



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**

Synteza wyników GPR 2025

**na drogach krajowych
i wojewódzkich w miesiącach
letnich (lipiec i sierpień)**

Opracowano przez:
Heller Consult sp. z o.o.
Warszawa, lipiec 2026

Opracowane przez:



Heller Consult sp. z o.o.
ul. Chałubińskiego 8
00-613 Warszawa
tel. +48 22 501 45 10
www.heller-consult.pl

Wyniki GPR 2025



Skład autorski:

Zespół pod kierownictwem Piotra Kunikowskiego
Paweł Tutka
Jakub Skrzypski
Andrzej Szyszło
Emil Łopata

Opracowanie wykonane na zlecenie:



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
ul. Wronia 53
00-874 Warszawa
tel. +48 22 375 88 88
<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalna-dyrekcja-drog-krajowych-i-autostrad>

Kierownik projektu po stronie GDDKiA
Jakub Maśkiewicz

Zdjęcie na okładce

Krzysztof Nalewajko, GDDKiA

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych i wojewódzkich w okresie letnim	5
2.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w okresie letnim	5
2.2. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w okresie letnim	9
3. Struktura rodzajowa ruchu w okresie letnim	12
4. Podsumowanie	15

1. Wstęp

Niniejszy dokument stanowi rozszerzenie analiz przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 (GPR 2025) i koncentruje się, zgodnie z wymaganiami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na szczegółowej analizie ruchu w miesiącach letnich – lipcu i sierpniu – na zamiejskiej sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Opracowanie nie obejmuje odcinków dróg krajowych i wojewódzkich położonych w granicach miast na prawach powiatu.

Podstawowym parametrem opisującym obciążenie ruchem w sezonie letnim jest Średni Dobowy Ruch w okresie lipiec-sierpień (SDRL), definiowany jako średnia liczba pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu doby, w lipcu i sierpniu. Wielkość ta pozwala na identyfikację sezonowych zmian natężenia ruchu drogowego, wskazanie odcinków, na których występuje zwiększony ruch w okresie wakacyjnym, określenie charakteru ruchu na odcinkach dróg oraz ocenę różnic między ruchem letnim a ruchem całorocznym. Informacje o wielkości SDRL wykorzystywane są przez administrację drogową na potrzeby zarządzania ruchem, planowania działań utrzymaniowych i inwestycyjnych, w analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także do identyfikacji tras o istotnym znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym.

Wielkość SDRL obliczono dla **2 416 odcinków** dróg krajowych o łącznej długości **18 320 km¹** oraz dla **3 263 odcinków** dróg wojewódzkich o łącznej długości **27 853 km**.

GPR 2025 jest pierwszym pomiarem generalnym, w którym wielkość SDRL obliczono dla całej sieci zamiejskich dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej. Było to możliwe dzięki wprowadzonym przez GDDKiA zmianom w metodyce pomiaru na drogach wojewódzkich, zwiększającym zakres pomiarów realizowanych w okresie letnim. Rozszerzenie zakresu pomiaru na całą sieć umożliwia obecnie pełną ocenę sezonowości ruchu na drogach wojewódzkich w skali kraju. W GPR 2020/21 pomiary letnie na drogach wojewódzkich realizowano fakultatywnie, jedynie na 207 wybranych odcinkach, wytypowanych przez zarządców jako odcinki o wzmożonym ruchu w sezonie wakacyjnym, i wyłącznie dla tych odcinków możliwe było wyznaczenie SDRL. Z tego względu, ograniczone są możliwości bezpośredniego porównania wielkości SDRL na drogach wojewódzkich pomiędzy GPR 2025 a GPR 2020/21.

1. W stosunku do *Syntezy wyników GPR 2025* na zamiejskiej sieci dróg krajowych, w niniejszym opracowaniu uwzględniono zaktualizowane wartości SDRL dla dróg krajowych, uzyskane po przeprowadzeniu pomiaru uzupełniającego. Łącznie zestawienie odcinków pomiarowych dla dróg krajowych 2 424 odcinki, przy czym dla 8 nie wyznaczono wielkości natężenia ruchu drogowego.

2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych i wojewódzkich w okresie letnim

2.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w okresie letnim

W tabeli 1 przedstawiono wartości SDRL i SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg krajowych oraz ich porównanie z wynikami GPR 2020/21.

Tabela 1. SDRL i SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg

Drogi	GPR 2020/21			GPR 2025			Wskaźnik zmian SDRL 2025/2020
	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL/SDRR (%)	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL/SDRR (%)	
krajowe	14 830	13 568	109,3	17 029	14 870	114,5	1,15
w tym:							
międzynarodowe	28 821	25 489	113,1	35 586	30 220	117,8	1,23
pozostałe	9 160	8 737	104,8	9 505	8 645	109,9	1,04

SDRL na sieci dróg krajowych w GPR 2025 wyniósł 17 029 poj./dobę i był o 14,5% wyższy od SDRR (14 870 poj./dobę). Obciążenie ruchem w sezonie letnim było silnie zróżnicowane w zależności od funkcji poszczególnych odcinków w układzie komunikacyjnym kraju. Na drogach międzynarodowych SDRL wyniósł 35 586 poj./dobę – ponad trzykrotnie więcej niż na pozostałych drogach krajowych (9 505 poj./dobę). Proporcja ruchu letniego do rocznego była wyraźnie wyższa na drogach międzynarodowych (117,8%) niż na pozostałych (109,9%), co potwierdza ich istotną rolę w obsłudze ruchu turystyczno-rekreacyjnego oraz podróży tranzytowych w sezonie wakacyjnym.

W porównaniu z GPR 2020/21 SDRL na sieci dróg krajowych wzrósł o 15%, przy wzroście SDRR o około 10%. Sezonowość ruchu na drogach krajowych istotnie się zwiększyła – proporcja SDRL do SDRR zwiększyła się z 109,3% do 114,5%. Wzrost ruchu letniego był silnie zróżnicowany w zależności od funkcji drogi: na drogach międzynarodowych SDRL wzrósł o 23%, natomiast na pozostałych drogach krajowych o 4%. Wzrost również udziału ruchu letniego względem rocznego w obu grupach funkcjonalnych w stosunku do GPR 2020/21: na drogach międzynarodowych proporcja SDRL do SDRR zwiększyła się z 113,1% do 117,8%, a na pozostałych drogach krajowych – z 104,8% do 109,9%.

W tabeli 2 przedstawiono wartości SDRL i SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025 z uwzględnieniem podziału dróg na klasy techniczne oraz ich porównanie z wynikami GPR 2020/21.

Tabela 2. SDRL i SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem klas technicznych

Drogi	GPR 2020/21			GPR 2025			Wskaźnik zmian SDRL 2025/2020
	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL/SDRR (%)	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL/SDRR (%)	
A – autostrady	38 306	33 765	113,4	44 603	38 514	115,8	1,16
S – ekspresowe	28 199	25 164	112,1	32 053	26 928	119,0	1,14
GP – główne ruchu przyspieszonego	10 963	10 347	106,0	10 252	9 356	109,6	0,94
G – główne ²	6 236	5 884	106,0	6 243	5 686	109,8	1,00
Drogi krajowe	14 830	13 568	109,3	17 029	14 870	114,5	1,15

Wzrost SDRL na sieci dróg krajowych w okresie od poprzedniego pomiaru generalnego wynikał niemal wyłącznie ze wzrostu ruchu w miesiącach wakacyjnych zarejestrowanego na autostradach i drogach ekspresowych, gdzie wskaźnik zmian wyniósł odpowiednio 1,16 i 1,14. Na drogach klasy GP odnotowano spadek SDRL o ok. 6,5% (wskaźnik 0,94), a na drogach klasy G ruch letni pozostał praktycznie na niezmienionym poziomie (wskaźnik 1,00). Jednocześnie, na drogach wszystkich klas technicznych w stosunku do GPR 2020/21 zwiększyła się proporcja SDRL do SDRR, najwięcej na drogach ekspresowych (ze 112,1% do 119,0%).

Dane dotyczące obciążenia ruchem letnim sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału administracyjnego kraju przedstawiono w tabeli 3.

2. W tym 11 km dróg klasy technicznej Z (tj. obwodnica Kluczborka oraz przejście przez Ostrowiec Św.), które zostały przejęte od innych zarządców.

Tabela 3. SDRL na drogach krajowych w GPR 2025 w podziale administracyjnym

Lp.	Województwo	SDRL 2025 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)	Proporcja SDRL do SDRR (%)
1	dolnośląskie	20 947	18 462	113,5
2	kujawsko-pomorskie	16 297	13 739	118,6
3	lubelskie	12 491	11 195	111,6
4	lubuskie	13 846	11 677	118,6
5	łódzkie	21 328	18 796	113,5
6	małopolskie	23 993	21 001	114,2
7	mazowieckie	20 583	18 406	111,8
8	opolskie	12 482	11 053	112,9
9	podkarpackie	13 233	11 920	111,0
10	podlaskie	9 135	7 783	117,4
11	pomorskie	19 047	16 098	118,3
12	śląskie	27 843	25 059	111,1
13	świętokrzyskie	11 596	10 260	113,0
14	warmińsko-mazurskie	10 601	8 249	128,5
15	wielkopolskie	16 654	15 286	108,9
16	zachodniopomorskie	13 580	10 496	129,4
Kraj		17 029	14 870	114,5

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Wartości SDRL na sieci dróg krajowych były zróżnicowane regionalnie. Najwyższe obciążenie ruchem letnim (prawie 28 tys. poj./dobę) odnotowano w województwie śląskim, które charakteryzuje się też najwyższym SDRR w kraju. Wartości SDRL przekraczające 20 tys. poj./dobę zarejestrowano również w województwach małopolskim, łódzkim i mazowieckim. Najniższe obciążenie ruchem letnim wystąpiło w województwie podlaskim.

Największą sezonowością charakteryzowały się drogi krajowe w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim, gdzie SDRL był wyższy od SDRR odpowiednio o 29,4% i 28,5%. Wartości te bezpośrednio odzwierciedlają intensywny ruch wakacyjny na trasach prowadzących nad Morze Bałtyckie i na Pojezierze Mazurskie. Proporcja ruchu letniego do ruchu rocznego praktycznie we wszystkich województwach przekraczała 110%, jedynie w województwie wielkopolskim wskaźnik ten osiągnął niższą wartość (108,9%). Dla porównania, w GPR 2020/21 wartość proporcji większa od 110% wystąpiła tylko w 5 województwach. Świadczy to znacznie większym ruchem w okresie letnim, który rozkłada się równomiernie na całą sieć dróg krajowych i wynika z rozbudowy ciągów dróg szybkiego ruchu.

Wskaźniki zmian SDRL 2025/2020 w podziale na województwa przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Wskaźnik zmian SDRL 2025/2020 na drogach krajowych w podziale administracyjnym

Lp.	Województwo	SDRL 2020/21 (poj./dobę)	SDRL 2025 (poj./dobę)	Wskaźnik zmian SDRL 2025/2020
1	dolnośląskie	18 429	20 947	1,14
2	kujawsko-pomorskie	14 498	16 297	1,12
3	lubelskie	10 356	12 491	1,21
4	lubuskie	12 192	13 846	1,14
5	łódzkie	17 189	21 328	1,24
6	małopolskie	20 376	23 993	1,18
7	mazowieckie	17 364	20 583	1,19
8	opolskie	11 529	12 482	1,08
9	podkarpackie	11 167	13 233	1,19
10	podlaskie	8 917	9 135	1,02
11	pomorskie	17 708	19 047	1,08
12	śląskie	23 388	27 843	1,19
13	świętokrzyskie	11 348	11 596	1,02
14	warmińsko-mazurskie	9 411	10 601	1,13
15	wielkopolskie	15 358	16 654	1,08
16	zachodniopomorskie	11 650	13 580	1,17
Kraj		14 830	17 029	1,15

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Wzrost SDRL względem GPR 2020/21 wystąpił we wszystkich województwach. Największy odnotowano w województwach łódzkim (24%) i lubelskim (21%), najmniejszy – w podlaskim i świętokrzyskim (po 2%). Różnicowanie jest efektem nie tylko realnej zmiany natężenia ruchu letniego, ale również zmian w długości sieci drogowej między pomiarami – w szczególności z oddania do użytku nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad, które przejęły część ruchu z dróg niższych klas technicznych.

Najwyższe wartości SDRL w GPR 2025, przekraczające 100 tys. poj./dobę, odnotowano na odcinkach zlokalizowanych w obszarze aglomeracji warszawskiej. Do najbardziej obciążonych ruchem letnim odcinków sieci dróg krajowych należały:

- droga ekspresowa **S8**, odcinki od węzła Konotopa do węzła Marki/al. Piłsudskiego, SDRL od 117 388 do 199 823 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S2**, odcinki od węzła Konotopa do węzła Miedzeszyn, SDRL od 103 038 do 167 528 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S7**, odcinek od węzła Salomea do węzła Opacz, SDRL 120 039 poj./dobę,
- autostrada **A2**, odcinek od węzła Pruszków do węzła Konotopa, SDRL 113 231 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S6**, odcinek od węzła Gdańsk Lotnisko do węzła Gdańsk Karczemki – SDRL 109 583 poj./dobę.

W tabeli 5 wymieniono odcinki dróg krajowych, na których SDRL był większy do SDRL co najmniej o połowę.

Tabela 5. Odcinki dróg krajowych o największej proporcji SDRL do SDRR w GPR 2025

Lp.	Droga	Odcinek	SDRL 2025 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)	Proporcja SDRL do SDRR (%)
1	DK49	Jurgów – Granica Państwa	7 197	4 194	171,6
2	DK25	Biały Bór – Rzeczenica	8 449	5 211	162,1
3	S11	W. Koszalin Zach. – W. Zegrze Pomorskie	14 646	9 035	162,1
4	S11	W. Zegrze Pomorskie – W. Kłanino	11 820	7 365	160,5
5	S3	W. Kamienna Góra Płn. – W. Kamienna Góra Płd.	7 644	4 810	158,9
6	S11	W. Głódowa – W. Bobolice	11 487	7 288	157,6
7	S11	W. Kłanino – W. Głódowa	12 076	7 691	157,0
8	S3	W. Parłówko – W. Przybiernów	26 550	16 946	156,7
9	DK25	Rzeczenica – Człuchów	9 901	6 347	156,0
10	DK59	Stare Kiełbonki – Rozogi	2 450	1 581	155,0
11	S3	W. Myślibórz – W. Gorzów Wlkp. Płn.	31 881	20 669	154,2
12	DK37	Darłowo – Karwice	3 959	2 568	154,2
13	S11	W. Szczecinek Płn. – W. Szczecinek Śródmieście	6 912	4 550	151,9
14	S3	W. Babigoszcz – W. Goleniów Płn.	28 016	18 450	151,8
15	S3	W. Przybiernów – W. Babigoszcz	27 374	18 077	151,4
16	DK58	Babięta – Stare Kiełbonki	1 226	811	151,2
17	S7	W. Miłomłyn Płn. – W. Miłomłyn Płd.	36 769	24 439	150,5
18	S7	W. Mława Płn. – W. Mława Wsch.	33 105	22 030	150,3

2.2. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w okresie letnim

Podstawowe parametry ruchu letniego na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025 oraz ich porównanie z GPR 2020/21 przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6. SDRL i SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2020/21 i GPR 2025

Drogi	GPR 2020/21 *			GPR 2025			Wskaźnik zmian SDRL 2025/2020 *
	SDRL (poj./ dobę)	SDRR (poj./ dobę)	SDRL/ SDRR (%)	SDRL (poj./ dobę)	SDRR (poj./ dobę)	SDRL/ SDRR (%)	
wojewódzkie	3 365	2 827	119,0	4 487	4 236	105,9	–

* Dane GPR 2020/21 dotyczą 207 odcinków dróg wojewódzkich, na których zrealizowano pomiary w miesiącach letnich. Dane GPR 2025 dotyczą pełnej sieci 3 263 odcinków. Z tego względu nie wyliczono wskaźnika wzrostu dla sieci dróg wojewódzkich.

SDRL na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025 wyniósł 4 487 poj./dobę i był o 5,9% wyższy od SDRR. Niższy wskaźnik sezonowości niż na drogach krajowych (114,5%) potwierdza gospodarczy charakter sieci dróg wojewódzkich – obsługuje ona głównie ruch regionalny i lokalny, mniej wrażliwy na wahania sezonowe niż ruch na głównych korytarzach krajowych.

W GPR 2020/21 SDRL był obliczony tylko dla 207 odcinków, wskazanych do pomiaru w okresie letnim przez wybrane zarządy dróg wojewódzkich i wyniósł 3 365 poj./dobę przy proporcji SDRL do SDRR 119,0%. Wyraźnie wyższy wskaźnik sezonowości w 2020/21 wynika z faktu, że próba odcinków była wówczas celowo dobrana z uwzględnieniem odcinków o wzmożonym ruchu wakacyjnym, co silnie zawyżało średnią proporcję sezonowości w stosunku do wartości dla pełnej sieci. W związku z tym, danych tych nie należy porównywać z wielkościami z GPR 2025.

Dane dotyczące obciążenia ruchem letnim dróg wojewódzkich z uwzględnieniem podziału administracyjnego kraju przedstawiono w tabeli 7.

Tabela 7. SDRL na drogach wojewódzkich w GPR 2025 w podziale administracyjnym

Lp.	Województwo	SDRL 2025 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)	Proporcja SDRL do SDRR (%)
1	dolnośląskie	4 378	4 221	103,7
2	kujawsko-pomorskie	3 810	3 646	104,5
3	lubelskie	3 904	3 569	109,4
4	lubuskie	2 731	2 611	104,6
5	łódzkie	5 035	4 952	101,7
6	małopolskie	7 576	7 078	107,0
7	mazowieckie	5 322	5 137	103,6
8	opolskie	3 703	3 632	102,0
9	podkarpackie	4 767	4 501	105,9
10	podlaskie	3 072	2 806	109,5
11	pomorskie	5 433	4 838	112,3
12	śląskie	6 294	6 005	104,8
13	świętokrzyskie	4 560	4 376	104,2
14	warmińsko-mazurskie	2 709	2 514	107,8
15	wielkopolskie	4 922	4 787	102,8
16	zachodniopomorskie	3 558	3 121	114,0
Kraj		4 487	4 236	105,9

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Najwyższe obciążenie ruchem letnim, przekraczające 5 tys. poj./dobę, odnotowano w województwach: małopolskim, śląskim, pomorskim, mazowieckim i łódzkim. Najniższe wartości SDRL, poniżej 3 tys. poj./dobę odnotowano w województwach warmińsko-mazurskim i lubuskim.

Największą sezonowością charakteryzowały się drogi wojewódzkie w województwach zachodniopomorskim i pomorskim, na których proporcja SDRL do SDRR była wyższa od 110%, odpowiednio 114,0% i 112,3%. Podwyższoną sezonowość odnotowano również w województwach podlaskim (109,5%) i lubelskim (109,4%). Najniższą sezonowość zarejestrowano w województwach łódzkim (101,7%), opolskim (102,0%) i wielkopolskim (102,8%).

Największe wartości SDRL na drogach wojewódzkich odnotowano na odcinkach zlokalizowanych w sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich. Do najbardziej obciążonych ruchem letnim odcinków sieci dróg wojewódzkich należały:

- droga nr **468**, odcinek Rumia – Gdynia – SDRL 52 096 poj./dobę,
- droga nr **631**, odcinek Zielonka – Warszawa – SDRL 49 630 poj./dobę,
- droga nr **719**, odcinek Warszawa – Reguły – SDRL 45 860 poj./dobę,
- droga nr **468**, odcinek Reda – Rumia – SDRL 40 993 poj./dobę,
- droga nr **719**, odcinek Reguły – Pruszków – SDRL 36 218 poj./dobę.

W tabeli 8 wymieniono odcinki dróg wojewódzkich, na których SDRL był większy od SDRR co najmniej o połowę.

Tabela 8. Odcinki dróg wojewódzkich o największej proporcji SDRL do SDRR w GPR 2025

Lp.	Droga	Odcinek	SDRL 2025 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)	Proporcja SDRL do SDRR (%)
1	DW102	Pobierowo – Rewal	12 360	7 317	168,9
2	DW102	Dziwnówek – Pobierowo	6 138	3 722	164,9
3	DW501	Stegna – Krynica Morska	6 772	4 135	163,8
4	DW820	Piaseczno – Łączna	8 554	5 261	162,6
5	DW102	Łędzin – Trzebiatów	4 915	3 093	158,9
6	DW215	Karwia – Sulicice	7 024	4 421	158,9
7	DW502	Stegna – W. Nowy Dwór Gdański	14 098	9 026	156,2
8	DW102	Rewal – Łędzin	7 081	4 553	155,5
9	DW203	Darłowo, przejście przez miasto	8 474	5 494	154,2
10	DW107	Rzewnowo – W. Parłówek	11 614	7 530	154,2
11	DW214	Łeba – Wicko	11 372	7 405	153,6
12	DW215	Jastrzębia Góra – Karwia	5 494	3 624	151,6
13	DW216	Kuźnica – Jastarnia	8 518	5 654	150,7

3. Struktura rodzajowa ruchu w okresie letnim

W tabeli 9 zestawiono udziały poszczególnych kategorii pojazdów w SDRL i SDRR na sieci dróg krajowych w GPR 2025.

Tabela 9. Struktura rodzajowa ruchu w SDRL i SDRR GPR 2025 na drogach krajowych

Kategorie pojazdów	SDRL (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	114	0,7	51	0,3
Samochody osobowe	13 149	77,3	10 996	74,0
Mikrobusy	53	0,3	51	0,3
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 360	8,0	1 368	9,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	1,7	292	2,0
Samochody ciężarowe z przyczepami	1 981	11,6	2 043	13,7
Autobusy	73	0,4	62	0,4
Ciągniki rolnicze	7	0,0	7	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	17 029	100,0	14 870	100,0

W strukturze rodzajowej ruchu letniego na drogach krajowych dominowały samochody osobowe, których udział wyniósł 77,3% – o 3,3 p.p. więcej niż w SDRR (74,0%). Wyraźnie niższy niż w ruchu rocznym był udział samochodów ciężarowych z przyczepami (11,6% w SDRL wobec 13,7% w SDRR) oraz lekkich samochodów ciężarowych (8,0% wobec 9,2%). Tendencja ta wynika z turystyczno-rekreacyjnego charakteru ruchu w lipcu i sierpniu, gdy na sieci drogowej występuje znaczna liczba dodatkowych podróży osobowych, przy relatywnie stabilnym poziomie przewozów towarowych. Ruch motocykli w SDRL był ponad dwukrotnie większy niż w SDRR, a ich udział w strukturze rodzajowej zwiększył się z 0,3% do 0,7%.

Dane charakteryzujące udział poszczególnych kategorii pojazdów w ruchu letnim na drogach krajowych w podziale na klasy funkcjonalnym przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 10. Struktura rodzajowa ruchu w SDRL GPR 2025 na drogach krajowych w podziale funkcjonalnym

Kategorie pojazdów	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
	SDRL 2025 (poj./dobę)	(%)	SDRL 2025 (poj./dobę)	(%)	SDRL 2025 (poj./dobę)	(%)
Motocykle	114	0,7	161	0,5	96	1,0
Samochody osobowe	13 149	77,3	27 185	76,3	7 457	78,4
Mikrobusy	53	0,3	115	0,3	28	0,3
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 360	8,0	2 818	7,9	769	8,1
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	1,7	530	1,5	195	2,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	1 981	11,6	4 611	13,0	914	9,6
Autobusy	73	0,4	164	0,5	37	0,4
Ciągniki rolnicze	7	0,0	2	0,0	9	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	17 029	100,0	35 586	100,0	9 505	100,0

Zróznicowanie struktury ruchu w podziale funkcjonalnym wynikało przede wszystkim z większego udziału samochodów ciężarowych z przyczepami na drogach międzynarodowych (13,0%) w porównaniu z pozostałymi drogami krajowymi (9,6%). Udział samochodów osobowych był zbliżony w obu grupach – 76,3% na drogach międzynarodowych i 78,4% na pozostałych.

Udział poszczególnych kategorii pojazdów w ruchu letnim na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne przedstawiono w tabeli 11.

Tabela 11. Struktura rodzajowa ruchu w SDRL GPR 2025 na drogach krajowych w podziale na klasy techniczne dróg

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRL 2025 na drogach krajowych według klas technicznych							
	A		S		GP		G	
	SDRL (poj./dobę)	%	SDRL (poj./dobę)	%	SDRL (poj./dobę)	%	SDRL (poj./dobę)	%
Motocykle	145	0,3	164	0,5	105	1,0	79	1,3
Samochody osobowe	32 442	72,8	25 431	79,3	7 978	77,9	5 022	80,3
Mikrobusy	189	0,4	65	0,2	34	0,3	21	0,3
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	3 876	8,7	2 372	7,4	822	8,0	509	8,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	671	1,5	480	1,5	218	2,1	118	1,9
Samochody ciężarowe z przyczepami	7 044	15,8	3 421	10,7	1 042	10,2	460	7,4
Autobusy	236	0,5	120	0,4	44	0,4	23	0,4
Ciągniki rolnicze	–	–	–	–	9	0,1	11	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem	44 603	100,0	32 053	100,0	10 252	100,0	6 243	100,0

Niezależnie od klasy technicznej, największy udział w strukturze ruchu posiadały samochody osobowe, a ich udział w ruchu zwiększał się wraz ze spadkiem klasy drogi, z 72,8% na autostradach do 80,3% na drogach klasy G. Odwrotna tendencja występowała w przypadku ruchu samochodów ciężarowych. Największy udział w SDRL samochodów ciężarowych, ponad 17%, dotyczył autostrad. Na drogach klasy S i GP wynosił ok. 12%, a na G 9,3%.

Strukturę rodzajową ruchu letniego na drogach wojewódzkich przedstawiono w tabeli 12. Dla porównania zamieszczono w niej również udziały poszczególnych kategorii pojazdów w SDRR.

Tabela 12. Struktura rodzajowa ruchu w SDRL i SDRR GPR 2025 na drogach wojewódzkich

Kategorie pojazdów	SDRL (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	68	1,5	43	1,0
Samochody osobowe	3 759	83,9	3 519	83,1
Mikrobusy	17	0,4	19	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	338	7,5	348	8,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	87	1,9	86	2,0
Samochody ciężarowe z przyczepami	190	4,2	190	4,5
Autobusy	20	0,4	21	0,5
Ciągniki rolnicze	8	0,2	10	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem	4 487	100,0	4 236	100,0

Struktura rodzajowa ruchu letniego na drogach wojewódzkich nie odbiega istotnie od struktury ruchu rocznego – udział samochodów osobowych w SDRL wyniósł 83,9% i był wyższy jedynie o 0,8 p.p. niż w SDRR (83,1%). Udział ten był jednocześnie o 6,6 p.p. wyższy niż na drogach krajowych (77,3%), co wynika z charakteru dróg wojewódzkich – obsługują one przede wszystkim ruch lokalny i regionalny, w tym dojazdy do miejscowości turystycznych i wypoczynkowych, a w mniejszym stopniu ruch towarowy.

4. Podsumowanie

Najważniejsze informacje i wnioski uzyskane na podstawie wyników GPR 2025 w okresie letnim:

- **SDRL na sieci dróg krajowych wyniósł 17 029 poj./dobę i był o 14,5% wyższy od SDRR (14 870 poj./dobę).** Największe obciążenie ruchem letnim na drogach krajowych odnotowano w województwie śląskim (27 843 poj./dobę) i małopolskim (23 993 poj./dobę), najmniejsze w województwie podlaskim (9 135 poj./dobę).
- **Największą sezonowością charakteryzowały się drogi krajowe w województwach zachodniopomorskim (129,4%) i warmińsko-mazurskim (128,5%).** Proporcja SDRL do SDRR na drogach krajowych we wszystkich województwach przekraczała 110% (z wyjątkiem wielkopolskiego (108,9%)).
- W porównaniu z GPR 2020/21 **SDRL na drogach krajowych wzrósł o 15%**, przy wzroście SDRR o około 10%. Wzrost ruchu letniego był silnie zróżnicowany – na drogach międzynarodowych wyniósł 23%, natomiast na pozostałych drogach krajowych 4%. Sezonowość ruchu na drogach krajowych pogłębiła się w stosunku do GPR 2020/21 – **proporcja SDRL do SDRR wzrosła z 109,3% do 114,5%.**
- W GPR 2025, po raz pierwszy w historii generalnych pomiarów ruchu, wielkość SDRL obliczono dla wszystkich odcinków pomiarowych dróg wojewódzkich. **SDRL na sieci dróg wojewódzkich wyniósł 4 487 poj./dobę i był o 5,9% wyższy od SDRR (4 236 poj./dobę).** Największe obciążenie ruchem letnim odnotowano w województwach małopolskim (7 576 poj./dobę), śląskim (6 294 poj./dobę) i pomorskim (5 433 poj./dobę).
- **Największą sezonowością w przypadku dróg wojewódzkich charakteryzowały się województwa zachodniopomorskie (114,0%) i pomorskie (112,3%).**
- W strukturze rodzajowej ruchu letniego na drogach krajowych dominowały samochody osobowe z udziałem 77,3% – o 3,3 p.p. więcej niż w SDRR (74,0%). Wyraźnie niższy niż w ruchu rocznym był udział samochodów ciężarowych z przyczepami (11,6% w SDRL wobec 13,7% w SDRR). Na drogach wojewódzkich udział samochodów osobowych w SDRL wyniósł 83,9% i był o 0,8 p.p. wyższy niż w SDRR (83,1%). Struktura rodzajowa ruchu letniego na drogach wojewódzkich nie odbiegała istotnie od struktury ruchu rocznego.

