

WR-D-32-2		Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Część 2: Elementy węzłów	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
RŁ	5	W "Rozdziale 5. Zasady projektowania łącznic i jezdni zbierająco – rozprowadzających" brakuje zakresów stosowania poszczególnych typów łącznic (jak np. w diagramie w "Komentarzu do warunków technicznych dla dróg publicznych" z 2002 roku, gdzie na rys. 3.57 pokazano zakresy stosowania łącznic P1/P2/P2 w zależności od długości łącznicy i natężenia ruchu, w odniesieniu do paragrafu 87 rozporządzenia).	Nie uwzględniona. Należy jednak zaznaczyć, że graniczne wartości natężenia ruchu i ograniczenia związane z długością łącznic są podane w opisie poszczególnych typów przekroju poprzecznego łącznic. Ponadto zamieszczono uwagę o potrzebie weryfikacji przepustowości łącznicy, która w specyficznych przypadkach może być mniejsza niż podana wartość graniczna natężenia ruchu.
RŁ	Rys. 6.1.3.1	Na rys. 6.1.3.1 na schematach ZŁ2 i ZŁ3 nie pokazano linii wydzielających	Uwzględniona Wprowadzono korektę na rys. 6.1.3.1
RŁ	7.1	W p. 7.1 podano wymóg: "Obszar przeplatania może występować na jezdni głównej drogi klasy S z prędkością do projektowania w obszarze węzła nie większą niż 90 km/h i na drogach niższych klas oraz na jezdniach zbierająco-rozprowadzających oraz na łącznicach." Jednocześnie dwie strony dalej, w tab. "7.3.1. Wyznaczanie wartości minimalnej długości odcinka przeplatania Lp (na podstawie [4])" wymieniono również drogi klasy A oraz o "prędkości dopuszczalnej nie większej niż 100km/h". Pomędzy ww. zapisami zachodzi sprzeczność lub są one niejednoznaczne.	Uwzględniona. Pozostawiono zapis, że „Obszar przeplatania może występować na jezdni głównej drogi klasy S z prędkością do projektowania w obszarze węzła nie większą niż 90 km/h i na drogach niższych klas oraz na jezdniach zbierająco-rozprowadzających oraz na łącznicach.", ale zmieniono zapisy w tab. 7.3.1., tak aby uzyskać zgodność z podanym powyżej warunkiem.
RŁ	Tab. 7.3.1	W tab. 7.3.1. w kolumnie "Układ potoków ruchu" są nieściśle i niespójne opisy poszczególnych przypadków (np. wzajemnie zamieniono miejscami opisy: "Brak przeplatania na zewnętrznym pasie" i "Brak przeplatania na wewnętrznym pasie").	Uwzględniona. Wprowadzono rysunek objaśniający użyte określenia „zewnętrzny pas” i „wewnętrzny pas”. Skorygowano opisy w tab.7.3.1.
RŁ	Tab. 7.3.1	W tab. 7.3.1. jest nieprecyzyjna nazwa lewej kolumny "Na jezdni głównej drogi wyższej klasy". Wnosząc z nazwy prawej kolumny (tj.: "Na jezdni głównej drogi niższej klasy niż S, na jezdni zbierająco-rozprowadzającej lub na łącznicy"), poprawna nazwa lewej kolumny powinna brzmieć: "Na jezdni głównej drogi klasy S i wyższej".	Uwzględniona. Lewa kolumna dotyczy jezdni głównej dróg wszystkich klas. Stosownie do takiego opisu skorygowano zapisy w tab. 7.3.1.
RŁ	Tab. 7.3.1	Jeżeli w tab. 7.3.1. lewa kolumna obejmuje drogi klasy S i wyższej (zgodnie z wcześniejszą uwagą) i jeżeli w wierszu 2) Lp=200m dotyczy "prędkości dopuszczalnej nie większej niż 100km/h", to Lp = 250m dotyczy prędkości wyższych, a zatem w przypadku drogi klasy A dotyczy również prędkości 140km/h - czy taki był zamiar twórców tego zapisu i czy dla prędkości dopuszczalnej 140km/h długość Lp nie powinna być większa niż 250m?	Uwzględniona. Zgodnie z ogólnymi zasadami nie dopuszcza się przeplatania przy jezdni głównej autostrady. Skorygowane opisy jednoznacznie określają także możliwości stosowania przeplatania przy jezdni głównej drogi ekspresowej.
RŁ	Tab. 8.2.1	W tab. 8.2.1. na schemacie węzła karo z rozsuniętymi skrzyżowaniami zostały narysowane 4 małe okręgi ("kółka") na skrzyżowaniach, sugerujące że są to 4 ronda. Zamiast tych "kółek" powinny być tam narysowane po prostu przecięcia linii.	Uwzględniona. Zmieniono graficzne oznaczenie skrzyżowania.
RŁ		Na rysunkach z przykładowymi rozwiązaniami węzłów bardzo przyda się zacieniowanie/zakreskowanie pasów dzielących, zwłaszcza na odcinkach występowania jednostronnej JZR.	Uwzględniona. Wprowadzono wyraźne zaznaczenie pasów dzielących.
GDDKiA DPR-WPI	6.1.1	6.1.1 Wyjazdy z jezdni głównej	Częściowo uwzględniona.

		Rozwiązania wyjazdów od Z4 do Z8, w których następuje zmniejszenie liczby pasów ruchu są rozwiązaniami powodującymi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozwiązanie, w którym prawy pas ruchu staje się pasem wyjazdowym z jezdni głównej zmusza pojazdy jadące prawym, podstawowym pasem ruchu, które kontynuują jazdę prosto do zmiany pasa ruchu. Manewr ten jest szczególnie niebezpieczny w przypadkach samochodów ciężarowych które wjeżdżają na pas, na którym pojazdy poruszają się z większą prędkością. Preferowanym rozwiązaniem powinno być zmniejszenie liczby pasów ruchu przed wyjazdem, przez zakończenie lewego pasa ruchu, a następnie dodanie pasa wyłączania. Przykładem takiego rozwiązania jest węzeł Stryków na autostradzie A2	W opisie poszczególnych typów wyjazdów z jezdni głównej wskazano na ograniczenia ich stosowania – szczególnie Z4 do Z8. Wytyczne obejmują nie tylko węzły na autostradach, ale także na drogach ekspresowych z możliwymi ograniczeniami prędkości oraz na drogach klasy GP i niższej. Dlatego zdaniem zespołu autorskiego nie powinno się wykluczać możliwości zastosowania podanych typów wyjazdów z jezdni głównej (Z4 do Z8). Różnicowanie podanych typów wyjazdów lepiej odpowiada specyficznym potrzebom na drogach o różnych klasach i funkcjach. Zasadnym jest natomiast zastrzeżenie, że niektóre z pokazanych wyjazdów nie powinny być stosowane w przypadku autostrad i dróg z prędkością większą niż 110 km/h (Z4, Z5, Z6) lub większą niż 100 km/h (Z8). O takie uwagi uzupełniono zapisy dotyczące stosowania poszczególnych typów wyjazdów z jezdni głównej. Wprowadzono dodatkową uwagę o możliwości stosowania wyjazdów Z3 zamiast wyjazdu Z4 lub Z5. Zależy to jednak od lokalnych uwarunkowań i natężenia ruchu. W przypadku węzłów kierunkowych pokazane typy wyjazdów Z4 i Z5 są rozwiązaniami racjonalnymi, ale wymagają spełnienia dodatkowych wymagań z zakresu ich oznakowania oraz ograniczeń prędkości. Takie wymagania opisano w rozdz. 6.1.2. Stosowanie jednolitego rozwiązania polegającego na zmniejszeniu liczby pasów ruchu przed wyjazdem, przez zakończenie lewego pasa ruchu, a następnie dodaniu pasa wyłączania (1 lub 2) – wyjazd typu Z3 zamiast wyjazdu Z4 lub Z5, nie zawsze byłoby możliwe z uwagi na natężenie ruchu i jego strukturę (wymagania przepustowości). Dlatego pokazano także wyjazdy Z4 i Z5.
GDDKiA DPR-WPI	6.2.1	6.2.1 Typy wjazdów i kształtowanie geometryczne ich elementów Rozwiązania wjazdów W3 i W5 ze zwiększeniem o jeden liczby pasów ruchu powodują że pojazd jadący przed wjazdem prawym pasem jezdni głównej, za węzłem jedzie pasem środkowym, co jest rozwiązaniem niekorzystnym dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie przy niewielkich odległościach między węzłami. Korzystniejszym jest zakończenie łącznicy wjazdowej pasem włączania z dodaniem pasa po lewej stronie jezdni głównej. W wytycznych brakuje przykładów rozwiązań dla jezdni i łącznic wielopasowych.	Częściowo uwzględniona. W opisie poszczególnych typów wjazdów wskazano w pkt. 6.2.1 przypadki ich stosowania (wymagania przepustowości). Dodatkowo na rys. 6.2.1.2 wskazano na konieczność oznakowania poziomego ograniczającego możliwość zmiany pasa ruchu (przeplatania) na długości L_0 od klina pasa włączania. Wytyczne obejmują nie tylko węzły na autostradach, ale także na drogach ekspresowych z możliwymi ograniczeniami prędkości oraz na drogach klasy GP i niższej. Dlatego nie powinno się wykluczać możliwości zastosowania podanych typów wjazdów na jezdni głównej. Zasadnym jest natomiast zastrzeżenie, że niektóre z pokazanych wjazdów wymagają podania dodatkowych uwarunkowań. O takie uwagi uzupełniono zapisy dotyczące stosowania poszczególnych typów wjazdów na jezdni głównej. Należy zwrócić uwagę, że przypadku węzłów kierunkowych wjazd W5 może być bardziej korzystny niż wymienione w uwadze rozwiązanie z wykorzystaniem wjazdu W4 – takie rozstrzygnięcia wymagają jednak analiz przepustowości, co jest ogólnym wymaganiem w projektowaniu wjazdów.
GDDKiA O/Zielona Góra	Tab. 4.3.1	W tab. 4.3.1. Możliwe usytuowanie wysokościowe jezdni głównych w węźle przedstawiono rozwiązania NG, które są niebezpieczne. Należy podać które rozwiązania są zalecane a które dopuszczalne.	Częściowo uwzględniona. Wprowadzono dodatkowe zapisy wskazujące na wady niektórych rozwiązań.

		Profil podłużny łącznicy wyjazdowej powinien wpływać na redukcję prędkości, natomiast łącznicy wjazdowej ułatwiać zwiększanie prędkości.	Dodano również uwagi o zalecanych rozwiązaniach. Należy jednak zauważyć, że mogą to być jedynie ogólne rekomendacje, gdyż decydującym o wyborze typu rozwiązania decydują złożone lokalne uwarunkowania oraz koszty.
GDDKiA O/Zielona Góra	Rys. 6.1.1.1	Rys. 6.1.1.1 Schemat wyjazdu z jezdni głównej Z2 jest niedopuszczalny pod względem brd Łączenie pasa wyjazdowego z pasem do jazdy na wprost stwarza zagrożenie najechania na tył pojazdu skręcającego	Częściowo uwzględniona. W opisie wyjazdu Z2 wskazano na ograniczenia jego stosowania. Wytyczne obejmują nie tylko węzły na autostradach, ale także na drogach ekspresowych z możliwymi ograniczeniami prędkości oraz na drogach klasy GP i niższej. Dlatego nie powinno się wykluczać możliwości zastosowania wyjazdu typu Z2 z jezdni głównej przy wskazanych w Wytycznych ograniczeniach, w tym ograniczeniu prędkości w strefie wyjazdu.
GDDKiA O/Zielona Góra	Rys. 6.1.1.3	Rys. 6.1.1.3 Schemat wyjazdu z jezdni głównej Z7 jest niedopuszczalny pod względem brd Łączenie pasa wyjazdowego z pasem do jazdy na wprost stwarza zagrożenie najechania na tył pojazdu skręcającego	Częściowo uwzględniona. W opisie wyjazdu Z7 wskazano na ograniczenia jego stosowania. Wytyczne obejmują nie tylko węzły na autostradach, ale także na drogach ekspresowych z możliwymi ograniczeniami prędkości oraz na drogach klasy GP i niższej. Dlatego nie powinno się wykluczać możliwości zastosowania wyjazdu typu Z7 z jezdni głównej przy wskazanych w Wytycznych ograniczeniach, w tym ograniczeniu prędkości w strefie wyjazdu
GDDKiA O/Zielona Góra	Rys. 6.2.1.2	Rys. 6.2.1.2 pasa ruchu nie należy kończyć powierzchnią wyłączoną z ruchu Brak optycznego zamknięcia przejazdu, możliwe zderzenia z pojazdami z łącznicy	Uwzględniona. Wprowadzono korektę na rys. 6.2.1.2 oraz w opisie wjazdu W6
WR-D-32-3		Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Część 3: Wyposażenie techniczne	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
GDDKiA O/Zielona Góra	Rys. 6.5.2.1	Rys. 6.5.2.1 brak rysunku rozmieszczenia opraw oświetleniowych e) łańcuchowe oraz f) przewieszkowe. Opis bez grafiki	Nie uwzględniono. Opracowanie usunięto. Wytyczne oświetlenia będą zawarte w WR-D-72