmiot przeprowadzający kontrolę	Zakres kontroli
GDDKiA DSS	<ul style="list-style-type: none">• kontrola wrywkowa zgodności zapisów wideo z otrzymanymi wynikami (w razie potrzeb)• sprawdzenie zgodności zakresu uzyskanych wyników pomiarów z szacunkowymi, danymi historycznymi z GPR 2020, danymi z innych numerów i terminów pomiarów i danymi z sąsiednich punktów (porównanie rozkładów ruchu godzinowego w okresie pomiarowym z rozkładem oczekiwanym dla poszczególnych kierunków i kategorii pojazdów)• porównanie zarejestrowanych wielkości ruchu w kolejnych numerach pomiarów• ocena prawidłowości pomiarów na podstawie graficznej wizualizacji wyników
Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	<ul style="list-style-type: none">• sprawdzenie kompletności wyników dla wszystkich punktów pomiarowych• sprawdzenie zgodności zakresu uzyskanych wyników pomiarów z szacunkowymi, danymi historycznymi z GPR 2020, danymi z innych numerów i terminów pomiarów i danymi z sąsiednich punktów (porównanie rozkładów ruchu godzinowego w okresie pomiarowym z rozkładem oczekiwanym dla poszczególnych kierunków i kategorii pojazdów)• opracowanie zestawień i graficznych wizualizacji wyników (wykresy i mapy)• porównanie zarejestrowanych wielkości ruchu w kolejnych numerach pomiarów• ocena prawidłowości pomiarów na podstawie graficznej wizualizacji wyników oraz analizy rozkładów ruchu w różnych interwałach

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Piletaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu Gminna, Pomiary dodatkowy, SDRR 2020/21, SDRR 2020/21, Wzrost, Nr kolejny w kraju, Pomiary na jezdniach dodatkowych, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Percepcja z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Piletasz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Rejonu GDDKiA, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Wzrost, Nr kolejny, Pomiar na jedniach, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Percepcja z 2020.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Plikietaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa odcinka, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu Gminnego, Numer Rejonu Gminnego, Pomiar dodatkowy, SDRR 2020/21, SDRR 2020/21, Wzrost, Nr kolejny, Pomiar na jechniach dostawczych, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Porównania z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Nr kolejny, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przynajmniej kamery będący w posiadaniu, Status, Percepcja z 2020. The table contains detailed data for various road sections across Poland, including road numbers, descriptions, measurement points, and administrative details.

Table with 25 columns: Nr odnosa, Numer drogi, Plietaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Rejonu, Plietaz, SDRR, SDRR, Wzrost, Nr kolejny, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przyniesione kamery, Status, Percepcja. Rows contain detailed data for various road sections and measurement points across Poland.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Rejonu, Pomiary, SDRR, SDRR, Nr kolejny, Pomiary, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Permisja. Rows list various road segments and measurement points across Poland.

Table with columns: Nr odnosa, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Typ punktu, Nazwa odcinka, Typ drogi, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu Gminna, Numer Rejonu Gminna, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR 2020/21, Wzrost, Nr kolejny w kraju, Pomiar na jezdniach dostawczych, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Terminowa z 2020.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Kraj, E, Polecenie, Płaszczyzna, Długość, Opis odcinka pomiarowego, Typ planistyczny, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Wzrost, Nr kolejny, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przypisane kamery, Status, Permisja z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, Wzrost, Wzrost w kraju, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Percepcja z 2020. The table contains a large number of rows detailing road segments and measurement points across various regions.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Plikietaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Wg z, Nr kolejny, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Porównania z 2020. Rows include various road sections like ZDRÓŻNO - STRZELEC KRAJEŃSKIE, STRZELEC KRAJEŃSKIE - WYŻEWIENIA, etc.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Wg. z, Nr kolejny, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Porównania z 2020. The table contains detailed data for various road sections across Poland, including road numbers, descriptions, measurement points, and administrative details.

Table with 25 columns: Nr odn., Nr kraj., E, Plocaz, Opis odcinka pomiarowego, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu Gminna, Numer Rejonu Gminna, Pomiar dostawowy, SDRR, SDRR, Wzrost, Nr kolejny w kraju, Pomiar na jezdniach, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Porównania z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Piletaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu Gminnego, Numer Rejonu Gminnego, Pomiar dodatkowy, SDRR 2020/21, SDRR 2020/21, Wzrost, Nr kolejny w kraju, Pomiar na jezdniach dodatkowych, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Porównania z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Piletaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa odcinka, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR, SDRR, Wg zę, Nr kolejny, Pomiar na jezdnich, Planowana data oddania odcinka, Przyznane kamery, Status, Perennitas. The table contains detailed data for various road sections and measurement points across Poland.

Nr odcinka	Numer drogi		Opis odcinka pomiarowego				Opis punktu pomiarowego				Nazwa Rejonu Gmin	Numer Rejonu Gminy	Pomiar dodatkowy - poj. gminowy	SDRR 2020/21	SDRR 2021/22	Wzrost	Nr kolejny w kraju	Pomiar na jezdniach dostawczych	Planowana data oddania odcinka (dla nowowycinków)	Przypisane kamery będący w posiadaniu Odcinku drogi odcinka (OPR)			Status	Porównania z 2020	
	kraj.	E	Początek	Końc.	Długość (km)	Nazwa odcinka	Typ punktu	Przyzi	Lewy	Miejscowość										Pikietaż	Przyzi	Lewy			Pikietaż - kamerek P
51206	52	51a	0,000	8,300	18,329	Dobre Masto (ul. Granuladzka (DW693) - DW171 ul. Spółdzielcza)	HW	2,100		Piasele	1504		9550	600	28	1603									
51217	51	81,431	81,184	1,753		Dwityły (ul. Spółdzielcza) - Olsztyn (GR. MIASTAJ)	HW	81,900		Dwityły	1504		12907	656	28	1504									
51426	510	0,000	1,112	1,112		Olsztyn (ul. Bieliska) - W. Olsztyn (WSCH. ZDM)	HW	0,000	0,000	Smarek	1505		18847	1609	28	1505									
51427	510	0,000	0,200	0,200		W. Olsztyn (ul. Bieliska (DW237)) - W. Strawidowa	HW	0,200	0,200	W. Strawidowa	1505		31040	2009	28	1505									
51428	510	0,000	0,200	0,200		W. Strawidowa - W. Grynów	HW	0,200	0,200	W. Strawidowa	1505		18953	1568	28	1507									
51429	514	12,066	14,572	3,606		W. Grynów - W. Olsztyn (WSCH. JŁ)	HW	0,850	0,850	W. Olsztyn (WSCH. JŁ)	1505		18951	2002	28	1608									
51435	510	0,000	1,096	1,096		W. Olsztyn (WSCH. ul. Młogowuliza (DW691)) - W. Olsztyn (ZACH. JŁ)	HW	1,350	1,350	W. Olsztyn (WSCH. JŁ)	1505		15053	1595	28	1609									
40534	552b	0,000	1,969	1,969		GR. PANSTWA WIELKOPOLSKA (DW930) - W. Cieszyń (ZACH. JŁ. KATOWICKA) (DW938)	A/HV	1,300	1,300	Cieszyń	404		8625	3372	24	1610									
40533	552b	1,969	5,259	3,290		W. Cieszyń (ZACH. JŁ. KATOWICKA) (DW938) - W. Cieszyń (WSCH. JŁ. BIELSKA) (DW944)	HW	2,800		Cieszyń	404		13120	2593	24	1611									
40532	552b	5,259	15,055	9,796		W. Cieszyń (WSCH. JŁ. BIELSKA) (DW944) - W. Cieszyń (ZACH. JŁ. KATOWICKA) (DW938)	A/HV	9,500	9,500	Cieszyń	404		16566	2549	24	1612									
40533	552b	15,055	24,524	9,469		W. Cieszyń (ZACH. JŁ. KATOWICKA) (DW938) - W. Skoczów (DW81)	HW	17,000		Skoczów	404	*	29231	2696	24	1613									
40530	552b	24,524	28,680	4,156		W. Jasienica (ul. Strumieńska) - W. Bielsko-Biała (Warpieńska ul. Miedzyczna) (DW942)	A/HV	24,800		Jasienica	404		41300	2921	24	1614									
40529	552b	28,680	31,532	2,852		W. Bielsko-Biała (Warpieńska ul. Miedzyczna) (DW942) - W. Bielsko-Biała (Warpieńska ul. Miedzyczna) (DW942)	EV	30,700	30,700	Bielsko-Biała	404		57855	3555	24	1615									
40528	552b	31,532	33,900	2,368		W. Bielsko-Biała (Warpieńska ul. Miedzyczna) (DW942) - W. Bielsko-Biała (Warpieńska ul. Miedzyczna) (DW942)	EV	31,700	31,700	Bielsko-Biała	404		50641	3922	24	1616.01			IV kwartał 2024				do korekty		
40725	511 LUB 552b	2,932	6,790	3,858 LUB ok. 1,768		W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940)) - W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940))	HW	3,6 LUB 37,5		Bielsko-Biała	404		37446	3067	24	1616.02			IV kwartał 2024				do korekty		
40726	511 LUB 552b	2,932	6,790	3,858 LUB ok. 1,768		W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940)) - W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940))	HW	3,6 LUB 37,5		Bielsko-Biała	404		37446	3067	24	1616.02			IV kwartał 2024				do korekty		
40792	52	10,969	13,480	2,511		W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940)) - W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940))	HW	13,300		Koźy	404		12-25 tys.		24	1617.01									
40520	52	13,480	19,012	5,532		W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940)) - W. Bielsko-Biała (Rosta ul. Niepodległości (DW940))	HW	17,700		Bukaków	404		15611	854	24	1618									
40793	52	19,012	20,125	1,113		Koźbernice (ul. Ryńska) (DW946) - Czaniec (ul. Wolności)	EV	15,775		Koźbernice	404		12-25 tys.		24	1618.01									
40525	52	20,125	22,100	1,975		Czaniec (ul. Wolności) - Kęty (Przebieg ul. Spacerowa)	EV	21,400		Czaniec	404		16950	1099	24	1619									
20055	52	22,100	24,326	2,226		Kęty (Przebieg ul. Spacerowa) - Kęty (Przebieg ul. Spacerowa)	A/HV	22,800		Kęty Nowe Miasto	400		13443	1134	12	1620									
20036	52	24,326	31,650	7,324		Kęty (ul. Szczepana (DW948)) - Andrychów (ul. Bala (DW948))	HW	28,220		Budowiec	207		17723	891	12	1621									
20037	52	31,650	32,991	1,341		Andrychów (Przebieg ul. Bala (DW948)) - Andrychów (Przebieg ul. Bala (DW948))	HW	33,380		Andrychów Miasto	207		16423	681	12	1622									
20726	52	32,991	34,050	1,059		Andrychów (Przebieg ul. Bala (DW948)) - Andrychów (Przebieg ul. Bala (DW948))	EV	33,500		Andrychów Miasto	207		12-25 tys.		12	1622.01									
20028	52	34,050	43,274	9,224		Andrychów (ul. Wolności) - Wadowice (ul. Wolności)	HW	39,530		Choćma	207		15528	805	12	1623									
20029	52a	0,000	1,676	1,676		Wadowice (ul. Wolności) - Wadowice (ul. Wolności)	HW	0,770	0,770	Wadowice	207		13517	800	12	1624									
20030	52	45,910	58,755	12,845		Wadowice (ul. Wolności) - Kalwaria Zdrój (ul. Piłsudskiego)	HW	51,500		Barwałd Środek	207		11895	254	12	1625									
20011	52	58,755	67,998	9,243		Kalwaria Zdrój (ul. Piłsudskiego) - Bierzowice (ul. Piłsudskiego)	HW	62,200		Idzbenek	207	*	11233	360	12	1626									
20056	52	67,998	74,527	6,529		Bierzowice (ul. Piłsudskiego) - Głogoczów (ul. Piłsudskiego)	HW	74,300		Głogoczów	207		11760	633	12	1627									
20420	52b	0,000	3,446	3,446		W. Balce (ul. Wolności) - W. Balce (ul. Wolności)	HW	3,150	2,970	Rzasa	202		46318	3985	12	1628									
20516	52b	0,000	2,488	2,488		W. Molodnica (ul. Wolności) - W. Molodnica (ul. Wolności)	HW	2,075	2,075	Molodnica	202		27101	2404	12	1628.01			1,2				do korekty		
20228	52b	2,488	5,000	2,512		W. Molodnica - W. Zelonki	HW	0,2	0,2	Zelonki	202		25-50 tys.		12	1628.02									
20239	52b	5,000	9,400	4,400		W. Zelonki - W. Węgrzce	HW	0,3	0,3	Węgrzce	202		25-50 tys.		12	1628.03									
20240	52b	9,400	12,700	3,300		Kraków (ul. Wolności) - Kraków (ul. Wolności)	HW	0,3	0,3	Kraków (ul. Wolności)	202		25-50 tys.		12	1628.04									
20241	52b	12,700	14,800	2,100		W. Batorów - W. Mistrzowice	HW	14,4		Kraków (Mistrzowice)	202		25-50 tys.		12	1628.05									
51405	53	0,000	1,098	1,098		W. Olsztyn (Przebieg ul. Piłsudskiego)	HW	11,100		Trzusk	1505		6738	341	28	1629									
51501	53	1,098	21,839	20,741		W. Olsztyn (Przebieg ul. Piłsudskiego) - W. Olsztyn (Przebieg ul. Piłsudskiego)	HW	33,900		Grom	1507		5225	200	28	1630									
51514	53	43,164	45,408	2,244		Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57) - Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57)	EV	44,620		Szczytno	1507		11849	626	28	1631									
51515	53	45,408	45,738	0,330		Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57) - Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57)	EV	45,580		Szczytno	1507		13675	899	28	1632									
51512	53	45,738	48,300	2,562		Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57) - Szczytno (Przebieg ul. Dąb - ul. Siemienowicza) (DK57)	EV	46,400		Szczytno	1507		10754	538	28	1633									
51510	53	48,300	70,420	22,120		Szczytno (ul. MIASTAJ) - Rozogi (ul. MAJA) (DK59)	EV	56,660		Jeruty	1507		4395	426	28	1634									
51503	53	70,420	84,201	13,781		Rozogi (ul. MAJA) (DK59) - Rychnów (Przebieg ul. Piłsudskiego)	EV	77,900		Dąbrów	1507		5804	569	28	1635									
10807	53	84,201	84,970	7,769		Myśzyniec (Przebieg ul. Piłsudskiego) - Myśzyniec (Przebieg ul. Piłsudskiego)	HW	84,700		Myśzyniec	106		12199	708	14	1636									
10806	53	84,970	104,582	19,612		Myśzyniec (ul. Piłsudskiego) - Kądzido Podgata (ul. Piłsudskiego)	HW	102,300		Kądzido Podgata	106		7115	457	14	1637									
10801	53	104,582	111,510	6,928		Kądzido (ul. Piłsudskiego) - Ostrołęka (ul. Piłsudskiego)	HW	116,300		Szewandrowski Most	106		11202	728	14	1638									
50902	54	0,000	10,585	10,585		W. Braniewo (ul. Piłsudskiego) - Braniewo (ul. Piłsudskiego)	HW	9,800		Elbag	1501		5260	394	28	1639									
50904	54	10,585	11,380	7,95		Braniewo (Przebieg ul. Elbag) - Braniewo (Przebieg ul. Elbag)	HW	11,340		Braniewo	1501		14512	419	28	1640									
50903	54	11,380	18,577	7,197		Braniewo (ul. Piłsudskiego) - Braniewo (ul. Piłsudskiego)	HW	14,300		Moteczno	1501		1330	32	28	1641									
70312	55b	0,000	1,481	1,481		W. Żabawy (ul. Wolności) - Malsbork (ul. Wolności)	HW	1,338		Rychonowo Żabawskie	202		6695	483	12	1642									
70313	55b	1,481	21,850	20,369		Malsbork (Przebieg ul. Wolności) - Malsbork (Przebieg ul. Wolności)	HW	22,600		Malsbork	705		11808	637	12	1643									
70612	55	23,416	26,600	3,184		Malsbork (Przebieg ul. Wolności) - Malsbork (Przebieg ul. Wolności)	HW	24,400		Malsbork	705		11828	793											

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa odcinka, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu, Numer Rejonu, Pomiar dodatkowy, SDRR 2020/21, SDRR 2020/21, gęstość, Nr kolejny, Pomiar na jedniach dodatkowych, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Percepcja z 2020.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Plikietaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa odcinka, Typ punktu, Prawy, Lewy, Miejscowość, Nazwa Rejonu GOSKRA, Numer Rodzaj GOSKRA, Pomiar dodatkowy, SDRR 2020/21, SDRR 2020/21, Wzrost, Nr kolejny w kraju, Pomiar na jechniach, Płatnosc data odnosa odcinka, Przyniesione kamery, Status, Perennans z 2020. The table contains detailed data for various road sections across Poland, including road numbers, distances, and administrative details.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Odcinek pomiarowy, Opis punktu pomiarowego, Nazwa, Numer, Pomiar, SDRR, SDRR, g, Nr kolejny, Pomiar, Planowana data, Przybrane kamery, Status, Percepcja. Rows include various road segments like W. ZAMBROW ZACH./SB/ KLIMASZE, W. ZAMBROW ZACH./SB/ ZAMBROW J., etc.

Table with 25 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Piletaz, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Nazwa, Numer Rejonu, Pomiary, SDRR, SDRR, Wzrost, Nr kolejny, Pomiary, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, Porównania. Rows include various road segments like ZAWADA, ANIOPOL, KRASNIK, etc.

Main table with 28 columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Drogi, Pomiary, Status, etc. The table lists various road sections across Poland with detailed measurement and location data.

Table with columns: Nr odcinka, Numer drogi, Opis odcinka pomiarowego, Opis punktu pomiarowego, Numer Rejonu, Pomiary, SDRR, SDRR, Nr kolejny, Pomiary, Planowana data oddania odcinka, Przybrane kamery, Status, and Porównania z 2020. The table lists various road segments across Poland with detailed technical and administrative data.

Nr odcinka	Numer drogi		Opis odcinka pomiarowego					Opis punktu pomiarowego				Nazwa Rejonu GOSDRA	Numer Rejonu GOSDRA	Pomiar dodatkowy poj. ciężarowych	SDRR 2020/21 ogółem	SDRR 2020/21 cieżkie	gł. sz. z	Nr kolejny w kraju	Pomiar na jedniach dodatkowych	Planowana data oddania odcinka (dla nowowych odcinków)	Przypisane kamery będący w posiadaniu Odcinku do odcinka OPIR			Status	Porównania z 2020
	kraj	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka	Typ punktu	Pikietaż		Miejscowość	Plikietaż - kierunek P										Plikietaż - kierunek L	Uwagi			
			Pocz.	Końc.				Prawy	Lewy																
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	
81410	94		632,000	635,134	2,235	PRZEWORSK /PRZEJSCIE OWIEJS - UL. WISNIEW WIEZI	HV	633,900		PRZEWORSK	PRZEJSCIE	1808		14565	384	18	2335								
81421	94		635,100	639,700	4,600	PRZEWORSK - MIRODZIN	HV	636,2		PRZEWORSK	PRZEJSCIE	1808		612	ys.	18	2335,01								
81411	94		639,700	640,947	1,247	MIRODZIN - W. JAROSLAW ZACH. /A4/	HV	640,800		MIRODZIN	PRZEJSCIE	1808	*	6847	280	18	2336								
81412	94		640,947	645,167	4,220	W. JAROSLAW ZACH. /A4/ - JAROSLAW /OBWODNICZA DW. TYWONIA/	HV	644,200		TYWONIA	PRZEJSCIE	1808		14197	1137	18	2337								
81415	94		0,000	0,000	0,000	JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. TYWONIA - W. KRZEL /KRAJOWA /DK77/	HV	2,700		JAROSLAW	PRZEJSCIE	1808		9994	931	18	2338								
81413	94		3,153	3,766	2,613	JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. KRZEL /KRAJOWA /DK77/ - W. CENTRUM /WBSKAW /JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. KRZEL	A/HV	3,700		JAROSLAW	PRZEJSCIE	1808		10948	1007	18	2339								
81422	94		3,766	3,408	2,638	JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. KRZEL /KRAJOWA /DK77/ - MIUNINA	EV	2,638		MIUNINA	PRZEJSCIE	1808		612	ys.	18	2339,01								
81414	94		3,408	11,215	2,911	JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. KRZEL /KRAJOWA /DK77/ - MIUNINA - TUCZEPNY	HV	8,400		MIUNINA	PRZEJSCIE	1808		7321	488	18	2340								
81501	94		655,621	660,123	4,712	JAROSLAW /OBWODNICZA I. W. TYWONIA - TUCZEPNY /BADIWNO /G. SLOWACKIESO	HV	656,500		TUCZEPNY	PRZEJSCIE	1808		10677	732	18	2341								
81510	94		660,133	663,822	3,699	RADYMNIO /OBWODNICZA I. W. SLOWACKIESO - UL. PRZEJSCIE /KRAJOWA /DK77/	GV	660,200		RADYMNIO	PRZEJSCIE	1808		5190	535	18	2342								
81423	94		663,832	665,630	1,968	RADYMNIO /PRZEJSCIE /G. PRZEJSCIE /KRAJOWA /DK77/ - UL. LWOWSKA	HV	665,073		RADYMNIO	PRZEJSCIE	1808		612	ys.	18	2342,01								
81508	94		665,630	683,879	18,170	RADYMNIO /UL. LWOWSKA - W. KORCZOWA /A4/	HV	667,700		ZASANE	PRZEJSCIE	1808	*	6273	315	18	2343								
81509	94		683,879	686,083	2,212	W. KORCZOWA /A4/ - KORCZOWA /DP/68B/	GV	685,200		KORCZOWA	PRZEJSCIE	1808		1700	386	18	2344								
71411	95		1,438	2,215	0,781	GRUDZIADZ /G. MIESTA - W. GRUDZIADZ /A4/	GV	1,700		SPD GRUDZIADZ	SWIECIE	1704		5971	1175	4	2345								
71412	96		0,000	0,532	2,118	W. TURKINO /A4/ - BRZEZNO /DK15/	GV	0,000		SPD TURKINO	TORUN	1705		4960	1545	4	2346								
81618	97		0,000	2,286	2,286	W. RZESZOW WISLA /A4, 318 - RZESZOW /G. MIESTA	HV	0,900		TERLICZKA	RZESZOW	1809		29545	1288	18	2347								

Załącznik nr 1.2 do Metody i organizacji przeprowadzenia GPR 2025

Wstępny wykaz stanowisk do pomiaru automatycznego lub półautomatycznego planowanych do wykorzystania w GPR 2025 (odcinki typu A lub F) (stan na 22 września 2023 r.)

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
1	BIAŁYSTOK	20002	8	683,43	50204	Kumiała	Korycin - Suchowola	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
2		20003	65	131,01	50216	Mońki	Mońki - Knyszyn	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
3		20008	64	20,65	50507	Jeżewo Stare	Łomża - Jeżewo Stare	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
4		20010	S61	87,3	50504	Łubiane	W. Stawiski - W. Szczuczyn	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
5		20011	S8	575,675	50719	Zambrów	Podborze-Zambrów Zachód	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
6		20042	19	73,5	50328	Kucharówka	Białystok - Zabłudów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
7		20043	19	41,61	50312	Horodnianka	Sokółka - Wasilków	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
8	BYDGOSZCZ	04001	25	76,3	71005	Zamarte	Zamarte - Sępólno Kraj.	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
9		04003	91e	3,25	71415	Kowal (Obwodnica)	Kowal - Lubień Kuj.	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
10		04006	80	28,1	71208	Toporzysko	Strzyżawa-Zła Wieś Wielka	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
11		04008	15	206,07	70911	Latkowo	Inowrocław-Gniewkowo	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
12		04011	10	372,900	71214	Wólka	Lipno - Sierpc	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
13		04012	A1	187,036	71407	Brzezie	W. Ciechocinek - W. Włocławek Zachód	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
14		04013	15	168,8	70913	Żabienko	Trzemeszno - Kwieciszewo	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
15		04017	91	222,25	71303	Zbrachlin	Nowy Ciechocinek - Włocławek	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
16		04018	91	102,9	71118	Kurzejewo	Nowe - Warlubie	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
17		04077	10	230,575	71001	Śmielin	Wyrzysk - Nakło	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
18		04078	15	310,850	71221	Głębozec	Brodnica - Brzezie	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
19		04119	91	156,3	71201	Jeleniec	Stolno - Kończewice	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
20	GDAŃSK	22002	20	275,635	70412	Wierzyca	Kościerzyna - Egierkowo	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
21		22003	55	72,54	70617	Ołtowiec	Kwidzyn - Gardeja	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
22		22004	21	44,73	70506	Kwakowo	Suchorze - Łosino	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
23		22005	91	33,42	70633	Miłobądz	Pruszcz Gdański - Tczew	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
24		22009	6	233,9	70516	Żochowo	Nowa Dąbrowa - Lębork	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
25		22029	20	302,534	70416	Miszewo	Żukowo - Miszewo	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
26		22079	91	64,5	70637	Lignowy Szlacheckie	Rudno-Gniew	GR	EURO-6	Brak UFD	F
27	KATOWICE	24002	78	135,75	40709	Kroczyce	Lgota Murowana - Kroczyce	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
28		24004	46	168,432	40419	Kolonia Lisów	Lubliniec - Herby	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
29		24005	91i	514,110	40205	Siewierz	Koziegłowy - Siewierz	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
30		24007	S52b	28,25	40530	Bielsko-Biała	Jasienica - Mazańcowice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
31		24008	81	46,93	40513	Zbytków	Pawłowice - Strumień	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
32		24017	S86	20,7	40703	Katowice	Sosnowiec - Katowice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
33		24018	78	91,64	40717	Celiny	Świerklaniec - Pyrzowice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
34		24019	86	2,672	40702	Wojkowice Kościelne	Podwarpie - Grodków	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
35		24023	A4	287,060	40301	Łany	Nogowczyce - Kleszczów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
36	KIELCE	26004	79	159,961	21410	Bronisławów	Czekarzewice - Ożarów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
37		26005	74	115,48	21311	Złota Woda	Wola Jachowa - Łagów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
38		26009	S7l	0,4	21201	Podchojny	Chęciny - Jędrzejów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
39		26055	73	52,65	21101	Zwierzyniec	Chmielnik - Busko Zdrój	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
40		26056	74	51,5	21307	Rozgół	Barak - Mniów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
41		26087	S7f	8,52	21503	Ostojów	Skarżysko Kam. - Wiśniówka	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
42	KRAKÓW	12002	A4	463,752	20920	Brzesko	Bieżanów - Tarnów Płn.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
43		12006	7	675,325	20431	Libertów	Kraków - Głogoczów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
44		12007	44	68,16	20218	Przeciszów	Oświęcim - Przeciszów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
45		12011	94g	39,74	20901	Jasień	Bochnia - Brzesko	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
46		12013	52	22,535	20205	Kęty	Bielsko B. - Andrychów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
47		12014	A4	408,038	20417	Kąty	Piekary - Tyniec	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
48		12016	73	94,703	20911	Szczucin	Szczucin - Dąbrowa Tarnowska	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
49		12017	S52c	1,2	20420	Szczyglice	Rząska - Balice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
50		12018	S7c	0,94	20514	Kraków	Christo Botewa - Bieżanów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
51		12058	75	10,910	20313	Szarów	Niepołomice - Targowisko	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
52		12059	94	302,010	20423	Olkusz	Siniczo - Wielka Wieś	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
53		ŁÓDŹ	10002	12	318,185	91711	Smardzew	Błaszki - Sieradz	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)
54	10003		72	82,355	91718	Sarnówek	Poddębice - Aleksandrów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
55	10006		S14	75,455	91859	Piątkowisko	W. Pabianice Płn - W. Dobroń	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
56	10011		91c	51,662	91507	Gomunice	Kamieńsk - Radomsko	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
57	10013		74j	69,05	91512	Kluki	Szczerców - Bełchatów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
58	10019		S8e	147,159	91829	Złoczew	Wieluń - Złoczew	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
59	10044		92	403,400	10901	Popów	Łowicz - Sochaczew	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
60	10045		74j	3,95	91812	Walichnowy	Walichnowy - Wieluń	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
61	10100		12	332,173	91403	Kruszów	Tuszyn - Piotrków Tryb.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
62	10101		72	154,0	91606	Złota	Jeźów - Rawa Maz.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
63	10104		12	425,95	91303	Jawor	Sulejów - Opoczno	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
64	10106		14	6,2	91207	Jamno	Łowicz - Jamno	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
65	LUBLIN	06011	74	312,953	80818	Werbkowice	Zamość - Hrubieszów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
66		06013	82	17,602	80508	Zofiówka	Lublin - Puchaczów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
67		06014	2	628,35	80604	Sławacinek	Międzyrzec Podl. - Biała Podl.	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
68		06034	12	665,45	80207	Adolfin	Piaski - Chełm	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
69		06060	17	191,15	80816	Łabunie	Wólka Łabuńska - Tomaszów Lubelski	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
70		06062	S19c	4,200	80419	Wola Skromowska	Kock - Firlej	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
71		06063	12	548,900	80711	Pająków	Zwoleń - Anielin	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
72		06064	17	120,45	80201	Boniewo	Piaski - Fajstławice	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
73		06090	74f	1,9	80323	Frampol	Janów Lubelski - Frampol	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
74	OLSZTYN	28003	16	46,595	51320	Kisielice	Łasin – Itawa	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
75		28006	51	45,682	51209	Kraszewo	Lidzbark Warm. – Dobrze Miasto	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
76		28008	16	281,295	51003	Ruska Wieś	Orzysz – Elk	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
77		28020	16c	28	51403	Rzeck	Barczewo - Biskupiec	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
78		28049	63	44,240	51108	Kąp	Giżycko - Kąp	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
79		28089	S7j	6,330	51407	Pawłowo	Olsztynek - Pawłowo	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
80		28252	51	12,818	51201	Dąbrowa	Gr.Państwa - Bartoszyce	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
81		28260	59	32,87	51106	Zalec	Mragowo - Giżycko	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
82	OPOLE	16004	A4	249,800	41013	Gogolin	Opole Zachód – Krapkowice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
83		16006	40c	11,72	41012	Kędzierzyn Koźle	Kędzierzyn Koźle – Gr. woj.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
84		16007	45	82,92	41314	Dąbrówka	Krapkowice – Dąbrówka Górna	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
85		16010	A4	222,030	40914	Prądy	Brzeg - Opole Zach.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
86		16013	45	37,88	41003	Ciężkowice	Kędzierzyn Koźle – Goj.woj.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
87		16065	94	169,660	40904	Izbicko	Brzeg - Opole (Karczów)	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
88		16066	11	484,050	41102	Krzywizna	Kępno - Kluczbork	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
89		16067	46a	5,650	41310	Dobrodzień	Obwodnica Dobrodzienia	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
90	16068	94	204,100	41303	Izbicko	Izbicko - Strzelce Opolskie	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A	
91	POZNAŃ	30001	S11c	24,900	90828	Dąbrówka	Poznań Dąbrówka - Poznań Zachód	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
92		30004	A2	176,000	90327	Nagradowice	Poznań Krzesiny - Poznań Wschód	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
93		30006	S5d	32,700	90334	Kleszczewo	Poznań Wschód - Kostrzyn	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
94		30012	S5d	9,16	90329	Chwałkówko	Łubowo - Czarniejewo	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
95		30013	S11a	6,1	90912	Gądky	W. Gądky - W. Kórnik Pln	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
96		30015	12g	0,009	90919	Głosiny	Gostyń - Strumiany	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
97		30016	15	77,13	90914	Wałków	Koźmin - Jarocin	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
98		30021	92	105,270	90801	Bolewicko	Trzciel - Lwówek	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
99		30023	11	131,52	90204	Okonek	Okonek - Podgaje	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
100		30024	92	209,1	90306	Siedlec	Kostrzyn - Nekła	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
101		30025	92	332,31	91121	Dzięgielewo	Kłodawa - Krośniewice	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
102		30027	A2	244,500	90621	Sługocin	Sługocin - Modła	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
103		30028	A2	156,410	90824	-	W. Poznań zach - W. Poznań Komorniki	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
104		30029	A2	163,000	90916	-	W. Poznań Komorniki - W. Poznań Luboń	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
105		30030	A2	217,000	90317	-	W. Września - W. Słupca	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
106		30031	92	201,77	90320	Kostrzyn	Poznań - Nekła	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
107		30032	92	144,9	90803	Sękowo	Sękowo - Tarnowo Podgórne	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
108		30036	A2	165,35	90917	Krzesiny	Dębina - Krzesiny	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
109		30037	92	17,85	90302	Strzałkowo	Wólka - Słupca	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
110		30038	A2	262,2	90624	Kuny	Żdźary - Koło	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
111		30082	11	242,4	90212	Garbatka	Rogoźno - Oborniki	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
112		30083	11	383,05	90407	Żychlin	Pleszew - Ostrów Wlkp.	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
113		30084	25	287,55	90402	Piątek Mały Kolonia	Piątek Mały - Witoldów	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
114		30085	32	128,55	90831	Ruchocice	Ruchocice - Grodzisk Wlkp.	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
115		30115	S5k	23,4	90737	Koszanowo	Śmigiel /Obwodnica/	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
116	RZESZÓW	18003	A4	542,315	81621	Pszczyna	W. Dębica Wsch. - W. Sędziszów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
117		18004	94	571,204	81007	Sędziszów Młp.	Ropczyce - Sędziszów	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
118		18005	73	145,6	81010	Zawada Brzosteczka	Kamienica Dln. - Bukowa	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
119		18012	A4	590,042	81633	Łukawiec	Rzeszów - Łańcut	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
120		18013	28	268,291	81201	Pisarowice	Zarszyn - Sanok	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
121		18018	94	606,224	81601	Krasne	Rzeszów - Łańcut	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
122		18019	9	218,947	81613	Baryczka	Babica - Lutcza	GR	EURO-6	UFD (AN/AP)	F
123		18069	77	140,980	81417	Przemyśl/Radymno	Radymno - Przemyśl	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
124		18070	9	156,950	81627	Rudna Mała/Nagnajów	Nagnajów - Rudna Mała	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
125		18071	28	218,790	81110	Krosno/Jasło	Jasło - Krosno	GR	EURO-6	UFD (AN/AP/PP)	F
126	SZCZECIN	32001	S6	22,4	60410	Warnkowo	Nowogard Zachód - Nowogard Północ	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
127		32006	S3	72,35	60711	Łozienica	Goleniów Zachód - Goleniów Północ	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
128		32116	10	77,382	60605	Wapnica	Suchań - Recz	PAT	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
129	WARSZAWA	14003	62	179,3	10203	Emolinek	Czerwińsk - Zakroczym	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
130		14004	60	143,37	10503	Gumowo	Głinojeck - Ciechanów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
131		14005	60c	0,13	11104	Lisica	Kutno - Gostynin	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
132		14007	S2	460,27	10937	Warszawa	W. Jerozolimskie - W. Opacz	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
133		14010	9	32,07	11411	Krzyżanowice	Skaryszew - Ilża	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
134		14011	61a	0,15	11305	Jabłonna	Jabłonna - Legionowo	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
135		14012	2	545,92	10613	Bojmie	Kałuszyn - Siedlce	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
136		14013	79	20,16	10974	Baniocha	Piaseczno - Łubna	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
137		14014	S17	45,768	10313	Garwolin	Garwolin - Gończyce	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
138		14016	10	442,841	11103	Gumowo	Góra - Płońsk	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
139		14017	50	69,37	10906	Stefanów	Kamion - Ruszki	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
140		14018	S2	465,665	10939	Warszawa	Al. Krakowska - Lotnisko	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
141		14020	S8p	2,793	10212	Zielonka	Marki - Radzymin	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
142		14023	7	338,23	10222	Łomna	Nw. Dwór Maz. - Łomianki	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
143		14024	S7n	45,27	21516	Barak	Szydłowiec - Skarżysko Kam.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
144		14027	50	185,225	10305	Całowanie	Sobiekursk - Kołbiel	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
145		14028	50	268,29	10706	Zieleniec	Łochów - Brok	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
146		14030	S8I	2	10951	Janki	Janki - Siostrzeń	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
147		14032	S7	106	-	Pieńki	Pieńki - Dłużniewo	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
148		14033	S7	69,620	-	Mława	Mława Południe - Żurominek	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
149		14035	S2	472,44	-	Warszawa	Puławska - Ursynów Wschód	8+1	8+1	UFD (AN/AP)	F
150		14050	92	439,95	10903	Lisice	Sochaczew - Błonie	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
151		14053	50	144,75	10408	Bikówek	Pniewy - Grójec	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
152		14054	61	52,100	11309	Strzyże	Serock - Pułtusk	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
153		14108	7	389,73	10911	Łazy	Magdalena - Tarczyn	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
154		14140	12	457,3	11401	Pomyków	gr. woj. - Przysucha	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
155		WROCLAW	02002	30	28,402	30614	Olszyna	Lubań - Gryfów	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)
156	02012		S3a	315,97	30526	Jawor	Jawor - Bolków	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
157	02013		5	401,74	30831	Dobromierz	Dobromierz - Bolków	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
158	02015		S3a	275,15	30333	Lubin	Lubin - Legnica	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
159	02017		94	111,5	30712	Groblice	Siechnice - Oława	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
160	02072		94d	26,4	30607	Zebrzydowa	Zebrzydowa - Bolesławiec	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
161	02074		8	83,55	30401	Łagiewniki	Ząbkowice śl. - Łagiewniki	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
162	02075		94	54,5	30918	Mazurówice	Prochowice - Środa śląska	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
163	02114		35	74,91	30801	Gniechowice	Mirosławice - Gniechowice	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
164	08010		12	137,387	30314	Górzyna	Szlichtyngowa - Wschowa	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	A
165	ZIELONA GÓRA	08001	S3a	153,386	31417	Świebodzin	W. Jordanowo - W. Świebodzin	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
166		08004	A2	66,6	31516	Nowy Dworek	Torzym - Jordanowo	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
167		08009	S3a	229,2	31726	Miłeków	Nw. Miasteczko - Kłobuczyn	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
168		08011	12	62,65	31714	Bukowina Bobrzańska	Żagań - Szprotawa	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
169		08012	A2	8,05	31514	Świecko	Świecko - Rzepin	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
170		08013	A2	70,2	31517	Jordanowo	Jordanowo - Trzciel	AWSA	uproszczona	Brak UFD	F
171		08088	S3a	75,23	31112	Marwice	Jastrzębiec - Gorzów Wlkp.	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	KLAS. POJAZDÓW	FORMAT DANYCH	TYP ODCINKA POMIAROWEGO GPR*
172		08900	92b	37,384	31611	Mostki	Pożrzadło - Mostki	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F
173		08902	32	47.48	31208	Leśniów Wielki	Łagów - Zielona Góra	8+1	8+1	UFD (AN/AP/PP)	F

**ostateczne przyporządkowanie typu pomiaru/ odcinka pomiarowego może ulec zmianie, w toku dalszych prac nad wykazem*

Wykaz stanowisk preselekcji wagowej¹*(stan na 8 listopada 2023 r.)*

klasyfikacja 8+1; dane pojazd za pojazdem

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ (P,L)	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	ID KIERUNKU L/P	TYP POMIARU GPR
1	BIAŁYSTOK	20502	61	183,7/187,2	Świdry	Kisielnica - Szczuczyn	30/31	FZ
2		20503	8i	3,8/10,1	Augustów	Borki - Raczki	97/98	FZ
3		20504	S61f	1,6/8,0	Augustów obw.	Raczki - Suwałki	100/99	FZ
4	BYDGOSZCZ	04503	15	182,6/187,6	Strzelno	Strzelno - Inowrocław	78/77	FZ
5	GDAŃSK	22502	S6c	6,1/11,3	Łosino/Głobino	Obwodnica Słupska	32/33	FZ
6		22504	22	241,6/241,5	Rychnowy	Człuchów - Chojnice	17/16	FZ
7	LUBLIN	06501	2	618,9/621,1	Woroniec	Międzyrzec Podl. - Biała Podl.	42/43	FZ
8		06502	12	647,5/649,8	Chojno Nowe	Piaski - Chełm	37/38	FZ
9		06503	17	167,3/169,8	Sitaniec	Piaski - Zamość	40/41	FZ
10		06505	74	178,310/182,380	Annopol	Kraśnik - Kielce	39/38	FZ
11	KATOWICE	24502	44	17,4/19,8	Mikołów	Gliwice - Śmitowice	1/2	FZ
12	KRAKÓW	12501	75	53,7/58,9	Kurów	Jurków - Dąbrowa	22/23	FZ
13		12502	7	616,6/621,1	Miechów	Łączyn - Miechów	13/12	FZ
14		12503	79	359,2/361,7	Rudawa	Zabierzów - Krzeszowice	24/25	FZ
15	OLSZTYN	28501	S7g	45,0/39,0	Sople	Ostróda - Pasłęk	56/57	FZ
16	OPOLE	16501	45	116,0/117,5	Oswiec	Oswiec / obwodnica	83/84	FZ
17		16502	46	120,1/121,8	Grodziec	Ozimek - Dobrodzień	21/20	FZ
18		16504	94	207,8/210,1	Sucha	Izbicko - Strzelce Opolskie	26/27	FZ
19	POZNAŃ	30502	S5d	2,3/9,2	Łubowo	Gniezno Płd. - Iwno	66/65	FZ
20		30504	11	328,9/333,7	Nowe Miasto	Miąskowo - Klęka	70/69	FZ
21		30505	11/S11c	258,34/0,4	Świerkówki/Złotkowo	Oborniki - Poznań	68/67	FZ
22		30507	10	177,3/181,2	Piła	Piła / obwodnica	74/73	FZ
23	RZESZÓW	18501	94j/94	2,2/541,4	Pilzno	Pilzno - Dębica	47/46	FZ
24		18502	77	65,7/69,9	Nisko	Nisko - Leżajsk	53/52	FZ
25		18503	19	270,7/274,2	Trzciana	Dukla - Barwinek	50/49	FZ
26		18504	9/9a	178,3/1,1	Wideka	Dęba - Głogów Młp.	48/51	FZ
27	SZCZECIN	32502	S3	35,1/43,9	Sitno	Pyrzyce - Myślibórz	87/86	FZ
28		32505	10	0,145/1,9	Lubieszyn	Lubieszyn - Szczecin	92/88	FZ
29		32506	10	140,8/145,9	Lubno	Kalisz Pom. - Wałcz	94/93	FZ

¹ Wymieniono wszystkie dostępne i zidentyfikowane przekroje, jakie mogą być traktowane jako stacje SCPR - nie wszystkie z nich funkcjonują. Ostateczna liczba stanowisk WIM wykorzystywanych w analizie może ulec zmianie (zwiększeniu lub zmniejszeniu).

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ (P,L)	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	ID KIERUNKU L/P	TYP POMIARU GPR
30	WROCLAW	02501	3	475,0/477,4	Piechowice	Jelenia Góra - Piechowice	6/7	FZ
31		02502	8	4,51/6,6	Jeleniów	Kodowa Zdrój - Duszniki Zdrój	15/14	FZ
32		02503	33	4,226/7,108	Jaszkowa	Kłodzko - Żelazno	19/18	FZ
33	ZIELONA GÓRA	08501	92b	41,25	Wilkowo	Mostki - Świebodzin	54/55	FZ
34		08502	A2	3,487/8,050	Słubice/MOP Gnilec	Świecko - Rzepin	95/96	FZ

Wykaz działających i planowanych do uruchomienia punktów kontrolnych systemu poboru opłat e-TOLL (stan na 22 września 2023 r.) klasyfikacja e-TOLL; brak UFD

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	GRUPA	KLAS. POJAZDÓW	POMIAR SPRAWDZ.	STATUS	TYP POMIARU GPR
1	BIAŁYSTOK	20630	S8	622,100	50325	Złotoryja	W. Jeżewo - W. Choroszcz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
2		20653	S61f	19,000	50612	Suwałki	Suwałki Zachód - Suwałki Wschód	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
3	BYDGOSZCZ	04613	91	147,556	71105	Chełmno	Świecie-Stolno	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
4	GDAŃSK	22611	S6	326,059	70315	Gdańsk Osowa	W. Gdańsk Osowa - W. Gdańsk Owczarnia	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
5		22614	91	40,833	70634	Tczew	Tczew-Czarlin	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
6	KATOWICE	24605	81	15,600	40608	Łaziska Górne	Katowice-Skoczów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
7		24608	S52b	9,541	40532	Łączka	Cieszyn-Skoczów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
8		24609	94b	37,366	40621	Sławków	Dąbrowa Górnicza-Olkusz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
9		24650 ²	A1	41,472	40734	Skrzyszów	Gorzyce - Mszana	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
10		24651	S1f	15,444	40728	Wilkowice	Wilkowice - Buczkowice	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
11		24702	A4	311,2	40329	Gliwice	Bojków - Sośnica	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
12	24703	88	6,9	40330	Kleszczów	W. Kleszczów - Gliwice	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ	
13	KIELCE	26615	S7k	12,250	21320	Szczukowice	Kielce Płn. - Jędrzejów Płn.	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
14	KRAKÓW	12602	A4	416,524	20419	Opatkowice	Kraków Skawina - Kraków Płd.	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
15		12616	79	366,385	20410	Krzyszowice	Zabierzów-Krzyszowice	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
16		12652	A4	475,3	20921	Wokowice	Brzesko - Tarnów Mościce	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ

² Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 24010. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL.

Lp.	O/GDDKIA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	GRUPA	KLAS. POJAZDÓW	POMIAR SPRAWDZ.	STATUS	TYP POMIARU GPR
17	ŁÓDŹ	10617	92a	0,360	91122	Krośniewice	Krośniewice (obwodnica)	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
18		10618	S8	357,750	91408	Chrzemce	Tomaszów Maz. - Huta Zawadzka	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
19		10629	S8e	217,059	91836	Pawłówek	Róża - Rzgów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
20		10635 ³	A2	367	91824	Nowostawy	Łódź Płm - Łowicz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
21		10636 ⁴	A1	279,5	91822	Mąkolice	Piątek-Łódź Płn	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
22		10702	A2	359,8	91614	Stryków	Zgierz - Stryków	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
23	LUBLIN	06642	S17	92,274	80741	Strzyżowice	Ryki Południe - Skrudki	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
24		06643	S12s	40,77	80730	Garbów	Kurów Zachód - Jastków	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
25	OLSZTYN	28619	S7j	13,570	51408	Waplewo	Olsztynek-Mława	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
26		28646	S22	397,07	50919	Kamiennik Wielki	Młynary - Frombork	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
27	POZNAŃ	30606	92	164,097	90822	Sady	Nowy Tomyśl-Poznań	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
28		30607	92	197,600	90307	Paczkowo	Poznań-Września	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
29		30620	92	46,450	90607	Konin	Września-Konin	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
30		30637	S11c	16,085	90826	Batorowo	Tarnowo Podgórne - Poznań Ławica	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
31		30638	92	123,099	90805	Lwówek	Lwówek - Pniewy	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
32		30639	S5d	23,88	90322	Kostrzyn	Kostrzyn - Strumiany	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
33		30640	S5f	81,3	90725	Kaczkowo	Bojanowo - Rawicz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
34		30701 ⁵	A2	276,1	90624	Kuny	Konin Wschód - Koło	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
35	RZESZÓW	18621	94l	3,724	81413	Jarosław	Jarosław (obwodnica)	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
36		18644	A4	530,86	81626	Żyraków	Dębica Zachód - Dębica Wschód	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
37		18645 ⁶	A4	588,8	81633	Łukawiec	Rzeszów - Łańcut	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
38	SZCZECIN	32603	A6	9,995	60719	Klucz	Kołbaskowo - Szczecin Klucz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
39		32610	S3a	32,500	60324	Siemczyn	Szczecin Klucz - Myślibórz	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
40	WARSZAWA	14612	S7	331,987	10207	Kazuń	Zakroczym - Czosnów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
41		14622	A2	512,150	10604	Stara Niedziałka	Mińsk Maz. - Kałuszyn	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
42		14623	S7	434,258	10404	Promna	Grójec - Radom	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
43		14624	S8h	8,385	10929	Kuranów	Mszczonów - Radziejowice	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ

³ Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 10009. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL.

⁴ Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 10001. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL.

⁵ Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 30038. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL.

⁶ Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 18012. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL.

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	NR DROGI	PIKIETAŻ	NR ODCINKA GPR	MIEJSCOWOŚĆ	ODCINEK	TYP LICZNIKA	GRUPA	KLAS. POJAZDÓW	POMIAR SPRAWDZ.	STATUS	TYP POMIARU GPR
44		14625	S8	499,430	11304	Niegów	Wola Raszewska - Lucynów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
45		14631	50c	0,765	10409	Słomczyn	Grójec-Góra Kalwaria	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
46		14632	92e	5,452	10931	Sochaczew	Sochaczew(obwodnica)	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
47		14648 ⁷	A2	445,965	10934	Brwinów	Grodzisk Maz. - Pruszków	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
48		14655	S7d	2,19	11008	-	Ciechanów - Płońsk	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
49	WROCLAW	02601	A4	67,329	30501	Jadwisin	Krzyżowa-Legnica	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
50		02626	A4	134,702	30202	Sokolniki	Kostomłoty-Wrocław	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
51		02627	S8e	37,849	30729	Łozina	Wrocław Psie Pole - Oleśnica Płn.	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
52		02649	A4	7,3	30623	Pokrzywnik	Zgorzelec - Godziszów	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
53		02701	A4	156,9	30204	Karwiany	Bielany Wrocławskie-Wrocław Wschód	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
54	ZIELONA GÓRA	08604	18	36,680	31703	Iłowa	Olszyna-Krzyżowa	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
55		08628	S3a	195,640	31403	Racula	Sulechów-Nowa Sól	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
56		08633	92b	47,820	31604	Świebodzin	Świebodzin /Obwodnica/	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
57		08634	24	48.90	31305	Pniewy	Waldowice - Pniewy	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ
58		08641	S3a	89,26	31110	Gorzów Wlkp.	Gorzów Wlkp. Zachód – Gorzów Wlkp. Południe	e-TOLL	1	Tetra	Nie	aktywna	FZ

⁷ Stanowisko może być wykluczone z analiz, ponieważ powiela się ze stanowiskiem 14006. Ostateczna decyzja zostanie podjęta po uruchomieniu przekazywania danych z e-TOLL

Wykaz przekrojów pomiarowych na koncesyjnym odcinku autostrady A1*(stan na 22 września 2023 r.)*

klasyfikacja GTC; dane zagregowane do dni

Lp.	O/GDDKiA	NR STACJI	AUTOSTRADA	PRZEKRÓJ	TYP POMIARU GPR
1	GDAŃSK	22701	A1 ⁸	Rusocin-Stanisławie	FZ
2		22702		Stanisławie-Swarożyn	FZ
3		22703		Swarożyn-Pelplin	FZ
4		22704		Pelplin-Kopytkowo	FZ
5	BYDGOSZCZ	04705		Kopytkowo-Warlubie	FZ
6		04706		Warlubie-Nowe Marzy	FZ
7		04707		Nowe Marzy-Grudziądz	FZ
8		04708		Grudziądz-Lisewo	FZ
9		04709		Lisewo-Turzno	FZ
10		04710		Turzno-Lubicz	FZ
11		04711		Lubicz-Nowa Wieś	FZ

⁸ Podział na lekkie i ciężkie oraz kierunki ruchu, dane zagregowane do dni.

Wykaz stanowisk pomiarowych systemu ANPRS.PL Krajowej Administracji Skarbowej (KAS)⁹

(stan na 22 września 2023 r.)
klasyfikacja KAS¹⁰; dane zagregowane do godzin lub dni

Lp.	Oddział	Numer SCPR	Nazwa KAS	Miejscowość (nazwa przejścia granicznego)	Nr drogi	Numer GPR	Odcinek GPR	TYP POMIARU GPR
1	WROCŁAW	02801	OCRB08	Jędrzychowice	A4	30601	GR. PAŃSTWA - W. ZGORZELEC /DK30, 94/	FZ
2		02803	OCRB10	Jakuszyce	3	30604	SZKLARSKA PORĘBA /DW358/ - GR. PAŃSTWA	FZ
3		02804	OCRB11	Kudowa	8	30412	GR. PAŃSTWA - KUDOWA-ZDRÓJ /DW387/	FZ
4	LUBLIN	06801	5	Hrebenne	17	80807	BEŁŻEC - GR. PAŃSTWA	FZ
5		06802	7	Zosin	74	80814	TEPTIUKÓW - GR. PAŃSTWA	FZ
6		06803	8	Dorohusk	12	80209	OKOPY - GR. PAŃSTWA	FZ
7		06804	9	Sławatycze	63	80409	SŁAWATYCZE - GR. PAŃSTWA	FZ
8		06805	11	Koroszczyn	68	80608	KOROSZCZYN - WÓLKA DOBRYŃSKA	FZ
9		06806	10	Terespol	2	80607	TERESPO - GR. PAŃSTWA	FZ
10	ZIELONA GÓRA	08801	OCRB04	Świecko	2b	31501	GR. PAŃSTWA - W. ŚWIECKO /DK29/	FZ
11		08802	OCRB05	Gubinek	32	31201	GR. PAŃSTWA GUBINEK - SĘKOWICE /DW285/	FZ
12		08803	OCRB06	Olszyna	18	31701	GR. PAŃSTWA - W. ŻARY ZACH. /DK12/	FZ
13		08804	OCRB07	Łęknica	12n	31722	ŁĘKNICA (OBWODNICA)	FZ
14	KRAKÓW	12801	OCRB18	Chyżne	7	20602	JABŁONKA - GR. PAŃSTWA	FZ
15	OPOLE	16801	OCRB12	Trzebina	41	41218	PRUDNIK /DK40, DW414/ - GR. PAŃSTWA	FZ
16	RZESZÓW	18801	OCRB19	Barwinek	9	81106	TYLAWA - BARWINEK	FZ
17		18802	2	Krościenko	84	81216	KROŚCIENKO - GR. PAŃSTWA	FZ
18		18803	1	Medyka	28	81504	PRZEMYSŁ - GR. PAŃSTWA	FZ
19		18804	3	Korczoza	A4	81514	W. KORCZOWA - GR. PAŃSTWA	FZ
20	BIAŁYSTOK	20801	bud	Budzisko	8	50601	SZYPLISZKI - GR. PAŃSTWA	FZ
21		20803	ogr	Ogrodniki	16	50605	POĆKUNY - GR. PAŃSTWA	FZ
22		20804	14	Kuźnica	19	50315	GR. PAŃSTWA - SOKÓŁKA	FZ

⁹ Wymieniono wszystkie zidentyfikowane stanowiska, jakie mogą być traktowane jako stacje SCPR. Ostateczna liczba stanowisk ANPRS.PL KAS wykorzystywanych w analizie może ulec zmianie (zwiększeniu lub zmniejszeniu).

Lp.	Oddział	Numer SPCR	Nazwa KAS	Miejscowość (nazwa przejścia granicznego)	Nr drogi	Numer GPR	Odcinek GPR	TYP POMIARU GPR
23		20805	13	Bobrowniki	65	50320	/DW686/ - GR. PAŃSTWA	FZ
24		20806	12	Połowce	66	50411	KLESZCZELE /DW693/ - GR. PAŃSTWA	FZ
25	KATOWICE	24802	OCRB14	Chałupki	78a	40310	GR. PAŃSTWA - ZABELKÓW	FZ
26		24803	OCRB15	Gorzyczki	A1a	40735	W. GORZYCE - GR. PAŃSTWA	FZ
27		24804	OCRB16	Cieszyn	S52b	40534	GR. PAŃSTWA - W. CIESZYN ZACH.	FZ
28		24805	OCRB17	Zwardoń	S1g	40540	W. LALIKI II - GR. PAŃSTWA	FZ
29	OLSZTYN	28801	18	Gronowo	54	50901	BRANIEWO - GR. PAŃSTWA	FZ
30		28802	17	Grzechotki	S22	50914	W. BRANIEWO PŁN. - GR. PAŃSTWA	FZ
31		28803	16	Bezledy	51	51201	GR.PAŃSTWA - BARTOSZYCE	FZ
32		28804	15	Gołdap	65	51001	GR. PAŃSTWA - GOŁDAP /DG137524N/	FZ
33		32801	OCRB01	Lubieszyn	10	60701	LUBIESZYN - STOBNO	FZ
34	SZCZECIN	32802	OCRB02	Kołbaskowo	A6	60714	GR. PAŃSTWA - KOŁBASKOWO	FZ
35		32803	OCRB03	Krajnik Dolny	26	60301	KRAJNIK DLN. - CHOJNA	FZ

Stanowiska systemów zarządzania ruchem, aktywne i planowane do uruchomienia w latach 2023-2025¹¹*(stan na 22 września 2023 r.)**klasyfikacja 8+1 lub 2+1*

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi
1	Białystok	20007	S19	-	-	Malewice - Siemiatycze Płn.	nieaktywna	Odcinek na etapie projektowania
2		20012	S19	-	-	Ploski - Haćki	nieaktywna	Odcinek na etapie projektowania
3		20013	S19	-	-	Siemiatycze Południe - Chlebczyn	nieaktywna	Odcinek na etapie projektowania
4		20014	S61	-	-	Śniadowo - Łomża Południe	nieaktywna	Odcinek na etapie projektowania
5		20015	S19	-	-	Starosielice - Księżyno	nieaktywna	Odcinek na etapie projektowania
6		20017	S61	-	-	Łomża Południe - Łomża Zachód	aktywna	Dane nie przekazywane do DSS
7		20018	S61	-	-	Kolno - Stawiski	aktywna	Dane nie przekazywane do DSS
8		20019	S61	-	-	Suwałki Północ - Szypliszki	aktywna	Dane nie przekazywane do DSS
9	Bydgoszcz	04004	S5	14,9	Gruczno	Dworzysko-Koronowo	aktywna	dane dostępne okresowo, dostarczane przez serwer tymczasowy; trwają prace wykończeniowe
10		04010	S5	2,3	-	Nowe Marzy - Morsk	aktywna	dane dostępne okresowo, dostarczane przez serwer tymczasowy; trwają prace wykończeniowe
11		04014	S5I	58,587	Tryszczyn	Bydgoszcz Północ - Oplawiec	aktywna	dane dostępne okresowo, dostarczane przez serwer tymczasowy; trwają prace wykończeniowe; SZR Bydgoszcz
12		04016	S5I	72,489	Lisi Ogon	Bydgoszcz Miedzyń - Bydgoszcz Błonie	aktywna	SZR Bydgoszcz
13		04019	S5I	82,916	Rynarzewo	Rynarzewo - Szubin Płn.	nieaktywna	SZR Bydgoszcz
14		04020	S5	129,799	Bożacin	Lubcz - Mieleszyn	aktywna	dane dostępne okresowo, dostarczane przez serwer tymczasowy; trwają prace wykończeniowe; SZR Bydgoszcz
15		Gdańsk	22007	S6	317,816	Gdynia Chwarzno	Gdynia Chwarzno - Gdynia Wielki Kack	nieaktywna
16	22008		S7i	48	Jazowa	Żuławy Wschód - Elbląg Zachód	nieaktywna	KSZR E1; Trwa budowa KSZR na terenie O/Gdańsk
17	22010		S6	338,97		Gdańsk Karczemki-Kowale	nieaktywna	KSZR E1; Trwa budowa KSZR na terenie O/Gdańsk
18	22011		S7i	24		Cedry Małe - Dworek	nieaktywna	KSZR E1; Trwa budowa KSZR na terenie O/Gdańsk
19	22012		S7i	5,99		Gdańsk Lipce - Gdańsk Port	nieaktywna	KSZR E1; Trwa budowa KSZR na terenie O/Gdańsk
20	22013		S6			Bobrowniki - Skórowo	nieaktywna	Nie uruchomiona (trwa budowa S6 Stupsk - Bożepole Wielkie)
21	22014		S6			Łęczyce - Bożepole Wielkie	nieaktywna	Nie uruchomiona (trwa budowa S6 Stupsk - Bożepole Wielkie)

¹¹ Zamawiający zastrzega, że nie wszystkie stanowiska z tej listy mogą zostać uruchomione, ewentualnie lista może zostać uzupełniona o inne stanowiska.

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi
22		22015	S6			Chwaszczyno - Miszewo	nieaktywna	Nie uruchomiona (trwa budowa S6 Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej)
23		22016	S6			Miszewo - Żukowo	nieaktywna	Nie uruchomiona (trwa budowa S6 Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej)
24		22017	S6			Żukowo - Lublewo	nieaktywna	Nie uruchomiona (trwa budowa S6 Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej)
25		22081	22	350,8	Gnojewo	Czarlin - Malbork	nieaktywna	Przebudowa drogi; Nie uruchomiona, obecnie trwa uzgadnianie aneksu do PI dla zadania: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 odcinek Gnojewo - Cisy”
26		22080	22	312,59	Sucumin	Zblewo - Starogard Gd.	nieaktywna	Przebudowa drogi; Nie uruchomiona, obecnie trwa postępowanie przetargowe na roboty dla zadania: „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 odcinek Zblewo - Sucumin”
27		Katowice	24006	S1g	9,1	Zwardoń	Zwardoń - Rajcza	nieaktywna
28	24009		A1a	19,35	Szczekowice	Rybnik - Żory	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
29	24010		A1a	45,4	Olszenica	Gorzyce - Mszana	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
30	24012		1	586		Oświęcim - Dankowice	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
31	24013		A4	307,75	Żernica	Ostropa - Bojków	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
32	24014		A4	319,1	Makoszowy	Gliwice Sośnica - Zabrze Południe	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
33	24015		A1c	7,7	Stolarzowice	Bytom - Zabrze Płn.	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
34	24016		S1	536,77	Sulno	Sulno - Porąbka	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
35	24020		S1	551		Kosztowy II - Bieruń	nieaktywna	moduł niezrealizowany
36	24021		A4	339,3	Katowice	Katowice /Mikołowska - Murckowska)	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
37	24024		A1b	2,4	Sośnica	Gliwice Wschód - Sośnica	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
38	24026		A1	432,5	Gorzelnia	Jasna Góra - Blachownia	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
39	24027		A1	470,35	Dąbrówka	Woźniki - Pyrzowice	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
40	24028		S1b	0,85	Pyrzowice	Pyrzowice - Lotnisko	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
41	24029		S1f	23,6	Pietrzykowice	Łodygowice - Żywiec Soła	nieaktywna	KSZR E1, moduł niezrealizowany
42	Kielce	26010	S74			gr. woj. - Mniów	nieaktywna	Zastąpi 26056
43		26011	S74			Bugaj - Kielce Zachód	nieaktywna	
44		26012	S74			Złota Woda - Łagów	nieaktywna	Zastąpi 26005
45		26013	S7n	46,999		W. Szydłowiec Płd - W. Skrażysko Kamienna Północ	aktywna	
46	Łódź	10001	A1	274		Piątek-Łódź Płn		
47		10009	A2	373,7		Łódź Płn - Łowicz		KSZR E1

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi
48		10010	A1	383,9		Kamieńsk - Radomsko	aktywna	KSZR E1
49		10015	A1	320,705		Łódź Górna - Łódź Płd.		KSZR E1
50		10016	A1	296,29		Łódź Płn - Brzeziny		KSZR E1
51		10017	A1	341,91		Tuszyn-Piotrków Tryb Zachód	aktywna	KSZR E1
52		10018	A2	341,94		Wartkowice - Emilia		
53		10020	A1	255,55		Kutno Wschód - Piątek		
54		10021	A1	252,612		Kutno Płn - Kutno Wschód		
55		10022	A1	243,275		Kowal - Kutno Płn		
56		10023	S8	406,283		Babsk - Huta Zawadzka		
57		10024	S8	331,75		Piotrków Tryb Zachód - Polichno		
58	Lublin	06002	A2	-	-	Wólka Dobrzyńska - Koroszczyn	nieaktywna	Na odcinku trwają prace projektowe. Realizacja robót rozpocznie się najprawdopodobniej w 2024 r. Prace nie zostaną zakończone przed GPR2025
59		06007	S19	-	-	Lubartów Południe - Niemce Wschód	nieaktywna	Na odcinku trwają prace projektowe. Realizacja robót rozpocznie się najprawdopodobniej w 2024 r. Prace nie zostaną zakończone przed GPR2025
60		06008	S19	-	-	Szastarka - Modliborzyce	nieaktywna	Budowa stacji jest planowana jako uzupełnienie infrastruktury drogi ze środków około kontraktowych. Termin wykonania zostanie ustalony po uzgodnieniu z GDDKiA Oddział w Rzeszowie stanu infrastruktury pomiarowej na sąsiadujących odcinkach. Najprawdopodobniej urządzenie będzie dostępne w II kw. 2024 r.
61		06009	74	175,732	Annopol	Maruszów - Annopol	aktywna	SZR Lublin;
62		06016	S12s	30,574	Kłoda	Kurów Wschód - Nałęczów	aktywna	SZR Lublin
63		06018	S12s	68,053	Lublin	Lublin Rudnik - Lublin Tatary	aktywna	SZR Lublin
64		06019	S19	-	Łukowisko	Łosice - Międzyrzec Podlaski	nieaktywna	Na odcinku trwają prace projektowe. Realizacja robót rozpocznie się prawdopodobnie w 2024 r. Prace nie zostaną zakończone przed GPR2025
65		06020	S12s	89,442	Wola Piasecka	W. Świdnik - W. Piaski Zachód	aktywna	SZR Lublin
66		06022	S19d	3,726		Lublin Szerokie - Lublin Węglin	aktywna	SZR Lublin

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi	
67		06023	S19	-	-	Niedrzwica - Wilkołaz	w trakcie testów	Dane w formacie UFD będą dostarczane z rządzeńTC_WIM902_1/TC_WIM902_2 w km S19d 24+522/24+522 kier. Rzeszów/Białystok. Aktualnie trwa weryfikacja pomiarów sprawdzających realizowanych w ramach testów SAT. Dostarczanie danych rozpocznie się po zaakceptowaniu przez Zamawiającego wyników testów, najprawdopodobniej od listopada 2023 r.	
68		06024	S19	-	-	Janów Lubelski Płd - Lasy Janowskie	nieaktywna	Trwa oczekiwanie na potwierdzenie przez GDDKiA Oddział w Rzeszowie stanu infrastruktury pomiarowej na sąsiadujących odcinkach. Infrastruktura pomiarowa powinna być dostępna od II kw. 2024 r.	
69		06025	S19	-	-	Niemce Południe - Rudnik	nieaktywna	Na odcinku trwają prace projektowe. Realizacja robót rozpocznie się najprawdopodobniej w 2024 r. Prace nie zostaną zakończone przed GPR2025	
70		06026	2	599,63	Krzewica	Zbuczyn - Międzyrzec Podlaski	aktywna	SZR Lublin; inna numeracja pasów na jezdni lewej-pas przylegający do krawędzi będzie miał nr 1, przyrost numeracji w kierunku osi	
71		06027	S19d	1,575	Płuszowice	Lublin Sławinek - Lublin Szerokie	aktywna	SZR Lublin	
72		06028					nieaktywna	SZR Lublin; Lokalizacja została uwzględniona w przygotowanym Programie Inwestycyjnym dla zadania obejmującego uzupełnienie infrastruktury Systemu Zarządzania Ruchem. Program nie został jeszcze zatwierdzony. Termin ew. uruchomienia urządzeń pomiarowych nie może być określony	
73		06029					nieaktywna	SZR Lublin; Lokalizacja została uwzględniona w przygotowanym Programie Inwestycyjnym dla zadania obejmującego uzupełnienie infrastruktury Systemu Zarządzania Ruchem. Program nie został jeszcze zatwierdzony. Termin ew. uruchomienia urządzeń pomiarowych nie może być określony	
74		Olsztyn	28005	S17	98	-	Skrudki - Żyrzyn	aktywna	TC01 - Obwodnica Olsztyna
75			28002	S7g	43,294	-	W. Małyty - Ostróda	nieaktywna	KSZR E1
76			28010	S61	156,737	Milewo	Kalinowo - Raczki	aktywna	KSZR Olsztyn
77	28011		16i	2,2	Kudypy	Olsztyn Zachód - Olsztyn Południe	aktywna	TC02 - Obwodnica Olsztyna	

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi
78		28012	S16i	14,515	Bartażek	Olsztyn Południe - Olsztyn Jaroty	aktywna	TC-01-J - Obwodnica Olsztyna
79		28013	S16i	18,05	Stary Olsztyn	Olsztyn Jaroty - Olsztyn Pieczewo	aktywna	TC-01-P - Obwodnica Olsztyna
80		28014	S16i	22,17	Klebark Mały	Olsztyn Pieczewo - Olsztyn Wschód	aktywna	TC-01-OW - Obwodnica Olsztyna
81		28015	S16i	24,93	Wójtowo	Olsztyn Wschód - Barczewo	aktywna	TC-02-OW - Obwodnica Olsztyna
82		28016	S51d	0,67	Olsztyn	Olsztyn - Olsztyn Wschód	aktywna	TC-03-OW - Obwodnica Olsztyna
83		285XX	S61			Ełk - Szczuczyn	nieaktywna	WIM (KSZR 114C, numer nie nadany)
84		Opole	16014	A4	232,97		Opole Zachód - Opole Południe	nieaktywna
85	Rzeszów	18006	S19	-	-	Dukla - Tylawa	nieaktywna	
86		18015	S19	-	-	Strzyżów - Domaradz	nieaktywna	Zastąpi 18019
87		18017	S19	-	-	Lasy Janowskie - Żdźary	nieaktywna	SZR Rzeszów
88		18020	S19	-	-	Łowisko - Sokołów Młp. Północ	nieaktywna	SZR Rzeszów
89		185XX	S19	452,157		Sokołów Młp. - Jasionka	nieaktywna	WIM (KSZR 114C, numer nie nadany)
90	Szczecin	32003	S6	-	-	Warszkowo - Wrześnica		
91		32011	S6	-	-	Tunel ZOS	nieaktywna	
92		32012	S6	-	-	Będargowo - Dołuje	nieaktywna	
93		32013	S6	-	-	Modrzewie - Goleniów Płn.	nieaktywna	
94		32014	S3	-	-	Świnoujście - Dargobądz	nieaktywna	
95		32015	S11	-	-	Koszalin Zachód - Zegrze Pomorskie		
96		32016	S11	-	-	Koszalin Południe - Szczecinek		
97	Warszawa	14006	A2	439,479		Grodzisk Maz. - Pruszków	nieaktywna	KSZR E1
98		14008	S8f	1,99		Konotopa - W. Zachód	nieaktywna	KSZR E1
99		14009	S8f	8,203		Bemowo - Prymasa Tysiąclecia	nieaktywna	KSZR E1
100		14019	S8f	21,423		Radzywińska - Piłsudskiego	nieaktywna	KSZR E1
101		14021	S8f	15,723		Most Grota Roweckiego	aktywna	KSZR E1
102		14022	7	308		Przyborowice-Zakroczym	nieaktywna	KSZR E1
103		14034	7	349,106	Łomianki	Łomianki - Warszawa	nieaktywna	KSZR E1
104		14036	A2	429,283		Wisłok - Grodzisk	nieaktywna	KSZR E1 WIM (114C)
105		14037	S7	-	Warszawa	Kolejowa - Wólka Węglowa	nieaktywna	
106		14038	S7	-	Warszawa	Maczka - Trasa NS	nieaktywna	

L.p.	Oddział	Nr stacji	Nr drogi	Pikietaż	Miejscowość	Odcinek	Status	Uwagi
107		14039	A2	-	Iwanów	Borki - Łukowisko (S19)	nieaktywna	
108		14040	A2	-	Swory	Łukowisko (S19) - Biała Podlaska	nieaktywna	
109		14041	A2	-	-	Groszki - Gręczów	nieaktywna	
110		14042	S17	-	-	Zakręt - Lubelska	nieaktywna	
111		14043	S17	-	-	Wiązowna - Otwock	nieaktywna	
112		14044	S17	-	-	Koźbiel - Lipówki	nieaktywna	
113			14048	S7u	3,775		Zamienie - Lesznowola	aktywna
114	Wrocław	02006	A4	159,07		W. Bielany Wr. - W. Krajków	nieaktywna	KSZR E1; wybudowana ale dane nie są jeszcze zbierane
115		02007	A8e	17,750 P 17,534 L		Wrocław Stadion - Wrocław Płn	nieaktywna	KSZR E1; wybudowana ale dane nie są jeszcze zbierane
116		02010	A4	152,85		W. Wrocław Płd. - W. Bielany Wr.	nieaktywna	KSZR E1; wybudowana ale dane nie są jeszcze zbierane
117		02014	A8e	8,117 L 8,310 P		Wrocław Zachód-Wrocław Lotnisko	nieaktywna	KSZR E1; wybudowana ale dane nie są jeszcze zbierane
118		02018	A4	186		Brzezimierz - Brzeg	nieaktywna	KSZR E1; wybudowana ale dane nie są jeszcze zbierane

Załącznik nr 1.3 do Metody i organizacji przeprowadzenia GPR 2025

OGÓLNY HARMONOGRAM PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI GPR 2025

Przedstawione w poniższym harmonogramie terminy mogą ulec zmianie w toku realizacji prac nad GPR 2025.

L.p.	Rodzaj działania	Jednostka	Okres realizacji / Uwagi	Termin	Zakończono	Status
1	Opracowanie wstępnych Założeń GPR 2025	GDDKiA DSS	09.2022-11.2022	-	21.11.2022	ZREALIZOWANO
2	Przygotowanie i przekazanie do Oddziałów GDDKiA ogólnych zasad podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe w GPR 2025 i materiałów roboczych do opracowania wstępnego wykazu odcinków pomiarowych	GDDKiA DSS	12.2022	-	02.01.2023	
3	Opracowanie wstępnego wykazu odcinków pomiarowych w GPR 2025	GDDKiA DSS i Oddziały GDDKiA	01.2023-05.2023	01.05.2023	24.05.2023	
4	Przetestowanie możliwości wykorzystania nagrań z kamer GDDKiA monitorujących pas drogowy	GDDKiA DSS i Oddziały GDDKiA	02.2023-05.2023	31.05.2023	12.05.2023	
5	Powołanie zespołu ds. opracowania projektu Założeń GPR 2025 i przygotowanie zarządzenia GDDKiA w sprawie	GDDKiA: DSS, BGD i DPZ	04.2023	28.04.2023	12.04.2023	
6	Opracowanie dokumentacji przetargowej na wybór wykonawcy odpowiedzialnego za „Przetwarzanie, weryfikację i analizę wyników z SCPR w latach 2023-2025” i wszczęcie procedury przetargowej	GDDKiA DSS	10.2022-05.2023	30.06.2023	19.06.2023	
7	Zabezpieczenie środków finansowych na wykonanie pomiarów i opracowanie wyników w latach 2024-2026	GDDKiA: DSS i DBP	-	31.05.2023	02.04.2023	
8	Zakończenie prac zespołu ds. opracowania projektu Założeń GPR 2025 i przygotowanie Założeń GPR 2025	GDDKiA DSS	-	20.06.2023	21.06.2023	

L.p.	Rodzaj działania	Jednostka	Okres realizacji / Uwagi	Termin	Zakończono	Status
9	Zatwierdzenie Założeń GPR 2025	Generalny Dyrektor	10.2022-09.2023	zależnie od decyzji GDDKiA	28.09.2023	
10	Powołanie osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie GPR 2025 w Oddziałach GDDKiA	Oddziały GDDKiA	-	13.10.2023	12.10.2023	
11	Procedura przetargowa i wybór wykonawcy pracy „Przetwarzanie, weryfikacja i analiza wyników z SCPR w latach 2023-2025”	GDDKiA: DSS i DPZ	06.2023-09.2023	02.10.2023	06.11.2023	
12	Opracowanie „Wytycznych GPR 2025” i przekazanie ich do uzgodnienia do Oddziałów i wybranych Departamentów merytorycznych GDDKiA	GDDKiA DSS	3 miesiące	10.11.2023	04.10.2023	
13	Uzgodnienia z Oddziałami i Departamentami merytorycznymi oraz wprowadzanie ewentualnych zmian w „Wytycznych GPR 2025”, przygotowanie Zarządzenia o pomiarze generalnym i przekazanie do zatwierdzenia GDDKiA	GDDKiA DSS	14 dni kalendarzowych	24.11.2023	07.11.2023	
14	Zabezpieczenie środków finansowych na prace związane z GPR 2025 w roku 2024	GDDKiA: DSS i DBP	-	30.11.2023	30.11.2023	
15	Aktualizacja wstępnego podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe oraz lokalizacji punktów pomiarowych	GDDKiA DSS / Oddziały GDDKiA	09.2023-12.2023	29.12.2023	15.01.2024	
16	Powołanie Kierownictwa Projektu (KP) GPR 2025	Generalny Dyrektor	-	zależnie od decyzji GDDKiA		
17	Zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dot. przeprowadzenia GPR w 2025 r.	Generalny Dyrektor	-	31.01.2024		
18	Przekazanie „Wytycznych GPR 2025” do Oddziałów GDDKiA	GDDKiA DSS	-	02.02.2024		
19	Opracowanie dokumentacji przetargowej na wybór Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru i wszczęcie postępowania	GDDKiA: DSS i DPZ	2-4 miesiące	I kw. 2024		
20	Przeprowadzenie procedury wyboru Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru	GDDKiA: DSS i DPZ	4 – 6 miesięcy	II kw. 2024		

L.p.	Rodzaj działania	Jednostka	Okres realizacji / Uwagi	Termin	Zakończono	Status
21	Opracowanie „Wytycznych przeprowadzenia GPR 2025 na drogach wojewódzkich”, ich zatwierdzenie przez ZDW i uzyskanie pisemnego potwierdzenia zamiaru wykonywania pomiarów	GDDKiA DSS	4 – 6 miesięcy	II kw. 2024		
22	Przygotowanie wzorcowej dokumentacji przetargowej na wybór wykonawców pomiarów w terenie	GDDKiA: DSS, DPZ, Oddziały GDDKiA	2-3 miesiące	I kw. 2024		
23	Uzgodnienia z zewnętrznymi podmiotami dostarczającymi dane do pomiarów ruchu (zarządcy odcinków koncesyjnych, GITD, KAS, itp.)	GDDKiA DSS	01.2024-05.2024	31.05.2024		
24	Przeprowadzenie procedury wyboru Wykonawców pomiarów bezpośrednich w terenie	Oddziały GDDKiA	01.2024-06.2024	30.06.2024		
25	Aktualizacja wstępnego podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe oraz lokalizacji punktów pomiarowych	GDDKiA DSS / Oddziały GDDKiA / Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	03.2024-06.2024	28.06.2024		
26	Opracowanie „Zakresu przetworzenia danych z GPR 2025”	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	do 45 dni kalendarzowych od daty podpisania umowy	-		
27	Opracowanie oprogramowania do kodowania wyników, platformy do przekazywania i weryfikacji danych oraz „Instrukcji o sposobie kodowania i archiwizacji wyników oraz obiegu dokumentów w GPR 2025”	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	do 150 dni kalendarzowych od daty podpisania umowy	-		
28	Opracowanie „Zasad kontroli GPR 2025”	GDDKiA DSS	1 miesiąc	29.11.2024		
29	Aktualizacja wstępnego podziału sieci dróg krajowych na odcinki pomiarowe oraz lokalizacji punktów pomiarowych oraz opracowanie Wykazu odcinków pomiarowych do przeprowadzenia GPR 2025	GDDKiA DSS / Oddziały GDDKiA / Podmiot opracowujący wyniki pomiaru / Wykonawcy pomiaru w terenie	09.2024-12.2024	31.12.2024		
30	Zabezpieczenie środków finansowych na prace związane z GPR 2025 w roku 2025	GDDKiA: DSS / DBP	-	28.06.2024		
31	Przeprowadzenie pomiarów ruchu w terenie w roku 2025	Wykonawcy pomiaru w terenie	wg kalendarza GPR 2025	-		

L.p.	Rodzaj działania	Jednostka	Okres realizacji / Uwagi	Termin	Zakończono	Status
32	Nadzór i kontrola nad GPR 2025	GDDKiA DSS, Oddziały GDDKiA, Rejony GDDKiA, Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	przez cały okres realizacji pomiarów 01.2025 – 05.2026	-		
33	Wstępne przetworzenie wyników w trakcie przeprowadzania GPR 2025 po wybranych dniach pomiarowych (pierwszym, trzecim, piątym, siódmym i ósmym)	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	wg umowy	-		
34	Zabezpieczenie środków finansowych na prace związane z GPR 2025 w roku 2026	GDDKiA: DSS / DBP	30.06.2025			
35	Ostateczny wykaz odcinków pomiarowych do pomiarów uzupełniających oraz decyzja o przeprowadzeniu tych pomiarów	GDDKiA DSS / Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	-	30.01.2026		
36	Przekazanie szczegółowych danych technicznych i ewidencyjnych dotyczących sieci dróg krajowych wraz z grafem sieci, wg stanu na koniec roku 2025	GDDKiA DZS	-	27.02.2026		
37	Przetworzenie i opracowanie podstawowych wyników GPR 2025 wraz z syntezą	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	-	31.03.2026		
38	Przeprowadzenie ewentualnych pomiarów uzupełniających	Wykonawcy pomiaru w terenie	wg kalendarza GPR 2025			
39	Opracowanie, druk i dystrybucja publikacji „Ruch drogowy 2025” w języku polskim	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	-	30.09.2026		
40	Publikacja „Ruch drogowy 2025” w języku angielskim	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	-	30.09.2026		
41	Publikacja i baza danych wg wymagań Sekretariatu EKG ONZ	Podmiot opracowujący wyniki pomiaru	-	30.09.2026		
42	Przekazanie wyników pomiarów ruchu w roku 2025 do Sekretariatu EKG ONZ	GDDKiA DSS	-	01.11.2026		

GDDKiA DSS – oznacza Dyrektora DSS i/lub Kierownictwo Projektu

Załącznik nr 2.1 do Instrukcji o sposobie przeprowadzania GPR 2025

Przykładowe sylwetki pojazdów w wybranych kategoriach

Uwaga: Katalog przykładowych uczestników ruchu drogowego, w tym przykłady typowych i nietypowych sylwetek pojazdów zawiera Załącznik nr 2 do „Wytycznych wykonywania pomiarów ruchu drogowego” (WR-D-12) rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu, które dostępne są na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d> (stan na dzień 16 stycznia 2024 r.).

Poniżej przedstawiono dodatkowe przykłady dla wybranych kategorii pojazdów.

a) Rowery (kat. „a”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12. Do tej kategorii zalicza się również rowery z silnikiem elektrycznym i spalinowym, jak również urządzenia transportu osobistego (UTO) oraz hulajnogę elektryczną.

b) Motocykle (kat. „b”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12. Do tej kategorii zalicza się również motorowery (skutery) oraz quady.



c) Samochody osobowe (kat. „c”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12. Wyjątek stanowią pojazdy kempingowe, które w GPR 2025 należy zaliczać do samochodów dostawczych (kategoria „d”).

Do tej kategorii zalicza się samochody osobowe do 9 miejsc z kierowcą, pickupy i małe auta dostawcze, z przyczepą lub bez, karetki pogotowia i radiowozy policyjne (niezależnie od liczby miejsc).





d) Samochody dostawcze (kat. „d”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12. Wyjątek stanowią pojazdy kempingowe, które w GPR 2025 należy zaliczać do tej kategorii („d”), zamiast do kategorii samochodów osobowych („c”), oraz karetki pogotowia i duże radiowozy policyjne, które z kolei należy zaliczać do pojazdów osobowych („c”).

Do tej kategorii nie należy zaliczać pojazdów, które zostały konstrukcyjnie przystosowane do przewozu ładunków, lecz są oparte na nadwoziach samochodów osobowych, jak np. Polonez Truck, Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Peugeot Partner, Opel Combo, Volkswagen Caddy itp. W przypadku wątpliwości czy dany pojazd powinien być przypisany do kategorii „c” lub „d”, należy go przypisać do kategorii „c”.



e) Mikrobusy (kat. „c3”)

Przywołane na wstępie dokument WR-D-12 nie wyodrębnia tej kategorii. Są to pojazdy przystosowane do przewozu osób, posiadające od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą, oparte na podwoziach dużych (tj. o wydłużonym rozstawie osi) samochodów dostawczych, np. Mercedes Sprinter, VW LT, Renault Master, posiadające przeszklenia w tylnej części nadwozia, koła bliźniacze na tylnej osi oraz podniesiony dach.



f) Samochody ciężarowe bez przyczep (kat. „e”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12.

Do kategorii tej zalicza się samochody ciężarowe o DMC >3,5 t bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep. Należy do niej również przypisać niektóre duże samochody dostawcze, które trudno jest jednoznacznie sklasyfikować np. do kategorii „d” lub „e” (np. pojazdy z kabiną samochodu dostawczego posiadające z tyłu oś bliźniaczą i dużą, nietypową nadbudowę, w tym z nadwoziem jednolitym).





g) Samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami (kat. „f”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12.

Do tej grupy pojazdów zalicza się przede wszystkim samochody ciężarowe z przyczepami oraz ciągniki siodłowe z naczepami, w tym m.in. ciągniki siodłowe służące do przewozu samochodów (tzw. „lory”), samochody przewożące ładunki nienormalne.





h) Autobusy (kat. „g”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12.

i) Ciągniki rolnicze (kat. „h”)

Przykłady przedstawione są w przywołanym na wstępie dokumencie WR-D-12.

Do kategorii tej zalicza się również maszyny samobieżne (walce drogowe, koparki).



Uwaga: Wszelkie wątpliwości związane z przyporządkowaniem pojazdów do określonej kategorii należy zgłaszać do jednostki odpowiedzialnej za organizację pomiaru.

Pochodzenie zdjęć: opracowania własne

Załącznik nr 2.2 do Instrukcji o sposobie przeprowadzenia GPR 2025
KARTA POMIARU FORMULARZA DO POMIARU PODSTAWOWEGO

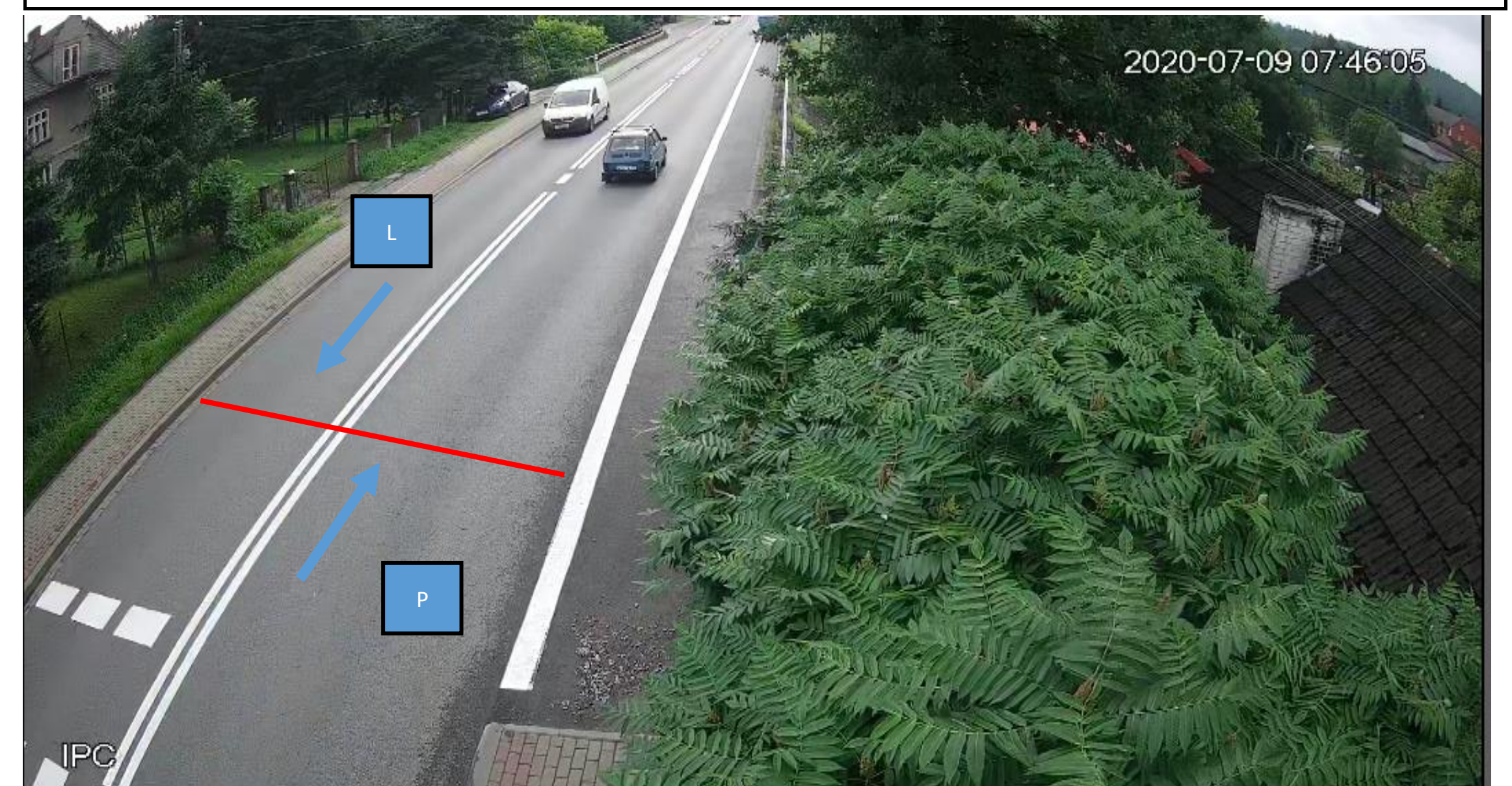
Nr punktu:
Nr drogi:
Pikietaż:
Nazwa odcinka:
Kierunek P miejscowość:
Kierunek L miejscowość:



Zrzut ekranu mapy z lokalizacją punktu i zaznaczonymi kierunkami ruchu



Przykładowy zrzut ekranu kamery z lokalizacją punktu i zaznaczonymi kierunkami ruchu

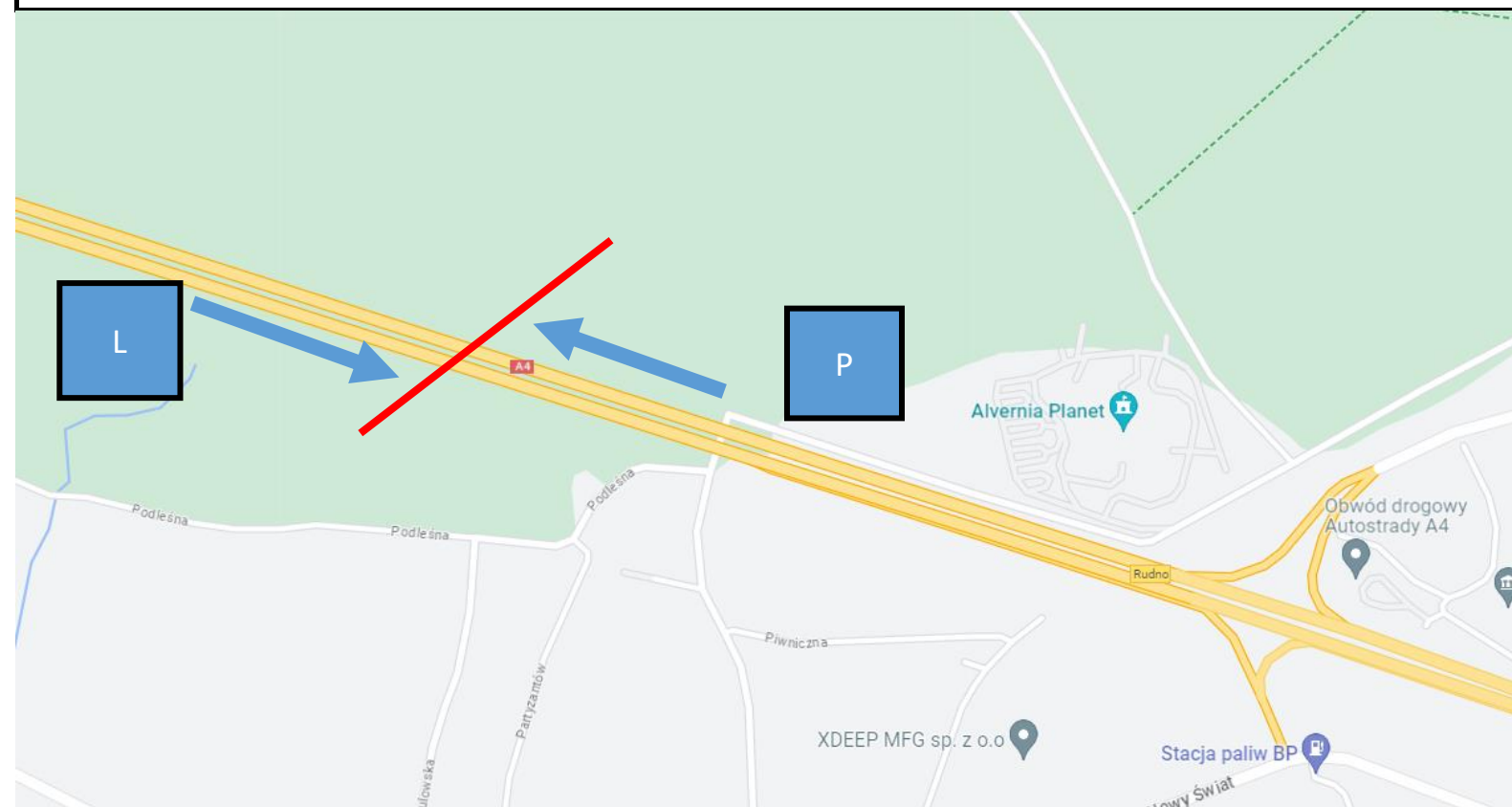


Załącznik nr 2.3 do Instrukcji o sposobie przeprowadzenia GPR 2025
KARTA POMIARU FORMULARZA DO POMIARU ROZSZERZONEGO

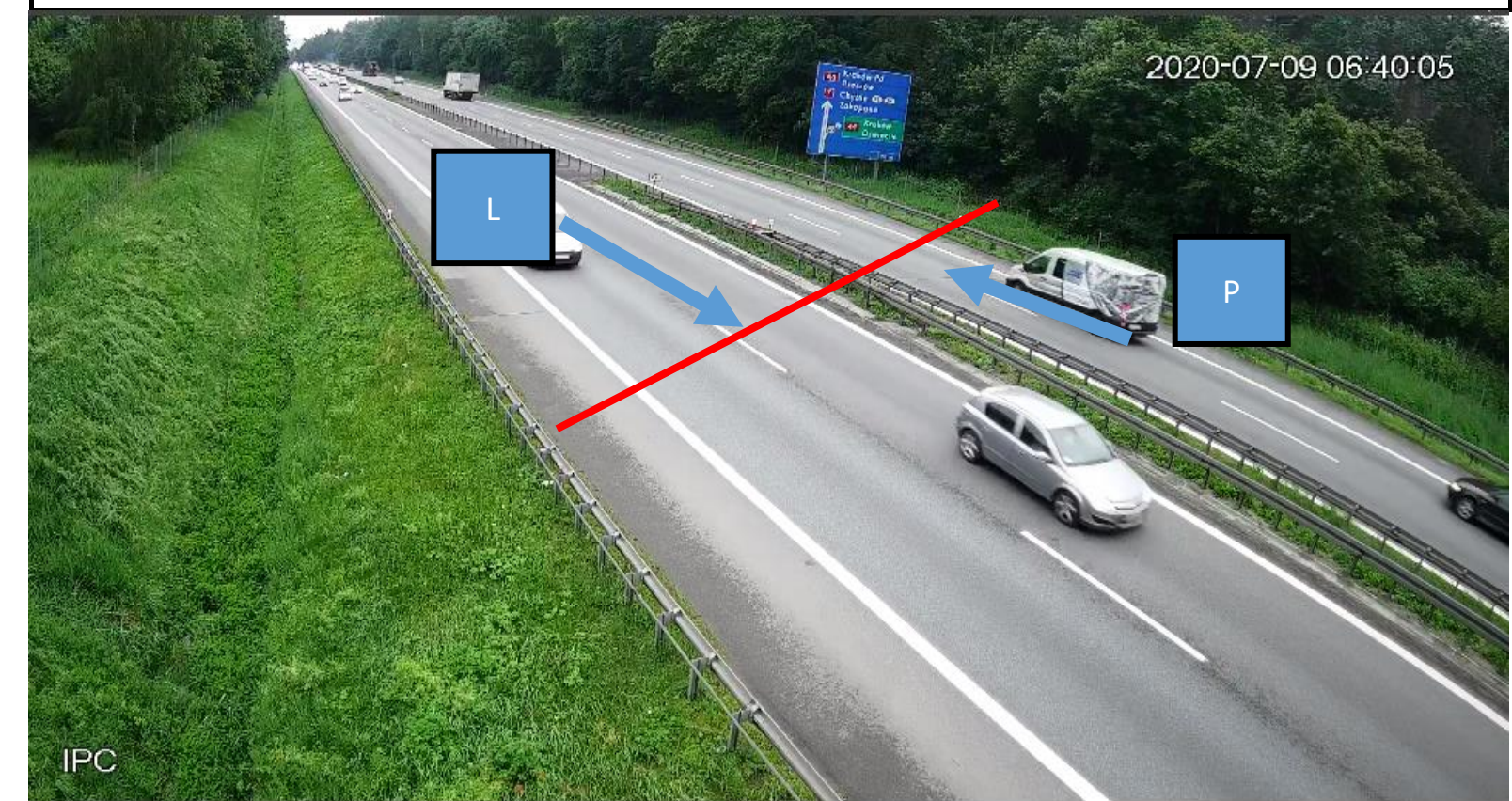
Nr punktu:
Nr drogi:
Pikietaż:
Nazwa odcinka:
Kierunek P miejscowość:
Kierunek L miejscowość:



Zrzut ekranu mapy z lokalizacją punktu i zaznaczonymi kierunkami ruchu



Przykładowy zrzut ekranu kamery z lokalizacją punktu i zaznaczonymi kierunkami ruchu



Załącznik nr 2.4 do Instrukcji o sposobie przeprowadzenia GPR 2025

Opis uniwersalnego formatu danych dla GPR (UFD-GPR)

W celu ujednoczenia formatów danych źródłowych o ruchu pojazdów pozyskiwanych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu zdefiniowany został tzw. uniwersalny format danych (UFD-GPR), stanowiący rozwinięcie formatu danych wymaganego dla Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu. Format UFD-GPR jest jedną z możliwości przekazywania danych o ruchu do GDDKiA oraz Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru. Format ten jest zdefiniowany w postaci pliku XML.

W niniejszym dokumencie opisany jest wymagany format plików XML dla UFD-GPR, w ramach którego można wyróżnić trzy bloki danych:

- blok identyfikujący odcinek/ punkt pomiarowy,
- blok identyfikujący dane,
- blok danych.

Na potrzeby GPR należy tworzyć dla każdego dnia i odcinka pomiarowego dwa pliki, różniące się poziomem agregacji danych, tj. plik z agregacją pięciominutową oznaczany jako „AN_5min” oraz plik z agregacją godzinową oznaczany jako „AN_h”.

Wynikowe pliki XML należy nazywać wg następującego schematu:

AN_agregacja_NNNNN_nrpomiaru_RRRR-MM-DD,

gdzie:

- **AN_agregacja** – typ agregacji natężeń ruchu w pliku: AN_5min – pięciominutowa, AN_h – godzinowa,
- **NNNNN** – numer odcinka pomiarowego,
- **nrpomiaru** – kolejny numer pomiaru, np. X1, X2, X3X10, itp.
- **RRRR-MM-DD** – odpowiednio rok, miesiąc i dzień, z których pochodzą dane.

Przykłady:

- *AN_5min_04076_X1_2025-01-23.xml* - plik XML UFD-GPR zawierający zagregowane do 5 minut dane o natężeniu ruchu z punktu nr 04076 z pomiaru X1 przeprowadzonego 23 stycznia 2025 r.
- *AN_h_04076_X3X10_2025-05-14.xml* - plik XML UFD-GPR zawierający zagregowane do godzin dane o natężeniu ruchu z punktu nr 04076 z pomiarów X3 i X10 (dzienny i nocny) przeprowadzonych 14 maja 2025 r.

Sposób przekazywania danych do Podmiotu opracowującego wyniki pomiaru zostanie opisany w dokumencie „Instrukcja o sposobie kodowania i archiwizacji wyników GPR 2025 oraz raportowania przebiegu pomiaru”.

W dalszej części opisano szczegółowo poszczególne bloki danych dla plików UFD-GPR.

Blok identyfikujący odcinek/ punkt pomiarowy

Blok zawiera najważniejsze informacje identyfikujące odcinek i punkt pomiarowy, stanowi on integralną część każdego przekazywanego pliku z danymi pomiarowymi. Wyróżnionych jest siedem atrybutów charakteryzujących dany odcinek pomiarowy, wymieniono je w tabeli nr 1 poniżej:

Tabela 1. Opis atrybutów dla bloku identyfikującego odcinek pomiarowy

Lp.	Nazwa atrybutu	Typ danych (liczba znaków)	Opis
1	nr_punktu	Tekst (5)	Numer punktu/ odcinka pomiarowego GPR, zgodnie z wykazem odcinków, np. 12059
2	kat_dr	Tekst (2)	Informacja o kategorii drogi, której dotyczą dane, dla dróg krajowych „DK”, dla dróg wojewódzkich „DW”
3	nr_dr	Tekst (9)	Numer drogi, na której znajduje się punkt pomiarowy, zgodnie z wykazem odcinków, np. A1, A1a, 91, 92c, itp.
4	odcinek	Tekst (255)	Nazwa odcinka pomiarowego GPR zgodna z wykazem odcinków pomiarowych
5	miescowosc	Tekst (255)	Miejscowość, w której zlokalizowany jest punkt pomiarowy, zgodnie z wykazem
6	jezd_dod	Typ logiczny	Informacja czy dane dotyczą pomiaru z jedni głównych czy dodatkowych/ zbiorczo-rozprowadzających. 0 – pomiar z jezdni głównej; 1 – pomiar z jezdni dodatkowej
7	klasyfikacja	Tekst (255)	Typ klasyfikacji. Dla pomiaru podstawowego: „podstawowa”, a dla pomiaru rozszerzonego: „rozszerzona”

Przykładowy widok bloku danych identyfikujących punkt przedstawiony jest na rysunku 1.

```
<Punkt nr_punktu="71436" kat_dr="DK" nr_dr="S5" odcinek="W. PAŁUKI - W. ŻNIN PŁN. /DW251/"  
miescowosc="Wąsosz" jezd_dod="0" klasyfikacja="podstawowa">
```

Rysunek 1. Blok identyfikujący punkt pomiarowy

Blok identyfikujący dane

Blok zawiera informacje służące do identyfikacji zebranych danych pomiarowych, w tym data pomiaru, kierunek ruchu i lokalizacja punktu pomiarowego., dla którego, którego dotyczą dane. Informacje zapisywane są w atrybutach poniższych elementów:

- „Kierunek” – zawiera atrybuty „kierunek”, „kier_miejsc”, „pikietaz”, „X”, „Y”
- „Dzien” – zawiera atrybut „data”

W tabeli nr 2 poniżej opisano poszczególne atrybuty, w tym ich dopuszczalne wartości.

Tabela 2. Opis atrybutów dla bloku identyfikującego dane

Lp.	Nazwa atrybutu	Typ danych (liczba znaków)	Opis
1	kierunek	Tekst (1)	Kierunek ruchu, z którego pochodzą dane. L – lewy, tj. z malejącym pikietażem drogi P -prawy, tj. z rosnącym pikietażem drogi, D – oba kierunki łącznie, dopuszczalny tylko na drogach wojewódzkich
2	kier_miejsc	Tekst (255)	Kierunek ruchu opisany przez miejscowość, do której prowadzi droga (np. Gliwice), dla weryfikacji prawidłowości przypisania kierunków ruchu
3	pikietaz	Liczba (4.3)	Pikietaż, w którym zlokalizowany jest punkt pomiarowy w danym kierunku ruchu (np. 345.301 to pikietaż 345,301 km)
4	X	Liczba (2.12)	Długość geograficzna lokalizacji punktu pomiarowego
5	Y	Liczba (2.12)	Szerokość geograficzna lokalizacji punktu pomiarowego
6	data	Data (10)	Data wykonania pomiaru w danym punkcie (np. 2025-01-23)

Przykładowy wygląd bloku identyfikującego dane przedstawiony jest na rysunku 2.

```
<Kierunek kierunek="L" kier_miejsc="Szubin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
| | |
| | | <Dzien data="2025-01-23" >
```

Rysunek 2. Blok identyfikujący dane

Blok danych

Blok danych zawiera dane ruchowe dla poszczególnych dni i kierunków, zdefiniowanych w poprzednich blokach. Dane te mogą być zagregowane do 5 minut i określone w elemencie „AN_5min” lub do godziny i przechowywane w elemencie „AN_h”, w zależności od rodzaju pliku. W każdym z tych elementów zdefiniowany jest atrybut „czas” określający przedział czasowy (w formacie gg:mm), z którego pochodzą zarejestrowane dane (tab 3. i tab. 4).

Tabela 3. Opis atrybutu czas dla bloku z agregacją pięciominutową.

Nazwa atrybutu	Typ danych (liczba znaków)	Opis
czas	Czas (5)	Przedział pięciominutowy, z którego pochodzą dane. Zapis „06:00” oznacza przedział czasu od 06:00:00 do 06:04:59, zapis „23:55” to przedział czasu od 23:55:00 do 23:59:59, itd.

Tabela 4. Opis atrybutów czas dla bloku z agregacją godzinową.

Nazwa atrybutu	Typ danych (liczba znaków)	Opis
czas	Czas (5)	Przedział godzinowy, z którego pochodzą dane. Zapis „00:00” oznacza przedział czasu od 00:00:00 do 00:00:59, a zapis „23:00” to przedział czasu od 23:00:00 do 23:59:59, itd.

Treść elementu „AN_5min” lub „AN_h” zawiera zarejestrowane wartości natężeń ruchu pojazdów oddzielane średnikiem (pole tekstowe o maksymalnej dopuszczalnej długości znaków równej 255). Kolejność występowania danych jest uzależniona od rodzaju pomiaru i stosowanej klasyfikacji. Dla klasyfikacji podstawowej została określona w tabeli nr 5, dla klasyfikacji rozszerzonej w tabeli nr 6.

Niedopuszczalna jest zmiana kolejności zapisu danych, zdefiniowanej w poniższych tabelach. **W przypadku niezarejestrowania wartości w pewnych okresach (np. na skutek awarii sprzętu pomiarowego) nie należy wprowadzać zerowych wartości natężeń dla takich przedziałów czasu. Zamiast tego należy pominąć elementy z tych przedziałów czasu.**

Tabela 5. Kolejność występowania danych w przypadku klasyfikacji podstawowej

Kolejność	Symbol kategorii	Typ danych (liczba znaków)	Opis
1	b	Liczba (5)	motocykle, motorowery (skutery), quady
2	c	Liczba (5)	samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), pickupy, w tym z przyczepami lub przyczepami turystycznymi
3	c3	Liczba (5)	mikrobusy (tj. pojazdy do przewozu osób posiadające od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą), z przyczepami lub bez
4	d	Liczba (5)	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, samochody kempingowe, z przyczepami lub bez
5	e	Liczba (5)	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep
6	f	Liczba (5)	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony z jedną lub więcej przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepami, ciągniki balastowe z przyczepami standardowymi lub niskopodwoziowymi
7	g	Liczba (5)	autobusy, autokary, trolejbusy
8	h	Liczba (5)	ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (np. walce drogowe, koparki, kombajny itp.)
9	suma	Liczba (5)	Suma wszystkich pojazdów silnikowych. Suma od b do h.
10	a	Liczba (5)	Rowery, UTO i hulajnogi elektryczne

Tabela 6. Kolejność występowania danych w przypadku klasyfikacji rozszerzonej

Kolejność	Symbol kategorii	Typ danych (liczba znaków)	Opis
1	cs1_w	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 2- osiowe bez przyczep, pas wewnętrzny
2	cs1_s	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 2- osiowe bez przyczep, pas środkowy
3	cs1_z	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 2- osiowe bez przyczep, pas wewnętrzny
4	cs2_w	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 3-osiowe i 4 osiowe bez przyczep, pas wewnętrzny
5	cs2_s	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 3-osiowe i 4 osiowe bez przyczep, pas środkowy
6	cs2_z	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne 3-osiowe i 4 osiowe bez przyczep, pas zewnętrzny
7	cs3_w	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 1- osiowymi i 2-osiowymi, pas wewnętrzny
8	cs3_s	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 1- osiowymi i 2-osiowymi, pas środkowy
9	cs3_z	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 1- osiowymi i 2-osiowymi, pas zewnętrzny
10	cs4_w	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 3- osiowymi, pas wewnętrzny
11	cs4_s	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 3- osiowymi, pas środkowy
12	cs4_z	Liczba (5)	Ciągniki siodłowe z naczepami 3- osiowymi, pas zewnętrzny
13	cs5_w	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne z przyczepami, pas wewnętrzny
14	cs5_s	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne z przyczepami, pas środkowy
15	cs5_z	Liczba (5)	Sam. ciężarowe sztywne z przyczepami, pas zewnętrzny
16	cs6_w	Liczba (5)	Inne nietypowe samochody ciężarowe, pas wewnętrzny
17	cs6_s	Liczba (5)	Inne nietypowe samochody ciężarowe, pas środkowy
18	cs6_z	Liczba (5)	Inne nietypowe samochody ciężarowe, pas zewnętrzny
19	suma	Liczba (5)	Suma sam. ciężarowych, od cs1 do cs2, ze wszystkich pasów ruchu w danym kierunku
20	d1	Liczba (5)	Motocykle

Kolejność	Symbol kategorii	Typ danych (liczba znaków)	Opis
21	d2	Liczba (5)	Motorowery
22	d3	Liczba (5)	Sam. osobowe o napędzie elektrycznym
23	d4	Liczba (5)	Sam. dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t o napędzie elektrycznym
24	d5	Liczba (5)	Sam. ciężarowe przewożące kontenery
25	d6	Liczba (5)	Autocysterny
26	d7	Liczba (5)	Autobusy i autokary 2-osiove
27	d8	Liczba (5)	Autobusy i autokary posiadające 3 lub więcej osi

Uwaga: Jeżeli pomiar rozszerzony był prowadzony na odcinku o przekroju 2/2, wówczas dane dla pasa środkowego należy pozostawić puste i nie zmieniać kolejności danych. Niedopuszczalne jest również wprowadzanie wartości zerowych dla takich danych.

Na rysunku nr 3 przedstawiony jest przykładowy wiersz danych z pliku XML dla klasyfikacji podstawowej w agregacji 5-minutowej.

```
<AN_5min czas="06:10">1;123;9;22;23;22;2;1;203;1</AN_5min>
```

Rysunek 3. Wiersz z pliku XML przedstawiający dane z pomiaru podstawowego w agregacji 5-minutowej

Dane z rysunku nr 3 należy rozumieć w sposób następujący:

Od 06:10:00-06:14:59 zarejestrowano:

- liczbę motocykli lub skuterów równą 1,
- liczbę samochodów osobowych równą 123,
- liczbę mikrobusek równą 9,
- liczbę lekkich pojazdów ciężarowych (dostawczych) równą 22,
- liczbę samochodów ciężarowych bez przyczepy, ciągników siodłowych bez naczep oraz samochodów specjalnych równą 23,
- liczbę samochodów ciężarowych z przyczepą ciągników siodłowych z naczepą równą 22,
- liczbę samochodów autobusów równą 2,
- liczbę ciągników rolniczych równą 1,
- liczbę pojazdów silnikowych ogółem równą 203,
- liczbę rowerów równą 1.

Na rysunku nr 4 przedstawiony jest przykładowy wiersz danych z pliku XML dla klasyfikacji rozszerzonej, w agregacji godzinowej, dla drogi o przekroju 2/2.

```
<AN_h czas="08:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
```

Rysunek 4. Wiersz z pliku XML przedstawiający dane z pomiaru rozszerzonego w agregacji godzinowej

Informacje o utrudnieniach

Dodatkowo w bloku danych należy umieszczać informacje o ewentualnych utrudnieniach, w przypadku, gdy takie zostały odnotowane przez wykonawcę pomiaru. Utrudnienia należy wpisać w węzle „utrudnienia”, podając orientacyjny czas trwania zdarzenia (od kiedy, do kiedy) oraz jego opis w odpowiednich atrybutach.

Węzeł zawiera atrybuty:

- „*czas_start*” - czas rozpoczęcia utrudnienia z dokładnością do 5 minut w formacie 24h(gg:mm)
- „*czas_stop*” - czas zakończenia utrudnień z dokładnością do 5 minut w formacie 24h (gg:mm)

W przypadku, gdy czas rozpoczęcia/ zakończenia utrudnienia nie jest znany, wówczas atrybut należy pozostawić pusty. Zwięzły opis zarejestrowanego utrudnienia należy umieścić w treści elementu „*utrudnienia*”.

Tabela 7. Opis atrybutów dla informacji o utrudnieniach

Lp.	Nazwa atrybutu	Typ danych (liczba znaków)	Opis
1	czas_start	Czas (5)	Czas rozpoczęcia utrudnienia z dokładnością do 5 minut w formacie (gg:mm)
2	czas_stop	Czas (5)	Czas zakończenia utrudnienia z dokładnością do 5 minut w formacie (gg:mm)

Przykładowy wpis o utrudnieniach dotyczący silnej burzy od 06:10 do 06:30 przedstawiono na rysunku nr 5.

```
<utrudnienia czas_start="06:10" czas_stop="06:30">silna burza</utrudnienia>
```

Rysunek 5. Informacje o utrudnieniach

Załączniki

- Przykładowy plik w agregacji pięciominutowej - **AN_5min_71436_X1_2025-01-23.xml**,
- Przykładowy plik w agregacji godzinowej - **AN_h_71436_X1_2025-01-23.xml**.

Załącznik: Przykładowy plik w agregacji pięciominutowej - AN_5min_71436_X1_2025-01-23.xml

```
<GPRDane>
<Punkt nr_punktu="71436" kat_dr="DK" nr_dr="S5" odcinek="W. PAŁUKI - W. ŻNIN PŁN.
/DW251/" miejscowosc="Wasosz" jezd_dod="0" klasyfikacja="podstawowa">
<Kierunek kierunek="L" kier_miejsc="Szubin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
<Dzien data="2025-01-23">
<utrudnienia czas_start="06:10" czas_stop="06:30">silna burza</utrudnienia>
<AN_5min czas="06:00">1;123;0;23;23;23;3;1;197;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:05">1;124;0;23;24;23;3;1;199;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:10">1;123;0;22;23;22;2;1;194;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:15">2;123;0;23;23;23;3;1;198;2</AN_5min>
<AN_5min czas="06:20">1;124;0;23;23;23;3;1;198;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:25">1;122;0;23;23;23;3;1;196;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:30">1;120;0;26;20;26;3;1;197;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:35">1;126;0;20;26;20;3;1;197;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:40">1;146;0;23;21;25;3;1;220;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:45">0;121;0;23;20;26;3;2;195;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:50">1;123;0;23;23;23;3;0;196;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:55">1;123;0;23;24;22;5;0;198;0</AN_5min>
<AN_5min czas="07:00">0;130;0;25;21;24;4;0;204;0</AN_5min>
</Dzien>
</Kierunek>
<Kierunek kierunek="P" kier_miejsc="Żnin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
<Dzien data="2025-01-23">
<utrudnienia czas_start="06:10" czas_stop="06:30">silna burza</utrudnienia>
<AN_5min czas="06:00">1;123;0;23;23;23;3;1;197;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:05">1;124;0;23;24;23;3;1;199;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:10">1;123;0;22;23;22;2;1;194;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:15">2;123;0;23;23;23;3;1;198;2</AN_5min>
<AN_5min czas="06:20">1;124;0;23;23;23;3;1;198;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:25">1;122;0;23;23;23;3;1;196;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:30">1;120;0;26;20;26;3;1;197;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:35">1;126;0;20;26;20;3;1;197;1</AN_5min>
<AN_5min czas="06:40">1;146;0;23;21;25;3;1;220;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:45">0;121;0;23;20;26;3;2;195;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:50">1;123;0;23;23;23;3;0;196;0</AN_5min>
<AN_5min czas="06:55">1;123;0;23;24;22;5;0;198;0</AN_5min>
<AN_5min czas="07:00">0;130;0;25;21;24;4;0;204;0</AN_5min>
</Dzien>
</Kierunek>
</Punkt>
</GPRDane>
```

Załącznik: Przykładowy plik w agregacji godzinowej - AN_h_71436_X1_2025-01-23.xml

```
<GPRDane>
<Punkt nr_punktu="71436" kat_dr="DK" nr_dr="S5" odcinek="W. PAŁUKI - W. ŻNIN PŁN.
/DW251/" miejscowosc="Wasosz" jezd_dod="0" klasyfikacja="podstawowa">
<Kierunek kierunek="L" kier_miejsc="Szubin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
<Dzien data="2025-01-23">
<utrudnienia czas_start="06:00" czas_stop="08:00">silna burza</utrudnienia>
<AN_h czas="06:00">1;123;23;23;23;3;1;197;0</AN_h>
<AN_h czas="07:00">1;124;23;24;23;3;1;199;1</AN_h>
<AN_h czas="08:00">1;123;22;23;22;2;1;194;1</AN_h>
<AN_h czas="09:00">2;123;23;23;23;3;1;198;2</AN_h>
<AN_h czas="10:00">1;124;23;23;23;3;1;198;1</AN_h>
<AN_h czas="11:00">1;122;23;23;23;3;1;196;1</AN_h>
<AN_h czas="12:00">1;120;26;20;26;3;1;197;1</AN_h>
</Dzien>
</Kierunek>
</Punkt>
<Punkt nr_punktu="71436" kat_dr="DK" nr_dr="S5" odcinek="W. PAŁUKI - W. ŻNIN PŁN.
/DW251/" miejscowosc="Wasosz" jezd_dod="0" klasyfikacja="podstawowa">
<Kierunek kierunek="P" kier_miejsc="Żnin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
<Dzien data="2025-01-23">
<utrudnienia czas_start="06:00" czas_stop="08:00">silna burza</utrudnienia>
<AN_h czas="06:00">1;120;26;20;26;3;1;197;1</AN_h>
<AN_h czas="07:00">1;124;23;24;23;3;1;199;1</AN_h>
<AN_h czas="08:00">1;123;22;23;22;2;1;194;1</AN_h>
<AN_h czas="09:00">2;123;23;23;23;3;1;198;2</AN_h>
<AN_h czas="10:00">1;124;23;23;23;3;1;198;1</AN_h>
<AN_h czas="11:00">1;122;23;23;23;3;1;196;1</AN_h>
<AN_h czas="12:00">1;123;23;23;23;3;1;197;0</AN_h>
</Dzien>
</Kierunek>
</Punkt>
<Punkt nr_punktu="71436" kat_dr="DK" nr_dr="S5" odcinek="W. PAŁUKI - W. ŻNIN PŁN.
/DW251/" miejscowosc="Wasosz" jezd_dod="0" klasyfikacja="rozszerzona">
<Kierunek kierunek="P" kier_miejsc="Żnin" pikietaz="81.070" X="20.333" Y="50.333">
<Dzien data="2025-01-23">
<AN_h czas="08:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="09:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="10:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="11:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="12:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="13:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="14:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
<AN_h czas="15:00">1;;3;31;;32;54;;4;8;;9;5;;6;7;;7;167;21;19;5;9;23;7;17;14</AN_h>
</Dzien>
</Kierunek>
</Punkt>
</GPRDane>
```