

WR-D-22-2		Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 2: Kształtowanie geometryczne	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
GDDKiA DPR-WPI	4	4.1.1. Ustalenie typu przekroju poprzecznego drogi Jeżeli w Tab. 4.1.1.1. Liczba jezdni i liczba pasów ruchu dla dróg zamiejskich różnych klas, dla drogi klasy Z dopuszczalny jest przekrój 2/2, to należy dopuścić również przekrój 2+1.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Uzasadnienie: - przekrój 2+1 z założenia powinien być stosowany na drogach o przeważającym ruchu o charakterze tranzytowym i dużym natężeniu, - na drogach klasy Z byłby problem z zachowaniem wymaganego dla przekroju 2+1 rozmieszczenia skrzyżowań i zjazdów.
GDDKiA O/Zielona Góra	6	pkt. 6.1 zjazdy tabela 6.1.1 brak uwzględnienia zjazdów z dróg klasy GP, Obecnie z dróg klasy GP usytuowane są do nieruchomości przyległych do drogi zjazdy indywidualne jak i publiczne, niezrozumiała klasyfikacja zjazdów, na drogach klasy G też są zjazdy o klasie A	<i>UWZGLĘDNIONA dla trudnych warunków.</i> Wprowadzono w Wytycznych w 6.1 (3). Projektowanie zjazdów będzie opisane w nowych wytycznych WR-D-33
Ra		W Dz. U. 43 istnieje wymóg, że w miejscach, w których następuje zmiana pochylenia poprzecznego jezdni, pochylenie podłużne osi i krawędzi jezdni muszą być większe od dodatkowego pochylenia podłużnego, nie mniej niż o 0,2% (§ 17.3.1)). Według mnie zapis ten powinien być również uwzględniony w WR-D-22-2, gdyż brak zachowania minimalnego pochylenia krawędzi jezdni może powodować powstawanie na jezdni powierzchni bezodpływowych	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Uzasadnienie: zawarty w 4.2.1 (14) oraz dodatkowo w 5.2 (4) wymóg zachowania wypadkowego pochylenia co najmniej 0,7%, wystarczająco określa parametry zapewniające odwodnienie. W jaki sposób będzie to zrealizowane, pozostawiamy to już projektantowi.
KM		Niniejszym chciałbym do „WRD-22-2 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Kształtowanie geometryczne” wnieść o przeanalizowanie i ewentualne wprowadzenie zapisów dotyczących niewpisywania krzywych (łuków i krzywych przejściowych) w planie w przypadku bardzo małego kąta zwrotu czyli mniej niż 1°. Podobnie jak zostało to podane w przypadku niwelety w pkt. 5.2 Ogólnie w mojej opinii, to te wytyczne to bardzo dobra rzecz.	<i>UWZGLĘDNIONA dla trudnych warunków.</i> Wstawiono dodatkowy zapis w 5.1 (12). Skorygowano zapis w 5.1 (19).
JW		W załączeniu przesyłam rozwiązania sytuacyjne z terenu. Czy aby na pewno takie rozwiązania "wysokościowe" chcemy mieć na drogach klasy A i S. Powinno się dążyć do projektowania dróg wybaczących błędy, a nie je potęgować poprzez przyjmowane rozwiązania "profilowanych" ścieków, gdzie krawężnik wystaje na wysokość min. 15 cm lub stanowi dodatkowe obramowanie ścieku trójkątnego. Ja takich rozwiązań nie neguję, tylko niech jest to projektowane z głową (np. obszary zabudowane, bariera zlokalizowana w odległości 0,5 m od takiego elementu), w uzasadnionych przypadkach przy jednoczesnym zapewnieniu funkcjonalności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Załącznik 1 (zdjęcia)	<i>UWZGLĘDNIONA.</i> Uzupełniono zapis 4.2.5 (8).
JW		1. Czy w ramach zbierania informacji, wniosków dot. rozwiązań projektowych były brane pod uwagę wyniki Audytów BRD przeprowadzonych przez GDDKiA?	<i>Tak, wyniki audytów BRD były brane pod uwagę.</i>
JW	4	2. Czy pokazany przykład na rysunku nr 4.2.5.1 należy uznać za prawidłowy i bezpieczny z punktu użytkownika drogi? Co się stanie w przypadku najechania na tak wystający element Chodzi mi o pokazane wystające	<i>UWZGLĘDNIONA.</i> Uzupełniono zapis 4.2.5 (8).

		krawężniki na drogach klasy A i S. W załączeniu przykład z takimi mankamentami.	
JW	4	3. Jeżeli są pokazywane przykłady lub schematy to proszę przyjmować bezpieczne rozwiązania dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, np. rys. 4.2.2.1 pokazane rozwiązanie na jezdni dodatkowej stwarza zagrożenie dla ruchu pieszego - brak prawidłowego oznaczenie znakami poziomymi przejścia dla pieszych - linia P-14, brak linii ciągłej P-4, P-3a uniemożliwiających wyprzedzanie przed przejściem dla pieszych, a przede wszystkim w przypadku lokalizacji przejścia dla pieszych na odcinku prostym, przejście to powinno być wyposażone w azyl.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA <i>Skorygowano rysunek 4.2.2.1, jednak nie wprowadzono azylu dla pieszych – nie zawsze jest on konieczny</i>