

# **STREFA I:**

## **CENTRUM FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE**

## **STREFA I - Centrum funkcjonalno-przestrzenne**

### **PLZ Pas przylegający do linii zabudowy (ogrodzenia)**

- Rysunek I/1. Przebieg równoległy do linii zabudowy.
- Rysunek I/2. Przebieg nierównoległy do linii zabudowy.
- Rysunek I/3. Przebieg po łuku.
- Rysunek I/4. Zmiana przebiegu układu fug.

### **PSK Pas społeczno kulturowy**

- Rysunek I/5. Przebieg typowy prosty.
- Rysunek I/6. Przebieg nierównoległy od strony linii zabudowy względem krawężnika KR-D.
- Rysunek I/7. Przebieg po łuku.
- Rysunek I/8. Przebieg skośny - trwała zmiana przebiegu pasa PSK na długim odcinku.
- Rysunek I/9. Przebieg skośny - krótkotrwała zmiana przebiegu pasa PSK.
- Rysunek I/10. Przebieg skośny względem krawężnika drogowego KR-D i pasa PRP - krótkotrwała zmiana przebiegu pasa PSK.

### **PRP Pas ruchu pieszego**

- Rysunek I/11. Przebieg równoległy do krawężnika drogowego KR-D.
- Rysunek I/12. Przebieg po łuku.
- Rysunek I/13. Przebieg skośny - zmiana układu fug, niezależnie od wartości kąta skosu pasa PRP.
- Rysunek I/14. Zwężenie pasa PRP - utrzymanie układu fug, niezależnie od wartości kąta skosu pasa PRP.
- Rysunek I/15. Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PRP na krótkim odcinku. Skos większy niż 1:10.
- Rysunek I/16. Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PRP na krótkim odcinku. Skos mniejszy niż 1:10.
- Rysunek I/17. Przebieg w zasięgu mis ochronnych (Z) na drzewa projektowane.
- Rysunek I/18. Przebieg w zasięgu mis ochronnych (Z) na drzewa istniejące.

### **PT Pas techniczny**

- Rysunek I/19. Przebieg typowy prosty.
- Rysunek I/20. Przebieg po łuku, stała szerokość pasa PT.
- Rysunek I/21. Przebieg po łuku, zmienna szerokość pasa PT.
- Rysunek I/22. Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PT na krótkim odcinku.
- Rysunek I/23. Przebieg skośny - trwała zmiana przebiegu pasa PT.
- Rysunek I/24. Przebieg w powiązaniu z misami ochronnymi (Z).
- Rysunek I/25. Przebieg w powiązaniu z parkingiem (P).

### **B Bufor**

- Rysunek I/26. Przebieg prosty między drogą rowerową R a pasem ruchu pieszego (PRP).
- Rysunek I/27. Przebieg prosty między pasem ruchu pieszego (PRP) a pasem społeczno-kulturowym (PSK).
- Rysunek I/28. Przebieg prosty między drogą rowerową (R) a pasem ruchu pieszego (PRP) w powiązaniu z misami ochronnymi na drzewa (Z).
- Rysunek I/29. Przebieg po łuku.
- Rysunek I/30. Przebieg skośny - zmiana geometrii pasa B na krótkim odcinku.
- Rysunek I/31. Przebieg skośny - trwała zmiana geometrii pasa B.

### **R Pas ruchu rowerowego**

- Rysunek I/32. Droga rowerowa odseparowana buforem (B) od pasa ruchu pieszego (PRB) - przebieg w poziomie PRP.
- Rysunek I/33. Droga rowerowa nieodseparowana buforem (B) od pasa ruchu pieszego (PRB) - przebieg poniżej poziomu terenu PRP.
- Rysunek I/34. Typowy sposób wydzielenia drogi rowerowej R w rejonie skrzyżowań.
- Rysunek I/35. Zalecany sposób wydzielenia drogi rowerowej R w rejonie skrzyżowań.

## P Parking

- Rysunek I/36. Lokalizacja parkingu w obrębie nawierzchni jezdni, poza ciągiem pieszym.  
Rysunek I/37. Lokalizacja parkingu poza nawierzchnią jezdni w poziomie chodnika.  
Rysunek I/38. Lokalizacja parkingu w zatoce, poza nawierzchnią jezdni; od strony jezdni korytko ściekowe KS.  
Rysunek I/39. Lokalizacja parkingu w zatoce, poza nawierzchnią jezdni; od strony jezdni brak korytka ściekowego KS.

## J Jezdnia

- Rysunek I/40.1. J – nawierzchnia jezdni.  
Rysunek I/40.2. J – nawierzchnia przejścia dla pieszych, wyniesionego do z jezdni do poziomu ciągu pieszego

## Z Zieleń

- Rysunek I/41. Schemat lokalizowania mis z roślinnością wysoką  
Rysunek I/42.1. Stosowanie punktowych mis z roślinnością wysoką - krata żeliwna.  
Rysunek I/42.2. Stosowanie punktowych mis z roślinnością wysoką - wypełnienie nawierzchnią mineralną.  
Rysunek I/43. Minimalne parametry powierzchni trawników.  
Rysunek I/44. Minimalne parametry powierzchni krzewów.  
Rysunek I/45. Lokalizacja trawnika/powierzchni krzewów w sąsiedztwie parkingu, gdzie pas techniczny PT pełni funkcję obsługi komunikacyjnej parkingu (P).  
Rysunek I/46. Lokalizowanie punktowych mis z roślinnością wysoką w obrębie bufora (B).  
Rysunek I/47. Trawnik/powierzchnia krzewów pełniąca funkcję bufora (B).

## Rampy krawężnikowe przy przejściach dla pieszych

- Rysunek I/48. Przebieg prosty optymalny.  
Rysunek I/49. Przebieg po łuku.  
Rysunek I/50. Przebieg przejścia dla pieszych blisko osi skrzyżowania; brak pasa technicznego PT.  
Rysunek I/51. Przebieg przejścia dla pieszych w oddaleniu od osi skrzyżowania; brak pasa technicznego PT.

## Zjazdy

- Rysunek I/52. Zjazd indywidualny wyznaczany przez KR-Dp.  
Rysunek I/53. Zjazd indywidualny ograniczony KR-B - prostopadły do krawędzi jezdni.  
Rysunek I/54. Zjazd indywidualny ograniczony KR-B - przebieg skośny wzgl. krawężnika drogowego KR-D.  
Rysunek I/55. Zjazd indywidualny wyokrąglony łukiem kołowym w obrębie jezdni.

## Azyle dla pieszych/pasy dzielące

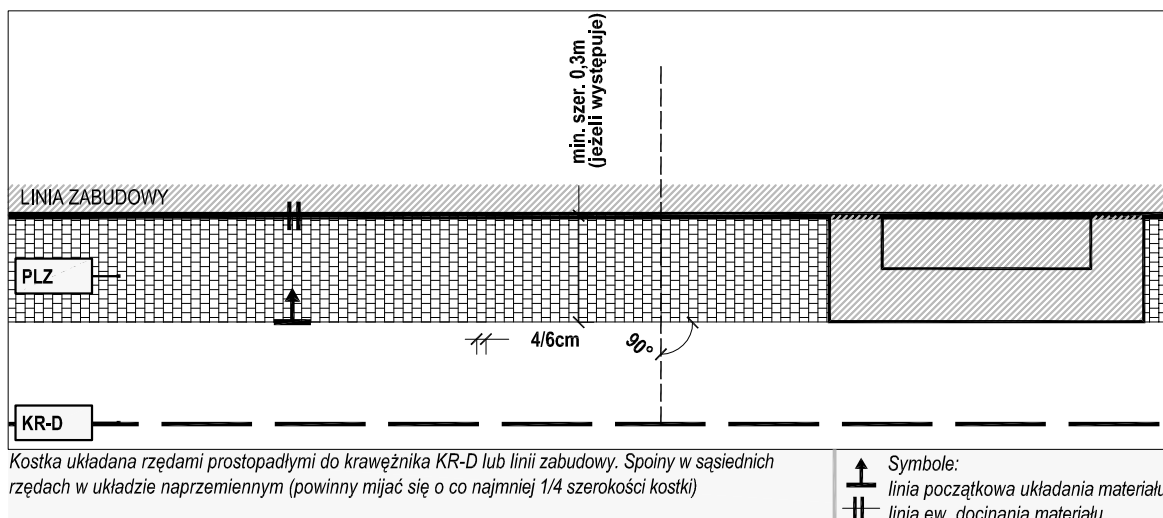
- Rysunek I/56. Azyl z rampą krawężnikową.  
Rysunek I/57. Azyl bez rampy krawężnikowej, przejście w poziomie jezdni J.  
Rysunek I/58. Azyl o jednej z krawędzi przebiegającej po łuku.  
Rysunek I/59. Azyl szczególnie wąski.

## Przystanki komunikacji miejskiej

- Rysunek I/60. Przystanek autobusowy z zatoką; drogi klas wyższych; szeroki pas techniczny PT.  
Rysunek I/61. Przystanek autobusowy z zatoką; drogi klas wyższych; wąski pas techniczny PT (szer. do 1m).  
Rysunek I/62. Przystanek autobusowy bez zatoki autobusowej; drogi klas L i D; szeroki (>1m) pas techniczny PT.  
Rysunek I/63. Przystanek autobusowy bez zatoki autobusowej; drogi klas L i D; wąski (<1m) pas techniczny PT.  
Rysunek I/64. Przystanek tramwajowy.

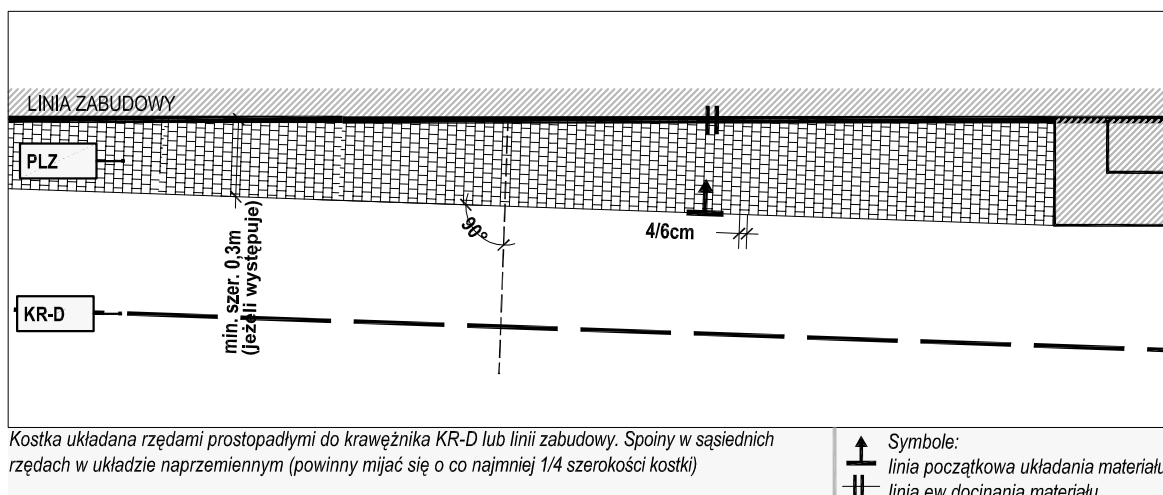
## Sekwencje nawierzchni dróg publicznych

- Rysunek II/65. Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o niewielkiej szerokości w liniach rozgr.  
Rysunek II/66. Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o znacznej szerokości w liniach rozgr. cz.1.  
Rysunek II/67. Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o znacznej szerokości w liniach rozgr. cz.2.  
Rysunek II/68. Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o niewielkiej szerokości w liniach rozgr.  
Rysunek II/69. Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o znacznej szerokości w liniach rozgr. cz.1.  
Rysunek II/70. Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o znacznej szerokości w liniach rozgr. cz.2.  
Rysunek II/71. Przykładowa teoretyczna sekwencja skośna dla ulicy o niewielkiej szerokości w liniach rozgr.; skos na krótkim odcinku.  
Rysunek II/72. Przykładowa teoretyczna sekwencja skośna dla ulicy o znacznej szerokości w liniach rozgr.; skos na długim odcinku.



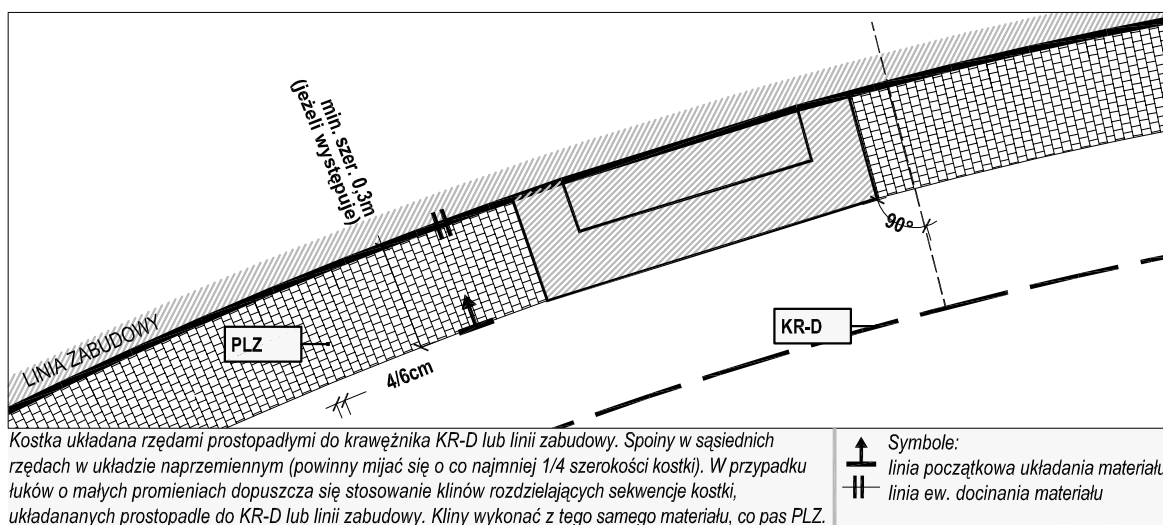
R y c. I/1 | PLZ - pas przylegający do linii zabudowy  
Przebieg równoległy do linii zabudowy

skala 1:50



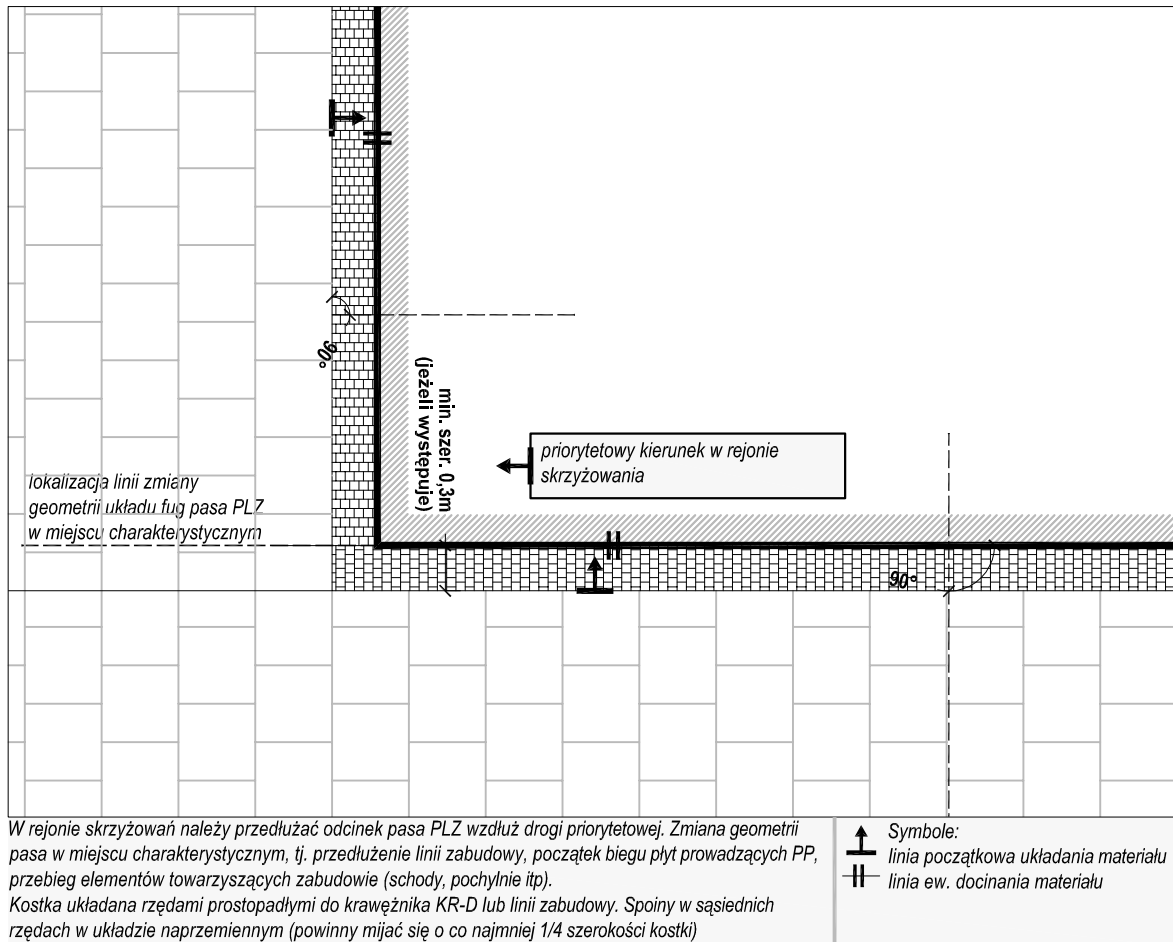
R y c. I/2 | PLZ - pas przylegający do linii zabudowy  
Przebieg nierównoległy do linii zabudowy

skala 1:50



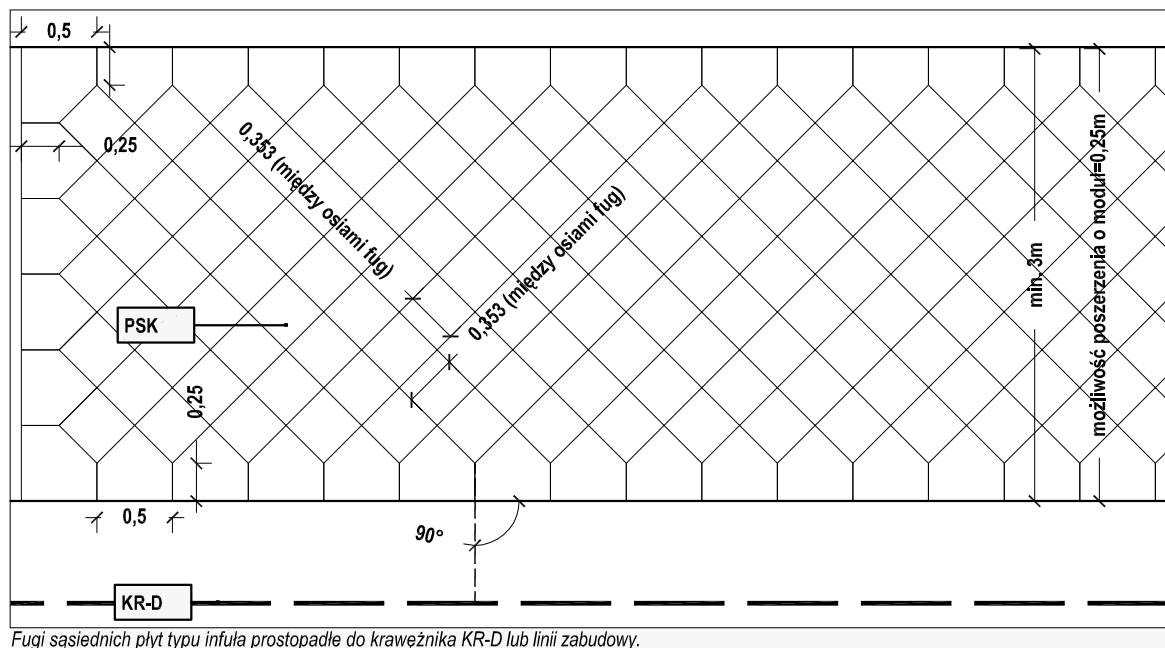
R y c. I/3 | PLZ - pas przylegający do linii zabudowy  
Przebieg po łuku

skala 1:50



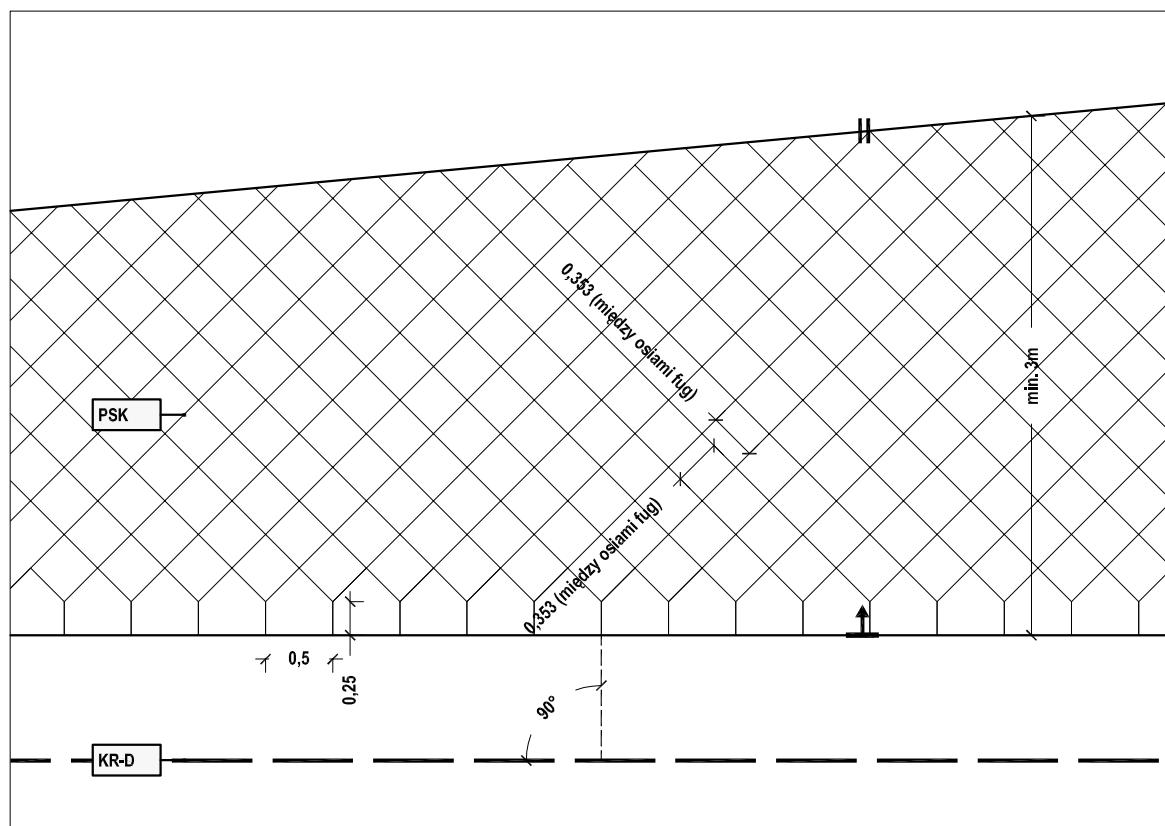
R y c. I/4 | PLZ - pas przylegający do linii zabudowy  
Zmiana przebiegu układu fug

skala 1:50



R y c. I/5 | PSK - pas społeczno-kulturowy  
Przebieg typowy prosty

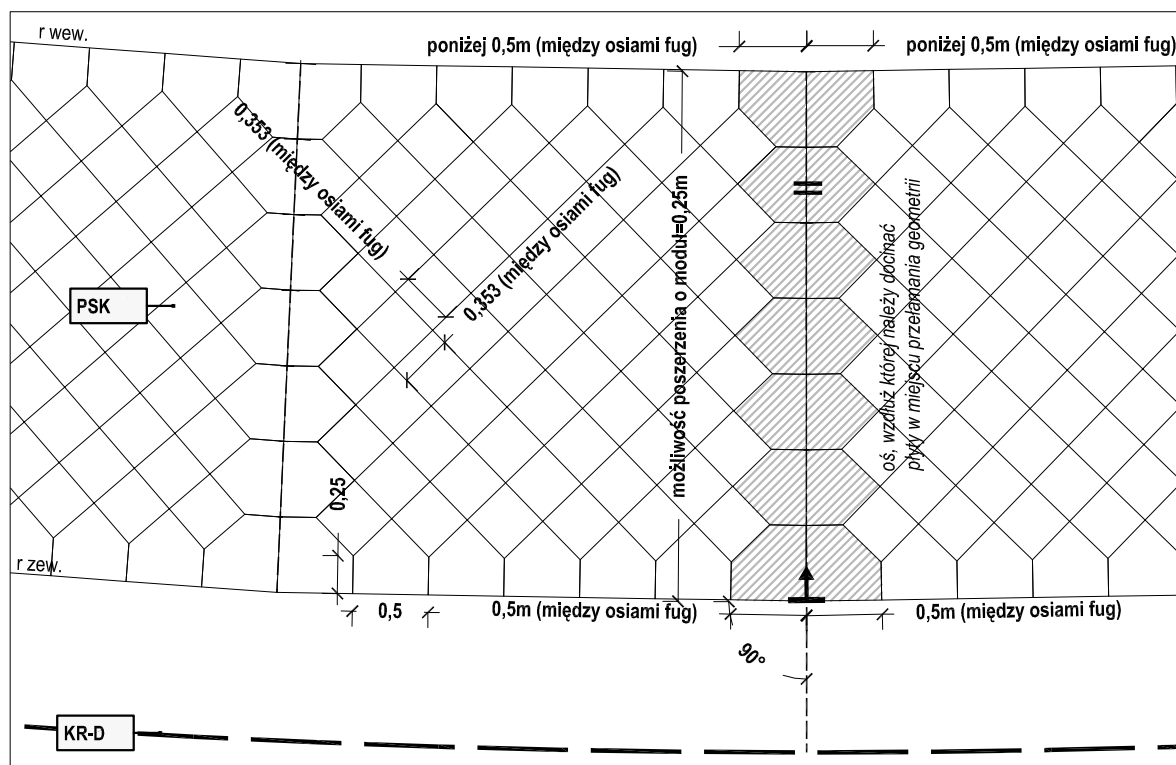
skala 1:50



R y c. I/6 | PSK - pas społeczno-kulturowy  
Przebieg nierównoległy od strony linii zabudowy względem krawężnika KR-D.

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
⊥ Symbol: linia docinania materiału

skala 1:50





Fugi sąsiednich płyt typu infuła prostopadłe do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.

Jeżeli pas PSK nie przebiega równoległe do krawężnika drogowego KR-D lub linii zabudowy, należy układać płyty typu infuła prostopadłe do dłuższej krawędzi pasa PSK.

W miejscach przelamania geometrii pasa PSK stosować kliny z dwóch rzędów płyt typu infuła i płyt narożnych. Krawędzie płyt przycinane wzdłuż osi prostopadłej do dłuższej krawędzi PSK z zachowaniem ciągłości fug = 3mm.

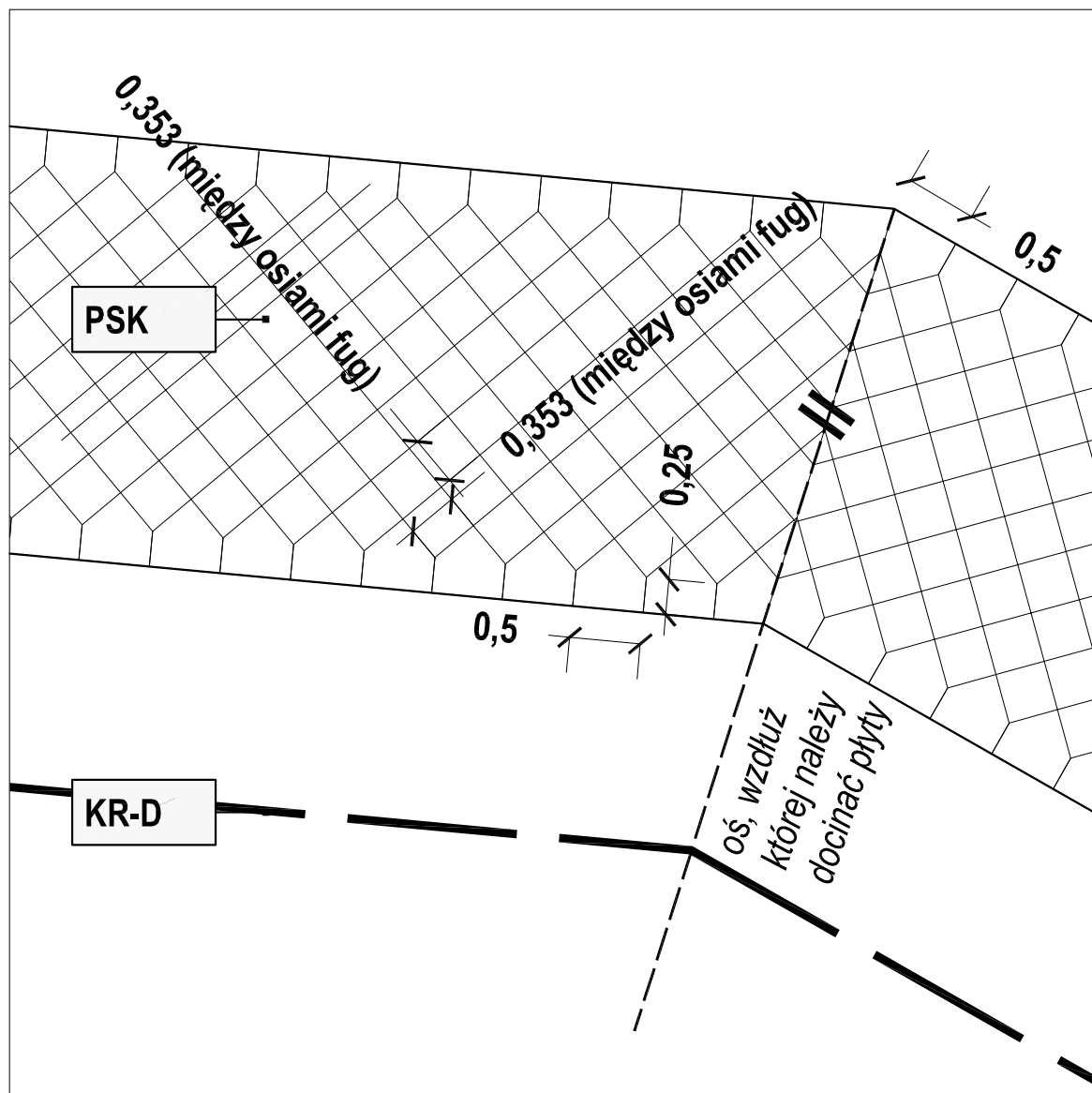
Zwężanie wymiaru płyt w kierunku od zewnętrznego promienia (rzew) do wewnętrznego promienia (r wew) pasa PSK.

↑ Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia docinania materiału

R y c. I/7 | PSK - pas społeczno-kulturowy

Przebieg po łuku

skala 1:50



Fugi sąsiednich płyt typu infuła prostopadłe do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.

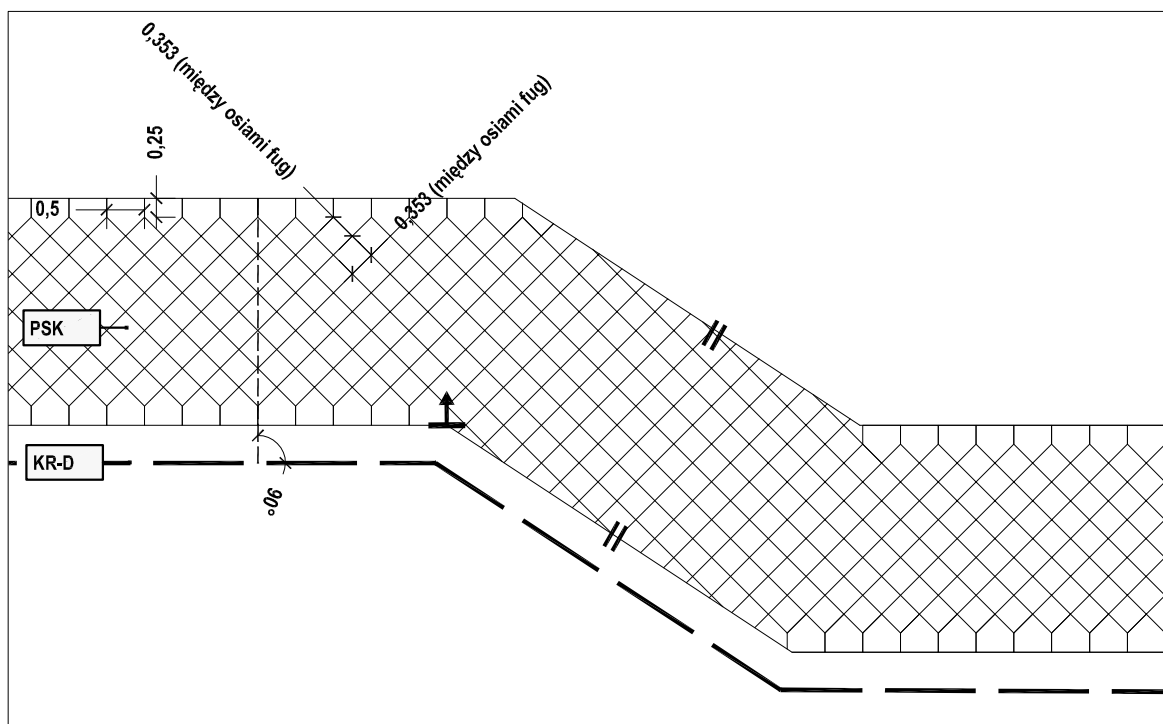
↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/8 | PSK - pas społeczno-kulturowy

Przebieg skośny - trwała zmiana przebiegu pasa PSK na długim odcinku

skala 1:50





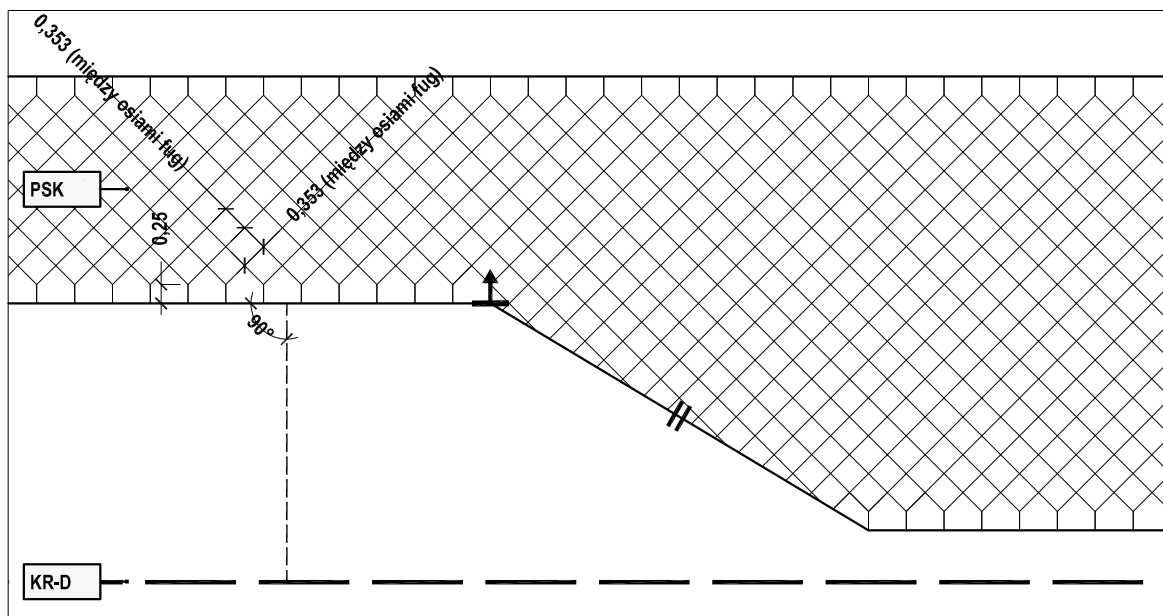
Fugi sąsiednich płyt typu infuła prostopadłe do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.

Symbol: ↑ linia początkowa układania materiału  
|| linia docinania materiału

R y c. I/9 | PSK - pas społeczno-kulturowy

Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PSK na krótkim odcinku, przykład I

skala 1:100



Fugi sąsiednich płyt typu infuła prostopadłe do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.

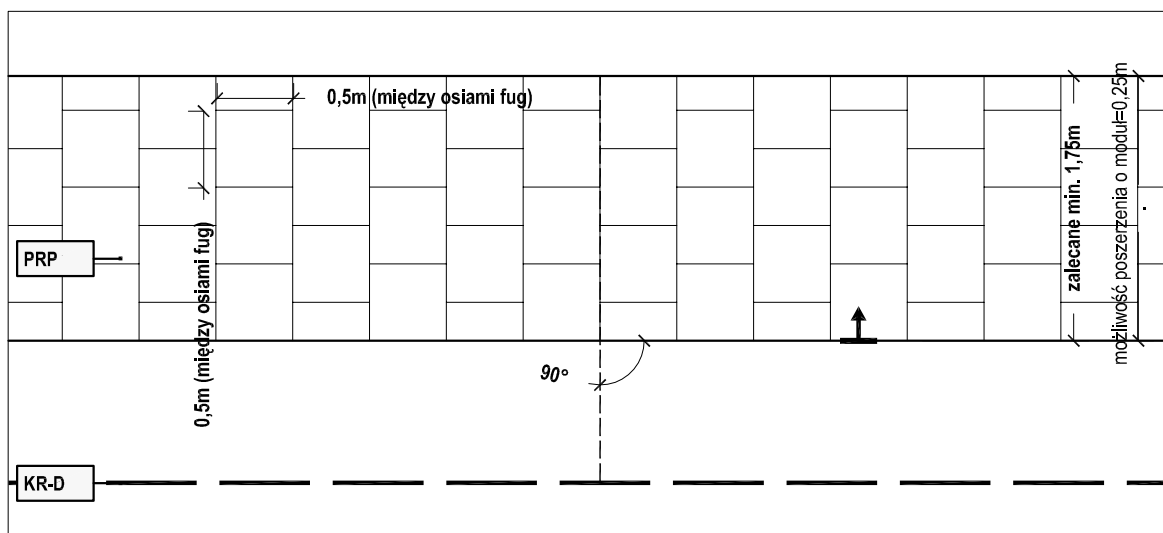
Zmiana geometrii pasa PSK występuje w miejscu zwięzienia bufora (B) lub zakończenia pasa zieleni (Z).

Symbol: ↑ linia początkowa układania materiału  
|| linia docinania materiału

R y c. I/10 | PSK - pas społeczno-kulturowy

Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PSK na krótkim odcinku, przykład II

skala 1:100



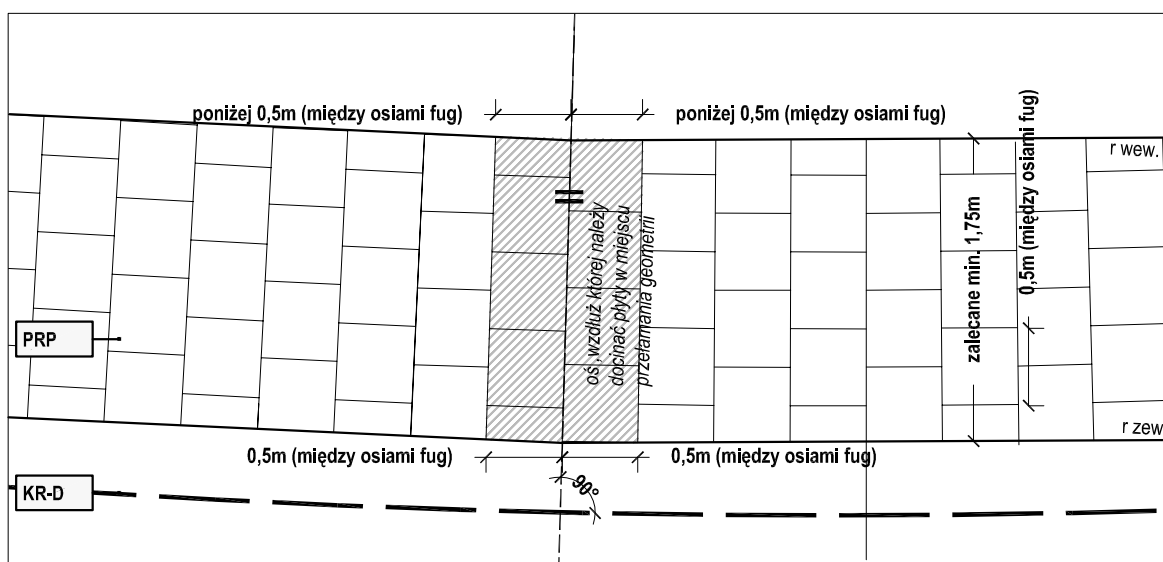
Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.  
Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym.

↑ Symbole:  
linia początkowa układania materiału

R y c. I/11 | PRP - pas ruchu pieszego

Przebieg równoległy względem krawężnika drogowego KR-D

skala 1:50



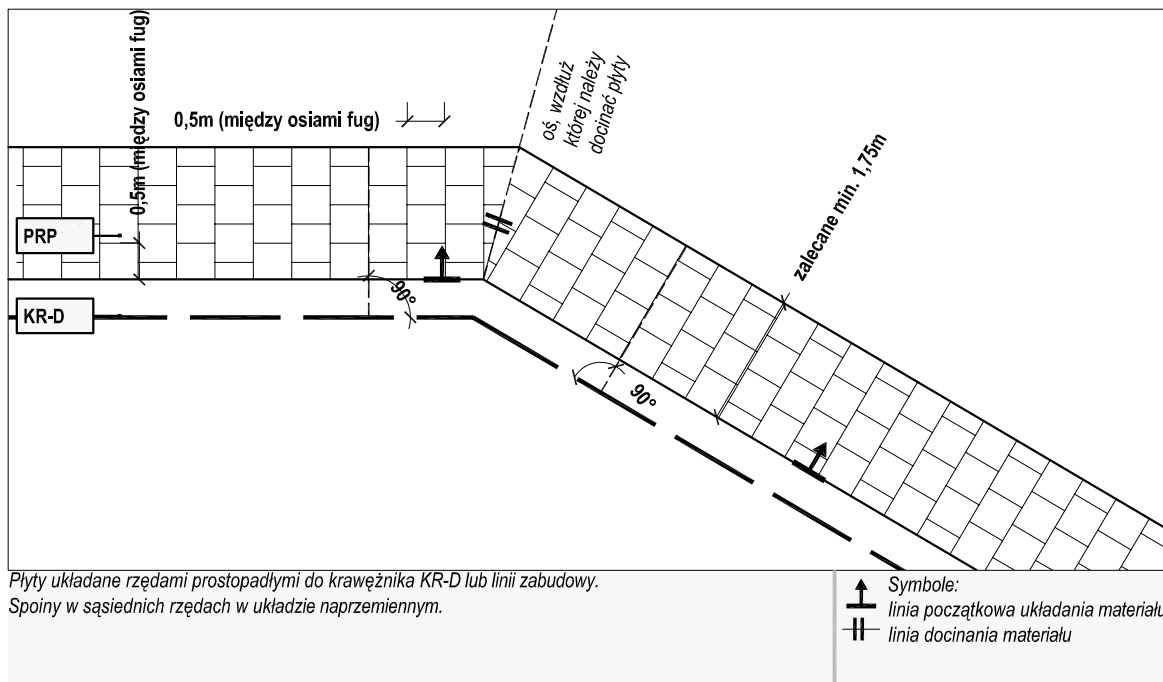
Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. Jeżeli pas PRP nie przebiega równoległe do krawężnika drogowego KR-D, należy układać płyty rzędami prostopadłymi do kierunku ruchu pieszych. W miejscach przełamania geometrii pasa PRP stosować kliny z dwóch rzędów płyt 0,5x0,5m. Krawędzie płyt przycinane wzdłuż osi z zachowaniem ciągłości fug = 3mm. Zwężanie wymiaru płyt w kierunku od 'r zew' do 'r wew'.

↑ Symbole:  
linia początkowa układania materiału  
|| linia docinania materiału

R y c. I/12 | PRP - pas ruchu pieszego

Przebieg po łuku

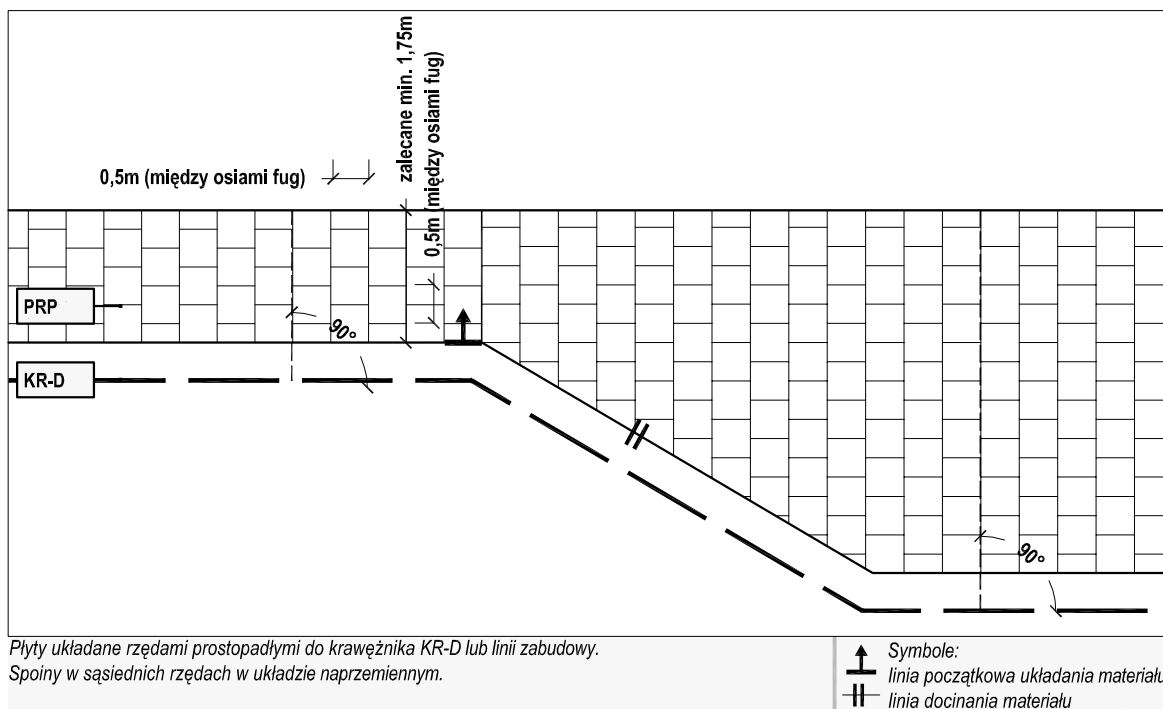
skala 1:50



R y c. I/13 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:100

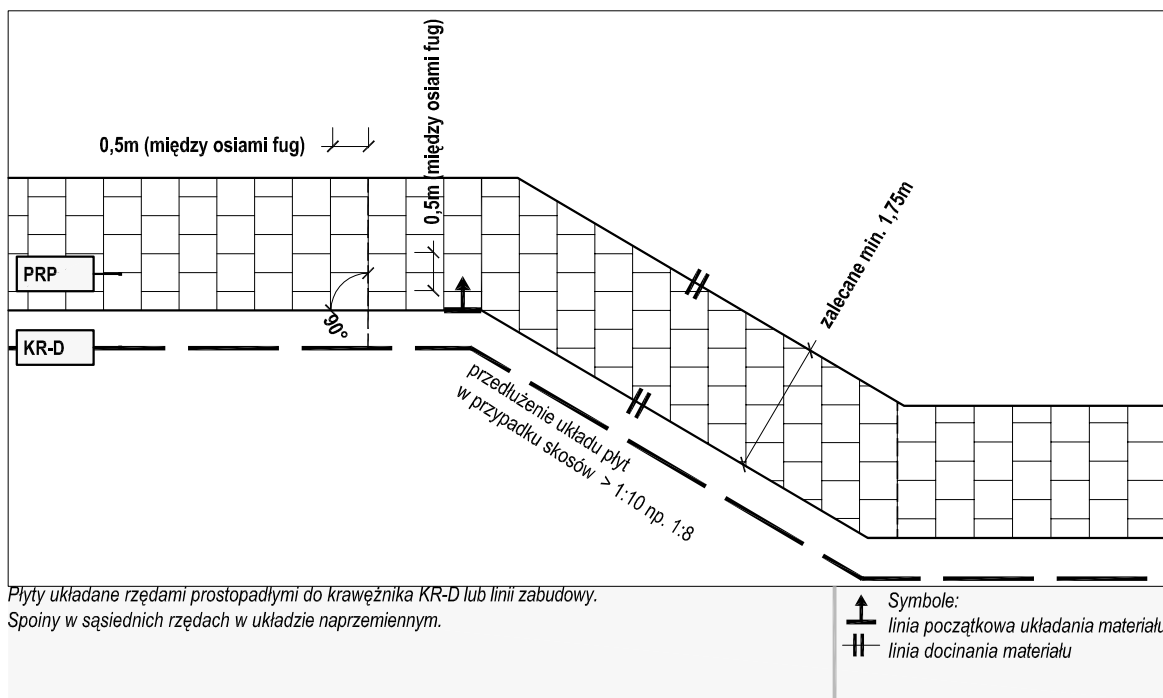
Przebieg skośny - zmiana układu fug, niezależnie od wartości kąta skosu pasa PRP



R y c. I/14 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:100

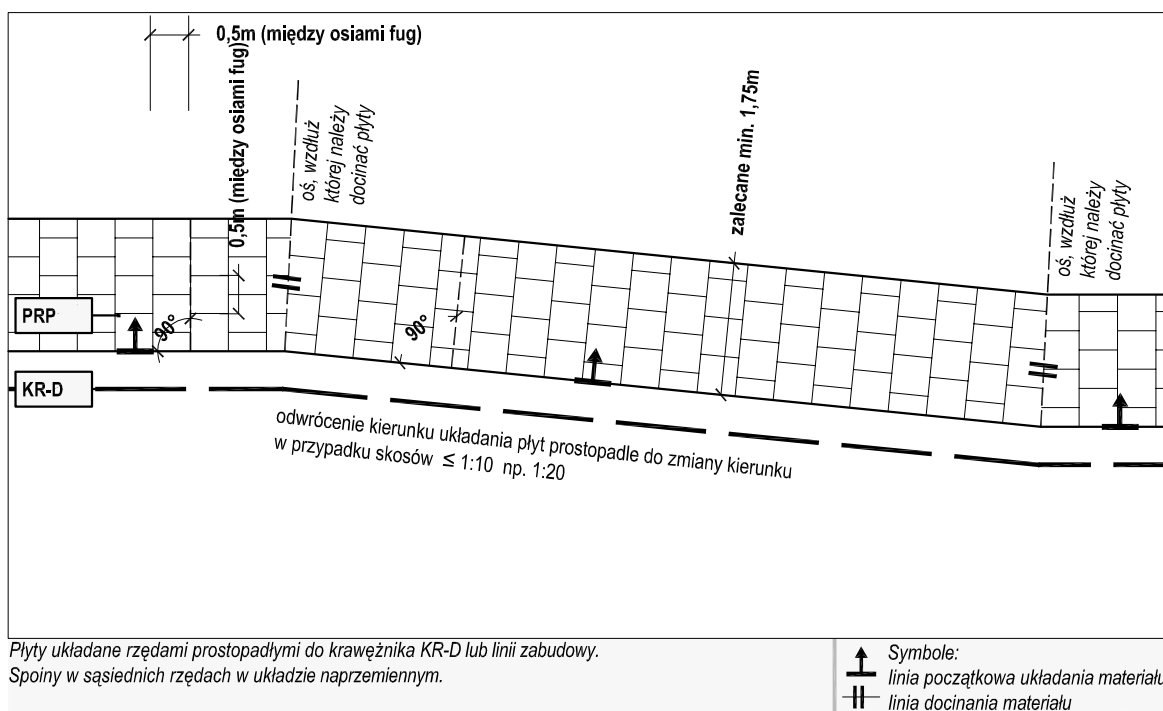
Zwężenie/poszerzenie pasa PRP - utrzymanie układu fug, niezależnie od wartości kąta skosu pasa PRP



R y c. I/15 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:100

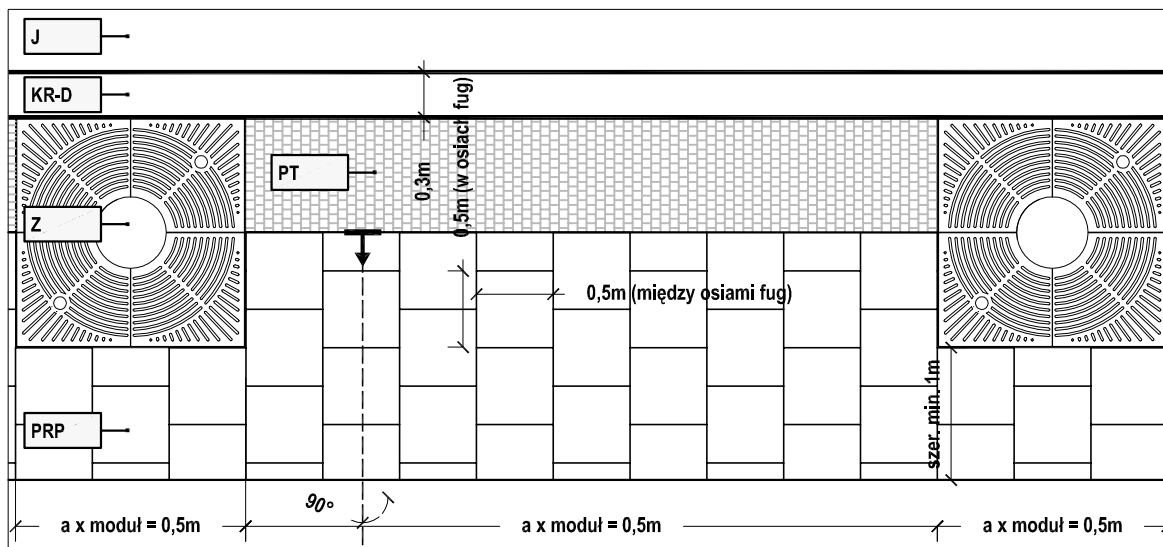
Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PRP na krótkim odcinku. Zachowanie układu fug, gdy skos > 1:10



R y c. I/16 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:100

Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PRP na krótkim odcinku. Zmiana układu fug, gdy skos ≤ 1:10



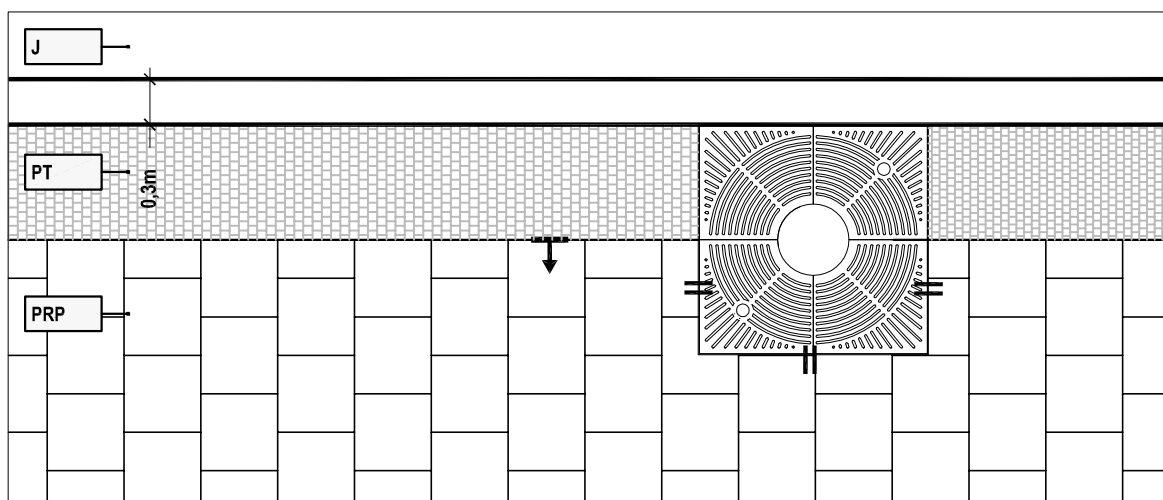
Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy.  
Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym.  
Misy umieszczać w miejscu wyznaczonym przez osie fug płyt pasa PRP.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

#### R y c. I/17 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:50

Przebieg w zasięgu mis ochronnych (Z) na drzewa projektowane  
w sytuacji ograniczonej dostępności miejsca w przekroju chodnika



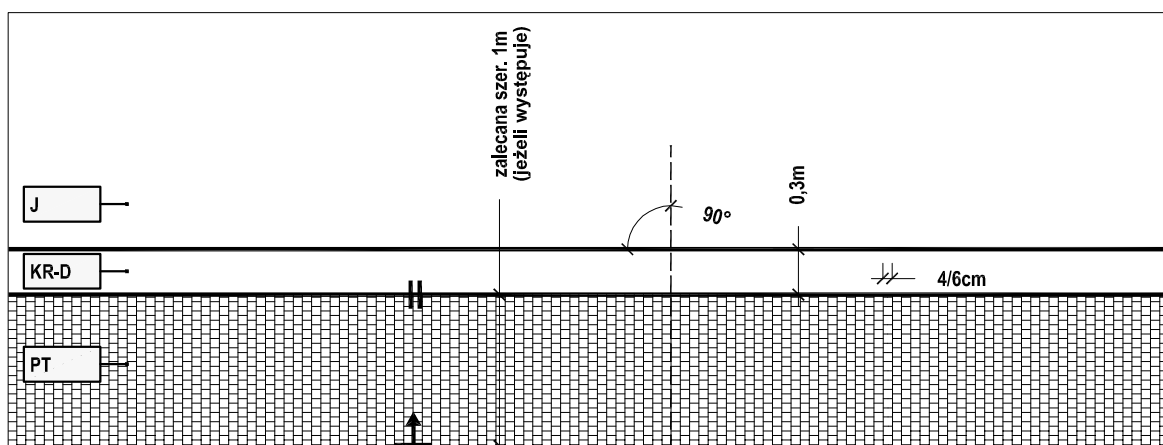
Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. Nie dopuszcza się wypełniania przestrzeni wokół mis innym materiałem niż wskazany dla danego pasa nawierzchni.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

#### R y c. I/18 | PRP - pas ruchu pieszego

skala 1:50

Przebieg w zasięgu mis ochronnych (Z) na drzewa istniejące  
w sytuacji ograniczonej dostępności miejsca w przekroju chodnika



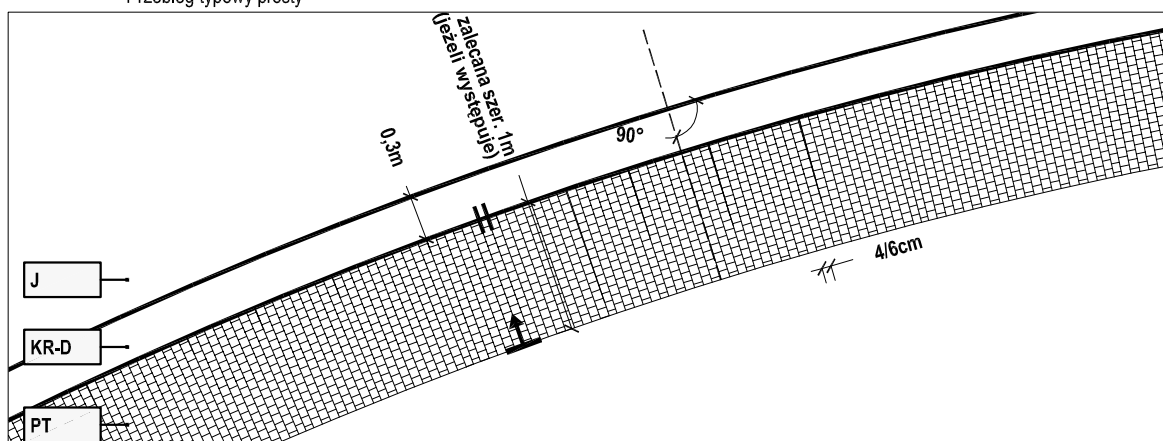
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki)

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia ew. docinania materiału

R y c. I/19 |PT - pas techniczny

Przebieg typowy prosty

skala 1:50



Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki).

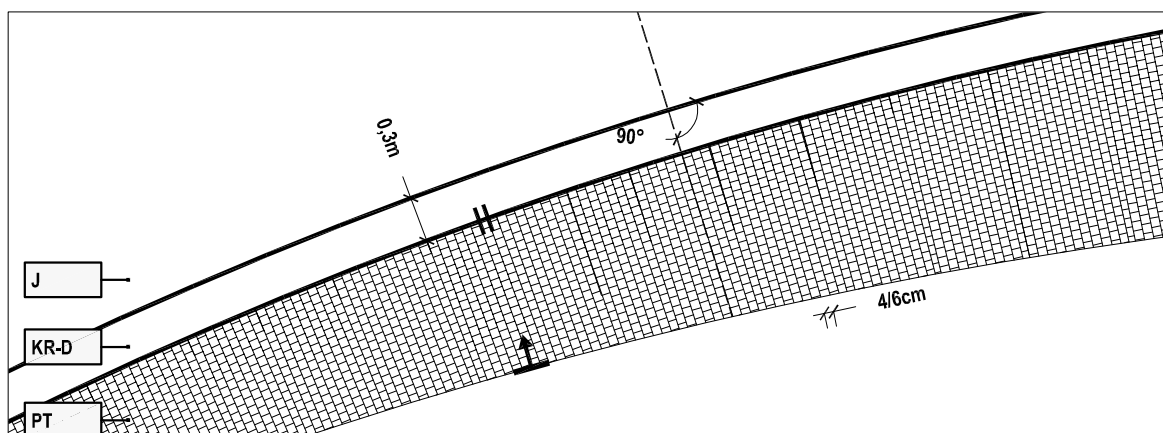
W przypadku łuków o małych promieniach dopuszcza się stosowanie klinów między odcinkami kostki, układanymi bez docinania materiału. Kliny wykonać z tego samego materiału, co pas PT.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia ew. docinania materiału

R y c. I/20 |PT - pas techniczny

Przebieg po łuku, stała szerokość pasa PT

skala 1:50



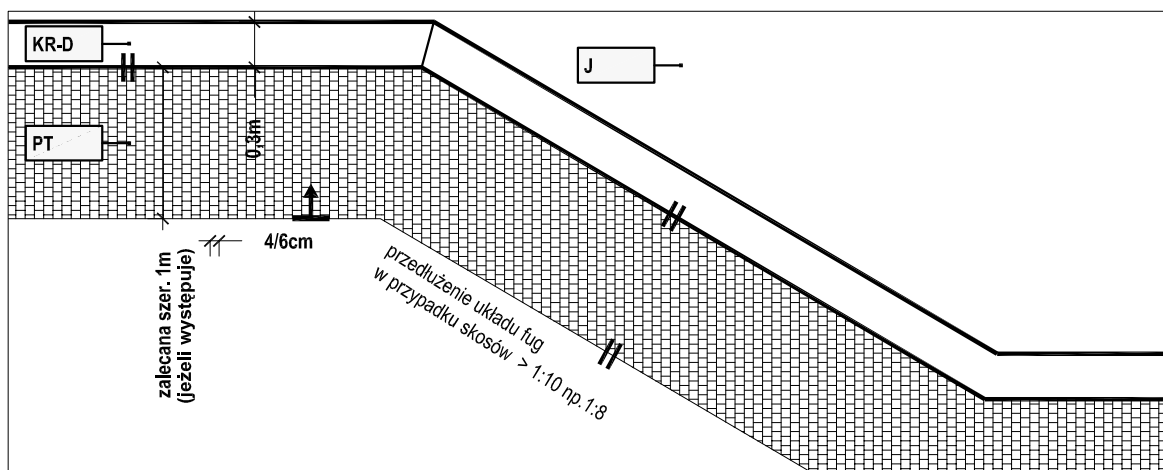
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). W przypadku łuków o małych promieniach dopuszcza się stosowanie klinów między odcinkami kostki, układanymi bez docinania materiału. Kliny wykonać z tego samego materiału, co pas PT.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia ew. docinania materiału

R y c. I/21 |PT - pas techniczny

Przebieg po łuku, zmienna szerokość pasa PT

skala 1:50



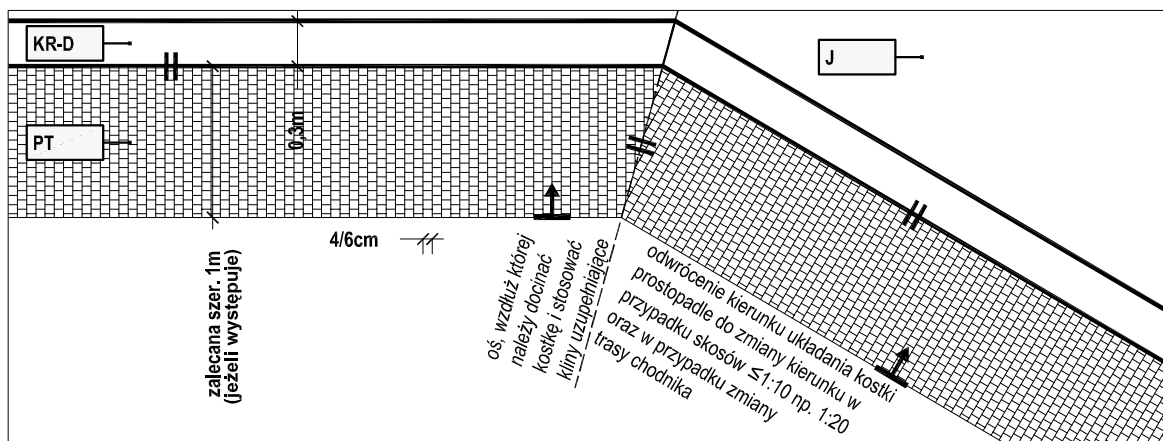
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki)

Symbol: linia początkowa układania materiału  
linia ew. docinania materiału

R y c. I/22 | PT - pas techniczny

Przebieg skośny - zmiana przebiegu pasa PT na krótkim odcinku

skala 1:50



Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki).

Dopuszcza się stosowanie klinów wzdłuż dwusiecznej kąta przełamania geometrii KR-D.

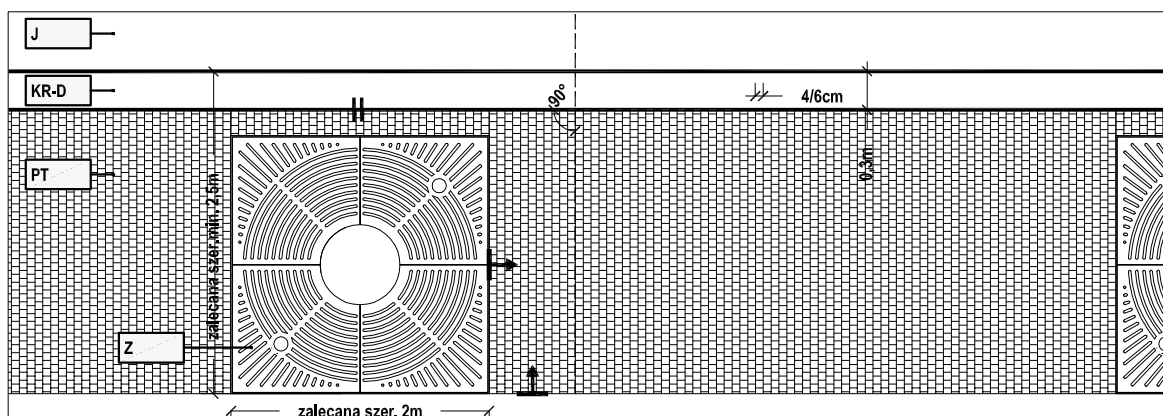
Kliny wykonać z tego samego materiału, co pas PT.

Symbol: linia początkowa układania materiału  
linia ew. docinania materiału

R y c. I/23 | PT - pas techniczny

Przebieg skośny - trwała zmiana przebiegu pasa PT

skala 1:50



Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki).

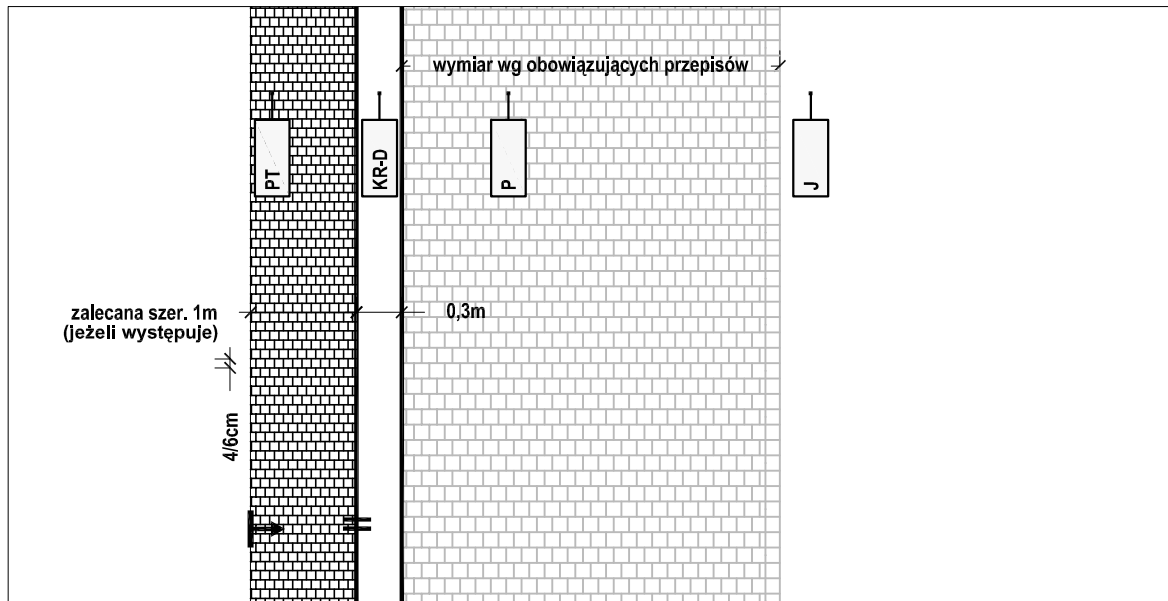
Misy lokalizować wzdłuż krawędzi pasa PT nieoporowanej krawężnikiem drogowym KR-D.

Symbol: linia początkowa układania materiału  
linia ew. docinania materiału

R y c. I/24 | PT - pas techniczny

Przebieg w powiązaniu z misami ochronnymi (Z)

skala 1:50



Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Szerokość pasa PT = 1m pozwala na swobodne opuszczenie auta oraz na lokalizację urządzeń technicznych, tj. słupki parkingowe, znaki drogowe itp.

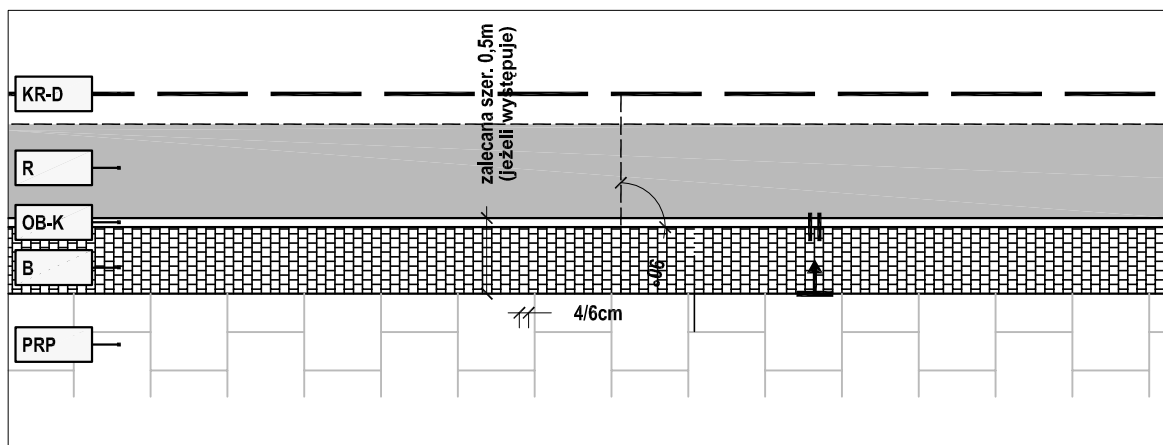
↑ Symbole:  
—+— linia początkowa układania materiału  
—+—+— linia ew. docinania materiału

#### R y c. I/25 | PT - pas techniczny

skala 1:50

Przebieg w powiązaniu z parkingiem (P); brak korytka ściekowego KS





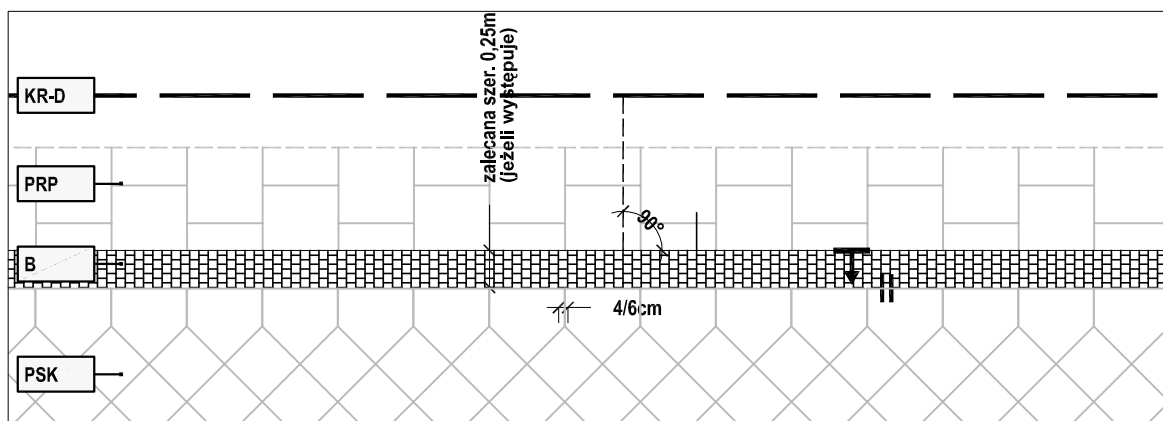
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). W przypadku zastosowania bufora, poziom drogi rowerowej (R) zrównany z poziomem pasa ruchu pieszego (PRP).

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/26 | B - bufor

skala 1:50

Przebieg prosty między drogą rowerową R a pasem ruchu pieszego (PRP)



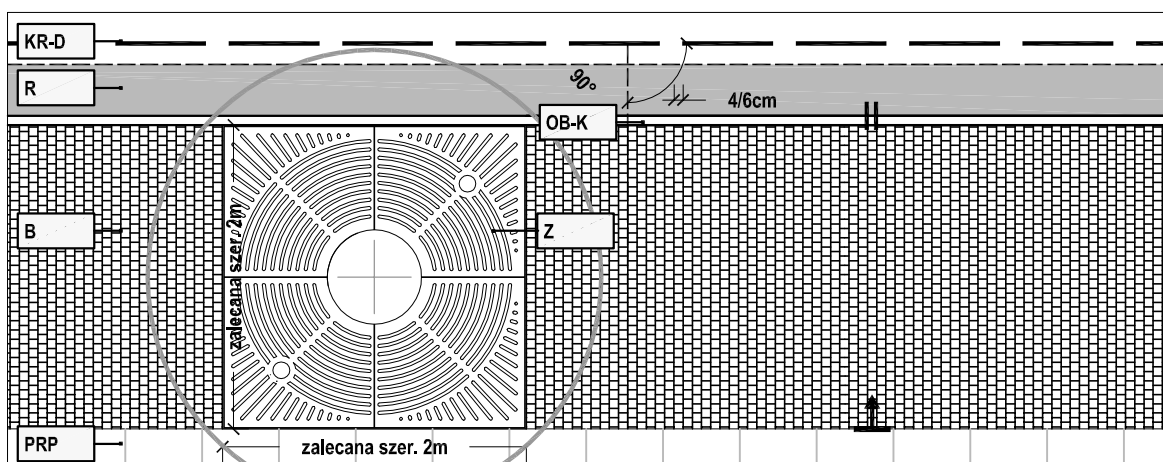
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki)

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/27 | B - bufor

skala 1:50

Przebieg prosty między pasem ruchu pieszego (PRP) a pasem społeczno-kulturowym (PSK)



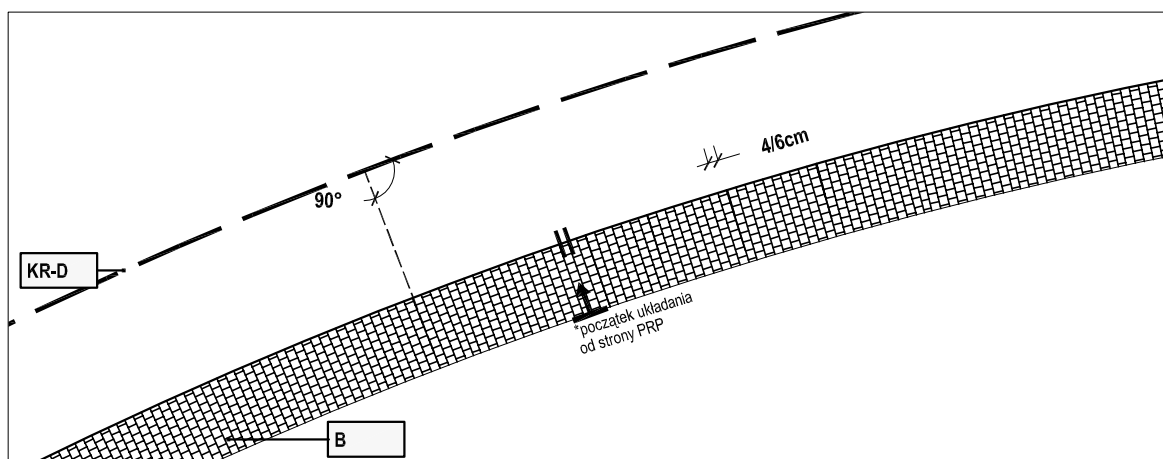
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Szerokość bufora B równa szerokości miski ochronnej na drzewa (Z).

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/28 | B - bufor

skala 1:50

Przebieg prosty między drogą rowerową (R) a pasem ruchu pieszego (PRP) w powiązaniu z misami ochronnymi na drzewa (Z)



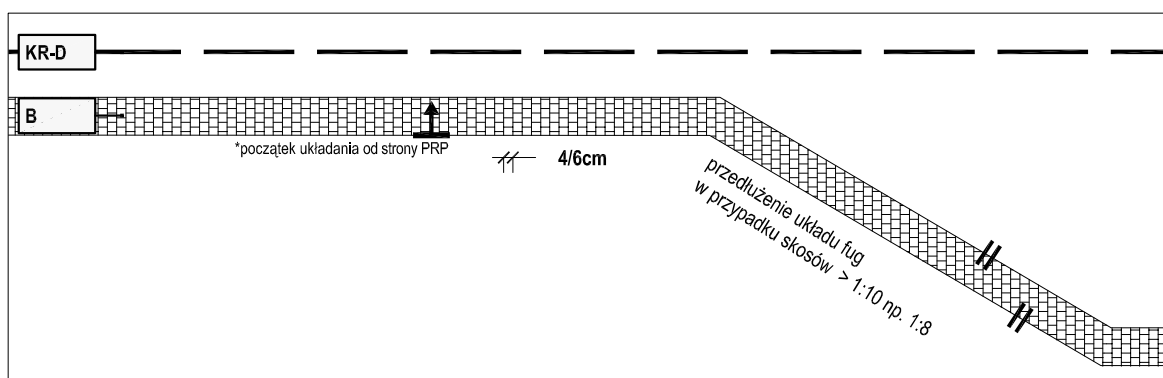
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). W przypadku łuków o małych promieniach dopuszcza się stosowanie klinów między odcinkami kostki, układanymi bez docinania materiału. Kliny wykonać z tego samego materiału, co pas B.

Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia docinania materiału

R y c. I/29 | B - bufor

Przebieg po łuku

skala 1:50



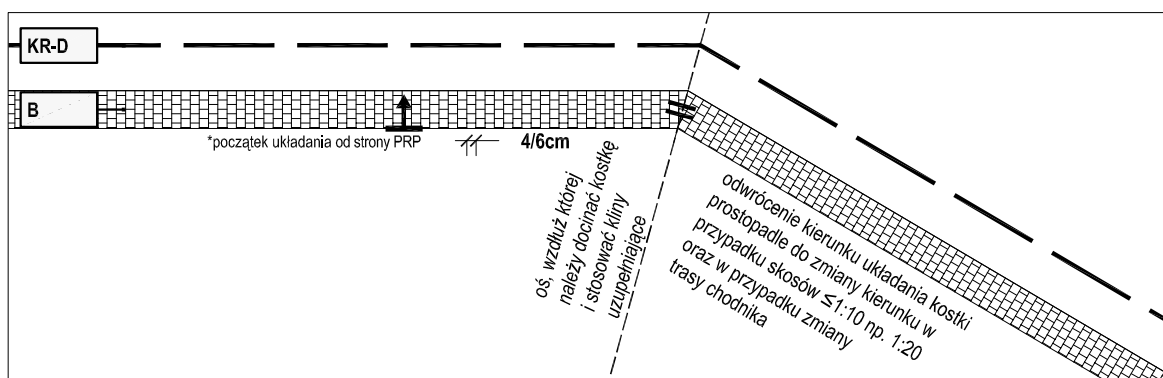
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki).

Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia docinania materiału

R y c. I/30 | B - bufor

Przebieg skośny - zmiana geometrii pasa B na krótkim odcinku

skala 1:50



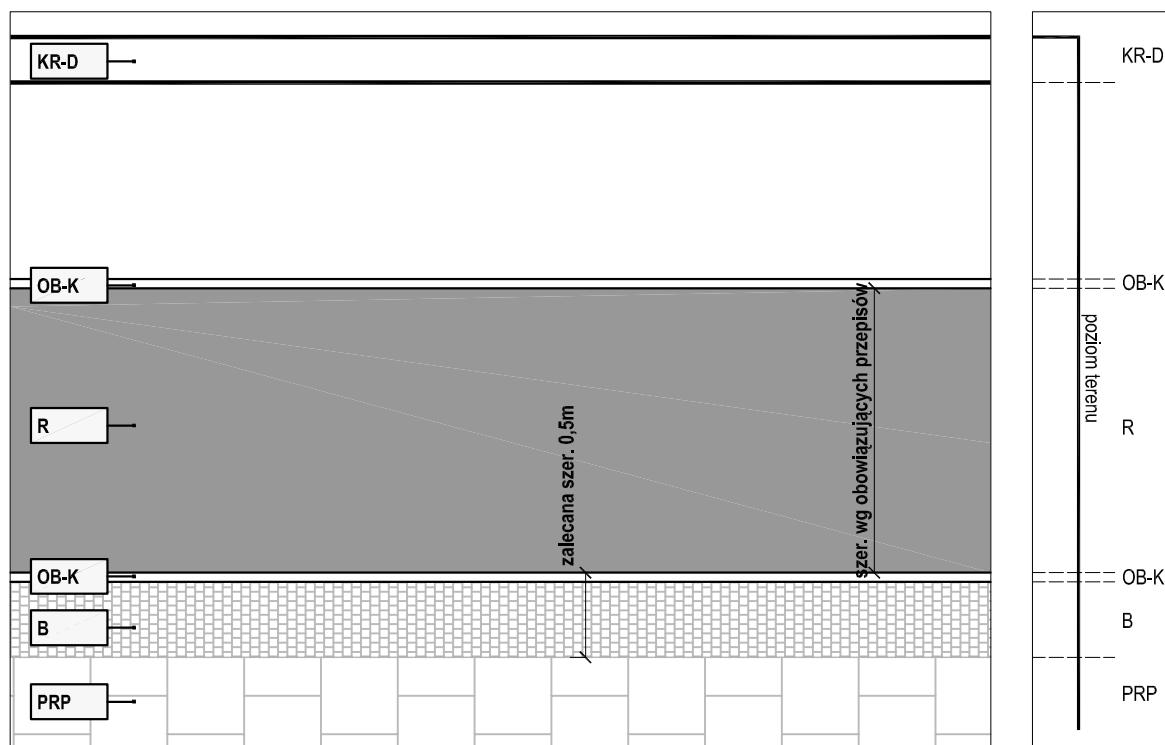
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mieć się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Dopuszcza się stosowanie klinów wzdłuż dwusiecznej kąta przelamania geometrii KR-D.

Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia docinania materiału

R y c. I/31 | B - bufor

Przebieg skośny - trwała zmiana geometrii pasa B

skala 1:50

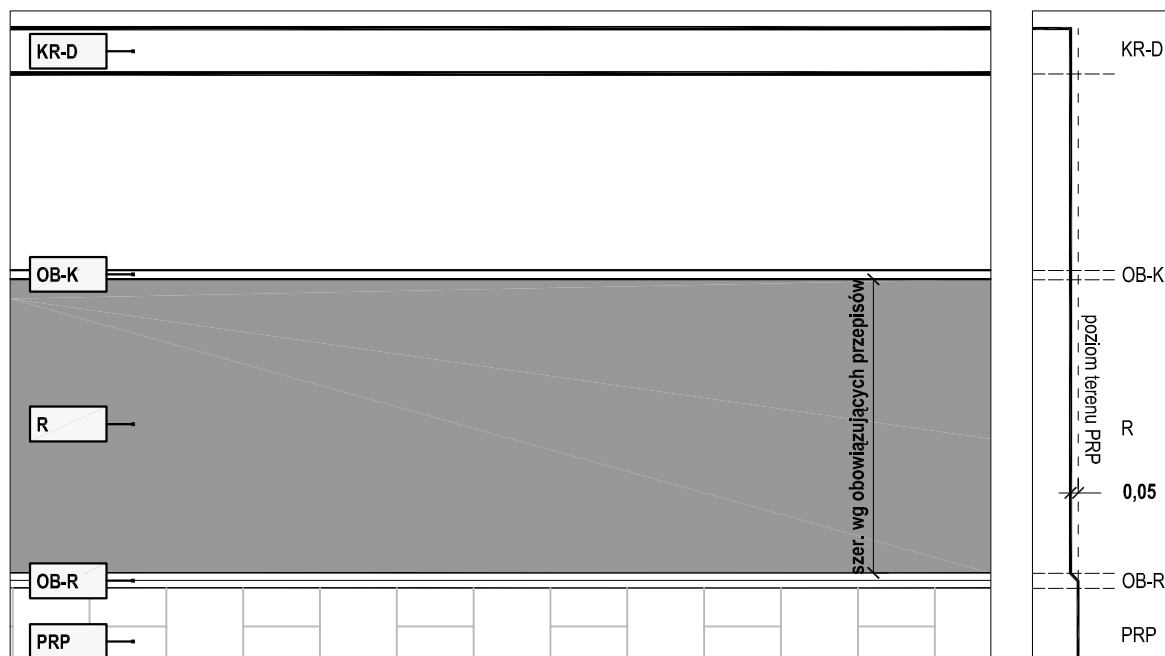


Poziom nawierzchni drogi rowerowej zrównany z poziomem nawierzchni sąsiedniego pasa ruchu pieszego PRP oraz bufora B. Droga rowerowa wyznaczona obrzeżem kamiennym OB-K, krawędź obrzeża zrównana z poziomem terenu. Zaleca się sytuować drogę rowerową min. 1,6m od krawędzi jezdni w celu ustawienia znaków przy jednoczesnym zachowaniu wymaganej skrajni drogowej

**R y c. I/32 | R - droga rowerowa poza jezdnią, w strefie ciągu pieszego**

skala 1:50

Droga rowerowa odseparowana buforem (B) od pasa ruchu pieszego (PRP) - przebieg w poziomie PRP

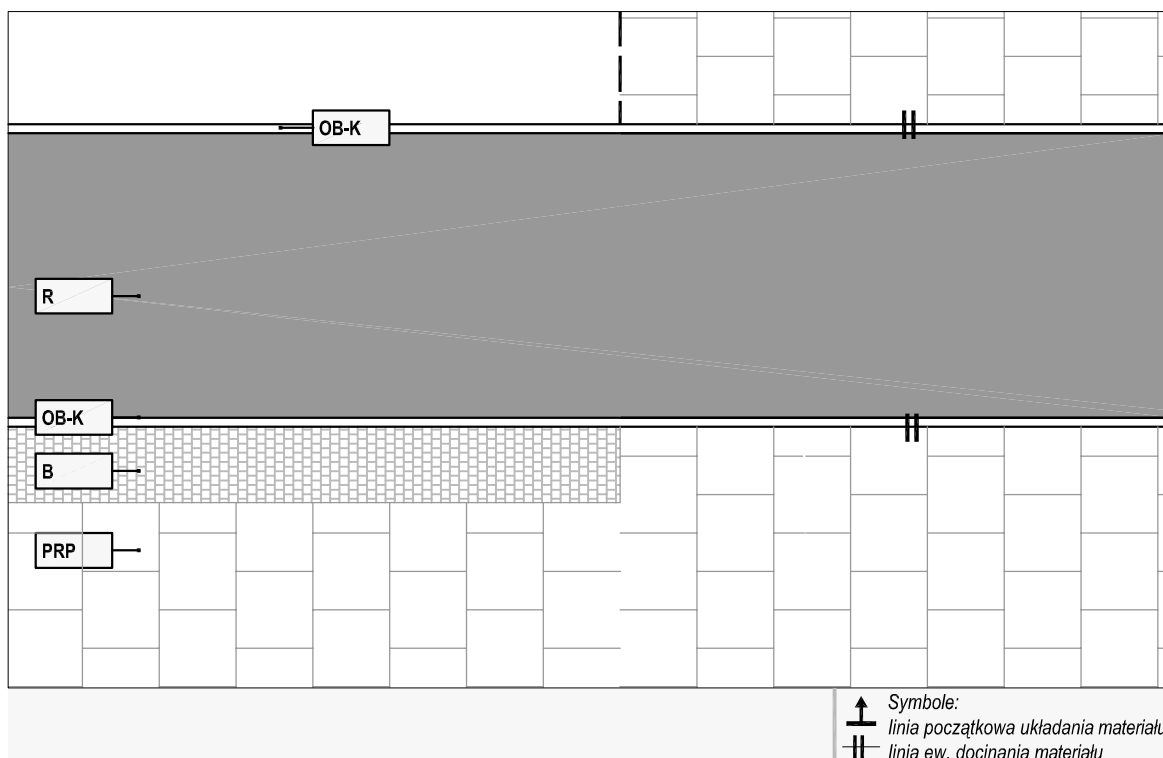


W sytuacji, gdy droga rowerowa R nie jest oddzielona od pasa ruchu pieszego PRP pasem buforowym B, poziom nawierzchni drogi rowerowej należy obniżyć 5cm względem poziomu nawierzchni sąsiedniego pasa ruchu pieszego PRP. Droga rowerowa wraz z obrzeżem rowerowym OB-R; górna krawędź obrzeża zrównana z poziomem sąsiedniego terenu.

**R y c. I/33 | R - droga rowerowa poza jezdnią, w strefie ciągu pieszego**

skala 1:50

Droga rowerowa nieodseparowana buforem (B) od pasa ruchu pieszego (PRP) - przebieg poniżej poziomu PRP

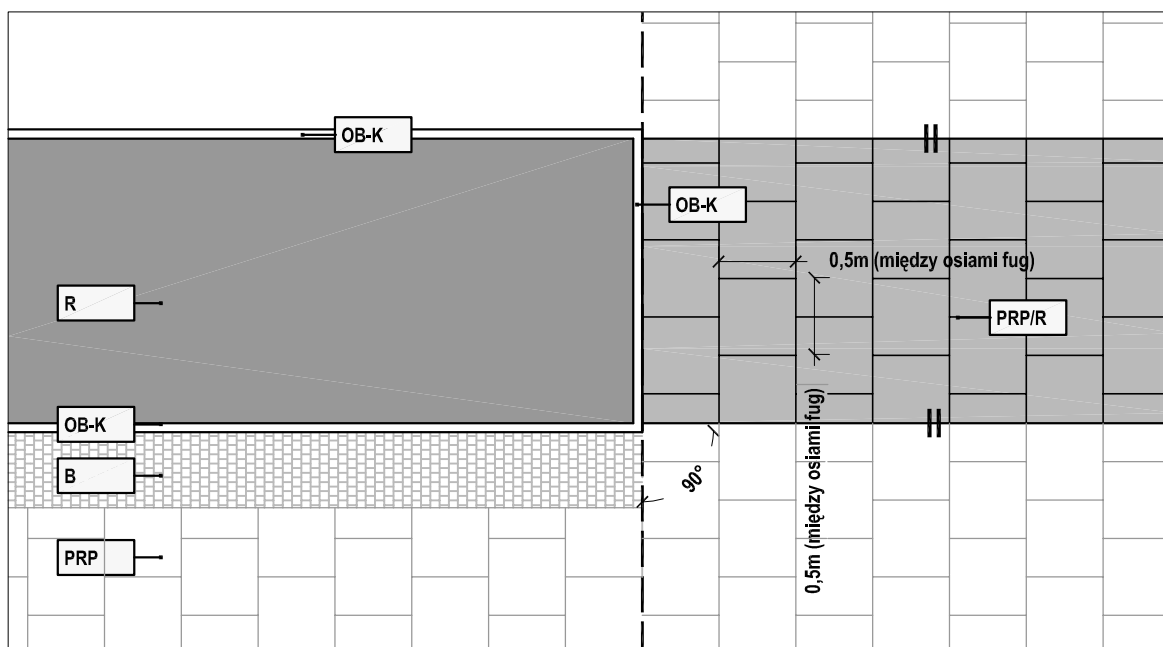


R y c. I/34 | R - droga rowerowa poza jezdnią, w strefie ciągu pieszego

Typowy sposób wydzielenia drogi rowerowej R w rejonie skrzyżowań.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
= linia ew. docinania materiału

skala 1:50



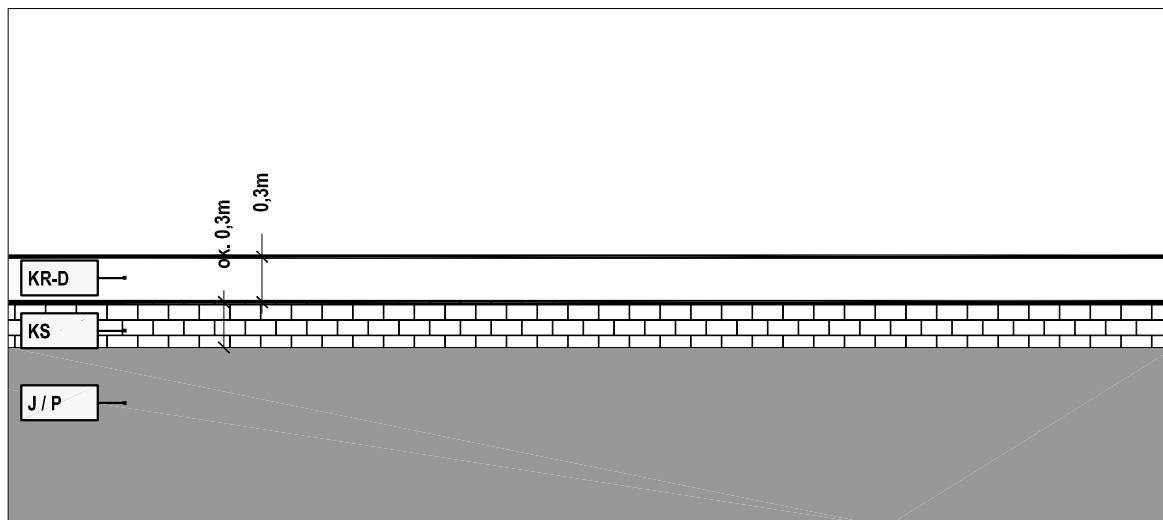
W rejonie skrzyżowań zaleca się stosowanie nawierzchni wg wytycznych dotyczących pasów ruchu pieszego PRP, ale o odmiennej kolorystyce (płyty ciemnoszare). Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. Układ fug zgodny z układem fug drogi priorytetowej (wybór drogi priorytetowej nie musi być zgodny z klasą drogi). W przypadku dużych prostokątnych skrzyżowań materiał nawierzchni pasa PRP układany zgodnie z podziałem siatki kwadratów 0,5x0,5m (odl. między osiami fug)

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
= linia ew. docinania materiału

R y c. I/35 | R - droga rowerowa poza jezdnią, w strefie ciągu pieszego

Zalecany sposób wydzielenia drogi rowerowej R w rejonie skrzyżowań.

skala 1:50

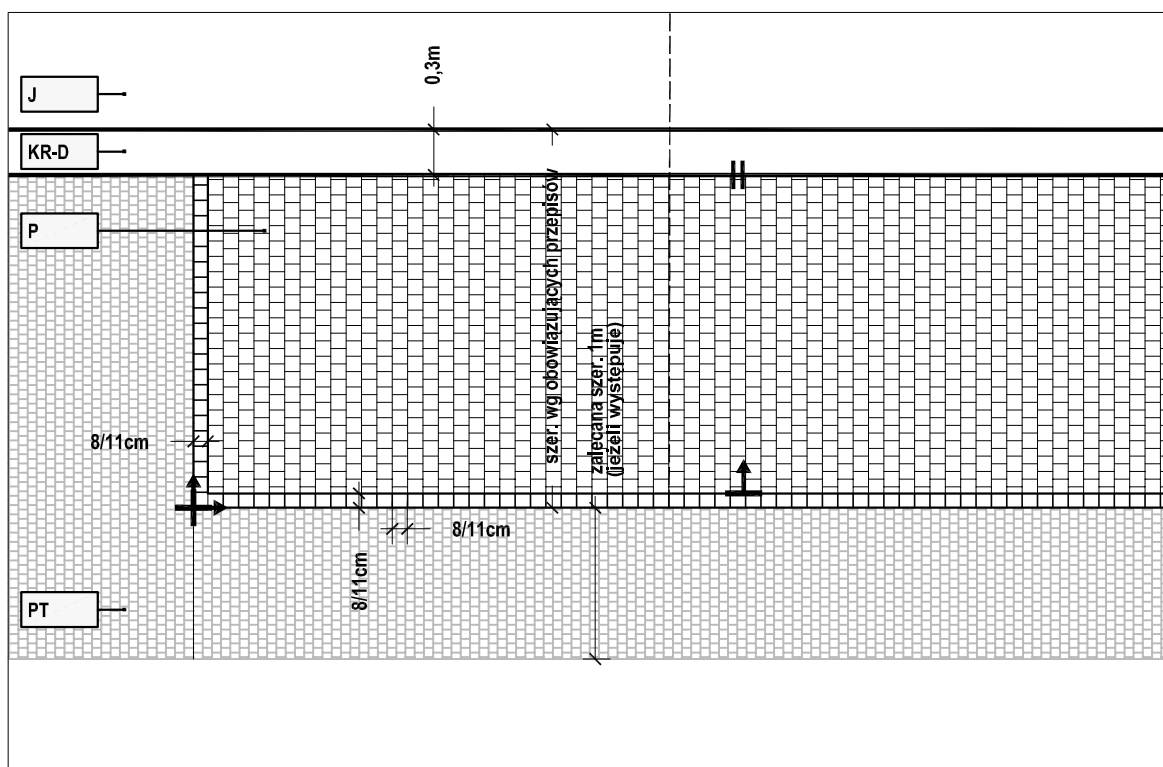


System parkowania równoległego względem krawężnika drogowego KR-D (jako optymalny system parkowania, szczególnie w strefach reprezentacyjnych). Nawierzchnia parkingu w obrębie dróg zgodna z nawierzchnią jezdni J. Wymiar pasa do parkowania zgodnie z obowiązującymi przepisami. Korytka ściekowe (jeżeli występuje) wzdłuż krawężnika drogowego KR-D.

**R y c. I/36 | P - parking**

skala 1:50

Lokalizacja parkingu w obrębie nawierzchni jezdni, poza ciągiem pieszym



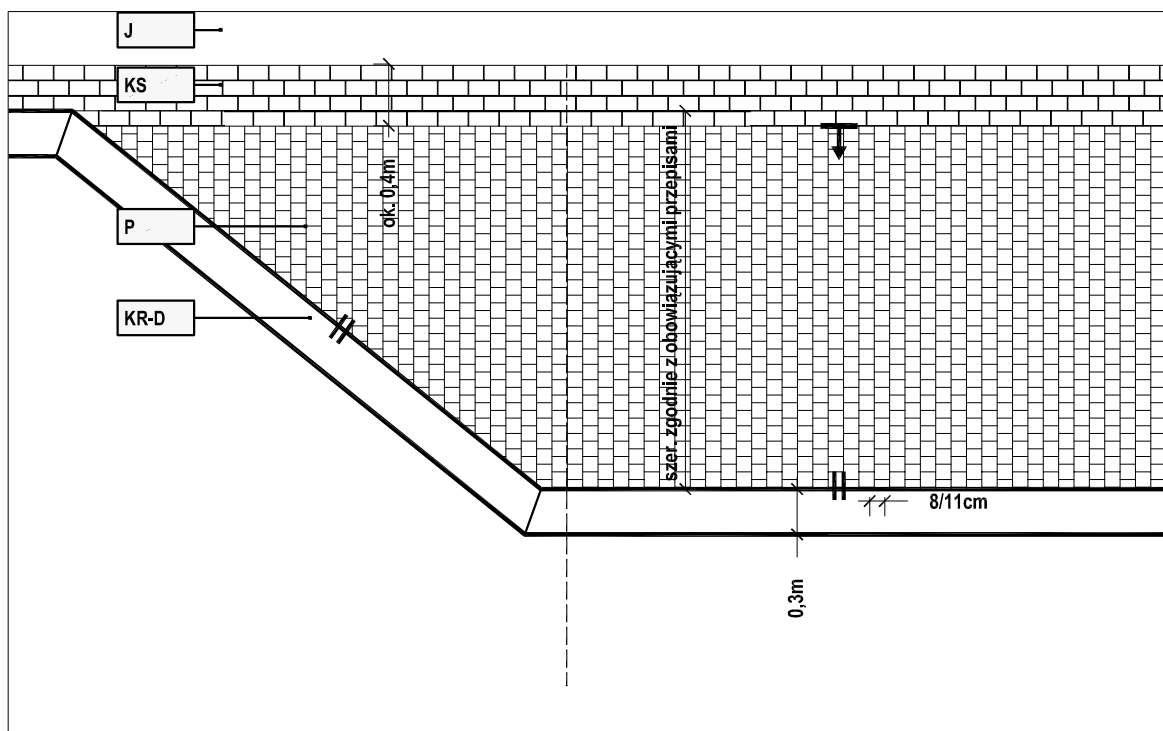
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Od strony pasa PT obrzeże z jednego rzędu kostki 8 / 11cm. System parkowania równoległego i prostopadłego względem krawężnika drogowego KR-D (jako optymalny system parkowania, szczególnie w strefach reprezentacyjnych).

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
⊥ Symbol: linia ew. docinania materiału

**R y c. I/37 | P - parking**

skala 1:50

Lokalizacja parkingu poza nawierzchnią jezdni w poziomie chodnika



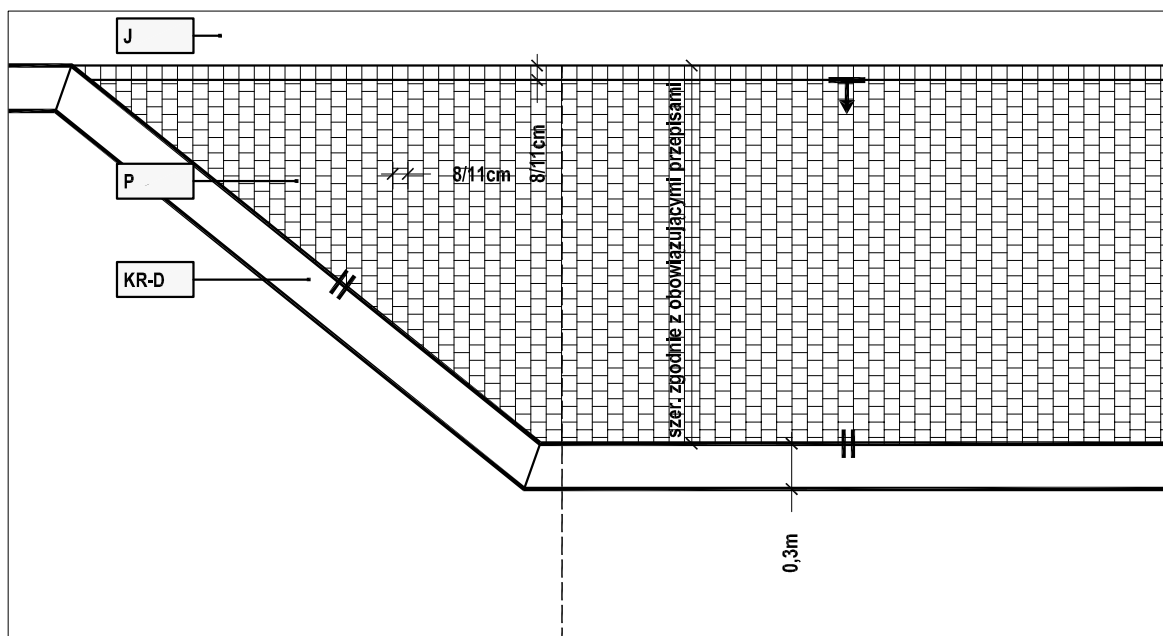
Kostka układana rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Od strony nawierzchni jezdni J korytka ściekowe KS. System parkowania równoległego i prostopadłego względem krawężnika drogowego KR-D (jako optymalny system parkowania, szczególnie w strefach reprezentacyjnych).

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia ew. docinania materiału

R y c. I/38 | P - parking

skala 1:50

Lokalizacja parkingu w zatoce; od strony jezdni korytka ściekowe KS



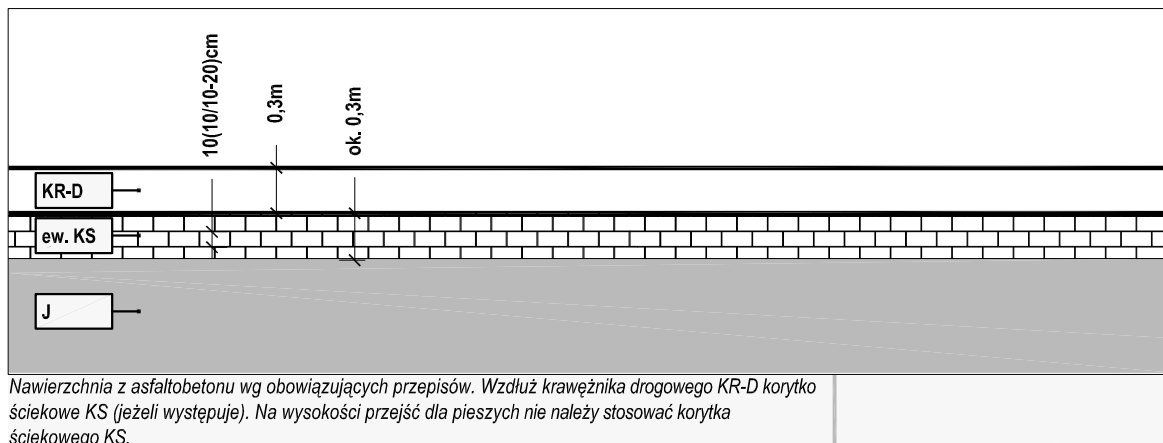
Kostka układana rzędami prostopadłymi do KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. Od strony jezdni, na przedłużeniu KR-D obrzeże z pojedynczego rzędu kostki 8/11cm. System parkowania równoległego i prostopadłego względem krawężnika drogowego KR-D (jako optymalny system parkowania, szczególnie w strefach reprezentacyjnych).

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia ew. docinania materiału

R y c. I/39 | P - parking

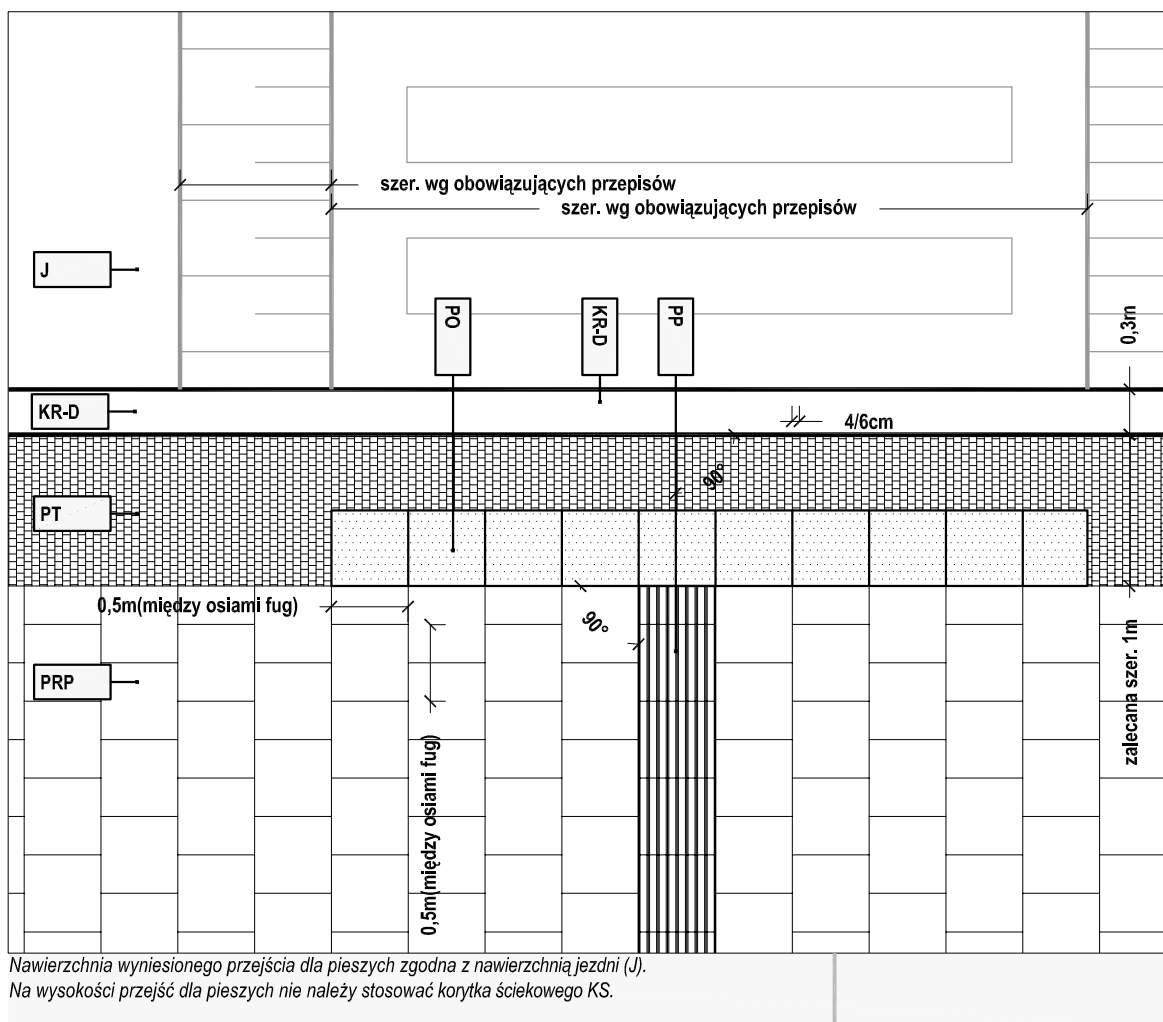
skala 1:50

Lokalizacja parkingu w zatoce; od strony jezdni brak korytka ściekowego KS



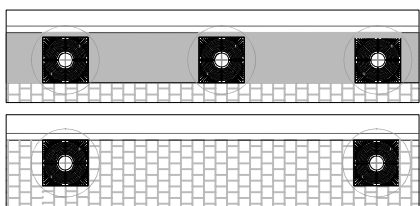
R y c. I/40.1 | J - nawierzchnia jezdni

skala 1:50



R y c. I/40.2 | J - nawierzchnia przejścia dla pieszych wyniesionego  
do poziomu ciągu pieszego

skala 1:50

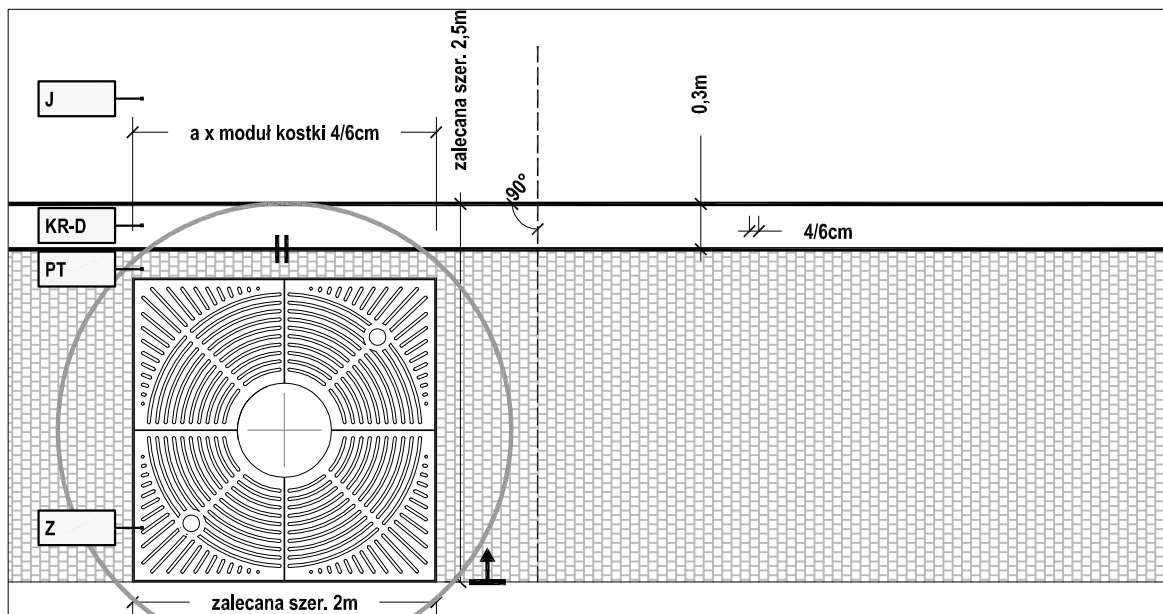


Duże zagęszczenie elementów wzdłuż krawężnika, małe i średnie natężenie ruchu pieszego  
- szeroki pas PT

Małe zagęszczenie elementów wzdłuż krawężnika, duże natężenie ruchu pieszego  
- wąski pas PT lub brak pasa PT

R y c. I/41 | Z - zieleń

Schemat lokalizowania mis z roślinnością wysoką



Stosować, gdy:

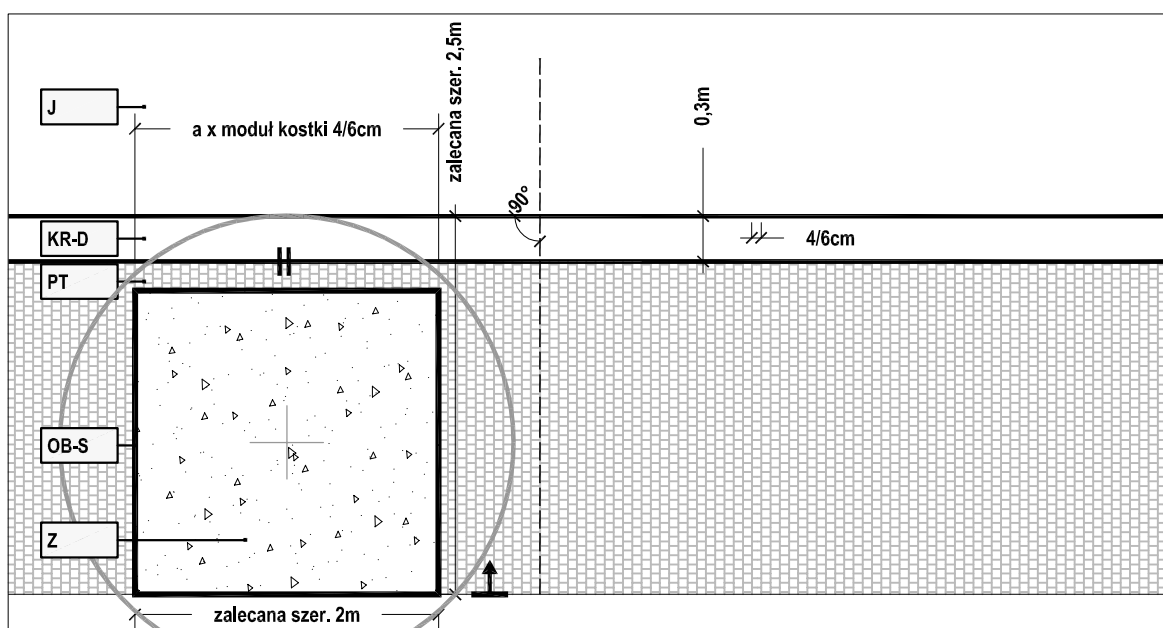
- pas ruchu pieszego (PRP) < 1,75m;
- pas ruchu pieszego (PRP) > 1,75m, ale ciąg pieszy cechuje się dużym natężeniem ruchu pieszego;
- punktowe misy z roślinnością zlokalizowane są na wysokości miejsc parkingowych (P).

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
⊥ Symbol: linia ew. docinania materiału

R y c. I/42.1 | Z - zieleń

skala 1:50

Stosowanie punktowych mis z roślinnością wysoką - krata żeliwna



Dopuszcza się stosowanie, gdy pas ruchu pieszego PRP > 1,75m, a ciąg pieszy cechuje się małym natężeniem ruchu pieszego.

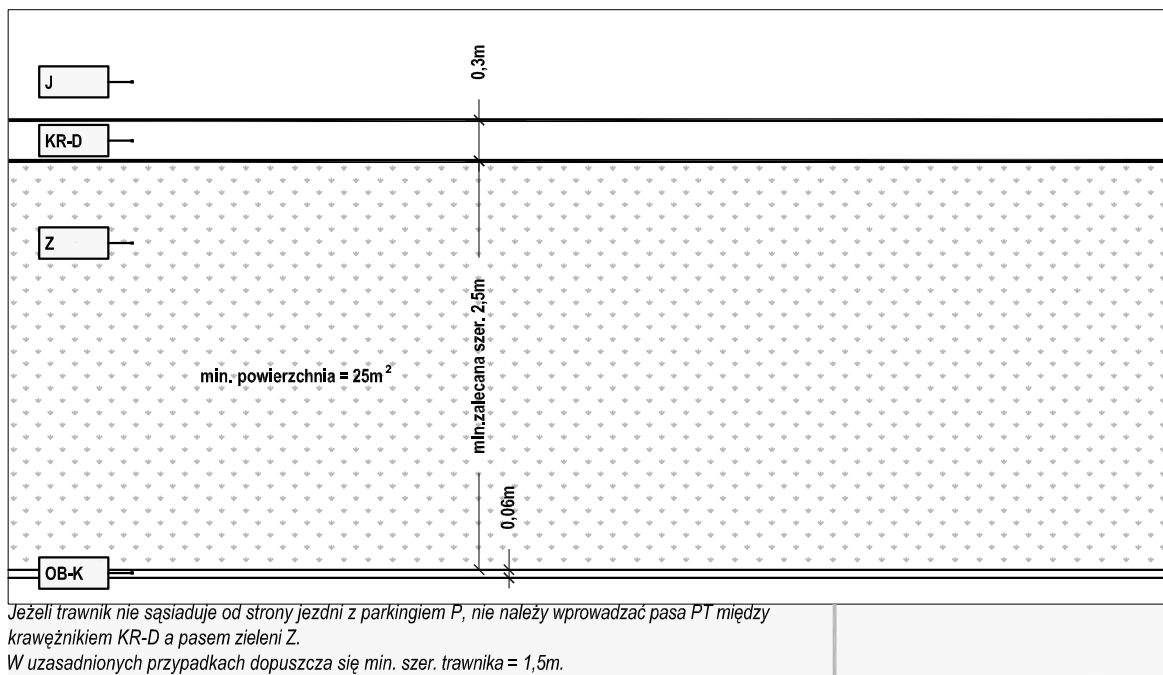
↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
⊥ Symbol: linia ew. docinania materiału

R y c. I/42.2 | Z - zieleń

skala 1:50

Stosowanie punktowych mis z roślinnością wysoką - wypełnienie nawierzchnią mineralną

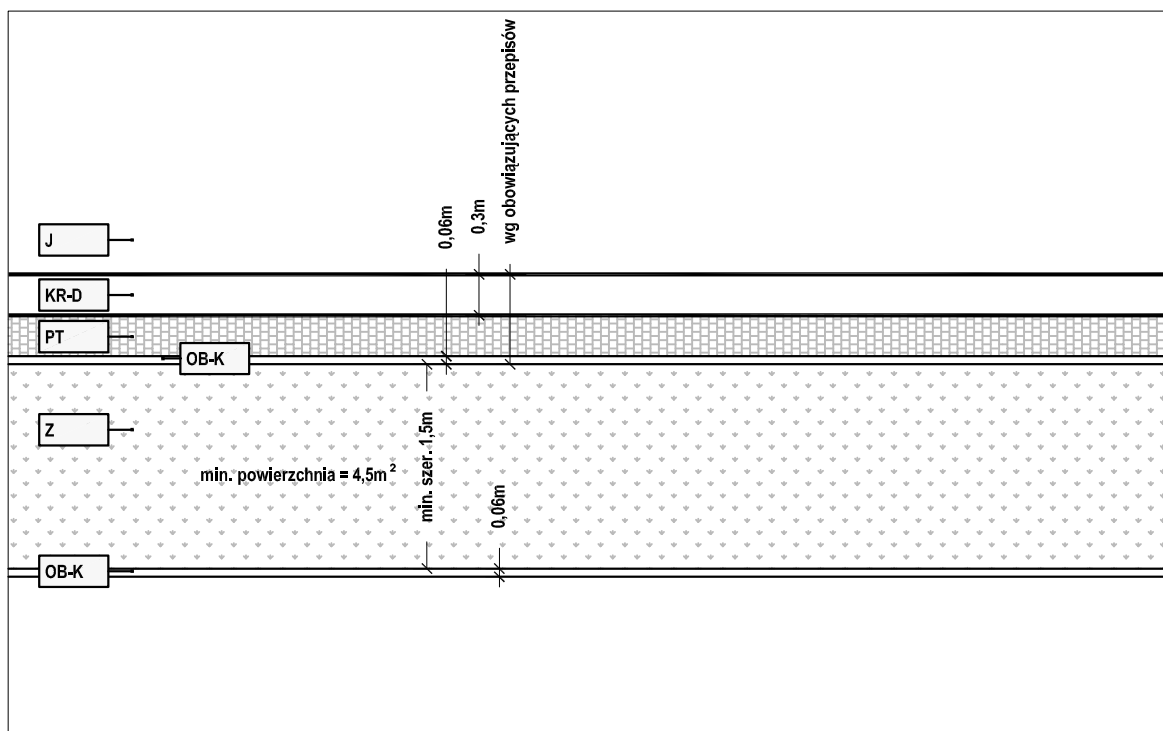




R y c. I/43 | Z - zielen niska

skala 1:50

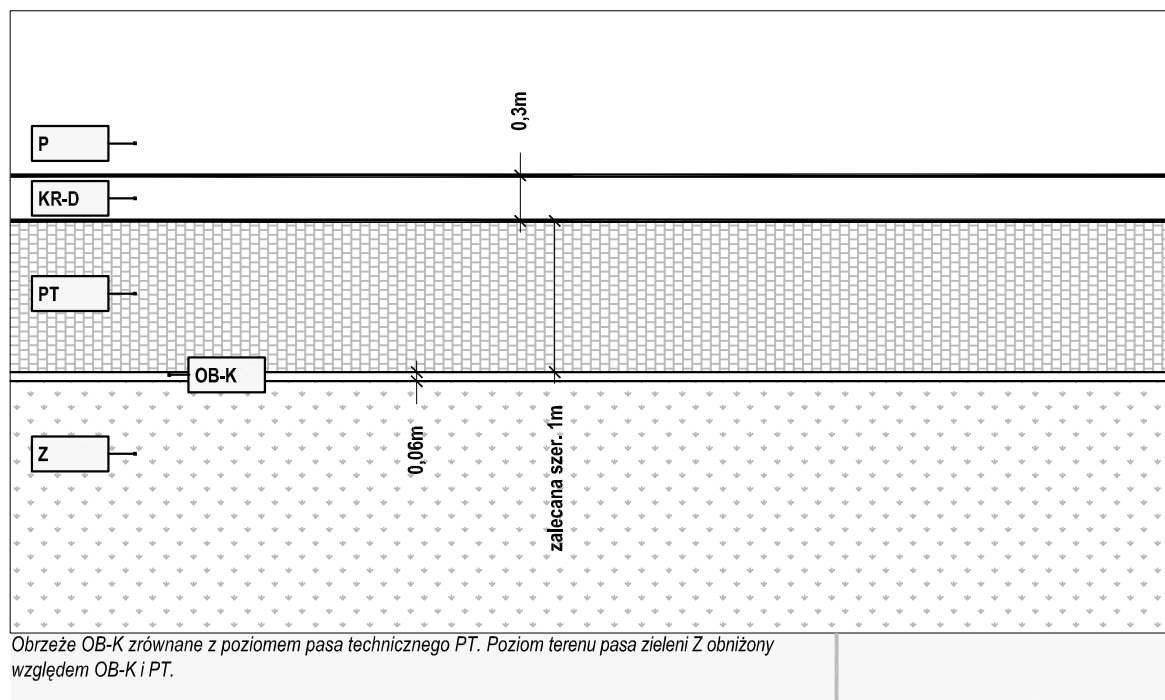
Minimalne parametry powierzchni trawników



R y c. I/44 | Z - zielen niska

skala 1:50

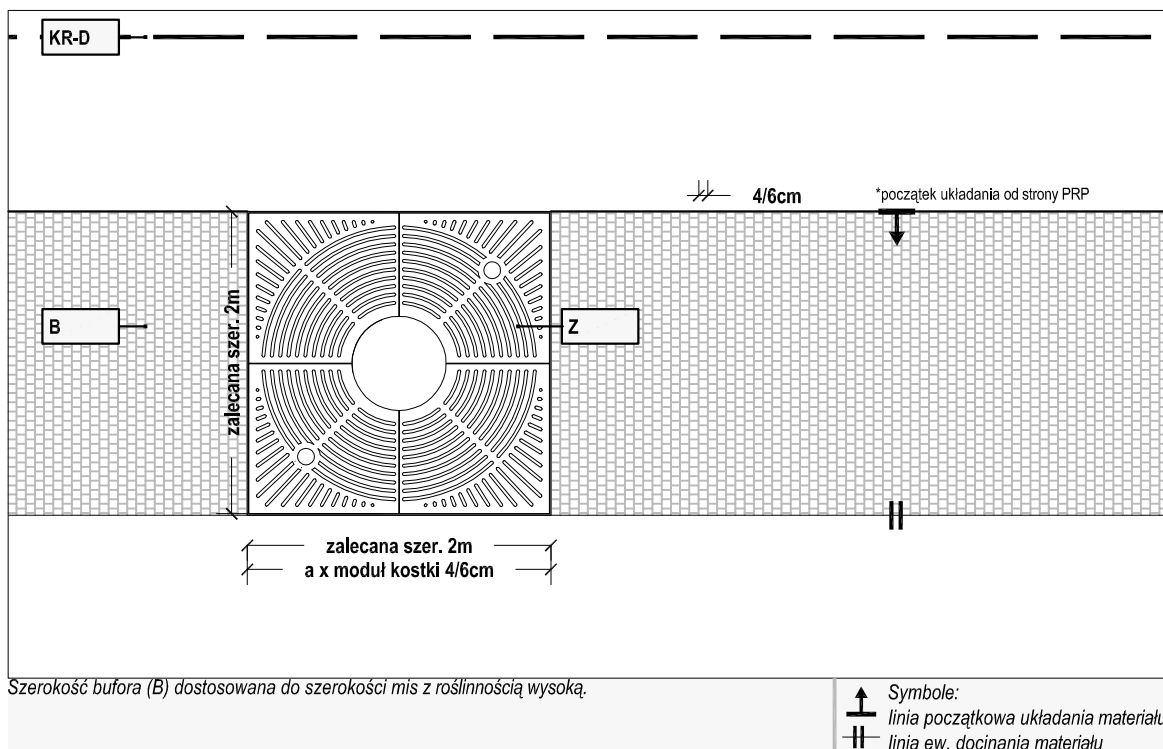
Minimalne parametry powierzchni krzewów



R y c. I/45 | **Z - zieleń niska**

skala 1:50

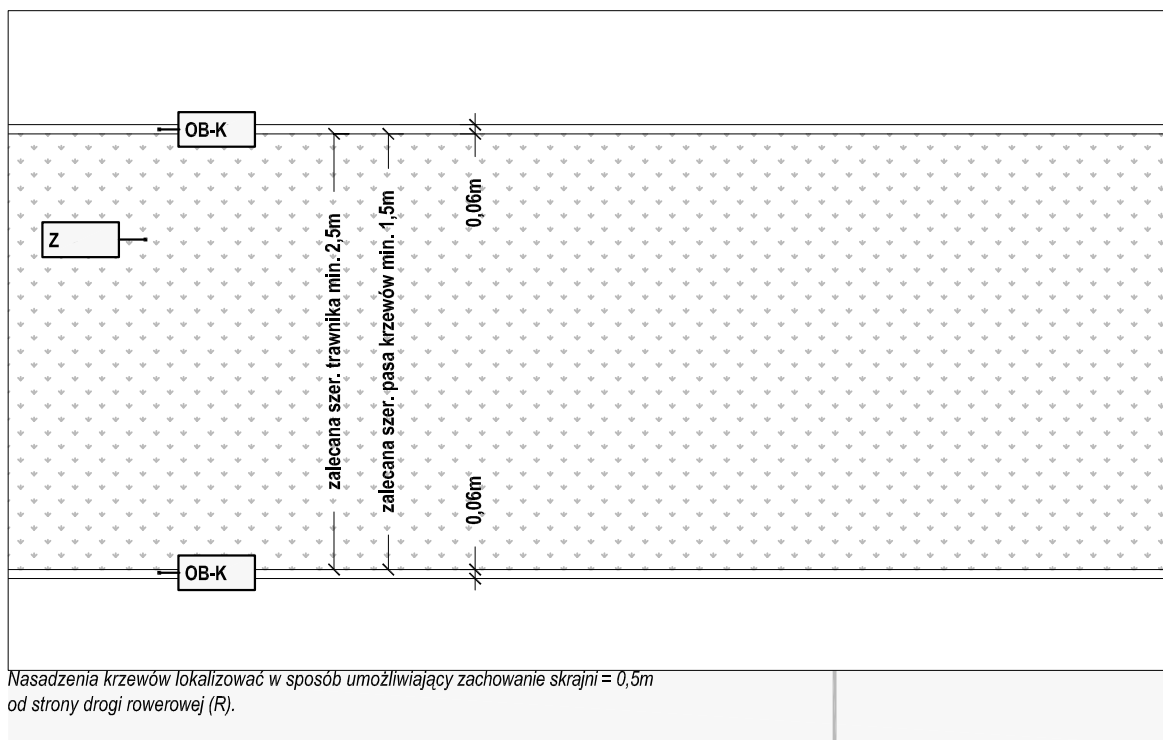
Lokalizacja trawnika/powierzchni krzewów w sąsiedztwie parkingu,  
gdzie pas techniczny PT pełni funkcję obsługi komunikacyjnej parkingu (P)



R y c. I/46 | Z - zieleń wysoka

Lokalizacja punktowych mis z roślinnością wysoką w obrębie bufora (B)

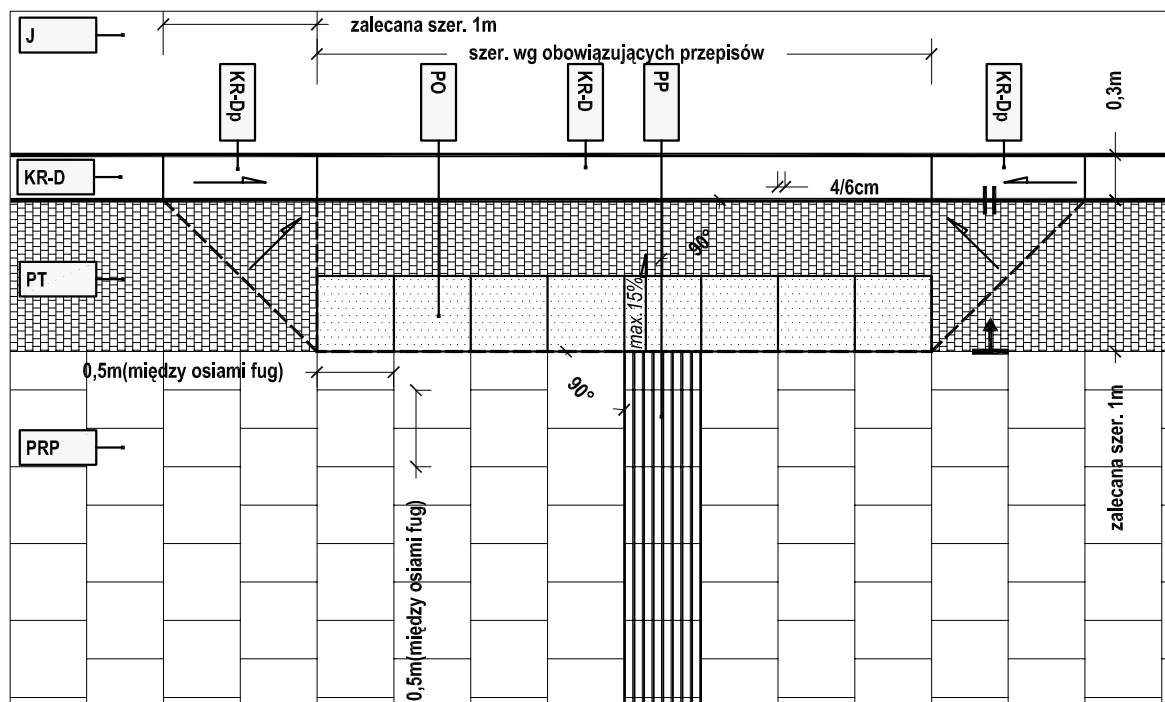
skala 1:50



R y c. I/47 | Z - zieleń niska

Trawnik/powierzchnia krzewów pełniąca funkcję bufora (B)

skala 1:50



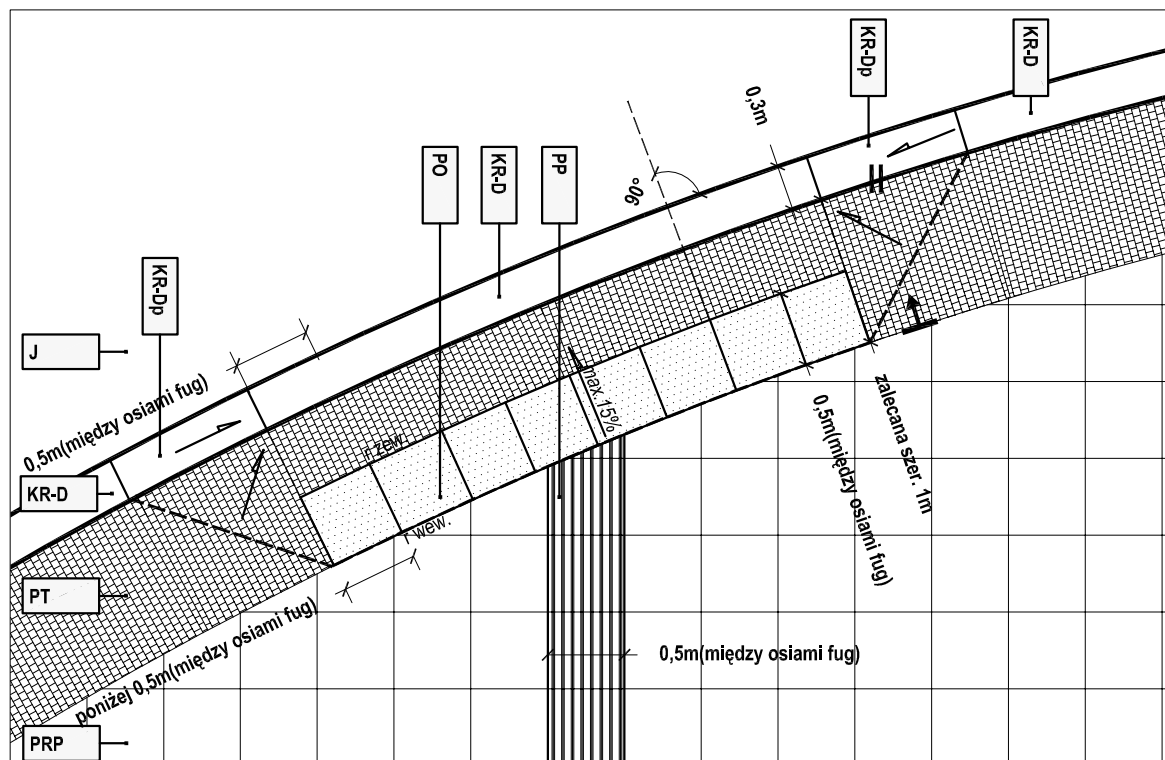
Należy dążyć do lokalizowania przejść dla pieszych w sposób umożliwiający zachowanie ciągłości fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP, prostopadłych do krawężnika drogowego KR-D lub linii zabudowy. Płyty prowadzące (PP) układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa PRP.

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
 || Symbol: linia ew. docinania materiału

**R y c. I/48 | Rampa krawężnikowa przy przejściu dla pieszych**

skala 1:50

Przebieg prosty optymalny



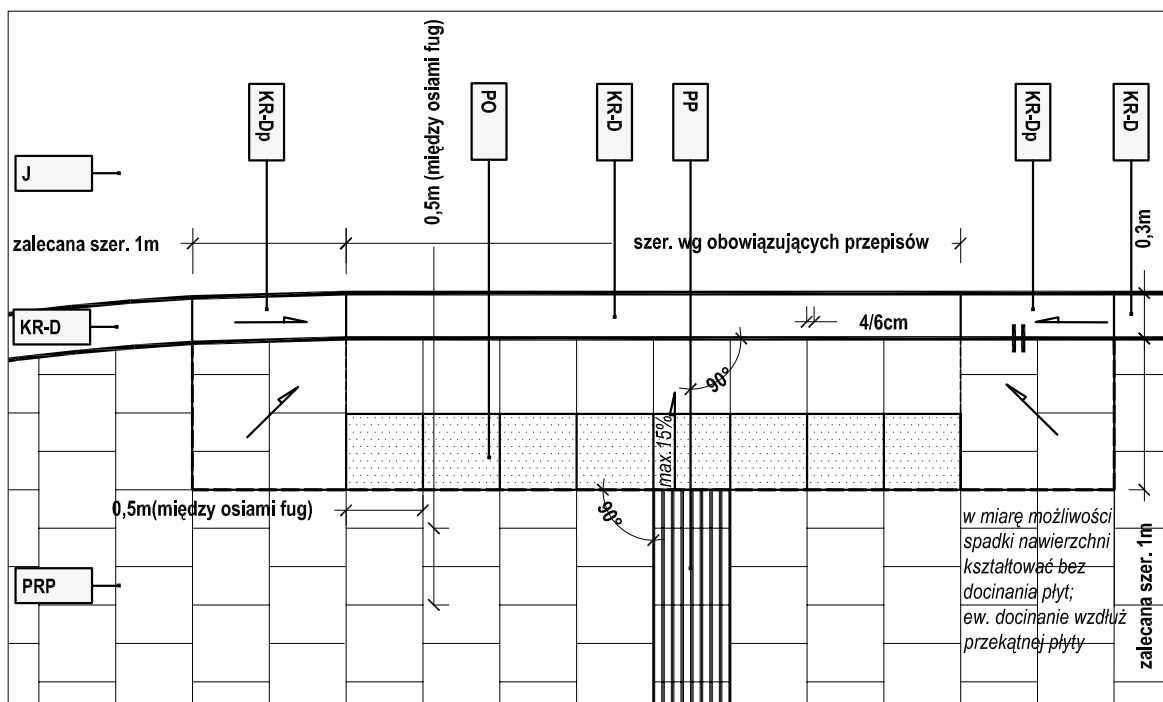
Fugi pasów PO prostopadle do krawężnika KR-D. Ew. zwięzanie wymiaru płyt ostrzegawczych (PO) w kierunku od r zew. do r wew. Płyty prowadzące (PP) układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa PRP.

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
 || Symbol: linia ew. docinania materiału

**R y c. I/49 | Rampa krawężnikowa przy przejściu dla pieszych**

skala 1:50

Przebieg po łuku



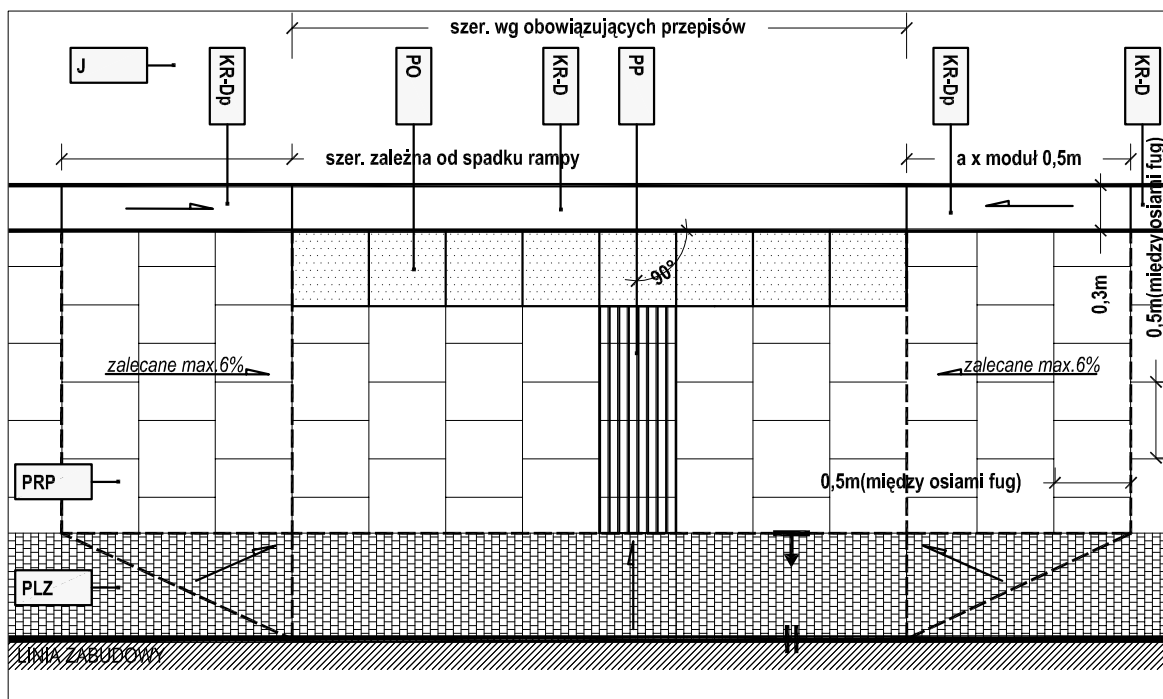
Należy dążyć do lokalizowania przejść dla pieszych w sposób umożliwiający zachowanie ciągłości fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP, prostopadłych do krawężnika drogowego KR-D lub linii zabudowy. Płyty prowadzące (PP) układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa PRP.

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
|| Symbol: linia ew. docinania materiału

#### R y c. I/50 | Rampa krawężnikowa przy przejściu dla pieszych

skala 1:50

Przebieg przejścia dla pieszych blisko osi skrzyżowania; brak pasa technicznego PT



Należy dążyć do lokalizowania przejść dla pieszych w sposób umożliwiający zachowanie ciągłości fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP, prostopadłych do krawężnika drogowego KR-D lub linii zabudowy. Płyty prowadzące (PP) układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa PRP.

Wyrównanie spadków rampy krawężnikowej na powierzchni pasa przyległego do zabudowy PLZ.

↑ Symbol: linia początkowa układania materiału  
|| Symbol: linia ew. docinania materiału

#### R y c. I/51 | Rampa krawężnikowa przy przejściu dla pieszych

skala 1:50

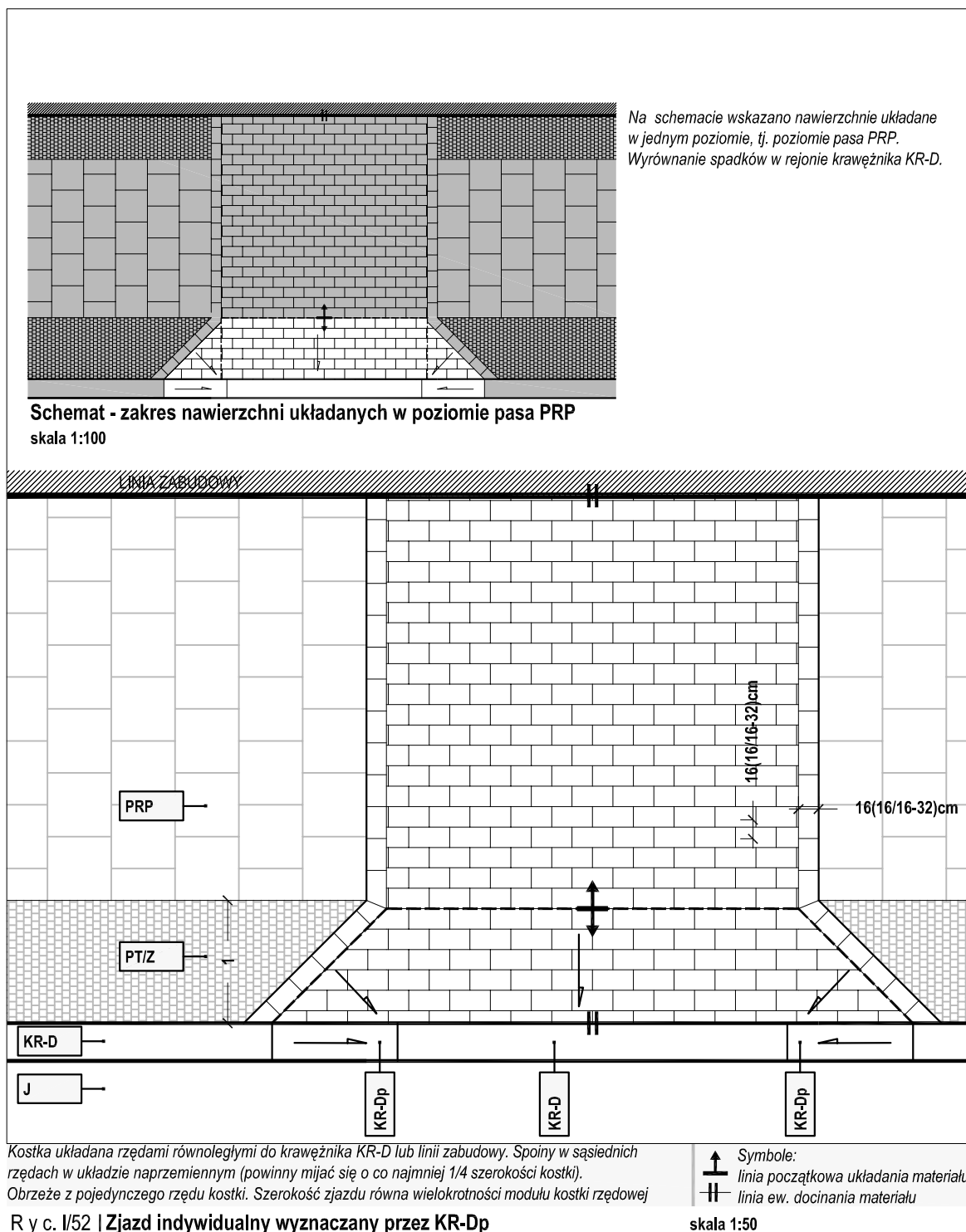
Przebieg przejścia dla pieszych w oddaleniu od osi skrzyżowania;  
brak pasa technicznego PT

# STREFA I

## Rampy krawężnikowe przy przejściu dla pieszych

Zjazdy indywidualne i zjazdy publiczne użytkowane z małą intensywnością - nawierzchnia z kostki rzędowej 16(16/16-32)cm;  
Zjazdy publiczne intensywnie użytkowane - nawierzchnia z materiału zgodnego z materiałem nawierzchni, do której prowadzi zjazd  
(np. nawierzchnia parkingu)

Krawężniki drogowe przejściowe KR-Dp stosować w sytuacjach, gdy możliwe jest wyrównanie spadków na pasie technicznym PT/pasie zieleni niskiej Z.  
Należy dążyć do stosowania jednego przyjętego rozwiązania styku zjazdu z nawierzchnią jezdni wzdłuż ulicy (minimum na odcinku od skrzyżowania do skrzyżowania).



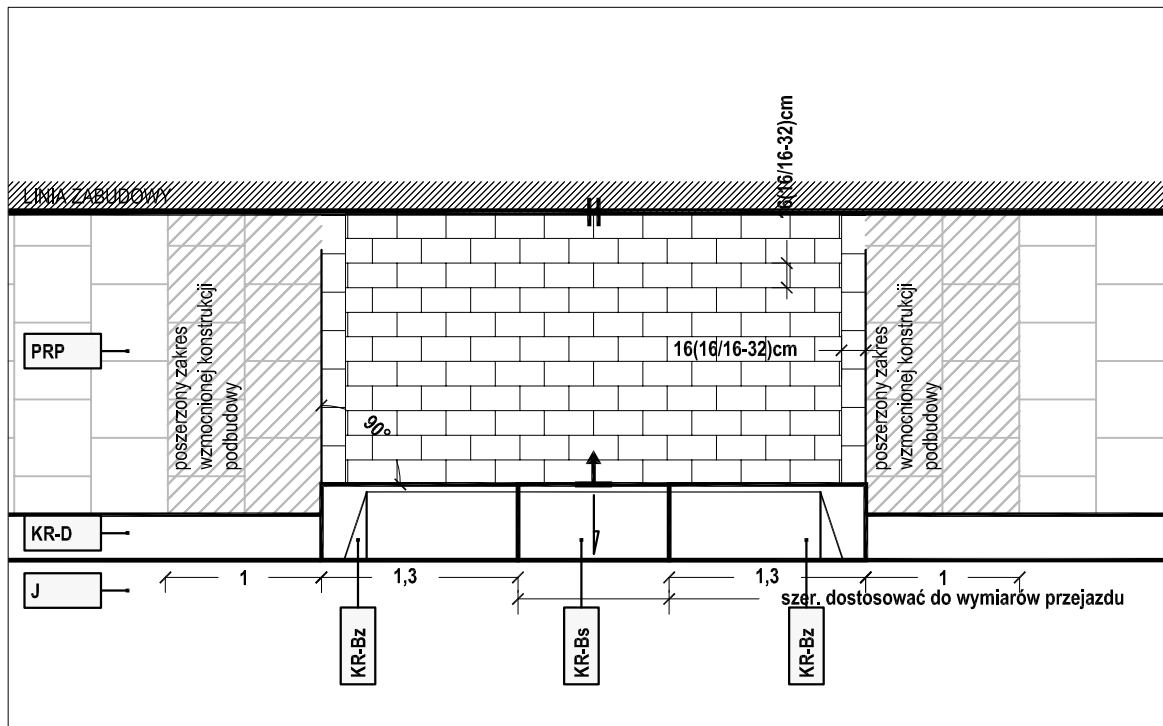
Zjazdy indywidualne i zjazdy publiczne użytkowane z małą intensywnością - nawierzchnia z kostki rzędowej 16(16/16-32)cm.

Zjazdy publiczne intensywnie użytkowane - nawierzchnia z materiału zgodnego z materiałem nawierzchni, do której prowadzi zjazd (np. nawierzchnia parkingu)

Krawężniki bramowe KR-B stosować w sytuacjach, gdy niemożliwe jest wyrównanie spadków poza pasem PRP:

- pas techniczny PT/pas przylegający do linii zabudowy PLZ/pas zieleni Z nie występuje,

Należy dążyć do stosowania jednego rozwiązania styku zjazdu z nawierzchnią jezdni wzdłuż ulicy (min na odcinku od skrzyżowania do skrzyżowania).



Kostka układana rzędami równoległymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki).

Obrzeże z pojedynczego rzędu kostki, układanej dłuższą krawędzią prostopadle do krawężnika KR-B.

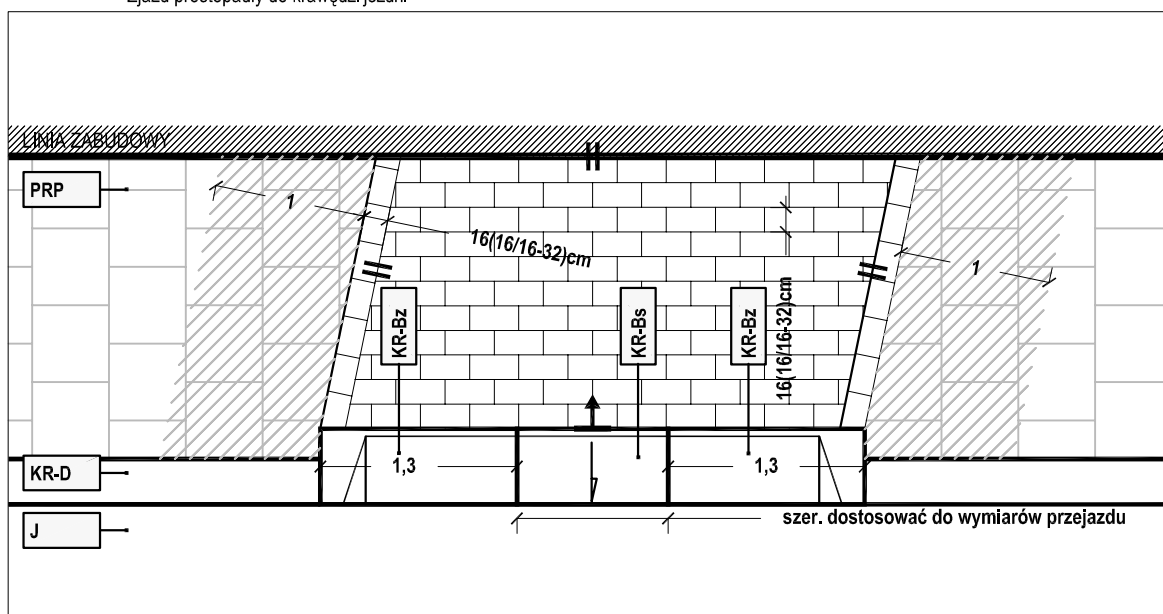
Szerokość zjazdu równa wielokrotności modułu kostki rzędowej

Symbol: ↑ linia początkowa układania materiału  
|| linia ew. docinania materiału

**R y c. I/53 | Zjazd indywidualny ograniczony KR-B**

skala 1:50

Zjazd prostopadły do krawędzi jezdni



Kostka układana rzędami równoległymi do KR-D lub linii zabudowy. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (powinny mijać się o co najmniej 1/4 szerokości kostki). Obrzeże przejazdu bramowego z pojedynczego rzędu kostki. Szerokość zjazdu równa wielokrotności modułu kostki rzędowej

Symbol: ↑ linia początkowa układania materiału  
|| linia ew. docinania materiału

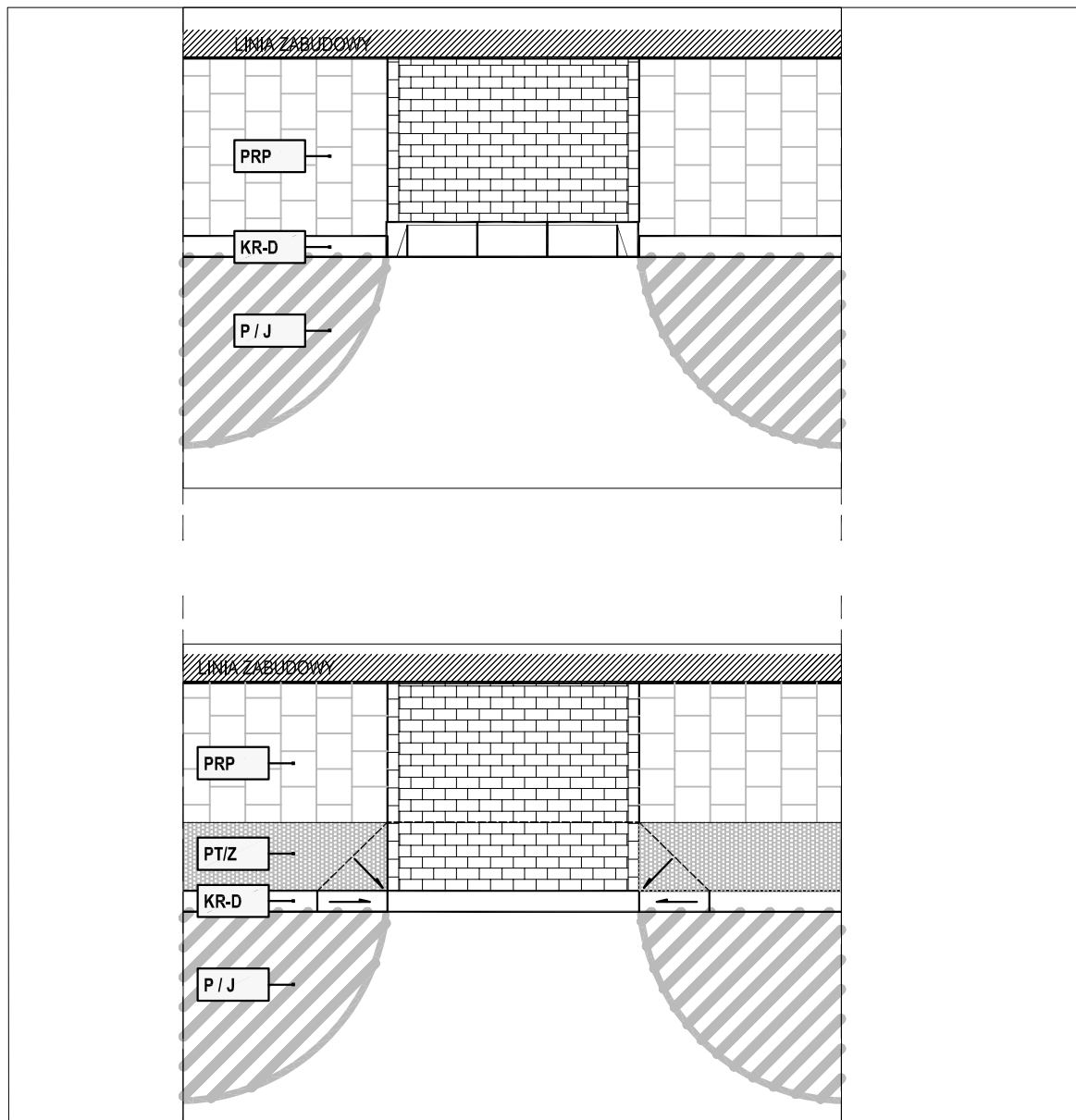
**R y c. I/54 | Zjazd indywidualny ograniczony KR-B**

skala 1:50

Zjazd skośny względem krawężnika drogowego KR-D

Zjazdy indywidualne i zjazdy publiczne użytkowane z małą intensywnością - nawierzchnia z kostki rzędowej 16(16/16-32)cm;  
Zjazdy publiczne intensywnie użytkowane - nawierzchnia z materiału zgodnego z materiałem nawierzchni,  
do której prowadzi zjazd (np. nawierzchnia parkingu)

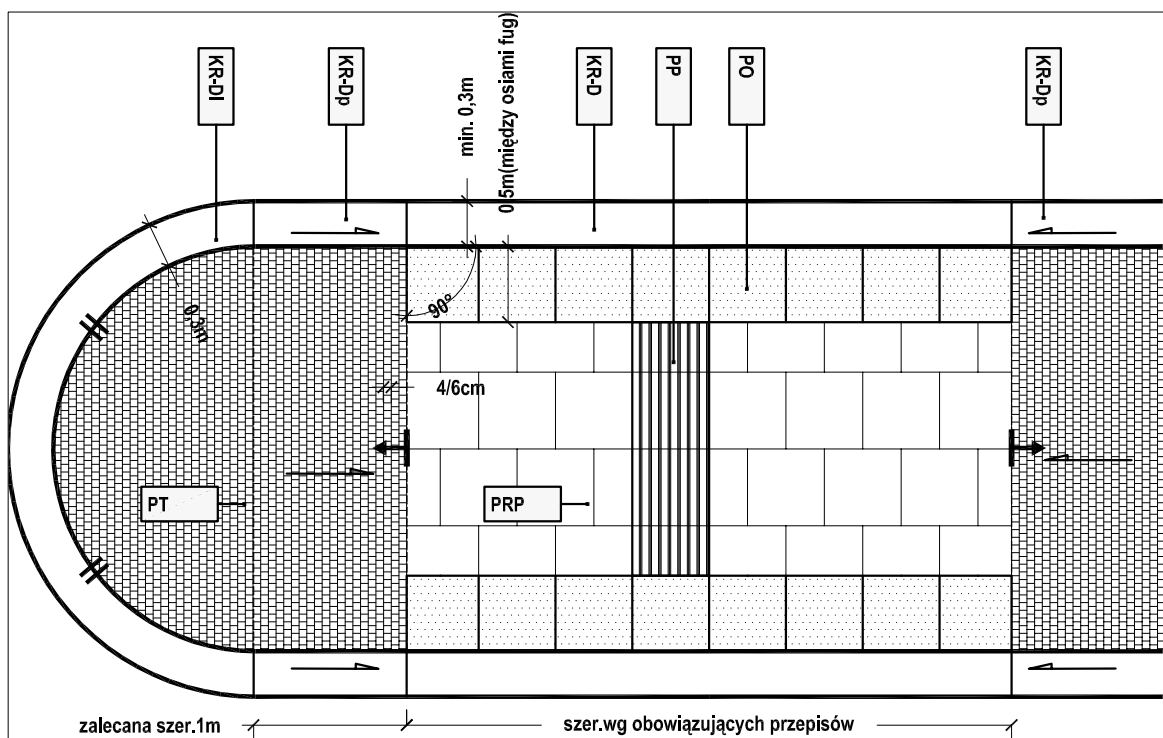
Należy dążyć do stosowania jednego rozwiązania styku zjazdu z nawierzchnią jezdni wzdłuż ulicy (min na odcinku od skrzyżowania do skrzyżowania).





Powyższe rozwiązanie stosować w powiązaniu z systemem parkowania zlokalizowanym w obrębie jezdni.  
Wyrównanie spadków w pasie technicznym PT lub w pasie przylegającym do linii zabudowy PLZ lub  
poza pasem drogowym (za linią zabudowy).

R y c. I/55 | Zjazd indywidualny wyokrąglony łukiem kołowym w obrębie jezdni skala 1:100





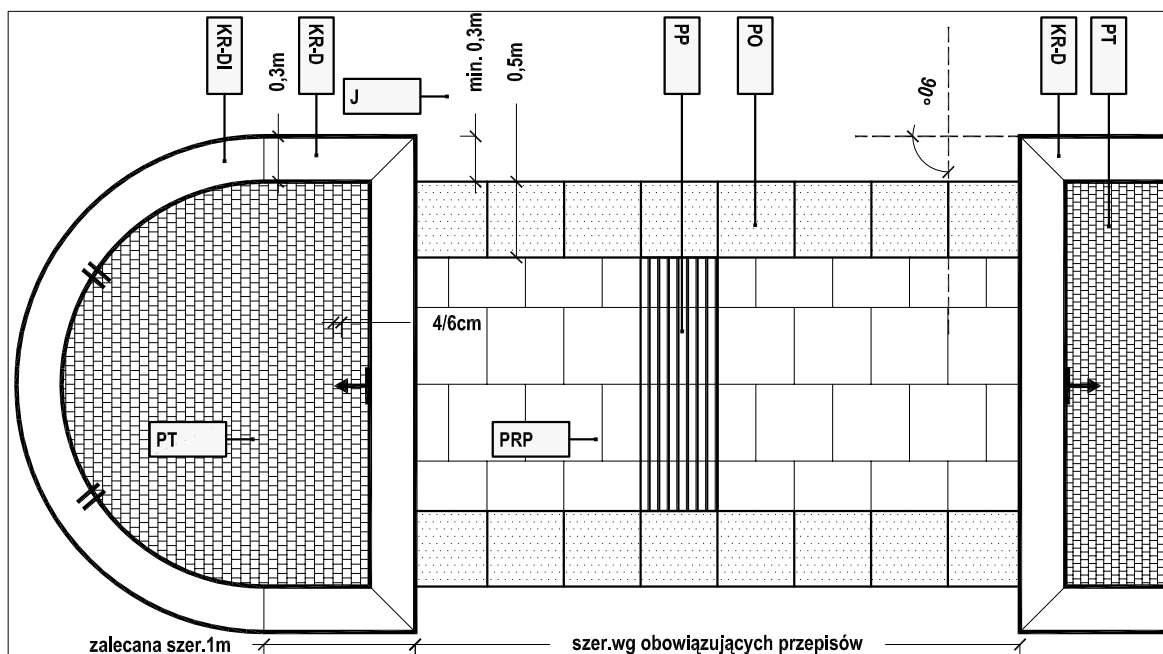
W pasie PT kostki układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. W pasie PRP płyty układać rzędami prostopadłymi do kierunku ruchu; spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (nie dot. układu na planie "siatki"). Płyty ostrzegawcze PO i płyty prowadzące PP układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP.

Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia ew. docinania materiału



### R y c. I/56 | Azyl dla pieszych

Azyl z rampą krawężnikową

skala 1:50



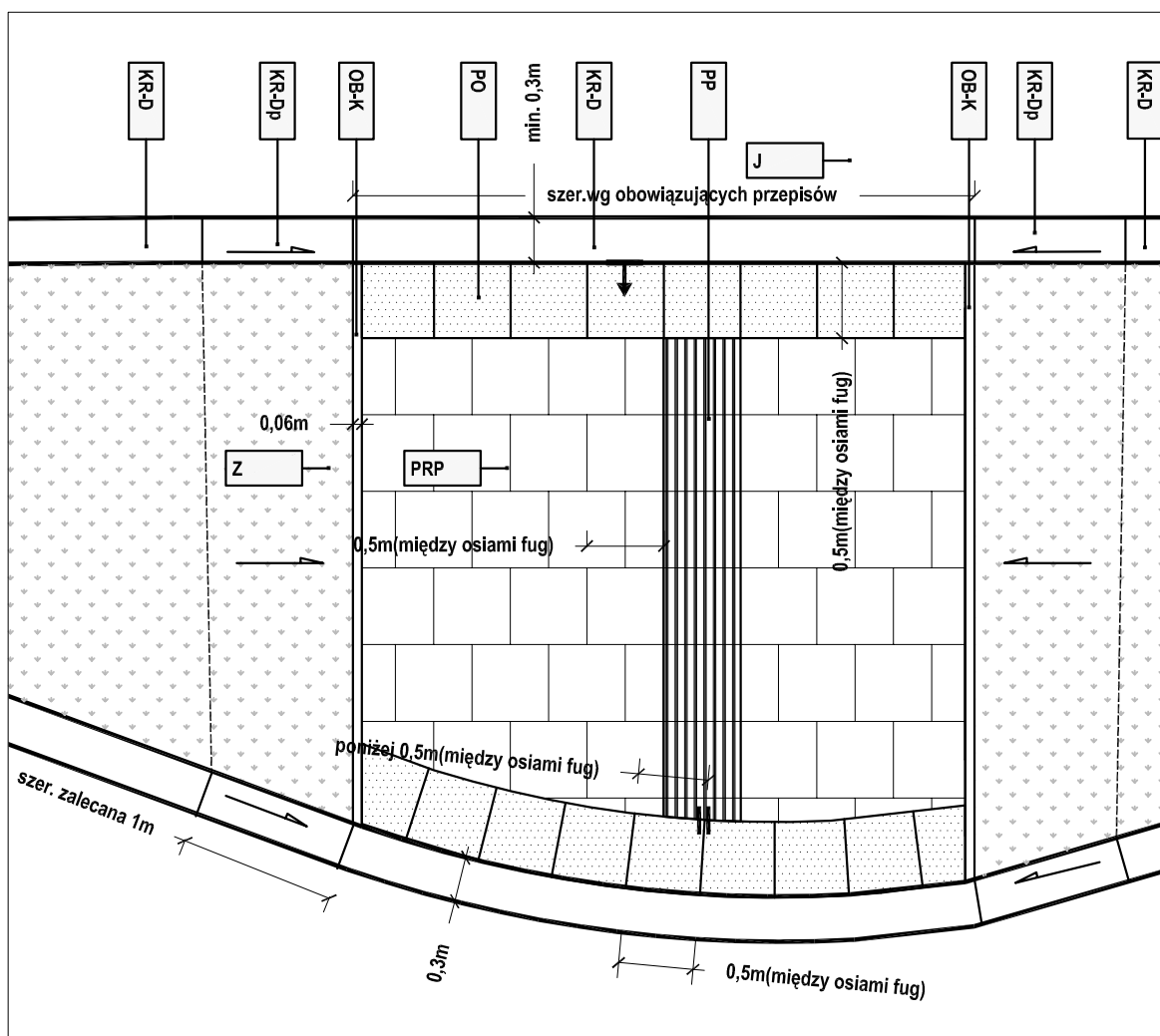
W pasie PT kostki układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym. W pasie PRP płyty układać rzędami prostopadłymi do kierunku ruchu; spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (nie dot. układu na planie "siatki"). Płyty PO i płyty PP układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP. Płyty PO odsunięte min. 0,3m od zew. krawędzi krawężnika KR-D; wypełnienie powstałej wnęki materiałem wg materiału nawierzchni jezdni J.

Symbole:  
 linia początkowa układania materiału  
 linia ew. docinania materiału

### R y c. I/57 | Azyl dla pieszych

Azyl bez rampy krawężnikowej, przejście w poziomie jezdni J

skala 1:50



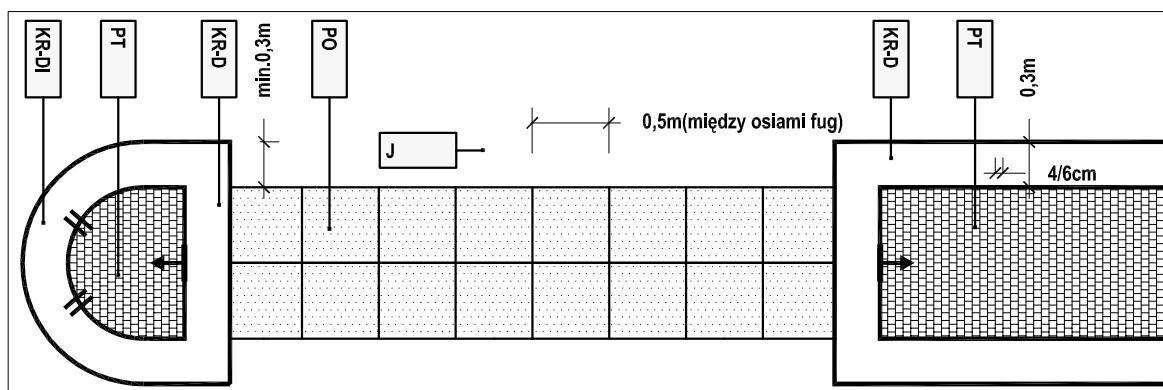
W pasie PRP płyty układać rzędami prostopadłymi do kierunku ruchu; spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym (nie dot. układu na planie "siatki"). Płyty ostrzegawcze PO i płyty prowadzące PP układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP (wyluczając płyty PO wzdłuż krawężnika KR-D przebiegającego po łuku).

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/58 | Azyl dla pieszych

Azyl o jednej z krawędzi przebiegającej po łuku

skala 1:50



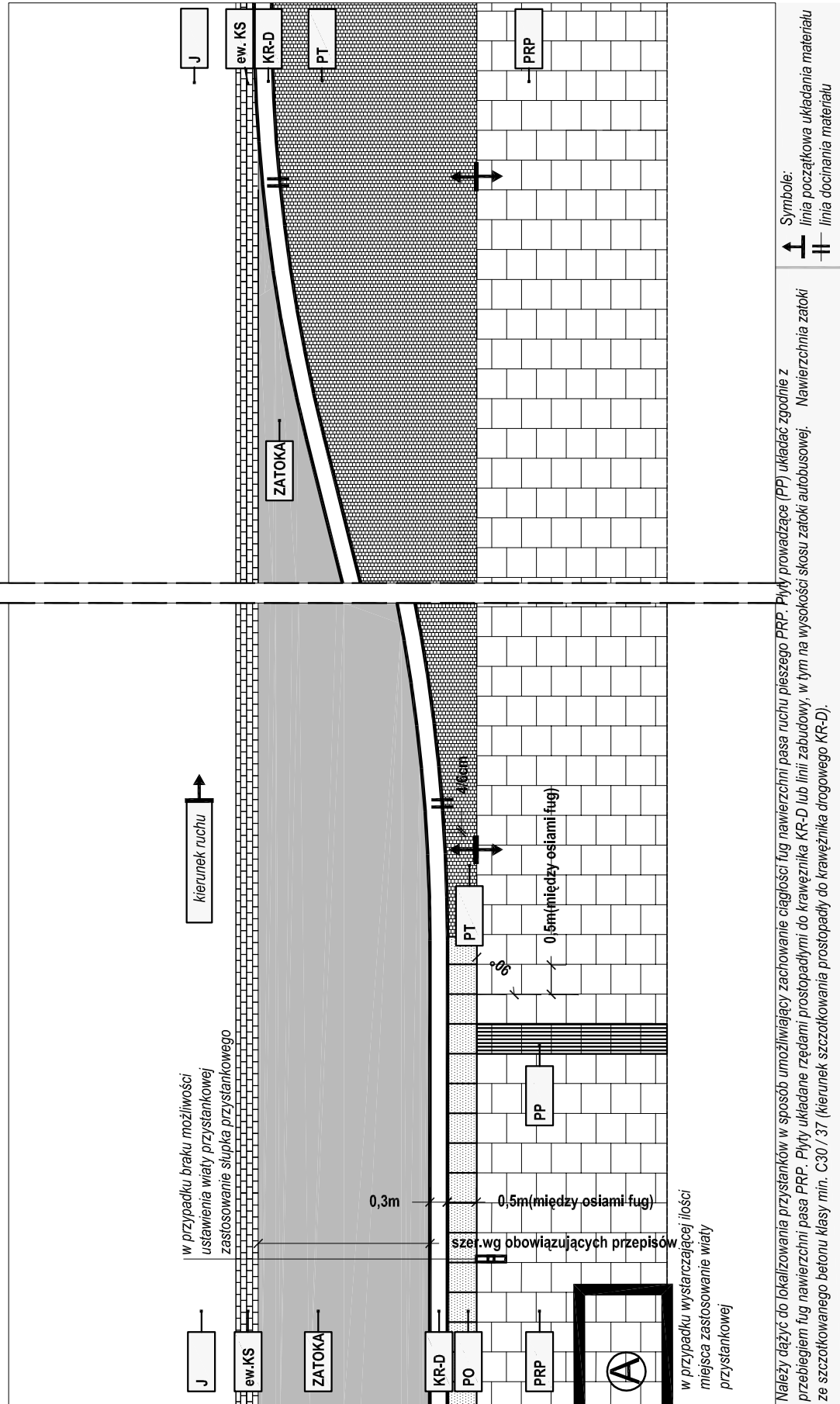
Płyty PO odsunięte min. 0,3m od zew. krawędzi krawężnika KR-D; wypełnienie powstałej wnęki materiałem zgodnym z nawierzchnią J. W pasie PT kostki układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D. Spoiny w sąsiednich rzędach w układzie naprzemiennym.

↑ Symbole:  
— linia początkowa układania materiału  
— linia docinania materiału

R y c. I/59 | Azyl dla pieszych

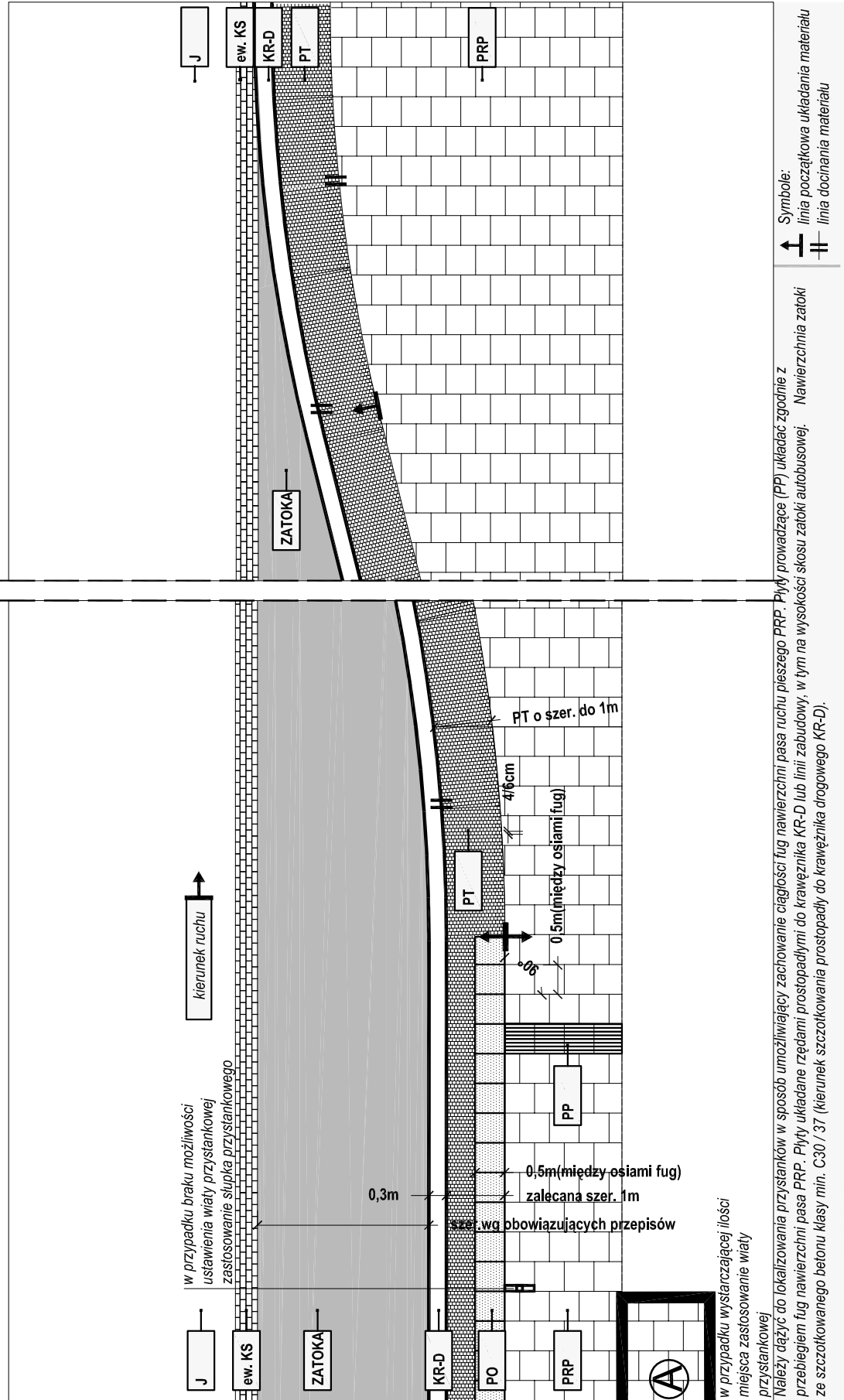
Azyl szczególnie wąski

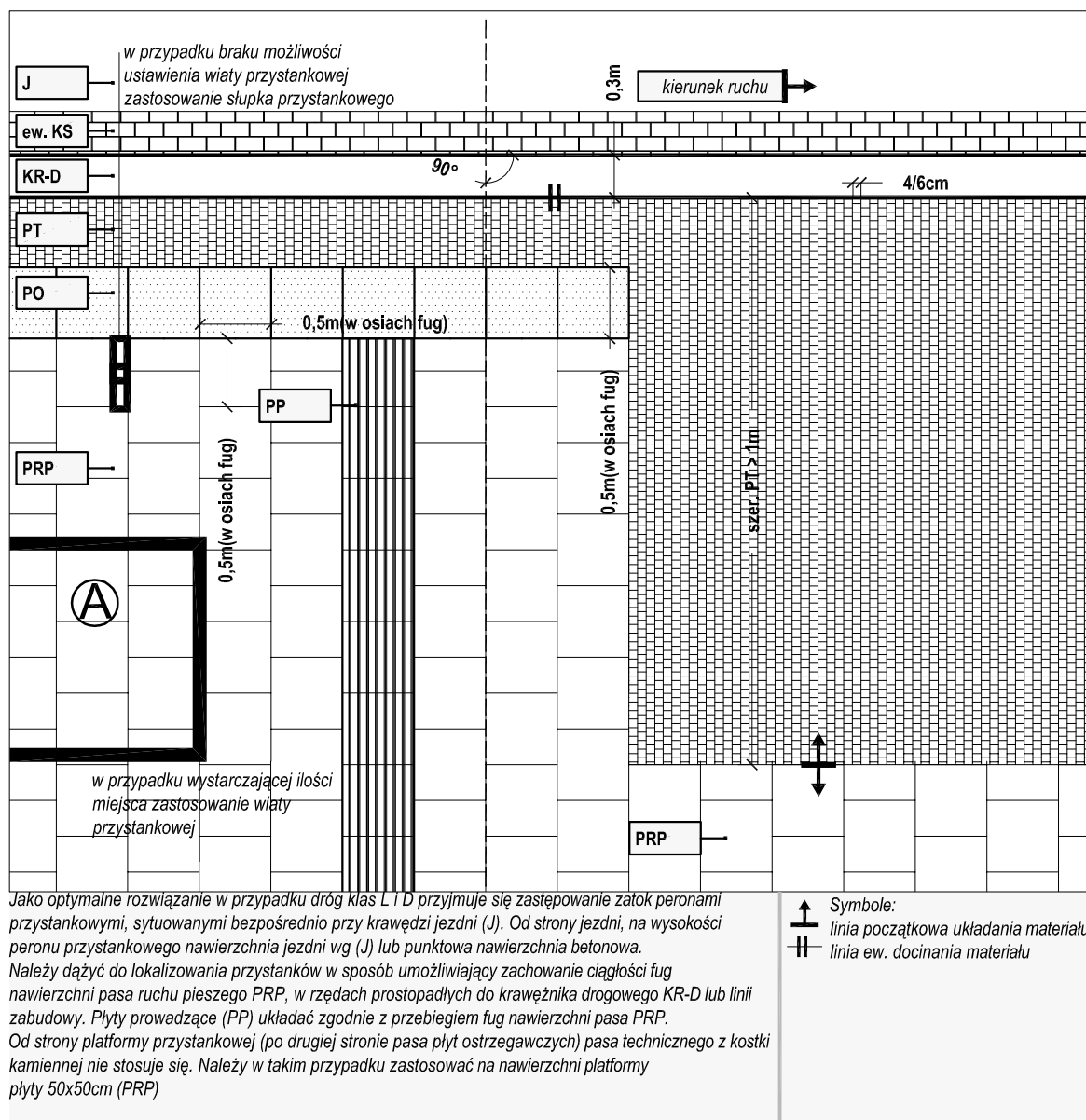
skala 1:50



Należy dążyć do lokalizowania przystanków w sposób umożliwiający zachowanie ciągłości fug nawierzchni pasa ruchu pieszego PRP. Płyty prowadzące (PP) układać zgodnie z przebiegiem fug nawierzchni pasa PRP. Płyty układane rzędami prostopadłymi do krawężnika KR-D lub linii zabudowy, w tym na wysokości skosu zatoki autobusowej. Nawierzchnia zatoki ze szrotkowanego betonu klasy min. C30 / 37 (kierunek szrotkowania prostopadły do krawężnika drogowego KR-D).

**R y c. I/60 | Przystanek autobusowy**  
Przystanek z zatoką; drogi klas wyższych;  
szeroki pas techniczny PT

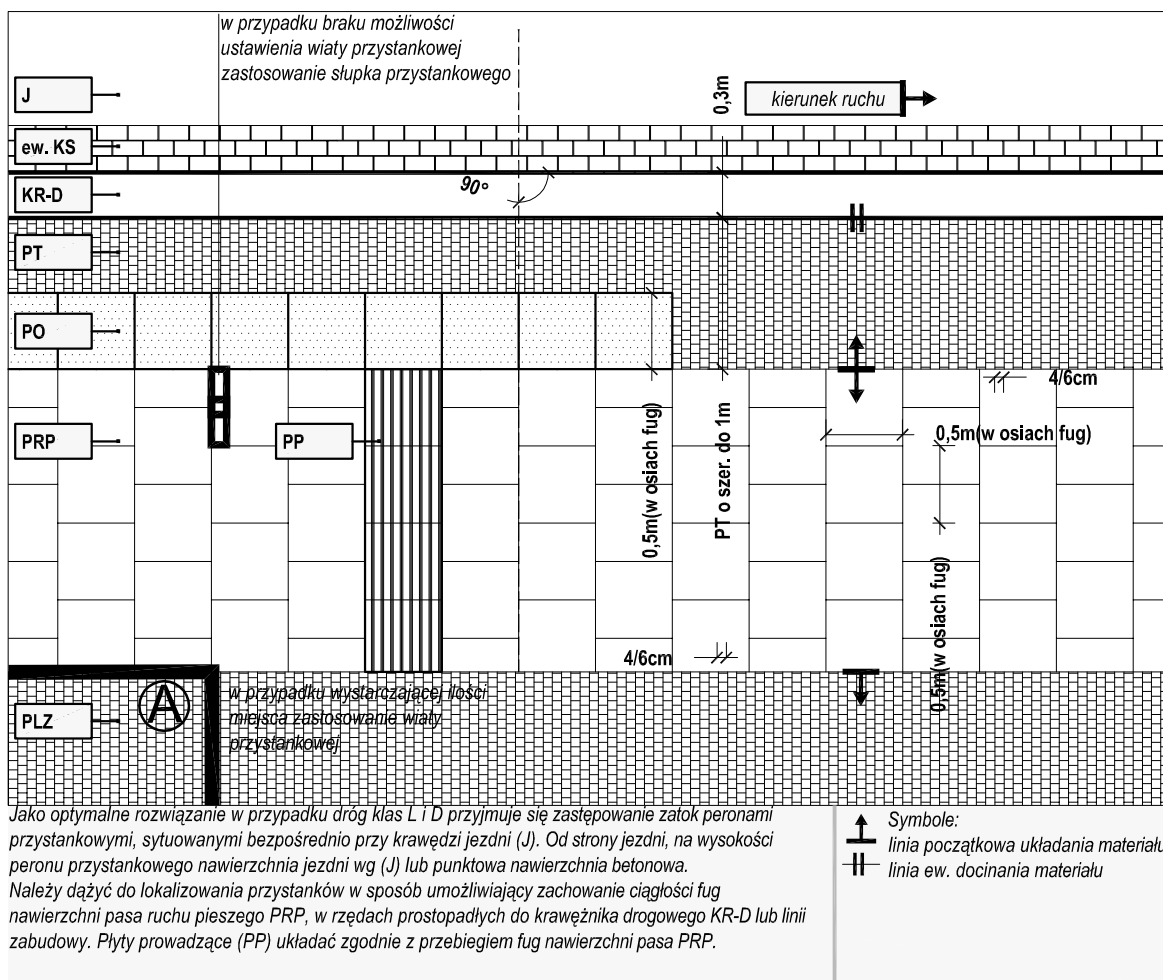




R y c. I/63 | Przystanek autobusowy

skala 1:50

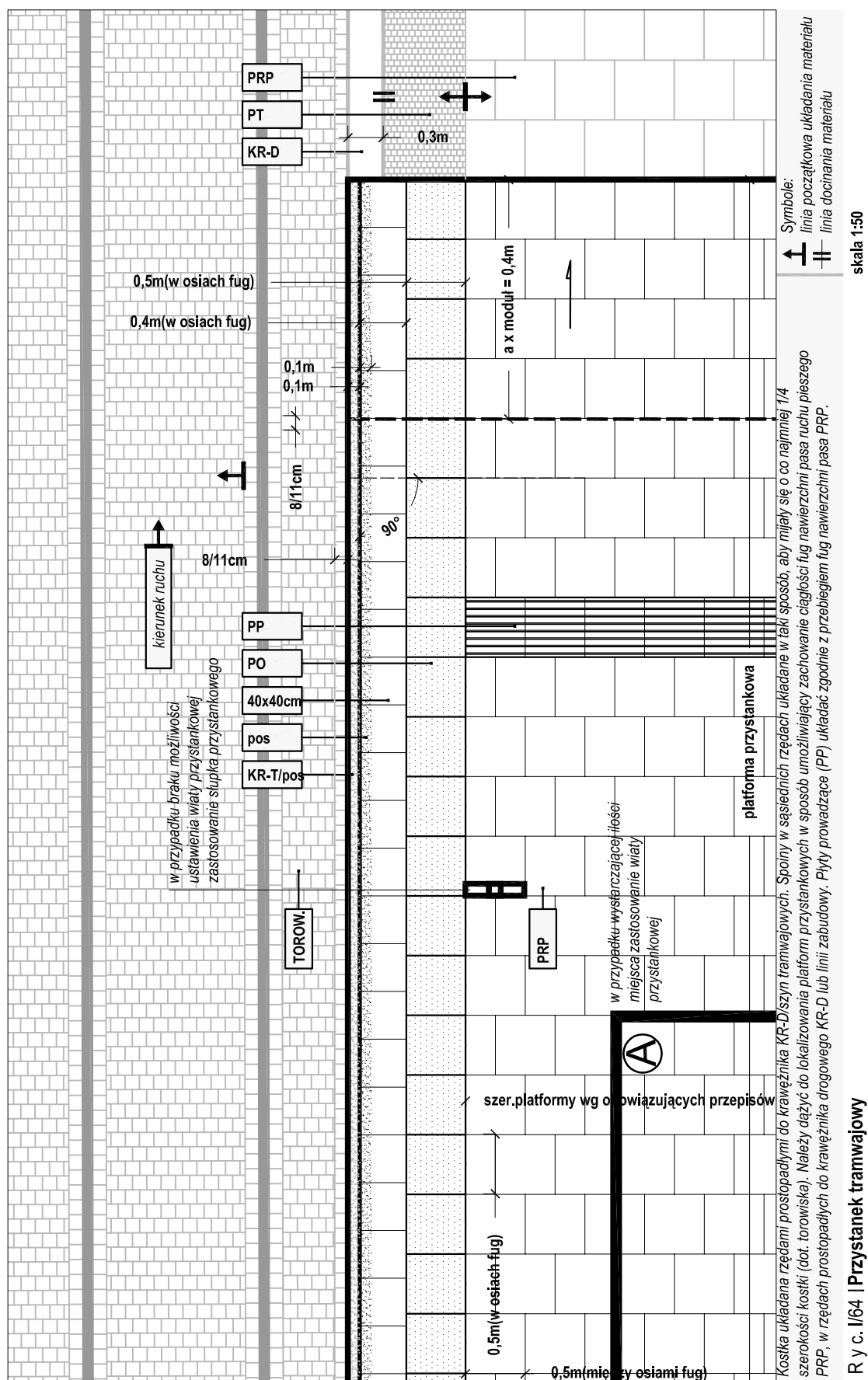
Przystanek bez zatoki autobusowej; drogi klas L i D; szeroki pas techniczny PT (tj. szer. powyżej 1m)

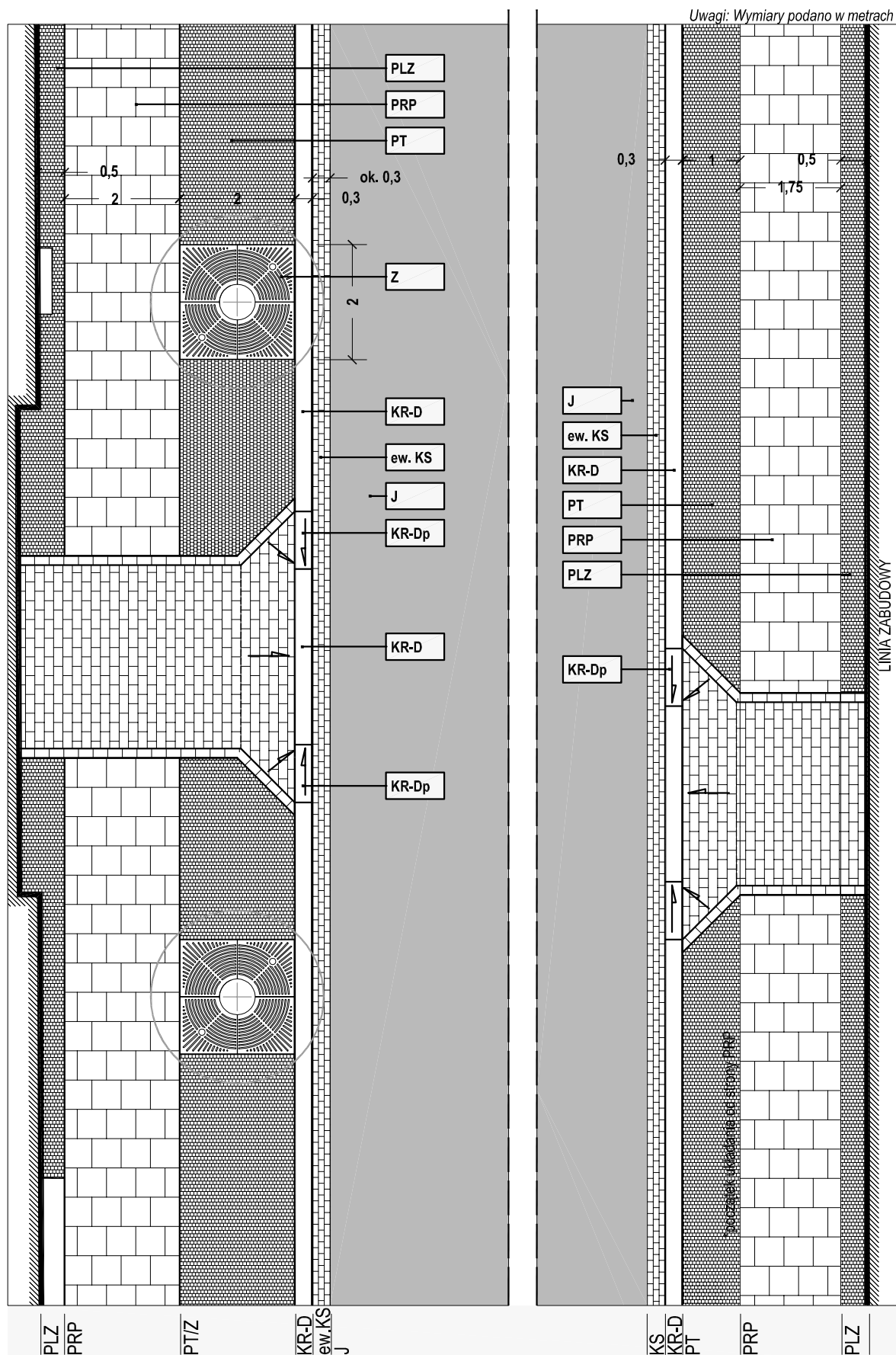


R y c. I/62 | Przystanek autobusowy

skala 1:50

Przystanek bez zatoki autobusowej; drogi klas L i D; wąski pas techniczny PT (tj. do szer. 1m)

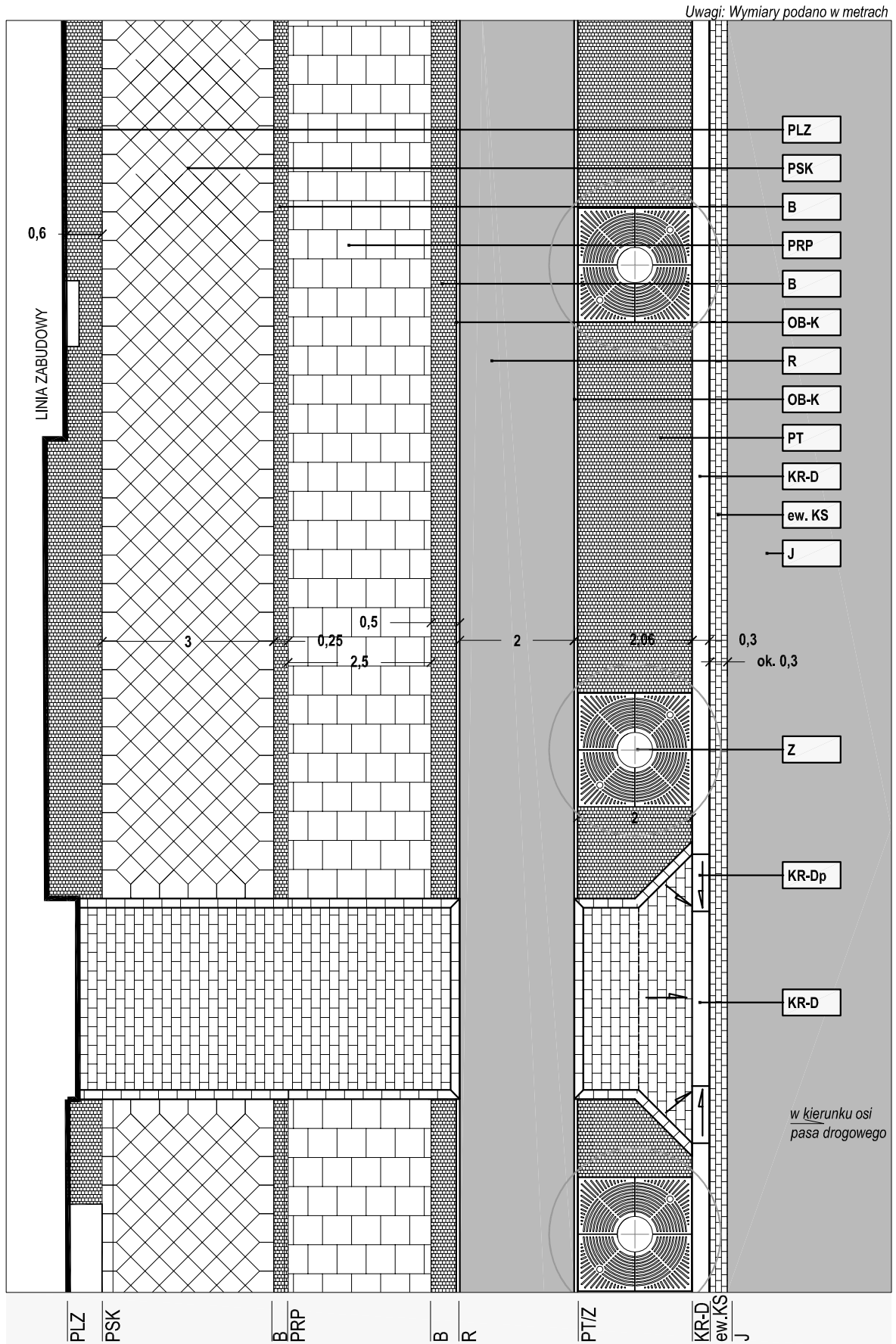




R y c. I/65 | Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o niewielkiej szerokości w l.rozgr.

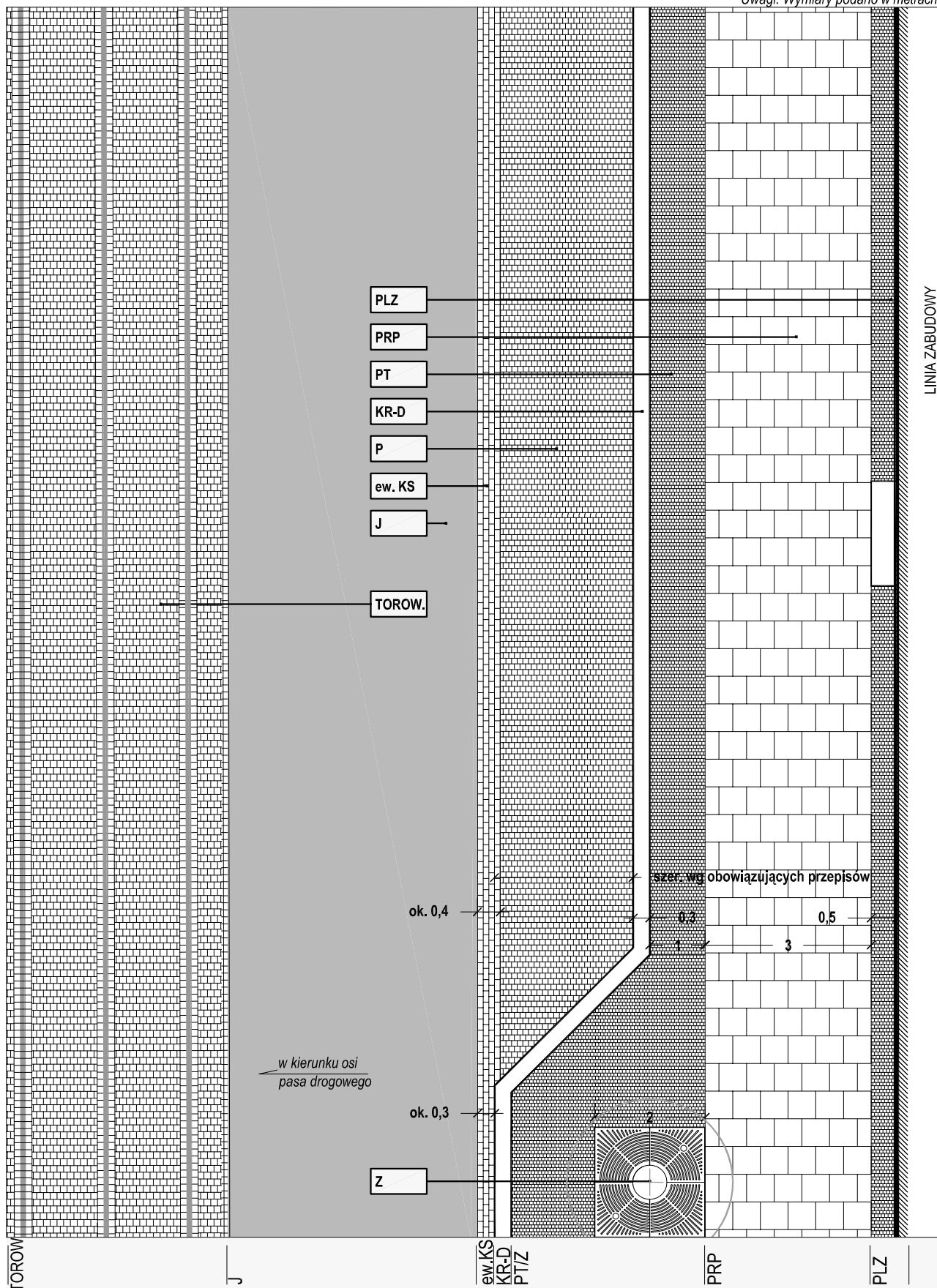
skala 1:100





R y c. I/66 | Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o znacznej szerokości w I. rozgr. cz.1 skala 1:100

Uwagi: Wymiary podano w metrach

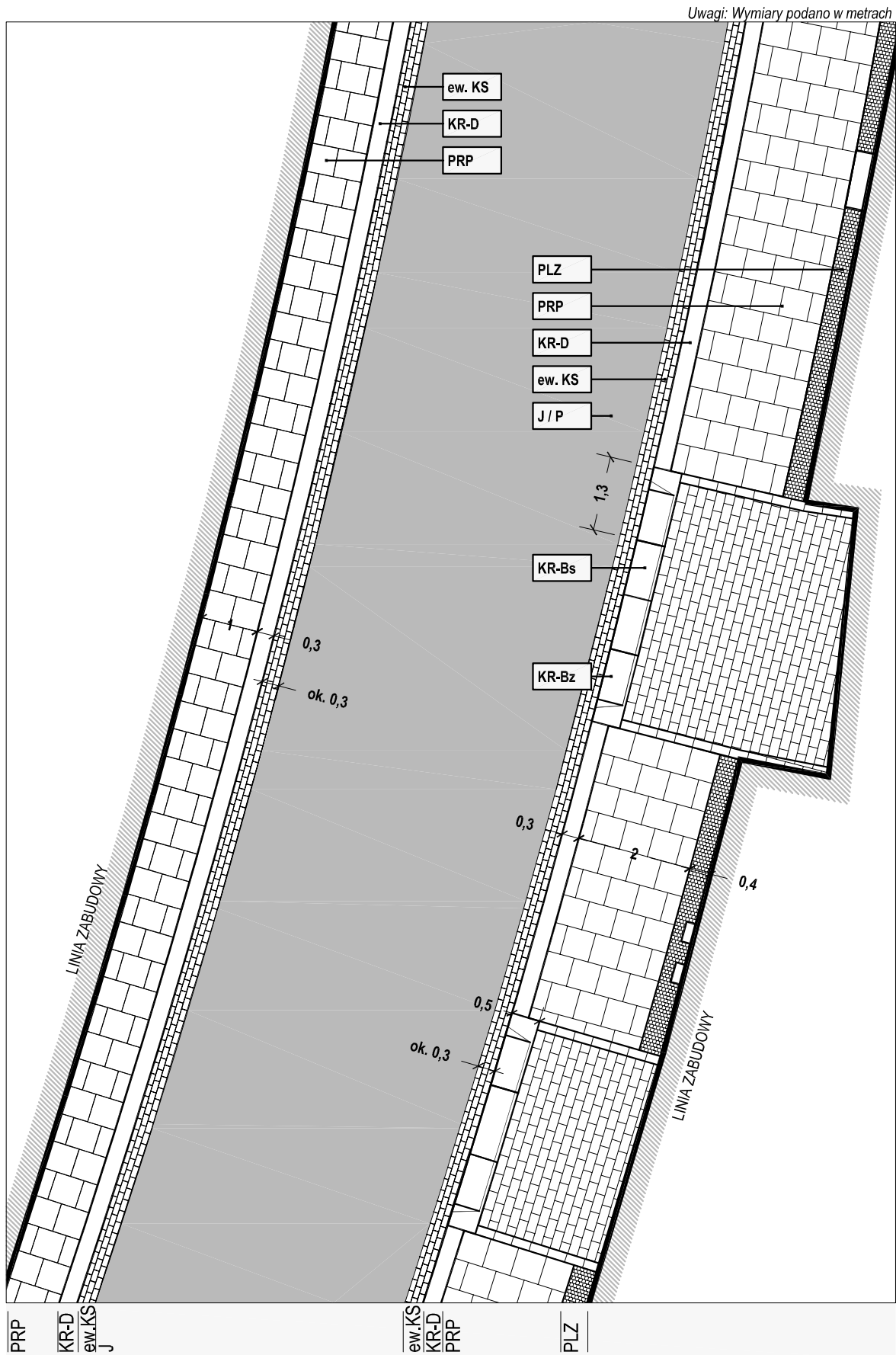


R y c. I/67 | Przykładowa teoretyczna sekwencja prosta dla ulicy o znacznej szerokości w I.rozgr. cz.2

skala 1:100

# STREFA I

Sekwencje nawierzchni na prostych odcinkach ulic

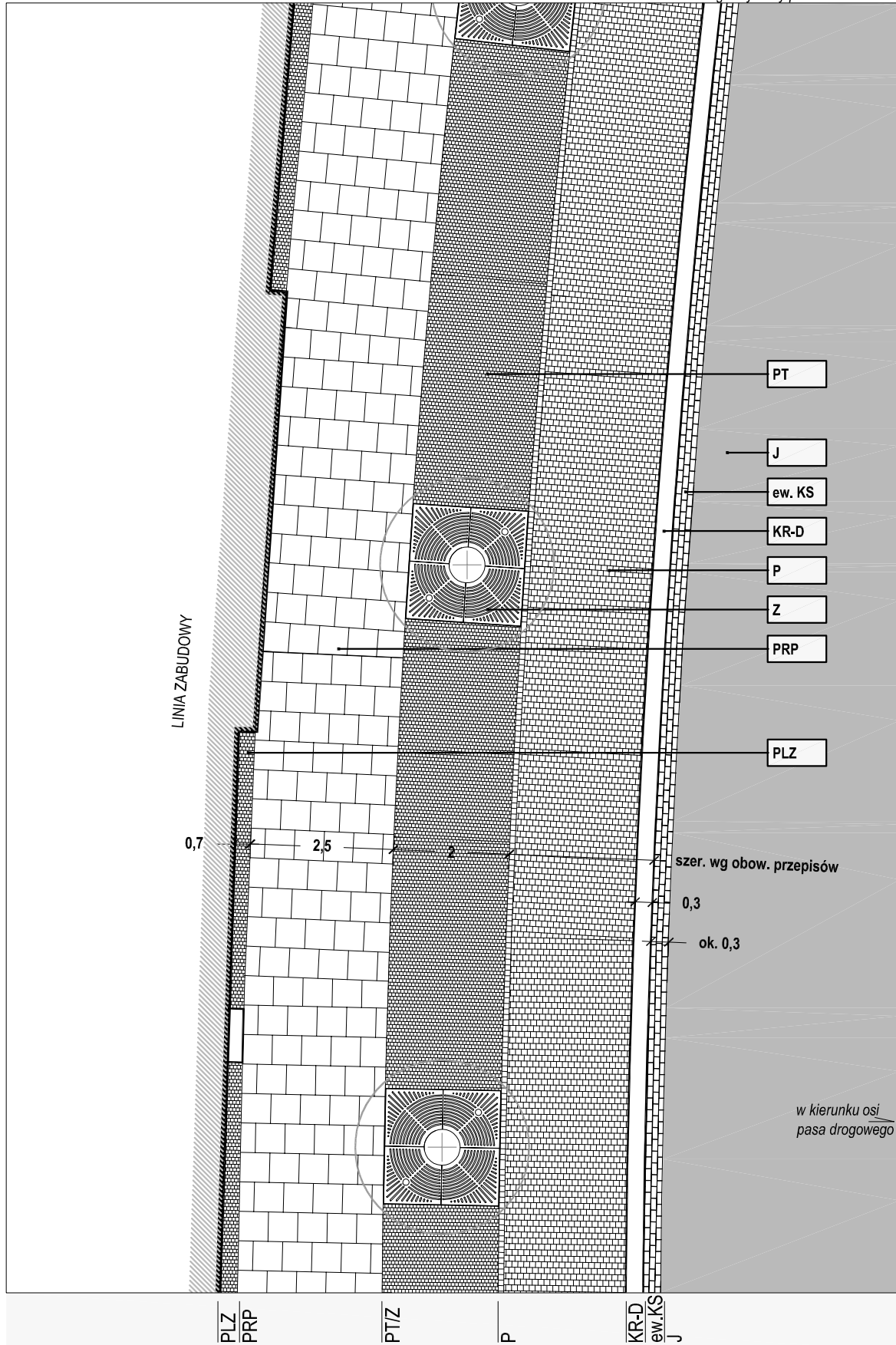


R y c. I/68 | Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o niewielkiej szerokości w I. rozgr.

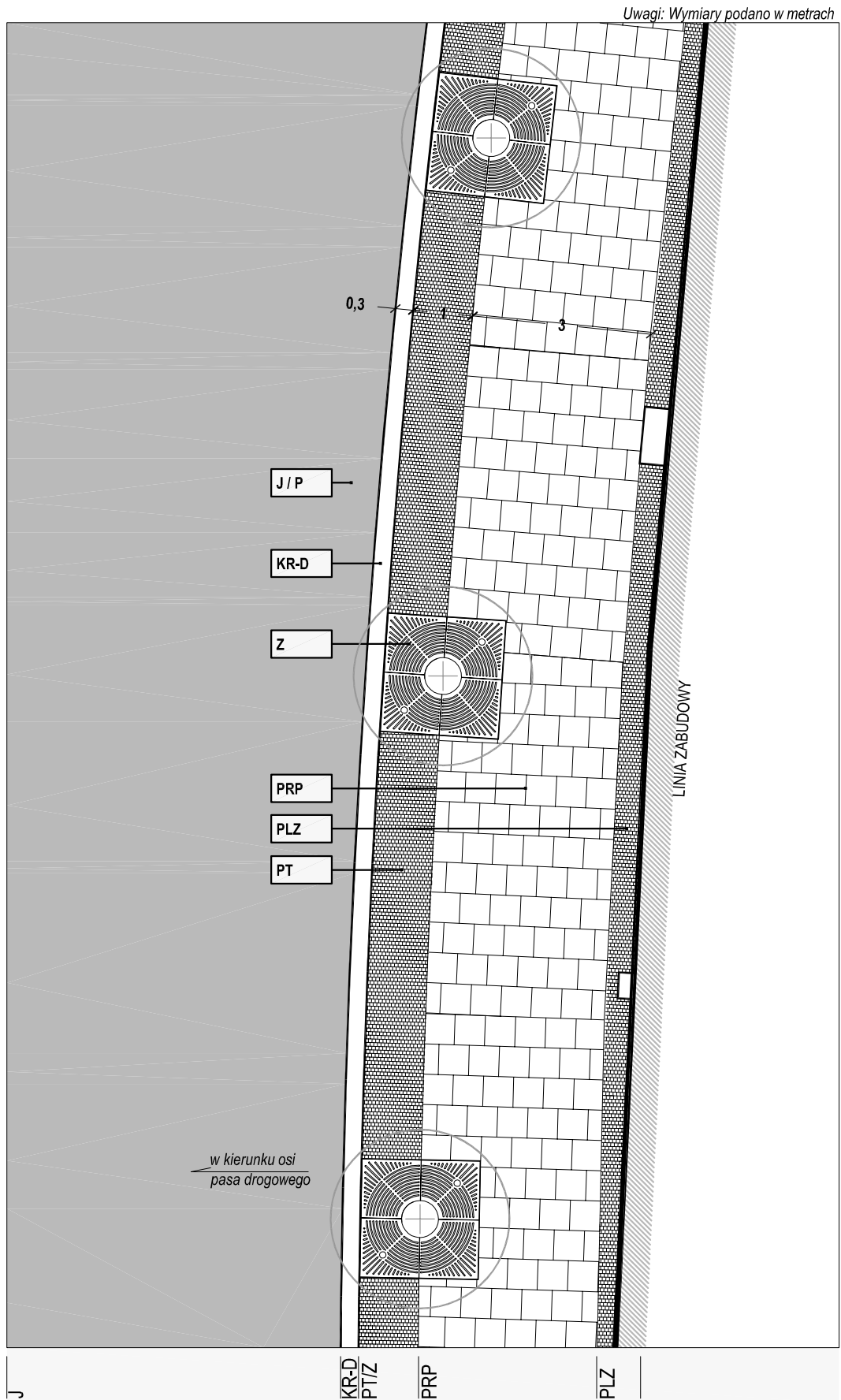
skala 1:100

## STREFA I

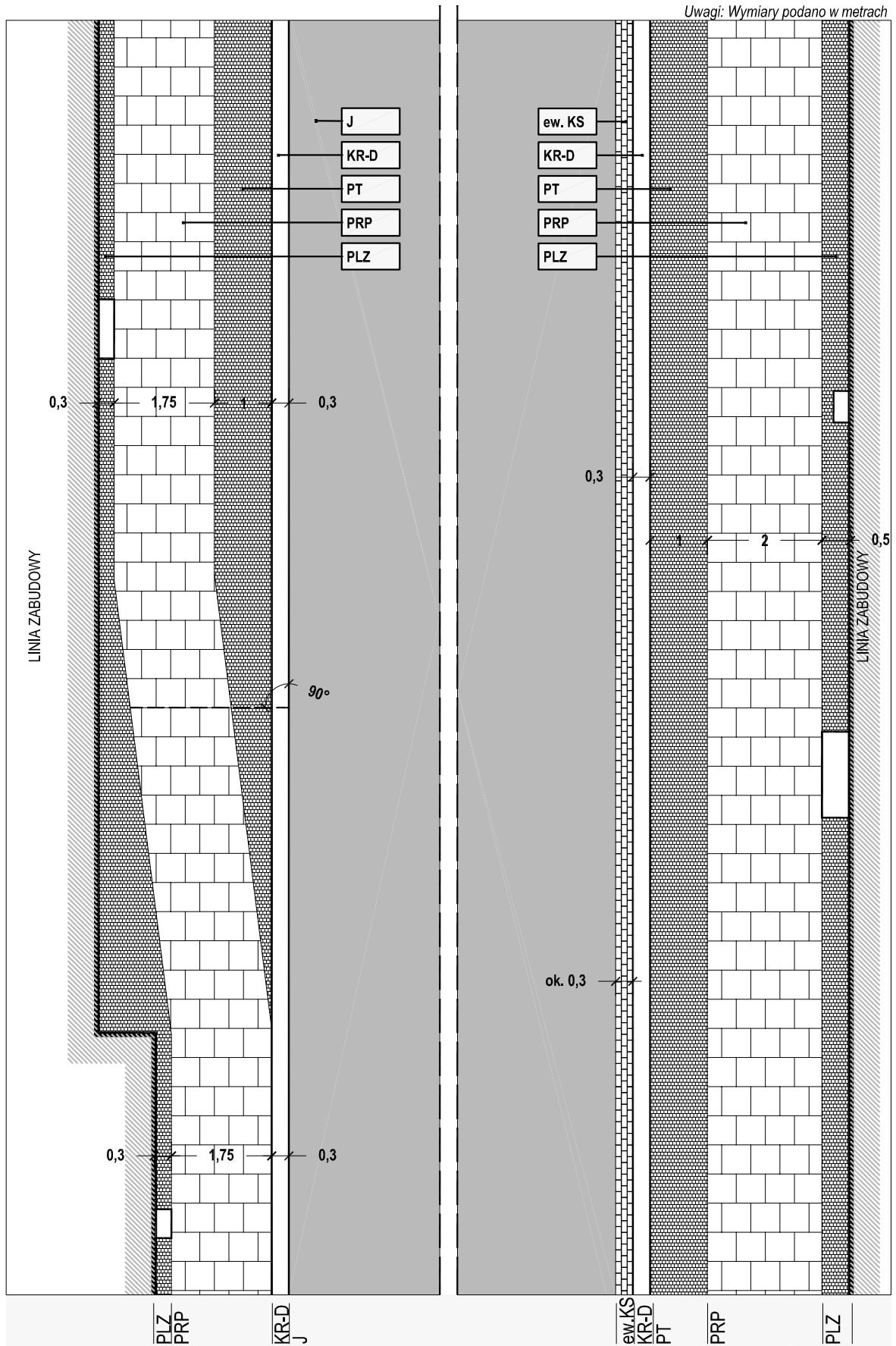
Uwagi: Wymiary podano w metrach



R y c. I/69 | Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o znacznej szerokości w I. rozgr. CZ.1 skala 1:100



R y c. I/70 | Przykładowa teoretyczna sekwencja po łuku dla ulicy o znacznej szerokości w I. rozgr. cz.2 skala 1:100

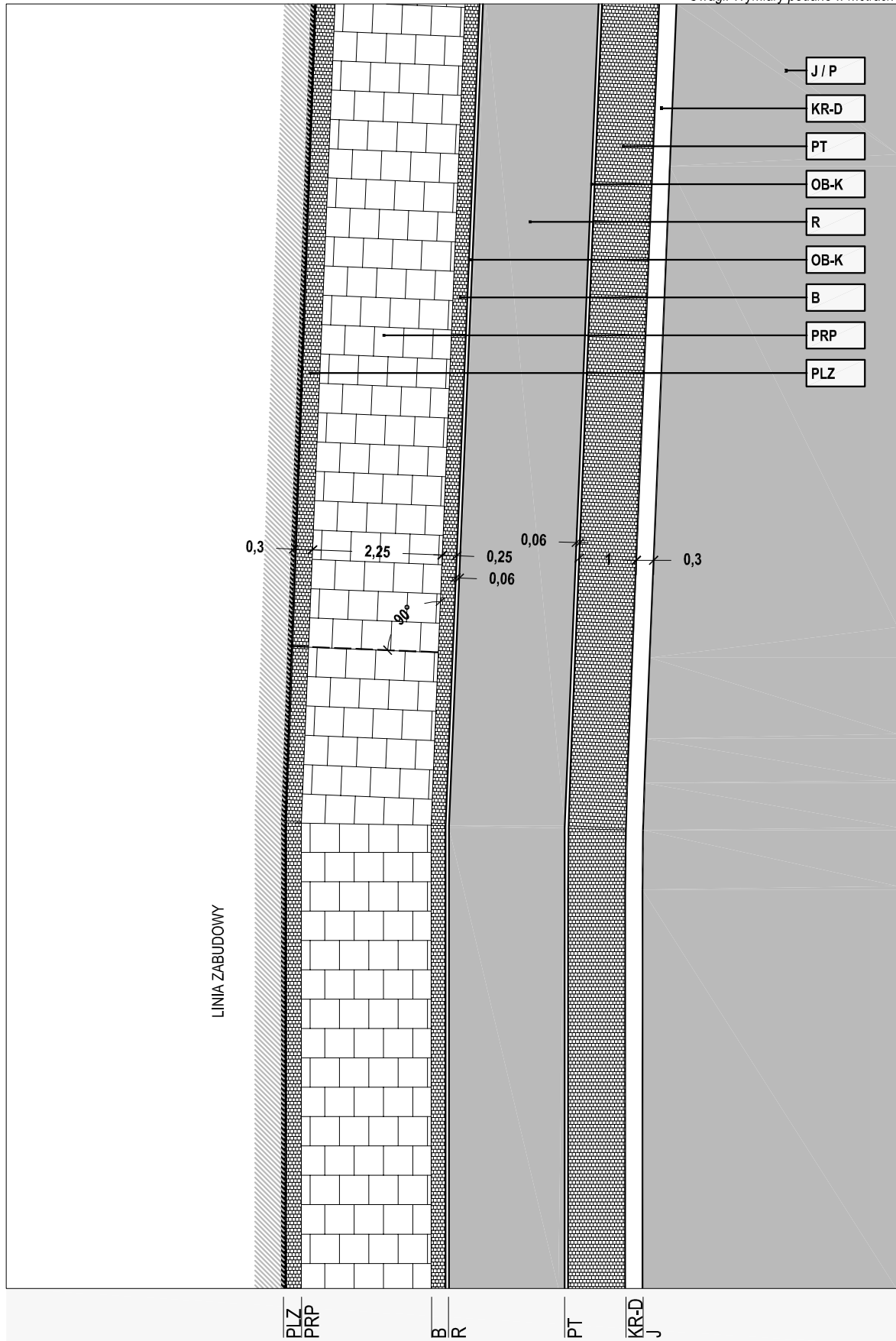


Ryc. I/71 | Przykładowa teoretyczna sekwencja skośna dla ulicy o niewielkiej szerokości w I.rozgr.;  
skos na krótkim odcinku

skala 1:100

**STREFA I**

Uwagi: Wymiary podano w metrach



R y c. I/72 | Przykładowa teoretyczna sekwencja skosna dla ulicy o znacznej szerokości w l.rozgr.;  
skos na długim odcinku

skala 1:100

**STREFA I**

Sekwencje nawierzchni w skosach