

Z uwagi na tematykę niniejszego opracowania, które skupia się głównie na zagadnieniach związanych z geometrycznym kształtowaniem osi trasy w planie i w przekroju podłużnym, kwestie dotyczące kształtowania przekrojów poprzecznych trasy drogowej zostaną potraktowane w dalszych rozważaniach w sposób marginalny.

Oś drogi w planie sytuacyjnym i przekroju podłużnym może składać się z odcinków prostoliniowych i różnych elementów krzywoliniowych, a trasowanie przebiegu trasy w przekroju podłużnym może wymagać wzniesienia odpowiednich obiektów inżynierskich, na przykład w postaci wiaduktów (rys. 1.3). Ustalenie przebiegu trasy drogowej w planie i w przekroju poprzecznym oraz skoordynowanie tych dwóch elementów w jedną, spójną kompozycję przestrzenną, która powinna być odpowiednio wpisana w otaczający teren, należy do najtrudniejszych zadań w projektowaniu nowych dróg. Ostateczny przebieg trasy drogowej zależy bowiem od wielu czynników, w tym od zagospodarowania przestrzennego terenu oraz jego ukształtowania pionowego.



**Rys. 1.3.** Przykład fragmentu trasy drogowej złożonej z odcinków prostoliniowych i krzywoliniowych

Zagospodarowanie przestrzenne jest głównym czynnikiem determinującym przebieg trasy w terenach silnie zurbanizowanych i uprzemysłowionych. Równie istotną rolę w procesie trasowania odgrywa pionowe ukształtowanie terenu, które wpływa na pochylenia podłużne trasy oraz wielkość robót ziemnych, jak też