



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 21 listopada 2022 r.

Poz. 2377

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 14 października 2022 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768 i 1783) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z 2020 r. poz. 862 oraz z 2021 r. poz. 438 i 2066) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

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

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

„W celu zapewnienia widoczności, wykrywalności i czytelności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem oraz zautomatyzowanemu systemowi wspomagania kierującego pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe. Typy materiałów odblaskowych do stosowania w zależności od miejsca ich lokalizacji i klasy drogi przedstawiono w tabeli 1.2.”,

– pkt 1.3.2 „Odblaskowość znaków” otrzymuje brzmienie:

#### **„1.3.2. Odblaskowość znaków**

Minimalne wartości gęstości powierzchniowej współczynnika odbłasku dla folii odblaskowych typu 1 i 2 naniesionych na lica znaków nowych zostały określone w tabelach 1.5 i 1.6.

Dla folii przyzmatycznych obowiązują wymagania jak dla folii typu 2.

Szczegółowe wymagania techniczne dla poszczególnych rodzajów folii są określone w odpowiedniej normie dla folii z kulkami szklanymi oraz w europejskiej ocenie technicznej albo krajowej ocenie technicznej dla folii mikropryzmatycznych.

Folie odblaskowe wszystkich typów użyte do wykonania lic znaków powinny spełniać odpowiednio wymagania podane w tabelach 1.3, 1.5 i 1.6, a powłoki kryjące powinny spełniać wymagania określone w tabeli 1.4.

W zależności od typu folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku wymagane współczynniki odbłasku R' dla znaków używanych w całym okresie ich gwarantowanej trwałości zostały określone w tabeli 1.7.”,

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

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008 str. 59 oraz Dz. Urz. UE L 305 z 26.11.2019, str. 1).

- w pkt 1.5.2 „Sposób umieszczania znaków” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znaki umocowuje się na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z materiałów trwałych. Nie wykonuje się z betonu tych części konstrukcji wsporczych, które wystają powyżej poziomu gruntu więcej niż 0,15 m. Konstrukcje wsporcze powinny odpowiadać wymaganiom określonym w przepisach dotyczących wyrobów budowlanych oraz odpowiedniej normie albo europejskiej ocenie technicznej albo krajowej ocenie technicznej. Dopuszcza się też umieszczanie znaków z wykorzystywaniem słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich.”

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

„Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	na obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu <sup>2)</sup> C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające <sup>1)</sup> G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi <sup>3)</sup>	min. 2,00 (min. 1,50) <sup>5)</sup>	min. 2,00 (2,20) <sup>6)</sup>
E – tablice przeddrogowskazowe E-1 – drogowskazy tablicowe E-2 – tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) <sup>6)</sup> (min. 1,00) <sup>4)</sup>
E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16 – tablice kierunkowe E-13 – tablice miejscowości E-17a, E-18a – drogowskazy w kształcie strzały – małe E-4 – drogowskazy do obiektu E-5 ÷ E-12, E-19a ÷ E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) <sup>6)</sup> – 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały – duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią <sup>2)</sup>	min. 5,00	min. 5,00
Znaki umieszczone na urządzeniach bezpieczeństwa ruchu lub za tymi urządzeniami <sup>7)</sup>	0,90–1,20	0,90–1,20

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

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

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

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

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

6) W przypadku umieszczenia znaku na chodniku albo nad chodnikiem.

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

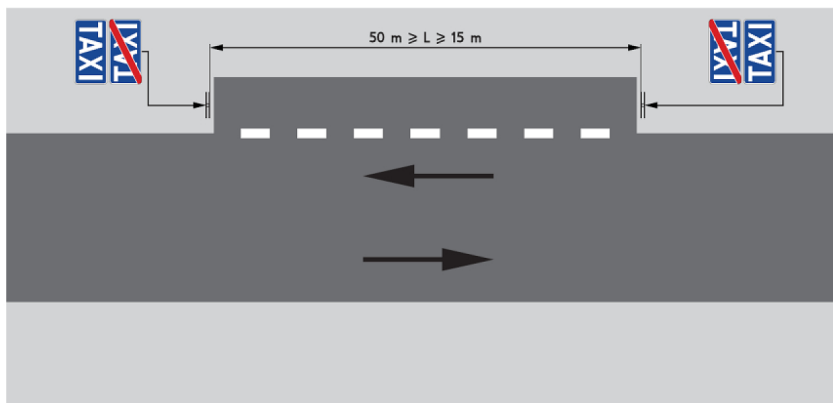
- b) w części 5 „Znaki informacyjne”:

- pkt 5.2.19 „Postój taksówek” otrzymuje brzmienie:

#### „5.2.19. Postój taksówek

Znak D-19 „postój taksówek” (rys. 5.2.19.1) jest stosowany w celu oznaczenia początku odcinka drogi przeznaczonego tylko dla postoju taksówek. Znak D-19 powinien mieć wymiary: długość podstawy 620 mm, wysokość 300 mm.

Znak D-19 umieszcza się w miejscu, w którym rozpoczyna się postój taksówek. Znak D-19 powinien być wykonany jako dwustronny, wówczas na odwrotnej stronie znaku umieszcza się znak D-20. Przykład oznakowania postoju taksówek przedstawiono na rysunku 5.2.19.2.



Rys. 5.2.19.2. Przykład oznakowania postoju taksówek

Postoje taksówek zaleca się wyznaczać w rejonach:

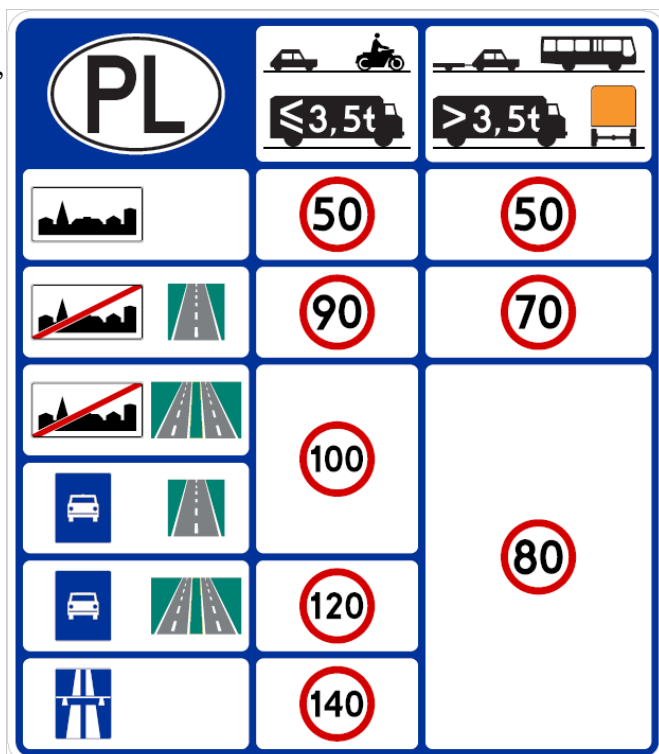
- dworców,
- centrów handlowych,
- hoteli,
- restauracji,
- obiektów kulturalno-rozrywkowych.

Jeżeli to możliwe, postoje taksówek 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 zapotrzebowania na taksówki w danym rejonie, ale nie powinna być mniejsza niż 15 m (trzy taksówki) i większa niż 50 m (dziesięć taksówek).

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

- w pkt 5.2.20 „koniec postoju taksówek” tekst pod rysunkiem 5.2.20.1 otrzymuje brzmienie: „Znak D-20 „koniec postoju taksówek” (rys. 5.2.20.1) stosuje się w celu oznaczenia końca odcinka drogi przeznaczanego tylko dla postoju taksówek i umieszcza na jego końcu (rys. 5.2.19.2). Znak D-20 powinien być wykonany jako dwustronny, wówczas na odwrotnej stronie znaku umieszcza się znak D-19.”,
- w pkt 5.2.45 „Dopuszczalne prędkości” rysunek 5.2.45.1 otrzymuje brzmienie:



Rys. 5.2.45.1. Znak D-39”

- w pkt 5.2.48.1 „Zasady ogólne” tekst pod rysunkiem 5.2.48.1 otrzymuje brzmienie:

„Znak D-42 „obszar zabudowany” (rys. 5.2.48.1) jest stosowany w celu wskazania kierującym pojazdami, że wjeżdżają w obszar zabudowany.

Znak D-42 umieszcza się po prawej stronie drogi wjazdowej do miejscowości, w miejscu ustalonym jako granica obszaru zabudowanego.

Jeżeli droga przebiega na przemian przez obszar danej miejscowości uznany za zabudowany oraz nieuznany za zabudowany, to znak D-42 umieszcza się na każdej granicy obszaru zabudowanego.

Jeżeli w danej miejscowości granica pomiędzy kolejnymi końcem i początkiem obszaru zabudowanego wskazanymi znakami D-42 i D-43 byłaby mniejsza niż 300 m, to na tym odcinku nie umieszcza się znaków D-42 i D-43, wprowadzając ewentualne podwyższenie dopuszczalnej prędkości pojazdów znakiem B-33.

Znaki D-42 i D-43 mają wymiary: długość podstawy 1200 mm, wysokość 700 mm. Na jednojezdniowych drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się znaki D-42 i D-43 o wysokości 600 mm.”,

- w pkt 5.2.49 „Koniec obszaru zabudowanego” ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„W takim przypadku na drogach jednojezdniowych dopuszcza się stosowanie znaku D-42 o wysokości 600 mm.”,

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

- pkt 6.3.4.4 „Drogowskaz do muzeum” otrzymuje brzmienie:

#### „6.3.4.4. Drogowskaz do muzeum



Rys. 6.3.4.5. Drogowskaz E-9

Znak E-9 „drogowskaz do muzeum” (rys. 6.3.4.5) stosuje się w celu wskazania dojazdu do muzeum.

Na drogowskazu umieszcza się nazwę muzeum oraz nazwę miejscowości, jeżeli drogowskaz ten jest ustawiony poza granicami administracyjnymi tej miejscowości. W przypadku gdy muzeum występuje na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku obok symbolu muzeum, po prawej stronie, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9. Zasady jego stosowania są takie same jak drogowskazu E-7 (pkt 6.3.4.2).”,

- w pkt 6.3.4.5 „Drogowskaz do zabytku jako dobra kultury” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak E-10 „drogowskaz do zabytku jako dobra kultury” (rys. 6.3.4.6) stosuje się w celu wskazania dojazdu do obiektu zabytkowego stanowiącego dobro kultury narodowej. Zasady jego stosowania są takie same jak drogowskazu E-7 (pkt 6.3.4.2). W przypadku gdy obiekt zabytkowy stanowiący dobro kultury narodowej występuje na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku obok symbolu obiektu, po prawej stronie, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9.”,

- w pkt 6.3.4.6 „Drogowskaz do zabytku przyrody” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak E-11 „drogowskaz do zabytku przyrody” (rys. 6.3.4.9) stosuje się w celu wskazania obiektu uznanego za pomnik przyrody i umieszcza na wniosek właściwego terytorialnie konserwatora przyrody. Zasady jego stosowania są takie same jak drogowskazu E-7 (pkt 6.3.4.2). W przypadku gdy obiekt uznany za pomnik przyrody występuje na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku obok symbolu obiektu, po prawej stronie, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9.”,

- pkt 6.3.13.2 „Obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” otrzymuje brzmienie:

#### „6.3.13.2. Obiekt na samochodowym szlaku turystycznym



Rys. 6.3.13.2. Znak E-22b

Znak E-22b „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” (rys. 6.3.13.2) stosuje się w celu wskazania kierunku do obiektu położonego przy samochodowym szlaku turystycznym. Na znaku umieszcza się symbol obiektu turystycznego, jego nazwę, symbol szlaku turystycznego oraz strzałkę wskazującą kierunek do obiektu. Stosownie do rodzaju obiektu turystycznego na znaku E-22b umieszcza się symbol określony w pkt 6.3.4. W przypadku gdy obiekt występuje na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku obok symbolu obiektu turystycznego, po prawej stronie, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9.

Znak umieszcza się w odległości do 50 m przed skrzyżowaniem, na którym następuje zjazd do obiektu. Jeżeli trasa dojazdowa do obiektu zmienia kierunek, znaki umieszcza się dodatkowo na tych skrzyżowaniach, na których kierunek dojazdu ulega zmianie.



Rys. 6.3.13.3. Znak E-22b wskazujący szczególną atrakcję turystyczną

Znak E-22b (rys. 6.3.13.3) stosuje się w celu wskazania szczególnej atrakcji turystycznej znajdującej się na szlaku. Na znaku umieszcza się sylwetkę wskazywanego obiektu turystycznego – zamku, pałacu itp. Znak może być umieszczony na początku szlaku turystycznego. W przypadku gdy obiekt występuje na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku, w górnym rogu, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9.”,

- pkt 6.3.13.3 „Informacja o obiektach turystycznych” otrzymuje brzmienie:

#### „6.3.13.3. Informacja o obiektach turystycznych



Rys. 6.3.13.4. Znak E-22c

Znak E-22c „informacja o obiektach turystycznych” (rys. 6.3.13.4) stosuje się w celu wskazania obszaru (miasta), na którym znajduje się szereg godnych uwagi obiektów turystycznych. Na znaku umieszcza się nazwę obszaru (miasta), na którym występują atrakcje turystyczne, oraz symbole tych atrakcji turystycznych.

W przypadku gdy obiekty turystyczne, których symbole umieszczono na znaku, występują na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na znaku obok nazwy obszaru (miasta), po prawej stronie, dopuszcza się umieszczenie symbolu światowego dziedzictwa UNESCO, zgodnie z konstrukcją określoną w pkt 9. Na rysunku 6.3.13.5 pokazano przykład znaku dla obiektów wpisanych na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Znaki umieszcza się przy drogach wjazdowych do obszaru.



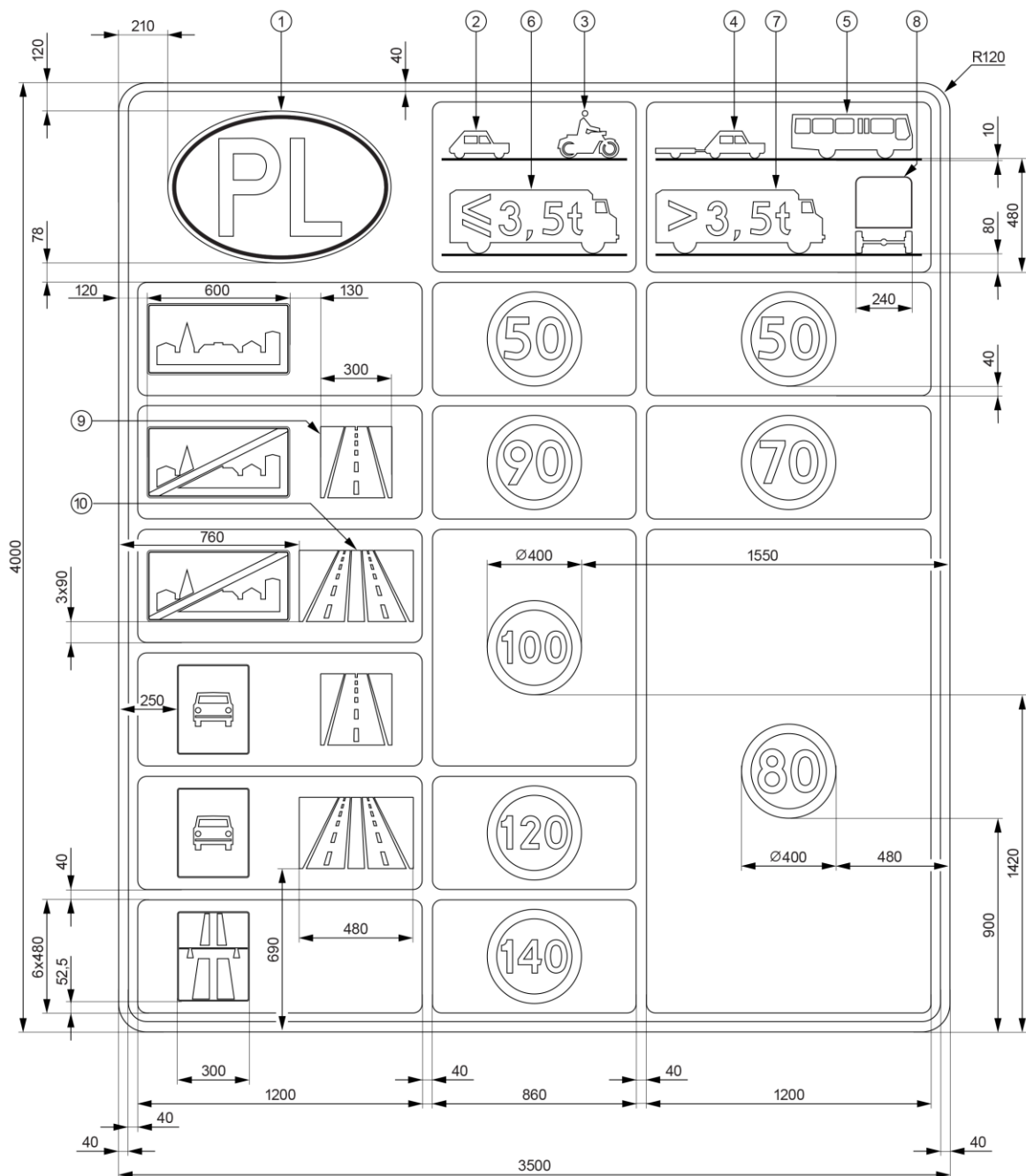
Rys. 6.3.13.5. Odmiana znaku E-22c dla obiektów wpisanych na listę światowego dziedzictwa UNESCO”,

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

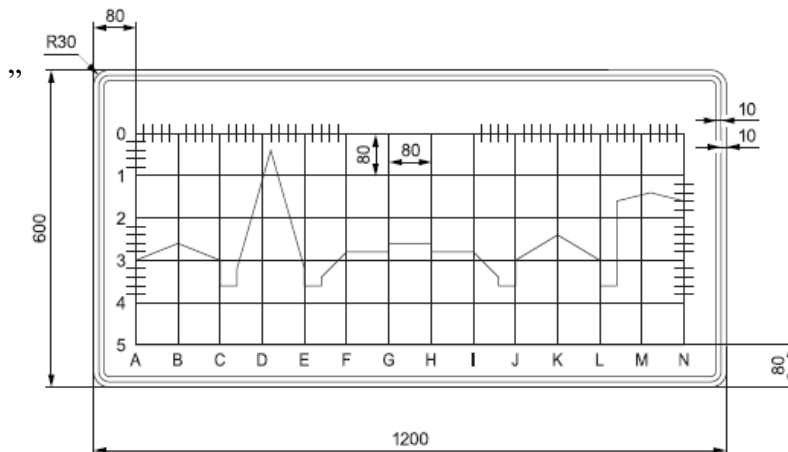
– w pkt 9.4 „Znaki informacyjne”:

– – rysunek 9.4.59 otrzymuje brzmienie:

- „① Szablon wyróżnika „PL” – rys. 9.4.60.
- ② Szablon samochodu osobowego – rys. 9.1.38.
- ③ Szablon motocyklisty – rys. 9.2.5.
- ④ Szablon samochodu osobowego z przyczepą – rys. 9.4.61.
- ⑤ Szablon autobusu – rys. 9.2.4.
- ⑥ Szablon samochodu ciężarowego – rys. 9.4.62.
- ⑦ Szablon samochodu ciężarowego – rys. 9.4.62.
- ⑧ Szablon pojazdu – rys. 9.2.15.
- ⑨ Szablon drogi jednojezdniowej – rys. 9.4.63.
- ⑩ Szablon drogi dwujezdniowej – rys. 9.4.64.

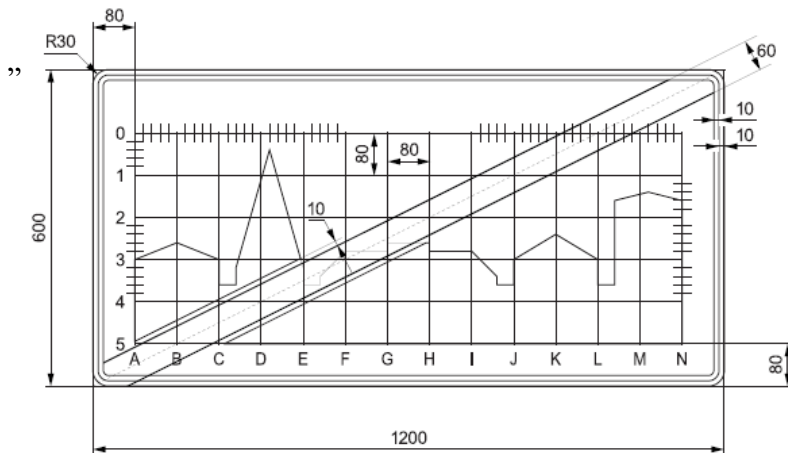


-- rysunek 9.4.69 wraz z podpisem otrzymuje brzmienie:



Rys. 9.4.69. Konstrukcja znaku D-42 o zmniejszonej wysokości”

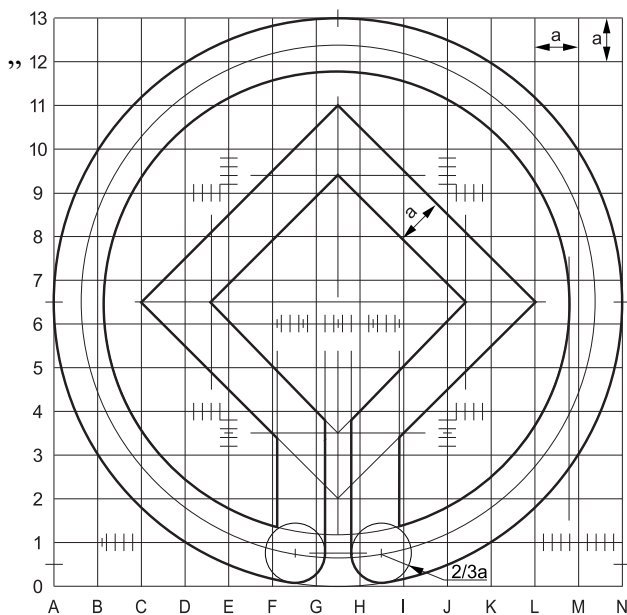
-- rysunek 9.4.70 wraz z podpisem otrzymuje brzmienie:



Rys. 9.4.70. Konstrukcja znaku D-43 o zmniejszonej wysokości”

- w pkt 9.5 „Znaki kierunku i miejscowości”:

-- po tabeli 9.5.9 dodaje się rysunek 9.5.58 wraz z podpisem i tekstem pod nim w brzmieniu:



Rys. 9.5.58. Symbol UNESCO umieszczany na znakach od E-9 do E-11, E-22b i E-22c oraz ich odmianach  
 Wysokość symbolu UNESCO umieszczanego na znakach od E-9 do E-11 i E-22b powinna być równa wysokości szczegółu lub symbolu obiektu umieszczanego na poszczególnym znaku.  
 Wysokość symbolu UNESCO umieszczanego na znaku E-22c, w zależności od grupy wielkości znaku, jest równa wymiarowi „d” z tabeli 9.5.9.”;

2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

- a) w części 1 „Warunki techniczne umieszczania znaków drogowych poziomych” w pkt 1.2 „Cel i zakres stosowania znaków” akapit pierwszy, drugi i trzeci otrzymują brzmienie:

„Znakowanie poziome dróg ma na celu:

- zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze,
- usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwienie korzystania z drogi.

Znaki poziome powinny być widoczne, wykrywalne i czytelne z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem oraz zautomatyzowanemu systemowi wspomagania kierującego pojazdem ich spostrzeżenie; mogą występować samodzielnie lub w powiązaniu ze znakami pionowymi.

Umożliwiają one przekazywanie kierującym pojazdami, w tym zautomatyzowanym systemom, informacji o przyjętym sposobie prowadzenia ruchu, nawet tam, gdzie zastosowanie innego rodzaju oznakowania jest niewystarczające lub niemożliwe.”

- b) w części 7 „Znakowanie niektórych elementów dróg” pkt 7.2 „Odcinki proste między skrzyżowaniami” otrzymuje brzmienie:

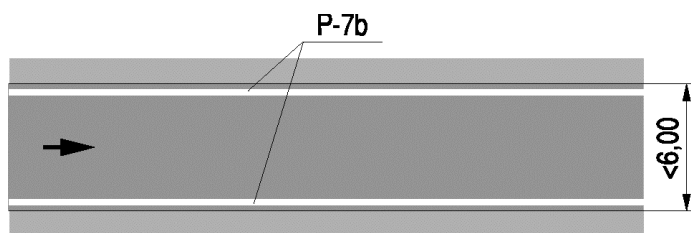
**„7.2. Odcinki proste między skrzyżowaniami**

Do oznakowania odcinków prostych między skrzyżowaniami stosuje się znaki poziome.

Kreski linii przerywanych wyznaczających poszczególne pasy ruchu powinny zaczynać się i kończyć w tych samych przekrojach jezdni.

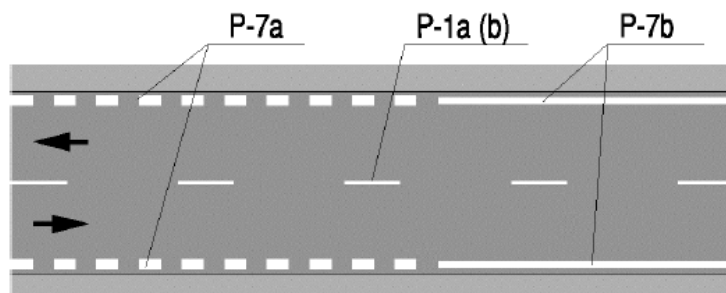
Przykłady oznakowania jezdni na prostych odcinkach dróg między skrzyżowaniami pokazano na rysunkach od 7.2.1 do 7.2.6, a mianowicie:

- jezdni jednokierunkowej o szerokości mniejszej od 6,0 m (rys. 7.2.1),
- jezdni dwukierunkowej dwupasowej (rys. 7.2.2),
- jezdni jednokierunkowej dwupasowej (rys. 7.2.3),
- jezdni dwukierunkowej trzypasowej (rys. 7.2.4),
- jezdni jednokierunkowej trzypasowej (rys. 7.2.5),
- jezdni dwukierunkowej czteropasowej (rys. 7.2.6).



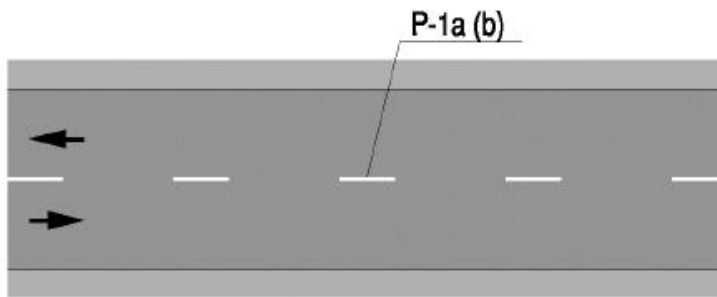
Rys. 7.2.1. Oznakowanie jezdni jednokierunkowej bez krawężników o szerokości mniejszej od 6,0 m

Rys. 7.2.2. Oznakowanie jezdni dwukierunkowej dwupasowej

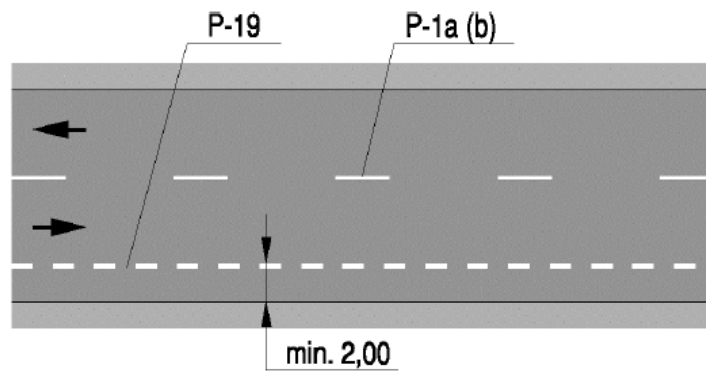


a) z liniami krawężniowymi (pobocze ziemne)



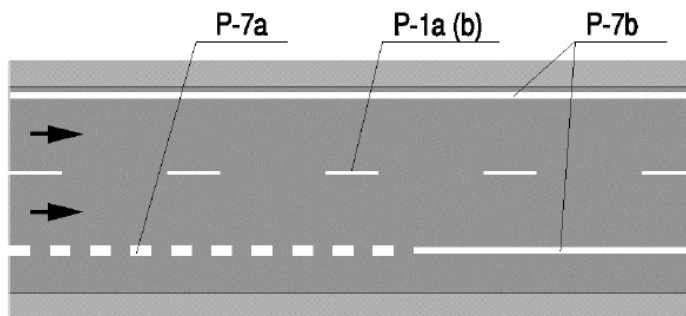


b) z krawężnikami

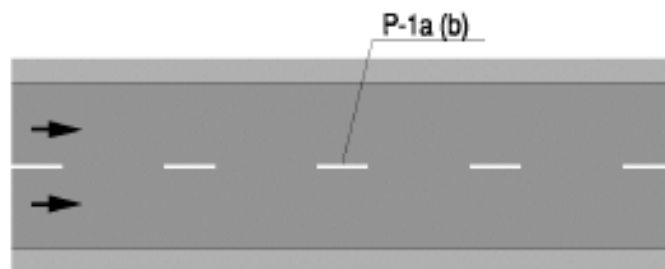


c) z krawężnikami i pasem postojowym

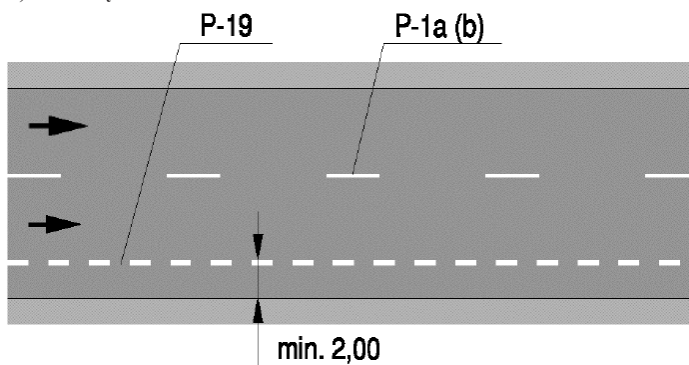
Rys. 7.2.3. Oznakowanie jezdni jednokierunkowej dwupasowej:



a) z liniami krawędziowymi i poboczem twardym

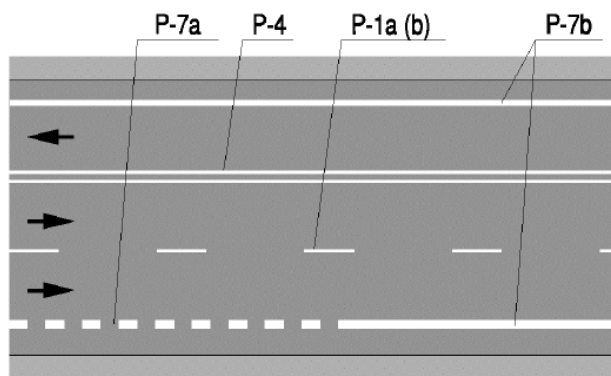


b) z krawężnikami

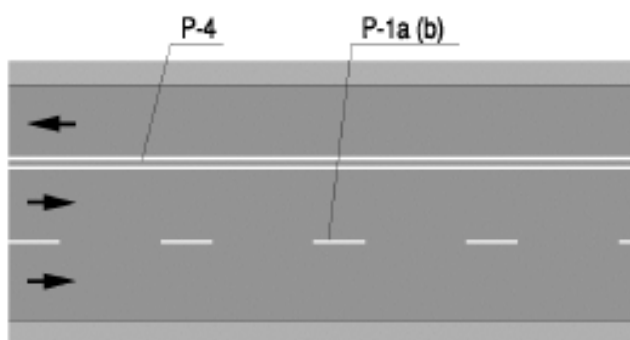


c) z krawężnikami i pasem postojowym

Rys. 7.2.4. Oznakowanie jezdni dwukierunkowej trzypasowej:

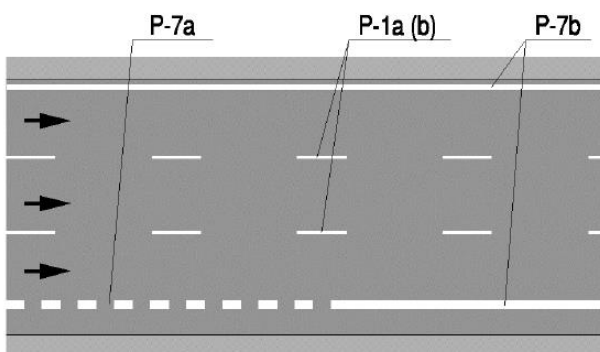


a) z liniami krawężniowymi i poboczem twardym (opaska)

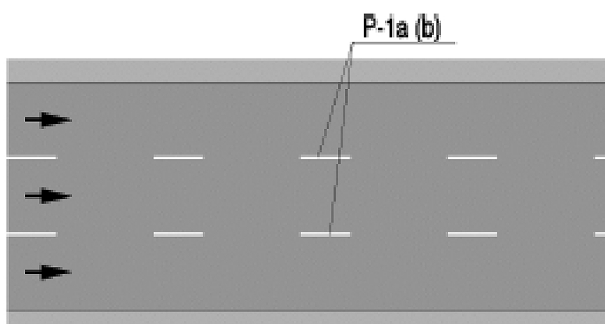


b) z krawężnikami

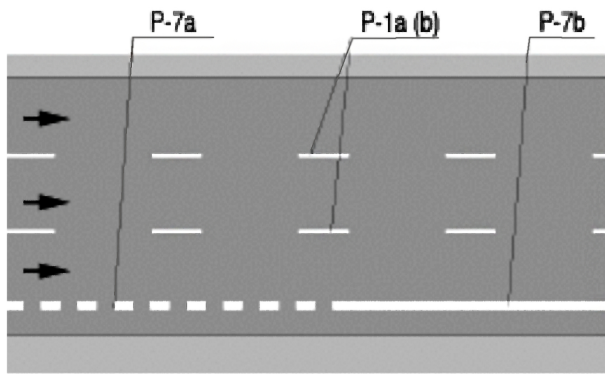
Rys. 7.2.5. Oznakowanie jezdni jednokierunkowej trzypasowej:



a) z liniami krawężniowymi

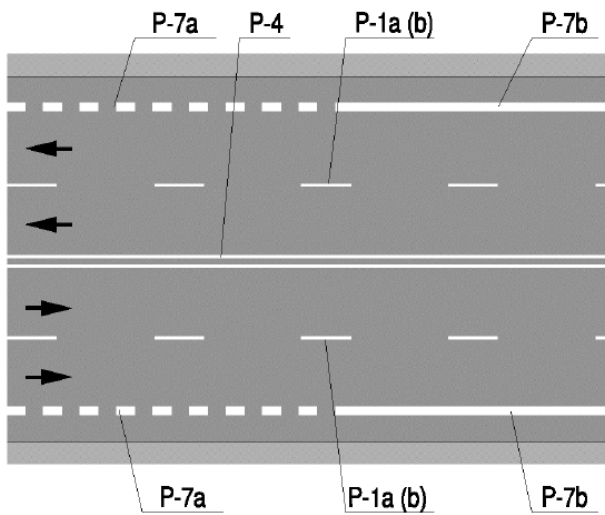


b) z krawężnikami

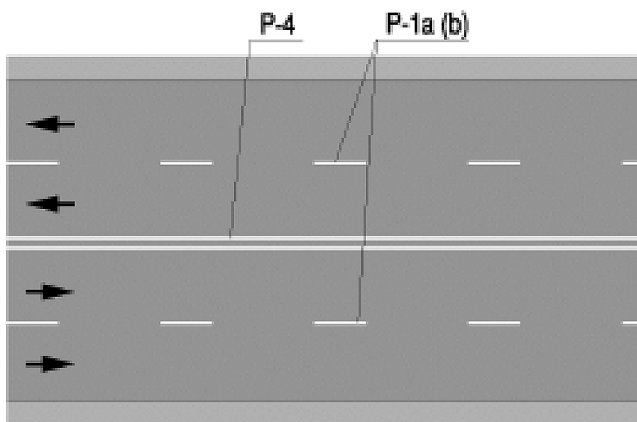


c) z krawężnikiem jednostronnym

Rys. 7.2.6. Oznakowanie jezdni dwukierunkowej czteropasowej:



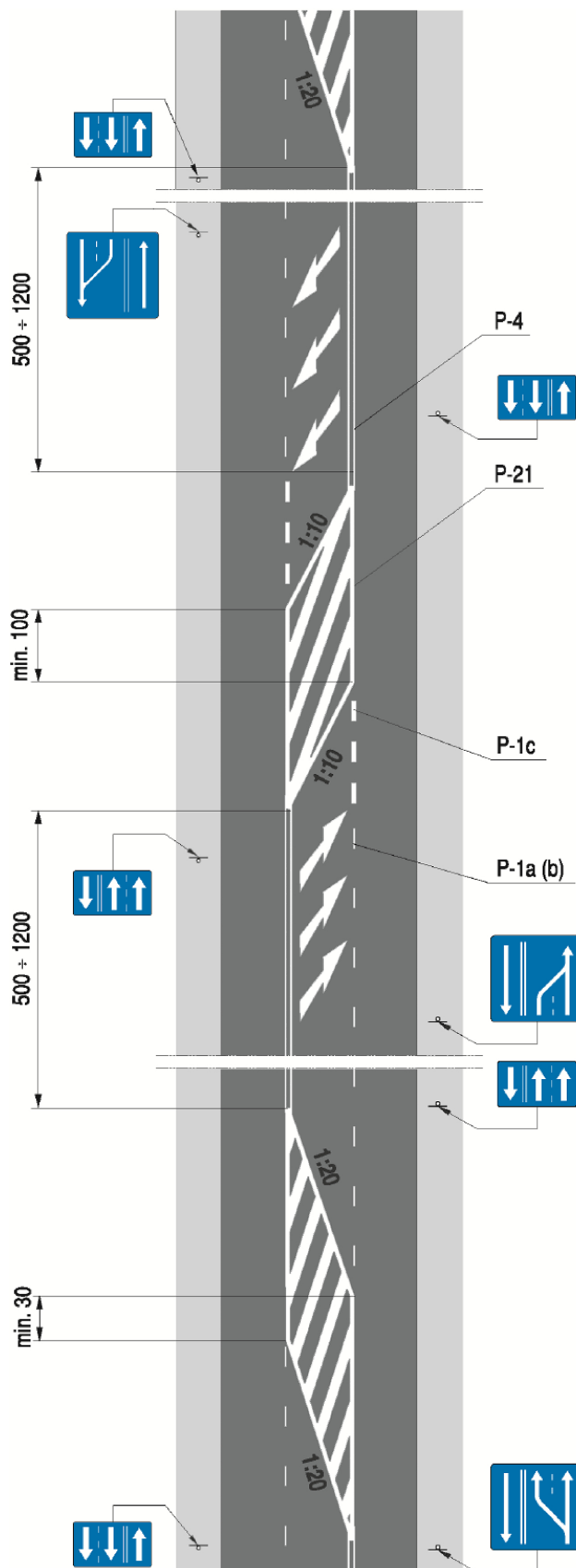
a) z liniami krawężniowymi



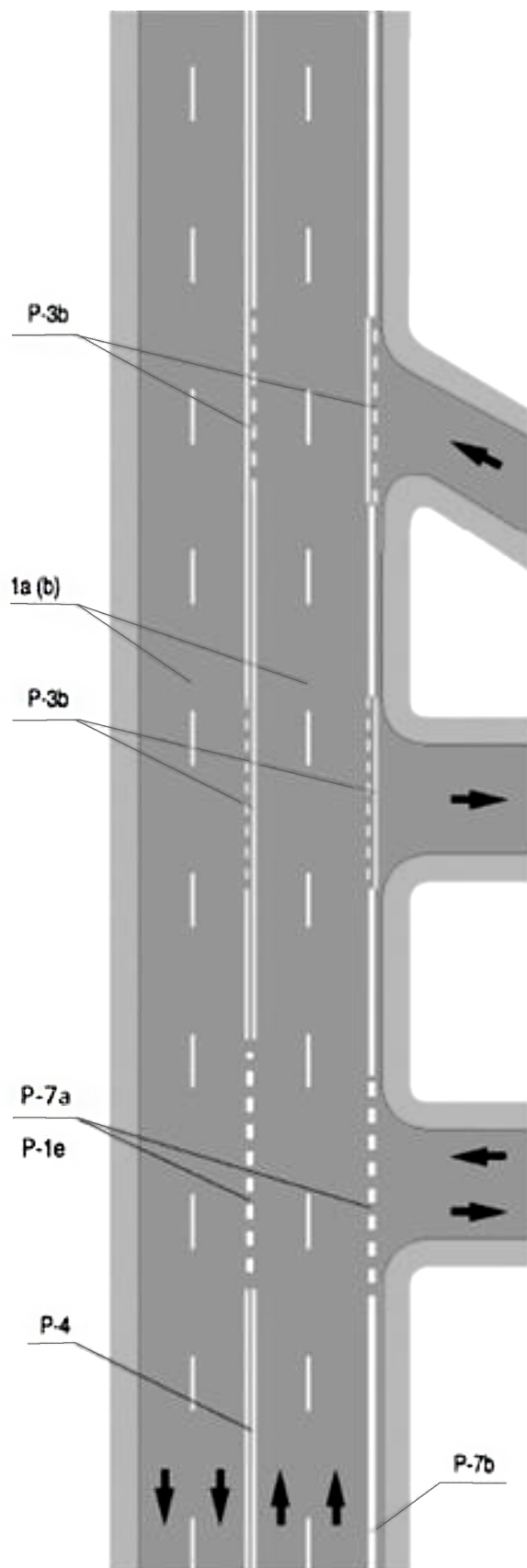
b) z krawężnikami

Przykład oznakowania odcinka jezdni, na którym zastosowano dodatkowe pasy ruchu, pokazano na rysunku 7.2.7.

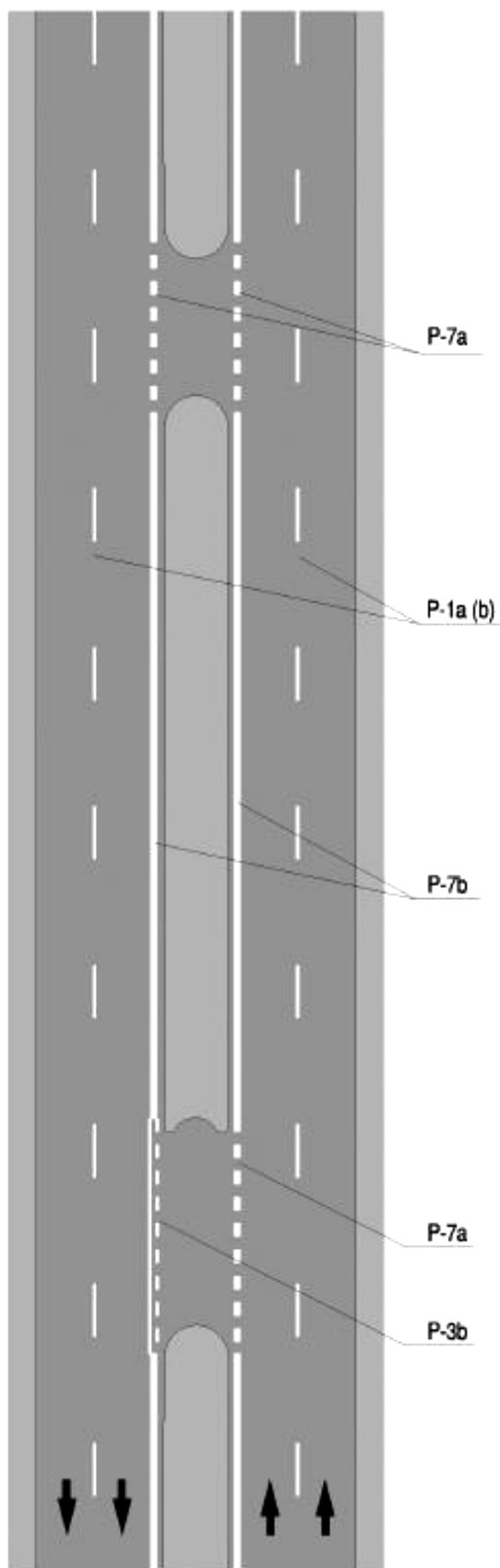
Sposób oznakowania wjazdu i wyjazdu z obiektu przydrożnego na jezdnię dwukierunkową czteropasową pokazano na rysunku 7.2.8, a oznakowanie przejazdów przez pas dzielący jezdnie pokazano na rysunku 7.2.9.



Rys. 7.2.7. Oznakowanie odcinka jezdni, na którym zastosowano dodatkowe pasy ruchu



Rys. 7.2.8. Oznakowanie jednokierunkowych i dwukierunkowych wjazdów i wyjazdów z obiektu przydrożnego



Rys. 7.2.9. Oznakowanie przejazdów przez pas dzielący jezdnie”;

3) w załączniku nr 3 do rozporządzenia w części 3 „Warunki techniczne”:

a) 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 ciąglemu powinien różnić się od sygnału dźwiękowego odpowiadającego sygnałowi zielonemu migającemu oraz sygnał dźwiękowy zezwalający na przejście przez jezdnię powinien różnić się od sygnału dźwiękowego zezwalającego na przejście 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 sygnalizacyjnych, 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 (fala o przebiegu prostokątnym) i czasie trwania w zakresie od 18 ms do 20 ms. Częstotliwość podstawowa sygnału złożonego (złożenie częstotliwości podstawowej z jej nieparzystymi harmonicznymi) powinna wynosić: na przejściach przez jezdnię –  $880 \text{ Hz} \pm 5\%$  (w wyjątkowych sytuacjach przy złożonych przejściach z pasami dzielącymi lub wyspami dzielącymi można zastosować dźwięk o częstotliwości podstawowej  $550 \text{ Hz} \pm 5\%$ , w celu rozróżnienia poszczególnych części przejścia), a na przejściach przez torowisko tramwajowe –  $1580 \text{ Hz} \pm 5\%$ .

Podstawowy sygnał dźwiękowy równoważny sygnałowi zielonemu ciąglemu powinien być sygnałem powtarzanym co  $200 \text{ ms} \pm 5\%$ . Podstawowy sygnał dźwiękowy równoważny sygnałowi zielonemu migającemu powinien być sygnałem powtarzanym co  $100 \text{ ms} \pm 5\%$ .

Sygnalizator dźwiękowy powinien umożliwiać regulację poziomu głośności nadawanego sygnału dźwiękowego w granicach co najmniej 60–90 dB(A).

Poziom sygnału podstawowego powinien być dostosowany do hałasu ulicznego. W żadnym punkcie przejścia dla pieszych stosunek sygnału dźwiękowego nadawanego z sygnalizatora względem poziomu tła akustycznego (hałasu ulicznego) nie może być mniejszy niż (-20) dB.

Wskazane jest stosowanie sygnalizatorów adaptacyjnych.

Wyciszenie emisji sygnału akustycznego, zgodnie z zaprogramowanym harmonogramem, dopuszcza się wyłącznie w przypadku zapewnienia możliwości wzbudzenia emisji sygnału poprzez trzykrotne użycie przycisku (detektora).

Jednorazowe wzbudzenie emisji sygnału akustycznego powinno zapewnić nadawanie tego sygnału do zakończenia pierwszego pełnego okresu fazy światła zielonego.

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 drogi, 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 czas powtarzania sygnału pomocniczego powinien wynosić  $1000 \text{ ms} \pm 5\%$ , a słyszalność sygnału pomocniczego nie powinna być mniejsza niż z odległości  $9 \text{ m} \pm 1 \text{ m}$  od źródła dźwięku, a stosunek sygnału pomocniczego względem poziomu tła akustycznego (hałasu ulicznego) nie może być mniejszy niż (-20) dB.

Sygnalizatory dźwiękowe nie mogą występować w postaci dodatkowej komory sygnałowej zablokowanej (połączonej) 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”.

b) 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 taki sam czas powtarzania jak sygnały dźwiękowe:

- podstawowy sygnał wibracyjny zezwalający na przechodzenie i będący odpowiednikiem sygnału zielonego ciągłego – co 200 ms  $\pm$  5%,
- sygnał wibracyjny odpowiadający sygnałowi zielonemu migającemu – co 100 ms  $\pm$  5%.

Sygnał wibracyjny powinien być nadawany w sposób automatyczny lub wymuszony przyciskiem wibratora.

Jeśli dotyk przycisku lub wibratora nastąpi podczas nadawania sygnału zielonego, to sygnał wibracyjny powinien wskazywać stan sygnalizacji optycznej przez okres od 10 do 15 sekund.

Przyciski lub wibrator muszą mieć możliwość nadawania sygnału wibrującego trwającego 1000 ms  $\pm$  5% potwierdzającego przyjęcie zgłoszenia przez sterownik.”;

4) w załączniku nr 4 do rozporządzenia:

a) część 1 „Zasady ogólne” otrzymuje brzmienie:

### **„1. Zasady ogólne**

Podstawowym celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych.

Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzone do obrotu na zasadach określonych w odrębnych przepisach dotyczących wyrobów budowlanych.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się w celu:

- optycznego prowadzenia ruchu,
- wskazania pikietażu drogi,
- oznaczania obiektów znajdujących się w skrajni drogi,
- zabezpieczania ruchu pojazdów i pieszych,
- poinformowania i ostrzegania kierujących,
- zamykania dróg dla ruchu,
- zabezpieczania robót prowadzonych w pasie drogowym,
- prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym.

Do optycznego prowadzenia ruchu stosuje się:

- słupki prowadzące,
- słupki krawędziowe,
- tablice prowadzące,
- tablice rozdzielające,
- słupki przeszkodowe,
- tablice kierujące,
- światła ostrzegawcze.

Do oznaczania pasa drogowego stosuje się:

- znaki kilometrowe,
- znaki hektometrowe.

Do oznaczania obiektów znajdujących się w skrajni drogi stosuje się:

- urządzenia tablicowe umieszczane przed skrajnymi płaszczyznami obiektów lub na nich,
- urządzenia bramowe.

Do zabezpieczania pojazdów będących w ruchu stosuje się drogowe bariery ochronne i osłony energochłonne.

Do fizycznego ograniczania prędkości pojazdów stosuje się progi zwalniające i podrutowe.

Do osłony przed olśnieniem przez pojazdy nadjeżdżające z przeciwnika stosuje się osłony przeciwołśnieniowe.



Do informowania i ostrzegania kierowców o sytuacji pogodowej stosuje się znaki i sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i innych zjawisk meteorologicznych w postaci znaków, tablic stałych i tablic o zmiennej treści.

Do informowania kierowców o sytuacji ruchowej na drodze i zagrożeniach stosuje się znaki i sygnalizatory sytuacji drogowej o treści stałej lub zmiennej.

Do zabezpieczenia przed hałasem pochodzącym od ruchu drogowego stosuje się osłony przeciwhałasowe, nasypy ziemne, obudowy przekroju poprzecznego drogi.

Do wskazywania siły i kierunku wiatru stosuje się sygnalizatory wiatru.

Do zamykania dróg dla ruchu stosuje się urządzenia rogatek umieszczane w obrębie przejazdów kolejowych, przejść granicznych oraz płatnych wjazdów na autostradę. Do zabezpieczania powierzchni przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów lub w celu separacji ruchu lokalnego od tranzytowego stosuje się:

- separatory,
- azyle prefabrykowane lub wbudowane na stałe,
- balustrady, poręcze i barieroporęcze,
- ogrodzenia segmentowe i łańcuchowe,
- kładki dla pieszych,
- słupki metalowe lub z tworzywa sztucznego w formie prostej lub ozdobnej.

Do zabezpieczania powierzchni wyłączonych z ruchu przed najeżdżaniem stosuje się:

- separatory i wyspy,
- azyle prefabrykowane lub wbudowane na stałe.

Do zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się:

- zapory drogowe,
- tablice kierujące przy robotach drogowych,
- taśmy ostrzegawcze,
- pachołki drogowe,
- tablice uchylne z elementami odbłaskowymi,
- separatory,
- punktowe elementy odbłaskowe,
- znaki wskazujące objazd,
- znaki kierujące na drodze objazdowej,
- tablice kierujące pieszych,
- światła ostrzegawcze.

Do prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym stosuje się:

- tarcze do zatrzymywania pojazdów,
- latarki do zatrzymywania pojazdów,
- urządzenia nagłaśniające,
- urządzenia sygnalizacyjne.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, z którymi mogą stykać się piesi, ze względów bezpieczeństwa należy wyeliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem  $R_{\min.} = 2,5$  mm ostrych krawędzi urządzeń, które mogą znaleźć się w bezpośrednim kontakcie z ciałem pieszego.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny mieć wyraźne i trwałe oznakowanie podające:

- nazwę lub znak towarowy,
- rok produkcji.

Lica urządzeń bezpieczeństwa ruchu (zapory drogowe, tablice kierujące i prowadzące – od strony ruchu pieszych lub pojazdów) powinny być odblaskowe. Odblaskowość urządzeń powinna być nie mniejsza niż odblaskowość znaków drogowych pionowych zastosowanych na danym odcinku drogi określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Pozostałe urządzenia bezpieczeństwa ruchu (separatory ruchu, bariery ochronne) powinny być wyposażone w elementy odblaskowe. Ponadto urządzenia powinny mieć estetyczny wygląd, być możliwie łatwe w konserwacji, odporne na działanie środków chemicznych i ich roztworów, etyliny, smarów, warunków atmosferycznych oraz na uszkodzenia mechaniczne, zabrudzenia itp.

Konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być stabilne i nie powodować zagrożenia dla uczestników ruchu. Konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią integralną część tych urządzeń.

Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz szczegółowe zasady ich lokalizacji w planie i profilu drogi są określone w opisach szczegółowych.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego o przeznaczeniu innym niż przedstawione w niniejszym załączniku mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały wprowadzone do obrotu zgodnie z odrębnymi przepisami o wyrobach budowlanych oraz zgodnie z zamierzonym zastosowaniem.”,

b) w części 7 „Aktywne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”:

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

**„7. Czynne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, z którymi pojazd wchodzi w bezpośredni kontakt podczas niezamierzonych zdarzeń w ruchu, np. podczas kolizji lub wypadków drogowych, określone są jako czynne.

Urządzenia te są konstrukcyjnie przystosowane do bezpośredniego kontaktu z pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem minimalizacji następstw bezpośrednich uderzeń w urządzenia, zwłaszcza ich następstw dla osób znajdujących się w pojeździe.

Do czynnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należą drogowe bariery ochronne i osłony energochłonne (w tym poduszki zderzeniowe) oraz mobilne terminale zderzeniowe.”,

– w pkt 7.1 „Drogowe bariery ochronne” zdanie przedostatnie otrzymuje brzmienie:

„W organizacji ruchu stosuje się bariery ochronne o poziomie powstrzymywania określonym zgodnie z normą przenoszącą normę EN 1317.”.

§ 2. Znaki drogowe niespełniające warunków określonych w pkt 5.2.19, 5.2.20, 5.2.48.1 i 5.2.49 załącznika nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia.

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*