

**R A P O R T**  
**z przeprowadzonej weryfikacji oznakowania w zakresie**  
**obowiązywania znaku B-33 - ograniczenie prędkości**  
**na sieci dróg krajowych zarządzanych przez**  
**Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad**

GDDKiA realizując zadania organu zarządzającego ruchem każdego roku przeprowadza objazdy zarządzanej sieci drogowej, mające na celu mi.in. przegląd istniejącego oznakowania. W bieżącym roku w szczególności weryfikacji poddano lokalne ograniczenia prędkości, wyrażone znakiem B-33. Już w połowie 2012 roku GDDKiA podjęła działania mające na celu wprowadzenie jednolitych zasad dotyczących ustanawiania ograniczeń prędkości na zarządzanej sieci dróg krajowych. Celem tych działań była poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych poprzez dostosowanie istniejących limitów prędkości dopuszczalnych do aktualnych sytuacji ruchowych występujących na drodze oraz w jej otoczeniu.

W pierwszej kolejności działania te skupiły się na opracowaniu - w oparciu o najnowszą wiedzę - instrukcji ustanawiania ograniczeń prędkości. Instrukcja ta stanowi narzędzie umożliwiające podjęcie decyzji o wprowadzeniu innego niż ustawowy limit prędkości dopuszczalnej w oparciu o określone kryteria. Stosowanie tego narzędzia spowodowało, że w przypadku podobnej charakterystyki dróg, uwzględniającej parametry techniczne i geometryczne, a także otoczenie drogi, limity prędkości dopuszczalnych były w ramach weryfikacji ustanawiane według jednolitych kryteriów doboru.

Powstały dokument, autorstwa doświadczonych pracowników GDDKiA, poddany został konsultacji, która została przeprowadzona przez pracowników naukowych Politechniki Gdańskiej. Owocem tych działań było powstanie dodatkowego dokumentu - „dobrych praktyk” - w zakresie wykonywania analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego w procedurach ustalania ograniczeń prędkości. Oba dokumenty stanowią całość, z jednej strony pozwalającą na wszechstronne podejście do zagadnienia wprowadzenia określonego ograniczenia prędkości, z drugiej strony stawiają one przed zarządcą ruchu nowe wymagania, które dotyczą zarówno samej metodologii dochodzenia do właściwej wielkości wprowadzonego ograniczenia, jak i zbierania, gromadzenia i wykorzystywania niezbędnych danych o określonych odcinkach drogi.

Od końca lutego poprzez specjalną aplikację (formularz elektroniczny) znajdującą się na stronie internetowej GDDKiA, również użytkownicy dróg mogą w szybki i niesformalizowany sposób zgłaszać wszelkie uwagi do obowiązującej na drogach krajowych organizacji ruchu, w tym też do znaku B-33. Każde zgłoszenie, a odnotowano

ich w odniesieniu do obowiązujących ograniczeń prędkości 37, było poddane sprawdzeniu pod kątem możliwości lub konieczności dokonania zmian. Wspomniana aplikacja jest dodatkowym kanałem komunikacji pomiędzy uczestnikami ruchu drogowego a GDDKiA. Wszelkie zgłaszane zastrzeżenia poddawane są skrupulatnej analizie.

Zmiana obowiązującego limitu prędkości może wynikać z wielu przesłanek i okoliczności, takich jak:

- koncentracja zdarzeń drogowych spowodowanych nadmierną prędkością,
- parametrami technicznymi drogi,
- wnioskami z przeprowadzonych analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego
- postulatów zgłaszanych przez Policję, samorządy, społeczności lokalne,
- wniosków zgłaszanych przez uczestników ruchu drogowego poprzez aplikację na stronie internetowej GDDKiA.

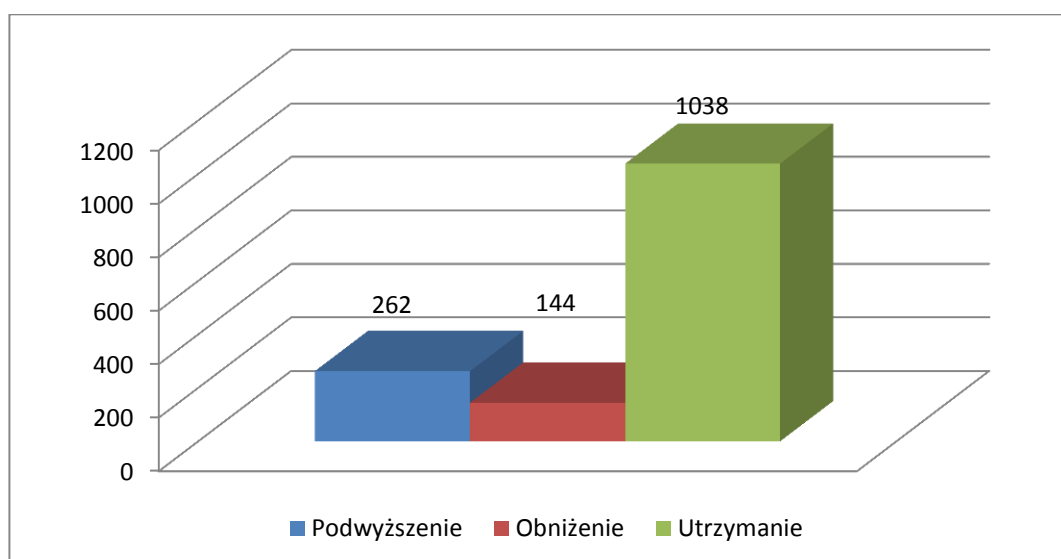
Analiza m.in. powyższych przesłanek i okoliczności doprowadziła do identyfikacji potrzeb zmian limitu prędkości i umożliwiła wstępne wyselekcjonowanie 1444 odcinków dróg, na których występowały lub powinny występować określone limity prędkości.

Szczegółowa analiza była prowadzona pod kątem wielu czynników, m.in. uwzględniała:

- lokalizację miejsc najbardziej niebezpiecznych (skrzyżowanie, przejście dla pieszych, dojście do szkoły, łuki, przejście drogi przez miejscowość itp.),
- wybrany rodzaj niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu (związane z geometrią drogi, organizacją ruchu, dostępnością, otoczeniem, stanem technicznym drogi, parametrami ruchu - natężeniem, prędkością itp.),
- występowanie tzw. generatorów ruchu (zakładów pracy, szkoły, kościoły, sklepy itp.)
- spełnienie (lub nie) wymagań zawartych w rozporządzeniu MTiGM 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.*) w zakresie widoczności na zatrzymanie.

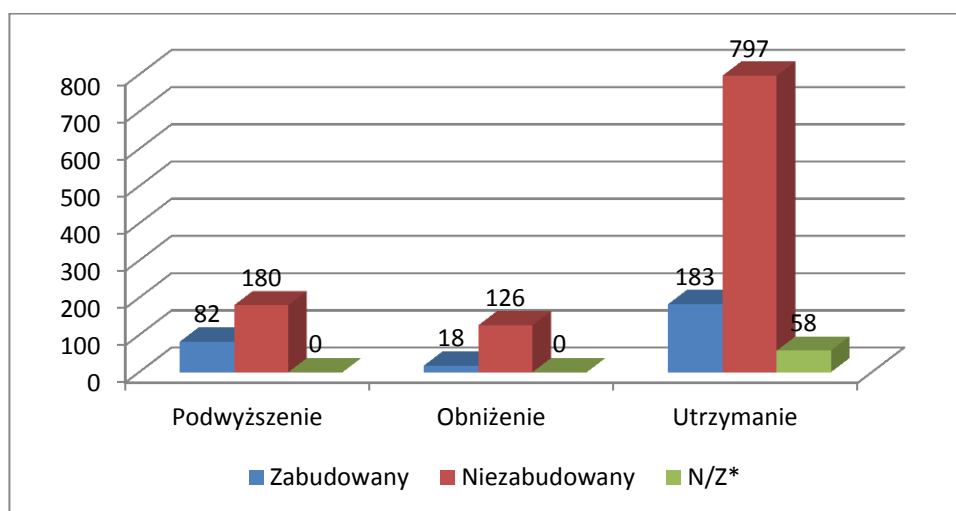
W wyniku przeprowadzonej weryfikacji dokonano 406 zmian w występujących dotychczasowo ograniczeniach prędkości. W 262 przypadkach istniejących limitów prędkość dopuszczalną podwyższono, a w 144 przypadkach prędkość dopuszczalną obniżono w stosunku do obowiązujących limitów. (Rysunek 1).

Rysunek 1



Obszar niezabudowany był najczęściej tym obszarem gdzie zarówno podwyższano jak i obniżano prędkość dopuszczalną (odpowiednio 180 i 126 przypadków). W obszarze zabudowanym korekty limitów prędkości dokonano w 100 przypadkach, w tym 82 przypadki dotyczyły podwyższenia istniejącej prędkości dopuszczalnej, a 18 przypadków jej obniżenia. (Rysunek 2).

Rysunek 2

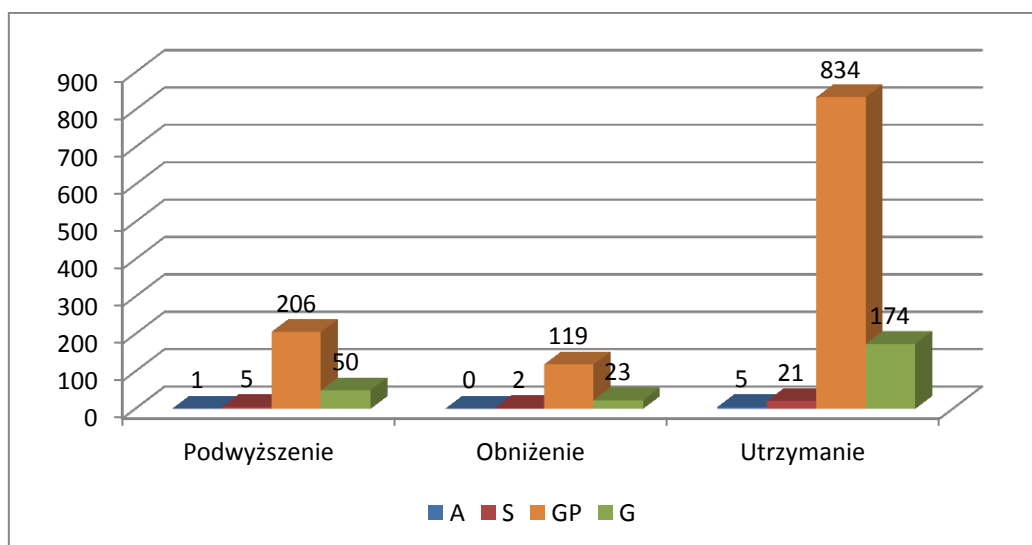


\*Odcinek drogi przebiegający przez obszar zabudowany i niezabudowany

Rozpatrując dokonane zmiany limitów prędkości pod kątem poszczególnych klas dróg, na jakich wprowadzono nowe wartości prędkości dopuszczalnych, zebrane dane wskazują, że najczęściej dokonywano zmian na drogach klasy GP (droga główna o ruchu przyspieszonym), na których to w 206 przypadkach prędkość podwyższono, a w 119 obniżono. Na drogach klasy G (droga główna) podwyższono prędkość w 50 przypadkach,

a w 23 ją obniżono. Najmniej, bo tylko jeden przypadek zmian, odnotowano na drodze klasy A (autostrada). Dotyczył on podwyższenia limitu prędkości. (Rysunek 3).

Rysunek 3



W przypadkach podwyższania prędkości w głównej mierze dotyczyły one zmiany z limitu 70 km/h na nowy limit – 90 km/h. Takich przypadków było 58. Z kolei w 56 sytuacjach limit z obowiązujących 60 km/h podwyższono do 70 km/h. W dalszych 22 przypadkach limit prędkości został podwyższony z 40 km/h na prędkość ustawową, a tylko w 1 przypadku z 80 km/h na 110 km/h (Tabela nr 1).

Tabela nr 1

Wielkości przed i po <b>podwyższeniu</b> i liczba wprowadzonych zmian		
Przed	Po	Liczba zmian
30	40	7
30	70	1
40	50	10
50	60	1
50	70	20
50	90	5
60	70	56
60	90	20
70	90	58
70	100	5
80	90	2
80	100	15
80	110	1
90	100	1
-*	60	3
-	70	17
-	90	1

40	-	22
50	-	13
70	-	3

\* myślnik w tabeli oznacza obowiązywanie na danym odcinku drogi tzw. „prędkości ustawowej”.

Najczęściej potrzeba obniżenia aktualnie wyznaczonej prędkości dopuszczalnej dotyczyła sytuacji, w których na danym odcinku obowiązywała tzw. „prędkość ustawowa”, a uzyskane wnioski z przeprowadzonej analizy nakazywały obniżenie jej do 70 km/h. Takich przypadków odnotowano 46. (Tabela nr 2).

*Tabela nr 2*

Wielkości przed i po <b>obniżeniu</b> prędkości oraz liczba wprowadzonych zmian		
Przed	Po	Liczba zmian
60	50	15
60	-	2
70	50	27
70	60	6
90	50	2
90	60	6
90	70	17
-*	40	1
-	50	3
-	60	4
-	70	46
-	90	1
-	100	1
70	-	12
90	-	1

\* myślnik w tabeli oznacza obowiązywanie na danym odcinku drogi tzw. „prędkości ustawowej”.

Najczęściej zmiany limitów prędkości dotyczyły drogi krajowej nr 92 – 36 przypadków. Drugą drogą pod względem zapotrzebowania na dokonanie zmian w obowiązujących prędkościach była droga krajowa nr 11, na której wprowadzono 29 zmian.

Przeprowadzona weryfikacja została zakończona zgodnie z terminem, tj. z końcem kwietnia 2013 roku. W chwili obecnej trwa proces wynoszenia w teren znaków z nowymi limitami prędkości. Ze względu m.in. na potrzebę opracowania nowych projektów organizacji ruchu, zaopiniowania ich przez Policję, a następnie zatwierdzenia organizacji ruchu, zostanie on zakończony do dnia 15 czerwca 2013 roku.