



Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad

# Synteza wyników GPR 2025

na zamiejskiej sieci  
dróg krajowych

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

Opracowane przez:



**Heller Consult sp. z o.o.**

ul. Chałubińskiego 8  
00-613 Warszawa  
tel. +48 22 501 45 10  
www.heller-consult.pl

Wyniki GPR 2025



Skład autorski:

**Zespół pod kierownictwem Piotra Kunikowskiego**

Paweł Tutka  
Jakub Skrzypski  
Andrzej Szyszło  
Emil Łopata

Opracowanie wykonane na zlecenie:



**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)**

ul. Wronia 53  
00-874 Warszawa  
tel. +48 22 375 88 88  
<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalna-dyrekcja-drog-krajowych-i-autostrad>

**Kierownik projektu po stronie GDDKiA**

Jakub Maśkiewicz

Zdjęcie na okładce

Paweł Klarecki, GDDKiA

Zdjęcia w opracowaniu

GDDKiA, opracowania własne

# Spis treści

1. Wstęp	4
2. Podstawowe informacje o GPR 2025	5
3. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025	9
3.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg i podziału administracyjnego	9
3.2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg	13
3.3. Obciążenie ruchem sieci dróg międzynarodowych	14
3.4. Struktura rodzajowa ruchu	17
3.5. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych	19
4. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego	25
5. Ruch w typowe dni robocze	31
6. Ruch nocny	33
7. Ruch w okresie letnim	36
8. Charakter ruchu	38
9. Ruch rowerowy oraz UTO	41
10. Podsumowanie	42

# 1. Wstęp

Niniejszy dokument zawiera syntetyczne opracowanie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) realizowanego w 2025 roku na zamiejskiej sieci dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Opracowanie obejmuje odcinki dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, czyli z wyłączeniem odcinków znajdujących się w granicach miast na prawach powiatu, dla których funkcję zarządcy drogi pełnią prezydenci tych miast.

Podstawę realizacji pomiaru stanowi 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”<sup>1</sup> (dalej „Wytyczne GPR 2025”). Dokument ten określa zasady organizacji pomiaru, zakres prac pomiarowych oraz sposób przetwarzania i opracowania danych pomiarowych.

Pomiary natężenia ruchu drogowego prowadzone są w Polsce od blisko stu lat. Pierwsze zorganizowane badania ruchu na najważniejszych drogach państwowych wykonano w 1926 roku. W początkowym okresie pomiary realizowano metodami ręcznymi. Ich celem było przede wszystkim określenie skali rozwoju transportu samochodowego oraz ocena obciążenia głównych szlaków komunikacyjnych. W kolejnych dekadach zakres oraz metodyka pomiarów były systematycznie rozwijane. Wraz z rozbudową sieci drogowej oraz rosnącą rolą transportu drogowego w gospodarce zwiększano liczbę punktów pomiarowych, rozszerzano zakres gromadzonych danych oraz doskonalono metody ich opracowania, w coraz większym stopniu wykorzystywano też automatyczne pomiary ruchu. W GPR 2025 pomiary realizowano wyłącznie z zastosowaniem automatycznych urządzeń pomiarowych oraz analizy materiału wideo, często wspieranej narzędziami wykorzystującymi algorytmy sztucznej inteligencji do klasyfikacji i zliczania pojazdów.

GPR stanowi podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym na sieci dróg krajowych w Polsce. Dane uzyskane z pomiaru wykorzystywane są między innymi w procesach planowania i rozwoju infrastruktury drogowej, analizach ekonomicznych oraz środowiskowych, zarządzaniu ruchem drogowym, a także w analizach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że wyniki przedstawione w niniejszym opracowaniu mają charakter podstawowy, ale w ograniczonym zakresie będą jeszcze aktualizowane. Zgodnie z przyjętymi założeniami metodologicznymi, w przypadku 47 odcinków pomiarowych związanych z inwestycjami drogowymi zakończonymi w II poł. 2025 r., w roku 2026 przewidziano realizację tzw. pomiaru uzupełniającego. W związku z tym, ostateczne wyniki GPR 2025, uwzględniające m.in. wyniki z pomiaru uzupełniającego oraz obliczenia wszystkich parametrów ruchu drogowego, zostaną przedstawione w publikacji „Ruch Drogowy 2025”, planowanej do udostępnienia w III kwartale 2026 r.



*Stanowisko pomiarowe  
Generalnego Pomiaru Ruchu.*

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

## 2. Podstawowe informacje o GPR 2025

Podstawowym celem GPR jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu drogowego dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych objętych pomiarem. W GPR 2025 sieć objęta pomiarem została podzielona na **2424 odcinki pomiarowe**, przy czym na etapie niniejszego opracowania parametry ruchu wyznaczono dla **2402 odcinków pomiarowych** (dla wybranych odcinków wielkości ruchu zostaną wyznaczone po pomiarze uzupełniającym). Odcinki, dla których wyznaczono obecnie parametry ruchu drogowego, stanowią sieć dróg krajowych o długości **18 249 km**, w tym **1 886 km autostrad**, **3 444 km dróg ekspresowych** oraz **12 919 km pozostałych dróg krajowych**. 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 przy wykorzystaniu Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR) zapewniających odpowiednio wysoką dokładność rejestracji i klasyfikacji pojazdów. Pomiar na tych odcinkach miał charakter ciągły i całoroczny;
- **F/FZ** (130 odcinki pomiarowe), na których pomiar był realizowany w sposób półautomatyczny, tj. z wykorzystaniem innych urządzeń i systemów pomiarowych rejestrujących ruch w sposób ciągły przez cały rok oraz nagrań wideo wykonywanych w wybranych terminach pomiarowych. Oznaczenie FZ dotyczy odcinków, na których zainstalowane były urządzenia pomiarowe inne niż nadzorowane przez GDDKiA;
- **H** (1248 odcinki pomiarowe), na których 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 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 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 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.

Bezpośrednie pomiary ruchu w GPR 2025 realizowane były na ww. odcinkach, w ciągu całego roku 2025, zgodnie z harmonogramem określonym w „Wytycznych GPR 2025”. Lokalizację punktów pomiarowych z podziałem na ich typ przedstawiono na rysunku 1.



**Rysunek 1.** Mapa lokalizacji punktów pomiarowych GPR 2025

W GPR 2025, w pomiarze podstawowym, uwzględniano podział rejestrowanych pojazdów na 9 różnych kategorii pojazdów. Nowością jest kategoria mikrobusów, wyodrębniona z grupy samochodów osobowych. Poniżej wymieniono rejestrowane kategorie pojazdów:

- rowery, hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego (UTO),
- motocykle i motorowery,
- samochody osobowe,
- mikrobusy (pojazdy do przewozu od 10 do 24 osób, łącznie z kierowcą),
- lekkie samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- samochody ciężarowe bez przyczep,
- samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami,
- autobusy i autokary,
- ciągniki rolnicze.

W procesie przygotowania i przeprowadzenia GPR, a następnie opracowania jego wyników kluczowe znaczenie miały Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR), zlokalizowane na wybranych odcinkach dróg krajowych, automatycznie rejestrujące dane odznaczające się wysoką dokładnością i stopniem kompletności. Dane ze SCPR stanowiły nie tylko źródło informacji o ruchu na wybranych odcinkach, ale były przede wszystkim wykorzystywane na etapie opracowania i aktualizowania wzorów obliczeniowych, tworzenia kalendarza pomiaru, weryfikacji poprawności przyjętej metodyki obliczeń oraz oceny reprezentatywności dni pomiarowych. Zastosowanie danych ze stale rozwijanych sieci automatycznych stacji pomiarowych umożliwiło zwiększenie dokładności oszacowania średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR), a w konsekwencji uzyskanie spójnych i porównywalnych wyników analiz ruchu w skali całej sieci dróg krajowych.

Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów bezpośrednich GPR 2025 przeprowadzono obliczenia oraz określono m.in. następujące podstawowe parametry ruchu drogowego:

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

Poza obliczeniem podstawowych wielkości ruchu drogowego wykonano również obliczenia analityczne dotyczące:

- długości dróg w przedziałach obciążeń SDRR,
- zmian wielkości ruchu drogowego,
- charakteru ruchu,
- wielkości i struktury rodzajowej ruchu nocnego.

Przyjęta ostatecznie 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 przekracza 3%.

Analizując i interpretując wyniki uzyskane w GPR 2025 oraz odnosząc je do wyników poprzednich pomiarów generalnych, niezbędne jest uwzględnienie szerszego kontekstu informacyjnego, obejmującego występowanie czynników zewnętrznych (w tym infrastrukturalnych, geopolitycznych i makroekonomicznych), które w okresie ostatnich 5 lat mogły wpływać na rozwój ruchu drogowego i jego rozkłady na sieci. Poniżej wymieniono najważniejsze z nich:



Przykładowe kadry z zarejestrowanych nagrań

- rozbudowa sieci dróg szybkiego ruchu, co przekłada się na ogólną poprawę warunków ruchu i skrócenie czasu podróży w skali całego kraju, a w konsekwencji daje kierującym możliwość wyboru optymalnych tras podróży,
- konflikt zbrojny w Ukrainie oraz jego konsekwencje dla kierunków przewozów i obsługi ruchu tranzytowego, w tym funkcjonowanie uproszczonych zasad wykonywania drogowych przewozów towarowych pomiędzy UE a Ukrainą,
- wprowadzenie czasowych kontroli granicznych pomiędzy Polską a Republiką Federalną Niemiec, przy czym działania te miały charakter selektywny i wpływały przede wszystkim na ruch lokalny w rejonach przygranicznych,
- zmiany w funkcjonowaniu systemu opłat drogowych, w tym zniesienie od 1 lipca 2023 r. opłat dla pojazdów lekkich na autostradach A2 Konin – Stryków oraz A4 Wrocław – Sośnica.

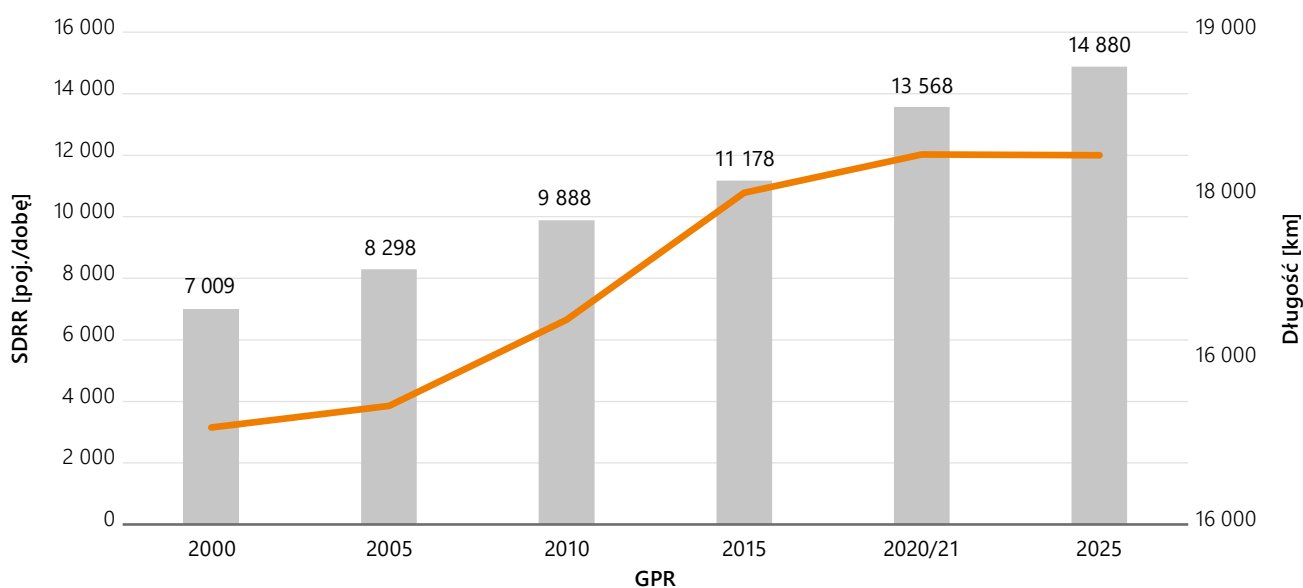
Wyniki GPR 2025 dla poszczególnych odcinków pomiarowych, w podziale na kategorie pojazdów, są dostępne w formie tabel, zbiorów danych oraz map, które w podstawowym zakresie udostępniane są na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad<sup>2</sup>.

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

## 3. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w GPR 2025

### 3.1. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg i podziału administracyjnego

Podstawowym parametrem wykorzystywanym do oceny obciążenia ruchem sieci dróg krajowych jest średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR), określający średnią liczbę pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu doby, w skali roku. Na rysunku 2 przedstawiono zmiany wartości SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w kolejnych GPR realizowanych w latach 2000 – 2025, na którym widoczny jest długookresowy trend wzrostowy obciążenia ruchem sieci dróg krajowych. Na wykresie zaprezentowano również długość sieci dróg krajowych objętej pomiarem w poszczególnych pomiarach generalnych.



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

W tabeli 1 przedstawiono wartości SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w Polsce obliczone na podstawie wyników GPR 2025 oraz ich porównanie z wynikami poprzedniego pomiaru GPR 2020/2021. Zestawienie obejmuje również wskaźniki zmian ruchu pomiędzy kolejnymi pomiarami oraz podział funkcjonalny dróg krajowych.

**Tabela 1.** Średni dobowy ruch roczny oraz wskaźnik zmian ruchu pojazdów silnikowych GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg

Drogi	Średni dobowy ruch roczny (SDRR) (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu w latach	
	Pojazdy silnikowe		Pojazdy silnikowe	
	GPR 2020/21	GPR 2025	2015 – 2020/21	2020/21 – 2025
krajowe	13 568	14 880	1,21	1,10
w tym:				
międzynarodowe	25 489	30 248	1,27	1,19
pozostałe	8 737	8 626	1,15	0,99

SDRR na sieci dróg krajowych w GPR 2025 wyniósł **14 880 poj./dobę**. Wielkość obciążenia ruchem była zróżnicowana w zależności od funkcji poszczególnych odcinków w układzie komunikacyjnym kraju. Na drogach międzynarodowych SDRR osiągnął poziom 30 248 poj./dobę, natomiast na pozostałych drogach krajowych 8 626 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 jednak zróżnicowana w zależności od funkcji dróg w sieci drogowej i mniejsza niż w poprzednim pomiarze. Na drogach międzynarodowych zarejestrowano wzrost SDRR o około 19%, natomiast na pozostałych drogach krajowych odnotowano niewielki spadek natężenia ruchu, na poziomie około 1%. Oznacza to, że największy przyrost natężenia ruchu wystąpił na drogach o znaczeniu międzynarodowym, zwykle o wyższych parametrach technicznych, które stanowią główne korytarze transportowe w krajowym i europejskim układzie komunikacyjnym. W okresie ostatnich 10 lat (2015 – 2025) SDRR na tych drogach wzrósł o ponad 10 tys. poj./dobę.

Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału administracyjnego kraju przedstawiono w tabeli 2.

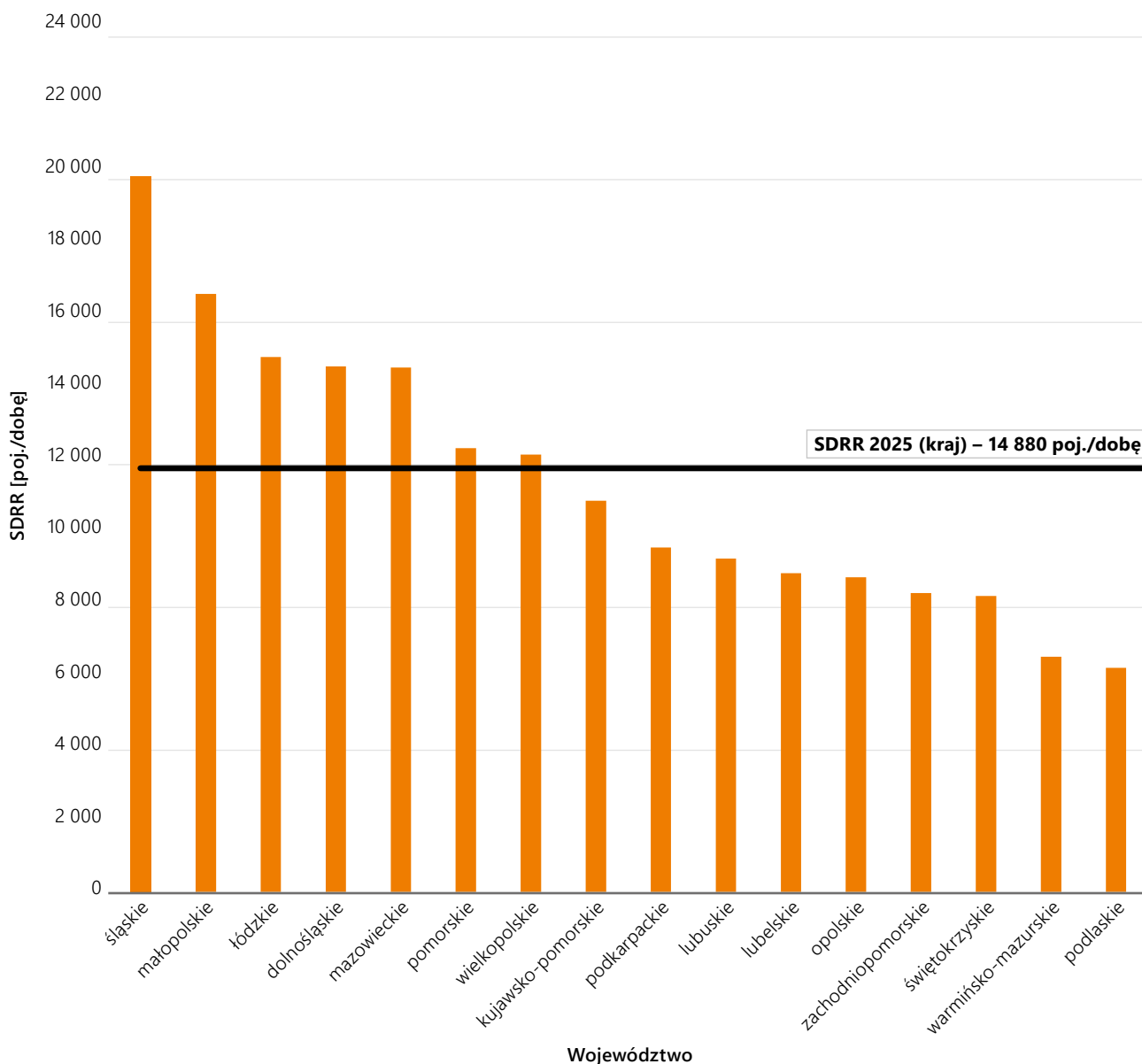
**Tabela 2.** SDRR w GPR 2025 w podziale na województwa, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg

Lp.	Województwo	SDRR 2025 (poj./dobę)		
		krajowe	w tym:	
			międzynarodowe	pozostałe
1	dolnośląskie	18 462	29 945	8 067
2	kujawsko-pomorskie	13 739	26 086	9 093
3	lubelskie	11 195	16 838	8 275
4	lubuskie	11 677	21 825	6 216
5	łódzkie	18 796	38 082	8 376
6	małopolskie	21 001	41 040	12 420
7	mazowieckie	18 411	43 557	7 854
8	opolskie	11 053	44 914	6 544
9	podkarpackie	12 079	15 974	10 009
10	podlaskie	<b>7 865</b>	<b>15 519</b>	6 506
11	pomorskie	15 582	30 796	8 976
12	śląskie	<b>25 145</b>	<b>47 509</b>	<b>16 449</b>
13	świętokrzyskie	10 393	19 786	7 334
14	warmińsko-mazurskie	8 249	22 734	<b>5 646</b>
15	wielkopolskie	15 363	29 604	10 865
16	zachodniopomorskie	10 496	19 162	6 019
<b>Kraj</b>		<b>14 880</b>	<b>30 248</b>	<b>8 626</b>

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

Wartości SDRR na sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach były zróżnicowane. Największe obciążenie ruchem odnotowano, jak w poprzednich pomiarach generalnych, w województwie śląskim, gdzie SDRR wyniósł 25 145 poj./dobę. Wysokie wartości SDRR, przekraczające 18 tys. poj./dobę, wystąpiły również w województwach małopolskim, łódzkim, dolnośląskim oraz mazowieckim. W większości pozostałych województw wartości SDRR mieściły się w przedziale od 10 tys. do 18 tys. poj./dobę, co odpowiada poziomowi obciążenia zbliżonemu do średniej dla całej sieci dróg krajowych. Wartości SDRR poniżej 10 tys. poj./dobę wystąpiły w województwach warmińsko-mazurskim oraz podlaskim. W tym ostatnim zarejestrowano najniższe obciążenie ruchem wynoszące średnio 7 865 poj./dobę.

Na rysunku 3 przedstawiono uszeregowane malejąco wartości SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach oraz wartość SDRR dla całej sieci dróg krajowych.



**Rysunek 3.** SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025 na sieci dróg krajowych w kraju i w poszczególnych województwach

Na drogach międzynarodowych, uwzględniając podział administracyjny kraju, największe obciążenie ruchem wystąpiło w województwie śląskim, gdzie SDRR wyniósł ponad 47,5 tys. poj./dobę. Podobnie wysokie wartości SDRR, przekraczające 40,0 tys. poj./dobę odnotowano również w województwach opolskim, mazowieckim oraz małopolskim, natomiast w województwach łódzkim oraz pomorskim wartości SDRR mieściły się w przedziale 30,0 – 40,0 tys. poj./dobę. Najmniejsze obciążenie ruchem dróg międzynarodowych, wynoszące średnio poniżej 20,0 tys. poj./dobę zarejestrowano w województwach świętokrzyskim, zachodniopomorskim, lubelskim, podkarpackim oraz podlaskim. Analiza obciążenia ruchem sieci dróg międzynarodowych, uwzględniająca poszczególne ciągi, została szerzej przedstawiona w rozdziale 3.3.

## 3.2. Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg

W tabeli 3 przedstawiono dane dotyczące SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 oraz GPR 2025, z uwzględnieniem podziału dróg na klasy techniczne.

**Tabela 3.** SDRR na sieci dróg krajowych w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału dróg na klasy techniczne

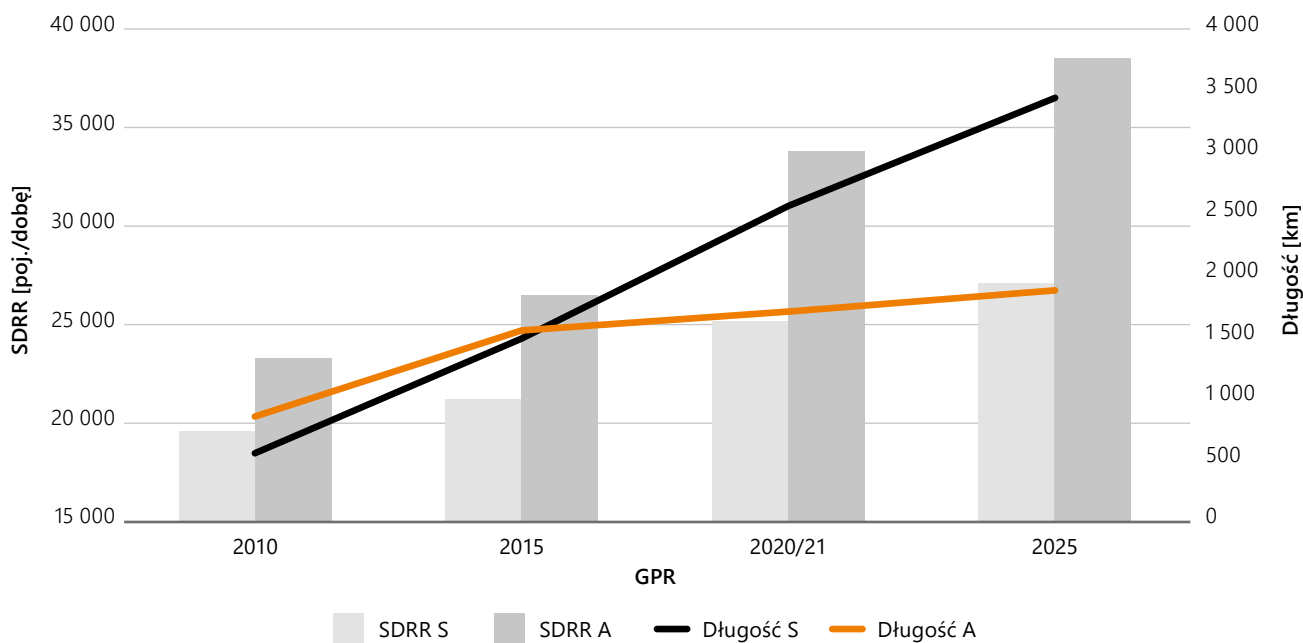
Klasy techniczne dróg	GPR 2020/21		GPR 2025	
	Długość (km)	SDRR (poj./dobę)	Długość (km)	SDRR (poj./dobę)
A – autostrady	1 712	33 765	1 886	38 518
S – ekspresowe	2 567	25 164	3 444	27 083
GP – główne ruchu przyspieszonego	9 645	10 347	8 746	9 368
G – główne <sup>3</sup>	4 332	5 884	4 173	5 672
<b>Drogi krajowe ogółem</b>	<b>18 256</b>	<b>13 568</b>	<b>18 249</b>	<b>14 880</b>

W analizowanym okresie nastąpiły istotne zmiany w strukturze technicznej sieci dróg krajowych. Zwiększyła się długość autostrad oraz dróg ekspresowych, a jednocześnie zmniejszyła się długość dróg niższych klas technicznych zarządzanych przez GDDKiA. Długość autostrad objętych pomiarem wzrosła z 1 712 km do 1 886 km, natomiast długość dróg ekspresowych zwiększyła się z 2 567 km do 3 444 km. Łącznie długość sieci dróg szybkiego ruchu zwiększyła się więc o prawie 25%.

Największe wartości SDRR występowały na drogach o najwyższych parametrach technicznych, tj. na autostradach oraz drogach ekspresowych. W GPR 2025 SDRR na autostradach wyniósł 38 518 poj./dobę, natomiast na drogach ekspresowych 27 083 poj./dobę, podczas gdy średnia dla całej sieci dróg krajowych wyniosła 14 880 poj./dobę. Oznacza to, że obciążenie ruchem na autostradach było ponad 2,5-krotnie większe od średniego obciążenia sieci dróg krajowych, a na drogach ekspresowych prawie 2-krotnie większe. SDRR na drogach klasy technicznej GP wyniósł 9 368 poj./dobę, natomiast na drogach klasy G 5 672 poj./dobę, co odpowiada wartościom odpowiednio o około 37% i 62% niższym od średniego obciążenia sieci dróg krajowych.

Na rysunku 4 przedstawiono zmiany wartości SDRR w latach 2010-2025 na drogach najwyższych klas technicznych (A i S).

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



**Rysunek 4.** SDRR pojazdów silnikowych rejestrowanych w GPR 2010 – 2025 na drogach szybkiego ruchu

Na przestrzeni analizowanego okresu widoczny jest wyraźny, długookresowy wzrost natężenia ruchu na drogach szybkiego ruchu, przy czym największa dynamika wzrostu dotyczy autostrad. W latach 2010-2025 SDRR na autostradach wzrósł z poziomu ponad 23,2 tys. poj./dobę do ponad 38,5 tys. poj./dobę, a na drogach ekspresowych z ponad 19,5 tys. do ponad 27,0 tys. poj./dobę. W analizowanym okresie sieć dróg szybkiego ruchu wydłużyła się – długość autostrad zwiększyła się o 1 038 km, a dróg ekspresowych o 2 894 km.

### 3.3. Obciążenie ruchem sieci dróg międzynarodowych

Sieć dróg międzynarodowych, przedstawiona na rysunku 5 stanowi istotny element funkcjonalny sieci dróg krajowych w Polsce, zapewniający powiązania transportowe z innymi państwami Europy oraz obsługujący znaczną część ruchu dalekobieżnego i tranzytowego. Obejmuje ona ciągi komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym, a długość tej sieci objętej pomiarem w GPR 2025 wyniosła 5 278 km.



**Tabela 4.** SDRR pojazdów silnikowych na poszczególnych drogach międzynarodowych

Numer drogi E	SDRR 2020/21 (poj./dobę)	SDRR 2025 (poj./dobę)
E-28	22 245	23 020
E-30	28 460	36 009
E-36	16 972	20 879
<b>E-40</b>	<b>37 916</b>	<b>43 603</b>
E-65	18 700	21 926
E-67	28 517	32 804
E-75	29 777	37 635
E-77	30 450	35 430
E-261	23 458	29 506
<b>E-371</b>	<b>10 235</b>	<b>9 962</b>
E-372	18 933	26 110
E-373	13 188	14 217
<b>Drogi E ogółem</b>	<b>25 489</b>	<b>30 248</b>

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

Największe obciążenie ruchem w GPR 2025 odnotowano na drodze E-40, gdzie SDRR wyniósł 43 603 poj./dobę. Wysokie wartości SDRR, przekraczające 30,0 tys. poj./dobę, wystąpiły również na ciągach dróg E-75, E-30, E-77 i E-67. Najmniejsze obciążenie ruchem, poniżej 10 tys. poj./dobę wystąpiło na drodze E-371.

Analiza obciążenia ruchem w układzie głównych kierunków przebiegu dróg międzynarodowych wskazuje na pewne zróżnicowanie poziomu ruchu pomiędzy korytarzami transportowymi. W GPR 2025 SDRR na drogach o przebiegu zachód-wschód wyniósł prawie 34,3 tys. poj./dobę, natomiast na drogach o przebiegu północ-południe ponad 30,0 tys. poj./dobę. Dynamika wzrostu ruchu między GPR 2020/21 a GPR 2025 w relacji zachód-wschód i północ-południe była zbliżona i wynosiła odpowiednio 19% oraz 18%.

### 3.4. Struktura rodzajowa ruchu

Udział poszczególnych kategorii pojazdów w ruchu na drogach krajowych, w GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, przedstawiono w tabeli 5.

**Tabela 5.** Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 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	11 002	73,9	21 795	72,1	6 609	76,6
Mikrobusy	51	0,3	103	0,3	30	0,4
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 369	9,2	2 813	9,3	782	9,1
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	2,0	538	1,8	191	2,2
Samochody ciężarowe z przyczepami	2 046	13,8	4 798	15,9	927	10,7
Autobusy	62	0,4	128	0,4	35	0,4
Ciągniki rolnicze	7	0,1	2	0,0	9	0,1
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>14 880</b>	<b>100,0</b>	<b>30 248</b>	<b>100,0</b>	<b>8 626</b>	<b>100,0</b>

Struktura rodzajowa ruchu na sieci dróg krajowych była zróżnicowana w zależności od funkcji drogi w układzie transportowym. Na drogach międzynarodowych obserwowano niższy udział samochodów osobowych w ruchu niż na pozostałych drogach krajowych, przy jednoczesnym większym udziale pojazdów ciężarowych. W szczególności dotyczyło to samochodów ciężarowych z przyczepami (lub naczepami), których udział w ruchu na drogach międzynarodowych był wyższy niż na pozostałych drogach krajowych. W strukturze ruchu odnotowano wzrost udziału autobusów w porównaniu z poprzednim pomiarem, w którym obserwowano zmniejszony ruch autobusów, spowodowany wpływem ograniczeń obowiązujących w czasie pandemii.

Udział poszczególnych kategorii pojazdów w SDRR, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg, przedstawiono w tabeli 6.

**Tabela 6.** Udział SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 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	0,2	73	0,3	47	0,5	36	0,6
Samochody osobowe	26 191	67,9	20 443	75,5	7 110	75,9	4 492	79,2
Mikrobusy	158	0,4	63	0,2	37	0,4	24	0,4
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	3 844	10,0	2 391	8,8	845	9,0	508	9,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	695	1,8	481	1,8	213	2,3	117	2,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	7 387	19,2	3 538	13,1	1 064	11,4	459	8,1
Autobusy	180	0,5	94	0,3	42	0,4	25	0,4
Ciągniki rolnicze	–	–	–	–	10	0,1	11	0,2
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>38 518</b>	<b>100,0</b>	<b>27 083</b>	<b>100,0</b>	<b>9 368</b>	<b>100,0</b>	<b>5 672</b>	<b>100,0</b>

W przypadku samochodów osobowych oraz ciężarowych z przyczepami obserwowano wyraźne zróżnicowanie udziału w strukturze rodzajowej ruchu, w zależności od klasy technicznej drogi. Największy udział procentowy w ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami występował na autostradach, gdzie stanowiły one 19,2% wszystkich pojazdów. Najmniejszy udział w ruchu takich pojazdów, na poziomie 8,1%, był rejestrowany na drogach klasy G. Odwrotna zależność obserwowana była dla samochodów osobowych, które miały największy udział na drogach klasy G – 79,2%, a najmniejszy na autostradach – 67,9%. W przypadku pozostałych kategorii pojazdów, ich udział w strukturze ruchu, pomiędzy różnymi klasami technicznymi dróg krajowych, utrzymywał się na zbliżonym poziomie.

### 3.5. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych

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.

**Tabela 7.** Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025, w podziale funkcjonalnym

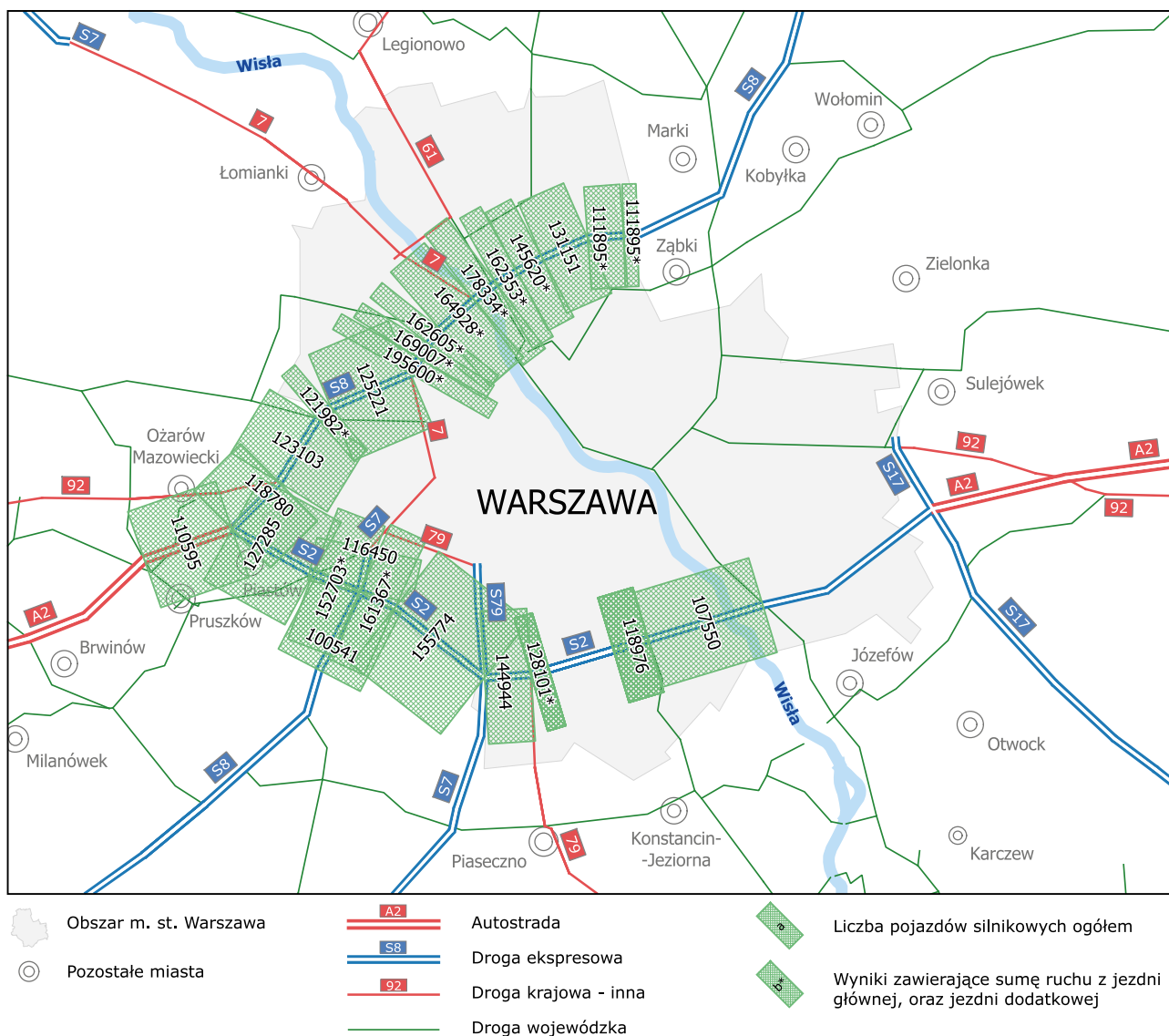
Przedział SDRR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych					
	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
km	%	km	%	km	%	
< 2 000	452	2,5	6	0,1	446	3,4
2 000 – 3 999	1 990	10,9	58	1,1	1 932	14,9
4 000 – 5 999	3 044	16,7	66	1,3	2 978	23,0
6 000 – 9 999	4 228	23,2	243	4,6	3 985	30,7
10 000 – 14 999	2 895	15,9	720	13,6	2 175	16,8
15 000 – 19 999	1 284	7,0	492	9,3	792	6,1
20 000 – 24 999	1 146	6,3	804	15,3	342	2,6
25 000 – 29 999	961	5,3	850	16,1	111	0,9
30 000 – 39 999	1 007	5,5	899	17,0	108	0,8
40 000 – 49 999	575	3,1	536	10,2	39	0,3
50 000 – 74 999	442	2,4	392	7,4	50	0,4
75 000 – 99 999	170	0,9	159	3,0	11	0,1
≥ 100 000	55	0,3	53	1,0	2	0,0
<b>Suma</b>	<b>18 249</b>	<b>100,0</b>	<b>5 278</b>	<b>100,0</b>	<b>12 971</b>	<b>100,0</b>

W GPR 2025 12 763 km dróg krajowych (69,9% długości sieci) obciążonych było ruchem powyżej 6 tys. poj./dobę, z tego na 4 356 km dróg (23,8% długości sieci) ruch przekraczał 20 tys. poj./dobę. W porównaniu z GPR 2020/2021 znacznie zwiększyła się długość dróg, na których ruch przekraczał 40 tys. poj./dobę – obecnie takie obciążenie występuje na 1 242 km dróg (6,7% długości sieci), podczas gdy w GPR 2020/21 taki poziom ruchu rejestrowano na 820 km dróg (4,5% długości sieci). Ruch poniżej 4 tys. poj./dobę występował na 2 442 km dróg (13,4% długości sieci) i dotyczył głównie odcinków o klasie technicznej GP lub G. Najmniejszym ruchem, poniżej 2 tys. poj./dobę, obciążone było 452 km dróg (2,5% długości sieci) – głównie były to odcinki graniczne w północno-wschodniej i wschodniej części Polski. Do tej grupy należały również odcinki drogi krajowej nr 58 (m.in. odcinki Olsztynek - Jedwabno oraz Szczytno – Stare Kiełbonki). Największe obciążenie ruchem występowało na sieci dróg międzynarodowych. Na 5 148 km (97,5% długości sieci) tych dróg zarejestrowano ruch powyżej 6 tys. poj./dobę, z czego na 3 693 km (70,0% długości sieci) ruch przekraczał 20 tys. poj./dobę. Odcinki o obciążeniu poniżej 4 tys. poj./dobę stanowiły jedynie 64 km (1,2% długości sieci) dróg międzynarodowych i występowały w ograniczonym zakresie.

W porównaniu z wynikami GPR 2020/21 odnotowano wzrost długości odcinków dróg krajowych o obciążeniu powyżej 100 tys. poj./dobę – z 38 km do 55 km. 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 111 895 do 195 600 poj./dobę,
- droga ekspresowa **S2**, odcinki od węzła Konotopa do węzła Wał Miedzeszyński, SDRR od 107 550 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.

W porównaniu z GPR 2020/21, na części odcinków drogi ekspresowej S8 w Warszawie odnotowano spadek wartości SDRR. Zmiana ta wynika przede wszystkim z oddania do użytkowania Południowej Obwodnicy Warszawy (S2), która przejęła część ruchu tranzytowego omijającego wcześniej południową część miasta przez ciąg S8. Dodatkowo wpływ na rozkłady ruchu mogły mieć zakończone w analizowanym okresie roboty drogowe związane z rozbudową II linii metra (m.in. w rejonie ul. Górczewskiej i ul. Kondratowicza) oraz towarzyszące im zmiany w organizacji ruchu. Mapę odcinków z wartościami SDRR powyżej 100 tys. poj./dobę przedstawiono na rysunku 6.



Skala 1 : 250 000

**Rysunek 6.** Mapa odcinków z wartościami SDRR powyżej 100 tys. poj./dobę

W zestawieniu odcinków o SDRR przekraczającym 100 tys. poj./dobę nie wystąpiły odcinki, które w poprzednim GPR 2020/21 należały do najbardziej obciążonych w kraju, w tym:

- autostrada A4, odcinek od węzła Katowice Mikołowska do węzła Katowice Murckowska – SDRR w GPR 2025: 99 196 poj./dobę,
- droga ekspresowa S86, odcinek Sosnowiec – Katowice – SDRR w GPR 2025: 93 698 poj./dobę.

Przy czym, w obu przypadkach wartości SDRR w GPR 2025 pozostały na poziomie zbliżonym do proggu 100 tys. poj./dobę. Było to związane m.in. ze zmianami w rozkładach ruchu, w centralnej części Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wynikającymi z lokalnych robót drogowych oraz zmianą organizacji ruchu w otoczeniu odcinka S86 Sosnowiec – Katowice, co wpływało na przepustowość poszczególnych odcinków oraz wybór tras przejazdu przez kierowców.

Pozostałe odcinki dróg krajowych, na których ruch nie przekroczył wartości 100 tys. poj./dobę, ale również utrzymywał się na bardzo wysokim poziomie to m.in. droga ekspresowa S6 w Gdańsku (wybrane odcinki zachodniej obwodnicy Trójmiasta) – SDRR od 94 088 do 99 479 poj./dobę oraz autostrada A4 w Krakowie (odcinek w ciągu obwodnicy miejskiej) – SDRR 93 661 poj./dobę.

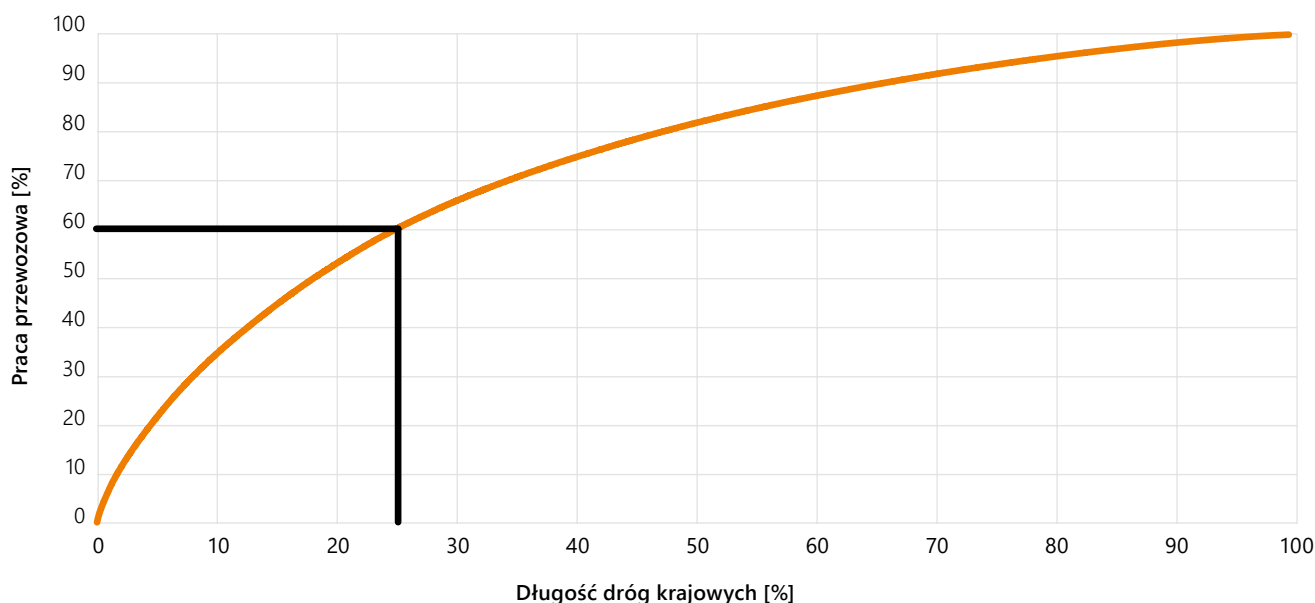
W tabeli 8 przedstawiono długość dróg krajowych w przedziałach SDRR, w podziale na klasy techniczne dróg.

**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	1,0	172	2,0	247	5,9
2 000 – 3 999	23	1,2	45	1,3	845	9,7	1 077	25,8
4 000 – 5 999	0	0,0	45	1,3	1 569	17,9	1 430	34,3
6 000 – 9 999	0	0,0	170	4,9	3 011	34,4	1 049	25,1
10 000 – 14 999	111	5,9	415	12,0	2 095	23,9	275	6,6
15 000 – 19 999	82	4,3	486	14,1	637	7,3	79	1,9
20 000 – 24 999	212	11,2	693	20,2	229	2,6	11	0,3
25 000 – 29 999	333	17,7	550	16,0	76	0,9	2	0,0
30 000 – 39 999	351	18,6	602	17,5	52	0,6	0	0,0
40 000 – 49 999	331	17,6	203	5,9	41	0,5	0	0,0
50 000 – 74 999	329	17,4	91	2,6	19	0,2	3	0,1
75 000 – 99 999	110	5,9	60	1,7	0	0,0	0	0,0
≥ 100 000	4	0,2	51	1,5	0	0,0	0	0,0
<b>Suma</b>	<b>1 886</b>	<b>100,0</b>	<b>3 444</b>	<b>100,0</b>	<b>8 746</b>	<b>100,0</b>	<b>4 173</b>	<b>100,0</b>

Rozkład obciążeń wskazuje na koncentrację najwyższych wartości SDRR na drogach o najwyższych parametrach technicznych. Autostrady oraz drogi ekspresowe dominowały w przedziałach powyżej 20 tys. poj./dobę – odpowiednio 1 670 km długości autostrad (88,6%) oraz 2 250 km długości dróg ekspresowych (65,4%). Natomiast na drogach klasy GP i G koncentrował się głównie ruch poniżej 20 tys. poj./dobę – odpowiednio 8 329 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, a powyżej 25 tys. poj./dobę obciążenia były niemal w całości przejmowane przez drogi klasy A i S, co potwierdza ich znaczenie w sieci dróg krajowych.

Na rysunku 7 przedstawiono rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych według odcinków uszeregowanych malejąco względem wielkości SDRR w roku 2025.

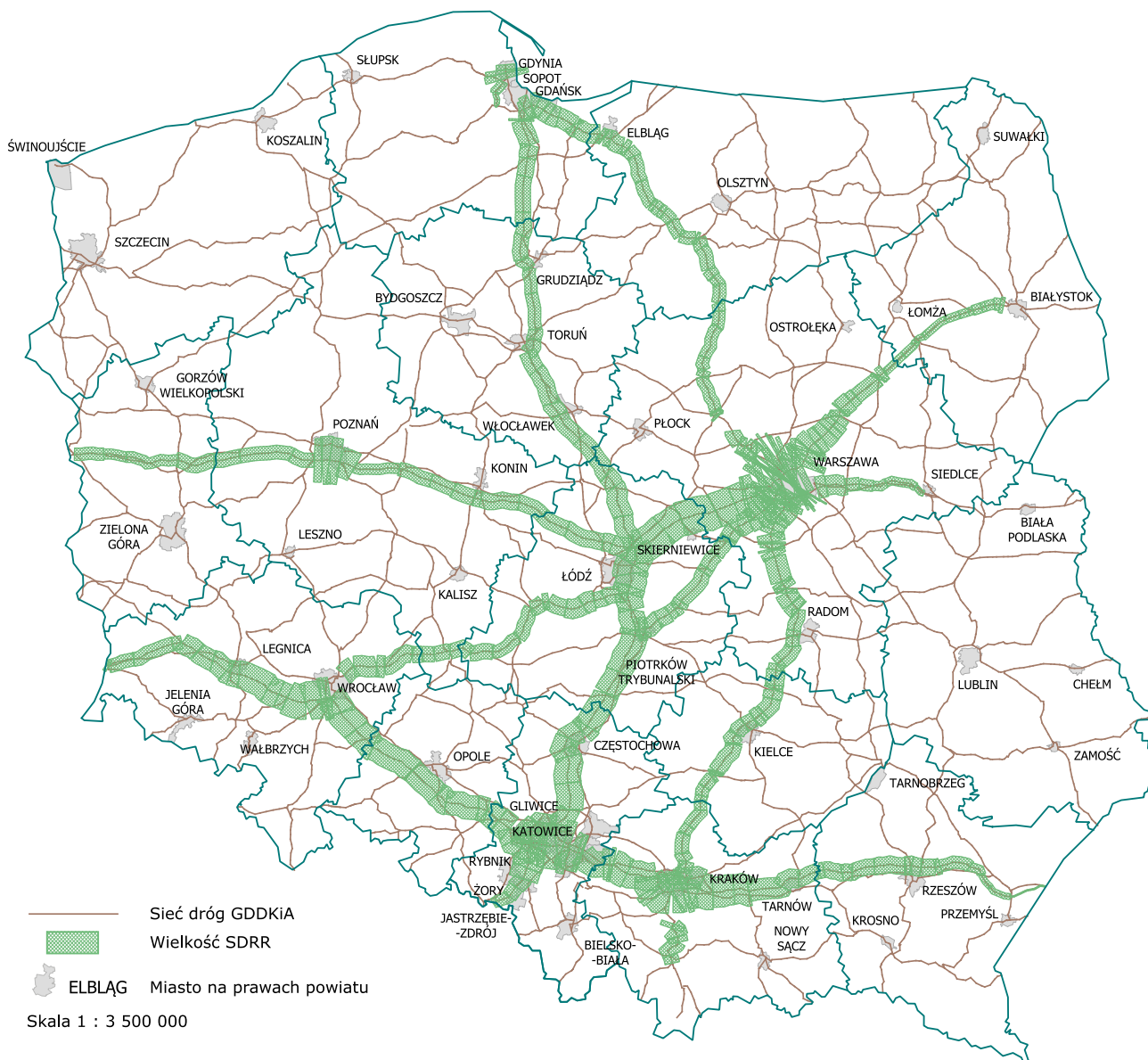


**Rysunek 7.** Rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych w GPR 2025, według odcinków dróg uszeregowanych od największego do najmniejszego SDRR

W GPR 2025 długość dróg krajowych przenoszących 60% pracy przewozowej wyniosła 4 518 km, w tym 4 010 km (89%) stanowiły autostrady i drogi ekspresowe. Łącznie wszystkie odcinki autostrad i dróg ekspresowych przenosiły 61% całej pracy przewozowej sieci dróg krajowych. Największy udział w pracy przewozowej w całej sieci dróg krajowych przypadł 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 S8 (od Wrocławia do Białegostoku) – udział 7,2%,
- droga ekspresowa S7 (od Gdańska do Rabki-Zdrój) – udział 7,1%,
- autostrada A2 (od granicy państwa w Świecku do granicy państwa w Kukurykach) – udział 6,7%.

Tym samym, tylko wymienione powyżej ciągi drogowe odpowiadały za prawie 40% całej pracy przewozowej sieci dróg krajowych.



**Rysunek 8.** Mapa ciągów dróg A i S przenoszących największą część pracy przewozowej

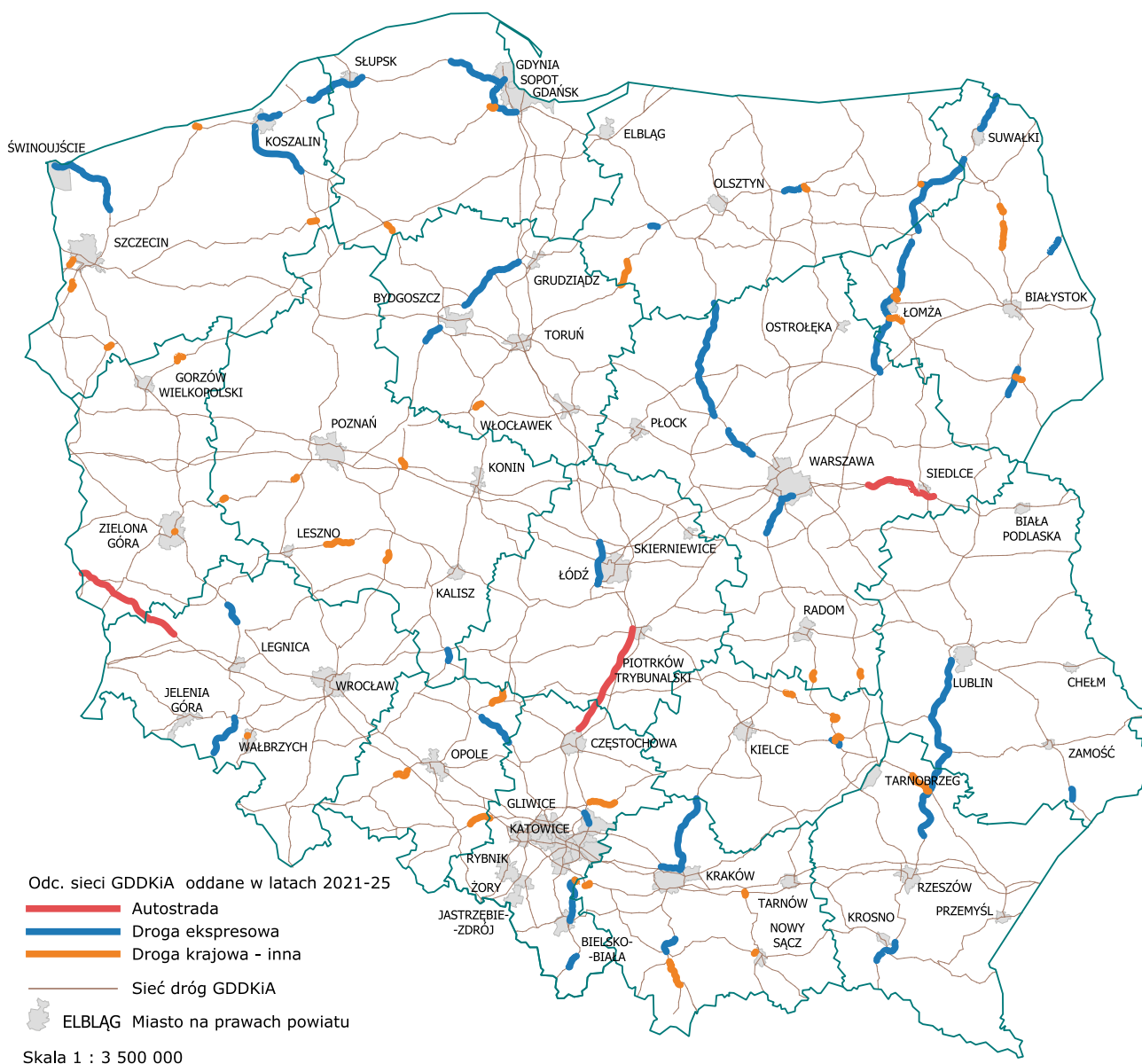
## 4. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego

Zmiany wielkości ruchu drogowego pomiędzy kolejnymi GPR są w istotnym stopniu determinowane przez rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności rozbudowę sieci dróg szybkiego ruchu oraz realizację 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 zmiany rozkładu przestrzennego 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.

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. 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 9.



**Rysunek 9.** Mapa odcinków dróg krajowych oddanych do użytkowania w latach 2021-2025

Do porównania wielkości ruchu pomiędzy poszczególnymi pomiarami generalnymi stosuje się **SDRR liczony jako średnia ważona, w której wagami są długości odcinków pomiarowych**. Podejście to odpowiada pracy przewozowej odniesionej do jednostki długości drogi i pozwala na zachowanie porównywalności wyników w czasie. Wskaźnik zmian umożliwia ocenę dynamiki zmian zarówno dla całej sieci, jak i dla jej wybranych elementów (np. klas technicznych, kategorii pojazdów czy podziału funkcjonalnego).

Zestawienie wskaźników zmian ruchu w ujęciu funkcjonalnym przedstawiono w tabeli 9.



Zróznicowanie przestrzenne zmian ruchu w poszczególnych województwach przedstawiono w tabeli 10.

**Tabela 10.** 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	<b>1,17</b>	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	1,15	1,16	<b>1,14</b>
10	podlaskie	<b>0,93</b>	<b>0,64</b>	<b>1,14</b>
11	pomorskie	1,01	0,99	1,06
12	śląskie	1,11	1,24	0,99
13	świętokrzyskie	0,98	1,08	<b>0,91</b>
14	warmińsko-mazurskie	1,11	<b>1,48</b>	0,94
15	wielkopolskie	1,04	1,12	0,97
16	zachodniopomorskie	1,11	1,22	0,97
<b>Kraj</b>		<b>1,10</b>	<b>1,19</b>	<b>0,99</b>

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

Wskaźniki zmian ruchu na drogach krajowych wskazują, że w większości województw odnotowano wzrost natężenia ruchu, wyjątek stanowi województwo podlaskie, w którym ruch nieznacznie spadł (0,93). Największe wzrosty ruchu wystąpiły w województwach łódzkim (1,17), mazowieckim (1,15) oraz podkarpackim (1,15). Na drogach o znaczeniu międzynarodowym dynamika zmian była wyraźnie wyższa i w wielu województwach przekraczała wartość dla całej sieci dróg krajowych (1,19). Dotyczy to województw: warmińsko-mazurskiego, łódzkiego, mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego, śląskiego, zachodniopomorskiego, małopolskiego oraz lubelskiego. Jednocześnie w części województw odnotowano niższą dynamikę zmian, a w przypadku województwa podlaskiego także wyraźny spadek (0,64). Istotny wpływ na spadek ruchu w woj. podlaskim miała zmiana przebiegu drogi międzynarodowej E-67. W GPR 2020/21 droga E-67 obejmowała odcinki drogi ekspresowej S8 oraz drogi krajowej nr 8, które w całości znajdowały się w województwie podlaskim. Natomiast w GPR 2025 droga E-67 przebiegała po drodze ekspresowej S61, która przechodziła przez województwo podlaskie oraz warmińsko-mazurskie. W konsekwencji nastąpiło przesunięcie części pracy przewozowej pomiędzy województwami, co obniżyło wartość wskaźnika zmian w województwie podlaskim oraz jednocześnie wpłynęło na wzrost wskaźnika w województwie warmińsko-mazurskim (1,48).

Wskaźniki zmian ruchu według klas technicznych dróg przedstawiono w tabeli 11.

**Tabela 11.** 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 – autostrady	1,27	1,26
S – ekspresowe	1,19	1,44
GP – główne ruchu przyspieszonego	1,04	0,82
G – główne	1,12	0,93
<b>Drogi krajowe ogółem</b>	<b>1,21</b>	<b>1,10</b>

Największą dynamikę zmian ruchu pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 odnotowano na drogach ekspresowych, gdzie wskaźnik osiągnął wartość 1,44. Wysoka wartość tego wskaźnika jest wynikiem intensywnego rozwoju sieci dróg ekspresowych w analizowanym okresie oraz przejmowania przez nie ruchu z dróg niższych klas technicznych. Na autostradach wskaźnik zmian ruchu wyniósł 1,26, co potwierdza utrzymującą się wysoką dynamikę wzrostu na drogach o najwyższych parametrach technicznych. Na drogach niższych klas technicznych odnotowano spadek natężenia ruchu – dla dróg klasy GP wskaźnik wyniósł 0,82, natomiast dla dróg klasy G 0,93. Wskazuje to na przenoszenie ruchu na drogi o wyższym standardzie technicznym, co jest efektem działań inwestycyjnych realizowanych przez GDDKiA. W konsekwencji drogi niższych klas technicznych są w mniejszym stopniu obciążone ruchem i pełnią funkcję uzupełniającą w układzie sieci dróg krajowych.

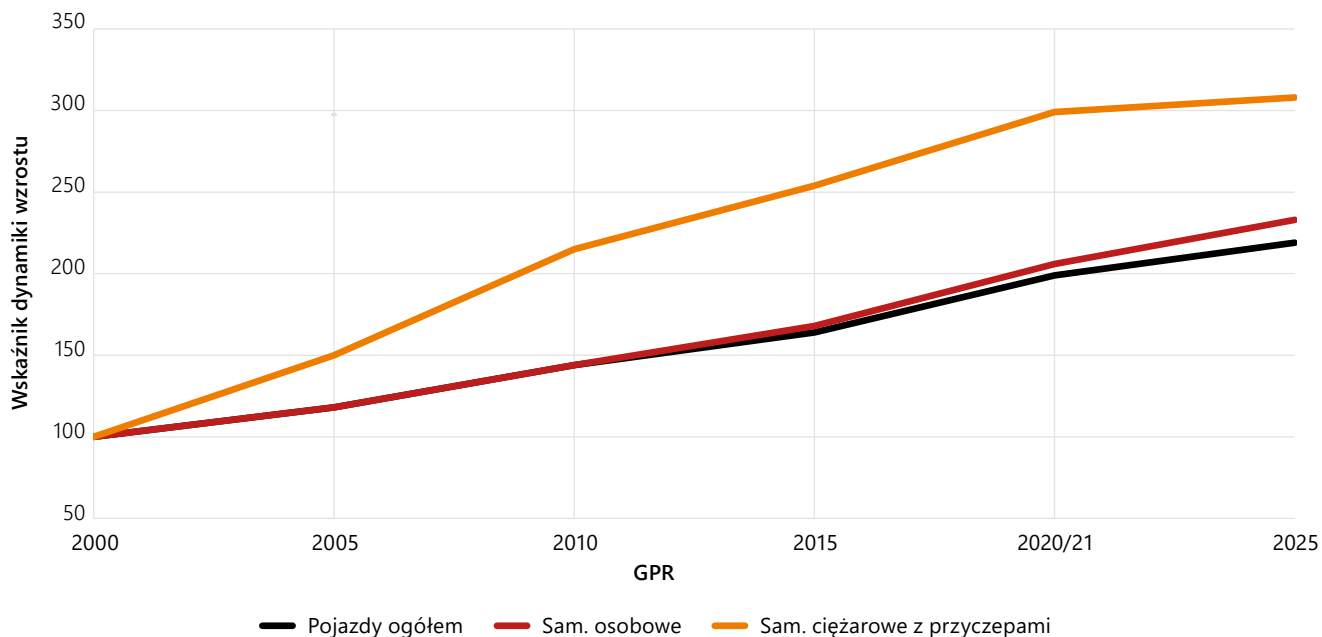
Wskaźniki zmian ruchu według kategorii pojazdów przedstawiono w tabeli 12. Na potrzeby analizy samochody osobowe i mikrobusy ujęto łącznie, co wynika z braku ich rozróżnienia w poprzednich pomiarach GPR.

**Tabela 12.** 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	1,07
Samochody osobowe i mikrobusy	1,22	1,13
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1,42	0,99
Samochody ciężarowe bez przyczep	0,83	0,96
Samochody ciężarowe z przyczepami	1,18	1,03
Autobusy	0,49	1,57
Ciągniki rolnicze	1,00	0,79
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>1,21</b>	<b>1,10</b>

W okresie pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025 największy wzrost odnotowano w ruchu autobusów (57%), który w poprzednim pomiarze zanotował spadek związany z pandemią COVID-19. Wyraźny wzrost, na poziomie 13%, wystąpił również w grupie samochodów osobowych i mikrobusów. Znacznie niższą dynamikę zmian odnotowano natomiast w ruchu pojazdów wykorzystywanych do przewozu towarów. Dla samochodów ciężarowych z przyczepami ruch wzrósł o 3%, dla lekkich samochodów ciężarowych praktycznie uległ zmianie, a dla samochodów ciężarowych bez przyczep zmniejszył się o 4%. Jednocześnie największy spadek, na poziomie 21%, odnotowano w przypadku ciągników rolniczych, co wynika z większego udziału dróg szybkiego ruchu w sieci, na których ruch takich pojazdów nie jest dopuszczalny.

Długookresowe zmiany ruchu, w kolejnych pomiarach GPR od 2000 do 2025 roku, przedstawiono na rysunku 11, na którym zaprezentowano dynamikę wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami na tle ruchu pojazdów ogółem oraz samochodów osobowych.



**Rysunek 11.** Dynamika wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami od GPR 2000 do GPR 2025, na tle wzrostu ruchu samochodów osobowych i pojazdów silnikowych ogółem

W całym analizowanym okresie najszybciej wzrastał ruch samochodów ciężarowych z przyczepami. Od GPR 2000 ruch samochodów ciężarowych z przyczepami zwiększył się ponad trzykrotnie, podczas gdy ruch samochodów osobowych i ruch ogółem zwiększył się ponad dwukrotnie. W ostatnim okresie pomiarowym dynamika wzrostu ruchu ciężkiego uległa jednak spowolnieniu. Pomiędzy GPR 2020/21, a GPR 2025 dynamika wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami była niewielka (ok. 3%), co stanowi istotne odchylenie od trendu obserwowanego w poprzednich latach.

## 5. Ruch w typowe dni robocze

Charakterystyka ruchu w typowe dni robocze stanowi istotny element analizy funkcjonowania sieci dróg krajowych, ponieważ odzwierciedla przede wszystkim ruch związany z codzienną aktywnością gospodarczą oraz dojazdami do pracy i usług.

Średni dobowy ruch w typowe dni robocze<sup>4</sup> (SDRDR) na drogach krajowych, w podziale funkcjonalnym, przedstawiono w tabeli 13.

**Tabela 13.** SDRDR na drogach krajowych, w podziale funkcjonalnym wraz z procentowym udziałem w SDRR

Drogi	SDRDR (poj./dobę)		SDRDR/SDRR (%)	
	2020/21	2025	2020/21	2025
krajowe	13 711	14 790	101,1	99,4
w tym:				
międzynarodowe	20 252	29 198	99,1	96,5
pozostałe	9 034	8 927	103,4	103,5

W 2025 roku SDRDR na całej sieci dróg krajowych wyniósł 14 790 poj./dobę, co odpowiada 99,4% wartości SDRR. Ruch w typowe dni robocze był więc bardzo zbliżony do średniorocznego. Na drogach międzynarodowych SDRDR wyniósł 29 198 poj./dobę, co stanowiło 96,5% SDRR, natomiast na pozostałych drogach krajowych 8 927 poj./dobę, co odpowiadało 103,5% SDRR. Wskazuje to, że na drogach międzynarodowych ruch w typowe dni robocze był niższy niż średnioroczny (relatywnie większy udział ruchu weekendowego), natomiast na pozostałych drogach krajowych ruch w typowe dni robocze był wyższy niż średnioroczny, co może wynikać z większego znaczenia ruchu dojazdowego i lokalnego.

Zależność tę potwierdzają dane w tabeli 14 przedstawiającej SDRDR na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne.

**Tabela 14.** SDRDR na drogach krajowych w podziale na klasy techniczne wraz z procentowym udziałem w SDRR

Klasy techniczne dróg	SDRDR (poj./dobę)	SDRDR/SDRR (%)
A – autostrady	37 480	97,3
S – ekspresowe	26 072	96,3
GP – główne ruchu przyspieszonego	9 719	103,7
G – główne	5 848	103,1
<b>Drogi krajowe ogółem</b>	<b>14 790</b>	<b>99,4</b>

4. Ruch w dniach wtorek, środa, czwartek poza miesiącami letnimi

SDRDR w podziale na klasy techniczne dróg wyniósł m.in. 37 480 poj./dobę dla autostrad oraz 26 072 poj./dobę dla dróg ekspresowych, co daje udział w SDRR na poziomie odpowiednio 97,3% i 96,3%. Oznacza to, że drogi o najwyższych parametrach technicznych często wybierane były w podróżach na dłuższe odległości i występował na nich zwiększony ruch weekendowy i turystyczny. Odwrotna zależność była obserwowana na drogach niższych klas technicznych. Na drogach klasy GP relacja SDRDR do SDRR wyniosła 103,7%, a na drogach klasy G 103,1%. Wskazuje to na dominację ruchu w typowe dni robocze związanego z lokalną obsługą transportową, dojazdami do pracy.

Strukturę rodzajową ruchu w typowe dni robocze przedstawiono w tabeli 15.

**Tabela 15.** Procentowy udział pojazdów w SDRDR, w podziale na kategorie pojazdów

Kategorie pojazdów	Udział w SDRDR 2025 (%)		
	krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	0,2	0,1	0,2
Samochody osobowe	67,5	64,4	71,9
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	13,8
Autobusy	0,5	0,4	0,5
Ciągniki rolnicze	0,1	0,0	0,1
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Dominującą kategorią pojazdów były samochody osobowe, których udział w SDRDR wynosił 67,5% dla całej sieci, przy czym na drogach międzynarodowych udział ten był niższy (64,4%), a na pozostałych wyższy (71,9%). Jednocześnie istotny udział w ruchu miały pojazdy ciężarowe – łącznie samochody ciężarowe (z przyczepami i bez) stanowiły 20,9% ruchu, a lekkie samochody ciężarowe dodatkowe 10,5%. Widoczne były różnice w strukturze ruchu pomiędzy drogami międzynarodowymi, a pozostałymi. Na drogach międzynarodowych udział samochodów ciężarowych z przyczepami wyniósł 21,5%, podczas gdy na pozostałych drogach jedynie 13,8%, co potwierdza większą rolę transportu towarowego na głównych korytarzach transportowych.

## 6. Ruch nocny

Analiza ruchu nocnego ma szczególne znaczenie nie tylko z punktu widzenia charakterystyki funkcjonowania sieci drogowej, lecz także w kontekście oddziaływania transportu na środowisko. Średni ruch nocny<sup>5</sup> (SRN) stanowi podstawowy parametr wykorzystywany w obliczeniach hałasu drogowego, w tym przy sporządzaniu map akustycznych oraz analizach środowiskowych.

SRN na drogach krajowych, w podziale funkcjonalnym, przedstawiono w tabeli 16.

**Tabela 16.** SRN na drogach krajowych, w podziale funkcjonalnym wraz z procentowym udziałem w SDRR

Drogi	SRN (poj./8h)		Udział w SDRR (%)	
	2020/21	2025	2020/21	2025
krajowe	1 527	1 676	11,3	11,3
międzynarodowe	3 185	3 768	12,5	12,5
pozostałe	856	824	9,8	9,6

W roku 2025 SRN na sieci dróg krajowych wyniósł 1 676 poj./8h, a jego udział w SDRR stanowił 11,3%. Wartość i udział ruchu nocnego w SDRR wzrastały wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SRN w 2025 roku wyniósł 3 768 poj./8h, a jego udział w SDRR stanowił 12,5%. Na pozostałych drogach krajowych SRN wyniósł 824 poj./8h, przy udziale w SDRR równym 9,6%. W porównaniu do GPR 2020/21 na całej sieci dróg krajowych odnotowano wzrost wartości SRN, ale jego udział w SDRR nie uległ zmianie.

W tabeli 17 przedstawiono SRN w podziale na klasy techniczne wraz z udziałem w SDRR.

**Tabela 17.** Średni ruch nocny na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne dróg wraz z udziałem w SDRR

Klasy techniczne dróg	SRN (poj./8h)		Udział w SDRR (%)	
	2020/21	2025	2020/21	2025
A – autostrady	4 697	5 442	13,9	14,1
S – ekspresowe	2 799	2 979	11,1	11,0
GP – główne ruchu przyspieszonego	1 087	920	10,5	9,8
G – główne	500	481	8,5	8,5
<b>Drogi krajowe ogółem</b>	<b>1 527</b>	<b>1 676</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>

Najwyższe wartości SRN oraz jego udział w SDRR odnotowano na drogach najwyższych klas technicznych. Na autostradach SRN wyniósł 5 442 poj./8h (14,1% SDRR), a na drogach ekspresowych 2 979 poj./8h (11,0%).

5. Ruch mierzony w godzinach 2200-600 (2200-000 oraz 000-600 tej samej doby pomiarowej)

Jednocześnie na drogach klasy GP i G udział ruchu nocnego był niższy i wyniósł odpowiednio 9,8% oraz 8,5%. W porównaniu do GPR 2020/21 nie nastąpiły istotne zmiany w udziale ruchu nocnego w SDRR.

Strukturę rodzajową ruchu nocnego, w ujęciu funkcjonalnym sieci dróg krajowych, przedstawiono w tabeli 18.

**Tabela 18.** Procentowy udział pojazdów w średnim ruchu nocnym, w podziale na kategorie pojazdów

Kategorie pojazdów	Udział w SRN 2025 (%)		
	krajowe	w tym:	
		międzynarodowe	pozostałe
Motocykle	0,1	0,1	0,2
Samochody osobowe	58,9	55,6	64,9
Mikrobusy	0,6	0,7	0,5
Lekkie samochody ciężarowe	10,8	11,1	10,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,5	2,4	2,7
Samochody ciężarowe z przyczepami	26,3	29,2	20,8
Autobusy	0,8	0,9	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	0,0	0,0
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

W ruchu nocnym dominującą kategorię pojazdów stanowiły samochody osobowe, których udział na całej sieci dróg krajowych wyniósł 58,9%. Na drogach międzynarodowych udział ten był niższy (55,6%), natomiast na pozostałych drogach krajowych wyraźnie wyższy (64,9%). Samochody ciężarowe z przyczepami stanowiły 26,3% ruchu nocnego na całej sieci, a na drogach międzynarodowych ich udział wzrastał do 29,2%. Dodatkowo, lekkie samochody ciężarowe stanowiły 10,8% ruchu, co oznacza, że łącznie pojazdy związane z transportem towarowym odpowiadały za 39,6% ruchu nocnego. W porównaniu do GPR 2020/21 udział pojazdów ciężarowych (tj. z przyczepami i bez) w ruchu nocnym uległ zmniejszeniu z 33,3% do 28,8%, przy jednoczesnym wzroście udziału samochodów osobowych z 52,0% do 58,9%.

Uzupełnieniem analizy struktury ruchu nocnego według klas technicznych dróg jest przedstawiony w tabeli 19 udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SRN, w podziale na klasy techniczne.

**Tabela 19.** Udział poszczególnych kategorii pojazdów w SRN, w podziale na klasy techniczne

Kategorie pojazdów	Udział w SRN 2025 (%)				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Motocykle	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2
Samochody osobowe	58,9	52,7	59,0	63,2	71,1
Mikrobusy	0,6	1,0	0,4	0,5	0,5
Lekkie samochody ciężarowe	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	26,3	31,3	26,6	22,2	15,2
Autobusy	0,8	1,0	0,7	0,8	0,7
Ciągniki rolnicze	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Dane te wskazują na istotne zróżnicowanie struktury ruchu w zależności od klasy technicznej drogi. Na autostradach udział samochodów ciężarowych z przyczepami osiągnął 31,3%, a na drogach ekspresowych 26,6%, co potwierdza ich dominującą rolę w obsłudze transportu dalekobieżnego. Jednocześnie na drogach klasy GP udział tej kategorii spadł do 22,2%, a na drogach klasy G do 15,2%. Z kolei udział w ruchu nocnym samochodów osobowych wzrastał wraz ze spadkiem klasy technicznej drogi – z 52,7% na autostradach do 71,1% na drogach klasy G. Potwierdza to, że drogi niższych klas pełnią w większym stopniu funkcję obsługi ruchu lokalnego, również w porze nocnej.

## 7. Ruch w okresie letnim

Wielkość średniego dobowego ruchu w okresie letnim, tj. w miesiącach lipiec-sierpień (SDRL) wspiera m.in. procesy decyzyjne dotyczące zarządzania ruchem oraz planowania rozwoju i utrzymania sieci drogowej.

Podstawowe dane dotyczące obciążenia ruchem w okresie letnim przedstawiono w tabeli 20.

**Tabela 20.** Obciążenie sieci dróg krajowych w okresie letnim w GPR 2020/21 i GPR 2025, z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg

Drogi	GPR 2020/21			GPR 2025		
	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL / SDRR (%)	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL / SDRR (%)
krajowe	14 830	13 568	109,3	17 042	14 880	114,5
w tym:						
międzynarodowe	28 821	25 489	113,1	35 616	30 248	117,7
pozostałe	9 160	8 737	104,8	9 484	8 626	109,9

W 2025 roku SDRL na sieci dróg krajowych wyniósł 17 042 poj./dobę, co przy SDRR równym 14 880 poj./dobę oznacza relację SDRL/SDRR na poziomie 114,5% i stanowi znaczny wzrost wielkości ruchu letniego w stosunku do poprzedniego GPR. Największy ruch w okresie letnim wystąpił na drogach międzynarodowych (35 616 poj./dobę; 117,7%), podczas gdy na pozostałych drogach krajowych relacja ta wyniosła 109,9%.

Zmiany wielkości ruchu w okresie letnim zestawiono w tabeli 21.

**Tabela 21.** Wskaźniki zmian ruchu SDRL i SDRR pojazdów silnikowych pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025

Drogi	Wskaźniki zmian SDRL i SDRR między GPR 2020/21 i GPR 2025	
	SDRL	SDRR
krajowe	1,15	1,10
w tym:		
międzynarodowe	1,24	1,19
pozostałe	1,03	0,99

Wskaźnik zmian ruchu letniego dla całej sieci dróg krajowych wyniósł 1,15, wobec 1,10 dla SDRR, tym samym ruch sezonowy w okresie letnim wzrósł bardziej niż średni ruch w roku. Największą dynamikę zmian odnotowano na drogach międzynarodowych, gdzie wskaźnik zmian dla SDRL (1,24) był wyższy niż dla SDRR (1,19). Na pozostałych drogach krajowych odnotowano niewielki wzrost SDRL (1,03), co wskazuje na dalsze przenoszenie ruchu wakacyjnego na sieć dróg wyższych klas.

Zróżnicowanie przestrzenne ruchu letniego w podziale na województwa przedstawiono w tabeli 22.

Tabela 22. SDRL 2025 na drogach krajowych w podziale na województwa

Lp.	Województwo	SDRL (poj./dobę)	SDRR (poj./dobę)	SDRL /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	18 411	111,8
8	opolskie	12 482	11 053	112,9
9	podkarpackie	13 424	12 079	111,1
10	podlaskie	9 235	7 865	117,4
11	pomorskie	18 489	15 582	118,7
12	śląskie	27 939	25 145	111,1
13	świętokrzyskie	11 752	10 393	113,1
14	warmińsko-mazurskie	10 601	8 249	128,5
15	wielkopolskie	16 739	15 363	109,0
16	zachodniopomorskie	13 580	10 496	129,4
<b>Kraj</b>		<b>17 042</b>	<b>14 880</b>	<b>114,5</b>

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne.

Najwyższe wartości SDRL, przekraczające 20 tys. poj./dobę, odnotowano w województwach śląskim (27 939 poj./dobę), małopolskim (23 993 poj./dobę), łódzkim (21 328 poj./dobę), dolnośląskim (20 947 poj./dobę) oraz mazowieckim (20 583 poj./dobę). Natomiast najniższe natężenia ruchu w okresie letnim zarejestrowano w województwach: podlaskim (9 235 poj./dobę) oraz warmińsko-mazurskim (10 601 poj./dobę). Jednocześnie najwyższe wskaźniki sezonowości (tj. iloraz ruchu w okresie letnim i SDRR) występują w regionach turystycznych – w województwach zachodniopomorskim (129,4%) oraz warmińsko-mazurskim (128,5%), co wskazuje na znacznie zwiększony ruch w okresie wakacyjnym. Z kolei w regionach o dominującym ruchu gospodarczym, takich jak województwo wielkopolskie (109,0%), sezonowość ruchu była wyraźnie niższa.

## 8. Charakter ruchu

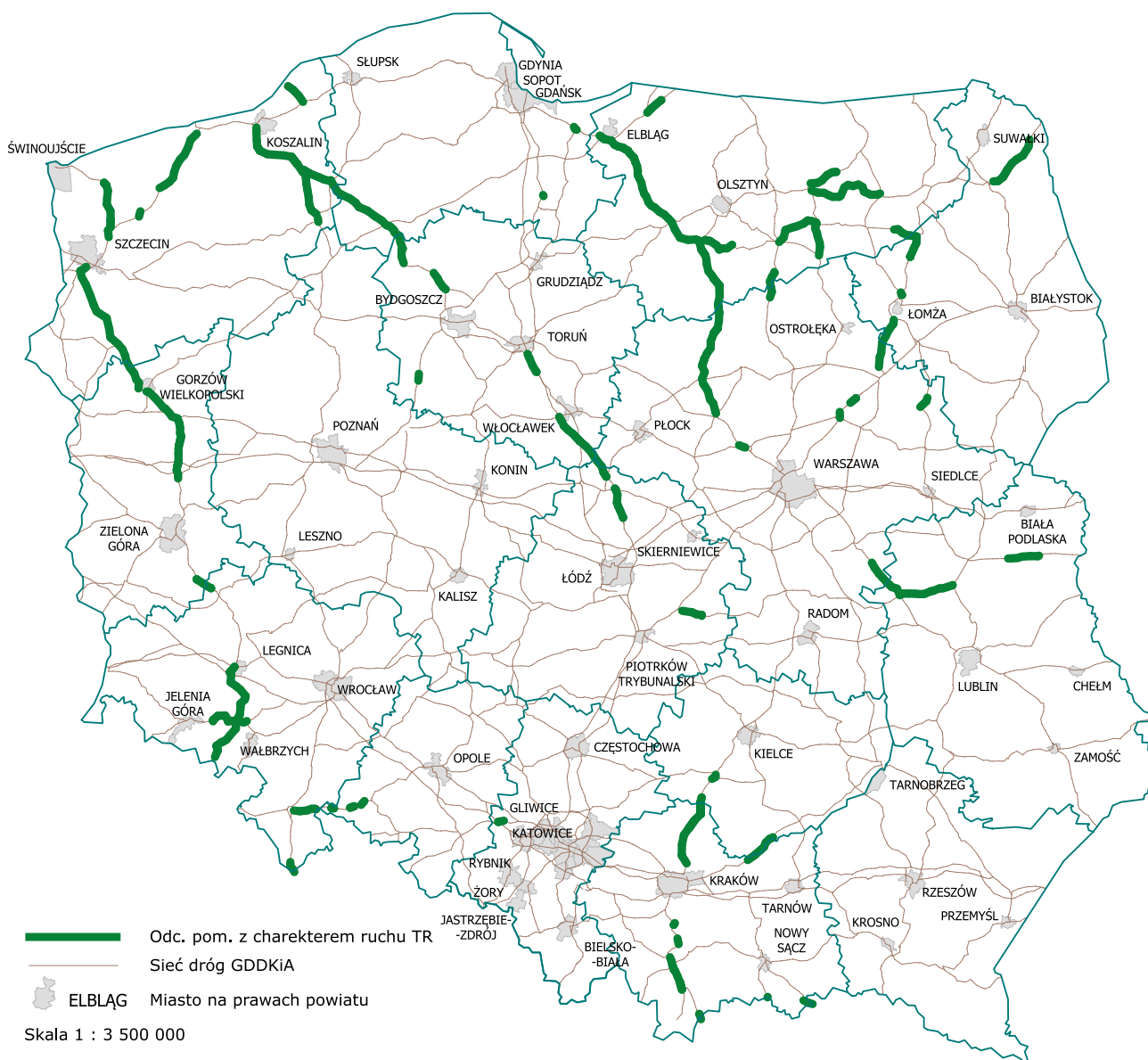
Na podstawie wyników GPR 2025, w tym m.in. wielkości ruchu w okresie wakacyjnym, dla każdego odcinka sieci dróg krajowych określono charakter występującego na nim ruchu, tj. gospodarczy lub turystyczno-rekreacyjny.

Dane dotyczące długości dróg krajowych w podziale na funkcję oraz charakter ruchu przedstawiono w tabeli 23.

**Tabela 23.** Długość dróg krajowych, w podziale na funkcję oraz charakter ruchu w GPR 2025

Charakter ruchu	Długość dróg					
	krajowe		w tym:			
			międzynarodowe		pozostałe	
	km	%	km	%	km	%
Gospodarczy	16 858	92,4	4 518	85,6	12 340	95,1
Turystyczno-rekreacyjny	1 391	7,6	760	14,4	631	4,9

Na zdecydowanej większości sieci dróg krajowych występował ruch o charakterze gospodarczym. Odcinki te stanowiły 92,4% długości sieci, co odpowiadało 16 858 km dróg. Ruch o charakterze turystyczno-rekreacyjnym występował na pozostałych 7,6% długości sieci, tj. na 1 391 km dróg krajowych. Były to głównie ciągi dróg ekspresowych S7 w województwie warmińsko-mazurskim oraz S3 w województwie lubuskim i zachodniopomorskim. Mapę z odcinkami turystyczno-rekreacyjnymi przedstawiono na rysunku 12.



**Rysunek 12.** Mapa z odcinkami o charakterze turystyczno-rekreacyjnym (T-R)

Struktura charakteru ruchu jest zróżnicowana w zależności od funkcji dróg. W przypadku sieci dróg międzynarodowych 85,6% odcinków miało charakter gospodarczy, a 14,4% turystyczno-rekreacyjny. Na pozostałych drogach krajowych udział odcinków o charakterze gospodarczym był wyraźnie wyższy i wyniósł 95,1%, podczas gdy odcinki o charakterze turystyczno-rekreacyjnym stanowiły jedynie 4,9% długości tej sieci.

Dane dotyczące długości dróg krajowych w podziale na klasy techniczne oraz charakter ruchu przedstawiono w tabeli 24.

**Tabela 24.** Długość dróg krajowych, w podziale na klasy techniczne oraz charakter ruchu w GPR 2025

Charakter ruchu	Długość dróg [km]				
	krajowe	w tym:			
		A	S	GP	G
Gospodarczy	16 858	1 802	2 695	8 415	3 946
Turystyczno-rekreacyjny	1 391	84	749	331	227

Ruch o charakterze gospodarczym dominował we wszystkich klasach technicznych dróg krajowych. Największa długość odcinków o takim charakterze występowała na drogach klasy GP (8 415 km) oraz na drogach klasy G (3 946 km). Znaczące długości odcinków o charakterze gospodarczym występowały również na drogach klasy S (2 695 km) oraz A (1 802 km). Odcinki o charakterze turystyczno-rekreacyjnym miały znacznie mniejszy udział we wszystkich klasach technicznych dróg. Największą ich długość odnotowano na drogach klasy S (749 km), na drogach klasy GP i G wyniosła ona odpowiednio 331 km i 227 km. Na drogach klasy A długość takich odcinków wyniosła jedynie 84 km.

## 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 charakteryzuje 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 25.

**Tabela 25.** SDRR ruchu rowerów i UTO w GPR 2025 oraz wskaźnik zmian pomiędzy GPR 2020/21 a GPR 2025, z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg

Drogi	SDRR (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu
	Rowery		Rowery
	GPR 2020/21	GPR 2025	2020/21 – 2025
krajowe	17	16	0,94
w tym:			
GP – główne ruchu przyspieszonego	14	14	1,00
G – główne	25	21	0,84

SDRR rowerów i UTO w 2025 roku wyniósł 16 poj./dobę, co oznacza niewielki spadek w stosunku do poprzedniego pomiaru (17 poj./dobę; wskaźnik zmian 0,94). Spadek ten dotyczy przede wszystkim dróg klasy technicznej G, gdzie SDRR zmniejszył się z 25 do 21 poj./dobę (wskaźnik zmian 0,84), podczas gdy na drogach klasy technicznej GP poziom ruchu pozostał stabilny – 14 poj./dobę (wskaźnik zmian 1,00).

## 10. Podsumowanie

Generalny Pomiar Ruchu 2025 na zamiejskiej sieci dróg krajowych obejmuje **2424 odcinki pomiarowe** zlokalizowane na całej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA. Miarodajne dane umożliwiające obliczenie podstawowych parametrów ruchu, na etapie niniejszego opracowania wyników, zostały zebrane dla **2402 odcinków pomiarowych**. Dla 47 odcinków związanych z inwestycjami drogowymi zakończonymi w II połowie 2025 r. (w tym dla wybranych odcinków, dla których obecnie nie wyliczono parametrów ruchu) przewidziano realizację pomiaru uzupełniającego w 2026 roku, którego wyniki zostaną uwzględnione w publikacji „Ruch Drogowy 2025” zaplanowanej na III kw. 2026 r.

W GPR 2025 podstawowymi metodami pomiaru były pomiary metodą wideorejestracji oraz pomiary automatyczne. Kluczowe znaczenie dla uzyskania wiarygodnych wyników pomiaru GPR 2025 miał stały nadzór nad realizacją pomiaru metodą wideorejestracji, w postaci bezpośrednich kontroli w terenie, szczegółowych kontroli zarejestrowanych materiałów wideo oraz wielopoziomowej analizy rozkładów ruchu uzyskiwanych z poszczególnych dni pomiarowych. Pomiary automatyczne były prowadzone za pomocą sieci Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR), których liczba systematycznie wzrasta i które są stale kontrolowane przez GDDKiA. Zapewniają one dane ciągłe o wysokiej jakości, stanowiąc nie tylko źródło danych w GPR 2025, ale również narzędzie do weryfikacji wyników, w znacznym stopniu wspierające proces przetwarzania danych. Jako źródło ciągłych danych o ruchu wykorzystywane były również wybrane urządzenia Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) oraz Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) (tj. operatora systemu poboru opłat e-TOLL). Aktualne wyniki analiz danych ze SCPR są co roku publikowane na stronie internetowej GDDKiA<sup>6</sup>.

Najważniejsze informacje i wnioski otrzymane na podstawie uzyskanych wyników GPR 2025 na zamiejskiej sieci dróg krajowych są następujące:

- **Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych wyniósł 14 880 poj./dobę.** Na drogach międzynarodowych SDRR osiągnął 30 248 poj./dobę, natomiast na pozostałych drogach krajowych 8 626 poj./dobę. Największe obciążenie ruchem odnotowano w województwie śląskim – ponad 25 tys. poj./dobę, a najmniejsze w województwie podlaskim – poniżej 8 tys. poj./dobę. Średnia wielkość ruchu na autostradach jest ponad 2,5-krotnie większa od SDRR dla całej sieci dróg krajowych a na drogach ekspresowych prawie 2-krotnie większa.
- **W porównaniu do GPR 2020/21 SDRR pojazdów silnikowych wzrósł o 10%.** Wzrost ruchu był zróżnicowany w zależności od funkcji dróg – na drogach międzynarodowych wyniósł 19%, natomiast na pozostałych drogach krajowych odnotowano spadek o 1%. Oznacza to dalsze wzmocnienie roli głównych korytarzy transportowych.
- **W latach 2010-2025 odnotowano wyraźny wzrost natężenia ruchu na drogach szybkiego ruchu.** SDRR na autostradach w tym okresie wzrósł z ponad 23,2 tys. do ponad 38,5 tys. poj./dobę, a na drogach ekspresowych z około 19,5 tys. do ponad 27,0 tys. poj./dobę, czemu towarzyszył znaczący rozwój sieci dróg krajowych – sieć autostrad zwiększyła się w tym czasie o 1 038 km, a sieć dróg ekspresowych o 2 894 km.
- **Największą dynamikę wzrostu ruchu w stosunku do poprzedniego pomiaru odnotowano na drogach ekspresowych (wskaźnik 1,44) oraz autostradach (1,26),** przy jednoczesnym spadku natężenia ruchu na drogach klasy technicznej GP (0,82) i G (0,93). Wskazuje to na redystrybucję

6. <https://www.gov.pl/web/gddkia/stacje-ciaglych-pomiarow-ruchu>

ruchu na drogi o wyższych parametrach technicznych, wynikającą z rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu i przejmowania przez te drogi funkcji transportowych dróg niższych klas technicznych, co jest zjawiskiem oczekiwanym. W porównaniu z GPR 2020/2021 znacznie zwiększyła się długość dróg krajowych, na których ruch przekraczał 40 tys. poj./dobę – z 820 km (4,5% długości sieci) do 1 242 km dróg (6,7% długości sieci),

- **Struktura rodzajowa ruchu potwierdziła utrzymującą się dominację pojazdów lekkich**, przy jednoczesnym wysokim udziale ruchu towarowego na drogach międzynarodowych i drogach najwyższych klas technicznych. W ruchu ogółem największe znaczenie zachowały samochody osobowe, natomiast na głównych korytarzach transportowych utrzymał się podwyższony udział samochodów ciężarowych z przyczepami, co potwierdza koncentrację przewozów towarowych na sieci drogowej o najwyższych parametrach technicznych. Jednocześnie widoczne było spowolnienie dynamiki wzrostu ruchu ciężkiego, szczególnie samochodów ciężarowych z przyczepami. Dane GPR 2025 wskazały również na wzrost udziału autobusów w stosunku do poprzedniego pomiaru, co można wiązać z odbudową mobilności pasażerskiej po okresie pandemii.
- **Sieć drogowa o długości 4 518 km przenosiła około 60,0% pracy przewozowej, w tym 4 010 km stanowiły autostrady i drogi ekspresowe.** Największy udział w pracy przewozowej miały ciągi A4 – 10,7%, A1 – 7,9%, S8 – 7,2%, S7 – 7,1% oraz A2 – 6,7%, które łącznie odpowiadały za prawie 40,0% pracy przewozowej na sieci dróg krajowych. Natomiast łącznie wszystkie odcinki dróg A i S odpowiadały za 61% całej pracy przewozowej na sieci dróg krajowych.
- **Rozkład długości sieci według przedziałów SDRR potwierdził silne zróżnicowanie obciążeń ruchem** oraz duży udział odcinków o średnich i wysokich natężeniach. Prawie 70,0% długości dróg krajowych obciążonych było ruchem powyżej 6 tys. poj./dobę, a prawie 24,0% – ruchem powyżej 20 tys. poj./dobę. Na drogach międzynarodowych około 97,5% długości objętej pomiarem było obciążone ruchem powyżej 6 tys. poj./dobę, z czego około 70,0% – ruchem powyżej 20 tys. poj./dobę. Na autostradach i drogach ekspresowych koncentrują się największe natężenia ruchu, powyżej 25 tys. poj./dobę.
- **Średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) wyniósł 14 790 poj./dobę**, co stanowiło 99,4% wielkości SDRR dla całej sieci dróg krajowych. Na drogach o najwyższych parametrach technicznych (A i S) SDRDR był niższy od SDRR, co wskazuje na większy udział ruchu weekendowego i turystycznego. Natomiast na drogach klas technicznych GP i G SDRDR przekraczał SDRR, co potwierdza dominację ruchu gospodarczego, związanego z lokalną obsługą transportową, dojazdami do pracy.
- **Średni ruch nocny (SRN) na sieci dróg krajowych wyniósł 1 676 poj./8h, co stanowi 11,3% SDRR** i oznacza utrzymanie udziału ruchu nocnego na poziomie zbliżonym do poprzedniego GPR. Ruch nocny koncentrował się na drogach o najwyższych parametrach technicznych (A i S), natomiast na drogach niższych klas był on wyraźnie mniejszy. W strukturze ruchu nocnego nadal istotny był udział pojazdów ciężarowych (z przyczepami lub bez), który głównie koncentrował się na drogach A (33,7%) i S (29,2%), jednak w całej sieci dróg krajowych jego udział zmniejszył się w porównaniu do GPR 2020/21 z 33,3% do 28,8%. Świadczy to o poprawie warunków ruchu na sieci dróg krajowych. Prawie 40% udział w ruchu nocnym mają łącznie samochody przeznaczone do przewozu towarów (tj. lekkie samochody ciężarowe oraz samochody ciężarowe z przyczepami lub bez), podczas gdy ich łączny udział w SDRR wynosi 25%.
- **Średni dobowy ruch w okresie letnim (SDRL) wyniósł 17 042 poj./dobę i był wyższy niż średnioroczny (114,5% SDRR)** oraz większy o prawie 15% w stosunku do poprzedniego GPR. Najwyższe wartości ruchu letniego odnotowano na drogach międzynarodowych, natomiast na pozostałych drogach krajowych jego poziom był niższy, co wskazuje na większe znaczenie ruchu wakacyjnego na drogach o wyższych parametrach technicznych.
- **Większość sieci dróg krajowych charakteryzuje się ruchem o charakterze gospodarczym (92,4% długości sieci)**, natomiast odcinki o charakterze turystyczno-rekreacyjnym stanowiły 7,6% długości sieci. Udział dróg o charakterze turystyczno-rekreacyjnym jest większy na drogach międzynarodowych (14,4%) niż na pozostałych drogach krajowych (4,9%).

Uzyskane wyniki GPR 2025 mogą być wykorzystywane między innymi do podejmowania decyzji o budowie nowych dróg, oceny potrzeb modernizacji istniejącej sieci dróg krajowych, zarządzania ruchem, analiz ekonomicznych i środowiskowych oraz analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także mogą być wykorzystywane przez inne instytucje publiczne i prywatne.

