**Węższe pobocza, dodatkowy pas ruchu**

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
Opublikowano: piątek, 03, październik 2014 01:45
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 2152

Analiza statystyk dotyczących wypadków doprowadziła Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do wniosku, że obecnie preferowany przekrój drogi 1x2 z szerokimi utwardzonymi poboczami często wręcz zachęcał do wykonywania niebezpiecznych manewrów wyprzedzania na tzw. „trzeciego". Resort postanowił zatem odstąpić od stosowania takiego rozwiązania, przewidując w to miejsce możliwość budowy dróg o profilu 2+1.

Droga o przekroju 2+1 została zdefiniowana jako jednojezdniowa, dwupasowa drogę dwukierunkowa z zespołem leżących na przemian dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania, który tworzą co najmniej dwa dodatkowe pasy do wyprzedzania, przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach, o ile odległość pomiędzy nimi nie przekracza długości dłuższego z nich. Przedłożony przez MIR projekt rozporządzenia określa szczegółowo parametry dodatkowego pasa do wyprzedzania. W szczególności:

· będzie on dopuszczalny jedynie poza terenem zabudowy na istniejących lub nowoprojektowanych drogach klas GP i G oraz – przejściowo – przy etapowaniu budowy drogi klasy S (przy dodatkowym warunku na średniodobowe natężenie ruchu);

· jego długość powinna się mieścić w przedziale od 500 m do 1000 m;

· jego szerokość powinna być równa szerokości pasa ruchu, przy którym on się znajduje, z zastrzeżeniem że na drogach wyższych klas, na których przewiduje się wprowadzenie zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe, dopuszcza się jego zawężenie;

· w przypadku dróg klas GP i G skrzyżowania (węzły) i zjazdy mogą być usytuowane wyłącznie pomiędzy rozsuniętymi klinami początkowymi lub końcowymi;

W przypadku jezdni o przekroju 2+1 przewidziano możliwość utworzenia pasa separującego przeznaczonego do rozdzielania pasów ruchu o przeciwnych kierunkach przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednocześnie dokonuje się znaczącego zawężenia szerokości poboczy na drogach wyżej kategorii. W miejsce minimum 2-metrowych wprowadzane są co najwyżej 1,5-metrowe.

Kolejną istotną zmianą zaproponowaną przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju jest rezygnacja z określenia na poziomie rozporządzenia szczegółowych sposobów przeprowadzania badań geotechnicznych i określenia warunków gruntowo-wodnych podłoża, a także szczegółowych sposobów konstrukcji nawierzchni dróg. Uznano bowiem, że przepisy te stanowiły barierę w stosunku do innowacyjnych rozwiązań technologicznych. W efekcie ustalone mają być jedynie docelowe parametry drogi, bez wnikania w to dzięki jakim rozwiązaniom parametry te zostaną osiągnięte.

Dodatkowo następuje wprowadzenie kilku zmian porządkowych, w szczególności jednoznacznie zostaje przeprowadzana hierarchizacja klas dróg, czy też uchylona zostaje możliwość stosowania jednojezdniowej drogi czteropasowej poza terenem zabudowy. Z punktu widzenia jednostek samorządu terytorialnego istotna jest zmiana określająca warunków stosowania jezdni zbierająco-rozprowadzającej. Będzie ona stosowana jedynie w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego straci dostęp do drogi publicznej.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie


Phoca PDF

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie został skierowany do zaopiniowania przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska. Z przywołanym projektem skorelowany jest projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – przesłany do równoległego zaopiniowania.



Phoca PDF