

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 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 2012 r. poz. 1137, późn. zm.²⁾) 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

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

– pkt 1.2.1. „Wielkości i wymiary” otrzymuje brzmienie:

„1.2.1. Wielkości i wymiary

Stosuje się pięć grup wielkości znaków: ostrzegawczych, zakazu, nakazu, informacyjnych oraz kierunku i miejscowości, a mianowicie:

a) znaki wielkie (W)

– na autostradach, umieszczane przy jezdniach głównych,

b) znaki duże (D):

– na drogach ekspresowych, umieszczane przy jezdniach głównych,

– na drogach dwujezdniowych poza obszarem zabudowanym,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596, z 2010 r. Nr 65, poz. 411, z 2011 r. Nr 89, poz. 508, Nr 124, poz. 702 i Nr 133, poz. 772 oraz z 2013 r. poz. 891 i 1326.

– na drogach dwujezdniowych w obszarze zabudowanym, na których dopuszczalna prędkość jest większa niż 60 km/h,

c) znaki średnie (S):

– na łącznicach i jezdniach innych niż jezdnie główne autostrad i dróg ekspresowych,

– na drogach dwujezdniowych w obszarze zabudowanym, na których dopuszczalna prędkość jest mniejsza lub równa 60 km/h,

– na jednojezdniowych drogach krajowych i wojewódzkich,

– na drogach powiatowych, z wyjątkiem drogowskazów tablicowych,

d) znaki małe (M):

– na drogach gminnych,

– drogowskazy tablicowe na drogach powiatowych,

e) znaki mini (MI):

– na słupkach przeszkodowych i tablicach kierujących,

– na drogach w obszarze zabudowanym, gdy warunki drogowe nie pozwalają na stosowanie znaków większych lub zastosowanie większych znaków pogorszyłoby warunki widoczności pieszych na przejściach dla pieszych lub rowerzystów na przejazdach dla rowerzystów,

– na wąskich ulicach o zabytkowej zabudowie,

– na drogach położonych w strefie zamieszkania oraz strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h,

– na drogach jednokierunkowych, na których dopuszczono dwukierunkowy ruch rowerów i wózków rowerowych, dla kierunku ruchu przeciwnego niż określony znakiem D-3,

– na drogach dla rowerów, drogach dla rowerów i pieszych oraz drogach dla pieszych - w przypadku znaków przeznaczonych wyłącznie dla tych użytkowników dróg; dopuszcza się w zależności od warunków widoczności stosowanie znaków na tych drogach w grupach wielkości obowiązujących na danej drodze.

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi (z wyjątkiem robót prowadzonych w pasie drogowym autostrad, gdzie stosuje się znaki wielkie).

Znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż znaki średnie. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku znaków umieszczonych na drogach dla rowerów.

Znaki nakazu C-9, C-10, C-11, w zależności od warunków widoczności, mogą być stosowane w grupach wielkości niższych niż obowiązujące na danej drodze.

Jeżeli w opisach szczegółowych wymiary znaków lub tabliczek nie są podane w zależności od grupy wielkości znaków, wówczas ten znak występuje tylko w jednej wielkości, przedstawionej na danym rysunku.

W zależności od wielkości znaków podstawowe wymiary dla znaków kategorii A, B, C i D podane są w tabeli 1.1.

Wielkości te nie dotyczą znaków w związku z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia drogowego.

Odstępstwa od podanych w tabeli 1.1 wymiarów zostały określone w szczegółowych opisach znaków. Wymiary znaków kategorii E zależą od przyjętej wysokości pisma, rodzaju i wielkości symboli oraz długości i liczby nazw miejscowości na nich umieszczanych, zgodnie z zasadami podanymi w opisach szczegółowych. Wymiary znaków kategorii F, G i tabliczek T oraz szczegółowe wymiary wszystkich znaków podane są w opisach szczegółowych.

Tabela 1.1. Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiarów podano w mm)

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	wysokość (n = 0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300 n
duże	D	1050	900	900	900 + 225 n
średnie	S	900	800	600	600+150 n
małe	M	750	600	600	600+150 n
mini	MI	600	400	400	400+100 n

– w pkt 1.5.1. „Zasady ogólne” w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) na drogach dla rowerów.”,

– pkt 1.5.2. „Sposób umieszczania znaków” otrzymuje brzmienie:

„1.5.2. Sposób umieszczania znaków

Znaki umocowuje się na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z materiałów trwałych. Nie dopuszcza się wykonania z betonu tych części konstrukcji wsporczych, które wystają powyżej poziomu gruntu więcej niż 0,15 m. Konstrukcje wsporcze powinny posiadać aprobaty techniczne i certyfikaty na zgodność z Polską Normą dotyczącą bezpieczeństwa konstrukcji wsporczych. Dopuszcza się też do umieszczania znaków z wykorzystywaniem słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

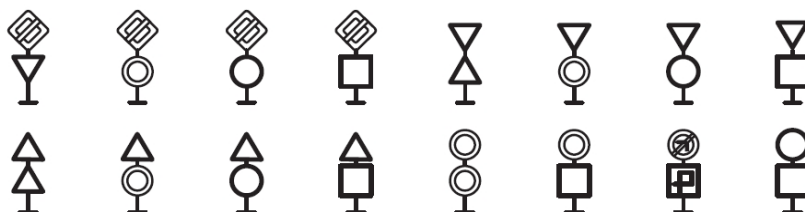
Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Dopuszczalne sposoby rozmieszczenia znaków pokazano na rysunkach: 1.5.1 - 1.5.4.

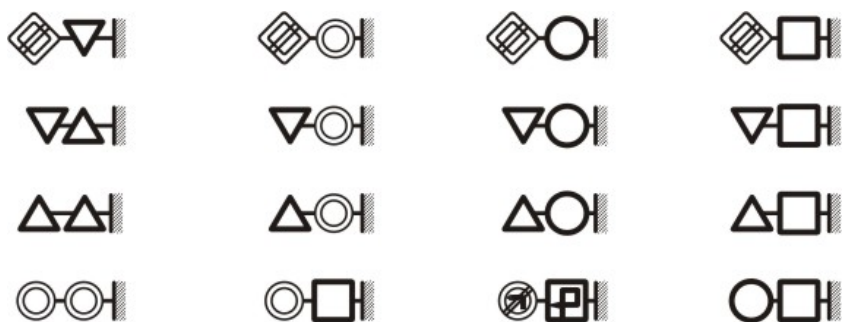
Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.

Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rys. 1.5.5.

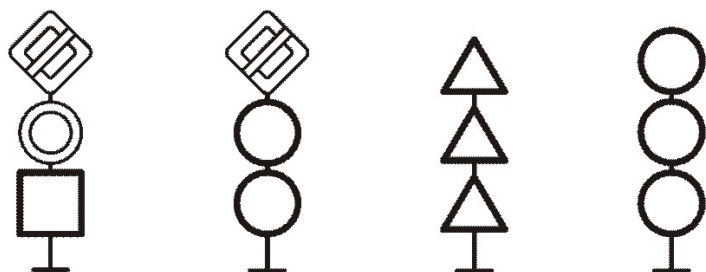


Rys. 1.5.1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym

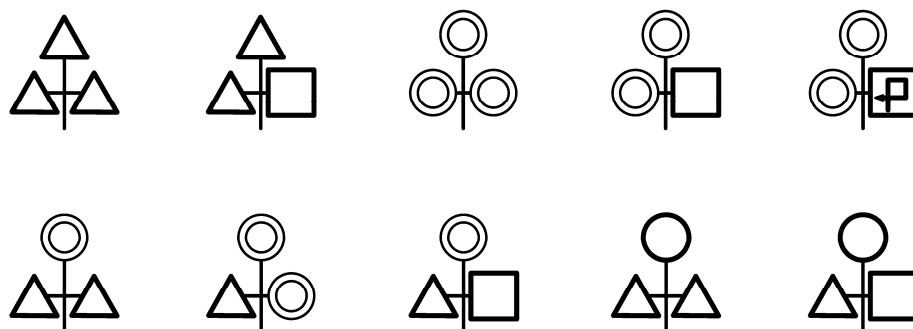


Rys. 1.5.2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

Łącznie ze znakiem A-7 może być umieszczony na tym samym słupku tylko jeden znak ostrzegawczy albo znak zakazu albo znak nakazu albo znak informacyjny: D-2, D-6, D-6a, D-6b, w sposób wskazany na rys. 1.5.1 i 1.5.2.

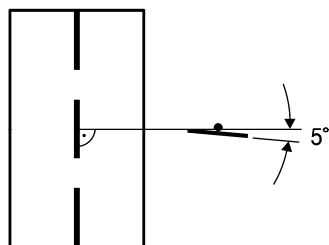


Rys. 1.5.3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym

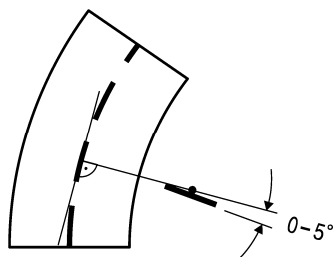


Rys. 1.5.4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie mieszanym

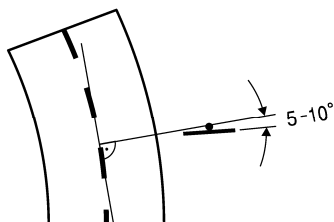
Rys. 1.5.5. Odchylenie poziome tarczy znaku:



a) na odcinku prostym



b) na łuku poziomym w prawo



c) na łuku poziomym w lewo”

– w pkt 1.5.3. „Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania” po akapicie trzecim dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„Na drodze dla rowerów znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi tej drogi, a w przypadku znaków umieszczanych nad drogą dla rowerów, wysokość umieszczenia znaku powinna wynosić nie mniej niż 2,50 m.

Dopuszcza się umieszczanie znaków na drogach dla rowerów na wysokości nie mniejszej niż 1 m (do najniższej krawędzi znaku), przy czym w przypadku ruchu pieszego wysokość ta powinna wynosić nie mniej niż 2,2 m.”

b) w części 2 „Znaki ostrzegawcze” w pkt 2.2.8. „Ustąp pierwszeństwa”:

– akapit drugi i trzeci otrzymuje brzmienie:

„Znak A-7 może być umieszczany także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu. Gdy na drodze podporządkowanej nie są spełnione warunki widoczności, wówczas zamiast znaku A-7 powinien być umieszczony znak B-20, którego zasady stosowania określono w punkcie 3.2.21.

Znaki A-7 i B-20 umieszczone przed skrzyżowaniem nie mogą występować samodzielnie, lecz tylko z odpowiednimi znakami (A-6 lub D-1) na drodze z pierwszeństwem przejazdu. Nie dotyczy to znaków umieszczonych przed skrzyżowaniem z ruchem okrężnym oraz na drogach dla rowerów.”

– akapit siódmy otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli przed skrzyżowaniem jest umieszczona tablica przeddrogowskazowa, to znak A-7 należy umieszczać nad tą tablicą według zasad określonych w pkt 6.3.1.1.”,

c) w części 3 „Znaki zakazu”:

– w pkt 3.1.2. „Zakres obowiązywania i sposób umieszczania znaków” akapit trzynasty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku umieszczenia pod znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39 tabliczki z napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej, określonym na tabliczce T-29, szerokość tabliczki powinna być równa szerokości znaków.”,

– w pkt 3.2.1. „Zakaz ruchu w obu kierunkach” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli dopuszcza się odstępstwa od stosowania się do znaku B-1, to na tabliczce pod znakiem należy stosować tekst albo tekst wraz z symbolem pojazdu, np. o treści: „Nie dotyczy MPK”, „Nie dotyczy TAXI”, „Nie dotyczy samochodów osobowych”, „Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia”, „Nie dotyczy pojazdów służb miejskich” (przez pojęcie pojazdy służb miejskich należy rozumieć pojazdy straży pożarnej, policji, pogotowia ratunkowego oraz przedsiębiorstw: oczyszczania miasta, utrzymania zieleni i dróg, wodociągowo-kanalizacyjnych, gazowniczych, energetycznych, telekomunikacyjnych itp.), „Nie dotyczy mieszkańców posesji od nr... do nr... ulicy...”, „Nie dotyczy” i symbol pojazdu.”,

– w pkt 3.2.2. „Zakaz wjazdu” akapit drugi i trzeci otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na jezdni ruch jest otwarty w jednym kierunku tylko dla określonych pojazdów np:

- karetek pogotowia,
- pojazdów straży pożarnej,
- autobusów komunikacji publicznej,
- rowerów,

wówczas na wlocie, na którym dopuszcza się wjazd tych pojazdów, umieszcza się znak B-2 z tabliczką, na której stosuje się tekst albo tekst wraz symbolem określającym pojazdy, których zakaz nie dotyczy, np. „Nie dotyczy karetek

pogotowia”, „Nie dotyczy pojazdów straży pożarnej”, „Nie dotyczy MZA”, „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego. Na przeciwległym wlocie umieszcza się odpowiednio znak F-18, F-18a, F-18b (rys. 3.2.2.6) lub znak D-3 z tabliczką z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego.

Dwukierunkowy ruch rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi jednokierunkowej może być wprowadzony tylko na drogach w obszarze zabudowanym, na których dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów na nie jest wyższa niż określona w ustawie.

Jeżeli na wlocie ze skrzyżowania zastosowano znak B-2, to na wlotach pozostałych umieszcza się odpowiednio znaki dopełniające wraz z tabliczkami o takiej samej treści, jaką zastosowano pod znakiem B-2 (rys. 3.2.2.2 i 3.2.2.6).”,

– pkt 3.2.10. „Zakaz wjazdu rowerów” otrzymuje brzmienie:

„Znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów” (rys. 3.2.10.1), wyrażający zakaz ruchu rowerów, stosuje się w celu wyeliminowania ruchu tych pojazdów przede wszystkim z dróg o dużym natężeniu ruchu lub dużej dopuszczalnej prędkości stanowiącej niebezpieczeństwo dla jadących rowerami.

Ponadto znak B-9 stosuje się na drogach, w obrębie których lub w pobliżu których wyznaczono drogę dla rowerów, a znak nakazujący korzystanie z tej drogi może nie być widoczny dla kierujących rowerami. Przed miejscem umieszczenia znaku B-9, na odcinku drogi poprzedzającym stosuje się odpowiedni znak w celu poinformowania kierujących rowerem, że wjazd rowerów jest zabroniony i poprowadzenia tych uczestników ruchu na część drogi dla nich przeznaczoną.



Rys. 3.2.10.1. Znak B-9”,

– pkt 3.2.12. „Zakaz wjazdu wózków rowerowych” otrzymuje brzmienie:

„Znak B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych” (rys. 3.2.12.1) stosuje się na drogach, a zwłaszcza ulicach, na których występuje duże natężenie ruchu i

poruszanie się wózków rowerowych tamuje ruch, w szczególności przez utrudnienie wyprzedzania.

Przed miejscem umieszczenia znaku B-11, na odcinku drogi poprzedzającym stosuje się odpowiedni znak w celu poinformowania kierujących wózkiem rowerowym dopuszczalnym kierunku kontynuowania ruchu przez te pojazdy.



Rys. 3.2.12.1. Znak B-11”,

– pkt 3.2.14. „Zakaz wjazdu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne”
tytuł otrzymuje brzmienie:

„3.2.14. Zakaz wjazdu pojazdów przewożących towary niebezpieczne

3.2.14.1. Zasady ogólne

W celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdów tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej, stosuje się znaki B-13 „zakaz wjazdu pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi”, B-13a „zakaz wjazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi” lub B-14 „zakaz wjazdu pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę”.

Znaki stosuje się w przypadku, gdy możliwe jest skierowanie ruchu na drogę alternatywną, po której mogą poruszać się pojazdy przewożące towary niebezpieczne - na obwodnicę miasta, położony poniżej ujęcia wody most, drogę omijającą tunel itp.

3.2.14.2. Zakaz wjazdu pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi



Rys. 3.2.14.1. Znak B-13

Znak B-13 „zakaz wjazdu pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi” (rys. 3.2.14.1) stosuje się w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne klas: 1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, lub gazy palne klasy 2, w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdów tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej.

Znak B-13 umieszcza się na drogach, po których przewożenie towarów wybuchowych lub łatwo zapalnych może stanowić duże zagrożenie w razie awarii pojazdu lub wypadku.

Dotyczy to zagrożenia zarówno osób (ulice w zwartej zabudowie miast, tereny rekreacyjne), jak i budowli (tunele, zapory wodne, obiekty zabytkowe itp.).

3.2.14.3. Zakaz wjazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi

Znak B-13a „zakaz wjazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi” (rys. 3.2.14.2) stosuje się w celu wyeliminowania z ruchu wszelkich pojazdów przewożących towary niebezpieczne w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdów tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej. Dotyczy to dróg, po których przewożenie towaru niebezpiecznego może w razie awarii pojazdu lub wypadku stanowić szczególnie duże zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska.



Rys. 3.2.14.2. Znak B-13a

W przypadku konieczności wyeliminowania ruchu tylko określonych klas lub grup towarów niebezpiecznych albo określonego sposobu ich przewozu pod znakiem B-13a umieszcza się tabliczkę T-31 z literą B, C, D lub E oznaczającą kategorię tunelu (rys. 3.2.14.2a) lub tabliczkę z odpowiednim napisem. Zakaz wyrażony znakiem B-13a może dotyczyć niektórych okresów doby, np. godzin szczytu.



Rys. 3.2.14.2a. Tabliczka T-31 wskazująca kategorię tunelu”

3.2.14.4. Zakaz wjazdu pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę



Rys. 3.2.14.3. Znak B-14

Znak B-14 „zakaz wjazdu pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę” (rys. 3.2.14.3) stosuje się w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne, określone w odrębnych przepisach klas 3, 4, 3, 6, 1, 6, 2, 8, gazy trujące lub gazy żrące klasy 2 lub towary zagrażające środowisku klasy 9, w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej.

Znak B-14 umieszcza się na drogach przebiegających w pobliżu zbiorników lub cieków wodnych o wysokiej klasie czystości (źródła rzek, jeziora i zbiorniki wody pitnej, miejsca poboru wody do celów spożywczych lub przemysłowych), które w razie awarii pojazdu lub wypadku mogą być skażone przewożonymi towarami.

Jeżeli ujęcie wody znajduje się między mostami, to znak B-14 należy umieścić na drodze przebiegającej przez most umiejscowiony powyżej ujęcia.”,

– w pkt 3.2.15. „Zakaz wjazdu różnych pojazdów” akapit siódmy otrzymuje brzmienie:

„Znak B-13/14 „zakaz wjazdu pojazdów z towarami wybuchowymi lub zapalnymi oraz towarami mogącymi skazić wodę” (rys. 3.2.15.4) stosuje się w celu wyeliminowania ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne z tych dróg, na których mają zastosowanie kryteria opisane dla znaków B-13 i B-14 (pkt 3.2.13 i 3.2.14), np. z dróg przebiegających przez osiedla mieszkaniowe, okolice rezerwatów, zbiorników wodnych, plaż itp.”,

– w pkt 3.2.21. „Stop”:

– akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak B-20 „stop” (rys. 3.2.21.1) stosuje się w celu wprowadzenia w określonych warunkach obowiązku zatrzymania pojazdu przed wjazdem na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem, na przejazd kolejowy niestrzeżony (kategorii D), na

przejazd tramwajowy, a także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu. Dopuszcza się stosowanie znaku B-20 dla kierujących tramwajami, gdy torowisko przecina drogę publiczną.”,

– – akapit ósmy otrzymuje brzmienie:

„Znak B-20 umieszcza się możliwie jak najbliżej skrzyżowania i nie dalej niż 25 m od niego w obszarze zabudowanym. Odległość umieszczenia znaku należy mierzyć od krawędzi jezdni drogi porzeczej lub od skrajnej szyny. Dopuszcza się umieszczenie znaku B-20 wraz ze znakiem G-3, G-4 albo ze znakiem D-6, D-6a, D-6b (na jednym słupku).”,

– pkt 3.2.34.2. „Zasady ograniczania prędkości” otrzymuje brzmienie:

„Znak B-33 umieszcza się, gdy działania techniczne w zakresie poprawy geometrii drogi, stanu nawierzchni, oddzielenia ruchu pieszego od ruchu pojazdów itp. nie wpływają w dostateczny sposób na poprawę bezpieczeństwa.

Ograniczenie prędkości wyrażone znakiem B-33 można stosować:

– jeżeli odcinek drogi o śliskiej nawierzchni jest poprzedzony bardzo szorstką lub szorstką nawierzchnią,

– dla oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym,

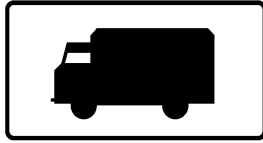
– w innych uzasadnionych okolicznościach, np. na niektórych łukach, gdy ograniczenie prędkości powinno wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

W razie potrzeby ograniczenia prędkości, np. ze względu na stan nawierzchni, nośność obiektu mostowego, nadmierny hałas, geometrię drogi itp. tylko dla określonych rodzajów pojazdów, np. motocykli, samochodów ciężarowych, ciągników rolniczych, pojazdów silnikowych z przyczepą, pojazdów z przyczepą kempingową, autobusów, trolejbusów, pojazdów z towarami niebezpiecznymi, pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi, pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę - pod znakiem B-33 należy umieścić tabliczkę z symbolem takiego pojazdu (rys. 3.2.34.2).

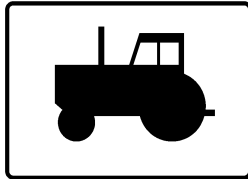
Rys. 3.2.34.2. Tabliczki T-23a-j:



a) T-23a tabliczka wskazująca motocykle



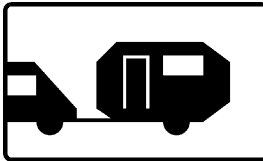
b) T-23b tabliczka wskazująca samochody ciężarowe, pojazdy specjalne, pojazdy używane do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, oraz ciągniki samochodowe



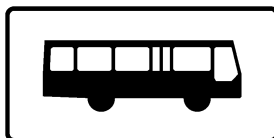
c) T-23c tabliczka wskazująca ciągniki rolnicze i pojazdy wolnobieżne



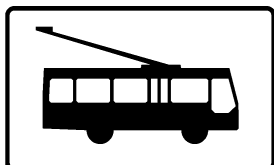
d) T-23d tabliczka wskazująca pojazdy silnikowe z przyczepą



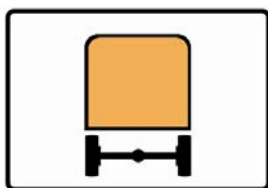
e) T-23e tabliczka wskazująca pojazdy z przyczepą kempingową



f) T-23f tabliczka wskazująca autobusy



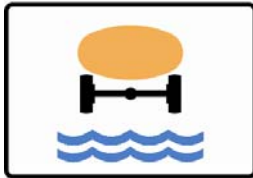
g) T-23g tabliczka wskazująca trolejbusy



h) T-23h tabliczka wskazująca pojazdy z towarami niebezpiecznymi



i) T-23i tabliczka wskazująca pojazdy z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi



j) T-23j tabliczka wskazująca pojazdy z towarami, które mogą skazić wodę”,

– pkt 3.2.34.3. „Wskazywanie podniesionej prędkości w obszarze zabudowanym” otrzymuje brzmienie:

„3.2.34.3. Wskazywanie podniesionej prędkości w obszarze zabudowanym

W celu podniesienia dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym należy przeprowadzić szczegółową analizę bezpieczeństwa ruchu uwzględniającą w szczególności następujące kryteria:

- strukturę rodzajową i ilościową zdarzeń drogowych,
- zagospodarowanie otoczenia drogi,
- odległość między skrzyżowaniami,
- natężenie ruchu poprzecznego pojazdów i pieszych,
- szerokość jezdni i liczbę pasów ruchu,
- natężenie ruchu pojazdów powolnych.

Dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym można podnieść do 70 km/h.

W przypadku, gdy na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami występuje separacja ruchu pojazdów samochodowych od ruchu pieszych, rowerów lub wózków rowerowych, prędkość można podnieść do 80 km/h.”,

d) w części 4 „Znaki nakazu”:

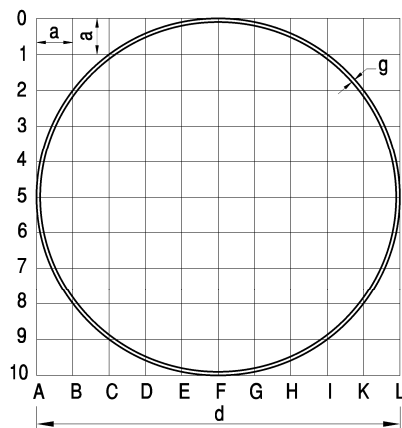
– pkt 4.1.1. „Funkcja, kształt i wymiary znaków” otrzymuje brzmienie:

„4.1.1. Funkcja, kształt i wymiary znaków

Znaki nakazu stosuje się w celu wskazania:

- wymaganego sposobu jazdy na skrzyżowaniu lub innym miejscu, gdzie występuje możliwość zmiany kierunku jazdy (znaki od C-1 do C-12),
- obowiązku korzystania przez określonych uczestników ruchu z przeznaczonej dla nich drogi (znaki C-13 i C-16),
- obowiązującej na drodze minimalnej prędkości (znak C-14),
- nakazanego kierunku jazdy dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi,
- obowiązku używania łańcuchów przeciwpoślizgowych.

Znaki nakazu nie dotyczą pojazdów szynowych poruszających się zgodnie z przebiegiem ich trasy. Znaki nakazu, z wyjątkiem znaku C-17, mają kształt koła o wymiarach oznaczonych na rysunku 4.1.1.1 i określonych w tabeli 4.1.



Rys. 4.1.1.1. Kształt i wymiary znaków nakazu

Tabela 4.1. Wymiary znaków nakazu (mm)

Grupa wielkości znaków	Średnica d	Szerokość obwódki g	Moduł a
wielkie	1000	10	100
duże	900	9	90
średnie	800	8	80
małe	600	6	60
mini	400	4	40

Znaki nakazujące skręcanie występują w dwóch odmianach: C-1 i C-2 dla nakazu jazdy w prawo, C-3 i C-4 dla nakazu jazdy w lewo. Stosowanie tych odmian powinno być takie, aby kierującym jednoznacznie wskazać sposób i istniejące kierunki ruchu na drodze, do której się zbliżają. W skomplikowanych warunkach drogowych można umieścić dwa znaki, np. C-3 i C-4 wskazujące ten sam kierunek jazdy.

Przed wyborem sposobu oznakowania należy zbadać, czy zastosowanie znaku zakazu skręcania w lewo lub w prawo nie przekaże jadącym bardziej wyraziście, niż odpowiedni znak nakazu, możliwości jazdy przez skrzyżowanie w określonych kierunkach. Znaki wskazujące wymagany sposób jazdy na skrzyżowaniu umieszcza się w rejonie skrzyżowania, jednak nie dalej niż 25 m od krawędzi jezdni drogi poprzecznej.

Znaki: C-2, C-4-C-8, C-12 i C-14 umieszcza się po obu stronach jezdni jednokierunkowych wielopasowych.

Jeżeli istnieje potrzeba wyłączenia z nakazu pewnych rodzajów pojazdów, pod znakami nakazu od C-1 do C-10 dopuszcza się stosowanie tabliczek, na których umieszcza się zwrot „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu albo napisem określającym ten pojazd, według zasad określonych w punktach 3.1, 3.2. 1 i 3.2.2. Na znakach nakazu nie dopuszcza się umieszczania jakichkolwiek napisów lub dodatkowych symboli.

Znaki od C-1 do C-8 stosuje się również na wyjazdach z obiektów przydrożnych, jeżeli istnieje potrzeba wskazania obowiązkowego kierunku jazdy, np. wyjazd ze stacji paliw, parkingu itp.”,

– w pkt 4.2.13. „Droga dla rowerów” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na drogach dla rowerów umieszcza się także inne znaki poziome i pionowe, dla których wymagania określają odpowiednie przepisy dla tych znaków.”,

– pkt 4.2.14. „Koniec drogi dla rowerów” otrzymuje brzmienie:

„4.2.14. Koniec drogi dla rowerów

Znak C-13a „koniec drogi dla rowerów” (rys. 4.2.14.1) stosuje się w celu wskazania miejsca, w którym kończy się droga dla rowerów i następuje włączenie do jezdni, na której odbywa się ruch innych pojazdów. Znaku C-13a nie stosuje się, jeżeli kontynuacją drogi dla rowerów jest droga dla rowerów i pieszych, droga dla pieszych albo strefa zamieszkania albo został zastosowany znak B-1 albo znak B-9. W miejscu połączenia z drogą dla pieszych umieszcza się odpowiednią odmianę znaku C-13/16.



Rys. 4.2.14.1. Znak C-13a”

– w pkt 4.2.19. „Droga dla pieszych i rowerów” otrzymuje brzmienie:

„4.2.19. Droga dla rowerów i pieszych

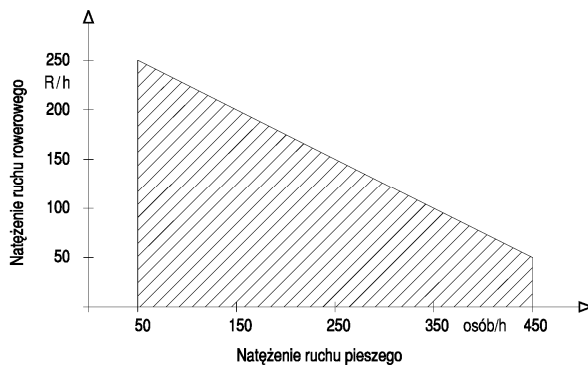


Rys. 4.2.19.1. Znak C-13/16

Znak C-13/16 „droga dla rowerów i pieszych” (rys. 4.2.19.1) stosuje się w celu oznaczenia dróg tylko dla kierujących rowerami i pieszych. Na znaku tym umieszcza się jednocześnie symbole znaków C-13 i C-16.

Wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszcy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy - nie przekracza 250 rowerów/h.

Na rysunku 4.2.19.2 pokazano zależność natężeń ruchu dla ustalenia wspólnego użytkowania drogi przez rowerzystów i pieszych. Zakreskowane pole przedstawia zakres możliwości stosowania wspólnej drogi dla rowerzystów i pieszych.



Rys. 4.2.19.2. Wykres do ustalenia wspólnego użytkowania drogi przez rowerzystów i pieszych

W przypadku gdy ruch rowerów powinien odbywać się tylko po jednej stronie drogi dla rowerów i pieszych, symbole rowerów i pieszych oddziela się kreską pionową (rys. 4.2.19.3).

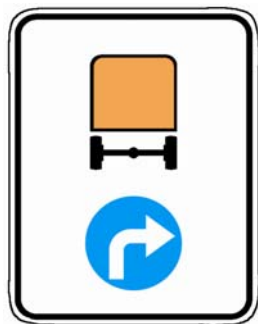


Rys. 4.2.19.3. Znak C-13/16 wskazujący poszczególne strony drogi, po których powinien odbywać się ruch rowerów i pieszych”,

– pkt 4.2.20. „Nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi” otrzymuje brzmienie:

„4.2.20. Nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi

Znak C-17 „nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi” (rys. 4.2.20.1) stosuje się, jeżeli konieczne jest wskazanie kierunku przejazdu pojazdów przewożących określone w odrębnych przepisach materiały niebezpieczne w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej.



Rys. 4.2.20.1. Znak C-17

Przy zastosowaniu znaku C-17 nie jest konieczne oznakowanie znakami B-13a tych wylotów ze skrzyżowania, na które zabroniony jest wjazd pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Na znaku C-17 umieszcza się znaki C-2, C-4 lub C-5, jeżeli za skrzyżowaniem tylko na jednej drodze dopuszczony jest wjazd pojazdów przewożących towary niebezpieczne, a znaki C-6, C-7 lub C-8, jeżeli przewóz towarów niebezpiecznych dopuszczony jest na dwóch drogach za skrzyżowaniem. Znak C-17 może być stosowany na dużych placach postojowych, terminalach odpraw celnych itp. w celu wskazania kierunku do miejsc postojowych przeznaczonych dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne.”,

e) w części 5 „Znaki informacyjne”:

– w pkt 5.2.3. „Droga jednokierunkowa”:

– –akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na jezdni jednokierunkowej dopuszcza się ruch rowerów w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów, pod znakiem D-3 umieszcza się tabliczkę z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego (zgodnie z przykładem na rys. 5.2.3.2). Szerokość tabliczki powinna mieć szerokość znaku D-3. Na przeciwległym wlocie pod znakiem B-2 umieszcza się tabliczkę z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego.”,

– – tekst pod rysunkiem rys. 5.2.3.2. Znak D-3 z tabliczką T-22 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 5.2.3.2. Przykład znaku D-3 z tabliczką z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru.”,

– w pkt 5.2.4. „Droga bez przejazdu” po akapicie czwartym dodaje się akapit piąty w brzmieniu:

„Jeżeli droga ta pozwala na przejazd rowerem lub wózkiem rowerowym pod znakami: D-4a i D-4b umieszcza się tabliczkę z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego.”,

– pkt 5.2.6.4. „Zasady lokalizacji przejazdów dla rowerzystów” otrzymuje brzmienie:

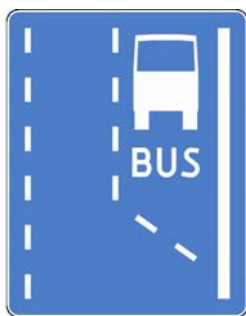
„5.2.6.4. Zasady lokalizacji przejazdów dla rowerzystów

Przejazdy dla rowerzystów lokalizuje się na przedłużeniu drogi dla rowerów albo drogi dla rowerów i pieszych. Przejazdy dla rowerzystów należy wyznaczać w miejscach zapewniających wzajemną widoczność rowerzystów i kierujących pojazdami, przede wszystkim na skrzyżowaniach dróg. W przypadku gdy wzajemna widoczność nie jest zapewniona, należy zastosować środki spowalniające ruch, tak aby prędkość rowerów i innych pojazdów była dostosowana do warunków widoczności.

W przypadku przejazdu dla rowerzystów bez sygnalizacji świetlnej, zlokalizowanego na drodze poza skrzyżowaniem, zaleca się zastosowanie rozwiązań wymuszających zmniejszenie prędkości pojazdów poruszających na tej drodze lub rowerów wjeżdżających na przejazd, dla zapewnienia bezpieczeństwa kierujących rowerem na tym przejeździe.”

– pkt 5.2.11. „Początek pasa ruchu dla autobusów” otrzymuje brzmienie:

„5.2.11. Początek pasa ruchu dla autobusów

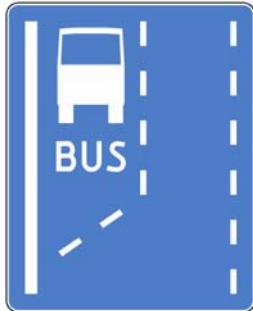


Rys. 5.2.11.1. Znak D-11

Znak D-11 „początek pasa ruchu dla autobusów” (rys. 5.2.11.1) stosuje się w celu oznaczenia początku pasa przeznaczonego tylko dla autobusów lub trolejbusów oraz innych pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach, znajdującego się po prawej stronie.

Znak D-11 powinien mieć wymiary takie, jak ustalono dla znaków dużych. Znak D-11 umieszcza się obok jezdni, w miejscu, od którego obowiązywać ma zakaz poruszania się po wyznaczonym pasie ruchu innych pojazdów niż pojazdy wykonujące odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Jeżeli na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe wyznacza się pas ruchu dla autobusów oznaczony znakiem D-11, to na znaku D-11 pod napisem BUS należy umieścić napis TRAM. Jeżeli na tym pasie dopuszcza się także ruch innych pojazdów, to na

znaku D-11 pod napisem BUS należy umieścić napis określający rodzaj takich pojazdów np. TAXI lub symbol roweru. Dopuszczenie do poruszania się po pasie ruchu dla autobusów innych pojazdów powinno być ograniczone w takim stopniu, aby pojazdy te nie powodowały utrudnienia ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach, dla których pas jest przeznaczony. Jeżeli konieczne jest wydzielenie tego pasa po lewej stronie jezdni, to należy stosować odmianę znaku D-11 (D-11a) według rysunku 5.2.11.2.



Rys. 5.2.11.2. Znak D-11a

Wydzielenie pasów ruchu tylko dla pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach jest jednym ze środków usprawniających ruch tych pojazdów na obciążonych ruchem ulicach i przyczynia się do poprawy regularności ich kursowania. Stosowanie wydzielonych pasów ruchu powinno być poprzedzone wszechstronną analizą warunków ruchu na jezdni, uwzględniającą oprócz natężenia ruchu różnych rodzajów pojazdów także czas przejazdu i czas zatrzymań.

Szczegółowe pomiary tych parametrów należy wykonać przed wyznaczeniem pasów i po ich wyznaczeniu, w celu określania efektywności zastosowanego rozwiązania. Wydzielanie pasów ruchu może być stosowane w zróżnicowanym zakresie. Gdy ruch odbywa się dość swobodnie, a występują tylko punktowe utrudnienia w przejeździe pojazdów komunikacji publicznej, wówczas zaleca się wydzielanie pasów tylko na krótkich odcinkach w rejonach występujących w ruchu utrudnień. Można przy tym stosować inne zmiany w organizacji ruchu, jak np. ograniczenie postoju lub zatrzymania pojazdów, eliminację skrętów, eliminację innych pojazdów z pewnych odcinków jezdni itp. Na skrzyżowaniach, na których ruch jest kierowany przy użyciu sygnalizacji świetlnej, długość wydzielonego pasa ruchu powinna przekraczać długość kolejki pojazdów tworzących się na sąsiednich pasach ruchu. Jeżeli trudne warunki ruchu występują na kilku sąsiednich skrzyżowaniach i powodują blokowanie odcinków między nimi, to pas ruchu dla

autobusów może być przeprowadzony przez kilka sąsiednich skrzyżowań. Przeznaczenie części jezdni dla zbiorowej komunikacji publicznej i pozostawienie na pozostałej części ruchu innych pojazdów może być uzasadnione nawet wówczas, gdy dla tych pojazdów pozostaje tylko jeden pas ruchu. Zależy to od liczby autobusów i przewożonych pasażerów. Minimalne natężenie ruchu autobusów, przy którym straty czasu ponoszone przez jadących innymi pojazdami są równoważone przez korzyści pasażerów komunikacji zbiorowej, zależy od stopnia nasycenia wlotów na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną kierującą ruchem. Przy wysokim stopniu nasycenia (3000 pojazdów na godzinę sygnału zielonego na dwóch pasach odpowiada nasyceniu 0,95) stosowanie wydzielonych pasów jest uzasadnione nawet przy małym ruchu autobusów.

Jeżeli sytuacje lokalne nie zmuszają do stosowania innych środków, to dla pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach należy wydzielać prawy skrajny pas jezdni. Wydzielenie pasa po lewej stronie może być uzasadnione skręcaniem tych pojazdów w lewo lub jazdą na wprost przy obowiązującym zakazie skrętu w lewo. Dla oznakowania wydzielonych części jezdni dla pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów stosuje się znaki B-2 i F-18b zgodnie z zasadami opisanymi w pkt 3.2.2 i 7.2.18.”,

– w pkt 5.2.12. „Pas ruchu dla autobusów” po akapicie drugim dodaje się akapit trzeci w brzmieniu:

„Jeżeli na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe wyznacza się pas ruchu dla autobusów oznaczony znakiem D-12, to na znaku D-12 pod napisem BUS należy umieścić napis TRAM. Jeżeli na pasie oznaczonym znakiem D-12 dopuszcza się ruch tramwajów, to na tym znaku pod napisem BUS należy umieścić napis TRAM. Jeżeli na tym pasie dopuszcza się także ruch innych pojazdów, to na znaku D-12 pod napisem BUS należy umieścić napis określający rodzaj takich pojazdów np. TAXI lub symbol roweru.”,

– pkt 5.2.19. „Postój taksówek” i pkt 5.2.20. „Koniec postoju taksówek” otrzymują brzmienie:

„5.2.19. Postój taksówek



Rys. 5.2.19.1. Znak D-19

Znak D-19 „postój taksówek” (rys. 5.2.19.1) stosuje się w celu oznaczenia początku odcinka jezdni przeznaczanego tylko dla postoju taksówek osobowych. Znak D-19 powinien mieć wymiary: długość podstawy 620 mm, wysokość 300 mm.

Znak D-19 powinien być wykonywany jako dwustronny i umieszczany przy krawężniku obok miejsca, na które podjeżdża pierwsza z oczekujących taksówek.

Postoje taksówek osobowych zaleca się ustalać w rejonach:

- dworców,
- domów towarowych,
- hoteli,
- restauracji,
- obiektów kulturalno-rozrywkowych.

Jeżeli to możliwe, postoje te należy wyznaczać na ulicach lokalnych, a na ulicach układu podstawowego w zatokach, tak aby utrudnienia w ruchu innych pojazdów były jak najmniejsze.

Długość odcinka przeznaczanego do postoju taksówek powinna wynikać z obserwacji zapotrzebowania na taksówki w danym rejonie, ale nie powinna być mniejsza od 15 m (trzy taksówki) i większa niż 50 m (dziesięć taksówek). Większa liczba taksówek może oczekiwać na wyznaczonych placach poza jezdniami.

Jeżeli długość odcinka przeznaczanego do postoju nie została określona znakiem D-20, to oznacza to, iż postój taksówek może odbywać się w odległości do 20 m od znaku D-19.

5.2.20. Koniec postoju taksówek



Rys. 5.2.20.1. Znak D-20

Znak D-20 „koniec postoju taksówek” (rys. 5.2.20.1) stosuje się w celu oznaczenia końca odcinka jezdni przeznaczonego do postoju taksówek osobowych i umieszcza na jego końcu.”,

– pkt 5.2.43. „Tunel” otrzymuje brzmienie:

„5.2.43. Tunel



Rys. 5.2.43.1. Znak D-37

Znak D-37 „tunel” (rys. 5.2.43.1) stosuje się w celu poinformowania kierujących o wjeździe do tunelu.

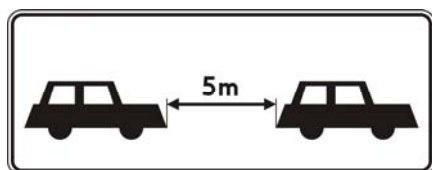
Znak D-37 umieszcza się w odległości do 50 m przed wjazdem do tunelu.

Rzeczywistą długość tunelu, gdy jego długość przekracza 500m, wskazuje się na tabliczce T-1b (rys. 5.2.43.2) umieszczonej pod znakiem D-37 albo na znaku D-37 przez umieszczenie w dolnej części napisu i symboli odpowiadających treści tabliczki T-1b. W tunelach o długości przekraczającej 3.000 m pozostałą długość tunelu podaje się co 1.000 m na tabliczce T-1b, umieszczanej samodzielnie.

W przypadku potrzeby wskazania minimalnego odstępu między pojazdami w tunelu, innego niż określony ustawą, pod znakiem D-37 umieszcza się również tabliczkę T-32 (rys. 5.2.43.3).



Rys. 5.2.43.2. Tabliczka T-1b



Rys. 5.2.43.3. Tabliczka T-32”,

– po pkt 5.2.55. „Pobór opłat” dodaje się pkt 5.2.55a. „Zatoka” w brzmieniu:

„5.2.55a. Zatoka

Znak D-50 „zatoka” (rys. 5.2.55a.1) umieszcza się w tunelu w odległości do 50 m przed zatoką awaryjną. 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).



Rys. 5.2.55a.1. Znak D-50



Rys. 5.2.55a.2. Tabliczka T-33”

f) w części 6 „Znaki kierunku i miejscowości”:

– pkt 6.3.7.2. „Znak z numerem drogi krajowej” otrzymuje brzmienie:

„6.3.7.2. Znak z numerem drogi krajowej

Znak E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t” o tle barwy czerwonej z białą ramką tarczy znaku i napisie barwy białej (rys. 6.3.7.1), znak E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t” o tle barwy czerwonej z białą-czarną ramką tarczy znaku i napisie barwy białej (rys. 6.3.7.1a), znak E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t” o tle barwy czerwonej z czarną ramką tarczy znaku i

napisie barwy białej stosuje się w celu wskazania przebiegu drogi krajowej oznaczonej numerem wskazanym na znaku lub wjazdu na tę drogę.

Na drogach oznaczonych tymi znakami dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym 11,5 t (znak E-15a), 10 t (znak E-15f) albo 8 t (znak E-15g) i odpowiednio większym nacisku osi wielokrotnej, zgodnie z przepisami określającymi sieć dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o określonych parametrach, chyba że znak B-19 określa inny dopuszczalny nacisk osi pojazdu.

Rys. 6.3.7.1. Znak E-15a



a) z numerem jednocyfrowym



b) z numerem dwucyfrowym



Rys. 6.3.7.1a. Znak E-15f



Rys. 6.3.7.1b. Znak E-15g”,

– w pkt 6.3.7.8. „Umieszczanie znaków z numerem drogi”:

– – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Znaki z numerami dróg, również z tabliczką T-34, umieszcza się: ”,

– – akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wysokość znaków E-15a, E-15b, E-15c, E-15d, E-15e, E-15f, i E-15g stosowanych samodzielnie wynosi 300 mm. Wymiary znaków stosowanych samodzielnie zawiera tabela 9.5.3. i oznaczono je gwiazdką.”,

– w pkt 6.3.7.9. „Tabliczka T-34” akapit drugi otrzymuje brzmienie:
„Tabliczkę T-34 (rys. 6.3.7.14) umieszcza się na drogach krajowych objętych systemem elektronicznej opłaty drogowej pod znakiem z numerem autostrady E-15c, drogi ekspresowej E-15d lub innej drogi krajowej E-15a albo E-15f albo E-15g, występującym samodzielnie.”,

g) w części 7 „Znaki uzupełniające”:

– po pkt 7.2.2. „Przekraczanie granicy zabronione” dodaje się pkt 7.2.2a. „Granica państwa” w brzmieniu:

„7.2.2a. Granica państwa



Rys. 7.2.2a.1. Znak F-2a

Znak F-2a „granica państwa” (rys. 7.2.2.1) stosuje się w celu wskazania uczestnikowi ruchu miejsca gdzie drogę przecina granica Rzeczypospolitej Polskiej na wewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Znak F-2a umieszcza się w pobliżu miejsca, w którym drogę przecina granica państwa. ”,

– pkt 7.2.19. „Pas ruchu dla określonych pojazdów” otrzymuje brzmienie:

„7.2.19. Pas ruchu dla określonych pojazdów



Rys. 7.2.19.1. Znak F-19

Znak F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” (rys. 7.2.19.1) stosuje się w celu wskazania pasa ruchu dla pojazdów wskazanych na znaku. Jeżeli na jezdni został wyznaczony pas ruchu dla rowerów, na znaku umieszcza się symbol roweru. Pas ruchu dla rowerów powinien być oddzielony od pozostałych pasów ruchu linią P-1c, P-1e albo P-2b oraz oznaczony znakiem P-23 „rower”.

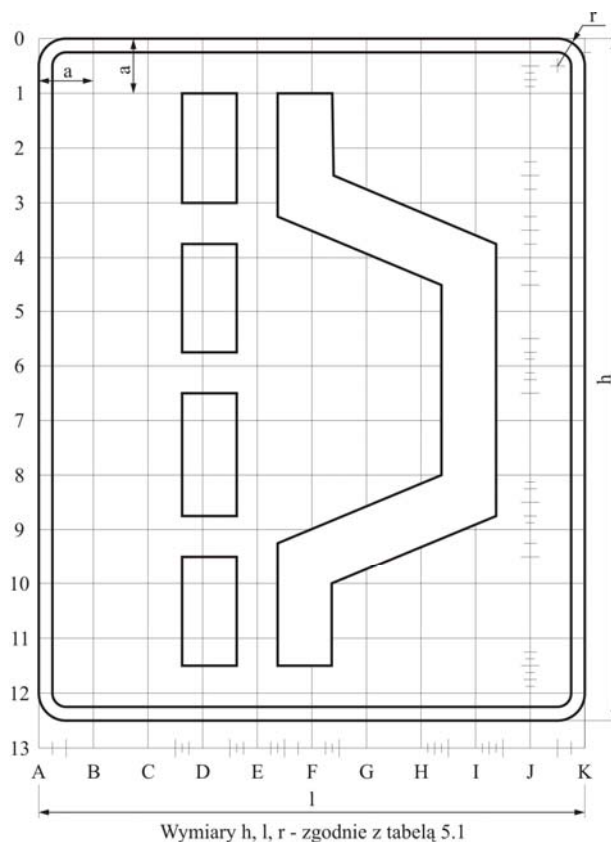
Zamiast symbolu roweru na znaku może być umieszczony symbol pojazdu taki, jak na tabliczkach T-23a do T-23g oraz T-16 lub T-16a. Znak F-19 umieszcza się za skrzyżowaniem lub w odległości 10-30 m przed początkiem pasów ruchu wskazanych na znaku, a na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami znak powtarza się co 300 m.”

h) w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych”:

– w pkt 9.4. „Znaki informacyjne”:

– – skreśla się rysunki 9.4.28 i 9.4.30,

– – po rysunku 9.4.76 dodaje się rysunek 9.4.76a w brzmieniu:



Rys. 9.4.76a. Konstrukcja znaku D-50”

- w pkt 9.5. „Znaki kierunku i miejscowości”:

-- tabela 9.5.3. otrzymuje brzmienie:

„Tabela 9.5.3. Wymiary znaków z numerami dróg umieszczanych na znakach kierunku w zależności od wysokości liter d nazwy miejscowości kierunkowej

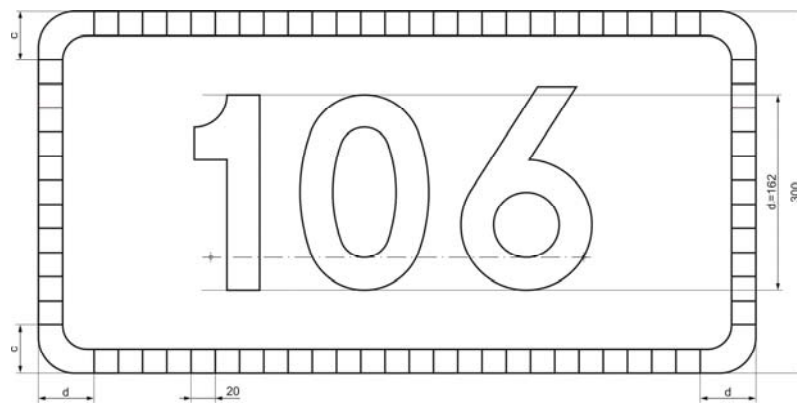
d	d1	h	b	o	r	m	P
132	102	180	30	9	30	80	51
162	132	220	35	9	30	100	66
210	162	270 (300)*	45 (49)*	9 (20)*	30	122	81
282	210	350	55	15	30	158	105
348	282	470	74	20	30	212	141
420	348	580	91	25	30	261	174

Uwaga! * - wymiary znaków E-15a, E15b, E-15c, E-15d, E-15e, E-15f, E15g stosowanych samodzielnie.”,

-- tekst pod rysunkiem 9.5.46. otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.5.46. Konstrukcja znaków E-15a, E-15b, E-15e, E-15f, E-15g”,

-- rysunek 9.5.49. otrzymuje brzmienie:



Rys. 9.5.49. Konstrukcja ramki znaków E-15e i E-15f”,

- w pkt 9.6. „Znaki uzupełniające”:

-- po rysunku 9.6.2 dodaje się rysunek 9.6.2a w brzmieniu:



Pozostałe wymiary znaku F-2a zgodnie z rysunkiem 9.6.2

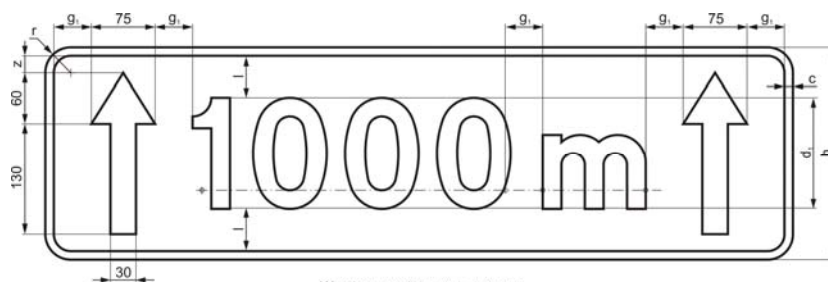
Rys. 9.6.2a. Konstrukcja znaku F-2a”,

-- tekst pod rysunkiem 9.6.3. otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.6.3. Szablon orła do znaków F-1, F-2 i F-2a”,

- w pkt 9.7. „Tabliczki do znaków drogowych”:

-- po rys. 9.7.1 dodaje się rys. 9.7.1a w brzmieniu:

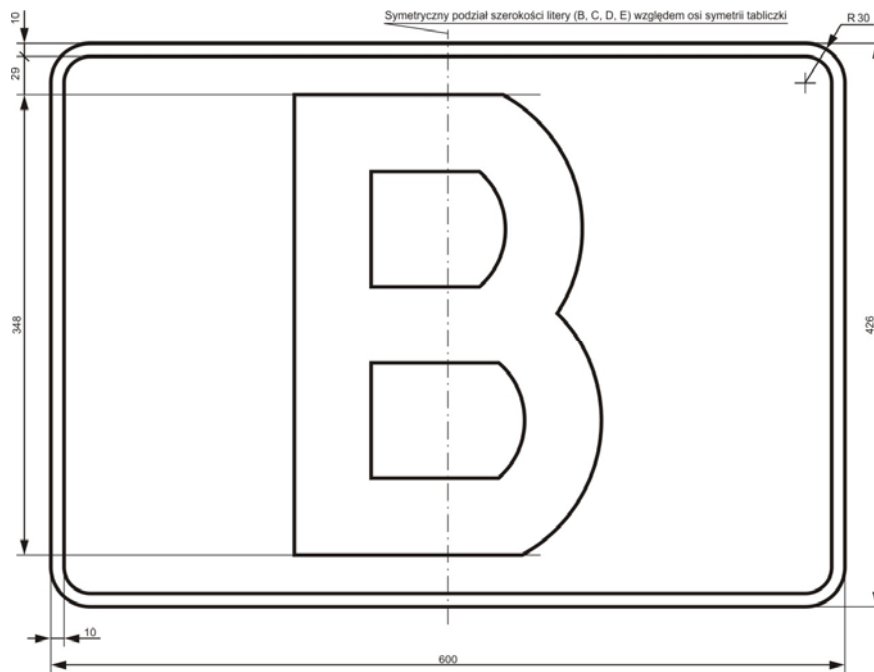


Wymiary zgodnie z tabelą 9.7.1

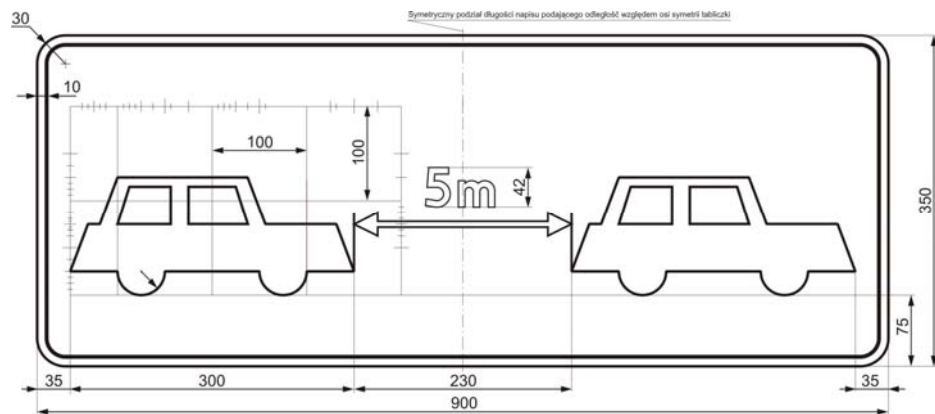
Rys. 9.7.1a. Konstrukcja tabliczki T-1b”,

-- skreśla się rysunek 9.7.24,

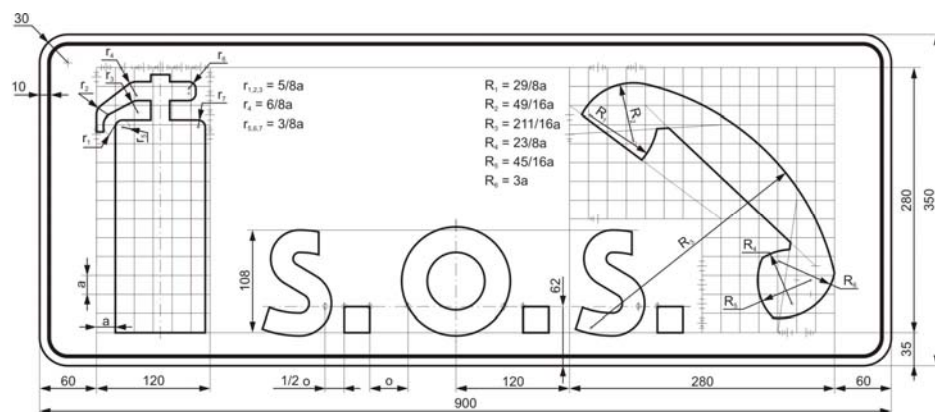
-- dodaje się rys. 9.7.51, 9.7.52 i 9.7.53 w brzmieniu:



Rys. 9.7.51. Konstrukcja tabliczki T-31



Rys. 9.7.52. Konstrukcja tabliczki T-32



Rys. 9.7.53. Konstrukcja tabliczki T-33”;

2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) w części 2 „Znaki podłużne”:

– w pkt 2.2.1.3. „Linia pojedyncza przerywana – wydzielająca” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Linia wydzielająca powinna mieć długość 50 m. Dopuszcza się skrócenie linii przy wydzieleniu pasa ruchu dla rowerów lub pasa ruchu tylko dla pojazdów skręcających w zależności od warunków lokalnych”;

– pkt 2.2.1.7. „Linia pojedyncza ciągła - szeroka” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2.2.1.7. Linia pojedyncza ciągła – szeroka

Znak P-2b „linia pojedyncza ciągła – szeroka” (rys. 2.2.1.7) stosuje się do oddzielenia pasów ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku, niezależnie od dopuszczanej prędkości na drodze, jako linię poprzedzającą lub kontynuującą linię P-1c, oraz wydzielenia pasów ruchu dla autobusów lub rowerów przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku.

Długość linii powinna wynosić co najmniej 20 m.



Rys. 2.2.1.7. Znak P-2b”;

b) w części 3 „Strzałki” w pkt 3.2.1 „Strzałki kierunkowe”:

– akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Strzałki kierunkowe stosuje się w trzech odmianach:

- długie - na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 70 km/h,
- krótkie - na drogach o dopuszczalnej prędkości do 70 km/h,
- mini - na drodze lub jej części, przeznaczonej do ruchu rowerów, oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi.”,

– po akapicie trzecim dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„Strzałki kierunkowe odmiany mini posiadają wymiary zmniejszone o 50% z wymiarów strzałek kierunkowych odmiany krótkiej, a w przypadku braku tej odmiany, z wymiarów wskazanych rysunkach 3.2.1.4, 3.2.1.10, 3.2.2.2. 3.2.2.3. Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, dopuszcza się skrócenie trzonu strzałki kierunkowej odmiany mini.”,

c) w części 4 „Znaki poprzeczne”:

– w pkt 4.1. „Zasady ogólne” akapit siódmy otrzymuje brzmienie:

„Minimalna odległość między znakami poprzecznymi oraz między znakiem poprzecznym a uzupełniającym powinna wynosić 2,0 m. Dopuszcza się odległość 0,5 m:

- między przejściem dla pieszych a przejazdem dla rowerzystów,
- między linią warunkowego zatrzymania umieszczoną na pasie ruchu dla rowerów i przejściem dla pieszych lub przejazdem dla rowerzystów,
- między słupką dla rowerów i przejściem dla pieszych lub przejazdem dla rowerzystów. Przepisów o minimalnej odległości nie stosuje się do przejścia dla pieszych połączonego z przejazdem dla rowerzystów.”,

– w punkcie 4.2.1. „Przejścia dla pieszych” akapity 1 - 4 otrzymują brzmienie:

„Znak P-10 „przejście dla pieszych” (rys. 4.2.1.1) stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego, przeznaczonej do poprzecznego ruchu pieszych. Powierzchnię przejścia wyznaczają linie, których długość stanowi szerokość przejścia.

Szerokość przejścia dla pieszych s wynosi 4,0 m. Dopuszcza się wyznaczenie przejścia dla pieszych w obszarze zabudowanym o szerokości mniejszej, przy czym jego szerokość nie może być mniejsza niż 2,5 m. Wyznaczając przejście dla pieszych należy uwzględnić:

- natężenie i strukturę rodzajową ruchu pieszych,
- warunki w jakich się odbywa ruch pieszych i pojazdów.

W miarę potrzeb wynikających z warunków w jakich ruch się odbywa należy odpowiednio zwiększać szerokość przejścia dla pieszych. Szerokość przejścia nie może być większa niż 16,0 m.

Przejścia dla pieszych wyznacza się prostopadle do osi jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów (rys. 4.2.1.1 lit. a).

Dopuszcza się wyznaczenie przejść ukośnie, przy czym skos nie może być większy od 1:3 (rys. 4.2.1.1 lit. b).”

- pkt 4.2.2. „Przejazdy dla rowerzystów” otrzymuje brzmienie:

„4.2.2. Przejazdy dla rowerzystów

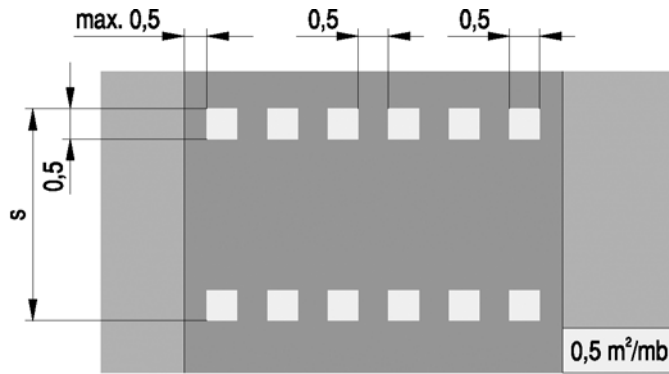
Znak P-11 „przejazd dla rowerzystów” (rys. 4.2.2.1) stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczonych do poprzecznego ruchu rowerów. Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się na przedłużeniu drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.

Powierzchnię przejazdu wyznaczają dwie linie przerywane, poprzeczne do osi jezdni. Odległość s między zewnętrznymi krawędziami tych linii, mierzona prostopadle do nich, stanowi szerokość przejazdu dla rowerzystów, jednak nie może być mniejsza niż:

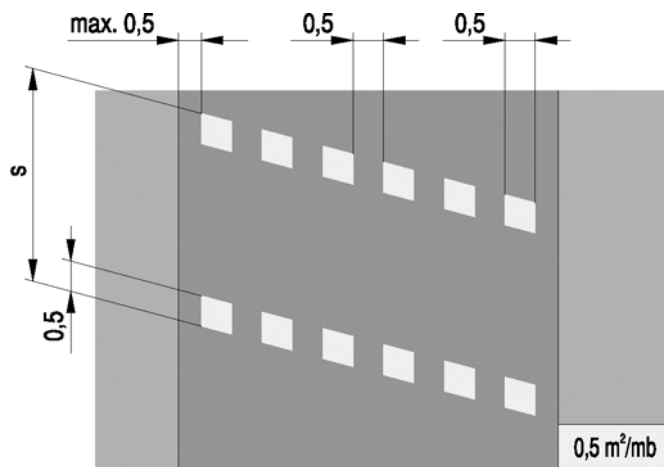
- 1,8 m – w przypadku przejazdu jednokierunkowego,
- 3,0 m – w przypadku przejazdu dwukierunkowego.

Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się, prostopadle do osi jezdni lub torowiska tramwajowego (rys. 4.2.2.1 lit. a). Dopuszcza się wyznaczenie przejazdu ukośnie, przy czym skos nie może być większy niż 1 : 3 (rys. 4.2.2.1 lit. b).

Rys. 4.2.2.1. Znak P-11:



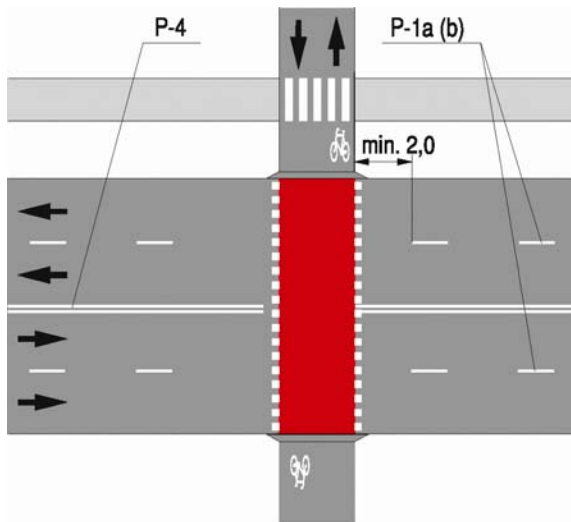
a) wyznaczający przejazd dla rowerzystów prostopadły do osi jezdni



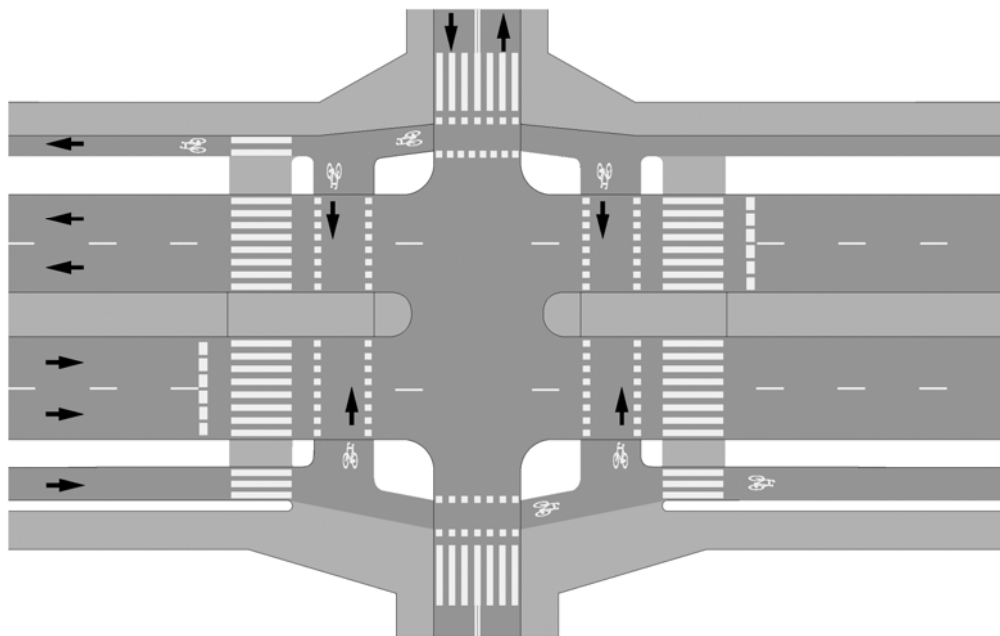
b) wyznaczający przejazd dla rowerzystów skośny do osi jezdni

Pomiędzy liniami wyznaczającymi przejazd dla rowerzystów nie umieszcza się znaków podłużnych. Linie ciągłe stykają się zewnętrznymi krawędziami tych linii, a inne znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 2,0 m od nich, oprócz znaku P-10, który można umieszczać w odległości nie mniejszej niż 0,5 m. Dla zapewnienia dobrej widoczności przejazdów dla rowerzystów zaleca się dodatkowe oznaczenie powierzchni przejazdu barwą czerwoną. Przykład oznakowania takiego przejazdu pokazano na rys. 4.2.2.2 lit. a. Przykład oznakowania przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu pokazano na rys. 4.2.2.2 lit. b.

Rys. 4.2.2.2. Przykład oznakowania przejazdu dla rowerzystów:

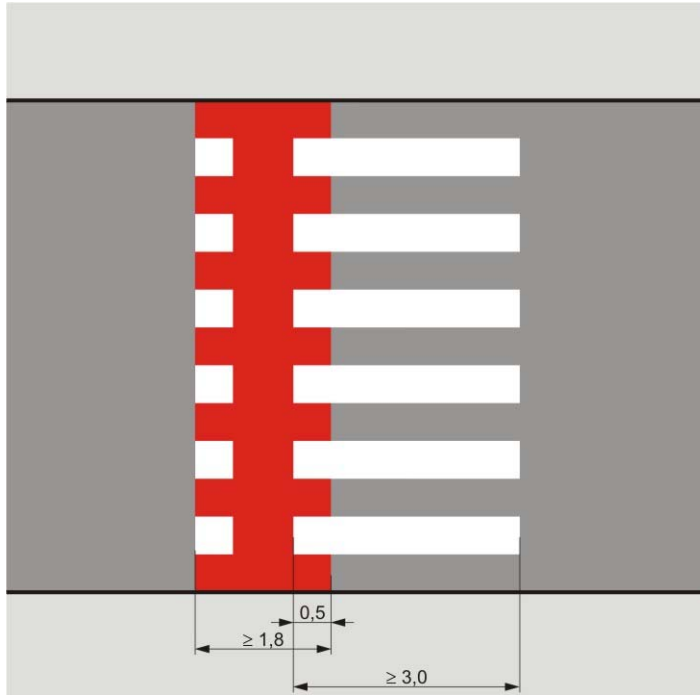


a) między skrzyżowaniami z czerwoną powierzchnią przejazdu



b) w obrębie skrzyżowania

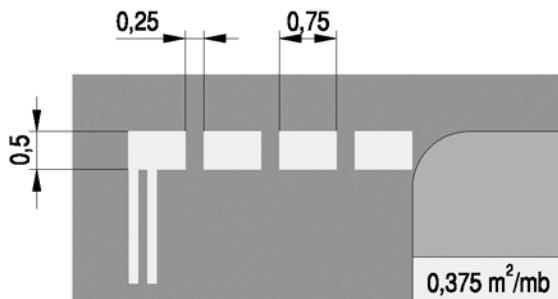
Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, brak miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu dla rowerzystów, dopuszcza się jednostronne połączenie znaku P-10 ze znakiem P-11 w sposób wskazany na rysunku 4.2.2.3. Powierzchnię przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla rowerów oznacza się barwą czerwoną.



Rys. 4.2.2.3. Przykład sposobu połączenia znaku P-10 ze znakiem P-11”

– pkt 4.2.5. „Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” otrzymuje brzmienie:

„4.2.5. Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów



Rys. 4.2.5.1. Znak P-14

Znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” (rys. 4.2.5.1)

stosuje się w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów przed:

- sygnalizatorami,
- przystankami tramwajowymi bez wysepek,
- przejazdami tramwajowymi i kolejowymi,
- skrzyżowaniem na wlotach dróg równorzędnych,
- przejściami dla pieszych,
- przejazdami dla rowerzystów,

– słuzami dla rowerów.

Znak P-14 umieszcza się prostopadle do osi jezdni lub pasa ruchu w odległości co najmniej:

- 2,0 m przed sygnalizatorami znajdującymi się obok jezdni,
- 0,5 m - w przypadku znaku P-14 umieszczonego na pasie ruchu dla rowerów albo znaku P-14, stanowiącego krawędź śluzy dla rowerów położoną najbliżej skrzyżowania,
- 8,0 m przed sygnalizatorami znajdującymi się nad jezdnią, (przy czym odległości te mierzone są od zewnętrznej krawędzi linii warunkowego zatrzymania do płaszczyzny czołowej sygnalizatora),
- 2,0 m przed linią przystankową (znak P-17),
- 1,5 m od skrajnej szyny toru tramwajowego,
- 2,0 m przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerzystów
- 2,0 m przed przejściem dla pieszych albo przejazdem dla rowerzystów, a 0,5 m w przypadku znaku P-14 umieszczonego na pasie ruchu dla rowerów.

Na wlotach skrzyżowań dróg równorzędnych znak P-14 wyznacza się analogicznie jak znak P-12 na skrzyżowaniach.

Znak P-14 może być umieszczony oddzielnie na każdym pasie ruchu.

Zastosowanie znaku P-14 omówiono w punktach:

- 4.2.2 (przed przejazdami dla rowerzystów),
- 7.6.2.1 (na wlotach dróg równorzędnych),
- 7.6.2.4 (przed sygnalizatorami),
- 7.10 (przed przystankami tramwajowymi),
- 7.11.2 (przed słuzami dla rowerów),
- 7.12 (przed przejazdami kolejowymi).”,

– w pkt 4.2.6. „Próg zwalniający”:

– – akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na progu zwalniającym wyznaczono przejście dla pieszych (przejście wyniesione) lub przejazd dla rowerzystów, na powierzchni progu umieszcza się odpowiednie oznakowanie poziome. Zewnętrzna krawędź znaków poziomych P-10 lub P-11 umieszczonych na powierzchni progu

zwalniającego powinna znajdować się w odległości nie mniejszej niż 0,1 m od krawędzi płaskiej powierzchni tego progu.”,

– – skreśla się rysunek 4.2.6.3 „Przykład oznakowania progu zwalniającego”,

d) w części 5 „Znaki uzupełniające”:

– pkt 5.1. „Zasady ogólne” otrzymuje brzmienie:

„5.1. Zasady ogólne

Znaki uzupełniające stanowią grupę znaków o różnych kształtach, wymiarach i przeznaczeniu. W znacznym stopniu dopełniają one znaki opisane w poprzednich punktach. Rozróżnia się następujące znaki uzupełniające:

- symbole (P-15, P-23, P-24, P-26, P-27),
- napisy (P-16, P-22),
- linie przystankowe (P-17),
- stanowiska i pasy postojowe (P-18, P-19, P-20),
- powierzchnie wyłączane z ruchu (P-21a, P-21b),
- symbole znaków pionowych w oznakowaniu poziomym.

Minimalna odległość między znakami uzupełniającymi oraz między znakami poprzecznymi a uzupełniającymi umieszczonymi na pasie ruchu powinna wynosić 2,0 m, z wyjątkiem odległości między znakami poprzecznymi a uzupełniającymi oznaczającymi służę dla rowerów.

Dopuszcza się stosowanie znaków poziomych będących powtórzeniami znaków pionowych.”,

– w pkt 5.2.1. „Trójkąt podporządkowania” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Znak P-15 występuje w trzech odmianach:

- mini, którą należy stosować wyłącznie na drogach dla rowerów, pasach ruchu dla rowerów i w służach dla rowerów; wymiary trójkątów podporządkowania odmiany mini powinny mieć wielkość 50% wymiarów podstawowych znaku P-15 odmiany krótkiej,
- krótkiej, którą należy stosować na drogach o dopuszczalnej prędkości do 70 km/h,
- długiej, którą należy stosować na pozostałych drogach.”,

– w pkt 5.2.2. „Napis stop” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak P-16 „napis stop” (rys. 5.2.2.1) stosuje się jako uzupełnienie znaku P-12.

Występuje w trzech odmianach:

– mini, którą należy stosować wyłącznie na drogach dla rowerów, pasach ruchu dla rowerów i w śluzach dla rowerów; wymiary napisu „stop” odmiany mini powinny mieć wielkość 50% wymiarów podstawowych znaku P-16 odmiany krótkiej,

– krótkiej, którą należy stosować na drogach o dopuszczalnej prędkości do 70 km/h,

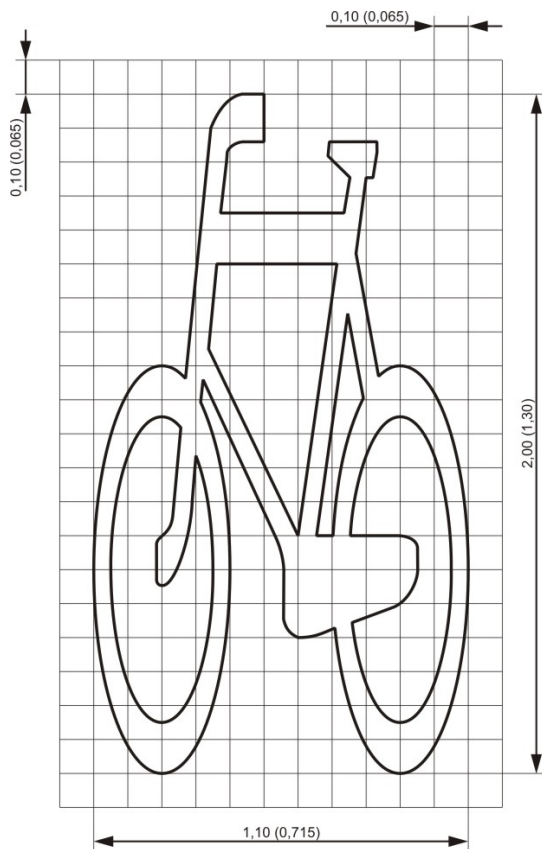
– długiej, którą należy stosować na pozostałych drogach.”,

– 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 postoju na części jezdni i chodnika oraz na wydzielonych parkingach bez ustalonych konstrukcyjnie stanowisk. 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.”,

– pkt 5.2.9.1. „Symbol roweru” otrzymuje brzmienie:

„5.2.9.1. Symbol roweru



Rys. 5.2.9.1. Znak P-23 (P-23 mini)

Znak P-23 „rower” (rys. 5.2.9.1) stosuje się w celu oznaczenia: drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, śluzie dla rowerów. Na drogach dla rowerów i pieszych znak P-23 stosuje się łącznie ze znakiem P-26.

Wymiary znaku P-23 określa rysunek 5.2.9.1. Wartości podane w nawiasach odnoszą się do odmiany mini znaku P-23, którą stosuje się w przypadku, gdy na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów albo w śluzie dla rowerów nie jest możliwe umieszczenie znaku P-23 o większych wymiarach.

Dopuszcza się stosowanie znaków P-8 mini wraz ze znakiem P-23 mini na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów i w śluzie dla rowerów. Nie stosuje się znaku P-8h mini na wlotach, w przypadku gdy dla kierującego rowerem są dopuszczone wszystkie relacje skątne.

Znak P-23 albo P-23 mini w śluzie dla rowerów umieszcza się na przedłużeniu każdego z pasów jezdni, z wyjątkiem pasa ruchu dla rowerów.

Na drodze dla rowerów znak P-23 stanowi uzupełnienie znaku pionowego C-13 „droga dla rowerów” i umieszcza się go na początku tej drogi oraz bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem i miejscem generującym ruch rowerowy.

Na pasie ruchu dla rowerów znak P-23 stosuje samodzielnie lub jako uzupełnienie łącznie ze znakiem F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” wskazującym pas dla rowerów i umieszcza się na początku tego pasa i powtarza się na całej długości pasa ruchu dla rowerów, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem. Na drodze dla pieszych i rowerów oznaczonej znakiem C-13/16 z symbolami oddzielonymi kreską pionową znak P-23 umieszcza się analogicznie jak na pasie ruchu dla rowerów.

Zasady oznakowania drogi dla rowerów podano w pkt 4.2.13. załącznika nr 1, natomiast zasady oznakowania pasa ruchu dla rowerów podano w pkt 7.11.1. załącznika nr 2.

Na dwukierunkowej drodze dla rowerów znak P-23 umieszcza się po prawej stronie drogi, w odrębnym przekroju dla każdego kierunku ruchu.”,

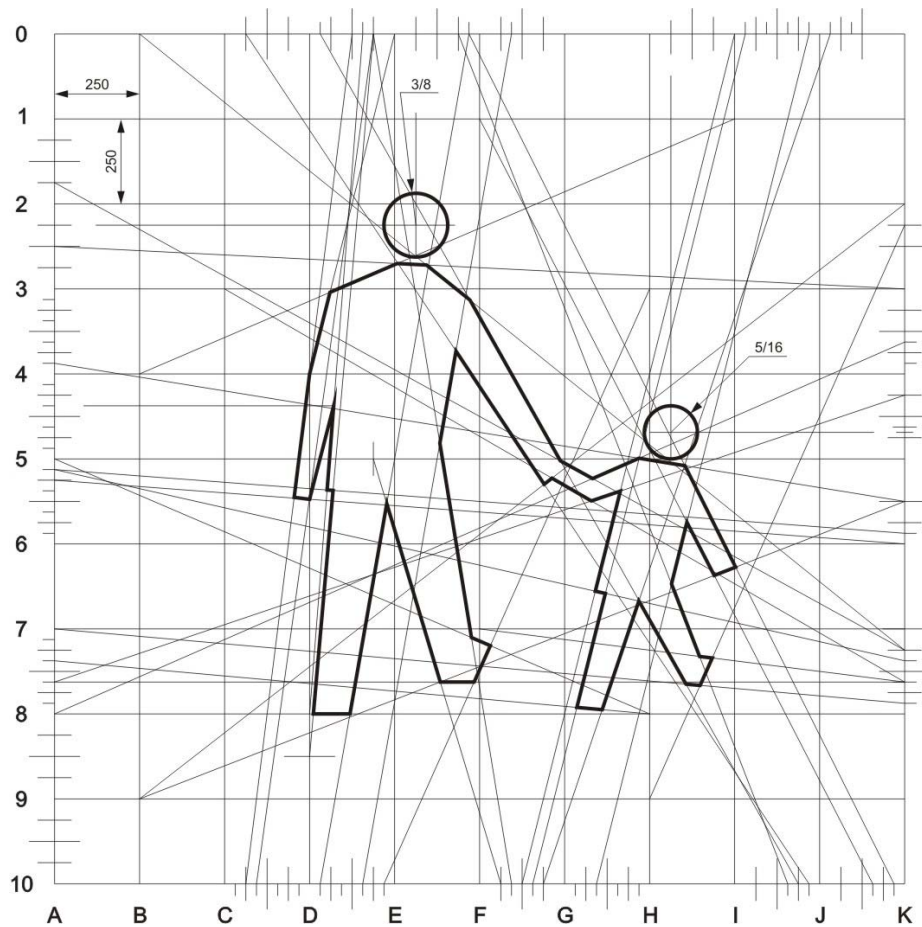
– w pkt 5.2.9.2. „Symbol osoby niepełnosprawnej” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” (rys. 5.2.9.2) stosuje się do oznakowania stanowiska postojowego przeznaczonego dla osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy. Znak P-24 umieszcza się na nawierzchni barwy niebieskiej.”

– po pkt 5.2.9.2. „Symbol osoby niepełnosprawnej” dodaje się pkt 5.2.9.3. „Symbol pieszych” i pkt 5.2.9.4. „kierunek i tor ruchu roweru” w brzmieniu:

„5.2.9.3. Symbol pieszych



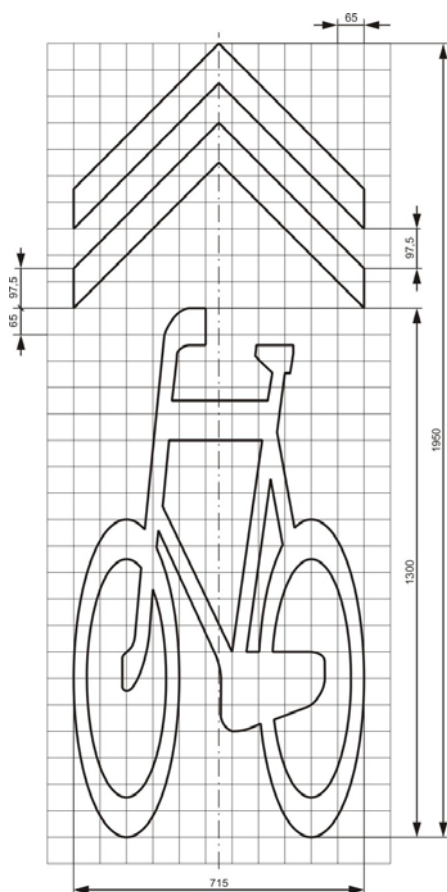


Rys. 5.2.9.4. Znak P-26 „piesi”

Znak P-26 „piesi” (rys. 5.2.9.4) stosuje się w celu oznaczenia drogi dla pieszych albo drogi dla pieszych i rowerów. W przypadku drogi dla pieszych i rowerów, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską pionową, znak P-26 umieszcza się na części drogi przeznaczonej dla pieszych, a znak P-23 na części drogi przeznaczonej dla rowerów. Znaki te umieszcza się w tym samym przekroju drogi.

Na drodze dla pieszych i rowerów, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską poziomą, znaki P-23 i P-26 umieszcza się w osi drogi, w sposób analogiczny jak na znaku pionowym. Znaki te umieszcza się na początku drogi i powtarza na całej długości drogi albo pasa, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym połączeniem dróg.

5.2.9.4. Kierunek i tor ruchu roweru



Rys. 5.2.9.5. Znak P-27 „kierunek i tor ruchu roweru””,

Znak P-27 „kierunek i tor ruchu roweru” (rys. 5.2.9.5) można stosować na jezdni, za wyjątkiem:

- pasa ruchu dla rowerów,
- śluzy dla rowerów,
- przejazdu dla rowerzystów.

Znak P-27 umieszcza się na wylocie ze skrzyżowania i powtarza nie rzadziej niż co 50 m.

e) w części 7 „Znakowanie niektórych elementów dróg”:

- w pkt 7.1. „Zasady ogólne” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W niniejszym rozdziale określono szczegółowe zasady oznakowania następujących elementów dróg:

- odcinków prostych pomiędzy skrzyżowaniami,
- łuków poziomych,
- łuków pionowych wypukłych,
- miejsc zmiany szerokości jezdni,
- wlotów na skrzyżowania,
- pasów włączeń, wyłączeń i przeplatania,
- przejść dla pieszych,
- pasów ruchu dla autobusów,
- przystanków komunikacji zbiorowej,
- dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów, śluz dla rowerów i przejazdów dla rowerzystów,
- przejazdów kolejowych.”,

- w pkt 7.9. „Pasy ruchu dla autobusów”:

- akapity 2-4 otrzymują brzmienie:

„Jeżeli na pasie ruchu dla autobusów dopuszcza się omijanie autobusów stojących na przystanku bez zatoki, wówczas szerokość pasa powinna wynosić co najmniej 5,5 m.

Na początkowym odcinku pasa ruchu dla autobusów rozpoczynającym się między skrzyżowaniami umieszcza się strzałki naprowadzające (znaki P-9a lub P-9b) na przemian z napisem „BUS” (znak P-22) co 30 m. Napis „BUS” powtarza się następnie co 50 m na całej długości pasa dla autobusów. W przypadku pasa ruchu dla autobusów, na którym dopuszcza

się ruch rowerów, w tym samym przekroju umieszcza się napis „BUS” i symbol roweru (znak P-23). Oznakowanie początku pasa ruchu dla autobusów pokazano na rysunku 7.9.1. ”,

– – po akapicie czwartym dodaje się akapit piąty tekst w brzmieniu:

„Jeżeli na pasie ruchu dla autobusów dopuszcza się również inne pojazdy, bezpośrednio za napisem „BUS” w odległości 2 do 4 m należy umieścić odpowiedni napis lub symbol określający ten pojazd (np. TAXI).”,

– pkt 7.11. "Drogi dla rowerów" otrzymuje brzmienie:

„7.11. Pas ruchu dla rowerów i śluza dla rowerów

7.11.1. Pas ruchu dla rowerów

Pas ruchu dla rowerów wyznacza się na jezdni, oddzielając od sąsiedniego pasa ruchu odpowiednią linią segregacyjną P-1c, P-1e, P-2b. Na pasach ruchu dla rowerów stosuje się znaki poziome określone w pkt 5.2.9.1.

Na jezdni drogi jednokierunkowej w obszarze zabudowanym, na której dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów nie jest wyższa niż określona w ustawie, dopuszcza się lokalizowanie pasa ruchu dla rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3.

Dopuszcza się dwukierunkowy ruch rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi jednokierunkowej bez wyznaczania pasa ruchu dla tych pojazdów, jeżeli

- dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 30 km/h,
- zapewniono bezpieczeństwo kierującym pojazdami podczas zmiany kierunku jazdy na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie.

W przypadku segregacji ruchu strumienia pojazdów od strumienia rowerów, na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie stosuje się odpowiednie oznakowanie poziome lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych znakiem P-19 wzdłuż pasa ruchu dla rowerów dopuszcza się zastosowanie odstępu 0,5 m pomiędzy pasem ruchu dla rowerów a tym znakiem.

Dopuszcza się niestosowanie tego odstępu, jeżeli pas ruchu dla rowerów został wyznaczony na jezdni drogi jednokierunkowej przeznaczonej do ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3 i są zapewnione

warunki wzajemnej widoczności dla uczestników ruchu poruszających się w obu kierunkach.

Powierzchnię pasa ruchu dla rowerów można oznaczyć barwą czerwoną.

7.11.2. Śluza dla rowerów

Śluzę dla rowerów lokalizuje się na wlocie jezdni przed skrzyżowaniem lub w obszarze tego skrzyżowania. Śluzę dla rowerów stanowi obszar pomiędzy znakami poziomymi: P-12, P-13, lub P-14. Krawędź śluzy położoną najdalej od skrzyżowania wyznacza się znakiem poziomym P-14. Na powierzchni śluzy umieszcza się znak P-23 zgodnie z zasadami określonymi w pkt 5.2.9.1.

Powierzchnię śluzy dla rowerów oznacza się barwą czerwoną.

Minimalna odległość pomiędzy znakami wyznaczającymi śluzę dla rowerów powinna wynosić 2,5 m.”;

3) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) w części 3 „Warunki techniczne”:

– w pkt 3.2.2. „Sygnalizatory ogólne do kierowania ruchem” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Do nadawania sygnałów ogólnych do kierowania ruchem stosuje się sygnalizatory S-1 i S-1a. Sygnalizator S-1 przeznaczony jest dla kierujących pojazdami, a sygnalizator S-1a wyłącznie dla kierujących rowerami. Średnica soczewek w sygnalizatorze powinna wynosić:

– 300 mm dla sygnalizatora S-1,

– 150 mm dla sygnalizatora S-1a.”,

– pkt 3.2.4. „Sygnalizatory kierunkowe” otrzymuje brzmienie:

„3.2.4. Sygnalizatory kierunkowe

Do nadawania sygnałów kierunkowych stosuje się sygnalizatory S-3 i S-3a. Sygnalizator S-3 przeznaczony jest dla kierujących wszystkimi pojazdami, a sygnalizator S-3a wyłącznie dla kierujących rowerami. Średnica soczewek w sygnalizatorze kierunkowym powinna wynosić:

– 300 mm dla sygnalizatora S-3,

– 150 mm dla sygnalizatora S-3a.”,

– w pkt 3.2.6. „Sygnalizatory nadające sygnały ostrzegawcze” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Sygnały ostrzegawcze w postaci światła żółtego migającego nadawane są przez:

- sygnalizatory S-1, S-1a, S-2, S-3, S-3a lub przez sygnalizatory jednokomorowe,
- lampy umieszczone na przeszkodzie.”,

– pkt 3.3.5.2. „Sygnalizatory akustyczne dla pieszych” otrzymuje brzmienie:

„3.3.5.2. Sygnalizatory akustyczne dla pieszych

Sygnalizatory akustyczne dla pieszych powinny zapewnić nadawanie sygnałów zezwalających na przechodzenie przez jezdnię lub torowisko tramwajowe wyłącznie podczas nadawania sygnału zielonego dla pieszych, przy czym sygnał dźwiękowy odpowiadający sygnałowi zielonemu ciągłemu powinien różnić się od sygnału dźwiękowego odpowiadającego sygnałowi zielonemu migającemu oraz sygnał dźwiękowy zezwalający na przejście przez jezdnię powinien być różny od sygnału dźwiękowego zezwalającego na przechodzenie przez torowisko tramwajowe.

Pomocnicze sygnały dźwiękowe, nadawane podczas sygnału czerwonego, powinny różnić się w zasadniczy sposób od sygnałów będących odpowiednikiem sygnału zielonego ciągłego i migającego.

Jeżeli przejście dla pieszych jest rozdzielone pasem dzielącym lub wyspą dzielącą i obsługiwane jest w niezależnych fazach, sygnały dźwiękowe odpowiadające sygnałowi zielonemu powinny być różne dla każdej części przejścia.

Sygnał dźwiękowy stosowany na przejściach dla pieszych powinien być krótkoczasowym okresowo powtarzającym się sygnałem złożonym o obwiedni czasowej prostokątnej wypełnionej falą prostokątną i czasie trwania nie przekraczającym 20 ms. Częstotliwość podstawowa sygnału złożonego powinna wynosić: na przejściach przez jezdnię – 880 Hz (w wyjątkowych sytuacjach, przy złożonych przejściach z pasami dzielącymi lub wyspami dzielącymi można zastosować dźwięk o częstotliwości podstawowej 550 Hz, w celu rozróżnia poszczególnych części przejścia), a na przejściach przez torowisko tramwajowe - 1580 Hz.

Podstawowy sygnał dźwiękowy, równoważny sygnałowi zielonemu ciągłemu, powinien być sygnałem powtarzanym z częstotnością 5 Hz. Podstawowy sygnał dźwiękowy, równoważny sygnałowi zielonemu migającemu powinien być sygnałem powtarzanym z częstotnością dwukrotnie większej niż częstota powtarzania sygnału podstawowego, równoważnego sygnałowi zielonemu ciągłemu, tj. 10 Hz.

Sygnalizator dźwiękowy powinien umożliwiać regulację poziomu głośności nadawanego sygnału dźwiękowego w granicach co najmniej 50-90 dB(A).

Poziom sygnału podstawowego powinien być dostosowany do hałasu ulicznego. W żadnym punkcie przejścia dla pieszych stosunek sygnału dochodzącego z sygnalizatora do hałasu ulicznego nie może być mniejszy niż (-20) dB. Wskazane jest stosowanie sygnalizatorów adaptacyjnych.

Sygnalizatory dźwiękowe umieszcza się po obu stronach jezdni, przy czym sygnały podstawowe muszą być nadawane z urządzeń umieszczonych na wysokości co najmniej 2,20 m nad powierzchnią terenu, natomiast sygnał pomocniczy powinien być nadawany z przycisku. Podstawowy sygnał dźwiękowy powinien być słyszalny w strefie oczekiwania przed jezdnią oraz na przejściu przez jezdnię do co najmniej 2/3 jej szerokości.

Sygnał pomocniczy powinien być dźwiękiem tego samego rodzaju, co sygnał podstawowy, stosowany na danym przejściu, z tą różnicą, że jego częstota powtarzania powinna wynosić 1 Hz, a jego słyszalność musi być ograniczona do 4 ± 1 m od źródła dźwięku.

Sygnalizatory dźwiękowe nie mogą występować w postaci dodatkowej komory sygnałowej zablokowanej z sygnalizatorem dla pieszych.

Zaleca się, aby ostrzegać niepełnosprawnych pieszych o awarii sygnalizacji w postaci stosownego słownego komunikatu: np. „sygnalizacja wyłączona, „sygnalizacja uszkodzona”, „awaria sygnalizacji””,

– pkt 3.3.5.3. „Sygnalizatory wibracyjne” otrzymuje brzmienie:

„3.3.5.3. Sygnalizatory wibracyjne

Jako system uzupełniający sygnalizację optyczną i dźwiękową można stosować dotykowe sygnalizatory wibracyjne, umieszczone w przyciskach dla pieszych, lub jako urządzenia samoistne, zachowując zasady montażu jak dla przycisków dla pieszych, określone w pkt 3.3.5.1.

Wibracje powinny być wyraźnie wyczuwalne dotykiem po położeniu ręki na obudowie przycisku lub wibratora. Sygnały wibracyjne powinny mieć taką samą częstość powtarzania jak powtarzane sygnały dźwiękowe:

- podstawowy sygnał wibracyjny zezwalający na przechodzenie i będący odpowiednikiem sygnału zielonego ciągłego 5 Hz,
- sygnał wibracyjny odpowiadający sygnałowi zielonemu migającemu 10 Hz,
- pomocniczy sygnał wibracyjny, informujący o tym, że jest sygnał (światło) czerwone - 1 Hz.”,

b) w części 4 „Rodzaje sygnałów”:

- w pkt 4.1. „Zasady ogólne”:

- akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Każdy sygnał przeznaczony jest dla określonej grupy uczestników ruchu. Ze względu na przeznaczenie wyróżnia się następujące rodzaje sygnałów:

- a) sygnały dla kierujących pojazdami,
- b) sygnały dla pieszych i rowerzystów,
- c) sygnały dla kierujących tramwajami,
- d) sygnały dla kierujących pojazdami wykonującymi odpłatny przewóz osób na regularnych liniach, poruszającymi się po wydzielonych dla nich pasach ruchu, zwane dalej sygnałami dla kierujących autobusami,
- e) sygnały dla kierujących rowerami.”,

- pkt 4.2.1. „Sygnały o sekwencji podstawowej” otrzymuje brzmienie:

„4.2.1. Sygnały o sekwencji podstawowej

Dla kierujących pojazdami stosuje się następujące sygnały świetlne:

- sygnał czerwony oznaczający zakaz wjazdu za sygnalizator,
- sygnał czerwony i żółty nadawane jednocześnie oznaczające zakaz wjazdu za sygnalizator; sygnały te oznaczają także, że za chwilę nadawany będzie sygnał zielony,
- sygnał zielony oznaczający zezwolenie na wjazd za sygnalizator, z zastrzeżeniem, że jeśli brak jest możliwości opuszczenia skrzyżowania w trakcie nadawania sygnału zielonego lub wjazd na skrzyżowanie spowodowałby

zagrożenie bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, nie wolno wjeżdżać za sygnalizator,

– sygnał żółty oznaczający zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili rozpoczęcia nadawania tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę nadawany będzie sygnał czerwony.

Sygnały te nadawane są jako sygnały stałe i występują jako sygnały ogólne nadawane przez sygnalizator S-1, S-1a lub kierunkowe nadawane przez sygnalizator S-3, S-3a. Sygnały ogólne mają kształt koła o odpowiedniej barwie i dotyczą kierujących pojazdami albo kierujących rowerami niezależnie od planowanego kierunku jazdy. W przypadku sygnału ogólnego nadawanego przez sygnalizator S-1a, sygnał ten ma kształt koła o barwie czerwonej lub żółtej albo zielonej, w którym znajduje się czarny symbol roweru. Sygnały ogólne nadawane przez sygnalizator dla kierujących rowerami (S-1a) mogą być stosowane w przypadku wyznaczenia na jezdni pasa ruchu dla rowerów lub śluzu dla rowerów albo na wlotach, na których dopuszczono wyłącznie ruch rowerów.

Sygnały kierunkowe nadawane przez sygnalizatory S-3 mają postać czarnej strzałki na polu czerwonym lub żółtym oraz zielonej strzałki na polu czarnym, skierowanej w kierunku jazdy. Sygnały kierunkowe dla kierujących rowerami nadawane przez sygnalizatory S-3a mają postać czarnego symbolu roweru i umieszczonej pod nim czarnej strzałki, skierowanej w kierunku jazdy na polu w kształcie koła o barwie czerwonej lub żółtej albo zielonej. Sygnał kierunkowy zielony nadawany przez sygnalizator S-3 lub S-3a oznacza, że podczas jazdy we wskazanym kierunku nie występuje kolizja z innymi uczestnikami ruchu. Sygnały kierunkowe nadawane przez sygnalizator kierunkowy dla kierujących rowerami (S-3a) mogą być stosowane w przypadku wyznaczenia na jezdni pasa ruchu dla rowerów lub śluzu dla rowerów albo na wlotach, na których dopuszczono wyłącznie ruch rowerów.

Dopuszcza się zastosowanie na jednym wlocie sygnału ogólnego i kierunkowego wyłącznie w przypadku, gdy sygnał kierunkowy nie wskazuje kierunku tylko na wprost. Nie dopuszcza się stosowania na jednym wlocie sygnałów ogólnych należących do różnych grup sygnałowych.

Sygnały dla kierujących pojazdami i kierujących rowerami nadawane są w następującej sekwencji podstawowej:

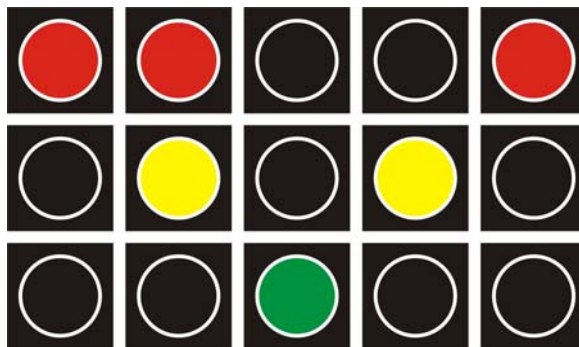
czerwony → czerwony i żółty → zielony → żółty → czerwony.

Sygnały o sekwencji podstawowej nadawane są przez sygnalizatory trójkomorowe o takim układzie komór, jak pokazano na rysunkach: 4.2.1. — sygnały ogólne oraz 4.2.2. do 4.2.8. — sygnały kierunkowe.

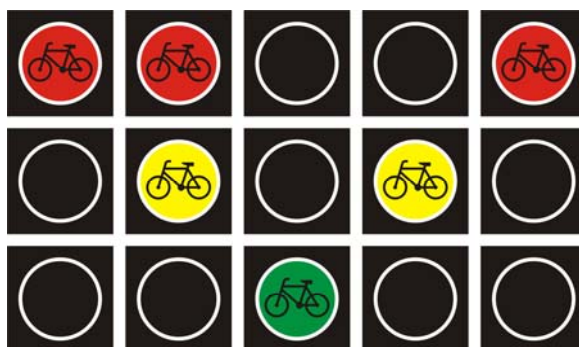
Jeżeli przy zastosowaniu sygnału kierunkowego dla skręcających w lewo możliwe jest bezkolizyjne zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, na sygnalizatorze kierunkowym wskazuje się kierunek w lewo i do zawracania zgodnie z opisem do rys. 4.2.5.

Jeżeli pas do jazdy w prawo lub w lewo jest ukierunkowany pod kątem mniejszym niż 50°, strzałkę należy skierować w górę pod kątem 45°.

Rys. 4.2.1. Sygnalizator ogólny S-1 i S-1a nadający podstawową sekwencję sygnałów:

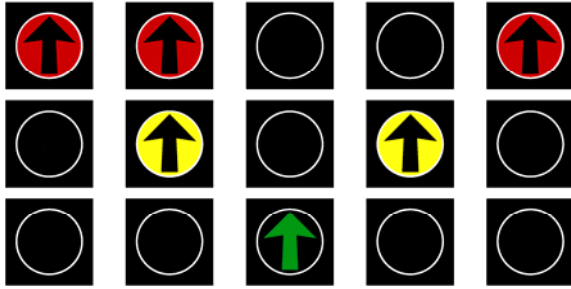


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.2. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi na wprost:

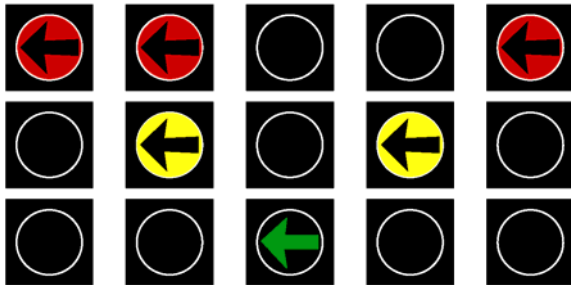


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami

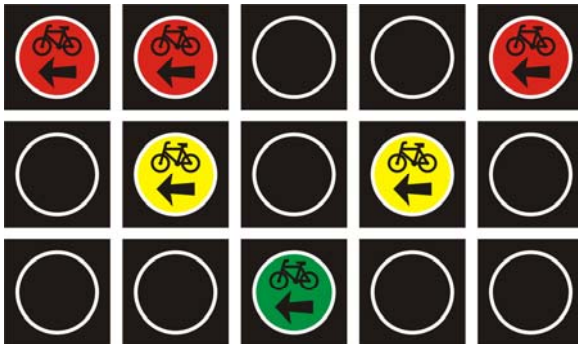


b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.3. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi w lewo:

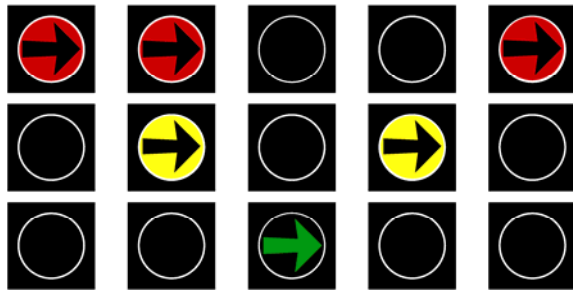


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami

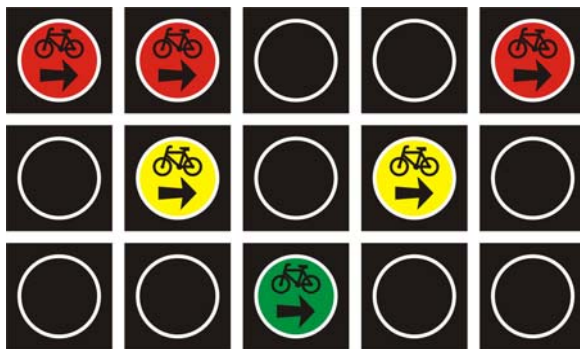


b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.4. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi w prawo:

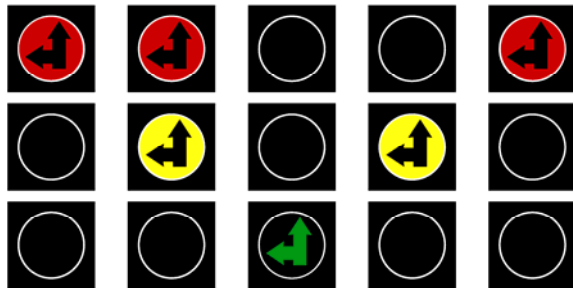


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.5. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi na wprost i w lewo:



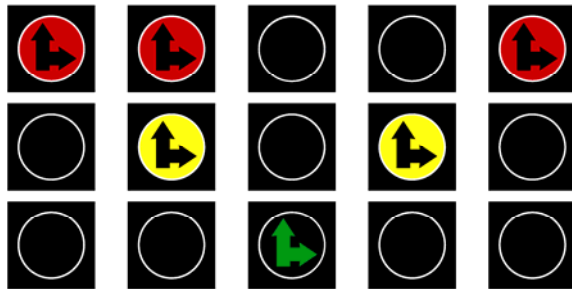
a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami

Symbole strzałek na sygnalizatorze S-3 i S-3a na rys. 4.2.5 obrócone o 90° w lewo oznaczają sygnały kierunkowe w lewo i do zawracania.

Rys. 4.2.6. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi na wprost i w prawo:

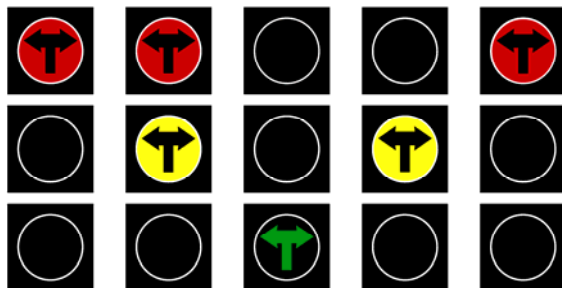


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.7. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi w lewo i w prawo:

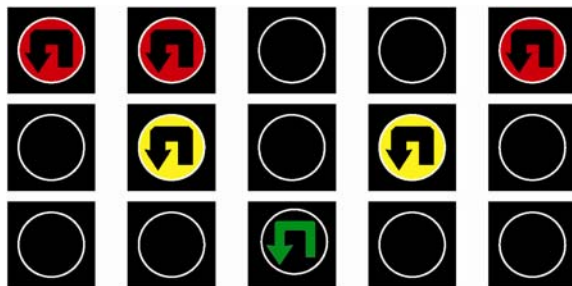


a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami

Rys. 4.2.8. Sygnalizator kierunkowy S-3 i S-3a z sygnałami kierunkowymi do zawracania:



a) dla kierujących wszystkimi pojazdami



b) dla kierujących rowerami”

c) w części 5 „Rodzaje sygnalizacji” pkt 5.2.9-5.2.11 otrzymują brzmienie:

„5.2.9. Sygnalizacja dla pieszych

Sygnalizacja dla pieszych jest to sygnalizacja zlokalizowana w miejscach przejść dla pieszych, w poprzek jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczona do sterowania kolizyjnymi strumieniami pojazdów lub tramwajów oraz pieszych.

5.2.10. Sygnalizacja dla rowerzystów

Sygnalizacja dla rowerzystów jest to sygnalizacja zlokalizowana w miejscach przejazdów dla rowerzystów, w poprzek jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczona do sterowania kolizyjnymi strumieniami pojazdów lub tramwajów oraz rowerzystów.

5.2.11. Sygnalizacja dla pieszych i dla rowerzystów

Sygnalizacja dla pieszych i dla rowerzystów jest to sygnalizacja zlokalizowana w miejscach przejść dla pieszych i wyznaczonych wspólnie z nimi przejazdów w poprzek jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczona do sterowania kolizyjnymi strumieniami pojazdów lub tramwajów oraz pieszych i rowerzystów.”,

d) w części 6 „Ocena konieczności stosowania sygnalizacji”:

– w pkt 6.2.1.2. „Stosowanie sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego ” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Na wlocie o trzech lub więcej pasach ruchu zaleca się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego na co najmniej dwóch pasach ruchu dla tej samej relacji, wydzielić dla pojazdów skręcających w lewo co najmniej jeden pas ruchu i zastosować sygnalizator kierunkowy dla tego pasa (pasów) ruchu.”,

– pkt 6.3.1. „Zasady ogólne” otrzymuje brzmienie:

„6.3.1. Zasady ogólne

Pomocnicze kryterium punktowe stanowi element wspomagający w procesie analizy potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej.

Opiera się ono na liczbowych ocenach bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszych i pojazdów. Wymienione dwa czynniki nie wyczerpują pełnego zestawu elementów koniecznych do uwzględnienia w analizie potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej, dlatego też niniejsze kryterium nie może zastępować całościowej analizy wykonywanej według zasad podanych w punkcie 6.1.

W opisywanym kryterium ostateczna opinia dotycząca potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej formułowana jest jako kryterium łączne w oparciu o sumę punktów uzyskanych z kryteriów cząstkowych. Danymi wyjściowymi dla tych kryteriów są:

a) w odniesieniu do skrzyżowań:

- natężenie ruchu pojazdów i tramwajów,
- obciążenie ruchem pieszych,

- widoczność na skrzyżowaniu,
- zdarzenia drogowe,
- b) w odniesieniu do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów poza skrzyżowaniami:
 - obciążenie ruchem pojazdów i ruchem pieszych,
 - liczba wypadków z pieszymi i rowerzystami.”,

- w pkt 6.3.2.4. „Zdarzenia drogowe” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
„Liczbę punktów w ramach tego kryterium (P_{IV}) odczytuje się z tabeli 6.6 w zależności od liczby zdarzeń drogowych uznawanych za charakterystyczną dla braku sygnalizacji, tj. najechań prostopadłych i najechań na pieszych i rowerzystów, jakie miały miejsce w okresie ostatnich 24 miesięcy. Jeżeli jednak w tym okresie miały miejsce zmiany warunków ruchu istotnie wpływające na jego bezpieczeństwo, to do analiz należy przyjąć dane tylko za okres ostatnich 12 miesięcy.”,

- pkt 6.3.3 otrzymuje brzmienie:

„6.3.3. Kryteria cząstkowe dla przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów poza skrzyżowaniami

6.3.3.1. Obciążenie ruchem pojazdów i ruchem pieszych

Liczbę punktów w ramach tego kryterium (P_V) przyjmuje się w oparciu o podane w tabeli 6.7 zakresy wartości obciążenia przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów, czyli iloczynu sumy liczby pieszych przechodzących przejściem w godzinie szczytu (w tysiącach osób/h) i rowerzystów przejeżdżających przejazdem (w tysiącach rowerów/h) oraz liczby pojazdów umownych przejeżdżających przez przekrój drogi w tym okresie

Tabela 6.7. Liczba punktów w zależności od obciążenia przejścia (P_V)

Obciążenie przejścia lub przejazdu	<200	200-800	>800
Liczba punktów	0-30	30-50	50

6.3.3.2. Liczba wypadków z pieszymi i rowerzystami

Liczbę punktów dla tego kryterium (P_{VI}) ustala się na podstawie tabeli 6.8 w zależności od liczby wypadków z pieszymi lub rowerzystami w rejonie przejścia lub przejazdu dla rowerzystów w okresie ostatnich 24 miesięcy. Jeżeli jednak w tym okresie wystąpiły zmiany warunków ruchu istotnie zmieniające bezpieczeństwo pieszych, do analizy należy przyjąć tylko dane za ostatnie 12 miesięcy.

Tabela 6.8. Liczba punktów w zależności od wypadków z pieszymi i rowerzystami (P_{VI})

Liczba wypadków	24 miesiące	12 miesięcy
2	8	10
4	23	30
7	38	50
10	45	50

– w pkt 6.3.4. „Kryterium łączne” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Dla sformułowania opinii odnośnie do potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej na analizowanym skrzyżowaniu lub przejściu dla pieszych położonym poza obszarem skrzyżowania konieczne jest obliczenie odpowiednich sum punktowych z kryteriów cząstkowych:

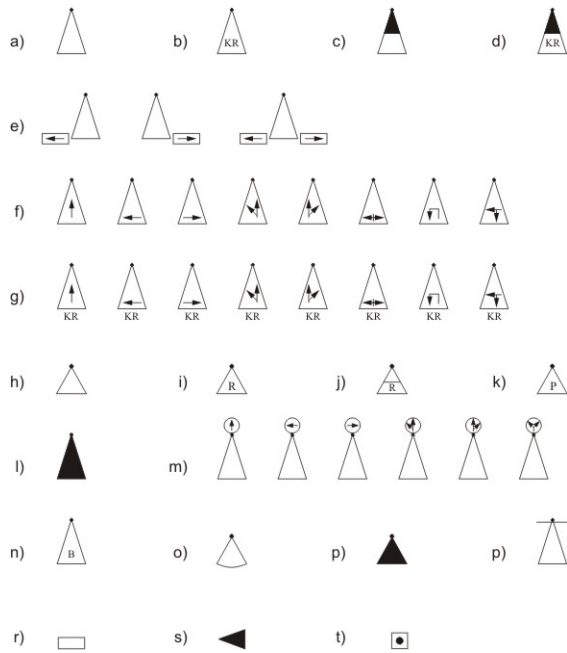
– $P_I + P_{II} + P_{III} + P_{IV}$ — dla skrzyżowań,

– $P_V + P_{VI}$ — dla przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów poza skrzyżowaniami.”,

e) w części 7 „Zasady lokalizacji i umieszczania sygnalizatorów”:

– w pkt 7.1. „Zasady ogólne” rysunek 7.1.3. „Symbole graficzne sygnalizatorów i detektorów:” i tekst pod rysunkiem otrzymuje brzmienie:

Rys. 7.1.3. Symbole graficzne sygnalizatorów:



- a) sygnalizator ogólny
- b) sygnalizator dla kierującego rowerem
- c) sygnalizator pomocniczy $\varnothing 100$ (90) mm
- d) sygnalizator pomocniczy dla kierującego rowerem $\varnothing 100$ (90) mm
- e) sygnalizator z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką
- f) sygnalizatory kierunkowe
- g) sygnalizatory kierunkowe dla kierującego rowerem
- h) sygnalizator dla pieszych
- i) sygnalizator dla rowerzystów
- j) sygnalizator dla pieszych i rowerzystów
- k) jednokomorowy sygnalizator ostrzegawczy z żółtą migającą sylwetką pieszego
- l) sygnalizator dla tramwajów
- m) sygnalizatory kierunkowe dla tramwajów
- n) sygnalizatory dla kierujących autobusami
- o) sygnalizator półokrągły dla pieszych
- p) sygnalizator jednokomorowy
- q) sygnalizator z ekranem kontrastowym
- r) detektor wbudowany w nawierzchnię
- s) detektor nadjezdniowy

t) przycisk dla pieszych”,

– w pkt 7.2.2 „Zasady umieszczania sygnalizatorów w stosunku do drogi” tabela 7.2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 7.2. Odległości linii zatrzymania od sygnalizatora (mierzone od płaszczyzny czołowej sygnalizatora do zewnętrznej krawędzi linii warunkowego zatrzymania P-14)

Lp.	Położenie sygnalizatora	Odległość linii warunkowego zatrzymania [m]		
		minimalna	zalecana	maksymalna
1	obok jezdni	2,0(0,5) ^{***}	2,0	4,0(9,0) ^{***}
2	sygnalizatory pomocnicze	0,5 [*]	0,5 [*]	1,0 [*]
3	nad jezdnią na wysokości 4,5 m	8,0 ^{**}	12,5 ^{**}	25,0 ^{**}
4	nad jezdnią na wysokości 5,5 m	10,5 ^{**}	15,0 ^{**}	30,0 [*]

* Jeżeli nie ma przejścia dla pieszych.

** Jeżeli są to jedyne sygnalizatory na wlocie.

*** Dopuszcza się odległości podane w nawiasach jeżeli na wlocie skrzyżowania znajduje się pas ruchu dla rowerów lub śluza dla rowerów.”

**** Dopuszcza się odległości podane w nawiasach jeżeli na wlocie skrzyżowania znak P-14 umieszcza się na pasie ruchu dla rowerów albo znak ten stanowi krawędź śluzy dla rowerów położoną najbliżej skrzyżowania.”

– w pkt 7.3.1 „Wymagania ogólne”:

– – akapit dziewiąty otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli przejście dla pieszych jest szerokie (szerokość większa lub równa 6,0 m), a w jego świetle na chodnikach znajdują się słupy oświetleniowe, trakcyjne lub sygnalizacyjne, dopuszcza się umieszczanie sygnalizatorów dla pieszych także na tych elementach lub powtórzenie sygnalizatora dla pieszych w środku lub po lewej stronie przejścia. Nie dopuszcza się jednak sytuacji, gdy sygnalizator dla pieszych będzie tylko po lewej stronie przejścia. W przypadku wspólnej sygnalizacji dla pieszych i rowerzystów, dla kierunku w którym przejazd dla rowerzystów zlokalizowany jest po prawej stronie przejścia dla pieszych, dopuszcza się lokalizację wspólnego sygnalizatora po prawej stronie przejazdu dla rowerzystów. W przypadku wspólnej sygnalizacji dla pieszych i rowerzystów, dla kierunku, w którym przejazd dla rowerzystów zlokalizowany jest po lewej stronie przejścia dla pieszych, dopuszcza się lokalizację wspólnego sygnalizatora po prawej stronie przejścia dla pieszych.”

– – tekst pod rysunkiem 7.3.1. otrzymuje brzmienie:

„Rys. 7.3.1. Przykłady lokalizacji sygnalizatorów na przejściach dla pieszych:”

– – tekst pod rysunkiem 7.3.2. otrzymuje brzmienie:

„Rys. 7.3.2. Przykład lokalizacji sygnalizatorów dla pojazdów komunikacji publicznej umożliwiających im wyjazd z wydzielonego dla nich pasa ruchu (śluza)”

– – tekst pod rysunkiem 7.3.3. otrzymuje brzmienie:

„Rys. 7.3.3. Przykłady lokalizacji sygnalizatorów dla rowerzystów:”

f) w części 8 „Program sygnalizacji”:

– w pkt 8.2. „Wymagania formalne” w akapicie pierwszym lit. c tiret piąte otrzymuje brzmienie:

„– 100 % czasu przejazdu kierującego rowerem przez skrzyżowanie lub przejazd dla rowerzystów, przy prędkości 4,2 m/s, ”

– w pkt 8.3.2. „Tworzenie podstawowych faz ruchu” w akapicie szóstym lit. c i d otrzymuje brzmienie:

„c) dowolny strumień pieszy,

– dowolny strumień kolizyjny, z wyjątkiem:

– strumienia pojazdów opuszczających skrzyżowanie skręcających w lewo lub w prawo z pasa sterowanego sygnałem ogólnym,

– strumienia pojazdów sterowanych sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką,

d) dowolny strumień rowerowy,

– dowolny strumień kolizyjny, z wyjątkiem strumienia pojazdów opuszczających skrzyżowanie skręcających w lewo lub w prawo z pasa sterowanego sygnałem ogólnym,”

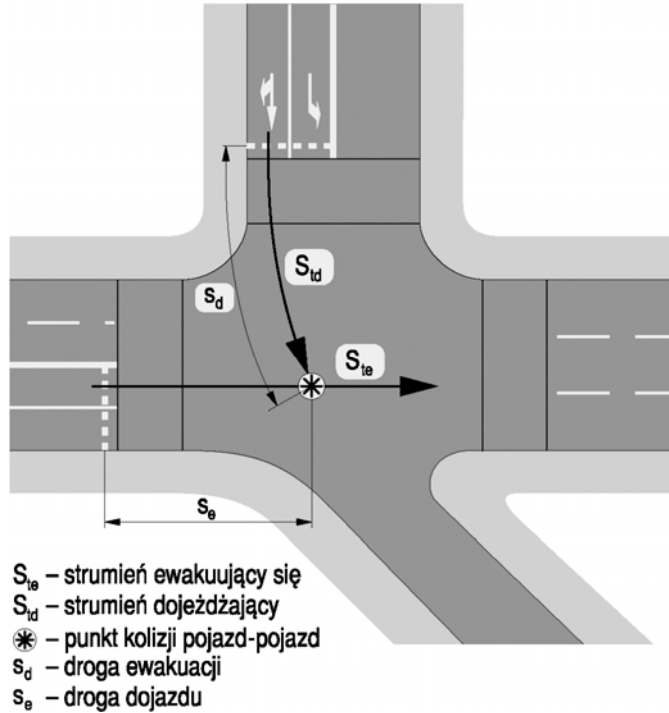
– w pkt 8.3.3. „Zabezpieczenie sygnałów” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Dla strumieni pieszych i rowerzystów sterowanych sygnałami S-5, S-6 lub S-5/S-6 za wystarczający powód automatycznego przełączenia sygnalizacji na nadawanie sygnału ostrzegawczego uznaje się awarię powodującą, że dla danego kierunku przejścia lub przejazdu na żadnym z sygnalizatorów nie jest nadawany sygnał zabraniający ruchu, a także awarię sygnalizatora ostrzegawczego określonego przepisami pkt 4.2.4. Zaleca się, by nadzorem objąć wszystkie sygnały. W przypadku wątpliwości, czy zastosowane nadzory w sterowniku mogą zapewnić bezpieczeństwo w szczególnych przypadkach kolizji grup sygnalizacyjnych sterujących ruchem pojazdów samochodowych z grupami sygnalizacyjnymi sterującymi ruchem tramwajów (np. brak miejsca na ustawienie sygnalizatora przed torowiskiem), należy takie miejsca zabezpieczyć nadzorem detektorowym, uniemożliwiającym nadawanie sygnału zezwalającego na ruch jednemu ze strumieni wówczas, gdy drugi, kolizyjny względem poprzedniego, nie opuścił jeszcze strefy kolizji.”,

– pkt 8.3.4. „Długości czasów międzyzielonych” otrzymuje brzmienie:

„8.3.4. Długości czasów międzyzielonych

Czasy międzyzielone przyjęte w programie sygnalizacyjnym dla wszystkich par strumieni kolizyjnych o niedopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch powinny być tak dobrane, aby strumień dojeżdżający osiągnął punkt kolizji dopiero po opuszczeniu go przez wszystkich uczestników ruchu ze strumienia ewakuującego się (rys. 8.3.1).



Rys. 8.3.1. Ilustracja pojęć związanych z obliczaniem czasu międzyzielonego

Osiągnięcie tego jest uzależnione od spełnienia następującego warunku:

$$t_m(i, j) \geq t_m^{\min}(i, j) \quad [8.3.4.1]$$

gdzie:

(i, j) – dowolna para strumieni kolizyjnych,

i – strumień ewakuujący się,

j – strumień dojeżdżający,

$t_m(i, j)$ – czas międzyzielony dla pary strumieni (i, j) ,

$t_m^{\min(i, j)}$ – wartość minimalnego czasu międzyzielonego dla pary (i, j) , czyli najmniejszy możliwy odstęp czasu od końca sygnału zezwalającego na ruch strumienia i do początku sygnału zezwalającego na ruch strumienia j wykluczający możliwość kolizji tych strumieni.

Dla wszystkich rodzajów strumieni obowiązuje następujący wzór na obliczanie minimalnych czasów międzyzielonych wyrażonych w [s]:

$$t_m^{\min}(i, j) = t_z + t_e(i, j) - t_d(i, j) \quad [8.3.4.2]$$

gdzie:

t_z – czas trwania sygnału żółtego lub jego odpowiedników dla strumienia ewakuującego się i ; w przypadku ewakuacji strumienia rowerzystów lub pieszych sterowanych sygnałami S-5, S-6 lub S-5/S-6 $t_z = 0$,

$t_e(i,j)$ – czas ewakuacji strumienia i poza punkt kolizji ze strumieniem j ,

$t_d(i,j)$ – czas dojazdu strumienia j do punktu kolizji ze strumieniem i .

Jeżeli obliczona wartość wyrażenia po prawej stronie równości jest mniejsza od zera, to należy przyjąć:

$$t_m^{\min(i,j)} = 0,$$

w pozostałych przypadkach należy zaokrąglić ją w górę do wartości całkowitej nie mniejszej od obliczonej. Oznacza to, że $t_m^{\min(i,j)}$ przyjmuje wartości całkowite nie mniejsze od 0.

Czas ewakuacji $t_e(i,j)$ oblicza się z zależności:

$$t_e(i,j) = \frac{s_e(i,j) + l_p}{v_e(i)} \quad [8.3.4.3]$$

gdzie:

$s_e(i)$ – długość drogi ewakuacji strumienia i od linii zatrzymania do punktu kolizji ze strumieniem j [m],

l_p – wartość wydłużająca drogę ewakuacji w zależności od rodzaju strumienia:

- 10 m dla strumienia pojazdów,
- 14 m dla strumienia autobusów,
- $n \times 13,5$ m dla strumienia tramwajów, gdzie n jest liczbą wagonów w składzie,
- 0 m dla strumienia pieszych i rowerzystów.

$v_e(i)$ – prędkość ewakuacji [m/s], którą należy przyjąć:

- dla strumienia pojazdów równą prędkości dopuszczalnej na wlocie, jednak nie większą niż 14 m/s,
- dla strumienia autobusów i strumienia tramwajów równą prędkości dopuszczalnej na wlocie, jednak nie większą niż 10 m/s,
- dla pieszych – 1,4 m/s (1,0 m/s w przypadku przejść dla niepełnosprawnych),
- dla rowerzystów – 4,2 m/s.

Czas dojazdu $t_d(i, j)$ strumienia j do punktu kolizji ze strumieniem i dla strumienia pieszych i rowerzystów sterowanych sygnałami S-5, S-6 lub S-5/S-6 przyjmuje się równy 0, a dla innych strumieni oblicza ze wzoru:

$$t_d(i, j) = \frac{s_d(i, j)}{v_d(j)} + 1 \quad [8.3.4.4]$$

lub

$$t_d(i, j) = \sqrt{\frac{2[s_d(i, j) + 1,5]}{a}} \quad [8.3.4.5]$$

gdzie:

$s_d(i, j)$ – długość drogi dojazdu strumienia j od linii warunkowego zatrzymania do punktu kolizji ze strumieniem i w [m],

$v_d(j)$ – prędkość dojazdu strumienia j , którą należy przyjąć jako równą maksymalnej dopuszczalnej prędkości tego strumienia, uwzględniając jednak uwarunkowania miejscowe, np. dojazd po łuku, pod górę, różne rodzaje strumieni ruchu itp. w [m/s]. Przyjęcie innej prędkości dojazdu niż dopuszczalna dla danego strumienia ruchu należy każdorazowo uzasadnić w opisie technicznym do projektu.

a – zakładane maksymalne przyśpieszenie pojazdów strumienia dojeżdżającego:

- 3,5 m/s² dla strumienia pojazdów,
- 2,0 m/s² dla strumienia autobusów,
- 1,2 m/s² dla strumienia tramwajów.

Drugi z wymienionych wzorów wyraża czas dojazdu do punktu kolizji z zerową prędkością początkową (ze startu zatrzymanego) i można go stosować jedynie w następujących przypadkach:

- dla strumieni pojazdów - tylko wtedy, gdy natężenie ruchu jest tak duże, że gwarantuje istnienie kolejek na początku sygnału zielonego na każdym wlocie lub gdy sygnalizacja nie pracuje w trybie skoordynowanym albo pracuje w trybie akomodacyjnym, a obliczenie dotyczy wlotu podporządkowanego, otrzymującego sygnał zielony po zgłoszeniu zapotrzebowania oraz dla strumieni rowerów w śluzie dla rowerów,
- dla strumieni autobusów - tylko wtedy, gdy na wydzielonym pasie ruchu, bezpośrednio przed wlotem, zlokalizowany jest przystanek,

– dla strumienia tramwajów - gdy przed wlotem zlokalizowany jest przystanek.

Wyznaczony według powyższych zasad czas międzyzielony liczony jest zawsze od końca sygnału zezwalającego na ruch dla strumienia ewakuującego się; gdy jest to strumień pieszy lub rowerowy sterowany sygnałami S-5, S-6 lub S-5/S-6, czas ten liczony jest od końca sygnału zielonego migającego.

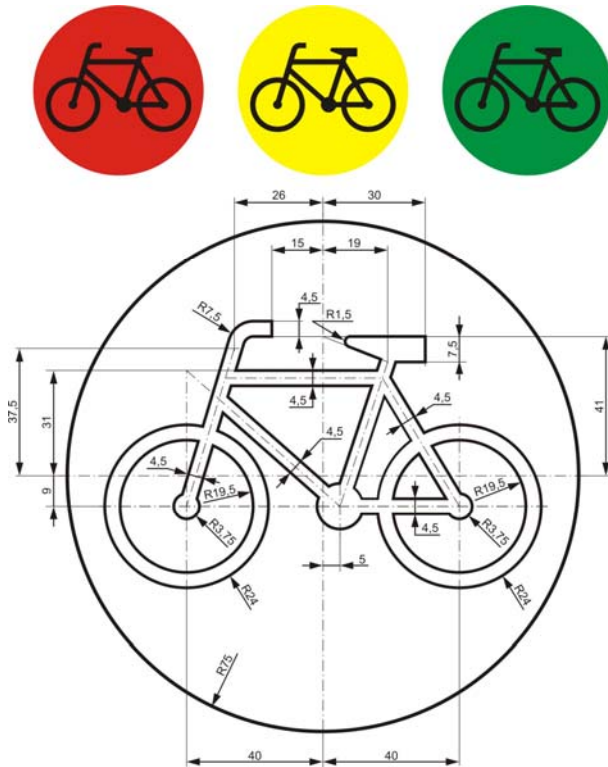
Programowe zabezpieczenie wymaganych długości czasów międzyzielonych dla par strumieni ruchu realizowane jest przez zapewnienie w programie sygnalizacyjnym odpowiednich czasów międzyzielonych dla par grup sygnalizacyjnych.

W celu wyznaczenia wymaganego czasu międzyzielonego dla dwóch grup sygnalizacyjnych należy przeanalizować zbiór minimalnych czasów międzyzielonych $t_m^{\min(i,j)}$ dla wszystkich takich par strumieni (i,j) , dla których strumień i jest sterowany grupą sygnalizacyjną kończącą nadawanie sygnału zezwalającego na ruch, a strumień j jest sterowany grupą sygnalizacyjną rozpoczynającą nadawanie sygnału zezwalającego na ruch. Największa wartość $t_m^{\min(i,j)}$ z tego zbioru określa wymaganą minimalną długość czasu międzyzielonego dla analogicznej pary grup sygnalizacyjnych.

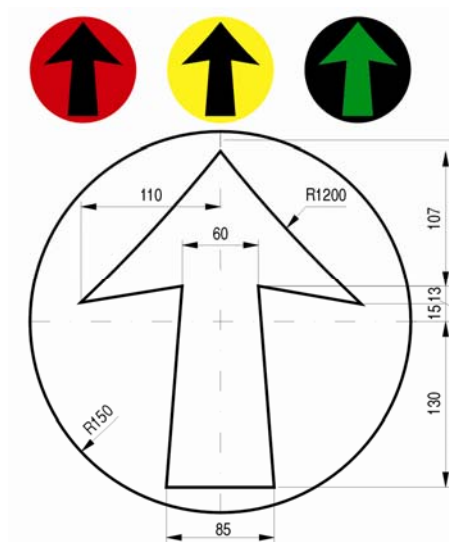
W przypadku czasów międzyzielonych dla strumieni pojazdów kończących ruch i strumieni pieszych (rowerzystów) mających otrzymać sygnał zielony na przejściach dla pieszych (przejazdach dla rowerzystów) zlokalizowanych na tym samym wlocie nie dopuszcza się przyjmowania wartości $t_m^{\min(i,j)}$ mniejszej niż 4 s.”,

g) część 10 „Konstrukcje i wzory barwne” otrzymuje brzmienie:

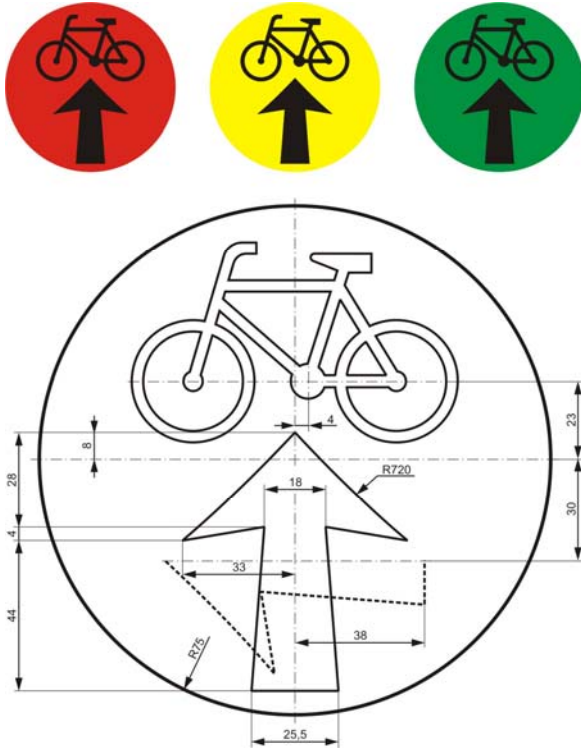
„10. Konstrukcje i wzory barwne



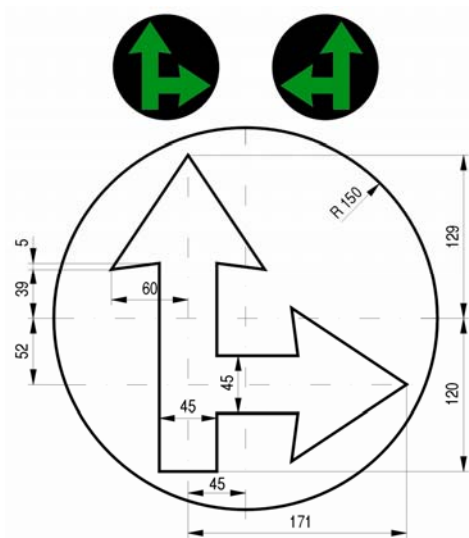
Rys. 10.1. Sylwetka roweru w sygnałach nadawanych przez sygnalizator dla kierujących rowerem S-1a



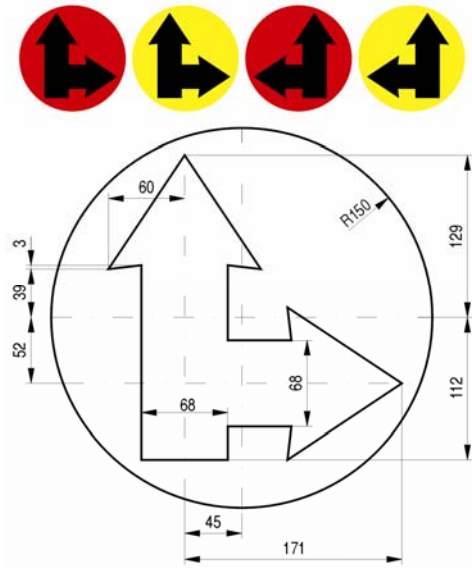
Rys. 10.2. Strzałka kierunku jazdy na wprost; symbol strzałki może wskazywać również kierunki jazdy w prawo oraz w lewo (obróć 90°)



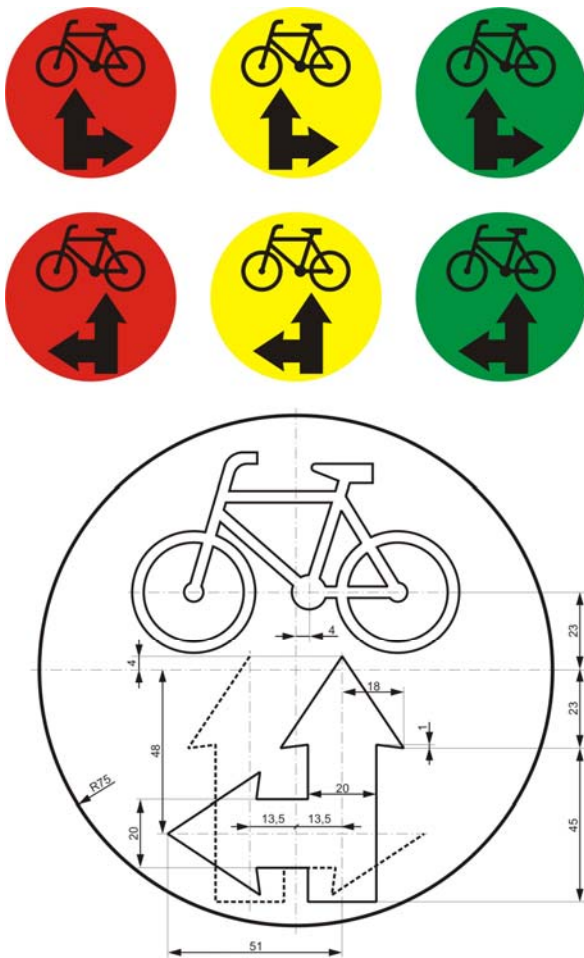
Rys. 10.3. Strzałka kierunku jazdy na wprost wraz z symbolem roweru na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem; symbol strzałki może wskazywać również kierunki jazdy w prawo oraz w lewo (obrót 90°). Wymiary sylwetki roweru należy zmniejszyć do 75% wymiarów określonych na rysunku 10.1



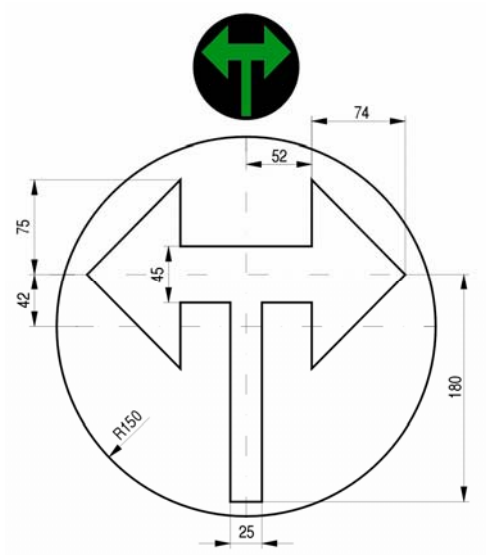
Rys. 10.4. Strzałki kierunku jazdy na wprost i w prawo lub na wprost i w lewo (odbicie zwierciadlane) dla sygnału zielonego. Symbol strzałek na wprost i w lewo obrócony o 90° w lewo dotyczy jazdy w lewo i zawracania



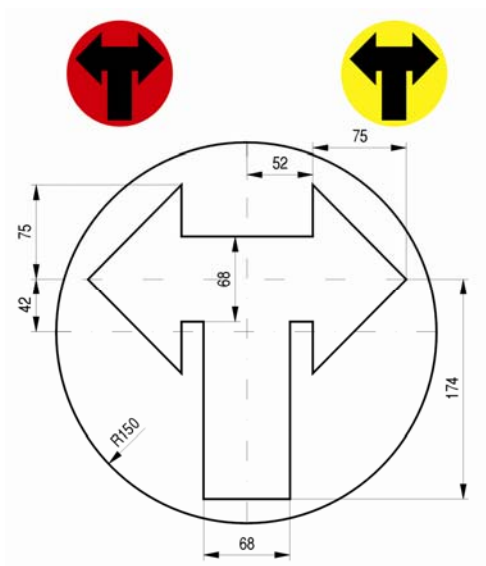
Rys. 10.5. Strzałki kierunku jazdy na wprost i w prawo lub na wprost i w lewo (odbicie zwierciadlane) dla sygnału czerwonego i żółtego. Symbol strzałek na wprost i w lewo obrócony o 90° w lewo dotyczy jazdy w lewo i zawracania



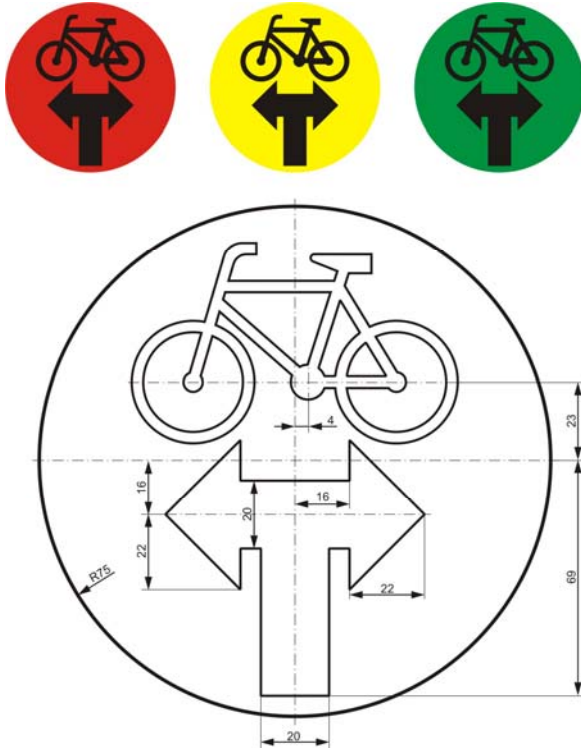
Rys. 10.6. Strzałki kierunku jazdy na wprost i w prawo lub na wprost i w lewo (odbicie zwierciadlane) na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem. Symbol strzałek na wprost i w lewo obrócony o 90° w lewo dotyczy jazdy w lewo i zawracania. Wymiary sylwetki roweru należy zmniejszyć do 75% wymiarów określonych na rysunku 10.1



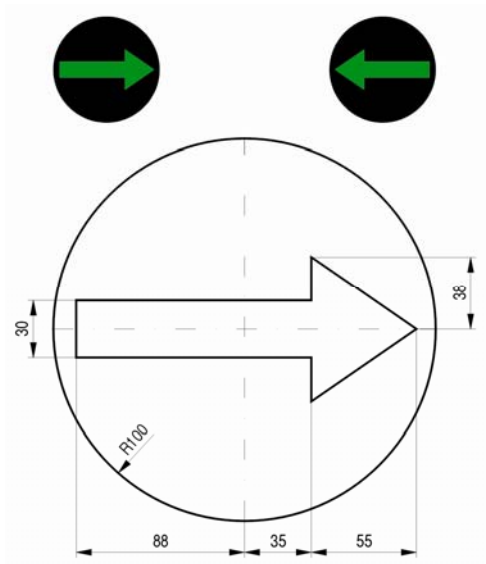
Rys. 10.7. Strzałki kierunku jazdy w prawo i w lewo dla sygnału zielonego



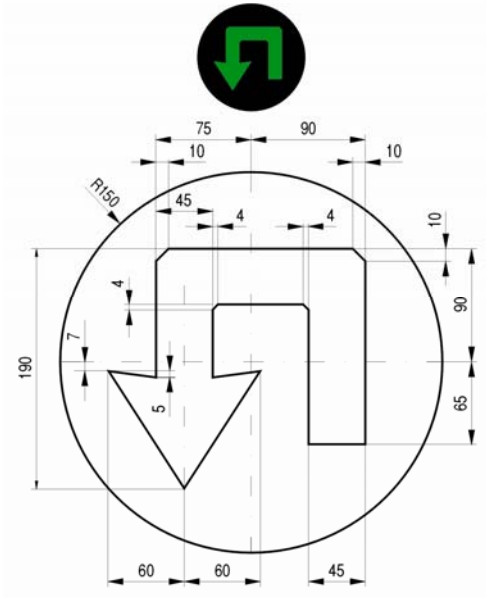
Rys. 10.8. Strzałki kierunku jazdy w prawo i w lewo dla sygnału czerwonego i żółtego



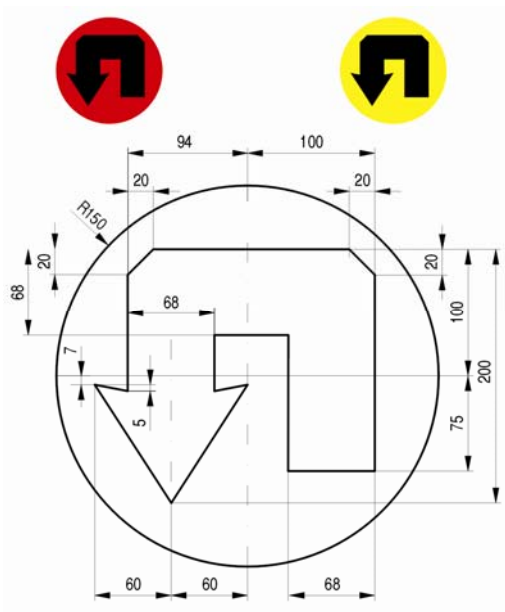
Rys. 10.9. Strzałki kierunku jazdy w prawo i w lewo na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem. Wymiary sylwetki roweru należy zmniejszyć do 75% wymiarów określonych na rysunku 10.1



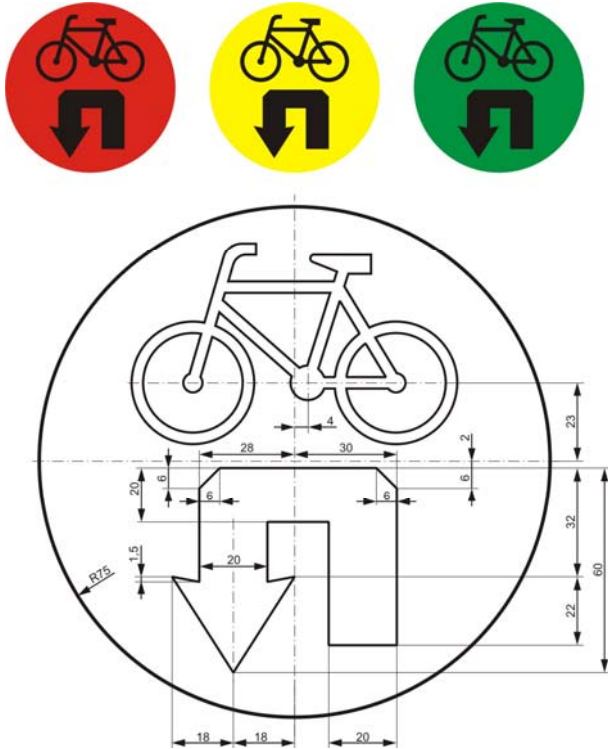
Rys. 10.10. Strzałka dopuszczająca skręcanie we wskazanym kierunku w prawo lub w lewo (odbicie zwierciadlane)



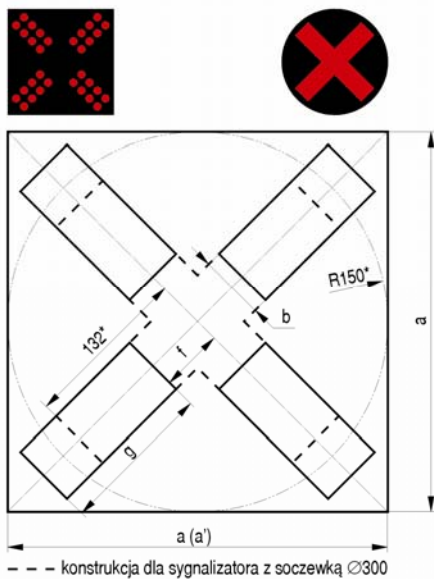
Rys. 10.11. Strzałka do zawracania dla sygnału zielonego



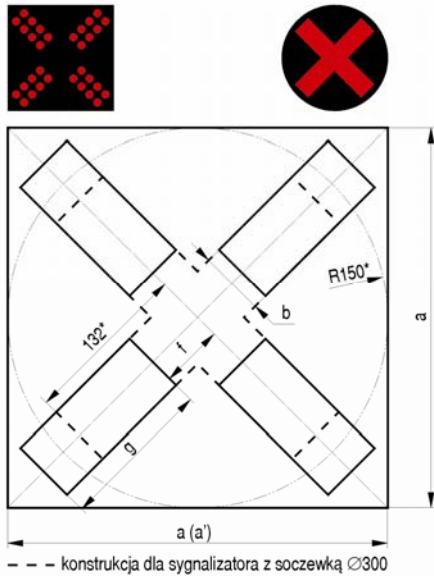
Rys. 10.12. Strzałka do zawracania dla sygnału czerwonego i żółtego



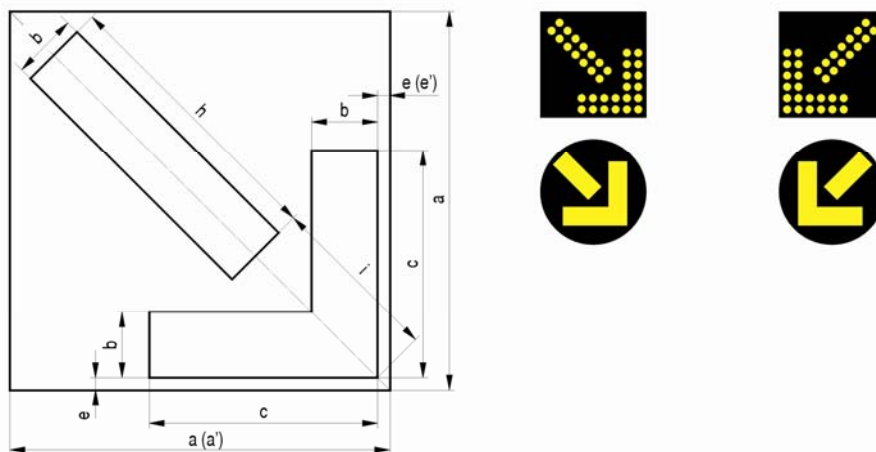
Rys. 10.13. Strzałka do zawracania na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem



Rys. 10.14. Strzałka sygnału zielonego oznaczająca zezwolenie na jazdę pasem o zmiennym kierunku ruchu, nad którym znajduje się sygnalizator S-4



Rys. 10.15. Krzyż sygnału czerwonego oznaczający zakaz wjazdu na pas o zmiennym kierunku ruchu, nad którym znajduje się sygnalizator S-4

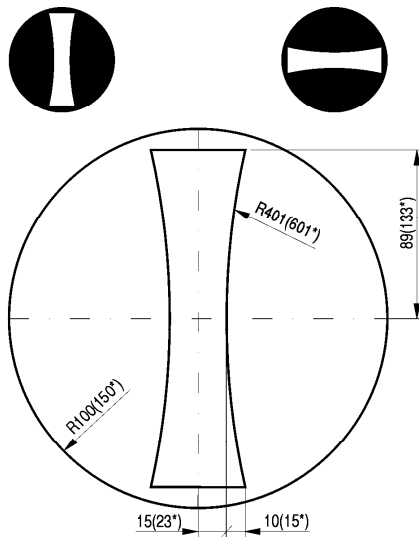


Rys. 10.16. Strzałka w prawo sygnału żółtego S-7 (strzałka w lewo - odbicie zwierciadlane) oznaczająca nakaz opuszczenia pasa o zmiennym kierunku ruchu, nad którym znajduje się sygnalizator, i wjazdu na część jezdni po stronie wskazanej strzałką; dopuszcza się wykonanie sygnalizatora S-7 z soczewką Ø 300 mm i strzałką według rys. 10.14 obróconą o kąt 45° w prawo lub w lewo

Tabela 10.1. Wymiary w [mm] sygnałów świetlnych dla sygnalizatorów S-4 i S-7 w zależności od zastosowania

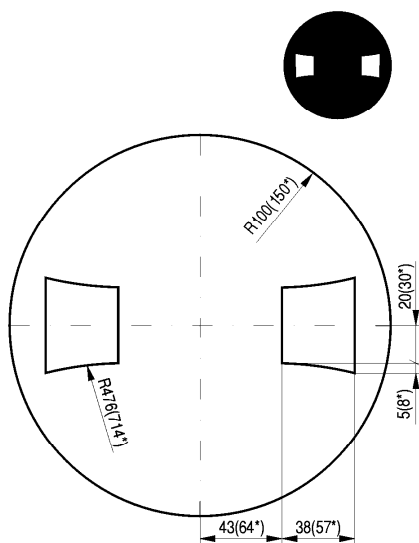
Zastosowanie	a	a'	b	c	d	e	e'	f	g	h	i
autostrady, drogi ekspresowe - roboty drogowe	600	800	80	360	270	30	130	100	240	450	315
miasta i pozostałe drogi	450	600	60	270	200	25	100	75	180	340	235
tunele	300	400	52	180	140	10	60	50	120	225	150

Wartości a' i e' dotyczą sygnalizatorów prostokątnych.



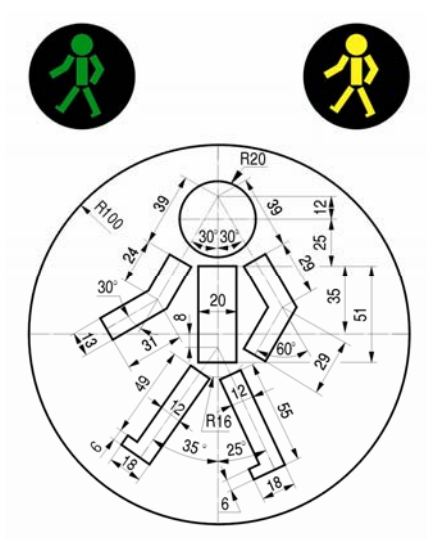
Rys. 10.17. Kreska pionowa dla sygnału zezwalającego na ruch pojazdom komunikacji publicznej; może być wykorzystywany jako sygnał zakazujący ruchu (obrót 90°)

* – dla sygnalizatorów o soczewkach \varnothing 300

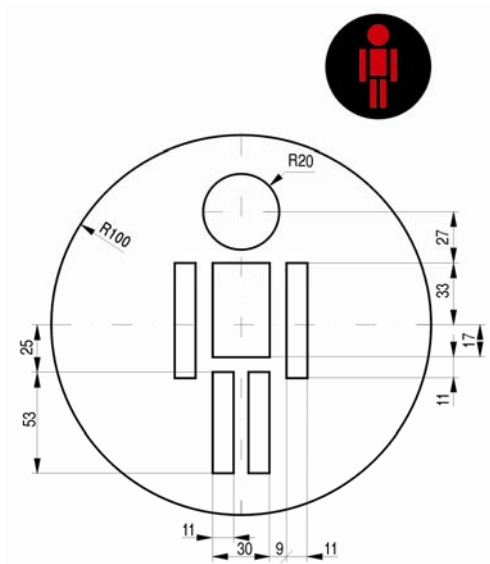


Rys. 10.18. Dwie kropki poziomo dla sygnału zakazującego ruchu pojazdom komunikacji publicznej

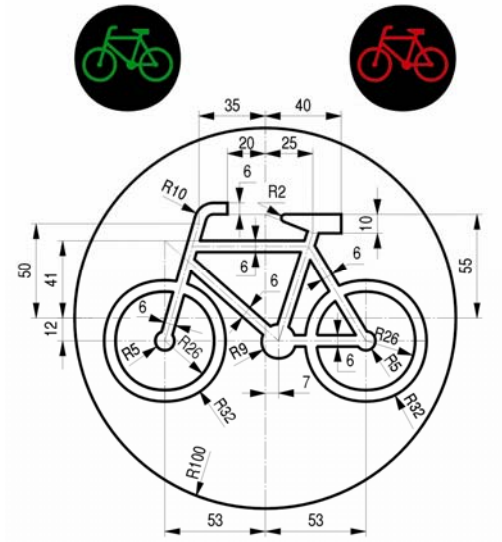
* – dla sygnalizatorów o soczewkach \varnothing 300



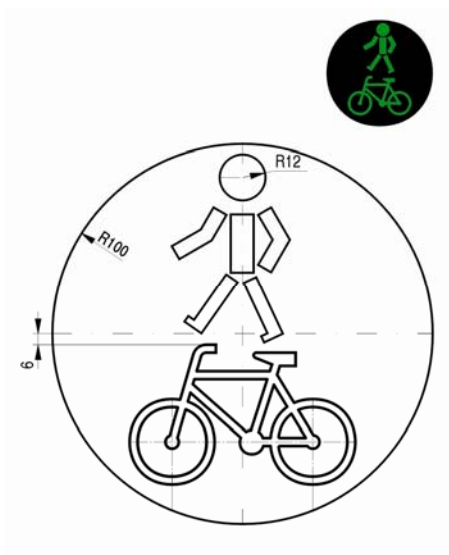
Rys. 10.19. Sylwetka pieszego w sygnale zielonym dla pieszych oraz sylwetka pieszego w sygnale żółtym ostrzegawczym



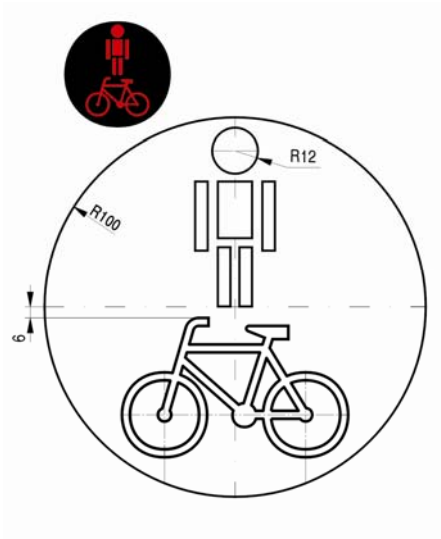
Rys. 10.20. Sylwetka pieszego w sygnale czerwonym dla pieszych



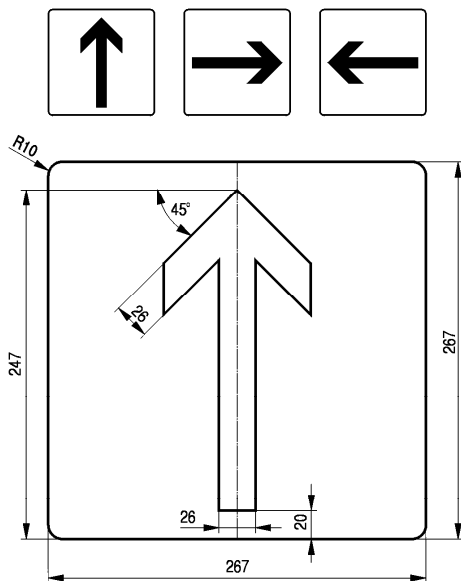
Rys. 10.21. Sylwetka roweru w sygnałach dla rowerzystów; przy średnicy $\varnothing 100$ ($\varnothing 90$) wymiary należy zmniejszyć o 50 %



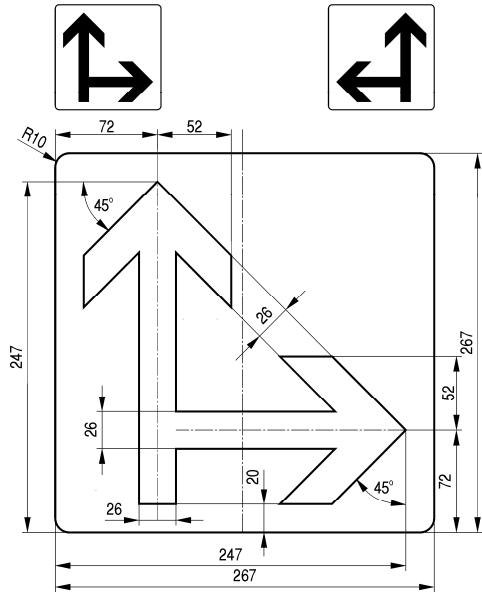
Rys. 10.22. Sylwetki pieszego i rowerzysty wspólnie w sygnale zielonym; szablon pieszego według konstrukcji na rys. 10.14 należy zmniejszyć o 40 %, a szablon roweru według konstrukcji na rys. 10.20 - o 30 %



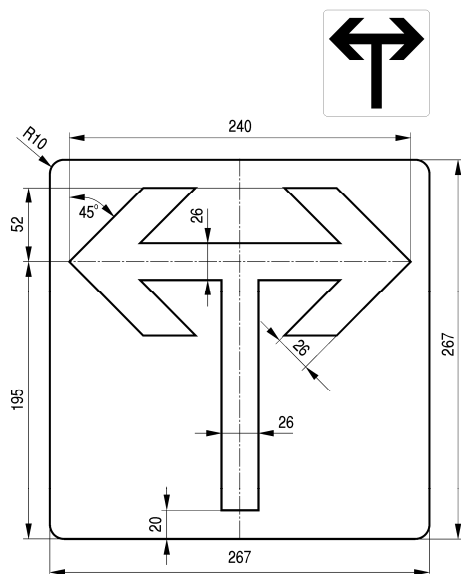
Rys. 10.23. Sylwetki pieszego i rowerzysty wspólnie w sygnale czerwonym; szablon pieszego według konstrukcji na rys. 10.15 należy zmniejszyć o 40 %, a szablon roweru według konstrukcji na rys. 10.16 - o 30 %



Rys. 10.24. Tabliczka kierunku jazdy na wprost albo w prawo lub w lewo dla tramwaju

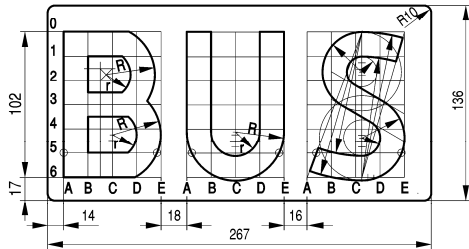


Rys. 10.25. Tabliczka kierunku jazdy na wprost i w prawo albo na wprost i w lewo (odbicie zwierciadlane) dla tramwaju



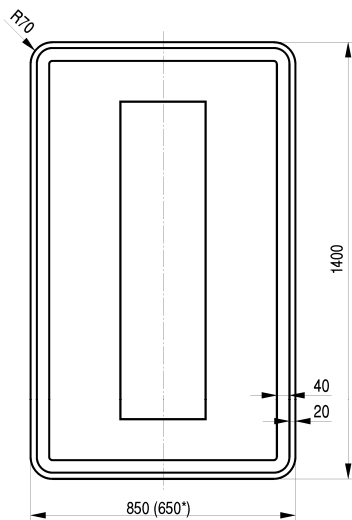
Rys 10.26. Tabliczka kierunku jazdy w prawo i w lewo dla tramwaju

BUS

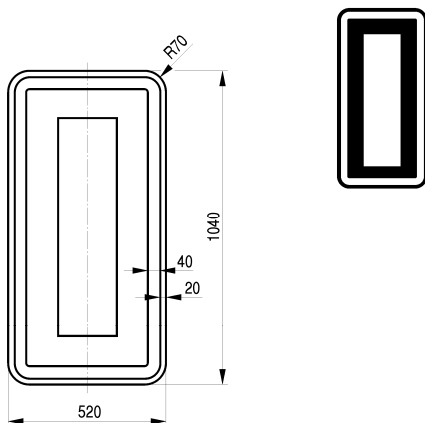


Rys. 10.27. Tabliczka z napisem „BUS”

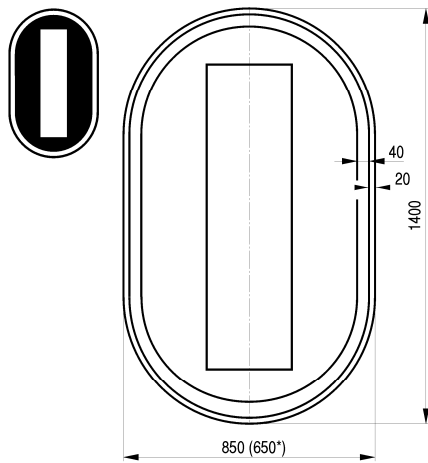
Rys. 10.28. Ekrany kontrastowe prostokątne:



- a) dla trójkomorowych sygnalizatorów o soczewkach \varnothing 300 zawieszanych nad jezdnią
* – dla trójkomorowych sygnalizatorów o soczewkach \varnothing 300 umieszczonych obok jezdni

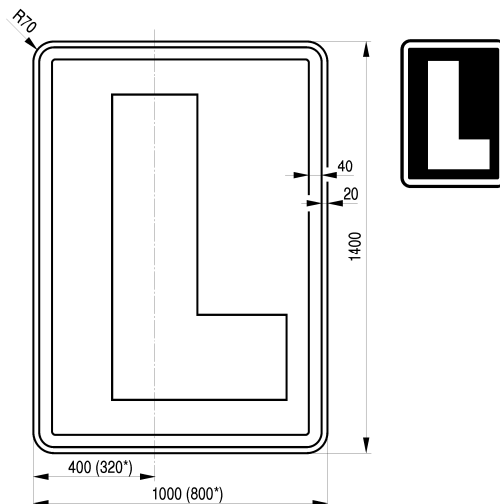


b) dla trójkomorowych sygnalizatorów o soczewkach $\varnothing 200$



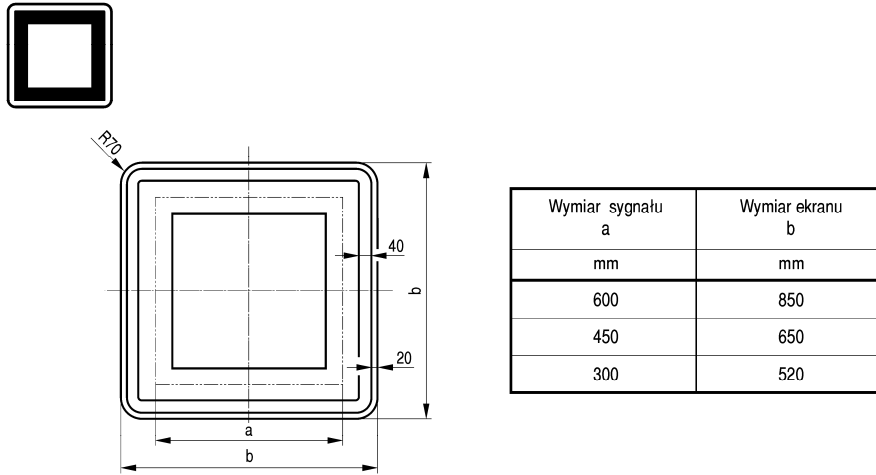
Rys. 10.29. Ekran kontrastowy owalny dla sygnalizatorów o soczewkach $\varnothing 300$ zawieszanych nad jezdnią

* - dla sygnalizatorów o soczewkach $\varnothing 300$ umieszczanych obok jezdni

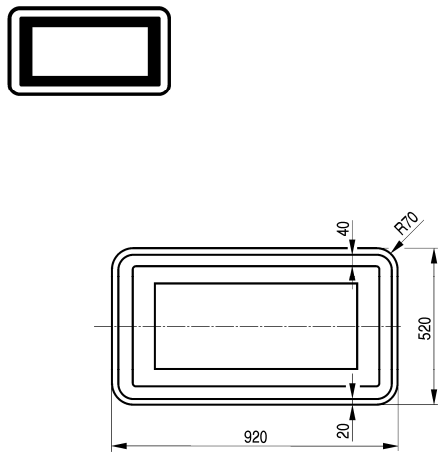


Rys. 10.30. Ekran kontrastowy prostokątny dla sygnalizatorów S-2 o soczewkach $\varnothing 300$ umieszczanych nad jezdnią wraz z sygnałem dopuszczającym skręcanie w prawo (symetryczny układ dla sygnału dopuszczającego skręcanie w lewo)

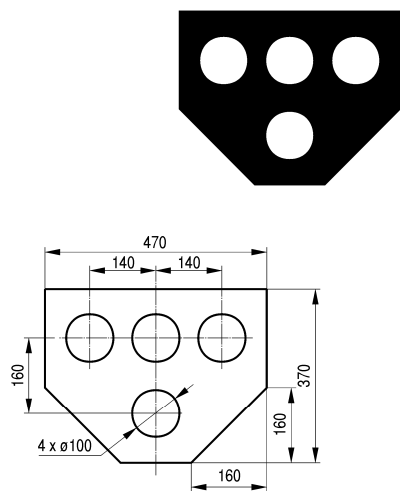
* - dla sygnalizatorów o soczewkach [średnica] 300 umieszczanych obok jezdni



Rys. 10.31. Ekran kontrastowy dla kwadratowego sygnalizatora S-4 i sygnalizatora S-7



Rys. 10.32. Ekran kontrastowy dla sygnalizatorów S-4 z soczewkami 0300



Rys. 10.33. Sygnalizator typu STT”;

4) w załączniku nr 4 do rozporządzenia:

a) w części 1 „Zasady ogólne” po akapicie dwudziestym drugim dodaje się akapit dwudziesty trzeci w brzmieniu:

„Konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią integralną część tych urządzeń.”,

b) 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 z zasady w formie wygarbienia.

Progi zwalniające można stosować w obszarze zabudowanym na drogach następujących klas technicznych: lokalna (L), dojazdowa (D), wyjątkowo zbiorcza (Z).

W celu niedopuszczenia do najechania na próg zwalniający z nadmiernie 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 drogach krajowych i wojewódzkich,
- na miejskich drogach ekspresowych, ulicach głównych ruchu przyspieszonego (GP), ulicach głównych (G),
- na ulicach i drogach wyjazdowych straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego itp.,
- na ulicach i drogach, w przypadku kursowania autobusowej komunikacji pasażerskiej, z wyjątkiem progów wyspowych,
- 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:

- 60 m od linii zatrzymania przy znakach B-20 lub B-32,

- 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, wymagające zmiany kierunku ruchu co najmniej o 70° .

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż:

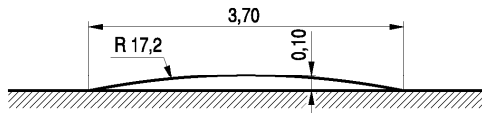
- 40 m od skrzyżowania ulic lub dróg, z wyjątkiem progów płytowych, na których wyznaczono przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów,
- 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy od 50 m,
- 20 m od punktu początkowego spadku drogi, gdy spadek ten przekracza 10 %,
- 30 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 dopuszcza się umieszczania 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 25 m od nich ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.

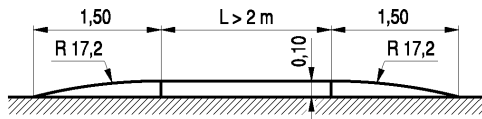
Ze względu na ukształtowanie w planie drogi progi zwalniające dzielimy na:

- listwowe – wykonane na szerokości całej drogi w formie elementu listwowego jednolitego lub składanego z segmentów,
- płytowe – wykonane w formie płyty poprzez odpowiednie ukształtowanie nawierzchni jezdni lub ułożenie i zamocowanie na niej odpowiedniej konstrukcji,
- wyspowe – wykonane w formie wydzielonej wyspy lub wysp umieszczonych na jezdni. Kształty i wymiary progów zwalniających U-16 oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. od 8.1.1 do 8.1.5.

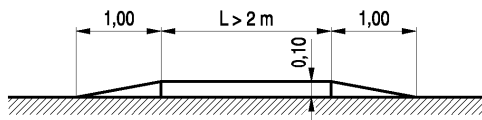
Na progach zwalniających płytowych o długości płyty $L > 4$ m dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów.



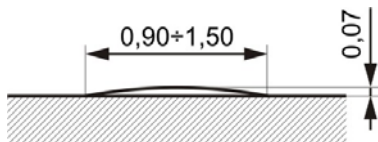
Rys. 8.1.1. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h



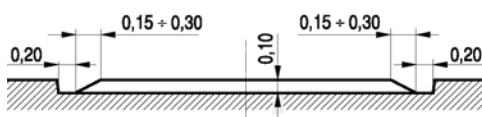
Rys. 8.1.2. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16b o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h



Rys. 8.1.3. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h



Rys. 8.1.4. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16d o ograniczonej prędkości przejazdu 18-20 km/h



Rys. 8.1.5. Kształt i wymiary progów zwalniających o zmniejszonej szerokości w poprzecznym przekroju jezdni

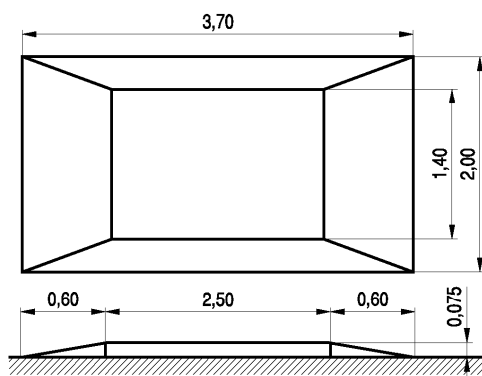
Urządzenia odwadniania jezdni muszą być tak wykonane i utrzymane, by wykluczone było powstawanie kałuży wody lub tafli lodu przed i za progiem zwalniającym. W przypadku trudności w zapewnieniu takiego odwodnienia dopuszcza się stosowanie progów skróconych. Odwodnienie jezdni odbywa się wtedy ciekami przykrawężnikowymi.

Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-11a. W zależności od potrzeb progi zwalniające mogą być stosowane pojedynczo lub w seriach liczących co najmniej 3 progi. W przypadku serii progów każdy kolejny próg umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 20 m i nie większej niż 150 m od progów poprzedzających. Odległość między poszczególnymi progami w serii należy wyznaczać w oparciu o warunki lokalne, natężenie ruchu (prędkości pojazdów) itp.

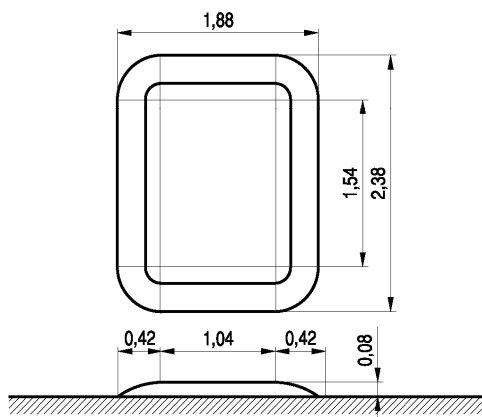
Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 określającą odległość do progów.

W uzasadnionych przypadkach zaleca się stosowanie znaku A-11a z tabliczką T-2. Przykłady oznakowania progów zwalniających przedstawiają na rysunki 8.1.7 i 8.1.8. Oznakowanie pionowe nie zwalnia od obowiązku odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progów znajdującego się na danym terenie.

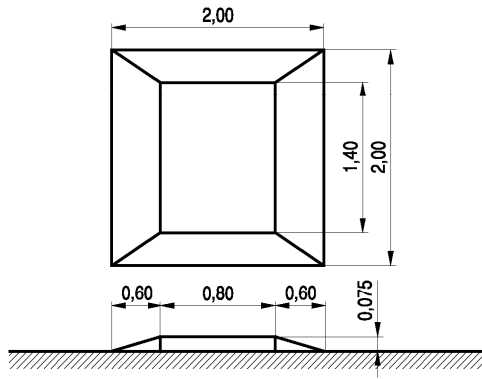
Rys. 8.1.6. Przykłady progów zwalniających wyspowych:



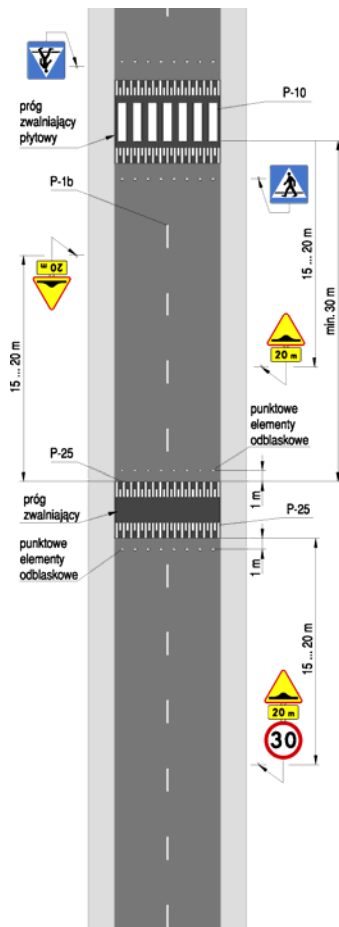
a)



b)

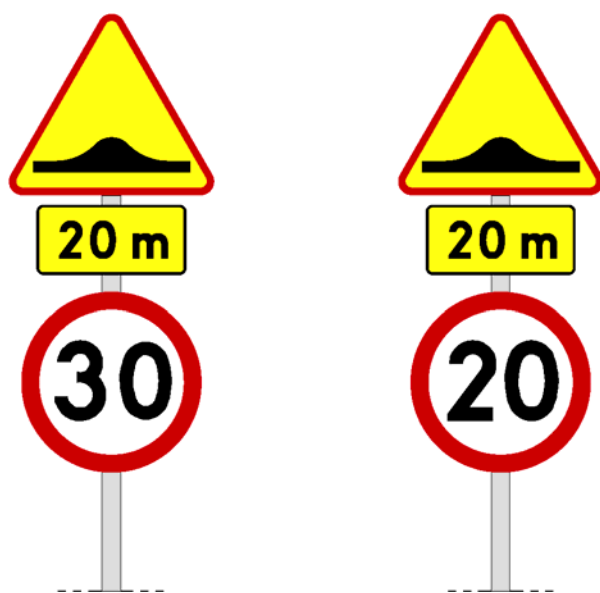


c)



Rys. 8.1.7. Oznakowanie progów zwalniających U-16

Rys. 8.1.8. 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.”.

§ 2. Znaki i sygnały drogowe niespełniające warunków określonych w § 1:

- 1) w pkt 1 lit. f niniejszego rozporządzenia w zakresie pkt 6.3.7.2;
- 2) w pkt 2 lit. d niniejszego rozporządzenia w zakresie pkt 5.2.4 i 5.2.9.3;
- 3) w pkt 3 lit. a niniejszego rozporządzenia w zakresie pkt. 3.3.5.2 i 3.3.5.3

- zostaną zastąpione znakami i sygnałami drogowymi spełniającymi te warunki w terminie do dnia 30 czerwca 2017 r.

§ 3. Tabliczkę T-22 stosowaną w organizacji ruchu na drogach przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za równoważną odpowiednio tabliczkom z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru, o których mowa w § 17 ust. 2, § 44 ust. 2 i § 45 ust. 3 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.⁴⁾) przepisów o znakach i sygnałach drogowych.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

⁴ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 179, poz. 1104, z 2010 r. Nr 65, poz. 412, z 2011 r. Nr 89, poz. 509 i Nr 124, poz. 705 oraz z 2013 r. poz. 890 i 1325.

MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

UZASADNIENIE

Niniejsze rozporządzenie dokonuje zmiany 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. 2181, z późn. zm.), a tym samym stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przepisy projektowanego rozporządzenia usuwają rozbieżności, jakie występują pomiędzy obecnym brzmieniem przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r., a przepisami ustawy z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92 poz. 530). Znaczna część projektowanych przepisów ma również na celu zapewnienie spójności przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. z przepisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Projektowane przepisy przewidują wprowadzenie następujących zmian w załączniku nr 1 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r.

W pkt 1.2.1. rozszerzono zakres stosowanie znaków z grupy wielkości średnie (S) oraz mini (MI). Rozszerzenie zakresu stosowania znaków średnich ma związek z trwającymi obecnie pracami legislacyjnymi nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, która w nowym § 8a reguluje kwestie stosowania dodatkowych jezdni wykorzystywanych do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego na drogach wyższych klas, w szczególności A, S, GP. Określona w obowiązujących przepisach grupa wielkości znaków stosowanych na drogach klasy A i S pociąga za sobą konieczność określenia grupy wielkości znaków stosowanych na jezdniach dodatkowych. Znaki mini będzie można stosować na drogach położonych w strefach zamieszkania, strefach ograniczonej prędkości do 30 km/h, drogach dla rowerów, wąskich ulicach o zabytkowej zabudowie oraz na drogach w obszarze zabudowanym, gdy warunki drogowe nie pozwalają na stosowanie znaków większych lub zastosowanie większych znaków pogorszyłoby warunki widoczności pieszych na przejściach dla pieszych lub rowerzystów na przejazdach dla rowerzystów. Ponadto, znaki mini będzie można umieszczać na drogach jednokierunkowych, na których dopuszczono dwukierunkowy ruch rowerów i wózków rowerowych, dla kierunku ruchu przeciwnego niż określony znakiem D-3.

Przepis ten daje również możliwość oznakowania dróg, na których ze względu na ograniczoną ilość miejsca nie było możliwości umieszczenia w organizacji ruchu znaków drogowych, a ponadto znacznie obniża koszty tego oznakowania.

Zmiany wprowadzone w pkt 1.5.1. stanowią podstawę do stosowania znaków drogowych na drogach dla rowerów. Przepis ten jest przepisem ogólnym i nie precyzuje, po której stronie drogi dla rowerów umieszcza się znaki drogowe. Tak ogólna forma zapisu tej regulacji daje organom zarządzającym ruchem na drogach możliwość umieszczania znaków drogowych na tych drogach po stronie lewej, prawej oraz nad tą drogą, w zależności od istniejącego układu komunikacyjnego dróg i lokalnych potrzeb, tak aby oznakowanie było czytelne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Projektodawca w pkt 1.5.2. dopuścił stosowanie znaków na wszystkich bezpiecznych konstrukcjach wsporczych (nie tylko słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych) wykonanych z materiałów trwałych i posiadających aprobaty oraz certyfikaty na zgodność z Polską Normą.

Nowelizowane przepisy pkt 1.5.2. umożliwiają stosowanie na jednym słupku konstrukcji wsporczej znaku ostrzegawczego A-7 „ustąp pierwszeństwa” wraz z jednym znakiem informacyjnym: D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem” albo D-6 „przejście dla pieszych” albo D-6a „przejazd dla rowerzystów” albo D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”. Przepisy te mają na celu ograniczyć ilość konstrukcji wsporczych (słupków) stosowanych przed skrzyżowaniem. Obecne regulacje powodują, że właściwe oznakowanie skrzyżowania wymaga umieszczenia trzech słupków, co może powodować wrażenie „lasu znaków” w obszarze skrzyżowania. Konsekwentnie do przedmiotowej zmiany przepisów w pkt 1.5.2. dostosowano rysunek 1.5.1., 1.5.2. oraz 1.5.3.

Punkt 1.5.3. projektowanych przepisów określa, iż na drodze dla rowerów znaki drogowe umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi tej drogi, natomiast wysokość umieszczania znaków nad drogą dla rowerów nie powinna wynosić mniej niż 2,5 m. Ponadto, przepisy te dopuszczają umieszczanie znaków na drogach dla rowerów na wysokości nie mniejszej niż 1 m (do najniższej krawędzi znaku), przy czym w przypadku ruchu pieszego wysokość ta powinna wynosić nie mniej niż 2,2 m. Regulacja ta ma zapewnić czytelność oznakowania zarówno dla kierujących rowerami, jak i innymi pojazdami.

W pkt 2.2.8. rozszerzono zakres stosowania znaku A-7 do wszystkich miejsc, gdzie przecinają się kierunki ruchu. Mając na uwadze zmiany ujęte w pkt 1.5.2., usunięto

dotychczasowy zapis, który daje możliwość umieszczenia, na jednym słupku konstrukcji wsporczej, znaku A-7 tylko ze znakiem D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem”.

W pkt 3.1.2. „Zakres obowiązywania i sposób umieszczania znaków” zmieniony został sposób ujęcia zakazami wynikającymi ze znaków B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39 również uprawnionych osób niepełnosprawnych legitymujących się kartą parkingową. Dotychczasowy napis na tabliczce „Dotyczy także niepełnosprawnych” zastąpiony został napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej.

Zmiana brzmienia przepisów ujętych w pkt 3.2.1. ma charakter porządkujący. Daje organom zarządzającym ruchem możliwość umieszczania na tabliczce pod znakiem B-1 oprócz tekstu określającego rodzaj pojazdu, którego zakaz nie dotyczy, również symbol pojazdu. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnić lepszą czytelność oznakowania (znaku wraz z tabliczką) oraz szybszą identyfikację rodzaju pojazdu wskazanego na tabliczce.

Wprowadzenie zmian w przepisach pkt 3.2.2. wynika z potrzeby dopuszczania dwukierunkowego ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych bez konieczności wyznaczania pasa ruchu dla rowerów. Przepisy te znacznie ułatwią kierującym rowerami i wózkami rowerowymi poruszanie się po sieci dróg jednokierunkowych obszaru zabudowanego, na których organ zarządzający ruchem uzna, że takie rozwiązanie będzie bezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dopuszcza się dwukierunkowy ruch rowerów bez wyznaczania pasa ruchu dla rowerów na drogach jednokierunkowych o prędkość dopuszczalnej nie wyższej niż 30 km/h, natomiast w przypadku wyznaczenia na drodze jednokierunkowej pasa ruchu dla rowerów dopuszczalna prędkość nie może być wyższa niż określona w ustawie dla obszaru zabudowanego.

Konsekwentnie do zakresu obowiązywania znaku B-9 „zakaz wjazdu rowerów” oraz znaku B-20 „stop” określonych w przepisach rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych usunięto rozbieżności w pkt 3.2.10. oraz 3.2.21. wyłączając spod znaku zakazu B-9 wózki rowerowe i wykreślając przykłady miejsc przecinania się kierunków ruchu. Ponadto, zmodyfikowane warunki umieszczania znaku B-9 wyeliminują ruch rowerów z odcinków jezdni drogi pomiędzy skrzyżowaniami, wzdłuż których na całej ich długości istnieje droga dla rowerów wyznaczona w obrębie lub w pobliżu tej drogi, a kierujący rowerem jest zobowiązany z niej korzystać. Należy również wskazać, że w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa zarówno infrastruktura drogowa, jak i organizacja ruchu powinna w bezpieczny i jednoznaczny sposób wprowadzić kierującego rowerem na zlokalizowaną w obrębie drogi drogę dla rowerów.

W pkt 3.2.12. „Zakaz wjazdu wózków rowerowych” projektodawca wskazał, że w przypadku wprowadzenia do organizacji ruchu znaku zakazu B-11 organ wprowadzający organizację ruchu powinien poinformować kierujących wózkami rowerowymi o dopuszczalnym kierunku kontynuowania ruchu przez te pojazdy.

Porządkowy charakter mają również zmiany polegające na zastąpieniu wyrażenia „materiały” na wyrażenie „towary”, w przepisach pkt 3.2.14.1, 3.2.14.2, 3.2.14.3, 3.2.14.4, 3.2.15, 3.2.34.2, 4.2.20, które usuwają rozbieżności pomiędzy przepisami rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. z przepisami rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

W pkt 3.2.21. „Stop” projektodawca mając na względzie ograniczenie konstrukcji wsporczych umieszczanych przed skrzyżowaniem dopuścił w wyjątkowych sytuacjach, w których znak B-20 może być usytuowany w odległości 0,5 m od przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów, dopuścił stosowanie na jednym słupku wraz ze znakiem B-20 znaków D-6, D-6a, D-6b.

Zmiana pkt 3.2.34.3. ma na celu zwiększenia bezpieczeństwa kierujących rowerami oraz wózkami rowerowymi poruszających się po drodze, na której prędkość dopuszczalna została podniesiona do 80 km/h. Ponadto, mając na względzie, że szczegółowa analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna uwzględniać wszystkie zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi, dokonano zmiany redakcji.

W pkt 4.1.1. wprowadzono zmiany porządkowe w postaci zmiany wyrażenia „materiałami niebezpiecznymi” na wyrażenie „towarami niebezpiecznymi” oraz analogicznie do możliwości wyłączenia pewnych rodzajów pojazdów z zakresu obowiązywania znaków zakazu doprecyzowano przepis dający możliwość wyłączenia ze znaku nakazu pewnych rodzajów pojazdów.

W pkt 4.2.13. „Droga dla rowerów” w celu zapewnienia lepszej czytelności organizacji ruchu na drogach dla rowerów projektodawca dopuścił na tych drogach stosowanie również innych znaków poziomych i pionowych, dla których wymagania określają odpowiednie przepisy dla tych znaków.

W celu ograniczenia ilości znaków umieszczanych na drogach dla rowerów w przepisach pkt 4.2.14. zniesiono konieczność stosowania znaku C-13a w przypadku, jeżeli kontynuacją drogi dla rowerów jest droga dla pieszych i rowerów. Usunięty został również zapis wskazujący na potrzebę przeprowadzania roweru po przejściu dla pieszych w związku ze znakiem C-13a oraz skierowaniem ciągu rowerowego na drugą stronę jezdni. Przepis ten

wykraczał poza zakres upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu zawarty w art. 7 ust. 3 ustawy.

Punkt 4.2.14. uległ zmianie w związku ze zmianą dotychczasowej nazwy znaku C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów”, którą zastąpiono nazwą „droga dla rowerów i pieszych”

Analogicznie jak w pkt 3.2.2. projektowanych przepisów zmienia się pkt 5.2.3. Przedmiotowa zmiana zapewni możliwość oznakowania dróg jednokierunkowych, na których dopuszczono ruch rowerów w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów.

Z uwagi na fakt, iż drogi oznaczone znakiem D-4a i D-4b, pomimo braku możliwości przejazdu dla pojazdów silnikowych (samochodów), często umożliwiają przejazd rowerem lub wózkiem rowerowym, zmieniono przepisy pkt 5.2.4, które umożliwią umieszczanie pod znakami D-4a i D-4b tabliczek z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego informujących kierujących rowerem lub wózkiem rowerowym o możliwości przejazdu.

Zmiana pkt 5.2.6.4. ma na celu wyeliminowanie wątpliwości i zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas wyznaczania przejść i przejazdów dla rowerzystów. Ponadto w przypadku lokalizacji przejazdów dla rowerzystów bez sygnalizacji świetlnej projektodawca zaleca stosowanie urządzeń spowalniający ruch zarówno na jezdni drogi, jak również na drodze dla rowerów, tak aby zapewnić odpowiednią redukcję prędkości przez kierujących pojazdami (również rowerami) i bezpieczny przejazd rowerzysty przez przejazd dla rowerów.

Wprowadzone w pkt 5.2.11. i 5.2.12. zmiany spowodowane są potrzebą przekazania kierującym pojazdami informacji, iż po pasie ruchu oznaczonym znakiem D-11 poruszają się inne pojazdy. Jeżeli na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe wyznacza się pas ruchu dla autobusów oznaczony znakiem D-11, to na znaku D-11 pod napisem BUS należy umieścić napis TRAM.

Zmiany w pkt 5.2.19. i 5.2.20. wynikają z braku uzasadnienia stosowania napisu „Bagażowe” na znakach D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”, w związku ze zmianą definicji taksówki w art. 2 pkt 43 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Zmiana przepisów pkt 5.2.43. ma związek z potrzebą wskazania kierującemu pojazdem rzeczywistej długości tunelu, jeżeli jego długość przekracza 500 m. Informację podaje się na tabliczce T-1b umieszczonej pod znakiem lub w dolnej części znaku.

W pkt 5.2.55a. zmiana określa zasady umieszczania znaku D-50 „zatoka”. Znak ten wskazuje dostępności telefonu alarmowego i gaśnicy przeciwpożarowej w zatoce pod znakiem D-50 umieszcza się tabliczkę T-33.

Przepisy pkt 6.3.7.2. projektowanego rozporządzenia usuwają rozbieżność, jaka występuje pomiędzy obecnym brzmieniem 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, a przepisami ustawy o drogach publicznych. Natomiast zastosowanie odpowiednich do parametrów technicznych dróg znaków pionowych E15a, E-15c, E-15d, E-15f albo E-15g wskazujących dopuszczalne nacisku osi pojazdu pozwoli na efektywne wykorzystanie sieci drogowej i ograniczenie negatywnego oddziaływania na te drogi ruchu pojazdów nienormatywnych o przekroczonych dopuszczalnych naciskach osi.

Zmianę pkt 6.3.7.8 determinuje potrzeba umieszczanie na tablicach przeddrogowskazowych, drogowskazach tablicowych i drogowskazach w kształcie strzały oraz na tablicach szlaku drogowego, jako jednego z elementów tych tablic, znaków z numerem drogi E-15a, E-15b, E-15c, E-15d, E-15e, E-15f, i E-15g oraz tabliczki T-34. Zapewni to kierującemu pojazdem kompleksową informację o drogach płatnych już na odcinku poprzedzającym te drogi, co w znacznym stopniu ułatwi zaplanowanie trasy i poruszanie się po drogach.

W związku z wprowadzeniem znaków E-15f i E-15g w przepisach pkt 6.3.7.9. wprowadza się obowiązek umieszczania pod tymi znakami, na drogach krajowych objętych systemem elektronicznej opłaty drogowej, tabliczki T-34.

Nowe brzmienie pkt 7.2.19. wynika z wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pasa ruchu dla rowerów. Ponadto, przepis wskazuje, że zamiast symbolu roweru na znaku może być umieszczony symbol pojazdu taki, jak na tabliczkach T-23a do T-23g oraz T-16 lub T-16a. Znak F-19 umieszcza się za skrzyżowaniem lub w odległości 10-30 m przed początkiem pasów ruchu wskazanych na znaku, a na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami znak powtarza się co 300 m.

Konstrukcję znaków i tabliczki w projekcie rozporządzenia przedstawia odpowiednio:

- pkt 9.4. dla znaku D-50,
- pkt 9.5. dla znaków E-15a, E-15b, E-15e, E-15f, E-15g,
- pkt 9.6. dla znaku F-2a,
- pkt 9.7. dla tabliczki T-1b, T-31, T-32, T-33

W załączniku nr 2 do przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. wprowadza się następujące zmiany.

Zmiana przepisów wprowadzona w pkt 2.2.1.3. umożliwia skrócenie linii pojedynczej przerywanej – wydzielającej przy wydzieleniu pasa ruchu dla rowerów lub pasa ruchu tylko dla pojazdów skręcających w zależności od warunków lokalnych. Natomiast w pkt 2.2.1.7. dopuszczono stosowanie linii pojedynczej szerokiej P-2b, jako linii poprzedzającej lub kontynuującej linię P-1e, oraz wydzielenia pasów ruchu dla autobusów lub rowerów przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku.

W związku z potrzebą właściwego oznaczenia śluzy dla rowerów, której definicja została wprowadzona przepisami ustawy z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, dodano kolejną odmianę wielkości znaków w przepisach pkt. 3.2.1, 4.2, 4.4.2, 5.5.2.1, 5.2.2, 5.2.9.1. Odmiana znaków „mini” jest odpowiednio zmniejszona, tak aby była możliwość zastosowania ich w służbie dla rowerów. Ponadto, aby zapewnić możliwość umieszczania znaków w obszarze śluzy dla rowerów, w pkt 4.1. oraz 5.1. zmniejszono minimalną odległość między znakami poprzecznymi oraz między znakiem poprzecznym a uzupełniającym. Projektowane przepisy pkt 7.11.2. projektu rozporządzenia określają sposób oznaczania śluz dla rowerów.

Zmiany w przepisach pkt 4.2.1 oraz 4.2.2 dotyczą przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów. Wprowadzenie tych zmian (zmniejszenie minimalnej szerokości przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów) w niektórych lokalizacja umożliwi wyznaczenie zarówno przejścia, jak i przejazdu dla rowerzystów. Projektowane przepisy dopuszczają również, w warunkach uzasadnionych parametrami drogi, możliwość łączenia powierzchni przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów.

Projektowane przepisy pkt 4.2.5. umożliwiają skrócenie do 0,5 m odległości umieszczania linii warunkowego zatrzymania P-14 od sygnalizatora znajdującego się obok jezdni w przypadku znaku P-14 umieszczonego na pasie ruchu dla rowerów albo znaku P-14, stanowiącego krawędź śluzy dla rowerów położoną najbliżej skrzyżowania.

Pkt 4.2.6. dostosowano do potrzeb związanych z rozbudową sieci dróg dla rowerów i dlatego też dopuszczono stosowanie przejazdów dla rowerzystów na progach zwalniających. Obecnie przepisy dopuszczają stosowanie na progach zwalniających wyłącznie przejść dla pieszych.

Zmiany przepisów w pkt 5.2.4. oraz pkt 5.2.9.2. projektu rozporządzenia wskazuje, że nawierzchnia stanowiska postojowego przeznaczonego dla pojazdu osoby niepełnosprawnej, na której umieszczania znaku P-24 powinna mieć barwę niebieską.

Niebieska barwa nawierzchni stanowiska postojowego przeznaczonego dla pojazdu osoby niepełnosprawnej ma zapewnić osobom niepełnosprawnym łatwiejszą lokalizację stanowiska. Konieczność wprowadzenia barwy niebieskiej powierzchni stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych wynika z postulatu zawartego w treści Dezyderatu nr 7/1 Komisji Infrastruktury oraz Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, uchwalonego na posiedzeniu w dniu 28 sierpnia 2013 r. do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie praw osób niepełnosprawnych, jako uczestników ruchu drogowego.

W przepisach pkt 5.2.9.1. rozszerzono zakres stosowania znaku P-23 na śluzy dla rowerów oraz część jezdni drogi jednokierunkowej przeznaczonej do ruchu rowerów w kierunku przeciwnym niż wskazany znakiem D-3. Rozszerzenie zakresu stosowania tego znaku było konieczne dla zapewnienia właściwego oznakowania drogi i przekazania uczestnikom ruchu drogowego, że po części jezdni, na której znak umieszczono, poruszają się rowery.

Pkt 5.2.9.3. projektowanych przepisów wprowadza nowy znak poziomy P-26 „piesi”. Brak właściwej segregacji ruchu na drogach dla pieszych i rowerów był powodem niebezpiecznych sytuacji. Stosowanie tego znaku zapewni odpowiedni przekaz informacji o przeznaczeniu drogi i pozwoli na właściwą segregację ruchu wzdłuż ciągów pieszo rowerowych. W przypadku drogi dla pieszych i rowerów, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską pionową, znak P-26 umieszcza się na części drogi przeznaczonej dla pieszych, a znak P-23 na części dla rowerów.

Przepisy pkt 5.2.9.4. „Kierunek i tor ruchu roweru” wprowadzają warunki techniczne stosowania nowego znaku drogowego P-27, który będzie stosowany na jezdni za wyjątkiem pasa ruchu dla rowerów, śluzy dla rowerów, przejazdu dla rowerzystów w celu wskazania kierunku i toru ruchu roweru.

Zmiana pkt 7.1. wynika z konieczności oznakowania poza drogą dla rowerów również innych części drogi przeznaczonych dla ruchu rowerów, do których zalicza się drogi dla pieszych i rowerów, pasy ruchu dla rowerów, śluzy dla rowerów, oraz przejazdy dla rowerzystów.

Nowe brzmienie pkt 7.9. jest konsekwencją dopuszczenia ruchu innych pojazdów na pasie ruchu dla autobusów, wprowadzonego w przepisach rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Propozycja takiego rozwiązania ma na celu zwiększyć efektywność tych pasów, przy zachowaniu odpowiedniej przepustowości odcinka drogi, na którym wyznaczono pas ruchu dla autobusów. W przypadku pasa ruchu dla autobusów, na którym dopuszcza się ruch rowerów, w tym samym przekroju umieszcza się napis „BUS” i symbol

roweru (znak P-23). Decyzję o umieszczeniu na pasie ruchu napisu lub symbolu innego niż BUS podejmuje organ zarządzający ruchem.

Wprowadzenie zmian w przepisach pkt 7.11.1. załącznika nr 2 wynika z potrzeby określenia zasad oznakowania pasa ruchu dla rowerów, którego pojęcia wprowadzono do ustawy oraz oznakowania w przypadku dopuszczania dwukierunkowego ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych bez konieczności wyznaczania pasa ruchu dla rowerów. Przepisy te znacznie ułatwią kierującym rowerami i wózkami rowerowymi poruszanie się po sieci dróg jednokierunkowych, na których dopuszczalna prędkość nie jest wyższa niż 30 km/h, a organ zarządzający ruchem uzna, że takie rozwiązanie będzie bezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W załączniku nr 3 do przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. wprowadza się następujące zmiany.

Punkt 3.2.2. projektu rozporządzenia określa warunki techniczne stosowania sygnalizatorów S-1 i S-1a. Sygnalizator S-1a przeznaczony jest wyłącznie dla kierujących rowerami. Warunki techniczne umieszczania sygnalizatora kierunkowego dla kierujących wyłącznie rowerami S-3a ujęto w przepisach pkt 3.2.4.

Projektowana regulacja w pkt 3.3.5.2. „Sygnalizatory akustyczne dla pieszych” oraz w pkt 3.3.5.3. „Sygnalizatory wibracyjne” przewiduje ujednoczenie dźwięków sygnalizacji na przejściach dla pieszych. Konieczność wprowadzenia ujednoczonych dźwięków sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych wynika z postulatu zawartego w treści Dezyderatu nr 7/1 Komisji Infrastruktury oraz Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, uchwalonego na posiedzeniu w dniu 28 sierpnia 2013 r. do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie praw osób niepełnosprawnych, jako uczestników ruchu drogowego.

W pkt 4.2.1. projektu rozporządzenia wprowadza się sygnalizator S-1a oraz S-3a, nadający sygnały świetlne dotyczące kierujących rowerem. Potrzeba wprowadzenia nowego sygnalizatora wynika z przyjęcia w ustawie Prawo o ruchu drogowym definicji śluzy dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów, a także zmienionej definicji drogi dla rowerów. Nowy sygnalizator umożliwi przede wszystkim efektywne wykorzystanie śluzy dla rowerów, pozwalając kierującym rowerem na odpowiednio wcześniejsze wykonanie manewrów (wyjazd ze śluzy w danym kierunku) co zapewni płynność ruchu i większe bezpieczeństwo kierujących rowerem.

Zmiany wprowadzone w pkt 5.2.9., pkt 5.2.10., pkt 5.2.11. spowodowane są wątpliwościami interpretacyjnymi dotyczącymi aktualnego brzmienia tych przepisów.

W pkt 6.3., 6.3.1., 6.3.2.4., 6.3.3., 6.3.3.1., 6.3.3.2., 6.3.4. dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, w szczególności pieszych i kierujących rowerami rozszerzono kryteria punktowe dla oceny potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej o przejazdu dla rowerzystów oraz dane wejściowe dla tych kryteriów o liczbę wypadków z udziałem rowerzystów.

W pkt 7.1.3. określono symbol sygnalizatora dla kierującego rowerem oraz symbol sygnalizatora kierunkowego dla kierującego rowerem.

W pkt 7.3.1. ze względów ekonomicznych dopuszczono lokalizację wspólnego sygnalizatora dla pieszych i rowerzystów po prawej stronie przejazdu dla rowerzystów.

Zmiany w pkt 8.2. oraz pkt 8.3.4. zwiększają prędkość czasu przejazdu rowerzystów przez skrzyżowanie (jezdnię, torowisko) lub przejazd dla rowerzystów, a ponadto dopuszczono relację dowolnego strumienia pieszych i strumienia pojazdów sterowanych sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką. Celem takich zmian jest zapewnienia lepszej przepustowości na skrzyżowaniach.

W przepisach pkt 10 określono:

- konstrukcję sylwetki roweru nadawanego przez sygnalizator dla kierującego rowerem S-1a i wzór barwny,
- konstrukcję strzałki kierunku jazdy na wprost oraz sylwetkę roweru na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem,
- konstrukcję strzałki kierunku jazdy na wprost i w prawo lub na wprost i w lewo (odbicie zwierciadlane) na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem,
- konstrukcję strzałki kierunkowej do zawracania na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem.

W załączniku nr 4 do przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. wprowadza się następujące zmiany.

W projektowanych przepisach części 1 „Zasady ogólne” dodano zapis, iż konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowi integralną część tych urządzeń

W pkt 8.1. projektowanych przepisów załącznika nr 4 do rozporządzenia wprowadza się zmianę o charakterze redakcyjnym, zmianie ulega rysunek 8.1.4. (liniowy próg zwalniający listwowy U-16d o ograniczanej prędkości przejazdu 18-20 km/h. Ponadto, umożliwiono

stosowanie progów zwalniających płytowych, na których wyznaczono przejście dla pieszych w odległości mniejszej niż 40 m od skrzyżowania ulic lub dróg.

Przepisy niniejszego rozporządzenia stanowią, iż znaki i sygnały drogowe niespełniające warunków określonych w § 1 pkt 1 lit. f w zakresie pkt 6.3.7.2, w § 1 pkt 2 lit. d w zakresie pkt 5.2.4 i 5.2.9.3, w § 1 pkt 3 lit. a w zakresie pkt. 3.3.5.2 i 3.3.5.2 zostaną zastąpione znakami i sygnałami drogowymi spełniającymi te warunki w terminie do dnia 30 czerwca 2017 r. ze względu na konieczność zapewnienia środków finansowych na te elementy infrastruktury (znaki i sygnały drogowe), potrzebę wprowadzenia zmian w projektach organizacji ruchu na drogach oraz wymianę lub uzupełnienie oznakowania drogowego (pionowego i poziomego) i wymianę lub modyfikację sygnałów (sygnalizatory akustyczne i wibracyjne) stosowanych na przejściach na dla pieszych.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Wiśnicki, referendarz w Departamencie Transportu Drogowego, tel. (22) 630 12 73, Tomasz.Wisnicki@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26 listopada 2014 r.</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe: art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 196</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przepisy *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* nie są dostosowane do zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami* (Dz. U. Nr 92, poz. 530), która znowelizowała m.in. art. 2 pkt 5 i pkt 47 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym*, zmieniając definicję drogi dla rowerów oraz roweru i dodając nowe definicje: pasa ruchu dla rowerów, śluz dla rowerów oraz wózka rowerowego.

Przepisy *rozporządzenia* zawierają rozwiązania, które są zdezaktualizowane lub niezgodne z dobrą praktyką stosowaną w państwach o wysokim poziomie rozwoju ruchu rowerowego. Stosowanie takich rozwiązań w organizacji ruchu jest niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz efektywności ruchu rowerowego. Część zapisów *rozporządzenia* ma charakter zbyt szczegółowy i mało elastyczny, co utrudnia bądź uniemożliwia wprowadzanie nowoczesnych i bezpiecznych rozwiązań w zakresie ruchu rowerowego (ograniczając możliwości działania projektantów i organów zarządzających ruchem).

Ponadto, *rozporządzenie z dnia 3 lipca 2003 r.* wymaga dostosowania do zmiany *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, wynikającej z przepisów *ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 244, poz. 1454). Przepisy te wprowadziły zmianę brzmienia art. 2 pkt 43 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, usuwając z definicji taksówki pojęcie taksówki bagażowej. Tym samym od wejścia w życie *ustawy z dnia 16 września 2011 r.* nie ma uzasadnienia stosowanie napisu „Bagażowe” na znaku D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Istnieje też brak spójności pomiędzy niektórymi przepisami z zakresu znaków i sygnałów drogowych, zawartymi 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* oraz w *rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*. Niezbędne jest uspołnienie i uporządkowanie tych przepisów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzone zostaną odpowiednie zmiany w przepisach *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*, stanowiące konsekwencję wymienionych wyżej nowelizacji *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Przepisy *rozporządzenia* zostaną dostosowane do aktualnego brzmienia *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Zostaną m.in. usunięte lub zastąpione przepisy uznane za zbędne lub nieaktualne oraz budzące wątpliwości. Efektem zmian będzie również zapewnienie większej elastyczności w projektowaniu organizacji ruchu związanej z ruchem rowerowym. W rezultacie (docelowo) ulegną poprawie standardy projektowania rozwiązań w zakresie ruchu rowerowego, co pozytywnie przełoży się na jego bezpieczeństwo i komfort podróżowania tym środkiem transportu.

Ponadto, projekt *rozporządzenia* przewiduje włączenie do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.* zmian wynikających z wprowadzonych wcześniej zmian do przepisów *rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*. Pozwoli to na zapewnienie spójności pomiędzy oboma *rozporządzeniami* i ułatwi stosowanie niektórych rozwiązań – przewidzianych w tych przepisach – w organizacji ruchu na drogach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projektowane rozporządzenie ma charakter wykonawczy w stosunku do rozwiązań przyjętych w *ustawie Prawo o ruchu drogowym*, w związku z tym nie przewiduje się konieczności prowadzenia analiz porównawczych z innymi państwami OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy zarządzające ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Szersze możliwości (elastyczność) w zakresie stosowanych rozwiązań w organizacji ruchu – zwłaszcza w zakresie ruchu rowerów; Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
zarządcy dróg (zarząd drogi)	Zgodnie z art. 19 i 21 ustawy o drogach publicznych	ogólne	Potrzeba wprowadzenia nowego oznakowania
projektanci organizacji ruchu	nieokreślona	ogólne	Szersze możliwości (większa elastyczność) w zakresie projektowanych rozwiązań do zastosowania w organizacji ruchu
uczestnicy ruchu drogowego	nieokreślona	ogólne	Poprawa bezpieczeństwa oraz komfortu podróżowania – zwłaszcza w odniesieniu do kierujących rowerem albo wózkami rowerowymi

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Wyniki prowadzonych konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania

- budżet państwa (w ramach wydatków planowanych w ustawie budżetowej w części 39 „Transport”) – w przypadku dróg krajowych,
- budżety jednostek samorządu terytorialnego – w przypadku pozostałych dróg.

Proponowane rozwiązania (z wyjątkiem znaków E-15, F-2a, P-26 i oznakowania stanowisk

	<p>postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych) nie wywierają bezpośrednich skutków na finanse państwa oraz samorządów.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Rozwiązania przewidziane w projektowanych przepisach mają w przeważającej mierze charakter fakultatywny, dlatego też ich stosowanie w organizacji ruchu na drogach będzie zależało od decyzji organów zarządzających ruchem na drogach. Nie jest więc możliwe całościowe oszacowanie dochodów oraz wydatków generowanych przez projektowaną regulację. Część projektowanych rozwiązań ma natomiast charakter obligatoryjny, jednak nie generuje kosztów.</p> <p>Wyjątek stanowią przepisy dotyczące znaków E-15 i F-2a oraz oznakowania stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych, które mają charakter obligatoryjny i wiążą się z poniesieniem wydatków przez zarządców dróg.</p> <p>Szacunkowy koszt wymiany znaków E-15a na odpowiednie znaki E-15f albo E-15g dla jednostek samorządu terytorialnego może wynieść 219 809 zł (na podstawie informacji przekazanych przez te jednostki).</p> <p>Natomiast szacunkowy koszt miniatur znaków E-15f i E-15g do umieszczenia na znakach E-1, E-2, E-3 oraz E-14 dla jednostek samorządu terytorialnego może wynieść 530 672 zł (na podstawie informacji przekazanych przez te jednostki).</p> <p>Szacunkowe koszty oznakowania stanowiącego konsekwencję projektowanych przepisów przyjęto na podstawie dostępnych cenników producentów i dystrybutorów elementów oznakowania drogowego i sygnalizacji drogowej. Koszty te wynoszą odpowiednio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - znak pionowy C-13 lub C-13/16 (znak z grupy wielkości mini wraz z konstrukcją wsporczą, bez kosztu montażu): 150 zł, - znak pionowy F-2a (znak wraz z konstrukcją wsporczą, bez kosztu montażu): 300 zł, - znak pionowy E-15f-g (znak wraz z konstrukcją wsporczą, bez kosztu montażu): 180 zł, - sygnalizator S-1a, S-3a: 400 zł; dla sygnalizatora w technologii LED: 1000 zł (sygnalizator wraz z konstrukcją wsporczą odpowiednio: 1100zł i 1700 zł), - sygnalizator akustyczny dla pieszych: 500 zł, - znaki poziome (bez kosztu wykonania): P-23 – 5 zł, P-23 mini – 3 zł, P-26 – 8 zł, P-27 – 8 zł, P-8 mini – 5 do 11 zł, - wyznaczenie śluzy dla rowerów – dla przykładowej śluzy o wymiarach 7,0 m x 3,0 m (bez kosztu wykonania): 295 zł. (40 zł – 2 linie P-14, 5 zł – znak P-23, 250 zł – farba drogowa czerwona). W przypadku zastosowania masy chemoutwardzalnej barwy czerwonej, koszt wyniesie 885 zł (40 zł – 2 linie P-14, 5 zł – znak P-23, 800 zł – masa chemoutwardzalna barwy czerwonej). Przy zastosowaniu w śluzie dla rowerów oznakowania kierunkowego dla rowerzystów (znaki P-8 mini) koszt wykonania śluzy będzie wyższy o około 10 - 20 zł, - oznakowania stanowiska postojowego dla pojazdów osób niepełnosprawnych (w zależności od wymiarów stanowiska, bez kosztu wykonania): 110 – 200 zł - przy zastosowaniu farby drogowej barwy niebieskiej, 650 – 1200 zł - przy zastosowaniu masy chemoutwardzalnej barwy niebieskiej. <p>Mając na uwadze, że zgodnie z art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (który wszedł w życie z dniem 1 września 2014 r.), stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż 4% ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100.</p> <p>Przyjmując np., że na danej drodze wyznaczono 300 stanowisk postojowych, koszt znakowania stanowisk postojowego dla pojazdów osób niepełnosprawnych w liczbie 12 (4% z 300) będzie wynosić od 1320 do 14400 zł (w zależności od powierzchni i sposobu wykonania oznakowania).</p> <p>Należy zaznaczyć, że propozycja wprowadzenia barwy niebieskiej powierzchni stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych stanowi realizację postulatu zawartego w treści <i>Dezyderatu nr 7/1 Komisji Infrastruktury oraz Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, uchwalonego na posiedzeniu w dniu 28 sierpnia 2013 r. do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie praw osób niepełnosprawnych, jako uczestników ruchu drogowego.</i></p> <p>Możliwe oszczędności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie minimalnej szerokości znaku P-10 z 4,0 m do 2,5 m – dla przykładowej drogi o szerokości 8 m daje szacunkową oszczędność od 40 do 240 zł (zależnie od zastosowanego materiału) przy wyznaczeniu przejścia dla pieszych,

- niewyznaczenie pasa ruchu dla rowerów w przypadku dopuszczenia ruchu rowerów w kierunku przeciwnym niż wskazany znakiem D-3 (brak linii segregacyjnych),
- zastosowanie znaków pionowych z grupy mini w strefach zamieszkania i strefach ograniczonej prędkości do 30 km/h (koszt znaku mini jest przeciętnie 30-40% niższy od znaku z grupy małe).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia wejścia w życie przepisów rozporządzenia (po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia)

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji projektu

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

brak