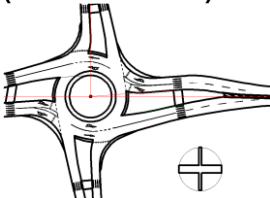


WR-D-31-1 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe			
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
Urząd Marszałkowski w Szczecinie	widoczność	WR-D 31-1 Postuluję utrzymanie konieczności zapewnienia widoczności z 10/20 m.	Uwaga dotyczy zarówno 31-1 jak i 31-2. Zrezygnowano z warunku zapewnienia widoczności z 10/20m ponieważ nie uwzględnia on właściwie wzajemnej interakcji pomiędzy pojazdami dojeżdżającymi do skrzyżowania. W obecnej postaci wytyczne zapewniają spełnienie wymagań minimalnych bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymóg wzajemnej interakcji pomiędzy pojazdami dojeżdżającymi do skrzyżowania pozwalający na płynny przejazd przez skrzyżowanie powinien być zapewniony zgodnie z Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 i takie zalecenie zawarte jest w WRD-31-2. Uwaga nieuwzględniona
JS	wstęp	Przedmiotowe opracowanie nie stanowi przepisów techniczno-budowlanych w rozumieniu art. 7 ustawy – Prawo budowlane i, zgodnie z art. 17 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, przeznaczone jest do dobrowolnego stosowania. Co dokładnie oznacza „przeznaczone jest do dobrowolnego stosowania” ? Gdy wydano Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych cz. I i II w 2001 r było załączone na wstępie ZARZADZENIE GDDP , które wprowadzało obowiązek stosowania „Wytycznych ...” w GDDP i zalecało ich stosowanie przez inne zarządy drogowe (poza GDDP a potem GDDKiA). W rezultacie nastąpiło „zamurowanie” zasad projektowania skrzyżowań na drogach GDDP a potem GDDKiA , zamurowanie wszystkich błędnych zapisów , które po prostu nadal obowiązywały i uniemożliwienie poszukiwania lepszych rozwiązań projektowych. Podam przykłady : – niemożliwość zaprojektowania bezpiecznego skrzyżowania uwzględniającego przejazd pojazdu dłużycowego z t.zw. tylną osią wleczoną (kiedyś było dużo takich pojazdów zwłaszcza wywożących dłużycę z lasów i w budownictwie również drogowych mostów), uniemożliwiały to podane promienie i odległość przejścia dla pieszych od ronda; – niemożliwość zaprojektowania dwupasowego ronda kierunkowego, które świetnie sprawdzało się na drogach krajowych w miastach wydzielonych będących poza zarządem GDDP a potem GDDKiA co trwa do dziś, ponieważ zarządzający drogami (GDDKiA) nie znają tego rozwiązania, bo zabraniali jego stosowania i jak widać nie znają go tworzący nowe przepisy !!! ; – bezrozumne w wielu przypadkach stosowanie ustaleń z „Wytycznych...2001” tam, gdzie nie powinny być stosowane np. odległość przejścia 5.0m od ronda, ustalona dla małych rond, była wymagana również na rondach o dużej średnicy powodując najazd z tyłu na pieszego i bardzo długie przejście przez jezdnie, powodując oczywiste zagrożenie bezpieczeństwa. Czy podobnie jak poprzednio GDDKiA wyda zarządzenie, że WRD są obowiązujące . Czy będą procedury szybkiego wyeliminowania złych zapisów WRD, które jak wiadomo z praktyki ujawnia się dopiero po realizacji projektów ?	Zacytowane stwierdzenie wynika z ogólnie przyjętej struktury dokumentów. Przyjęta struktura dokumentów pozwala na stosowanie innych niż opisane w wytycznych rozwiązań. Uwaga ma charakter komentarza
JS	3.1. Definicje	„Przejezdność warunkowa – dopuszczenie możliwości przejazdu przez skrzyżowanie, przy zajęciu sąsiednich pasów ruchu, w tym przez najeżdżanie kołami albo przy zajęciu powierzchni przeznaczonych dla innych uczestników ruchu bez najeżdżania kołami. W uzasadnionych sytuacjach, w uzgodnieniu z zarządcą drogi i po zasięgnięciu opinii organu zarządzającego ruchem na drodze można dopuścić rozwiązanie skrzyżowania z przejezdnością warunkową pojazdu miarodajnego oraz występującego sporadycznie, pojazdu większego niż przyjęty za pojazd miarodajny.” Bardzo dobre ustalenie ale jak sadze wymagające dopowiedzenia. Mogą być różne przypadki zajęcia sąsiednich pasów ; – skręt (zwłaszcza w prawo) ciężarówki na drogę klasy D lub L zajmujący całą szerokość jednej lub obu jezdni, sadze że możliwy ale należy sprawdzić szerokość jezdni czy się zmieści,	Ograniczenia stosowania przejezdności warunkowej są uszczegółowione w WRD-31-2. Dopuszcza się przejezdność warunkową na drogach klasy G i niższej pod pewnymi warunkami opisanymi w wytycznych. Nie jest możliwym zawarcie szczegółowych opisów każdej sytuacji. Uwaga ma charakter komentarza

		– czy skręcając w prawo z drogi klasy GP, G, Z też można zająć lewy pas na tej drodze; – skręt (zwłaszcza w prawo) ciężarówki na drogę klasy Z, G, GP - czy też jest możliwy, czy jednak najazd na sąsiedni pas powinien być zabroniony (chyba powinien GP i może dla G też); – przejazd ciężarówki przez małe rondo przejazdowe – jest możliwy wg proj. WRD-31-3; – przejazd ciężarówki lub autobusu przez rondo dwupasowe - tu występują trzy przypadki: a) dla relacji na wprost (II zjazd), moim zdaniem winien być zakaz lub specjalne oznakowanie ostrzegawcze A-30 (patrz rysunek nr 1 niej) lub rozwiązanie geometryczne jak w uwagach do WRD-31-3 Zał. 9 [9] autorskie wytyczne projektowania ronda kierunkowego; b) dla relacji w prawo (I zjazd) , moim zdaniem może być ale rozwiązanie musi być takie żeby kierujący dużym pojazdem widział, że nie zmieści manewru na pasie prawym i musi wjechać na pas lewy, żeby nie wjechać tylnym kołem np. na przejście, na znaki itp.; c) dla relacji w lewo (III zjazd) moim zdaniem może być. Ale uwaga - nie należy wówczas ustawiać znaku C-12 bo na ruchu okrężnym można wyprzedzać.	
JS	4.1. (8) 3)	Rondo turbinowe jest skrzyżowaniem o ruchu okrężnym, na którym przynajmniej na jednym z wlotów są wyznaczone dwa pasy ruchu posiadające kontynuację w postaci dwupasowej jezdni wokół wyspy środkowej na części obwiedni (rys. 4.1.6 c). Liczby pasów na wlotach jak również na odcinkach jezdni ronda pomiędzy wlotami są dostosowane do wielkości natężenia poszczególnych relacji ruchowych. Na jezdni ronda nie ma potrzeby zmiany pasa ruchu, a wybór kierunku ruchu następuje poprzez wybór właściwego pasa ruchu, przed wjazdem na rondo zgodnie z oznakowaniem pionowym i poziomym. Nie ujęto ronda kierunkowego czyli ronda turbinowego z prostymi wylotami (nazwa do ustalenia) 	Definicja ronda turbinowego nie wyklucza stosowania innego rozwiązania spełniającego wymagania podanej definicji ronda turbinowego i wymagania sprawności, bezpieczeństwa i niezawodności funkcjonowania skrzyżowania. Sugerowane rozwiązanie zwane przez zgłaszającego uwagę rondem kierunkowym zawiera się w definicji ronda turbinowego. Uwaga nieuwzględniona
JS	4.1. (8) 3)	W projekcie WRD-31-1 podano w 4.1. (8) 3) definicje ronda turbinowego i ronda dwupasowego (tradycyjnego). 3) „Rondo turbinowe jest skrzyżowaniem o ruchu okrężnym...” 4) „Rondo dwupasowe jest skrzyżowaniem o ruchu okrężnym...” Nie ma w polskich przepisach definicji określającej dokładnie co to jest „ruch okrężny”. Potoczne rozumienie tego określenia prowadzi do nieporozumień i niebezpiecznych sytuacji drogowych, jakie mają miejsce od 25 lat na rondach kierunkowych, tak długo jak te ronda istnieją, jak również na budowanych obecnie nowych rondach turbinowych. No i na rondzie dwupasowym (aby to określenie było jednoznaczne winno być rondo dwupasowe tradycyjne lub klasyczne) można objechać wyspę ronda dookoła każdym pasem, ponieważ są one wyznaczone wokół wyspy, a na rondzie turbinowym często nie można zawrócić bez zmiany pasa, a zmiana pasa na rondzie turbinowym jest zabroniona. Z definicji rond winien być usunięty termin „ruch okrężny”. Patrz [8] zał. 8 oznakowanie rond do uwag do projektu WRD-31-3	Definicja dotyczy skrzyżowań o ruchu okrężnym, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, zawierające wyspę środkową. „Ruch okrężny” oznacza, że na skrzyżowaniu ruch odbywa się dookoła wyspy. Niekoniecznie musi występować zawracanie. Uwaga nieuwzględniona

JS	7.1	Warunki funkcjonalna - lokalizacyjne stosowania poszczególnych typów skrzyżowań Nie ujęto ronda kierunkowego (turbinowego z prostymi wylotami) !!! Należy uzupełnić	W opisanym punkcie przyjęto podstawowe typy skrzyżowań (co do zasady funkcjonowania), bez uwzględniania możliwych modyfikacji (jakim jest zastosowanie ronda kierunkowego). Uwaga nieuwzględniona
----	-----	--	--