

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2020 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 2020 r. poz. 110, z 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. z 2019 r. poz. 2311 i z 2020 r. poz. 862) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1:

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

– w pkt 1.2.2 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

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

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517.

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

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

– w pkt 1.5.3 w tabeli 1.11 przypis 2 otrzymuje brzmienie:

„²⁾ Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni oraz azylach dla pieszych lub wysepkach kanalizujących ruch umieszczonych w obrębie przejść dla pieszych.”,

– w pkt 1.6.4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Rozróżnia się cztery grupy wielkości znaków świetlnych:

– wielkie (A) – stosowane na autostradach i drogach ekspresowych,

– duże (B) – stosowane na drogach dwujezdniowych; dopuszcza się stosowanie w tunelach na autostradach i drogach ekspresowych,

– średnie (C) – stosowane na drogach na obszarze zabudowanym; dopuszcza się stosowanie poza obszarem zabudowanym w tunelach na autostradach i drogach ekspresowych,

– małe (D) – stosowane na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym.”,

b) w części 5 „Znaki informacyjne”:

– w pkt 5.1.1 skreśla się tekst poniżej rysunku 5.1.1.6 i rysunek 5.1.1.7,

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

„5.1.1a. Zbiorcza tablica informacyjna

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

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

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

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

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



a) jednorzędowym



b) dwurzędowym

Dopuszcza się umieszczanie pod znakiem D-34b tabliczki z symbolem stacji paliwowej ze znaku D-23 i napisem określającym odległość do następnej stacji paliwowej. Szerokość tabliczki umieszczanej pod znakiem D-34b powinna być równa szerokości tego znaku. Wysokość symbolu i napisu na tabliczce powinna odpowiadać wysokości napisu umieszczanego na znaku D-34b w sposób określony w konstrukcji na rysunku 9.4.2 i w tabeli 9.4.1.”,

– pkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:

„5.1.2. Tabliczka T-1a

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

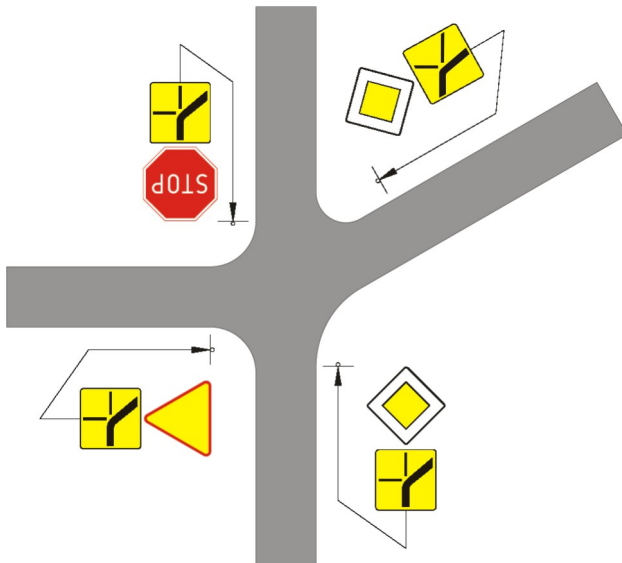
Zasady umieszczania tabliczki T-1a określone zostały w opisach szczegółowych dotyczących znaków informacyjnych, dla których przewidziane jest stosowanie tej tabliczki.



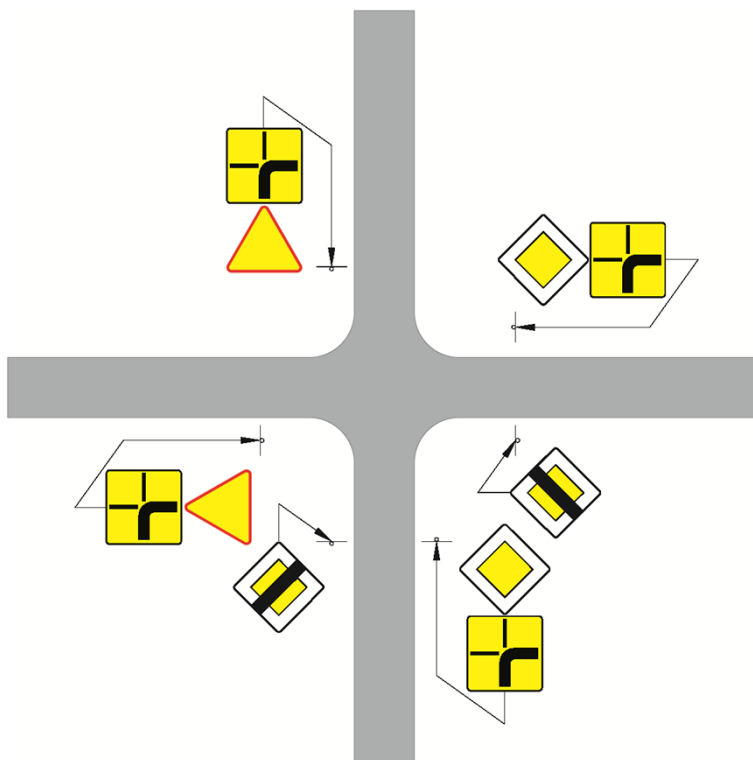
Rys. 5.1.2.1. Tabliczka T-1a”,

– w pkt 5.2.1.3 rysunek 5.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 5.2.1.4. Oznakowanie skrzyżowań, na których droga z pierwszeństwem zmienia kierunek:



a) wzdłuż trasy z pierwszeństwem



b) na samodzielnym skrzyżowaniu na obszarze zabudowanym”,

– w pkt 5.2.6.1 akapit dziewiąty otrzymuje brzmienie:

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

– w pkt 5.2.43 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 5.2.50 otrzymuje brzmienie:

„5.2.50. Znaki informujące o strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania

5.2.50.1. Znak strefy płatnego parkowania

Znak D-44 „strefa płatnego parkowania” (rys. 5.2.50.1) stosuje się w celu oznaczenia wjazdu i początku strefy płatnego parkowania.

Znak D-44 ma wymiary ustalone dla grupy znaków dużych. Na znaku obok napisu „Postój płatny” wskazuje się sposób wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego przez umieszczenie symbolu parkometru lub napisu określającego ustalony sposób wnoszenia opłaty. Jeżeli obowiązek wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego dotyczy określonych dni roboczych lub godzin, pod napisem „Postój płatny” umieszcza się informację określającą zakres stosowania znaku D-44. Symbole stosowane na znaku D-44 pokazano na rys. 5.2.50.2.”



Rys. 5.2.50.1. Znak D-44



Rys. 5.2.50.2. Symbol parkometru

Znak D-44 umieszcza się w przekroju drogi położonym na granicy strefy płatnego parkowania ustanowionej na podstawie art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087), na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do obszaru, na którym została ustalona strefa płatnego parkowania.

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

5.2.50.2. Znak śródmiejskiej strefy płatnego parkowania

Znak D-44a „śródmiejska strefa płatnego parkowania” (rys. 5.2.50.3) stosuje się w celu oznaczenia wjazdu i początku śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Tablica znaku D-44a posiada tło barwy żółtej. Pozostałe warunki techniczne i zasady umieszczania znaku D-44a są analogiczne jak dla znaku D-44 (pkt 5.2.50.1).



Rys. 5.2.50.3. Znak D-44a”,

– pkt 5.2.51 otrzymuje brzmienie:

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



Rys. 5.2.51.1. Znak D-45

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

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

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

– w pkt 5.2.55a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak D-50 „zatoka” (rys. 5.2.55a.1) umieszcza się na drodze,

w miejscu, gdzie nie występuje pas awaryjny, w odległości do 50 m przed zatoką awaryjną.

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

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

– w pkt 6.3.6.3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Dobór nazw miejscowości ustala się po szczegółowej analizie ich znaczenia komunikacyjnego i gospodarczego. Na tablicach szlaku drogowego podaje się:

– w wierszu górnym – nazwę najbliższej miejscowości stanowiącej siedzibę gminy lub powiatu, miejscowości o znaczeniu turystycznym, miejscowości na skrzyżowaniu z drogą krajową lub wojewódzką lub nazwę miejscowości kierunkowej,

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

– w wierszach pośrednich – nazwy miast o znaczeniu administracyjnym, turystycznym lub komunikacyjnym, w tym nazwę miasta kierunkowego, jeżeli nie jest podawane w wierszu dolnym lub górnym. ”,

– pkt 6.4.2.1 i 6.4.2.2 otrzymują brzmienie:

„6.4.2.1. Oznakowanie jezdni głównej autostrady w obrębie węzła

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

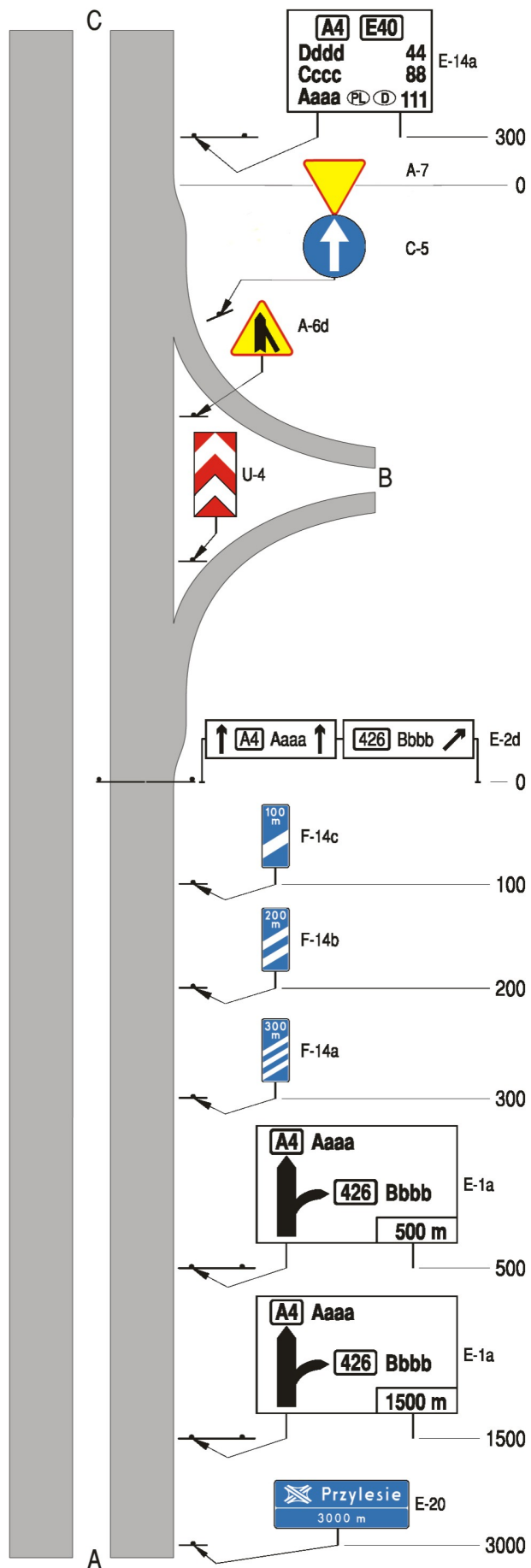
- E-20 umieszczany 3000 m przed początkiem pasa wyłączania; jeżeli ze względu na niewielkie odcinki międzywęzłowe odległość umieszczania znaku nie może być zachowana, umieszcza się go w odległości 50–100 m za tablicą szlaku drogowego poprzedniego węzła; znaku można nie stosować, jeżeli odległość jego umieszczenia od początku pasa wyłączania byłaby mniejsza niż 2000 m,
- E-1a I umieszczany w odległości 1500 m przed początkiem pasa wyłączania,
- E-1a II umieszczany w odległości 500 m przed początkiem pasa wyłączania,
- F-14a, F-14b, F-14c „tablice wskaźnikowe na autostradzie” umieszczane w odległości 300, 200 i 100 m przed początkiem pasa wyłączania,
- E-2d – jako zasada lub E-2c umieszczane w tym miejscu wyjazdu, w którym szerokość pasa wyłączania wynosi 1,0 m,
- U-4 umieszczana za wyjazdem na wysepce oddzielającej jezdnię główną od łącznicy w miejscu, w którym wysepka ma szerokość co najmniej 1,6 m,
- E-5 lub E-6 umieszczane za wyjazdem na wysepce, gdy do jednego miasta prowadzi kilka wyjazdów,
- A-6d „wlot drogi jednokierunkowej z prawej strony” umieszczany przed każdym wjazdem na autostradę w odległości 150–300 m. Jeżeli odległość ta jest mniejsza od 150 m – pod znakiem umieszcza się tabliczkę T-1,
- A-7 wraz ze znakiem C-5 umieszczany na łącznicy przed każdym wjazdem na autostradę przed połączeniem łącznicy z jezdnią główną autostrady,
- E-14a umieszczany za wjazdem na autostradę w odległości 300 m od końca pasa wyłączania.

Na autostradach o trzech lub więcej pasach ruchu dopuszcza się, zwłaszcza przy blisko położonych węzłach, zastosowanie zamiast tablic przeddrogowskazowych dodatkowego drogowskazu E-2c w odległości 1000 m przed początkiem pasa wyłączania.

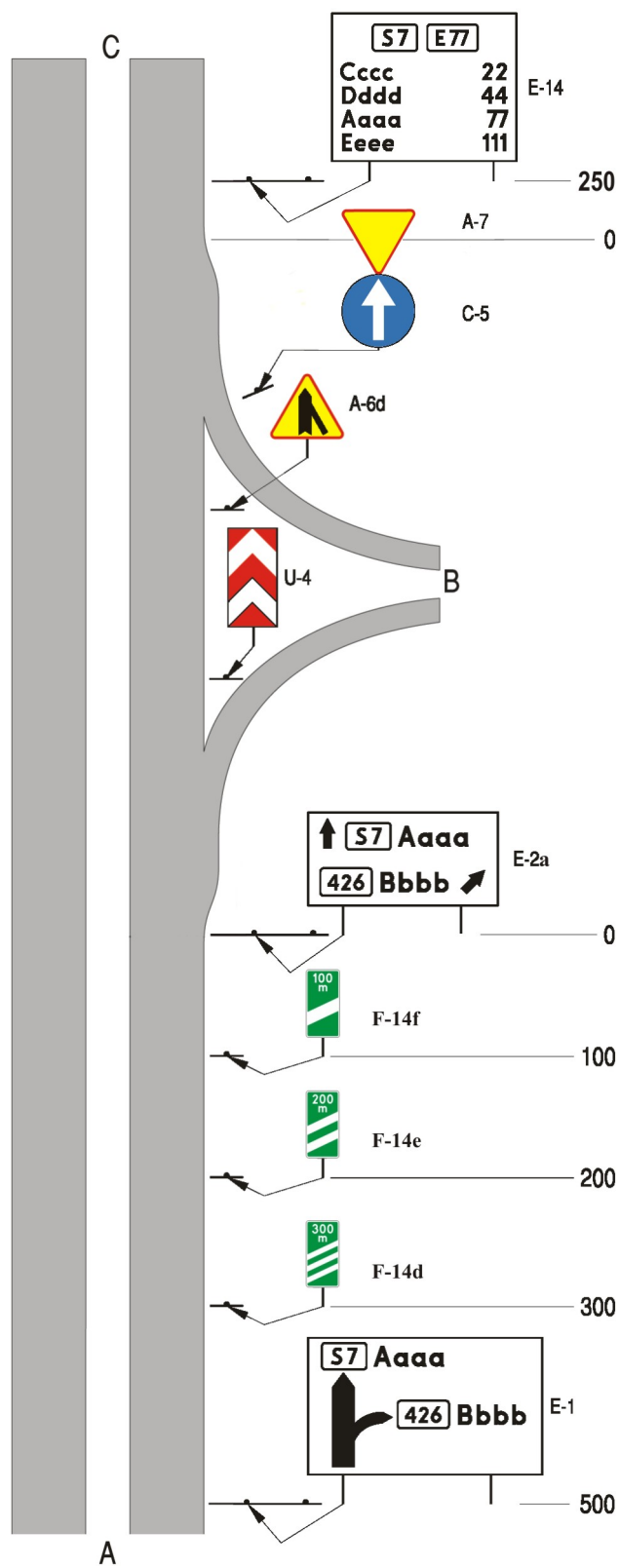
6.4.2.2. Oznakowanie jezdni głównej drogi ekspresowej w obrębie węzła

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

- E-1 lub E-1b umieszczane w odległości 500 m przed początkiem pasa wyłączania,
 - F-14d, F-14e, F-14f „tablice wskaźnikowe na drodze ekspresowej” umieszczane w odległości 300, 200 i 100 m przed początkiem pasa wyłączania,
 - E-2a (E-2e) lub E-2b (E-2f) umieszczane w miejscu, w którym pas wyłączania ma szerokość 1 m,
 - U-4 umieszczana za wyjazdem na wysepce oddzielającej jezdnię główną od łącznicy w miejscu, w którym wysepka ma szerokość co najmniej 1,6 m,
 - E-5 lub E-6 umieszczane za wyjazdem na wysepce, gdy do jednego miasta prowadzi kilka wyjazdów,
 - A-7 wraz ze znakiem C-5 umieszczany na łącznicy przed każdym wjazdem na drogę ekspresową przed połączeniem łącznicy z jednią główną drogi ekspresowej.
 - A-6d umieszczany przed każdym wjazdem na drogę ekspresową w odległości 150–300 m. Jeżeli odległość ta jest mniejsza od 150 m, pod znakiem umieszcza się tabliczkę T-1,
 - E-14 umieszczany za wjazdem na drogę ekspresową w odległości 250 m od końca pasa włączania.”,
- rysunki 6.4.2.1 i 6.4.2.2 otrzymują brzmienie:



Rys. 6.4.2.1. Oznakowanie jezdni głównej autostrady w obrębie węzła



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

d) w części 7 „Znaki uzupełniające”:

– pkt 7.2.14 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„7.2.14. Tablice wskaźnikowe na autostradzie i drodze ekspresowej

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

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

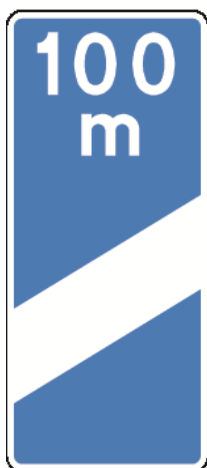
Tablice wskaźnikowe na autostradzie i drodze ekspresowej umieszcza się w odległościach na nich podanych, licząc je do początku pasa wyłączania. Jeżeli warunki lokalne, np. blisko siebie położone wyjazdy na węźle drogowym, uniemożliwiają zastosowanie wszystkich tablic wskaźnikowych, to stosuje się tylko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



Rys. 7.2.14.1. Znak F-14a



Rys. 7.2.14.2. Znak F-14b



Rys. 7.2.14.3. Znak F-14c



Rys. 7.2.14.4. Znak F-14d



Rys. 7.2.14.5. Znak F-14e



Rys. 7.2.14.6. Znak F-14f^{*)},

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

– w pkt 9.4 „Znaki informacyjne”:

– – podpis pod rysunkiem 9.4.1 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.4.1. Konstrukcja znaku D-34b w formie jednorzędowej tablicy”,

– – podpis pod rysunkiem 9.4.2 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.4.2. Konstrukcja znaku D-34b w formie dwurzędowej tablicy”,

– – tytuł tabeli 9.4.1 otrzymuje brzmienie:

„Tabela. 9.4.1. Wymiary konstrukcyjne znaku D-34b (n=0 lub 1) ”,

– – podpis pod rysunkiem 9.4.71 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.4.71. Konstrukcja znaku D-44 i D-44a. ”,

– – tabela do rysunku 9.4.71 otrzymuje brzmienie:

„Tabela do rys. 9.4.71

Grupy wielkości	s	b	c	x	y	z
duże	660	120	570	72	48	66

– – tabela 9.4.2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 9.4.2. Wymiary konstrukcji znaku D-51^{*)}

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

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

– w pkt 9.6 „Znaki uzupełniające”:

– – podpis pod rysunkiem 9.6.18 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.6.18. Konstrukcja znaku F-14a i F-14d”,

– – podpis pod rysunkiem 9.6.19 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.6.18. Konstrukcja znaku F-14b i F-14e”,

– – podpis pod rysunkiem 9.6.20 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.6.18. Konstrukcja znaku F-14c i F-14f”;

2) w załączniku nr 2 w części 5 „Znaki uzupełniające” w pkt 5.2.6 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„W przypadku przeznaczenia stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych należy wewnątrz „koperty” umieścić symbol osoby niepełnosprawnej (rys. 5.2.9.2). Stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych wyznaczone znakiem P-20 „koperta” powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej.”;

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

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

- na ulicach i drogach wyjazdowych pojazdów straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego itp.,
- na ulicach i drogach, 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:

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

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż:

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

Ponadto nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty, przejścia podziemne, komory instalacji wodociągowych i c.o. itp., oraz w odległości mniejszej niż 25 m od nich ze

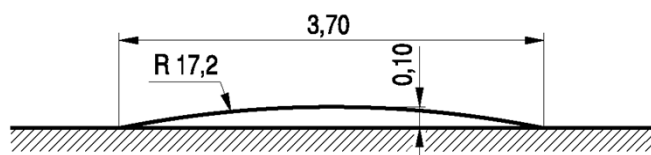
względem na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.

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

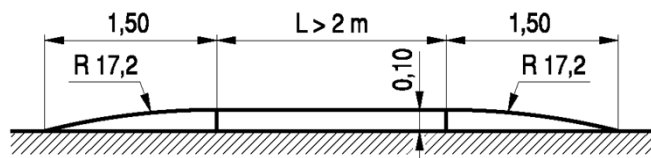
- listwowe – wykonane na szerokości całej drogi w formie elementu listwowego jednolitego lub składanego z segmentów,
- płytowe – wykonane w formie płyty przez odpowiednie ukształtowanie nawierzchni jezdni lub ułożenie i zamocowanie na niej odpowiedniej konstrukcji,
- wyspowe – wykonane w formie wydzielonej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

Kształty i wymiary progów zwalniających U-16 oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. od 8.1.1 do 8.1.5.

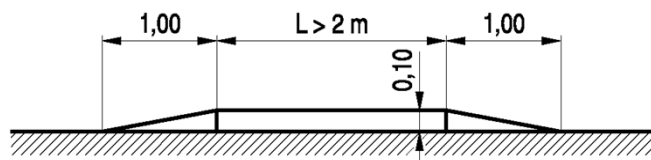
Na progach zwalniających płytowych o długości płyty $L > 4$ m dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów.



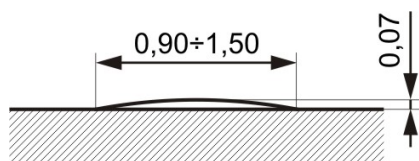
Rys. 8.1.1. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



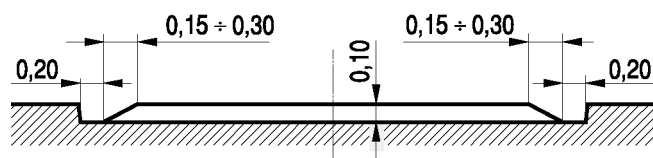
Rys. 8.1.2. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16b o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



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 wykonane i utrzymywane w sposób wykluczający zbieranie się wody lub powstawanie tafli lodu przed i za progiem zwalniającym.

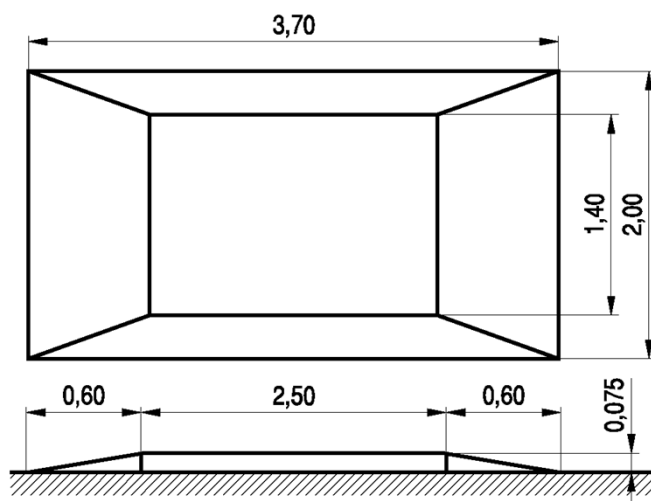
W przypadku trudności w zapewnieniu takiego odwodnienia dopuszcza się stosowanie progów skróconych. Odwodnienie jezdni odbywa się wtedy ciekim przykrawężnikowym.

Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-11a. W zależności od potrzeb progów zwalniających 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.

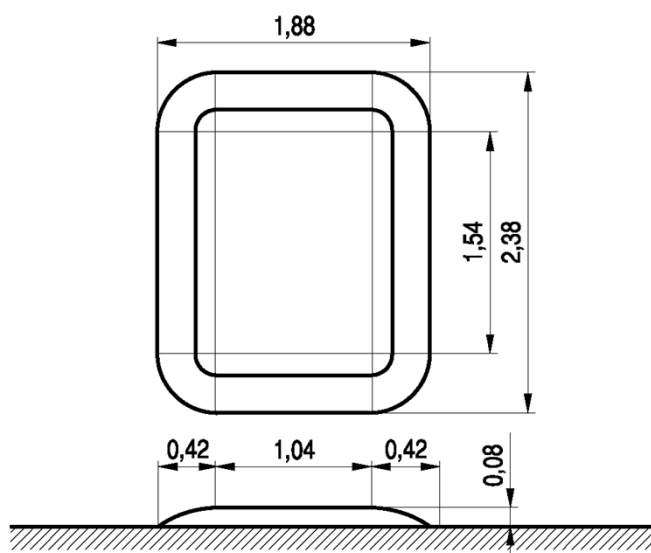
Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak A-11a z tabliczką T-1 określającą odległość do progów.

W uzasadnionych przypadkach zaleca się stosowanie znaku A-11a z tabliczką T-2. Przykład oznakowania pionowego progów zwalniających przedstawiono na rysunku 8.1.7. Oznakowanie pionowe nie zwalnia z wymogu odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progów znajdującego się na danym terenie.

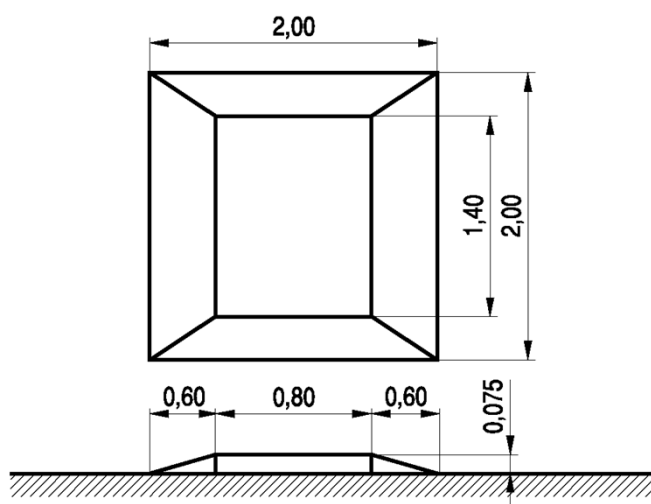
Rys. 8.1.6. Przykłady progów zwalniających wyspowych:



a)

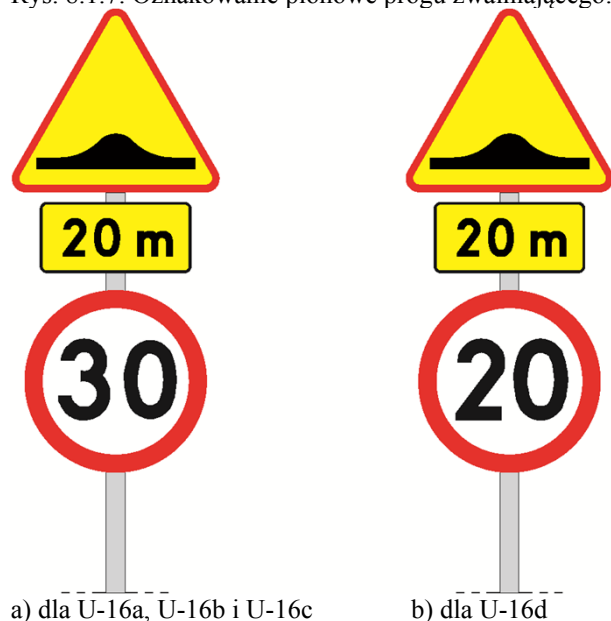


b)



c)

Rys. 8.1.7. Oznakowanie pionowe progów zwalniających:



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

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

„14.6. Urządzenia rejestrujące

14.6.1. Urządzenia rejestrujące przenośne lub zainstalowane w pojeździe

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

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

Urządzeń rejestrujących przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe nie umieszcza się na części drogi wyłączonej z ruchu drogowego znakami drogowymi oraz w sposób ograniczający widoczność znaków i sygnałów drogowych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

14.6.2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące

14.6.2.1. Warunki umieszczania w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących

Stacjonarne urządzenia rejestrujące trwale umieszcza się w pasie drogowym (rys. 14.6.1). Obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego instalowana i używana jest wraz z tym urządzeniem.

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

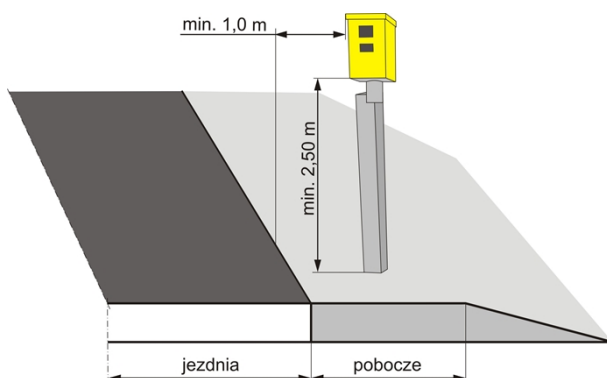
Obudowę stacjonarnego urządzenia rejestrującego umieszcza się w przekroju poprzecznym drogi, w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od krawędzi jezdni, opaski, krawędzi utwardzonego pobocza albo zewnętrznej krawędzi pasa awaryjnego.

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

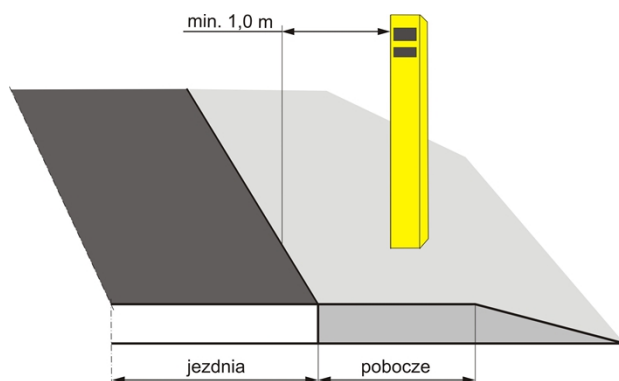
W przypadku gdy stacjonarne urządzenie rejestrujące jest umieszczone na poboczu lub chodniku, po którym odbywa się ruch pieszych, wysokość, na której umieszcza się obudowę tego urządzenia, od podłoża nie powinna być mniejsza niż 2,5 m.

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

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



a) obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego na konstrukcji wsporczej



b) obudowa stacjonarnego urządzenia rejestrującego typu wieżowego

Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być lokalizowane:

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

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

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

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

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

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

Stacjonarne urządzenie rejestrujące wraz z obudową powinno być umieszczone w miejscu zapewniającym możliwość dojazdu pojazdów obsługi w pobliże obudowy urządzenia rejestrującego oraz ich postój w sposób niestwarzający utrudnienia i zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym innym jego uczestnikom.

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

Dopuszcza się usunięcie stacjonarnego urządzenia rejestrującego lub obudowy na to urządzenie w przypadku:

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

14.6.2.2. Warunki wyboru miejsca umieszczenia urządzenia rejestrującego

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

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

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

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

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

14.6.2.3. Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących

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

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

§ 2. W przypadku funkcjonowania, w dniu wejścia w życie rozporządzenia, śródmiejskiej strefy płatnego parkowania ustanowionej na podstawie art. 13b ust. 2a ustawy o drogach publicznych (Dz. U z 2020 r. poz. 470, 471, 1087 i 1517), znak D-44a „śródmiejska strefa płatnego parkowania” umieszcza się na drogach w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące od dnia wejścia w życie § 1 pkt 1 lit. b tiret siódme i ósme rozporządzenia.

§ 3. Znaki drogowe D-50 „zatoka” zostaną umieszczone w organizacji ruchu na drogach w sposób zgodny z warunkami określonymi w treści § 1 pkt 1 lit. b tiret dziewiąte niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r.

§ 4. Znaki drogowe niespełniające warunków określonych w § 1 pkt 1 lit. c tiret pierwsze niniejszego rozporządzenia mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia.

§ 5. Tablice F-14d-f, zostaną umieszczone w organizacji ruchu na drogach w sposób zgodny z warunkami określonymi w treści § 1 pkt 1 lit. c tiret drugie i trzecie oraz lit. d niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2024 r.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. b tiret 7 i 8, które wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Za zgodność pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Marcin Przychodzki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury