



# DZIENNIK URZĘDOWY

GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

---

Warszawa, dnia piątek, 22 marca 2024 r.

Poz. 2

## ZARZĄDZENIE NR 2

### GENERALNEGO DYREKTORA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

z dnia 22 marca 2024 r.

#### **w sprawie sposobu obliczania miarodajnego godzinowego natężenia ruchu drogowego 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), zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się „Sposób obliczania miarodajnego godzinowego natężenia ruchu drogowego na drogach krajowych”, stanowiący załącznik do zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie Nr 39 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie sposobu obliczania miarodajnego ruchu godzinowego 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 2  
Generalnego Dyrektora Dróg  
Krajowych i Autostrad  
z dnia 22 marca 2024 r.

## **Sposób obliczania miarodajnego godzinowego natężenia ruchu drogowego na drogach krajowych**

### **§ 1.**

1. Na drogach krajowych, na których zarządzanie ruchem należy do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w pracach dotyczących planowania, projektowania, organizacji ruchu oraz zarządzania ruchem wykorzystuje się tzw. miarodajne godzinowe natężenie ruchu drogowego określane również jako miarodajne natężenie ruchu.
2. Natężenie ruchu, o którym mowa w ust. 1, jest to natężenie ruchu drogowego w ustalonej godzinie, które występuje na danym odcinku drogi w roku analizy.
3. Wielkość określająca miarodajne godzinowe natężenie ruchu jest wykorzystywana m.in. do oceny warunków ruchu w bieżących i progностycznych horyzontach czasu.

### **§ 2.**

1. Miarodajne godzinowe natężenie ruchu drogowego jest otrzymywane poprzez:
  - 1) uszeregowanie – od największego do najmniejszego – godzinowych natężeń ruchu z całego roku, określonych na podstawie pomiarów ciągłych wykonanych w okresie całego roku;
  - 2) z uszeregowanego, w sposób, o którym mowa w pkt 1, zbioru, przyjmowana jest wartość natężenia ruchu dla kolejnej godziny charakterystycznej w roku, tj. 50, 100 lub 150-tej, i obliczany jest udział procentowy tej godziny w Średnim Dobowym Ruchu Rocznym, zwanym dalej „SDRR”.
2. W przypadku wykonywania prognoz ruchu drogowego stosuje się udział procentowy natężenia ruchu drogowego w danej godzinie charakterystycznej w SDRR, wyznaczony w sposób określony w ust. 1.
3. Zarządca drogi określa jakie warunki ruchu drogowego, mierzone Poziomem Swobody Ruchu, zwanym dalej „PSR”, dopuszcza do wystąpienia w godzinie charakterystycznej w horyzoncie prognozy.
4. Dla dróg krajowych, jako wielkość godzinowego miarodajnego natężenia ruchu drogowego dla przekroju drogi, tj. łącznie dla obu kierunków ruchu, stosuje się natężenie 50-tej kolejnej szczytowej godziny w roku.

5. W szczególnych przypadkach, w tym w obszarach aglomeracji miejskich powyżej 300 tys. mieszkańców oraz na drogach o turystyczno-rekreacyjnym charakterze ruchu drogowego, jako natężenie miarodajne przyjmuje się – po uzgodnieniu z komórką organizacyjną Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dalej „GDDKiA”, odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego – natężenie z godziny 100 lub 150 w roku. W obszarach aglomeracji miejskich powyżej 300 tys. mieszkańców mogą być uwzględniane inne czynniki wynikające z polityki transportowej zarządcy drogi.

### § 3.

1. W celu wyznaczenia miarodajnego godzinowego natężenia ruchu drogowego ustala się wartość procentową udziału natężenia ruchu w wybranej godzinie charakterystycznej w roku (tj. np. 50-tej) do wielkości SDRR. Wartości udziału procentowego godzin charakterystycznych oblicza się wyłącznie na podstawie zweryfikowanych danych z sieci Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu, zwanych dalej „SCPR”, nadzorowanych przez komórkę organizacyjną Centrali GDDKiA odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego, których dane są publikowane na stronie internetowej GDDKiA.
2. W obliczeniach stosuje się dane z tzw. referencyjnych stacji SCPR. Jeśli brak jest możliwości przyporządkowania referencyjnej stacji SCPR lub brak jest odpowiednich danych z takiej stacji – w uzgodnieniu z komórką organizacyjną Centrali GDDKiA odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego – przyporządkowuje się inną stację SCPR lub stosuje się uśrednione dane ze wszystkich stacji SCPR, z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze.
3. Stacja SCPR ma charakter referencyjny dla analizowanego odcinka, jeżeli spełnia łącznie poniższe wymagania:
  - 1) znajduje się na drodze krajowej o tym samym numerze co analizowany odcinek;
  - 2) znajduje się nie dalej niż ok. 100 km od analizowanego odcinka;
  - 3) nie jest oddzielona od analizowanego odcinka miastem o liczbie mieszkańców większej od 40 tys., przez które przechodzi dana droga krajowa lub które położone jest w bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi;
  - 4) nie jest oddzielona od analizowanego odcinka skrzyżowaniem z drogą o natężeniu ruchu większym niż 50% wielkości SDRR w przekroju lokalizacji SCPR lub większym niż 10 tys. pojazdów na dobę;
  - 5) wielkości SDRR z ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu, zwanego dalej „GPR”, na analizowanym odcinku oraz na odcinku, na którym znajduje się SCPR, nie różnią się więcej niż o 25%.
4. W przypadku problemów z doбором referencyjnej stacji SCPR lub określeniem charakteru ruchu dla analizowanego odcinka drogi należy skontaktować się komórką organizacyjną Centrali GDDKiA odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego.

#### § 4.

Wartości natężenia ruchu w godzinie charakterystycznej, łącznie w przekroju drogi, tj. dla obu kierunków ruchu, określa się zgodnie z poniższym wzorem:

$$Q_m^h = u_{gch}^h \times \frac{SDRR}{100\%}$$

gdzie:

- $Q_m^h$  – wartość miarodajnego godzinowego natężenia ruchu w danej godzinie charakterystycznej  $h$ ,
- $u_{gch}^h$  – udział procentowy natężenia ruchu dla danej godziny charakterystycznej  $h$  (tj. 50, 100, 150-tej) w SDRR określony za pomocą jednej z metod, o których mowa w §5,
- $SDRR$  – średni dobowy ruch roczny pojazdów w roku analizy lub prognozy na analizowanym odcinku.

#### § 5.

1. Określenie wielkości  $u_{gch}^h$  dla analizowanego odcinka drogi może nastąpić przy wykorzystaniu jednej z dwóch metod, w zależności od możliwości przyporządkowania referencyjnej stacji SCPR:
  - 1) metoda I, gdzie istnieje możliwość przyporządkowania referencyjnej stacji SCPR do analizowanego odcinka;
  - 2) metoda II, gdzie brak jest możliwości przyporządkowania referencyjnej stacji SCPR do analizowanego odcinka.
2. W metodzie I wielkość  $u_{gch}^h$  dla analizowanego odcinka przyjmuje się z przyporządkowanej, referencyjnej stacji SCPR.
3. Informacje o wielkości  $u_{gch}^h$  dla poszczególnych stacji SCPR dostępne są na stronie internetowej GDDKiA: <https://www.gov.pl/web/gddkia/stacje-ciaglych-pomiarow-ruchu>.
4. W metodzie II jako wielkość  $u_{gch}^h$  dla analizowanego odcinka przyjmuje się wielkości uśrednione dla całej sieci stacji SCPR, w zależności od charakteru ruchu na drodze, tj. gospodarczy lub turystyczno-rekreacyjny.
5. Metodę II stosuje się, gdy do analizowanego odcinka nie jest możliwe bezpośrednio przyporządkowanie referencyjnej stacji SCPR. Zastosowanie metody II oznacza mniejszą dokładność oszacowania - opiera się ono na wykorzystaniu obliczonych i dostępnych udziałów procentowych natężeń ruchu w godzinach charakterystycznych, uśrednionych dla całej sieci SCPR.
6. Informacje o uśrednionych, dla całej sieci SCPR, wielkościach  $u_{gch}^h$  dostępne są na stronie internetowej GDDKiA: <https://www.gov.pl/web/gddkia/godzina-miarodajna-i-wahania-ruchu-dobowego>. Wartości te są cyklicznie aktualizowane przez GDDKiA na podstawie wyników najnowszych analiz danych ze stacji SCPR.

7. Po uzgodnieniu z komórką organizacyjną Centrali GDDKiA odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego dopuszcza się odstępstwa od metod określenia wielkości  $u_{gch}^h$ , określonych w ust. 1-6, dla analizowanego odcinka drogi. Odstępstwo może, w szczególności dotyczyć przypadku przyporządkowania do analizowanego odcinka stanowiska SCPR, niespełniającego wszystkich wymagań określonych w ust. 1.

## § 6.

1. SDRR jest wyrażony liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w obu kierunkach ruchu w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku. Zależnie od zakresu realizowanej analizy wartość tę określa się na podstawie danych rzeczywistych lub prognozowanych.
2. W przypadku wykorzystywania danych rzeczywistych, na potrzeby oceny bieżących warunków ruchu, jako źródło danych do określenia wielkości SDRR na odcinku wykorzystuje się:
  - 1) jeżeli SCPR zlokalizowany jest na analizowanym odcinku, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyniki ostatniego GPR są aktualniejsze – **najnowsze dostępne wyniki SDRR z wybranej stacji SCPR** publikowane na stronie internetowej GDDKiA;
  - 2) jeżeli brak jest aktualniejszych danych z SCPR zlokalizowanego na tym odcinku i w stosunku do ostatniego GPR nie nastąpiły istotne zmiany w natężeniu ruchu drogowego, tj. powyżej 25%, w szczególności wynikające z przejścia znacznej części ruchu przez nowy odcinek drogi lub z inwestycji generującej duży ruch – **wartość SDRR dla analizowanego odcinka z ostatniego GPR.**
3. W przypadku braku dostępnych danych z SCPR lub wyników ostatniego GPR lub gdy w stosunku do ostatniego GPR nastąpiły istotne zmiany w natężeniu ruchu drogowego, tj. powyżej 25%, wykonuje się krótkotrwałe całodobowe pomiary ruchu drogowego w okresie referencyjnym, w zakresie uzgodnionym z komórką organizacyjną Centrali GDDKiA odpowiedzialną za pomiary i analizy ruchu drogowego. Uzyskane wyniki przelicza się na SDRR zgodnie z „*Metodą szacowania Średniego Dobowego Ruchu Roczno na podstawie pomiarów krótkotrwałych – 24 godzinnych*” dostępną na stronie internetowej GDDKiA: <https://www.gov.pl/web/gddkia/godzina-miarodajna-i-wahania-ruchu-dobowego>, a następnie uzyskuje dla nich akceptacje komórki organizacyjnej Centrali GDDKiA odpowiedzialnej za pomiary i analizy ruchu drogowego. Przeprowadzenie krótkotrwałych całodobowych pomiarów ruchu dopuszczalne jest również w przypadku wątpliwości dotyczących aktualnego ruchu na analizowanym odcinku, tj. trudności w określeniu czy obserwowane zmiany w ruchu przekraczają 25% w stosunku do ostatniego GPR.
4. Na potrzeby analiz prognostycznych wielkość SDRR wyznacza się zgodnie z wymaganiami obowiązującego zarządzenia GDDKiA w sprawie dokumentacji do realizacji inwestycji.