



**PRAKTYCZNE ZASTOSOWANIE WYTYCZNYCH  
WYZNACZANIA SKRAJNI (WR-D-21) ORAZ  
PROJEKTOWANIA DRÓG DLA PIESZYCH I ROWERÓW  
(WR-D-42)  
NA PRZYKŁADACH DRÓG WOJEWÓDZKICH  
(ze szczególnym uwzględnieniem strefy bez przeszkód)**

24 października 2023 r.

Przygotował: mgr inż. Marcin Biela

# PROGRAM WID 2021+

Zarząd Województwa Śląskiego Uchwałą nr 480/215/VI/2021 z dnia 03.03.2021r.

przyjął

## **Programu zadań na drogach wojewódzkich współfinansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego – PROGRAM WID 2021+**

Stronami współpracy są:

Województwo Śląskie oraz Gminy i/lub Powiaty Województwa Śląskiego.

Program dotyczy finansowania 100% dokumentacji projektowych przez Gminy/Powiaty w zakresie:

- Skrzyżowań (20% kosztów budowy),
- Dróg dla pieszych (50% kosztów budowy),
- Dróg dla rowerów (50% kosztów budowy),
- Dróg dla pieszych i rowerów (50% kosztów budowy),
- Zatok autobusowych (50% kosztów budowy),
- Sygnalizacji świetlanych (50% kosztów budowy).



# PROGRAM WID 2021+

W ramach Programu WID zawarto 22 porozumienia z Gminami lub Powiatami z terenu Województwa Śląskiego.

Zadania te obejmują:

- budowę dróg dla pieszych o łącznej długości ok. **13km**;
- budowę dróg dla pieszych i rowerów o łącznej długości ok. **18km**;
- przebudowę 5 skrzyżowań;
- budowę 4 zatok autobusowych;
- wyznaczenie i budowę 10 przejść dla pieszych.

Uchwała nr 480/215/VI/2021  
Zarządu Województwa Śląskiego  
z dnia 03.03.2021 r.

w sprawie:  
**programu zadań na drogach wojewódzkich współfinansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego – PROGRAM WID 2021+**

Na podstawie: art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 1668), art. 19 ust. 2 pkt 2 i ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz.U. z 2020 r., poz. 470), uchwały Sejmiku II/51/23/2006 z 28.08.2006 r. w sprawie powierzenia Gminom lub Powiatom niektórych zadań zarządcy dróg wojewódzkich

**Zarząd Województwa Śląskiego  
uchwała**

§ 1.

Przyjmuje się Program zadań na drogach wojewódzkich współfinansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego – PROGRAM WID 2021+, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Uruchamia się nabór zadań w roku 2021 w ramach PROGRAMU WID trwający 30 dni od dnia podjęcia niniejszej uchwały.

§ 3.

W kolejnych latach przewiduje się następnie nabory zadań w ramach PROGRAMU WID.

§ 4.

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa.

§ 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

# STREFA BEZ PRZESZKÓD

1. Strefa bez przeszkód (zwana dalej SBP) jest zdefiniowana w §4 pkt 21) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (zwane dalej PTB)
2. Wymogi w zakresie stosowania SBP zostały wskazane w § 26 PTB
3. Szczegółowe wytyczne w zakresie określenia dokładnej szerokości SBP zostały określone we Wzorcach i standardach rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-22-1 w rozdziale 11





# STREFA BEZ PRZESZKÓD

Zgodnie z §26 ust. 1 (PTB) Droga, na której prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h, powinna mieć strefę bez przeszkód. Jeżeli nie można zaprojektować strefy bez przeszkód, projektuje się barierę ochronną.



grafika: Jupiter Holding

## PRZYKŁAD WYMIAROWANIA STREFY BEZ PRZESZKÓD

Zgodnie z WR-D-22-1

$V_{\text{dop}} = 70 / 90 \text{ km/h}$

$SDR > 5000 \text{ p/d}$

6,0 / 8,0 m

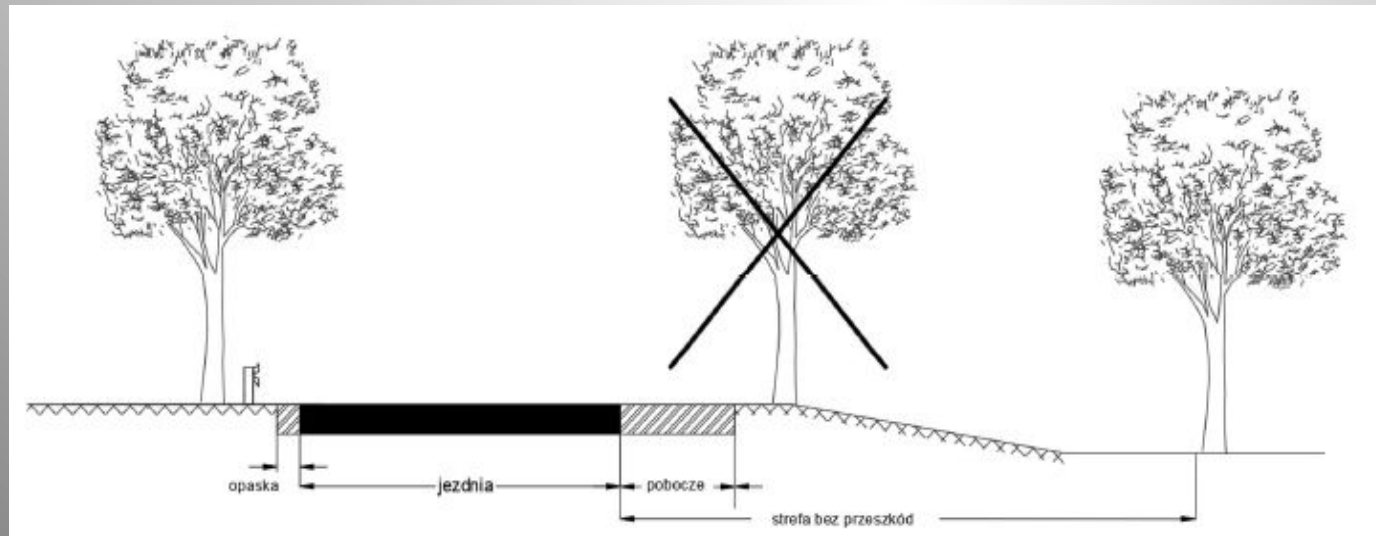
dodatek dla drogi dla pieszych/rowerów 1,8 / 2,4 m

dodatek dla linii kolejowych / innych dróg 4,8 / 6,4 m

dodatek przy obiektach specjalnych (stacje paliw) 2,4 / 3,2 m

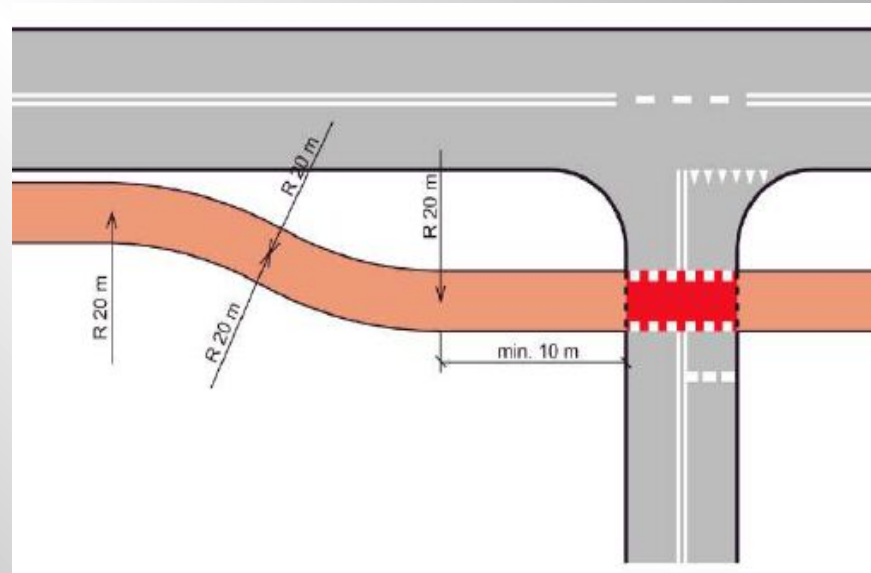
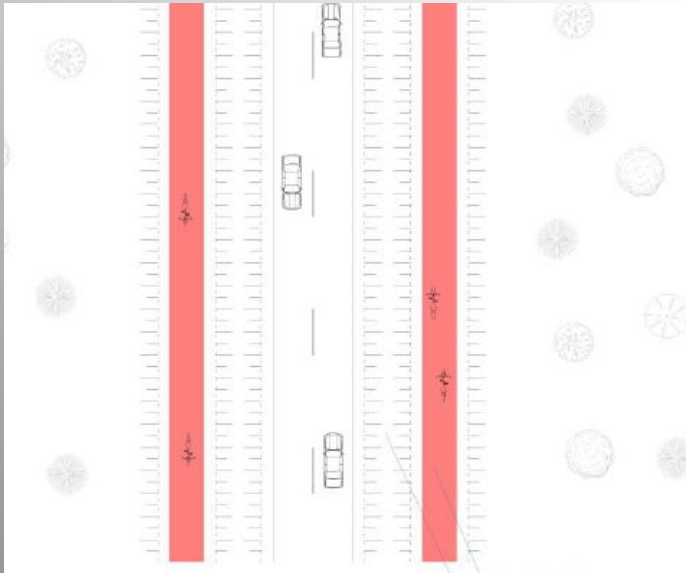
zwiększenie z uwagi na łuk poziomy  $R=600\text{m}$  + 50%

$L_{\text{SBP}} = 6,0 - 21,6 \text{ m}$  w przypadku DDR/DDP 7,8 - 15,6 m



# WYTYCZNE PROJEKTOWE ZDW W KATOWICACH DLA DRÓG ROWEROWYCH (WP-DDR)

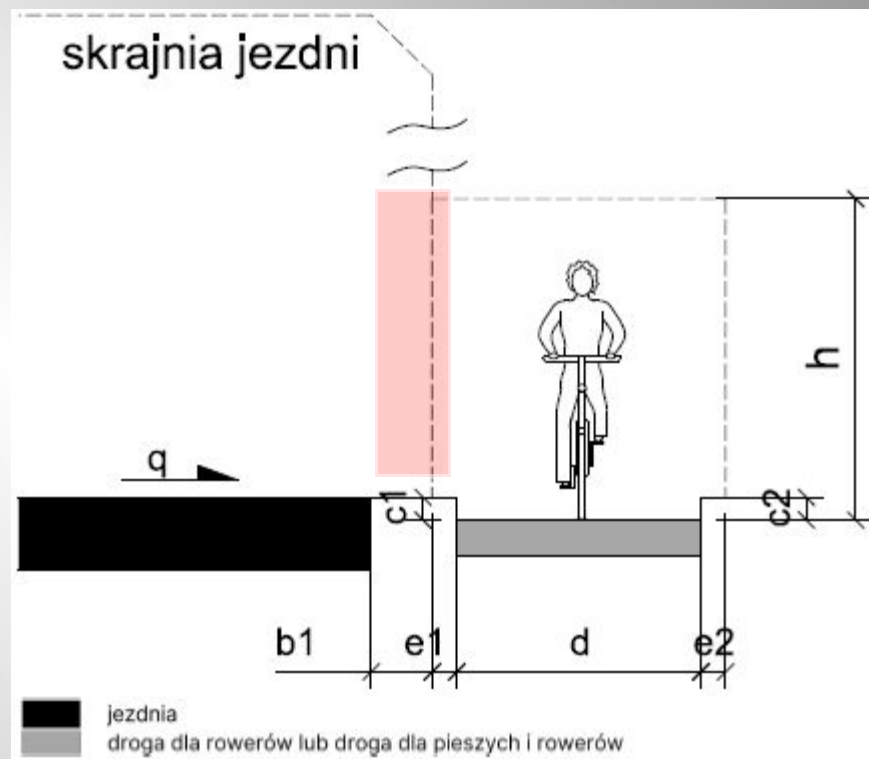
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach opracował i zarządzeniem Dyrektora nr D/1321/28Z/22 z dnia 23 maja 2022 r. ustalił Standardy techniczne obowiązujące przy projektowaniu i w wykonawstwie robót dla dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów ruchu dla rowerów na drogach wojewódzkich administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach.



# NOWE PODEJŚCIE DO KSZTAŁTOWANIA SKRAJNI SĄSIADUJĄCYCH

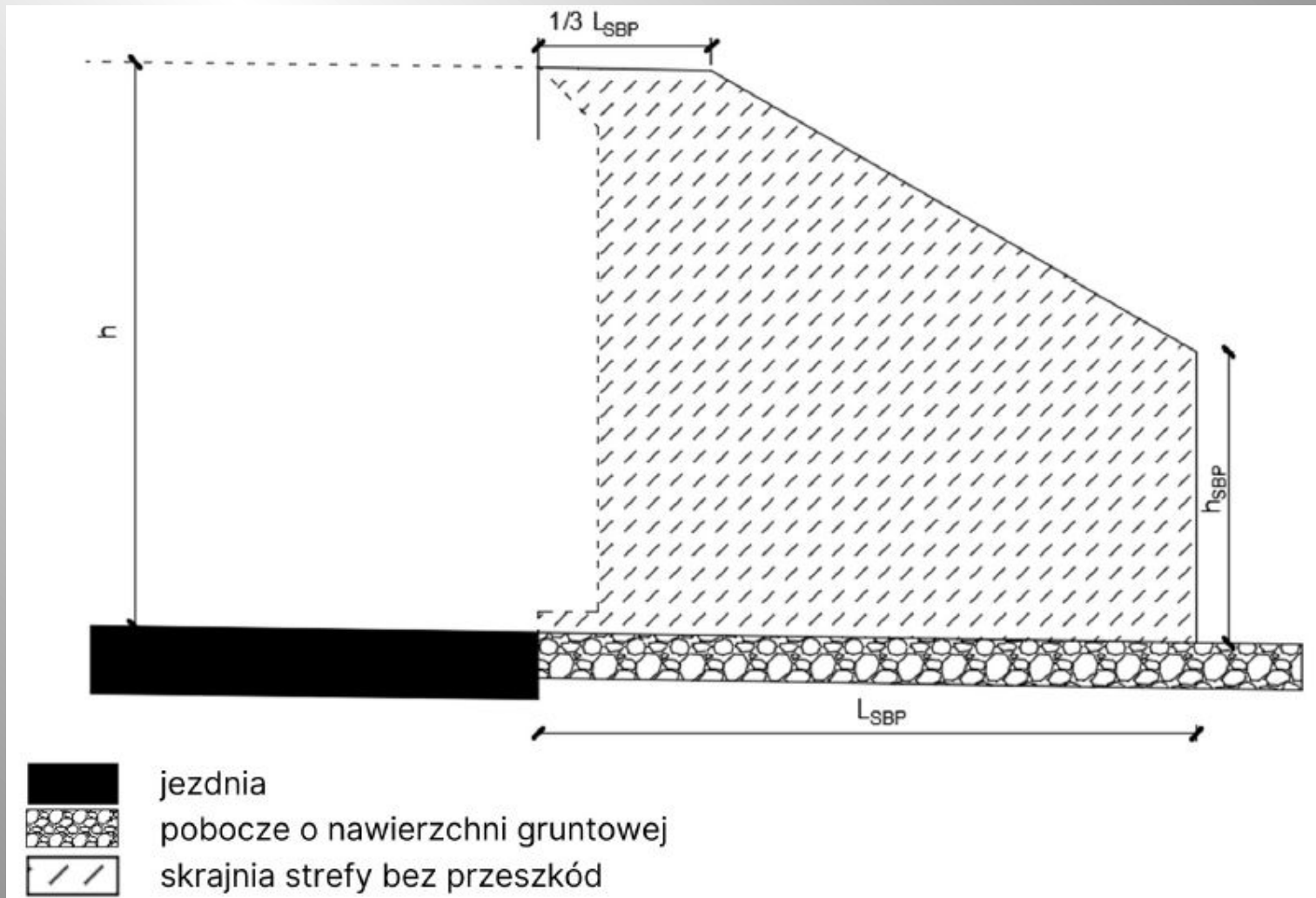
Zgodnie z §78 ust. 7 PTB

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.





# SKRAJNIA STREFY BEZ PRZESZKÓD



Stanowi rozszerzenie skrajni jezdni na całej szerokości SBP

# PRZYKŁADY REALIZACJI BUDOWY DRÓG DLA PIESZYCH ORAZ DRÓG DLA ROWERÓW NA PODSTAWIE

*Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.  
w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych*



## DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 lipca 2022 r.

Poz. 1518

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

z dnia 24 czerwca 2022 r.

w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych<sup>2), 3)</sup>

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88) zarządza się co następuje:

#### DZIAŁ I

##### Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa następujące przepisy techniczno-budowlane:

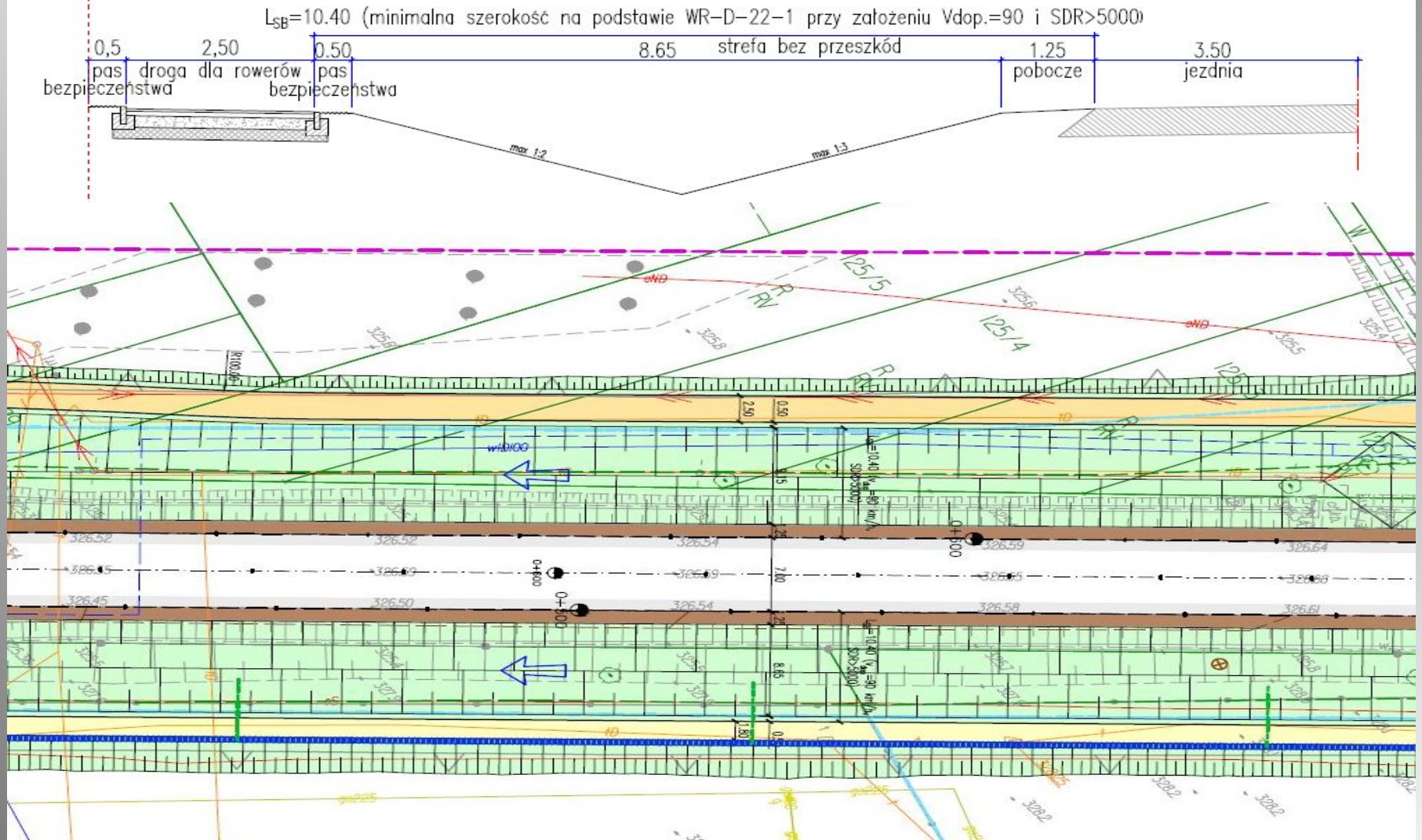
- 1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- 2) warunki techniczne użytkowania dróg publicznych.

## PRZYKŁAD NR 1

*„Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 796 w Zawierciu polegająca na budowie ciągu rowerowego dwukierunkowego po stronie lewej od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Brata Alberta oraz budowa chodnika po stronie prawej od przejazdu kolejowego do istniejącego chodnika”*

# PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI Z UWZGLĘDNIENIEM STREFY BEZ PRZESZKÓD

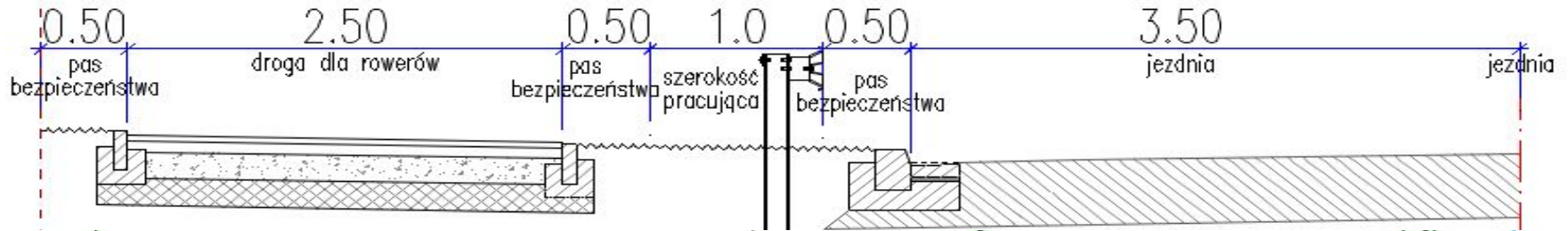
## PRZEKRÓJ TYPOWY ZE STREFĄ BEZ PRZESZKÓD





# PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI Z BARIERAMI OCHRONNYMI

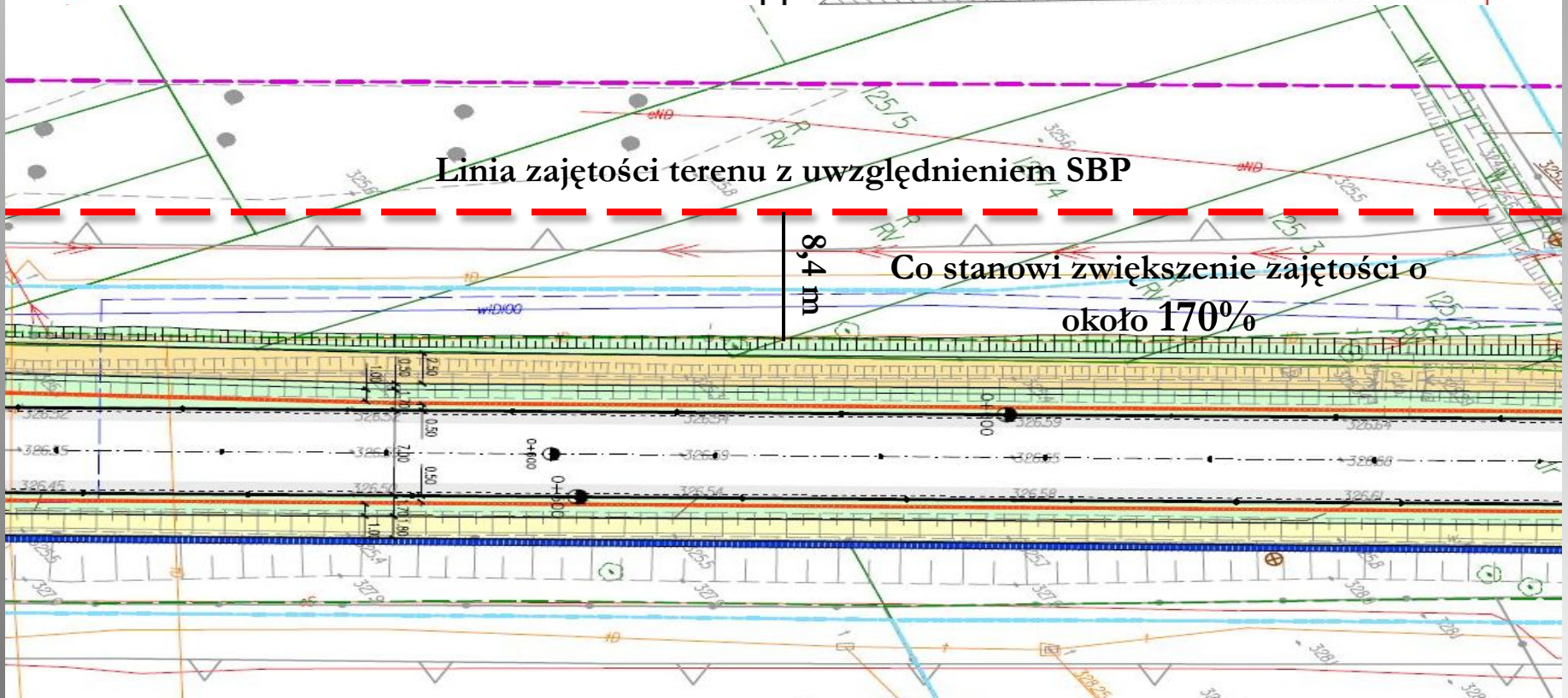
PRZEKRÓJ TYPOWY Z BARIERĄ OCHRONNĄ  
(BRAK MOŻLIWOŚCI WYKONANIA STREFY BEZ PRZESZKÓD)



Linia zajętości terenu z uwzględnieniem SBP

8,4 m

Co stanowi zwiększenie zajętości o  
około 170%

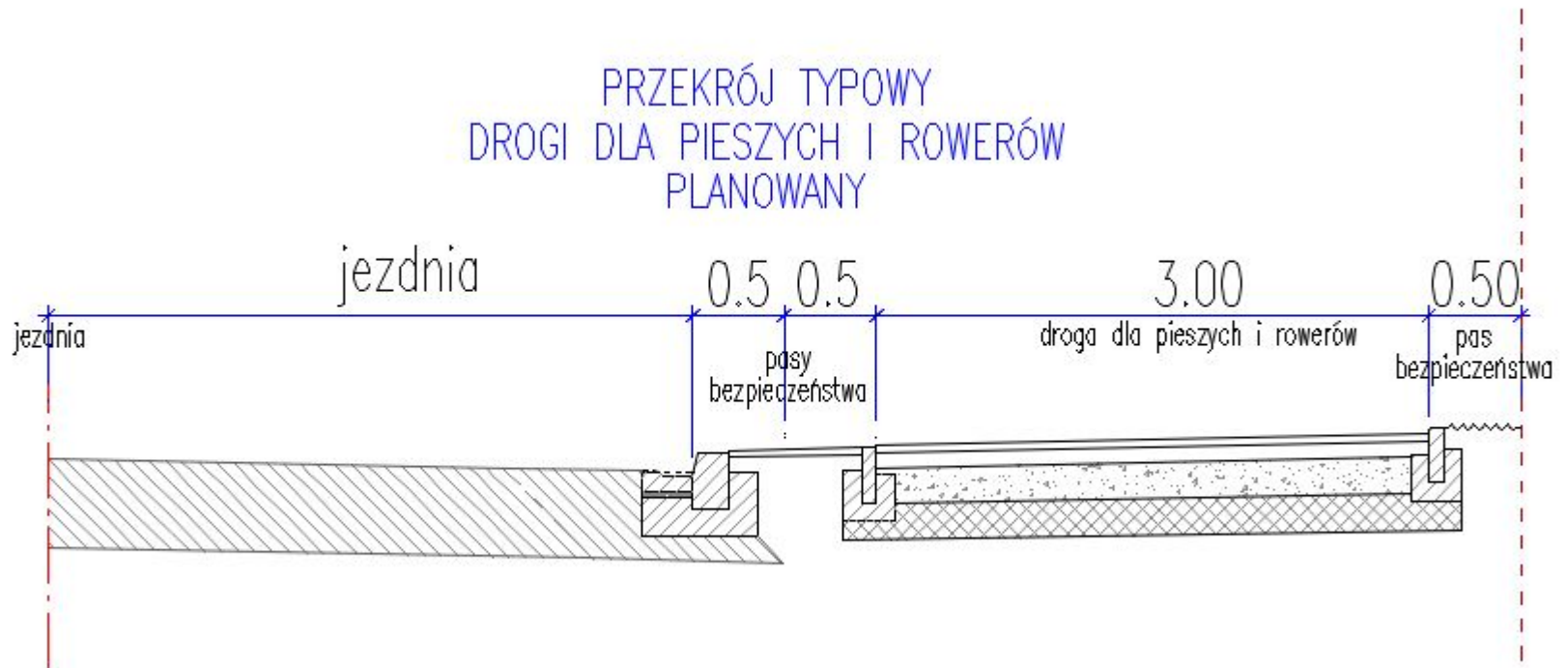


## **PRZYKŁAD NR 2**

*„Rozbudowy drogi wojewódzkiej polegającej na budowie ciągu  
pieszo – rowerowego wzdłuż DW 793  
w miejscowości Przyrów „*

# Przekrój typowy

## PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI DLA PIESZYCH I ROWERÓW PLANOWANY





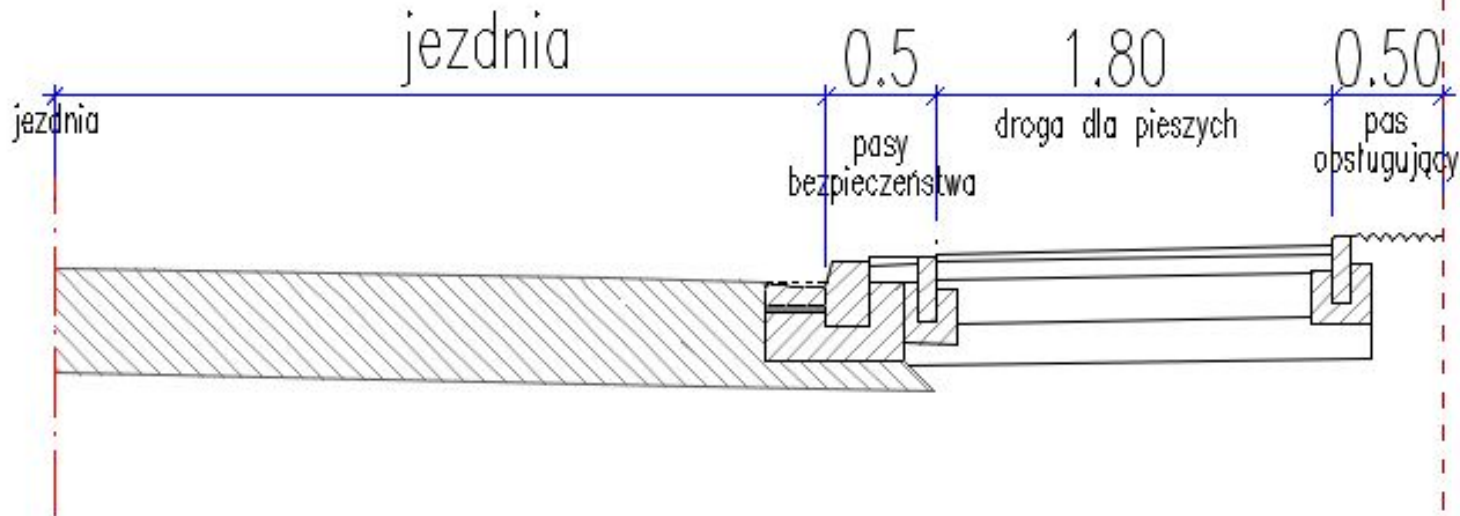
**Realizacja inwestycji zgodnie z planowanym przekrojem  
wymagała pozyskania dodatkowego terenu  
tj. ingerencji w sąsiednie nieruchomości**





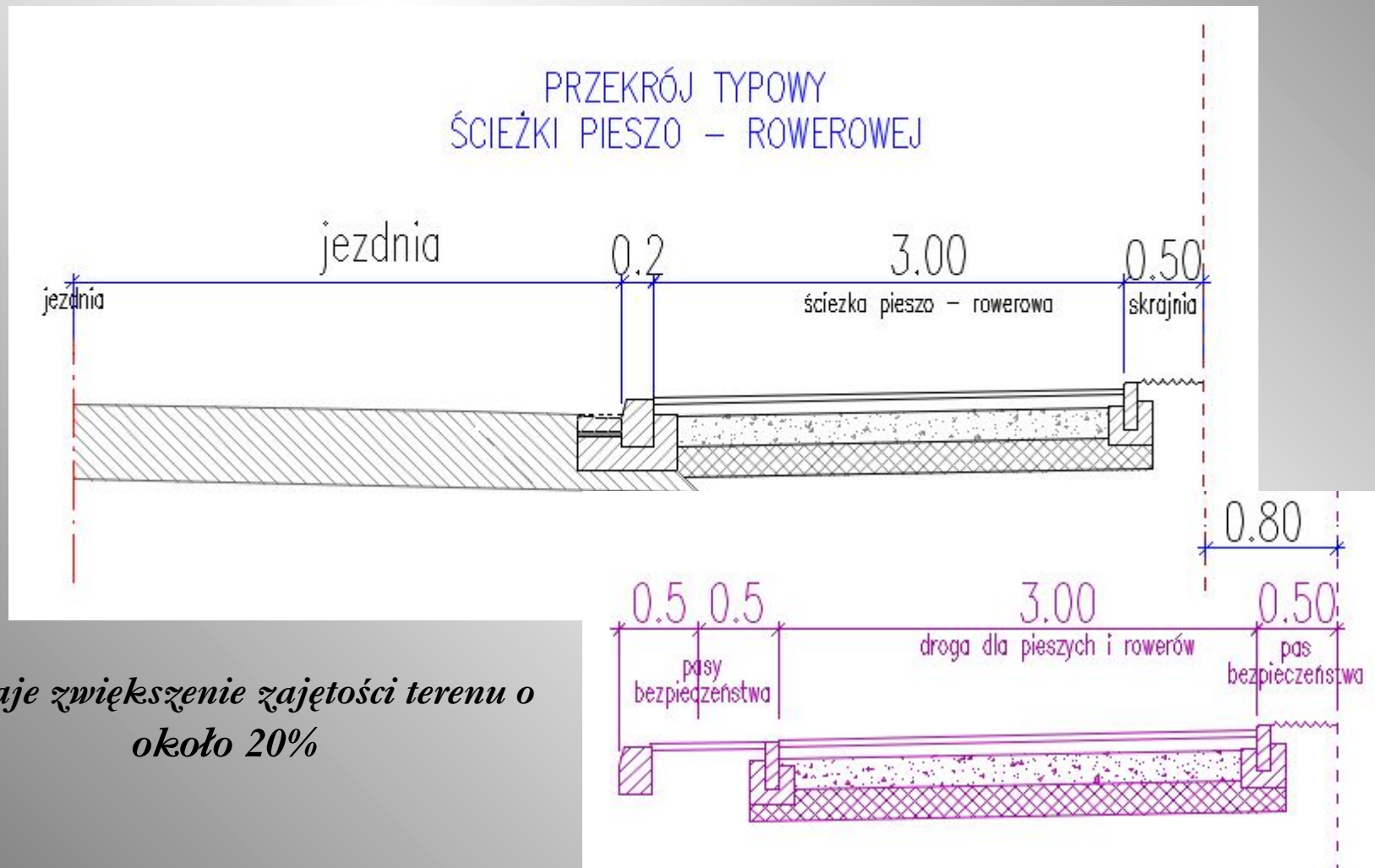
**Celem uniknięcia problemów i konfliktów społecznych  
związanych z pozyskaniem (niewielkiej części) sąsiednich nieruchomości  
Gmina zrezygnowała z budowy ciągu pieszo – rowerowego  
na rzecz budowy tylko chodnika**

PRZEKRÓJ TYPOWY  
DROGI DLA PIESZYCH  
REALIZOWANY



## Przekrój typowy ścieżki pieszo – rowerowej według

*Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*



*Co daje zwiększenie zajętości terenu o  
około 20%*

# PRZYKŁAD NR 3

*„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935 odcinek od skrzyżowania z drogą krajową nr 45 w Raciborzu do granicy miasta Rybnika”*

*Odcinek C:*

*Od Kanatu Ulga w Raciborzu do ulicy Pamiątki w gminie Kornowac*

*Odcinek D:*

*Od ulicy Pamiątki do skrzyżowania z DW 933 w gminie Kornowac*

*Podpisanie umowy: 05.09.2019 r*

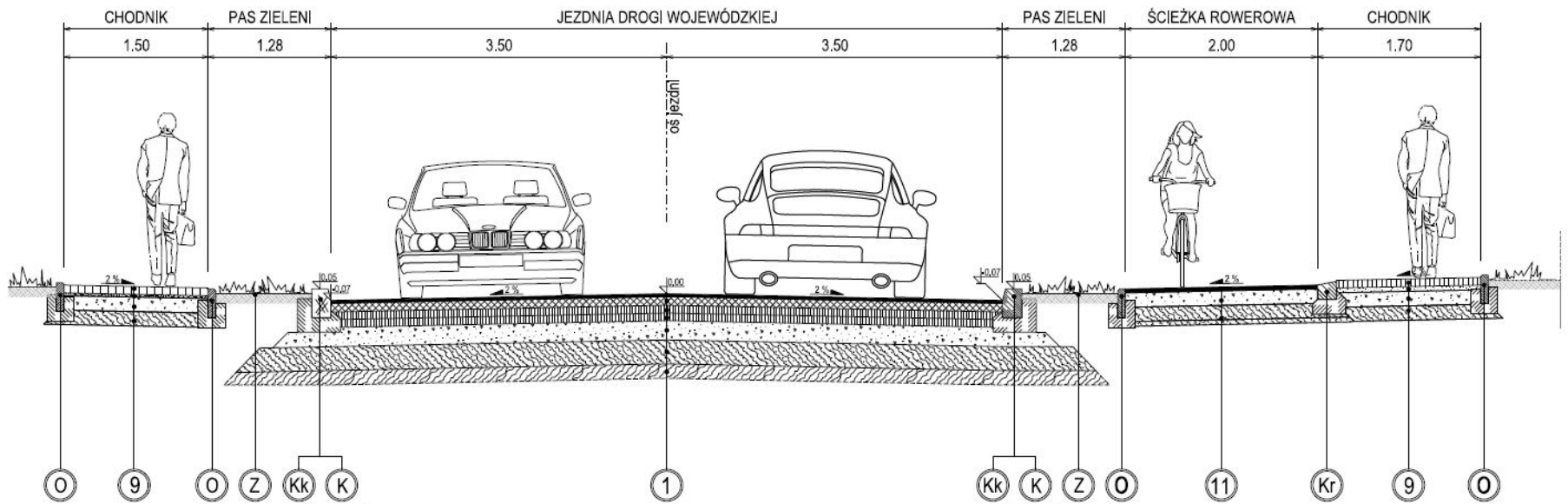
*Odbiór końcowy: 14.07.2022 r.*

**JAKO PRZYKŁAD REALIZACJI BUDOWY DRÓG DLA PIESZYCH  
ORAZ DRÓG DLA ROWERÓW NA PODSTAWIE**

*Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.  
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne  
i ich usytuowanie*

# PRZEKRÓJ TYPOWY

PRZEKRÓJ ULICZNY W CIĄGU DRogi WOJEWÓDZKIEJ

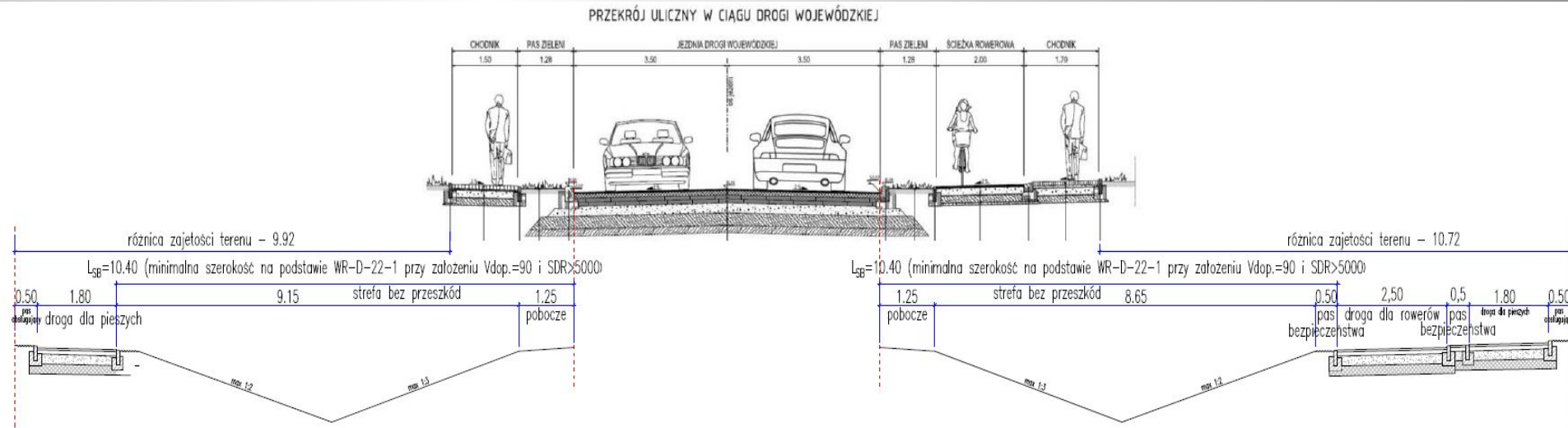




# Realizacja



*Porównanie przekroju z obowiązującymi wymogami  
Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.  
w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych*



*Całkowita szerokość wykonanego przekroju wynosi 14,76 m*

*Natomiast w przypadku występowania strefy bez przeszkód szerokość wynosi 35,40 m*

*co daje zwiększenie zajętości terenu o około 140 %*

## SZACUNKOWE KOSZTY

- Dodatkowy koszt budowy drogi dla pieszych/drogi dla pieszych i rowerów w przypadku wykonania Strefy bez przeszkód, związany z nabyciem nieruchomości.

100 - 2200 zł/mb

Koszt ten jest zmienny w zależności od rodzaju gruntu i jego przeznaczenia w planie miejscowym.

- Dodatkowy koszt budowy drogi dla pieszych/drogi dla pieszych i rowerów w przypadku zabudowy bariery ochronnej.

250-300 zł/mb



**PORÓWNANIE ŚREDNICH KOSZTÓW BUDOWY  
DROGI DLA PIESZYCH  
[mb]**

Według „starych” przepisów	Według nowych przepisów	
	w przypadku wykonania SBP	w przypadku zabudowy bariery ochronnej
2.500 zł	4.000 zł (wzrost o około 60%)	2.900 zł (wzrost o około 16%)

Różnica w cenie mb budowanej drogi dla pieszych oraz aspekty społeczne i środowiskowe dotyczące ewentualnego przejęcia gruntu czy zwiększonej wycinki drzew pod pas drogowy prowadzi do preferowania rozwiązania tańszego lub nawet rezygnacji z inwestycji.



# ODSTĘPSTWO OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

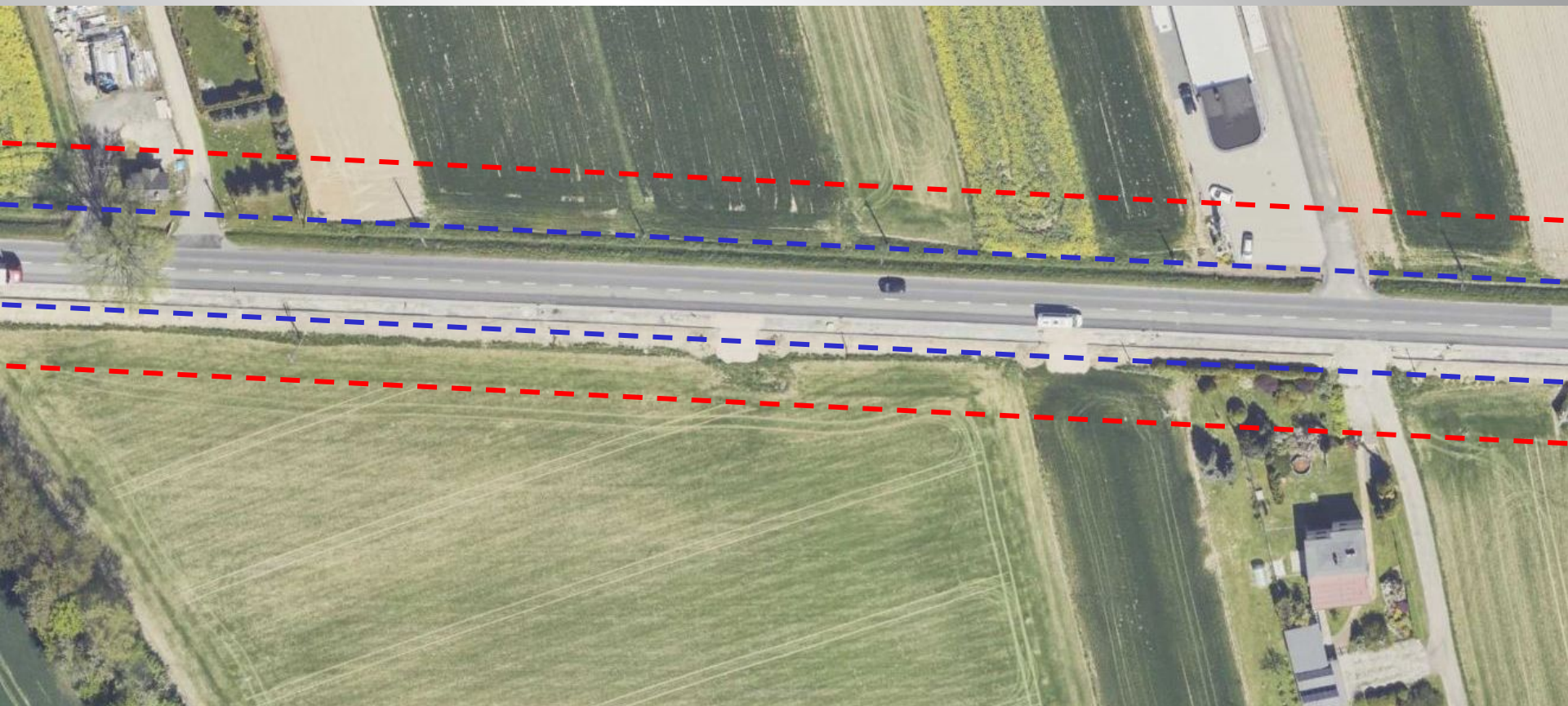
1. Zgodnie z art. 9 ustawy Prawo budowlane, w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o których mowa w art. 7 ustawy.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (zwane dalej PTB) zostało wydane na podstawie ww. art. 7 (art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2), a więc zgodnie z art. 9 Prawa budowlanego można od jego zapisów uzyskać odstępstwo.
3. Procedura odstępstwa od ww. rozporządzenia jest też opisana na stronie Ministra Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/odstepstwa-od-ptb> .



# WNIOSKI I ZALECENIA

## WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ

1. Z przedstawionych przykładów wynika, że realizacja inwestycji zgodnie z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych zwiększa zajętość terenu od 20% do nawet ponad 170%.



## WNIOSKI I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ

2. Istotną kwestią jest nie precyzyjne stwierdzenie w rozporządzeniu „(...) *jeżeli nie można zaprojektować (...)*”. Taki zapis prowadzi do bardzo częstych nadużyć, gdyż już sama konieczność poszerzenia pasa drogowego jest traktowana przez niektórych Inwestorów i Projektantów, jako brak możliwości wykonania SBP.

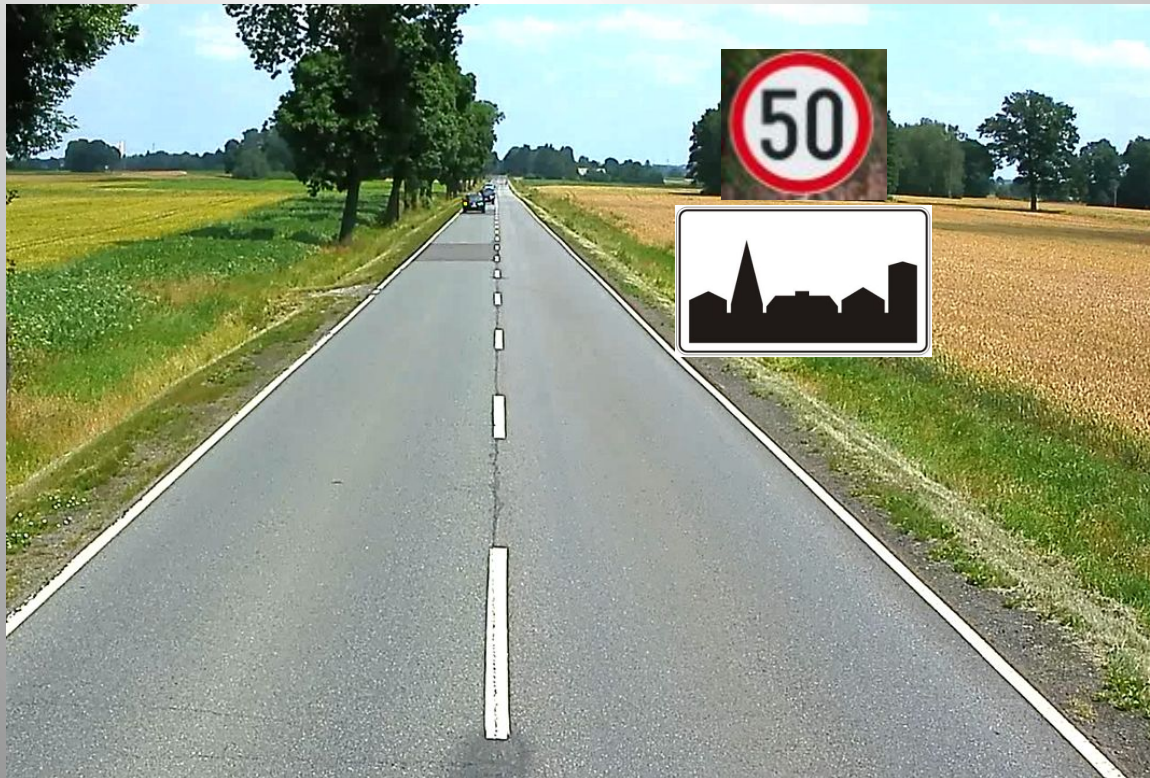
Rozporządzenie w §4 pkt 22) definiuje pojęcie „trudne warunki”, które zawiera skonkretyzowany wykaz przypadków, które uniemożliwiają zastosowanie rozwiązań standardowych określonych w rozporządzeniu. Natomiast WR-D-22-1 w pkt 11 ppkt 3) wskazano przykładowe przypadki, w których nie można wykonać SBP. Są one tak naprawdę przypadkami określonymi w definicji „trudnych warunków”.

W związku z tym, zalecamy korektę PTB celem ujednoczenia zapisów aby, tak jak ma to miejsce w pozostałych przypadkach określonych w rozporządzeniu, wskazać iż w „trudnych warunkach” zamiast SBP, projektuje się barierę ochronną.

Zastosowanie rozwiązań innych niż standardowych, a zdefiniowanych jako trudne warunki wymaga szczegółowego uzasadnienia, zgodnie z §2 ust. 5 PTB



3. Zgodnie z §26 ust. 1 PTB nie ma obowiązku stosowania SBP, ani barier ochronnych przy prędkości dopuszczalnej mniejszej lub równej 50 km/h. Z możliwości takiej, celem ograniczenia kosztów i problemów społecznych związanych z przejściem gruntu chętnie korzystają Gminy/Powiaty. Jednakże dla dróg klasy G, na których dotychczasowa prędkość wynosi np. 70 km/h lub na drogach poza terenem zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 90 km/h jest to rozwiązanie nie do przyjęcia. Takie rozwiązania powodują dewaluację ograniczeń prędkości i brak ich respektowania przez kierowców.





4. Biorąc pod uwagę przytoczone wyżej uwarunkowania i problematykę związaną z uwzględnieniem SBP, zasadnym wydaje się rozszerzenie §26 ust. 1 o inne przypadki, w których nie było by konieczności projektowania strefy bez przeszkód. Przykładowo o ulice, zdefiniowane w §4 pkt 24).



**Jakość i trwałość dróg to nasz cel**

Dziękuję Państwu za uwagę