



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

UCHWAŁA NR 3/2026 KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 11 września 2026 r.

w sprawie zainicjowania Projektu badawczego dotyczącego nowego wzoru znaku D-51a

Na podstawie art. 140c ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.¹⁾) w związku z § 9 załącznika do uchwały nr 2/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 22 kwietnia 2024 r. w sprawie regulaminu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Inicjuje się Projekt badawczy p.n. „*Badanie czytelności i rozpoznawalności oraz wpływu na zachowania kierujących pojazdami i bezpieczeństwo ruchu drogowego nowego wzoru znaku D-51a zawierającego informację o prędkości dopuszczalnej lub ograniczeniu prędkości obowiązującym na odcinku drogi objętym automatyczną kontrolą średniej prędkości*”, zwanego dalej „Projektem”.

2. Głównym celem Projektu jest uzyskanie podstaw merytorycznych do oceny wpływu proponowanego oznakowania na zachowania uczestników ruchu drogowego i bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz oceny zasadności i sposobu uwzględnienia tego rozwiązania w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych.

3. Przedmiotem badań prowadzonych w ramach Projektu jest znak drogowy informujący o automatycznej kontroli średniej prędkości oraz prędkości dopuszczalnej lub ograniczeniu prędkości obowiązującym na odcinku drogi objętym kontrolą, zgodnie z wzorem określonym w załączniku do uchwały.

4. Projekt będzie realizowany na drogach krajowych klas S i A (drogach ekspresowych i autostradach), na których funkcjonuje automatyczna kontrola średniej prędkości. Projekt będzie obejmował w szczególności badanie poziomu czytelności i rozpoznawalności oznakowania oraz jego wpływu na zachowanie kierujących pojazdami i bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także ocenę właściwości oznakowania, w tym zmiany jego parametrów technicznych w okresie eksploatacji. Badania powinny umożliwiać porównanie zachowań uczestników ruchu drogowego i poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przed i po zastosowaniu oznakowania doświadczalnego.

5. Program badawczy powinien w szczególności umożliwiać ocenę wpływu nowego wzoru znaku na prędkość pojazdów, skalę i intensywność zmian prędkości, przypadki gwałtownego

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180, 875, 982 i 1073.



hamowania, liczbę i strukturę naruszeń ograniczeń prędkości oraz liczbę, rodzaj i przyczyny zdarzeń drogowych.

6. Realizacja Projektu rozpocznie się z dniem zatwierdzenia przez Przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwanej dalej „KRBRD” programu badawczego, a zakończy nie później niż w dniu 31 grudnia 2028 r.

§ 2. 1. Na Członka KRBRD odpowiedzialnego za kierowanie projektem wyznacza się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który opracowuje i przedstawia Przewodniczącemu KRBRD program badawczy, a także zapewnia realizację Projektu.

2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przedstawia Przewodniczącemu KRBRD, nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy, informację o przebiegu Projektu, obejmującą w szczególności wstępne wyniki badań oraz wnioski wynikające z bieżącego monitoringu jego realizacji.

3. Środki finansowe na realizację projektu zostaną zabezpieczone w budżecie GDDKiA na lata 2026-2028.

§ 3. Członkowie KRBRD zobowiązują się do bieżącej współpracy przy realizacji Projektu, przez:

- 1) Komendant Główny Policji – przekazywanie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad półrocznych raportów zawierających statystyki obrazujące m.in. ilości i przyczyny zdarzeń drogowych, jakie miały miejsce na odcinkach dróg objętych Projektem, umożliwiające monitoring realizacji Projektu, w celu eliminacji negatywnego wpływu oznakowania doświadczalnego na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 2) Główny Inspektor Transportu Drogowego – przekazywanie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad półrocznych raportów zawierających dane statystyczne dotyczące funkcjonowania urządzeń służących do automatycznej kontroli średniej prędkości na odcinkach dróg objętych Projektem, w szczególności dotyczące liczby zarejestrowanych naruszeń oraz rozkładu przekroczeń dopuszczalnej prędkości, umożliwiające ocenę skuteczności zastosowanego rozwiązania w zakresie oddziaływania na zachowania uczestników ruchu drogowego oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 3) Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów oraz Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego – zapewnienie, w zależności od potrzeb, wsparcia merytorycznego przy realizacji Projektu;
- 4) pozostali członkowie KRBRD – bieżącą współpracę z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie wynikającym z realizacji Projektu.

§ 4. 1. Do chwili całkowitego zamknięcia Projektu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Komendant Główny Policji oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego zostają zobowiązani do bieżącego monitoringu realizacji Projektu, w celu eliminacji negatywnego wpływu oznakowania doświadczalnego na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w szczególności na ryzyko wystąpienia zdarzeń drogowych z ofiarami śmiertelnymi.

2. W przypadku stwierdzenia, na podstawie bieżącego monitoringu realizacji Projektu, uzasadnionego ryzyka negatywnego wpływu oznakowania doświadczalnego na bezpieczeństwo ruchu drogowego, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad niezwłocznie wstrzymuje stosowanie tego oznakowania na odcinku drogi, którego dotyczy stwierdzone ryzyko, oraz informuje o tym Przewodniczącego KRBRD. W przypadku gdy stwierdzone ryzyko dotyczy



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

właściwości oznakowania doświadczalnego niezależnie od miejsca jego zastosowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wstrzymuje jego stosowanie na wszystkich odcinkach dróg objętych Projektem.

3. Zamknięcie Projektu nastąpi z dniem wejścia w życie odrębnej uchwały KRBRD w sprawie zamknięcia Projektu. Uchwała o zamknięciu Projektu zostanie podjęta po uprzednim przedstawieniu i przeanalizowaniu raportu zawierającego wnioski z realizacji Projektu przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub po uzyskaniu informacji na temat negatywnego wpływu oznakowania doświadczalnego na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Stanisław Bukowiec



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Załącznik do uchwały nr 3/2026
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 11 września 2026 roku

WZÓR ZNAKU D-51a STANOWIĄCY PRZEDMIOT BADAŃ



Znak ma kształt prostokąta o niebieskim tle, na którym umieszczono barwy białej schematyczne odwzorowanie odcinka jezdni oraz dwóch urządzeń rejestrujących służących do automatycznej kontroli średniej prędkości.

W dolnej lewej części znaku umieszczono odwzorowanie znaku B-33 „ograniczenie prędkości”, wskazujące wartość prędkości dopuszczalnej albo ograniczenia prędkości obowiązującego na odcinku drogi objętym automatyczną kontrolą średniej prędkości. Wartość liczbową umieszczoną na odwzorowaniu znaku B-33 jest dostosowywana do prędkości dopuszczalnej albo ograniczenia prędkości obowiązującego na odcinku drogi objętym automatyczną kontrolą średniej prędkości i wyrażona w km/h.