

ZARZĄDZENIE Nr⁸

**GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

z dnia^{7 lutego} 2013 r.

**w sprawie zasad ustanawiania prędkości dopuszczalnych
na drogach krajowych, dla których zarządzającym ruchem jest
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad**

Na podstawie § 4 ust. 2 pkt 1 załącznika Nr 1 do Zarządzenia Nr 16 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2008 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Celem zapewnienie jednolitości zasad określania prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych dla których zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wprowadza się Instrukcję ustanawiania prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2.

Instrukcję ustanawiania prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych, o której mowa w § 1, stosuje się do:

- 1) dróg krajowych;
- 2) dróg innych niż krajowe, których budowa, przebudowa lub remont realizowane są przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Lech Witecki

¹⁾Zmiany niniejszego zarządzenia zostały wprowadzone zarządzeniami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; Nr 9 z dnia 31 marca 2009 r., Nr 15 z dnia 28 kwietnia 2009 r., Nr 21 z dnia 1 czerwca 2009 r., Nr 26 z dnia 20 kwietnia 2010 r., Nr 60 z dnia 17 czerwca 2010 r., Nr 68 z dnia 22 czerwca 2010 r., nr 95 z dnia 29 października 2010 r., nr 100 z dnia 12 listopada 2010 r., Nr 118 z dnia 30 grudnia 2010 r., Nr 13 z dnia 28 lutego 2011 r., Nr 24 z dnia 1 kwietnia 2011 r., Nr 38 z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 69 z dnia 22 listopada 2011 r., Nr 2 z dnia 5 stycznia 2012 r., Nr 8 z dnia 29 lutego 2012 r., Nr 20 z dnia 28 czerwca 2012 r. oraz Nr 28 z dnia 24 sierpnia 2012 r.

Załącznik do Zarządzenia nr.....⁸.....
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych
i Autostrad
z dnia.....^{7 lutego 2013r.}.....

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

**INSTRUKCJA
USTANAWIANIA PRĘDKOŚCI DOPUSZCZALNEJ
NA DROGACH KRAJOWYCH**

SPIS TREŚCI

1. Podstawy opracowania Instrukcji	3
2. Wprowadzenie	3
3. Ustalanie ogólnych limitów prędkości	4
4. Zasady określania prędkości na odcinkach dróg krajowych	4
4.1. Ograniczenia prędkości za pomocą znaków	4
4.2. Kryteria stosowania ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych	5
4.2.1. Obszary zabudowane	5
4.2.1.1. Drogi jednojezdniowe	6
4.2.1.2. Drogi dwujezdniowe	6
4.2.2. Obszary niezabudowane	8
4.2.2.1. Drogi jednojezdniowe	8
4.2.2.2. Drogi dwujezdniowe	9
4.2.3. Drogi ekspresowe	10
4.2.3.1 Drogi ekspresowe jednojezdniowe.....	10
4.2.3.2. Drogi ekspresowe dwujezdniowe.....	10
4.2.4. Autostrady	11
4.3. Ograniczenia prędkości obowiązujące czasowo	11
5. Procedura wprowadzania ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych.....	11
5.1. Identyfikacja potrzeb zmian limitu prędkości.....	12
5.2. Przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu	12
5.3. Przeprowadzenie wstępnej inspekcji w terenie.....	13
5.4. Wykonanie pomiarów parametrów ruchu	13
5.5. Podjęcie decyzji o konieczności zmian dopuszczalnego limitu prędkości	14
5.6. Ustalenia w terenie szczegółów lokalizacji przyjętego oznakowania	14
5.7. Monitorowanie skuteczności zastosowanych zmian dopuszczalnego limitu prędkości	14
6. Postanowienia końcowe.....	14

1. Podstawy opracowania Instrukcji

„Instrukcja ustanawiania prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych” jest zgodna z obowiązującymi przepisami w szczególności:

- a) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym zwanej dalej ustawą Pord,
- b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729), zwanym dalej rozporządzeniem MI w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem,
- c) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 218, z późn. zm.), zwanym dalej rozporządzeniem MI w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych,
- d) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.), zwanym dalej rozporządzeniem MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne,
- e) rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.), zwanym dalej rozporządzeniem MI oraz MSWiA w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

2. Wprowadzenie

Prędkość jest istotnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie transportu drogowego. Wzrost prędkości wpływa pozytywnie na zmniejszenie czasu podróży z jednej strony, ale jednocześnie wpływa także negatywnie na wzrost liczby i ciężkości wypadków drogowych oraz na środowisko naturalne. Nadmierna prędkość (powyżej dopuszczalnego limitu) lub prędkość niedostosowana do warunków ruchu stanowi jeden z głównych problemów bezpieczeństwa ruchu w wielu krajach. W Polsce prędkość jest przyczyną ponad 30% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Ustalenie zatem odpowiedniego limitu prędkości ma istotny wpływ na jakość funkcjonowania ruchu drogowego i systemu transportu drogowego.

Ustalenie odpowiedniego limitu prędkości jest działaniem, które wymaga znalezienia optimum pomiędzy dostępnością, czasem i kosztami podróży z jednej strony, a bezpieczeństwem i ujemnym wpływem na otoczenie z drugiej strony.

3. Ustalanie ogólnych limitów prędkości

Uwzględniając ogólne zasady ustanawiania limitów prędkości na odcinkach dróg krajowych oparte na obowiązujących przepisach, przyjęto poniższe zasady ogólne.

Limity prędkości na drogach krajowych w Polsce ustala się na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz analizy: kategorii drogi, rodzaju obszaru, przez który droga przebiega, kosztów czasu podróży, oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, oceny wpływu ruchu na środowisko naturalne, i tak:

- a) Autostrady:
 - limit ustawowy: 140 km/h,
 - limit minimalny: 100 km/h,
- b) Drogi ekspresowe - dwujezdniowe:
 - limit ustawowy: 120 km/h,
 - limit minimalny: 90 km/h,
- c) Drogi ekspresowe - jednojezdniowe:
 - limit ustawowy: 100 km/h,
 - limit minimalny: 70 km/h,
- d) Drogi poza obszarem zabudowanym - dwujezdniowe:
 - limit ustawowy: 100 km/h,
 - limit minimalny: 70 km/h,
- e) Drogi z poza obszarem zabudowanym - jednojezdniowe:
 - limit ustawowy: 90 km/h,
 - limit minimalny: 50 -70 km/h,
- f) Drogi w obszarze zabudowanym:
 - limit ustawowy: 50/ 60 km/h,
 - limit maksymalny: 70 – 80 km/h,
 - limit minimalny: 40 – 50 km/h).

4. Zasady określania prędkości na odcinkach dróg krajowych

4.1. Ograniczenia prędkości za pomocą znaków

Limity ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych wyrażane są za pomocą znaków B-33. Znaki te umieszcza się w szczególności:

- a) jeśli przebieg drogi nie zawsze jest dobrze rozpoznawalny przez kierującego i wymagana jest redukcja prędkości,
- b) w celu redukcji zapotrzebowania na wyprzedzanie, jeśli manewry wyprzedzania mogą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd),

- c) przy ograniczeniach widoczności i możliwości wystąpienia nieoczekiwanych sytuacji na drodze,
- d) na łukach poziomych, na których kierowcy często tracą panowanie nad pojazdem (nie identyfikują poprawnie zagrożenia),
- e) przy dużym zróżnicowaniu charakteru ruchu,
- f) na skrzyżowaniach, szczególnie w przypadkach kiedy charakteryzują się one brakiem wydzielonych pasów ruchu lub możliwością błędnej oceny prędkości pojazdów na wlotach podporządkowanych przez kierujących, itp.,
- g) w strefach występowania ruchu pieszych (nie tylko na przejściach),
- h) w strefach robót drogowych.

Znak B-33 (ograniczenie prędkości) należy stosować rozważnie, aby nie uległ on deprecjacji. Przy jego stosowaniu należy pamiętać, że zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy Pord *kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.* Ze względu na ograniczenia prędkości obowiązujące na podstawie przepisów zawartych w ustawie Pord na wszystkich drogach, zastosowanie znaku B-33 w praktyce powoduje zmianę istniejącego już ograniczenia. Znak B-33 powinien być umieszczony tylko w tych przypadkach, gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub zastosowane oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego nie mogą w dostateczny sposób wskazywać kierującym na konieczność zmniejszenia prędkości (np. droga kręta na długim odcinku i brak powtórzeń znaku B-33). Znak B-33 powinien być połączony ze znakami ostrzegawczymi podającymi przyczynę ograniczenia prędkości (np. niebezpieczny zakręt, lokalizacja przejścia dla pieszych czy skrzyżowania, stan nawierzchni, a w szczególności śliska jezdnia, nośność obiektu mostowego lub inne niebezpieczeństwo). Nie należy stosować znaków B-33, jeżeli kierujący w sposób jednoznaczny, niebudzący wątpliwości może ocenić geometrię drogi oraz jej stan techniczny.

4.2. Kryteria stosowania ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych

Stosowanie ograniczeń prędkości wyrażanych znakiem B-33 powinno być rozważne i zawsze poprzedzone analizą brd, która obejmuje analizę stanu brd oraz analizę warunków bezpieczeństwa na drodze.

4.2.1. Obszary zabudowane

Zgodnie z przepisami ustawy Pord prędkość dopuszczalna pojazdu i zespołu pojazdu na obszarze zabudowanym w godzinach 5⁰⁰-23⁰⁰ wynosi **50 km/h**, a w godzinach 23⁰⁰-5⁰⁰ wynosi **60 km/h**.

4.2.1.1. Drogi jednojezdniowe

1. Dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym można **podnieść do 70 km/h** na odcinkach dróg, na których spełnione są wymogi rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie.

Odcinek, na którym zamierza się podwyższyć obowiązującą prędkość powinien spełniać poniższe kryteria:

- a) chodniki, ciągi, po których dopuszczony jest ruch rowerowy oddzielone są od jezdni pasem zieleni min. 2,5 m, rowem przydrożnym lub trwałym wygrodeniem,
- b) na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami nie ma zjazdów lub ich liczba jest ograniczona,
- c) parkowanie przy krawędzi jezdni jest niedozwolone,
- d) przy krawędzi jezdni występują inne elementy np. ekrany akustyczne, drzewa zabezpieczone barierą, a ruch pieszo-rowerowy odbywa się za barierą,
- e) skrzyżowania lub przejścia dla pieszych z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną wyposażoną w funkcję akomodacji bezpiecznego przejazdu przez obszar sygnalizacji tzw. "strefy dylematu",.
- f) na skrzyżowaniach występują dodatkowe pasy ruchu do skrętu w lewo i/lub w prawo,
- g) poręczny ruch pieszy nie występuje lub jest sporadyczny,
- h) analiza brd nie wykazała powtarzających się zdarzeń spowodowanych nadmierną prędkością, a podniesienie limitu prędkości nie pogorszy bezpieczeństwa ruchu.

2. Dopuszczalną prędkość na odcinku drogi położonym w obszarze zabudowanym wyjątkowo można **obniżyć do 40 km/h** w następujących przypadkach:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie,
- b) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione parametry szorstkości w zakresie złego stanu nawierzchni (klasa D),
- c) jeżeli przekroczone są normy hałasu wynikające z prędkości i rodzaju nawierzchni,
- d) jeżeli analiza brd wykazała zdarzenia spowodowane bezpośrednio lub pośrednio nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania innych środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń.

4.2.1.2. Drogi dwujezdniowe

1. Dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym można **podnieść do 70 km/h** na odcinkach dróg, na których spełnione są wymogi zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie.

Odcinek, na którym zamierza się podwyższyć obowiązującą prędkość powinien spełniać następujące kryteria:

- a) chodniki, ciągi, po których dopuszczony jest ruch rowerowy oddzielone są od jezdni pasem zieleni min. 2,5 m, rowem przydrożnym lub trwałym wygrodeniem,
- b) na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami nie ma zjazdów lub ich liczba jest ograniczona,
- c) parkowanie przy krawędzi jezdni jest niedozwolone,
- d) przy krawędzi jezdni występują inne elementy np. ekrany akustyczne, drzewa zabezpieczone barierą, a ruch pieszo-rowerowy odbywa się za barierą,
- e) skrzyżowania lub przejścia dla pieszych z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną wyposażoną w funkcję akomodacji bezpiecznego przejazdu przez obszar sygnalizacji tzw. "strefy dylematu"
- f) na skrzyżowaniach występują dodatkowe pasy ruchu do skrętu w lewo i/lub w prawo,
- g) analiza brd nie wykazała powtarzających się zdarzeń spowodowanych nadmierną prędkością, a podniesienie limitu prędkości nie pogorszy bezpieczeństwa ruchu.

1. Dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym można **podnieść do 80 km/h** w przypadku:

- a) gdy występują co najmniej 3 pasy ruchu w jednym kierunku i skrzyżowania z sygnalizacją świetlną,
- b) gdy występują co najmniej 2 pasy ruchu i skrzyżowania bezkolizyjne,
- c) na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami, na których spełnione są wymogi rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie.

Odcinek, na którym zamierza się podwyższyć obowiązującą prędkość powinien spełniać następujące kryteria:

- a) chodniki, ciągi, po których dopuszczony jest ruch rowerowy oddzielone są od jezdni pasem zieleni min. 2,5 m, rowem przydrożnym lub trwałym wygrodeniem,
- b) na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami nie ma zjazdów lub ich liczba jest ograniczona,
- c) parkowanie przy krawędzi jezdni jest niedozwolone,
- d) przy krawędzi jezdni występują inne elementy np. ekrany akustyczne, drzewa zabezpieczone barierą, a ruch pieszo-rowerowy odbywa się za barierą,
- e) skrzyżowania lub przejścia dla pieszych z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną wyposażoną w funkcję akomodacji bezpiecznego przejazdu przez obszar sygnalizacji tzw. "strefy dylematu"
- f) na skrzyżowaniach występują dodatkowe pasy ruchu do skrętu w lewo i/lub w prawo,

g) analiza brd nie wykazała powtarzających się zdarzeń spowodowanych nadmierną prędkością, a podniesienie limitu prędkości nie pogorszy bezpieczeństwa ruchu.

3. Na drogach dwujezdniowych w obszarze zabudowanym prędkość dopuszczalna określona znakiem B-33 nie może być **mniejsza niż 50 km/h** i stosuje się ją w przypadku:

- a) odcinków dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie,
- b) odcinków dróg, na których nie są spełnione parametry szorstkości w zakresie złego stanu nawierzchni (klasa D),
- c) jeżeli przekroczone są normy hałasu wynikające z prędkości i rodzaju nawierzchni,
- d) jeżeli analiza brd wykazała zdarzenia spowodowane bezpośrednio lub pośrednio nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń.

4.2.2. Obszary niezabudowane

W zależności od przekroju i klasy technicznej drogi zgodnie z obowiązującymi przepisami dla poszczególnych klas zostały przypisane prędkości dopuszczalne, a więc i wprowadzenie ograniczenia prędkości musi być ściśle związane z tymi wielkościami.

4.2.2.1. Drogi jednojezdniowe

Zgodnie z przepisami ustawy Pord prędkość dopuszczalna samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o DMC nieprzekraczającej 3,5 t poza obszarem zabudowanym na drodze jednojezdniowej wynosi **90 km/h**.

1. Dopuszczalną prędkość w obszarze niezabudowanym można **obniżyć do 70 km/h** w przypadku, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie,
- b) występują skrzyżowania lub przejścia dla pieszych z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną,
- c) występują łuki poziome i/lub pionowe w zależności od ich parametrów,
- d) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- e) analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń.

2. Ograniczenia prędkości do **50 km/h** stosuje się w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie geometrii drogi i widoczności na zatrzymanie,
- b) występują przejścia dla pieszych niewyposażone w urządzenia sygnalizacji świetlnej,
- c) występują skrzyżowania, na których dochodzi do częstych zderzeń bocznych (do czasu przebudowy tego skrzyżowania),
- d) występują łuki poziome i/lub pionowe w zależności od ich parametrów,
- e) występuje dojazd do przejazdu kolejowego,
- f) występuje dojazd do ronda,
- g) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione parametry szorstkości w zakresie złego stanu nawierzchni (klasa D),
- h) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- i) analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością.

4.2.2.2. Drogi dwujezdniowe

Prędkość dopuszczalna pojazdów wymienionych w pkt. 4.2.2.1. na drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu wynosi **100 km/h**.

1. Ograniczenia prędkości do **70 km/h** można stosować w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie,
- b) występują skrzyżowania lub przejścia dla pieszych z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną,
- c) występują łuki poziome i/lub pionowe drogi w zależności od ich parametrów,
- d) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- e) analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń,
- f) brak jest skutecznego rozdzielania kierunków ruchu (pas dzielący niezgodny z rozporządzeniem MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne lub brak bariery).

2. Ograniczenia prędkości do **50 km/h** stosuje się w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione są wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie,
- b) występują przejścia dla pieszych nie wyposażone w urządzenia sygnalizacji świetlnej,
- c) występują przejazdy przez pas dzielący i skrzyżowania, na których dochodzi do częstych zderzeń bocznych (do czasu przebudowy tego skrzyżowania),
- d) występuje dojazd do przejazdu kolejowego,
- e) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione parametry szorstkości w zakresie złego stanu nawierzchni (klasa D),
- f) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- g) analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością.

4.2.3. Drogi ekspresowe

4.2.3.1 Drogi ekspresowe jednojezdniowe

Prędkość dopuszczalna pojazdów wymienionych w pkt. 4.2.2.1. na drodze jednojezdniowej wynosi **100 km/h**.

Ograniczenia prędkości do **70 km/h** stosuje się w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie,
- b) występują skrzyżowania, na których dochodzi do częstych zderzeń bocznych (do czasu przebudowy tego skrzyżowania),
- c) wynika to ze stanu technicznego nawierzchni (np. szorstkości),
- d) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- e) analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością.

4.2.3.2. Drogi ekspresowe dwujezdniowe

Prędkość dopuszczalna pojazdów wymienionych w pkt. 4.2.2.1. na drodze dwujezdniowej wynosi **120 km/h**.

Ograniczenia prędkości do **90 km/h** stosuje się w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy:

- a) na odcinkach dróg, na których nie są spełnione wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie,
- b) wynika to ze stanu technicznego nawierzchni (np. szorstkość),
- c) występują niebezpieczne zjazdy (spadki podłużne drogi),
- d) miejsc występowania częstych zatorów na drodze w rejonie węzła,
- e) gdy analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń.

4.2.4. Autostrady

Zgodnie z przepisami ustawy Pord prędkość dopuszczalna dla pojazdów wymienionych wcześniej na autostradzie wynosi **140 km/h**.

Maksymalne **obniżenie** prędkości **do 100 km/h** należy stosować, gdy nie spełnione są wymagania zawarte w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne w zakresie widoczności na zatrzymanie, w szczególności dotyczące:

- a) ograniczeń wynikających ze stanu technicznego nawierzchni (np. szorstkość),
- b) niebezpiecznych zjazdów (spadków podłużnych drogi),
- c) miejsc występowania częstych zatorów na drodze w rejonie węzła,
- d) sytuacji, gdy analiza brd wykazała powtarzające się zdarzenia spowodowane nadmierną prędkością przy jednoczesnym braku możliwości zastosowania środków zaradczych powodujących eliminację tych zdarzeń.

4.3. Ograniczenia prędkości obowiązujące czasowo

W przypadku mokrej nawierzchni powstałej wskutek opadów atmosferycznych, gdy stan techniczny (parametry szorstkości) lub geometria drogi nie pozwalają na jazdę z dopuszczalną prędkością obowiązującą na danej drodze lub wskutek sytuacji drogowych (wypadek, kolizja, zator, kontrola drogowa itp.) zaleca się ograniczenie prędkości za pomocą znaków o zmiennej treści. Na znaku wyświetla się ograniczenie prędkości oraz przyczynę tego ograniczenia.

5. Procedura wprowadzania ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych

Procedura ustalania ograniczeń prędkości na odcinkach dróg krajowych składa się z siedmiu etapów i obejmuje:

1. identyfikację potrzeb zmian limitu prędkości,
2. przeprowadzenie analizy brd,
3. przeprowadzenie wstępnej inspekcji w terenie,

4. wykonanie pomiarów parametrów ruchu,
5. podjęcie decyzji o konieczności zmian dopuszczalnego limitu prędkości,
6. ustalenie w terenie, szczegółów lokalizacji przyjętego oznakowania,
7. monitorowanie skuteczności zastosowanych zmian.

5.1. Identyfikacja potrzeb zmian limitu prędkości

Zmiana limitu prędkości może wynikać z wielu przesłanek i okoliczności. W pierwszym etapie należy zatem zebrać wszystkie przesłanki wskazujące na konieczność zmiany limitów prędkości na zarządzanej sieci dróg. Przesłanki te mogą wynikać z:

- a) wniosków z wcześniej prowadzonych analiz brd,
- b) wyników oceny ryzyka prowadzonych na sieci dróg krajowych,
- c) wyników kontroli brd,
- d) postulatów zgłaszanych przez organy administracji publicznej, samorządy mieszkańców, uczestników ruchu drogowego.

Na tej podstawie należy zestawić wstępną listę odcinków, na których powinny być prowadzone dalsze etapy procedury, zgodnie z pkt. 5.

5.2. Przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu

Zmiana dopuszczalnego limitu prędkości przekłada się bezpośrednio w istotny sposób na liczbę ofiar wypadków drogowych. Ważną częścią procedury ustalania limitów prędkości na odcinkach dróg krajowych i ich zmian powinna być analiza brd wykonana na przedmiotowych odcinkach.

Wstępna analiza brd na odcinkach dróg krajowych powinna być prowadzona za okres trzech ostatnich lat. Analiza ta powinna:

- a) uwzględniać liczbę wypadków drogowych ogółem, liczbę poważnych wypadków (z ofiarami ciężko rannymi i śmiertelnymi), liczbę ofiar śmiertelnych i rannych (lekko i ciężko),
- b) udział wypadków i ofiar wypadków związanych z prędkością.

Szczegółowa analiza brd powinna zawierać:

- a) lokalizację miejsc najbardziej niebezpiecznych (skrzyżowanie, przejście dla pieszych, dojeżdżenie do szkoły, łuk na drodze, przejście drogi przez miejscowość itp.),
- b) wybrany rodzaj niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- c) czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu (związane z geometrią drogi, organizacją ruchu, dostępnością, otoczeniem, stanem technicznym drogi, parametrami ruchu - natężeniem, prędkością itp.),
- d) potencjał redukcji wypadków, ofiar i kosztów wypadków w wyniku zastosowanej zmiany limitu prędkości.

Analiza ta powinna być zakończona rankingiem odcinków dróg ze względu na poziom bezpieczeństwa ruchu oraz wskazaniem odcinków dróg, na których dopuszczalne limity prędkości powinny być zmienione.

5.3. Przeprowadzenie wstępnej inspekcji w terenie

Pierwszą oceną szczegółową jest inspekcja przeprowadzona w terenie. Na podstawie tej inspekcji powinny być zebrane szczegółowe dane dotyczące:

- a) długości odcinka drogi, na którym powinna być wprowadzona zmiana lub ustalenie lokalnego ograniczenia prędkości,
- b) inwentaryzacji istniejącego oznakowania pionowego i poziomego z zaznaczeniem limitów prędkości i odcinków ich obowiązywania,
- c) przekroju poprzecznego, urządzeń brd dla pieszych i rowerzystów,
- d) skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych i organizacji ruchu (w tym o urządzeniach sterowania ruchem),
- e) urządzeń bezpieczeństwa ruchu (w tym fotoradarów),
- f) zagrożeń na analizowanym odcinku drogi,
- g) generatorów ruchu (zakłady pracy, szkoły, kościoły, sklepy itp.),
- h) pomiaru wielkości ruchu kołowego i pieszego wraz ze strukturą rodzajową,
- i) niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu (niebezpieczne wyprzedzania, nie udzielanie pierwszeństwa itp.).

5.4. Wykonanie pomiarów parametrów ruchu

Istotnym elementem analiz jest pomiar prędkości na przedmiotowych odcinkach dróg. W zależności od potrzeb zaleca się przeprowadzić jeden z trzech rodzajów badań prędkości:

- a) rozkład prędkości w przekroju drogi w ciągu doby z określeniem prędkości średniej, kwantylu 85% z rozkładu prędkości, udziału kierowców przekraczających istniejący limit prędkości o 10 i 20 km/h z podziałem na kierunki i pasy ruchu,
- b) pomiar zmian prędkości wzdłuż analizowanego odcinka drogi wraz z ustaleniem miejsca największych zmian prędkości,
- c) pomiar prędkości na wlotach głównych i podporządkowanych na podstawie ograniczonej liczby pomiarów (dla ustalenia bezpiecznego obszaru widoczności lub limitów prędkości na wlotach na skrzyżowanie).

5.5. Podjęcie decyzji o konieczności zmian dopuszczalnego limitu prędkości

Zebrane dane i wyniki analiz brd powinny być podstawą do podjęcia decyzji o konieczności wprowadzenia zmian dopuszczalnego limitu prędkości, a w szczególności potencjału redukcji wypadków i ich ofiar oraz zmian parametrów rozkładów prędkości.

Podjęta decyzja powinna obejmować: konieczność wprowadzenia zmian limitu, wielkość limitu prędkości i długość odcinka, na którym powinien być wprowadzony limit prędkości dopuszczalnej.

5.6. Ustalenia w terenie szczegółów lokalizacji przyjętego oznakowania

W wyniku podjętej decyzji o wprowadzeniu zmian limitu dopuszczalnej prędkości należy w oparciu o kolejną inspekcję w terenie opracować projekt zmian organizacji ruchu uwzględniający nowe limity dopuszczalnej prędkości.

5.7. Monitorowanie skuteczności zastosowanych zmian dopuszczalnego limitu prędkości

Po wprowadzeniu zaprojektowanego oznakowania należy obserwować zachowania uczestników ruchu drogowego i w razie potrzeby dokonać modyfikacji lokalizacji znaków lub towarzyszącej organizacji ruchu. Należy także monitorować zachowania uczestników ruchu oraz prowadzić analizy brd w celu stwierdzenia, czy zaproponowany limit prędkości dopuszczalnej spełnia oczekiwania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i warunków ruchu oraz wpływu na otoczenie.

6. Postanowienia końcowe

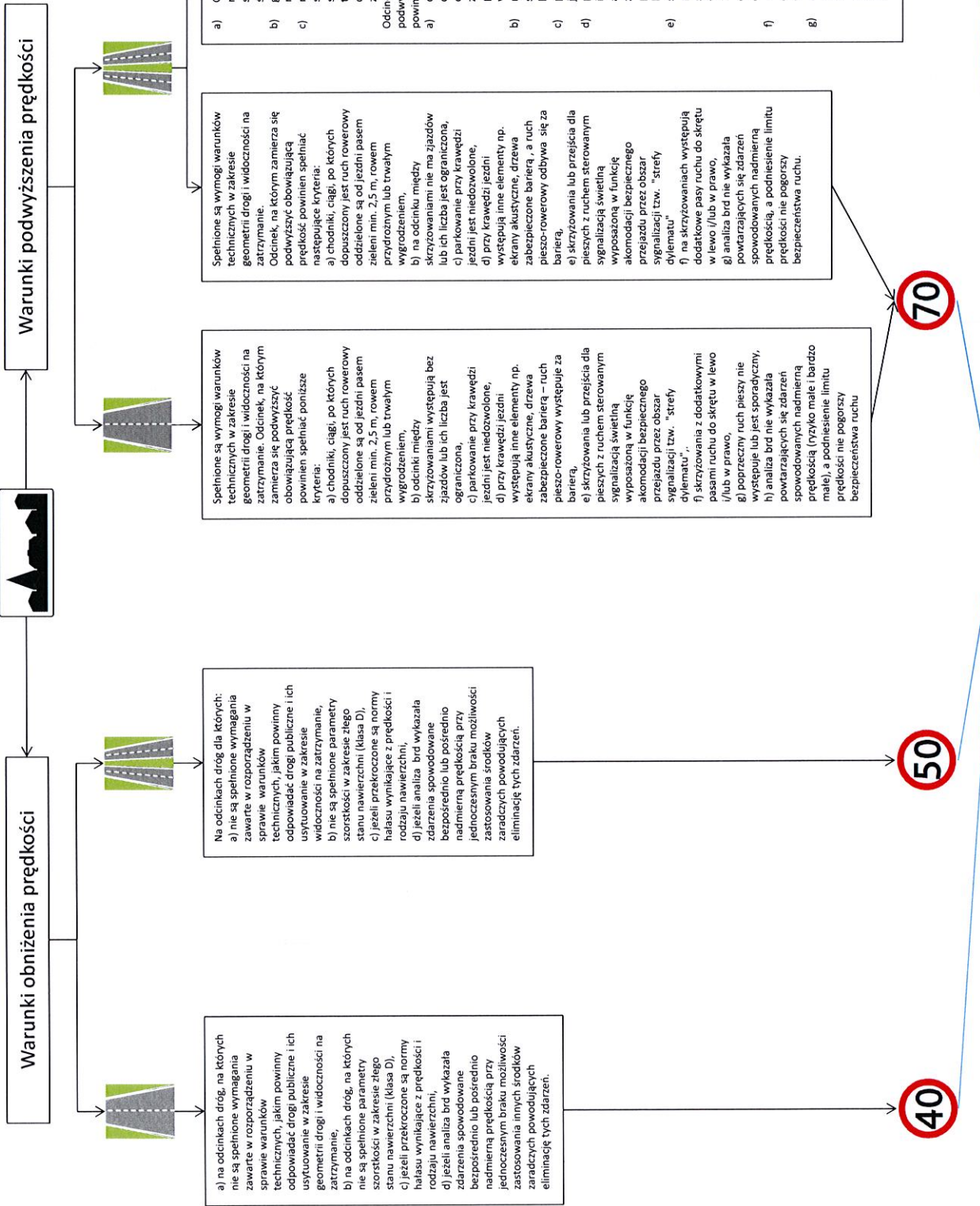
6.1 W każdym przypadku wprowadzenia ograniczenia lub podwyższenia dopuszczalnej prędkości, właściwa merytorycznie komórka BRD przechowuje oryginał wniosku o dokonanie zmiany oraz analizę brd na przedmiotowym odcinku drogi.

6.2 Po upływie maksymalnie trzech lat od daty wprowadzenia zmian w organizacji ruchu (w zakresie zmian limitów prędkości) należy przeprowadzić ponowną analizę brd na przedmiotowym odcinku drogi i dokonać ewentualnej korekty wprowadzonych zmian.

6.4. Załączony „Schemat postępowania przy wprowadzaniu lokalnych zmian dopuszczalnej prędkości na drogach krajowych w obszarach zabudowanych” określony rys. nr 1 i „Schemat postępowania przy wprowadzaniu lokalnych ograniczeń prędkości na drogach poza obszarami zabudowanymi” określony rys. nr 2 stanowią załącznik do „Instrukcji ustanawiania prędkości

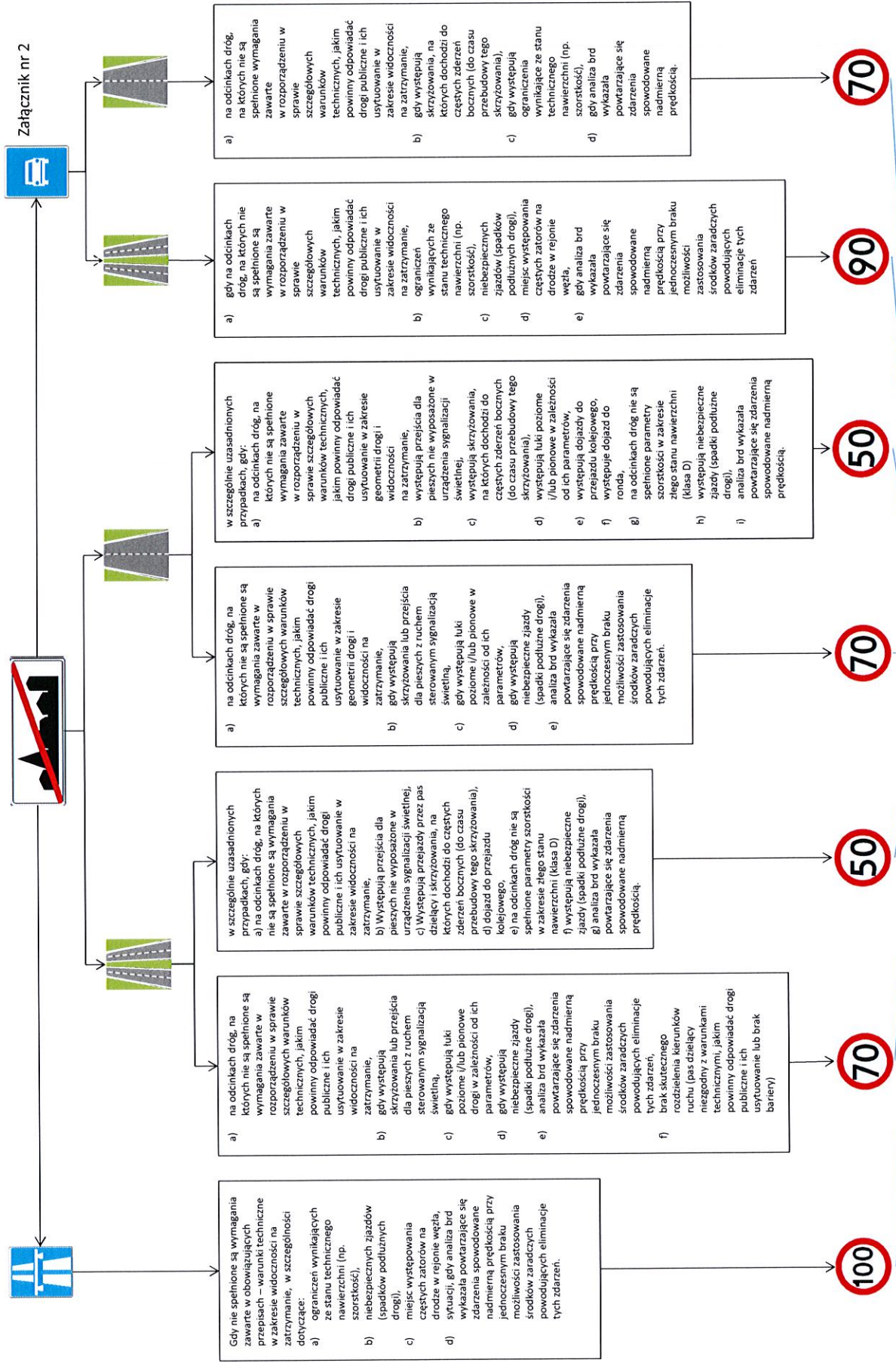
dopuszczalnej na drogach krajowych” i są graficznym sposobem przedstawienia rozwiązań zawartych w niniejszej instrukcji.

6.5. W zakresie wprowadzania ograniczeń prędkości na czas trwania robót drogowych, obowiązuje zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.



Po upływie maksymalnie 3 lat od daty wprowadzenia zmian w organizacji ruchu (w zakresie zmian limitów prędkości) należy przeprowadzić ponowną analizę brd na przedmiotowym odcinku drogi i dokonać ewentualnej korekty wprowadzonych zmian.

Rys.1 Schemat postępowania przy wprowadzaniu lokalnych zmian dopuszczalnej prędkości na drogach krajowych w obszarach zabudowanych



Po upływie maksymalnie 3 lat od daty wprowadzenia zmian w organizacji ruchu (w zakresie zmian limitów prędkości) należy przeprowadzić ponowną Analizę BRD na przedmiotowym odcinku drogi i dokonać ewentualnej korekty wprowadzonych zmian.

Wskazane w schemacie blokowym prędkości każdorazowo wskazują maksymalne ograniczenia prędkości. Każdorazowo należy stosować zasady stopniowania prędkości

Rys.2 Schemat postępowania przy wprowadzaniu lokalnych ograniczeń prędkości na drogach krajowych poza obszarami zabudowanymi