Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Ruch Drogowy 2025



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

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Ruch Drogowy 2025

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

Opracowano 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, tunel drogowy w ciągu drogi ekspresowej S2 (Południowa Obwodnica Warszawy)

Zdjęcia w opracowaniu

GDDKiA, opracowania własne

Spis treści

Określenia i symbole 6

CZĘŚĆ I – OGÓLNE INFORMACJE 9

1. Wprowadzenie 10

2. Rys historyczny 12

3. Metoda i zakres przeprowadzenia GPR 2025 14

CZĘŚĆ II – CHARAKTERYSTYKA RUCHU DROGOWEGO 21

4. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025 22

4.1. Średni dobowy ruch roczny na sieci dróg krajowych 23

4.1.1. Obciążenie ruchem według podziału funkcjonalnego i administracyjnego 24

4.1.2. Obciążenie ruchem według klas technicznych dróg krajowych 27

4.1.3. Obciążenie ruchem sieci dróg międzynarodowych 29

4.1.4. Długość dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem rocznym 31

4.2. Struktura rodzajowa ruchu 37

4.3. Ruch w typowe dni robocze 39

4.4. Ruch w okresie letnim 42

5. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego 45

6. Rozkład ruchu w ciągu doby 52

6.1. Analiza struktury rodzajowej ruchu w SRN 55

7. Charakter ruchu i ruch dojazdowy 62

8. Pomiar rozszerzony 68

9. Ruch rowerowy oraz UTO 71

10. Podsumowanie 73

CZĘŚĆ III – TABLICE WYNIKOWE 75

CZĘŚĆ IV – RYSUNKI 105

Spis tabel 110

Spis rysunków 115

Spis map 117

Określenia i symbole

Poniżej przedstawiono znaczenie podstawowych pojęć i skrótów stosowanych w niniejszej publikacji:

Średni dobowy ruch roczny (SDRR) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin – średnio w okresie jednego roku.

Średni dobowy ruch w miesiącach letnich (SDRL) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin – średnio w okresie dwóch miesięcy letnich: lipca i sierpnia.

Średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin – średnio od wtorku do czwartku w okresach marzec-maj oraz wrzesień-listopad, z wyjątkiem tygodni, w których dni świąteczne wypadają w dni robocze.

Średni ruch dzienny (SRD) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 12 kolejnych godzin, od 6:00 do 18:00 – średnio w okresie jednego roku.

Średni ruch wieczorny (SRW) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 4 kolejnych godzin, od 18:00 do 22:00 – średnio w okresie jednego roku.

Średni ruch nocny (SRN) – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 8 godzin, od 0:00 do 6:00 i od 22:00 do 0:00 – średnio w okresie jednego roku.

Praca przewozowa – iloczyn liczby pojazdów przejeżdżających przez dany odcinek drogi w danym czasie oraz długości tego odcinka.

Obciążenie ruchem – liczba pojazdów przejeżdżających przez 1 km drogi w jednostce czasu – średnio dla drogi lub sieci dróg. Iloraz sumarycznej pracy przewozowej na danej drodze i długości tej drogi.

Natężenie ruchu – liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w jednostce czasu.

Współczynnik ruchu wakacyjnego (K_f) – iloraz średniego dobowego ruchu w miesiącach letnich (SDRL) i średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR).

Współczynnik ruchu niedzielnego w okresie wakacyjnym (K_s) – iloraz średniego dobowego ruchu w niedziele i średniego dobowego ruchu w dni robocze, obliczany dla miesięcy wakacyjnych (lipiec i sierpień).

Odcinki dróg o gospodarczym charakterze ruchu (G) – odcinki dróg krajowych, dla których: współczynnik K_f jest mniejszy od 1,40 lub współczynnik K_s jest mniejszy od 1,00, i jednocześnie współczynnik K_f jest mniejszy od 1,15 lub współczynnik K_s jest mniejszy lub równy 1,40.

Odcinki dróg o turystyczno-rekreacyjnym charakterze ruchu (T-R) – odcinki dróg krajowych, dla których: współczynnik K_f jest większy bądź równy 1,40 i współczynnik K_s jest większy bądź równy 1,00, lub współczynnik K_f jest większy bądź równy 1,15 i współczynnik K_s jest większy od 1,40.

Ruch dojazdowy – ruch występujący na odcinkach dróg w rejonie dużych aglomeracji miejskich, który cechuje się silną asymetrią kierunkową oraz wysoką koncentracją czasową w porannym szczycie komunikacyjnym, w dni robocze poza sezonem wakacyjnym.

Podział funkcjonalny dróg krajowych – podział dróg krajowych na drogi międzynarodowe i pozostałe drogi krajowe.

Klasa techniczna drogi – określenie zbioru wymagań technicznych i użytkowych dla drogi. Wyróżnia się następujące klasy techniczne dróg:

- autostrady (oznaczane symbolem A),
- drogi ekspresowe (oznaczane symbolem S),
- drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczane symbolem GP),
- drogi główne (oznaczane symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczane symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczane symbolem L).

Urządzenia Transportu Osobistego (UTO) – m.in. deskorolki elektryczne; rejestrowane łącznie z rowerami w kategorii „a".

Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR) – sieć punktów GDDKiA prowadzących ciągły, całoroczny pomiar automatyczny, wykorzystywana m.in. do wyznaczania profili sezonowych i dobowych ruchu.

CZĘŚĆ I

OGÓLNE INFORMACJE

1. Wprowadzenie

Generalne Pomiary Ruchu (GPR) są podstawowym źródłem informacji o ruchu drogowym w Polsce. Ich głównym celem jest uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu dla poszczególnych odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich na podstawie pomiarów bezpośrednich (w tym danych pochodzących z automatycznych systemów pomiarowych) przeprowadzanych w terenie przez Oddziały GDDKiA i właściwych zarządców dróg wojewódzkich. Wyniki GPR są wykorzystywane przez administrację drogową przede wszystkim w planowaniu rozwoju sieci, przygotowaniu i projektowaniu inwestycji, zarządzaniu i utrzymaniu dróg, a także w analizach ekonomicznych, środowiskowych i dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stanowią podstawę do prognozowania ruchu, projektowania konstrukcji nawierzchni, projektowania przekroju, geometrii dróg, typów skrzyżowań oraz określania potrzeb związanych z przebudową i modernizacją infrastruktury. Na ich podstawie podejmowane są decyzje związane z klasyfikacją dróg, ustalaniem ciągów dróg oraz ich priorytetów w sieci drogowej na poziomie zarówno krajowym, jak i międzynarodowym. Dane o ruchu drogowym są szeroko wykorzystywane również poza administracją drogową. Korzystają z nich jednostki projektowe i badawcze, uczelnie, jednostki samorządu terytorialnego, Policja, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Główny Urząd Statystyczny oraz inne instytucje i podmioty prowadzące analizy związane z zagospodarowaniem przestrzennym, funkcjonowaniem infrastruktury lub z transportem (firmy paliwowe, firmy przewozowe, firmy reklamowe itp.). Wyniki GPR służą także realizacji międzynarodowych zobowiązań Polski dotyczących przekazywania informacji o ruchu na głównych ciągach transportowych.

Niniejsza publikacja stanowi kontynuację analogicznych opracowań z lat 1970-2021 oraz podsumowanie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2025 roku na zamiejskiej sieci dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Podstawą wykonania GPR 2025 było Zarządzenie nr 4 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 marca 2024 r. w sprawie przeprowadzenia okresowego pomiaru ruchu w 2025 roku na drogach krajowych, wprowadzające do stosowania „Wytyczne organizacji i przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku na drogach krajowych”[1]. Opracowanie obejmuje drogi krajowe pozostające w zarządzie GDDKiA, z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu, dla których zarządcami są prezydenci miast. Publikacja „Ruch Drogowy 2025” jest końcowym opracowaniem wyników GPR 2025 i rozwija zakres analiz przedstawionych wcześniej w „Syntezie wyników GPR 2025”, w tym m.in. uwzględnia wyniki pomiarów uzupełniających przeprowadzonych na wybranych odcinkach w kwietniu 2026 r. W związku z tym, wybrane wartości przedstawione w niniejszej publikacji mogą różnić się od tych opublikowanych wcześniej w „Syntezie wyników GPR 2025”.

Celem publikacji jest przedstawienie użytkownikom obszernego zbioru informacji o ruchu na drogach krajowych w 2025 roku, w tym jego zróżnicowania przestrzennego, funkcjonalnego i rodzajowego oraz zmian w stosunku do GPR 2020/21. Wyniki przedstawiono m.in. według podziału administracyjnego kraju, funkcjonalnego podziału dróg, klas technicznych, struktury rodzajowej ruchu, sezonowości oraz przedziałów obciążenia ruchem. Publikacja może zatem stanowić podstawę do:

- analiz przestrzennego rozkładu ruchu,
- analiz zmian wielkości i struktury ruchu w czasie,
- oceny funkcjonowania i obciążenia sieci drogowej,

1. https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025.

- oceny potrzeb inwestycyjnych i utrzymaniowych,
- prac planistycznych, projektowych i studialnych.

Szczególne znaczenie w GPR 2025 ma analiza zmian ruchu w odniesieniu do rozwoju sieci drogowej. W okresie od poprzedniego pomiaru oddano do użytkowania kolejne odcinki autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic, co w wielu obszarach zmieniło przebieg głównych potoków ruchu. Nowe trasy przejmują ruch z istniejących ciągów, a na drogach równoległych może występować spadek natężenia mimo wzrostu całkowitej liczby podróży w danym obszarze. Z tego względu zmiany średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) należy interpretować z uwzględnieniem zmian przebiegu i funkcji dróg, podziału sieci na odcinki pomiarowe oraz długości sieci objętej poszczególnymi analizami. Na wielkość i rozkład ruchu w okresie pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 wpływały również inne uwarunkowania. Należały do nich m.in. zmiany kierunków przewozów związane z konfliktem zbrojnym w Ukrainie, zmiany w funkcjonowaniu systemu opłat drogowych oraz czasowe kontrole na granicach kraju. Czynniki te nie oddziaływały jednakowo na całą sieć drogową, dlatego ich znaczenie uwzględniono przede wszystkim przy interpretacji wyników dla ciągów i obszarów, których bezpośrednio dotyczyły.

Wyniki GPR 2025 przedstawiono w formie opisowej, tabelarycznej i graficznej. Publikację uzupełniają mapy prezentujące najważniejsze charakterystyki ruchu na sieci dróg krajowych. Ze względu na zakres materiału szczegółowe wyniki dla poszczególnych odcinków pomiarowych są udostępniane przez GDDKiA w elektronicznych zbiorach wynikowych GPR 2025[2]. Część opisowa publikacji koncentruje się na wynikach dla całej sieci, różnicach regionalnych, wartościach charakterystycznych, zmianach względem poprzedniego pomiaru oraz zjawiskach wymagających dodatkowej interpretacji.

2. https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025.

2. Rys historyczny

Za prekursora pomiarów ruchu drogowego przyjmuje się Francję, gdzie pierwsze pomiary tego typu rozpoczęto już w 1844 roku, a następnie powtarzano je co kilka lat. Podstawową jednostką pomiarową była wówczas liczba pojazdów zaprzęgowych na dobę. W Polsce pierwsze pomiary ruchu wykonywano w miastach, przede wszystkim na głównych traktach miejskich w okresach wzmożonej aktywności, związanych m.in. z targami, odpustami czy zjazdami sejmików. Regularne pomiary ruchu miejskiego zaczęto organizować w okresie międzywojennym.

Na drogach zamiejskich pierwszy kompleksowy pomiar ruchu przeprowadzono w 1926 roku na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 4 listopada 1925 roku. Pomiarem objęto sieć dróg państwowych o nawierzchni twardej i łącznej długości 12 839 km, podzieloną na 2100 odcinków pomiarowych o średniej długości około 6,1 km. Roczny cykl obejmował 14 pomiarów 24-godzinnych wykonywanych w ustalonych terminach (co 26 dni) jednocześnie na terenie całego kraju. Oddzielnie rejestrowano pojazdy silnikowe i zaprzęgowe. Na podstawie wyników określono średni dobowy ruch roczny dla poszczególnych odcinków, województw i całego kraju, a obciążenie ruchem wyrażone w pojazdach na dobę przeliczano także na obciążenie w tonach na dobę. Według podobnych zasad przeprowadzono pomiary na drogach państwowych o nawierzchni twardej w latach 1930, 1934 i 1938. W tym okresie pojawiły się również pierwsze publikacje zawierające podsumowania wyników i podstawowe charakterystyki ruchu drogowego. Po przerwie spowodowanej II wojną światową kompleksowe pomiary wznowiono w 1954 roku, jednak ich wyniki opublikowano jedynie w postaci dwóch tablic w Drogowym Roczniku Statystycznym.

Ujednolicony system pomiarów na zamiejskiej sieci drogowej wprowadzono w Polsce w 1965 roku. Od tego czasu generalne pomiary ruchu są wykonywane w cyklu pięcioletnim, początkowo na drogach państwowych, a następnie na drogach krajowych o nawierzchni twardej. Do 1980 roku pomiary prowadzono ściśle zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez grupę ekspertów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Określały one m.in. sposób obliczania podstawowych parametrów ruchu, w tym średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR). Przyjmowano wówczas, że wyniki z 14 wybranych dni pomiarowych w roku umożliwiają bezpośrednie określenie wartości rocznych bez konieczności statystycznego rozszerzania próby. Od 1985 roku, ze względów ekonomicznych, zakres pomiarów został ograniczony. Na podstawie analiz statystycznych wyników wcześniejszych pomiarów generalnych oraz danych ze Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR) skrócono roczny cykl z 14 do 9 dni pomiarowych, przy zachowaniu porównywalnej dokładności oszacowania wielkości SDRR. Przyjęty wówczas sposób organizacji cyklu pomiarowego, z kolejnymi modyfikacjami wynikającymi z rozwoju metod pomiarowych i dostępnych źródeł danych, stanowi podstawę organizacji następnych GPR.

W poszczególnych GPR rejestracji podlegały wszystkie pojazdy korzystające z dróg publicznych, przy czym ich podział na kategorie zmieniał się nieznacznie wraz z rozwojem motoryzacji i potrzebami użytkowników. Do 1985 roku samochody ciężarowe dzielono m.in. według nacisku na oś, natomiast od 1990 roku stosowany był podział na samochody ciężarowe bez przyczep oraz z przyczepami. W GPR 2005, ze względu na bardzo małą liczebność, po raz pierwszy zrezygnowano z rejestrowania pojazdów zaprzęgowych. Natomiast w GPR 2025 po raz pierwszy wyodrębniono oddzielną kategorię mikrobusów.

Przez wiele lat, pomiary ruchu drogowego prowadzono ręcznie, z udziałem przeszkolonych obserwatorów znajdujących się przy drodze i zaznaczających każdy przejeżdżający pojazd w specjalnych formularzach pomiarowych. Istotna zmiana technologiczna nastąpiła w GPR 2010, kiedy po raz pierwszy zastosowano metodę wideorejestracji. W GPR 2015 udział pomiarów wykonywanych tą metodą wynosił około 14%, natomiast

w GPR 2020/21 i GPR 2025 wszystkie punkty pomiarowe na drogach krajowych objęto pomiarem z wykorzystaniem wideorejestracji. W GPR 2025 analiza nagrań wideo mogła być wspomagana narzędziami automatycznej analizy obrazu, w tym wykorzystującymi algorytmy sztucznej inteligencji. Niezależnie od pomiarów ręcznych oraz metody wideorejestracji, na wybranych odcinkach pomiarowych wykorzystywane są Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR), które zliczają i klasyfikują pojazdy w sposób automatyczny w ciągu całego roku. Pierwsze tego typu automatyczne stanowiska pomiarowe pojawiły się już w 1975 r. i od tego czasu ich udział w pomiarach systematycznie rośnie. Przy czym ze względu na ograniczenia technologiczne takie pomiary miały charakter półautomatyczny. W GPR 2025 na ponad 160 odcinkach pomiary realizowano z wykorzystaniem danych z SCPR, w tym ponad połowę stanowiły odcinki, na których pomiar po raz pierwszy w historii GPR był realizowany w całości w sposób automatyczny.

Po zakończeniu każdego GPR wykonywane są szczegółowe obliczenia oraz zestawienia wynikowe przeznaczone przede wszystkim dla administracji drogowej. Dla szerszego grona odbiorców od 1970 roku publikowane są kolejne publikacje z serii „Ruch Drogowy", przedstawiające najważniejsze charakterystyki ruchu na drogach państwowych, a obecnie krajowych.

Wyniki wszystkich GPR od 1970 roku są archiwizowane i dostępne do analiz. Ich bezpośrednie porównywanie wymaga jednak uwzględnienia zmian sieci objętej kolejnymi pomiarami. W latach 1970, 1975 i 1980 GPR obejmował zamiejską sieć dróg państwowych o długości około 65 tys. km, natomiast w latach 1985, 1990 i 1995 – zamiejską sieć dróg krajowych o długości około 42,5 tys. km. Po reformie administracyjnej, począwszy od GPR 2000, pomiar prowadzony jest na znacznie krótszej zamiejskiej sieci dróg krajowych. Jednocześnie jej struktura ulega systematycznym zmianom, przede wszystkim w wyniku rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych.

Od początku XXI wieku na drogach krajowych utrzymuje się długookresowy trend wzrostu ruchu, choć jego dynamika w poszczególnych okresach była zróżnicowana. W GPR 2000 średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych wynosił 7 009 poj./dobę, w GPR 2005 – 8 298 poj./dobę, w GPR 2010 – 9 888 poj./dobę, a w GPR 2015 – 11 178 poj./dobę. W GPR 2020/21 SDRR zwiększył się do 13 567 poj./dobę[3], co oznaczało wzrost o około 23% w stosunku do GPR 2015. W GPR 2025 osiągnął 14 870 poj./dobę, czyli wzrósł o około 10% względem GPR 2020/21. W okresie 2000-2025 średnie obciążenie ruchem sieci dróg krajowych wzrosło tym samym ponad dwukrotnie. Szczegółową analizę zmian wielkości i rozkładu ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem zmian sieci drogowej, przedstawiono w dalszej części publikacji.

3. Na potrzeby niniejszego opracowania wartości odnoszące się do GPR 2020/21 zostały obliczone z uwzględnieniem opublikowanej przez GDDKiA erraty, obejmującej korektę danych dla 21 odcinków pomiarowych.

3. Metoda i zakres przeprowadzenia GPR 2025

Metoda przeprowadzenia GPR 2025 została opracowana przez Departament Strategii i Studiów GDDKiA w zakresie „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku na drogach krajowych", wprowadzonych Zarządzeniem nr 4 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 marca 2024 roku. W metodzie przyjęto, że GPR 2025 w zakresie dróg krajowych zostanie wykonany na istniejącej sieci tych dróg, w tym także na odcinkach autostrad koncesyjnych, z wyjątkiem odcinków znajdujących się w miastach na prawach powiatu i nieadministrowanych przez GDDKiA. W obliczeniach wykorzystano aktualne na dzień 31 grudnia 2025 r. dane o sieci dróg krajowych (system referencyjny oraz dane techniczne), umożliwiające opracowanie wyników w różnych układach liniowych, obszarowych, funkcjonalnych oraz technicznych.



Stanowisko pomiarowe Generalnego Pomiaru Ruchu.

Przy opracowywaniu metody przeprowadzenia GPR 2025 brano pod uwagę następujące czynniki:

- możliwość uzyskania wszystkich niezbędnych danych wynikowych przy zachowaniu racjonalnego zakresu i akceptowalnego kosztu pomiarów,
- zapewnienie porównywalności wyników z poprzednimi pomiarami generalnymi oraz spełnienie zobowiązań w zakresie współpracy międzynarodowej,
- uzyskanie możliwie najwyższej dokładności oszacowania parametrów ruchu,
- ograniczenie wpływu nietypowych zdarzeń i warunków występujących w poszczególnych dniach pomiarowych na wyniki całoroczne,
- szersze wykorzystanie danych z automatycznych urządzeń pomiarowych prowadzących pomiar w sposób ciągły – Oprócz SCPR utrzymywanych przez GDDKiA, wykorzystywano także dane z innych dostępnych systemów pomiarowych, w tym systemu poboru opłat e-TOLL, urządzeń lokalnych systemów zarządzania ruchem GDDKiA oraz systemów operatorów autostrad koncesyjnych,
- weryfikację i aktualizację wzorów oraz współczynników wykorzystywanych do rozszerzania wyników pomiarów krótkotrwałych na cały rok, z wykorzystaniem aktualnych danych z pomiarów ciągłych.

W stosunku do GPR 2020/21 zachowano podstawowe założenia organizacji pomiaru, jednak wprowadzono szereg zmian wynikających z rozwoju źródeł danych oraz doświadczeń z poprzedniej edycji. Do najważniejszych należały:

- zwiększenie wykorzystania danych z automatycznych stacji pomiarowych, w tym danych z systemów innych niż SCPR;
- wprowadzenie odcinków pomiarowych, w których pomiary wykonywano w całości w sposób automatyczny;

- zmiana kalendarza pomiarowego, w tym przesunięcie ostatnich pomiarów niedzielnych z listopada i grudnia na październik; większa liczba danych z pomiarów ciągłych umożliwiła uwzględnienie tej zmiany w metodzie obliczeniowej;
- zmiana godzin realizacji pomiarów 24-godzinnych dla lepszego odwzorowania zmian ruchu w ciągu doby;
- zwiększenie liczby odcinków ze skróconym cyklem pomiarowym, dla optymalizacji zakresu i kosztów pomiaru,
- wyodrębnienie mikrobusów jako odrębnej kategorii c3 w pomiarze podstawowym; w GPR 2020/21 były one zaliczane w pomiarze podstawowym do samochodów osobowych, a oddzielnie rejestrowano je jedynie w pomiarze dodatkowym;
- rozszerzenie kategorii a o hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego;
- przestrzenne zróżnicowanie części współczynników obliczeniowych w przypadkach, w których analiza danych ciągłych SCPR wykazała odmienny od typowego ruch, w szczególności na wybranych odcinkach przygranicznych;
- przeprowadzenie w 2026 roku pomiaru uzupełniającego na odcinkach związanych z istotnymi zmianami sieci drogowej w drugiej połowie 2025 roku.



Przykładowe kadry z zarejestrowanych nagrań

W GPR 2025 sieć objęta pomiarem została podzielona na 2424 odcinki pomiarowe, przy czym parametry ruchu wyznaczono ostatecznie dla 2416 odcinków pomiarowych[4]. Podstawowymi sposobami pozyskiwania danych były wideorejestracja oraz pomiary automatyczne i półautomatyczne. W zależności od sposobu oraz zakresu wykonywania bezpośrednich pomiarów ruchu odcinki pomiarowe zostały podzielone na kilka typów, różniących się liczbą dni pomiarowych:

- **A** (83 odcinki pomiarowe), na których pomiar był wykonywany w całości w sposób automatyczny. Pomiar na tych odcinkach miał charakter ciągły i całoroczny;
- **F/FZ** (130 odcinki pomiarowe), na których pomiar był realizowany w sposób półautomatyczny, tj. dane ciągłe o liczbie pojazdów ogółem z licznika automatycznego łączono z informacją o strukturze rodzajowej uzyskaną z równoległych pomiarów wideo. Oznaczenie FZ dotyczy odcinków, na których zainstalowane były urządzenia pomiarowe inne niż nadzorowane przez GDDKiA;
- **H** (1248 odcinki pomiarowe), na których pomiar był realizowany metodą wideorejestracji a SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był większy od 6 tys. poj./dobę i na których nie były zlokalizowane urządzenia do pomiaru automatycznego. Cykl pomiarowy dla tego typu odcinków obejmował 5 dni pomiarowych z pomiarem 16-godzinnym oraz 4 dni z pomiarem 24-godzinnym;
- **G** (302 odcinki pomiarowe), na których pomiar był realizowany metodą wideorejestracji a SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był większy od 3 tys. poj./dobę i jednocześnie nie większy niż 6 tys. poj./dobę i na których nie były zlokalizowane urządzenia

4. Parametrów ruchu nie wyznaczono dla 8 odcinków pomiarowych, które nie stanowiły skończonych ciągów dróg.

do pomiaru automatycznego. Cykl pomiarowy dla tego typu odcinków obejmował 2 dni z pomiarem 16-godzinnym oraz 3 dni z pomiarem 24-godzinnym;

- **E** (661 odcinki pomiarowe), na których pomiar był realizowany metodą wideorejestracji a SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym był mniejszy lub równy 3 tys. poj./dobę i na których nie były zlokalizowane urządzenia do pomiaru automatycznego. Do tej grupy zaliczano również, wybrane odcinki międzywęzłowe autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg krajowych o niewielkich zmianach w wielkości ruchu, w stosunku do sąsiadujących z nimi odcinków typu A, F/FZ, G lub H, a także niektóre odcinki obwodnic i przejść przez miejscowości. Cykl pomiarowy dla tego typu odcinków obejmował 3 dni z pomiarem 24-godzinnym.

Lokalizację punktów pomiarowych z podziałem na ich typ przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek 1. *Mapa lokalizacji punktów pomiarowych GPR 2025*

W pomiarze podstawowym rejestrowano pojazdy według kategorii przedstawionych w tabeli 1.

Tabela 1. *Kategorie pojazdów rejestrowane w pomiarze podstawowym*

Lp.	Symbol kategorii pojazdów	Grupa pojazdów
1	a	rowery, UTO i hulajnogi elektryczne
2	b	motocykle, motorowery (skutery), quady
3	c	samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), pickupy, w tym z przyczepami lub przyczepami turystycznymi
4	c3	mikrobusy (tj. pojazdy do przewozu osób posiadające od 10 do 24 miejsc łącznie z kierowcą), z przyczepami lub bez
5	d	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, samochody kempingowe, z przyczepami lub bez
6	e	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep
7	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
8	g	autobusy, autokary, trolejbusy
9	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 nich wyróżnia się:

- pojazdy lekkie – suma kategorii b, c, c3, d i h
- pojazdy ciężkie – suma kategorii e, f i g.

Ponadto, na wybranych 238 odcinkach przeprowadzono tzw. pomiar rozszerzony, uszczegółowiający informacje o strukturze rodzajowej ruchu. Pojazdy ciężarowe były w nim klasyfikowane według rodzaju podwozia, tj.:

- samochody ciężarowe sztywne 2-osiowe bez przyczep,
- samochody ciężarowe sztywne 3- i 4-osiowe bez przyczep,
- ciągniki siodłowe z naczepami 1- i 2-osiowymi,
- ciągniki siodłowe z naczepami 3-osiowymi,
- samochody ciężarowe sztywne z przyczepami,
- inne nietypowe samochody ciężarowe.

W pomiarze rozszerzonym rejestrowano również oddzielnie motocykle i motorowery, samochody osobowe i dostawcze o napędzie elektrycznym, samochody ciężarowe przewożące kontenery, autocysterny oraz autobusy i autokary w podziale według liczby osi.

Pomiary bezpośrednie były prowadzone w wybranych terminach w ciągu całego roku. Oprócz pomiarów 24-godzinnych, realizowane były również pomiary 16-godzinne w okresie 6:00-22:00. Szczegółowy kalendarz podstawowego i rozszerzonego cyklu pomiarowego przedstawiono w tabeli 2. Dla każdego numeru pomiaru przewidziano dwa terminy podstawowe i trzeci termin rezerwowy.

Tabela 2. *Kalendarz GPR w 2025 roku*

Numer pomiaru	Data pomiaru	Dzień tygodnia	Czas trwania pomiaru (godziny)					
			Pomiar podstawowy					Pomiar rozszerzony
			odcinki A	odcinki H	odcinki F/FZ	odcinki G	odcinki E	
X1	23.01.2025 30.01.2025 06.02.2025	czwartek	—	16	—	—	—	—
X2	11.03.2025 18.03.2025 25.03.2025	wtorek	—	16	16	16	—	—
X3/10	07.05.2025 14.05.2025 21.05.2025	środa	24	24	24	—	24	8
X4/12	10.07.2025 17.07.2025 24.07.2025	czwartek	—	24	24	24	—	—
X5/13	13.07.2025 20.07.2025 27.07.2025	niedziela	—	24	24	24	—	—
X6/14	05.08.2025 19.08.2025 26.08.2025	wtorek	—	16	—	—	24	—
X7/15	10.08.2025 24.08.2025 31.08.2025	niedziela	—	16	—	—	24	—
X8/11	08.10.2025 15.10.2025 22.10.2025	środa	24	24	—	24	—	8
X9	12.10.2025 19.10.2025 26.10.2025	niedziela	—	16	16	16	—	—
Xu/un	15.04.2026 22.04.2026 29.04.2026	środa	—	24	24	24	24	—

W GPR 2025 wzory służące do obliczania podstawowych parametrów ruchu drogowego (np. SDRR), zgodnie z metodyką wprowadzoną przez GDDKiA, zweryfikowano i aktualizowano na podstawie całorocznych danych ze Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR). Było to możliwe dzięki systematycznej rozbudowie systemu SCPR oraz ciągłej poprawie jakości uzyskiwanych z nich wyników. Obliczenia, podobnie jak w GPR 2020/21, prowadzono oddzielnie dla pojazdów lekkich i ciężkich, ponieważ grupy te charakteryzują się odmiennym rozkładem ruchu w ciągu tygodnia i doby. Przeprowadzone analizy danych ze SCPR wykazały również odmienne rozkłady ruchu na części odcinków przy granicy z Niemcami, dla których zastosowano indywidualne współczynniki. Sposób obliczania parametrów ruchu był zróżnicowany w zależności od typu odcinka i zakresu dostępnych danych. Dla odcinków z pomiarem ciągłym podstawę stanowiły dane automatyczne. Dla odcinków objętych pomiarami krótkotrwałymi wyniki rozszerzano do wartości średniorocznych za pomocą wzorów i współczynników określających zróżnicowanie ruchu pomiędzy poszczególnymi dniami tygodnia i okresami doby. Przyjęta metodyka pomiarowa, w tym organizacja pomiaru, kalendarz pomiarowy oraz zasady przetwarzania danych, została opracowana w sposób zapewniający możliwe ograniczenie wpływu czynników zewnętrznych na uzyskiwane wyniki. Uwzględniono przy tym zarówno zmienność dobową, tygodniową i sezonową ruchu,

jak również zróżnicowanie warunków funkcjonowania sieci drogowej. Zastosowane podejście umożliwiło uzyskanie wiarygodnych i porównywalnych wyników pomiarów pomiędzy kolejnymi edycjami GPR, przy zachowaniu wysokiej jakości danych i spójności analiz w skali całej sieci dróg krajowych. W rezultacie średni błąd oszacowania wielkości SDRR wzorami stosowanymi w GPR wyniósł 0,34%. Natomiast błąd kodowania danych z pomiarów wideo zwykle nie przekraczał 3%.

Na podstawie danych z GPR 2025 określono dla poszczególnych odcinków przede wszystkim:

- średni dobowy ruch roczny (SDRR),
- średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR),
- średni dobowy ruch letni (SDRL),
- średni ruch dzienny (SRD),
- średni ruch wieczorny (SRW),
- średni ruch nocny (SRN),

wraz z wymaganą strukturą rodzajową ruchu. Obliczono również dodatkowe wskaźniki i charakterystyki wykorzystywane w dalszych analizach, w tym dotyczące zmian wielkości ruchu, ruchu nocnego, sezonowości, charakteru ruchu i pracy przewozowej.

Ze względu na szeroki zakres danych oraz wieloetapowy proces ich przetwarzania i weryfikacji, wyniki GPR 2025 były opracowywane i prezentowane etapami. Po zakończeniu podstawowego cyklu pomiarowego przygotowano „Syntezę wyników GPR 2025 na zamiejskiej sieci dróg krajowych", zawierającą podstawowe wielkości i charakterystyki ruchu. W kolejnych etapach opracowano m.in. „Syntezę wyników GPR 2025 na drogach krajowych i wojewódzkich w miesiącach letnich (lipiec i sierpień)" oraz „Syntezę rozkładów ruchu do analiz środowiskowych na podstawie GPR 2025 dla dróg krajowych". Opracowania te obejmowały kolejne grupy parametrów i uwzględniały aktualizacje wynikające z dalszej weryfikacji danych. W procesie opracowywania wyników szczególną uwagę zwracano na kompletność i miarodajność danych. Analizowano rozkłady godzinowe ruchu, porównywano wyniki z różnych terminów pomiarowych oraz – w miarę dostępności – z danymi z pomiarów ciągłych i odcinków sąsiednich oraz poprzednich pomiarów generalnych. Uwzględniano również informacje o robotach drogowych, zamknięciach dróg, zdarzeniach drogowych, imprezach masowych i innych sytuacjach mogących wpływać na rejestrowane wielkości ruchu. Dla odcinków, na których stwierdzono nietypowe warunki lub niepełne dane, sposób dalszego przetwarzania ustalano indywidualnie, z wykorzystaniem dostępnych danych pomiarowych i informacji o warunkach funkcjonowania sieci drogowej.

Istotnym elementem procesu opracowania wyników był pomiar uzupełniający, przeprowadzony w 2026 roku dla 47 odcinków zgodnie z Wytycznymi GPR. Pomiar uzupełniający dotyczył przede wszystkim odcinków związanych z wybranymi inwestycjami drogowymi oddanymi do użytkowania w drugiej połowie 2025 roku, o istotnym znaczeniu w sieci drogowej. Jego celem było uwzględnienie zmian w rozkładach ruchu powstałych po uruchomieniu nowych odcinków dróg, których nie można było w pełni odwzorować na podstawie danych z podstawowego cyklu pomiarowego. Przy czym, przy typowaniu odcinków do pomiaru uzupełniającego kluczowe znaczenie miała też kompletność ciągu drogowego związanego z taką inwestycją (m.in. z tego względu w pomiarze uzupełniającym nie uwzględniono np. drogi S1 w woj. śląskim na odcinku od Bierunia do Bielska-Białej). Jednocześnie dokonano aktualizacji wyników na dodatkowych 21 odcinkach pomiarowych, które były powiązane z odcinkami objętymi pomiarem uzupełniającym lub na skutek dodatkowej weryfikacji wyników z pomiaru rozszerzonego.

W „Syntezie wyników GPR 2025", opracowanej przed pomiarem uzupełniającym, SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych wynosił 14 880 poj./dobę. Po uwzględnieniu wyników pomiaru uzupełniającego oraz aktualizacji zakresu powiązanej sieci objętej obliczeniami, ostateczna wartość SDRR wyniosła 14 870 poj./dobę. Jednocześnie liczba odcinków, dla których określono parametry ruchu, zwiększyła się z 2402 do 2416, a długość sieci objętej pomiarem wzrosła z 18 249 km do 18 320 km.

Wyniki prezentowane w niniejszej publikacji są ostatecznym podsumowaniem analiz i przetwarzania danych pozyskanych w ramach GPR 2025, w tym wyników pomiaru uzupełniającego. Przetworzenie danych zebranych w ramach GPR 2025 zostało wykonane przez Heller Consult sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Pełny materiał źródłowy oraz wszystkie opracowane na jego podstawie materiały znajdują się w Departamencie Strategii i Studiów GDDKiA. W niniejszej publikacji przedstawiono dane o ruchu drogowym uznane za najważniejsze i najbardziej przydatne użytkownikom.

CZĘŚĆ II

CHARAKTERYSTYKA RUCHU DROGOWEGO

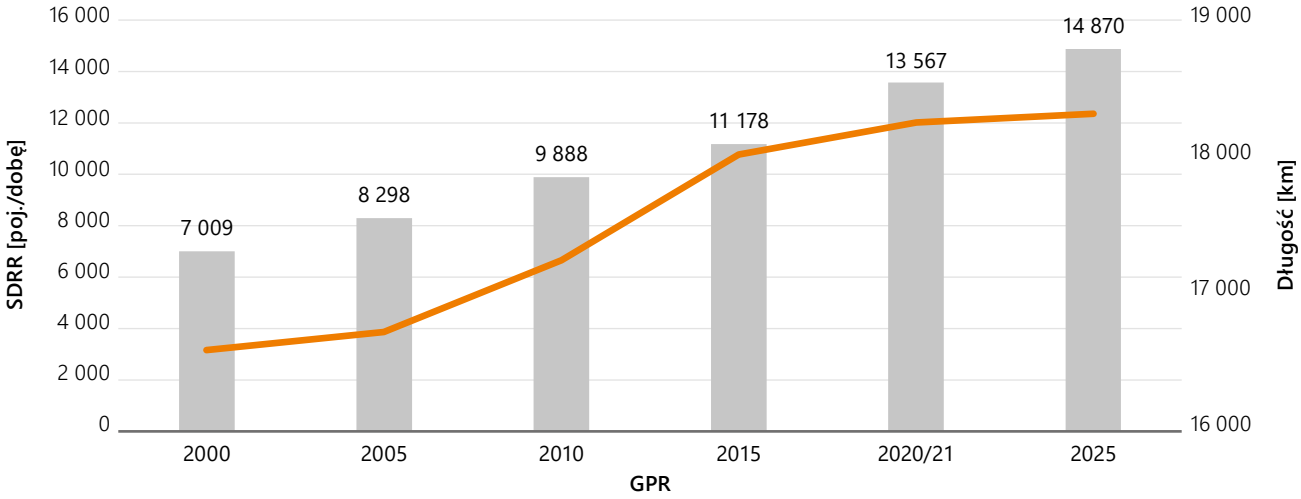
4. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025

W rozdziale przedstawiono podstawowe charakterystyki obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025, obejmujące:

- średni dobowy ruch roczny i jego zróżnicowanie przestrzenne na sieci dróg krajowych,
- obciążenie ruchem według podziału funkcjonalnego, administracyjnego oraz w podziale na klasy techniczne dróg,
- obciążenie ruchem dróg międzynarodowych,
- długość dróg w przedziałach natężeń ruchu,
- strukturę rodzajową ruchu,
- wielkości ruchu w miesiącach letnich,
- ruch w typowe dni robocze.

4.1. Średni dobowy ruch roczny na sieci dróg krajowych

Podstawowym parametrem wykorzystywanym do oceny obciążenia ruchem sieci dróg krajowych jest średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych. **W GPR 2025 SDRR na sieci dróg krajowych wyniósł 14 870 poj./dobę**. Utrzymany został tym samym długookresowy trend wzrostu obciążenia ruchem obserwowany od początku XXI wieku (rysunek 2).



Rysunek 2. *SDRR pojazdów silnikowych oraz długości sieci dróg krajowych w GPR realizowanych w latach 2000 – 2025 na sieci dróg krajowych*

W tabeli 3 przedstawiono wartości SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025 oraz ich porównanie z wynikami GPR 2020/21. W tabeli zaprezentowano również wskaźniki zmian ruchu pomiędzy kolejnymi pomiarami oraz podstawowy podział funkcjonalny dróg krajowych.

Tabela 3. *SDRR oraz wskaźnik zmian ruchu pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Drogi	SDRR (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu w latach	
	Pojazdy silnikowe		Pojazdy silnikowe	
	GPR 2020/21	GPR 2025	2015 – 2020/21	2020/21 – 2025
krajowe	13 567	14 870	1,23	1,10
w tym:				
międzynarodowe	25 489	30 220	1,30	1,19
pozostałe	8 735	8 645	1,16	0,99

Wielkość obciążenia ruchem była zróżnicowana w zależności od funkcji poszczególnych odcinków w układzie komunikacyjnym kraju. Na drogach międzynarodowych SDRR osiągnął poziom 30 220 poj./dobę, natomiast na pozostałych drogach krajowych 8 645 poj./dobę.

W porównaniu z wynikami GPR 2020/21 odnotowano wzrost natężenia ruchu na sieci dróg krajowych objętej pomiarem. **SDRR pojazdów silnikowych zwiększył się o około 10%**. Dynamika zmian była mniejsza niż w poprzednim pomiarze generalnym i zróżnicowana w zależności od funkcji drogi w sieci. Na drogach międzynarodowych, stanowiących główne korytarze transportowe w krajowym i europejskim układzie komunikacyjnym, zarejestrowano wzrost SDRR o około 19%, natomiast na pozostałych drogach krajowych odnotowano niewielki spadek natężenia ruchu, na poziomie około 1%.

4.1.1. Obciążenie ruchem według podziału funkcjonalnego i administracyjnego

Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025 z uwzględnieniem podziału administracyjnego kraju oraz podziału funkcjonalnego dróg przedstawiono w tabeli 4.

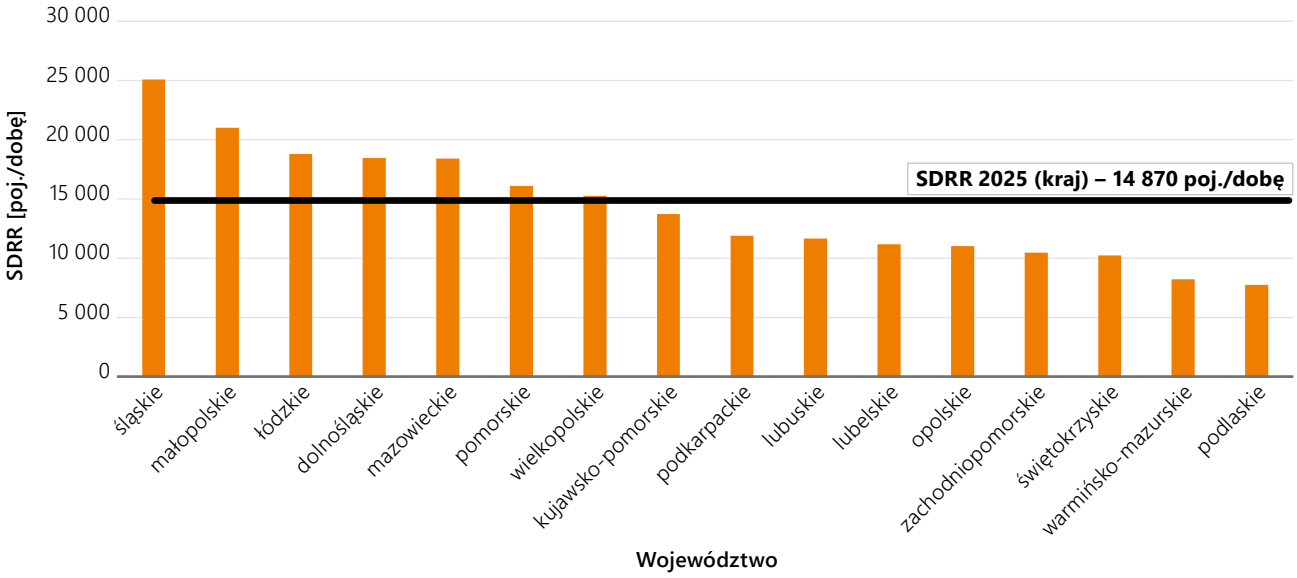
Tabela 4. *SDRR w podziale na województwa, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Lp.	Województwo	SDRR (poj./dobę)		
		krajowe	w tym:	
			międzynarodowe	pozostałe
1	dolnośląskie	18 462	29 945	8 067
2	kujawsko-pomorskie	13 739	26 086	9 092
3	lubelskie	11 195	16 837	8 275
4	lubuskie	11 677	21 825	6 216
5	łódzkie	18 796	38 081	8 376
6	małopolskie	21 001	41 040	12 420
7	mazowieckie	18 406	43 541	7 854
8	opolskie	11 053	44 914	6 544
9	podkarpackie	11 920	**15 514**	10 009
10	podlaskie	**7 783**	15 519	6 439
11	pomorskie	16 098	31 508	9 603
12	śląskie	**25 059**	**47 509**	**16 427**
13	świętokrzyskie	10 260	19 214	7 278
14	warmińsko-mazurskie	8 249	22 734	**5 646**
15	wielkopolskie	15 286	29 604	10 802
16	zachodniopomorskie	10 496	19 162	6 019
Kraj		**14 870**	**30 220**	**8 645**

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

Wartości SDRR na sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach były wyraźnie zróżnicowane. Największe obciążenie ruchem, podobnie jak w poprzednich pomiarach generalnych, odnotowano w województwie śląskim – 25 059 poj./dobę. Wysokie wartości SDRR, przekraczające 18 tys. poj./dobę, wystąpiły również w województwach małopolskim, łódzkim, dolnośląskim i mazowieckim. Powyżej średniej dla całej sieci dróg krajowych, wynoszącej 14 870 poj./dobę, znalazły się ponadto województwa pomorskie i wielkopolskie. Najmniejsze obciążenie ruchem wystąpiło w województwach podlaskim – 7 783 poj./dobę i warmińsko-mazurskim – 8 249 poj./dobę. Wartości te stanowiły odpowiednio około 52% i 55% średniego obciążenia sieci dróg krajowych w kraju. Zróżnicowanie regionalne jest związane przede wszystkim z koncentracją ruchu wokół największych aglomeracji oraz przebiegiem głównych korytarzy transportowych.

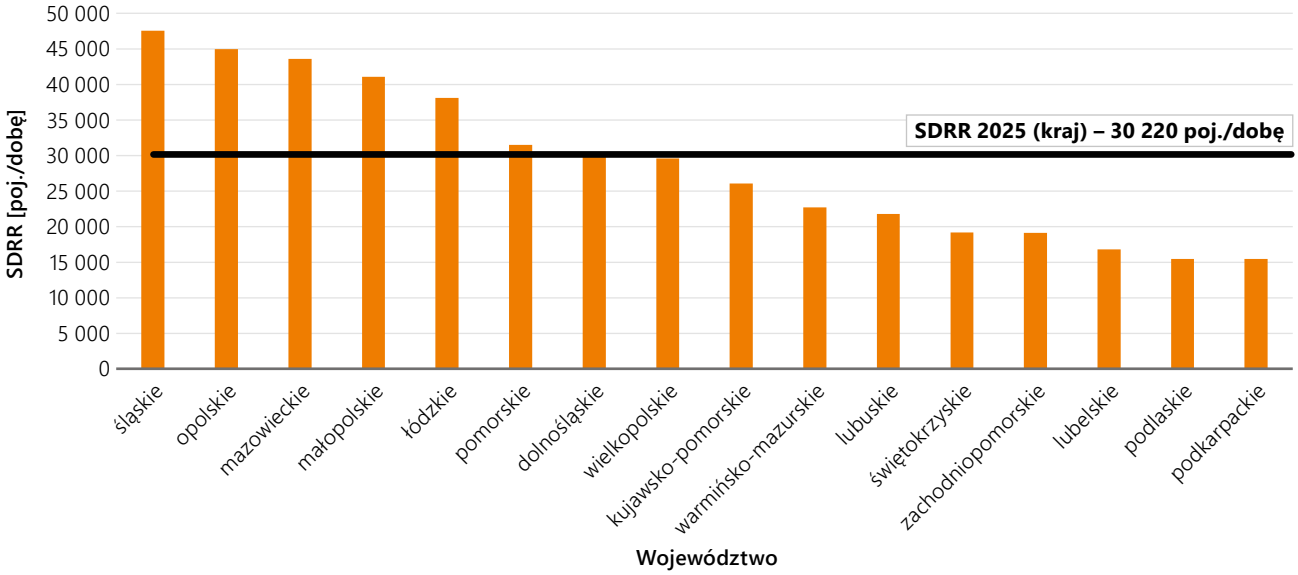
Zróżnicowanie wartości SDRR w poszczególnych województwach na tle średniej dla całej sieci dróg krajowych przedstawiono na rysunku 3**.**



Rysunek 3. *SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach*

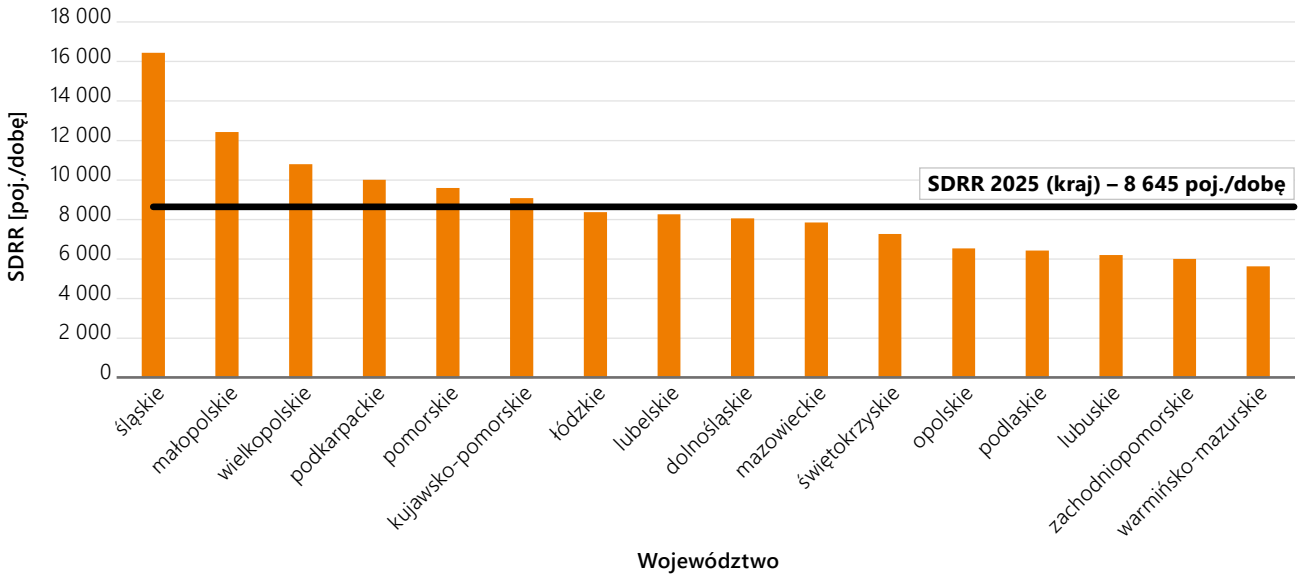
Wyraźnie większe zróżnicowanie wystąpiło na sieci dróg międzynarodowych. Największe obciążenie ruchem odnotowano w województwie śląskim, gdzie SDRR wyniósł ponad 47,5 tys. poj./dobę. Wartości przekraczające 40 tys. poj./dobę wystąpiły również w województwach opolskim, mazowieckim i małopolskim, natomiast w województwach łódzkim i pomorskim SDRR mieścił się w przedziale od 30 tys. do 40 tys. poj./dobę. Najmniejsze obciążenie dróg międzynarodowych, poniżej 20 tys. poj./dobę, wystąpiło w województwach podkarpackim, podlaskim, lubelskim, zachodniopomorskim i świętokrzyskim.

Zróżnicowanie obciążenia ruchem dróg międzynarodowych w układzie administracyjnym przedstawiono na rysunku 4.



Rysunek 4. *SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i w poszczególnych województwach*

Zróżnicowanie obciążenia ruchem pozostałych dróg krajowych w poszczególnych województwach przedstawiono na rysunku 5.



Rysunek 5. *SDRR pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach*

Na pozostałych drogach krajowych największe obciążenie ruchem również wystąpiło w województwie śląskim – 16 427 poj./dobę. SDRR przekraczający 10 tys. poj./dobę odnotowano w województwach małopolskim, wielkopolskim i podkarpackim. Najmniejsze obciążenie wystąpiło w województwie warmińsko-mazurskim, gdzie SDRR wyniósł 5 646 poj./dobę.

Porównanie dróg międzynarodowych oraz pozostałych dróg krajowych wskazuje, że administracyjne zróżnicowanie obciążenia sieci dróg krajowych jest w dużym stopniu związane z przebiegiem głównych korytarzy transportowych. W województwach, przez które przebiegają drogi międzynarodowe, ich obciążenie jest wyraźnie wyższe niż w pozostałej części sieci. Jednocześnie w najbardziej zurbanizowanych regionach, zwłaszcza w województwie śląskim, wysokie wartości SDRR występują również na pozostałych drogach krajowych, co wskazuje na duże znaczenie ruchu regionalnego i aglomeracyjnego.

4.1.2. Obciążenie ruchem według klas technicznych dróg krajowych

W tabeli przedstawiono dane dotyczące SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne.

Tabela 5. *SDRR na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne*

Klasy techniczne dróg	GPR 2020/21		GPR 2025	
	Długość (km)	SDRR (poj./dobę)	Długość (km)	SDRR (poj./dobę)
A – autostrady	1 712	33 765	1 886	38 514
S – ekspresowe	2 567	25 164	3 490	26 928
GP – główne ruchu przyspieszonego	9 645	10 346	8 771	9 356
G – główne[5]	4 332	5 879	4 173	5 686
Drogi krajowe	**18 256**	**13 567**	**18 320**	**14 870**

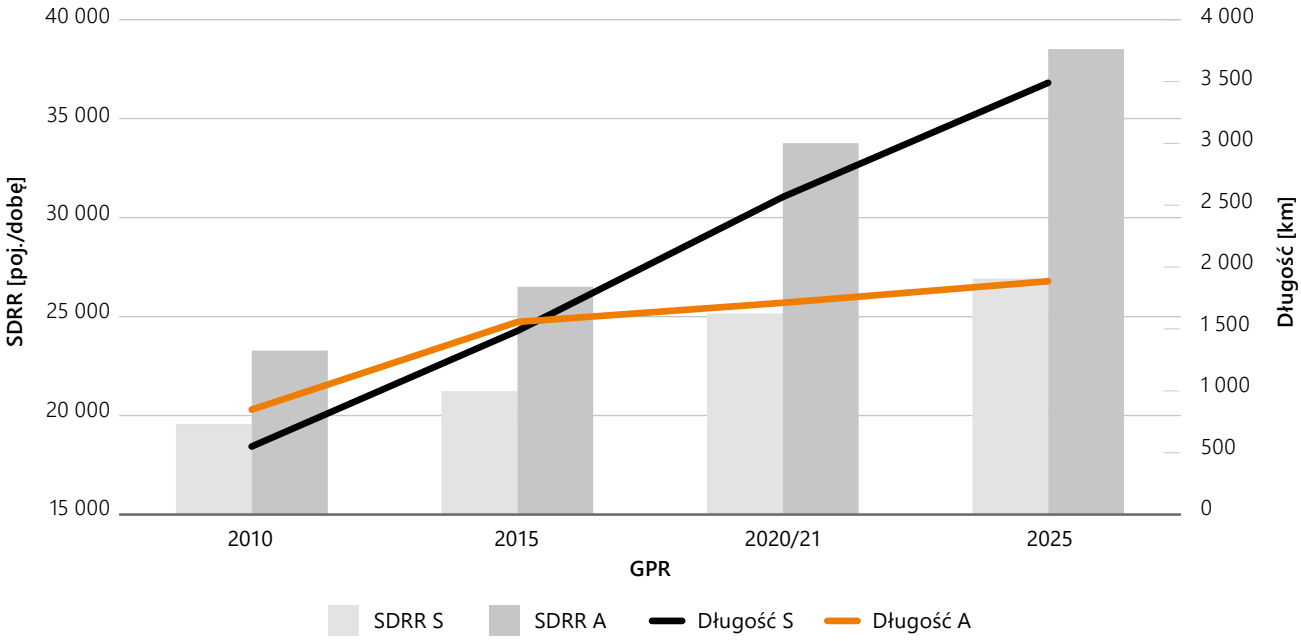
W okresie pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 nastąpiły zmiany w strukturze technicznej sieci dróg krajowych wynikające z realizowanych przez GDDKiA inwestycji. Długość autostrad objętych pomiarem zwiększyła się z 1712 km do 1886 km, natomiast długość dróg ekspresowych zwiększyła się z 2567 km do 3490 km. Łącznie sieć dróg szybkiego ruchu wydłużyła się z 4279 km do 5376 km, czyli o około 26%. Jednocześnie zmniejszyła się długość dróg klas GP i G, łącznie z 13 977 km do 12 944 km, co było związane ze zmianami kategorii i funkcji dotychczasowych odcinków dróg krajowych.

Największe wartości SDRR występowały na drogach o najwyższych parametrach technicznych. Na autostradach SDRR wyniósł 38 514 poj./dobę, a na drogach ekspresowych 26 928 poj./dobę. Na drogach klasy GP średnie obciążenie wyniosło 9 356 poj./dobę, natomiast na drogach klasy G – 5 686 poj./dobę. Oznacza to, że SDRR na autostradach był około 2,6-krotnie większy od średniej krajowej, natomiast na drogach klasy G stanowił niespełna 40% tej wartości.

W porównaniu z GPR 2020/21 SDRR na autostradach zwiększył się o około 14%, a na drogach ekspresowych o około 7%. Na drogach klas GP i G średnie wartości SDRR były natomiast niższe niż w poprzednim pomiarze. Interpretując te zmiany, należy uwzględnić jednoczesną przebudowę struktury sieci – część ruchu oraz funkcji transportowych dotychczasowych dróg GP i G została przejęta przez nowe odcinki dróg szybkiego ruchu. Zmiana SDRR dla poszczególnych klas technicznych nie odzwierciedla więc wyłącznie zmian natężenia na tych samych odcinkach. Podobną zależność pomiędzy klasą techniczną a poziomem obciążenia obserwowano również w GPR 2020/21.

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

Zmiany SDRR i długości autostrad oraz dróg ekspresowych w kolejnych pomiarach generalnych przedstawiono na rysunku 6.



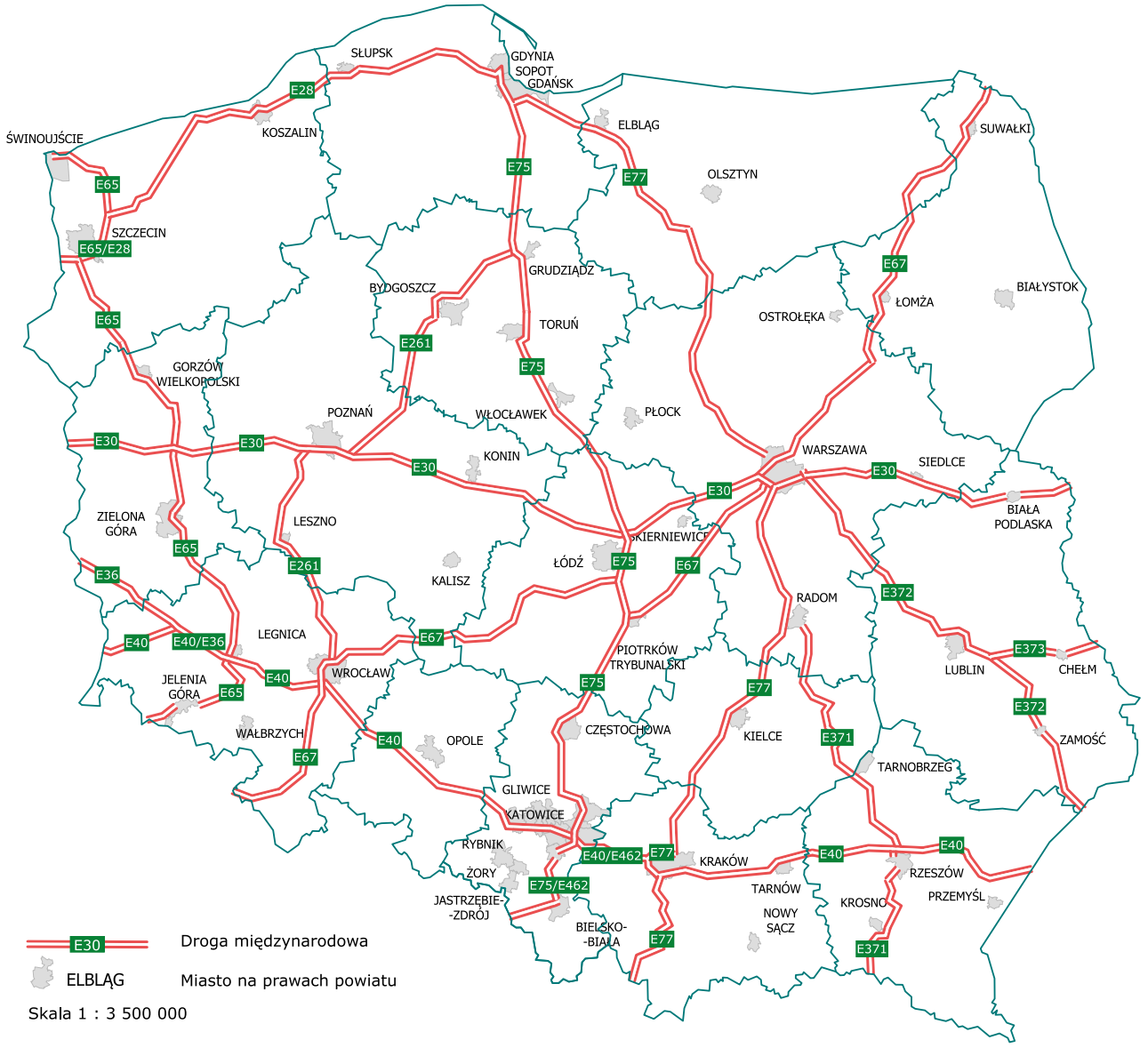
Rysunek 6. *SDRR pojazdów silnikowych rejestrowanych w GPR 2010 – 2025 na drogach szybkiego ruchu*

W dłuższej perspektywie widoczna jest rosnąca rola dróg szybkiego ruchu w obsłudze ruchu na sieci krajowej, które przejmują potoki ruchu tranzytowego z dróg niższych klas technicznych. W 2025 roku autostrady i drogi ekspresowe stanowiły około 29% długości analizowanej sieci, ale przypadało na nie około 61% pracy przewozowej wszystkich dróg krajowych. Dla porównania, w GPR 2020/21 udziały te wynosiły odpowiednio około 23% i 49%.

4.1.3. Obciążenie ruchem sieci dróg międzynarodowych

Sieć dróg międzynarodowych stanowi istotny element funkcjonalny sieci dróg krajowych w Polsce, zapewniający powiązania transportowe z innymi państwami Europy oraz obsługujący znaczną część ruchu dalekobieżnego i tranzytowego. Długość sieci dróg międzynarodowych objętej pomiarami w GPR 2025 wyniosła 5285 km, co stanowiło około 29% długości analizowanej sieci dróg krajowych.

Przebieg dróg międzynarodowych na terenie Polski przedstawiono na rysunku 7.



Rysunek 7. *Mapa sieci dróg międzynarodowych*

W tabeli 6 przedstawiono wartości SDRR pojazdów silnikowych na poszczególnych drogach międzynarodowych w GPR 2020/21 i GPR 2025[6].

Tabela 6. *SDRR pojazdów silnikowych na poszczególnych drogach międzynarodowych*

Numer drogi E	SDRR 2020/21 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)
E28	22 245	23 412
E30	28 460	35 990
E36	16 972	20 879
E40	**37 916**	**43 603**
E65	18 700	21 926
E67	28 517	32 804
E75	29 777	37 917
E77	30 450	35 431
E261	23 458	29 506
E371	**10 234**	**9 330**
E372	18 932	26 109
E373	13 188	14 217
Drogi E	**25 489**	**30 220**

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

SDRR na sieci dróg międzynarodowych w GPR 2025 wyniósł 30 220 poj./dobę i był ponad dwukrotnie wyższy od średniej dla całej sieci dróg krajowych. Najbardziej obciążona ruchem była droga międzynarodowa E40, na której SDRR wyniósł 43 603 poj./dobę. Wysokie obciążenie ruchem, przekraczające 30 tys. poj./dobę, wystąpiło na drogach E75, E30, E77 i E67. Najmniejszą wartość SDRR, poniżej 10 tys. poj./dobę, odnotowano na drodze E371 – 9 330 poj./dobę.

W porównaniu z GPR 2020/21 SDRR na całej sieci dróg międzynarodowych wzrósł o około 19%. Wzrost wystąpił na 11 z 12 analizowanych ciągów dróg międzynarodowych. Największy wzrost procentowy natężenia ruchu odnotowano na drodze E372 – około 38%. Ponadto, wzrost przekraczający 25% wystąpił również na drogach E75, E30 i E261. W przypadku najbardziej obciążonej ruchem drogi międzynarodowej E40 wielkość SDRR zwiększyła się o około 15%. Jedynym ciągiem, na którym zmniejszył się SDRR, była droga E371 – spadek o około 9%.

Zróżnicowanie wystąpiło również pomiędzy głównymi kierunkami przebiegu dróg międzynarodowych. Na głównych ciągach o przebiegu zachód-wschód (w tym E40 i E30) SDRR wyniósł około 35,0 tys. poj./dobę, natomiast na ciągach o przebiegu północ-południe (w tym E75, E77 i E67) około 30,7 tys. poj./dobę.

6. W zestawieniu nie wyodrębniono drogi E462, która na terenie Polski na całej swojej długości ma przebieg wspólny z drogami E40 i E75.

4.1.4. Długość dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem rocznym

Rozkład długości sieci dróg krajowych według przedziałów SDRR pozwala na ocenę zróżnicowania obciążenia ruchem na sieci oraz udziału poszczególnych przedziałów natężenia ruchu w całkowitej długości sieci. W tabeli 7 przedstawiono długość dróg krajowych w poszczególnych przedziałach SDRR, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego na drogi międzynarodowe i pozostałe drogi krajowe.

Tabela 7. *Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych, w podziale funkcjonalnym*

Przedział SDRR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych					
	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
	km	%	km	%	km	%
< 2 000	452	2,5	6	0,1	446	3,4
2 000 – 3 999	2 040	11,1	77	1,5	1 963	15,1
4 000 – 5 999	3 049	16,6	73	1,4	2 976	22,8
6 000 – 9 999	4 209	23,0	224	4,3	3 985	30,6
10 000 – 14 999	2 898	15,8	720	13,6	2 178	16,7
15 000 – 19 999	1 293	7,0	492	9,3	801	6,1
20 000 – 24 999	1 168	6,4	804	15,2	364	2,8
25 000 – 29 999	962	5,2	851	16,1	111	0,9
30 000 – 39 999	1 003	5,5	895	16,9	108	0,8
40 000 – 49 999	565	3,1	525	9,9	40	0,3
50 000 – 74 999	451	2,5	401	7,6	50	0,4
75 000 – 99 999	175	1,0	164	3,1	11	0,1
≥ 100 000	55	0,3	53	1,0	2	0,0
Suma	**18 320**	**100,0**	**5 285**	**100,0**	**13 035**	**100,0**

Największa długość dróg krajowych obciążona była ruchem w przedziale od 6 tys. do 10 tys. poj./dobę – około 4209 km, co stanowiło 23,0% długości całej sieci. Łącznie ruch przekraczający 6 tys. poj./dobę występował na około 12 779 km dróg krajowych, co stanowiło 69,8% analizowanej sieci, w tym na 4379 km (23,9%) SDRR przekraczał 20 tys. poj./dobę. Ruch poniżej 4 tys. poj./dobę występował na około 2492 km dróg (13,6%), w tym na 452 km SDRR nie przekraczał 2 tys. poj./dobę. W porównaniu z GPR 2020/21 zwiększyła się długość sieci o wysokim poziomie obciążenia ruchem. SDRR przekraczający 40 tys. poj./dobę występował w GPR 2025 na około 1246 km dróg, tj. 6,8% długości sieci, podczas gdy w GPR 2020/21 było to 820 km, czyli 4,5% długości sieci.

Rozkład obciążenia wyraźnie różnił się w zależności od funkcji drogi. Na drogach międzynarodowych ruch powyżej 6 tys. poj./dobę występował na około 5129 km, tj. 97,0% ich długości, w tym na blisko 70% sieci tych dróg SDRR przekraczał 20 tys. poj./dobę. Odcinki z ruchem poniżej 4 tys. poj./dobę występowały jedynie na około 83 km (1,6%) dróg międzynarodowych. Na pozostałych drogach krajowych prawie 72% ich długości było obciążonych ruchem poniżej 10 tys. poj./dobę, a SDRR przekraczający 20 tys. poj./dobę występował na około 686 km, tj. niewiele ponad 5% tej sieci.

W tabeli 8 przedstawiono rozkład długości sieci dróg krajowych w przedziałach SDRR z uwzględnieniem klas technicznych.

Tabela 8. *Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych w zależności od klasy technicznej dróg*

Przedział SDRR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych							
	A		S		GP		G	
	km	%	km	%	km	%	km	%
< 2 000	0	0,0	33	0,9	172	1,9	247	5,9
2 000 – 3 999	23	1,2	80	2,2	860	9,8	1 077	25,8
4 000 – 5 999	0	0,0	47	1,3	1 571	17,9	1 431	34,3
6 000 – 9 999	0	0,0	147	4,2	3 014	34,4	1 048	25,1
10 000 – 14 999	111	5,9	418	12,0	2 094	23,9	275	6,6
15 000 – 19 999	82	4,3	491	14,1	641	7,3	79	1,9
20 000 – 24 999	212	11,2	716	20,5	229	2,6	11	0,3
25 000 – 29 999	333	17,6	550	15,8	77	0,9	2	0,0
30 000 – 39 999	352	18,7	599	17,2	52	0,6	0	0,0
40 000 – 49 999	330	17,5	194	5,6	41	0,5	0	0,0
50 000 – 74 999	329	17,5	99	2,8	20	0,2	3	0,1
75 000 – 99 999	110	5,9	65	1,9	0	0,0	0	0,0
≥ 100 000	4	0,2	51	1,5	0	0,0	0	0,0
Suma	**1 886**	**100,0**	**3 490**	**100,0**	**8 771**	**100,0**	**4 173**	**100,0**

Autostrady oraz drogi ekspresowe dominowały w przedziałach SDRR powyżej 20 tys. poj./dobę – odpowiednio 1 670 km długości autostrad (88,6%) oraz 2 274 km długości dróg ekspresowych (65,2%). Natomiast na drogach klasy GP i G koncentrował się głównie ruch poniżej 20 tys. poj./dobę – odpowiednio 8 352 km długości dróg GP (95,2%) oraz 4 157 km długości dróg G (99,6%). Wraz ze wzrostem wartości SDRR wyraźnie malał udział dróg niższych klas technicznych, powyżej 25 tys. poj./dobę obciążenia były niemal w całości przejmowane przez drogi klasy A i S.

Istotne zróżnicowanie natężenia ruchu występowało również w zależności od liczby jezdni. Długość dróg krajowych w poszczególnych przedziałach SDRR, w podziale na drogi jednojezdniowe i dwujezdniowe, przedstawiono w tabeli 9.

Tabela 9. *Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych, w podziale na liczbę jezdni*

Przedział SDRR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych					
	ogółem		w tym:			
			jednojezdniowe		dwujezdniowe	
	km	%	km	%	km	%
< 2 000	452	2,5	436	3,5	16	0,3
2 000 – 3 999	2 040	11,1	1 933	15,5	107	1,8
4 000 – 5 999	3 049	16,6	3 017	24,2	32	0,5
6 000 – 9 999	4 209	23,0	3 989	31,9	220	3,8
10 000 – 14 999	2 898	15,8	2 261	18,1	637	10,9
15 000 – 19 999	1 293	7,0	667	5,4	626	10,7
20 000 – 24 999	1 168	6,4	157	1,3	1 011	17,3
25 000 – 29 999	962	5,2	10	0,1	952	16,3
30 000 – 39 999	1 003	5,5	4	0,0	999	17,1
40 000 – 49 999	565	3,1	0	0,0	565	9,7
50 000 – 74 999	451	2,5	0	0,0	451	7,7
75 000 – 99 999	175	1,0	0	0,0	175	3,0
≥ 100 000	55	0,3	0	0,0	55	0,9
Suma	**18 320**	**100,0**	**12 474**	**100,0**	**5 846**	**100,0**

Drogi jednojezdniowe stanowiły sieć o długości 12 474 km, czyli około 68% długości sieci objętej GPR 2025. Dominowały na nich niższe i średnie poziomy obciążenia ruchem – 75,1% ich długości przypadało na odcinki o SDRR poniżej 10 tys. poj./dobę, a 93,2% na odcinki poniżej 15 tys. poj./dobę. Największy udział miały odcinki o SDRR od 6 do 10 tys. poj./dobę, które stanowiły 31,9% długości dróg jednojezdniowych. Ruch równy lub większy niż 15 tys. poj./dobę występował na 838 km tych dróg.

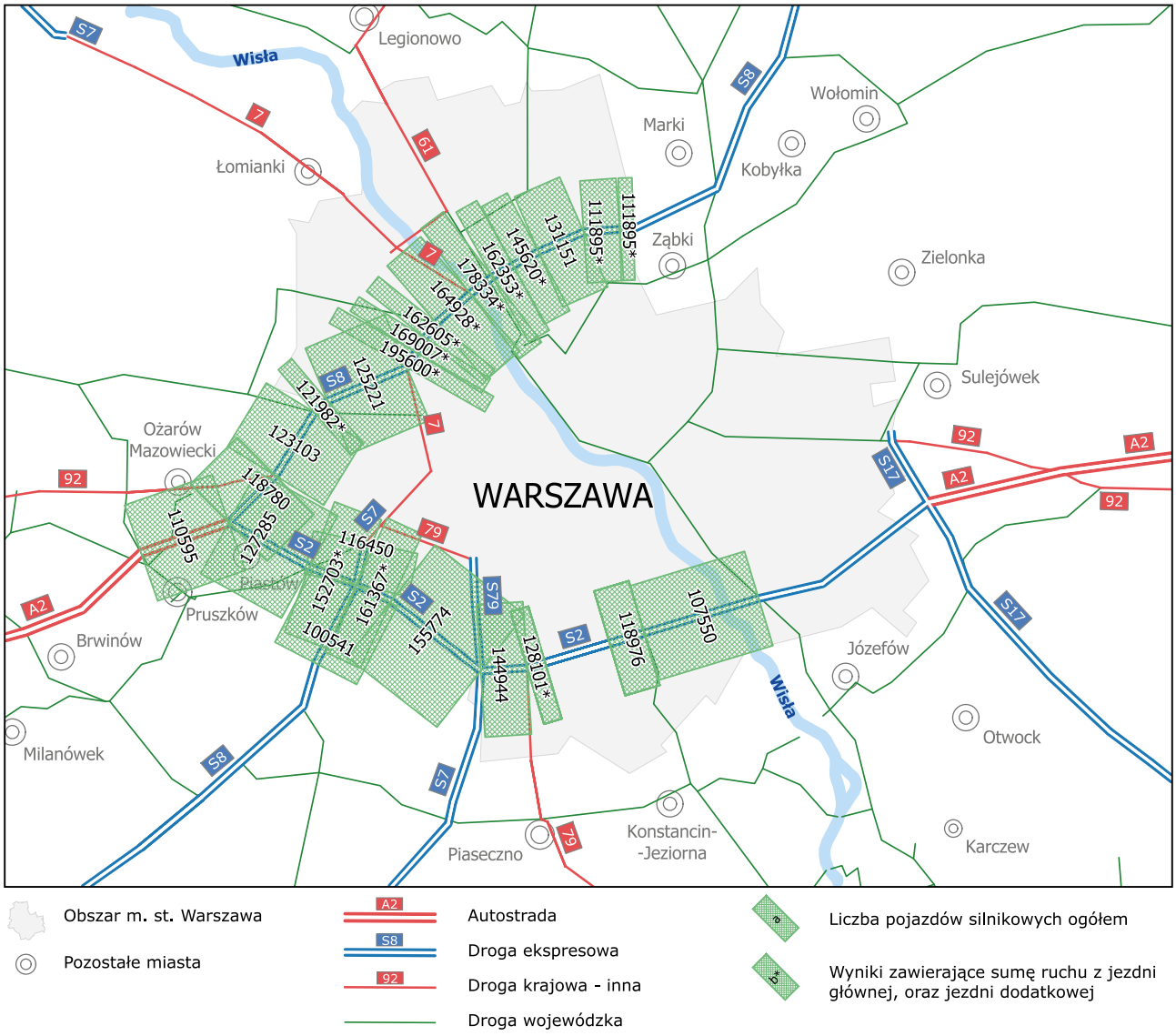
Drogi dwujezdniowe obejmowały 5846 km, tj. około 32% długości sieci, a ich rozkład obciążenia był wyraźnie przesunięty w kierunku wyższych wartości SDRR. Na 72,0% ich długości SDRR wynosił co najmniej 20 tys. poj./dobę, przy czym ponad połowa sieci dróg dwujezdniowych (50,7%) znajdowała się w przedziale od 20 do 40 tys. poj./dobę. Odcinki o SDRR wynoszącym co najmniej 40 tys. poj./dobę obejmowały kolejne 1246 km sieci, czyli 21,3% długości dróg dwujezdniowych.

Na drogach jednojezdniowych odnotowano przede wszystkim małe i średnie natężenie ruchu, natomiast wysokie wartości SDRR odnotowano niemal wyłącznie na drogach dwujezdniowych. Przy SDRR wynoszącym co najmniej 25 tys. poj./dobę tylko 14 km przypadało na drogi jednojezdniowe, podczas gdy ponad 3,1 tys. km stanowiły drogi dwujezdniowe.

Rozkład długości sieci potwierdza zatem wyraźne zróżnicowanie funkcji poszczególnych części układu dróg krajowych. Wysokie natężenia koncentrują się przede wszystkim na drogach międzynarodowych oraz autostradach i drogach ekspresowych, natomiast pozostała część sieci obsługuje ruch o znacznie niższym poziomie natężenia.

Przestrzenny rozkład SDRR na sieci dróg krajowych charakteryzował się koncentracją największych natężeń ruchu w obszarach dużych aglomeracji oraz na głównych ciągach autostrad i dróg ekspresowych. W GPR 2025 długość odcinków, na których SDRR przekraczał 100 tys. poj./dobę, wyniosła około 55 km, wobec 38 km w GPR 2020/21.

Wszystkie odcinki o tak dużym natężeniu znajdowały się w obszarze aglomeracji warszawskiej. Mapę odcinków z wartościami SDRR powyżej 100 tys. poj./dobę przedstawiono na rysunku 8.



Skala 1 : 250 000

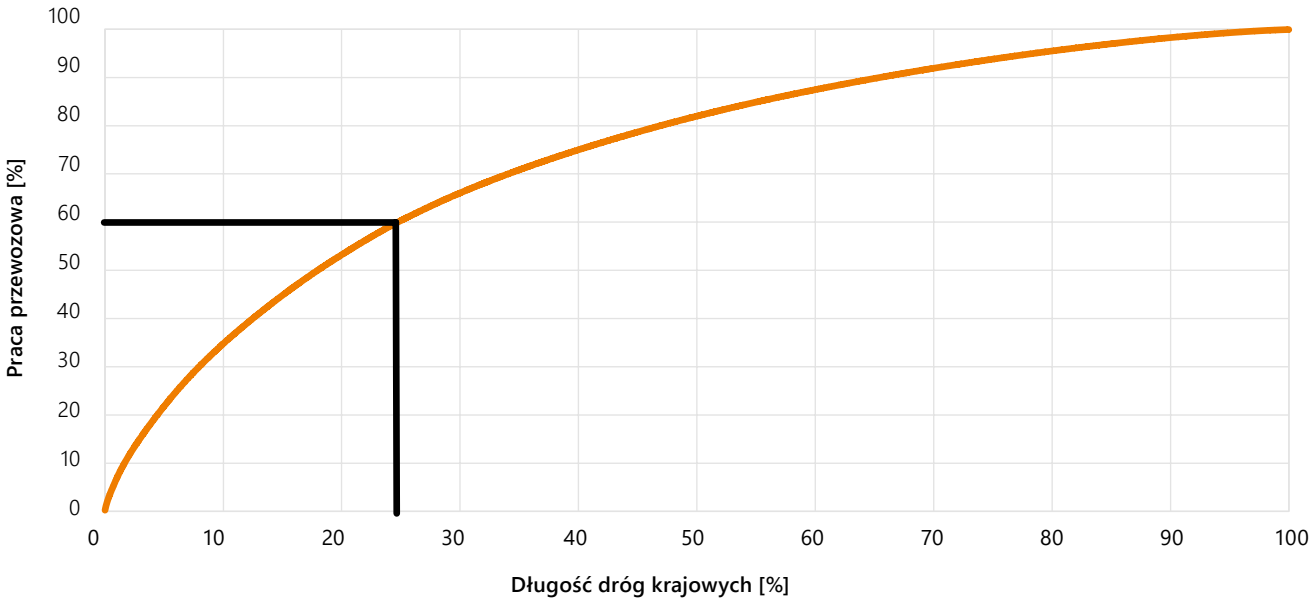
Rysunek 8. *Mapa odcinków pomiarowych GPR 2025 z wartościami SDRR powyżej 100 tys. poj./dobę*

Do najbardziej obciążonych odcinków sieci dróg krajowych, na których SDRR przekroczył **100 tys. poj./dobę**, należały drogi położone w obszarze aglomeracji warszawskiej:

- droga ekspresowa **S8**, odcinki od węzła Konotopa do węzła Marki/al. Piłsudskiego, SDRR od 118 780 do 195 600 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S2**, odcinki od węzła Konotopa do węzła Miedzeszyn, SDRR od 127 285 do 161 367 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S7**, odcinek od węzła Salomea do węzła Opacz, SDRR 116 450 poj./dobę,
- autostrada **A2**, odcinek od węzła Pruszków do węzła Konotopa, SDRR 110 595 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S8**, odcinek od węzła Wypędy do węzła Opacz, SDRR 100 541 poj./dobę.

Koncentracja najwyższych wartości w warszawskim węźle drogowym wynika z nakładania się kilku rodzajów ruchu: międzyregionalnego i tranzytowego, obsługi samej aglomeracji oraz intensywnych podróży dojazdowych. Jednocześnie rozwój układu dróg szybkiego ruchu powoduje redystrybucję potoków wewnątrz aglomeracji. Przykładem jest oddanie do użytkowania Południowej Obwodnicy Warszawy w ciągu S2, która przejęła część ruchu prowadzonego wcześniej przez S8. Z tego względu zmiany SDRR na pojedynczych odcinkach w obszarach dużych węzłów drogowych należy interpretować w powiązaniu ze zmianami całego układu komunikacyjnego.

Oprócz koncentracji przestrzennej największych natężeń, charakterystyczna dla sieci dróg krajowych jest również koncentracja pracy przewozowej na stosunkowo niewielkiej części sieci. Na rysunku 9 przedstawiono rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych według odcinków uszeregowanych malejąco względem wielkości SDRR w roku 2025.

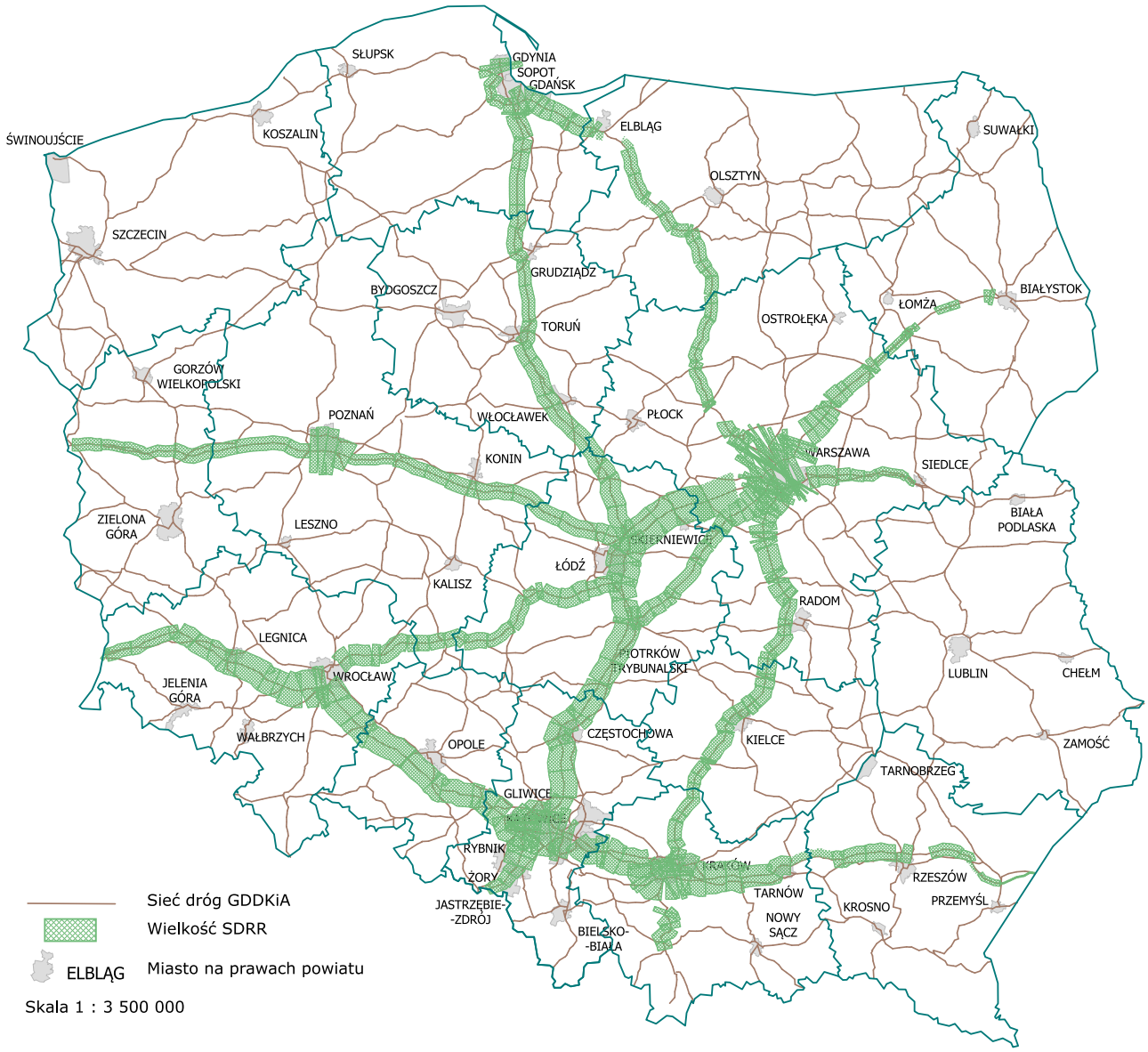


Rysunek 9. *Rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych, według odcinków dróg uszeregowanych od największego do najmniejszego SDRR*

W GPR 2025 długość dróg krajowych przenoszących 60% pracy przewozowej wyniosła 4 531 km, w tym 4 019 km (89%) stanowiły autostrady i drogi ekspresowe. Natomiast wszystkie odcinki autostrad i dróg ekspresowych przenosiły łącznie ponad 61% całej pracy przewozowej sieci dróg krajowych. Największy udział w pracy przewozowej w całej sieci dróg krajowych przypadał na następujące ciągi:

- autostrada A4 (od granicy państwa w Jędrzychowicach do granicy państwa w Korczowej) – udział 10,7%,
- autostrada A1 (od Gdańska do granicy państwa w Gorzyczkach) – udział 7,9%,
- droga ekspresowa S7 (od Gdańska do Rabki-Zdrój) – udział 7,3%,
- droga ekspresowa S8 (od Wrocławia do Białegostoku) – udział 7,2%,
- autostrada A2 (od granicy państwa w Świecku do granicy państwa w Kukurykach) – udział 6,7%.

Tym samym, tylko 5 wymienionych powyżej i przedstawionych na rysunku 10 ciągów drogowych odpowiadało za prawie 40% całej pracy przewozowej sieci dróg krajowych. SDRR ciągów dróg szybkiego ruchu przenoszących największą część pracy przewozowej przedstawiono na rysunku 10.



Rysunek 10. *Mapa ciągów dróg A i S przenoszących największą część pracy przewozowej*

4.2. Struktura rodzajowa ruchu

Dane dotyczące udziału poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRR, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 10. *Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach krajowych, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych według GPR 2025 na drogach krajowych, w podziale funkcjonalnym					
	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	51	0,3	71	0,2	43	0,5
Samochody osobowe	10 996	74,0	21 782	72,1	6 623	76,6
Mikrobusy	51	0,3	102	0,3	30	0,3
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 368	9,2	2 810	9,3	783	9,1
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	2,0	537	1,8	192	2,2
Samochody ciężarowe z przyczepami	2 043	13,7	4 788	15,9	930	10,8
Autobusy	62	0,4	128	0,4	35	0,4
Ciągniki rolnicze	7	0,1	2	0,0	9	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	**14 870**	**100,0**	**30 220**	**100,0**	**8 645**	**100,0**

W strukturze rodzajowej ruchu dominowały samochody osobowe, których udział na całej sieci dróg krajowych wyniósł **74,0%**. Na drogach międzynarodowych udział samochodów osobowych był mniejszy niż na pozostałych drogach krajowych, przy jednocześnie większym udziale samochodów ciężarowych z przyczepami. Bezwzględna wielkość ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami na drogach międzynarodowych wyniosła 4 788 poj./dobę i była ponad pięciokrotnie większa niż na pozostałych drogach krajowych (930 poj./dobę). Wynika to z większego znaczenia dróg międzynarodowych w obsłudze ruchu towarowego i dalekobieżnego. Analogiczną prawidłowość obserwowano w GPR 2020/21.

Dane dotyczące udziału poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRR, w podziale na klasy techniczne dróg, przedstawiono w tabeli 11.

Tabela 11. *Udział SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRR 2025 na drogach krajowych według klas technicznych							
	A		S		GP		G	
	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	63	0,1	73	0,3	47	0,5	36	0,6
Samochody osobowe	26 193	68,0	20 334	75,5	7 100	75,9	4 505	79,2
Mikrobusy	158	0,4	62	0,2	37	0,4	24	0,4
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	3 843	10,0	2 376	8,8	843	9,0	508	9,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	695	1,8	479	1,8	213	2,3	117	2,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	7 382	19,2	3 511	13,0	1 064	11,4	460	8,1
Autobusy	180	0,5	93	0,4	42	0,4	25	0,4
Ciągniki rolnicze	—	—	—	—	10	0,1	11	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem	**38 514**	**100,0**	**26 928**	**100,0**	**9 356**	**100,0**	**5 686**	**100,0**

Struktura rodzajowa ruchu była zróżnicowana w zależności od klasy technicznej drogi, przy czym niezależnie od klasy technicznej najliczniejszą grupę stanowiły samochody osobowe. Największy udział w ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami występował na autostradach (19,2%) i zmniejszał się wraz ze spadkiem klasy technicznej drogi, do 8,1% na drogach klasy G. W wartościach bezwzględnych różnica była jeszcze wyraźniejsza: na autostradach ruch tych pojazdów wyniósł 7 382 poj./dobę, czyli szesnastokrotnie więcej niż na drogach klasy G (460 poj./dobę). Odwrotną zależność obserwowano w przypadku samochodów osobowych, których udział był najmniejszy na autostradach (68,0%), a największy na drogach klasy G (79,2%), przy czym w liczbach bezwzględnych ruch samochodów osobowych na autostradach był blisko sześciokrotnie większy (26 193 wobec 4 505 poj./dobę). Udział procentowy autobusów w strukturze rodzajowej był zbliżony we wszystkich klasach technicznych (0,35-0,47%), natomiast w liczbach bezwzględnych ruch tej grupy pojazdów na autostradach (180 poj./dobę) był ponad siedmiokrotnie większy niż na drogach klasy G (25 poj./dobę). Zróżnicowanie to odzwierciedla większe znaczenie dróg szybkiego ruchu w przewozach dalekobieżnych i towarowych oraz większy udział ruchu regionalnego i lokalnego na drogach niższych klas technicznych.

4.3. Ruch w typowe dni robocze

Wielkość średniego dobowego ruchu w typowe dni robocze (SDRDR) charakteryzuje ruch występujący poza sezonem wakacyjnym i jest w większym stopniu związany z codzienną aktywnością gospodarczą oraz dojazdami do pracy i usług. W tabeli 12 przedstawiono wartości SDRDR na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg oraz ich relację do SDRR.

Tabela 12. *SDRDR na drogach krajowych w podziale funkcjonalnym dróg*

Drogi	SDRDR (poj./dobę)		SDRDR/SDRR (%)	
	GPR 2020/21	GPR 2025	GPR 2020/21	GPR 2025
krajowe	13 711	14 782	101,1	99,4
w tym:				
międzynarodowe	25 252	29 166	99,1	96,5
pozostałe	9 034	8 950	103,4	103,5

SDRDR na całej sieci dróg krajowych wyniósł 14 782 poj./dobę i był zbliżony do SDRR, stanowiąc 99,4% jego wartości. Na drogach międzynarodowych SDRDR stanowił 96,5% SDRR, natomiast na pozostałych drogach krajowych 103,5%. W porównaniu z GPR 2020/21 SDRDR wzrósł o około 8%, przy czym zmiany były wyraźnie zróżnicowane w zależności od funkcji drogi. Na drogach międzynarodowych wzrost wyniósł około 16%, natomiast na pozostałych drogach krajowych SDRDR zmniejszył się o około 1%.

Zależność ta jest również widoczna w podziale według klas technicznych, zgodnie z tabelą 13. SDRDR stanowił 97,3% SDRR na autostradach i 96,3% na drogach ekspresowych, podczas gdy na drogach klasy GP było to 103,8%, a na drogach klasy G około 103,1%. Potwierdza to większe znaczenie ruchu typowego dla dni roboczych na drogach obsługujących relacje regionalne i lokalne niż na drogach szybkiego ruchu.

Tabela 13. *SDRDR na drogach krajowych w podziale na klasy techniczne dróg*

Klasy techniczne dróg	SDRDR (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRDR/SDRR (%)
A	37 468	38 514	97,3
S	25 930	26 928	96,3
GP	9 712	9 356	103,8
G	5 860	5 686	103,1
Kraj	**14 782**	**14 870**	**99,4**

Strukturę rodzajową ruchu w typowe dni robocze, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, przedstawiono w tabeli 14.

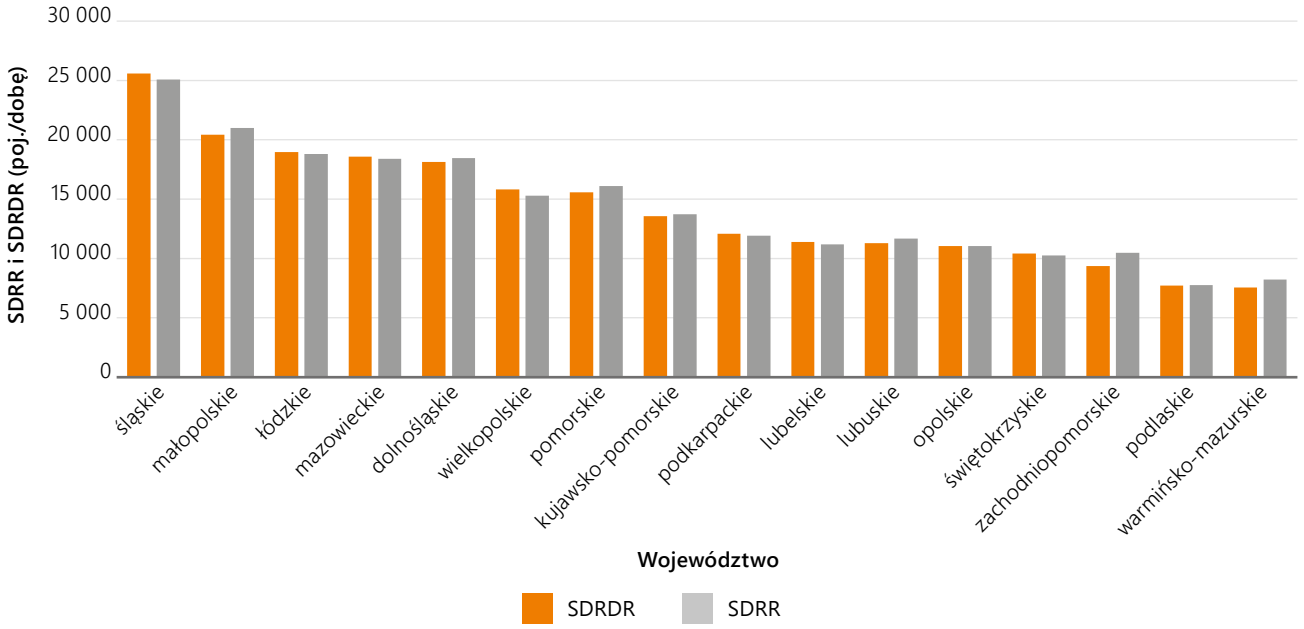
Tabela 14. *Udział procentowy poszczególnych kategorii pojazdów w SDRDR*

Kategorie pojazdów	Udział w SDRDR (%)		
	krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	0,1	0,1	0,2
Samochody osobowe	67,6	64,4	71,8
Mikrobusy	0,3	0,3	0,4
Lekkie samochody ciężarowe	10,5	10,8	10,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,7	2,5	2,9
Samochody ciężarowe z przyczepami	18,2	21,5	13,9
Autobusy	0,5	0,4	0,5
Ciągniki rolnicze	0,1	0,0	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Ruch w typowe dni robocze ma wyraźnie inny charakter niż ruch średnioroczny – jest to ruch, w którym silniej zaznacza się aktywność gospodarcza i przewozy towarowe. Łączny udział pojazdów obsługujących przewozy towarowe (tj. lekkich samochodów ciężarowych oraz samochodów ciężarowych z przyczepami i bez przyczep) w SDRDR wynosił 31,4%, podczas gdy ich udział w SDRR wynosił 24,9%. Zależność ta była bardziej wyraźna na drogach międzynarodowych, gdzie udział ten wyniósł 34,8% (udział w SDRR na poziomie 27%). W tej grupie, w największym stopniu zmienia się udział samochodów ciężarowych z przyczepami, który na drogach międzynarodowych wynosił 21,5% w SDRDR wobec 15,9% w SDRR. Potwierdza to, że przewozy towarowe, zwłaszcza prowadzone drogami międzynarodowymi, koncentrowały się silniej w dniach roboczych niż w ujęciu średniorocznym, obejmującym również ruch weekendowy i wakacyjny o odmiennym charakterze.

Udział najliczniejszej kategorii pojazdów, samochodów osobowych, w SDRDR wyniósł 67,6%. Udział samochodów ciężarowych z przyczepami osiągnął 18,2%, a lekkich samochodów ciężarowych 10,5%. Na drogach międzynarodowych udział samochodów osobowych był mniejszy (64,4%), natomiast samochodów ciężarowych z przyczepami większy (21,5%) niż na pozostałych drogach krajowych, gdzie wartości te wyniosły odpowiednio 71,8% i 13,9%. W porównaniu ze strukturą SDRR, w SDRDR występował mniejszy udział samochodów osobowych i większy udział pojazdów ciężarowych.

Porównanie wielkości SDRDR do SDRR w ujęciu administracyjnym kraju przedstawiono na rysunku 11.



Rysunek 11. *Porównanie wielkości SDRDR i SDRR w poszczególnych województwach*

W skali wszystkich dróg krajowych objętych pomiarem, SDRDR stanowił 99,4% SDRR. Natomiast w ujęciu przestrzennym, uwzględniającym podział administracyjny kraju, widoczne było zróżnicowanie tej relacji. W ośmiu województwach SDRDR był wyższy od SDRR, przy czym największą różnicę odnotowano w województwie wielkopolskim, gdzie SDRDR stanowił 103,6% SDRR. W pozostałych województwach SDRDR był niższy od SDRR, a najniższe wartości tej relacji wystąpiły w województwach, w których duży udział ma ruchu o charakterze turystyczno-rekreacyjnym, tj. w zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – odpowiednio 89,3% i 91,9%. Może to wskazywać na większe znaczenie ruchu przypadającego poza typowe dni robocze, w szczególności ruchu weekendowego i sezonowego, w kształtowaniu SDRR w tych województwach.

4.4. Ruch w okresie letnim

Wielkość średniego dobowego ruchu w okresie letnim, tj. w miesiącach lipiec-sierpień (SDRL) umożliwia ocenę sezonowych zmian obciążenia sieci oraz identyfikację obszarów i ciągów drogowych, na których w okresie wakacyjnym występuje zwiększone natężenie ruchu. Podstawowe wyniki ruchu letniego w podziale funkcjonalnym oraz ich porównanie z GPR 2020/21 przedstawiono w tabeli 15.

Tabela 15. *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	14 828	13 567	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	1,24
pozostałe	9 158	8 735	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). Sezonowość ruchu (tj. 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%. W zestawieniu z poprzednim pomiarem generalnym istotnie zwiększyła się też sezonowość ruchu na drogach krajowych – z 109,3% do 114,5%. Wzrost ruchu letniego był silnie zróżnicowany w zależności od funkcji drogi: na drogach międzynarodowych SDRL wzrósł o 24%, natomiast na pozostałych drogach krajowych o 4%. Wzrósł również udział 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%.

Dane dotyczące obciążenia SDRL w poszczególnych województwach przedstawiono w tabeli 16.

Tabela 16. *SDRL na drogach krajowych w podziale administracyjnym*

Lp.	Województwo	SDRL (poj./dobę)	SDRR (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.

Największą sezonowością ruchu charakteryzowały się województwa zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie, gdzie SDRL był większy od SDRR odpowiednio o 29,4% i 28,5%. Jest to związane z intensywnym ruchem wakacyjnym na trasach prowadzących nad Morze Bałtyckie i na Pojezierze Mazurskie. Najmniejszą różnicę pomiędzy ruchem letnim i rocznym odnotowano w województwie wielkopolskim, gdzie SDRL był wyższy od SDRR o 8,9%.

Sezonowość ruchu była silnie zróżnicowana także w układzie poszczególnych ciągów drogowych. W tabeli 17 przedstawiono 8 ciągów dróg krajowych, które charakteryzowały się największą sezonowością.

Tabela 17. *Ciągi dróg krajowych o najsilniejszej sezonowości ruchu*

Droga	SDRL/SDRR	SDRL	SDRR
S3	134,9%	28 916	21 436
58	132,1%	4 142	3 135
S61	131,7%	20 476	15 547
S7	125,6%	38 488	30 638
S6	123,8%	29 479	23 807
16	123,7%	8 505	6 873
A1	122,6%	46 586	37 984
25	119,3%	9 235	7 743

Najsilniejsze wzrosty ruchu w miesiącach letnich, w stosunku do SDRR, powyżej 30%, wystąpiły na ciągu drogi ekspresowej S3 (SDRL wyższy od SDRR o 34,9%), drogi krajowej nr 58 (32,1%) oraz drogi ekspresowej S61 (31,7%).

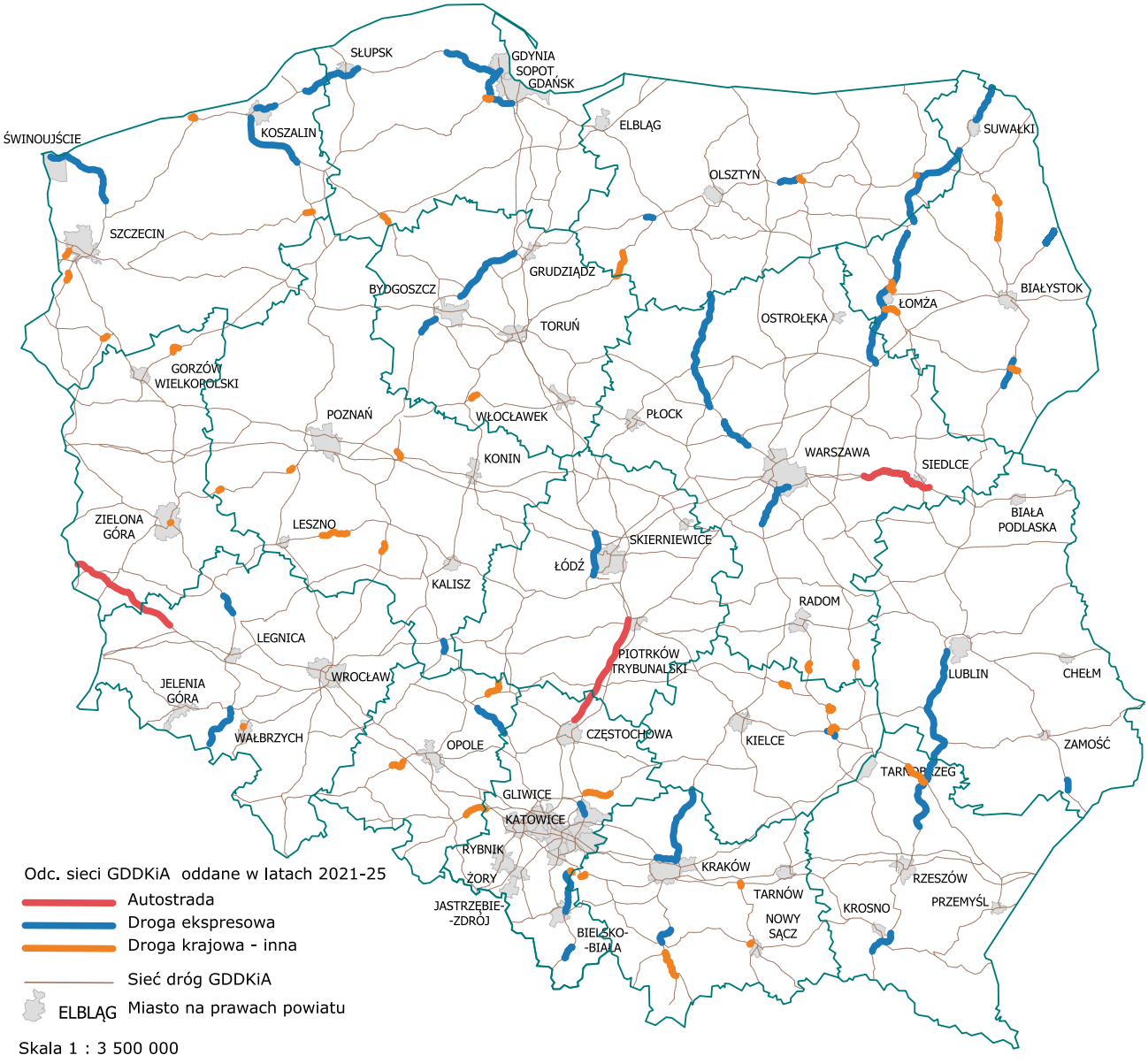
Szczegółową analizę ruchu w miesiącach letnich, obejmującą również sieć dróg wojewódzkich, zawiera opracowanie „Synteza wyników GPR 2025 na drogach krajowych i wojewódzkich w miesiącach letnich (lipiec i sierpień)".

5. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego

Zmiany wielkości ruchu drogowego pomiędzy kolejnymi GPR są w istotnym stopniu determinowane przez rozwój infrastruktury transportowej, w szczególności rozbudowę sieci dróg szybkiego ruchu oraz realizację innych inwestycji poprawiających dostępność transportową regionów. W latach 2021-2025 kontynuowano intensywną rozbudowę sieci dróg krajowych, w tym przede wszystkim dróg ekspresowych i autostrad. Oddawane do użytkowania odcinki przyczyniały się do przejmowania ruchu z dróg niższych klas technicznych oraz zmian w rozkładzie przestrzennym natężeń ruchu. Istotnym elementem zmian infrastrukturalnych była realizacja „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030", którego głównym celem jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych. Do najważniejszych inwestycji drogowych oddanych do użytkowania w latach 2021-2025, istotnie wpływających na zmiany wielkości i rozkładu ruchu, należały m.in.:

- zakończenie przebudowy autostrady A1 w woj. łódzkim i śląskim,
- kontynuacja budowy i uzupełniania odcinków autostrady A2,
- zakończenie przebudowy autostrady A18,
- realizacja Południowej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi ekspresowej S2,
- budowa drogi ekspresowej S7 w ciągu Warszawa – Grójec – Radom – Kielce – Kraków – Zakopane,
- budowa odcinków drogi ekspresowej S19 (Via Carpatia),
- budowa odcinków drogi ekspresowej S3,
- budowa odcinków drogi ekspresowej S5 w ciągu Wrocław – Poznań – Bydgoszcz,
- budowa odcinków drogi ekspresowej S6.

Najważniejsze inwestycje oddane do użytkowania w analizowanym okresie przedstawiono na rysunku 12. Obserwowane zmiany natężeń ruchu w wielu przypadkach nie wynikają wyłącznie ze wzrostu mobilności, lecz także z redystrybucji ruchu na nowo wybudowane odcinki oraz czynników geopolitycznych i makroekonomicznych.



Rysunek 12. *Mapa odcinków dróg krajowych oddanych do użytkowania w latach 2021-2025*

Porównując uśrednione wielkości ruchu pomiędzy poszczególnymi pomiarami generalnymi, dotyczące np. kraju, województw, ciągów drogowych, klas technicznych, itp. nie należy bezpośrednio zestawiać ze sobą wielkości natężeń z analizowanych pomiarów. Takie podejście jest właściwe tylko przy porównywaniu wartości dla poszczególnych odcinków. W przypadku wielkości odnoszących się do kraju, województw, ciągów drogowych, klas technicznych, itp. dla zachowania reprezentatywności porównań należy stosować podejście z wykorzystaniem średniej ważonej, w której wagami parametrów ruchu (np. SDRR) są długości odcinków pomiarowych (odpowiada to wyznaczaniu pracy przewozowej). W ten sposób zapewniona jest pełna porównywalność wyników, ponieważ uwzględniane są zmiany w długości sieci drogowej.

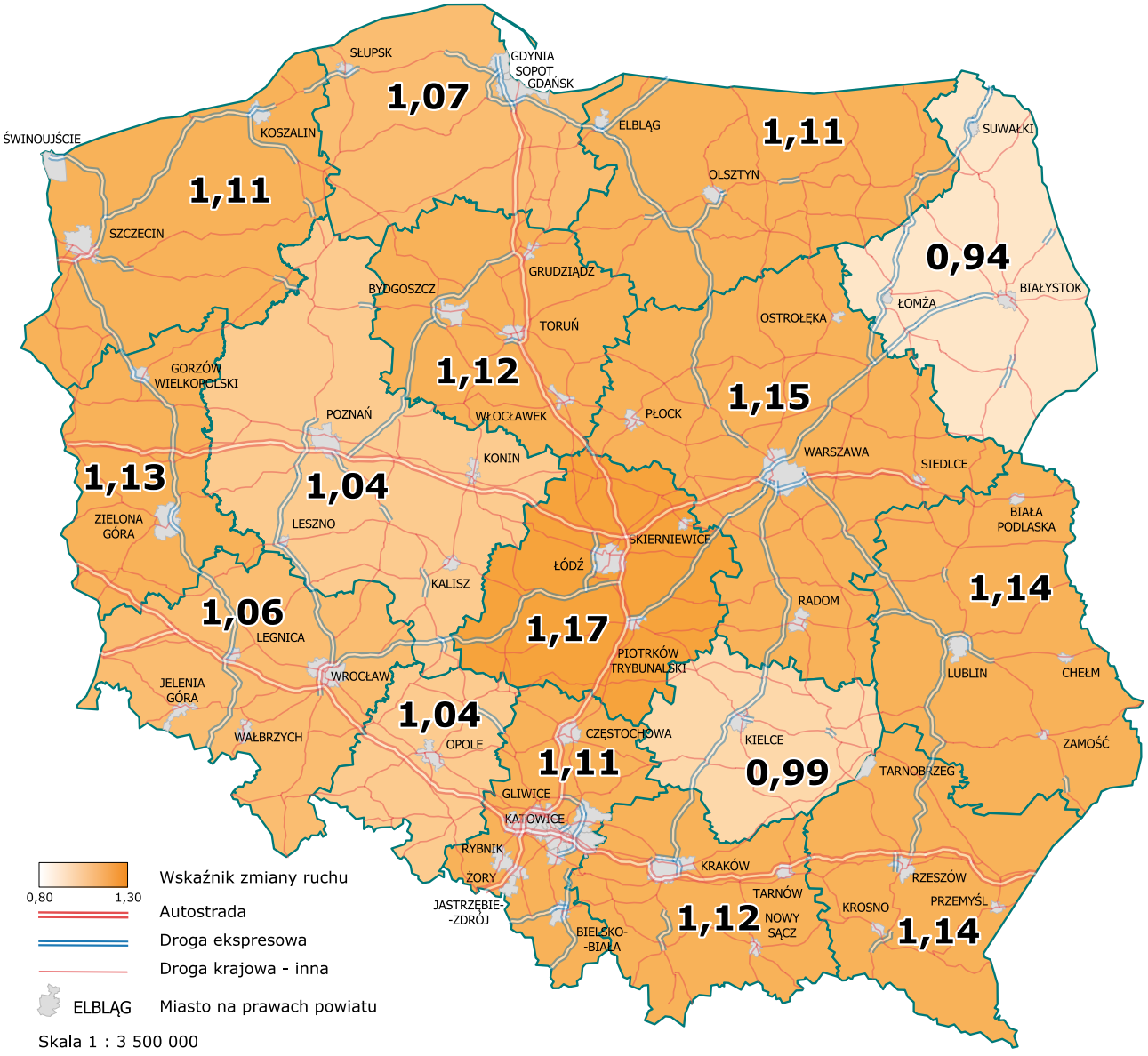
Zestawienie wskaźników zmian ruchu w ujęciu funkcjonalnym przedstawiono w tabeli 18.

Tabela 18. *Wskaźniki zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Drogi	Wskaźniki zmian ruchu pomiędzy wybranymi GPR	
	2015 – 2020/21	2020/21 – 2025
Krajowe	1,23	1,10
w tym:		
Międzynarodowe	1,30	1,19
Pozostałe	1,16	0,99

W okresie pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 ruch na sieci dróg krajowych zwiększył się o około 10%, a więc tempo zmian było mniejsze niż pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21, kiedy wzrost wyniósł 23%. Dynamika zmian była zróżnicowana w zależności od funkcji drogi. Na drogach międzynarodowych ruch zwiększył się o około 19%, natomiast na pozostałych drogach krajowych utrzymał się praktycznie na poziomie zbliżonym do poprzedniego pomiaru. Wskazuje to na rosnącą koncentrację ruchu na głównych korytarzach transportowych oraz stopniowe ograniczanie znaczenia odcinków o charakterze regionalnym.

Przestrzenne zróżnicowanie zmian ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 przedstawiono na rysunku 13, natomiast wartości wskaźników w poszczególnych województwach, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, zestawiono w tabeli 19.



Rysunek 13. *Mapa wskaźnika zmian ruchu w województwach*

Tabela 19. *Wskaźnik zmian ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, w podziale na województwa*

Lp.	Województwo	Wskaźnik zmian ruchu pomiędzy GPR 2020/21 i GPR 2025		
		krajowe	w tym:	
			międzynarodowe	pozostałe
1	dolnośląskie	1,06	1,11	**0,92**
2	kujawsko-pomorskie	1,12	1,26	0,99
3	lubelskie	1,14	1,20	1,08
4	lubuskie	1,13	1,19	1,04
5	łódzkie	**1,17**	1,30	0,93
6	małopolskie	1,12	1,21	1,02
7	mazowieckie	1,15	1,28	0,93
8	opolskie	1,04	1,17	0,94
9	podkarpackie	1,14	1,13	1,14
10	podlaskie	**0,94**	**0,64**	1,16
11	pomorskie	1,07	1,01	**1,17**
12	śląskie	1,11	1,24	1,00
13	świętokrzyskie	0,99	1,09	**0,92**
14	warmińsko-mazurskie	1,11	**1,48**	0,94
15	wielkopolskie	1,04	1,12	0,97
16	zachodniopomorskie	1,11	1,22	0,97
Kraj		**1,10**	**1,19**	**0,99**

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

W większości województw odnotowano wzrost ruchu na sieci dróg krajowych. Największy wystąpił w województwie łódzkim (17%), a następnie w województwach mazowieckim (15%), podkarpackim (14%) i lubelskim (14%). Spadek ruchu wystąpił w województwach podlaskim – około 6% oraz świętokrzyskim – około 1%.

Znacznie większe zróżnicowanie wystąpiło na drogach międzynarodowych. Największy wzrost odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim – 48%, natomiast w województwie podlaskim ruch zmniejszył się o 36%. Wyniki te są w dużym stopniu związane ze zmianą przebiegu drogi międzynarodowej E67. W GPR 2020/21 droga E67 prowadzona była ciągiem drogi 8 i S8, natomiast w GPR 2025 odcinki te straciły status drogi międzynarodowej na rzecz ciągu drogi S61 przebiegającej przez województwa podlaskie i warmińsko-mazurskie. Nastąpiło więc przesunięcie części pracy przewozowej pomiędzy województwami, co obniżyło wartość wskaźnika zmian w województwie podlaskim oraz jednocześnie wpłynęło na wzrost wskaźnika w województwie warmińsko-mazurskim. Na pozostałych drogach krajowych zmiany były znacznie mniejsze. Największy wzrost wystąpił w województwach pomorskim (17%) i podlaskim (16%), natomiast największy spadek – około 8% – w województwie świętokrzyskim oraz dolnośląskim. W wielu województwach wartości wskaźnika pozostawały bliskie 1,00. Zestawienie wyników dla obu grup funkcjonalnych dróg wskazuje, że wzrost ruchu w latach 2020/21-2025 koncentrował się przede wszystkim na głównych ciągach o znaczeniu międzynarodowym.

Wpływ rozbudowy sieci dróg szybkiego ruchu jest wyraźnie widoczny przy analizie wskaźników zmian ruchu według klas technicznych, przedstawionych w tabeli 20.

Tabela 20. *Wskaźnik zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, w podziale na klasy techniczne dróg*

Klasy techniczne dróg	Wskaźnik zmian ruchu GPR 2015 – GPR 2020/21	Wskaźnik zmian ruchu GPR 2020/21 – GPR 2025
A	1,40	1,26
S	2,05	1,45
GP	0,95	0,82
G	1,09	0,93
Kraj	**1,23**	**1,10**

Największy wzrost ruchu w podziale według klas technicznych dotyczył dróg ekspresowych, dla których wskaźnik zmian wyniósł 1,45, oraz autostrad – 1,26. Dla dróg klas GP i G uzyskano wartości poniżej 1,00, odpowiednio 0,82 i 0,93. Duża dynamika zmian na drogach klasy S wynikała m.in. z rozbudowy sieci dróg ekspresowych w okresie od poprzedniego pomiaru generalnego – długość dróg tej klasy wzrosła z 2 567 km w GPR 2020/21 do 3 490 km w GPR 2025, czyli o blisko 36%.

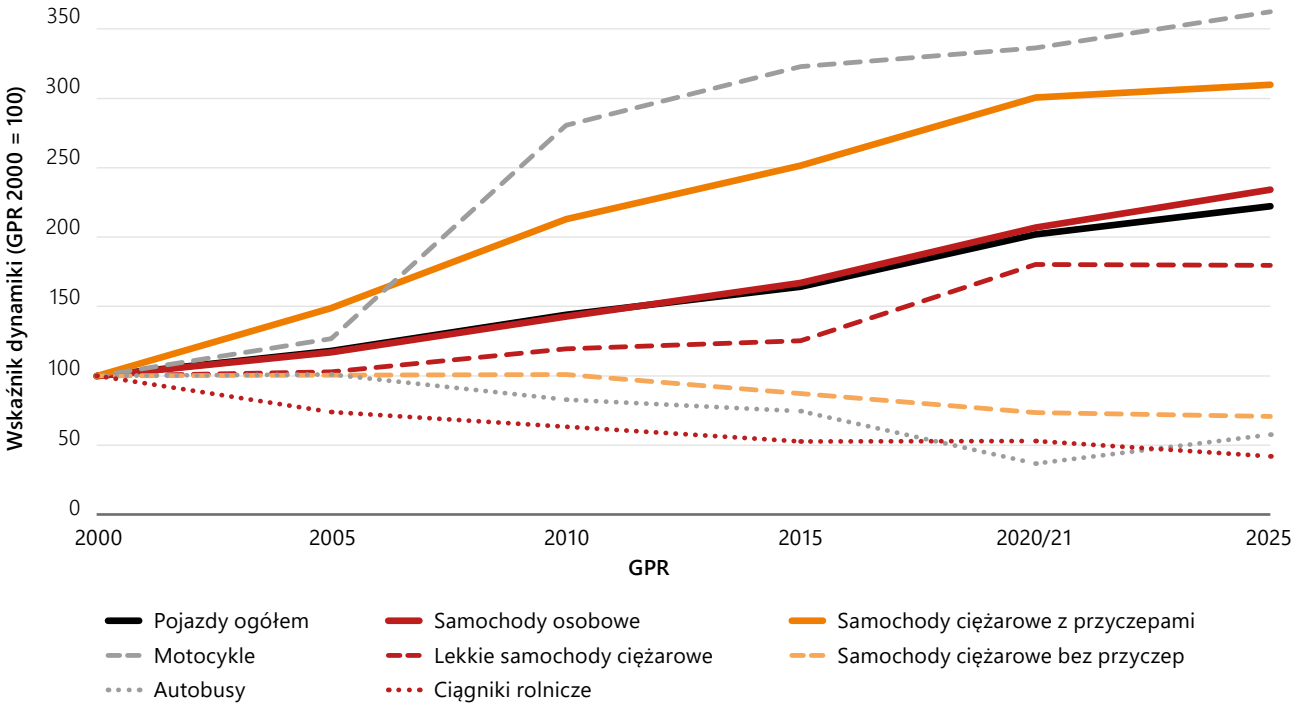
Wskaźniki zmian ruchu z uwzględnieniem struktury rodzajowej ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, na tle zmian odnotowanych pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21, przedstawiono w tabeli 21.

Tabela 21. *Wskaźniki zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, w podziale na kategorie pojazdów*

Kategorie pojazdów	Wskaźnik zmian ruchu GPR 2015 – GPR 2020/21	Wskaźnik zmian ruchu GPR 2020/21 – GPR 2025
Motocykle	1,04	1,08
Samochody osobowe i mikrobusy	1,24	1,13
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1,44	1,00
Samochody ciężarowe bez przyczep	0,84	0,97
Samochody ciężarowe z przyczepami	1,20	1,03
Autobusy	0,49	1,57
Ciągniki rolnicze	1,01	0,79
Pojazdy silnikowe	**1,23**	**1,10**

W okresie pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 największy wzrost ruchu w ujęciu procentowym (tj. 57%) odnotowano w przypadku autobusów. W GPR 2020/21 SDRR autobusów na sieci dróg krajowych wyniósł 40 poj./dobę, a w GPR 2025 – 62 poj./dobę. Wynik ten należy rozpatrywać w odniesieniu do wyjątkowo niskiego poziomu ruchu autobusowego zarejestrowanego w GPR 2020/21, na który wpływały ograniczenia związane z pandemią COVID-19. Wzrost procentowy ruchu samochodów osobowych i mikrobusów wyniósł 13% i był większy niż wzrost ruchu pojazdów silnikowych ogółem (tj. 10%). Mniejsze zmiany dotyczyły pojazdów wykorzystywanych w przewozach towarowych. Ruch samochodów ciężarowych z przyczepami zwiększył się o około 3%, ruch lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) pozostał na poziomie poprzedniego pomiaru, a w przypadku samochodów ciężarowych bez przyczep odnotowano spadek o około 3%. Szczególnie widoczny jest duży spadek dynamiki zmian ruchu lekkich samochodów ciężarowych, które w okresie 2015-2020/21 odnotowały wzrost na poziomie 44%, co wiązało się przede wszystkim ze skokowym rozwojem branży kurierskiej i handlu internetowego w tamtym okresie.

Zmiany ruchu poszczególnych kategorii pojazdów na tle wzrostu ruchu ogółem w kolejnych pomiarach generalnych od 2000 r. przedstawiono na rysunku 14.



Rysunek 14. *Dynamika wzrostu ruchu poszczególnych kategorii pojazdów od GPR 2000 do GPR 2025, na tle pojazdów silnikowych ogółem*

W okresie ostatnich 25 lat SDRR na drogach krajowych zwiększył się ponad dwukrotnie. Trend rozwoju ruchu najliczniejszej kategorii samochodów osobowych kształtował się tak jak dla pojazdów ogółem. W przypadku samochodów ciężarowych z przyczepami dynamika zmian była większa a ruch tych pojazdów zwiększył się ponad trzykrotnie. Przy czym, w ostatnim czasie, tj. pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, wzrost ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami wyraźnie spowolnił. Największą dynamikę w całym analizowanym okresie odnotowano w przypadku motocykli, których ruch w okresie 25 lat zwiększył się ponad 3,5-krotnie. Natężenie ruchu lekkich samochodów ciężarowych zwiększyło się w analizowanym okresie o 76%, jednocześnie pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 odnotowano istotny wzrost poziomu ruchu tych pojazdów. Jednocześnie obserwowany jest trend spadkowy natężenia ruchu samochodów ciężarowych bez przyczep, autobusów i ciągników rolniczych. Wyniki GPR 2025 wskazują zatem na zmianę charakteru przyrostu ruchu w stosunku do wcześniejszych okresów. Wzrost ruchu na drogach krajowych był przede wszystkim związany z samochodami osobowymi, podczas gdy liczba pojazdów ciężarowych zmieniała się w znacznie mniejszym stopniu. Jednocześnie największe zwiększenie wielkości ruchu wystąpiło na drogach międzynarodowych oraz na rozbudowywanej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Na części dotychczasowych dróg krajowych wartości pozostały zbliżone do poprzedniego pomiaru lub zmniejszyły się wskutek przejęcia części pojazdów przez nowe trasy. Z tego względu ocena zmian pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 wymaga równoczesnego uwzględnienia zmian wielkości ruchu i przekształceń sieci drogowej.

6. Rozkład ruchu w ciągu doby

Na podstawie danych uzyskanych z wykonanych pomiarów, dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych objętych pomiarem, obliczono następujące parametry ruchu w różnych okresach doby:

- średni ruch dzienny (SRD) w godzinach 6^{00}-18^{00},
- średni ruch wieczorny (SRW) w godzinach 18^{00}-22^{00},
- średni ruch nocny (SRN) w godzinach 22^{00}-6^{00}.

Dane dotyczące wielkości ruchu w poszczególnych okresach doby, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg krajowych, przedstawiono w tabeli 22.

Tabela 22. *Wielkości ruchu w różnych okresach doby na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Drogi	SDRR	SRD		SRW		SRN	
	(poj./ dobę)	suma pojazdów od 6^{00} do 18^{00}	udział w SDRR (%)	suma pojazdów od 18^{00} do 22^{00}	udział w SDRR (%)	suma pojazdów od 22^{00} do 6^{00}	udział w SDRR (%)
krajowe	14 870	10 783	72,5	2 413	16,2	1 674	11,3
w tym:							
międzynarodowe	30 220	21 370	70,7	5 086	16,8	3 764	12,5
pozostałe	8 645	6 489	75,0	1 330	15,4	826	9,6

Procentowy rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby pozostał zbliżony do tego z poprzedniego pomiaru generalnego:

- udział ruchu w godzinach 6^{00}-18^{00} (SRD) – 72,5% (w GPR 2020/21: 72,2%),
- udział ruchu w godzinach 18^{00}-22^{00} (SRW) – 16,2% (w GPR 2020/21: 16,5%),
- udział ruchu w godzinach 22^{00}-6^{00} (SRN) – 11,3% (w GPR 2020/21: 11,3%).

Oznacza to, że pomimo wzrostu SDRR z 13 567 do 14 870 poj./dobę proporcje ruchu przypadającego na poszczególne części doby pozostały stabilne. Wyraźniejsze różnice występowały pomiędzy drogami o odmiennej funkcji. Na drogach międzynarodowych w godzinach nocnych odbywało się 12,5% ruchu dobowego, podczas gdy na pozostałych drogach krajowych – 9,6%. Odwrotna zależność wystąpiła w porze dziennej, której udział wyniósł odpowiednio 70,7% i 75,0%. Większy udział ruchu wieczornego i nocnego na drogach międzynarodowych wiąże się z ich większym znaczeniem dla przewozów tranzytowych, których przebieg jest mniej związany z typowym rytmem codziennych podróży.

Dane dotyczące wielkości ruchu w różnych okresach doby na drogach krajowych w GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg, przedstawiono w tabeli 23.

Tabela 23. *Wielkości ruchu w różnych okresach doby na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg*

Klasy techniczne dróg	SDRR	SRD		SRW		SRN	
	(poj./ dobę)	suma pojazdów od 6^{00} do 18^{00}	udział w SDRR (%)	suma pojazdów od 18^{00} do 22^{00}	udział w SDRR (%)	suma pojazdów od 22^{00} do 6^{00}	udział w SDRR (%)
krajowe	14 870	10 783	72,5	2 413	16,2	1 674	11,3
w tym:							
A – autostrady	38 514	26 561	69,0	6 514	16,9	5 439	14,1
S – ekspresowe	26 928	19 485	72,4	4 484	16,6	2 959	11,0
GP – główne ruchu przyspieszonego	9 356	6 988	74,7	1 449	15,5	919	9,8
G – główne	5 686	4 347	76,4	857	15,1	482	8,5

Wraz ze wzrostem klasy technicznej zwiększał się udział ruchu wieczornego i nocnego w SDRR, przy jednoczesnym spadku udziału ruchu dziennego. Największy udział SRD w SDRR odnotowano na drogach klasy technicznej G (76,4%), a najmniejszy na autostradach (69,0%). W związku z tym, w przypadku SRN największy udział w SDRR wystąpił na autostradach (14,1%), a najmniejszy na drogach klasy G (8,5%). Na drogach ekspresowych udział SRN w SDRR wyniósł 11,0% i był zbliżony do udziału dla całej sieci dróg krajowych (11,3%).

Wielkości ruchu oraz procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRR oraz w SRD, SRW i SRN na drogach krajowych w GPR 2025 zestawiono w tabeli 24.

Tabela 24. *Wielkości ruchu oraz udział kategorii pojazdów silnikowych w SDRR oraz w SRD, SRW, SRN na drogach krajowych*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w ruchu na drogach krajowych w ciągu doby							
	SDRR		SRD		SRW		SRN	
	poj./ dobę	(%)	poj./ 12h	(%)	poj./ 4h	(%)	poj./ 8h	(%)
Motocykle	51	0,3	40	0,4	9	0,4	2	0,1
Samochody osobowe	10 996	74,0	8 116	75,2	1 895	78,6	985	59,0
Mikrobusy	51	0,3	33	0,3	7	0,3	11	0,6
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 368	9,2	1 010	9,4	177	7,3	181	10,8
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	2,0	225	2,1	25	1,0	42	2,5
Samochody ciężarowe z przyczepami	2 043	13,7	1 314	12,1	290	12,0	439	26,2
Autobusy	62	0,4	39	0,4	9	0,4	14	0,8
Ciągniki rolnicze	7	0,1	6	0,1	1	0,0	0	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	**14 870**	**100,0**	**10 783**	**100,0**	**2 413**	**100,0**	**1 674**	**100,0**

Struktura rodzajowa ruchu w poszczególnych okresach doby różni się od średniej struktury rodzajowej zarejestrowanej w ciągu całej doby. Największe różnice dotyczyły ruchu nocnego (SRN), który cechował się prawie dwukrotnie większym udziałem w ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami – 26,2% w SRN wobec 13,7% w SDRR. Podobny kierunek zmian, choć w mniejszej skali, dotyczył pozostałych kategorii pojazdów towarowych – udział lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) w SRN wyniósł 10,8% (wobec 9,2% w SDRR), a samochodów ciężarowych bez przyczep 2,5% (wobec 2,0% w SDRR). Większy był także udział autobusów i mikrobusów – odpowiednio 0,8% i 0,6% (wobec odpowiednio 0,4% i 0,3% w SDRR). Jednocześnie w ruchu nocnym znacznie zmniejsza się udział samochodów osobowych – z 74,0% w SDRR do 59,0% w SRN.

Zmiany struktury rodzajowej SRN przedstawiono w tabeli 25.

Tabela 25. *Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025*

Kategorie pojazdów	SRN 2020/21 (%)	SRN 2025 (%)
Motocykle	0,1	0,1
Samochody osobowe	52,0	59,0
Mikrobusy	—	0,6
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	14,1	10,8
Samochody ciężarowe bez przyczep	3,1	2,5
Samochody ciężarowe z przyczepami	30,2	26,2
Autobusy	0,5	0,8
Ciągniki rolnicze	0,0	0,0

W porównaniu z GPR 2020/21 najistotniejsze zmiany zaszły w strukturze rodzajowej ruchu nocnego. Udział samochodów ciężarowych z przyczepami zmniejszył się z 30,2% do 26,2%, przy jednoczesnym wzroście udziału samochodów osobowych w SRN z 52,0% do 59,0%.

Szczegółową analizę rozkładów ruchu w ciągu doby dla dróg krajowych, uzupełnioną o strukturę rodzajową według kategorii Dyrektywy Hałasowej, zawiera opracowanie „Synteza rozkładów ruchu do analiz środowiskowych na podstawie GPR 2025 dla dróg krajowych".

6.1. Analiza struktury rodzajowej ruchu w SRN

Struktura rodzajowa ruchu nocnego analizowana jest w dwóch różnych ujęciach – jako udział w SRN poszczególnych kategorii pojazdów lub jako udział w SDRR poszczególnych kategorii pojazdów poruszających się w ruchu nocnym. Pierwsze ujęcie pokazuje jaką część pojazdów poruszających się nocą stanowi dana kategoria. Drugie ujęcie pokazuje, jaka część ruchu dobowego danej kategorii pojazdów przypadała na porę nocną.

W tabeli 26 przedstawiono dane prezentujące jej zmienność w zależności od funkcji drogi.

Tabela 26. *Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SRN (%)		
	krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	0,1	0,1	0,2
Samochody osobowe	59,0	55,6	64,9
Mikrobusy	0,6	0,7	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	10,8	11,1	10,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,5	2,4	2,7
Samochody ciężarowe z przyczepami	26,2	29,2	20,8
Autobusy	0,8	0,9	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	0,0	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym, wzrastał procentowy udział samochodów ciężarowych z przyczepami w SRN, przy jednoczesnym spadku udziału samochodów osobowych. Na drogach międzynarodowych udział samochodów ciężarowych z przyczepami w SRN wyniósł 29,2%, a na pozostałych drogach krajowych 20,8%, przy średniej dla całej sieci dróg krajowych wynoszącej 26,2%. Jednocześnie udział najliczniejszej kategorii samochodów osobowych w ruchu nocnym na drogach międzynarodowych wyniósł 55,6%, a na pozostałych drogach 64,9%, przy średniej dla całej sieci wynoszącej 59,0%. Wśród pozostałych kategorii pojazdów udział w SRN był zbliżony niezależnie od funkcji drogi – dla samochodów dostawczych wyniósł 11,1% na drogach międzynarodowych i 10,2% na pozostałych, dla samochodów ciężarowych bez przyczep odpowiednio 2,4% i 2,7%, a dla autobusów 0,9% i 0,7%.

Porównanie struktury rodzajowej ruchu nocnego w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na drogi międzynarodowe i pozostałe drogi krajowe, przedstawiono w tabeli 27.

Tabela 27. *Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 w podziale funkcjonalnym*

Kategorie pojazdów	GPR 2020/21 (%)			GPR 2025 (%)		
	krajowe	w tym:		krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2
Samochody osobowe	52,0	47,5	58,3	59,0	55,6	64,9
Mikrobusy	—	—	—	0,6	0,7	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	14,1	14,6	13,4	10,8	11,1	10,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	3,1	3,0	3,4	2,5	2,4	2,7
Samochody ciężarowe z przyczepami	30,2	34,3	24,1	26,2	29,2	20,8
Autobusy	0,5	0,5	0,6	0,8	0,9	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

W porównaniu z GPR 2020/21 odnotowano dalszy spadek udziału samochodów ciężarowych z przyczepami w SRN (obserwowany już do GPR 2015) – dla dróg międzynarodowych z 34,3% do 29,2%, a dla pozostałych dróg krajowych z 24,1% do 20,8%. Towarzyszył temu wzrost udziału samochodów osobowych w ruchu nocnym – dla dróg międzynarodowych z 47,5% do 55,6%, a dla pozostałych dróg krajowych z 58,3% do 64,9%. Istotnie zmniejszył się również udział w SRN samochodów dostawczych – dla dróg międzynarodowych z 14,6% do 11,1%, a dla pozostałych dróg krajowych z 13,4% do 10,2%.

W tabeli 28 przedstawiono dane dotyczące udziału poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w ruchu nocnym na drogach krajowych w podziale na klasy techniczne dróg.

Tabela 28. *Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SRN (%)				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Motocykle	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2
Samochody osobowe	59,0	52,8	59,1	63,2	71,1
Mikrobusy	0,6	1,0	0,4	0,5	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	10,8	11,6	10,6	10,3	10,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,5	2,4	2,6	2,8	2,2
Samochody ciężarowe z przyczepami	26,2	31,2	26,5	22,2	15,2
Autobusy	0,8	1,0	0,7	0,8	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	—	—	0,0	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

W GPR 2025, podobnie jak w przypadku analizy z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego, wraz ze wzrostem klasy technicznej drogi wzrastał udział samochodów ciężarowych z przyczepami w ruchu nocnym, przy jednoczesnym spadku udziału samochodów osobowych. Udział samochodów ciężarowych z przyczepami w SRN wyniósł 31,2% na autostradach, 26,5% na drogach ekspresowych, 22,2% na drogach klasy GP i 15,2% na drogach klasy G – na autostradach był więc ponad dwukrotnie wyższy niż na drogach klasy G. Odwrotną tendencję wykazuje ruch nocny samochodów osobowych – ich udział w SRN wyniósł 52,8% na autostradach, 59,1% na drogach ekspresowych, 63,2% na drogach klasy GP i 71,1% na drogach klasy G. Wśród pozostałych kategorii pojazdów zróżnicowanie między klasami technicznymi było znacznie mniejsze: udział samochodów dostawczych w SRN wahał się od 10,0% na drogach klasy G do 11,6% na autostradach, udział samochodów ciężarowych bez przyczep od 2,2% do 2,8%, a udział autobusów od 0,7% do 1,0%. Udziały motocykli i ciągników rolniczych pozostawały marginalne (wynosiły do 0,2%) we wszystkich klasach technicznych.

Zmiany w strukturze rodzajowej ruchu nocnego pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 w poszczególnych klasach technicznych dróg krajowych przedstawiono w tabeli 29.

Tabela 29. *Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 w podziale na klasy techniczne dróg*

Kategorie pojazdów	GPR 2020/21 (%)					GPR 2025 (%)				
	krajowe	w tym:				krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G		A	S	GP	G
Motocykle	0,1	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2
Samochody osobowe	52,0	44,7	50,9	55,4	64,9	59,0	52,8	59,1	63,2	71,1
Mikrobusy	—	—	—	—	—	0,6	1,0	0,4	0,5	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	14,1	15,1	14,4	13,4	13,2	10,8	11,6	10,6	10,3	10,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	3,1	2,7	3,2	3,4	3,1	2,5	2,4	2,6	2,8	2,2
Samochody ciężarowe z przyczepami	30,2	37,1	31,0	27,0	17,7	26,2	31,2	26,5	22,2	15,2
Autobusy	0,5	0,4	0,4	0,6	0,7	0,8	1,0	0,7	0,8	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	—	—	0,0	0,1	0,0	—	—	0,0	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

W porównaniu z GPR 2020/21 we wszystkich klasach technicznych dróg odnotowano istotny spadek udziału samochodów ciężarowych z przyczepami w ruchu nocnym – dla autostrad z 37,1% do 31,2%, dla dróg ekspresowych z 31,0% do 26,5%, dla dróg GP z 27,0% do 22,2%, a dla dróg klasy G z 17,7% do 15,2%. Towarzyszył temu znaczny wzrost udziału samochodów osobowych we wszystkich klasach technicznych – dla autostrad z 44,7% do 52,8%, dla dróg ekspresowych z 50,9% do 59,1%, dla dróg GP z 55,4% do 63,2%, a dla dróg klasy G z 64,9% do 71,1%.

Dane dotyczące udziałów SRN w SDRR, dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych, w zależności od funkcji dróg, przedstawiono w tabeli 30.

Tabela 30. *Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Kategorie pojazdów	Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych (%)		
	krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	3,7	3,8	3,7
Samochody osobowe	9,0	9,6	8,1
Mikrobusy	21,2	27,5	12,6
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	13,2	14,9	10,7
Samochody ciężarowe bez przyczep	14,5	17,1	11,6
Samochody ciężarowe z przyczepami	21,5	22,9	18,4
Autobusy	21,8	26,1	15,6
Ciągniki rolnicze	3,0	7,1	2,7
Pojazdy silnikowe ogółem	**11,3**	**12,5**	**9,6**

Ponad 20% dobowego ruchu mikrobusów, samochodów ciężarowych z przyczepami oraz autobusów przypadało na godziny nocne. W przypadku samochodów osobowych tylko 9,0% ruchu dobowego odbywało się w godzinach nocnych. Wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym zwiększał się udział SRN w SDRR dla prawie wszystkich kategorii pojazdów silnikowych. Na drogach międzynarodowych największy udział SRN w SDRR odnotowano dla mikrobusów (27,5%) oraz autobusów (26,1%). Na pozostałych drogach krajowych wartości te były wyraźnie niższe i wynosiły odpowiednio 12,6% i 15,6%. Dla samochodów osobowych udział ruchu nocnego był zbliżony w obu grupach dróg – 9,6% na drogach międzynarodowych i 8,1% na pozostałych.

Porównanie udziału ruchu nocnego w ruchu dobowym poszczególnych kategorii pojazdów pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na drogi międzynarodowe i pozostałe drogi krajowe, przedstawiono w tabeli 31.

Tabela 31. *Udział SRN w SDRR poszczególnych kategorii pojazdów w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg*

Kategorie pojazdów	Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych (%)					
	GPR 2020/21			GPR 2025		
	krajowe	w tym:		krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	3,9	3,3	4,1	3,7	3,8	3,7
Samochody osobowe	8,1	8,5	7,6	9,0	9,6	8,1
Mikrobusy	—	—	—	21,2	27,5	12,6
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	15,7	17,6	13,2	13,2	14,9	10,7
Samochody ciężarowe bez przyczep	15,8	18,1	13,5	14,5	17,1	11,6
Samochody ciężarowe z przyczepami	23,2	24,7	20,4	21,5	22,9	18,4
Autobusy	20,2	23,7	17,3	21,8	26,1	15,6
Ciągniki rolnicze	2,6	2,2	2,7	3,0	7,1	2,7
Pojazdy silnikowe ogółem	**11,3**	**12,5**	**9,8**	**11,3**	**12,5**	**9,6**

W porównaniu z GPR 2020/21 spadek udziału SRN w SDRR na obu grupach funkcjonalnych dróg odnotowano w przypadku lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych bez przyczep oraz samochodów ciężarowych z przyczepami. W przypadku samochodów ciężarowych z przyczepami – na drogach międzynarodowych udział SRN w SDRR obniżył się z 24,7% do 22,9%, a na pozostałych drogach z 20,4% do 18,4%. Natomiast łącznie na całej sieci dróg krajowych udział tych pojazdów poruszających się w godzinach nocnych zmniejszył się z 23,2% do 21,5%.

Dane dotyczące udziałów SRN w SDRR w GPR 2025 dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych, w zależności od klasy technicznej dróg, przedstawiono w tabeli 32.

Tabela 32. *Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg*

Kategorie pojazdów	Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych (%)				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Motocykle	3,7	3,9	3,9	3,7	3,2
Samochody osobowe	9,0	11,0	8,6	8,2	7,6
Mikrobusy	21,2	34,6	19,7	12,9	10,9
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	13,2	16,4	13,2	11,2	9,5
Samochody ciężarowe bez przyczep	14,5	18,5	15,8	11,9	9,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	21,5	23,0	22,4	19,2	15,9
Autobusy	21,8	29,9	21,9	16,9	12,6
Ciągniki rolnicze	3,0	—	—	3,2	2,7
Pojazdy silnikowe ogółem	**11,3**	**14,1**	**11,0**	**9,8**	**8,5**

Podobnie jak w przypadku wyniku analizy z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, wraz ze wzrostem klasy technicznej dróg zaobserwowano wzrost udziałów ruchu nocnego prawie wszystkich kategorii pojazdów w SDRR. Największy udział SRN w SDRR dla pojazdów silnikowych ogółem odnotowano na autostradach (14,1%), a najmniejszy na drogach klasy G (8,5%). Udział ruchu nocnego samochodów ciężarowych z przyczepami wyniósł 23,0% na autostradach i 15,9% na drogach klasy G. Podobna zależność wystąpiła dla mikrobusów, lekkich samochodów ciężarowych, samochodów ciężarowych bez przyczep oraz autobusów: udział SRN w SDRR był największy na autostradach i zmniejszał się wraz ze spadkiem klasy technicznej. Największe zróżnicowanie udziału SRN w SDRR, w ujęciu klas technicznych, dotyczyło mikrobusów – od 34,6% na autostradach do 10,9% na drogach klasy G – oraz autobusów, odpowiednio od 29,9% do 12,6%.

Porównanie udziału ruchu nocnego w ruchu dobowym poszczególnych kategorii pojazdów pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem klas technicznych dróg krajowych, przedstawiono w tabeli 33.

Tabela 33. *Udział SRN w SDRR poszczególnych kategorii pojazdów w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem klas technicznych dróg*

Kategorie pojazdów	Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych (%)									
	GPR 2020/21					GPR 2025				
	krajowe	w tym:				krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G		A	S	GP	G
Motocykle	3,9	3,0	3,3	4,2	4,0	3,7	3,9	3,9	3,7	3,2
Samochody osobowe	8,1	9,4	7,7	7,9	7,1	9,0	11,0	8,6	8,2	7,6
Mikrobusy	—	—	—	—	—	21,2	34,6	19,7	12,9	10,9
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	15,7	19,2	15,8	14,3	11,4	13,2	16,4	13,2	11,2	9,5
Samochody ciężarowe bez przyczep	15,8	19,1	17,3	14,4	11,5	14,5	18,5	15,8	11,9	9,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	23,2	24,7	24,2	21,9	17,8	21,5	23,0	22,4	19,2	15,9
Autobusy	20,2	26,2	22,1	18,3	16,2	21,8	29,9	21,9	16,9	12,6
Ciągniki rolnicze	2,6	—	—	3,0	2,1	3,0	—	—	3,2	2,7
Pojazdy silnikowe ogółem	**11,3**	**13,9**	**11,1**	**10,5**	**8,5**	**11,3**	**14,1**	**11,0**	**9,8**	**8,5**

W porównaniu z GPR 2020/21 we wszystkich klasach technicznych odnotowano spadek udziału ruchu nocnego w SDRR samochodów ciężarowych z przyczepami – dla autostrad z 24,7% do 23,0%, dla dróg ekspresowych z 24,2% do 22,4%, dla dróg GP z 21,9% do 19,2%, a dla dróg klasy G z 17,8% do 15,9%. Udział ruchu nocnego pojazdów silnikowych ogółem w SDRR nie uległ istotnym zmianom.

7. Charakter ruchu i ruch dojazdowy

Charakter ruchu opisuje sposób, w jaki natężenie ruchu na danym odcinku drogi zmienia się w cyklu rocznym i tygodniowym – czy ruch koncentruje się przede wszystkim w miesiącach letnich i w dni wolne od pracy, czy jest rozłożony względnie równomiernie przez cały rok. W ten sposób można odróżnić odcinki obsługujące głównie podróże rekreacyjne i wyjazdy urlopowe od odcinków, na których dominuje ruch związany z codzienną działalnością gospodarczą, dojazdami do pracy i transportem towarowym. Tym samym, każdy odcinek drogi krajowej zaklasyfikowano do jednej z dwóch grup: ruchu o charakterze gospodarczym (G) albo ruchu o charakterze turystyczno-rekreacyjnym (T-R). Podstawą klasyfikacji były dwa wskaźniki liczbowe: współczynnik ruchu wakacyjnego oraz współczynnik ruchu niedzielnego w okresie wakacyjnym. Zakwalifikowanie odcinka do grupy T-R nie oznacza, że dominują na nim wyłącznie podróże turystyczne. Klasyfikacja opisuje przede wszystkim sposób zmienności ruchu w ciągu roku i tygodnia. Odcinki te, zwłaszcza na drogach szybkiego ruchu, równocześnie obsługują ruch gospodarczy, dalekobieżny i ciężarowy.

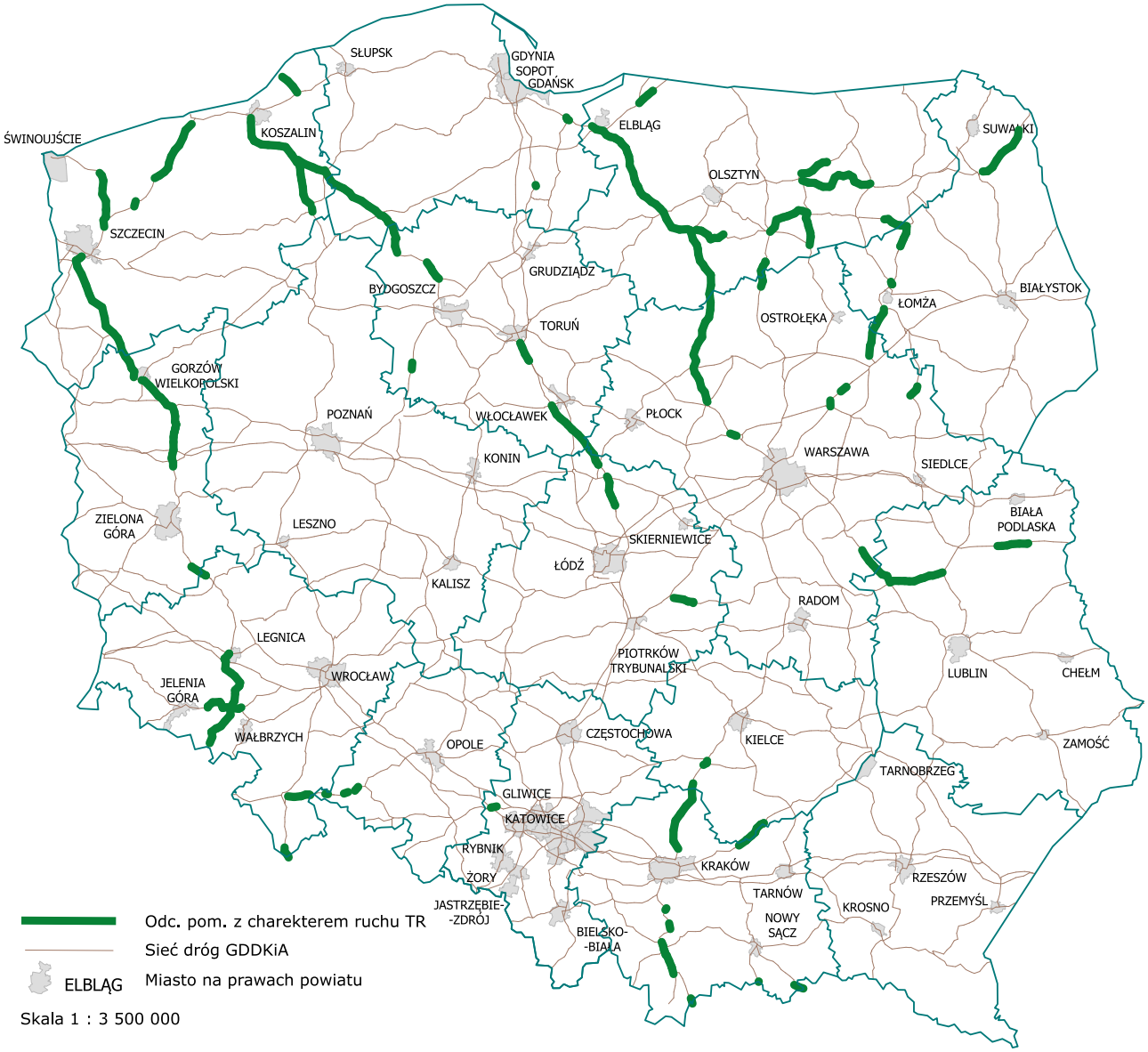
Rozmieszczenie odcinków o charakterze ruchu T-R przedstawiono na rysunku 15.

Rozkład przestrzenny odcinków o charakterze T-R jest spójny z wynikami analizy sezonowości ruchu w układzie ciągów drogowych przedstawionymi w tabeli 17. Najwięcej odcinków o charakterze T-R przypadało na ciągi dróg krajowych prowadzące w kierunku pobrzeży bałtyckich oraz Pojezierza Mazurskiego. Zaznaczyły się również odcinki prowadzące ruch do obszarów górskich – Sudetów i Tatr.

Długość dróg krajowych w podziale na funkcję oraz charakter ruchu w GPR 2025 przedstawiono w tabeli 34.

Tabela 34. *Długość dróg krajowych, w podziale na funkcje oraz charakter ruchu*

Charakter ruchu	Długość dróg					
	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
	km	%	km	%	km	%
krajowe	18 320	100,0	5 285	100,0	13 035	100,0
o charakterze ruchu:						
gospodarczy (G)	16 929	92,4	4 525	85,6	12 404	95,2
turystyczno-rekreacyjny (T-R)	1 391	7,6	760	14,4	631	4,8



Rysunek 15. *Mapa z odcinkami o charakterze turystyczno-rekreacyjnym (T-R)*

Na zdecydowanej większości sieci występował ruch o charakterze G. Odcinki te miały łącznie 16 929 km, co odpowiadało 92,4% długości dróg objętych GPR 2025. Ruch T-R przypisano do 1391 km dróg, tj. 7,6% sieci. Na drogach międzynarodowych udział odcinków T-R był wyraźnie większy i wynosił 14,4%, podczas gdy na pozostałych drogach krajowych było to 4,8%.

Długość dróg o poszczególnych charakterach ruchu w zależności od klasy technicznej przedstawiono w tabeli 35.

Tabela 35. *Długość dróg krajowych, w podziale na klasy techniczne oraz charakter ruchu*

Charakter ruchu	Długość dróg [km]				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
krajowe	18 320	1 886	3 490	8 771	4 173
o charakterze ruchu:					
gospodarczy (G)	16 929	1 802	2 741	8 440	3 946
turystyczno-rekreacyjny (T-R)	1 391	84	749	331	227

Największy udział odcinków o charakterze T-R wystąpił na drogach ekspresowych. Tego typu ruch występował na 21,5% długości sieci dróg ekspresowych (ok. 749 km). Wynikało to przede wszystkim z wysokiej sezonowości ruchu na wielu odcinkach dróg ekspresowych S3 i S7, które łącznie odpowiadały za 73,8% długości wszystkich odcinków dróg ekspresowych o charakterze T-R. Dla pozostałych klas technicznych dróg udział odcinków o charakterze T-R był znacznie mniejszy: około 5,4% dla klasy G, 4,5% dla autostrad i 3,8% dla klasy GP.

W tabeli 36 zestawiono udziały procentowe poszczególnych kategorii pojazdów w SDRR z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze.

Tabela 36. *Udział poszczególnych kategorii pojazdów w SDRR z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze*

Kategorie pojazdów	Udział w SDRR (%)		
	krajowe	w tym drogi o charakterze:	
		gospodarczym (G)	turystyczno-rekreacyjnym (T-R)
Motocykle	0,3	0,3	0,3
Samochody osobowe	74,0	73,8	75,3
Mikrobusy	0,3	0,4	0,2
Lekkie samochody ciężarowe	9,2	9,3	8,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,0	2,0	1,6
Samochody ciężarowe z przyczepami	13,7	13,7	14,2
Autobusy	0,4	0,4	0,4
Ciągniki rolnicze	0,1	0,1	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Struktura rodzajowa ruchu na drogach o charakterze G i T-R była zbliżona zarówno do siebie nawzajem, jak i do struktury rodzajowej ruchu dla całej sieci dróg krajowych. Największe różnice dotyczyły samochodów osobowych oraz lekkich samochodów ciężarowych. Na drogach o charakterze G udział samochodów osobowych wyniósł 73,8% i był zbliżony do udziału dla wszystkich dróg (74,0%), a na drogach T-R 75,3%. W przypadku lekkich samochodów ciężarowych wartości te wynosiły odpowiednio 9,3% (9,2% dla wszystkich dróg) i 8,0%. Dla pozostałych kategorii pojazdów, w tym samochodów ciężarowych z przyczepami i bez przyczep, nie występowały istotne zróżnicowania w strukturze rodzajowej ruchu, niezależnie od charakteru ruchu.

W tabeli 37 zestawiono wartości SDRL z GPR 2020/21 i GPR 2025 oraz relację SDRL do SDRR obliczoną odrębnie dla każdego z tych pomiarów, z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze.

Tabela 37. *SDRL oraz relacja SDRL/SDRR w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze*

Drogi	SDRL (poj./dobę)		SDRL/SDRR (%)	
	GPR 2020/21	GPR 2025	GPR 2020/21	GPR 2025
krajowe	14 828	17 029	109,3	114,5
o charakterze ruchu:				
gospodarczym	14 246	16 711	106,6	112,5
turystyczno-rekreacyjnym	21 262	20 900	134,5	139,0

W GPR 2025 SDRL na drogach o charakterze G wyniósł 16 711 poj./dobę, wobec 14 246 poj./dobę w GPR 2020/21. Na drogach T-R SDRL osiągnął poziom 20 900 poj./dobę i był zbliżony do wartości z poprzedniego pomiaru, wynoszącej 21 262 poj./dobę. Znacznie większe różnice pomiędzy obiema grupami widoczne są w relacji ruchu letniego do średniorocznego. W GPR 2025 SDRL był o 12,5% wyższy od SDRR na drogach o charakterze G oraz o 39,0% wyższy od SDRR na drogach T-R. Potwierdza to znacznie silniejsze sezonowe zwiększenie ruchu na odcinkach zaliczonych do grupy T-R. Dla porównania, w GPR 2020/21 na drogach o charakterze ruchu G SDRL był tylko o 6,6% wyższy od SDRR, a w przypadku ruchu T-R ruch letni był większy od SDRR o 34,5%.

W tabeli 38 przedstawiono wartości średniego dobowego ruchu w typowe dni robocze (SDRDR) w podziale na drogi o różnym charakterze ruchu.

Tabela 38. *SDRDR oraz relacja SDRDR/SDRR w podziale na drogi o różnym charakterze ruchu*

Drogi	SDRDR (poj./dobę)		SDRDR/SDRR (%)	
	GPR 2020/21	GPR 2025	GPR 2020/21	GPR 2025
krajowe	13 711	14 782	101,1	99,4
o charakterze ruchu:				
gospodarczym	13 681	14 966	102,4	100,7
turystyczno-rekreacyjnym	14 036	12 547	88,8	83,4

W GPR 2025 SDRDR na drogach o charakterze ruchu G wyniósł 14 966 poj./dobę i stanowił 100,7% SDRR, co oznacza, że natężenie ruchu w typowym dniu roboczym było zbliżone do średniego poziomu całorocznego. Dla porównania, w GPR 2020/21 relacja ta wynosiła 102,4%. Na drogach o charakterze T-R SDRDR w GPR 2025 wyniósł 12 547 poj./dobę i stanowił 83,4% SDRR, wobec 88,8% SDRR w GPR 2020/21. Tym samym, w stosunku do GPR 2020/21 na tego typu odcinkach bardziej widoczny był większy udział ruchu przypadającego na miesiące letnie i dni wolne od pracy. Niezależnie od klasyfikacji charakteru ruchu wyodrębniono odcinki dróg krajowych, na których stwierdzono występowanie tzw. ruchu dojazdowego. Odcinki te miały łącznie około 4 936 km, co odpowiadało 26,9% długości sieci objętej GPR 2025. Udział dróg z ruchem dojazdowym zwiększał się wraz ze spadkiem klasy technicznej: od 9,3% na autostradach i 19,6% na drogach ekspresowych do 29,1% na drogach klasy GP oraz 36,5% na drogach klasy G. Wynika to z większego znaczenia dróg niższych klas w obsłudze regularnych podróży między obszarami podmiejskimi a lokalnymi i regionalnymi ośrodkami.

Długość odcinków, na których występuje ruch dojazdowy, w podziale na klasy techniczne dróg przedstawiono w tabeli 39.

Tabela 39. *Długość dróg krajowych w podziale na klasy techniczne oraz obecność ruchu dojazdowego*

Klasy techniczne dróg	Długość dróg			
	Ruch dojazdowy	Ruch dojazdowy	Pozostały ruch	Pozostały ruch
	km	%	km	%
A – autostrady	175	9,3	1 711	90,7
S – ekspresowe	684	19,6	2 806	80,4
GP – główne ruchu przyspieszonego	2 553	29,1	6 218	70,9
G – główne	1 524	36,5	2 649	63,5
krajowe	**4 936**	**26,9**	**13 384**	**73,1**

Rozmieszczenie odcinków dróg krajowych, na których zidentyfikowano występowanie ruchu dojazdowego, przedstawiono na rysunku 16.



Rysunek 16. *Mapa odcinków dróg krajowych, na których występuje ruch dojazdowy*

Odcinki, na których występuje ruch dojazdowy, koncentrują się przede wszystkim w rejonach dużych aglomeracji oraz miast o znaczeniu regionalnym. Tworzą one układy dróg zapewniających codzienne połączenia między obszarami podmiejskimi a ośrodkami pracy, nauki i usług. Największą koncentrację odcinków z ruchem dojazdowym odnotowano w okolicach Warszawy. Widoczna na rysunku 16 duża liczba takich odcinków na drogach klas GP i G jest spójna z wynikami przedstawionymi w tabeli 39, według których udział ruchu dojazdowego rośnie wraz ze spadkiem klasy technicznej drogi.

8. Pomiar rozszerzony

W trakcie GPR 2025 na wybranych 239 odcinkach pomiarowych dróg krajowych przeprowadzony został tzw. pomiar rozszerzony, którego celem było uszczegółowienie informacji o strukturze rodzajowej ruchu. Odcinki do pomiaru rozszerzonego były wybrane i rozmieszczone w sposób reprezentatywny, obejmując wszystkie klasy techniczne dróg.

W pomiarze rozszerzonym samochody ciężarowe przypisywane były m.in. do grup odpowiadających europejskiej specyfikacji ważenia pojazdów w ruchu. Udział procentowy poszczególnych grup samochodów ciężarowych w całkowitym ruchu tych pojazdów, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg, przedstawiono w tabeli 40.

Tabela 40. *Udział poszczególnych grup samochodów ciężarowych w ruchu tych pojazdów ogółem wg pomiaru rozszerzonego w podziale na klasy techniczne dróg*

Kategorie pojazdów	Udział (%)				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Samochody ciężarowe sztywne 2-osiowe bez przyczep	9,6	7,0	9,7	12,0	12,7
Samochody ciężarowe sztywne 3-osiowe i 4-osiowe bez przyczep	6,0	3,5	6,0	8,3	10,0
Ciągniki siodłowe z naczepami 1-osiowymi i 2-osiowymi	1,5	1,4	1,6	1,5	1,8
Ciągniki siodłowe z naczepami 3-osiowymi	75,0	79,5	74,9	70,9	67,7
Samochody ciężarowe sztywne z przyczepami	7,1	8,0	6,9	6,4	7,2
Inne nietypowe samochody ciężarowe	0,8	0,6	0,9	0,9	0,6
Pojazdy ciężarowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

W GPR 2025 w ruchu samochodów ciężarowych na sieci dróg krajowych przeważał ruch ciągników siodłowych z naczepami 3-osiowymi, których udział w ruchu samochodów ciężarowych ogółem wyniósł 75,0%. Następną pod względem udziału kategorię stanowiły samochody ciężarowe sztywne 2-osiowe bez przyczep, których udział wyniósł 9,6%. Samochody ciężarowe sztywne z przyczepami oraz samochody ciężarowe sztywne 3- i 4-osiowe bez przyczep stanowiły odpowiednio 7,1% i 6,0%. Do najmniej licznie reprezentowanych kategorii należały ciągniki siodłowe z naczepami 1- i 2-osiowymi, których udział wyniósł 1,5%.

Struktura ruchu ciężkiego była wyraźnie zróżnicowana w zależności od klasy technicznej drogi. Udział ciągników siodłowych z naczepami 3-osiowymi malał wraz ze spadkiem klasy technicznej – od 79,5% na autostradach, przez 74,9% na drogach ekspresowych i 70,9% na drogach klasy GP, do 67,7% na drogach klasy G. Odwrotną zależność wykazywały samochody ciężarowe sztywne bez przyczep: udział pojazdów 2-osiowych zwiększał się z 7,0% na autostradach do 12,7% na drogach klasy G, a pojazdów 3- i 4-osiowych z 3,5% do 10,0%. Udziały samochodów ciężarowych sztywnych z przyczepami oraz ciągników siodłowych z naczepami 1- i 2-osiowymi nie wykazywały natomiast wyraźnej zależności od klasy technicznej drogi. W przypadku pierwszej z tych kategorii wynosiły od 6,4% na drogach klasy GP do 8,0% na autostradach, a w przypadku drugiej – od 1,4%

na autostradach do 1,8% na drogach klasy G. Zróżnicowanie to odzwierciedla większe znaczenie dróg szybkiego ruchu w przewozach dalekobieżnych, realizowanych przede wszystkim zestawami o największej ładowności oraz większy udział pojazdów obsługujących przewozy regionalne i lokalne na drogach niższych klas technicznych.

W porównaniu z GPR 2020/21 odnotowano następujące zmiany w strukturze ruchu samochodów ciężarowych:

- utrzymał się dominujący udział ciągników siodłowych z naczepami 3-osiowymi, który zmienił się nieznacznie – z 75,7% na 75,0%,
- zwiększył się z 4,2% na 6,0% udział samochodów ciężarowych sztywnych 3- i 4-osiowych bez przyczep,
- zwiększył się z 1,0% na 1,5% udział ciągników siodłowych z naczepami 1- i 2-osiowymi,
- zmniejszył się z 2,3% na 0,8% udział innych nietypowych samochodów ciężarowych,
- na zbliżonym poziomie pozostały udziały samochodów ciężarowych sztywnych 2-osiowych bez przyczep (9,3% na 9,6%) oraz sztywnych z przyczepami (7,5% na 7,1%).

W pomiarze rozszerzonym wybrane kategorie pojazdów poddano bardziej szczegółowej klasyfikacji ze względu na ich rodzaj, napęd, przeznaczenie lub liczbę osi. W tabeli 41 przedstawiono udziały motocykli i motorowerów, autobusów według liczby osi oraz pojazdów elektrycznych w odniesieniu do odpowiadających im kategorii z pomiaru podstawowego. Osobno przedstawiono udział autocystern i samochodów ciężarowych przewożących kontenery w ruchu pojazdów ciężarowych ogółem.

Tabela 41. *Struktura ruchu wybranych kategorii pojazdów z pomiaru rozszerzonego w odniesieniu do odpowiadających im kategorii z pomiaru podstawowego*

Kategorie pojazdów	Udział (%)				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Struktura ruchu motocykli i motorowerów					
Motocykle	85,8	100,0	100,0	78,3	69,9
Motorowery	14,2	0,0	0,0	21,7	30,1
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Struktura ruchu autobusów i autokarów, w rozróżnieniu na liczbę osi					
Autobusy i autokary 2-osiowe	64,7	47,9	57,8	75,4	79,3
Autobusy i autokary posiadające co najmniej 3 osie	35,3	52,1	42,2	24,6	20,7
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Struktura ruchu pojazdów elektrycznych w odpowiadających im kategoriach podstawowych					
Samochody osobowe o napędzie elektrycznym w odniesieniu do ogólnej liczby samochodów osobowych	0,3	0,3	0,4	0,2	0,5
Lekkie samochody ciężarowe o napędzie elektrycznym w odniesieniu do ogólnej liczby lekkich samochodów ciężarowych	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Struktura ruchu wybranych typów samochodów ciężarowych w zależności od rodzaju zabudowy					
Samochody ciężarowe przewożące kontenery w odniesieniu do liczby pojazdów ciężarowych ogółem	4,3	4,4	5,5	3,2	2,3
Autocysterny w odniesieniu do liczby pojazdów ciężarowych ogółem	8,5	8,1	8,5	9,0	9,1

W grupie motocykli i motorowerów na drogach krajowych zdecydowanie przeważały motocykle, których udział na całej sieci dróg krajowych wyniósł 85,8%, wobec 14,2% motorowerów. Udział motocykli wyniósł 78,3% na drogach klasy GP i 69,9% na drogach klasy G. Odpowiadał temu udział motorowerów na poziomie odpowiednio 21,7% i 30,1%. Na drogach A i S ruch motorowerów nie jest dopuszczony.

Autobusy i autokary 2-osiowe na całej sieci dróg krajowych stanowiły 64,7% ogólnego ruchu autobusów i autokarów, natomiast pojazdy posiadające co najmniej 3 osie – 35,3%. W przypadku autobusów i autokarów wystąpiło wyraźne zróżnicowanie ich udziałów w ruchu, w zależności od klasy technicznej drogi. Na autostradach nieznacznie przeważały pojazdy posiadające co najmniej 3 osie, których udział wyniósł 52,1%. Tego typu podwozia występują często w autokarach obsługujących trasy dalekobieżne. Wraz ze spadkiem klasy technicznej drogi zmniejszał się udział tych pojazdów na rzecz autobusów i autokarów 2-osiowych. Na drogach ekspresowych ich udział wynosił 42,2%, na drogach klasy GP 24,6%, a na drogach klasy G 20,7%.

Udział samochodów osobowych o napędzie elektrycznym w ruchu samochodów osobowych wyniósł 0,3%. Taką samą wartość uzyskano na autostradach. Udział lekkich pojazdów ciężarowych o napędzie elektrycznym, występujących na drogach krajowych był znikomy, niezależnie od klasy technicznej drogi. W GPR 2020/21 w pomiarze dodatkowym rejestrowano łącznie samochody elektryczne, hybrydowe oraz inne pojazdy o napędzie alternatywnym. Udział tej szerszej kategorii w ruchu pojazdów silnikowych ogółem podobnie był znikomy. Wyniki GPR 2025 wskazują, że samochody wyłącznie elektryczne są już dostrzegalną, choć nadal marginalną częścią ruchu samochodów osobowych na drogach krajowych.

W pomiarze rozszerzonym wyróżniano pojazdy ciężarowe, w zależności od typu zabudowy, tj. autocysterny (w tym ciągniki siodłowe z naczepami typu cysterna) i pojazdy przewożące kontenery morskie. W ogólnej strukturze ruchu pojazdów ciężarowych na drogach krajowych udział autocystern wyniósł 8,5%, a pojazdów przewożących kontenery 4,3%. Udział tych pojazdów w ruchu zmieniał się wraz z klasą techniczną drogi. Udział autocystern był zbliżony we wszystkich klasach technicznych dróg i mieścił się w przedziale od 8,1% na autostradach do 9,1% na drogach klasy G. W przypadku pojazdów przewożących kontenery, były one najliczniejsze na drogach ekspresowych – 5,5%, a ich udział spadał wyraźnie wraz z klasą techniczną drogi, osiągając jedynie 2,3% na drogach klasy G.

Szczegółowe wyniki pomiaru rozszerzonego, w tym liczby pojazdów, przedstawiono w tablicach wynikowych 68-69 w Części III.

9. Ruch rowerowy oraz UTO

Zgodnie z Wytycznymi GPR 2025 ruch rowerowy obejmował wszystkich użytkowników poruszających się rowerami, w tym również rowerami elektrycznymi, a także użytkowników urządzeń transportu osobistego (UTO) i hulajnóg. W pomiarach uwzględniane były przede wszystkim pojazdy poruszające się po jezdni, a w przypadku odcinków na przejściach przez miejscowości rejestrowane były również te korzystające z infrastruktury towarzyszącej (tj. drogi dla rowerów, chodniki). Należy zaznaczyć, że ruch rowerowy i UTO charakteryzują się odmienną specyfiką niż ruch pojazdów silnikowych – jest istotnie uzależniony od warunków atmosferycznych, wykazuje wysoką sezonowość oraz koncentruje się głównie w obszarach zurbanizowanych. Ponadto, często jest to ruch na krótkie odległości, co w przypadku GPR wiązałoby się z koniecznością podziału sieci drogowej na znacznie większą liczbę odcinków pomiarowych niż na potrzeby oceny wielkości ruchu pojazdów silnikowych, i istotnie zwiększyłoby koszty projektu. Na zamiejskiej sieci dróg krajowych znaczenie takiego ruchu jest ograniczone, co wynika zarówno z funkcji tych dróg, jak i z obowiązujących przepisów – na autostradach i drogach ekspresowych ruch rowerowy jest zabroniony.

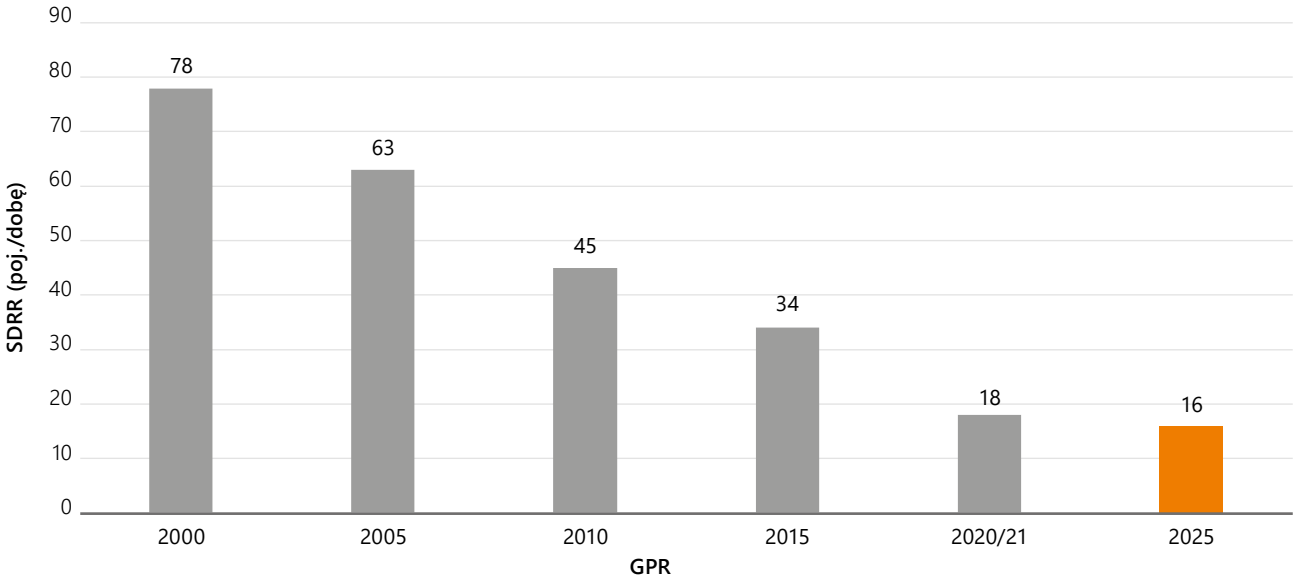
Wielkość ruchu rowerowego na drogach krajowych przedstawiono w tabeli 42.

Tabela 42. *SDRR ruchu rowerów i UTO oraz wskaźnik zmian pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne*

Drogi	SDRR (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu
	Rowery		Rowery
	GPR 2020/21	GPR 2025	2020/21 – 2025
ogółem	18	16	0,84
w tym:			
GP – główne ruchu przyspieszonego	16	14	0,81
G – główne	22	21	0,89

SDRR rowerów i UTO w 2025 roku wyniósł 16 poj./dobę, co oznacza spadek w stosunku do poprzedniego pomiaru (18 poj./dobę; wskaźnik zmian 0,84). Spadek ten dotyczy obu klas technicznych dróg – na drogach klasy technicznej GP SDRR zmniejszył się z 16 do 14 poj./dobę (wskaźnik zmian 0,81), podczas gdy na drogach klasy technicznej G zmniejszył się z 22 do 21 poj./dobę (wskaźnik zmian 0,89).

W dłuższej perspektywie SDRR rowerów i UTO na drogach krajowych wykazywał systematyczną tendencję spadkową, co zaprezentowano na rysunku 17.



Rysunek 17. *SDRR rowerów na drogach krajowych w kolejnych Generalnych Pomiarach Ruchu*

W odniesieniu do dróg krajowych jest to zjawisko pożądane i świadczy o przenoszeniu się tego ruchu na dedykowaną infrastrukturę lub inne drogi publiczne, zazwyczaj mniej obciążone ruchem pojazdów silnikowych. W kolejnych pomiarach, od GPR 2000 do GPR 2025, SDRR rowerów i UTO zmniejszył się z 78 do 16 poj./dobę.

10. Podsumowanie

Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 stanowią podstawowe źródło informacji o wielkości, strukturze i przestrzennym zróżnicowaniu ruchu na sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA. GPR 2025 był przedsięwzięciem o bardzo dużej skali, zarówno pod względem organizacyjnym jak i technicznym. Pomiary prowadzono przez cały rok, w dziewięciu specjalnie wybranych terminach podstawowego cyklu pomiarowego. Podstawową technologią realizacji pomiarów była metoda wideorejestracji. Na wielu odcinkach wykorzystano też automatyczne liczniki pomiarowe gromadzące dane w sposób ciągły, przez cały rok. Analiza zarejestrowanych nagrań wideo była wspomagana narzędziami automatycznej analizy obrazu, w tym wykorzystującymi algorytmy sztucznej inteligencji. Realizacja pomiaru, przetwarzanie oraz wieloetapowa weryfikacja danych, były prowadzone przez Centralę i Oddziały GDDKiA przy współpracy z firmą Heller Consult sp. z o.o. odpowiedzialną za opracowanie wyników pomiaru. Stwierdza się, że pomiar został zorganizowany i przeprowadzony prawidłowo, co pozwoliło uzyskać wszystkie niezbędne dane wynikowe z zachowaniem wymaganej dokładności, przy akceptowalnym koszcie oraz dopuszczalnym stopniu ryzyka popełnienia błędu.

Ostateczne wyniki GPR 2025 dla dróg krajowych obliczono dla 2 416 odcinków pomiarowych o łącznej długości 18 320 km. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych objętej pomiarem wyniósł 14 870 poj./dobę i był o 10% większy niż w GPR 2020/21. Dynamika wzrostu ruchu na sieci dróg krajowych wyraźnie się zmniejszyła – dla porównania wzrost ruchu w okresie pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 wynosił 23%. Utrzymuje się przy tym trend wzrostu udziału ruchu na drogach o najwyższych parametrach technicznych. Autostrady i drogi ekspresowe, stanowiące około 29% długości sieci, przenosiły w 2025 r. już 61% pracy przewozowej dróg krajowych, wobec 49% w GPR 2020/21. Najwyższe wartości SDRR występowały na drogach szybkiego ruchu przebiegających przez obszary aglomeracyjne. Największe natężenie, podobnie jak w GPR 2020/21, wynoszące 195 600 poj./dobę, zarejestrowano na drodze S8 w Warszawie. Jednocześnie zmniejszyła się o ok. 25% długość dróg krajowych jednojezdniowych o wysokim natężeniu ruchu (tj. SDRR co najmniej 15 tys. poj./dobę). Największy średni ruch wystąpił w województwie śląskim – 25 059 poj./dobę, a najmniejszy w podlaskim – 7 783 poj./dobę. Różnice regionalne wynikają zarówno z przebiegu głównych tras międzynarodowych i międzyregionalnych, jak i ze znaczenia dużych aglomeracji oraz charakteru obsługiwanych relacji.

Najliczniejsze kategorie pojazdów w strukturze rodzajowej ruchu to kolejno samochody osobowe, samochody ciężarowe z przyczepami oraz lekkie samochody ciężarowe, których udziały w strukturze wynosiły odpowiednio 74,0%, 13,7% i 9,2% SDRR. Pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 liczba samochodów osobowych i mikrobusów zwiększyła się o około 13%, podczas gdy ruch samochodów ciężarowych z przyczepami wzrósł o około 3%. Oznacza to zmianę w stosunku do wcześniejszych okresów, w których wzrost ruchu pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów był jednym z głównych czynników zwiększania ruchu na drogach krajowych.

W GPR 2025 wyraźniej zaznaczył się również ruch sezonowy. Średni dobowy ruch w okresie letnim, tj. w miesiącach lipiec-sierpień (SDRL) wyniósł 17 029 poj./dobę i był o 14,5% wyższy od SDRR. Jego wzrost względem GPR 2020/21 był większy niż wzrost ruchu średniorocznego. Największe różnice pomiędzy ruchem letnim i rocznym wystąpiły w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim, co wiąże się z intensywnymi podróżami wakacyjnymi. Z kolei średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) wyniósł 14 782 poj./dobę i był o 0,6% niższy od SDRR.

Procentowy rozkład ruchu w ciągu doby pozostał zbliżony jak w GPR 2020/21 – średni ruch nocny (SRN) stanowił 11,3% SDRR. Jednocześnie zaszły korzystne zmiany w strukturze rodzajowej ruchu nocnego – udział samochodów ciężarowych z przyczepami wyniósł 26,2%, wobec 30,2% w GPR 2020/21.

CZĘŚĆ III

TABLICE WYNIKOWE

Tabela 43. *SDRR na sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Drogi krajowe		w tym:			
				międzynarodowe		pozostałe	
		Pojazdy silnikowe	Rowery	Pojazdy silnikowe	Rowery	Pojazdy silnikowe	Rowery
		poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę
1	2	3	4	5	6	7	8
	Polska	**14 870**	**16**	**30 220**	**11**	**8 645**	**17**
02	dolnośląskie	18 462	14	29 945	6	8 067	15
04	kujawsko-pomorskie	13 739	13	26 086	0	9 092	13
06	lubelskie	11 195	21	16 837	10	8 275	25
08	lubuskie	11 677	9	21 825	0	6 216	9
10	łódzkie	18 796	24	38 081	0	8 376	24
12	małopolskie	21 001	20	41 040	12	12 420	21
14	mazowieckie	18 406	14	43 541	5	7 854	14
16	opolskie	11 053	18	44 914	0	6 544	18
18	podkarpackie	11 920	22	15 514	22	10 009	22
20	podlaskie	7 783	18	15 519	0	6 439	18
22	pomorskie	16 098	18	31 508	13	9 603	18
24	śląskie	25 059	19	47 509	11	16 427	19
26	świętokrzyskie	10 260	18	19 214	13	7 278	19
28	warmińsko-mazurskie	8 249	13	22 734	0	5 646	13
30	wielkopolskie	15 286	12	29 604	0	10 802	12
32	zachodniopomorskie	10 496	17	19 162	3	6 019	17

Tabela 44. *Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**14 870**	**100,0**	**51**	**0,3**	**10 996**	**74,0**	**51**	**0,3**	**1 368**	**9,2**	**292**	**2,0**	**2 043**	**13,7**	**62**	**0,4**	**7**	**0,1**
02	dolnośląskie	18 462	100,0	56	0,3	13 132	71,1	58	0,3	1 685	9,1	366	2,0	3 079	16,7	78	0,4	8	0,1
04	kujawsko-pomorskie	13 739	100,0	40	0,3	9 754	71,0	22	0,2	1 301	9,5	275	2,0	2 292	16,7	48	0,3	7	0,0
06	lubelskie	11 195	100,0	44	0,4	8 443	75,4	86	0,8	933	8,3	214	1,9	1 404	12,5	62	0,6	9	0,1
08	lubuskie	11 677	100,0	34	0,3	8 060	69,0	34	0,3	1 146	9,8	185	1,6	2 168	18,6	45	0,4	5	0,0
10	łódzkie	18 796	100,0	45	0,2	12 998	69,2	44	0,2	1 822	9,7	393	2,1	3 423	18,2	65	0,4	6	0,0
12	małopolskie	21 001	100,0	79	0,4	16 693	79,5	120	0,6	2 027	9,7	407	1,9	1 556	7,4	114	0,5	5	0,0
14	mazowieckie	18 406	100,0	65	0,4	14 224	77,3	57	0,3	1 549	8,4	359	2,0	2 070	11,2	75	0,4	7	0,0
16	opolskie	11 053	100,0	46	0,4	7 661	69,3	41	0,4	1 163	10,5	191	1,7	1 886	17,1	54	0,5	11	0,1
18	podkarpackie	11 920	100,0	54	0,5	9 214	77,3	112	0,9	1 090	9,1	237	2,0	1 117	9,4	91	0,8	5	0,0
20	podlaskie	7 783	100,0	33	0,4	5 511	70,8	26	0,4	640	8,2	172	2,2	1 349	17,3	41	0,5	11	0,2
22	pomorskie	16 098	100,0	65	0,4	12 763	79,3	40	0,3	1 274	7,9	265	1,6	1 625	10,1	59	0,4	7	0,0
24	śląskie	25 059	100,0	80	0,3	18 542	74,0	66	0,3	2 415	9,7	485	1,9	3 363	13,4	103	0,4	5	0,0
26	świętokrzyskie	10 260	100,0	47	0,5	7 506	73,2	34	0,3	883	8,6	279	2,7	1 478	14,4	28	0,3	5	0,0
28	warmińsko-mazurskie	8 249	100,0	36	0,4	6 288	76,2	35	0,4	667	8,1	152	1,9	1 034	12,5	30	0,4	7	0,1
30	wielkopolskie	15 286	100,0	46	0,3	10 600	69,3	31	0,2	1 665	10,9	339	2,2	2 545	16,7	50	0,3	10	0,1
32	zachodniopomorskie	10 496	100,0	36	0,3	8 239	78,5	20	0,2	883	8,4	156	1,5	1 119	10,7	38	0,4	5	0,0

Tabela 45. *Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**30 220**	**100,0**	**71**	**0,2**	**21 782**	**72,1**	**102**	**0,3**	**2 810**	**9,3**	**537**	**1,8**	**4 788**	**15,9**	**128**	**0,4**	**2**	**0,0**
02	dolnośląskie	29 945	100,0	64	0,2	20 416	68,2	97	0,3	2 850	9,5	607	2,1	5 785	19,3	123	0,4	3	0,0
04	kujawsko-pomorskie	26 086	100,0	42	0,1	17 705	67,9	37	0,1	2 338	9,0	440	1,7	5 455	20,9	69	0,3	0	0,0
06	lubelskie	16 837	100,0	46	0,3	12 413	73,7	157	0,9	1 436	8,5	286	1,7	2 361	14,0	130	0,8	8	0,1
08	lubuskie	21 825	100,0	44	0,2	14 601	66,9	74	0,3	2 063	9,4	298	1,4	4 660	21,4	85	0,4	0	0,0
10	łódzkie	38 081	100,0	56	0,2	25 374	66,6	71	0,2	3 825	10,1	734	1,9	7 898	20,7	123	0,3	0	0,0
12	małopolskie	41 040	100,0	93	0,2	31 975	77,9	238	0,6	4 050	9,9	740	1,8	3 693	9,0	250	0,6	1	0,0
14	mazowieckie	43 541	100,0	126	0,3	34 075	78,2	118	0,3	3 641	8,4	737	1,7	4 666	10,7	177	0,4	1	0,0
16	opolskie	44 914	100,0	91	0,2	28 160	62,7	224	0,5	5 354	11,9	658	1,5	10 162	22,6	265	0,6	0	0,0
18	podkarpackie	15 514	100,0	52	0,3	11 270	72,7	196	1,3	1 577	10,2	332	2,1	1 929	12,4	155	1,0	3	0,0
20	podlaskie	15 519	100,0	54	0,3	8 421	54,3	81	0,5	1 286	8,3	263	1,7	5 326	34,3	87	0,6	1	0,0
22	pomorskie	31 508	100,0	94	0,3	24 564	78,0	62	0,2	2 445	7,7	462	1,5	3 788	12,0	87	0,3	6	0,0
24	śląskie	47 509	100,0	101	0,2	33 976	71,5	133	0,3	4 802	10,1	914	1,9	7 393	15,6	189	0,4	1	0,0
26	świętokrzyskie	19 214	100,0	59	0,3	14 536	75,7	36	0,2	1 554	8,1	529	2,7	2 449	12,7	49	0,3	2	0,0
28	warmińsko-mazurskie	22 734	100,0	63	0,3	16 387	72,1	56	0,2	1 643	7,2	329	1,5	4 181	18,4	75	0,3	0	0,0
30	wielkopolskie	29 604	100,0	52	0,2	19 649	66,4	74	0,2	3 296	11,1	554	1,9	5 873	19,8	106	0,4	0	0,0
32	zachodniopomorskie	19 162	100,0	54	0,3	15 259	79,6	29	0,2	1 565	8,2	232	1,2	1 958	10,2	64	0,3	1	0,0

Tabela 46. *Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**8 645**	**100,0**	**43**	**0,5**	**6 623**	**76,6**	**30**	**0,3**	**783**	**9,1**	**192**	**2,2**	**930**	**10,8**	**35**	**0,4**	**9**	**0,1**
02	dolnośląskie	8 067	100,0	49	0,6	6 536	81,0	24	0,3	631	7,8	149	1,9	629	7,8	38	0,5	11	0,1
04	kujawsko-pomorskie	9 092	100,0	40	0,4	6 761	74,4	16	0,2	910	10,0	213	2,4	1 102	12,1	40	0,4	10	0,1
06	lubelskie	8 275	100,0	42	0,5	6 390	77,2	49	0,6	673	8,1	177	2,2	909	11,0	26	0,3	9	0,1
08	lubuskie	6 216	100,0	28	0,5	4 539	73,0	13	0,2	653	10,5	124	2,0	827	13,3	24	0,4	8	0,1
10	łódzkie	8 376	100,0	38	0,5	6 312	75,4	30	0,3	739	8,8	209	2,5	1 005	12,0	34	0,4	9	0,1
12	małopolskie	12 420	100,0	73	0,6	10 150	81,7	70	0,6	1 161	9,3	264	2,1	641	5,2	55	0,4	6	0,1
14	mazowieckie	7 854	100,0	39	0,5	5 890	75,0	32	0,4	671	8,5	200	2,6	980	12,5	32	0,4	10	0,1
16	opolskie	6 544	100,0	41	0,6	4 932	75,4	17	0,2	605	9,2	128	2,0	784	12,0	25	0,4	12	0,2
18	podkarpackie	10 009	100,0	56	0,5	8 120	81,1	66	0,7	832	8,3	186	1,9	685	6,8	57	0,6	7	0,1
20	podlaskie	6 439	100,0	30	0,5	5 005	77,7	16	0,3	528	8,2	156	2,4	658	10,2	33	0,5	13	0,2
22	pomorskie	9 603	100,0	52	0,6	7 789	81,1	30	0,3	780	8,1	183	1,9	714	7,4	48	0,5	7	0,1
24	śląskie	16 427	100,0	72	0,4	12 611	76,8	39	0,3	1 497	9,1	320	2,0	1 813	11,0	69	0,4	6	0,0
26	świętokrzyskie	7 278	100,0	42	0,6	5 166	71,0	34	0,4	659	9,0	196	2,7	1 155	15,9	20	0,3	6	0,1
28	warmińsko-mazurskie	5 646	100,0	31	0,6	4 472	79,2	32	0,6	492	8,7	121	2,1	469	8,3	21	0,4	8	0,1
30	wielkopolskie	10 802	100,0	44	0,4	7 766	71,9	18	0,2	1 155	10,7	271	2,5	1 502	13,9	33	0,3	13	0,1
32	zachodniopomorskie	6 019	100,0	28	0,5	4 612	76,6	16	0,3	530	8,8	116	1,9	686	11,4	24	0,4	7	0,1

Tabela 47. *Struktura SDRL pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**17 029**	**100,0**	**114**	**0,7**	**13 149**	**77,2**	**53**	**0,3**	**1 360**	**8,0**	**292**	**1,7**	**1 981**	**11,6**	**73**	**0,4**	**7**	**0,1**
02	dolnośląskie	20 947	100,0	129	0,6	15 707	75,0	56	0,3	1 632	7,8	367	1,8	2 955	14,1	92	0,4	9	0,0
04	kujawsko-pomorskie	16 297	100,0	94	0,6	12 284	75,4	26	0,2	1 342	8,2	289	1,8	2 197	13,5	58	0,3	7	0,0
06	lubelskie	12 491	100,0	99	0,8	9 719	77,8	82	0,7	911	7,3	220	1,8	1 381	11,0	70	0,5	9	0,1
08	lubuskie	13 846	100,0	73	0,5	10 345	74,7	38	0,3	1 113	8,0	185	1,3	2 031	14,7	55	0,4	6	0,1
10	łódzkie	21 328	100,0	105	0,5	15 496	72,6	47	0,2	1 849	8,7	395	1,9	3 351	15,7	79	0,4	6	0,0
12	małopolskie	23 993	100,0	185	0,8	19 546	81,5	129	0,5	2 077	8,6	401	1,7	1 517	6,3	134	0,6	4	0,0
14	mazowieckie	20 583	100,0	137	0,7	16 377	79,6	57	0,3	1 528	7,4	359	1,7	2 033	9,9	85	0,4	7	0,0
16	opolskie	12 482	100,0	107	0,9	9 128	73,1	51	0,4	1 175	9,4	188	1,5	1 765	14,1	58	0,5	10	0,1
18	podkarpackie	13 233	100,0	129	1,0	10 566	79,9	110	0,8	1 024	7,7	218	1,6	1 078	8,2	103	0,8	5	0,0
20	podlaskie	9 135	100,0	80	0,9	6 813	74,6	28	0,3	642	7,0	173	1,9	1 341	14,7	48	0,5	10	0,1
22	pomorskie	19 047	100,0	142	0,7	15 709	82,5	42	0,2	1 232	6,5	268	1,4	1 577	8,3	71	0,4	6	0,0
24	śląskie	27 843	100,0	177	0,6	21 300	76,5	73	0,3	2 413	8,7	481	1,7	3 270	11,7	125	0,5	4	0,0
26	świętokrzyskie	11 596	100,0	104	0,9	8 836	76,2	29	0,3	873	7,5	282	2,4	1 438	12,4	30	0,3	4	0,0
28	warmińsko-mazurskie	10 601	100,0	82	0,8	8 569	80,8	36	0,3	684	6,4	158	1,5	1 026	9,7	40	0,4	6	0,1
30	wielkopolskie	16 654	100,0	97	0,6	12 049	72,3	35	0,2	1 622	9,7	331	2,0	2 451	14,7	59	0,4	10	0,1
32	zachodniopomorskie	13 580	100,0	79	0,6	11 256	82,9	20	0,1	922	6,8	159	1,2	1 088	8,0	50	0,4	6	0,0

Tabela 48. *Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne dróg*

Klasa techniczna drogi	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
			Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
											bez przyczep		z przyczepami					
	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Drogi krajowe	**14 870**	**100,0**	**51**	**0,3**	**10 996**	**74,0**	**51**	**0,3**	**1 368**	**9,2**	**292**	**2,0**	**2 043**	**13,7**	**62**	**0,4**	**7**	**0,1**
A	38 514	100,0	63	0,1	26 193	68,0	158	0,4	3 843	10,0	695	1,8	7 382	19,2	180	0,5	0	0,0
S	26 928	100,0	73	0,3	20 334	75,5	62	0,2	2 376	8,8	479	1,8	3 511	13,0	93	0,4	0	0,0
GP	9 356	100,0	47	0,5	7 100	75,9	37	0,4	843	9,0	213	2,3	1 064	11,4	42	0,4	10	0,1
G	5 686	100,0	36	0,6	4 505	79,2	24	0,4	508	9,0	117	2,1	460	8,1	25	0,4	11	0,2

Tabela 49. *Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych wraz z długością dróg międzynarodowych*

Numer drogi międzynarodowej	Długość drogi (km)	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj. dobę/	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Drogi międzynarodowe	**5 285**	**30 220**	**100,0**	**71**	**0,2**	**21 782**	**72,1**	**102**	**0,3**	**2 810**	**9,3**	**537**	**1,8**	**4 788**	**15,9**	**128**	**0,4**	**2**	**0,0**
E28	384	23 412	100,0	71	0,3	18 878	80,6	43	0,2	1 988	8,5	342	1,5	2 017	8,6	68	0,3	5	0,0
E30	646	35 990	100,0	62	0,2	24 967	69,4	109	0,3	3 551	9,9	653	1,8	6 494	18,0	153	0,4	1	0,0
E36	112	20 879	100,0	25	0,1	11 419	54,8	185	0,9	2 406	11,5	505	2,4	6 225	29,8	114	0,5	0	0,0
E40	669	43 603	100,0	75	0,2	30 101	69,0	289	0,7	4 575	10,5	817	1,9	7 466	17,1	280	0,6	0	0,0
E65	487	21 926	100,0	68	0,3	16 876	77,0	33	0,2	1 737	7,9	310	1,4	2 827	12,9	74	0,3	1	0,0
E67	820	32 804	100,0	91	0,3	23 238	70,8	75	0,2	3 013	9,2	613	1,9	5 655	17,2	117	0,4	2	0,0
E75	607	37 917	100,0	74	0,2	26 081	68,7	57	0,2	3 432	9,1	705	1,9	7 460	19,6	107	0,3	1	0,0
E77	739	35 431	100,0	107	0,3	28 025	79,2	81	0,2	2 976	8,4	634	1,8	3 485	9,8	122	0,3	1	0,0
E261	370	29 506	100,0	62	0,2	20 813	70,5	42	0,1	3 143	10,7	583	2,0	4 795	16,3	68	0,2	0	0,0
E371	277	9 330	100,0	52	0,6	6 695	71,7	59	0,6	803	8,6	236	2,5	1 426	15,3	54	0,6	5	0,1
E372	298	26 109	100,0	59	0,2	19 875	76,2	218	0,8	2 225	8,5	393	1,5	3 158	12,1	176	0,7	5	0,0
E373	78	14 217	100,0	39	0,3	10 336	72,8	130	0,9	1 170	8,2	220	1,5	2 179	15,3	136	1,0	7	0,0
E462	130	41 224	100,0	98	0,2	31 373	76,1	147	0,4	4 170	10,1	739	1,8	4 435	10,8	259	0,6	3	0,0

Wspólny przebieg dróg międzynarodowych – 332 km.

Tabela 50. *Długość dróg krajowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR										
		Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
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
	Polska	**18 320**	**452**	**2 040**	**3 049**	**4 209**	**2 898**	**1 293**	**1 168**	**962**	**1 003**	**565**	**681**	**2,5**	**11,1**	**16,6**	**23,0**	**15,8**	**7,0**	**6,4**	**5,2**	**5,5**	**3,1**	**3,8**
02	dolnośląskie	1 299	4	84	132	295	295	101	79	56	103	40	110	0,3	6,5	10,1	22,7	22,7	7,8	6,0	4,3	8,0	3,1	8,5
04	kujawsko-pomorskie	1 082	0	56	214	204	231	87	142	56	92	0	0	0,0	5,2	19,8	18,8	21,3	8,1	13,1	5,2	8,5	0,0	0,0
06	lubelskie	1 010	49	162	157	227	194	55	46	22	90	8	0	4,9	16,0	15,5	22,5	19,2	5,5	4,6	2,1	8,9	0,8	0,0
08	lubuskie	890	30	129	125	251	92	37	130	82	14	0	0	3,4	14,5	14,0	28,2	10,3	4,2	14,6	9,2	1,6	0,0	0,0
10	łódzkie	1 388	0	88	252	349	136	42	38	149	171	82	81	0,0	6,3	18,2	25,1	9,8	3,1	2,8	10,7	12,3	5,9	5,8
12	małopolskie	1 029	7	12	72	240	199	160	67	73	57	26	116	0,6	1,2	7,0	23,3	19,3	15,6	6,5	7,2	5,6	2,5	11,2
14	mazowieckie	2 381	49	278	420	558	310	140	126	70	125	122	183	2,0	11,7	17,7	23,5	13,0	5,8	5,3	2,9	5,3	5,1	7,7
16	opolskie	750	8	152	210	213	49	30	0	0	0	88	0	1,1	20,3	27,9	28,4	6,5	4,0	0,0	0,0	0,0	11,8	0,0
18	podkarpackie	885	35	112	59	205	248	91	50	47	38	0	0	4,0	12,7	6,6	23,2	28,0	10,3	5,6	5,3	4,3	0,0	0,0
20	podlaskie	932	61	239	157	198	143	123	7	4	0	0	0	6,5	25,6	16,8	21,3	15,4	13,1	0,8	0,5	0,0	0,0	0,0
22	pomorskie	887	0	74	139	202	184	83	35	56	65	4	45	0,0	8,3	15,7	22,8	20,8	9,3	3,9	6,3	7,3	0,5	5,1
24	śląskie	997	5	48	105	185	107	93	41	49	84	170	110	0,5	4,8	10,5	18,6	10,8	9,3	4,1	4,9	8,4	17,0	11,1
26	świętokrzyskie	739	0	90	224	207	86	16	34	49	33	0	0	0,0	12,3	30,4	28,0	11,6	2,2	4,6	6,5	4,4	0,0	0,0
28	warmińsko-mazurskie	1 341	179	299	349	158	137	25	121	49	24	0	0	13,4	22,3	26,1	11,7	10,2	1,9	9,0	3,6	1,8	0,0	0,0
30	wielkopolskie	1 648	0	50	186	532	303	101	152	194	80	14	36	0,0	3,0	11,3	32,3	18,4	6,1	9,2	11,8	4,8	0,9	2,2
32	zachodniopomorskie	1 062	25	167	248	185	184	109	100	6	27	11	0	2,4	15,7	23,4	17,4	17,3	10,3	9,4	0,6	2,5	1,0	0,0

Tabela 51. *Długość dróg międzynarodowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR									
		Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
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
	Polska	**5 285**	**6**	**77**	**73**	**224**	**720**	**492**	**804**	**851**	**895**	**525**	**618**	**0,1**	**1,5**	**1,4**	**4,3**	**13,6**	**9,3**	**15,2**	**16,1**	**16,9**	**9,9**	**11,7**
02	dolnośląskie	617	0	9	0	5	167	56	73	55	103	40	109	0,0	1,4	0,0	0,8	27,1	9,1	11,8	8,9	16,7	6,5	17,7
04	kujawsko-pomorskie	296	0	0	0	0	0	26	124	54	92	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	41,8	18,2	31,0	0,0	0,0
06	lubelskie	344	6	24	28	48	125	8	4	13	80	8	0	1,9	6,9	8,1	14,0	36,4	2,4	1,1	3,8	23,2	2,2	0,0
08	lubuskie	311	0	0	0	0	50	36	129	82	14	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,1	11,5	41,4	26,4	4,6	0,0	0,0
10	łódzkie	487	0	0	0	0	0	0	19	140	165	82	81	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9	28,6	34,0	16,9	16,6
12	małopolskie	309	0	0	8	25	2	0	28	56	55	19	116	0,0	0,0	2,6	8,0	0,4	0,0	9,2	18,2	17,9	6,2	37,5
14	mazowieckie	704	0	0	4	39	20	51	112	67	114	122	175	0,0	0,0	0,6	5,4	2,9	7,2	16,0	9,5	16,2	17,3	24,9
16	opolskie	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
18	podkarpackie	307	0	42	14	46	78	27	20	44	36	0	0	0,0	13,6	4,5	15,1	25,4	8,7	6,5	14,4	11,8	0,0	0,0
20	podlaskie	138	0	0	0	0	41	97	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,8	70,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22	pomorskie	263	0	0	0	5	53	37	6	56	62	4	40	0,0	0,0	0,0	1,8	20,3	14,0	2,3	21,4	23,5	1,7	15,0
24	śląskie	277	0	0	0	0	2	13	0	13	28	149	72	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	4,7	0,0	4,8	10,1	53,6	26,1
26	świętokrzyskie	185	0	2	19	56	8	0	20	48	32	0	0	0,0	1,3	10,6	30,1	4,4	0,0	10,7	25,6	17,3	0,0	0,0
28	warmińsko-mazurskie	204	0	0	0	0	43	11	84	42	24	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,8	5,5	41,1	20,9	11,7	0,0	0,0
30	wielkopolskie	393	0	0	0	0	0	28	94	181	63	2	25	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,1	24,0	46,0	15,9	0,6	6,4
32	zachodniopomorskie	362	0	0	0	0	131	102	91	0	27	11	0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,1	28,3	25,2	0,0	7,4	3,0	0,0

Tabela 52. *Długość pozostałych dróg krajowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR									
		Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
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
	Polska	**13 035**	**446**	**1 963**	**2 976**	**3 985**	**2 178**	**801**	**364**	**111**	**108**	**40**	**63**	**3,4**	**15,1**	**22,8**	**30,6**	**16,7**	**6,1**	**2,8**	**0,9**	**0,8**	**0,3**	**0,5**
02	dolnośląskie	682	4	75	132	290	128	45	6	1	0	0	1	0,6	11,0	19,3	42,6	18,7	6,6	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1
04	kujawsko-pomorskie	786	0	56	214	204	231	61	18	2	0	0	0	0,0	7,1	27,2	25,9	29,4	7,8	2,3	0,3	0,0	0,0	0,0
06	lubelskie	666	43	138	129	179	69	47	42	9	10	0	0	6,5	20,7	19,4	26,9	10,4	7,1	6,4	1,2	1,4	0,0	0,0
08	lubuskie	579	30	129	125	251	42	1	1	0	0	0	0	5,1	22,3	21,6	43,4	7,2	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
10	łódzkie	901	0	88	252	349	136	42	19	9	6	0	0	0,0	9,8	28,0	38,7	15,1	4,7	2,1	1,0	0,6	0,0	0,0
12	małopolskie	720	7	12	64	215	197	160	39	17	2	7	0	0,9	1,7	8,9	29,9	27,4	22,2	5,3	2,4	0,3	1,0	0,0
14	mazowieckie	1 677	49	278	416	519	290	89	14	3	11	0	8	2,9	16,5	24,8	31,0	17,3	5,3	0,8	0,2	0,7	0,0	0,5
16	opolskie	662	8	152	210	213	49	30	0	0	0	0	0	1,3	22,9	31,7	32,2	7,4	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18	podkarpackie	578	35	70	45	159	170	64	30	3	2	0	0	6,1	12,2	7,7	27,5	29,4	11,1	5,2	0,5	0,3	0,0	0,0
20	podlaskie	794	61	239	157	198	102	26	7	4	0	0	0	7,6	30,1	19,8	25,0	12,9	3,2	0,9	0,5	0,0	0,0	0,0
22	pomorskie	624	0	74	139	197	131	46	29	0	3	0	5	0,0	11,8	22,3	31,6	21,0	7,4	4,6	0,0	0,5	0,0	0,8
24	śląskie	720	5	48	105	185	105	80	41	36	56	21	38	0,6	6,7	14,6	25,7	14,7	11,0	5,7	5,0	7,8	2,9	5,3
26	świętokrzyskie	554	0	88	205	151	78	16	14	1	1	0	0	0,0	15,9	36,9	27,2	14,1	3,0	2,6	0,2	0,1	0,0	0,0
28	warmińsko-mazurskie	1 137	179	299	349	158	94	14	37	7	0	0	0	15,8	26,3	30,7	13,9	8,3	1,2	3,2	0,6	0,0	0,0	0,0
30	wielkopolskie	1 255	0	50	186	532	303	73	58	13	17	12	11	0,0	4,0	14,9	42,4	24,1	5,8	4,6	1,0	1,4	0,9	0,9
32	zachodniopomorskie	700	25	167	248	185	53	7	9	6	0	0	0	3,6	23,8	35,4	26,4	7,6	1,0	1,3	0,9	0,0	0,0	0,0

Tabela 53. *Długość poszczególnych dróg międzynarodowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych*

Numer drogi międzynarodowej	SDRR (poj./dobę)	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR									
		Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
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
Drogi międzynarodowe ogółem	**30 220**	**5 285**	**6**	**77**	**73**	**224**	**720**	**492**	**804**	**851**	**895**	**525**	**618**	**0,1**	**1,5**	**1,4**	**4,3**	**13,6**	**9,3**	**15,2**	**16,1**	**16,9**	**9,9**	**11,7**
E28	23 412	384	0	0	0	5	149	110	31	16	27	13	33	0,0	0,0	0,0	1,3	38,8	28,6	8,1	4,2	7,0	3,4	8,6
E30	35 990	646	3	0	11	42	37	71	107	163	52	9	151	0,5	0,0	1,7	6,5	5,7	11,0	16,6	25,2	8,0	1,4	23,4
E36	20 879	112	0	0	0	0	77	0	0	0	22	13	0	0,0	0,0	0,0	0,0	68,8	0,0	0,0	0,0	19,6	11,6	0,0
E40	43 603	669	0	23	0	0	25	9	44	82	92	158	236	0,0	3,4	0,0	0,0	3,7	1,3	6,6	12,3	13,8	23,6	35,3
E65	21 926	487	0	9	0	5	100	73	148	80	61	11	0	0,0	1,8	0,0	1,0	20,5	15,0	30,5	16,4	12,5	2,3	0,0
E67	32 804	820	0	0	0	0	159	163	24	171	157	48	98	0,0	0,0	0,0	0,0	19,4	19,9	2,9	20,8	19,1	5,9	12,0
E75	37 917	607	0	0	0	0	2	13	46	94	194	185	73	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	2,1	7,6	15,5	32,0	30,5	12,0
E77	35 431	739	0	0	8	25	1	0	227	181	140	76	81	0,0	0,0	1,1	3,4	0,1	0,0	30,7	24,5	18,9	10,3	11,0
E261	29 506	370	0	0	0	0	0	27	173	49	87	9	25	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	46,8	13,2	23,5	2,4	6,8
E371	9 330	277	0	21	38	125	68	17	0	3	5	0	0	0,0	7,6	13,7	45,2	24,5	6,1	0,0	1,1	1,8	0,0	0,0
E372	26 109	298	0	7	17	22	68	2	4	13	110	51	4	0,0	2,3	5,7	7,4	22,8	0,7	1,3	4,4	37,0	17,1	1,3
E373	14 217	78	3	18	0	0	35	6	0	2	14	0	0	3,8	23,1	0,0	0,0	44,9	7,7	0,0	2,6	17,9	0,0	0,0
E462	41 224	130	0	0	0	0	2	13	0	13	17	44	41	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	10,0	0,0	10,0	13,1	33,9	31,5

Wspólny przebieg dróg międzynarodowych – 332 km.

Tabela 54. *Długość dróg krajowych w kraju w podziale na klasy techniczne, funkcjonalnym oraz na liczbę jezdni*

Klasyfikacja dróg krajowych	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR										
	Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Klasy techniczne dróg																							
A	1 886	0	23	0	0	111	82	212	333	352	330	443	0,0	1,2	0,0	0,0	5,9	4,3	11,2	17,6	18,7	17,5	23,6
S	3 490	33	80	47	147	418	491	716	550	599	194	215	0,9	2,2	1,3	4,2	12,0	14,1	20,5	15,8	17,2	5,6	6,2
GP	8 771	172	860	1 571	3 014	2 094	641	229	77	52	41	20	1,9	9,8	17,9	34,4	23,9	7,3	2,6	0,9	0,6	0,5	0,2
G	4 173	247	1 077	1 431	1 048	275	79	11	2	0	0	3	5,9	25,8	34,3	25,1	6,6	1,9	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1
Funkcje dróg																							
międzynarodowe	5 285	6	77	73	224	720	492	804	851	895	525	618	0,1	1,5	1,4	4,3	13,6	9,3	15,2	16,1	16,9	9,9	11,7
pozostałe	13 035	446	1 963	2 976	3 985	2 178	801	364	111	108	40	63	3,4	15,1	22,8	30,6	16,7	6,1	2,8	0,9	0,8	0,3	0,5
Liczba jezdni																							
jednojezdniowe	12 474	436	1 933	3 017	3 989	2 261	667	157	10	4	0	0	3,5	15,5	24,2	31,9	18,1	5,4	1,3	0,1	0,0	0,0	0,0
dwujezdniowe	5 846	16	107	32	220	637	626	1 011	952	999	565	681	0,3	1,8	0,5	3,8	10,9	10,7	17,3	16,3	17,1	9,7	11,6
Drogi krajowe	**18 320**	**452**	**2 040**	**3 049**	**4 209**	**2 898**	**1 293**	**1 168**	**962**	**1 003**	**565**	**681**	**2,5**	**11,1**	**16,6**	**23,0**	**15,8**	**7,0**	**6,4**	**5,2**	**5,5**	**3,1**	**3,8**

Tabela 55. *Długość dróg krajowych w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych z uwzględnieniem szerokości jezdni*

Lp.	Szerokość jezdni (m)	Długość dróg w kilometrach w przedziałach SDRR												Długość dróg w procentach w przedziałach SDRR									
		Ogółem	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000	<2 000	2 000-3 999	4 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000-24 999	25 000-29 999	30 000-39 999	40 000-49 999	≥50 000
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
Drogi jednojezdniowe																								
1	poniżej 6,00	176	20	96	47	10	1	2	0	0	0	0	0	11,4	54,3	26,7	5,7	0,8	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	6,00-6,99	3 943	287	1 081	1 357	914	244	51	9	0	0	0	0	7,3	27,4	34,4	23,2	6,2	1,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
3	7,00-8,99	7 813	109	740	1 531	2 933	1 834	535	127	3	1	0	0	1,4	9,5	19,6	37,6	23,5	6,8	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
4	9,00-10,49	350	12	12	50	76	137	54	3	5	1	0	0	3,5	3,4	14,4	21,7	39,0	15,5	0,8	1,4	0,3	0,0	0,0
5	10,50-11,99	128	7	4	31	39	28	13	4	2	0	0	0	5,2	3,1	24,2	30,7	22,0	10,0	3,5	1,3	0,0	0,0	0,0
6	12,00-13,99	31	1	0	0	5	11	10	4	0	0	0	0	3,1	0,0	0,4	14,7	36,7	33,7	11,4	0,0	0,0	0,0	0,0
7	14,00 i więcej	33	0	0	0	12	5	3	11	0	2	0	0	0,0	0,0	0,0	35,7	16,7	9,3	32,3	0,0	6,0	0,0	0,0
Drogi dwujezdniowe																								
8	poniżej 7,00*	25	1	1	1	6	12	1	3	0	0	0	0	3,5	2,3	5,1	26,0	48,5	2,3	12,3	0,0	0,0	0,0	0,0
9	7,00-8,99*	5 372	13	101	29	204	613	621	998	933	962	451	447	0,2	1,9	0,5	3,8	11,4	11,6	18,6	17,4	17,9	8,4	8,3
10	9,00-10,49*	39	0	2	2	6	8	1	4	2	2	5	7	0,0	6,0	4,3	16,5	19,2	3,5	11,5	4,4	5,1	12,3	17,2
11	10,50-11,99*	402	0	3	0	2	3	1	5	17	35	109	227	0,0	0,7	0,0	0,6	0,6	0,3	1,2	4,2	8,7	27,1	56,6
12	12,00 i więcej*	8	2	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	27,6	0,0	0,0	24,8	30,1	17,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

** Szerokość każdej z jezdni dla dróg dwujezdniowych*

Tabela 56. *Skumulowany udział pracy przewozowej pojazdów silnikowych przypadający na określony udział długości sieci dróg krajowych*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Długość dróg krajowych (km)	Praca przewozowa (tys.poj.km/ dobę)	Obciążenie ruchem przypadające na procent długości sieci dróg krajowych (%)												
				5%	10%	20%	25%	30%	40%	50%	60%	70%	75%	80%	90%	100%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	Polska	**18 320**	**272 412**	**22**	**35**	**53**	**60**	**66**	**75**	**82**	**88**	**92**	**94**	**96**	**98**	**100**
02	dolnośląskie	1 299	23 986	19	33	52	59	65	74	81	87	92	94	95	98	100
04	kujawsko-pomorskie	1 081	14 858	12	23	41	49	56	67	76	83	89	91	93	97	100
06	lubelskie	1 010	11 306	16	30	49	56	62	72	80	87	92	94	96	98	100
08	lubuskie	890	10 392	13	24	44	53	60	70	78	85	90	93	95	98	100
10	łódzkie	1 388	26 081	16	29	49	57	64	77	83	88	92	94	95	98	100
12	małopolskie	1 029	21 615	18	31	50	56	62	71	79	84	90	92	94	98	100
14	mazowieckie	2 381	43 831	28	42	62	68	73	81	86	90	93	95	96	99	100
16	opolskie	750	8 291	21	41	59	64	68	75	81	86	91	93	95	98	100
18	podkarpackie	885	10 548	13	25	42	49	56	66	76	83	90	93	95	98	100
20	podlaskie	931	7 249	13	24	43	51	58	69	78	85	90	92	94	98	100
22	pomorskie	887	14 278	23	35	53	59	65	73	81	86	91	93	95	98	100
24	śląskie	997	24 984	16	26	46	54	62	75	83	89	93	95	96	99	100
26	świętokrzyskie	739	7 581	16	31	50	56	61	70	76	82	88	90	93	97	100
28	warmińsko-mazurskie	1 341	11 063	17	32	54	61	67	75	82	88	92	94	96	98	100
30	wielkopolskie	1 649	25 201	17	27	45	52	59	69	77	83	89	91	93	97	100
32	zachodniopomorskie	1 062	11 148	17	27	45	52	59	71	79	85	90	92	94	98	100

Przykładowo, wartość 60 w kolumnie „25%" w wierszu „Polska" oznacza, że 25% długości sieci dróg krajowych jest obciążona 60% całkowitej pracy przewozowej. Zależność tę przedstawiono graficznie na rysunku 9.

Tabela 57. *Długość dróg krajowych według charakteru ruchu w podziale funkcjonalnym*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Długość dróg w zależności od charakteru ruchu					
		Drogi krajowe		w tym:			
				międzynarodowe		pozostałe	
		gospodarczy (G)	turystyczno--rekreacyjny (T-R)	gospodarczy (G)	turystyczno--rekreacyjny (T-R)	gospodarczy (G)	turystyczno--rekreacyjny (T-R)
		km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7	8
	Polska	**16 929**	**1 391**	**4 525**	**760**	**12 404**	**631**
02	dolnośląskie	1 173	126	552	65	621	61
04	kujawsko-pomorskie	998	84	245	52	753	32
06	lubelskie	944	66	332	13	612	53
08	lubuskie	798	92	219	92	579	0
10	łódzkie	1 342	46	454	33	888	13
12	małopolskie	941	88	255	53	686	35
14	mazowieckie	2 251	130	588	116	1 663	14
16	opolskie	742	8	88	0	654	8
18	podkarpackie	885	0	307	0	578	0
20	podlaskie	859	72	108	29	751	43
22	pomorskie	832	55	260	3	572	52
24	śląskie	993	4	277	0	716	4
26	świętokrzyskie	715	24	177	8	538	16
28	warmińsko-mazurskie	1 013	328	60	144	953	184
30	wielkopolskie	1 649	0	393	0	1 256	0
32	zachodniopomorskie	794	268	210	152	584	116

Tabela 58. *Struktura SDRDR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**14 782**	**100,0**	**23**	**0,1**	**9 997**	**67,6**	**51**	**0,3**	**1 552**	**10,5**	**394**	**2,7**	**2 688**	**18,2**	**68**	**0,5**	**9**	**0,1**
02	dolnośląskie	18 134	100,0	24	0,1	11 544	63,7	56	0,3	1 880	10,4	481	2,7	4 061	22,4	80	0,4	8	0,0
04	kujawsko-pomorskie	13 576	100,0	15	0,1	8 576	63,2	20	0,1	1 449	10,7	367	2,7	3 085	22,7	55	0,4	9	0,1
06	lubelskie	11 394	100,0	21	0,2	8 024	70,4	93	0,8	1 094	9,6	286	2,5	1 800	15,8	66	0,6	10	0,1
08	lubuskie	11 301	100,0	16	0,1	6 892	61,0	27	0,2	1 257	11,1	242	2,2	2 815	24,9	47	0,4	5	0,1
10	łódzkie	18 966	100,0	16	0,1	11 786	62,1	45	0,2	2 037	10,8	524	2,8	4 481	23,6	70	0,4	7	0,0
12	małopolskie	20 424	100,0	34	0,2	15 212	74,5	121	0,6	2 287	11,2	572	2,8	2 074	10,1	118	0,6	6	0,0
14	mazowieckie	18 576	100,0	36	0,2	13 430	72,3	60	0,3	1 789	9,6	485	2,6	2 680	14,4	87	0,5	9	0,1
16	opolskie	11 059	100,0	16	0,2	6 858	62,0	35	0,3	1 297	11,7	258	2,4	2 523	22,8	58	0,5	14	0,1
18	podkarpackie	12 083	100,0	22	0,2	8 745	72,4	114	0,9	1 287	10,6	337	2,8	1 473	12,2	98	0,8	7	0,1
20	podlaskie	7 732	100,0	12	0,2	4 955	64,1	24	0,3	737	9,5	234	3,0	1 711	22,1	46	0,6	13	0,2
22	pomorskie	15 573	100,0	25	0,2	11 372	73,0	39	0,3	1 498	9,6	358	2,3	2 202	14,1	70	0,4	9	0,1
24	śląskie	25 579	100,0	39	0,2	17 468	68,3	63	0,3	2 743	10,7	665	2,6	4 488	17,5	107	0,4	6	0,0
26	świętokrzyskie	10 435	100,0	24	0,2	6 933	66,4	41	0,4	1 015	9,7	382	3,7	2 001	19,2	33	0,3	6	0,1
28	warmińsko-mazurskie	7 578	100,0	16	0,2	5 192	68,5	37	0,5	747	9,9	205	2,7	1 340	17,7	32	0,4	9	0,1
30	wielkopolskie	15 829	100,0	25	0,1	10 010	63,2	28	0,2	1 894	12,0	461	2,9	3 342	21,1	57	0,4	12	0,1
32	zachodniopomorskie	9 372	100,0	15	0,2	6 630	70,7	21	0,2	965	10,3	211	2,3	1 485	15,8	39	0,4	6	0,1

Tabela 59. *Struktura SDRDR 2025 pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i w poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**29 166**	**100,0**	**32**	**0,1**	**18 796**	**64,4**	**92**	**0,3**	**3 138**	**10,8**	**721**	**2,5**	**6 260**	**21,5**	**125**	**0,4**	**2**	**0,0**
02	dolnośląskie	29 017	100,0	26	0,1	17 265	59,5	86	0,3	3 134	10,8	787	2,7	7 602	26,2	114	0,4	3	0,0
04	kujawsko-pomorskie	24 486	100,0	14	0,1	13 858	56,6	28	0,1	2 539	10,4	582	2,4	7 403	30,2	62	0,2	0	0,0
06	lubelskie	17 107	100,0	23	0,1	11 753	68,7	163	0,9	1 670	9,8	387	2,3	2 969	17,4	133	0,8	9	0,0
08	lubuskie	20 154	100,0	14	0,1	11 418	56,6	53	0,2	2 191	10,9	378	1,9	6 025	29,9	75	0,4	0	0,0
10	łódzkie	37 495	100,0	18	0,0	21 781	58,1	63	0,2	4 226	11,3	973	2,6	10 316	27,5	118	0,3	0	0,0
12	małopolskie	38 956	100,0	41	0,1	28 054	72,0	209	0,5	4 484	11,5	1 036	2,7	4 893	12,6	237	0,6	2	0,0
14	mazowieckie	43 134	100,0	77	0,2	31 553	73,2	117	0,3	4 192	9,7	989	2,3	6 011	13,9	194	0,4	1	0,0
16	opolskie	42 163	100,0	20	0,0	21 805	51,7	152	0,4	5 638	13,4	887	2,1	13 420	31,8	241	0,6	0	0,0
18	podkarpackie	15 392	100,0	17	0,1	10 177	66,1	195	1,3	1 835	11,9	481	3,1	2 537	16,5	146	1,0	4	0,0
20	podlaskie	14 385	100,0	14	0,1	5 995	41,7	65	0,4	1 378	9,6	342	2,4	6 509	45,2	81	0,6	1	0,0
22	pomorskie	29 814	100,0	37	0,1	21 029	70,5	55	0,2	2 853	9,6	623	2,1	5 121	17,2	88	0,3	8	0,0
24	śląskie	47 501	100,0	48	0,1	30 664	64,6	115	0,2	5 423	11,4	1 245	2,6	9 823	20,7	181	0,4	2	0,0
26	świętokrzyskie	18 756	100,0	28	0,1	12 828	68,4	36	0,2	1 792	9,6	708	3,8	3 309	17,6	52	0,3	3	0,0
28	warmińsko-mazurskie	18 823	100,0	23	0,1	11 189	59,5	42	0,2	1 754	9,3	432	2,3	5 313	28,2	70	0,4	0	0,0
30	wielkopolskie	29 586	100,0	25	0,1	17 384	58,8	55	0,2	3 684	12,4	757	2,6	7 583	25,6	98	0,3	0	0,0
32	zachodniopomorskie	16 092	100,0	21	0,1	11 397	70,8	27	0,2	1 678	10,4	316	2,0	2 594	16,1	57	0,4	2	0,0

Tabela 60. *Struktura SDRDR 2025 pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	Pojazdy silnikowe ogółem		Kategorie pojazdów															
				Motocykle		Samochody osobowe		Mikrobusy		Lekkie samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
												bez przyczep		z przyczepami					
		poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Polska	**8 950**	**100,0**	**20**	**0,2**	**6 428**	**71,8**	**35**	**0,4**	**909**	**10,2**	**262**	**2,9**	**1 240**	**13,9**	**45**	**0,5**	**11**	**0,1**
02	dolnośląskie	8 281	100,0	22	0,3	6 365	76,9	28	0,3	745	9,0	204	2,5	856	10,3	48	0,6	13	0,1
04	kujawsko-pomorskie	9 470	100,0	16	0,2	6 588	69,6	18	0,2	1 039	11,0	285	3,0	1 460	15,4	52	0,5	12	0,1
06	lubelskie	8 437	100,0	20	0,2	6 093	72,2	58	0,7	796	9,4	234	2,8	1 194	14,2	31	0,4	11	0,1
08	lubuskie	6 536	100,0	16	0,3	4 456	68,2	13	0,2	754	11,5	169	2,6	1 087	16,6	32	0,5	9	0,1
10	łódzkie	8 956	100,0	15	0,2	6 385	71,3	35	0,4	855	9,6	281	3,1	1 329	14,8	45	0,5	11	0,1
12	małopolskie	12 487	100,0	31	0,2	9 713	77,8	83	0,7	1 347	10,8	373	3,0	866	6,9	66	0,5	8	0,1
14	mazowieckie	8 266	100,0	19	0,2	5 822	70,4	36	0,5	780	9,4	273	3,3	1 282	15,5	42	0,5	12	0,2
16	opolskie	6 918	100,0	15	0,2	4 868	70,4	20	0,3	719	10,4	175	2,5	1 072	15,5	34	0,5	15	0,2
18	podkarpackie	10 323	100,0	24	0,2	7 984	77,3	71	0,7	996	9,7	260	2,5	908	8,8	72	0,7	8	0,1
20	podlaskie	6 576	100,0	12	0,2	4 774	72,6	17	0,3	626	9,5	215	3,3	877	13,3	40	0,6	15	0,2
22	pomorskie	9 571	100,0	20	0,2	7 302	76,3	33	0,3	927	9,7	247	2,6	972	10,2	61	0,6	9	0,1
24	śląskie	17 150	100,0	36	0,2	12 395	72,3	42	0,2	1 713	10,0	442	2,6	2 436	14,2	79	0,5	7	0,0
26	świętokrzyskie	7 663	100,0	22	0,3	4 970	64,8	42	0,5	757	9,9	273	3,6	1 565	20,4	27	0,4	7	0,1
28	warmińsko-mazurskie	5 558	100,0	15	0,3	4 114	74,0	36	0,6	566	10,2	164	2,9	626	11,3	26	0,5	11	0,2
30	wielkopolskie	11 521	100,0	25	0,2	7 701	66,8	20	0,2	1 333	11,6	368	3,2	2 014	17,5	44	0,4	16	0,1
32	zachodniopomorskie	5 901	100,0	13	0,2	4 167	70,6	17	0,3	597	10,1	157	2,7	912	15,5	30	0,5	8	0,1

Tabela 61. *Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	SDRR		SRD		SRW		SRN	
		poj./dobę	%	suma poj. od 6:00 do 18:00	udział w SDRR (%)	suma poj. od 18:00 do 22:00	udział w SDRR (%)	suma poj. od 22:00 do 6:00	udział w SDRR (%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Polska	**14 870**	**100,0**	**10 783**	**72,5**	**2 413**	**16,2**	**1 674**	**11,3**
02	dolnośląskie	18 462	100,0	13 250	71,8	2 982	16,1	2 230	12,1
04	kujawsko-pomorskie	13 739	100,0	10 003	72,8	2 169	15,8	1 567	11,4
06	lubelskie	11 195	100,0	8 250	73,7	1 776	15,9	1 169	10,4
08	lubuskie	11 677	100,0	8 393	71,9	1 887	16,1	1 397	12,0
10	łódzkie	18 796	100,0	13 178	70,1	3 174	16,9	2 444	13,0
12	małopolskie	21 001	100,0	15 185	72,3	3 534	16,8	2 282	10,9
14	mazowieckie	18 406	100,0	13 174	71,6	3 173	17,2	2 059	11,2
16	opolskie	11 053	100,0	7 937	71,8	1 771	16,0	1 345	12,2
18	podkarpackie	11 920	100,0	8 850	74,3	1 826	15,3	1 244	10,4
20	podlaskie	7 783	100,0	5 841	75,1	1 136	14,6	806	10,3
22	pomorskie	16 098	100,0	11 918	74,0	2 578	16,0	1 602	10,0
24	śląskie	25 059	100,0	18 065	72,1	3 978	15,9	3 016	12,0
26	świętokrzyskie	10 260	100,0	7 600	74,1	1 603	15,6	1 057	10,3
28	warmińsko-mazurskie	8 249	100,0	6 259	75,9	1 244	15,1	746	9,0
30	wielkopolskie	15 286	100,0	10 980	71,8	2 496	16,3	1 810	11,9
32	zachodniopomorskie	10 496	100,0	8 001	76,2	1 602	15,3	893	8,5

Tabela 62. *Struktura SDRR 2025 pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne*

Klasa techniczna drogi	Pojazdy silnikowe ogółem poj./dobę %		Lekkie pojazdy silnikowe		Średnie pojazdy silnikowe		Pojazdy ciężarowe		Dwukołowe pojazdy silnikowe			
									Motorowery		Motocykle	
	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%	poj./ dobę	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Drogi krajowe	**14 870**	**100,0**	**12 422**	**83,5**	**330**	**2,2**	**2 066**	**13,9**	**10**	**0,1**	**42**	**0,3**
A	38 514	100,0	30 195	78,4	778	2,0	7 478	19,4	—	—	63	0,2
S	26 928	100,0	22 773	84,5	532	2,0	3 551	13,2	—	—	72	0,3
GP	9 356	100,0	7 991	85,4	245	2,6	1 073	11,5	14	0,1	33	0,4
G	5 686	100,0	5 048	88,8	137	2,4	465	8,2	11	0,2	25	0,4

Tabela 63. *Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w ruchu na drogach krajowych w ciągu doby*

Kategorie pojazdów		SDRR		SRD		SRW		SRN	
		poj./ dobę	%	suma poj. od 6:00 do 18:00	%	suma poj. od 18:00 do 22:00	%	suma poj. od 22:00 do 6:00	%
1		2	3	4	5	6	7	8	9
Lekkie pojazdy silnikowe		12 422	83,5	9 165	85,0	2 080	86,1	1 177	70,3
Średnie pojazdy silnikowe		330	2,2	249	2,3	31	1,3	50	3,0
Pojazdy ciężarowe		2 066	13,9	1 328	12,3	293	12,2	445	26,6
Dwukołowe pojazdy silnikowe	motorowery	10	0,1	8	0,1	2	0,1	0	0,0
	motocykle	42	0,3	33	0,3	7	0,3	2	0,1
	ogółem	52	0,4	41	0,4	9	0,4	2	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem		**14 870**	**100,0**	**10 783**	**100,0**	**2 413**	**100,0**	**1 674**	**100,0**

Tabela 64. *Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w SRN*

Kategorie pojazdów		Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SRN (%)		
		krajowe	w tym:	
			międzynarodowe	pozostałe
1		2	3	4
Lekkie pojazdy silnikowe		70,3	67,4	75,8
Średnie pojazdy silnikowe		3,0	2,9	3,2
Pojazdy ciężarowe		26,6	29,6	20,9
Dwukołowe pojazdy silnikowe	motorowery	0,0	0,0	0,0
	motocykle	0,1	0,1	0,1
	ogółem	0,1	0,1	0,1
Pojazdy silnikowe ogółem		**100,0**	**100,0**	**100,0**

Tabela 65. *Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w SRN w podziale na klasy techniczne*

Kategorie pojazdów		Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SRN (%)				
		krajowe	w tym:			
			A	S	GP	G
1		2	3	4	5	6
Lekkie pojazdy silnikowe		70,3	65,4	70,0	74,2	81,3
Średnie pojazdy silnikowe		3,0	2,8	3,0	3,4	2,8
Pojazdy ciężarowe		26,6	31,8	26,9	22,2	15,7
Dwukołowe pojazdy silnikowe	motorowery	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
	motocykle	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
	ogółem	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem		**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Tabela 66. *SDRDR w podziale na kategorie pojazdów i charakter ruchu*

Kategorie pojazdów	Udział w SDRDR (%)		
	Drogi krajowe	w tym:	
		gospodarcze (G)	turystyczno-rekreacyjne (T-R)
1	2	3	4
Motocykle	0,1	0,2	0,1
Samochody osobowe	67,6	67,9	63,9
Mikrobusy	0,3	0,3	0,3
Lekkie samochody dostawcze	10,5	10,5	10,4
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,7	2,7	2,5
Samochody ciężarowe z przyczepami	18,2	17,9	22,4
Autobusy	0,5	0,5	0,4
Ciągniki rolnicze	0,1	0,0	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Tabela 67. *Stosunek SDRDR do SDRR według charakteru ruchu i podziału funkcjonalnego dróg*

Symbol woj. wg kodu TERYT	Województwo	SDRDR/SDRR (%) w zależności od charakteru ruchu					
		Drogi krajowe		w tym:			
				międzynarodowe		pozostałe	
		gospodarcze (G)	turystyczno--rekreacyjne (T-R)	gospodarcze (G)	turystyczno--rekreacyjne (T-R)	gospodarcze (G)	turystyczno--rekreacyjne (T-R)
1	2	3	4	5	6	7	8
	Polska	**100,7**	**83,4**	**98,1**	**83,9**	**104,2**	**80,9**
02	dolnośląskie	99,1	81,8	97,6	82,7	104,3	79,8
04	kujawsko-pomorskie	100,1	89,2	95,1	89,0	104,6	90,8
06	lubelskie	102,3	91,3	102,4	90,0	102,2	94,0
08	lubuskie	99,3	87,1	94,8	87,1	105,2	—
10	łódzkie	101,5	89,7	99,1	89,2	107,1	95,9
12	małopolskie	98,7	81,8	96,2	84,8	102,1	73,8
14	mazowieckie	102,1	83,5	100,6	83,4	105,3	88,6
16	opolskie	100,1	93,4	93,9	—	105,9	93,4
18	podkarpackie	101,4	—	99,2	—	103,1	—
20	podlaskie	100,6	87,6	93,9	88,8	102,7	83,6
22	pomorskie	97,3	77,2	94,8	79,9	100,8	76,2
24	śląskie	102,1	95,1	100,0	—	104,4	95,1
26	świętokrzyskie	102,2	87,2	98,2	87,4	105,6	86,8
28	warmińsko-mazurskie	98,3	81,1	89,7	80,9	99,8	82,6
30	wielkopolskie	103,6	—	99,9	—	106,7	—
32	zachodniopomorskie	94,6	78,5	87,5	79,4	102,7	75,0

Tabela 68. *Liczba i udział pojazdów ciężarowych w pomiarze rozszerzonym na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne*

Klasa techniczna drogi	Pojazdy ciężarowe ogółem		Kategorie pojazdów											
			Samochody ciężarowe sztywne 2-osiowe bez przyczep		Samochody ciężarowe sztywne 3-osiowe i 4-osiowe bez przyczep		Ciągniki siodłowe z naczepami 1-osiowymi i 2-osiowymi		Ciągniki siodłowe z naczepami 3-osiowymi		Samochody ciężarowe sztywne z przyczepami		Inne nietypowe samochody ciężarowe	
	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Drogi krajowe	**2 004**	**100,0**	**192**	**9,6**	**120**	**6,0**	**30**	**1,5**	**1 503**	**75,0**	**143**	**7,1**	**16**	**0,8**
A	5 068	100,0	356	7,0	178	3,5	70	1,4	4 029	79,5	407	8,0	28	0,6
S	2 608	100,0	253	9,7	157	6,0	41	1,6	1 954	74,9	180	6,9	23	0,9
GP	1 158	100,0	139	12,0	96	8,3	18	1,5	821	70,9	74	6,4	10	0,9
G	807	100,0	103	12,7	81	10,0	14	1,8	546	67,7	58	7,2	5	0,6

Tabela 69. *Liczba i udział pojazdów silnikowych w pomiarze rozszerzonym na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne*

Klasa techniczna drogi	Kategorie pojazdów															
	Motocykle		Motorowery		Samochody osobowe o napędzie elektrycznym		Samochody dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t o napędzie elektrycznym		Samochody ciężarowe przewożące kontenery		Autocysterny		Autobusy i autokary 2-osiowe		Autobusy i autokary posiadające 3 lub więcej osi	
	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%	poj./8h	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Drogi krajowe	**17**	**0,2**	**3**	**0,0**	**23**	**0,2**	**2**	**0,0**	**87**	**0,8**	**171**	**1,6**	**30**	**0,3**	**16**	**0,2**
A	20	0,1	0	0,0	43	0,2	1	0,0	223	1,1	410	2,0	37	0,2	41	0,2
S	21	0,1	0	0,0	41	0,3	3	0,0	144	1,0	221	1,5	30	0,2	22	0,1
GP	14	0,2	4	0,1	10	0,1	1	0,0	37	0,5	104	1,5	28	0,4	9	0,1
G	19	0,3	8	0,1	20	0,3	1	0,0	18	0,3	73	1,3	31	0,5	8	0,1

Tabela 70. *Wykaz odcinków, dla których dokonano aktualizacji wyników po pomiarze uzupełniającym lub dodatkowej weryfikacji pomiaru rozszerzonego*

Lp.	Nr GPR 2025	Województwo	Numer drogi	Nazwa odcinka	SDRR Synteza (poj./ dobę)	SDRR Publikacja Ruch Drogowy (poj./dobę)	Przyczyna zmiany
1	21423	świętokrzyskie	9d	OPATÓW /OBWODNICA 1: DK9 – UL. LEGIONÓW/	—	5 651	Pomiar uzupełniający
2	21424	świętokrzyskie	S74n	JAŁOWĘSY /DK74/ – OPATÓW /OBWODNICA (DK9, DW757)/	—	3 073	Pomiar uzupełniający
3	21425	świętokrzyskie	S74n	OPATÓW /OBWODNICA (DK9, DW757)/ – OKALINA /DK9/	—	4 930	Pomiar uzupełniający
4	21426	świętokrzyskie	74o 74m	OPATÓW /OBWODNICA: DK9 – ADAMÓW (DK74)/	—	2 519	Pomiar uzupełniający
5	21427	świętokrzyskie	9d	OPATÓW /OBWODNICA 2: UL. LEGIONÓW – S74/	—	5 771	Pomiar uzupełniający
6	21521	świętokrzyskie	42	SKARŻYSKO-KAMIENNA /UL. LEGIONÓW/ – WĄCHOCK /OBWODNICA (UL. KIELECKA)/	13 387	12 555	Pomiar uzupełniający
7	21523	świętokrzyskie	42a	WĄCHOCK /OBWODNICA 2: UL. KIELECKA – WYGODA/	—	7 781	Pomiar uzupełniający
8	40536	śląskie	S1f	W. ŻYWIEC SOŁA /DW946/ – W. ŻYWIEC BROWAR /UL. BROWARNA/	17 742	19 627	Pomiar uzupełniający
9	40537	śląskie	S1f	W. ŻYWIEC BROWAR /UL. BROWARNA/ – W. WĘGIERSKA GÓRKA / UL. CESARKA/	13 058	15 086	Pomiar uzupełniający
10	40538	śląskie	S1f S1g	W. MILÓWKA – W. LALIKI /DW943/	4 089	6 247	Pomiar uzupełniający
11	40539	śląskie	S1g	W. LALIKI /DW943/ – W. RAJCZA	3 099	4 290	Pomiar uzupełniający
12	40786	śląskie	S1f	W. WĘGIERSKA GÓRKA /UL. CESARKA/ – W. MILÓWKA	—	10 414	Pomiar uzupełniający
13	50422	podlaskie	S19	W. BIELSK PODL. PŁN. – W. BIELSK PODL. ZACH.	—	3 400	Pomiar uzupełniający
14	50423	podlaskie	S19	W. BIELSK PODL. ZACH. – W. BOĆKI	—	3 318	Pomiar uzupełniający

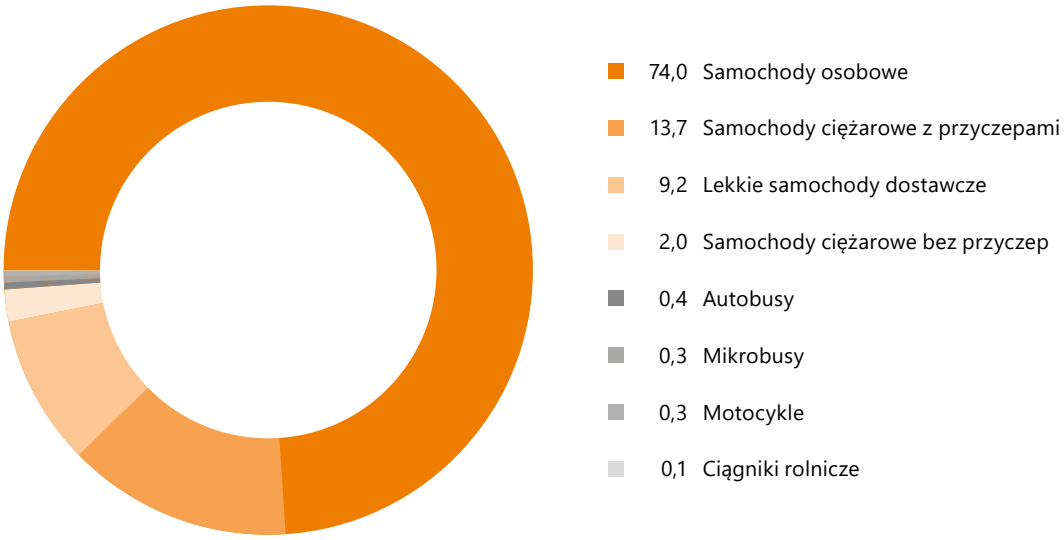
Lp.	Nr GPR 2025	Województwo	Numer drogi	Nazwa odcinka	SDRR Synteza (poj./ dobę)	SDRR Publikacja Ruch Drogowy (poj./dobę)	Przyczyna zmiany
15	50427	podlaskie	66e	BIELSK PODL. /OBWODNICA 1: W. BIELSK PODL. ZACH. (S19) – UL. WOJSKA POLSKIEGO/	915	1 147	Pomiar uzupełniający
16	50428	podlaskie	66e	BIELSK PODL. /OBWODNICA 2: UL. WOJSKA POLSKIEGO – UL. KLESZCZELOWSKA/	1 112	1 449	Pomiar uzupełniający
17	70306	pomorskie	S6	W. GDYNIA WIELKI KACK /S7/ – W. GDAŃSK OSOWA /UL. SPACEROWA (DW218)/	89 539	83 490	Pomiar uzupełniający
18	70307	pomorskie	S6	W. GDAŃSK LOTNISKO /UL. SŁOWACKIEGO (DW472)/ – W. GDAŃSK KARCZEMKI /UL. KARTUSKA (DK7)/	99 479	98 532	Pomiar uzupełniający
19	70321	pomorskie	S6	W. GDAŃSK PŁD. /S7/ – W. STRASZYN /UL. STAROGARDZKA (DW222)/	53 679	65 106	Pomiar uzupełniający
20	70322	pomorskie	S7i	W. GDAŃSK PŁD. /S6/ – W. GDAŃSK LIPCE /UL. TRAKT ŚW. WOJCIECHA (DK91)/	32 315	54 674	Pomiar uzupełniający
21	70331	pomorskie	S6	W. KOWALE /UL. STAROPOLSKA (DW221)/ – W. GDAŃSK PŁD. /S7/	63 251	75 357	Pomiar uzupełniający
22	70411	pomorskie	20	EGIERTOWO /UL. KARTUSKA (DW224)/ – GLINCZ /OBWODNICA/	15 768	19 992	Pomiar uzupełniający
23	70654	pomorskie	S6e	W. GDYNIA DĄBROWA – W. GDYNIA WIELKI KACK /S7/	52 889	52 499	Pomiar uzupełniający
24	70655	pomorskie	S7x	W. CHWASZCZYNO /S6/ – W. MISZEWO	17 231	21 496	Pomiar uzupełniający
25	70656	pomorskie	S7x	W. MISZEWO – W. ŻUKOWO /DK20/	9 082	18 132	Pomiar uzupełniający
26	70657	pomorskie	S7x	W. ŻUKOWO /DK20/ – W. LUBLEWO	—	21 178	Pomiar uzupełniający
27	70658	pomorskie	S7x	W. LUBLEWO – W. GDAŃSK PŁD. /S6/	—	24 167	Pomiar uzupełniający
28	70675	pomorskie	20i	GLINCZ /OBWODNICA/ – W. ŻUKOWO /S7/	—	17 297	Pomiar uzupełniający
29	81102	podkarpackie	9	DOMARADZ /DW886/ – W. KROSNO /S19/	8 681	6 616	Pomiar uzupełniający

Lp.	Nr GPR 2025	Województwo	Numer drogi	Nazwa odcinka	SDRR Synteza (poj./ dobę)	SDRR Publikacja Ruch Drogowy (poj./dobę)	Przyczyna zmiany
30	81121	podkarpackie	S19	W. KROSNO /DK9/ – W. MIEJSCE PIASTOWE /DK28/	9 891	2 928	Pomiar uzupełniający
31	81122	podkarpackie	S19	W. MIEJSCE PIASTOWE /DK28/ – W. DUKLA /DK9/	8 886	3 954	Pomiar uzupełniający
32	90749	wielkopolskie	12l	GOSTYŃ /OBWODNICA 1: KOSOWO – W. GOSTYŃ (DW434)/	—	3 103	Pomiar uzupełniający
33	90750	wielkopolskie	12l	GOSTYŃ /OBWODNICA 2: W. GOSTYŃ (DW434) – W. PIASKI/	—	3 954	Pomiar uzupełniający
34	10304	mazowieckie	50g 50	GÓRA KALWARIA /W. STADION (UL. WOJSKA POLSKIEGO (DK79))/ – OSTRÓWEK /DW680/	12 949	12 951	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
35	10420	mazowieckie	S7a S7	W. BIAŁOBRZEGI PŁD. /DK48/ – W. GÓZD /DW732/	40 631	40 641	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
36	10723	mazowieckie	S8d S8	W. WYSZKÓW PŁN. – W. KNUROWIEC	37 261	37 276	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
37	10903	mazowieckie	92	SOCHACZEW /OBWODNICA (UL. WARSZAWSKA)/ – BŁONIE / UL. TARGOWA (DW579)/	12 807	12 800	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
38	10924	mazowieckie	50	RUSZKI /DW577/ – SOCHACZEW /UL. PŁOCKA/	16 853	16 851	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
39	10934	mazowieckie	A2	W. GRODZISK MAZ. /DW579/ – W. PRUSZKÓW /UL. 3 MAJA (DW718)/	83 473	82 487	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
40	10969	mazowieckie	S8	MŁOCHÓW /AL. KASZTANOWA/ – W. NADARZYN /UL. ROLNA (DW720)/	62 731	62 799	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
41	11632	mazowieckie	S7u	W. LESZNOWOLA /DW721/ – W. ANTONINÓW	53 202	53 290	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
42	40540	śląskie	S1g	W. RAJCZA – GR. PAŃSTWA /ZWARDOŃ/	2 498	3 382	Pomiar uzupełniający
43	70308	pomorskie	S6 A1	W. STRASZYN /UL. STAROGARDZKA (DW222)/ – W. RUSOCIN /DW226/	46 383	50 800	Pomiar uzupełniający

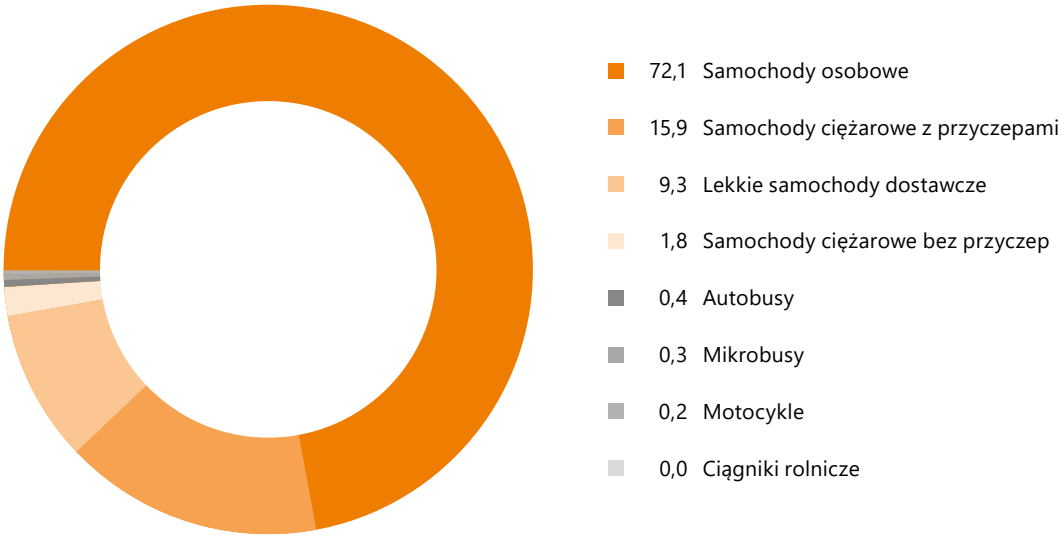
Lp.	Nr GPR 2025	Województwo	Numer drogi	Nazwa odcinka	SDRR Synteza (poj./ dobę)	SDRR Publikacja Ruch Drogowy (poj./dobę)	Przyczyna zmiany
44	70315	pomorskie	S6	W. GDAŃSK OSOWA /UL. SPACEROWA (DW218)/ – W. GDAŃSK OWCZARNIA /UL. WODNIKA/	88 033	83 762	Pomiar uzupełniający
45	70316	pomorskie	S6	W. GDAŃSK SZADÓŁKI /UL. JABŁONIOWA/ – W. KOWALE / UL. STAROPOLSKA (DW221)/	69 991	80 266	Pomiar uzupełniający
46	70323	pomorskie	S7i	W. GDAŃSK LIPCE /UL. TRAKT ŚW. WOJCIECHA (DK91)/ – W. GDAŃSK PORT /UL. SUCHARSKIEGO (DK89)/	44 318	55 498	Pomiar uzupełniający
47	70330	pomorskie	S6	W. GDAŃSK OWCZARNIA /UL. WODNIKA/ – W. GDAŃSK LOTNISKO / UL. SŁOWACKIEGO (DW472)/	94 088	91 308	Pomiar uzupełniający
48	70334	pomorskie	S6	W. GDAŃSK KARCZEMKI /UL. KARTUSKA (DK7)/ – W. GDAŃSK SZADÓŁKI /UL. JABŁONIOWA/	79 509	84 180	Pomiar uzupełniający
49	70653	pomorskie	S6e	W. CHWASZCZYNO /S7/ – W. GDYNIA DĄBROWA	43 584	43 257	Pomiar uzupełniający
50	70812	kujawsko-pomorskie	10	PRZYŁUBIE /DW394/ – CIERPICE /UL. TORUŃSKA (DW273)/	17 869	17 864	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
51	71222	kujawsko-pomorskie	15	LIPNICA /DW534/ – PLĄCHOTY /DW548/	7 440	7 439	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
52	71302	kujawsko-pomorskie	91	TORUŃ /GR. MIASTA/ – NOWY CIECHOCINEK /UL. SZOSA CIECHOCIŃSKA (DW266)/	12 778	12 780	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
53	71309	kujawsko-pomorskie	67	LIPNO /UL. STASZICA (DW558)/ – SZPETAL GÓRNY /UL. PŁOCKA (DW562)/	8 159	8 152	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego
54	71410	kujawsko-pomorskie	A1	W. KOWAL /DK91/ – W. KUTNO PŁN. /DK60/	32 015	32 006	Weryfikacja pomiaru rozszerzonego

CZĘŚĆ IV

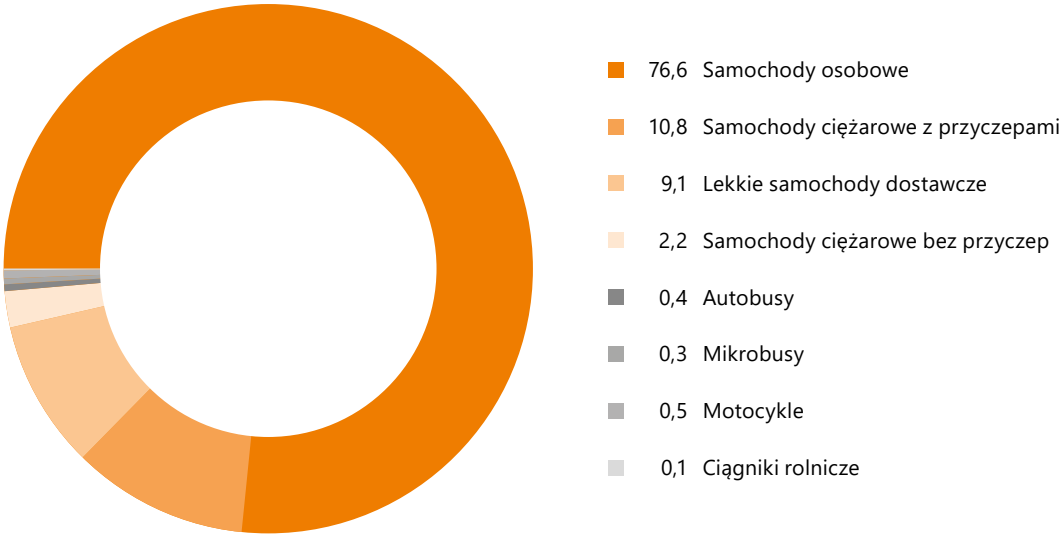
RYSUNKI



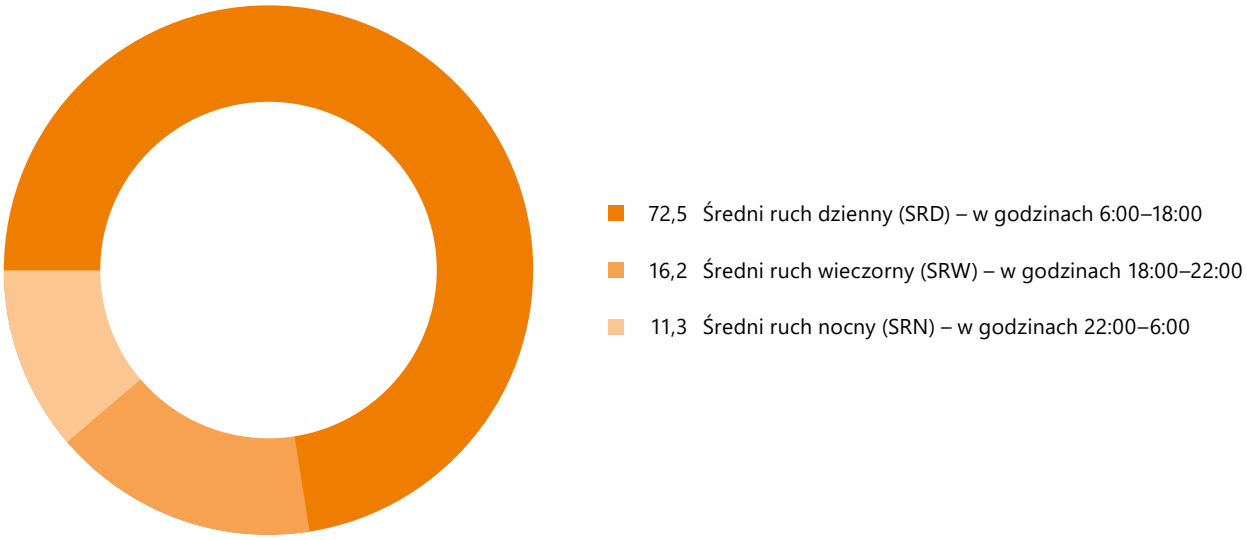
Rysunek 18. *Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci dróg krajowych*



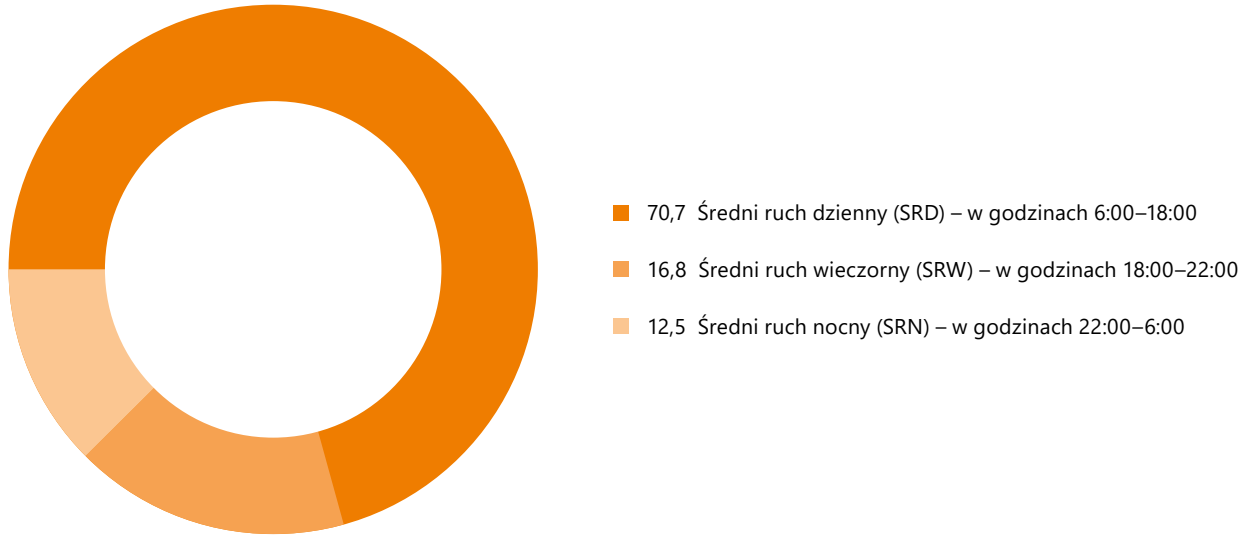
Rysunek 19. *Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci dróg międzynarodowych*



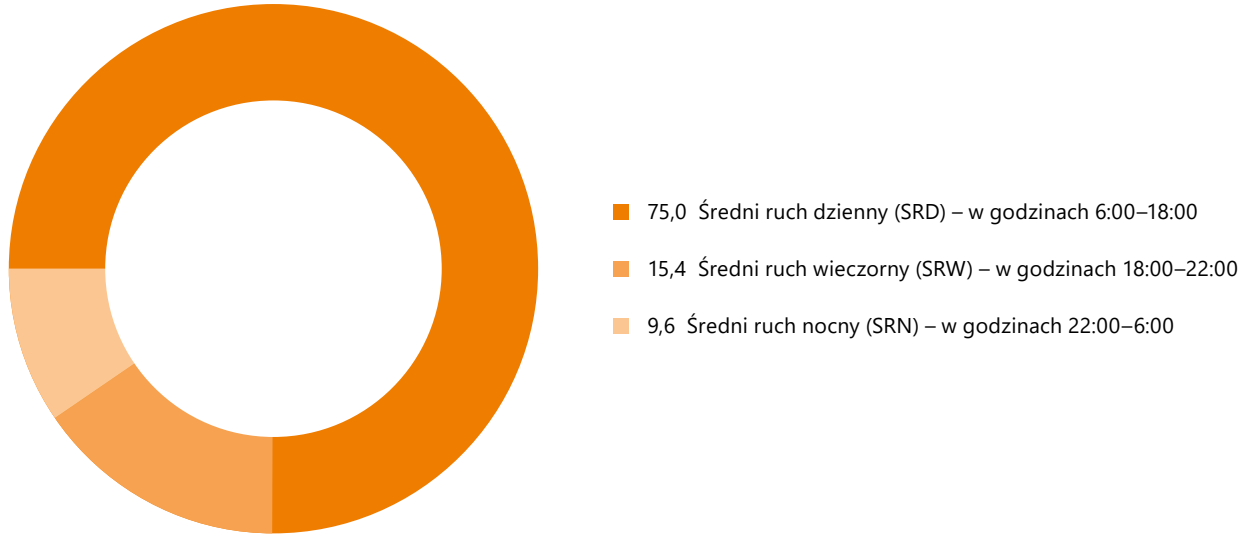
Rysunek 20. *Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci pozostałych dróg krajowych*



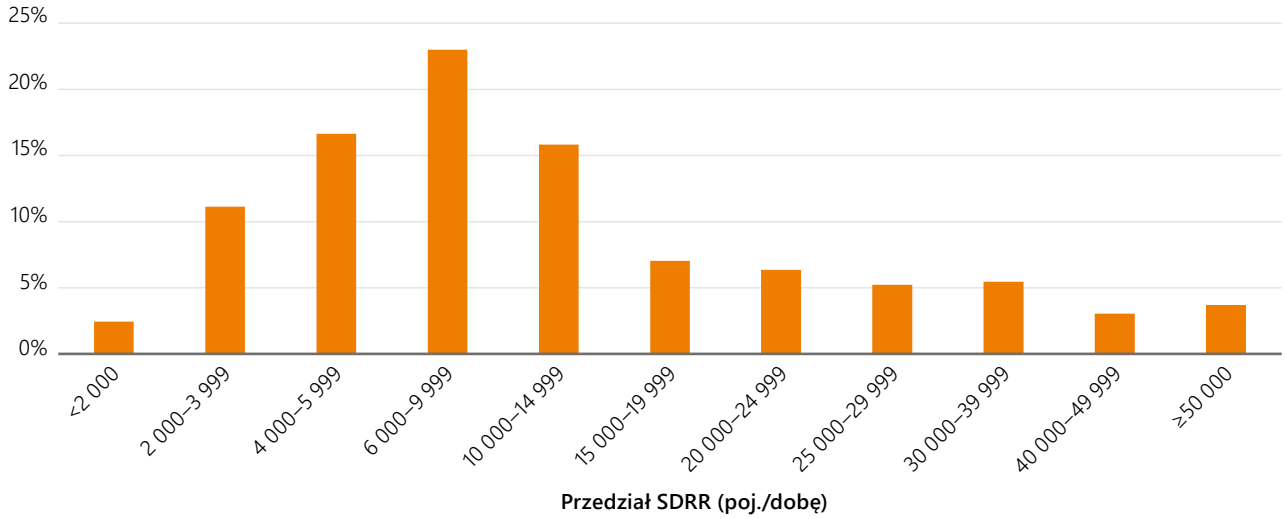
Rysunek 21. *Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci dróg krajowych*



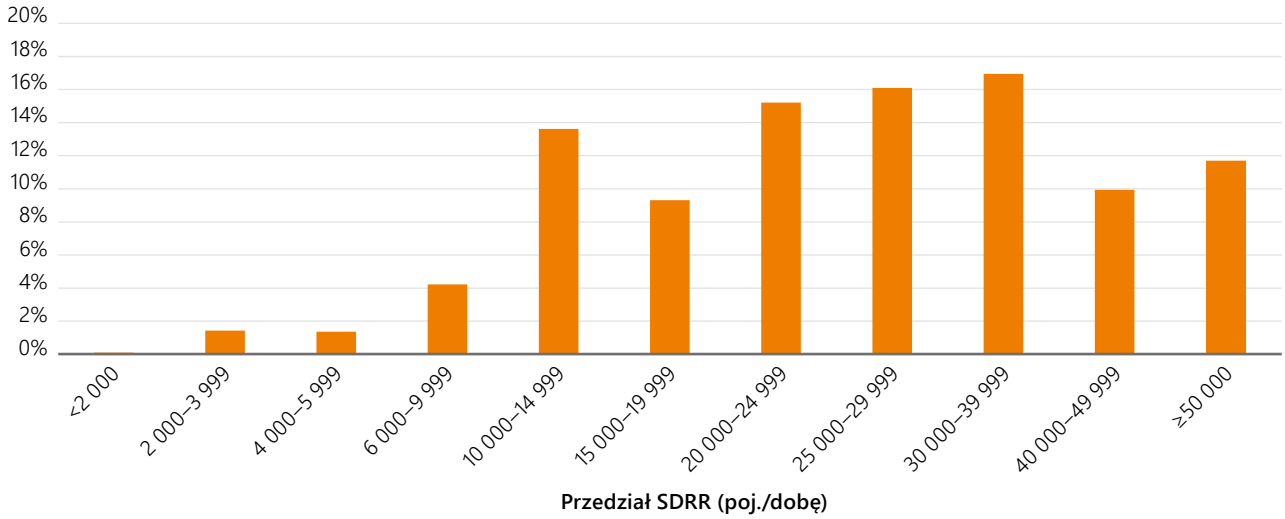
Rysunek 22. *Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci dróg międzynarodowych*



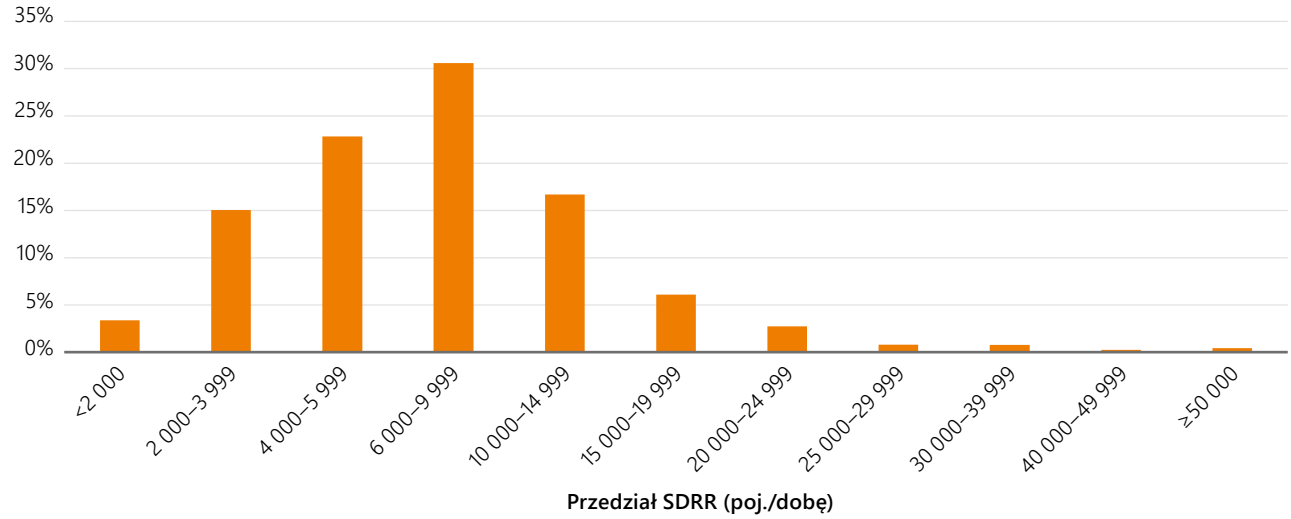
Rysunek 23. *Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci pozostałych dróg krajowych*



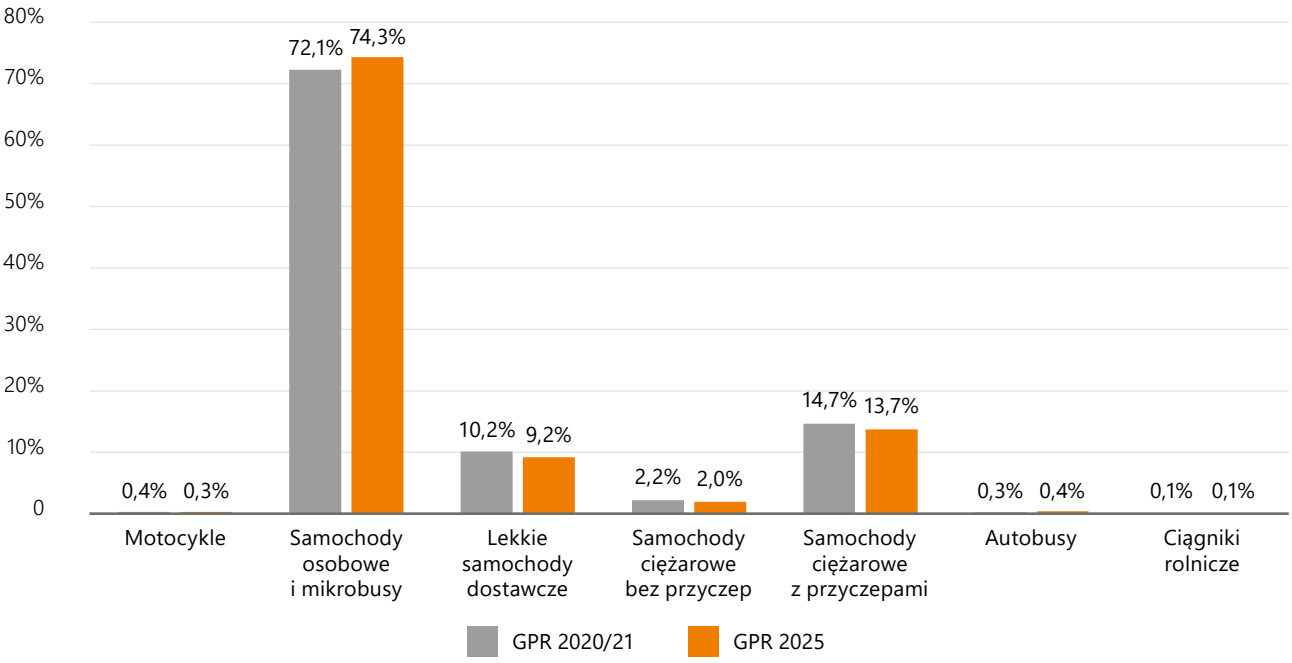
Rysunek 24. *Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na drogach krajowych*



Rysunek 25. *Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na drogach międzynarodowych*



Rysunek 26. *Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na pozostałych drogach krajowych*



Rysunek 27. *Procentowa struktura rodzajowa ruchu na sieci dróg krajowych*

Spis tabel

Tabela 1. Kategorie pojazdów rejestrowane w pomiarze podstawowym 17

Tabela 2. Kalendarz GPR w 2025 roku 18

Tabela 3. SDRR oraz wskaźnik zmian ruchu pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 23

Tabela 4. SDRR w podziale na województwa, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 24

Tabela 5. SDRR na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne 27

Tabela 6. SDRR pojazdów silnikowych na poszczególnych drogach międzynarodowych 30

Tabela 7. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych, w podziale funkcjonalnym 31

Tabela 8. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych w zależności od klasy technicznej dróg 32

Tabela 9. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych, w podziale na liczbę jezdni 33

Tabela 10. Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach krajowych, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 37

Tabela 11. Udział SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne 38

Tabela 12. SDRDR na drogach krajowych w podziale funkcjonalnym dróg 39

Tabela 13. SDRDR na drogach krajowych w podziale na klasy techniczne dróg 39

Tabela 14. Udział procentowy poszczególnych kategorii pojazdów w SDRDR 40

Tabela 15. SDRL i SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 42

Tabela 16. SDRL na drogach krajowych w podziale administracyjnym 43

Tabela 17. Ciągi dróg krajowych o najsilniejszej sezonowości ruchu 43

Tabela 18. Wskaźniki zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 47

Tabela 19. Wskaźnik zmian ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, w podziale na województwa 49

Tabela 20. Wskaźnik zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, w podziale na klasy techniczne dróg 50

Tabela 21. Wskaźniki zmian ruchu pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 oraz GPR 2020/21 a GPR 2025, w podziale na kategorie pojazdów 50

Tabela 22. Wielkości ruchu w różnych okresach doby na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 52

Tabela 23. Wielkości ruchu w różnych okresach doby na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg 53

Tabela 24. Wielkości ruchu oraz udział kategorii pojazdów silnikowych w SDRR oraz w SRD, SRW, SRN na drogach krajowych 53

Tabela 25. Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 54

Tabela 26. Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 55

Tabela 27. Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 w podziale funkcjonalnym 56

Tabela 28. Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg 56

Tabela 29. Udział kategorii pojazdów silnikowych w SRN na drogach krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025 w podziale na klasy techniczne dróg 57

Tabela 30. Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 58

Tabela 31. Udział SRN w SDRR poszczególnych kategorii pojazdów w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg 59

Tabela 32. Udział SRN w SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg 60

Tabela 33. Udział SRN w SDRR poszczególnych kategorii pojazdów w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem klas technicznych dróg 61

Tabela 34. Długość dróg krajowych, w podziale na funkcje oraz charakter ruchu 62

Tabela 35. Długość dróg krajowych, w podziale na klasy techniczne oraz charakter ruchu 64

Tabela 36. Udział poszczególnych kategorii pojazdów w SDRR z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze 64

Tabela 37. SDRL oraz relacja SDRL/SDRR w GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem charakteru ruchu na drodze 65

Tabela 38. SDRDR oraz relacja SDRDR/SDRR w podziale na drogi o różnym charakterze ruchu 65

Tabela 39. Długość dróg krajowych w podziale na klasy techniczne oraz obecność ruchu dojazdowego 66

Tabela 40. Udział poszczególnych grup samochodów ciężarowych w ruchu tych pojazdów ogółem wg pomiaru rozszerzonego w podziale na klasy techniczne dróg 68

Tabela 41. Struktura ruchu wybranych kategorii pojazdów z pomiaru rozszerzonego w odniesieniu do odpowiadających im kategorii z pomiaru podstawowego 69

Tabela 42. SDRR ruchu rowerów i UTO oraz wskaźnik zmian pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne 71

Tabela 43. SDRR na sieci dróg krajowych w podziale funkcjonalnym w kraju i poszczególnych województwach 76

Tabela 44. Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach 77

Tabela 45. Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i poszczególnych województwach 78

Tabela 46. Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach 79

Tabela 47. Struktura SDRL pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach 80

Tabela 48. Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne dróg 81

Tabela 49. Struktura SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych wraz z długością dróg międzynarodowych 82

Tabela 50. Długość dróg krajowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach 83

Tabela 51. Długość dróg międzynarodowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach 84

Tabela 52. Długość pozostałych dróg krajowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych w kraju i poszczególnych województwach 85

Tabela 53. Długość poszczególnych dróg międzynarodowych w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych 86

Tabela 54. Długość dróg krajowych w kraju w podziale na klasy techniczne, funkcjonalnym oraz na liczbę jezdni 87

Tabela 55. Długość dróg krajowych w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych z uwzględnieniem szerokości jezdni 88

Tabela 56. Skumulowany udział pracy przewozowej pojazdów silnikowych przypadający na określony udział długości sieci dróg krajowych 89

Tabela 57. Długość dróg krajowych według charakteru ruchu w podziale funkcjonalnym 90

Tabela 58. Struktura SDRDR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach 91

Tabela 59. Struktura SDRDR 2025 pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i w poszczególnych województwach 92

Tabela 60. Struktura SDRDR 2025 pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach 93

Tabela 61. Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby na sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach 94

Tabela 62. Struktura SDRR 2025 pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne 95

Tabela 63. Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w ruchu na drogach krajowych w ciągu doby 95

Tabela 64. Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w SRN 96

Tabela 65. Procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg Dyrektywy Hałasowej w SRN w podziale na klasy techniczne 96

Tabela 66. SDRDR w podziale na kategorie pojazdów i charakter ruchu 97

Tabela 67. Stosunek SDRDR do SDRR według charakteru ruchu i podziału funkcjonalnego dróg 98

Tabela 68. Liczba i udział pojazdów ciężarowych w pomiarze rozszerzonym na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne 99

Tabela 69. Liczba i udział pojazdów silnikowych w pomiarze rozszerzonym na sieci dróg krajowych w podziale na klasy techniczne 100

Tabela 70. Wykaz odcinków, dla których dokonano aktualizacji wyników po pomiarze uzupełniającym lub dodatkowej weryfikacji pomiaru rozszerzonego 101

Spis rysunków

Rysunek 1. Mapa lokalizacji punktów pomiarowych GPR 2025 16

Rysunek 2. SDRR pojazdów silnikowych oraz długości sieci dróg krajowych w GPR realizowanych w latach 2000 – 2025 na sieci dróg krajowych 23

Rysunek 3. SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach 25

Rysunek 4. SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg międzynarodowych w kraju i w poszczególnych województwach 25

Rysunek 5. SDRR pojazdów silnikowych na sieci pozostałych dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach 26

Rysunek 6. SDRR pojazdów silnikowych rejestrowanych w GPR 2010 – 2025 na drogach szybkiego ruchu 28

Rysunek 7. Mapa sieci dróg międzynarodowych 29

Rysunek 8. Mapa odcinków pomiarowych GPR 2025 z wartościami SDRR powyżej 100 tys. poj./dobę 34

Rysunek 9. Rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych, według odcinków dróg uszeregowanych od największego do najmniejszego SDRR 35

Rysunek 10. Mapa ciągów dróg A i S przenoszących największą część pracy przewozowej 36

Rysunek 11. Porównanie wielkości SDRDR i SDRR w poszczególnych województwach 41

Rysunek 12. Mapa odcinków dróg krajowych oddanych do użytkowania w latach 2021-2025 46

Rysunek 13. Mapa wskaźnika zmian ruchu w województwach 48

Rysunek 14. Dynamika wzrostu ruchu poszczególnych kategorii pojazdów od GPR 2000 do GPR 2025, na tle pojazdów silnikowych ogółem 51

Rysunek 15. Mapa z odcinkami o charakterze turystyczno-rekreacyjnym (T-R) 63

Rysunek 16. Mapa odcinków dróg krajowych, na których występuje ruch dojazdowy 66

Rysunek 17. SDRR rowerów na drogach krajowych w kolejnych Generalnych Pomiarach Ruchu 72

Rysunek 18. Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci dróg krajowych 106

Rysunek 19. Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci dróg międzynarodowych 106

Rysunek 20. Struktura rodzajowa ruchu (%) na sieci pozostałych dróg krajowych 106

Rysunek 21. Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci dróg krajowych 107

Rysunek 22. Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci dróg międzynarodowych 107

Rysunek 23. Rozkład ruchu w poszczególnych okresach doby (%) na sieci pozostałych dróg krajowych 107

Rysunek 24. Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na drogach krajowych 108

Rysunek 25. Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na drogach międzynarodowych 108

Rysunek 26. Procentowy rozkład długości dróg w przedziałach SDRR pojazdów silnikowych na pozostałych drogach krajowych 109

Rysunek 27. Procentowa struktura rodzajowa ruchu na sieci dróg krajowych 109

Spis map

1. Średni dobowy ruch roczny pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w 2025 r. – z zaznaczonymi udziałami procentowymi ruchu samochodów osobowych, ciężkiego oraz nocnego

2. Wzrost średniego dobowego ruchu rocznego pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025

3. Obciążenie sieci dróg krajowych pojazdami ciężarowymi w 2025 r.

4. Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w miesiącach lipiec i sierpień 2025 r.

5. Mapa charakteru ruchu i ruchu dojazdowego

6. Średni dobowy ruch w dni robocze na sieci dróg krajowych w 2025 r.

