



BIURO PROJEKTOWO - BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW Sp. z o.o.

TRANSPROJEKT-WARSZAWA

01-793 Warszawa, ul. Rydygiera 8 bud.3A, tel.(0-22) 832-29-15, fax:832 29 13

PRACOWNIA RUCHU I STUDIÓW DROGOWYCH

GENERALNY POMIAR RUCHU 2005

SYNTEZA WYNIKÓW

Opracował:
mgr inż. Krzysztof Opoczyński

Zamawiający:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad

Warszawa, marzec 2006 r.

SPIS TREŚCI

1. Wstęp.....	2
2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w 2005 roku	3
2.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg i podziału administracyjnego kraju	3
2.2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne	6
2.3. Struktura rodzajowa ruchu	6
2.4. Długość dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem samochodowym	7
3. Rozwój ruchu drogowego w latach 2000-2005	9
4. Charakter ruchu	11
5. Ruch w miesiącach letnich i zimowych	12

1. Wstęp

Generalny Pomiar Ruchu w 2005 roku (GPR 2005) został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu, zwaną dalej siecią dróg krajowych.

Rejestracja ruchu w 1719 punktach pomiarowych prowadzona była przez przeszkolonych obserwatorów sposobem ręcznym. W czasie pomiaru rejestracji podlegały wszystkie pojazdy samochodowe korzystające z dróg publicznych (w podziale na 7 kategorii) oraz rowery. W odróżnieniu od wszystkich poprzednich pomiarów generalnych, w pomiarze wykonywanym w 2005 roku nie rejestrowano pojazdów zaprzęgowych.

Całoroczny cykl pomiarowy w 2005 roku składał się z 9 dni pomiarowych. Czas trwania pomiaru dziennego w każdym z dni pomiarowych był zależny od typu punktu pomiarowego i wynosił 16 lub 8 godzin. W punktach, w których pomiar dzienny wykonywano w ciągu 16 godzin, wykonano również dodatkowo dwa pomiary nocne. W pozostałych punktach bezpośrednich pomiarów nocnych nie wykonywano. Do obliczeń wyników wykorzystano ponadto dane z automatycznych pomiarów ruchu prowadzonych w 56 stacjach pomiarowych zlokalizowanych na sieci dróg krajowych.

Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów ręcznych i automatycznych przeprowadzono obliczenia i określono następujące podstawowe parametry ruchu:

- a) średni dobowy ruch w roku (SDR) i rodzajową strukturę ruchu w punktach pomiarowych,
- b) obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg,
- c) obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne.

Poza obliczeniem podstawowych parametrów ruchu wykonano obliczenia analityczne dotyczące:

- długości dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem samochodowym,
- rozwoju ruchu w latach 2000-2005,
- charakteru ruchu,
- wielkości ruchu w miesiącach letnich oraz w miesiącach zimowych,

W niniejszej syntezie przedstawiono podsumowanie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 roku na drogach krajowych.

2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w 2005 roku

2.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg i podziału administracyjnego kraju

Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w 2000 i 2005 roku z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg przedstawiono w tabelicy 1.

Tablica 1

Drogi	Średni dobowy ruch (SDR) w poj./dobę			
	pojazdy samochodowe		rowery	
	2000	2005	2000	2005
krajowe ogółem	7009	8244	78	63
w tym:				
międzynarodowe	11448	13561	52	39
pozostałe krajowe	5109	5990	89	74

Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) w 2005 roku na sieci dróg krajowych wynosił 8224 poj./dobę i był większy o około 18% w porównaniu z rokiem 2000. Obciążenie ruchem pojazdów samochodowych nie było równomierne dla całej sieci, lecz wzrastało ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SDR w 2005 roku wynosił 13561 poj./dobę, zaś na pozostałych drogach krajowych 5990 poj./dobę.

Średni ruch rowerów na sieci dróg krajowych wynosił 63 poj./dobę i w porównaniu do roku 2000 zmniejszył się o około 19%. W odróżnieniu od ruchu pojazdów samochodowych ruch rowerów wykazywał tendencję malejącą wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na pozostałych drogach krajowych średni dobowy ruch rowerów wynosił 74 poj./dobę, zaś na drogach międzynarodowych - 39 poj./dobę.

Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w 2005 roku z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg oraz podziału administracyjnego kraju na województwa zestawiono w tabelicy 2. W tabelicy podano dodatkowo wskaźniki wzrostu ruchu w odniesieniu do roku 2000.

Średni dobowy ruch (SDR) na sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym dla kraju i województw w 2005 roku

Tablica 2

Lp.	Województwo	Drogi					
		międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
		SDR2005 poj./dobę	Wskaźnik wzrostu 2005/2000	SDR2005 poj./dobę	Wskaźnik wzrostu 2005/2000	SDR2005 poj./dobę	Wskaźnik wzrostu 2005/2000
1	Dolnośląskie	12126	1,31	6094	1,20	8927	1,26
2	Kujawsko-Pomorskie	11780	1,20	6636	1,17	8154	1,18
3	Lubelskie	8342	1,10	4785	1,17	5966	1,14
4	Lubuskie	11448	1,35	4616	1,11	7331	1,26
5	Łódzkie	16823	1,15	6569	1,10	10206	1,13
6	Małopolskie	16280	1,13	7905	1,13	10636	1,13
7	Mazowieckie	18093	1,17	5527	1,13	9235	1,15
8	Opolskie	17752	1,35	5241	1,09	6706	1,17
9	Podkarpackie	10609	1,23	6286	1,24	8077	1,24
10	Podlaskie	9043	1,44	4451	1,25	5492	1,31
11	Pomorskie	15077	1,20	5742	1,20	8927	1,20
12	Śląskie	23697	1,12	9982	1,08	13433	1,11
13	Świętokrzyskie	9386	1,14	5499	1,17	6458	1,16
14	Warmińsko-Mazurskie	11932	1,22	4054	1,26	5016	1,25
15	Wielkopolskie	13737	1,05	8440	1,29	9842	1,17
16	Zachodnio-Pomorskie	9400	1,17	4555	1,15	6104	1,16
KRAJ		13561	1,18	5990	1,17	8244	1,18

Zanotowano duże różnice w obciążeniu sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach. Zdecydowanie największe obciążenie ruchem, wynoszące ponad 13000 poj./dobę, wystąpiło w województwie śląskim. Duże obciążenie ruchem wynoszące średnio ponad 10000 poj./dobę zarejestrowano również w województwach: małopolskim i łódzkim. Najmniejsze obciążenie ruchem sieci dróg krajowych, poniżej 6000 poj./dobę, wystąpiło w województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim oraz lubelskim. Podobne zależności wykazała analiza obciążenia sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych zdecydowanie największy ruch, wynoszący średnio powyżej 23000 poj./dobę, występował w województwie śląskim. Bardzo duże obciążenie sieci dróg międzynarodowych, wynoszące ponad 17000 poj./dobę, występowało również

w województwach: mazowieckim i opolskim. Najmniejszy ruch na drogach międzynarodowych, poniżej 10000 poj./dobę występował w województwach: lubelskim, podlaskim, świętokrzyskim i zachodniopomorskim. Na pozostałych drogach krajowych największy ruch odnotowano w województwie śląskim, zaś najmniejszy w województwach: warmińsko-mazurskim i podlaskim.

W porównaniu z rokiem 2000, we wszystkich województwach zarejestrowano wzrost ruchu, z czego największy wynoszący ponad 25% w województwach: podlaskim, dolnośląskim, lubuskim oraz warmińsko-mazurskim. Najmniejszy wzrost ruchu, w granicach od 11 do 13%, odnotowano w województwach: śląskim, łódzkim oraz małopolskim tj. województwach, w których na drogach krajowych występuje obecnie największy ruch.

W tabelicy 3 zestawiono dane o wielkości średniego dobowego ruchu pojazdów samochodowych (SDR) w 2005 roku na drogach międzynarodowych E oraz wzroście ruchu na poszczególnych drogach w odniesieniu do roku 2000.

Tablica 3

Numer drogi	SDR 2005 poj./dobę	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005/2000
E-28	11402	1,18
E-30	13439	1,05
E-36	6940	1,53
E-40	17192	1,28
E-65	10343	1,20
E-67	14092	1,23
E-75	18365	1,14
E-77	15077	1,17
E-261	11374	1,29
E-371	7652	1,23
E-372	11024	1,15
E-373	5927	1,14
Ogółem drogi E	13561	1,18

Na wszystkich drogach międzynarodowych E zarejestrowano w odniesieniu do roku 2000 wzrost ruchu, z czego zdecydowanie największy, o ponad 50%, na drodze E-36. Duże wzrosty ruchu, wynoszące średnio ponad 25%, wystąpiły także na drogach: E-261 oraz E-40. Najmniejszy wzrost ruchu w latach 2000-2005, wynoszący tylko 5%, odnotowano na drodze E-30. Istotny wpływ na tak niewielki wzrost ruchu miało wprowadzenie w tym okresie opłat

za przejazd znajdującą się w ciągu tej drogi autostradą A2 na odcinku Konin-Nowy Tomyśl, które spowodowało przeniesienie się części ruchu na drogi alternatywne.

W 2005 roku najbardziej obciążona była droga E-75, na której średni dobowy ruch wynosił 18365 poj./dobę, zaś najmniej obciążona – droga E-373, ze średnim dobowym ruchem 5927 poj./dobę. Należy zwrócić uwagę, że wielkości ruchu podane w tablicy są wielkościami średnimi dla całych dróg, zaś SDR na poszczególnych odcinkach tych dróg mógł być bardzo zróżnicowany. Typowym przykładem może tu być najbardziej obciążona ruchem w kraju droga E-75, na której występowały w 2005 roku zarówno odcinki, na których SDR był poniżej 10000 poj./dobę, jak również odcinki o SDR przekraczającym 30000 poj./dobę.

2.2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne

Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w 2005 roku z uwzględnieniem podziału dróg na klasy techniczne zestawiono w tablicy 4.

Tablica 4

Klasy techniczne dróg	SDR 2005 poj./dobę
A - autostrada	17530
S - ekspresowa	18568
GP – główna ruchu przyspieszonego	9596
G - główna	4099
Ogółem	8244

W 2005 roku największy ruch zarejestrowano na drogach krajowych klasy S. Średni SDR na tych drogach wynosił 18568 poj./dobę i był ponad dwukrotnie większy od średniego SDR dla całej sieci dróg krajowych. Najmniej obciążone były drogi krajowe klasy G, na których SDR w 2005 roku wynosił 4099 poj./dobę i stanowił niecałe 50% średniego SDR dla całej sieci dróg krajowych. Podobne zależności zarejestrowano w wynikach pomiaru z roku 2000.

2.3. Struktura rodzajowa ruchu

Dane charakteryzujące procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów w ruchu na drogach krajowych w 2005 roku (w podziale funkcjonalnym) podano w tablicy 5.

Tablica 5

Kategorie pojazdów	Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów (%)		
	Drogi		
	międzynarodowe	pozostałe krajowe	krajowe ogółem
Motocykle	0,2	0,3	0,2
Samochody osobowe	67,0	73,2	70,3
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t)	9,7	10,2	10,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	5,6	5,1	5,3
Samochody ciężarowe z przyczepami	16,1	9,3	12,6
Autobusy	1,3	1,6	1,4
Ciągniki rolnicze	0,1	0,3	0,2

W 2005 roku wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym wzrastał procentowy udział w ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami i bez przyczep. Jednocześnie spadał udział w ruchu wszystkich pozostałych kategorii pojazdów samochodowych.

2.4. Długość dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem samochodowym

W tablicy 6 zestawiono dane określające długości dróg krajowych w podziale funkcjonalnym w przedziałach średniego dobowego ruchu samochodowego w 2005 roku.

Tablica 6

Przedział SDR (poj./dobę)	Długość dróg					
	międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
	km	%	km	%	km	%
< 2000	9	0,2	850	7,2	859	5,1
2000-3999	77	1,5	3485	29,7	3562	21,3
4000-5999	314	6,3	2731	23,3	3045	18,2
6000-9999	1308	26,3	3147	26,8	4455	26,7
10000-14999	1665	33,5	1175	10,0	2840	17,0
15000-19999	827	16,6	228	2,0	1055	6,3
20000-24999	400	8,0	73	0,6	473	2,8
25000-29999	209	4,2	27	0,2	236	1,4
≥ 30000	170	3,4	26	0,2	196	1,2
Suma	4979	100,0	11742	100,0	16721	100,0

W 2005 roku ok. 9300 km dróg krajowych (55%) obciążonych było ruchem powyżej 6000 poj./dobę, z czego 1960 km dróg (12%) – ruchem powyżej 15000 poj./dobę.

Ruch poniżej 2000 poj./dobę występował tylko na ok. 850 km dróg krajowych, co stanowiło ok. 5% łącznej długości dróg krajowych objętych pomiarem.

Największe obciążenie ruchem występowało na sieci dróg międzynarodowych. Około 92% sieci tych dróg było obciążonych ruchem powyżej 6000 poj./dobę, z czego ponad 32% - ruchem powyżej 15000 poj./dobę. Na drogach międzynarodowych wystąpiły tylko nieliczne odcinki dróg obciążone ruchem poniżej 4000 poj./dobę, stanowiące 1,7% długości sieci tych dróg.

W tabelicy 7 zestawiono ponadto dane określające długości dróg krajowych w przedziałach średniego dobowego ruchu samochodowego w 2005 roku w zależności od liczby jezdni.

Tablica 7

Przedział SDR (poj./dobę)	Długość dróg					
	jednojezdniowe		dwujezdniowe		ogółem	
	km	%	km	%	km	%
< 2000	859	5,6	-	-	859	5,1
2000-3999	3562	23,4	-	-	3562	21,3
4000-5999	3038	20,0	7	0,4	3045	18,2
6000-9999	4339	28,5	116	7,7	4455	26,7
10000-14999	2550	16,8	290	19,2	2840	17,0
15000-19999	728	4,8	327	21,6	1055	6,3
20000-24999	127	0,9	346	22,9	473	2,8
25000-29999	2	-	234	15,5	236	1,4
≥ 30000	3	-	193	12,7	196	1,2
Suma	15208	100,0	1513	100,0	16721	100,0

W 2005 roku około 3400 km dróg krajowych jednojezdniowych było obciążonych ruchem powyżej 10000 poj./dobę, z czego 860 km – ruchem powyżej 15000 poj./dobę. Dla porównania, długość dróg krajowych jednojezdniowych obciążonych ruchem powyżej 15000 poj./dobę w 2000 roku wynosiła około 500 km. Wśród dróg jednojezdniowych obciążonych ruchem powyżej 15000 poj./dobę znaczną część stanowiły przejścia przez miejscowości oraz odcinki znajdujące się w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. Wystąpiły jednak również przypadki rejestracji ruchu powyżej 15000 poj./dobę na ciągach dróg zamiejskich. Dotyczyło to między innymi następujących odcinków dróg:

- droga nr S86, odcinek Kraków-Tarnów-Dębica,
- droga nr 7, odcinek Grójec-Jedlińsk,
- droga nr 8, odcinek Radzymin-Wyszków,
- droga nr 12, odcinek Kurów-Lublin.

Największe wielkości SDR zarejestrowano jednak na odcinkach dróg dwujezdniowych. Najbardziej obciążonymi odcinkami tych dróg w kraju, na których SDR w 2005 roku przekraczał 50000 poj./dobę były:

- droga nr A4, Katowice (przejście),
- droga nr 7, odcinek Raszyn-Janki,
- droga nr 8, odcinek Warszawa-Marki,
- droga nr 7, Raszyn (przejście),
- droga nr S86, odcinek Sosnowiec-Katowice,
- droga nr 79, Warszawa-Mysiadło,

3. Rozwój ruchu drogowego w latach 2000-2005

Rozwój ruchu drogowego scharakteryzowano podając wzrost obciążenia dróg średnim dobowym ruchem oraz zmiany w strukturze ruchu. W tabelicy 8 zestawiono wskaźniki wzrostu ruchu na sieci dróg krajowych w okresie 2000-2005 oraz dla porównania wskaźniki wzrostu w latach 1995-2000.

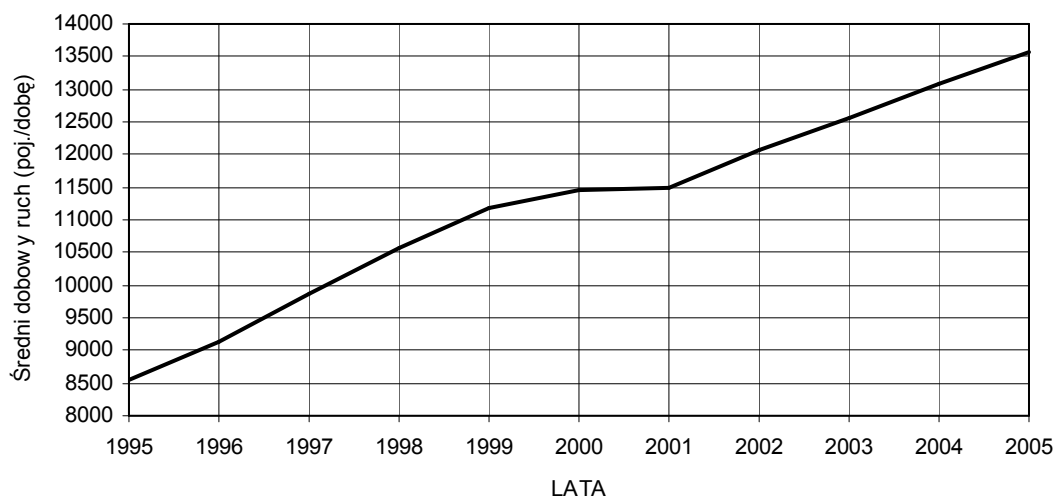
Tablica 8

Funkcje dróg	Wskaźniki wzrostu ruchu w latach	
	1995-2000	2000-2005
krajowe ogółem	1,31	1,18
w tym:		
międzynarodowe	1,34	1,18
pozostałe krajowe	1,28	1,17

W okresie 2000-2005 zarejestrowano na aktualnej sieci dróg krajowych objętej pomiarem wzrost ruchu średnio o 18%. Dynamika wzrostu ruchu była mniejsza niż w poprzednim okresie pięcioletnim, w którym odnotowano wzrost ruchu o 31%. Wzrost ruchu był równomierny dla całej sieci drogowej, bowiem na drogach międzynarodowych wyniósł on 18%, zaś na pozostałych drogach krajowych - 17%.

Trudno jest określić, w jaki sposób następował rozwój ruchu na sieci dróg krajowych w poszczególnych latach okresu 1995-2000 oraz 2000-2005. Charakterystykę taką można określić w przybliżeniu dla sieci dróg międzynarodowych, na podstawie automatycznych ciągłych pomiarów natężenia ruchu drogowego. Przedstawiono ją na rysunku.

Rozwój ruchu na drogach międzynarodowych w latach 1995-2005



Od roku 1995 ruch na sieci dróg międzynarodowych systematycznie wzrasta, z wyjątkiem okresu 2000-2001, w którym wystąpiło okresowe załamanie w rozwoju ruchu drogowego związane ściśle z sytuacją gospodarczą kraju. Od roku 2002 nie zaobserwowano nietypowych zjawisk w rozwoju ruchu drogowego i wzrasta on w tempie od 3-4% rocznie.

W tabelicy 9 przedstawiono dane o zmianach w rodzajowej strukturze ruchu na sieci dróg krajowych w latach 2000-2005.

Tablica 9

Kategorie pojazdów	Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów w latach				Wskaźnik wzrostu w latach 2000-2005
	2000		2005		
	SDR poj./dobę	%	SDR poj./dobę	%	
Motocykle	15	0,2	19	0,2	1,27
Samochody osobowe	4931	70,3	5792	70,3	1,17
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	800	11,4	822	10,0	1,03
Samochody ciężarowe bez przyczep	428	6,1	440	5,3	1,03
Samochody ciężarowe z przyczepami	700	10,0	1040	12,6	1,49
Autobusy	116	1,7	117	1,4	1,01
Ciągniki rolnicze	19	0,3	14	0,2	0,74
Ogółem	7009	100,0	8244	100,0	1,18

W okresie 2000-2005 rozwój ruchu pojazdów poszczególnych kategorii był bardzo zróżnicowany. Największy wzrost ruchu, aż o ok. 49%, zanotowano dla samochodów ciężarowych z przyczepami, mających decydujący wpływ na warunki ruchu na drogach oraz

proces niszczenia nawierzchni. Dla porównania, w poprzednim okresie pięcioletnim 1995-2000 wzrost ruchu tych pojazdów był jeszcze wyższy i wyniósł 68%, co daje około 2,5-krotny wzrost ruchu w ciągu ostatnich 10 lat. Ruch samochodów ciężarowych bez przyczep oraz samochodów dostawczych wzrósł w ciągu okresu 2000-2005 tylko o około 3%, co może świadczyć o pewnych zmianach zachodzących w strukturze transportu drogowego. Ruch samochodów osobowych wzrósł w latach 2000-2005 średnio o 17% i był zbliżony do ogólnego wzrostu ruchu na sieci dróg krajowych. Tak jak się spodziewano, prawie na tym samym poziomie utrzymał się ruch autobusów oraz zdecydowanie zmalał ruch ciągników rolniczych (średnio o 26%). W odróżnieniu od poprzednich okresów pięcioletnich, w których rejestrowano zdecydowane spadki ruchu motocykli, w okresie 2000-2005 odnotowano ich wzrost aż o 27%. Nadal mają one jednak znikomy udział w ruchu pojazdów samochodowych ogółem.

4. Charakter ruchu

Na podstawie wyników GPR 2005 określono dla każdego odcinka sieci dróg krajowych charakter ruchu, który jest potrzebny do obliczenia miarodajnego ruchu godzinowego. Sieć dróg krajowych podzielono na odcinki o charakterze ruchu: gospodarczym, turystycznym oraz rekreacyjnym.

Długość dróg krajowych w podziale na funkcje oraz charakter ruchu w 2005 roku przedstawiono w tablicy 10.

Tablica 10

Charakter ruchu	Długość dróg					
	międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
	km	%	km	%	km	%
Gospodarczy	4531	91,0	10172	86,7	14703	87,9
Turystyczny	164	3,3	299	2,5	463	2,8
Rekreacyjny	284	5,7	1271	10,8	1555	9,3

W 2005 roku około 14,7 tys. km dróg krajowych (87,9%) przenosiło ruch o charakterze gospodarczym, 463 km dróg (2,8%) – ruch o charakterze turystycznym, zaś 1555 km dróg (9,3%) – ruch o charakterze rekreacyjnym. W odniesieniu do roku 2000 nieznacznie zwiększył się udział odcinków dróg o charakterze turystycznym, przy jednoczesnym spadku udziału odcinków dróg o charakterze rekreacyjnym. Długość odcinków dróg o gospodarczym charakterze ruchu nie zmieniła się.

5. Ruch w miesiącach letnich i zimowych

Dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych zostały obliczone na podstawie wyników GPR 2005 wielkości średniego dobowego ruchu w miesiącach letnich (lipiec, sierpień) - **SDRL** oraz średniego dobowego ruchu w miesiącach zimowych (od grudnia do marca) - **SDRZ**. Dane o wielkościach SDRL oraz SDRZ na sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym przedstawiono w tabelicy 11.

Tablica 11

Funkcje dróg	SDRL 2005 poj./dobę	SDRZ 2005 poj./dobę
krajowe ogółem	9427	6974
w tym:		
międzynarodowe	15540	11505
pozostałe krajowe	6835	5053

W 2005 roku na sieci dróg krajowych ruch w miesiącach letnich był o około 14% większy, zaś ruch w miesiącach zimowych – o około 15% mniejszy od średniego dobowego ruchu w ciągu całego roku. Podobne zależności wystąpiły również w odniesieniu do dróg międzynarodowych oraz pozostałych dróg krajowych.

Powyżej przedstawiono jedynie podstawowe informacje dotyczące podsumowania wyników Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 roku oraz rozwoju ruchu w latach 2000-2005 na drogach krajowych. Znacznie bogatszy i bardziej szczegółowy materiał informacyjny będzie zawarty w aktualnie przygotowywanej publikacji „Ruch drogowy 2005”, która zostanie wydrukowana we wrześniu br..