



Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich

Część 1: Wymagania podstawowe

~~01-2022-12-49~~PROJEKT

Wzorce i standardy rekomendowane
przez
Ministra właściwego ds. transportu

WR-D-22-1

PROJEKT

Spis treści

1. Przedmiot i zakres stosowania

2. Wykaz opracowań powołanych

2.1. Akty prawne

2.2. Normy

2.3. Pozostałe opracowania

3. Definicje i objaśnienia skrótów

3.1. Definicje

3.2. Skróty

3.3. Symbole

4. Podstawy planowania i projektowania

4.1. Proces planistyczny

4.2. Proces projektowy

4.2.1. Podstawy prawne budowy i przebudowy dróg

4.2.2. Stadia i skład dokumentacji projektowej

4.2.3. Wybór wariantu drogi

5. Kategorie i klasy dróg

6. Dane do projektowania

6.1. Dane o ruchu

6.2. Prędkość do projektowania

6.3. Pojazdy miarodajne

6.4. Dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię

[6.5 Uwzględnienie występowania klęsk żywiołowych](#)

7. Uwarunkowania ~~zewnętrzne~~ projektowania odcinków dróg

7.1. Zagospodarowanie terenu

7.2. Topografia

7.3. Warunki gruntowo-wodne

7.4. Środowisko

[7.5. Bezpieczeństwo ruchu](#)

[7.6. Projektowanie w trudnych warunkach](#)

8. Dostępność

9. Pas drogowy

10. Widoczność

10.1. Widoczność na zatrzymanie przed przeszkodą

10.1.1. Wymagana odległość widoczności na zatrzymanie

10.1.2. Ocena widoczności na zatrzymanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej

10.1.3. Pełna ocena widoczności na zatrzymanie

10.2. Widoczność na wyprzedzanie

10.3. Inne przypadki sprawdzania widoczności

11. Strefa bez przeszkód

12. Bezpieczeństwo pożarowe i przygotowanie do prowadzenia działań ratowniczych

1. Przedmiot i zakres stosowania

(1) Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich składają się z pięciu części, obejmujących swym zakresem:

- a) wymagania podstawowe (WR-D-22-1),
- b) kształtowanie geometryczne (WR-D-22-2),
- c) wyposażenie techniczne (WR-D-22-3),
- d) katalog typowych przekrojów poprzecznych (WR-D-22-4),
- e) uspokajanie ruchu (WR-D-22-5).

(2) Przedmiotowe wytyczne zawierają podstawowe wymagania projektowania dróg zamiejskich w następującym zakresie:

- a) zasady i wymagania planistyczne,
- b) procedury projektowania, budowy i przebudowy,
- c) uwarunkowania i dane do projektowania,
- d) wymagania bezpieczeństwa.

(3) Ilekcioć w niniejszych wytycznych mowa jest o:

- a) rowerach – rozumie się przez to także hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego, o których mowa w [5],
- b) pieszych – rozumie się przez to także osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, o których mowa w [5],-
- ~~b)c)~~ drodze – rozumie się przez to zamiejską drogę publiczną.

(4) Celem wytycznych jest:

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

(5) 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.

(6) Zaleca się, aby wytyczne były stosowane przy wykonywaniu:

- a) prac studialnych związanych z 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

2.1. Akty prawne

- [1] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z [20252022](#) r. poz. [8891693](#), z późn. zm.).
- [2] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [1130503](#), z późn. zm.).
- [3] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z [20252021](#) r. poz. [4182351](#), z późn. zm.).
- [4] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [311176](#), z późn. zm.).
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [1251988](#), z późn. zm.).
- [6] Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. [20252022](#) r. poz. [1882057](#)).
- [7] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. [z 2009 r. Nr 124](#) poz. 1030).
- [8] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. [z 2012 r. poz. 463](#)).
- [9] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [542556](#), z późn. zm.).
- [10] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [11124029](#), z późn. zm.).
- [11] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z [20242022](#) r. poz. [10872625](#) z późn. zm.).
- [12] Rozporządzenie Rady Ministrów dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. [z 2019 r. poz. 1839](#), z późn. zm.).
- [13] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. [z 2019 r. poz. 1311](#)).
- [14] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. [z 2015 r. poz. 1744](#), z późn. zm.).
- ~~Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 627, z późn. zm.).~~
- [15] Ustawa z dnia 11 sierpnia 2001 r. o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu (Dz. U. z 2024 r. poz. 1190, z późn. zm.).
- [16] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.).
- [17] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 4631518).
- [14][18] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. z 2024 r. poz. 840).

2.2. Normy

~~[15]~~[19] _____ PN-EN 12767:2019-12 Bierne bezpieczeństwo konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych. Wymagania i metody badań.

2.3. Pozostałe opracowania

~~[16]~~[20] _____ Zarządzenie nr 58 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 listopada 2015 r. w sprawie dokumentacji do realizacji inwestycji.

~~[17]~~[21] _____ Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich sytuowanie. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2002.

[22] _____ Wytyczne badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie, Politechnika Warszawska, 2018.

[23] _____ Vehicle Restraint Systems and Roadside Areas No. N101 E in the Norwegian Public Roads Administration's manual series, 2014.

~~[18]~~[24] _____ Roadside Design Guide. American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Washington, 2011.

3. Definicje i objaśnienia skrótów

3.1. Definicje

~~Droga – zamiejська droga publiczna.~~

~~Głębokość rowu odwadniającego – wymiar mierzony pionowo od podstawy dna rowu do górnej, niższej krawędzi rowu (w wykopie do krawędzi pobocza, w nasypach do poziomu terenu).~~

Korona drogi – pas obejmujący podstawowe części drogi, w tym: jezdnie główne lub jezdnie zbierająco-rozprowadzające, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie pobocza, zatoki postojowe lub przystankowe, drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz pasy dzielące i pasy roślinności położone między wymienionymi częściami drogi, nierozdzielone rowami lub skarpami nasypów albo wykopów.

Obszar zagrożony – obszar w otoczeniu ~~drogi i jezdni~~, ~~znajdujący się w odległości równej lub mniejszej od wymaganej szerokości strefy bez przeszkód~~, w którego obrębie w przypadku wjechania pojazdu występuje zagrożenie dla osób poza pojazdem lub obiektów.

Przeszkoda – obiekt ~~na drodze lub w jej otoczeniu i jezdni~~, ~~znajdujący się w odległości równej lub mniejszej od wymaganej szerokości strefy bez przeszkód~~, który w przypadku najechania przez pojazd stwarza zagrożenie dla osób znajdujących się w tym pojeździe.

~~Szerokość korony drogi – szerokość między górnymi krawędziami skarp rowów lub nasypu, a w przypadku ich braku między zewnętrznymi krawędziami skrajnie położonych części drogi, takich jak: pobocza, drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.~~

Wysokość przeciwskarpy – wymiar mierzony pionowo od jej podstawy (np. dna rowu, ścieku) do przecięcia z terenem.

Wysokość skarpy nasypu – wymiar mierzony pionowo od podstawy nasypu, dna rowu u podnóża nasypu, do górnej krawędzi korony drogi.

3.2. Skróty

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego.

EIRR – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu.

GPS (~~Global Positioning System~~) – system ~~nawigacji satelitarnej~~ pozycjonowania satelitarnego (Global Positioning System lub systemy równoważne).

SDRR – średni dobowy ruch roczny.

3.3. Symbole

(1) W tab. 3.3.1 zestawiono wykaz symboli użytych w niniejszych wytycznych wraz z odpowiednią jednostką oraz opisem.

Tab. 3.3.1. Wykaz zastosowanych symboli

Symbol	Jednostka	Opis
a	[m]	odległość od krawędzi jezdni do przeszkody bocznej
$\underline{b}$	$[\underline{m}]$	<u>szerokość pasa ruchu</u>
h_1	[m]	wysokość punktu obserwacyjnego (oka kierowcy)
h_2	[m]	wysokość celu obserwacji (widocznej części przeszkody)
i	[%]	pochylenie podłużne jezdni
Δi	[%]	różnica pochyleń podłużnych jezdni
L_{SBP}	[m]	szerokość strefy bez przeszkód
L_{SBP0}	[m]	podstawowa szerokość strefy bez przeszkód
L_z	[m]	wymagana odległość widoczności na zatrzymanie
$\underline{L}$	[m]	długość łuku kołowego w planie
$\underline{L}_v$	$[\underline{m}]$	<u>długość łuku pionowego</u>
$\underline{m1}$	$[\underline{m}]$	<u>odległość od osi pasa ruchu do przeszkody bocznej</u>
$\underline{R}$	$[\underline{m}]$	<u>promień łuku kołowego w planie</u>
$\underline{R}_v$	$[\underline{m}]$	<u>promień łuku pionowego</u>
$\underline{SDRR}_0$	$[\underline{poj./24h}]$	<u>średni dobowy ruch roczny w roku prognozy w analizowanym kierunku ruchu</u>
$\underline{S}_z$	$[\underline{m}]$	<u>rzeczywista odległość widoczności na zatrzymanie</u>
$\underline{V}_{dp}$	$[\underline{km/h}]$	<u>prędkość do projektowania</u>
$\underline{V}_{dop}$	$[\underline{km/h}]$	<u>prędkość dopuszczalna</u>
$\underline{X}_{ij}$	$[-]$	<u>wartość oceny wariantu „i” według kryterium „j”</u>

Symbol	Jednostka	Opis
L_v	{m}	długość łuku pionowego
m_1	{m}	odległość od osi pasa ruchu do przeszkody bocznej
R	{m}	promień łuku kołowego w planie
R_v	{m}	promień łuku pionowego
$SDRR_p$	{poj./24h}	średni dobowy ruch roczny w roku prognozy w analizowanym kierunku ruchu
S_z	{m}	rzeczywista odległość widoczności na zatrzymanie
V_{djp}	{km/h}	prędkość do projektowania
V_{dop}	{km/h}	prędkość dopuszczalna
x_{ij}	{-}	wartość oceny wariantu „j” według kryterium „i”

4. Podstawy planowania i projektowania

4.1. Proces planistyczny

(1) Celem planowania rozwoju sieci drogowej jest poprawa dostępności transportowej osób oraz zwiększanie efektywności systemu transportowego, tak aby wspierany był rozwój gospodarczy i społeczny kraju, danego regionu lub rozwój lokalny. Istotnym warunkiem jest stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju. Wymaga to m. in. powiązania planowania systemu transportowego z planowaniem przestrzennym, możliwie w jak największym stopniu wykorzystywania istniejących zasobów, stosowania rachunku kosztów i korzyści społecznych przy podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju sieci drogowej oraz uwzględniania wpływu dróg na stan środowiska przyrodniczego i społecznego.

(2) Zaleca się stosowanie następujących, ogólnych zasad planistycznych podczas sytuowania przebiegu drogi w terenie i jej kształtowania:

- a) dostosowanie do istniejącego oraz planowanego zagospodarowania terenu,
- b) zapewnienie powiązania z istniejącą i planowaną siecią drogową z uwzględnieniem przypisanej jej dostępności,
- c) dostosowanie do topografii terenu,
- d) uwzględnienie warunków gruntowo-wodnych terenu,
- e) uwzględnienie aspektów środowiskowych i kulturowych i społecznych obszaru.

(3) Podstawowe cechy i parametry drogi, zależne m. in. od uwarunkowań zewnętrznych, to:

- a) klasa drogi,
- b) prędkość do projektowania V_{dp} ,
- c) ukształtowanie pasa drogowego i niwelety,
- d) sposób rozwiązania przekroju poprzecznego,
- e) zakres i sposób obsługi użytkowników drogi,
- f) sposób powiązania z przecinanymi drogami i inną infrastrukturą liniową,
- g) zakres i sposób obsługi przyległego terenu,
- h) urządzenia i środki ochrony środowiska,
- i) sposoby odwodnienia drogi.

(4) Planowanie rozwoju sieci dróg prowadzone jest na wielu poziomach, m. in. w skali kraju, województwa, powiatu i gminy. Na poziomie krajowym kwestie te regulują aktualne strategie i programy rządowe. Z kolei każdy zarządca drogi jest zobligowany ustawą [1] do opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej. Taki plan powinien obejmować w szczególności:

- a) propozycje poprawy stanu technicznego dróg i podniesienia poziomu BRD, opracowane na podstawie wykonywanych badań i analiz,
- b) propozycje utworzenia nowych ciągów drogowych,
- c) wnioski dotyczące konieczności poprawy parametrów technicznych dróg, adekwatnych do potrzeb i do możliwości ich uzyskania na poszczególnych odcinkach dróg, z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu,
- d) przedsięwzięcia mające na celu ograniczanie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko,
- e) wytyczne do zapisów w planach ogólnych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w gminach, przez które przebiegają drogi podlegające danemu zarządcy.

(5) Sieć dróg jest również podstawowym elementem brany pod uwagę przy planowaniu przestrzennym, zarówno na poziomie krajowym, wojewódzkim jak i gminnym, zgodnie z ustawą [2]. Na poziomie krajowym kwestie te są ujęte w aktualnej strategii rządowej, na poziomie wojewódzkim w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, na poziomie gminnym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (w okresie jego obowiązywania) lub w planie ogólnym i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

~~(6)~~ Rozpoczynając proces planistyczny dróg, za każdym razem przeprowadza się dokładną kwerendę wszystkich dokumentów i opracowań planistycznych, które mogą mieć związek z tym procesem i mogą na niego wpływać na ten proces.

4.2. Proces projektowy

4.2.1. Podstawy prawne budowy i przebudowy dróg

(1) Budowę nowej lub rozbudowę istniejącej drogi realizuje się na podstawie:

- a) decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – zgodnie z ustawą [4],
- b) decyzji o pozwoleniu na budowę – zgodnie z ustawą [3].

(2) W przypadku budowy lub rozbudowy drogi realizowanej na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę, zachowuje się zgodność inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – uzyskuje się decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie ma takiego obowiązku.

(3) Przebudowę drogi realizuje się na podstawie zgłoszenia wykonywania robót budowlanych organowi administracji architektoniczno-budowlanej, zgodnie z ustawą [3]. Ustawa ta przewiduje również możliwość, a w szczególnych przypadkach konieczność, przebudowy drogi na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.

(4) Jeżeli budowa, rozbudowa lub przebudowa drogi wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, zgodnie z ustawą [3] musi być realizowana na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Oznacza to, że wówczas nie może być realizowana na podstawie zgłoszenia wykonywania robót budowlanych organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

(4)(5) Jeżeli dla danej inwestycji przeprowadza się ocenę oddziaływania na środowisko (na podstawie przepisów ustawowych lub decyzji uprawnionego organu), wymaga to uzyskania pozwolenia na budowę.

4.2.2. Stadia i skład dokumentacji projektowej

(1) Prace projektowe mogą dotyczyć etapów przygotowania inwestycji, na których wymagana jest dokumentacja projektowa o różnym poziomie szczegółowości. Decyzję o etapie prac projektowych podejmuje każdorazowo zarządca drogi.

(2) Zarządcy dróg mogą określać swoje wymagania dotyczące zakresu i formy dokumentacji służącej do przygotowania inwestycji, niesprzeczne z przepisami prawa. W przypadku dróg krajowych, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, stadia i skład dokumentacji projektowej przyjmuje się zgodnie z [2145].

(3) Zakres i formę dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji administracyjnych określają przepisy odrębne.

4.2.3. Wybór wariantu drogi

(1) Realizacja inwestycji drogowej, w szczególności na etapie prac studialnych, wymaga rozpatrzenia co najmniej dwóch wariantów inwestycyjnych. W szczególności, rozpatruje się jako -jako wariant odniesienia rozpatruje się wtedy-~~zw~~ wariant bezinwestycyjny, tj. taki, w którym rozpatrywana inwestycja nie jest realizowana.

(2) Analiza wielokryterialna jest uznana za najlepszą metodę wspomagania procesu decyzyjnego, gdy do wyboru jest kilka wariantów rozwiązań. Jej zakres dostosowuje się do skali i skomplikowania zadania projektowego. Analiza powinna doprowadzić do wyboru wariantu optymalnego, uwzględniającego funkcjonalny, techniczny, ekonomiczny, środowiskowy i społeczny punkt widzenia. Dobór kryteriów oceny oraz wag nadawanych tym kryteriom nie jest unormowany: zależy od położenia obiektu i uwarunkowań zewnętrznych, i jest wykonywany przez inwestora oraz autora oceny. Do weryfikacji procesu wyboru wariantu wskazany jest element oceny społecznej.

(3) Proces tworzenia wariantów inwestycji drogowej dokonuje się etapowo. Można dopuścić warianty zgłaszane przez organizacje pozarządowe lub przez władze lokalne. Zbyt duża liczba wariantów powoduje nadmierne~~zbyt~~ skomplikowanie procesu decyzyjnego. Pożądane jest dokonanie wstępnej analizy i odrzucenie wariantów, które nie spełniają podstawowych celów. Wśród analizowanych wariantów nie powinny znaleźć się takie, które z założenia są rozwiązaniami niekorzystnymi przy przyjętych kryteriach.

(4) Najczęściej wyróżnia się następujące grupy kryteriów oceny wariantów inwestycji drogowej:

- a) transportowo-ruchowe,
- b) środowiskowe,
- c) ekonomiczne,
- d) przestrzenno-społeczne.

(5) Dla każdej grupy dobiera się szczegółowe kryteria oceny oraz ich wagi, zależne od preferencji inwestora oraz wykonującego analizę, warunków lokalnych i od specyfiki inwestycji. Przykładowe kryteria oceny wariantów inwestycji drogowej zestawiono w tab. 4.2.3.1.

Tab. 4.2.3.1. Przykładowe kryteria oceny wariantów inwestycji drogowej

Kryteria			
transportowo-ruchowe	środowiskowe	ekonomiczne	przestrzenno-społeczne
- długość drogi - liczba powiązań z innymi istniejącymi drogami - prognozy ruchu wyrażone w pojazdach na dobę - praca przewozowa wyrażona liczbą pojazdokilometrów na dobę - koszty czasu podróży, - stopień obsługi otoczenia (dostępność) - BRD	- długość przecięcia terenów cennych przyrodniczo - obszar siedlisk przyrodniczych, które mogą ulec degradacji - przecięcia szlaków migracji dzikich zwierząt <u>trwałe przekształcenie krajobrazu, w tym zmiana naturalnych przebiegów cieków wodnych</u> - prognoza emisji szkodliwych substancji przez ruch drogowy - koszty zanieczyszczenia powietrza - ryzyko wystąpienia poważnej awarii mającej wpływ na obszary chronione - liczba mieszkańców narażonych na hałas przekraczający wartości dopuszczalne w okresie dziennym i nocnym	- koszty budowy drogi - koszty wykupu gruntów - koszty wykupu obiektów i odszkodowań - koszty bieżącego utrzymania w ciągu roku (odśnieżanie, monitoring, bieżąca konserwacja) - koszty transportu w obszarze analizy - koszty kompensacji przyrodniczej - wskaźnik korzyści do kosztów B/C <u>ekonomiczna</u> wewnętrzna stopa zwrotu EIRR - liczba i długość drogowych obiektów inżynierskich	- liczba budynków i innych obiektów budowlanych do wyburzenia - liczba zabudowań w strefie negatywnego oddziaływania drogi - kolizje inwestycji z istniejącymi planami zagospodarowania przestrzennego - powierzchnia gruntów do wywłaszczenia - długość ekranów przeciwhałasowych - ograniczenie dostępności do drogi

(6) Ocenie podlegają wszystkie rozpatrywane warianty inwestycyjne, według wspólnych kryteriów i wag. Każde kryterium „i” = 1 ... m oraz wariant „j” otrzymuje wartość oceny x_{ij} . Wśród kryteriów mogą być elementy trudne lub niemożliwe do zmierzenia (np. wpływ na estetykę krajobrazu). W takim przypadku przy ocenie stosuje się określenia opisowe (np. „bardzo korzystny”, „mało korzystny”), które przeliczane są na punkty.

(7) Najlepszy wariant to ten, który ma najniższą wartość sumy ważonej unormowanych ocen, określonej wzorem (4.2.3.1):

$$SUMA_j = \sum_{i=1}^m w_i x_{ij}^* \quad (4.2.3.1)$$

przy czym wagi w_i dla wszystkich kryteriów powinny sumować się do jedności.

(8) W przypadku kryterium, dla którego wartość najmniejsza jest najlepsza (np. koszt budowy drogi) unormowana ocena x_{ij}^* jest ilorazem oceny x_{ij} oraz maksymalnej (najgorszej) oceny x_i^+ dla danego kryterium „i”, zgodnie ze wzorem (4.2.3.2):

$$x_{ij}^* = \frac{x_{ij}}{x_i^+} \quad (4.2.3.2)$$

(9)

~~(11)~~(9) W przypadku kryterium, dla którego wartość największa jest najlepsza (np. ocena punktowa estetyki rozwiązania) unormowana ocena x_{ij}^* jest ilorazem minimalnej (najgorszej) oceny $\hat{x}_i$ dla tego kryterium „i” oraz oceny x_{ij} , zgodnie ze wzorem (4.2.3.3):

$$x_{ij}^* = \frac{\hat{x}_i}{x_{ij}} \quad (4.2.3.3)$$

~~(12)~~(10) Przy takim unormowaniu, wszystkie oceny mieszczą się w przedziale $[0-1]$, a wariant z oceną najgorszą otrzymuje zawsze ocenę 1.

~~(13)~~(11) Dobór kryteriów oceny oraz wag przez projektanta, w porozumieniu z zarządcą drogi, powinien uwzględniać punkt widzenia wszystkich zainteresowanych grup społecznych: mieszkańców, organizacji pozarządowych, władz samorządowych i innych. Elementem analizy wielokryterialnej, zwłaszcza przy minimalnych różnicach w ocenach wariantów, powinna być analiza wrażliwości ostatecznego wyniku na zmianę wartości parametrów analizy, a w szczególności wag przypisanych do kryteriów.

~~(14)~~(12) W trakcie konsultacji społecznych inwestor powinien zaprezentować proponowane rozwiązania, wyjaśnić ich celowość, wysłuchać opinii stron oraz udzielić wyjaśnień. Zaangażowanie społeczności jest drogą do unikania konfliktów społecznych i środowiskowych. Prawidłowo przeprowadzona analiza wielokryterialna powinna umożliwić zamawiającemu dokumentację projektową podjęcie decyzji o wyborze wariantu optymalnego, którego budowa i eksploatacja przyniesie największe korzyści ekonomiczno-społeczne oraz spowoduje jak najmniejsze straty środowiskowe.

5. Kategorie i klasy dróg

(1) W celu określenia wymagań funkcjonalno-technicznych wprowadza się podział dróg na klasy, które są oznaczone symbolem literowym lub opisowo, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach technicznych:

- a) A – autostrada,
- b) S – ekspresowa,
- c) GP – główna ruchu przyspieszonego,
- d) G – główna,
- e) Z – zbiorcza,
- f) L – lokalna,
- g) D – dojazdowa.

(2) Droga, w zależności od kategorii w rozumieniu ustawy [1], powinna mieć klasę określoną w tab. 5.1.

Tab. 5.1. Powiązanie kategorii i klas dróg

Kategoria	Klasa		
	standardowa	dopuszczalna	dopuszczalna w trudnych warunkach
krajowa	A, S lub GP	–	G ¹⁾
wojewódzka	G	GP	Z
powiatowa	Z	G lub GP	L
gminna	D lub L	Z, G lub GP	–

¹⁾ Zaleca się przyjmować standardowe parametry drogi klasy G

(3) Strukturę funkcjonalną i techniczną sieci dróg na etapie planowania jej rozwoju, w tym wzajemne powiązanie dróg różnych kategorii i klas, kształtuje się zgodnie z WR-D-11.

~~(3)~~(4) Jeżeli klasa drogi nie jest ustalona w żadnym dokumencie prawnym, powinna zostać określona przez zarządcę drogi w zgodzie z przepisami techniczno-budowlanymi (w szczególności jeżeli projektowana droga jest trasowana po nowym śladzie).

6. Dane do projektowania

6.1. Dane o ruchu

- (1) Podstawą kształtowania geometrycznego dróg i projektowania organizacji ruchu jest miarodajne natężenie ruchu.
- (2) W celu kształtowania geometrycznego, szczególnie przekroju poprzecznego drogi klasy A lub S, jako rok prognozy zaleca się przyjmować:
- w przypadku budowy – 20 lat od oddania drogi do użytkowania,
 - w przypadku przebudowy – 10 lat od oddania drogi do użytkowania.
- (3) W celu kształtowania geometrycznego, szczególnie przekroju poprzecznego drogi klasy GP, G, Z, L lub D, jako rok prognozy zaleca się przyjmować:
- w przypadku budowy – 15 lat od oddania drogi do użytkowania,
 - w przypadku przebudowy – 10 lat od oddania drogi do użytkowania.
- (4) W celu projektowania konstrukcji nawierzchni poszczególnych części drogi, rok prognozy przyjmuje się zgodnie z katalogami typowych konstrukcji nawierzchni, WR-D-63 lub innymi wytycznymi określonymi przez właściwego zarządcę drogi.
- (5) Może wystąpić potrzeba opracowania prognoz ruchu dla dodatkowych horyzontów czasowych, niż wyszczególniono w akapicie (2), np. w związku z projektowaniem wyposażenia dróg.
- (6) Zmiana horyzontu czasowego prognozy ruchu możliwa jest na podstawie decyzji zarządcy drogi.
- (7) Pomiary ruchu drogowego na drogach wykonuje się zgodnie z WR-D-12.
- (8) Analizy i prognozy ruchu drogowego na drogach wykonuje się zgodnie z WR-D-13.

6.2. Prędkość do projektowania

- (1) Prędkość do projektowania V_{dp} wyznacza standard drogi i uwzględnia jej rolę w hierarchicznej sieci dróg. Stanowi podstawowy parametr projektowania, od którego uzależnione są cechy drogi.
- (2) Drogę projektuje się przyjmując prędkość do projektowania zgodnie z tab. 6.2.1.

Tab. 6.2.1. Prędkość do projektowania dróg V_{dp} [km/h]

Rodzaj wartości	Klasa drogi							
	A	S	GP o dwóch jezdniach głównych	GP o jednej jezdni głównej	G	Z	L	D
standardowa	140	130	110 ¹⁾	100	100	80	60	nie określa się ²⁾ 30, 40 ¹⁾
dopuszczalna w trudnych warunkach	130, 120	120, 110, 100, 90	100, 90, 80	90, 80	90, 80, 70, 60	70, 60, 50, 40	50, 40	–

¹⁾ w przypadku przekrojów 1/2 oraz 1/2+1 przyjmuje się prędkość do projektowania jak w trudnych warunkach;
²⁾ przyjmuje się 30 lub 40 km/h zależnie od funkcji obsługiwanych obiektów.

- (3) Prędkość do projektowania nie jest tożsama z prędkością dopuszczalną w rozumieniu ustawy [5].
- (4) W trudnych warunkach dopuszcza się zastosowanie innej prędkości do projektowania niż standardowa i uwzględnienie w projektowaniu elementów zarządzania prędkością, a w szczególności lokalnych limitów prędkości.
- (5) W uzasadnionych przypadkach, za zgodą zarządcy drogi, dopuszcza się lokalne obniżenie parametrów drogi, odpowiadające trudnym warunkom, przy zachowaniu standardowej prędkości do projektowania, pod warunkiem zastosowania środków zarządzania prędkością.

(6) W trudnych warunkach dopuszcza się podział drogi na odcinki jednorodne, o różnych prędkościach do projektowania, za zgodą lub w wyniku decyzji zarządcy drogi. Obniżenie prędkości do projektowania, powinno następować na skrzyżowaniu lub węźle, szczególnie jeżeli na drodze zmienia się pierwszeństwo przejazdu, albo w miejscu, gdzie występuje przyczyna wymuszająca potrzebę redukcji prędkości jazdy. Podwyższenie prędkości do projektowania, w tym powrót do standardowej prędkości do projektowania, powinno mieć miejsce na skrzyżowaniu lub węźle. Zmiana wartości prędkości do projektowania na sąsiednich odcinkach, nie powinna być większa niż 20 km/h.

(7) W przypadku drogi klasy A standardowa prędkość do projektowania wynosi 140 km/h, czyli tyle samo, co największa prędkość dopuszczalna. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania 120 lub 130 km/h, co daje możliwość elastycznego dopasowania parametrów drogi do uwarunkowań wynikających np. z zagospodarowania lub ukształtowania terenu.

(8) W przypadku drogi klasy S standardowa prędkość do projektowania wynosi 130 km/h, przy największej prędkości dopuszczalnej wynoszącej 120 km/h. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania wynoszącej w zakresie od 90 do 120 km/h, co daje możliwość elastycznego dopasowania parametrów drogi do uwarunkowań albo z przyjęcia mniejszej niż zalecana odległości między węzłami.

(9) W przypadku drogi klasy GP standardowa prędkość do projektowania wynosi:

a) -110 km/h dla drogi o dwóch jezdniach głównych, przy największej prędkości dopuszczalnej wynoszącej 100 km/h, na drodze o dwóch jezdniach głównych i 90 km/h na drodze o jednej jezdni głównej. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania od 80 do 100 km/h.

a)b) 100 km/h dla drogi o jednej jezdni głównej, przy największej prędkości dopuszczalnej wynoszącej 90 km/h.

(10) W przypadku drogi klasy GP w trudnych warunkach dopuszcza się prędkości do projektowania wynoszące:

a) 100, 90 lub 80 km/h dla drogi o dwóch jezdniach głównych,

b) 90 lub 80 km/h dla drogi o jednej jezdni głównej.

(9)(11) W przypadku drogi klasy G standardowa prędkość do projektowania wynosi 100 km/h, przy największej prędkości dopuszczalnej wynoszącej 90 km/h na drodze o jednej jezdni głównej. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania od 60 do 90 km/h.

(10)(12) W przypadku drogi klasy GP lub G, o jednej jezdni głównej przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach (z wyjątkiem drogi o przekroju 1/2 + 1), w trudnych warunkach dotyczących rozwiązań w planie, prędkość do projektowania zaleca się przyjmować zgodnie z tab. 6.2.2, gdzie krętość oznacza sumę kątów zwrotu trasy w stopniach na odcinku drogi podzieloną przez długość tego odcinka wyrażoną w kilometrach, przy czym odcinek ten powinien być długi i jednorodny pod względem topografii, nawet jeżeli przedmiotem projektowania jest tylko fragment tego odcinka.

Tab. 6.2.2. Wartości prędkości do projektowania [km/h] dla drogi klas GP lub G o jednej jezdni głównej w zależności od krętości drogi jednojezdniowej [km/h]

Klasa	Szerokość pasa ruchu	Typ pobocza	Krętość drogi [°/km]			
			≤80	81-160	161-240	>240
			Prędkość do projektowania [km/h]			
GP	3,50	z opaskami zewnętrznymi	100	100	90	80
	3,25		100	90	80	80
G	3,50	z opaskami zewnętrznymi	100	90	80	70
		bez opasek zewnętrznych	90	80	70	60
	3,25	z opaskami zewnętrznymi	90	80	70	60
		bez opasek zewnętrznych	80	70	60	60
	3,00	z opaskami zewnętrznymi	90	80	70	60
		bez opasek zewnętrznych	80	70	60	60

(11)(13) W przypadku drogi klasy G o przekroju 1/2 + 1 minimalna prędkość do projektowania wynosi 80 km/h.

(12)(14) W przypadku drogi klasy Z lub L standardowe prędkości do projektowania są niższe niż największa prędkość dopuszczalna, wynosząca 90 km/h. Ma to na celu podkreślenie hierarchii dróg pod kątem funkcjonalno-użytkowym.

(13)(15) W przypadku drogi klasy Z standardowa prędkość do projektowania wynosi 80 km/h. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania wynoszącej w zakresie od 40 do 70 km/h.

(14)(16) W przypadku drogi klasy L standardowa prędkość do projektowania wynosi 60 km/h. W trudnych warunkach dopuszcza się stosowanie prędkości do projektowania wynoszącej 40 lub 50 km/h, biorąc pod uwagę fakt, że często może zachodzić konieczność zastosowania rozwiązań uspokajających ruch.

(15)(17) W przypadku drogi klasy D ~~nie określa się standardowej prędkości do projektowania z uwagi na różnorodny charakter dróg tej klasy.~~ Decyzję o wyborze prędkości do projektowania podejmuje się w uzgodnieniu ~~pozwostawiona jest z~~ zarządcy drogi. Dopuszcza się przyjmowanie prędkości do projektowania wynoszącej 30 lub 40 km/h, co pozwala dopasować rozwiązania do lokalnego charakteru tych dróg, zwłaszcza, że często może zachodzić konieczność zastosowania rozwiązań uspokajających ruch.

6.3. Pojazdy miarodajne

(1) Zarządca drogi, po zasięgnięciu opinii organu zarządzającego ruchem, określa pojazd miarodajny lub pojazdy miarodajne, którym umożliwia się przejazd po drodze.

(2) Rodzaje pojazdów miarodajnych dopuszczone do stosowania określone są w przepisach techniczno-budowlanych oraz w tab. 6.3.1.

Tab. 6.3.1. Rodzaje pojazdów miarodajnych dopuszczone w przepisach techniczno-budowlanych

Rodzaj pojazdu	Symbol pojazdu	Długość pojazdu $L_{\text{poj.}}$ [m]	Szerokość pojazdu $W_{\text{poj.}}$ [m]	Zewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu [m]	Minimalny zewnętrzny promień skreću [m]	Wewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu [m]	Projektowy promień skreću [m]
Pojazd osobowy	PO	5,10	1,85	7,75	7,35	4,85	6,00
Pojazd komunalny (np. śmieciarka)	PK	9,90	2,55	10,00	9,15	5,75	8,00
Pojazd ciężarowy z naczepą	PN	16,50	2,55	12,50	12,00	6,00	10,00
Pojazd ciężarowy bez przyczepy	PP0	12,00	2,55	11,80	11,00	6,00	9,00
Pojazd ciężarowy z przyczepą	PP1	18,75	2,55	12,75	12,25	6,75	10,00
Ciągnik rolniczy z dwiema przyczepami	CR2	22,00	2,55	7,50	7,25	–	9,00
Autobus dwuosioowy	A2	13,50	2,55	12,00	10,50	5,00	9,00
Autobus trzyosioowy	A3	15,00	2,55	12,00	10,50	4,50	9,00
Autobus przegubowy	AP	18,75	2,55	13,35	12,00	7,00	12,00

(3) Pojazd miarodajny na drodze przyjmuje się m. in. w celu określenia wartości poszerzenia pasów ruchu na łukach w planie, a tym samym zapewnienia jej przejezdności. Standardowo przyjmuje się następujące pojazdy miarodajne:

- a) w przypadku drogi klasy A, S lub GP – nie określa się, ze względu na duże promienie łuków i brak konieczności poszerzania pasów ruchu,
- b) w przypadku drogi klasy G lub Z – A3 (jednoczłonowy autobus trzyosioowy),
- c) w przypadku drogi klasy L lub D – PK (pojazd komunalny).

(4) W przypadku drogi o specyficznej funkcji (np. zapewniającej dojazd do zakładów przemysłowych) lub specyficznej strukturze rodzajowej ruchu, dopuszcza się przyjęcie innych pojazdów miarodajnych spośród określonych w tab. 6.3.1.

~~(6)~~(5) Zarządca drogi o znaczeniu obronnym, w uzgodnieniu z terenowym organem administracji wojskowej, określa indywidualnie pojazd lub pojazdy miarodajne, którym umożliwia się przejazd po drodze. Zaleca się przyjmowanie maksymalnych wymiarów pojazdu miarodajnego na drodze o znaczeniu obronnym:

- a) długość pojazdu $L_{poj.}$ – 25,030 m,
- b) szerokość pojazdu $W_{poj.}$ – 3,672 m,
- c) zewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu – 33,870 m,
- d) minimalny zewnętrzny promień skrętu – 32,870 m,
- e) wewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu – 25,400 m,
- f) projektowy promień skrętu – 25,000 m.

~~(7)~~(6) Wybór rodzaju pojazdu miarodajnego na odcinku drogi powinien być skoordynowany z wyborem pojazdu miarodajnego na:

- a) skrzyżowaniu – zgodnie z WR-D-31~~2~~,
- b) węźle – zgodnie z WR-D-32.

6.4. Dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię

(1) Nawierzchnię, po której mogą poruszać się pojazdy inne niż rowery, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego, w tym nawierzchnię stanowisk postojowych, projektuje się przyjmując dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wynoszący nie mniej niż 115 kN.

(2) Maksymalny dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię, po której mogą poruszać się pojazdy inne niż rowery, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego, jest wartością stałą i nie zależy od części lub klasy drogi.

~~(2)~~(3) Nawierzchnie części drogi przeznaczonych do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz ruchu pieszych powinny być dostosowane także do obciążeń innych pojazdów, które mogą poruszać się po tej nawierzchni, przyjętych w uzgodnieniu z zarządzającym drogą.

6.5. Uwzględnienie występowania klęsk żywiołowych

(1) Zakres rozwiązań umożliwiających funkcjonowanie drogi w przypadkach występowania klęsk żywiołowych musi być powiązany ze znaczeniem drogi w sieci i analizą niezawodności funkcjonowania sieci, w tym w okresie likwidacji następstw klęski żywiołowej. Potrzeba analizy funkcjonowania sieci powinna być określona przez zarządcę drogi.

(2) Przy projektowaniu budowy, przebudowy lub odbudowy drogi o istotnym znaczeniu powinno się stosować rozwiązania zapewniające jej funkcjonowanie w niezbędnym zakresie w przypadkach występowania klęsk żywiołowych, takich jak: powódź, osunięcia ziemi, silne wiatry, pożary znacznych rozmiarów, susze, deszcze nawalne, szkody górnicze oraz podczas usuwania ich skutków.

(3) W szczególności powinno się:

- a) na terenach zalewowych prowadzić niweletę drogi o istotnym znaczeniu powyżej rzędnej wody powodziowej,
- b) w uzasadnionych przypadkach lokalizować i konstruować drogę tak, aby mogła służyć jako bariera dla rozprzestrzeniania się klęsk żywiołowych,
- c) na terenach zalewowych stosować konstrukcje obiektów mostowych odporne na przelewanie się przez nie wody powodziowej,
- d) na terenach zalewowych stosować przepusty zamykane klapą zwrotną,
- e) unikać prowadzenia drogi po terenach zagrożonych osuwiskami,
- f) stosować urządzenia odwodnienia drogowego zapewniające retencję wody deszczowej w rejonie opadu, mające wystarczająco dużą pojemność,
- g) stosować urządzenia oświetlenia drogowego zasilane z odnawialnych źródeł energii,
- h) unikać wykonywania prostopolnych przecieków w lasach, zwłaszcza na kierunkach dominujących wiatrów,
- i) na terenach szkód górniczych prowadzić rozpoznanie zakresu ich występowania i -projektowanie środków zabezpieczających przed negatywnymi skutkami ich występowania,
- j) sprawdzać stan drzewostanu wzdłuż drogi i usuwać egzemplarze osłabione.

(4) W odniesieniu do dróg, do których utrzymanie dojazdu nie jest niezbędne w okresie występowania klęski żywiołowej (na przykład niektórych jezdni dodatkowych, dróg dojazdowych do pól, które będą zalewane) i przy likwidacji jej następstw oraz dla których koszty budowy byłyby istotnie wyższe niż koszty napraw ich uszkodzeń spowodowanych klęską żywiołową, można nie stosować -zaleceń podanych w akapicie (3).

(5) W razie konieczności likwidacji na drodze następstw klęski żywiołowej należy stosować przepisy ustawy [15].

7. Uwarunkowania ~~zewnętrzne~~ projektowania odcinków dróg

7.1. Zagospodarowanie terenu

(1) Podstawowymi uwarunkowaniami projektowania, wynikającymi z istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu, są:

- a) ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie drogowym i jego otoczeniu (w tym miejsca służące do obsługi użytkowników drogi, takie jak obiekty gastronomii i stacje paliw, zabudowa mieszkaniowa, biurowa i przemysłowa, obiekty chronione z uwzględnieniem ich odległości od planowanego przedsięwzięcia itp.),
- b) sieć transportowa (drogowa i inna), także dla obsługi ruchu lokalnego,
- c) obiekty infrastruktury technicznej (uzbrojenie terenu itp.).

7.2. Topografia

(1) Niezbędnymi danymi do rozpoznania topografii terenu, przez który ma przebiegać droga, są dane topograficzne (mapy, model terenu itp.).

(2) Dokładność danych topograficznych dostosowuje się do fazy projektowania.

(3) Dokładność danych topograficznych może być zróżnicowana w zależności od odległości od przewidywanego przebiegu drogi i celu, któremu dane mają służyć. Ukształtowanie terenu dla obszarów poza przebiegiem korpusu drogi, a więc wykorzystywanych głównie do działań pomocniczych (typu analiza rozprzestrzeniania się hałasu), może być odwzorowana z mniejszą dokładnością, dostosowaną do konkretnych wymagań.

(4) Topografia terenu, przez który przebiega projektowana droga, ma wpływ na:

- a) usytuowanie pasa drogowego, np. ze względu na wkomponowanie drogi w ukształtowanie terenu, przekraczanie w dogodnych miejscach cieków wodnych, usytuowanie drogowych obiektów inżynierskich,
- b) przebieg niwelety, np. przez dążenie do ograniczenia wielkości robót ziemnych, zachowanie wymaganej skrajni przy przekraczaniu wód powierzchniowych, umożliwienie odprowadzenia wody, ochronę otoczenia przed hałasem, uwzględnienie konieczności obsługi terenu,
- c) ukształtowanie przekroju poprzecznego, np. zastosowanie przesunięcia niwelet jezdni drogi o dwóch jezdniach głównych prowadzonej po stromym stoku.

7.3. Warunki gruntowo-wodne

(1) Zakres rozpoznania podłoża dostosowuje się do etapu projektowania. Wynik rozpoznania przedstawia się w dokumentacji badań w zakresie określonym w rozporządzeniu [8] lub innym wskazanym przez zarządcę drogi.

(2) Niezbędnymi danymi do określenia warunków gruntowo-wodnych w korytarzu projektowanej drogi są:

- a) wyniki badań gruntów podłoża, określające m. in. grubości warstw poszczególnych rodzajów gruntów i ich nośność oraz położenie poziomu zwierciadła wody gruntowej; badania te zaleca się wykonywać zgodnie z [22],
- b) ewentualne wyniki badań specjalistycznych wymaganych do zaprojektowania budowli ziemnej i konstrukcji nawierzchni oraz innych urządzeń technicznych posadowionych w pasie drogowym, np. fundamentów drogowych obiektów inżynierskich.

(3) Warunki gruntowo-wodne terenu, przez który przebiega projektowana droga, mają wpływ na:

- a) usytuowanie pasa drogowego (np. unikanie terenów bagiennych, osuwisk itp.),
- b) przebieg niwelety (np. możliwość wykonania wysokich nasypów lub stosowania wykopów),
- c) rodzaj zastosowanej konstrukcji budowli ziemnej (np. ściany oporowe, kolumny żwirowe),
- d) sposób odwodnienia drogi,
- e) rodzaj wzmocnienia podłoża nasypów, podłoża konstrukcji nawierzchni,
- f) przyjętą technologię robót, np. zastosowanie wymiany gruntów pod korpusem drogowym.

(4) Ustalenie warunków gruntowo-wodnych jest wykorzystywane do:

- a) sprawdzenia stateczności skarp i zboczy,
- b) sprawdzenie możliwości wykorzystania gruntu uzyskanego z wykopów do budowy nasypów,

- ~~b)c)~~ sprawdzenia osiadania eksploatacyjnego powierzchni korpusu nasypu i podłoża drogowej budowli ziemnej, przy czym można je pominąć, jeżeli do głębokości strefy aktywnej, tzn. zasięgu oddziaływania naprężeń, występują grunty:
- skaliste i kamieniste,
 - niespoiste (drobnoziarniste i gruboziarniste w stanie średnio zagęszczonym, zagęszczonym lub bardzo zagęszczonym),
 - spoiste w stanie zwartym, półzwartym i twardoplastycznym,
- ~~e)d)~~ sprawdzenia stanów granicznych przydatności do użytkowania drogowej budowli ziemnej, których przekroczenie uniemożliwia eksploatację budowli ziemnej na skutek jej odkształceń, przemieszczeń lub drgań,
- ~~e)e)~~ sprawdzenia sposobu odwodnienia drogowej budowli ziemnej oraz związanych z nią obiektów, np. ścian oporowych,
- ~~e)f)~~ w przypadku terenu podlegającego wpływom eksploatacji górniczej – określenia niezbędnych zabezpieczeń drogowej budowli ziemnej, odpowiednio do kategorii terenu górniczego,
- ~~f)g)~~ oceny stanu technicznego w przypadku rozbudowy lub przebudowy drogowej budowli ziemnej.

7.4. Środowisko

- (1) W procesie inwestycyjnym stosuje się procedury wynikające z przepisów dotyczących ochrony przyrody i środowiska, a w szczególności z ustaw [9], [10] i [11] oraz rozporządzeń [12] i [13].
- (2) Przy projektowaniu i budowie drogi dąży się do minimalizacji niekorzystnego oddziaływania na istniejący stan środowiska przez stosowanie środków służących jego ochronie, odpowiednio do warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli jest wymagana.
- (3) Analizy z zakresu uwarunkowań środowiskowych, obejmują następujące dziedziny:
- a) ochrona obiektów i obszarów przed hałasem i wibracjami,
 - b) ochrona powietrza,
 - c) ochrona wód i powierzchniowych utworów geologicznych,
 - d) ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych,
 - e) ochrona środowiska kulturowego,
 - f) zagospodarowanie terenów zieleni,
 - g) estetyka drogi.
- (4) Szczegółowość i zakres opracowań zależą od klasy drogi oraz fazy projektowania.
- (5) Ze względu na ochronę obiektów i obszarów przed hałasem i wibracjami:
- a) w otoczeniu drogi obliczeniowe poziomy hałas i wibracji powodowane prognozowanym ruchem na drodze nie powinny przekraczać wartości dopuszczalnych,
 - b) w przypadku przekroczenia wartości dopuszczalnych planuje się zastosowanie odpowiednich środków ochrony, np.: zmianę przebiegu drogiekranów przeciwhałasowych, wałów ziemnych lub pasów zieleni izolacyjnej, zarządzania ruchem, ekranów przeciwhałasowych lub zmianę przebiegu drogi.
- (6) Ze względu na ochronę powietrza:
- a) w otoczeniu drogi prognozowane stężenia substancji zanieczyszczających emitowanych przez pojazdy poruszające się po drodze nie powinny przekraczać wartości dopuszczalnych,
 - b) w przypadku przekroczenia wartości dopuszczalnych planuje się zastosowanie środków ochrony powietrza, ograniczających skutki działania tych substancji, np. zarządzania ruchem, pasów zieleni izolacyjnej.
- (7) Ze względu na ochronę przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych:
- a) droga i związane z nią urządzenia powinny mieć formę dostosowaną do krajobrazu i otaczającego zagospodarowania,
 - b) droga powinna być zaprojektowana w sposób ograniczający jej negatywny wpływ na przyrodę, w tym dziko żyjące zwierzęta, krajobraz oraz grunty rolne i leśne w jej otoczeniu.
- (8) W celu ograniczenia negatywnego wpływu drogi na przyrodę, krajobraz, grunty rolne i leśne, planuje się zastosowanie środków ograniczających, takich jak:
- a) przyjęcie niższej klasy drogi (na etapie opracowań planistycznych),
 - b) zmiana przebiegu drogi i zakresu pasa drogowego,
 - c) uspokojenie ruchu,

- d) przejazdy gospodarcze pod drogą lub wiadukty, celem zapewnienia połączeń lokalnych, przemieszczania się zwierząt gospodarskich,
- e) przejścia i przepusty dla zwierząt dziko żyjących,
- f) ogrodzenia izolujące użytkowników drogi i zwierzęta z terenów przyległych,
- g) pasy zieleni izolacyjnej,
- h) kompensacja przyrodnicza.

(9) Ze względu na ochronę środowiska kulturowego:

- a) eliminuje się negatywny wpływ drogi i związanych z nią urządzeń na elementy środowiska kulturowego, określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- b) jeżeli nie jest to możliwe, stosuje się środki ochrony ograniczające skutki tego wpływu, wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

(10) Ze względu na zagospodarowanie terenów zieleni powinno się:

- a) zieleni w pasie drogowym zaprojektować z uwzględnieniem charakteru terenu przylegającego do tego pasa,
- b) zaprojektować zieleni z uwzględnieniem jej roli i zadań, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu, estetyki i funkcji związanych z jej pozytywnym wpływem na środowisko, a zwłaszcza jako środek ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza i gleb,
- c) dobierać roślinność z uwzględnieniem miejscowych warunków klimatycznych oraz cech podłoża gruntowego, nieinwazyjną w danych warunkach oraz nietworzącą żerowisk dla dzikich zwierząt.

(11) Ze względu na estetykę drogi zaleca się:

- a) harmonijnie połączyć przestrzennie korpus drogi z otaczającym go krajobrazem środowiskiem, przy czym należy to rozważyć zarówno z punktu widzenia użytkownika drogi jak i użytkownika terenu przyległego,
- b) kompleksowo uwzględnić nie tylko aspekty wizualne, ale również z analizą ich wpływu na bezpieczeństwo i wygodę jazdy (dzięki unikaniu monotonii, lecz bez rozpraszania uwagi kierujących pojazdami), ochronę środowiska itp.,
- c) uwzględniać aspekty estetyki na wszystkich etapach planowania i projektowania drogi przez:
 - kształtowania kształtowanie geometrii, m. in. przez stosowanie zasad koordynacji i dostosowanie osi drogi do topografii terenu,
 - kształtowania kształtowanie oraz zagospodarowania zagospodarowanie pasa drogowego i jego najbliższego otoczenia, np. w odniesieniu do skarpy wykopów i nasypów, mury murów oporowe oporowych, zieleń zieleni,
 - studiów kształtowanie ka krajobrazu otoczenia drogi, zwłaszcza w przypadku drogi klasy A lub S.

7.5. Bezpieczeństwo ruchu

(1) Przy projektowaniu przebudowy, rozbudowy lub odbudowy drogi należy wykonać ocenę stanu bezpieczeństwa drogi istniejącej obejmującą identyfikację miejsc zagrożeń bezpieczeństwa ruchu.

(2) Ze względu na bezpieczeństwo ruchu na drodze można wyróżnić:

- a) miejsca potencjalnie niebezpieczne,
- b) miejsca wskazywane w wyniku przeprowadzenia oceny ryzyka [18].

(3) Do miejsc potencjalnie niebezpiecznych zalicza się te, w których różne czynniki sprzyjające zdarzeniom drogowym (wypadkom i kolizjom) nakładają się na siebie i/lub występują z ponadprzeciętną częstością.

(4) W identyfikacji miejsc potencjalnie niebezpiecznych należy wykorzystywać:

- a) analizę danych o zarejestrowanych zdarzeniach drogowych, obserwację sytuacji konfliktowych w ruchu drogowym,
- b) zbieranie i analizę informacji otrzymywanych od społeczeństwa i władz lokalnych.

(5) Analizy danych o zdarzeniach drogowych obejmują zebranie, zestawienie i analizę informacji o wypadkach i kolizjach z uwzględnieniem: lokalizacji, przyczyn, okoliczności, uczestników i skutków zdarzeń drogowych z okresu co najmniej 3 lat (zalecane z 5 lat) albo od ostatniej większej przebudowy lub istotnej zmiany organizacji ruchu na drodze.

(6) Źródła danych o zdarzeniach drogowych obejmują:

- a) bazę danych Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji,
- b) dane gromadzone przez wydziały ruchu drogowego komend Policji,
- c) dane gromadzone i przetwarzane przez zarząd drogi,
- d) bazę danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

(7) Wynikiem analizy bezpieczeństwa ruchu jest diagnoza miejsc niebezpiecznych, która obejmuje niżej wymienione czynności, a następnie sformułowanie propozycji środków zaradczych:-

- a) szczegółowe określenie miejsc występowania zdarzeń drogowych,
- b) analiza przyczyn i okoliczności zdarzeń drogowych,
- c) zebranie potrzebnych dodatkowych danych (ze źródeł archiwalnych lub z pomiarów) o potokach ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego (jeżeli występuje), o prędkościach ruchu, o warunkach widoczności itp.,
- d) inwentaryzacja terenowa z wykonaniem dokumentacji fotograficznej i/lub filmowej, ze zwróceniem szczególnej uwagi na prawdopodobne przyczyny zdarzeń drogowych,
- e) wykonanie dodatkowych pomiarów uznanych za potrzebne (natężeń, struktury rodzajowej i kierunkowej ruchu, warunków widoczności, prędkości, parametrów oświetlenia),
- f) obserwacje funkcjonowania (np. ruch na łuku poziomym o małym promieniu, przejścia przez jezdnię, przejazdu dla rowerów, skrzyżowania) z ewentualną rejestracją ruchu.

(8) Jeżeli prawdopodobną przyczyną zdarzeń drogowych jest przekraczanie dopuszczalnej prędkości przez kierujących pojazdami, należy przeprowadzić badania i analizę prędkości pojazdów.

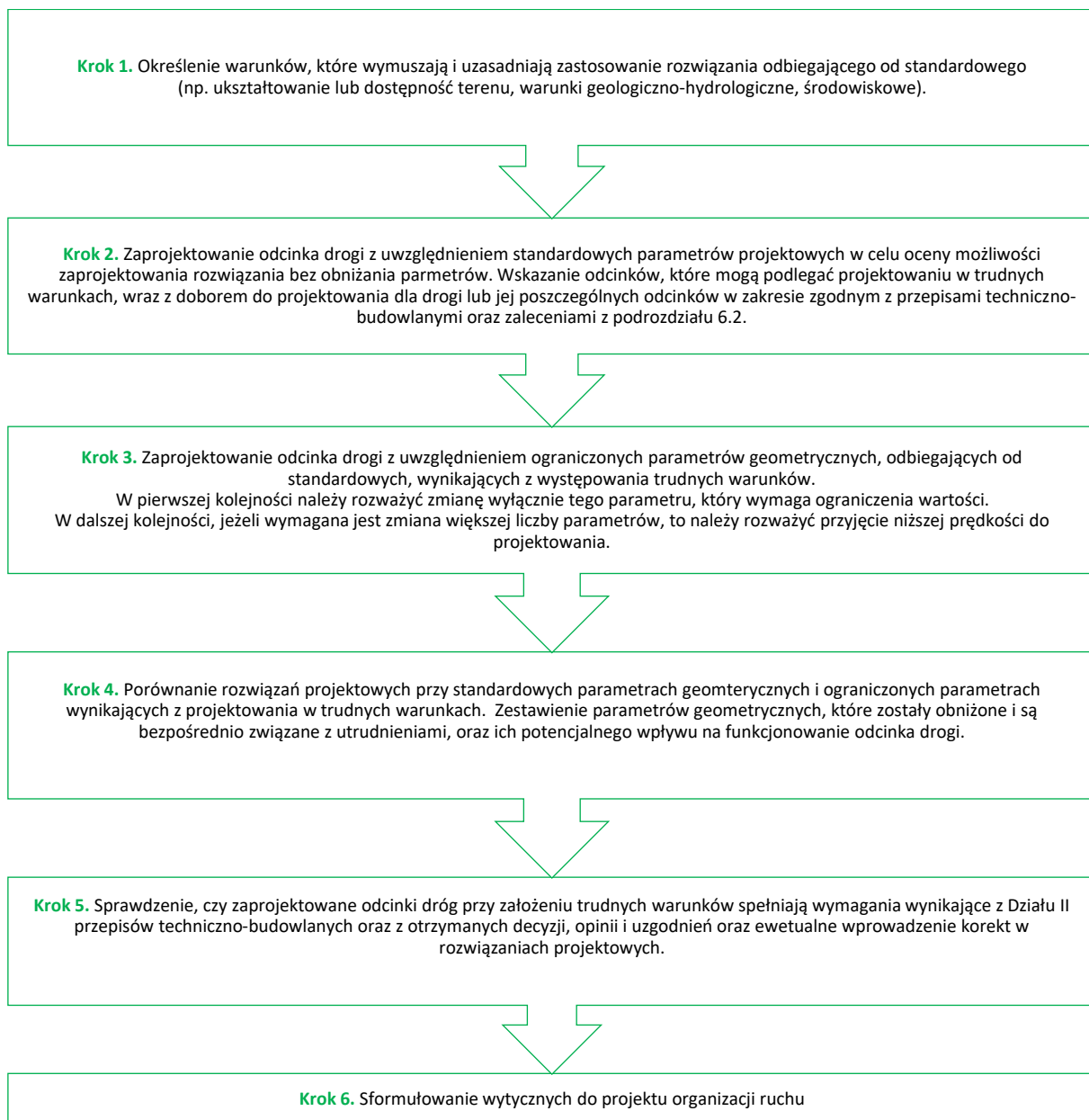
(9) W przypadku informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu pochodzących od społeczeństwa lub władz lokalnych zaleca się podjęcie następujących działań:

- a) wykonanie analizy zdarzeń drogowych lub identyfikacji sytuacji konfliktowych,
- b) sprawdzenie czy istnieje rzeczywiste zagrożenie, czy jest to tylko poczucie zagrożenia (subiektywne),
- c) identyfikacja potencjalnych źródeł zagrożeń bezpieczeństwa ruchu,
- d) zaproponowanie środków zaradczych.

(10) Identyfikacja sytuacji konfliktowych polega na obserwacji (połączonej z rejestracją) ruchu w wybranych miejscach uznanych za potencjalnie niebezpieczne. Na podstawie obserwacji w czasie rzeczywistym lub podczas analizy zarejestrowanego materiału wyróżnia się sytuacje, które mogły doprowadzić do kolizji między użytkownikami drogi oraz określa się częstość występowania takich sytuacji.

7.6. Projektowanie w trudnych warunkach

(1) Tok postępowania w przypadku konieczności zaprojektowania drogi w trudnych warunkach [17] powinien przebiegać zgodnie ze schematem przedstawionym na rys. 7.1.:



Rys. 7.1. Schemat postępowania w przypadku konieczności zaprojektowania drogi przy założeniu występowania trudnych warunków

(2) Konieczność projektowania w trudnych warunkach uniemożliwiających zastosowanie rozwiązania standardowego lub powodujących, że koszty zastosowania rozwiązania standardowego w cyklu życia drogi byłyby rażąco wysokie względem rozwiązania alternatywnego może wynikać m.in. z okoliczności, takich jak:

- a) skomplikowane ukształtowanie terenu (np. teren górzysty) lub rodzaj albo intensywność jego zagospodarowania,
- b) złożone lub skomplikowane warunki gruntowe, o których jest mowa w [8],
- c) występowanie szkód górniczych,
- d) trasowanie drogi przez tereny zalewowe lub narażone na osuwiska,
- e) występowanie form ochrony przyrody, o których jest mowa w [16], na terenie, przez który przebiega droga lub przylegającym do drogi,
- f) występowanie obiektów podlegających ochronie zabytków w pasie drogowym lub na terenie przyległym do tego pasa,
- g) trasowanie drogi przez obszar podlegający ochronie konserwatorskiej lub przyleganie drogi do takiego obszaru,
- h) trasowanie drogi przez tereny albo w pobliżu terenów lub obiektów, które powinny być chronione przed nadmiernie intensywnymi wpływami od ruchu drogowego (takie jak obszary uzdrowiskowe, obiekty służby zdrowia, obiekty oświaty i wychowania, osiedla mieszkaniowe, place zabaw, tereny rekreacyjne),

- i) trasowanie drogi w pobliżu obiektów, z których mogą pochodzić zagrożenia dla ruchu drogowego (takich jak kamieniołomy, poligony i bazy wojskowe),
- j) sytuacje, w których standardowo zastosowane rozwiązania drogowe (takie jak wysokie nasypy, typowe mosty lub wiadukty, ekrany przeciwhałasowe) mogłyby niekorzystnie wpływać na krajobrazy podlegające ochronie,
- k) brak możliwości zwiększenia szerokości pasa drogowego (wynikająca z jego granic istniejących lub zaplanowanych), która jest zbyt mała na to, aby zmieścić wszystkie potrzebne części lub urządzenia drogi o standardowych parametrach,
- l) konieczność umieszczenia części drogi o parametrach niestandardowych w powiązaniu z częściami drogi mającymi standardowe dla nich parametry (na przykład umieszczenie drogi dla pieszych i/lub rowerów w powiązaniu z jezdnią o pochyleniach podłużnych dla niej standardowych, lecz przekraczających wartości standardowe dla drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów),
- m) konieczność zastosowania parametrów niestandardowych, wynikających z decyzji wojewódzkiego konserwatora zabytków, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach albo z innych decyzji, opinii lub uzgodnień.

(3) Występowanie wymienionych w akapicie (2) okoliczności nie jest warunkiem wystarczającym do zastosowania innych parametrów niż standardowe. Przyjęcie innych niż standardowe parametry, wynikające z występowania trudnych warunków, każdorazowo wymaga pisemnego uzasadnienia, które dołącza się do dokumentacji projektowej [17].

(4) Parametry projektowe poszczególnych odcinków, części i urządzeń drogi projektowanej w trudnych warunkach powinny być spójne.

(5) Rozwiązania projektowe, o których jest mowa w akapicie (1), a w szczególności zakres zmian w stosunku do standardowych parametrów projektowych, powinny zostać uzgodnione z zarządcą drogi oraz organem zarządzającym ruchem na tej drodze.

8. Dostępność

(1) Dostępność drogi jest rozumiana jako zdefiniowana przez odległość pomiędzy sąsiadującymi skrzyżowaniami lub węzłami oraz możliwość obsługi terenu przyległego do pasa drogowego przez zjazdy. Niezbędnymi danymi do określenia parametrów związanych z dostępnością drogi są:

- klasa drogi,
- przekrój poprzeczny,
- prędkość do projektowania (V_{dp}),
- prognozowany ruch,
- istniejące i planowane zagospodarowanie, a zwłaszcza układ sieci drogowej,
- topografia terenu.

(2) Im wyższa klasa, tym dostępność drogi powinna być bardziej ograniczona. Drogi klasy A i S są drogami o ograniczonej dostępności, zgodnie z ustawą [1].

(3) Zalecane minimalne odległości między punktami przecięć osi dróg na bezpośrednio sąsiadujących ze sobą skrzyżowaniach lub węzłach przyjmuje się zgodnie z tab. 8.1. Szczegółowe zasady lokalizacji skrzyżowań określono w WR-D-31-1.

Tab. 8.1. Zalecane minimalne odległości między skrzyżowaniami lub węzłami w ciągu drogi [m]

Rodzaj odległości		Klasa drogi				
		A	S	GP	G	Z
zalecana		15 000	7 500	2 000	800	500
dopuszczalna, w zależności od przekroju poprzecznego:	2/4	5 000	4 000	–	–	–
	2/3	5 000	3 500	1 500	600	–
	2/2	5 000	3 000	1 000	600	250
	pozostałe	–	–	1 000	600	250

(4) Na podstawie danych określonych w akapicie (1) oraz zdefiniowanych potrzeb obsługi użytkowników drogi określa się ewentualne:

- rodzaje i usytuowanie zjazdów,
- rodzaje i usytuowanie stanowisk postojowych,
- usytuowanie przystanków transportu zbiorowego,
- sposób obsługi ruchu pieszych
- sposób obsługi ruchu rowerów.

(5) Tam gdzie zachodzi potrzeba obsługi ruchu pieszych i/lub rowerów, w szczególności na drogach klasy L i D, powinno się stosować infrastrukturę dla tych grup użytkowników (takie jak drogi dla pieszych lub dla pieszych i rowerów, dojścia do przystanków transportu zbiorowego, przejścia przez jezdnię – wyznaczone lub sugerowane – i/lub przejazdy dla rowerów) z uwzględnieniem wymagań dla osób ze szczególnymi potrzebami.

(5)(6) Zjazdy projektuje się zgodnie z WR-D-33.

(6)(7) Zakres obsługi otoczenia dróg zaleca się przyjmować zgodnie z tab. 8.2.

Tab. 8.2. Zakres obsługi otoczenia dróg

Cecha i rodzaj rozwiązania		Klasa						
		A	S	GP	G	Z	L	D
obsługa otoczenia (zjazdu)		niedozwolone		dopuszczalne z ograniczeniami, zgodnie z WR-D-33			bez ograniczeń	
postój pojazdów przy jezdni (stanowiska postojowe w zatoce)		niedozwolony		dopuszczalne rozwiązania zgodnie z WR-D-22-2			dopuszczalny	
przystanki transportu zbiorowego		niedozwolone na jezdni głównej	dozwolone warunkowo, zgodnie z WR-D-43-2	dozwolone, zgodnie z WR-D-43-2	nie ogranicza się, rozwiązania zgodnie z WR-D 43-2			nie określa się
ruch pieszych	standardowe	niedozwolony		oddzielony od jezdni		rozwiązania zależne od natężenia ruchu pieszych oraz natężenia ruchu i prędkości pojazdów, zgodnie z WR-D-41-1 i WR-D-41-2		nie określa się
	dopuszczalne							
ruch rowerów	standardowe	niedozwolony		oddzielony od jezdni	oddzielony od jezdni		na jezdni z segregacją	nie określa się
	dopuszczalne				rozwiązanie zależne od prędkości dopuszczalnej, zgodnie z WR-D-42-2			

9. Pas drogowy

- (1) Drogę sytuuje się w pasie drogowym. Oznacza to, że wszystkie części i urządzenia drogi, budowle ziemne oraz drogowe obiekty inżynierskie, określone w przepisach techniczno-budowlanych, stanowiące całość techniczno-użytkową, a także znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie mogą być usytuowane poza pasem drogowym.
- (2) Pas drogowy jest gruntem wydzielonym istniejącymi lub projektowanymi liniami rozgraniczającymi wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, będącym w zarządzie zarządcy drogi. Pas drogowy może składać się z wielu działek ewidencyjnych gruntu.
- (3) Dopuszcza się sytuowanie odcinków drogi również na gruntach stanowiących tereny zamknięte, tereny linii kolejowych lub tereny wód płynących przy zachowaniu wymagań określonych odrębnymi przepisami.
- (4) Drogę sytuuje się w pasie drogowym uwzględniając potrzebę ochrony drogi i jej użytkowników oraz terenów przyległych do pasa drogowego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.
- (5) W jednym pasie drogowym sytuuje się jedną drogę, z wyjątkiem miejsc krzyżowania się dróg.
- (6) Pas drogowy w obszarze skrzyżowania lub węzła drogi obejmuje obszar skrzyżowania lub węzła oraz wszystkie elementy infrastruktury i urządzeń z nim związanych, wynikające z funkcji krzyżujących się dróg oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed niekorzystnym wzajemnym oddziaływaniem.
- (7) Pas drogowy w obszarze skrzyżowania lub węzła drogi powinien stanowić część pasa drogowego jednej drogi:
- a) o najwyższej kategorii,
 - b) o najwyższej klasie – w przypadku dróg tej samej kategorii,
 - c) zgodnie z decyzją zarządcy drogi – w przypadku dróg tej samej kategorii i klasy.

~~(8) W pasie drogowym drogi nie sytuuje się drogi wewnętrznej.~~

~~(9)~~(8) W pasie drogowym drogi dopuszcza się sytuowanie urządzeń obcych na zasadach określonych w ustawie [1], uwzględniając potrzebę ochrony drogi i zapewnienia BRD.

~~(10)~~(9) Rozmiar pasa drogowego drogi, a więc również przebieg granic tego pasa, wynika z rozmiaru terenu niezbędnego do usytuowania drogi, uwzględniającego konieczność zapewnienia widoczności lub stanowiącego rezerwę w celu zmiany ~~jej~~ parametrów użytkowych lub technicznych tej drogi.

~~(11)~~(10) Projektowane linie rozgraniczające pasa drogowego drogi określają w szczególności:

- a) decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- b) decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),
- c) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,

(12) Aby stwierdzić, które działki należą do pasa drogowego, powinno się sprawdzić w rejestrze gruntów prowadzonym przez starostę:

- a) jaki jest opis użytku działki (w szczególności: dr – droga, Tp - grunt przeznaczony pod budowę dróg publicznych lub linii kolejowych, Ti – inne tereny komunikacyjne),
- b) jaki jest stan własnościowy lub władający danej działki,

oraz potwierdzić układ działek tworzących istniejący pas drogowy w zarządzie drogi lub u zarządcy drogi, jeżeli zarząd drogi nie został powołany.

(13) Granice istniejących pasów drogowych mogą być oznaczane żółtymi słupkami z napisem „Pas drogowy” (granicznikami), umieszczanymi w szczególności na załamaniach tych granic.

10. Widoczność

10.1. Widoczność na zatrzymanie przed przeszkodą

10.1.1. Wymagana odległość widoczności na zatrzymanie

(1) Kierującemu pojazdem innym niż rower, hulajnogą elektryczną i urządzenie transportu osobistego zapewnia się na każdym pasie ruchu co najmniej taką odległość widoczności, która umożliwia bezpieczne zatrzymanie się pojazdu przed przeszkodą.

(2) Wymaganą odległość widoczności na zatrzymanie L_z ustala się na podstawie wzoru (10.1.1.1):

$$L_z = 88,4 + \frac{-126 + 1,81 \cdot V - 1,05 \cdot i}{1 - 0,404 \cdot \ln(V) + 1,51 \cdot e^{(i/100)}} \quad (10.1.1.1)$$

gdzie:

L_z – minimalna wymagana odległość widoczności na zatrzymanie [m],

V – prędkość [km/h] z zakresu od 30 do 140 km/h, przy czym do obliczeń przyjmuje się prędkość do projektowania albo prędkość dopuszczalną, jeżeli jest mniejsza od prędkości do projektowania,

i – średnie pochylenie podłużne [%] pasa ruchu na długości L_z z zakresu od -10% do 10%; w przypadku większych pochyłeń korzysta się z tab. 10.1.1.1.

(3) Zakłada się, że prędkość jest stała na odcinku drogi, natomiast pochylenie podłużne pasa ruchu, na którym odbywa się zatrzymanie pojazdu, może ulegać zmianie. Wówczas, przy ustalaniu wartości wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie, w każdym punkcie obserwacyjnym przyjmuje się średnie pochylenie podłużne pasa ruchu na długości L_z . Pochylenie średnie można wyznaczyć jako stosunek różnicy wysokości między punktami na jezdni położonymi na końcu i początku odcinka o długości L_z do długości L_z (w razie potrzeby należy zastosować procedurę iteracyjną, w pierwszym kroku przyjmując L_z dla $i = 0\%$).

(4) Obliczone wartości wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie ze wzoru (10.1.1.1) zaokrągla się w górę do 1 m.

(5) Minimalne wymagane odległości widoczności na zatrzymanie, w zależności od prędkości i średniego pochylenia podłużnego pasa ruchu na długości L_z , można przyjmować zgodnie z tab. 10.1.1.1.

Tab. 10.1.1.1. Minimalna wymagana odległość widoczności na zatrzymanie L_z [m]

Średnie pochylenie podłużne ¹⁾ [%]	Prędkość [km/h]											
	140	130	120	110	100	90	80	70	60	50	40	30
-12,0	-	-	-	-	-	-	-	110	82	59	41	28
-11,5	-	-	-	-	-	-	-	109	81	58	40	28
-11,0	-	-	-	-	-	-	-	108	81	58	40	27
-10,5	-	-	-	-	-	-	-	107	80	57	40	27
-10,0	-	-	-	-	-	-	-	106	79	57	40	27
-9,5	-	-	-	-	-	-	-	105	79	57	39	27
-9,0	-	-	-	-	-	-	-	104	78	56	39	27
-8,5	-	-	-	-	-	-	-	103	77	56	39	27
-8,0	-	-	-	-	208	168	133	102	77	56	39	27
-7,5	-	-	-	-	205	166	131	101	76	55	39	27
-7,0	-	-	-	-	203	164	130	101	76	55	38	27
-6,5	-	-	-	-	200	162	129	100	75	55	38	27
-6,0	403	343	289	241	198	160	127	99	74	54	38	26
-5,5	397	338	285	238	196	159	126	98	74	54	38	26
-5,0	390	333	281	235	194	157	125	97	73	54	38	26
-4,5	384	328	277	232	191	155	124	96	73	53	38	26
-4,0	379	323	274	229	189	154	123	96	72	53	37	26
-3,5	373	319	270	226	187	152	122	95	72	53	37	26
-3,0	367	314	267	224	185	151	120	94	71	52	37	26
-2,5	362	310	263	221	183	149	119	93	71	52	37	26
-2,0	357	306	260	218	181	148	118	93	70	52	37	26
-1,5	352	302	257	216	179	146	117	92	70	51	37	26
-1,0	347	298	253	213	177	145	116	91	69	51	37	26
-0,5	342	294	250	211	175	144	115	90	69	51	36	26
0,0	337	290	247	209	174	142	114	90	69	51	36	26
0,5	332	286	244	206	172	141	113	89	68	50	36	26
1,0	328	283	241	204	170	140	112	88	68	50	36	26
1,5	323	279	239	202	168	138	111	88	67	50	36	26
2,0	319	276	236	200	167	137	111	87	67	50	36	26
2,5	315	272	233	197	165	136	110	87	67	50	36	26
3,0	311	269	230	195	163	135	109	86	66	49	36	26
3,5	307	266	228	193	162	133	108	85	66	49	36	26
4,0	303	263	225	191	160	132	107	85	65	49	35	26
4,5	299	259	223	189	159	131	106	84	65	49	35	25
5,0	296	256	220	187	157	130	105	84	65	48	35	25
5,5	292	254	218	186	156	129	105	83	64	48	35	25
6,0	288	251	216	184	154	128	104	83	64	48	35	25
6,5	-	-	-	-	153	127	103	82	64	48	35	25
7,0	-	-	-	-	152	126	102	82	63	48	35	25
7,5	-	-	-	-	150	125	102	81	63	47	35	25
8,0	-	-	-	-	149	124	101	81	63	47	35	25
8,5	-	-	-	-	-	-	-	80	62	47	35	25
9,0	-	-	-	-	-	-	-	80	62	47	35	25
9,5	-	-	-	-	-	-	-	79	62	47	35	25
10,0	-	-	-	-	-	-	-	79	61	47	35	25
10,5	-	-	-	-	-	-	-	78	61	46	34	25
11,0	-	-	-	-	-	-	-	78	61	46	34	25
11,5	-	-	-	-	-	-	-	77	61	46	34	25
12,0	-	-	-	-	-	-	-	77	60	46	34	25

¹⁾ wartość dodatnia oznacza pochylenie podłużne wznoszące, a wartość ujemna opadające

(6) Minimalne wymagane odległości widoczności wyznaczone na podstawie wzoru (10.1.1.1) lub tab. 10.1.1.1 mogą być wyjątkowo zmniejszone pod warunkiem zastosowania środków kompensujących.

(7) Środkami kompensującymi mogą być:

- a) Środki organizacji ruchu wymuszające zwiększenie uwagi przez kierujących pojazdami.
b) Zabiegi utrzymania powierzchni nawierzchni jezdni polegające na zwiększeniu współczynnika szorstkości.

(8) W przypadku zastosowania środków organizacji ruchu wymuszających zwiększenie uwagi przez kierujących np. dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze o wyróżnionej formie, sygnały świetlne itp., wymagana odległość widoczności może być zmniejszona o wartość ΔL_z obliczoną ze wzoru (10.1.1.2):

$$\Delta L_z = \frac{0,5 \cdot V}{3,6} \quad (10.1.1.2)$$

gdzie:

V – prędkość, przy czym do obliczeń przyjmuje się prędkość do projektowania albo prędkość dopuszczalną, jeżeli jest mniejsza od prędkości do projektowania [km/h].

(9) W przypadku zastosowania zabiegów utrzymania powierzchni nawierzchni jezdni polegających na zwiększeniu wartości standardowej współczynnika szorstkości o co najmniej 10%, wymagana odległość widoczności może być zmniejszona o wartość ΔL_z zgodnie z tab. 10.1.1.2.

Tab. 10.1.1.2. Wartości ΔL_z zmniejszenia minimalnej wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie w przypadku zwiększenia wartości standardowej współczynnika szorstkości o 10% [m]

Średnie pochylenie podłużne ¹⁾ [%]	Prędkość V [km/h]						
	110	100	90	80	70	60	50
-8,0	-	22	17	12	9	6	4
-6,0	24	19	14	11	8	5	3
-4,0	20	16	12	9	7	5	3
-2,0	18	14	11	8	6	4	3
0,0	15	12	9	7	5	4	2
2,0	13	11	8	6	5	3	2
4,0	12	10	7	6	4	3	2
6,0	11	8	7	5	4	3	2
8,0	-	8	6	5	3	2	2

¹⁾ wartość dodatnia oznacza pochylenie podłużne wznoszące, a wartość ujemna opadające. Przy wartościach pochylenia bezwzględnie większego od 8% należy przyjmować wartość jak dla 8%. Przy pośrednich wartościach pochylenia należy stosować interpolację liniową.

(6) Nie dopuszcza się zmniejszania wymaganych odległości widoczności przez zabieg polegający na zwiększeniu wartości standardowej współczynnika szorstkości dla prędkości większych niż 110 km/h.

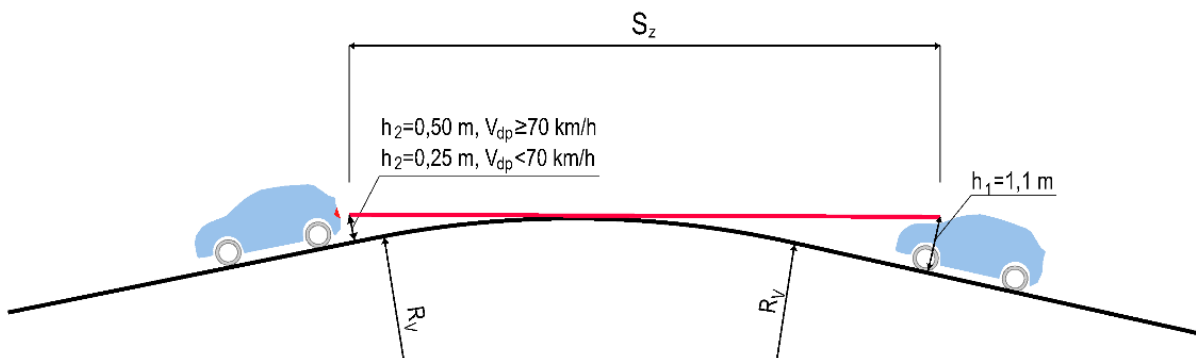
10.1.2. Ocena widoczności na zatrzymanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej

Wymagania ogólne

- (1) Warunki widoczności na każdym pasie ruchu ocenia się przez porównanie rzeczywistej i wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie.
- (2) Zaleca się kształtowanie projektowanej drogi oraz jej otoczenia w taki sposób, aby rzeczywiste odległości widoczności na zatrzymanie wzdłuż drogi ulegały zmianie w sposób płynny, bez nagłego zmniejszania odległości widoczności, szczególnie w miejscach, gdzie są spodziewane duże prędkości pojazdów.
- (3) Ocena widoczności na zatrzymanie przeprowadza się wzdłuż całego odcinka drogi stanowiącego zadanie inwestycyjne, dzieląc go na krótsze odcinki, na których droga ta ma pierwszeństwo przejazdu. Ocena przeprowadza się oddzielnie na każdym pasie ruchu i na każdej jezdni.
- (4) Skuteczność i efektywność oceny widoczności na zatrzymanie jest tym większa, im na wcześniejszym etapie przygotowania inwestycji będzie ona przeprowadzona. Ocena widoczności przeprowadza się już na wstępnych etapach projektowania, ponieważ wówczas ustala się podstawowe parametry geometryczne drogi głównej oraz dróg poprzecznych.
- (5) Zaleca się ustalanie rzeczywistej odległości widoczności na zatrzymanie metodami, w których drogę rozważa się jako obiekt przestrzenny. Dopuszcza się stosowanie metod uproszczonych, ograniczających rozważania osobno do płaszczyzny pionowej i poziomej.

Ocena widoczności na zatrzymanie w przekroju podłużnym

- (6) Przy ocenie widoczności na zatrzymanie w przekroju podłużnym, rzeczywistą odległość widoczności na zatrzymanie S_z ustala się przyjmując, że (rys. 10.1.2.1):
 - a) punkt obserwacyjny, umieszczony w osi pasa ruchu na wysokości $h_1 = 1,10$ m, porusza się nad osią pasa ruchu na całej jego długości,
 - b) cel obserwacji (widoczna część przeszkody) znajduje się nad osią tego samego pasa ruchu na wysokości h_2 wynoszącej:
 - 0,50 m – jeżeli prędkość do projektowania lub prędkość dopuszczalna na drodze wynosi nie mniej niż 70 km/h,
 - 0,25 m – jeżeli prędkość do projektowania lub prędkość dopuszczalna na drodze wynosi mniej niż 70 km/h.



Rys. 10.1.2.1. Parametry odległości widoczności na zatrzymanie w odniesieniu do kierującego pojazdem osobowym

(7) Rzeczywistą odległość widoczności na zatrzymanie, ograniczoną przez łuk pionowy wypukły, można obliczyć ze wzorów (10.1.2.1) lub (10.1.2.2), zależnie od tego, czy odległość S_z jest mniejsza, czy większa od długości łuku ℓ_v :

$$S_z = \sqrt{2R_v}(\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2}), \quad \text{gdy } S_z \leq \ell_v \quad (10.1.2.1)$$

$$S_z = \frac{R_v \Delta i}{200} + \frac{(\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})^2}{\Delta i / 100}, \quad \text{gdy } S_z > \ell_v \quad (10.1.2.2)$$

gdzie:

S_z – rzeczywista odległość widoczności na zatrzymanie [m],

R_v – promień łuku pionowego wypukłego [m],

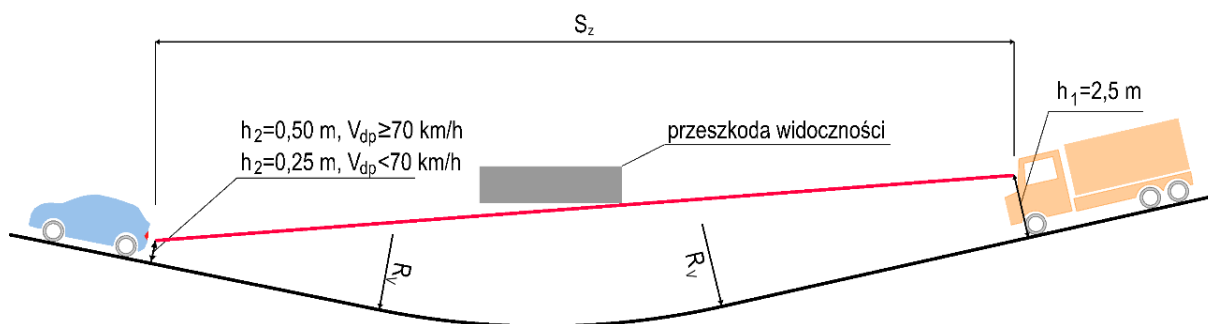
Δi – różnica pochyłeń podłużnych za oraz przed łukiem pionowym [%],

h_1 – wysokość punktu obserwacyjnego (oka kierowcy) [m],

h_2 – wysokość celu obserwacji (widocznej części przeszkody) [m],

ℓ_v – długość łuku pionowego [m].

(8) Jeżeli droga przebiega w łuku wklęsłym, a nad tą drogą jest usytuowany obiekt (np. wiadukt lub bramownica), sprawdza się, czy z punktu obserwacyjnego umieszczonego w osi pasa ruchu na wysokości $h_1 = 2,50$ m jest zapewniona wymagana odległość widoczności na zatrzymanie (rys. 10.1.2.2).



Rys. 10.1.2.2. Parametry do ustalenia odległości widoczności na zatrzymanie w odniesieniu do kierującego pojazdem ciężarowym

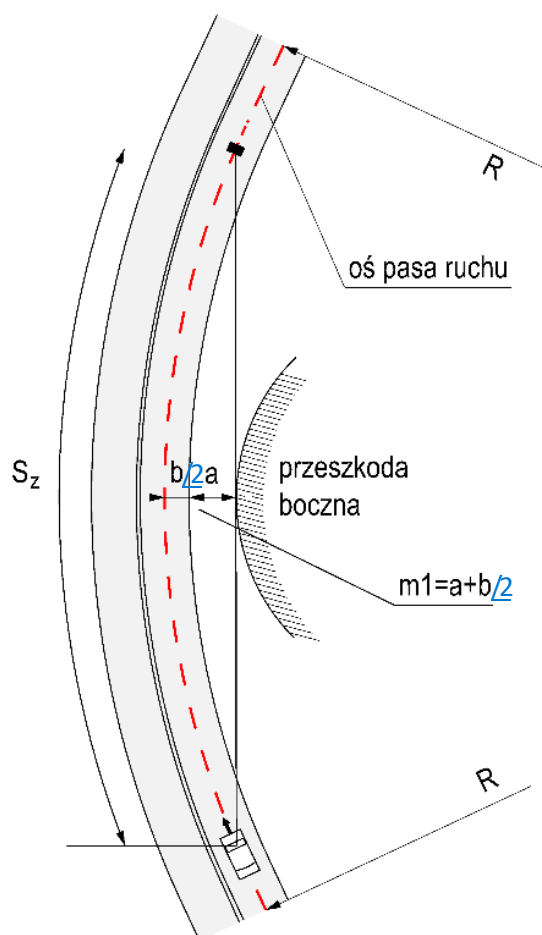
Ocena widoczności na zatrzymanie w planie

(9) Przy ocenie widoczności na zatrzymanie w planie analizuje się sytuację, gdy na łuku w prawo przeszkoda ograniczająca widoczność jest usytuowana na poboczu lub przy drodze po wewnętrznej stronie łuku (np. bariera ochronna, ekran przeciwhałasowy, ściana tunelu, krzewy, skarpa wykopu, budynek itp.), co przedstawia rys. 10.1.2.3. Do sprawdzenia, czy przeszkoda boczna ogranicza widoczność na zatrzymanie, można wykorzystać wykresy przedstawione na rys. 10.1.2.4. Wykresy te mogą być użyte także do ustalenia:

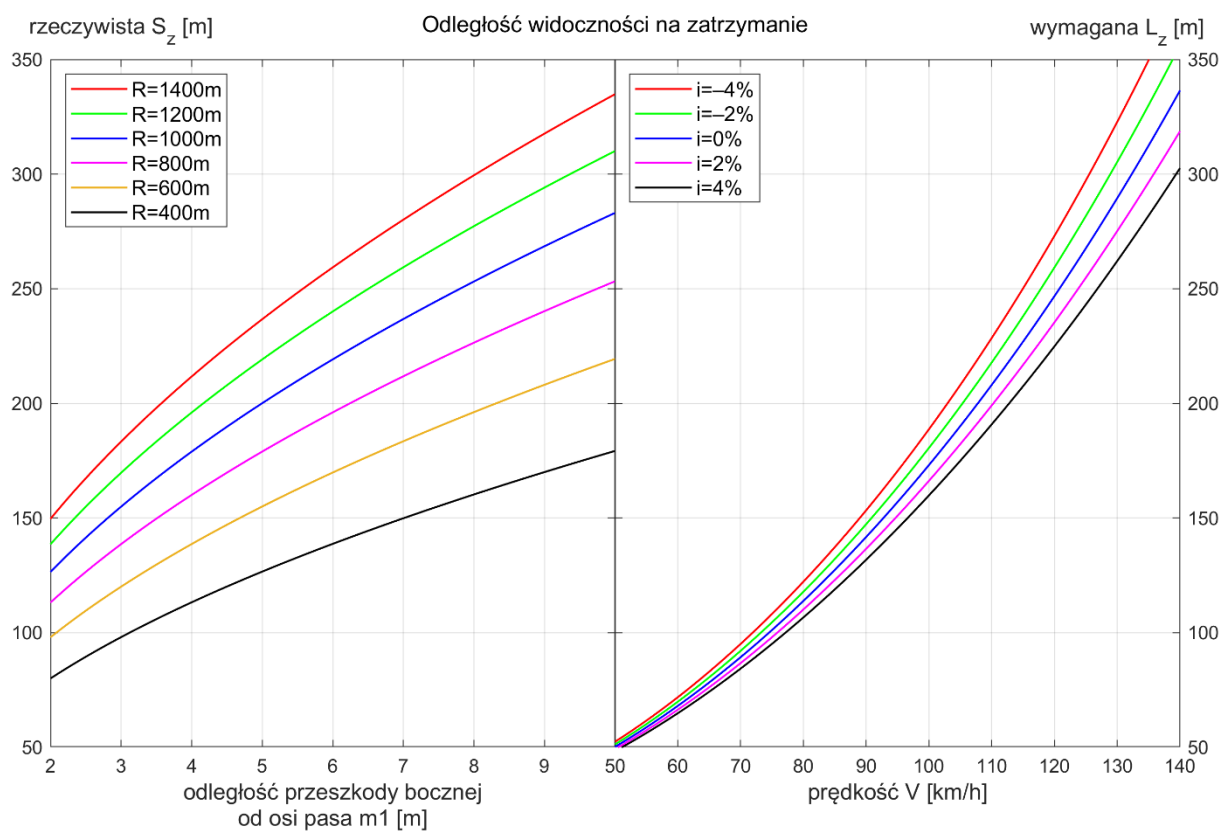
- w jakiej odległości od osi pasa ruchu może być umieszczona przeszkoda boczna, jeżeli dane są: prędkość do projektowania, pochylenie podłużne i promień łuku,
- prędkości dopuszczalnej na łuku w planie o danym promieniu, gdy przeszkoda boczna zlokalizowana jest w odległości „m1” od osi pasa ruchu.

(10) Na drodze o dwóch jezdniach głównych, na łuku w planie w lewo ocenia się widoczność z wewnętrznego pasa ruchu przy pasie dzielącym, na którym mogą wystąpić obiekty ograniczające widoczność (np. bariera ochronna, wysokie krzewy, osłona przeciwośnieniowa itp.). Do sprawdzenia, czy przeszkoda w pasie dzielącym nie ogranicza widoczności na zatrzymanie, można wykorzystać wykresy przedstawione na rys. 10.1.2.4. Wykresy te mogą być użyte także do ustalenia:

- gdzie może być zlokalizowana przeszkoda w pasie dzielącym, jeżeli dane są: prędkość do projektowania, pochylenie podłużne i promień łuku,
- prędkości dopuszczalnej na łuku w planie, gdy przeszkoda w pasie dzielącym jest w odległości „m1” od osi pasa ruchu.



Rys. 10.1.2.3. Schemat oceny warunków widoczności na łuku kołowym w planie



Rys. 10.1.2.4. Zależność odległości od przeszkody bocznej, promienia łuku i prędkości (gdy $S_z \leq L_z$)

(11) Rzeczywistą odległość widoczności na zatrzymanie, ograniczoną przez przeszkodę położoną po wewnętrznej stronie łuku kołowego w planie, można obliczyć za pomocą dedykowanych programów wspomagania projektowania albo ze wzorów (10.1.2.3) lub (10.1.2.4), zależnie od tego czy odległość S_z jest mniejsza czy większa od długości łuku ℓ :

$$S_z = 2R \cdot \arccos\left(\frac{R - m_1}{R}\right), \quad \text{gdy } S_z \leq \ell \quad (10.1.2.3)$$

$$S_z = \ell + \frac{2m_1 - 2R \left[1 - \cos\left(\frac{\ell}{2R}\right)\right]}{\sin\left(\frac{\ell}{2R}\right)}, \quad \text{gdy } S_z > \ell \quad (10.1.2.4)$$

gdzie:

S_z – rzeczywista odległość widoczności na zatrzymanie [m],

ℓ – długość łuku w planie [m],

m_1 – odległość od osi pasa ruchu do przeszkody bocznej [m], przy czym $m_1 = a + b/2$,

a – odległość krawędzi jezdni od przeszkody bocznej [m],

$b/2$ – połowa szerokości pasa ruchu [m],

R – promień łuku kołowego w osi analizowanego pasa ruchu [m].

Kąty będące argumentami funkcji $\sin$ i $\cos$ wyrażone są w radianach.

10.1.3. Pełna ocena widoczności na zatrzymanie

(1) Zaleca się przeprowadzanie pełnej oceny odległości widoczności na zatrzymanie, to jest stosowanie metod, w których drogę i przeszkody rozważa się jako obiekty przestrzenne. Jest to szczególnie ważne w sytuacji nakładania się na siebie odcinków krzywoliniowych (łuków) w planie i w przekroju podłużnym.

(2) Na projektowanej drodze zaleca się stworzenie cyfrowego modelu przestrzennego (trójwymiarowego) drogi, ze wszystkimi elementami wyposażenia i otoczenia, a następnie dokonanie pomiaru za pomocą odpowiedniego oprogramowania komputerowego. Programy komputerowe zwykle rozpatrują drogę jako obiekt przestrzenny i umożliwiają także:

- wyznaczenie rzeczywistej odległości widoczności na zatrzymanie,
- sprawdzenie, czy na wskazanym ciągu punktów obserwacyjnych jest zapewniona wymagana odległość widoczności na zatrzymanie,
- stworzenie wykresu zmienności wzdłuż drogi rzeczywistej i wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie.

(3) Stanowisko punktu obserwacyjnego jest to miejsce, w którym ustala się wartości rzeczywistej i wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie. Stanowiska punktu obserwacyjnego powinny być zlokalizowane w osi pasa ruchu w stałych odstępach. Odstępy stanowisk punktu obserwacyjnego dobiera się co 5 lub 10 m, w zależności od stopnia skomplikowania przestrzennego ukształtowania drogi. Przy wyznaczaniu rzeczywistej odległości widoczności na zatrzymanie, stanowiska celu obserwacji powinny być także zlokalizowane w osi pasa ruchu w stałych odstępach wynoszących 1 m.

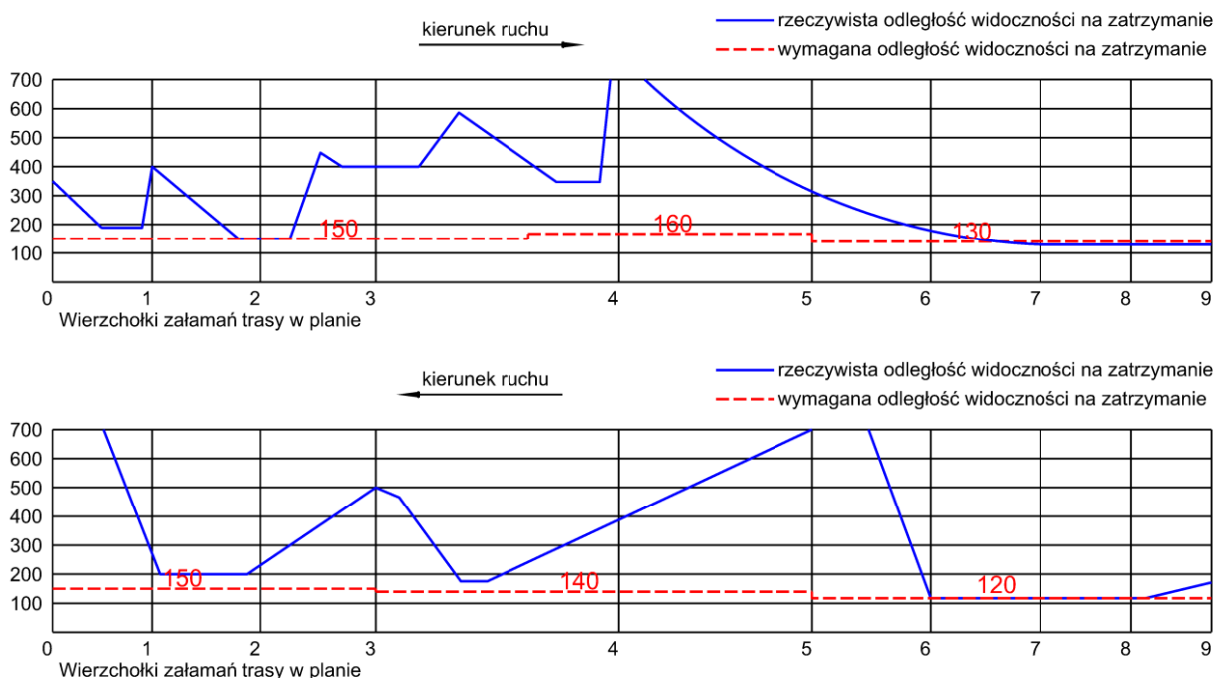
~~(4)~~ W przypadku projektowania przebudowy drogi, na istniejącym odcinku drogi rzeczywistą odległość widoczności na zatrzymanie zaleca się ustalać za pomocą bezpośrednich pomiarów w terenie, na przykład fotorejestracji pasa drogowego z wykorzystaniem kamer z odbiornikiem GPS lub wykorzystując odpowiedni program do ewidencji dróg. Jeżeli okaże się, że na tym odcinku drogi występują miejsca, gdzie rzeczywiste odległości widoczności na zatrzymanie są mniejsze od wymaganej, zaleca się te miejsca poddać dodatkowej analizie obejmującej ocenę stanu bezpieczeństwa i cech przeciwpoślizgowych nawierzchni oraz szczegółową ocenę warunków ruchu. Analiza ta ułatwi opracowanie kompleksowego programu przebudowy (rozbudowy) drogi oraz wprowadzenie ograniczeń prędkości środkami organizacji ruchu przed jej przebudową.

(6)(5) Przy ustalaniu rzeczywistych odległości widoczności na zatrzymanie uwzględnia się wszystkie ograniczenia widoczności spowodowane zarówno samą geometrią drogi w planie lub w przekroju podłużnym, jak też wynikające z obecności obiektów lub urządzeń, takich jak:

- bariera ochronna, barieroporęcz,
- osłona przeciwoślnościowa, wygradzenie,
- ekran przeciwhałasowy, nawet jeżeli jest on wykonany z materiału przezroczystego,
- podpora wiaduktu nad drogą,
- roślinność, w tym krzewy i grupy drzew o wysokości ograniczającej pole widzenia,
- skarpa wykopu, ściana oporowa,
- zagospodarowanie w otoczeniu drogi (płot, parking przy drodze, zatoka postojowa itp.).

(7)(6) Wymagane oraz rzeczywiste odległości widoczności na zatrzymanie, oddzielnie dla każdego pasa ruchu, zaleca się przedstawiać w formie wykresów, w których na osi odciętych (osi X) jest pikietaż, a na osi rzędnych (osi Y) odległość widoczności na zatrzymanie (rys. 10.1.3.1). Porównanie wykresów umożliwia wyznaczenie odcinków drogi, na których rzeczywiste odległości widoczności na zatrzymanie są mniejsze od wymaganych. Z dalszej analizy można wykluczyć te odcinki, których długości wyrażone w metrach są nie większe niż $0,25V_{dp}$, bowiem takie krótkotrwałe ograniczenia widoczności można uznać za nieistotne. Na pozostałych odcinkach, na których rzeczywiste odległości widoczności na zatrzymanie są istotnie mniejsze od wymaganych, w pierwszej kolejności usuwa się przyczyny powodujące ograniczenia widoczności. Jeżeli jest to niemożliwe lub niewystarczające, to zwiększenie rzeczywistej odległości widoczności na zatrzymanie na każdym z odcinków drogi można uzyskać na ogół przez:

- zwiększenie promieni łuków w planie lub łuków wypukłych w przekroju podłużnym,
- niesymetryczne usytuowanie bariery ochronnej w pasie dzielącym,
- lokalne zwiększenie szerokości pasa dzielącego i przesunięcie bariery ochronnej do środka łuku, jeżeli bariera ochronna ogranicza widoczność,
- usunięcie z pasa dzielącego podpory wiaduktu,
- złagodzenie skarp nasypu na tyle, aby nie było potrzeby stosowania bariery ochronnej,
- odsunięcie lub złagodzenie pochylenia skarpy wykopu, jeżeli stanowi ona przeszkodę ograniczającą widoczność,
- likwidację roślinności stanowiącej przeszkodę.



Rys. 10.1.3.1. Przykład wykresu zmienności rzeczywistej widoczności na zatrzymanie wzdłuż drogi [21][1722]

(8)(7) Działania te przeprowadza się na wstępnych etapach projektowania drogi. Stwierdzenie braku wymaganej widoczności w późniejszym stadium przygotowania inwestycji, np. na etapie projektu budowlanego, oznacza zwykle konieczność korekty dotychczasowego rozwiązania, poszerzenia pasa drogowego, zmiany lokalizacji linii rozgraniczających itd.

~~(9)~~(8) Jeżeli w trudnych warunkach nie jest możliwe zapewnienie wymaganej widoczności na zatrzymanie przez zastosowanie środków technicznych, dopuszcza się zastosowanie, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, środków zarządzania prędkością, np. w postaci odpowiednich znaków drogowych.

10.2. Widoczność na wyprzedzanie

(1) Droga o przekroju dwukierunkowym 1/2 powinna mieć odcinki z możliwością wyprzedzania, na których zapewniona jest widoczność na wyprzedzanie (tzn. widoczność pojazdu na pasie ruchu przeznaczonym do ruchu w przeciwnym kierunku) lub powinna być wyposażona w dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania. W trudnych warunkach dopuszcza się odcinki drogi bez możliwości wyprzedzania.

(2) Ocenę widoczności na wyprzedzanie przeprowadza się na drodze o prędkości do projektowania wynoszącej nie mniej niż 70 km/h, w celu sprawdzenia, czy jest zapewniony określony procentowy udział odcinków drogi z możliwością wyprzedzania.

(3) Zalecany minimalny udział odcinków drogi o przekroju dwukierunkowym 1/2 z możliwością wyprzedzania przyjmuje się zgodnie z tab. 10.2.1.

Tab. 10.2.1. Minimalny udział odcinków drogi z możliwością wyprzedzania

Prędkość do projektowania [km/h]	≥100	90	80	70
Udział odcinków z możliwością wyprzedzania [%]	50	40	35	30

(4) Ustalenie rzeczywistego procentowego udziału odcinków drogi z możliwością wyprzedzania przeprowadza się na całym odcinku drogi, stanowiącym zadanie inwestycyjne. Dzieli się go na pododcinki, na których droga ta ma pierwszeństwo przejazdu. Ocenę przeprowadza się oddzielnie na każdym pasie ruchu, zgodnie z kierunkiem ruchu.

(5) W przypadku projektowania nowej drogi, rzeczywistą odległość widoczności na wyprzedzanie ustala się metodami, w których drogę rozważa się jako obiekt przestrzenny. Zaleca się stworzenie modelu przestrzennego (trójwymiarowego) drogi, ze wszystkimi elementami wyposażenia i otoczenia, a następnie dokonanie pomiaru za pomocą odpowiedniego oprogramowania komputerowego. Programy komputerowe zwykle rozpatrują drogę jako obiekt przestrzenny i umożliwiają także:

- wyznaczenie rzeczywistej odległości widoczności na wyprzedzanie,
- sprawdzenie, czy na wskazanym ciągu punktów obserwacyjnych jest zapewniona wymagana odległość widoczności na wyprzedzanie.

(6) Dopuszcza się stosowanie metod uproszczonych, zwykle ograniczających rozważania do jednej płaszczyzny (planu lub przekroju podłużnego), jeżeli przedstawienie drogi w jednej płaszczyźnie w wystarczającym stopniu odpowiada postrzeganiu przestrzeni drogi w warunkach rzeczywistych. W takim przypadku do oszacowania rzeczywistej odległości widoczności na wyprzedzanie można wykorzystać wzory (10.1.2.1), (10.1.2.2), (10.1.2.3) lub (10.1.2.4).

(7) Rzeczywistą odległość widoczności na wyprzedzanie ustala się przyjmując, że:

- punkt obserwacyjny umieszczony w osi pasa ruchu na wysokości $h_1 = 1,10$ m porusza się nad osią pasa ruchu na całej jego długości,
- cel obserwacji znajdujący się nad osią pasa ruchu przeznaczonego dla przeciwnego kierunku ruchu porusza się nad osią tego pasa ruchu na całej jego długości na wysokości $h_2 = 1,10$ m.

(8) Stanowisko punktu obserwacyjnego to miejsce, w którym ustala się wartości rzeczywistej odległości widoczności na wyprzedzanie. Stanowiska punktu obserwacyjnego są zlokalizowane w osi pasa ruchu w stałych odstępach. Odstępy stanowisk punktu obserwacyjnego dobiera się co 5 lub 10 m, w zależności od stopnia skomplikowania przestrzennego ukształtowania drogi.

(9) Stanowiska celu obserwacji są zlokalizowane w osi pasa ruchu przeznaczonego dla przeciwnego kierunku ruchu także w stałych odstępach. Odstępy mogą być 5 lub 10 m, w zależności od stopnia skomplikowania przestrzennego ukształtowania drogi. Procedura obliczeń rzeczywistej odległości widoczności na wyprzedzanie powinna zapewnić ustalenie odległości widoczności z błędem nie większym niż 10 m. Jeżeli w procedurze ustaleń rzeczywistej odległości widoczności na wyprzedzanie nie stosuje się stałych odstępów stanowisk punktu obserwacyjnego i celu obserwacji, to zapewnia się wyznaczenie odległości widoczności z błędem nie większym niż 10 m.

(10) W przypadku projektowania przebudowy istniejącej drogi, rzeczywistą odległość widoczności na wyprzedzanie zaleca się uzyskiwać za pomocą bezpośrednich pomiarów w terenie, na przykład fotorejestracji pasa drogowego z wykorzystaniem kamer z odbiornikiem GPS lub wykorzystując program do ewidencji dróg.

(11) Na drodze zapewnia się minimalną odległość widoczności na wyprzedzanie zgodnie z tab. 10.2.2. Odległość ta jest uzależniona tylko od prędkości do projektowania, stałej na odcinku drogi.

Tab. 10.2.2. Minimalna odległość widoczności na wyprzedzanie

Prędkość do projektowania [km/h]	≥100	90	80	70
Minimalna odległość widoczności na wyprzedzanie [m]	600	550	500	450

(12) Wymagane oraz rzeczywiste odległości widoczności na wyprzedzanie, oddzielnie dla każdego kierunku ruchu, zaleca się przedstawiać w formie wykresów, w których na osi odciętych (osi X) jest pikietaż, a na osi rzędnych (osi Y) odległość widoczności na wyprzedzanie. Odcinki drogi, na których występują dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania, zalicza się do odcinków z widocznością umożliwiającą wyprzedzanie. Analiza wykresów umożliwia wyznaczenie fragmentów drogi, na których odległość widoczności pozwala na wyprzedzanie, a następnie obliczenie procentowanego udziału odcinków z możliwością wyprzedzania oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Na analizowanej drodze jest zapewniony zalecany procentowy udział odcinków z możliwością wyprzedzania, jeżeli jest on zapewniony dla każdego kierunku ruchu.

(13) Ograniczenia możliwości wyprzedzania mogą wynikać również z innych względów niż widoczność, tj. np. występowania skrzyżowania lub znaków poziomych zakazujących zmianę pasa ruchu.

(14) Jeżeli nie jest możliwe zapewnienie wymaganego udziału odcinków drogi z możliwością wyprzedzania, rozważa się w szczególności:

- lepszą koordynację elementów planu i przekroju podłużnego przez nałożenie na siebie elementów drogi, które oddzielnie są odcinkami bez możliwości wyprzedzania, np. łuków wypukłych z łukami w planie,
- zmniejszenie zapotrzebowania na wyprzedzanie przez ograniczenie prędkości pojazdów albo ułatwienie wyprzedzania przez ograniczenie dostępności drogi lub eliminację z ruchu niektórych uciążliwych użytkowników drogi (np. pojazdów wolnobieżnych),
- wprowadzenie dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania na odcinkach z brakiem widoczności na wyprzedzanie,
- przebudowę drogi o przekroju 1/2 na drogę o przekroju 1/2 + 1,
- zmianę przekroju poprzecznego drogi.

~~(15)~~ Wybór rozwiązania zwiększającego możliwości wyprzedzania uzależnia się od wyników analizy ekonomicznej, uwzględniającej również aspekty środowiskowe przedsięwzięcia.

10.3. Inne przypadki sprawdzania widoczności

(1) Przepisy techniczno-budowlane wymagają przeprowadzania oceny widoczności również w następujących przypadkach dotyczących projektowania odcinków dróg zamiejskich:

- a) przy zbliżaniu się do przystanku transportu zbiorowego – zapewnia się co najmniej wymaganą odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu (tab. 10.1.1.1) przed odcinkiem pasa ruchu oznakowanym linią przystankową lub przed zatoką przystankową, zgodnie z WR-D-43-2,
- b) przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerów – zapewnia się widoczność przejścia lub przejazdu i strefy oczekiwania pieszych lub rowerów co najmniej z wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie pojazdu (tab. 10.1.1.1) przed przejściem (ocena zgodnie z WR-D-41-3) lub przejazdem (ocena zgodnie z WR-D-42-3),
- c) przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego – zapewnia się co najmniej wymaganą odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu przed przejazdem, zgodnie z rozporządzeniem [14],
- d) przed zwężeniem jezdni – zapewnia się widoczność celu obserwacji o wysokości 0,30 m, który leży na krawędzi skosu zamykającego pas ruchu, równą co najmniej wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie (tab. 10.1.1.1.) pomnożonej przez 1,3.

11. Projektowanie stref bez przeszkód

11.1. Strefa bez przeszkód

(1) Otoczenie jezdni drogi projektuje się w pierwszej kolejności w taki sposób, aby nie było konieczności stosowania barier ochronnych.

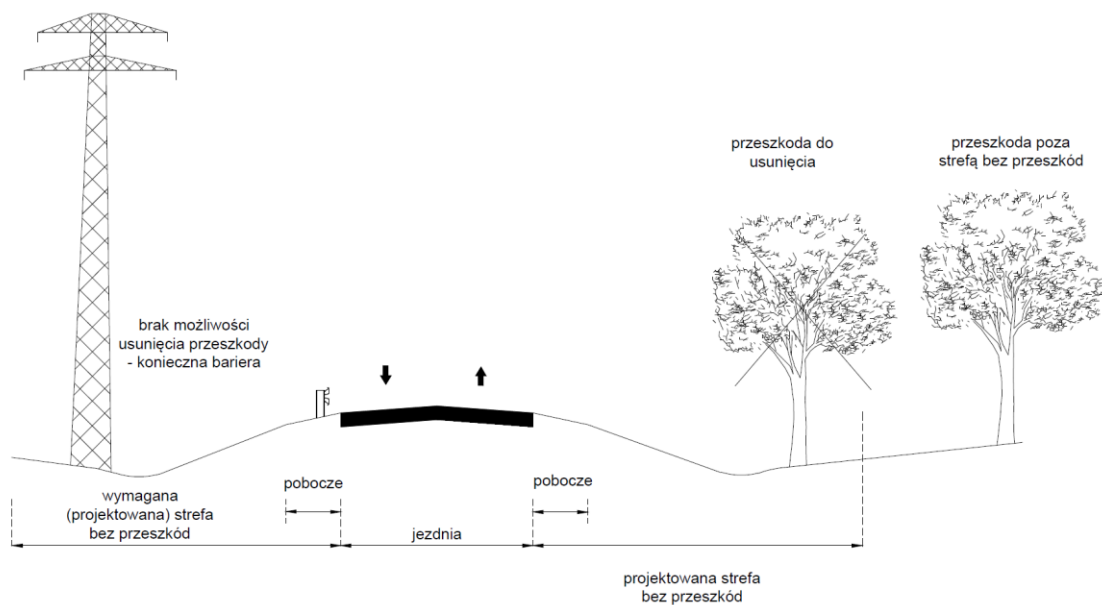
(2) Jeżeli prędkość dopuszczalna na drodze wynosi więcej niż 50 km/h, projektuje się strefy bez przeszkód (rys. 11.1.1 i rys. 11.1.2), tj. obszary przylegające do jezdni, których ukształtowanie i zagospodarowanie ograniczają negatywne skutki wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni. Obszar strefy bez przeszkód mierzy się od linii znaku poziomego na krawędzi pasa ruchu lub w przypadku jego braku – od krawędzi jezdni. Zapewnia on pojazdom, które zjechały w sposób niekontrolowany z jezdni, bezpieczne przemieszczenie się bez narażenia na poważne konsekwencje wywrócenia, uderzenia w przeszkodę lub wjechania w obszar zagrożony.

(3) Strefę bez przeszkód projektuje się w taki sposób, aby ograniczać negatywne skutki zdarzeń drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni, oraz aby pojazdy:

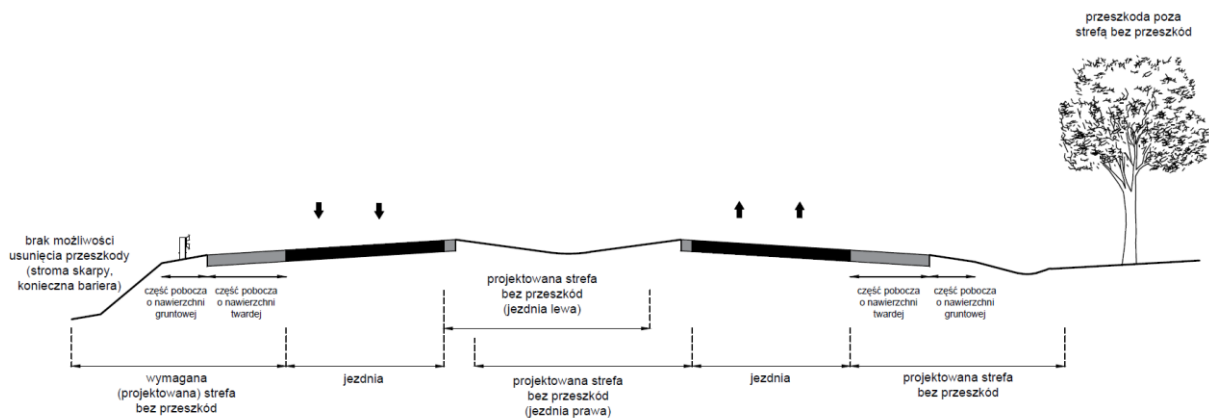
- a) nie uderzyły w przeszkody poza jezdnią,
- b) nie uległy wywróceniu,
- c) mogły stopniowo się zatrzymywać,
- d) mogły w określonych sytuacjach, np. po bezpiecznym wyhamowaniu w obrębie strefy bez przeszkód, powrócić na jezdnię w sposób kontrolowany, nie stanowiąc zagrożenia dla innych pojazdów,
- e) nie mogły wjechać w obszary zagrożone.

(4) Strefa bez przeszkód obejmuje:

- a) opaskę wewnętrzną oraz część lub całość pasa dzielącego,
- b) część pobocza o nawierzchni twardej (pas awaryjny lub opaskę zewnętrzną) i część pobocza o nawierzchni gruntowej albo pobocze o nawierzchni gruntowej,
- c) nasyp lub wykop o określonych pochyleniach.



Rys. 11.1.1.1. Jednojezdniowa dwukierunkowa droga z barierą ochronną po lewej stronie i strefą bez przeszkód po prawej stronie



Rys. 11.1.2. Dwojezdniowa droga z barierą ochronną po lewej stronie i strefą bez przeszkód w pasie dzielącym i po prawej stronie

(5) Jeżeli z uwagi na np. niewspółmiernie wysokie koszty, uwarunkowania środowiskowe, techniczne, ochrony zabytków, ograniczenia terenowe itp. nie można zaprojektować strefy bez przeszkód i wymaganych odległości do obszarów zagrożonych, projektuje się bariery ochronne zgodnie z zasadami podanymi w WR-D-22-3. Stosując barierę ochronną, szczególnie o sztywnej konstrukcji, bierze się pod uwagę możliwość wystąpienia dodatkowych zagrożeń dla bezpieczeństwa osób w pojeździe uderzającym w taką barierę. Dotyczy to głównie ryzyka uderzenia pojazdu w barierę i takiej jego trajektorii ruchu po uderzeniu, która może stworzyć poważne zagrożenie na pasie ruchu z przeciwnego kierunku lub pasie sąsiednim.

11.2. Przeszkody

(1) Do najczęściej występujących przeszkód, które nie mogą występować w strefie bez przeszkód, zalicza się (podana lista nie wyczerpuje wszystkich możliwych przypadków):

- drzewa o obwodzie $> 0,20$ m, mierzonym $1,30$ m nad powierzchnią gruntu,
- ekrany przeciwhałasowe,
- konstrukcje betonowe niezależnie od średnicy, podpory mostów lub wiaduktów, w tym pełnościennie i słupowe,
- słupy metalowe o najmniejszym wymiarze przekroju poprzecznego > 70 mm i grubości ścianki > 3 mm,
- słupy drewniane i z tworzyw sztucznych o najmniejszym wymiarze przekroju poprzecznego pełnego > 100 mm,
- stałe przeszkody o niepodatnej konstrukcji wystające co najmniej $0,15$ m ponad poziom terenu, z wyjątkiem krawężnika o wysokości do $0,18$ m na drogowych obiektach inżynierskich,
- słupy oświetleniowe niespełniające warunków biernej ochrony,
- wody powierzchniowe o głębokości $> 0,5$ m,
- podłoże skaliste występujące jako skarpy lub przeciwskarpy i mury,
- przepusty pod drogą oraz ścianki czołowe przepustów w ciągu rowów pod zjazdami, z wyjątkiem ścianek przepustów w ciągu rowów pod zjazdami o pochyleniu dostosowanym do skarpy zjazdów,
- droga dla pieszych, droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów, inna droga lub linia kolejowa drugorzędna lub znaczenia miejscowego w szerokości strefy bez przeszkód lub pod drogą (przy przecięciu),
- budynki mieszkalne, usługowo-handlowe, gospodarcze itp., dla których w wyniku kolizji mogą wystąpić duże straty społeczne, ekologiczne, materialne lub ekonomiczne,
- jezdnie o przeciwnym kierunku ruchu rozdzielone pasem dzielącym o szerokości mniejszej od szerokości strefy bez przeszkód
- droga klasy A lub S, linie kolejowe magistralne i pierwszorzędowe w szerokości strefy bez przeszkód lub pod drogą (przy przecięciu),
- podpory i elementy konstrukcji drogowych obiektów inżynierskich lub kolejowych obiektów inżynierskich, wrażliwe na uderzenia,
- bardzo wrażliwe na uderzenie pojazdu obiekty (zakłady chemiczne, stacje paliw, naziemne zbiorniki gazu, oleju itp.) w wyniku czego mogą wystąpić bardzo duże straty społeczne, ekologiczne, materialne lub ekonomiczne.

q) strefy ochronne ujęć wody pitnej.

(2) Przeszkód nie stanowią skarpy nasypów i wykopów od strony korony drogi o pochyleniu nie większym niż 1 : 3 (niezależnie od wysokości) oraz pochyleniu przeciwskarp nie większym niż 1 : 2 (niezależnie od wysokości). W przypadku większych pochyłeń skarp i przeciwskarp nie stanowią one przeszkód, jeśli ich pochylenia i wysokości spełniają warunki podane w tab. 11.2.1

Tab. 11.2.1. Maksymalne wysokości [m] skarp nasypów lub wykopów niestanowiących przeszkód [23]

Nateżenie ruchu SDRR [p/24h]	Pochylenie skarpy	Prędkość dopuszczalna V_{dop} [km/h]			
		60	70, 80	90	>90
		Maksymalna wysokość skarpy [m]			
<2000	1 : 1,5	3,0	2,5	2,0	1,5 ¹⁾
	od 1 : 3 do 1 : 1,5	5,0	3,0	2,5	2,0 ¹⁾
2000 - 5000	1 : 1,5	3,0	2,0	1,5	1,5 ¹⁾
	od 1 : 3 do 1 : 1,5	4,0	3,0	2,5	2,0 ¹⁾
5000 - 10000	1 : 1,5	2,5	2,0	1,5	1,0 ¹⁾
	od 1 : 3 do 1 : 1,5	3,5	2,5	2,0	1,5 ¹⁾
>10000	1 : 1,5	2,0	1,5	1,0	1,0 ¹⁾
	od 1 : 3 do 1 : 1,5	3,0	2,0	1,5	1,5 ¹⁾

¹⁾ nie dotyczy występowania rowów trapezowych lub umocnionych (betonowe dno rowu lub skarpy rowu), w przypadku których każdorazowo stosuje się bariery ochronne

(3) Przeszkód nie stanowią:

- maszt sygnalizatora świetlnego w obszarze skrzyżowania na drodze o prędkości dopuszczalnej wynoszącej nie więcej niż 70 km/h (wymagana oddzielna ocena zagrożenia w przypadku występowania torowiska kolejowego i słupów trakcyjnych),
- słupki znaków drogowych,
- konstrukcje wsporcze znaków pionowych, urządzeń oraz słupy oświetleniowe, tak wykonane, aby w czasie uderzenia przez pojazd, ugięły się lub odrywały od podstawy, spełniając warunki normy [19], pod warunkiem, że przeszły testy zderzeniowe dla prędkości nie mniejszej niż prędkość dopuszczalna na danym odcinku; w przypadku dróg klas A i S stosuje się konstrukcje wsporcze testowane w klasie prędkości 100 km/h i kategorii pochłaniania energii NE,
- ogrodzenie o sztywności konstrukcji, która nie stanowi zagrożenia dla pojazdów.

11.3. Obszary zagrożone

(1) W otoczeniu jezdni identyfikuje się obszary zagrożone, w obrębie których w przypadku wjechania pojazdu występuje zagrożenie dla obiektów lub osób poza pojazdem.

(2) Do obszarów zagrożonych zalicza się m.in.:

- stacje paliw,
- tereny sportowe,
- zabudowę mieszkaniową, usługową i budynki publiczne,
- miejsca gromadzenia się ludzi,
- obiekty i urządzenia zagrożone wybuchem w przypadkach uderzenia,
- zbiorniki i magazyny z niebezpiecznymi materiałami,
- jezdnie zlokalizowaną w innym pasie drogowym,
- zbiorniki wodne w strefach ochrony wód.

(3) Szczególny przypadek obszaru zagrożonego stanowi linia kolejowa, na którą możliwe jest wtargnięcie przez pojazd opuszczający jezdnię.

(4) Występowanie wzdłuż jezdni dróg dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów, traktowane jest jako obszar zagrożony, dla którego zasady projektowania podano w podrozdziałach 11.6 i 11.7 w zależności od poziomu ryzyka najechania na niechronionych użytkowników dróg. W przypadku występowania obszaru zagrożonego określa się ich minimalną odległość od krawędzi jezdni z uwzględnieniem szerokości strefy bez przeszkód.

(5) Pomiedzy granicami strefy bez przeszkod i obszaru zagrozonego dopuszcza sie wystepowanie obiektow nie spelniajacych wymagan strefy bez przeszkod.

11.4. Szerokosc zewnetrznej strefy bez przeszkod i odleglosci obszarow zagrozonych

(1) Szerokosc zewnetrznej strefy bez przeszkod L_{SBP} jest uzalezniona od predkosci dopuszczalnej na drodze, natężenia ruchu, wartosci promieni lukow i innych krzywych w planie, ukszaltowania terenu otoczenia drogi (pochylenia) oraz wystepowania w otoczeniu drogi obszarow zagrozonych.

(2) Podstawowa szerokosc strefy bez przeszkod L_{SBP0} [m] przyjmuje sie zgodnie z tab. 11.4.1, jako standardowa lub dopuszczalna dla istniejacej drogi, jesli nie mozna zastosowac standardowej podstawowej szerokosci strefy bez przeszkod.

Tab. 11.4.1. Podstawowa szerokosc strefy bez przeszkod [23, 24]

Predkosć dopuszczalna V_{dop} [km/h]	SDRR [poi./24 h]	Podstawowa szerokosc strefy bez przeszkod L_{SBP0} [m] ¹⁾	
		Standardowa	Dopuszczalna na drogach istniejacych
60	<2000	2,0	1,5
	2000 - 5000	2,5	2,0
	5000 - 10000	3,0	2,5
	>10000	4,0	3,0
70	<2000	3,0	2,0
	2000 - 5000	4,0	3,0
	5000 - 10000	6,0	4,0
	>10000	8,0	6,0
80-90	<2000	4,0	3,0
	2000 - 5000	6,0	4,0
	5000 - 10000	8,0	5,0
	>10000	10,0	7,0
100	<5000	8,0	6,0
	5000 - 10000	10,0	7,0
	>10000	11,0	8,0
≥110	< 10000	10,0	6,0 -
	>10000	12,0	8,0 -

¹⁾ Przy ustalaniu podstawowej standardowej szerokosci strefy bez przeszkod przyieto poziom ryzyka wypadkow zwiazanych z wypadnięciem pojazdu z drogi jako akceptowalny natomiast szerokosc dopuszczalna w przypadku istniejacych drog zostala wyznaczona przy zalozeniu wzieszonego poziomu ryzyka wypadkow zwiazanych z wypadnięciem pojazdu z drogi, ktore odpowiada poziomowi ryzyka dopuszczalnego.

(3) Wartość podstawowej szerokosci strefy bez przeszkod L_{SBP0} przyjmowanę z tab. 11.4.1 powinno sie wzieszyć na odcinkach krzywoliniowych, po zewnetrznej krawedzi lukow w planie i na odcinkach krzywych przejsciowych o promieniach krzywizny wynoszacym nie wzieszej niz 1 400 m, zgodnie z tab. 11.4.2.

Tab. 11.4.2. Wartości współczynnika „W” [-] wzieszajacego szerokosc strefy bez przeszkod na odcinkach zewnetrznej krawedzi lukow i krzywych przejsciowych w planie

Promień krzywizny R [m]	Predkosć dopuszczalna V_{dop} [km/h]				
	≤60	70	80-90	100	≥ 110
1 400 ≥ R > 1 200	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1
1 200 ≥ R > 1 000	1,0	1,0	1,2	1,2	1,3
1 000 ≥ R > 800	1,0	1,2	1,3	1,3	1,4
800 ≥ R > 600	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4

$600 \geq R > 400$	<u>1,2</u>	<u>1,4</u>	<u>1,4</u>	<u>1,4</u>	<u>1,5</u>
$400 \geq R > 200$	<u>1,3</u>	<u>1,4</u>	<u>1,5</u>	=	=
$200 \geq R > 100$	<u>1,3</u>	<u>1,5</u>		=	=

(4) W przypadku występowania wzdłuż jezdni linii kolejowej, na którą możliwe jest wtargnięcie pojazdu opuszczającego jezdnię, jej odległość od krawędzi jezdni powinna wynosić nie mniej niż podstawowa szerokość strefy bez przeszkód L_{SBP0} przyjmowana z tab. 11.4.1, którą należy przemnożyć przez współczynnik zwiększający wynoszący 1,8 oraz przez współczynnik W z tab. 11.4.2 uwzględniający promień krzywizny.

(5) W przypadku występowania wzdłuż jezdni obszaru zagrożonego, na który może wtargnąć pojazd opuszczający jezdnię, jego odległość od krawędzi jezdni powinna wynosić nie mniej niż wartość podstawowej szerokości strefy bez przeszkód L_{SBP0} przyjmowana z tab. 11.4.1 i przemnożona przez współczynnik zwiększający wynoszący 1,5 oraz przez współczynnik W z tab. 11.4.2 uwzględniający promień krzywizny, z wyłączeniem drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów, dla których zasady projektowania podano w podrozdziałach 11.6 i 11.7.

11.5. Szerokość strefy bez przeszkód w pasie dzielącym

(1) W przypadku występowania pasa dzielącego między jezdniami, strefę bez przeszkód wyznacza się osobno dla każdej jezdni.

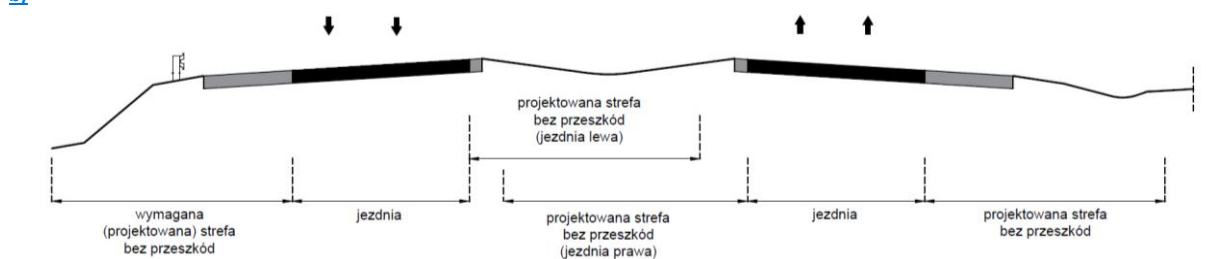
(2) Szerokość strefy bez przeszkód w pasie dzielącym wyznacza się zgodnie z tab. 11.4.1 i 11.4.2 uwzględniając promień krzywizny. W przypadku prędkości dopuszczalnej nie mniejszej niż 70 km/h wartość wyznaczonej szerokości strefy bez przeszkód należy przemnożyć dodatkowo przez współczynnik zwiększający wynoszący 1,5.

(3) Wyznaczając strefy bez przeszkód w pasie dzielącym, dopuszcza się zachodzenie na siebie stref bez przeszkód wyznaczonych osobno dla każdej jezdni (rys. 11.5.1), przy czym zachodzenie to nie może powodować ingerencji w skrajnię jezdni.

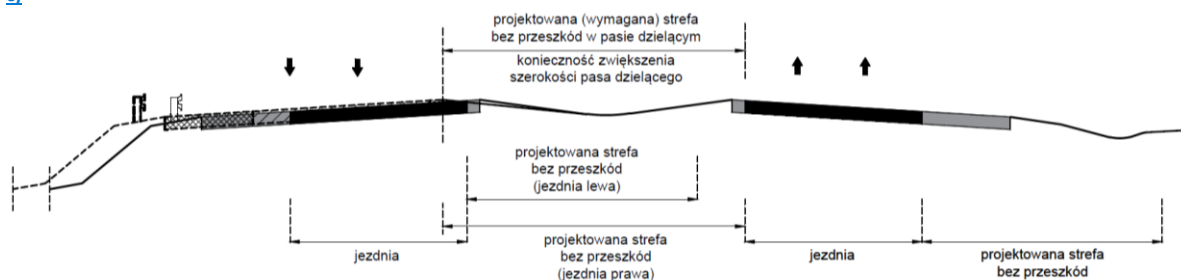
a)



b)



c)



Rys. 11.5.1. Przykład wyznaczania strefy bez przeszkód w pasie dzielącym, a) przypadek braku zachodzenia na siebie stref, b) przypadek zachodzenia na siebie stref bez przeszkód c) przypadek zachodzenia na siebie stref bez przeszkód z ingerencją w skrajnię jednej z jezdni i koniecznością jej odsunięcia.

11.6. Infrastruktura dla pieszych i rowerów

(1) Odległość drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów od krawędzi jezdni, w odniesieniu do strefy bez przeszkód L_{DPR} ustala się zgodnie ze wzorem (11.1), zakładając występowanie bardzo niskiego poziomu ryzyka najechania na pieszego lub rowerzystę poza strefą bez przeszkód.

$$L_{DPR} \geq L_{SBPO} \cdot W \cdot Wp \quad (11.1)$$

gdzie:

W - współczynnik korygujący uwzględniający łuki i krzywe przejściowe w planie ustalany zgodnie z tab. 11.4.2

Wp - współczynnik korygujący ustalany zgodnie z tab. 11.6.1

Tab. 11.6.1. Wartości współczynnika Wp służącego do ustalenia lokalizacji drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów, lub drogi dla rowerów w odniesieniu do strefy bez przeszkód

Dobowe natężenie ruchu pieszych lub rowerów lub pieszych i rowerów razem $[(Ps+R)/dobe]$	Współczynnik Wp				
	V_{dop} (km/h)				
	60	70	80-90	100	>110
<100	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
100 - 200	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
200 - 500	1,0	1,1	1,2	1,4	1,5
>500	1,5	1,5	1,5	1,7	1,8

11.7. Warunki szczególne

11.7.1. Infrastruktura dla pieszych i rowerów w strefie bez przeszkód

(1) W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie w strefie bez przeszkód drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych z udziałem niechronionych użytkowników ruchu i związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni jest niski.

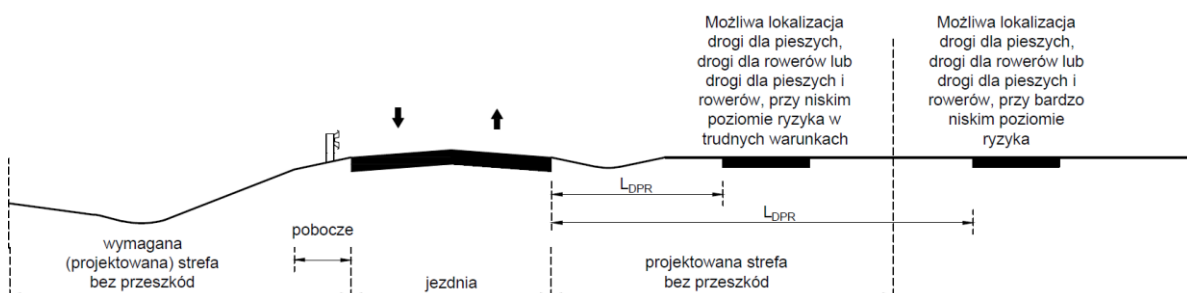
(2) Minimalną odległość od jezdni, w jakiej dopuszcza się zaprojektowanie w trudnych warunkach drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, ustala się zgodnie ze wzorem 11.1 stosując wartości współczynnika Wp zgodnie z tab.11.7.1.1.

Tab. 11.7.1.1. Wartości współczynnika Wp służącego do ustalenia lokalizacji w trudnych warunkach drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów, lub drogi dla rowerów w odniesieniu do strefy bez przeszkód

Dobowe natężenie ruchu pieszych lub rowerów lub pieszych i rowerów razem $[(Ps+R)/dobe]$	Współczynnik Wp				
	V_{dop} (km/h)				
	60	70-80	90	100	>110
<100	0,5	0,5	0,5	0,7	1,1

100 - 200	0,6	0,7 ¹⁾	0,8	1)	1)
200 - 500	1)	1)	1)	1)	1)
>500	1)	1)	1)	1)	1)

¹⁾ Nie zaleca się lokalizowania drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów w strefie bez przeszkód.



Rys. 11.7.1.1 Przykład lokalizacji drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów w przypadku wyznaczenia strefy bez przeszkód.

11.7.2. Konstrukcje wsporcze

(1) W strefie bez przeszkód dopuszcza się sytuowanie konstrukcji wsporczych spełniających warunki w zakresie biernego bezpieczeństwa, zgodnie z normą [19]:

- a) poziom HE (wysoko pochłaniające energię) – które stosuje się na drodze ze znacznym udziałem ruchu pieszych i rowerów (łącznie powyżej 50 pieszych i rowerów/dobę),
- b) poziom LE (nisko pochłaniające energię) – które stosuje się na drodze przy niewielkim udziale ruchu pieszych i rowerów (łącznie do 50 pieszych i rowerów/dobę),
- c) poziom NE (niepochłaniające energii) – które stosuje się na drodze bez udziału ruchu pieszych i rowerów, w szczególności na drodze klasy A lub S.

(2) W obszarach, gdzie w wyniku uderzenia pojazdu występuje ryzyko upadku elementów konstrukcji wsporczych w obszary wrażliwe (np. z wiaduktu na jezdnię główną, w obszar występowania niechronionych uczestników ruchu) zaleca się stosowanie słupów spełniających wymagania NS (no separation collapse mode – brak separacji po uderzeniu) zgodnie z normą [19].

(3) Konstrukcje wsporcze w strefie bez przeszkód dobiera się zgodnie z tab. 11.7.2.1.

Tab. 11.7.2.1. Zalecenia dotyczące konstrukcji wsporczych nieostłoniętych barierami ochronnymi

Klasa drogi oraz prędkość dopuszczalna	Wymagania właściwości według normy [19]	
	Klasa prędkości [km/h]	Kategoria pochłaniania energii
A lub S	100	NE ¹⁾
GP, G, Z, L lub D o $V_{dop} \geq 100$ km/h	100	NE ¹⁾
GP, G, Z, L lub D o $V_{dop} \geq 70$ km/h	100	NE ^{1),2)} , LE ^{1),2)}
GP, G, Z, L lub D o $V_{dop} < 70$ km/h	100, 70	NE ^{1),2)} , LE ^{1),2)}

¹⁾ na wiaduktach i mostach, w przypadku ryzyka upadku elementu konstrukcji wsporczej na jezdnię główną stosuje się konstrukcje wsporcze NS,

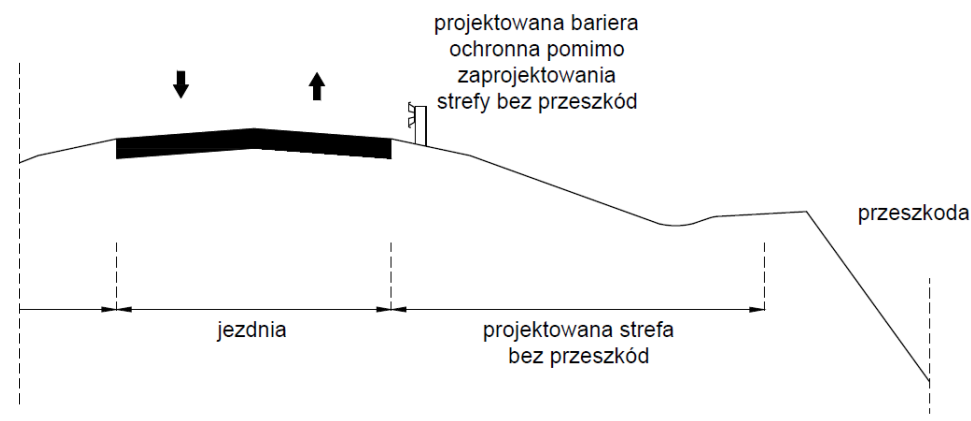
²⁾ w miejscach, gdzie mogą znajdować się niechronieni użytkownicy ruchu, zaleca się stosować konstrukcje wsporcze HE lub NS.

(4) W pasie dzielącym stosuje się konstrukcje wsporcze spełniające warunki w zakresie biernego bezpieczeństwa na poziomie HE.

11.7.3. Bariery ochronne w strefie bez przeszkód

(1) Pomimo zaprojektowania wymaganej strefy bez przeszkód, może wystąpić potrzeba zaprojektowania bariery ochronnej na drogach o ograniczeniu prędkości 60 km/h lub 70 km/h w przypadku występowania wysokiego poziomu ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni. W takim przypadku (np. występujące w sąsiedztwie strefy bez przeszkód: stroma lub bardzo wysoka skarpa, obszary zagrożone itp.) należy wykonać analizę możliwości

wystąpienia wypadków z poważnymi konsekwencjami i w razie potrzeby zastosować barierę ochronną lub inne rozwiązania (np. usunięcie przeszkód) (rys. 11.7.3.1).

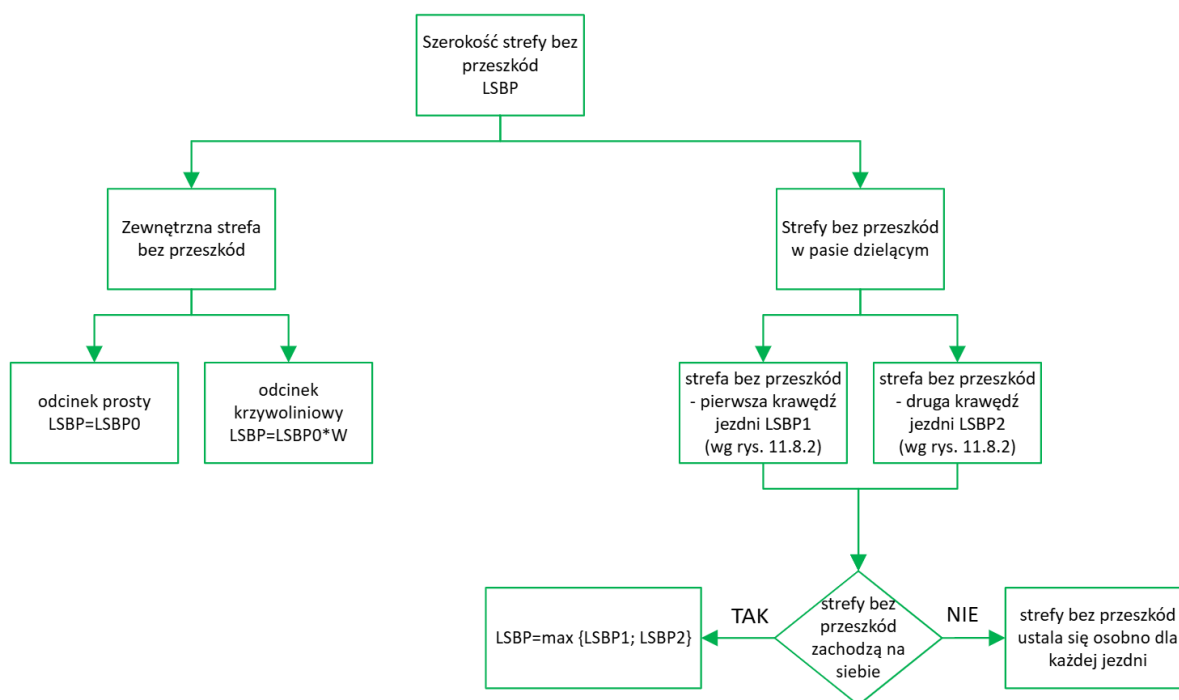


Rys. 11.7.3.1. Przykład zastosowania bariery ochronnej, pomimo wyznaczenia strefy bez przeszkód

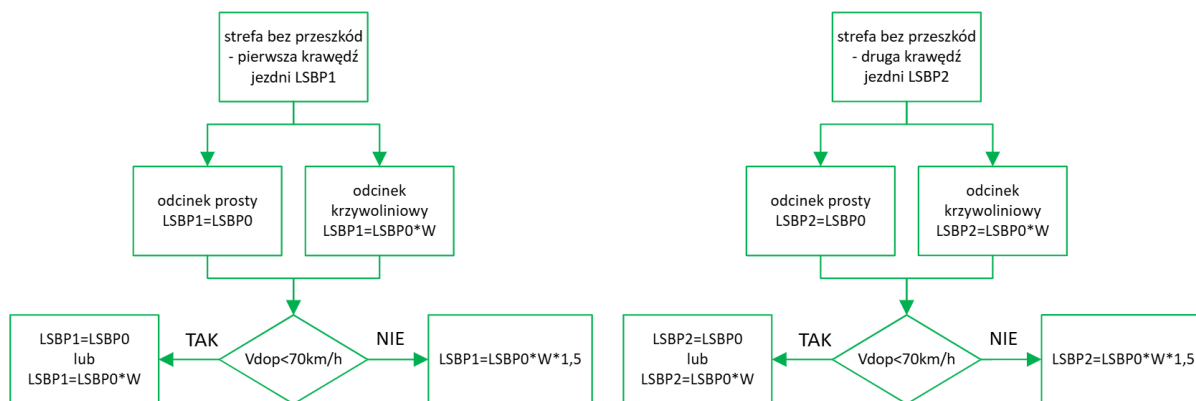
11.8. Schemat postępowania przy projektowaniu strefy bez przeszkód

(1) Ogólny schemat postępowania przy projektowaniu strefy bez przeszkód przedstawiono na rys. 11.8.1.

(2) Schemat postępowania przy projektowaniu strefy bez przeszkód w pasie dzielącym, osobno dla każdej z krawędzi jezdni, przedstawiono na rys. 11.8.2.



Rys. 11.8.1. Schemat postępowania przy projektowaniu strefy bez przeszkód



Rys. 11.8.2. Schemat postępowania przy projektowaniu strefy bez przeszkód w pasie dzielącym dla każdej z krawędzi jezdni

11.12. Bezpieczeństwo pożarowe i przygotowanie do prowadzenia działań ratowniczych

(1) Drogę projektuje się w sposób:

- a) ograniczający rozprzestrzenianie się pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
- b) umożliwiający dostęp służbom ratowniczym do miejsca pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
- c) zapewniający akceptowalny czas dojazdu służb ratowniczych do miejsca pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
- d) umożliwiający dostęp do zaopatrzenia w wodę do celów ratowniczych.

(2) Drogę, która stanowi drogę pożarową w rozumieniu ustawy [6], projektuje się w taki sposób, aby spełnić warunki określone w rozporządzeniu [7].

(3) Warunki bezpieczeństwa drogi klasy A lub S, w tym warunki podjęcia i prowadzenia działań ratowniczych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej, uzgadnia się na etapie projektowania z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.

(4) W przypadku warunków dotyczących bezpieczeństwa pożarowego i przygotowania do prowadzenia działań ratowniczych, określonych w przepisach techniczno-budowlanych, dopuszcza się ich spełnienie przez zastosowanie rozwiązań zamiennych w trybie i na zasadach, o których mowa w art. 6a ustawy [6], stosownie do wskazań ekspertyzy technicznej rzeczoznawcy do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych.

Szczegółowe warunki dotyczące bezpieczeństwa pożarowego i przygotowania do prowadzenia działań ratowniczych, związane z częścią lub urządzeniem drogi określone są odpowiednio w WR-D-22-2 lub WR-D-22-3.