

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 17 września 2003 r.

w sprawie kierowania ruchem drogowym

(Dz. U. z dnia 27 października 2003 r.)

Na podstawie art. 6 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację i sposób kierowania ruchem drogowym;
- 2) osoby upoważnione do wykonywania czynności związanych z dawaniem poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze;
- 3) okoliczności, szczegółowe warunki i sposób wykonywania czynności, o których mowa w pkt 2.

§ 2. 1. Do kierowania ruchem na drogach są uprawnione osoby, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej "ustawą".

2. Do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze upoważnieni są ponadto:

- 1) osoba odpowiedzialna za utrzymanie porządku podczas przemarszu procesji, pielgrzymki lub konduktu pogrzebowego - jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ich bezpiecznego przemarszu;
- 2) strażak Państwowej Straży Pożarnej - podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 3) umundurowany funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu - podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa osób ochraniających;
- 4) umundurowany i odpowiednio oznakowany pracownik nadzoru ruchu komunikacji miejskiej.

3. Osoby, o których mowa w ust. 2 oraz w art. 6 ust. 1 pkt 3-7 ustawy, kierują ruchem, wydając polecenia lub sygnały do zatrzymania się uczestników ruchu.

§ 3. 1. Znaczenie poleceń i sygnałów podawanych przez osoby kierujące ruchem określają przepisy w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

2. Polecenia i sygnały, o których mowa w ust. 1, powinny być jednoznaczne i zrozumiałe dla osób, dla których są przeznaczone.

3. Sposób podawania poleceń i sygnałów do kierowania ruchem na skrzyżowaniu przez osoby, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Sygnały lub polecenia, o których mowa w § 3, uprawniona osoba podaje za pomocą tarczy do zatrzymywania pojazdów, a w warunkach niedostatecznej widoczności - latarki wyposażonej w światło czerwone i zielone.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy:

1) osób, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy, kierujących ruchem na skrzyżowaniu i w obrębie przejazdu kolejowego; osoby te, kierując ruchem na skrzyżowaniu w warunkach niedostatecznej widoczności, mogą używać latarki wyposażonej w światło czerwone;

2) osoby nadzorującej bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy.

§ 5. Pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym, dla zwrócenia uwagi na podawane za pomocą tarczy do zatrzymywania pojazdów lub latarki ze światłem czerwonym sygnały lub polecenia, może dodatkowo używać trąbki sygnalizacyjnej lub gwizdka.

§ 6. 1. Osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy, powinna być, podczas podawania poleceń i sygnałów, wyposażona w:

1) ubiór składający się z płaszcza i nakrycia głowy barwy pomarańczowoczerwonej z żółtymi elementami odblaskowymi oraz

2) prostokątną specjalną tarczę barwy żółtej z umieszczonym w polu ośmiokątnym znakiem barwy czerwonej z napisem "STOP".

2. Sygnały lub polecenia dla kierujących pojazdami osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię podaje za pomocą tarczy, o której mowa w ust. 1 pkt 2.

3. Osoba, o której mowa w ust. 1, przed podaniem sygnału do wstrzymania ruchu pojazdów, jest obowiązana:

1) wejść na przejście dla pieszych z uniesioną tarczą, w sposób niezmuszający kierujących do gwałtownego hamowania; płaszczyzna tarczy powinna być skierowana w stronę jadących pojazdów;

2) zezwolić pieszym na przejście przez jezdnię dopiero po upewnieniu się, że pojazdy się zatrzymały;

3) zejść z przejścia dopiero po opuszczeniu jezdni przez pieszych; oznacza to zezwolenie na kontynuowanie jazdy pojazdów.

4. Szczegółową specyfikację techniczną oraz wzór płaszcza ostrzegawczego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

5. Szczegółową specyfikację techniczną dotyczącą znaków do zatrzymywania pojazdów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Osoby, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3b ustawy, powinny być, podczas podawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze, wyposażone w kamizelki barwy żółtej z elementami odblaskowymi oraz wyróżnikiem określającym formację, do której przynależą - odpowiadające wymaganym warunkom technicznym.

2. Osoby, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, 2 i 4 oraz w art. 6 ust. 1 pkt 4, 5 i 7 ustawy, powinny być, podczas podawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze, wyposażone w kamizelki barwy pomarańczowej z elementami odblaskowymi oraz wyróżnikiem określającym przedsiębiorcę, którego są pracownikami, lub rodzaj wykonywanych czynności na drodze - odpowiadające wymaganym warunkom technicznym.

3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do osoby, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 7 ustawy, o ile polecenia i sygnały w zakresie kierowania ruchem na drodze podaje ona bez wychodzenia z autobusu.

§ 8. Osoby, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2 i 4 oraz w art. 6 ust. 1 pkt 4-7 ustawy, mogą wykonywać czynności związane z kierowaniem ruchem drogowym pod warunkiem ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 9 ust. 1.

§ 9. 1. Szkolenie w zakresie kierowania ruchem drogowym organizuje właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji lub policyjny ośrodek szkolenia według programu określonego przez Komendanta Głównego Policji; w przypadku szkolenia pracowników kolei program jest ponadto uzgadniany z zarządem kolei.

2. Koszty szkolenia ponosi:

1) pracodawca - w przypadku osoby przez niego zatrudnionej;

2) osoba zainteresowana - w innych przypadkach.

3. Szkolenie strażaków Państwowej Straży Pożarnej z zakresu, o którym mowa w ust. 1, prowadzi się w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej.

4. Szkolenie praktyczne pracowników kolei z zakresu, o którym mowa w ust. 1, prowadzi się w miejscach uzgodnionych z zarządem kolei.

5. Potwierdzeniem ukończenia szkolenia jest zaświadczenie wydane przez komendanta wojewódzkiego Policji. Przepisu tego nie stosuje się do strażaków Państwowej Straży Pożarnej.

6. Ważność zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, przedłuża co 12 miesięcy organ, który je wydał.

7. Osoba, która otrzymała zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, podlega ponownemu przeszkoleniu uzupełniającemu w przypadku wprowadzenia istotnych zmian w przepisach dotyczących kierowania ruchem drogowym.

8. Komendant wojewódzki Policji prowadzi ewidencję wydanych zaświadczeń o ukończeniu szkolenia.

9. Wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 10. 1. Dotychczasowe programy szkolenia w zakresie kierowania ruchem drogowym mogą być używane do czasu opracowania nowych, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Zaświadczenia wydane na mocy dotychczas obowiązujących przepisów zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane. Przepis § 9 ust. 6 stosuje się odpowiednio.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy zaświadczeń wydanych pilotom pojazdów nienormatywnych.

§ 11. Traci moc rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 4 maja 1999 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 48, poz. 481 oraz z 2000 r. Nr 97, poz. 1061).

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

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej - sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 35, poz. 325 i Nr 58, poz. 533).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1451 i 1452 i Nr 162, poz. 1568.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK Nr 1

SPOSÓB PODAWANIA SYGNAŁÓW I POLECEŃ DO KIEROWANIA RUCHEM NA SKRZYŻOWANIU

§ 1. 1. Przed podjęciem kierowania ruchem drogowym policjant jest obowiązany powiadomić dyżurnego stanowiska kierowania Policji o przystąpieniu do wykonania czynności. Natomiast jeżeli kierowanie podejmuje żołnierz, Policję powiadamia jego przełożony lub oficer dyżurny jednostki wojskowej.

2. Podejmując kierowanie policjant lub żołnierz, o którym mowa w ust. 1, zwany dalej "kierującym ruchem", powinien zająć miejsce na skrzyżowaniu zapewniające jego dobrą widoczność i bezpieczeństwo oraz sprawne i skuteczne wykonywanie czynności związanych z kierowaniem ruchem.

3. Jeżeli przez skrzyżowanie przebiegają tory tramwajowe, miejsce kierowania powinno być w miarę możliwości usytuowane poza nimi, przy uwzględnieniu warunków określonych w ust. 2.

§ 2. 1. Jeżeli kierowanie ruchem podejmuje jednocześnie kilku policjantów lub żołnierzy, to jeden z nich, zwany dalej "wiodącym", powinien zająć takie miejsce, z którego będzie miał warunki do obserwacji ruchu w całym rejonie kierowania, a jednocześnie sam będzie widoczny dla pozostałych.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, powinny dostosować zmiany kierunku ruchu do sygnałów podawanych przez kierującego wiodącego.

§ 3. Sygnały podawane przez kierującego ruchem powinny być zrozumiałe i jednoznaczne, tak aby uczestnicy ruchu drogowego mogli je w porę zauważyć i do nich się zastosować.

§ 4. 1. Kierujący ruchem powinien wejść na skrzyżowanie w taki sposób, aby był widoczny dla wszystkich uczestników ruchu, nie zakłócając ruchu pojazdów i pieszych.

2. Po wejściu na skrzyżowanie kierujący ruchem przyjmuje pozycję zgodną z odbywającym się ruchem, czyniąc to w następujący sposób:

1) pozycja podstawowa: linia barków wskazuje otwarty kierunek ruchu, ręce opuszczone wzdłuż tułowia, głowa wykonuje zwroty w lewo i prawo, nogi w lekkim rozkroku (rys. 1a i 1b);

2) gesty upewniające uczestników ruchu o utrzymaniu kierunku i przyspieszające przejazd pojazdów wykonuje:

a) prawą ręką od wyprostowanego ramienia w kierunku nadjeżdżających pojazdów do lewego barku na wysokości twarzy, zginając rękę w łokciu i utrzymując dłoń pionowo, stroną zewnętrzną do nadjeżdżających pojazdów (rys. 2a, 2b i 2c),

b) lewą ręką od wyprostowanego ramienia w kierunku nadjeżdżających pojazdów, zginając ją za siebie tak, aby dłoń znalazła się na wysokości lewego ucha (rys. 3a, 3b i 3c).

3. W celu wykonania zmiany kierunku ruchu kierujący ruchem wybiera najdogodniejszy moment, a następnie:

1) podnosi prawą rękę przodem do góry tak, aby dłoń znalazła się powyżej głowy, a ręka była lekko zgięta w łokciu (rys. 4a, 4b i 4c); podczas podnoszenia ręki i po zakończeniu tej czynności policjant (żołnierz) upewnia się, czy wszyscy uczestnicy ruchu zastosowali się do sygnału zabraniającego wjazdu i wejścia na skrzyżowanie;

- 2) wykonuje zwrot o 90° w lewo lub prawo z podniesioną prawą ręką do góry i po upewnieniu się, że wszyscy opuścili skrzyżowanie;
 - 3) wyciąga poziomo obie ręce w bok na wysokość barków (rys. 5);
 - 4) prawą ręką zgiętą w łokciu wykonuje ruch łukiem przed sobą (dłoń na wysokości twarzy) do lewego barku; jednocześnie lewą rękę zgina w łokciu i kieruje w górę za siebie na wysokość lewego ucha, po czym obie ręce opuszcza w dół wzdłuż tułowia (rys. 6). Czynności opisane w pkt 3 i 4 wykonuje się tylko raz.
4. Otwarcia wjazdów lub wejść na skrzyżowanie można dokonać również w cyklu niesymetrycznym, jeżeli wynika to z sytuacji ruchowej, np. na jednym przejściu piesi nie zdążyli opuścić jezdni.
5. W celu przyspieszenia przejazdu pojazdów należy wykonać takie gesty, jak w ust. 2 pkt 2 lit. a i b.
6. Kierujący ruchem w celu zwrócenia uwagi kierujących i pieszych na podawane sygnały może używać gwizdka służbowego.

§ 5. 1. Częstotliwość zmian kierunku ruchu powinna być dostosowana do natężenia ruchu na drodze oraz rodzaju i liczby nadjeżdżających pojazdów, tak aby nie dopuścić do blokowania skrzyżowania.

2. Kierujący ruchem w miarę możliwości powinien umożliwić w pierwszej kolejności przejazd pojazdom komunikacji zbiorowej (tramwaje, autobusy, trolejbusy) oraz pojazdom długim, ciężkim i powolnym.

§ 6. 1. W celu zatrzymania pojazdu nadjeżdżającego z lewej strony kierujący ruchem wyciąga w bok lewą ręką zgiętą w łokciu, przedramię i dłoń skierowane w górę, dłoń zwrócona wewnętrzną stroną w kierunku zatrzymywanych pojazdów (rys. 7).

2. Zatrzymanie pojazdu nadjeżdżającego z prawej strony następuje przez podniesienie prawej ręki, tak aby ramię i przedramię tworzyły kąt zbliżony do prostego, a wewnętrzna strona dłoni była zwrócona w kierunku zatrzymywanych pojazdów; dłoń powinna znajdować się na wysokości głowy lub nieco wyżej (rys. 8).

§ 7. 1. W przypadku sprowadzania pojazdu do kierującego ruchem na linię osi skrzyżowania (na kierunku otwartym) kierujący ruchem powinien wykonać ręką ruch po łuku w płaszczyźnie pionowej, zginając rękę harmonijnie w łokciu, nadgarstku i samej dłoni (rys. 9a i 9b).

2. Innym sygnałem wyrażonym tą samą ręką (całą dłonią) może on wskazać miejsce na skrzyżowaniu do chwilowego zatrzymania pojazdu.

§ 8. Chcąc otworzyć ruch w kierunku w prawo przy ruchu zamkniętym, kierujący ruchem czyni to ruchem ręki po łuku (od prawej do lewej strony) w płaszczyźnie poziomej.

§ 9. W celu przepuszczenia pojazdów jadących z lewej strony i skręcających w lewo bez objeżdżania kierującego ruchem wykonuje on następujące czynności:

- 1) ustala odpowiedni moment do zatrzymania pojazdów; przyspiesza ruch tych, którzy znajdują się blisko skrzyżowania (patrz gesty określone w § 4 ust. 2 pkt 2);
- 2) wydaje polecenie zatrzymania się zgodnie z zasadami określonymi w § 6 ust. 2;
- 3) po upewnieniu się, że kierujący pojazdami zauważyli sygnał i stosują się do niego (np. zatrzymali się), wyciąga prawą ręką lekko zgiętą w łokciu przed siebie (dłoń w płaszczyźnie pionowej, palce złączone) i wysuwa lewą nogę do przodu (rys. 10a i 10b);
- 4) po uzyskaniu pewności, że pojazdy zatrzymały się, odwraca głowę w kierunku pojazdów skręcających w lewo, wyciąga lewą rękę w bok, wskazując pojazd skręcający, i łukiem w

płaszczyźnie poziomej, poruszając ją w kierunku nadgarstka prawej ręki, daje polecenie opuszczenia skrzyżowania w lewo (rys. 11a i 11b);

5) ruchy wykonywane lewą ręką powinny być powtarzane, aby każdy skręcający w lewo widział je i przyspieszał jazdę, w miarę jak stają się one szybkie i energiczne;

6) po skręceniu pojazdów w lewo powinno się zmienić kierunek ruchu na poprzeczny.

§ 10. W celu przepuszczenia pojazdów jadących z prawej strony i skręcających w lewo bez objeżdżania kierującego ruchem wykonuje on następujące czynności:

1) zatrzymuje pojazdy nadjeżdżające z lewej strony przez podniesienie pionowo w bok lewej ręki, zgiętej w łokciu pod kątem prostym, tak aby wewnętrzna strona dłoni (palce złączone) była zwrócona do nadjeżdżających pojazdów (rys. 12);

2) prawą ręką wskazuje pierwszy pojazd skręcający w lewo z prawej strony i przenosząc ją górną za siebie na wysokości prawej części karku - zezwala na skręcenie w lewo za sobą (rys. 13a i 13b);

3) ruchy wykonywane prawą ręką powinny być powtarzane, aby każdy skręcający w lewo widział je i przyspieszał jazdę, w miarę jak stają się one szybkie i energiczne.

§ 11. Przepisy § 9 i 10 stosuje się odpowiednio przy podawaniu sygnałów innym kierującym w rozumieniu przepisów ustawy.

§ 12. 1. Jeżeli do skrzyżowania zbliżają się pojazdy z dwóch przeciwnych kierunków i zamierzają skręcić w lewo, kierujący ruchem powinien ocenić, z którego kierunku nadjeżdżające pojazdy będą potrzebowały więcej czasu na opuszczenie skrzyżowania, i tym pojazdom umożliwić przejazd w pierwszej kolejności. Pojazdy nadjeżdżające z drugiego kierunku mogą w tym czasie samodzielnie opuścić skrzyżowanie bądź opuścić je w momencie, gdy kierujący ruchem stoi z podniesioną ręką do góry (co oznacza mającą nastąpić zmianę dotychczas podawanych sygnałów).

2. Jeżeli warunki bezpieczeństwa i szerokość jezdni (skrzyżowania) na to pozwalają, to kierujący ruchem może przepuścić pojazdy skręcające w lewo w dwóch lub więcej rzędach.

§ 13. 1. Ruch pojazdów skręcających w lewo należy ubezpieczać przed ewentualną kolizją z pojazdami jadącymi prosto. Ubezpieczenie takie kierujący ruchem może wykonać na przemian, raz dla skręcających w lewo z jego lewej strony, drugi raz dla skręcających w lewo z jego prawej strony. Ubezpieczenie takie kierujący ruchem wykonuje tylko dla pojazdów skręcających w lewo z jednego kierunku.

2. Po rozpoczęciu ruchu pojazdów skręcających w lewo kierujący ruchem może w tym czasie podawać także inne znaki dodatkowe, np. przyspieszenie ruchu pojazdów, zezwolenie na skręcenie w prawo przy ruchu zamkniętym itp.

3. Po wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 1 i 2, kierujący ruchem powinien zmienić kierunek ruchu.

§ 14. 1. Jeżeli do skrzyżowania zbliża się pojazd uprzywilejowany, kierujący ruchem powinien zapewnić mu bezpieczny przejazd poprzez zatrzymanie całego ruchu pojazdów i pieszych. W tym celu daje kilka sygnałów gwizdkiem, z jednoczesnym podniesieniem prawej ręki do góry, dając sygnał "uwaga" (rys. 4c).

2. Kierujący ruchem może przy tym zatrzymywać pomocniczo lewą ręką pieszych lub pojazdy zbliżające się z określonego kierunku.

§ 15. Podczas kierowania ruchem kierujący ruchem może poruszać się po skrzyżowaniu, nie zmieniając jednak pozycji ciała w stosunku do obowiązującego w danym czasie kierunku ruchu.

ZAŁĄCZNIK Nr 2

SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA DOTYCZĄCA PŁASZCZY OSTRZEGAWCZYCH DLA OSÓB UPRAWNIONYCH DO WSTRZYMANIA RUCHU POJAZDÓW W CELU UMOŻLIWIENIA BEZPIECZNEGO PRZEKROCZENIA JEZDNI DZIECIOM I OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM

1. Przedmiot specyfikacji

Przedmiotem szczegółowej specyfikacji technicznej są techniczne i użytkowe wymagania dotyczące wykonania płaszczy ostrzegawczych, zwanych dalej "płaszczami", dla osób uprawnionych do wstrzymania ruchu pojazdów w celu umożliwienia bezpiecznego przekroczenia jezdni dzieciom i osobom niepełnosprawnym.

2. Ogólne warunki dotyczące materiałów

Materiały użyte do produkcji płaszczy powinny charakteryzować się wysoką jakością, trwałością, odblaskowością oraz mieć odpowiednią kolorystykę. Wszystkie materiały zastosowane w produkcji powinny zapewnić co najmniej 2-letni okres używalności umieszczonych na płaszczech znaków, bez wyraźnego pogorszenia walorów funkcjonalnych.

3. Warunki techniczne dotyczące materiałów

Płaszczki powinny być wykonane z przewiewnego, elastycznego, nienasiąkliwego, trwałego materiału, umożliwiającego korzystanie z ubioru w każdych warunkach atmosferycznych. Materiał nie może wykazywać zmian koloru przez okres założonej, minimum dwuletniej, trwałości eksploatacyjnej.

Płaszczki powinny być wykonane w kolorze pomarańczowoczerwonym fluorescencyjnym, zgodnie z danymi zawartymi w tabeli nr 2.

Elementy odblaskowe naszyte na płaszczy powinny być wykonane z materiałów odblaskowych fluorescencyjnych żółtych, według parametrów tabeli nr 3, charakteryzujących się bardzo dobrą widzialnością w różnych porach dnia, trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy (intensywnie widoczne w światłach reflektorów samochodowych). Kolor materiału w dzień, jak i oświetlonego w nocy powinien być taki sam.

Minimalny współczynnik odblaskowości elementów naszytych na płaszczy nie może być niższy niż określony w tabeli nr 1. Dla folii zadrukowanej wymagane jest spełnienie parametrów zawartych w tabeli nr 1 minimum w 30 %. Odblaskowość materiału nie może się obniżyć w czasie opadów atmosferycznych.

4. Warunki wykonania płaszczy

Płaszczki powinny być wykonane z materiałów, których parametry określono w ust. 3.

Płaszczki powinny być wykonane w jednym, uniwersalnym dla osób różnego wzrostu rozmiarze. Długość płaszczy nie może być mniejsza niż 1.050 mm.

Płaszczki powinny posiadać naramienniki poprawiające widoczność osoby stojącej bokiem do obserwatora.

W tylnej górnej części płaszcza powinien być umieszczony znak "STOP" w wymiarze ośmiokąta wpisanego w koło o średnicy 350 mm (± 30 mm), wykonany w zestawieniu kolorów czerwonego i żółtego fluorescencyjnego.

W przedniej części płaszcza powinien być umieszczony odblaskowy znak "DZIECI", wykonany w zestawieniu kolorów czerwonego, czarnego i żółtego fluorescencyjnego. Z przodu i z tyłu płaszcza należy umieścić odblaskowe żółte fluorescencyjne pasy o szerokości 35-50 mm, z przodu po dwa pod i nad znakiem, z tyłu dwa pod znakiem.

Warunki, jakie powinny spełniać materiały do wykonania płaszczy

Tabela nr 1. Minimalne wartości powierzchniowego współczynnika odblasku w $\text{cd} \times \text{lx}^{-1} \times \text{m}^2$ dla materiału odblaskowego klasy drugiej

Kąt obserwacji	Kąt oświetlenia			
	5°	20°	30°	40°
12'	330	290	180	65
20'	250	200	170	60
1°	25	15	12	10
1°30'	10	7	5	4

Tabela nr 2. Barwa materiału podłożowego

Barwa	Współrzędne chromatyczności punktów narożnych		Minimalny współczynnik luminancji β min
	x	y	
fluorescencyjna pomarańczowoczerwona	0,610	0,390	0,40
	0,544	0,376	
	0,579	0,341	
fluorescencyjna czerwona	0,655	0,344	0,25
	0,655	0,344	
	0,579	0,341	
	0,606	0,314	
	0,690	0,310	

Tabela nr 3. Barwa materiałów o własnościach kombinowanych

Barwa	Współrzędne chromatyczności punktów narożnych		Minimalny współczynnik luminancji β min
	x	y	
fluorescencyjna żółta	0,387	0,610	0,70
	0,356	0,494	
	0,398	0,452	
	0,460	0,54	

Tabele opracowane na podstawie normy europejskiej The European Standard EN 471:1994 posiadającej status Polskiej Normy PN EN 471:1994, która składa się z narodowej okładki oraz polskiego tłumaczenia normy europejskiej EN 471:1994.

WZÓR PŁASZCZA OSTRZEGAWCZEGO

[wzór](#)

ZAŁĄCZNIK Nr 3

SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA DOTYCZĄCA ZNAKÓW DO ZATRZYMYWANIA POJAZDÓW DLA OSÓB UPRAWNIONYCH DO WSTRZYMYWANIA RUCHU POJAZDÓW W CELU UMOŻLIWIENIA BEZPIECZNEGO PRZEKROCZENIA JEZDNI DZIECIOM I OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM

1. Przedmiot specyfikacji

Przedmiotem szczegółowej specyfikacji technicznej są techniczne i użytkowe wymagania dotyczące wykonania specjalistycznych znaków do zatrzymywania pojazdów, zwanych dalej "znakami", dla osób uprawnionych do wstrzymywania ruchu pojazdów w celu ułatwienia przejścia przez jezdnię dzieciom i osobom niepełnosprawnym.

2. Ogólne warunki dotyczące materiałów

Materiały użyte do produkcji znaków powinny charakteryzować się wysoką jakością, trwałością, odblaskowością oraz mieć odpowiednią kolorystykę. Wszystkie materiały zastosowane w produkcji powinny zapewnić co najmniej 2-letni okres używalności znaków, bez wyraźnego pogorszenia walorów funkcjonalnych.

3. Warunki techniczne dotyczące materiałów

Tarcze znaków powinny być pokryte lub wykonane z materiałów odblaskowych fluorescencyjnych żółtych, według parametrów tabeli nr 3, charakteryzujących się bardzo dobrą widzialnością w różnych porach dnia, trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy (intensywnie widoczne w światłach reflektorów samochodowych). Kolor materiału w dzień, jak i oświetlonego w nocy powinien być taki sam. Minimalny współczynnik odblaskowości znaków nie może być niższy niż określony w tabeli nr 1. Dla folii zadrukowanej wymagane jest spełnienie parametrów zawartych w tabeli nr 1 minimum w 30 %.

4. Warunki wykonania

Tarczę znaku należy wykonać jako znak "STOP" (ośmiokąt wpisany w koło o średnicy 350 mm), umieszczony w polu o kształcie kwadratu o boku 500 mm (± 10 mm). Zarówno znak "STOP", jak i kwadratowe pole, na którym ma być umieszczony, powinny być wykonane lub pokryte materiałem odblaskowym z minimalnym współczynnikiem odblaskowości określonym w tabeli nr 1.

Kolor tła znaku "STOP" - czerwony. Kolor napisu i obwódki znaku "STOP" oraz kwadratowego pola - żółty fluorescencyjny (tabela nr 3). Treść znaku powinna być naniesiona metodą sitodruku na podkład odblaskowy.

Znak powinien być wykonany jako obustronny, o identycznych parametrach dla każdej strony.

Tarcza znaku nie może mieć ostrych krawędzi i powinna cechować się niezbędną sztywnością eksploatacyjną.

Tarcza znaku powinna być umieszczona na słupku o średnicy nie większej niż 30 mm, o długości 1.500 mm, licząc od dolnej krawędzi tarczy znaku. Dopuszcza się wykonanie słupka

z trwałego drewna, tworzywa sztucznego lub lekkiego stopu metalu. Kolor słupka powinien być czerwony, szary lub biały.

Znak powinien posiadać certyfikat wydany na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 kwietnia 1993 r. o badaniach i certyfikacji (Dz. U. Nr 55, poz. 250, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1997 r. Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 70, poz. 776, z 2001 r. Nr 43, poz. 489 i Nr 89, poz. 991 oraz z 2002 r. Nr 111, poz. 1194, Nr 130, poz. 1112 i Nr 135, poz. 1145).

Warunki, jakie powinny spełniać materiały do wykonania znaków

Tabela nr 1. Minimalne wartości powierzchniowego współczynnika odbłasku w $\text{cd} \times \text{lx}^{-1} \times \text{m}^2$ dla materiału odbłaskowego klasy drugiej

Kąt obserwacji	Kąt oświetlenia			
	5°	20°	30°	40°
12'	330	290	180	65
20'	250	200	170	60
1°	25	15	12	10
1°30'	10	7	5	4

Tabela nr 2. Barwa materiału podłożowego

Barwa	Współrzędne chromatyczności punktów narożnych		Minimalny współczynnik luminancji β min
	x	y	
fluorescencyjna pomarańczowoczerwona	0,610	0,390	0,40
	0,544	0,376	
	0,579	0,341	
	0,655	0,344	
	0,655	0,344	
fluorescencyjna czerwona	0,579	0,341	0,25
	0,606	0,314	
	0,690	0,310	

Tabela nr 3. Barwa materiałów o własnościach kombinowanych

Barwa	Współrzędne chromatyczności punktów narożnych		Minimalny współczynnik luminancji β min
	x	y	
fluorescencyjna żółta	0,387	0,610	0,70
	0,356	0,494	
	0,398	0,452	
	0,460	0,54	

Tabele opracowane na podstawie normy europejskiej The European Standard EN 471:1994 posiadającej status Polskiej Normy PN EN 471:1994, która składa się z narodowej okładki oraz polskiego tłumaczenia normy europejskiej EN 471:1994.