

Warszawa, dnia 17 listopada 2021 r.

Poz. 2066

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 12 października 2021 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641 i 1997) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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. z 2019 r. poz. 2311, z 2020 r. poz. 862 oraz z 2021 r. poz. 438) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1:

a) w części 1 „Warunki techniczne umieszczania znaków drogowych”:

– w pkt 1.2.2 „Widoczność znaków” akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku. Dopuszcza się stosowanie folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej do wykonania lic znaków odblaskowych: A-10, A-14, A-17 i A-30 oraz tabliczki T-27 zlokalizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych bądź o dużej wypadkowości. Dopuszcza się wykonywanie lic znaków:

– D-6, D-6a i D-6b oraz tabliczki T-27 (określonych w pkt 5.2.6.1) na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej (lub pomarańczowej – w czasowej organizacji ruchu),

– D-51 i D-51a (określonych odpowiednio w pkt 5.2.56.1 i 5.2.56.2) na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej.”,

– w pkt 1.5.3 „Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania” tabela 1.11 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	na obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu ²⁾ C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ³⁾	min. 2,00 (min. 1,50) ⁵⁾	min. 2,00 (2,20) ⁶⁾

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

E – tablice przeddrogowskazowe E-1 – drogowaskazy tablicowe E-2 – tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁶⁾ (min. 1,00) ⁴⁾
E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16 – tablice kierunkowe E-13 – tablice miejscowości E-17a, E-18a – drogowaskazy w kształcie strzały – małe E-4 – drogowaskazy do obiektu E-5 ÷ E-12, E-19a ÷ E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) ⁶⁾ – 2,50
E – drogowaskazy w kształcie strzały – duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ²⁾	min. 5,00	min. 5,00
Znaki umieszczone na urządzeniach bezpieczeństwa ruchu lub za tymi urządzeniami ⁷⁾	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20

1) Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m).

2) Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.

3) Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach; 0,50 m – na pozostałych drogach).

4) Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

5) Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

6) W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

7) Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni oraz azylach dla pieszych lub wysepkach kanalizujących ruch umieszczonych w obrębie przejść dla pieszych.”

– w pkt 1.6.4 „Wymiary znaków świetlnych” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Rozróżnia się cztery grupy wielkości znaków świetlnych:

- wielkie (A) – stosowane na autostradach i drogach ekspresowych,
- duże (B) – stosowane na drogach dwujezdniowych; dopuszcza się stosowanie w tunelach na autostradach i drogach ekspresowych,
- średnie (C) – stosowane na drogach na obszarze zabudowanym; dopuszcza się stosowanie poza obszarem zabudowanym w tunelach, w tym również na autostradach i drogach ekspresowych,
- małe (D) – stosowane na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym.”

b) w części 5 „Znaki informacyjne”:

– w pkt 5.1.1 „Funkcja, kształt i wymiary znaków”:

– – akapity siódmy i ósmy otrzymują brzmienie:

„Na drogach poza obszarami zabudowanymi znaki informacyjne o obiektach poprzedza się takimi samymi znakami umieszczonymi w następujących odległościach od wjazdu do obiektu:

- 1 km lub 500 m na drogach powiatowych,
- 2 km i 500 m na drogach wojewódzkich i krajowych,
- 10 i 5 km na drogach ekspresowych i autostradach.

Dopuszcza się dodatkowo umieszczanie znaków poprzedzających w odległości 5 km na drogach krajowych.”

– – skreśla się akapity szesnasty, siedemnasty i osiemnasty oraz rysunek 5.1.1.7,

– po pkt 5.1.1 dodaje się pkt 5.1.1a w brzmieniu:

„5.1.1a. Zbiorcza tablica informacyjna

Znak D-34b „zbiorcza tablica informacyjna” stosuje się w razie konieczności umieszczenia w tym samym miejscu kilku znaków informacyjnych o obiektach. Na tarczy znaku D-34b umieszcza się te znaki informacyjne lub ich białe pola z symbolami. Znak D-34b ma kształt prostokąta lub kwadratu, jak pokazano na rysunku 5.1.1a.1.

Na znaku D-34b informację o możliwości opróżniania toalet zainstalowanych w autobusach lub przyczepach kempingowych podaje się w postaci pokazanej na rysunku 5.1.1a.1 lit. a.

W dolnej części znaku D-34b dopuszcza się stosowanie strzałek i napisów określających odległości, tak jak na pojedynczych znakach informacyjnych. Znaki lub ich symbole na białym polu umieszcza się na znaku D-34b w następujący sposób:

- dwa lub trzy – obok siebie w jednym rzędzie,
- cztery – w dwóch rzędach po dwa,
- wyjątkowo sześć – w dwóch lub trzech rzędach poziomych.

Rys. 5.1.1a.1. Znak D-34b „zbiorcza tablicza informacyjna” z układem znaków informacyjnych:



a) jednorzędowym



b) dwurzędowym

Na drogach klasy A i S pod znakiem D-34b umieszczonym w odległości 2 km przed wjazdem do obiektu umieszcza się tabliczkę z odpowiednim symbolem ze znaków D-23, D-23b albo D-23c, miniaturą znaku E-15 z numerem drogi, napisem określającym odległość do kolejnej stacji paliwowej lub punktu ładowania pojazdów elektrycznych oraz strzałką wskazującą kierunek.

Strzałkę skierowaną na wprost umieszcza się na tabliczce po lewej stronie; strzałkę skierowaną skośnie w prawo umieszcza się na tabliczce po prawej stronie.

Dopuszcza się również umieszczenie na tabliczce dodatkowej informacji o stacji paliwowej lub punkcie ładowania pojazdów elektrycznych, zlokalizowanych na innej drodze, w mniejszej odległości niż stacja paliwowa lub punkt ładowania pojazdów elektrycznych na drodze, na której znak D-34b jest umieszczony.

Szerokość tabliczki umieszczanej pod znakiem D-34b powinna być równa szerokości tego znaku. Wysokość symboli i napisu na tabliczce powinna odpowiadać wysokości napisu umieszczanego na znaku D-34b w sposób określony w konstrukcji na rysunku 9.4.2 i w tabeli 9.4.1.”

– pkt 5.1.2 „Tabliczka T-1a” otrzymuje brzmienie:

„5.1.2. Tabliczka T-1a

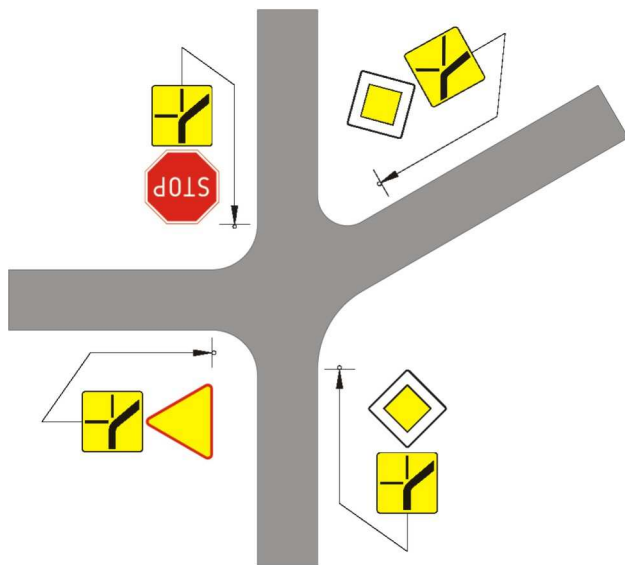
Tabliczkę T-1a (rys. 5.1.2.1) umieszcza się pod znakiem informacyjnym w celu wskazania odległości do początku (końca) drogi, odcinka drogi, pasa ruchu lub obiektu.

Zasady umieszczania tabliczki T-1a zostały określone w opisach szczegółowych dotyczących znaków informacyjnych, dla których przewidziane jest stosowanie tej tabliczki.

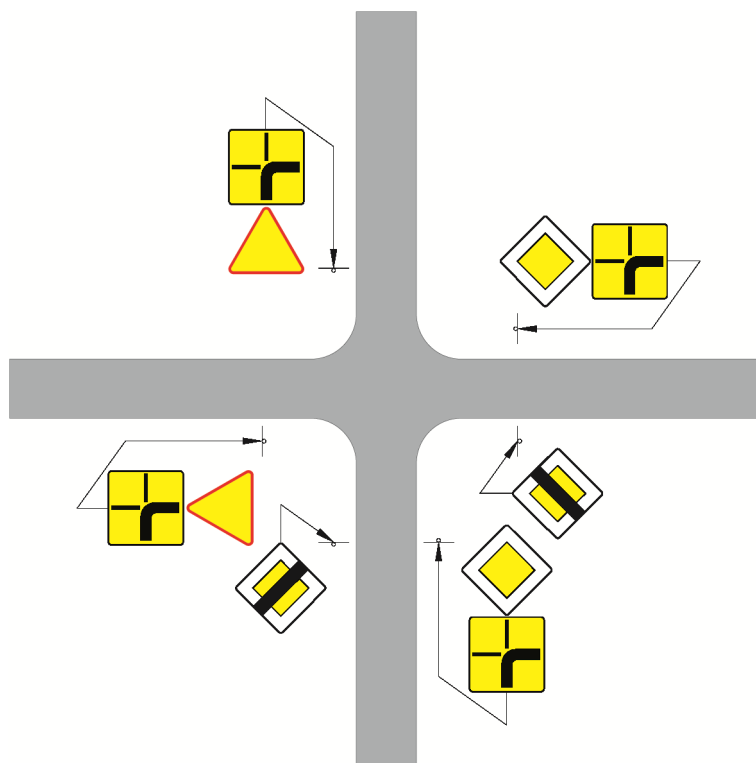


Rys. 5.1.2.1. Tabliczka T-1a”

- w pkt 5.2.1.2 „Ustalenie tras z pierwszeństwem” rysunek 5.2.1.4 otrzymuje brzmienie:
„Rys. 5.2.1.4. Oznakowanie skrzyżowań, na których droga z pierwszeństwem zmienia kierunek:



a) wzdłuż trasy z pierwszeństwem



b) na samodzielnym skrzyżowaniu na obszarze zabudowanym”,

- w pkt 5.2.6.1 „Zasady ogólne” akapit dziewiąty otrzymuje brzmienie:

„Tabliczka T-27 (rys. 5.2.6.5) ma kształt kwadratu o boku długości 450 mm. Tabliczki te można stosować w celu dodatkowego poinformowania i ostrzeżenia kierujących pojazdami o tym, że z przejścia w znacznym stopniu korzystają dzieci. Znaki D-6 lub D-6b z tabliczkami T-27 umieszcza się przy przejściach w bezpośrednim sąsiedztwie wyjść z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat. Tabliczka T-27 nie może występować samodzielnie bez znaku D-6 lub D-6b. Dopuszcza się wykonanie lica tabliczki T-27 z folii odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej. W miejscach szczególnie niebezpiecznych dopuszcza się wykonanie lica tabliczki T-27 wraz z licem znaku D-6 lub D-6b na tle folii odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej (lub pomarańczowej – w czasowej organizacji ruchu). Lico tabliczki T-27 wykonane z folii odblaskowo-fluorescencyjnej nie może być umieszczone na tle folii odblaskowo-fluorescencyjnej.”

- pkt 5.2.18 „Parking” otrzymuje brzmienie:

„5.2.18. Parking

Znak D-18 „parking” (rys. 5.2.18.1) stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do postoju pojazdów (zespołów pojazdów), z wyjątkiem przyczep kempingowych. Jeżeli na parkingu jest dopuszczone pozostawienie na postoju przyczep kempingowych, pod znakiem D-18 umieszcza się tabliczkę T-23e. Jeżeli parking jest przeznaczony do postoju tylko określonego rodzaju pojazdów, w dolnej części znaku umieszcza się symbol pojazdu barwy białej zgodny z symbolami przedstawionymi na tabliczkach T-23 lub na znaku F-20.

Pod znakiem D-18 mogą być umieszczone tabliczki określające użytkowników lub rodzaj pojazdów, dla których parking jest przeznaczony, np. „tylko dla zaopatrzenia”, „tylko dla karettek pogotowia”, „EV” (w przypadku pojazdów elektrycznych), „CNG” (w przypadku pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym), „LNG” (w przypadku pojazdów napędzanych skroplonym gazem ziemnym), „wodór (H₂)” (w przypadku pojazdów napędzanych wodorem) itp., ewentualnie z podaniem informacji, w jakim okresie te ograniczenia obowiązują uczestników ruchu.

W przypadku miejsca przeznaczonego na postój pojazdów elektrycznych wyłącznie na czas ładowania, pod znakiem D-18 umieszcza się tabliczkę z napisem „EV ładowanie”. Napis „EV” umieszcza się w wierszu górnym, a napis „ładowanie” w wierszu dolnym. Dopuszcza się również umieszczenie na tej tabliczce dodatkowej informacji o maksymalnym czasie postoju, np. „do 30 min”.

W razie potrzeby wyznaczenia miejsca postoju przeznaczonego tylko dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o ograniczonej sprawności ruchowej oraz kierującego pojazdem przewożącego taką osobę, pod znakiem D-18 umieszcza się tabliczkę T-29 (rys. 5.2.18.13).

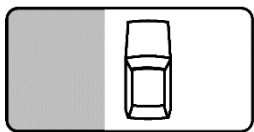


Rys. 5.2.18.1. Znak D-18

Jeżeli miejsce takie zostało specjalnie zbudowane poza drogą, to znak D-18 stosuje się i umieszcza zgodnie z zasadami dotyczącymi znaków oznaczających obiekt, określonymi w pkt 5.1.

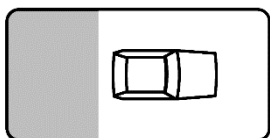
Znak D-18 stosuje się do oznaczenia początku odcinka chodnika, na którym dopuszczono postój pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t.

W razie potrzeby wskazania określonego sposobu parkowania pojazdów na drodze pod znakiem D-18 umieszcza się odpowiednią odmianę tabliczki T-30 podającą sposób ustawiania pojazdów, a mianowicie:



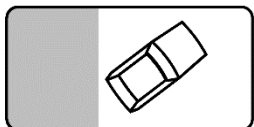
Rys. 5.2.18.2. Tabliczka T-30a

- tabliczkę T-30a (rys. 5.2.18.2) oznaczającą postój całego pojazdu na chodniku równoległe do krawężnika,



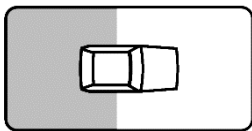
Rys. 5.2.18.3. Tabliczka T-30b

- tabliczkę T-30b (rys. 5.2.18.3) oznaczającą postój całego pojazdu na chodniku prostopadłe do krawężnika,



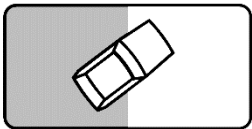
Rys. 5.2.18.4. Tabliczka T-30c

- tabliczkę T-30c (rys. 5.2.18.4) oznaczającą postój całego pojazdu na chodniku skośnie do krawężnika,



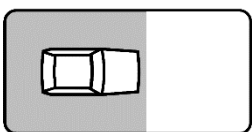
Rys. 5.2.18.5. Tabliczka T-30d

- tabliczkę T-30d (rys. 5.2.18.5) oznaczającą postój na chodniku kołami przedniej osi pojazdu prostopadle do krawężnika,



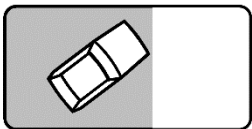
Rys. 5.2.18.6. Tabliczka T-30e

- tabliczkę T-30e (rys. 5.2.18.6) oznaczającą postój na chodniku kołami przedniej osi pojazdu skośnie do krawężnika,



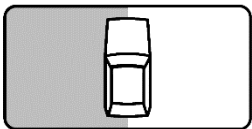
Rys. 5.2.18.7. Tabliczka T-30f

- tabliczkę T-30f (rys. 5.2.18.7) oznaczającą postój całego pojazdu na jezdni prostopadle do krawężnika,



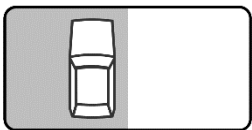
Rys. 5.2.18.8. Tabliczka T-30g

- tabliczkę T-30g (rys. 5.2.18.8) oznaczającą postój całego pojazdu na jezdni skośnie do krawężnika,



Rys. 5.2.18.9. Tabliczka T-30h

- tabliczkę T-30h (rys. 5.2.18.9) oznaczającą postój na chodniku kołami jednego boku pojazdu równoległe do krawężnika,



Rys. 5.2.18.10. Tabliczka T-30i

- tabliczkę T-30i (rys. 5.2.18.10) oznaczającą postój całego pojazdu na jezdni równoległe do krawężnika.

W celu wyznaczenia postoju po lewej stronie drogi stosuje się tabliczki T-30 o odpowiednio odwróconym symbolu.

Jeżeli postój został wskazany znakami D-18 z tabliczkami T-30, wówczas na końcu odcinka przeznaczonego do postoju umieszcza się znak D-18 z tabliczką T-3a (rys. 5.2.18.11). Oznakowanie takie dopuszcza się również w innych miejscach, w których występują wątpliwości co do miejsca i sposobu parkowania.



Rys. 5.2.18.11. Tabliczka T-3a

Wybór sposobu parkowania pojazdów na drodze wymaga szczegółowego przeanalizowania warunków ruchu pojazdów, natężenia ruchu pieszych, szerokości jezdni i chodników oraz istniejącej organizacji ruchu. Nie dopuszczalne jest wyznaczenie parkowania przy użyciu tabliczek od T-30d do T-30i, jeżeli na jezdni obowiązuje zakaz zatrzymywania się lub postoju. Parkowanie skośne zaleca się stosować wówczas, gdy wjazd na stanowisko jest możliwy tylko z jednego kierunku. Parkowanie pojazdów całkowicie na chodniku prostopadle do krawężnika jest możliwe przy szerokości chodnika powyżej 6 m, pod warunkiem pozostawienia min. 1,5 m szerokości chodnika dla ruchu pieszego. Parkowanie pojazdów całkowicie na jezdni, skośne lub prostopadle, można wprowadzać na szerokich jezdniach o niewielkim natężeniu ruchu. Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na chodniku jest rozwiązaniem pośrednim, gdy nie można dopuścić postoju pojazdu całkowicie na chodniku ze względu na jego szerokość, a warunki ruchu pojazdów umożliwiają postój na jezdni.

Nie należy wyznaczać parkingu, choćby częściowo, na chodniku z wysokim krawężnikiem. Na odcinkach chodnika, gdzie zostało dopuszczone parkowanie, zaleca się obniżenie krawężnika oraz fizyczne oddzielenie (w miarę możliwości) pojazdów od pieszych.

W dolnej części znaku D-18 dopuszcza się umieszczenie napisu określającego rodzaj parkingu, np. leśny, płatny, strzeżony itp., lub symbolu koperty.



Rys. 5.2.18.12. Znak D-18a

Znak D-18a „parking – miejsce zastrzeżone” (rys. 5.2.18.12) oznacza miejsce przeznaczone na postój pojazdu uprawnionej osoby.

Na tabliczce pod znakiem D-18a można umieszczać symbole lub napisy tak jak dla znaku D-18.



Rys. 5.2.18.13. Tabliczka T-29

Znak D-18b „parking zadaszony” (rys. 5.2.18.14) stosuje się w celu wskazania parkingu, na którym miejsca przeznaczone do postoju pojazdów znajdują się w budynku lub pod wiatą. W dolnej części znaku D-18b lub na tabliczce pod znakiem można umieszczać symbole lub napisy tak jak dla znaku D-18.



Rys. 5.2.18.14. Znak D-18b”,

- pkt 5.2.24 „Stacja paliwowa” otrzymuje brzmienie:

„5.2.24. Stacja paliwowa



Rys. 5.2.24.1. Znak D-23

Znak D-23 „stacja paliwowa” (rys. 5.2.24.1) stosuje się w celu oznaczenia stacji paliw, na której jest prowadzona sprzedaż paliw do pojazdów samochodowych, w tym benzyny bezołowiowej.

Jeżeli stacja paliw prowadzi sprzedaż paliwa gazowego do napędu pojazdów, dopuszcza się umieszczenie w dolnej części znaku napisu określającego rodzaj tego paliwa: „LPG”, „CNG”, „LNG”, „wodór (H2)”.

Znak D-23a „stacja paliwowa z gazem do napędu pojazdów” (rys. 5.2.24.2) stosuje się w celu wskazania stacji nieprzewodzącej sprzedaży paliw do napędu pojazdów innych niż gaz.



Rys. 5.2.24.2. Znak D-23a

Znak D-23b „stacja paliwowa z punktem ładowania pojazdów elektrycznych” (rys. 5.2.24.3) stosuje się w celu wskazania stacji paliw wyposażonej w punkt ładowania pojazdów elektrycznych. Jeżeli stacja paliw prowadzi także sprzedaż paliwa gazowego do napędu pojazdów, dopuszcza się umieszczenie w dolnej części znaku napisu określającego rodzaj paliwa: „LPG”, „CNG”, „LNG”, „wodór (H2)”.



Rys. 5.2.24.3. Znak D-23b

Znak D-23c „punkt ładowania pojazdów elektrycznych” (rys. 5.2.24.4) stosuje się w celu wskazania punktu ładowania pojazdów elektrycznych.



Rys. 5.2.24.4. Znak D-23c”

- w pkt 5.2.43 „Tunel” akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„W przypadku potrzeby wskazania minimalnego odstępów między pojazdami po zatrzymaniu ich w tunelu, większego niż określony ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, pod znakiem D-37 umieszcza się również tabliczkę T-32 (rys. 5.2.43.3).”

- pkt 5.2.50 „Strefa płatnego parkowania” otrzymuje brzmienie:

„5.2.50. Znak informujący o strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania

Znak D-44 „strefa płatnego parkowania lub śródmiejska strefa płatnego parkowania” (rys. 5.2.50.1) stosuje się w celu oznaczenia wjazdu i początku strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, w której w określone dni, w określonych godzinach lub całodobowo jest pobierana opłata za postój pojazdu samochodowego.

Na znaku obok napisu „Postój płatny” wskazuje się sposób wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego przez umieszczenie symbolu parkometru lub napisu określającego ustalony sposób wnoszenia opłaty. Jeżeli obowiązek wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego dotyczy określonych dni lub godzin, pod napisem „Postój płatny” umieszcza się informację określającą zakres stosowania znaku D-44. Symbol stosowany na znaku D-44 pokazano na rys. 5.2.50.2.



Rys. 5.2.50.1. Znak D-44



Rys. 5.2.50.2. Symbol parkometru

Znak D-44 umieszcza się w przekroju drogi położonym na granicy strefy ustanowionej na podstawie art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do obszaru, na którym została ustalona strefa płatnego parkowania lub śródmiejska strefa płatnego parkowania. Znak D-44 umieszcza się również na połączeniu strefy płatnego parkowania i śródmiejskiej strefy płatnego parkowania.

W strefie oznaczonej znakiem D-44 miejsca postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w pkt 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6 i 5.2.9.2.”

- pkt 5.2.51 „Koniec strefy płatnego parkowania” otrzymuje brzmienie:

„5.2.51. Koniec strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania



Rys. 5.2.51.1. Znak D-45

Znak D-45 „koniec strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania” (rys. 5.2.51.1) stosuje się w celu wskazania końca strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania.

Na jezdniach dwukierunkowych znak D-45 umieszcza się w tym samym przekroju co znak D-44.

Znaku D-45 nie umieszcza się na połączeniu strefy płatnego parkowania i śródmiejskiej strefy płatnego parkowania.”

- w pkt 5.2.55a „Zatoka” tekst nad rysunkiem 5.2.55a.1 otrzymuje brzmienie:

„Znak D-50 „zatoka” (rys. 5.2.55a.1) umieszcza się na drodze, w miejscu, gdzie nie występuje pas awaryjny, w odległości do 50 m przed zatoką awaryjną.

Dopuszcza się umieszczanie dodatkowego znaku D-50 z tabliczką T-1 podającą odległość do zatoki, w odległości od 200 do 500 m przed zatoką. W celu wskazania dostępności telefonu alarmowego i gaśnicy przeciwpożarowej w zatoce pod znakiem D-50 umieszcza się tabliczkę T-33 (rys. 5.2.55a.2).”

- c) w części 6 „Znaki kierunku i miejscowości”:

- w pkt 6.3.6.3 „Nazwy miejscowości na tablicy szlaku drogowego” w akapicie drugim tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– w wierszu dolnym – nazwę przejścia granicznego, jeżeli szlak prowadzi do granicy UE, lub nazwę miasta sąsiedniego państwa, jeżeli szlak prowadzi do sąsiedniego państwa należącego do strefy Schengen, albo nazwę miasta kierunkowego.”

- pkt 6.4.2.1 „Oznakowanie jezdni głównej autostrady w obrębie węzła” i pkt 6.4.2.2 „Oznakowanie jezdni głównej drogi ekspresowej w obrębie węzła” otrzymują brzmienie:

„6.4.2.1. Oznakowanie jezdni głównej autostrady w obrębie węzła

Do oznakowania jezdni głównej autostrady w obrębie węzła stosuje się następujące znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu (rys. 6.4.2.1):

- E-20 umieszczany 3000 m przed początkiem pasa wyłączania; jeżeli ze względu na niewielkie odcinki międzywęzłowe odległość umieszczenia znaku nie może być zachowana, umieszcza się go w odległości 50–100 m za tablicą szlaku drogowego poprzedniego węzła; znaku można nie stosować, jeżeli odległość jego umieszczenia od początku pasa wyłączania byłaby mniejsza niż 2000 m,
- E-1a I umieszczany w odległości 1500 m przed początkiem pasa wyłączania,
- E-1a II umieszczany w odległości 500 m przed początkiem pasa wyłączania,
- F-14a, F-14b, F-14c „tablice wskaźnikowe na autostradzie” umieszczane w odległości 300, 200 i 100 m przed początkiem pasa wyłączania,
- E-2d – jako zasada – lub E-2c umieszczane w tym miejscu wyjazdu, w którym szerokość pasa wyłączania wynosi 1,0 m,
- U-4 umieszczane za wyjazdem na wysepce oddzielającej jezdnię główną od łącznicy, w miejscu, w którym wysepka ma szerokość co najmniej 1,6 m,
- E-5 lub E-6 umieszczane za wyjazdem na wysepce, gdy do jednego miasta prowadzi kilka wyjazdów,
- A-6d „wlot drogi jednokierunkowej z prawej strony” umieszczany przed każdym wjazdem na autostradę w odległości 150–300 m; jeżeli ta odległość jest mniejsza od 150 m, pod znakiem umieszcza się tabliczkę T-1,

- A-7 wraz ze znakiem C-5 umieszczany na łącznicy przed każdym wjazdem na autostradę, przed połączeniem łącznicy z jezdnią główną autostrady,
- E-14a umieszczany za wjazdem na autostradę w odległości 300 m od końca pasa włączania.

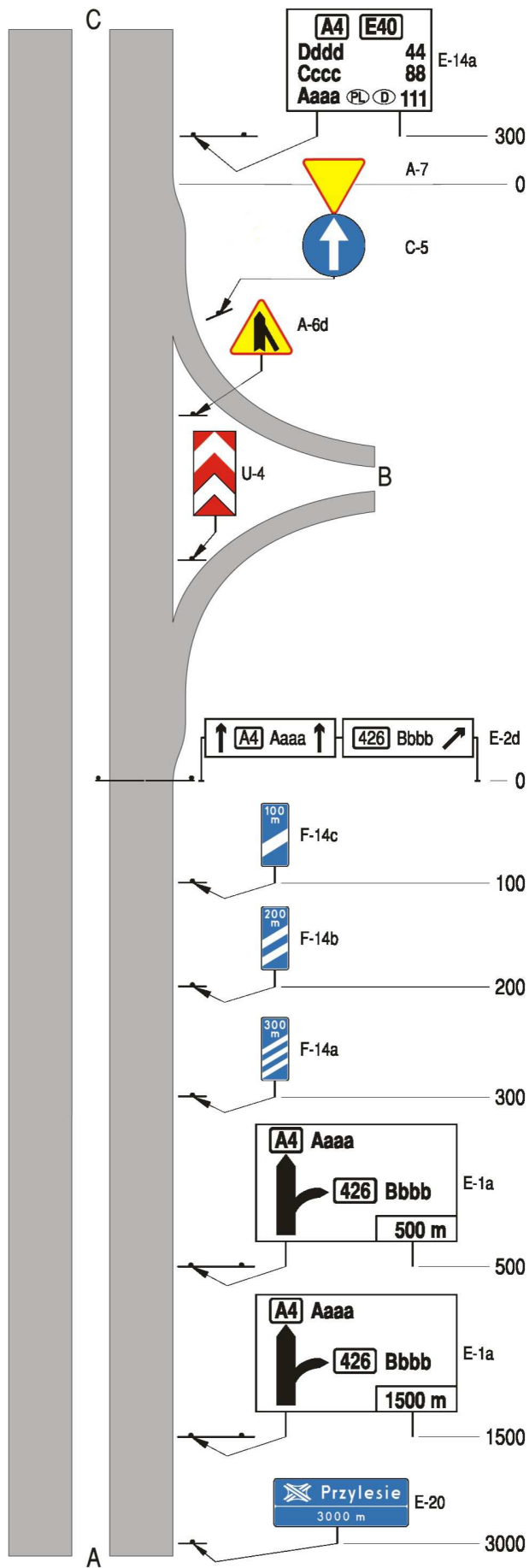
Na autostradach, które mają trzy pasy ruchu lub więcej, dopuszcza się, zwłaszcza przy blisko położonych węzłach, zastosowanie zamiast tablic przeddrogowskazowych dodatkowego drogowskazu E-2c w odległości 1000 m przed początkiem pasa włączania.

6.4.2.2. Oznakowanie jezdni głównej drogi ekspresowej w obrębie węzła

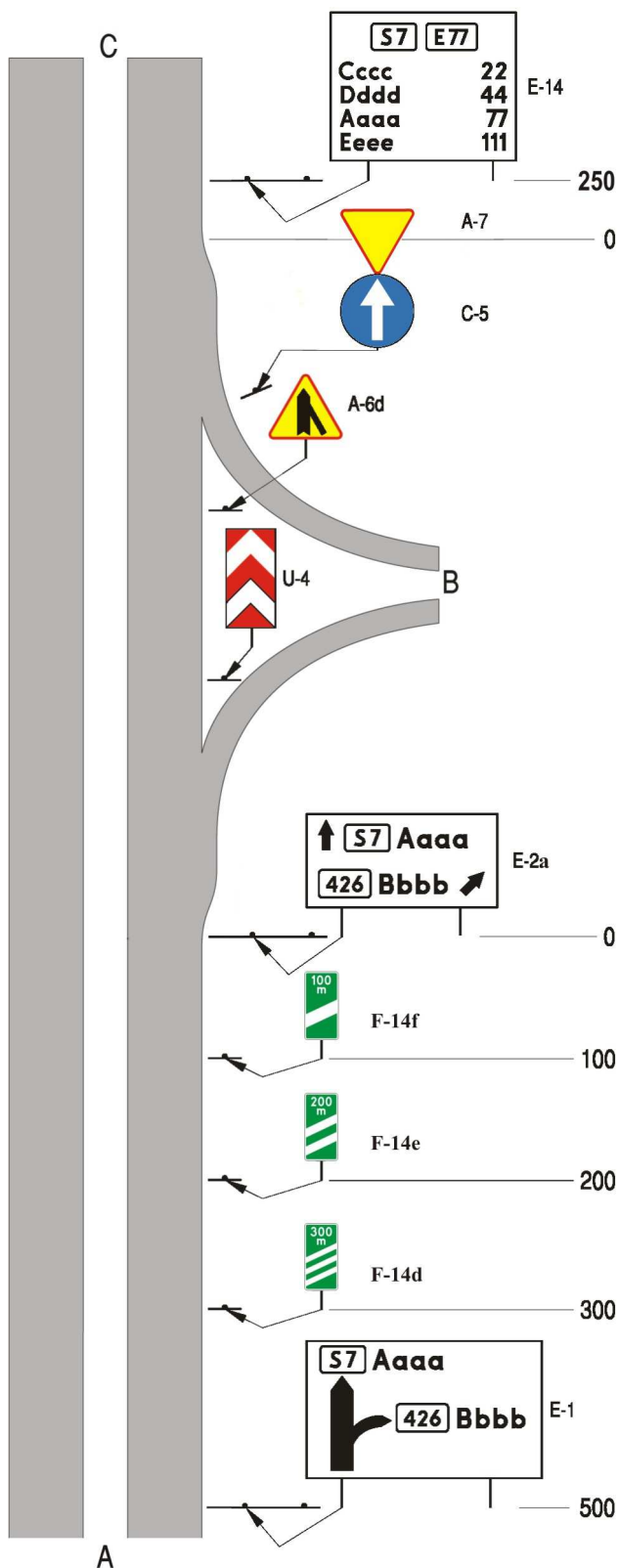
Do oznakowania jezdni głównej drogi ekspresowej w obrębie węzła stosuje się następujące znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu (rys. 6.4.2.2):

- E-1 lub E-1b umieszczane w odległości 500 m przed początkiem pasa włączania,
- F-14d, F-14e, F-14f „tablice wskaźnikowe na drodze ekspresowej” umieszczane w odległości 300, 200 i 100 m przed początkiem pasa włączania,
- E-2a (E-2e) lub E-2b (E-2f) umieszczane w miejscu, w którym pas włączania ma szerokość 1 m,
- U-4 umieszczane za wyjazdem na wysepce oddzielającej jezdnię główną od łącznicy w miejscu, w którym wysepka ma szerokość co najmniej 1,6 m,
- E-5 lub E-6 umieszczane za wyjazdem na wysepce, gdy do jednego miasta prowadzi kilka wyjazdów,
- A-7 wraz ze znakiem C-5 umieszczany na łącznicy przed każdym wjazdem na drogę ekspresową, przed połączeniem łącznicy z jezdnią główną drogi ekspresowej,
- A-6d umieszczany przed każdym wjazdem na drogę ekspresową w odległości 150–300 m; jeżeli ta odległość jest mniejsza od 150 m, pod znakiem umieszcza się tabliczkę T-1,
- E-14 umieszczany za wjazdem na drogę ekspresową w odległości 250 m od końca pasa włączania.”,

- w pkt 6.4.2.3 „Skrzyżowania dróg ogólnodostępnych” rysunki 6.4.2.1 i 6.4.2.2 otrzymują brzmienie:



Rys. 6.4.2.1. Oznakowanie jezdni głównej autostrady w obrębie węzła



Rys. 6.4.2.2. Oznakowanie jezdni głównej drogi ekspresowej w obrębie węzła”,

d) w części 7 „Znaki uzupełniające” pkt 7.2.14 „Tablice wskaźnikowe na autostradzie” otrzymuje brzmienie:

„7.2.14. Tablice wskaźnikowe na autostradzie i drodze ekspresowej

Tablice wskaźnikowe F-14a (rys. 7.2.14.1), F-14b (rys. 7.2.14.2) i F-14c (rys. 7.2.14.3) stosuje się na autostradzie w celu poinformowania kierujących o zbliżaniu się do początku pasa wyłączania (wyjazdu z autostrady). Tablice F-14a-F-14c mają tło barwy niebieskiej.

Tablice wskaźnikowe F-14d (rys. 7.2.14.4), F-14e (rys. 7.2.14.5) i F-14f (rys. 7.2.14.6) stosuje się na drodze ekspresowej w celu poinformowania kierujących o zbliżaniu się do początku pasa wyłączania (wyjazdu z drogi ekspresowej). Tablice F-14d–F-14f mają tło barwy zielonej.

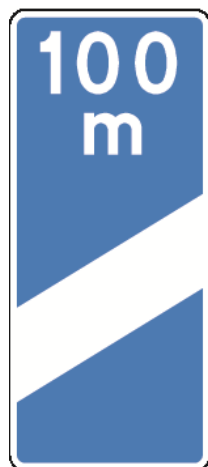
Tablice wskaźnikowe na autostradzie i drodze ekspresowej umieszcza się w odległościach na nich podanych, licząc je do początku pasa wyłączania. Jeżeli warunki lokalne, np. położone blisko siebie wyjazdy na węzle drogowym, uniemożliwiają zastosowanie wszystkich tablic wskaźnikowych, to stosuje się tylko dwie tablice lub jedną tablicę.



Rys. 7.2.14.1. Znak F-14a



Rys. 7.2.14.2. Znak F-14b



Rys. 7.2.14.3. Znak F-14c



Rys. 7.2.14.4. Znak F-14d



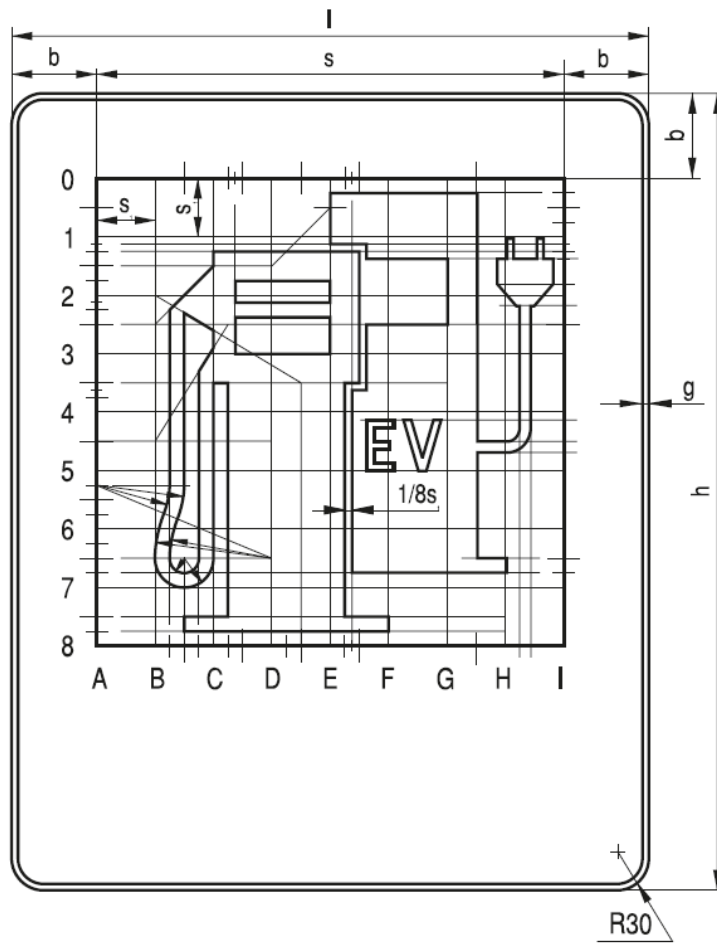
Rys. 7.2.14.5. Znak F-14e



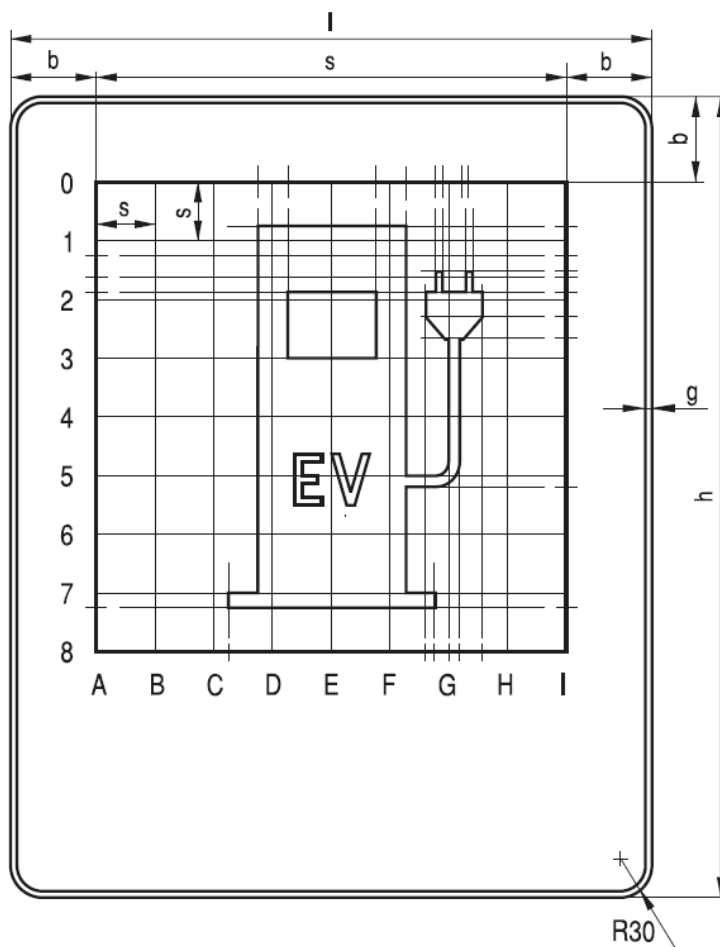
Rys. 7.2.14.6. Znak F-14f,

- e) w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych”:
- w pkt 9.4 „Znaki informacyjne”:
 - – podpis pod rysunkiem 9.4.1 otrzymuje brzmienie:
„Rys. 9.4.1. Konstrukcja znaku D-34b w formie jednorzędowej tablicy”,
 - – podpis pod rysunkiem 9.4.2 otrzymuje brzmienie:
„Rys. 9.4.2. Konstrukcja znaku D-34b w formie dwurzędowej tablicy”,
 - – tytuł tabeli 9.4.1 otrzymuje brzmienie:
„Tabela. 9.4.1. Wymiary konstrukcyjne znaku D-34b (n=0 lub 1)”,

-- po rysunku 9.4.35 dodaje się rysunki 9.4.35a i 9.4.35b w brzmieniu:



Rys. 9.4.35a. Konstrukcja znaku D-23b



Rys. 9.4.35b. Konstrukcja znaku D-23c”

-- tabela 9.4.2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 9.4.2. Wymiary konstrukcji znaku D-51*)”

Grupy wielkości znaków	L	H	a	r	g	D
wielkie	1200	1500	120	30	12	132
duże	900	1125	90	30	9	102
średnie i małe	600	750	60	30	6	72

*) Dopuszcza się stosowanie znaków z grupy wielkości wyższej niż określona w pkt 1.2.1.”

- w pkt 9.6 „Znaki uzupełniające”:
 - podpis pod rysunkiem 9.6.18 otrzymuje brzmienie: „Rys. 9.6.18. Konstrukcja znaku F-14a i F-14d”;
 - podpis pod rysunkiem 9.6.19 otrzymuje brzmienie: „Rys. 9.6.19. Konstrukcja znaku F-14b i F-14e”;
 - podpis pod rysunkiem 9.6.20 otrzymuje brzmienie: „Rys. 9.6.20. Konstrukcja znaku F-14c i F-14f”;

2) w załączniku nr 2 w części 5 „Znaki uzupełniające”:

a) w pkt 5.2.4 „Linie wyznaczające stanowiska postojowe”:

- akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak P-18 „stanowisko postojowe” (rys. 5.2.4.1) stosuje się w celu wyznaczenia miejsc postojów na części jezdni i chodnika oraz na wydzielonych parkingach bez ustalonych konstrukcyjnie stanowisk. W przypadku miejsc postojowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych (EV), pojazdów napędzanych sprężonym

gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub wodorem (H₂), wewnątrz znaku P-18 umieszcza się napis określający odpowiednio rodzaj pojazdu: „EV”, „CNG”, „LNG” lub „H₂”, zgodnie z konstrukcją liter dla odmiany krótkiej, określoną w pkt 9.1. Stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych (EV) oraz napędzanych wodorem (H₂) mogą mieć nawierzchnię barwy zielonej. Na obszarach, gdzie wyznacza się miejsca postojowe, należy przewidzieć stanowiska przeznaczone dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej.”,

– akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Miejsca te oznacza się znakiem poziomym P-18 uzupełnionym znakiem P-24 (rys. 5.2.9.3 lit. a).”,

b) w pkt 5.2.6 „Stanowisko postojowe zastrzeżone – „koperta” ”:

– skreśla się akapit drugi,

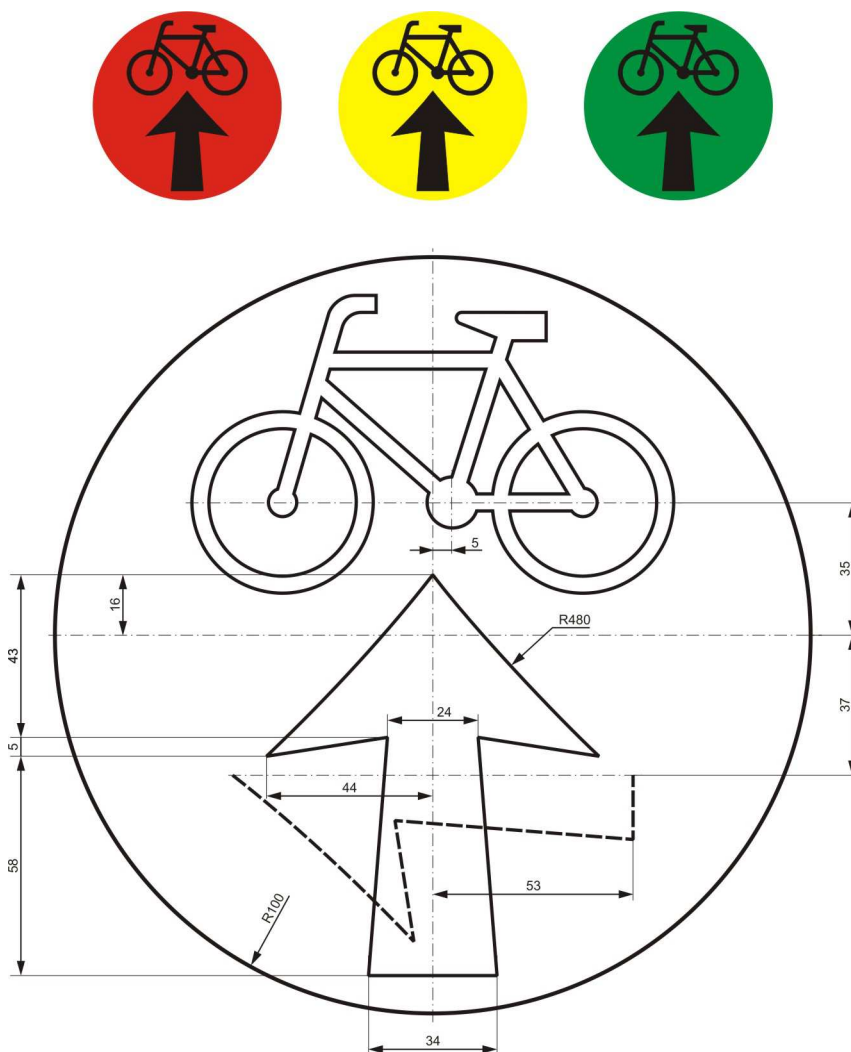
– akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku miejsc postojowych zastrzeżonych dla pojazdów elektrycznych (EV), pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub wodorem (H₂), wewnątrz znaku P-20 umieszcza się napis określający odpowiednio rodzaj pojazdu: „EV”, „CNG”, „LNG” lub „H₂”. Stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych (EV) oraz napędzanych wodorem (H₂) mogą mieć nawierzchnię barwy zielonej.”,

– akapit szósty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku przeznaczenia stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych należy wewnątrz „koperty” umieścić znak P-24 (rys. 5.2.9.3 lit. b). Stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych wyznaczone znakiem P-20 „koperta” powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej.”;

3) w załączniku nr 3 w części 10 „Konstrukcje i wzory barwne” rysunek 10.3 otrzymuje brzmienie:



Rys. 10.3. Strzałka kierunku jazdy na wprost wraz z symbolem roweru na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem; symbol strzałki może wskazywać również kierunki jazdy w prawo oraz w lewo (obrót 90°). Wymiary sylwetki roweru należy zmniejszyć do 75% wymiarów określonych na rysunku 10.1”;

4) w załączniku nr 4:

a) w części 8 „Urządzenia do ograniczania prędkości pojazdów” pkt 8.1 „Progi zwalniające” otrzymuje brzmienie:

„8.1. Progi zwalniające

Progi zwalniające są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonanymi w formie wygarbienia.

Progi zwalniające można stosować na obszarze zabudowanym na drogach następujących klas technicznych: lokalna (L), dojazdowa (D), zbiorcza (Z), a także w wyjątkowych przypadkach – główna (G).

W celu niedopuszczenia do najechania na próg zwalniający z niebezpieczną prędkością dopuszcza się stosowanie geometrycznych lub technicznych elementów wymuszających zmniejszenie prędkości pojazdu co najmniej do 120% granicznej prędkości przejazdu przez próg. Elementami takimi mogą być poprzeczne przegrody na jezdni, m.in. w strefach ruchu uspokojonego, tzw. szykany, poprzeczne wysepki, kwietniki itp., zmuszające do zmiany kierunku lub toru ruchu. Niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających:

- na ulicach i drogach wyjazdowych pojazdów straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego itp.,
- na ulicach i drogach, na których odbywa się ruch autobusów lub trolejbusów wykonujących odpłatny przewóz na regularnych liniach, z wyjątkiem progów wyspowych lub progów płytowych o krzywej sinusoidalnej rampie najazdowej lub rampie prostej o pochyleniu nie większym niż 1:15,
- na jezdniach innych niż bitumiczne, jeżeli nie można zastosować oznakowania poziomego P-25,
- na łukach dróg i w innych przypadkach, gdy ich obecność może powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane dalej niż:

- 40 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi o promieniu wewnętrznym $R_{\max} = 25$ m i kącie zwrotu większym od 70° ,
- 60 m od miejsca lub obiektu wymuszającego zmniejszenie prędkości pojazdów, np. skrzyżowania ulic lub dróg wymagającego zmiany kierunku ruchu co najmniej o 70° .

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż:

- 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy od 50 m, z wyjątkiem dróg, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 30 km/h,
- 20 m od punktu początkowego spadku drogi, gdy spadek ten przekracza 10%, z wyjątkiem dróg, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 30 km/h,
- 10 m od przejścia dla pieszych (nie dotyczy progów z przejściami dla pieszych),
- 20 m przed i za przejazdem kolejowym oraz 15 m przed i za przejazdem tramwajowym, licząc od skrajnej szyny toru na przejeździe,
- 25 m od najbliższej części wiaduktu lub innej konstrukcji nośnej.

Ponadto nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty, przejścia podziemne, komory instalacji wodociągowych i c.o. itp., oraz w odległości mniejszej niż 10 m od nich, ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.

Ze względu na ukształtowanie w planie drogi stosuje się następujące progi zwalniające:

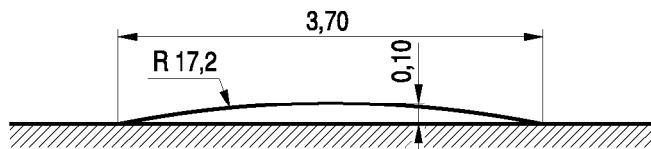
- listwowe – wykonane na szerokości całej drogi w formie elementu listwowego jednolitego lub składanego z segmentów,
- płytowe – wykonane w formie płyty przez odpowiednie ukształtowanie nawierzchni jezdni lub ułożenie i zamocowanie na niej odpowiedniej konstrukcji,
- wyspowe – wykonane w formie wydzielonej wyspy lub wysp umieszczonych na jezdni.

Ze względu na ukształtowanie rampy najazdowej stosuje się progi zwalniające o następujących rampach najazdowych:

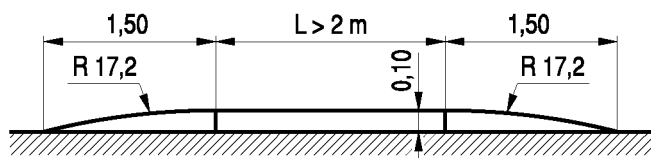
- prostej,
- krzywej kołowej,
- krzywej sinusoidalnej.

Kształty i wymiary progów zwalniających U-16 o prostych i krzywych kołowych rampach najazdowych oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. 8.1.1-8.1.6.

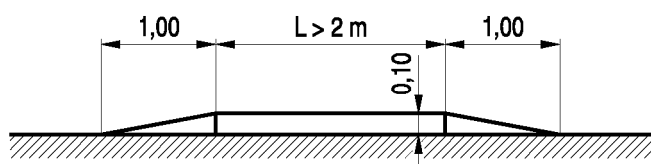
Na progach zwalniających płytowych dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów, przy zastosowaniu długości płyty odpowiadającej co najmniej minimalnej szerokości tych elementów.



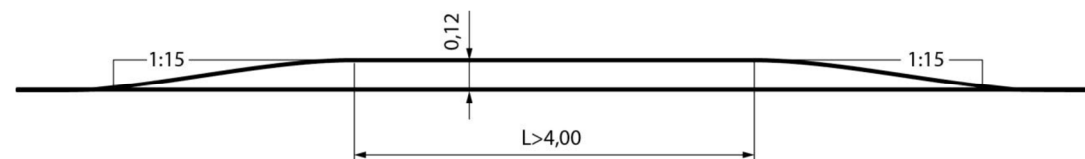
Rys. 8.1.1. Kształt i wymiary liniowego progów zwalniających listwowego U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



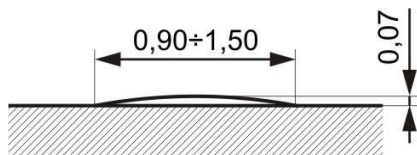
Rys. 8.1.2. Kształt i wymiary liniowego progów zwalniających płytowego U-16b o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



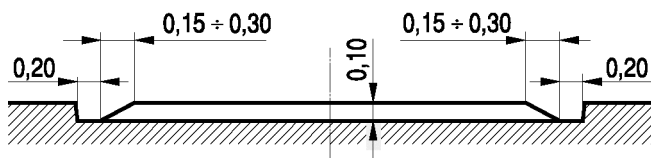
Rys. 8.1.3. Kształt i wymiary liniowego progów zwalniających płytowego U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



Rys. 8.1.4. Kształt i wymiary liniowego progów zwalniających płytowego U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 35–40 km/h

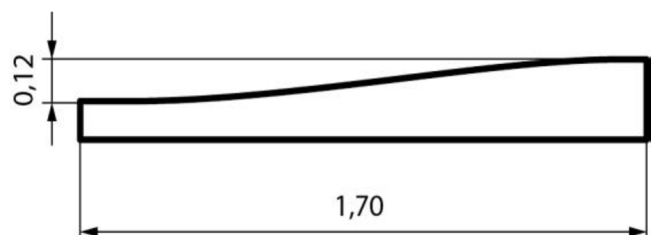


Rys. 8.1.5. Kształt i wymiary liniowego progów zwalniających listwowego U-16d o ograniczonej prędkości przejazdu 18–20 km/h



Rys. 8.1.6. Kształt i wymiary progów zwalniających o zmniejszonej szerokości w poprzecznym przekroju jezdni

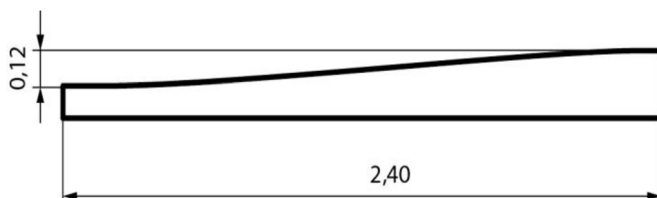
Kształty i wymiary sinusoidalnych ramp najazdowych dla progów zwalniających U-16 oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. 8.1.7 i w tabeli 8.1.1 oraz na rys. 8.1.8 i w tabeli 8.1.2.



Rys. 8.1.7. Kształt i wymiary krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A o ograniczonej prędkości przejazdu do 20–30 km/h

Tabela 8.1.1. Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A o ograniczonej prędkości przejazdu do 20–30 km/h

Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A											
x [mm]	0	170	340	510	680	850	1020	1190	1360	1530	1700
y [mm]	0	3	11	25	41	60	79	95	109	117	120



Rys. 8.1.8. Kształt i wymiary krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B o ograniczonej prędkości przejazdu do 30–40 km/h

Tabela 8.1.2. Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B o ograniczonej prędkości przejazdu do 30–40 km/h

Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B											
x [mm]	0	240	480	720	960	1200	1440	1680	1920	2160	2400
y [mm]	0	3	11	25	41	60	79	95	109	117	120

Dla prędkości dopuszczalnej 20 km/h stosuje się próg zwalniający o sinusoidalnej rampie najazdowej typu A.

Dla prędkości dopuszczalnej 30 km/h stosuje się próg zwalniający o sinusoidalnej rampie najazdowej typu B lub próg zwalniający płytowy o sinusoidalnej rampie najazdowej typu A o długości płyty $L > 4$ m.

Dla prędkości dopuszczalnej 40 km/h stosuje się próg zwalniający płytowy o sinusoidalnej rampie najazdowej typu B o długości płyty $L > 4$ m.

Urządzenia odwadniania jezdni muszą być wykonane i utrzymane w sposób wykluczający zbieranie się wody lub powstawanie tafli lodu przed i za progiem zwalniającym. W przypadku trudności w zapewnieniu takiego odwodnienia dopuszcza się stosowanie progów o zmniejszonej szerokości, jak na rys. 8.1.6. Odwodnienie jezdni odbywa się wtedy ciekami przykrawężnikowym.

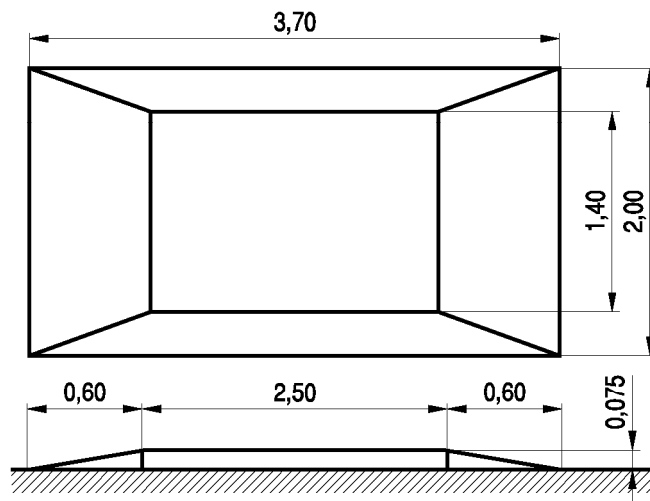
Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-11a. W strefie zamieszkania (znak D-40) oraz w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h lub mniejszej (znak B-43) znaku A-11a nie stosuje się.

Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak

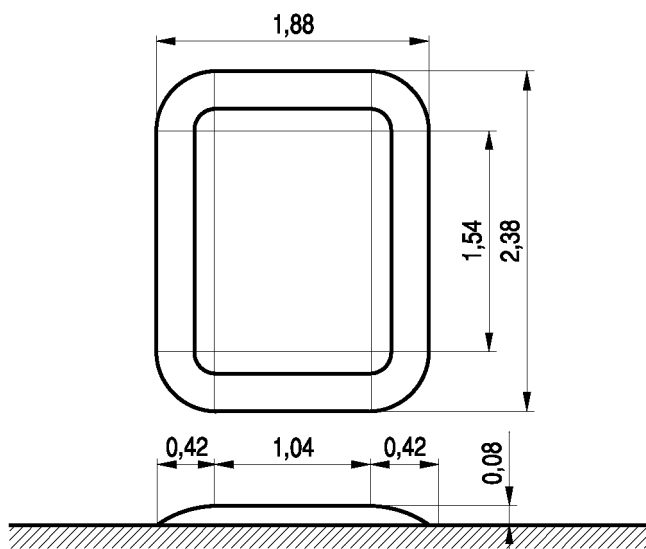
A-11a z tabliczką T-1 określającą odległość do progów. W przypadku konieczności ograniczenia prędkości pod znakiem B-33 dopuszcza się stosowanie tabliczki T-20. W przypadku gdy na odcinku drogi pomiędzy skrzyżowaniami znajduje się więcej progów zwalniających niż jeden, stosuje się jeden znak A-11a wraz z tabliczką T-2 przed pierwszym progiem. Pod znakiem B-33 dopuszcza się stosowanie tabliczki T-20 z odległością równą odległości wskazanej na tabliczce T-2.

Przykłady oznakowania pionowego progów zwalniających przedstawiono na rys. 8.1.10. Oznakowanie pionowe nie zwalnia z wymogu odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progów znajdującego się na danym terenie.

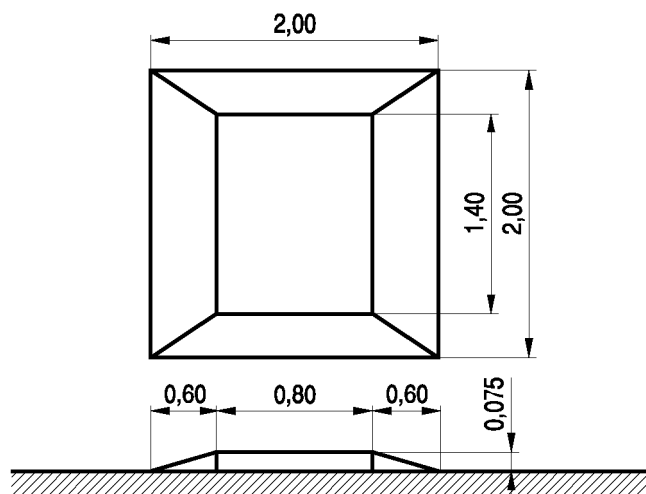
Rys. 8.1.9. Przykłady progów zwalniających wyspowych:



a)

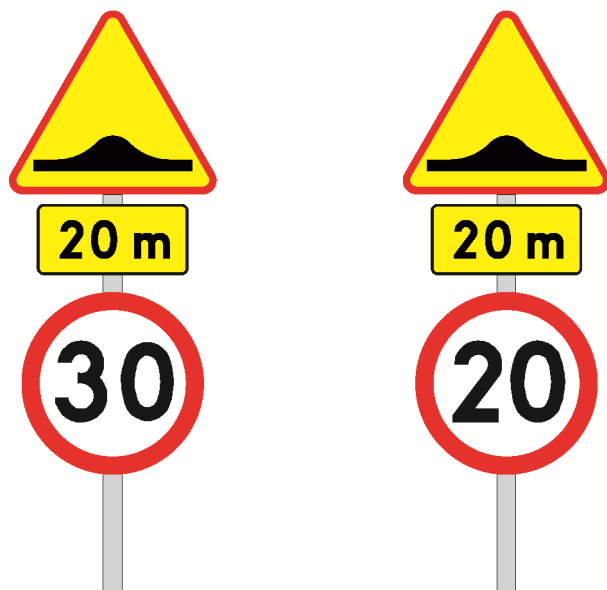


b)



c)

Rys. 8.1.10. Oznakowanie pionowe progów zwalniającego:



a) dla U-16a, U-16b i U-16c

b) dla U-16d

Oznakowanie poziome progów zwalniających określono w załączniku nr 2 do rozporządzenia.”,

- b) w części 14 „Urządzenia do kontroli ruchu drogowego” pkt 14.6 „Stacjonarne urządzenia rejestrujące” otrzymuje brzmienie:

„14.6. Urządzenia rejestrujące

14.6.1. Urządzenia rejestrujące przenośne lub zainstalowane w pojeździe

Urządzenia rejestrujące przenośne lub zainstalowane w pojeździe umieszcza się w pasie drogowym na czas wykonywania kontroli ruchu drogowego, w wyznaczonych lokalizacjach, w sposób nieutrudniający ruchu i niezagrożący bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Miejsca lokalizacji wyznaczone w pasie drogowym dla urządzeń rejestrujących powinny zapewniać bezpieczny dojazd i bezpieczną obsługę tych urządzeń.

Urządzeń rejestrujących przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe nie umieszcza się w sposób ograniczający widoczność znaków i sygnałów drogowych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

14.6.2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące

14.6.2.1. Warunki umieszczania w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących

Stacjonarne urządzenia rejestrujące trwale umieszcza się w pasie drogowym (rys. 14.6.1).

Obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego jest instalowana i używana wraz z tym urządzeniem.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące umieszczone w pasie drogowym powinny umożliwiać rejestrację naruszeń przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.

Obudowę stacjonarnego urządzenia rejestrującego umieszcza się w przekroju poprzecznym drogi, w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od krawędzi jezdni, opaski, krawędzi utwardzonego pobocza albo zewnętrznej krawędzi pasa awaryjnego.

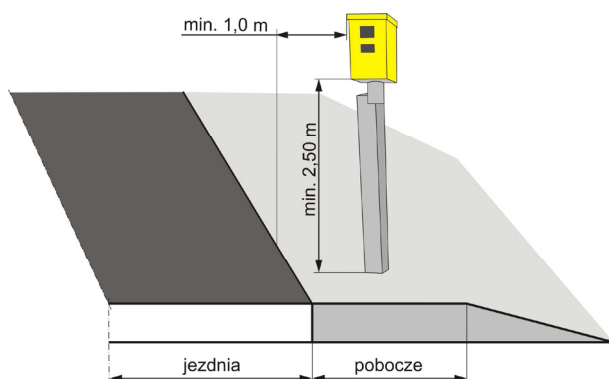
Obudowę stacjonarnego urządzenia rejestrującego umieszcza się w pasie dzielącym jezdnie – nie mniej niż 1,0 m od krawędzi tego pasa.

W przypadku gdy stacjonarne urządzenie rejestrujące jest umieszczone na poboczu lub

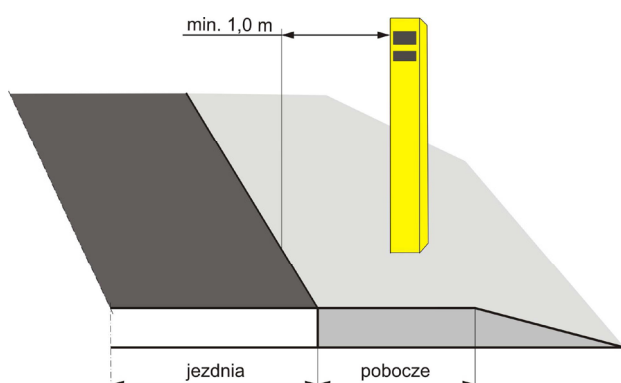
chodniku, po którym odbywa się ruch pieszych, wysokość od podłoża, na której umieszcza się obudowę tego urządzenia, nie powinna być mniejsza niż 2,5 m.

W przypadku gdy obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego jest umieszczona nad jezdnią, wysokość, na której umieszcza się obudowę tego urządzenia, powinna odpowiadać wysokości określonej w załączniku nr 1 do rozporządzenia w tabeli 1.11 dla znaków drogowych umieszczonych nad jezdnią.

Rys. 14.6.1. Przykład umieszczenia stacjonarnego urządzenia rejestrującego wraz z obudową:



a) obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego na konstrukcji wsporczej



b) obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego typu wieżowego

Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być lokalizowane:

- na obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 500 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego umieszczonego na tej drodze,
- poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 2000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego umieszczonego na tej drodze.

Odległości tych nie stosuje się do umieszczenia urządzenia rejestrującego, które:

- dokonuje pomiaru prędkości pojazdów nadjeżdżających z innego kierunku ruchu,
- rejestruje naruszenia inne niż przekroczenie dopuszczalnej prędkości.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące nie mogą być lokalizowane na odcinkach dróg objętych nadzorem dokonywanym przy użyciu urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, mogą być instalowane na odcinkach dróg, na których obowiązuje stała prędkość dopuszczalna i których długość nie przekracza:

- 10 000 m na obszarze zabudowanym,
- 20 000 m poza obszarem zabudowanym.

Stacjonarne urządzenie rejestrujące wraz z obudową powinno być umieszczone w miejscu zapewniającym możliwość dojazdu pojazdów obsługi w pobliże obudowy urządzenia rejestrującego oraz ich postój w sposób nieutrudniający ruchu i niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Jeżeli obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego jest zlokalizowana w miejscu stwarzającym realną możliwość zderzenia pojazdu z tą obudową, w szczególności po zewnętrznej stronie łuku drogi lub na pasie dzielącym jezdnie, należy zastosować drogowe bariery ochronne lub osłony energochłonne.

Dopuszcza się usunięcie stacjonarnego urządzenia rejestrującego lub obudowy tego urządzenia w przypadku:

- prac związanych z ich utrzymaniem i obsługą,
- prowadzenia robót na drodze lub przebudowy drogi, na której się znajdują,
- zaistnienia okoliczności powodujących nieprawidłowe działanie urządzenia lub wykluczających jego zastosowanie.

14.6.2.2. Warunki wyboru miejsca umieszczenia urządzenia rejestrującego

Miejsce umieszczenia stacjonarnego urządzenia rejestrującego określa się po przeprowadzeniu analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wybranej lokalizacji powinna obejmować informacje o:

- liczbie i rodzaju zdarzeń drogowych oraz ofiar z podziałem na zabitych i rannych za okres ostatnich 3 lat lub okres krótszy, jeżeli takie dane nie są dostępne, w szczególności zaistniałych z przyczyn odpowiadających zakresowi prowadzonej rejestracji,
- istniejącej organizacji ruchu w wybranej lokalizacji,
- obowiązującej dopuszczalnej prędkości na drodze w wybranej lokalizacji oraz na odcinku 500 m przed i za lokalizacją, a na obszarze zabudowanym – odpowiednio na odcinku 200 m,
- kategorii i klasie drogi oraz średnim dobowym natężeniu ruchu drogowego w wybranej lokalizacji oraz warunkach widoczności na drodze w odległości do 100 m od tej lokalizacji, w szczególności związanych z ukształtowaniem terenu, zabudowaniami oraz innymi elementami mającymi wpływ na jej ograniczenie,
- obiektach użyteczności publicznej, w szczególności: szkołach, boiskach, obiektach kulturalnych, obiektach kultu religijnego oraz przystankach komunikacji publicznej, znajdujących się w odległości do 500 m od wybranej lokalizacji, oraz innych obiektach położonych w większej odległości, o ile ich specyfika może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- zainstalowanych na drodze w odległości do 1000 m od wybranej lokalizacji stacjonarnych urządzeniach rejestrujących wraz z informacją o kierunku wykonywanych pomiarów.

Analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wybranej lokalizacji urządzenia rejestrującego, ujawniającego niestosowanie się do:

- ograniczeń prędkości – sporządza się dla odcinka drogi obejmującego 500 m w obu kierunkach od wybranej lokalizacji,
- sygnałów świetlnych – sporządza się dla obszaru oddziaływania skrzyżowania w wybranej lokalizacji.

14.6.2.3. Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących

Miejsce umieszczenia obudowy stacjonarnego urządzenia rejestrującego dokonującego pomiaru prędkości jazdy wraz ze stacjonarnym urządzeniem rejestrującym oznacza się znakiem D-51, zgodnie z pkt 5.2.56.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia. W przypadku stacjonarnego urządzenia rejestrującego, które ujawnia naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, początek tego odcinka drogi oznacza się znakiem D-51a, zgodnie z pkt 5.2.56.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia, natomiast koniec tego odcinka drogi – znakiem D-51b, zgodnie z pkt 5.2.56.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia.

Barwa żółta obudowy stacjonarnego urządzenia rejestrującego powinna spełniać wymagania określone w pkt 1.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia; dopuszcza się stosowanie barwy żółtej dla konstrukcji wsporczej stacjonarnego urządzenia rejestrującego.”.

§ 2. Umieszczone w organizacji ruchu tablice informacyjne spełniające warunki określone w pkt 5.1.1a załącznika nr 1 do rozporządzenia uznaje się za równoważne znakom D-34b „zbiorcza tablica informacyjna”.

§ 3. Umieszczone w organizacji ruchu tabliczki z napisem „EE” pod znakiem D-18a „parking – miejsce zastrzeżone” uznaje się za równoważne tabliczkom z napisem „EV”, do czasu ich eksploatacyjnego zużycia.

§ 4. W przypadku funkcjonowania w dniu wejścia w życie rozporządzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania ustanowionej na podstawie art. 13b ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595) znak D-44 „strefa płatnego parkowania lub śródmiejska strefa płatnego parkowania” umieszcza się na drogach w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące od dnia wejścia w życie § 1 pkt 1 lit. b tiret dziewiąte i dziesiąte.

§ 5. Znaki D-50 „zatoka” zostaną umieszczone w organizacji ruchu na drogach w sposób zgodny z warunkami określonymi w pkt 5.2.55a załącznika nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r.

§ 6. Znaki niespełniające warunków określonych w pkt 6.3.6.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia.

§ 7. Tablice F-14d–F-14f zostaną umieszczone w organizacji ruchu na drogach w sposób zgodny z warunkami określonymi w pkt 6.4.2.2, 6.4.2.3 oraz pkt 7.2.14 załącznika nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie do dnia 31 grudnia 2024 r.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. b tiret dziewiąte i dziesiąte, które wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*