



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Synteza wyników GPR 2025

na zamiejskiej sieci
dróg wojewódzkich

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

Materiały Prasowe Grupa NDI

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Podstawowe informacje o GPR 2025 na sieci dróg wojewódzkich	5
3. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025	8
3.1. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich, z uwzględnieniem podziału administracyjnego	8
3.2. Struktura rodzajowa ruchu	11
3.3. Długość dróg wojewódzkich w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych	12
4. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego	14
4.1. Wskaźniki zmian ruchu ogółem na sieci dróg wojewódzkich	15
5. Ruch w typowe dni robocze	19
6. Ruch nocny	21
7. Ruch w okresie letnim	23
8. Charakter ruchu	25
9. Ruch rowerowy oraz UTO	26
10. Podsumowanie	27

1. Wstęp

Niniejszy dokument zawiera ogólne informacje podsumowujące wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu drogowego przeprowadzonego w 2025 roku (GPR 2025) na sieci dróg wojewódzkich. Opracowanie nie obejmuje odcinków dróg wojewódzkich, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Potrzeba posiadania aktualnych danych o wielkości ruchu drogowego wynika z art. 20 pkt 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.), nakładającej na zarządców dróg obowiązek dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego. Sposób przeprowadzenia pomiaru generalnego opisano w zaakceptowanych przez Ministerstwo Infrastruktury „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2025 roku na drogach wojewódzkich”¹ (dalej „Wytyczne GPR 2025”).

Wyniki pomiaru stanowią podstawowe źródło danych wykorzystywane w procesach planistycznych, projektowych i decyzyjnych przez zarządców dróg wojewódzkich oraz organy administracji samorządowej. Dane te są niezbędne przy realizacji strategicznych projektów transportowych, stanowiąc uzupełnienie wyników pomiarów z dróg krajowych. Sieć dróg wojewódzkich realizuje podstawowe połączenia o znaczeniu regionalnym pomiędzy miejscowościami wewnątrz województw. Pozyskane informacje o natężeniu i strukturze rodzajowej ruchu są kluczowe dla określania priorytetów w zakresie rozbudowy i modernizacji sieci drogowej, planowania zabiegów utrzymaniowych oraz właściwego projektowania konstrukcji nawierzchni. Dane te stanowią również podstawę do prowadzenia analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), wykonywania ocen środowiskowych, w tym analiz akustycznych i emisji spalin, a także do kalibracji makroskopowych modeli ruchu.

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

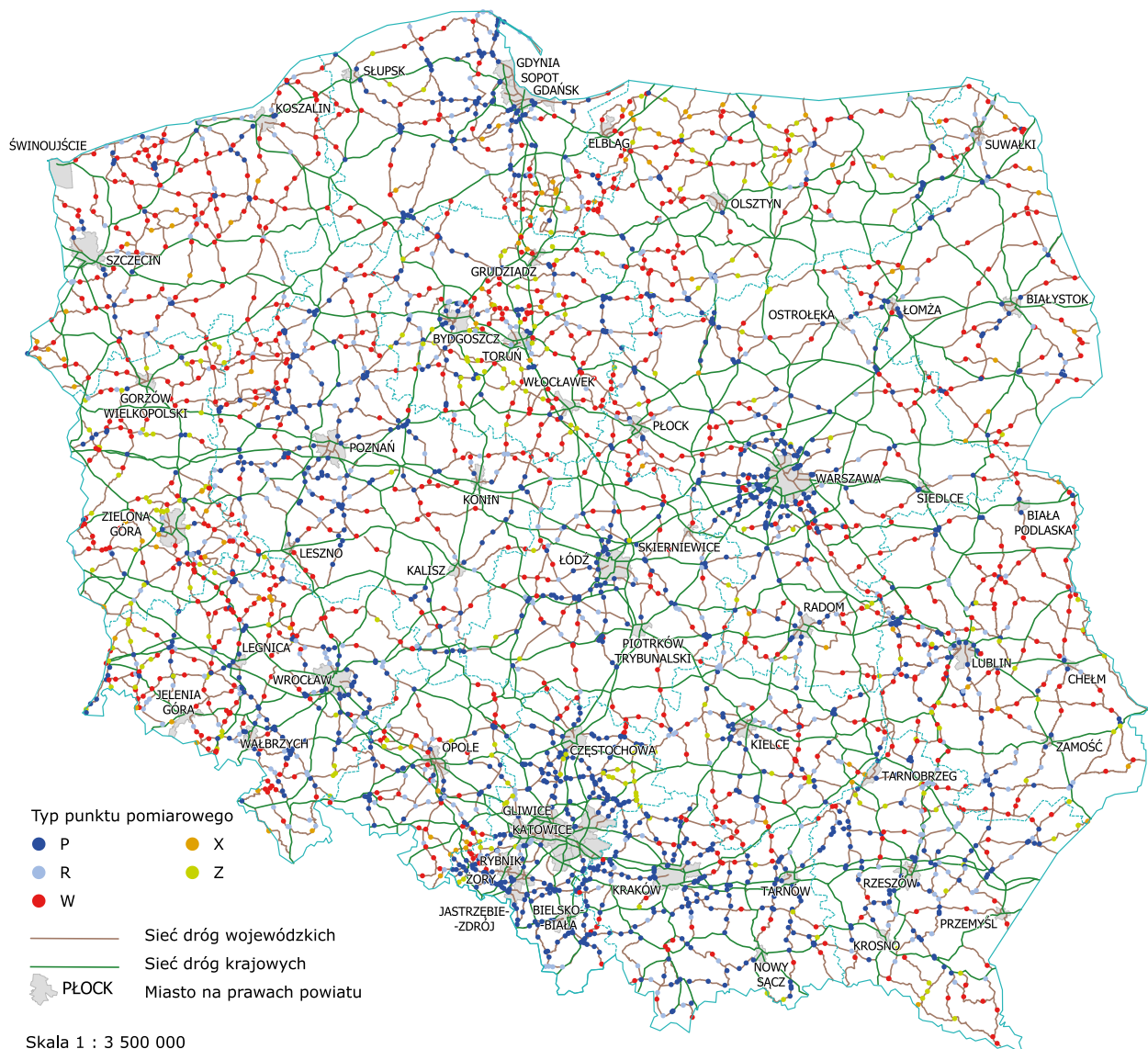
2. Podstawowe informacje o GPR 2025 na sieci dróg wojewódzkich

Podstawowym celem GPR jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu drogowego dla wszystkich odcinków sieci dróg wojewódzkich objętych pomiarem. W GPR 2025 sieć objęta pomiarem została podzielona na 3 305 odcinki pomiarowe. Odcinki te stanowiły sieć dróg wojewódzkich o łącznej długości 28 171 km. Ostateczne wartości parametrów ruchu drogowego (w tym SDRR) zostały obliczone dla **3 263 odcinków**, stanowiących łącznie **27 853 km** dróg wojewódzkich. Brak wyznaczenia parametrów ruchu dla pozostałych odcinków wynikał w głównej mierze z trwających inwestycji drogowych, przebudów oraz modernizacji sieci, które uniemożliwiły przeprowadzenie miarodajnych pomiarów. W zależności od wielkości natężenia ruchu, a także sposobu oraz zakresu wykonywania bezpośrednich pomiarów ruchu, odcinki pomiarowe zostały podzielone na kilka typów, różniących się liczbą dni pomiarowych oraz metodyką rejestracji:

- **P** (1 393 odcinki) – odcinki, na których wielkość Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR) pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym była większa od 6 tys. poj./dobę, niezależnie od wielkości ruchu poj. ciężarowych w godzinach nocnych (SRN), oraz odcinki, na których SDRR w poprzednim pomiarze mieścił się w przedziale 4-6 tys. poj./dobę, a wielkość SRN poj. ciężarowych wynosiła co najmniej 100 poj./8h. Do tego typu zaliczano również odcinki o obserwowanym gwałtownym, odbiegającym od średniej wzroście ruchu w stosunku do poprzedniego pomiaru;
- **R** (468 odcinków) – odcinki, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym mieścił się w przedziale 4-6 tys. poj./dobę, a wielkość SRN poj. ciężarowych była mniejsza od 100 poj./8h;
- **Z** (247 odcinków) – odcinki, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym mieścił się w przedziale 1-4 tys. poj./dobę, a wielkość SRN poj. ciężarowych wynosiła co najmniej 100 poj./8h;
- **W** (982 odcinki) – odcinki, na których SDRR pojazdów silnikowych ogółem w poprzednim pomiarze generalnym mieścił się w przedziale 1-4 tys. poj./dobę, a wielkość SRN poj. ciężarowych była mniejsza od 100 poj./8h;
- **X** (102 odcinki) – odcinki, na których SDRR w poprzednim pomiarze generalnym był mniejszy od 1 tys. poj./dobę i dla których, w ocenie zarządcy drogi konieczne było przeprowadzenie pomiaru krótkotrwałego dla oszacowania wielkości ruchu;
- **T** (71 odcinków) – odcinki, na których SDRR w poprzednim pomiarze generalnym był mniejszy od 1 tys. poj./dobę i według oceny zarządcy drogi nie było konieczne przeprowadzanie pomiarów ruchu z uwagi na ich małe znaczenie w sieci dróg wojewódzkich. Ruch na takich odcinkach był szacowany na podstawie ogólnego współczynnika zmian dla sieci dróg wojewódzkich w danym obszarze.

Bezpośrednie pomiary ruchu w GPR 2025 realizowane były na ww. odcinkach, w ciągu całego roku 2025, zgodnie z harmonogramem określonym w „Wytycznych GPR 2025”. Po raz pierwszy w historii GPR na drogach wojewódzkich wszystkie pomiary bezpośrednie zrealizowano wyłącznie z wykorzystaniem metody wideorejestracji, odstępując w całości od pomiarów ręcznych. Wytyczne GPR 2025 dopuszczały także zastosowanie pomiaru automatycznego lub półautomatycznego, ale w żadnym z województw nie realizowano pomiarów w ten sposób.

W stosunku do poprzedniego pomiaru generalnego zoptymalizowano podział sieci na odcinki pomiarowe, aby jak najdokładniej odwzorować rozkład ruchu na drogach wojewódzkich. Lokalizacje punktów pomiarowych z podziałem na ich typ przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek 1. Mapa lokalizacji punktów pomiarowych GPR 2025 na drogach wojewódzkich

W GPR 2025 na drogach wojewódzkich uwzględniano podział rejestrowanych pojazdów na 9 różnych kategorii pojazdów, taki sam jak w przypadku dróg krajowych:

- 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 przetwarzania zebranego materiału pomiarowego szczególny nacisk położono na wieloetapową weryfikację danych. Ważnym jej etapem była bieżąca kontrola nagrań wideo i napływających wyników, realizowana bezpośrednio przez poszczególne zarządy dróg wojewódzkich. Procedura kontroli jakości obejmowała zarówno automatyczne testy logiczno-matematyczne, jak i szczegółową weryfikację ekspercką, ukierunkowaną na wykrywanie anomalii i eliminację błędów pomiarowych, w tym analizę przestrzenną wyników oraz dobowych rozkładów ruchu.

Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów bezpośrednich GPR 2025 przeprowadzono obliczenia oraz określono następujące podstawowe parametry ruchu drogowego dla sieci dróg wojewódzkich:

- średni dobowy ruch roczny (SDRR) i rodzajową strukturę ruchu na odcinkach pomiarowych,
- obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w ujęciu krajowym oraz w poszczególnych województwach.

Poza wyznaczeniem podstawowych wielkości ruchu drogowego, wykonano również obliczenia analityczne i zestawienia dotyczące:

- długości dróg w poszczególnych przedziałach obciążeń ruchem (SDRR),
- dynamiki i zmian wielkości ruchu drogowego w odniesieniu do wyników poprzedniego pomiaru generalnego,
- charakteru ruchu,
- wielkości i struktury rodzajowej ruchu nocnego,
- wielkości i struktury rodzajowej ruchu letniego,
- wielkości i struktury rodzajowej ruchu w typowe dni robocze.

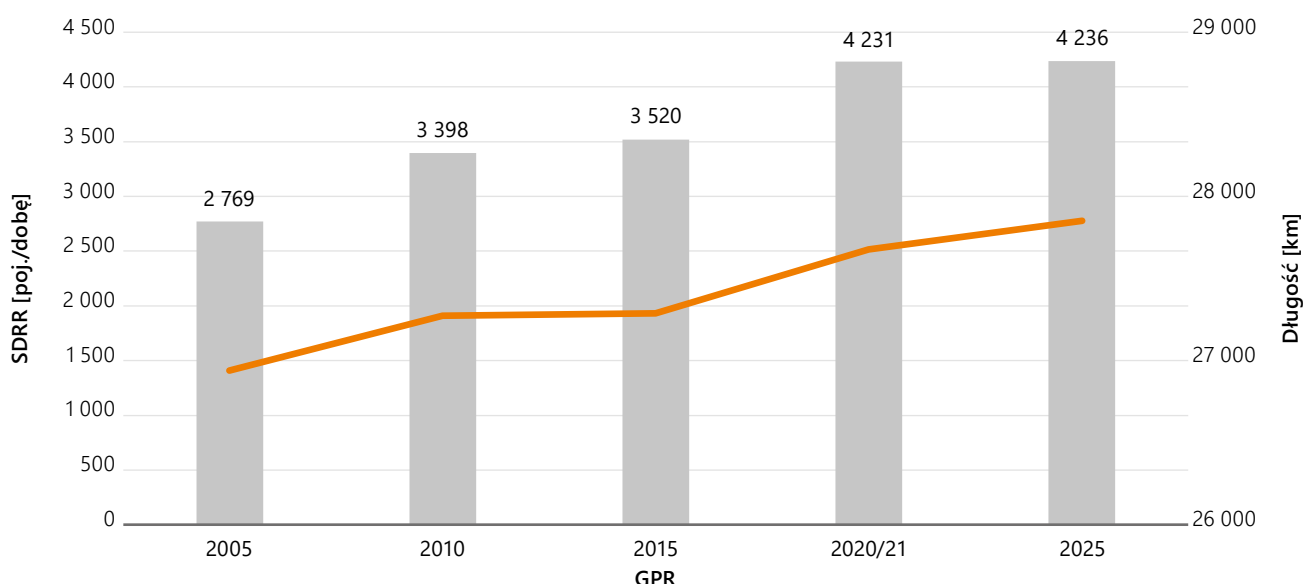
Przyjęta metodyka i organizacja pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich zostały opracowane w sposób zapewniający możliwe ograniczenie wpływu czynników zewnętrznych na uzyskiwane wyniki. Uwzględniono zmienność dobową, tygodniową i sezonową ruchu, jak również zróżnicowanie warunków funkcjonowania sieci drogowej. Zastosowane podejście umożliwiło uzyskanie miarodajnych wyników, zachowując ich porównywalność z wynikami z dróg krajowych oraz pomiędzy kolejnymi edycjami GPR. Analizując i interpretując uzyskane wyniki, należy również uwzględniać szerszy kontekst informacyjny, w tym rozbudowę sieci dróg krajowych oraz uwarunkowania makroekonomiczne i geopolityczne.

Ostateczne wyniki GPR 2025 dla poszczególnych odcinków pomiarowych dróg wojewódzkich, w szczegółowym podziale na kategorie pojazdów, udostępniane są w formie tabel, przestrzennych zbiorów danych oraz map na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dodatkowych informacji o wynikach pomiaru i sposobie jego przeprowadzenia udzielają właściwe zarządy dróg wojewódzkich.

3. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025

3.1. Obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich, z uwzględnieniem podziału administracyjnego

Podstawowym parametrem wykorzystywanym do oceny obciążenia ruchem sieci drogowej jest średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR), określający średnią liczbę pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu doby, w skali danego roku. Na rysunku 2 przedstawiono zmiany wartości SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich w kolejnych GPR realizowanych w latach 2005 – 2025 oraz długość sieci dróg wojewódzkich objętej pomiarem w poszczególnych pomiarach.



Rysunek 2. SDRR pojazdów silnikowych oraz długość sieci dróg wojewódzkich w GPR realizowanych w latach 2005 – 2025 na sieci dróg wojewódzkich

W tabeli 1 przedstawiono dane dotyczące obciążenia ruchu pojazdów silnikowych i zmian wielkości ruchu na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2020/21 i GPR 2025 dla dróg wojewódzkich i krajowych.

Tabela 1. SDRR oraz wskaźnik zmian ruchu pojazdów silnikowych GPR 2020/21 i GPR 2025 z uwzględnieniem podziału administracyjnego dróg

Drogi	SDRR (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu w latach	
	GPR 2020/21	GPR 2025	2015 – 2020/21	2020/21 – 2025
wojewódzkie	4 231	4 236	1,20	1,00
krajowe	13 568	14 880	1,21	1,10

SDRR pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025 wyniósł **4 236** poj./dobę, co oznacza utrzymanie obciążeń na poziomie z poprzedniego pomiaru. W porównaniu z drogami krajowymi SDRR na sieci dróg wojewódzkich jest prawie 3,5-krotnie niższy. Na drogach krajowych odnotowano w analizowanym okresie ok. 10% wzrostu ruchu, ale koncentrował się on przede wszystkim na autostradach i drogach ekspresowych. Na drogach krajowych niższych klas również odnotowano w tym samym okresie stabilizację ruchu (wskaźnik 0,99). W związku z tym stabilizacja obciążeń obserwowana na sieci dróg wojewódzkich jest procesem zbieżnym z tymi tendencjami. Może wynikać z przejmowania pracy przewozowej przez nowo oddawane odcinki dróg szybkiego ruchu oraz obwodnice, które stały się bardziej atrakcyjną alternatywą dla podróży tranzytowych i międzyregionalnych.

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

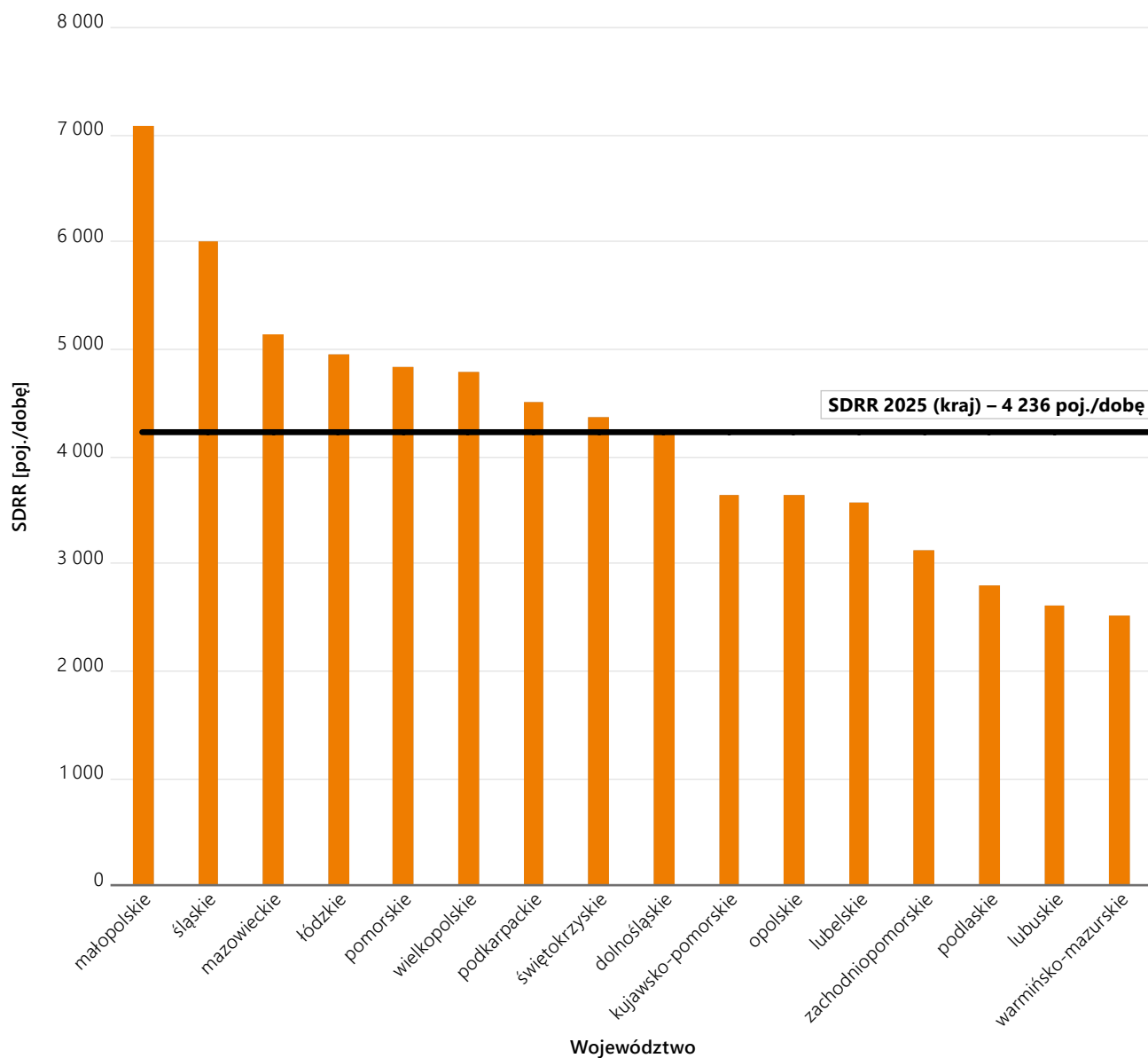
Tabela 2. SDRR na drogach wojewódzkich w GPR 2020/21 i w GPR 2025, w podziale administracyjnym kraju

Lp.	Województwo	SDRR (poj./dobę)	
		GPR 2020/21	GPR 2025
1	dolnośląskie	4 176	4 221
2	kujawsko-pomorskie	3 609	3 646
3	lubelskie	3 518	3 569
4	lubuskie	2 461	2 611
5	łódzkie	4 809	4 952
6	małopolskie	6 714	7 078
7	mazowieckie	5 279	5 137
8	opolskie	3 856	3 632
9	podkarpackie	4 968	4 501
10	podlaskie	3 050	2 806
11	pomorskie	4 731	4 838
12	śląskie	5 964	6 005
13	świętokrzyskie	4 459	4 376
14	warmińsko-mazurskie	2 287	2 514
15	wielkopolskie	4 920	4 787
16	zachodniopomorskie	3 126	3 121
Kraj		4 231	4 236

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Największe obciążenie ruchem, przekraczające 5 tys. poj./dobę, wystąpiło w województwach: małopolskim, śląskim i mazowieckim. Wartości SDRR najbardziej zbliżone do średniej dla całej sieci dróg wojewódzkich odnotowano w województwach dolnośląskim oraz świętokrzyskim. Najmniejsze obciążenie ruchem, poniżej 3 tys. poj./dobę, zarejestrowano w województwach warmińsko-mazurskim, podlaskim i lubuskim.

Województwa uszeregowane pod względem wartości SDRR pojazdów silnikowych ogółem, zarejestrowanych na drogach wojewódzkich w GPR 2025, przedstawiono na rysunku 3.



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

3.2. Struktura rodzajowa ruchu

W tabeli 3 przedstawiono dane prezentujące udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych zarejestrowanych w GPR 2025 w podziale na drogi krajowe i wojewódzkie.

Tabela 3. Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 na drogach krajowych i wojewódzkich

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 w podziale na kategorie dróg			
	Drogi krajowe		Drogi wojewódzkie	
	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	51	0,3	43	1,0
Samochody osobowe	11 002	73,9	3 519	83,1
Mikrobusy	51	0,3	19	0,5
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1 369	9,2	348	8,2
Samochody ciężarowe bez przyczep	292	2,0	86	2,0
Samochody ciężarowe z przyczepami	2 046	13,8	190	4,5
Autobusy	62	0,4	21	0,5
Ciągniki rolnicze	7	0,1	10	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem	14 880	100,0	4 236	100,0

Struktura rodzajowa ruchu na drogach wojewódzkich charakteryzowała się znacznie niższym udziałem ruchu towarowego, w tym ciężkiego, w porównaniu do sieci dróg krajowych. Największą grupę pojazdów na sieci dróg wojewódzkich stanowiły samochody osobowe i mikrobusy, których łączny udział wyniósł 83,6%. Udział ruchu ciężkiego – obejmującego samochody ciężarowe z przyczepami (4,5%), ciężarowe bez przyczep (2,0%) oraz autobusy (0,5%) – ukształtował się na łącznym poziomie 7,0%, co stanowiło wartość ponad dwukrotnie mniejszą niż na sieci dróg krajowych (16,2%).

3.3. Długość dróg wojewódzkich w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych

Rozkład długości sieci dróg wojewódzkich według przedziałów SDRR pozwala na ocenę zróżnicowania obciążenia ruchem na sieci oraz udziału poszczególnych przedziałów natężenia ruchu w całkowitej długości sieci. W tabeli 4 przedstawiono długość dróg wojewódzkich w poszczególnych przedziałach SDRR, z uwzględnieniem podziału na liczbę jezdni.

Tabela 4. Długość dróg w przedziałach obciążeń SDRR pojazdów silnikowych w GPR 2025, w podziale na liczbę jezdni

Przedział SDRR 2025 (poj./dobę)	Długość dróg					
	wojewódzkie		w tym:			
			jednojezdniowe		dwujezdniowe	
	km	%	km	%	km	%
< 1 000	2 176	7,8	2 176	7,9	—	—
1 000 – 1 999	4 749	17,1	4 749	17,2	—	—
2 000 – 3 999	9 842	35,3	9 842	35,6	—	—
4 000 – 5 999	5 300	19,0	5 298	19,1	2	1,0
6 000 – 7 999	2 703	9,7	2 681	9,7	22	10,8
8 000 – 9 999	1 360	4,9	1 347	4,9	13	6,4
10 000 – 14 999	1 319	4,7	1 289	4,6	30	14,8
15 000 – 19 999	251	0,9	221	0,8	30	14,8
≥ 20 000	153	0,6	47	0,2	106	52,2
Suma	27 853	100,0	27 650	100,0	203	100,0

W GPR 2025 14 591 km dróg wojewódzkich (52,4%) obciążonych było ruchem w granicach od 1 tys. do 4 tys. poj./dobę. Ruch poniżej 1 tys. poj./dobę występował na 2 176 km dróg, co stanowiło 7,8% długości badanej sieci. Natężenie ruchu powyżej 6 tys. poj./dobę zarejestrowano na 5 786 km dróg (20,8%), z czego na 1 723 km (6,2%) ruch był większy od 10 tys. poj./dobę. W porównaniu z poprzednim GPR zmniejszyła się długość sieci obciążonej ruchem większym niż 15 tys. poj./dobę, z 464 km do 404 km. Największe wartości SDRR na drogach wojewódzkich odnotowano na odcinkach znajdujących się w pobliżu dużych aglomeracji miejskich oraz na dojazdach do węzłów na autostradach i drogach ekspresowych.

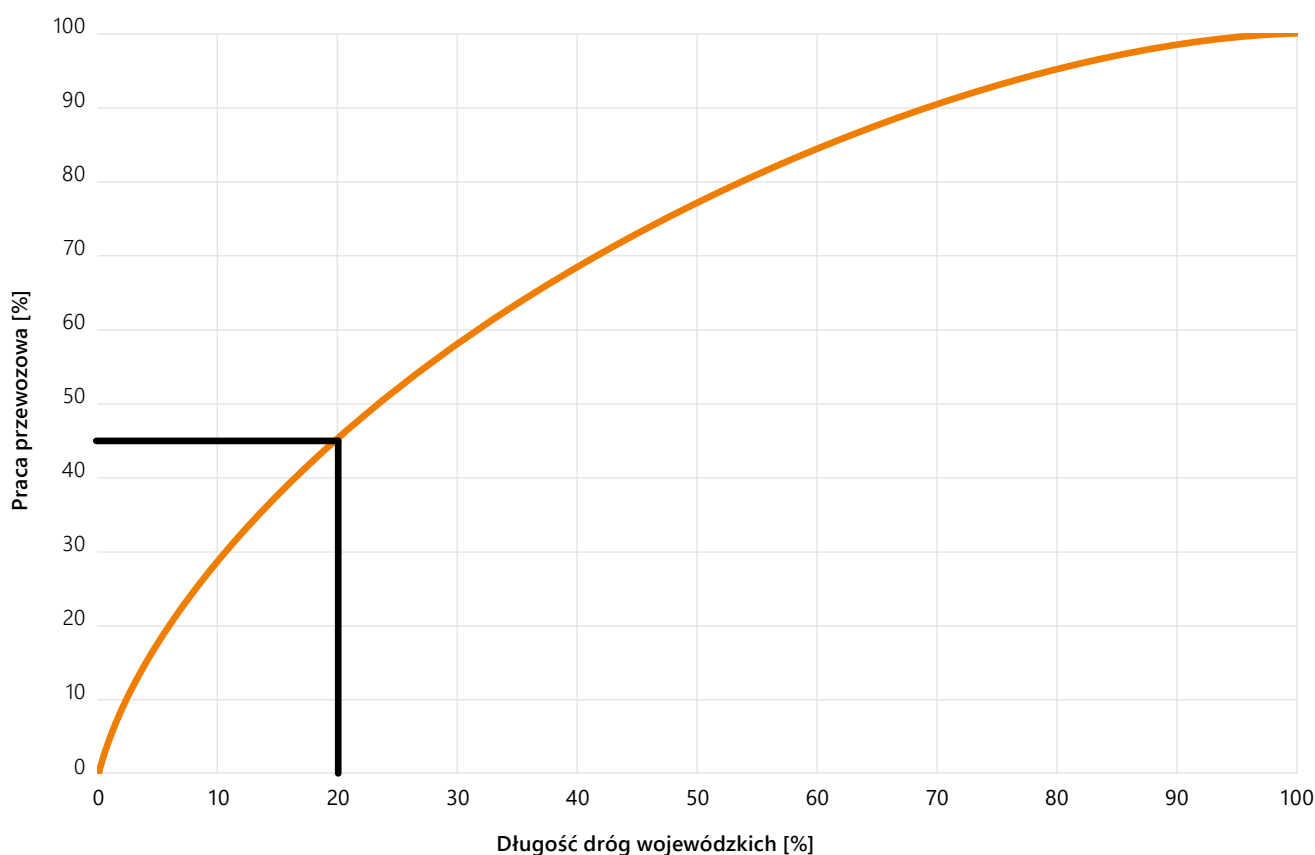
Pod względem parametrów technicznych na sieci dróg wojewódzkich dominowały odcinki jednojezdniowe. Ich łączna długość wynosiła 27 650 km, co stanowi 99,3% całej badanej sieci. Przekroje dwujezdniowe występowały jedynie na 203 km (0,7%); na większości tych odcinków natężenia przekraczały 10 tys. poj./dobę. Najbardziej obciążone ruchem w GPR 2025 drogi wojewódzkie jednojezdniowe to:

- droga nr **946**, Żywiec, przejście przez miasto, SDRR **30 799** poj./dobę (przekrój 1/3, układ 2+1),
- droga nr **223**, Bydgoszcz, gr. miasta – Miedzyń, SDRR **28 101** poj./dobę (przekrój 1/4),
- droga nr **631**, w. Zielonka – Zielonka, SDRR **27 787** poj./dobę (przekrój 1/2),
- droga nr **221**, Gdańsk, gr. miasta – w. Gdańsk-Orunia /S7/, SDRR **25 716** poj./dobę (przekrój 1/2),
- droga nr **488**, Zgierz, przejście przez miasto – Łódź, SDRR **25 667** poj./dobę (przekrój 1/2).

Najbardziej obciążone ruchem w GPR 2025 drogi wojewódzkie dwujezdniowe to:

- droga nr **631**, Zielonka – Warszawa, SDRR **48 495** poj./dobę (przekrój 2/2),
- droga nr **468**, Rumia – Gdynia, SDRR **47 675** poj./dobę (przekrój 2/2),
- droga nr **719**, Warszawa – Reguły, SDRR **46 044** poj./dobę (przekrój 2/2),
- droga nr **718**, Pruszków, przejście przez miasto, SDRR **38 201** poj./dobę (przekrój 2/2),
- droga nr **468**, Reda – Rumia, SDRR **36 911** poj./dobę (przekrój 2/2).

Na rysunku 4 przedstawiono rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025, według odcinków dróg uszeregowanych od największej do najmniejszej wartości SDRR. W GPR 2025, podobnie jak w poprzednich pomiarach generalnych, występowała duża koncentracja ruchu na wybranych drogach wojewódzkich. Odcinki stanowiące 20% długości sieci dróg wojewódzkich przenosiły ponad 45% pracy przewozowej na całej ich sieci. Odcinki o najwyższych natężeniach ruchu, stanowiące około 10% długości sieci dróg wojewódzkich, przenosiły 30% całkowitej pracy przewozowej.



Rysunek 4. Rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025, według odcinków dróg uszeregowanych od największego do najmniejszego SDRR

4. Zmiany w wielkościach ruchu drogowego

Zmiany wielkości ruchu drogowego pomiędzy kolejnymi pomiarami generalnymi są w istotnym stopniu determinowane przez rozwój infrastruktury drogowej na poziomie krajowym. W latach 2021-2025 kontynuowano rozbudowę sieci dróg ekspresowych i autostrad, co przyczyniało się do przejmowania ruchu z dróg niższych klas technicznych oraz zmiany rozkładu przestrzennego natężeń ruchu.

Rozbudowa sieci dróg krajowych wiązała się z przekazywaniem dawnych odcinków dróg krajowych w zarząd samorządów województw (np. dawna DK3 w woj. dolnośląskim czy DK7 w woj. małopolskim). Ponadto, w analizowanym okresie powstały również nowe odcinki dróg wojewódzkich, realizowane w ramach inwestycji samorządowych (np. obwodnice Grodziska Mazowieckiego, Wronek czy Gostynia). W efekcie długość sieci dróg wojewódzkich objętej pomiarem w GPR 2025 wzrosła o 493 km w porównaniu do poprzedniego pomiaru, osiągając 28 171 km.

Do porównania wielkości ruchu pomiędzy poszczególnymi pomiarami generalnymi w ujęciu przestrzennym (np. w skali całych województw) 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. Wskaźnik zmian umożliwia ocenę dynamiki zmian zarówno dla całej sieci, jak i dla jej wybranych elementów (np. kategorii pojazdów czy podziału funkcjonalnego).

4.1. Wskaźniki zmian ruchu ogółem na sieci dróg wojewódzkich

W tabeli 5 przedstawiono wskaźniki zmian ruchu pomiędzy GPR 2025 a GPR 2020/21 obliczone na podstawie pracy przewozowej, z uwzględnieniem porównania do sieci dróg krajowych.

Tabela 5. Porównanie wskaźników zmian ruchu pomiędzy GPR 2025 a GPR 2020/21 na drogach krajowych i wojewódzkich w podziale administracyjnym kraju

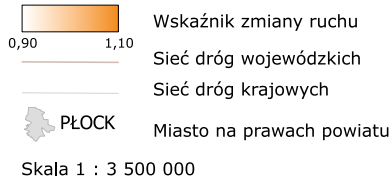
Lp.	Województwo	Wskaźnik zmian na drogach krajowych	Wskaźnik zmian na drogach wojewódzkich
1	dolnośląskie	1,06	1,01
2	kujawsko-pomorskie	1,12	1,01
3	lubelskie	1,14	1,01
4	lubuskie	1,13	1,06
5	łódzkie	1,17	1,03
6	małopolskie	1,12	1,05
7	mazowieckie	1,15	0,97
8	opolskie	1,04	0,94
9	podkarpackie	1,15	0,91
10	podlaskie	0,93	0,92
11	pomorskie	1,01	1,02
12	śląskie	1,11	1,01
13	świętokrzyskie	0,98	0,98
14	warmińsko-mazurskie	1,11	1,10
15	wielkopolskie	1,04	0,97
16	zachodniopomorskie	1,11	1,00
Kraj		1,10	1,00

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Analiza wskaźników zmian wskazuje na duże zróżnicowanie przestrzenne. Na sieci dróg wojewódzkich w skali kraju nastąpiła stabilizacja ruchu (wskaźnik 1,00). Analogiczny trend zaobserwowano na drogach krajowych (poza siecią dróg szybkiego ruchu), gdzie wskaźnik zmian wyniósł 0,99.

Najwyższy poziom wzrostu ruchu na drogach wojewódzkich odnotowano w województwach warmińsko-mazurskim (1,10), lubuskim (1,06) oraz małopolskim (1,05). Spadki dynamiki obciążeń w stosunku do poprzedniego pomiaru generalnego wystąpiły w województwach: podkarpackim (wskaźnik 0,91), podlaskim (0,92), opolskim (0,94), mazowieckim (0,97), wielkopolskim (0,97) oraz świętokrzyskim (0,98).

Zjawisko odciążania sieci regionalnej na rzecz sukcesywnie budowanej sieci dróg ekspresowych i autostrad widoczne jest szczególnie w województwach podkarpackim i mazowieckim, gdzie ruch na drogach krajowych wzrósł o 15%, podczas gdy na sieci dróg wojewódzkich w tych samych regionach odnotowano spadki odpowiednio o 9% i 3%.



Rysunek 5. Mapa wskaźnika zmian ruchu w województwach

Wskaźniki zmian ruchu według kategorii pojazdów przedstawiono w tabeli 6. Na potrzeby analizy, samochody osobowe i mikrobusy ujęto łącznie, co wynika z braku ich rozróżnienia w poprzednich pomiarach GPR.

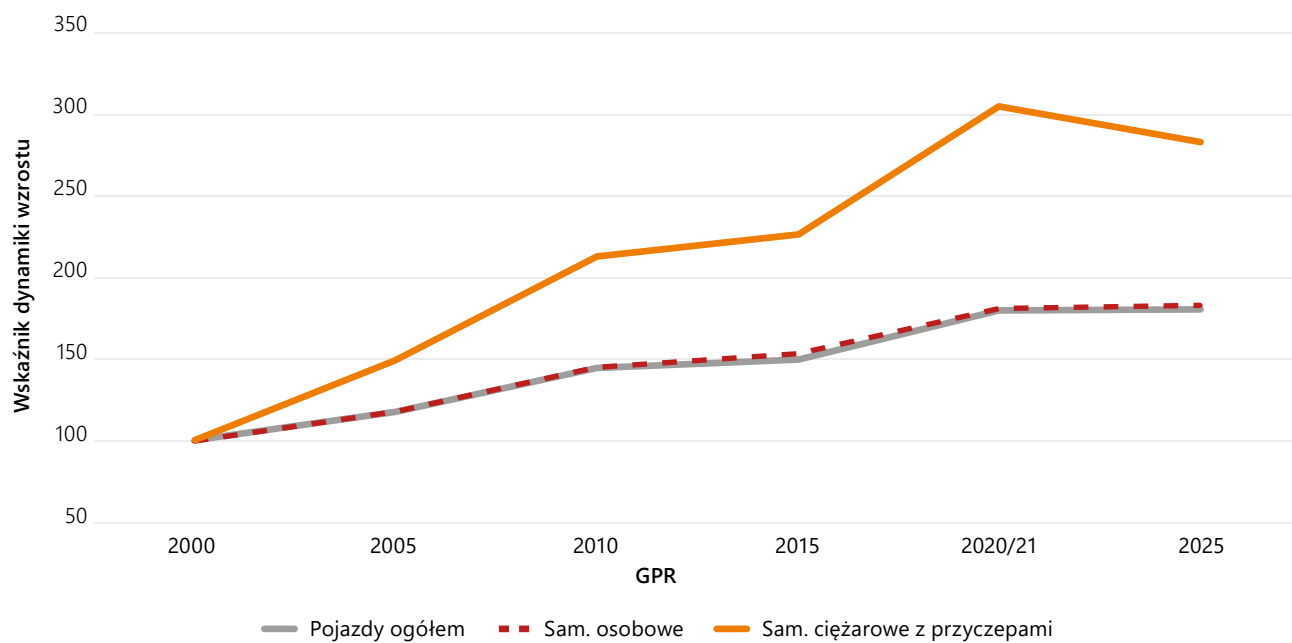
Tabela 6. Wskaźniki zmian SDRR na drogach wojewódzkich i krajowych w podziale na kategorie pojazdów

Kategorie pojazdów	Drogi krajowe		Drogi wojewódzkie	
	Wskaźnik zmian 2015 – 2020/21	Wskaźnik zmian 2020/21 – 2025	Wskaźnik zmian 2015 – 2020/21	Wskaźnik zmian 2020/21 – 2025
Motocykle	1,04	1,07	1,15	0,88
Samochody osobowe i mikrobusy	1,22	1,13	1,18	1,02
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	1,42	0,99	1,50	0,94
Samochody ciężarowe bez przyczep	0,83	0,96	1,06	0,91
Samochody ciężarowe z przyczepami	1,18	1,03	1,35	0,93
Autobusy	0,49	1,57	0,74	1,02
Ciągniki rolnicze	1,00	0,79	1,02	0,78
Pojazdy silnikowe ogółem	1,21	1,10	1,20	1,00

Analiza danych wskazuje na zróżnicowanie dynamiki zmian pomiędzy poszczególnymi kategoriami pojazdów oraz odmienne tendencje w porównaniu z siecią dróg krajowych.

W przypadku najliczniejszej grupy, tj. samochodów osobowych i mikrobusów, ruch na sieci dróg wojewódzkich wzrósł o 2%. Dla porównania, na sieci dróg krajowych ruch pojazdów osobowych w analogicznym okresie wzrósł o 13%. Ruch lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) na drogach wojewódzkich zmniejszył się o 6%. Nieznaczny spadek ruchu pojazdów tej kategorii widoczny był także na drogach krajowych (spadek o 1%). W GPR 2025 zauważalny był wzrost ruchu autobusów na sieci wojewódzkiej o 2%. Analogiczny, choć znacznie większy wzrost odnotowano na sieci dróg krajowych (wzrost o 57%), co potwierdza ogólnokrajowy trend po wcześniejszych spadkach związanych z pandemią. Ruch samochodów ciężarowych z przyczepami na sieci dróg wojewódzkich zmniejszył się o 7%, podczas gdy w poprzednim pomiarze notowano w tej grupie wzrost na poziomie 35%. Zjawisko to jest analogiczne do trendu obserwowanego na drogach krajowych innych niż drogi szybkiego ruchu. Zmniejszenie obciążenia sieci dróg wojewódzkich ruchem ciężkim jest zjawiskiem pozytywnym, które wpływa na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz spowolnienie procesów degradacji konstrukcji nawierzchni.

Dynamikę wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami, samochodów osobowych oraz pojazdów ogółem pomiędzy poszczególnymi pomiarami generalnymi na drogach wojewódzkich, od GPR 2000 przedstawiono na rysunku 6.



Rysunek 6. Dynamika wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami w kolejnych GPR od 2000 do 2025 na tle wzrostu ruchu samochodów osobowych i pojazdów silnikowych ogółem

5. Ruch w typowe dni robocze

Charakterystyka ruchu w typowe dni robocze stanowi istotny element analizy funkcjonowania sieci dróg wojewódzkich, ponieważ odzwierciedla przede wszystkim ruch związany z codzienną aktywnością gospodarczą oraz dojazdami do pracy i usług. Średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) oraz jego relację do SDRR na drogach wojewódzkich i krajowych przedstawiono w tabeli 7.

Tabela 7. Średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) oraz proporcja do SDRR

Drogi	SDRDR (poj./dobę)		Proporcja do SDRR (%)	
	2020/21	2025	2020/21	2025
wojewódzkie	4 302	4 448	101,7	105,0
krajowe	13 833	14 790	101,9	99,4

SDRDR na drogach wojewódzkich w GPR 2025 osiągnął wielkość 4 448 poj./dobę, a więc był o 5,0% wyższy od SDRR. Wskaźnik ten wskazuje, że drogi wojewódzkie obsługiwały przede wszystkim połączenia regionalne, związane z codziennymi dojazdami do pracy czy szkoły. Dla porównania, na całej sieci dróg krajowych SDRDR wyniósł 14 790 poj./dobę, co stanowiło 99,4% SDRR. Niższy wskaźnik na drogach krajowych wynikał ze specyfiki dróg szybkiego ruchu, na których ruch w typowe dni robocze był relatywnie niższy niż średnioroczny ze względu na duży udział ruchu tranzytowego i turystycznego. Należy jednak zauważyć, że na drogach krajowych niższych klas relacja SDRDR do SDRR wyniosła 103,5%, co potwierdza charakter ruchu dojazdowego zbliżony do sieci dróg wojewódzkich.

Strukturę rodzajową ruchu w typowe dni robocze przedstawiono w tabeli 8.

Tabela 8. Procentowy udział pojazdów w SDRDR w GPR 2025 w podziale na kategorie

Kategorie pojazdów	Procentowy udział w SDRDR 2025 (%)	
	krajowe	wojewódzkie
Motocykle	0,2	0,7
Samochody osobowe	67,5	80,7
Mikrobusy	0,3	0,5
Lekkie samochody ciężarowe	10,5	9,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	2,7	2,6
Samochody ciężarowe z przyczepami	18,2	5,6
Autobusy	0,5	0,6
Ciągniki rolnicze	0,1	0,3
Pojazdy silnikowe ogółem	100,0	100,0

Najliczniejszą grupę pojazdów w SDRDR na drogach wojewódzkich stanowiły samochody osobowe, których udział wyniósł 80,7%. Dla porównania, na drogach krajowych odsetek tej kategorii był mniejszy (67,5%), co wynika z wyższego udziału ruchu ciężarowego na głównych ciągach transportowych kraju. Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów (lekkie samochody ciężarowe oraz samochody ciężarowe z przyczepami i bez przyczep) odpowiadały łącznie za 17,2% SDRDR na drogach wojewódzkich. Udział takich pojazdów w SDRDR był wyższy niż ich udział w SDRR (tj. 14,7% zgodnie z tab. 3). Udział pozostałych kategorii pojazdów w SDRDR na drogach wojewódzkich był niewielki – motocykle (0,7%), autobusy (0,6%) oraz ciągniki rolnicze (0,3%) stanowiły w dni robocze łącznie poniżej 2% ruchu. Wartości te, choć marginalne, były relatywnie wyższe niż udziały tych samych kategorii obserwowane na sieci dróg krajowych (gdzie wynosiły odpowiednio: 0,2%, 0,5% i 0,1%). Struktura rodzajowa wskazuje, że drogi wojewódzkie były w dużej mierze wykorzystywane do obsługi ruchu lokalnego.

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 nocny² (SRN) stanowi podstawowy parametr wykorzystywany w obliczeniach hałasu drogowego, w tym przy sporządzaniu map akustycznych oraz analizach środowiskowych.

W tabeli 9 zestawiono wielkość średniego ruchu nocnego (SRN) oraz jego relację do średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) dla dróg wojewódzkich i krajowych w latach 2020/21 – 2025.

Tabela 9. Średni ruch nocny (SRN) oraz proporcja do SDRR

Drogi	SRN (poj./8h)		Proporcja do SDRR (%)	
	2020/21	2025	2020/21	2025
wojewódzkie	313	322	7,4	7,6
krajowe	1527	1676	11,3	11,3

SRN na drogach wojewódzkich w GPR 2025 wyniósł 322 poj./8h, co stanowiło 7,6% wielkości ruchu średniorocznego. Udział ruchu nocnego w stosunku do SDRR utrzymuje się na sieci wojewódzkiej na stabilnym, niezmiennym poziomie od roku 2015. Drogi wojewódzkie, z racji swojej funkcji uzupełniającej w systemie transportowym, nie przenoszą istotnych, całodobowych potoków tranzytowych. Odzwierciedla to porównanie z siecią dróg krajowych, na której SRN był ponad pięciokrotnie większy – wyniósł 1 676 poj./8h, stanowiąc 11,3% SDRR.

W tabeli 10 zaprezentowano SRN oraz procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów w SRN na drogach wojewódzkich i krajowych w GPR 2025.

² Ruch mierzony w godzinach 00:00-6:00 oraz 22:00-24:00 tej samej doby pomiarowej.

Tabela 10. SRN oraz procentowy udział pojazdów w SRN, w podziale na kategorie pojazdów

Kategorie pojazdów	SRN (poj./8h)		Udział w SRN 2025 (%)	
	krajowe	wojewódzkie	krajowe	wojewódzkie
Motocykle	2	2	0,1	0,6
Samochody osobowe	986	251	58,9	78,0
Mikrobusy	11	2	0,6	0,6
Lekkie samochody ciężarowe	181	30	10,8	9,3
Samochody ciężarowe bez przyczep	42	6	2,5	1,9
Samochody ciężarowe z przyczepami	440	28	26,3	8,7
Autobusy	14	3	0,8	0,9
Ciągniki rolnicze	0	0	0,0	0,0
Pojazdy silnikowe ogółem	1 676	322	100,0	100,0

Struktura rodzajowa ruchu w porze nocnej na drogach wojewódzkich była bardzo zbliżona do struktury obserwowanej w ujęciu całodobowym (SDRR). W przeciwieństwie do dróg krajowych, nie obserwowano zwiększonego udziału pojazdów ciężkich w godzinach nocnych. Najliczniejszą kategorią w SRN na drogach wojewódzkich pozostawały samochody osobowe, które stanowiły 78,0% całkowitego ruchu nocnego. Oznacza to nieznaczny wzrost ich udziału w porównaniu z wynikami z poprzedniego pomiaru generalnego (kiedy wynosił on 75,1%). Łączny udział pojazdów przeznaczonych do transportu towarów uległ zmniejszeniu w stosunku do poprzedniego pomiaru. Dla samochodów ciężarowych z przyczepami udział ukształtował się na poziomie 8,7%, podczas gdy w GPR 2020/21 wynosił 10,5%. Analogiczny spadek odnotowano dla lekkich samochodów ciężarowych, których udział osiągnął 9,3%, wobec 10,2% w poprzednim pomiarze. Choć łączny udział pojazdów ciężarowych i dostawczych w ruchu nocnym na drogach wojewódzkich (19,9%) był relatywnie wyższy niż w ruchu dobowym, pozostawał on wartością blisko dwukrotnie mniejszą w zestawieniu z siecią dróg krajowych, gdzie udział takich pojazdów w SRN sięgał 40%.

7. Ruch w okresie letnim

W tabeli 11 zestawiono informacje o wielkości ruchu w okresie letnim na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w 2025 roku.

Tabela 11. Obciążenie sieci dróg wojewódzkich i krajowych w okresie letnim w GPR 2025

Kategoria dróg	SDRL GPR 2025 (poj./dobę)	SDRR GPR 2025 (poj./dobę)	Proporcja SDRL/SDRR (%)
wojewódzkie	4 487	4 236	105,9
krajowe	17 042	14 880	114,5

Średni dobowy ruch w okresie letnim (SDRL) na drogach wojewódzkich w GPR 2025 wyniósł 4 487 poj./dobę, przewyższając ruch średnioroczny o 5,9%. Dla porównania, ruch w okresie letnim na drogach krajowych był średnio o 14,5% większy od SDRR. Wskazuje to, że sieć dróg wojewódzkich w mniejszym stopniu obsługuje ruch o charakterze turystyczno-rekreacyjnym. Zróżnicowanie przestrzenne ruchu letniego w podziale na poszczególne województwa przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12. SDRL 2025 na drogach wojewódzkich w podziale na województwa

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

W poszczególnych kolumnach tabeli wyróżniono wartości maksymalne oraz minimalne

Najwyższe wskaźniki sezonowości (tj. iloraz SDRL i SDRR) zarejestrowano w województwach będących celami podróży o charakterze turystyczno-rekreacyjnym: zachodniopomorskim (114,0%), pomorskim (112,3%) oraz podlaskim (109,5%).

Najniższe wartości wskaźnika sezonowości odnotowano w województwach: łódzkim (101,7%), opolskim (102,0%) i wielkopolskim (102,8%). Oznacza to, że w tych regionach dominujące znaczenie miał ruch o charakterze gospodarczym, a poziom obciążenia sieci drogowej nie zmieniał się w sposób istotny w ciągu roku.

8. Charakter ruchu

Na podstawie wyników GPR 2025, w tym m.in. wielkości ruchu w okresie wakacyjnym, dla każdego odcinka sieci dróg wojewódzkich określono charakter występującego na nim ruchu, tj. gospodarczy lub turystyczno-rekreacyjny. Dane dotyczące długości dróg wojewódzkich w podziale na funkcję oraz charakter ruchu przedstawiono w tabeli 13.

Tabela 13. Długość sieci dróg wojewódzkich i krajowych w podziale na charakter ruchu w GPR 2025

Charakter ruchu	Długość dróg wojewódzkich (km)	Udział DW (%)	Długość dróg krajowych (km)	Udział DK (%)
Gospodarczy	27 065	97,2	16 858	92,4
Turystyczno-rekreacyjny	788	2,8	1 391	7,6
Suma	27 853	100,0	18 249	100,0

Na zdecydowanej większości odcinków sieci dróg wojewódzkich w GPR 2025 występował ruch o charakterze gospodarczym. Odcinki te stanowiły 97,2% badanej długości sieci, co odpowiadało 27 065 km dróg. Ruch o charakterze turystyczno-rekreacyjnym rejestrowany był na pozostałych 2,8% długości dróg wojewódzkich (788 km). W odniesieniu do GPR 2020/21 zaobserwowano większy udział ruchu gospodarczego na sieci wojewódzkiej. Długość odcinków dróg wojewódzkich o turystyczno-rekreacyjnym charakterze ruchu była blisko dwukrotnie mniejsza niż w przypadku dróg krajowych.

9. Ruch rowerowy oraz UTO

Zgodnie z Wytycznymi GPR 2025, pomiar ruchu rowerowego obejmował wszystkich użytkowników poruszających się rowerami (w tym rowerami elektrycznymi), a także osoby korzystające z urządzeń transportu osobistego (UTO) i hulajnóg. Pomiar tej grupy użytkowników na drogach wojewódzkich obejmował w miarę możliwości cały przekrój drogi, tj. oprócz jezdni głównej również infrastrukturę towarzyszącą (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, jezdnie dodatkowe oraz chodniki).

Wielkość ruchu rowerowego na drogach wojewódzkich, w zestawieniu z drogami krajowymi, przedstawiono w tabeli 14.

Tabela 14. Średni dobowy ruch rowerów i UTO w GPR 2025 w podziale na kategorię drogi

Kategoria drogi	SDRR rowerów i UTO (poj./dobę)		Wskaźnik zmian ruchu w latach 2020/21 – 2025
	GPR 2020/21	GPR 2025	
wojewódzkie	60	44	0,74
krajowe	17	16	0,94

SDRR rowerów i UTO na drogach wojewódzkich w 2025 roku wyniósł 44 poj./dobę. Wartość ta była blisko trzykrotnie wyższa od natężenia notowanego na drogach krajowych (16 poj./dobę). Wyższe natężenia ruchu rowerów i UTO na drogach wojewódzkich wynikały przede wszystkim z odmiennej funkcji oraz struktury przestrzennej obu sieci drogowych. Sieć dróg wojewódzkich charakteryzuje się znacznie większym zagęszczeniem i zapewnia bezpośrednią obsługę większej liczby miejscowości, w tym małych i średnich ośrodków miejskich. W efekcie drogi wojewódzkie częściej pełnią funkcję tras wykorzystywanych w codziennych podróżach lokalnych, realizowanych na krótkich i średnich odległościach. Podobnie jak w przypadku dróg krajowych, odnotowano spadek natężenia ruchu rowerowego i UTO; na drogach wojewódzkich ruch ten zmniejszył się o ok. 26%.

10. Podsumowanie

Generalny Pomiar Ruchu 2025 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich obejmował **3 305 odcinków pomiarowych**. Międzynarodowe dane umożliwiające obliczenie podstawowych parametrów ruchu zostały zebrane dla **3 263 odcinków pomiarowych** stanowiących łącznie **27 853 km** dróg. W GPR 2025 po raz pierwszy w historii pomiarów na sieci dróg wojewódzkich całkowicie zrezygnowano z pomiarów ręcznych – podstawową i jedyną zastosowaną metodą pozyskiwania danych była wideorejestracja. Ważne znaczenie dla uzyskania wiarygodnych wyników pomiaru GPR 2025 miał stały nadzór nad realizacją pomiaru, w postaci bezpośrednich kontroli w terenie, kontroli zarejestrowanych materiałów wideo oraz wielopoziomowej analizy rozkładów ruchu, w tym przestrzennej, uzyskiwanych z poszczególnych dni pomiarowych.

Najważniejsze informacje i wnioski analityczne wyciągnięte na podstawie uzyskanych wyników GPR 2025:

- **Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych wyniósł 4 236 poj./dobę.** Najwyższe wartości SDRR wystąpiły w województwach małopolskim (7 078 poj./dobę) i śląskim (6 005 poj./dobę), a najniższe w warmińsko-mazurskim (2 514 poj./dobę).
- **W porównaniu do poprzedniego pomiaru generalnego nie odnotowano wzrostu natężenia ruchu na całej sieci dróg wojewódzkich – wskaźnik zmian na poziomie 1,00.** Zjawisko to, podobnie jak w przypadku dróg krajowych niższych klas technicznych, było częściowo spowodowane oddawaniem do użytku kolejnych nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych w okresie pomiędzy pomiarami generalnymi.
- **W strukturze rodzajowej ruchu największy udział stanowiły samochody osobowe i mikrobusy,** obejmujące łącznie 83,6% pojazdów silnikowych ogółem. Odnotowano spadek obciążenia dróg wojewódzkich ruchem ciężkim – natężenie samochodów ciężarowych z przyczepami uległo zmniejszeniu o 7,0% w stosunku do poprzedniego pomiaru, co wskazuje na dalsze przejmowanie ruchu ciężkiego przez sieć dróg krajowych. Łączny udział pojazdów ciężkich wyniósł 7,0%, co stanowiło wartość ponad dwukrotnie mniejszą w zestawieniu z drogami krajowymi (16,2%).
- **Średni dobowy ruch w typowe dni robocze (SDRDR) osiągnął poziom 4 448 poj./dobę i był wyższy od SDRR o 5,0%.** Wskazuje to, że drogi wojewódzkie obsługiwały przede wszystkim ruch regionalny na krótkich odległościach, związany z codzienną aktywnością zawodową.
- **Średni ruch nocny (SRN) wyniósł 322 poj./8h, co stanowiło 7,6% wielkości SDRR.** Udział ruchu nocnego od wielu lat utrzymuje się na niezmiennym poziomie. Wartość ta była ponad pięciokrotnie mniejsza w zestawieniu z siecią dróg krajowych, a w strukturze ruchu nocnego odnotowano nieznaczny spadek udziału pojazdów ciężkich.
- **Średni dobowy ruch w okresie letnim (SDRL) wyniósł 4 487 poj./dobę i był wyższy od SDRR o 5,9%.** W województwach będących celami podróży turystycznych (zachodniopomorskie, pomorskie, podlaskie) ruch w okresie letnim był średnio od 9% do 14% wyższy od SDRR. Wartość wskaźnika ruchu letniego dla dróg wojewódzkich była wyraźnie niższa niż dla sieci dróg krajowych, gdzie SDRL przewyższał SDRR o 14,5%, co odzwierciedla mniejszą wrażliwość dróg wojewódzkich na sezonowe wahania ruchu turystycznego.

