

Warszawa, 29.08.2022 r.

Sz. P. Dyrektor  
**Jarosław Waszkiewicz**  
Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych  
Ministerstwo Infrastruktury


*Szanowny Panie Dyrektorze,*

Komitet Techniczny Drogownictwa opiniuje pozytywnie i rekomenduje wprowadzenie Wzorców i Standardów w postaci Wytycznych **WR-D-21 „Wytyczne wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic”** po zmianach w porozumieniu i przy akceptacji Autorów.

W załączeniu przekazujemy wersję ostateczną dokumentu.

*dr inż. Krzysztof Błazejowski*  
*Zastępca Przewodniczącego Komitetu Technicznego*  
*Drogownictwa*

*dr hab. inż. Janusz Wł. Bohatkiewicz, prof. PK*  
*Przewodniczący Komitetów Technicznych ds. WiS*



# Wytyczne wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic

01-2022.06.21

Wzorce i standardy  
rekomendowane przez  
Ministra właściwego ds. transportu

# WR-D-21

## WR-D-21

### Wytyczne wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic

Wersja: **01**

Obowiązuje od: **2022.06.21**

Rekomendował: **Minister Infrastruktury w dniu 00 lipca 2022 r. (DDP-4.0600.18.2022)**

Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:

- 1) nie stanowią przepisów techniczno-budowlanych w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane,
- 2) zgodnie z ustawą o drogach publicznych przeznaczone są do dobrowolnego stosowania,
- 3) nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej.

Opracował Zespół w składzie:

Stanisław Gaca – koordynator, Andrzej Brzeziński, Marcin Budzyński, Andrzej Cielecki, Paweł Dąbkowski, Kazimierz Jamroz, Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska, Wojciech Oleksiewicz, Piotr Olszewski, Beata Osińska, Jacek Szmagliński, Marek Więckowski, Tadeusz Zieliński

Jednostka odpowiedzialna:

Ministerstwo Infrastruktury, Departament Dróg Publicznych  
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-968 Warszawa

© Skarb Państwa – Minister Infrastruktury

Zdjęcie na okładce © Grzegorz Kuczaj

Opracowanie sfinansowano ze środków Funduszu Spójności w ramach działania 2.1 Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Fundusz Spójności



## Spis treści

### 1. Przedmiot i zakres stosowania

### 2. Wykaz opracowań powołanych

### 3. Definicje i objaśnienia skrótów

#### 3.1. Definicje

#### 3.2. Symbole

### 4. Charakterystyka i wymagania podstawowe

### 5. Skrajnia jezdni

### 6. Skrajnia chodnika

### 7. Skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

### 8. Tramwajowa skrajnia budowli

### 9. Skrajnia pasa technologicznego

### 10. Skrajnia strefy bez przeszkód

### 11. Skrajnia chodnika dla obsługi

### 12. Sąsiedowanie skrajni

#### 12.1. Skrajnia jezdni i skrajnia chodnika

#### 12.2. Skrajnia jezdni i skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

#### 12.3. Skrajnia jezdni i tramwajowa skrajnia budowli

#### 12.4. Tramwajowa skrajnia budowli i skrajnia chodnika

#### 12.5. Tramwajowa skrajnia budowli i skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

#### 12.6. Skrajnia chodnika i skrajnia drogi dla rowerów



## 1. Przedmiot i zakres stosowania

(1) Przedmiotowe wytyczne zawierają zasady wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic oraz zasady sąsiedowania skrajni poszczególnych części dróg lub ulic.

(2) Celem wytycznych jest:

- a) ujednoczenie standardów planowania, projektowania, wykonywania i eksploatacji dróg publicznych,
- b) ułatwienie współpracy planistów i projektantów z zarządcami dróg na etapie przygotowywania inwestycji.

(3) Wytyczne są przeznaczone do stosowania przez osoby i podmioty zajmujące się projektowaniem dróg publicznych, firmy wykonawcze, zarządców dróg publicznych, organy zarządzające ruchem oraz organy administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego.

(4) Zaleca się, aby wytyczne były stosowane przy wykonywaniu wszystkich stadiów projektowania dróg, a w szczególności:

- a) ~~studiów koncepcyjnych~~ prac studialnych związanych z budową, rozbudową lub przebudową układu drogowego,
- b) studiów wykonalności dotyczących infrastruktury transportowej,
- c) koncepcji programowych dotyczących infrastruktury transportowej,
- d) projektów budowlanych i wykonawczych dotyczących budowy i przebudowy dróg.



## 2. Wykaz opracowań powołanych

[1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).

[2] —





## 3. Definicje i objaśnienia skrótów

### 3.1. Definicje

**Budowla ciągła** – w odniesieniu do tramwajowej skrajni budowli, co najmniej dwie budowle punktowe, zlokalizowane w odległości mniejszej niż 3,0 m od siebie, licząc pomiędzy dwiema sąsiednimi krawędziami tych budowli, a także budowla lub obiekt, których wymiar mierzony wzdłuż toru tramwajowego jest większy niż 3,0 m, z wyłączeniem tramwajowego peronu bezpośredniego oraz ogrodzenia o wysokości nie większej niż 1,1 m.

**Budowla punktowa** – w odniesieniu do tramwajowej skrajni budowli, budowla lub obiekt, których wymiar mierzony wzdłuż toru tramwajowego jest mniejszy lub równy 3,0 m, przy czym za budowlę punktową uznaje się także tramwajowy peron bezpośredni oraz ogrodzenie o wysokości nie większej niż 1,1 m, których długość przekracza 3,0 m.

**Pas bezpieczeństwa** – pas terenu wolny od przeszkód, oddzielający przestrzeń przeznaczoną do ruchu pojazdów, pieszych lub osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch od innej przestrzeni przeznaczonej do ruchu pojazdów, pieszych lub osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch albo od obiektów, w tym od obiektów budowlanych. Pas bezpieczeństwa stanowi część skrajni jezdni, skrajni drogi dla rowerów oraz skrajni drogi dla pieszych i rowerów. W przypadku drogi dla pieszych pas bezpieczeństwa nie stanowi części skrajni chodnika, lecz może stanowić część pasa obsługującego lub pasa buforowego.

### 3.2. Symbole

(1) Wykaz symboli użytych w niniejszych wytycznych wraz z odpowiednią jednostką oraz opisem zestawiono w tab. 3.2.1.

Tab. 3.2.1. Wykaz symboli stosowanych w wytycznych

Symbol	Jednostka	Opis
q	[%]	pochylenie poprzeczne
a	[m]	wymiar skosu w górnych narożnikach konturu skrajni
<u>b<sub>1</sub></u> , <u>e</u>	[m]	szerokości pasa bezpieczeństwa przy niższej położonej krawędzi jezdni
<u>c</u>	[m]	szerokości pasa bezpieczeństwa przy wyższej położonej krawędzi jezdni
<u>b<sub>1</sub></u>	[m]	szerokość pasa bezpieczeństwa zależna od pochylenia poprzecznego
<u>b<sub>2</sub></u>	[m]	szerokość zalecanego pasa bezpieczeństwa przy chodniku
<u>b<sub>3</sub></u>	[m]	szerokość strefy zagrożenia przy krawędzi peronu
h	[m]	wysokość skrajni
D <sub>ch</sub>	[m]	szerokość chodnika
d	[m]	szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów
e1, e2	[m]	odległość od krawędzi skrajni do krawędzi chodnika lub odległość od krawędzi skrajni do krawędzi nawierzchni drogi dla rowerów
c1, c2	[m]	wysokość górnej krawędzi obrzeża
L <sub>sep</sub>	[m]	szerokość strefy bez przeszkód



## 4. Charakterystyka i wymagania podstawowe

(1) Nad drogą zachowuje się przestrzeń wolną od przeszkód trwałych i czasowych, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, której kontur zwany jest „skrajnią drogi”.

(2) W skrajni mogą znajdować się wyłącznie pojazdy, piesi, osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i inni użytkownicy drogi, którzy mogą korzystać z drogi zgodnie z ustawą [1], [z zastrzeżeniem warunku określonego w rozdziale 7 akapit \(3\)](#).

(3) Na skrajnię drogi składają się skrajnie następujących części drogi:

- a) jezdni, części pobocza o nawierzchni twardej, opaski wewnętrznej, zatoki postojowej lub przystankowej – zwaną „skrajnią jezdni”;
- b) chodnika w ramach drogi dla pieszych – zwaną „skrajnią chodnika”;
- c) drogi dla rowerów – zwaną „skrajnią drogi dla rowerów”;
- d) drogi dla pieszych i rowerów – zwaną „skrajnią drogi dla pieszych i rowerów”;
- e) toru tramwajowego – zwaną „tramwajową skrajnią budowli”;
- f) strefy bez przeszkód – zwaną „skrajnią strefy bez przeszkód”;
- g) pasa technologicznego – zwaną „skrajnią pasa technologicznego”;
- h) chodnika dla obsługi na lub w drogowym obiekcie inżynierskim – zwaną „skrajnią chodnika dla obsługi”.

(4) Górna krawędź skrajni ma pochylenie równoległe do pochylenia poprzecznego nawierzchni.

(5) Wysokość skrajni mierzy się pionowo od nawierzchni elementu drogi, a w przypadku tramwajowej skrajni budowli prostopadle do płaszczyzny główek szyn.



## 5. Skrajnia jezdni

- (1) Skrajnię jezdni wyznacza się na:
- jezdni głównej,
  - jezdni dodatkowej,
  - łącnicy,
  - jezdni zbierająco-rozprowadzającej.
- (2) Skrajnię jezdni wyznacza się osobno na każdej jezdni.
- (3) Skrajnia jezdni obejmuje łącznie następujące części drogi, w zależności od ich występowania:
- jezdnię,
  - część pobocza o nawierzchni twardej (pas awaryjny lub opaskę zewnętrzną),
  - opaskę wewnętrzną,
  - zatokę postojową,
  - zatokę przystankową.
- (4) Schematy i wymiary skrajni jezdni w przypadku:
- drogi klasy A lub S o dwóch jezdniach głównych – przedstawiono w tab. 5.2,
  - drogi klasy GP, G, Z lub L o dwóch jezdniach głównych – przedstawiono w tab. 5.3,
  - drogi klasy GP, G, Z, L lub D o jednej jezdni głównej – przedstawiono w tab. 5.4,
  - łącnicy – przedstawiono w tab. 5.5,
  - jezdni zbierająco-rozprowadzającej – przedstawiono w tab. 5.6.
- (5) Szerokość skrajni jezdni jest równa sumie szerokości części drogi wchodzących w jej skład oraz szerokości obustronnych pasów bezpieczeństwa.
- (6) Standardowa szerokość pasa bezpieczeństwa wynosi 0,50 m. Jeżeli pochylenie poprzeczne części drogi jest większe niż 2,5%, szerokość pasa bezpieczeństwa, po stronie niżej położonej krawędzi jezdni, zwiększa się do wartości określonych w tab. 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 lub 5.6 ze względu na wychylenie pułta pojazdu.
- (7) W przypadku zastosowania ścieku przykrawężnikowego w przekroju ulicznym, szerokość pasa bezpieczeństwa mierzy się od krawędzi ścieku. szerokość skrajni jezdni powiększa się o szerokość tego ścieku.
- (8) Górną część pasa bezpieczeństwa wyznacza się z zastosowaniem narożnych ścięć konturu skrajni wynoszących 0,50 × 0,50 m.
- (9) Dolną część pasa bezpieczeństwa wyznacza się z wyniesieniem ponad powierzchnię przyległej części drogi o 0,16 m.
- (10) Minimalną wysokość skrajni jezdni, w zależności od klasy drogi, przyjmuje się zgodnie z tab. 5.1.

**Tab. 5.1. Zalecana Minimalna minimalna wysokości skrajni jezdni w zależności od klasy drogi**

Klasa drogi	Wysokość skrajni jezdni h [m]			
	standardowa	w trudnych warunkach	gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane	
A	≥5,00	<del>≥4,70</del> – w trudnych warunkach <del>≥4,20 m</del> – za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem;		
S				<del>&lt;4,20 m</del> – za zgodą zarządcy drogi, organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży
GP	≥4,50 (zalecana ≥4,70)	≥4,20 m – za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,		
G	≥4,50			
Z				<del>&lt;4,20 m</del> – za zgodą zarządcy drogi, organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej
L				

D	
---	--

(11) Wysokość skrajni jezdni łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej przyjmuje się jak dla jezdni głównej drogi, która krzyżuje się w węźle, o najwyższej klasie.

Tab. 5.2. Skrajnia jezdni w przypadku drogi klasy A lub S o dwóch jezdniach głównych

Wymiary	
a [m]	0,50
q [%]	b [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
c [m]	0,50
h [m]	≥5,00; ≥4,20 <sup>1)</sup> ; ≤4,20 <sup>2)</sup>

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem;

<sup>2)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej;

b – szerokość pasa bezpieczeństwa przy niższej położonej krawędzi,  
c – szerokość pasa bezpieczeństwa przy wyższej położonej krawędzi.

Z komentarzem [PR1]: Proponuje się usunięcie schematu oznakowania

Tab. 5.3. Skrajnia jezdni w przypadku drogi klasy GP, G, Z lub L o dwóch jezdniach głównych

Wymiary	
a [m]	0,50
q [%]	b [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
c [m]	0,50
h [m]	GP: ≥4,70 <sup>1)</sup> ; ≥4,50; ≥4,20 <sup>2)</sup> ; <4,20 <sup>3)</sup>
	G, Z, L: ≥4,50; ≥4,20 <sup>2)</sup> ; <4,20 <sup>3)</sup>










  

The diagrams illustrate four cross-sections of a road edge. The top two diagrams (a) show cross-sections with curbs ('przekrój z opaskami'), and the bottom two (b) show cross-sections without curbs ('przekrój bez opasek'). Each diagram includes a dashed line for the centerline, a solid line for the edge, and a sloped shoulder. Dimensions are labeled: 'a' for the width of the shoulder, 'b' for the width of the curb, 'c' for the width of the edge, 'h' for the height of the curb, and 'q' for the slope of the shoulder. The diagrams are labeled 'a) przekrój z opaskami' and 'b) przekrój bez opasek'.

Z komentarzem [PR2]: Proponuje się usunięcie schematu oznakowania

Z komentarzem [PR3]: Proponuje się usunięcie schematu oznakowania



		<p>  - jezdnia,  - pobocze o nawierzchni gruntowej,  - pas awaryjny,   - opaska wewnętrzna i zewnętrzna,  - oznakowanie poziome   - jezdnia,  - pobocze o nawierzchni gruntowej,  - pas awaryjny,   - opaska wewnętrzna, </p>
<p><b>Uwagi:</b></p> <p><sup>1)</sup> zalecana,</p> <p><sup>2)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,</p> <p><sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej,</p> <p>b – szerokość pasa bezpieczeństwa przy niższej położonej krawędzi,  c – szerokość pasa bezpieczeństwa przy wyżej położonej krawędzi.</p>		

Tab. 5.4. Skrajnia jezdni w przypadku drogi klasy GP, G, Z, L lub D o jednej jezdni głównej

Wymiary	
a [m]	0,50
q [%]	b [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
h [m]	GP: ≥4,70 <sup>1)</sup> ; ≥4,50; ≥4,20 <sup>2)</sup> ; <4,20 <sup>3)</sup>
	G, Z, L, D: ≥4,50; ≥4,20 <sup>2)</sup> ; <4,20 <sup>3)</sup>

■ - jezdnia, ▨ - pobocze o nawierzchni gruntowej,  
▩ - opaska zewnętrzna, ▬ - oznakowanie poziome  
■ - jezdnia, ▨ - pobocze o nawierzchni gruntowej,  
▩ - opaska zewnętrzna,

**Uwagi:**

<sup>1</sup> zalecana,

<sup>2</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>3</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.

Tab. 5.5. Skrajnia jezdni w przypadku łącznicy w zależności od przekroju poprzecznego

Wymiary	
a [m]	0,50
q [%]	b [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
c [m]	0,50
h <sup>r</sup> [m]	A, S: ≥5,00; ≥4,20 <sup>70</sup> ; <4,20 <sup>8</sup>
	GP: ≥4,70 <sup>71</sup> ; ≥4,50; ≥4,20 <sup>73</sup> ; <4,20 <sup>61</sup>
	G, Z: ≥4,50; ≥4,20 <sup>73</sup> ; <4,20 <sup>61</sup>

**P1**

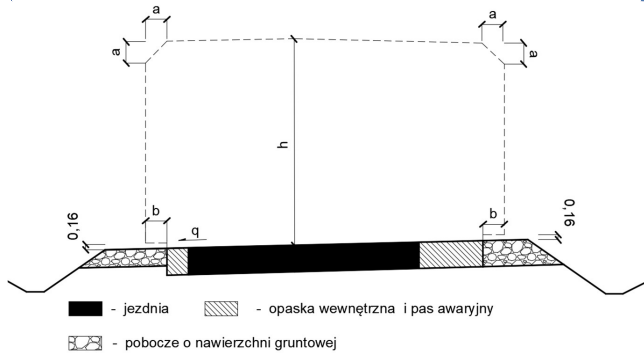
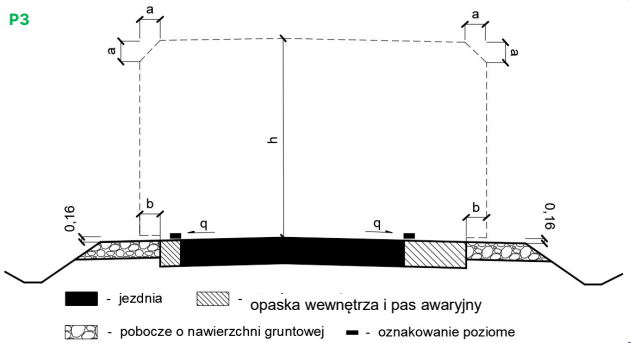
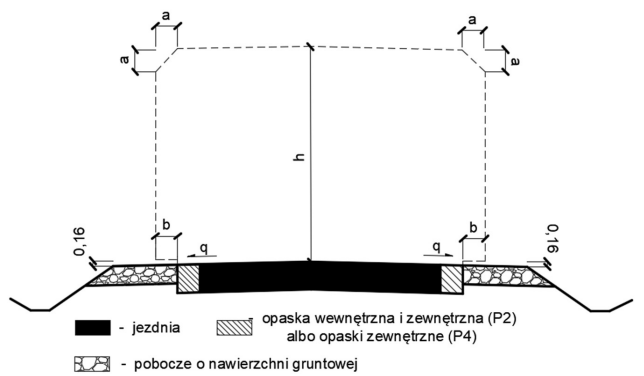
- jezdnia   
  - opaska wewnętrzna i zewnętrzna  
 - pobocze o nawierzchni gruntowej   
  - oznakowanie poziome

- jezdnia   
  - opaska wewnętrzna i zewnętrzna  
 - pobocze o nawierzchni gruntowej

---

**P2 lub P4**

- jezdnia   
  - opaska wewnętrzna i zewnętrzna (P2) albo opaski zewnętrzne (P4)  
 - pobocze o nawierzchni gruntowej   
  - oznakowanie poziome



**Uwagi:**

- <sup>1)</sup> przyjmuje się jak dla jezdni głównej drogi, która krzyżuje się w węźle, o najwyższej klasie,
- <sup>2)</sup> zalecana,
- <sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,
- <sup>4)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej,
- b – szerokość pasa bezpieczeństwa przy niżej położonej krawędzi,
- c – szerokość pasa bezpieczeństwa przy wyżej położonej krawędzi.

**Z komentarzem [PR4]:** Błędny przekrój – powinien być spadek jednostronny

**Z komentarzem [OP5R4]:** Występują oba przypadki, jednostronne pochYLENIE pokazane jest na przykładzie P1

**Z komentarzem [PR6R4]:** Do korekty rysunek P3 ze spadkiem jednostronnym

Tab. 5.6. Skrajnia jezdni w przypadku jezdni zbierająco-rozprowadzającej w zależności od przekroju poprzecznego

Wymiary	
a [m]	0,50
q [%]	b [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
c [m]	0,50
h <sup>1</sup> [m]	A, S: ≥5,00; ≥4,20 <sup>3</sup> ; <4,20 <sup>4</sup>
	GP: ≥4,70 <sup>2</sup> ; ≥4,50; ≥4,20 <sup>3</sup> ; <4,20 <sup>4</sup>
	G, Z: ≥4,50; ≥4,20 <sup>3</sup> ; <4,20 <sup>4</sup>

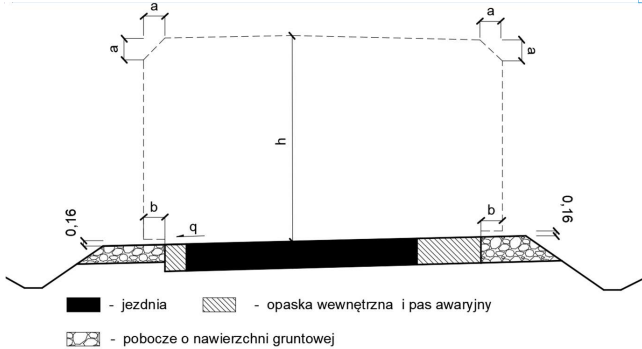
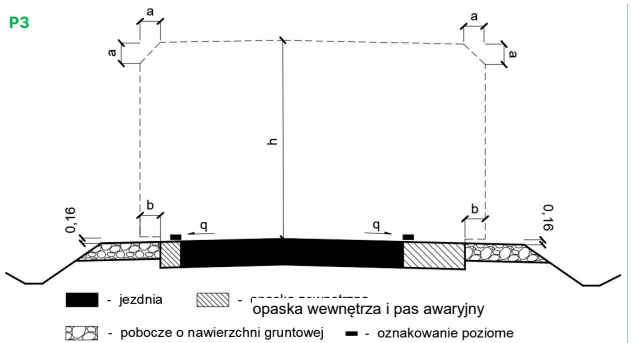
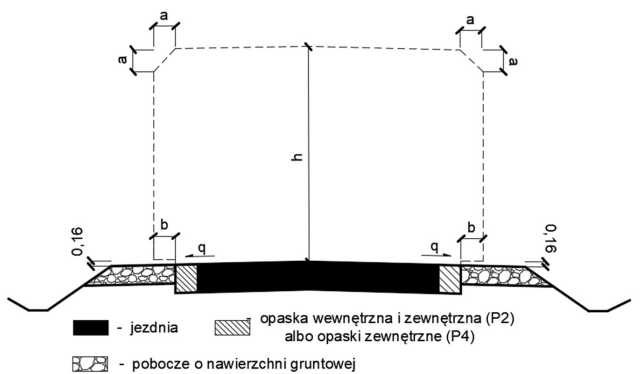
  

**P1**

■ - jezdnia    ▨ - opaska wewnętrzna i zewnętrzna  
▩ - pobocze o nawierzchni gruntowej    - - - oznakowanie poziome

**P2**

■ - jezdnia    ▨ - opaska wewnętrzna i zewnętrzna  
▩ - pobocze o nawierzchni gruntowej    - - - oznakowanie poziome



**Uwagi:**

- <sup>1)</sup> przyjmuje się jak dla jezdni głównej drogi, która krzyżuje się w węźle, o najwyższej klasie,
- <sup>2)</sup> zalecana,
- <sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,
- <sup>4)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej,
- b – szerokość pasa bezpieczeństwa przy niższej położonej krawędzi,
- c – szerokość pasa bezpieczeństwa przy wyższej położonej krawędzi.

**Z komentarzem [PR7]:** Błędny przekrój – powinien być spadek jednostronny

**Z komentarzem [OP8R7]:** j.w.

**Z komentarzem [PR9R7]:** Do korekty rysunek P3 ze spadkiem jednostronnym

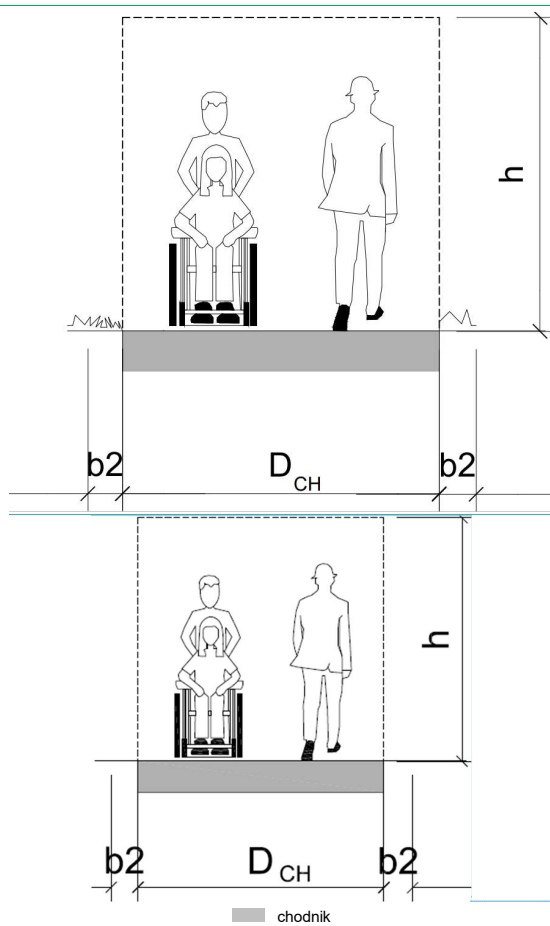
## 6. Skrajnia chodnika

- (1) Skrajnię chodnika wyznacza się na:
  - a) każdej drodze dla pieszych,
  - b) każdym peronie przystankowym,
  - c) każdym dojściu do i w ramach: przystanków transportu zbiorowego, stanowisk postojowych (w zatokach postojowych i parkingach), miejsc odpoczynku, miejsc obsługi podróżnych itp.,
  - d) każdym wejściu do obiektów (budynków, placów, parków itp.) obsługiwanych przez drogę dla pieszych.
- (2) Skrajni chodnika nie wyznacza się na:
  - a) poboczu przeznaczonym do ruchu pieszych lub jezdni z dopuszczonym ruchem pieszych, na których wyznacza się skrajnię jezdni,
  - b) drodze dla pieszych i rowerów, na której wyznacza się skrajnię drogi dla pieszych i rowerów.
- (3) Schemat i wymiary skrajni chodnika przedstawiono w tab. 6.1.
- (4) Szerokość skrajni chodnika jest równa szerokości chodnika.
- (5) Po obu stronach chodnika zaleca się stosowanie dodatkowych pasów bezpieczeństwa (b2) o szerokości wynoszącej 0,20 m, np. w ramach pasa obsługującego lub pasa buforowego, które powinny być wolne od przeszkód na całej szerokości i na wysokości równej wysokości skrajni chodnika.
- (6) ~~Wysokości~~ Wysokość skrajni chodnika powinna być nie mniejsza niż 2,50 m. Można ~~Dopuszcza się~~ zmniejszyć ~~wysokości~~ wysokość skrajni chodnika w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem. Wówczas zaleca się, aby wysokość skrajni chodnika była nie mniejsza niż 2,20 m.

Tab. 6.1. Skrajnia chodnika

Wymiary [m]	
<b>b2</b>	0,20 <sup>1)</sup> ; ≥0,00
<b>h</b>	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; <del>inne<sup>3)</sup></del>





Z komentarzem [PR10]: Brak linii wymiarowej

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> zalecana,

<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

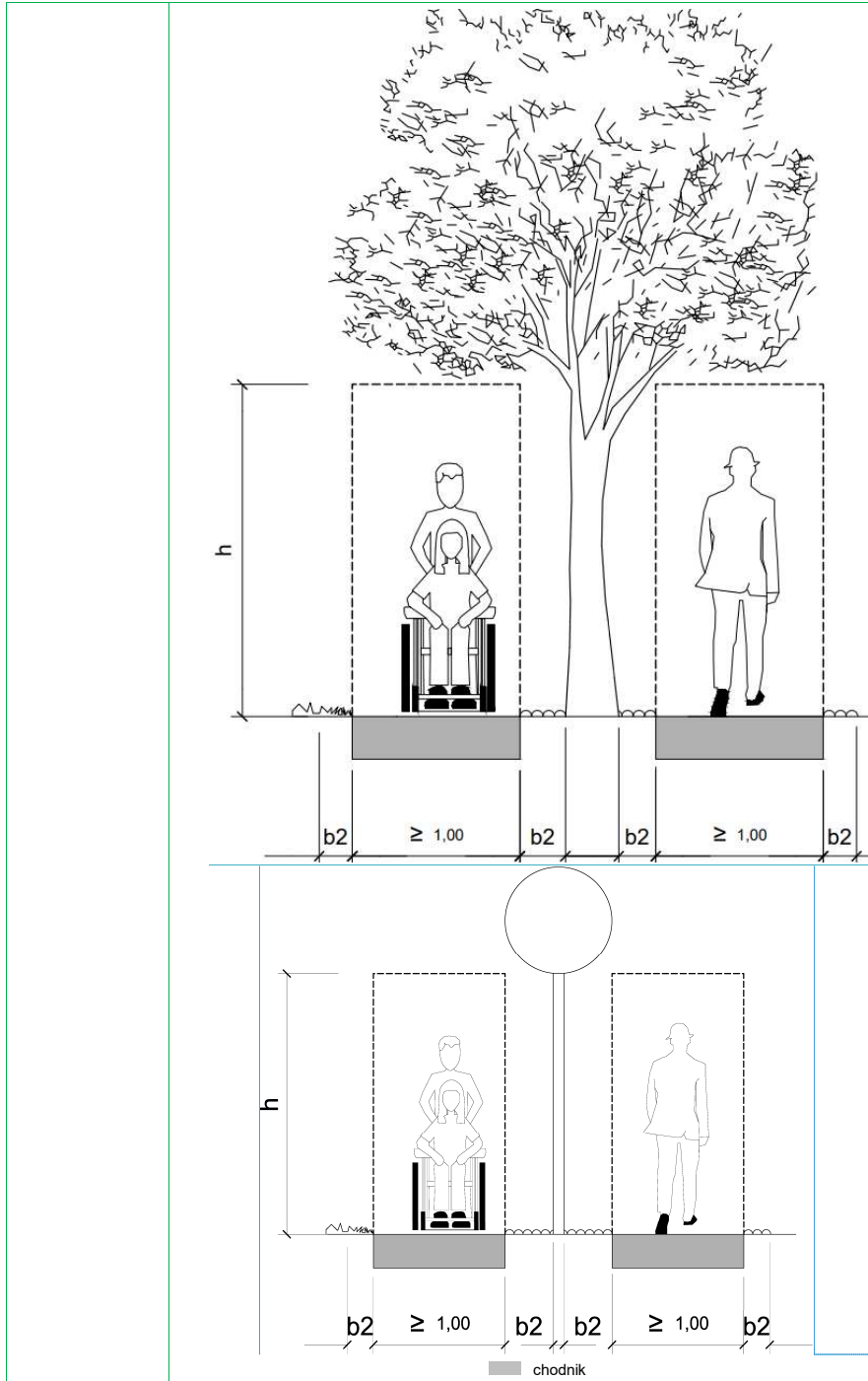
<sup>3)</sup> ~~w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,~~

$D_{CH}$  – szerokość chodnika.

(7) Jeżeli na drodze dla pieszych występuje punktowy element organizacji ruchu, urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub inna przeszkoda (np. drzewo, słup, kwietnik) ograniczające skrajnię dla dwóch kierunków ruchu pieszych, zapewnia się skrajnię oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Wówczas na odcinku omijania przeszkody wyznacza się dwa chodniki o szerokości nie mniejszej niż 1,00 m każdy, z zachowaniem dodatkowych pasów bezpieczeństwa b2, oraz wyznacza się dla nich oddzielne skrajnie, zgodnie z tab. 6.2.

**Tab. 6.2. Zalecana skrajnia chodnika w przypadku występowania przeszkody w przekroju poprzecznym drogi dla pieszych**

Wymiary [m]	
<b>b2</b>	0,20 <sup>1)</sup> ; ≥0,00
<b>h</b>	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inne <sup>3)</sup>



Z komentarzem [PR11]: Zmienić znak na drzewo  
 Z komentarzem [PR12]: Brak linii wymiarowej

**Uwagi:**

<sup>1</sup> zalecana,

<sup>2</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>2a</sup> ~~w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem.~~

## 7. Skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

(1) Skrajnię drogi dla rowerów wyznacza się na każdej drodze dla rowerów, a skrajnię drogi dla pieszych i rowerów wyznacza się na każdej drodze dla pieszych i rowerów.

(2) Schematy i wymiary skrajni:

- c) drogi dla rowerów na odcinku prostym – przedstawiono w tab. 7.2,
- d) drogi dla pieszych i rowerów na odcinku prostym – przedstawiono w tab. 7.3.

(3) W skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, pod warunkiem jej odpowiedniego poszerzenia, dopuszcza się usytuowanie podpórek lub poręczy dla kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, a także punktowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, mających wysokość nie większą niż 0,90 m.

(4) Szerokość skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów jest równa sumie szerokości drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz szerokości obustronnych pasów bezpieczeństwa.

(5) Standardowa szerokość pasa bezpieczeństwa wynosi 0,50 m, licząc od krawędzi nawierzchni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów. Szerokość pasa bezpieczeństwa można zmniejszyć do 0,25 m:

- e) jeżeli różnica poziomów pomiędzy nawierzchniami drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz wyniesionego elementu, który do niej przylega, wynosi więcej niż 0,05 m,
- f) w trudnych warunkach,
- g) na moście lub wiadukcie.

(6) Skrajnię drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów na łuku w planie poszerza się zgodnie z tab. 7.1. Po wewnętrznej stronie łuku. W przypadku innych wartości promienia łuku w planie oraz szerokości drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, niż przedstawione w tab. 7.1, wartości poszerzeń interpoluje się.

(7) Nie wykonuje się poszerzenia skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów na łukach w planie, jeżeli:

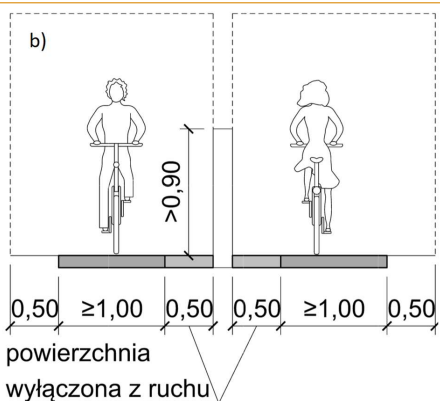
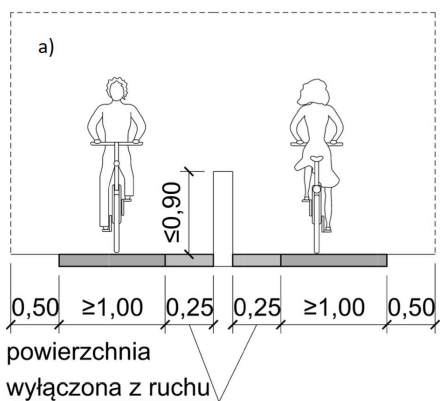
- a) różnica poziomów pomiędzy nawierzchniami drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz wyniesionego elementu, który do niej przylega, po wewnętrznej stronie łuku wynosi więcej niż 0,05 m,
- b) szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów jest nie mniejsza niż 3,20 m.

(8) Jeżeli na drodze dla rowerów lub drodze dla pieszych i rowerów występuje punktowe urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego o wysokości równej lub mniejszej niż 0,90 m (np. słupek), skrajnię od strony tego elementu poszerza się o powierzchnię wyłączoną z ruchu (rys. 7.1a). Jeżeli ruch rowerów odbywa się po obu stronach tego elementu, skrajnia powinna być poszerzona obustronnie o 0,25 m. Jeżeli ruch rowerów odbywa się po jednej stronie tego elementu, skrajnia powinna być poszerzona od strony tego elementu o 0,25 m.

(9) Jeżeli na drodze dla rowerów lub drodze dla pieszych i rowerów występuje punktowe urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub inna przeszkoda o wysokości większej niż 0,90 m (rys. 7.1b), na odcinku omijania przeszkody projektuje się dwie jednokierunkowe drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz wyznacza się dla nich oddzielne skrajnie, w przypadku których szerokość pasa bezpieczeństwa powinien być nie mniejsza niż 0,50 m.

(10) Wysokości skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów powinna być nie mniejsza niż 2,50 m. Dopuszcza się zmniejszenie wysokości skrajni w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów (drogą dla pieszych i rowerów) lub drogą dla rowerów (drogą dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem. Wówczas zaleca się, aby wysokość skrajni była nie mniejsza niż 2,20 m.

(11) Wysokość skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów zaleca się zwiększyć, jeżeli droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów przebiega pod mostem lub wiaduktem o szerokości większej niż 15,00 m albo w tunelu o długości większej niż 15,00 m.

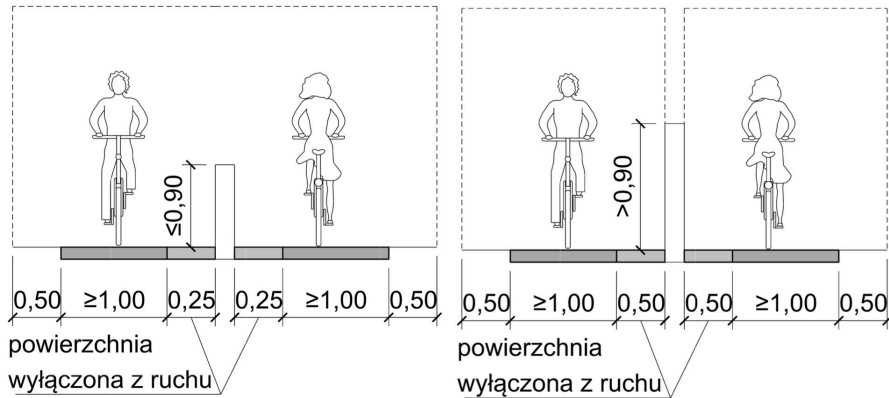


(11)

a)

b)

Sformatowano: Bez punktów lub numeracji



droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów  
 powierzchnia wyłączona z ruchu

Rys. 7.1. Zalecana skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów w przypadku występowania przeszkody: a) o wysokości równej lub mniejszej niż 0,90 m; b) o wysokości większej niż 0,90 m

Tab. 7.1. Poszerzenia skrajni drogi dla rowerów i drogi dla pieszych i rowerów na łukach w planie

Prędkość do projektowania [km/h]	Promień łuku w planie [m]	Szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów		
		2,00 m	2,50 m	3,00 m
		Poszerzenie [m]		
20	12	0,60	0,35	nie stosuje się
	15	0,50	0,25	nie stosuje się
	20	0,40	0,15	nie stosuje się
	25	0,30	nie stosuje się	nie stosuje się
	30	0,25	nie stosuje się	nie stosuje się
	40	0,20	nie stosuje się	nie stosuje się
	>40	nie stosuje się	nie stosuje się	nie stosuje się
30	25	0,65	0,40	0,15
	30	0,55	0,30	nie stosuje się
	35	0,50	0,25	nie stosuje się
	40	0,45	0,20	nie stosuje się
	45	0,40	0,15	nie stosuje się
	50	0,35	nie stosuje się	nie stosuje się
	60	0,30	nie stosuje się	nie stosuje się
	70	0,25	nie stosuje się	nie stosuje się
	90	0,20	nie stosuje się	nie stosuje się
	>90	nie stosuje się	nie stosuje się	nie stosuje się
40	40	0,70	0,45	0,20
	50	0,60	0,35	nie stosuje się
	60	0,50	0,25	nie stosuje się
	70	0,45	0,20	nie stosuje się
	75	0,40	0,15	nie stosuje się
	100	0,30	nie stosuje się	nie stosuje się
	125	0,25	nie stosuje się	nie stosuje się
	160	0,20	nie stosuje się	nie stosuje się
	200	0,15	nie stosuje się	nie stosuje się
		>200	nie stosuje się	nie stosuje się

Tab. 7.2. Skrajnia drogi dla rowerów na odcinku prostym

Wymiary [m]			
c1	≤0,05	>0,05	>0,05

c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		

droga dla rowerów

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,  
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów lub droga dla rowerów pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów lub droga dla rowerów pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
d – szerokość drogi dla rowerów.

Tab. 7.3. Skrajnia drogi dla pieszych i rowerów na odcinku prostym

Wymiary [m]			
c1	≤0,05	>0,05	>0,05
c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		

droga dla pieszych i rowerów



**Uwagi:**

<sup>1</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,

<sup>2</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych i rowerów lub droga dla pieszych i rowerów pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>3</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych i rowerów lub droga dla pieszych i rowerów pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

d – szerokość drogi dla pieszych i rowerów.



## 8. Tramwajowa skrajnia budowli

(1) Tramwajową skrajnię budowli wyznacza się na każdym torze tramwajowym.

~~(2)~~(2) Szerokość tramwajowej skrajni budowli określono w niniejszym dokumencie dla tramwaju o maksymalnej szerokości pudła wagonu wynoszącej 2,40 m (bez uwzględnienia szerokości lusterek bocznych). Przy określaniu szerokości skrajni dla tramwajów o większej szerokości pudła wagonu, szerokości należy odpowiednio zwiększyć o wartości wynikające z różnicy szerokości pudeł wagonu w odniesieniu do szerokości wynoszącej 2,40 m. Z uwagi na lokalną specyfikę sieci tramwajowej, dopuszcza się przyjmowanie innych wartości, za zgodą zarządcy torowiska i operatora taboru. Szczegółowe rozwiązania tramwajowej skrajni budowli w przypadku różnych szerokości taboru tramwajowego określono w WR-D-43-3.

~~(3)~~(3) Schemat i wymiary tramwajowej skrajni budowli na odcinku prostym i w łuku przedstawiono w tab. 8.1.

~~(4)~~(4) Obiekty stałe o długości mierzonej wzdłuż osi toru mniejszej niż 3,00 m, traktuje się jako budowle punktowe, z wyłączeniem peronowej krawędzi dostępu. Ogrodzenie o wysokości nie większej niż 1,10 m traktuje się jako budowlę punktową.

~~(5)~~(5) Odległość budowli punktowej od zatrzymanego tramwaju powinna być nie mniejsza niż 1,70 m od osi toru na wysokości pudła wagonu.

~~(6)~~(6) Obiekty stałe o długości mierzonej wzdłuż osi toru nie mniejszej niż 3,00 m, traktuje się jako budowle ciągłe, z wyłączeniem peronowej krawędzi dostępu oraz ogrodzenia o wysokości nie większej niż 1,10 m.

~~(7)~~(7) Obiekty stałe, bez względu na ich długość, których krawędzie zlokalizowane są w odległości mniejszej niż 5,00 m od siebie wzdłuż osi toru, traktuje się jako budowlę ciągłą.

~~(8)~~(8) Odległość budowli ciągłej od zatrzymanego tramwaju powinna być nie mniejsza niż 1,95 m od osi toru na wysokości pudła wagonu. . Szczegółowe rozwiązania skrajni budowli ciągłych określono w WR-D-43-3.

~~(9)~~(9) Jeżeli budowla ciągła ma długość większą niż 20,00 m, pomiędzy tramwajem a budowlą ciągłą zapewnia się drogę ewakuacji o szerokości nie mniejszej niż 1,00 m (zalecanej 1,20 m). Droga ewakuacji powinna mieć równą i stabilną powierzchnię. Droga ewakuacji może być położona na skraju lub na międzytorzu dwutorowej trasy tramwajowej.

~~(10)~~(10) Na odcinku toru położonym w łuku poziomym o promieniu R, poszerza się poziome wymiary tramwajowej skrajni budowli o wartość P.

~~(11)~~(11) Na odcinku toru położonym w łuku pionowym o promieniu R<sub>v</sub>, poszerza się pionowe wymiary tramwajowej skrajni budowli o wartość P<sub>v</sub>.

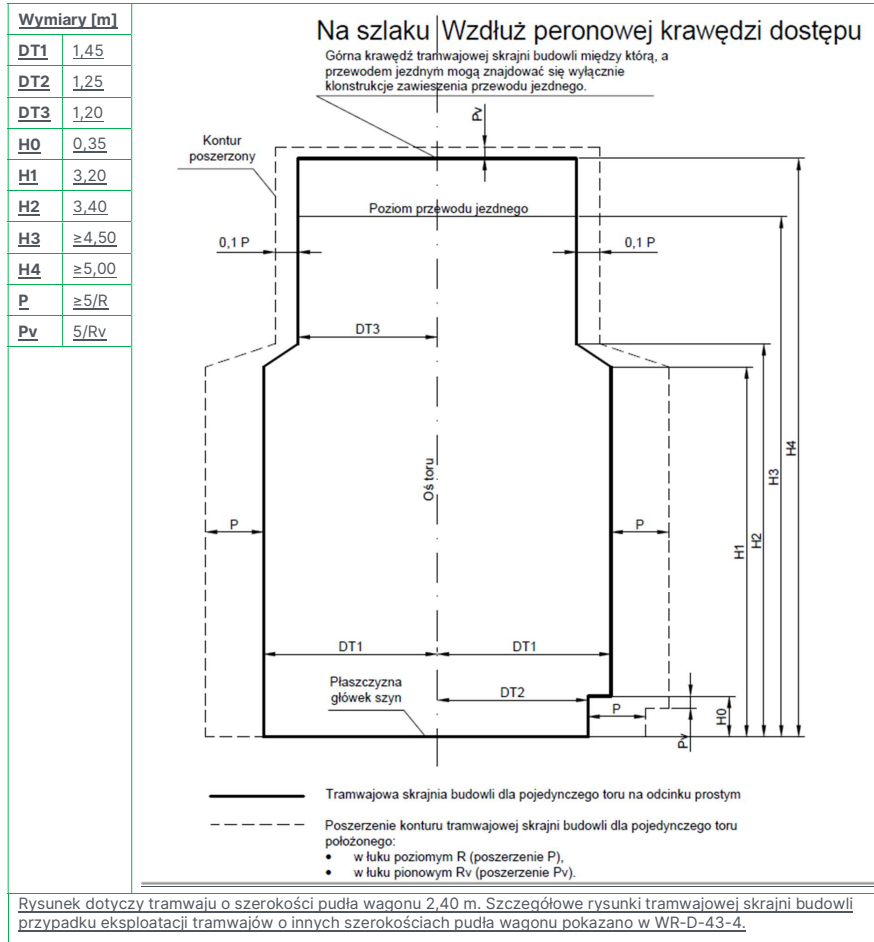
~~(12)~~(12) W tramwajowej skrajni budowli dopuszcza się usytuowanie przewodu jezdnego wraz z konstrukcją jego zawieszenia na wysokości nie mniejszej niż 4,50 m, mierzonej od płaszczyzny główek szyn. Dopuszcza się zmniejszenie tej wysokości za zgodą zarządcy torowiska i operatora taboru. Wysokość zawieszenia przewodu w torowisku wspólnym z jezdnią powinna być nie mniejsza niż minimalna wysokość skrajni jezdni.

~~(23)~~ Szerokość tramwajowej skrajni budowli określono dla tramwaju o maksymalnej szerokości pudła wagonu wynoszącej 2,40 m (bez uwzględnienia szerokości lusterek bocznych). Przy określaniu szerokości skrajni dla tramwajów o większej szerokości pudła wagonu, szerokości należy odpowiednio zwiększyć o wartości wynikające z różnicy szerokości pudeł wagonu w odniesieniu do szerokości wynoszącej 2,40 m. Z uwagi na lokalną specyfikę sieci tramwajowej, dopuszcza się przyjmowanie innych wartości, za zgodą zarządcy torowiska i operatora taboru.

~~(13)~~(13) Szczegółowe rozwiązania tramwajowej skrajni budowli w przypadku różnych szerokości taboru tramwajowego ~~będzie określone~~ [w WR-D-43-3 \(w przygotowaniu\)](#).

Sformatowano: Numerowanie + Poziom: 1 + Styl numeracji: 1, 2, 3, ... + Rozpocznij od: 1 + Wyrównanie: Na lewo + Wyrównanie: 0 cm + Wcięcie: 0 cm

Tab. 8.1. Schemat tramwajowej skrajni budowli toru na odcinku prostym i w łuku



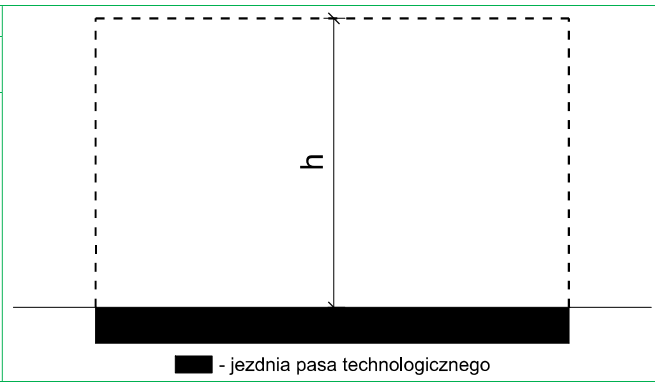
Rysunek dotyczy tramwaju o szerokości podła wagonu 2,40 m. Szczegółowe rysunki tramwajowej skrajni budowli przypadku eksploatacji tramwajów o innych szerokościach podła wagonu pokazano w WR-D-43-4.

## 9. Skrajnia pasa technologicznego

- (1) Skrajnię pasa technologicznego wyznacza się na każdym pasie technologicznym.
- (2) Schemat i wymiary skrajni pasa technologicznego przedstawiono w tab. 9.1.
- (3) Szerokość skrajni pasa technologicznego jest równa szerokości jezdni tego pasa.
- (4) Wyznaczając skrajnię pasa technologicznego nie uwzględnia się pasów bezpieczeństwa.
- (5) Wysokość skrajni pasa technologicznego powinna być nie mniejsza niż 4,00 m. Dopuszcza się zmniejszenie wysokości skrajni w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi.

Tab. 9.1. Skrajnia pasa technologicznego

Wymiary [m]	
h	4,00; inna <sup>1)</sup>



■ - jezdnia pasa technologicznego

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi.



## 10. Skrajnia strefy bez przeszkód

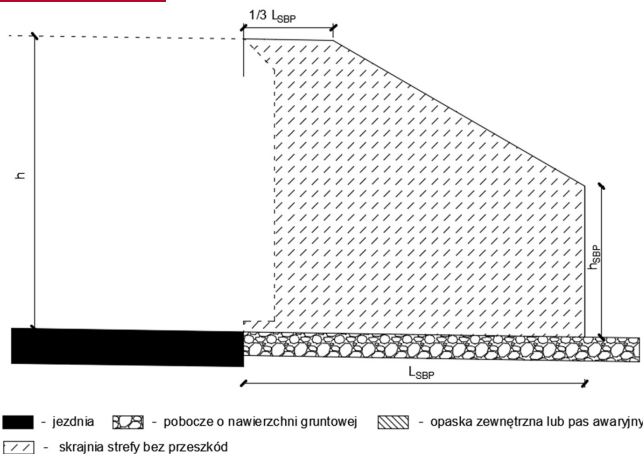
- (1) Skrajnię strefy bez przeszkód wyznacza się na każdej strefie bez przeszkód.
- (2) Schemat i wymiary skrajni strefy bez przeszkód przedstawiono w tab. 10.1.
- (3) Skrajnia strefy bez przeszkód stanowi rozpęszczenie skrajni jezdni na całej szerokości strefy bez przeszkód.
- (4) Wysokość skrajni strefy bez przeszkód powinna być nie mniejsza niż:
  - a) na co najmniej  $1/3$  szerokości strefy bez przeszkód, mierząc od ~~osi znaku poziomego, a w przypadku jego braku~~ od krawędzi pasa ruchu, jednak nie mniej niż szerokość opaski, pasa awaryjnego, części pobocza o nawierzchni twardej ~~wysokość skrajni jezdni,~~
  - b) na pozostałej szerokości strefy bez przeszkód – wysokość wyznaczona liniowo pomiędzy wysokością skrajni jezdni a wysokością na końcu szerokości strefy bez przeszkód, wynoszącą 2,50 m, mierzoną od poziomu terenu.
- (5) Skrajnie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów powinny znajdować się poza skrajnią strefy wolnej od przeszkód.

Tab. 10.1. Skrajnia strefy bez przeszkód

Wymiary [m]		(a) Przekrój z opaską
h	<b>A, S:</b> $\geq 5,00$ ; $\geq 4,20^{70^\circ}$ ; $< 4,20^\circ$	
	<b>GP:</b> $\geq 4,70^\circ$ ; $\geq 4,50$ ; $\geq 4,20^\circ$ ; $< 4,20^\circ$	
	<b>G, Z, L, D:</b> $\geq 4,50$ ; $\geq 4,20^\circ$ ; $< 4,20^\circ$	
$h_{SBP}$	2,50	(b) Przekrój z pasem awaryjnym

Z komentarzem [PR13]: Usunąć schemat oznakowania poziomego

(c) Przekrój bez opaski



**Uwagi:**

<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>2)</sup> w trudnych warunkach albo gdy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem oraz właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej,

<sup>3)</sup> zalecana,

$L_{SBP}$  – szerokość strefy bez przeszkód.



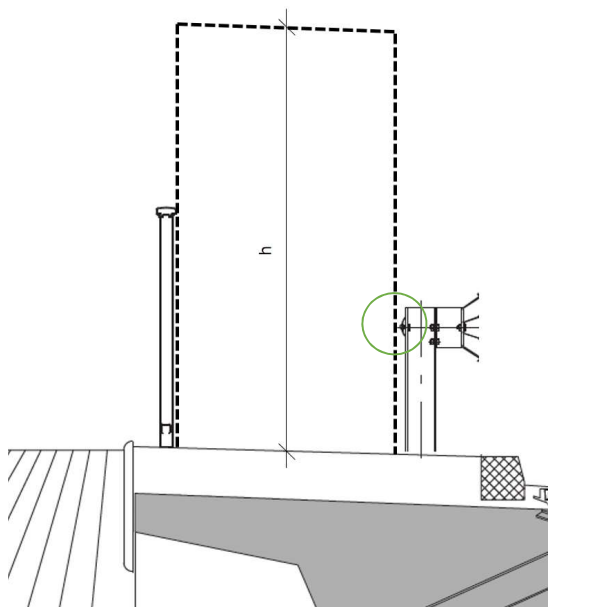


## 11. Skrajnia chodnika dla obsługi

- (1) Skrajnię chodnika dla obsługi na lub w drogowym obiekcie inżynierskim wyznacza się na każdym chodniku dla obsługi.
- (2) Skrajnia chodnika dla obsługi nie jest skrajnią chodnika w ramach drogi dla pieszych.
- (3) Schemat i wymiary skrajni chodnika dla obsługi przedstawiono w tab. 11.1.
- (4) Szerokość skrajni chodnika dla obsługi jest równa szerokości tego chodnika.
- (5) Wyznaczając skrajnię chodnika dla obsługi nie uwzględnia się pasów bezpieczeństwa.
- (6) Wysokość skrajni chodnika dla obsługi powinna być nie mniejsza niż 1,90 m. Dopuszcza się zmniejszenie wysokości skrajni w trudnych warunkach, za zgodą zarządcy drogi.

Tab. 11.1. Skrajnia chodnika dla obsługi

Wymiary [m]	
h	≥1,90; inna <sup>1)</sup>



**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach, za zgodą zarządcy drogi.

**Z komentarzem [JŻ14]:** Skrajnia na rysunku powinna się stykać z barierą, wygląda na odsuniętą od listwy.



## 12. Sąsiedowanie skrajni

(1) Poszczególne skrajnie mogą się ze sobą stykać (mogą do siebie przylegać), natomiast nie mogą na siebie zachodzić, z wyjątkiem skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowli na torowisku wspólnym z jezdnią.

### 12.1. Skrajnia jezdni i skrajnia chodnika

(1) Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni chodnika w postaci:

- e) rozwiązanie standardowe – przedstawiono w tab. 12.1.1;
- e)a) rozwiązania zalecanego – przedstawiono w tab. 12.1.12;
- e)b) rozwiązania dopuszczalnego – przedstawiono w tab. 12.1.23.

Tab. 12.1.1. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni chodnika – rozwiązanie standardowe

Wymiary	
q [%]	b1 [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
b2 [m]	0,20
h [m]	≥2,50; ≥2,20 <sup>a</sup> ; inna <sup>b</sup>

jezdni
  chodnik

**Uwagi:**

<sup>a</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem;

<sup>b</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem;

D<sub>ch</sub> – szerokość chodnika.

**Sformatowano:** Numerowanie + Poziom: 1 + Styl numeracji: a, b, c, ... + Rozpocznij od: 1 + Wyrównanie: Na lewo + Wyrównanie: 1 cm + Tabulator po: 1,5 cm + Wcięcie: 1,5 cm

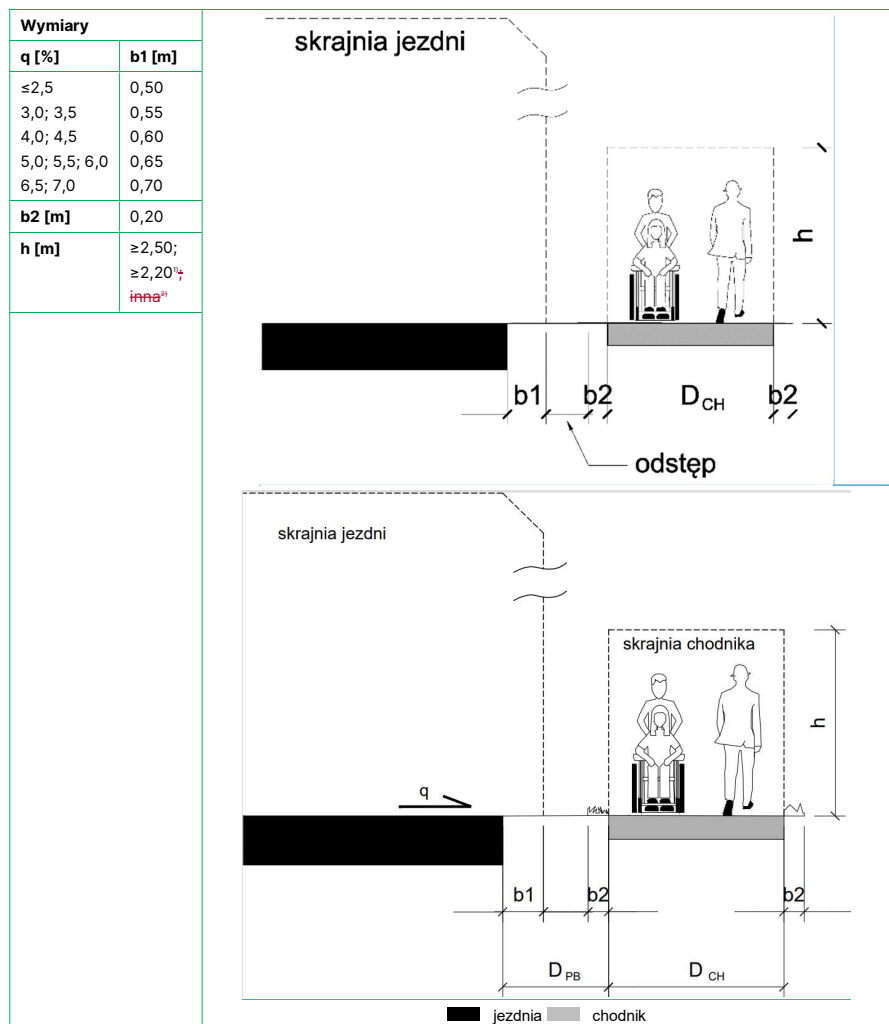
**Z komentarzem [PR15]:** Usunąć rozwiązanie standardowe

**Z komentarzem [PR16]:** Skorygować rysunek wskazując spadek do krawędzi jezdni

**Z komentarzem [PR17]:** Brak linii wymiarowej

**Sformatowano:** Czcionka: 8 pkt, Kolor czcionki: Zielony

Tab. 12.1.12. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni chodnika – rozwiązanie zalecane



Sformatowano: Normalny; Normalny, Odstęp Po: 8 pkt, Interlinia: Wielokrotne 1,08 wrs

Z komentarzem [PR18]: Odstęp zmienić na pas buforowy

Z komentarzem [PR19]: Brak linii wymiarowej

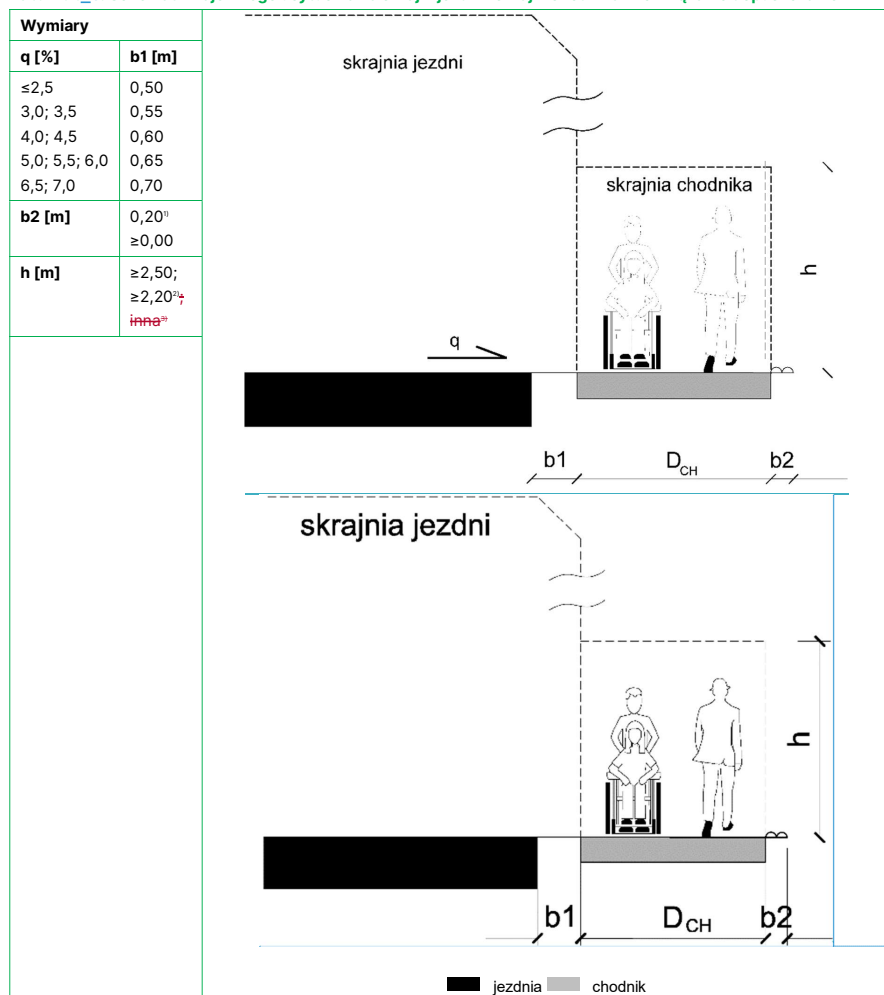
Sformatowano: Odstęp Po: 0 pkt

Sformatowano: Indeks dolny

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>2)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
 D<sub>CH</sub> – szerokość chodnika,  
 D<sub>CB</sub> – szerokość pasa buforowego.



Tab. 12.1.23. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni chodnika – rozwiązanie dopuszczalne



Z komentarzem [PR20]: Brak linii wymiarowej

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> zalecana,

<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

$D_{CH}$  – szerokość chodnika.

Sformatowano: Bez punktów lub numeracji

## 12.2. Skrajnia jezdni i skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

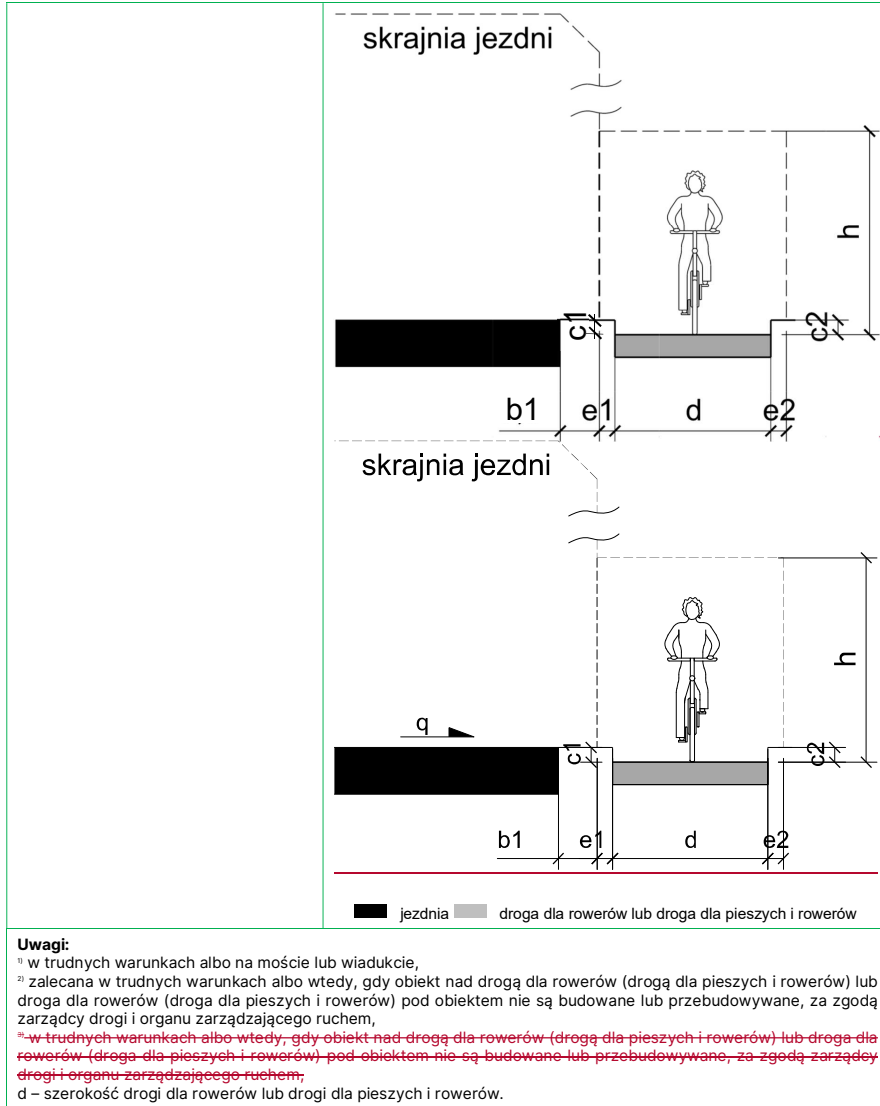
(1) Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów w postaci:

- a) rozwiązania standardowego – przedstawiono w tab. 12.2.1,
- b) rozwiązania zalecanego – przedstawiono w tab. 12.2.2.

Tab. 12.2.1. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów – rozwiązanie standardowe

Wymiary			
q [%]	b1 [m]		
≤2,5	0,50		
3,0; 3,5	0,55		
4,0; 4,5	0,60		
5,0; 5,5; 6,0	0,65		
6,5; 7,0	0,70		
c1 [m]	≤0,05	>0,05	>0,05
c2 [m]	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1 [m]	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2 [m]	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h [m]	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		





Tab. 12.2.2. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów – rozwiązanie zalecane

Wymiary			
q [%]	b1 [m]		
≤2,5	0,50		
3,0; 3,5	0,55		
4,0; 4,5	0,60		
5,0; 5,5; 6,0	0,65		
6,5; 7,0	0,70		
c1 [m]	≤0,05	>0,05	>0,05
c2 [m]	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1 [m]	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2 [m]	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h [m]	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inne <sup>3)</sup>		

■ jezdni ■ droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,  
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów (drogą dla pieszych i rowerów) lub droga dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów (drogą dla pieszych i rowerów) lub droga dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
d – szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.

### 12.3. Skrajnia jezdni i tramwajowa skrajnia budowli

- (1) Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowli:  
 a) w przypadku torowiska wydzielonego z jezdni – przedstawiono w tab. 12.3.1,  
 b) w przypadku torowiska wspólnego z jezdnią – przedstawiono w tab. 12.3.2.

Tab. 12.3.1. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowli w przypadku torowiska wydzielonego z jezdni

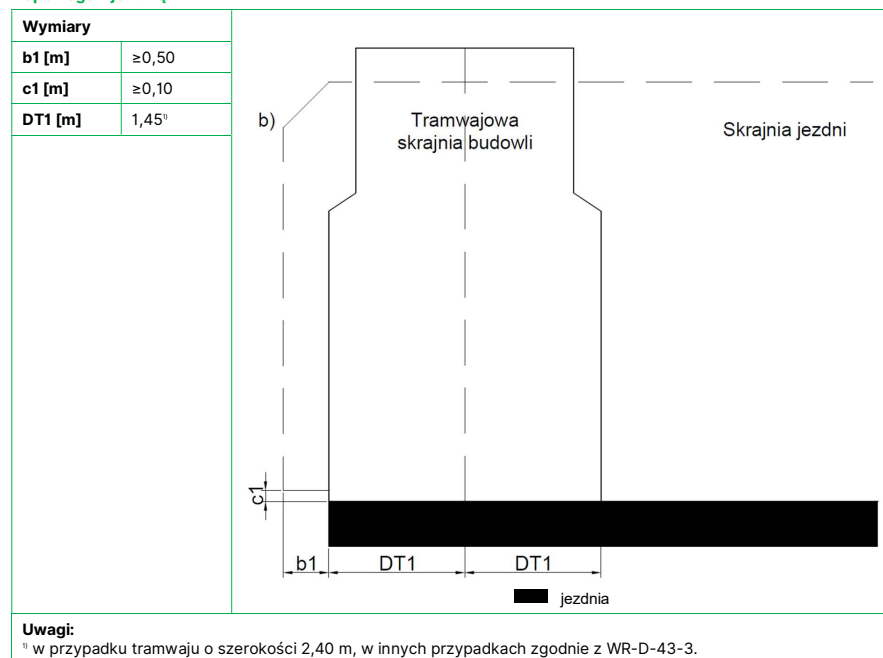
Wymiary	
q [%]	b1 [m]
≤2,5	0,50
3,0; 3,5	0,55
4,0; 4,5	0,60
5,0; 5,5; 6,0	0,65
6,5; 7,0	0,70
c1 [m]	≥0,10
DT1 [m]	1,45 <sup>a</sup>

The figure contains two diagrams illustrating the layout of tram tracks and road edges. The top diagram shows a tram track with a horizontal road edge. The bottom diagram shows a tram track with a sloped road edge. Labels include 'Tramwajowa skrajnia budowli', 'Skrajnia jezdni', 'DT1', 'b1', 'c1', and 'q'.

Z komentarzem [PR21]: Wrysować strzałkę pochylenia

	jezdnia
<b>Uwagi:</b> * w przypadku tramwaju o szerokości 2,40 m, w innych przypadkach zgodnie z WR-D-43-3.	

Tab. 12.3.2. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowli w przypadku torowiska wspólnego z jezdnią



## 12.4. Tramwajowa skrajnia budowli i skrajnia chodnika

- (1) Schemat wzajemnego usytuowania tramwajowej skrajni budowli i skrajni chodnika:
- na drodze dla pieszych chodnika – przedstawiono w tab. 12.4.1,
  - na peronie przystankowym – przedstawiono w tab. 12.4.2.

Tab. 12.4.1. Schemat wzajemnego usytuowania tramwajowej skrajni budowli i skrajni chodnika na drodze dla pieszych

Wymiary [m]	
b2	0,20 <sup>1)</sup> ; ≥0,00
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>
DT1	1,45 <sup>4)</sup>

Uwagi:

<sup>1)</sup> zalecana,

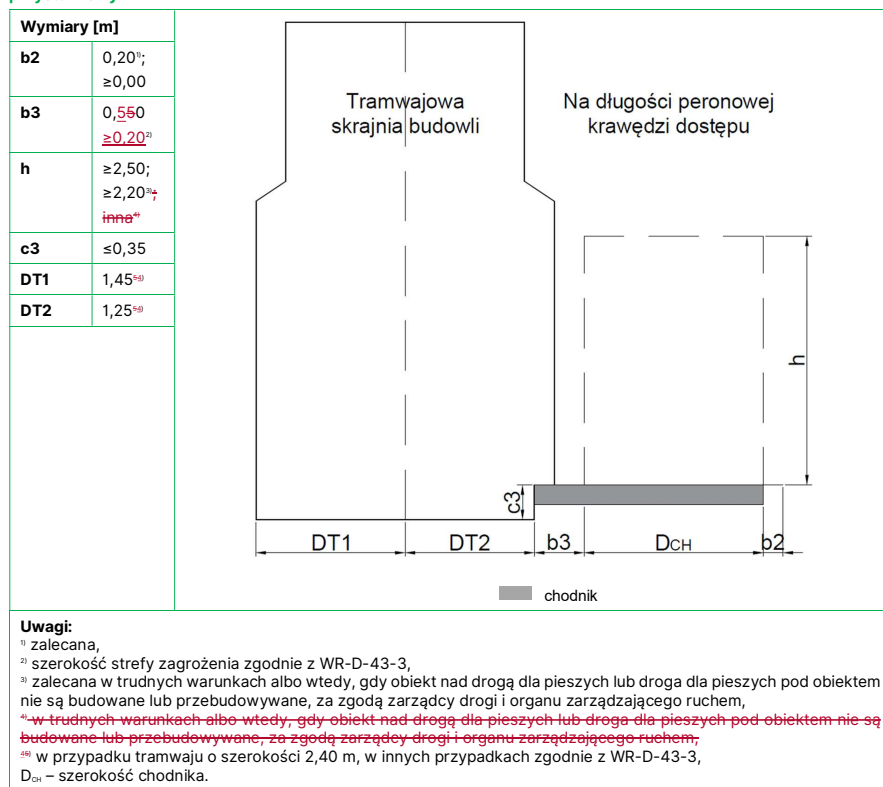
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych lub droga dla pieszych pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

<sup>4)</sup> w przypadku tramwaju o szerokości 2,40 m, w innych przypadkach zgodnie z WR-D-43-3,

D<sub>CH</sub> – szerokość chodnika.

Tab. 12.4.2. Schemat wzajemnego usytuowania tramwajowej skrajni budowli i skrajni chodnika na peronie przystankowym



## 12.5. Tramwajowa skrajnia budowli i skrajnia drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

Tab. 12.5.1. Schemat wzajemnego usytuowania tramwajowej skrajni budowli i skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów

Wymiary [m]			
c1	≤0,05	>0,05	>0,05
c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		
DT1	1,45 <sup>4)</sup>		

■ droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,  
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) lub droga dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) lub droga dla rowerów (droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>4)</sup> w przypadku tramwaju o szerokości 2,40 m, w innych przypadkach zgodnie z WR-D-43-3,  
d – szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.



## 12.6. Skrajnia chodnika i skrajnia drogi dla rowerów

(1) Schemat wzajemnego usytuowania skrajni chodnika i skrajni drogi dla rowerów w postaci:

- rozwiązania standardowego – przedstawiono w tab. 12.6.1,
- rozwiązania zalecanego – przedstawiono w tab. 12.6.2,
- rozwiązania dopuszczalnego – przedstawiono w tab. 12.6.3.

Tab. 12.6.1. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni chodnika i skrajni drogi dla rowerów – rozwiązanie standardowe

Wymiary [m]			
b2	0,20		
c1	≤0,05	>0,05	>0,05
c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		

■ chodnik, droga dla rowerów

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,  
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
D<sub>ch</sub> – szerokość chodnika,  
d – szerokość drogi dla rowerów.

Tab. 12.6.2. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni chodnika i skrajni drogi dla rowerów – rozwiązanie zalecane

Wymiary [m]			
b2	0,20		
c1	≤0,05	>0,05	>0,05
c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>1)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>2)</sup> ; inna <sup>3)</sup>		

■ chodnik, droga dla rowerów

**Uwagi:**  
<sup>1)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,  
<sup>2)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
<sup>3)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,  
D<sub>ch</sub> – szerokość chodnika,  
d – szerokość drogi dla rowerów.

Z komentarzem [PR22]: Brak linii wymiarowej



Tab. 12.6.3. Schemat wzajemnego usytuowania skrajni chodnika i skrajni drogi dla rowerów – rozwiązanie dopuszczalne

Wymiary [m]			
b2	0,20 <sup>1)</sup> ≥0,00		
c1	≤0,05	>0,05	>0,05
c2	≤0,05	≤0,05	>0,05
e1	0,50; ≥0,25 <sup>2)</sup>	≥0,25	≥0,25
e2	0,50; ≥0,25 <sup>2)</sup>	0,50; ≥0,25 <sup>2)</sup>	≥0,25
h	≥2,50; ≥2,20 <sup>3)</sup> ; <del>h<sub>min</sub><sup>4)</sup></del>		

■ chodnik, droga dla rowerów

Z komentarzem [PR23]: Brak linii wymiarowej

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> zalecana,

<sup>2)</sup> w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie,

<sup>3)</sup> zalecana w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub droga dla pieszych (droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,

~~<sup>4)</sup> w trudnych warunkach albo wtedy, gdy obiekt nad drogą dla pieszych (drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów) lub droga dla pieszych (droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów) pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, za zgodą zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem,~~

D<sub>ch</sub> – szerokość chodnika,

d – szerokość drogi dla rowerów.

