



Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku (GPR 2010) został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Pomiarom została objęta sieć dróg krajowych o łącznej długości 17247 km, podzielona na 1793 odcinki pomiarowe. W syntetycznym skrócie przedstawiamy podstawowe informacje dotyczące podsumowania wyników GPR 2010 oraz rozwoju ruchu na drogach krajowych od roku 1995. Szczegółowy materiał informacyjny będzie zawarty w publikacji „Ruch drogowy 2010”, której druk GDDKiA planuje w trzecim kwartale 2011 roku.

Do roku 2005 sieć dróg krajowych nie ulegała zasadniczym zmianom i do oceny wzrostu ruchu wystarczające było porównanie wielkości średniego dobowego ruchu w roku (SDR) w kolejnych okresach pięcioletnich. W okresie 2005-2010 długość dróg krajowych objętych pomiarem zwiększyła się o blisko 450 km i zmienił się układ sieci drogowej. Wybudowanie i oddanie do eksploatacji nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic spowodowało istotne zmiany w rozkładzie ruchu drogowego. Dodatkowy wpływ na zmiany w rozkładzie i wielkości ruchu miały występujące w 2010 roku powodzie oraz długotrwałe roboty na niektórych odcinkach dróg krajowych (np. na odcinku Trzebnica-Wrocław drogi nr 5 oraz na odcinku Radom-Skaryszew drogi nr 9). Z wymienionych przyczyn bezpośrednie porównanie wielkości SDR w latach 2005 i 2010 jest niemiarodajne dla określenia rozwoju ruchu dla całej sieci drogowej lub jej części. Przyjęto zasadę, że rozwój ruchu drogowego w latach 2005-2010 będzie szacowany przez porównanie pracy przewozowej w tych latach. Dotyczy to zarówno ruchu pojazdów silnikowych ogółem, jak i ruchu pojazdów poszczególnych kategorii.

Drogi	Średni dobowy ruch (SDR) (poj./dobę)			
	pojazdy silnikowe		rowery	
	2005	2010	2005	2010
krajowe ogółem	8298	9888	63	45
w tym:				
międzynarodowe	13780	16667	39	24
pozostałe krajowe	5962	7097	74	53

Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych (SDR) w 2010 roku na sieci dróg krajowych wynosił 9888 poj./dobę. Obciążenie ruchem pojazdów silnikowych nie było równomierne dla całej sieci, lecz wzrastało ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SDR w 2010 roku wynosił 16667 poj./dobę, zaś na pozostałych drogach krajowych 7097 poj./dobę.

Średni dobowy ruch rowerów na sieci dróg krajowych wynosił 45 poj./dobę. W odróżnieniu od ruchu pojazdów silnikowych ruch rowerów wykazywał tendencje malejącą wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na pozostałych drogach krajowych średni dobowy ruch rowerów wynosił 53 poj./dobę, zaś na drogach międzynarodowych 24 poj./dobę.

Na podstawie wykonanych analiz stwierdzono, że w okresie 2005-2010 ruch pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych zwiększył się o 22%, w tym wzrost na drogach międzynarodowych wyniósł 21%, zaś na pozostałych drogach krajowych 23%. W tym samym okresie ruch rowerów na sieci dróg krajowych zmniejszył się o 27%, w tym na drogach międzynarodowych spadek wyniósł 38%, zaś na pozostałych drogach krajowych 25%.

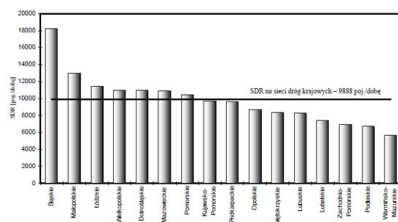
Lp.	Województwo	Drogi krajowe					
		międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
		SDR 2010 (poj./dobę)	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010	SDR 2010 (poj./dobę)	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010	SDR 2010 (poj./dobę)	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010
1	Dolnośląskie	16405	1,32	6654	1,22	10913	1,29
2	Kujawsko-Pomorskie	12866	1,06	8522	1,34	9725	1,22
3	Lubelskie	10028	1,20	6205	1,32	7459	1,26
4	Lubuskie	12734	1,15	5328	1,16	8283	1,15
5	Łódzkie	18820	1,20	7327	1,15	11471	1,18
6	Małopolskie	20536	1,25	9427	1,25	12953	1,25
7	Mazowieckie	20006	1,10	7067	1,27	10906	1,17
8	Opolskie	26513	1,49	6350	1,22	8684	1,30
9	Podkarpackie	12535	1,17	7582	1,21	9611	1,19
10	Podlaskie	10169	1,12	5690	1,26	6702	1,22
11	Pomorskie	18539	1,22	6966	1,45	10436	1,31
12	Śląskie	35699	1,39	11268	1,25	18262	1,32
13	Świętokrzyskie	12759	1,31	7088	1,28	8357	1,29
14	Warmińsko-Mazurskie	13573	1,13	4615	1,17	5684	1,16
15	Wielkopolskie	16835	1,22	9013	1,15	10918	1,18
16	Zachodniopomorskie	10932	1,16	5044	1,13	6892	1,15
	KRAJ	16667	1,21	7097	1,23	9888	1,22

Zanotowano duże różnice w obciążeniu sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach. Zdecydowanie największe obciążenie ruchem, wynoszące ponad 18000 poj./dobę, wystąpiło w województwie śląskim. Duże obciążenie ruchem, wynoszące średnio około 11000 poj./dobę, zarejestrowano również w województwach: małopolskim, łódzkim, dolnośląskim, mazowieckim i wielkopolskim. Najmniejsze obciążenie ruchem sieci dróg krajowych, poniżej 7000 poj./dobę, wystąpiło w województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim oraz zachodniopomorskim.

Na drogach międzynarodowych zdecydowanie największy ruch, wynoszący średnio powyżej 35000 poj./dobę, występował w województwie śląskim. Bardzo duże obciążenie sieci dróg międzynarodowych, wynoszące średnio ponad 20000 poj./dobę, występowało również w województwach: opolskim, małopolskim i

mazowieckim. Najmniejszy ruch na drogach Międzynarodowych, poniżej 11000 poj./dobę, występował w województwach: lubelskim, podlaskim i zachodniopomorskim.

Na pozostałych drogach krajowych największy ruch odnotowano w województwie śląskim, zaś najmniejszy w województwach: warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim.



W porównaniu z rokiem 2005, we wszystkich województwach zarejestrowano wzrost ruchu, z czego największy, w granicach od 30 do 32%, w województwach: śląskim, pomorskim i opolskim. Najmniejszy wzrost ruchu, w granicach od 15 do 16%, odnotowano w następujących województwach: zachodniopomorskim, lubuskim i warmińsko-mazurskim, tj. województwach, w których SDR w 2010 roku był znacznie niższy niż SDR dla całej sieci dróg krajowych.

Numer drogi	SDR 2010 (poj./dobę)	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010
E-28	15396	1,45*
E-30	16301	1,26
E-36	12597	2,44*
E-40	25158	1,35
E-65	12078	1,19
E-67	16164	1,16
E-75	21516	1,17
E-77	18469	1,24
E-261	12525	1,10
E-371	9158	1,19
E-372	13029	1,21
E-373	9979	2,16*
Ogółem drogi E	16667	1,21

W 2010 roku najbardziej obciążone były drogi E-40 i E-75, na których średni dobowy ruch przekraczał 20000 poj./dobę. Należy zwrócić uwagę, że wielkości ruchu podane w tabeli są wielkościami średnimi dla całych dróg, zaś SDR na poszczególnych odcinkach tych dróg mógł być bardzo zróżnicowany. Typowym przykładem może tu być najbardziej obciążona ruchem w kraju droga E-40 (SDR = 25158 poj./dobę), na której występowały w 2010 roku zarówno pojedyncze odcinki, na których SDR był poniżej 10000 poj./dobę, jak również odcinki o SDR przekraczającym 70000 poj./dobę. Najmniej obciążone były drogi E-371 i E-373 ze średnim dobowym ruchem poniżej 10000 poj./dobę.

Na wszystkich drogach międzynarodowych E zarejestrowano w 2010 roku wzrost ruchu w odniesieniu do roku 2005. Zdecydowanie największy wzrost, wynoszący 35%, wystąpił na drodze E-40, zaś najmniejszy wzrost, tylko o 10% - na drodze E-261.

Klasy techniczne dróg	SDR 2010 (poj./dobę)
A - autostrady	23285
S - ekspresowe	19567
GP - główne ruchu przyspieszonego	10434
G - główne	4978
Drogi krajowe ogółem	9888

W 2010 roku największy ruch zarejestrowano na drogach krajowych szybkiego ruchu klasy technicznej A i S. Średni SDR na tych drogach wynosił odpowiednio 23285 poj./dobę oraz 19567 poj./dobę i był ponad dwukrotnie większy od średniego SDR dla całej sieci dróg krajowych. Najmniej obciążone były drogi krajowe klasy G, na których SDR w 2010 roku wynosił 4978 poj./dobę i stanowił około 50% średniego SDR dla całej sieci dróg krajowych. Podobne zależności były zarejestrowane w wynikach pomiaru z roku 2005.

Kategorie pojazdów	Procentowy udział w SDR (%)		
	międzynarodowe	pozostałe krajowe	krajowe ogółem
Motocykle	0,3	0,5	0,4
Samochody osobowe	67,0	72,9	70,0
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	9,2	9,8	9,5
Samochody ciężarowe bez przyczep	4,5	4,1	4,3
Samochody ciężarowe z przyczepami	18,2	11,5	14,8
Autobusy	0,8	1,0	0,9
Ciągniki rolnicze	0,0	0,2	0,1

W 2010 roku wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym wzrastał procentowy udział w ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami i bez przyczep. Jednocześnie spadał udział w ruchu wszystkich pozostałych kategorii pojazdów silnikowych. Takie same zależności występowały w roku 2005.

Przedział SDR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych					
	międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
	km	%	km	%	km	%
< 2000	-	-	467	3,8	467	2,7
2000-3999	53	1,1	2822	23,1	2875	16,7
4000-5999	42	0,8	2767	22,7	2809	16,3
6000-9999	1261	25,1	3882	31,8	5143	29,8
10000-14999	1381	27,5	1613	13,2	2994	17,4
15000-19999	1010	20,1	493	4,0	1503	8,7
20000-24999	409	8,1	95	0,8	504	2,9
25000-29999	344	6,8	41	0,3	385	2,2
30000-39999	423	8,4	26	0,2	449	2,6
≥ 40000	106	2,1	12	0,1	118	0,7
Suma	5029	100,0	12218	100,0	17247	100,0

W 2010 roku ok. 11100 km dróg krajowych (64%) obciążonych było ruchem powyżej 6000 poj./dobę, z czego blisko 3000 km dróg (17%) – ruchem powyżej 15000 poj./dobę. Ruch poniżej 2000 poj./dobę występował tylko na 467 km dróg krajowych, co stanowiło 2,7% łącznej długości dróg krajowych objętych pomiarem. Największe obciążenie ruchem występowało na sieci dróg międzynarodowych. Około 98% tych dróg było obciążonych ruchem powyżej 6000 poj./dobę, z czego ponad 45% - ruchem powyżej 15000 poj./dobę.

Na drogach międzynarodowych wystąpiły tylko nieliczne odcinki dróg obciążone ruchem poniżej 4000 poj./dobę, stanowiące 1,1% długości tych dróg.

Najbardziej obciążonymi odcinkami dróg krajowych, na których SDR w 2010 roku przekraczał 60000 poj./dobę były:

- droga nr S86, odcinek Sosnowiec-Katowice, SDR = 104339 poj./dobę,
- autostrada A4, Katowice (przejście), SDR = 75020 poj./dobę,
- droga nr 5, odcinek Wrocław – Bielany Wrocławskie, SDR = 62187 poj./dobę,
- droga nr 7, odcinek Raszyn-Janki, SDR = 61240 poj./dobę.

Przedział SDR (poj./dobę)	Długość dróg krajowych					
	jednojezdniowe		dwujezdniowe		ogółem	
	km	%	km	%	km	%
< 2000	467	3,1	-	-	467	2,7
2000-3999	2875	18,9	-	-	2875	16,7
4000-5999	2000	18,4	9	0,5	2009	16,3
6000-9999	5001	32,8	142	7,1	5143	29,8
10000-14999	2711	17,8	283	14,1	2994	17,4
15000-19999	1167	7,6	336	16,8	1503	8,7
20000-24999	191	1,2	313	15,6	504	2,9
25000-29999	30	0,2	355	17,7	385	2,2
30000-39999	-	-	449	22,4	449	2,6
≥ 40000	1	-	117	5,8	118	0,7
Suma	15343	100,0	2004	100,0	17347	100,0

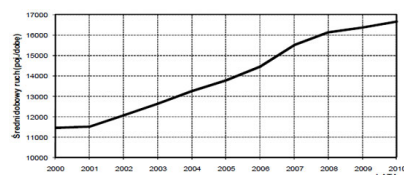
W 2010 roku około 4100 km dróg krajowych jednojezdniowych było obciążonych ruchem powyżej 10000 poj./dobę, z czego blisko 1400 km – ruchem, powyżej 15000 poj./dobę. Wśród dróg jednojezdniowych obciążonych ruchem powyżej 15000 poj./dobę znaczną część stanowiły przejścia przez miejscowości oraz odcinki znajdujące się w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. Ruch powyżej 15000 poj./dobę zarejestrowano równie na długich ciągach dróg jednojezdniowych. Były to następujące odcinki dróg:

- droga nr 2, odcinek Rzepin – Świebodzin – Trzciel – droga wojewódzka nr 305,
- droga nr 2, odcinek Łowicz – Sochaczew – Ołtarzew,
- droga nr 4, odcinek Targowisko – Brzesko – Tarnów – Rzeszów - Jarosław,
- droga nr 7, odcinek Skarżysko Kamienna – Suchedniów – Występa,
- droga nr 14, odcinek Stryków – Łowicz.

W najbliższym czasie należy oczekiwać poprawy warunków ruchu na wymienionych odcinkach dróg, bowiem w korytarzach ich przebiegu budowane są aktualnie drogi szybkiego ruchu – odcinki autostrad A2 i A4 oraz odcinek drogi ekspresowej S7.

Funkcje dróg	Wskaźniki wzrostu ruchu w latach	
	2000-2005	2005-2010
krajowe ogółem	1,18	1,22
w tym:		
międzynarodowe	1,20	1,21
pozostałe krajowe	1,17	1,23

W okresie 2005-2010 na sieci dróg krajowych objętej pomiarem zarejestrowano wzrost ruchu średnio o 22%. Dynamika wzrostu ruchu była większa niż w poprzednim okresie pięcioletnim, w którym odnotowano wzrost ruchu o 18%. Wzrost ruchu był równomierny dla całej sieci drogowej, bowiem na drogach międzynarodowych wyniósł on 21%, zaś na pozostałych drogach krajowych 23%. Rozwój ruchu na sieci dróg międzynarodowych w poszczególnych latach okresu 2000-2010 określono na podstawie wyników ze stacji ciągłych pomiarów ruchu. Rozwój przedstawiony jest na rysunku 2.



W okresie 2000-2010 średni dobowy ruch (SDR) na sieci dróg międzynarodowych wzrósł o ponad 45%. Dynamika wzrostu ruchu nie była jednak taka sama w całym analizowanym okresie. Na początku okresu, w latach 2000-2001, wielkość ruchu utrzymywała się na tym samym poziomie. Od roku 2002 ruch zaczął jednak

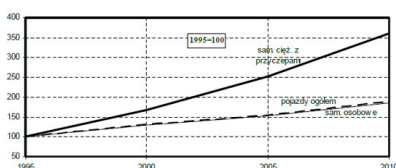
systematycznie wzrastać, a dynamika jego wzrostu systematycznie zwiększała się, osiagając w roku 2007 roczny wzrost ruchu na poziomie 7,5%. Tak dużego wzrostu ruchu nie rejestrowano na sieci dróg międzynarodowych od wielu lat. W roku 2008 wzrost ruchu na sieci dróg międzynarodowych był już mniejszy i wynosił średnio około 4%. W ostatnich latach dynamika wzrostu uległa dalszemu zmniejszeniu i zarejestrowano średnie roczne wzrosty na poziomie 1,5-2%.

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDR				Wskaźnik wzrostu w latach 2005-2010
	2005		2010		
	SDR (poj./dobę)	(%)	SDR (poj./dobę)	(%)	
Motocykle	19	0,2	41	0,4	2,21
Samochody osobowe	5824	70,1	6914	70,0	1,22
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	827	10,0	939	9,5	1,16
Samochody ciężarowe bez przyczep	445	5,4	426	4,3	0,98
Samochody ciężarowe z przyczepami	1052	12,7	1463	14,8	1,43
Autobusy	117	1,4	93	0,9	0,82
Ciągniki rolnicze	14	0,2	12	0,1	0,88
Ogółem	8298	100,0	9888	100,0	1,22

W okresie 2005-2010 rozwój ruchu pojazdów poszczególnych kategorii był bardzo zróżnicowany. Największy wzrost ruchu, aż o ok. 43%, zanotowano dla samochodów ciężarowych z przyczepami, obejmujących także ruch ciągników siodłowych z naczepami.

W tym samym okresie ruch samochodów ciężarowych bez przyczep uległ zmniejszeniu o 2%, co zdecydowało, że ruch samochodów ciężarowych ogółem zwiększył się w ciągu ostatnich 5 lat o ok. 29%. Wzrost ruchu samochodów osobowych w latach 2005-2010 wyniósł 22% i był taki sam jak ogólny wzrost ruchu na sieci dróg krajowych. Wzrost ruchu lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) był nieco mniejszy i wyniósł 16%. Po raz pierwszy od wielu lat zdecydowanie, o 18%, zmalał ruch autobusów. Odnotowano natomiast bardzo duży (o 121%) wzrost ruchu motocykli, przy czym nadal mają one bardzo mały udział w ruchu pojazdów silnikowych ogółem.

Zwraca się uwagę na utrzymujący się od wielu lat bardzo duży wzrost ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami, mających decydujący wpływ na warunki ruchu na drogach oraz proces niszczenia nawierzchni. W poprzednich okresach pięcioletnich wzrost ruchu tych pojazdów był jeszcze wyższy niż w okresie 2005-2010 i wynosił 68% w latach 1995-2000 oraz 50% w latach 2000-2005. Daje to łącznie ponad 3,5-krotny wzrost ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami w ciągu ostatnich 15 lat, przy czym bezwzględne przyrosty ruchu tych pojazdów w kolejnych okresach pięcioletnich były coraz większe. Dla porównania wzrost ruchu samochodów osobowych i pojazdów silnikowych ogółem był w okresie 1995-2010 bardzo zbliżony i wynosił odpowiednio 86% i 89%, a przyrosty ruchu w kolejnych okresach pięcioletnich bardziej równomierne.



Na podstawie wyników GPR 2010 dla każdego odcinka sieci dróg krajowych

określono charakter ruchu, który jest wykorzystywany do obliczenia miarodajnego ruchu godzinowego. Ze względu na charakter ruchu odcinki dróg krajowych dzieli się na trzy grupy: o charakterze ruchu gospodarczym, turystycznym oraz rekreacyjnym.

Charakter ruchu	Długość dróg					
	międzynarodowe		pozostałe krajowe		krajowe ogółem	
	km	%	km	%	km	%
Gospodarczy	4552	90,5	10743	87,9	15295	88,7
Turystyczny	142	2,8	113	0,9	255	1,5
Rekreacyjny	335	6,7	1362	11,2	1697	9,8

W 2010 roku około 15,3 tys. km dróg krajowych (88,7%) przenosiło ruch o charakterze gospodarczym, 255 km dróg (1,5%) – ruch o charakterze turystycznym, zaś 1697 km dróg (9,8%) – ruch o charakterze rekreacyjnym. W odniesieniu do roku 2005 nieznacznie zwiększył się udział odcinków dróg o charakterze gospodarczym i rekreacyjnym, przy jednoczesnym spadku udziału odcinków dróg o charakterze turystycznym.

W celu umożliwienia oceny wahań ruchu w ciągu roku dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych zostały obliczone następujące parametry:

- SDRL - średni dobowy ruch w miesiącach letnich (lipiec, sierpień),
- SDRZ – średni dobowy ruch w miesiącach zimowych (od grudnia do marca).

Funkcje dróg	SDRL 2010 (poj./dobę)	SDRZ 2010 (poj./dobę)
krajowe ogółem	11220	8290
w tym:		
międzynarodowe	18987	14147
pozostałe krajowe	8023	5880

W 2010 roku na sieci dróg krajowych ruch w miesiącach letnich był o 13,5% większy, zaś ruch w miesiącach zimowych – o około 16% mniejszy od średniego dobowego ruchu w ciągu całego roku. Podobne zależności, nie różniące się więcej niż o 1%, wystąpiły w odniesieniu do dróg międzynarodowych oraz pozostałych dróg krajowych.

Przyjęta metoda przeprowadzenia GPR 2010 umożliwiła obliczenie dla każdego odcinka sieci dróg krajowych wielkości średniego ruchu nocnego (SRN) pojazdów silnikowych w godzinach 22⁰⁰–6⁰⁰ wraz z rodzajową strukturą ruchu. Parametr ten jest wykorzystywany do obliczeń w analizach dotyczących ochrony środowiska.

Funkcje dróg	SRN 2010 (poj./8h)	Procentowy udział SRN 2010 w SDR 2010 (%)
krajowe ogółem	1340	13,6
w tym:		
międzynarodowe	2639	15,8
pozostałe krajowe	805	11,3

Średni ruch nocny (SRN) w 2010 roku na sieci dróg krajowych wynosił 1340 poj./8h, a jego udział w średnim ruchu dobowym (SDR) stanowił 13,6%. Wielkość i udział ruchu nocnego w SDR wzrastały wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SRN w 2010 roku wynosił 2639 poj./8h, a jego udział w SDR wynosił 15,8%. Na pozostałych drogach krajowych SRN był znacznie mniejszy i wynosił 805 poj./8h. Jego udział w SDR był również mniejszy i wynosił 11,3%.

Funkcje dróg	SRN 2010 (poj./8h)	Procentowy udział SRN 2010 w SDR 2010 (%)
krajowe ogółem	1340	13,6
w tym:		
międzynarodowe	2639	15,8
pozostałe krajowe	805	11,3

Analiza wyników wykazała, że wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym wzrastał procentowy udział w ruchu nocnym samochodów ciężarowych z przyczepami i bez przyczep, przy jednoczesnym spadku udziału wszystkich pozostałych kategorii pojazdów silnikowych. Na drogach międzynarodowych łączny udział samochodów ciężarowych w ruchu nocnym wynosił w 2010 roku blisko 42%, zaś na pozostałych drogach krajowych 32,5%, przy średniej dla całej sieci dróg krajowych wynoszącej niecałe 38%.

Analiza wyników wykazała, że zdecydowanie największy ruch nocny, wynoszący średnio 4323 poj./8h, zarejestrowano w 2010 roku na drogach klasy technicznej A - autostradach. Udział ruchu nocnego na tych drogach w odniesieniu do ruchu dobowego był również największy i wynosił średnio 18,6%. Dla porównania na drogach klasy G ruch nocny był prawie 9-krotnie mniejszy i stanowił średnio 9,7% ruchu dobowego.

Klasy techniczne dróg	SRN 2010 (poj./8h)	Procentowy udział SRN 2010 w SDR 2010 (%)
krajowe ogółem	1340	13,6
w tym:		
A - autostrady	4323	18,6
S - ekspresowe	2611	13,3
GP - główne ruchu przyspieszonego	1407	13,5
G - główne	483	9,7

Kategorie pojazdów	Procentowy udział w SRN 2010 (%)				
	Drogi krajowe				krajowe ogółem
	A	S	GP	G	
Motocykle	-	0,1	0,1	0,4	0,1
Samochody osobowe	43,6	51,4	48,4	57,6	48,8
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	11,6	12,0	12,7	13,0	12,5
Samochody ciężarowe bez przyczep	5,9	6,2	6,6	5,9	6,3
Samochody ciężarowe z przyczepami	38,3	29,5	31,3	22,6	31,4
Autobusy	0,6	0,8	0,9	1,2	0,9
Ciągniki rolnicze	-	-	-	0,2	-

Analiza rodzajowej struktury w ruchu nocnym w podziale dróg krajowych na klasy techniczne wykazała, że największy udział samochodów ciężarowych w ruchu nocnym, wynoszący 44,2%, zarejestrowano w 2010 roku na autostradach. Na drogach klasy G udział ruchu samochodów ciężarowych w ruchu nocnym był najmniejszy i wynosił 27,6%.

Źródło: „[Synteza wyników GPR 2010](#)” oprac. Krzysztof Opoczyński, Transprojekt-Warszawa Sp.z o.o