

WR-D	21	Wytyczne wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
GDDKiA O/Kraków		Należy wprowadzić pojęcie pasa wolnego od przeszkód np.: urządzeń brd, ekranów itp. tzw. "pasa bezpieczeństwa" zwłaszcza dla nowo budowanych dróg klasy GP o szerokości min. 2.0 m. W razie awarii, wypadku drogowego, pojazd znajdujący się w tym obszarze nie blokuje innych uczestników ruchu W Wytycznych pojęcie „pas bezpieczeństwa” odnosi się tylko do pasa terenu wolnego od przeszkód, oddzielającego przestrzeń przeznaczoną do ruchu rowerów od przestrzeni przeznaczonej do ruchu lub postoju innych pojazdów lub od obiektów budowlanych.	UWZGLĘDNIONA
JP		Proponuję poluzowanie zapisów dotyczących nienakładania się skrajni. Konieczność zachowania skrajni o łącznej szerokości 0,75m lub 1m może być trudna do uzyskania. W przypadku przebudowy dróg istniejących. Proponuję wskazanie skrajni między drogą dla rowerów a jezdnią jako minimum 0,5 m. W przypadku jednokierunkowych dróg dla rowerów konieczność zachowania tak dużej skrajni jest nielogiczna, ponieważ dla pasa ruchu dla rowerów nie jest wymagana żadna skrajnia.	NIEUWZGLĘDNIONA Zgodnie z definicją skrajni powinna być ona przestrzenią wolną od przeszkód zarówno trwałych jak i czasowych. Skrajnie nie powinny się zatem nakładać na siebie - jest to idea skrajni. Eliminacja skrajni prowadzi do sytuacji w której powstaje rozwiązanie niebezpieczne. W sytuacji ograniczonej szerokości należy zawęzić przekroje jezdni bądź drogi dla rowerów a nie skrajni tych elementów.
PP	1	1. Rozdział 1, akapit (1) punkt 7) - literówka powinno być skrajnia budowl (jest skrajni)	UWZGLĘDNIONA
PP	3	2. Rozdział 3 - tab. 3.1, 3.2, 3.3, 3.5 - na rysunkach skrajni wskazana jest wysokość krawężnika 16 cm. Wnioskuje, aby ten wymóg nie obowiązywał w rejonie przystanków autobusowych, tramwajowych, tramwajowo-autobusowych. Obecnie autobusy niskopodłogowe po przykole mają poziom podłogi na wysokości 22-23 cm nad poziomem jezdni. Obecnie stosowane krawężniki 16 cm niwelują nieznacznie wysokość wsiadania, jednakże dla obsługi osób na wózkach niezbędne jest rozkładanie dedykowanej rampy. Dopuszczenie wyższych krawężników umożliwi usprawnienie w wymianie pasażerów na przystankach. Ponadto na przystankach tramwajowych standardem jest krawężnik o wysokości 35 ponad główką szyny (poziomem jezdni w przypadku wspólnego torowiska tramwajowo-autobusowego). Stosowanie krawężnika o wysokości 16 cm stwarza ogromne problemy z wymianą pasażerską z tramwaju. Dlatego należy wprowadzić wyjątek w przepisach od wysokości krawężnika na przystankach autobusowych.	UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO. Powyższe rys. nie dotyczą torowisk tramwajowych i torowiska tramwajowo-autobusowych. Wytyczne zostaną uzupełnione o te przekroje. Natomiast w odniesieniu do wspomnianych rys. dopuszczono możliwość podwyższenia krawężników w obrębie przystanków autobusowych zlokalizowanych w zatoce.
PP	4	3. Rozdział 4 punkt (11) - należy określić o ile minimalnie należy zwiększać skrajnię pieszą w tunelach pod wiadukтами. Lub odesłać do innych przepisów jak w rozdziale 5 punkt (12).	NIEUWZGLĘDNIONA. W tej sytuacji nie należy zwiększać skrajni tylko zalecać stosowanie większego przekroju/wysokości. Szczegóły zawarte są w WR-M-11.
PP	5	4. Rozdział 5 punkt (2) - należy określić minimalną wolną przestrzeń pomiędzy punktowymi elementami lub przenieść ten punkt przed punkt (9), (10), (11), które opisują szczegółowo tę kwestię.	UWZGLĘDNIONA Chodzi o punkt 7.3 przenieść przed 7.9
PP	5	5. Rozdział 5 punkt (5), tab. 5.1, tab. 5.2 - podano, że można zmniejszyć pasy bezpieczeństwa z 0,5 m do 0,25 m w przypadku gdy wysokość obrzeża lub krawężnika jest wyższa niż 0,05 m. Nie określono maksymalnej	NIEUWZGLĘDNIONA. Nie jest konieczne określenie maksymalnej wysokości. Pas bezpieczeństwa o szerokości 0,50 jest zalecany zawsze gdy wysokość wynosi więcej niż 0,05 m

		wysokości tego obrzeża/krawężnika. Należy określić maksymalną wysokość tych elementów - analogicznie jak w rozdziale 3.	
PP	5	6. Rozdział 5 punkt (7) - punkt powtarza się dwa razy	UWZGLĘDNIONA
PP	5	7. Rozdział 5 punkt (11) - nie powinno się w ogóle dopuszczać stosowania punktowych elementów o wysokości >0,9m jak wskazano w punkcie (2). Taka sytuacja powinna być rozpatrywana, jako dwie jednokierunkowe drogi dla rowerów - nie w ramach jednej drogi dla rowerów.	NIEUWZGLĘDNIONA Co do zasady autor uwagi ma rację tak też powstał 2 rys. jest zgodny z tym podejściem, obie nitki potraktowane są jak odrębne drogi dla rowerów (minimalne szerokości zgodne z szerokościami dla jednokierunkowej drogi dla rowerów) zresztą potwierdza to zapis: <i>„Jeżeli na drodze dla rowerów lub drodze dla pieszych i rowerów występuje punktowe urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub inna przeszkoda o wysokości większej niż 0,90 m (rys. 7.1b), na odcinku omijania przeszkody projektuje się dwie jednokierunkowe drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz wyznacza się dla nich oddzielne skrajnie, w przypadku których szerokość pasa bezpieczeństwa powinien być nie mniejsza niż 0,50 m.”</i>
PP	5	8. Rozdział 5 rys. 5.1 - powinna być określona maksymalna dopuszczalna szerokość przeszkody, która może znajdować się w skrajni drogi dla rowerów. Po przekroczeniu tej szerokości powinno to być rozpatrywane jako dwie jednokierunkowe drogi dla rowerów.	NIEUWZGLĘDNIONA Z punktu widzenia konieczności rozdzielenia drogi dla rowerów na dwie jednokierunkowe drogi istotna jest wysokość przeszkody. Szerokość nie ma takiego znaczenia, tj. przeszkoda o wysokości poniżej 0,90 m umożliwia bezpieczne zachowanie skrajni natomiast wówczas szerokość przeszkody nie wpływa na bezpieczeństwo. Istotne będzie natomiast rozsądne zaplanowanie przebiegu trasy dla rowerów i w przypadku szerokiej lub bardzo szerokiej przeszkody ew. podjęcie decyzji o rozdzieleniu ruchu. Powinno to wynikać z indywidualnych decyzji projektowych, biorąc pod uwagę specyfikę miejsca.
PP	6	9. Rozdział 6 tab. 6.1 – w tabeli wskazano wartość $b \geq 0,5$, na rysunku obok wpisano wartość 0,5 m. Nie pokazano na rysunku gdzie jest wartość b.	UWZGLĘDNIONA – nowy numer rys. 11.4
PP	6	10. Rozdział 6 tab. 6.2 – literówka w numerze tabeli – powinno być 6.2	UWZGLĘDNIONA
PP	6	11. Rozdział 6 tab. 6.3 – w tabeli wskazuje się wartość b2, na rysunku brak takiej wartości – jest b.	UWZGLĘDNIONA – nowy numer rys. 11.5
PP	6	12. Rozdział 6 tab. 6.3 – w niektórych miastach wykonuje się opaskę separującą pas ruchu dla pieszych od drogi dla rowerów ze spadkiem (obrzeże przy drodze dla rowerów i przy chodniku ma wysokość 0 cm, ale pomiędzy tymi ciągami jest różnica wysokości). Czy w takim wypadku powinniśmy przyjmować wartość jak dla braku wysokości obrzeża, czy dla wysokości >5 cm?	UWZGLĘDNIONA
PP	7	13. Rozdział 7 rys. 7.1 – literówka powinno być strefy bezpieczeństwa – jest trefy bezpieczeństwa	UWZGLĘDNIONA
PP	7	14. Rozdział 7 – nie podano w jaki sposób obliczać wartość LSB	NIEUWZGLĘDNIONA Parametry strefy szerokości oblicza się zgodnie z WR-D-22-1.
DŚ		Załącznik 1 – Uwagi DŚ	UWZGLĘDNIONA
Politechnika Gdańska		Załącznik 2 – Skrajnia tramwajowa – Uwagi PG	UWZGLĘDNIONA – nowa wersja rozdziału opracowana wspólnie z autorami uwag
Politechnika Wrocławska		Załącznik 3 – Skrajnia tramwajowa – Uwagi PWr	UWZGLĘDNIONA Ad. 1. Zapisy zostały tak skorygowane, żeby nie wymagać wprost odległości 0,75m. Jednak i tak będzie ona wymagana z uwagi na konieczność nieprzenikania się konturów skrajni (0,5 m od krawędzi drogi prowadzona jest skrajnia drogi a skrajnia tramwajowa ma szerokość 1,45 m od osi toru, razem daje to 0,75 m od pudła wagonu

			do krawędzi drogi). W WRD 43 będzie wskazany precedens umożliwiający zmniejszenie tej odległości. Ad. 2. Usunięto zapisy. Ad. 3. Te zasady znajdują się w WR-D-43-3. Ad. 4. Pionowe poszerzenie skrajni jest potrzebne szczególnie w przypadku lokalizacji peronowych krawędzi dostępu. Poszerzanie skrajni będzie szerzej opisane w WR-D-43-3. Ad. 5. Zgadza się, bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące poszerzania skrajni znajdują się w WR-D-43-3. Ad. 6. Te zasady znajdują się w WR-D-43-3. Ad. 7. Te zasady znajdują się w WR-D-43-3. Ad. 8. Te zasady znajdują się w WR-D-43-3.
--	--	--	---