

WR-D-42-1		Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca przywołanej ubogiej literatury w części WR-D-42-1 („Planowanie tras dla rowerów”)	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy opracowania znają i korzystali ze znacznie szerszego zakresu literatury, a także dokumentacji projektowej. Spis literatury, zgodnie z wymaganiem Zamawiającego, zawiera tylko te pozycje, które zostały wykorzystane w tekście wprost, np. wykorzystany rysunek, tabela, itp.
Miasta dla rowerów	2	Uwaga dot. nieaktualnego wydania podanego w spisie literatury dot. podręcznika CROW.	Uwaga uwzględniona. Tytuł został poprawiony. Autorzy korzystali z najnowszej wersji podręcznika. W tekście popełniono pomyłkę redakcyjną. Poprawnie podręcznik został m.in. podany w spisie literatury w części WR-D-42-2.
Miasta dla rowerów	5	Uwaga dotycząca zasad planowania i braku wskazania w nich parametryzacji tras jako fundamentu planowania. Nie jest w ogóle podkreślona waga hierarchizacji systemu tras. Większość zapisów jest ogólna i nic nie wnosi. Brak konkretnych narzędzi i mierzalnych (weryfikowalnych) parametrów.	Uwaga częściowo uwzględniona. Autorzy generalnie nie zgadzają się z uwagą. W tekście cały rozdział poświęcono hierarchizacji tras (rozdział 9 Hierarchizacja tras dla rowerów). Zaproponowano w nim kategoryzację tras, która ma odzwierciedlenie w kolejnych tomach wytycznych dot. projektowania. Zależą od niej chociażby parametry kształtowania geometrycznego tras oraz warunki bezpieczeństwa. Wszystko to jest mierzalne. Niezależnie, korzystając z uwagi wprowadzono uzupełnienie rozdziału 5, dotyczącego zasad planowania tras dla rowerów.
Miasta dla rowerów	5	Uwaga dot. zapisu o długości podróży rowerowej (6km – autorzy opracowania wskazują ją jako odległość, która jest najczęstsza w codziennych podróżach) – uwaga dotyczy braku jej uzasadnienia, braku uwzględnienia rowerów elektrycznych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Autorzy wyjaśniają, że dystans do 6 km jest podawany w szeregu pozycji literaturowych jako dystans akceptowalny dla użytkownika oraz taki na którym rower jest w stanie konkurować z samochodem w mieście. Np. „Miasta rowerowe miastami przyszłości”, dokument wydany przez Komisję Europejską (tablica porównawcza szybkości poruszania się w środowisku miejskim). Niezależnie, korzystając z uwagi tekst został uzupełniony o kwestie związane z rowerami elektrycznymi.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca konieczności wskazania funkcji oporu odległości (i czasu) w planowaniu oraz funkcji oporu wysokości. Wg. autora uwagi kwestia czasu w podróżach obligatoryjnych powinna zostać przedyskutowana, bo ma kluczowe znaczenie dla polityki rowerowej.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest interesująca, jednak wymagałaby przeprowadzenia badań użytkowników i wykonania analizy wyników. Zdaniem autorów do ewentualnego uwzględnienia w kolejnych edycjach wytycznych, po uruchomieniu odpowiednich programów badawczych.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga do schematu na rys. 5.1., że pomija istotne elementy, w tym konieczność uwzględnia więzby i modelu ruchu (Kompleksowe Badania Ruchu, KBR).	Uwaga nieuwzględniona. Jako jeden z elementów do uwzględnienia w planowaniu tras dla rowerów, autorzy wskazują na rys. 5.1 „źródła i cele ruchu”. Następnie w dalszej części tekstu (w rozdziale 11) opisano proces planowania, gdzie wymieniono możliwe do wykorzystania narzędzia i dane do pozyskania (źródła i cele ruchu rozdział 11, punkt 4). Wśród nich wymienia się kompleksowe badania ruchu. Odrębną kwestią jest więźba ruchu, stanowiąca część modelu podróży. Przy obecnie obserwowanym ciągle niskim udziale podróży rowerowych w podziale modalnym, odwzorowanie modelowe więzby ruchu rowerowego jest bardzo mało wiarygodne zarówno, jeśli chodzi o opisanie wzorami: podziału zadań przewozowych, rozkładu przestrzennego ruchu, rozkładu ruchu rowerowego na sieć transportową. Dotyczy to zarówno modeli miejskich jak i zamiejskich.
Miasta dla rowerów	6	Uwaga dotycząca błędnego przypisania „bezpieczeństwa osobistego” (społecznego) do wymogu bezpieczeństwa wg. CROW. Wymóg bezpieczeństwa odnosi się wyłącznie do bezpieczeństwa ruchu drogowego (obiektywnego i subiektywnego). Poczucie bezpieczeństwa społecznego (obiektywne i subiektywne) jako kryterium powinno być zawarte w wymogu atrakcyjności.	Uwaga uwzględniona. „Bezpieczeństwo osobiste” zostało przypisane do wymogu atrakcyjności.
Miasta dla rowerów	6	Uwaga dotycząca zapisu związanego z wymaganiem spójności: obecny zapis brzmi: „infrastruktura dla rowerów w połączeniu z pozostałą infrastrukturą drogową powinna łączyć wszystkie źródła i cele ruchu rowerów w mieście i poza nim” Autor uwagi wskazuje, że zapis powinien wskazywać, aby 100% źródeł i celów podróży było	Autorzy zgadzają się z tą opinią i taki jest sens dotychczasowych zapisów. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom „Miasto dla rowerów” zapis doprecyzowano.

		dostępnych na rowerze i to na poziomie zarówno konkretnych rozwiązań, odcinków tras jak i całej sieci.	
Miasta dla rowerów	6	Uwaga dotycząca wymagań do planowania (rozdział 6) - brak wymogu dotyczącego zamieszanych tras rowerowych (turystycznych, rowerowych) - aby były ze sobą połączone i zaczynały się i kończyły wyłącznie na styku z inną trasą tej samej lub wyższej klasy lub – w ostateczności – na dworcu kolejowym.	Uwaga uwzględniona. Tekst został uzupełniony.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca pominięcia w „wytycznych” aspektu planowania turystycznych tras rowerowych.	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy nie zgadzają się z tą uwagą. W wytycznych zostały uwzględnione aspekty i zasady planowania wszystkich tras dla rowerów w pasach drogowych. Odniesienia do planowania tras turystycznych przedstawione są w wielu miejscach w dokumencie.
Miasta dla rowerów	6	Uwaga dotycząca tabeli. 6.1. Ogólne zasady planowania – wymogi bezpośredniości i podanej w niej wartości wskaźnika wydłużenia (1,2). Autor uwagi wskazuje, że jest ona za wysoka dla warunków polskich i wskazuje na zmianę na wartość 1,3 – zaznacza, że nawet taki parametr jest rzadko osiągany na trasach głównych.	Uwaga uwzględniona częściowo. W związku z tym, że wskaźnik wydłużenia w opracowaniach dotyczących planowania i projektowania tras dla rowerów wynosi pomiędzy 1,2 a 1,3 dla tras głównych, w wytycznych przyjęto wartość pośrednią: $\leq 1,25$ dla prędkości projektowej 30-40km/h oraz $\leq 1,45$ dla prędkości projektowej 20km/h.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca tabeli. 6.1. Ogólne zasady planowania – wymogi bezpośredniości – pokazane są tylko dwie grupy parametrów. Autor uwagi odnosi się do podziału tras na 3 kategorie zaproponowane w „wytycznych”, z którymi się nie zgadza. Uważa, że powinny być dwie i ta tabela ma to potwierdzać, że tylko dla dwóch typów są podane wartości.	Uwaga nie uwzględniona. Autorzy nie zgadzają się z uwagą. Tabela odnosi się do całego zakresu ujętych w wytycznych wartości prędkości do projektowania, a pośrednio do zaproponowanego podziału na klasy tras dla rowerów.
Miasta dla rowerów	7	Uwagi do rozdziału 7 – charakterystyka i wymagania użytkowników rowerów: a. Brak naukowego poparcia dla tezy, że pieszy jest słabszym niż rowerzysta uczestnikiem ruchu. b. Dyskusyjny jest podział na rowerzystów "lokalnych" i "codziennych" z przypisaniem im prędkości odpowiednio do 15 km/godz. i 30 km/godz. (nierealistycznie wysoka). Użytkownik lokalny jest użytkownikiem codziennym, wymaga infrastruktury dostępnej całodobowo i całorocznie, bo jeździ codziennie i cały rok. Szczególną podgrupą rowerzystów codziennych są matki (ojcowie) z dziećmi – na rowerach lub w fotelikach na rowerze rodzica oraz kobiety na rowerach, które w Polsce w dużych miastach stanowią wciąż wyraźną mniejszość użytkowników rowerów, kiedy w krajach zaawansowanych rowerowo jest ich ponad 50%. Wysoki udział kobiet świadczy o zachowaniu będącym normą społeczną. c. Rowerzyści rekreacyjni są uzależnieni od pogody, występuje wśród nich nadreprezentacja użytkowników przyczepki z dziećmi (dopuszczalna długość zestawu rower - przyczepka to zgodnie z ustawą PoRD 4,0 m). d. Rowerzyści turystyczni to także przyczepki, tandemy itp. - oraz rowery poziome. Zasadniczym oczekiwaniem turystów rowerowych jest dostęp do kolei – zwłaszcza dalekobieżnej. e. Rowerzyści uprawiający sport są zróżnicowani: kolarstwo górskie (MTB) albo gravelowe nie wymaga asfaltu. f. Charakterystyka całkowicie pomija kurierów (użytkowników rowerów cargo, ale także dostawców jedzenia) oraz użytkowników wózków rowerowych (formalnie nie będących rowerami, bo o szerokości ponad 0,9 m ale w planowaniu należy uwzględnić logistykę rowerową – także przy użyciu wózków rowerowych). g. Brak jest charakterystyki rowerzystów korzystających z rowerów towarowych – trójkołowych oraz osób niepełnosprawnych korzystających z rowerów trójkołowych. Są one istotne ze względu na charakterystyki promienia skrętu i manewrowość oraz niskie zwykle prędkości jazdy. h. Brak informacji o rowerach ze wspomaganie elektrycznym (do 250W maksymalnej mocy ciągłej, odłączanej przy osiągnięciu prędkości 25	Uwaga częściowo uwzględniona. Autorzy nie podzielają wątpliwości zgłaszającego uwagę dot. pieszych i rowerzystów i rozróżnienia kto jest słabszym użytkownikiem drogi. Rowerzyści przez rozwijanie znacznie wyższych prędkości niż piesi są przez tych drugich postrzegani jako istotne zagrożenie bezpieczeństwa. Jest to wyraźnie objaśnione w rozdziale 7, pkt 1. Podobnie podział na rowerzystów lokalnych i codziennych jest szczegółowo opisany, ze wskazaniem, że są to dwie grupy o odmiennych wymaganiach. Natomiast obie grupy rozumiane są jako korzystające z rowerów codziennie. Ze względu na wątpliwość tekst doprecyzowano. Jeśli chodzi o kwestię uzależnienia od pogody to wszyscy rowerzyści są od niej uzależnieni. Ze względu na zgłoszone wątpliwości dotyczące charakterystyk poszczególnych rodzajów rowerzystów oraz braku uwzględnienia wskazanych typów rowerzystów doprecyzowano i uzupełniono zapisy w rozdziale 7. Nie uwzględniono uwagi dot. rowerów ze wspomaganie elektrycznym z uwagi na to, że nie różnicuje to rowerzystów z punktu widzenia rodzaju wykonywanych podróży (związanych z motywacją) a jedynie rodzaj stosowanego środka transportu (inny rodzaj roweru).

		km/godz. - patrz ustawa Prawo o Ruchu Drogowym). Mediana prędkości rozwijanych przez rowery ze wspomaganie elektrycznym jest wyższa niż w przypadku zwykłych rowerów i należy to wziąć pod uwagę przy planowaniu sieci i projektowaniu infrastruktury rowerowej.	
Miasta dla rowerów	-	Brak elementarnej informacji o wielkościach fizycznych roweru (długość, szerokość, wysokość oświetlenia itp. - chodzi zarówno o przepisy jak i stan faktyczny i rozwój rynku) oraz wpływ zmianę oczekiwań wobec infrastruktury.	Uwaga nieuwzględniona – wytyczne nie określają parametrów technicznych rowerów. Rower jako pojazd jest definiowany w Ustawie PoRD, podobnie jak inne pojazdy dopuszczane do ruchu". Wytyczne wskazują, że jest potrzeba uwzględnienia różnych rowerów poprzez stosowanie wartości wyższych niż minimalne - w miarę możliwości przyjmując wartości większe niż wskazane w przepisach prawa lub wytycznych jako minimalne.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dot. wskazania, że występuje kolizja warunków technicznych pojazdów z przepisami dot. warunków technicznych dróg - bariery drogowe czy wysokość pola widoczności na skrzyżowaniach są niekompatybilne z oświetleniem pozycyjnym roweru określonym w przepisach (co najmniej 0,25 m nad niweletą) czy wysokością wzroku rowerzysty, która nie jest określona w przepisach. Na przykład rowery poziome mogą być całkowicie niewidoczne za przeszkodą w postaci żywopłotu, bariery drogowej U-14 lub balustrady U-11. Po zmierzchu te przeszkody mogą całkowicie zasłaniać zgodne z prawem oświetlenie pozycyjne, co w przypadku ruchu rowerów na kierunku z pierwszeństwem może zagrażać bezpieczeństwu.	Uwaga nieuwzględniona. Wytyczne nie odnoszą się do zagadnień związanych z prawem o ruchu drogowym. Są zobowiązane zachować zgodność z rozporządzeniem dot. przepisów techniczno-budowlanych.
Miasta dla rowerów	-	Teza o konieczności "uspokojenia ruchu rowerów" (s. 23) nie ma odzwierciedlenia w literaturze fachowej i nie istnieją rozwiązania, które uspokajają ruch rowerowy nie stanowiąc zarazem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (progi czy "wstrząsacze" powodują niepożądane zachowania rowerzystów i stanowią zagrożenie BRD, czego powtarzającym się rezultatem są ślady objazdu wokół progów i ewolucje wykonywane przez część rowerzystów).	Uwaga nieuwzględniona. Konieczność spowalniania ruchu rowerów wskazywana jest w „wytycznych” w sytuacjach wyjątkowych, np. w strefie intensywnie wykorzystywanej przez pieszych. W WR-D-42-2 szczegółowo opisano propozycje możliwych rozwiązań zapewniających zachowanie bezpieczeństwa. Trudno jest też zgodzić się z argumentacją, że rozwiązanie nie powinno być stosowane, bo na drodze są ślady jego omijania. Gdyby stosować takie kryterium doboru rozwiązań na zasadzie analogii trzeba by zrezygnować z rozwiązań uspokajających ruch samochodów na jezdni.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dot. hierarchizacji tras dla rowerów - klasyfikacji użytkowej. Niezrozumiałe jest tworzenie podgrupy tras "mieszanych" (TRT) - w praktyce główne trasy turystyczne muszą mieć wyższe parametry niż "transportowe" ze względu na większe zróżnicowanie użytkowników. Tu pojawia się istotna konieczność prędkości projektowej rzędu 40 km/godz. Właściwsze byłoby ewentualnie zróżnicowanie tras turystyczno-rekreacyjnych: główne trasy układu podstawowego muszą bezwzględnie mieć nawierzchnię asfaltową lub betonową, natomiast wyspecjalizowane trasy MTB, gravelowe itp.	Uwaga nieuwzględniona. Trasy turystyczno-rekreacyjne nie obejmują wyspecjalizowanych tras sportowych (trasy MTB, gravelowe) – tak jak jest to przedstawione na schemacie 9.1 - wskazują, że obejmują one dojazdy do takich tras. Autorzy nie zgadzają się także ze stwierdzeniem, że trasy turystyczne muszą mieć wyższe parametry niż trasy transportowe. W większości przypadków, zwłaszcza tam gdzie celem będzie zapewnienie wysokiej przepustowości tras i prędkości przejazdu będzie odwrotnie. W przypadku tras mieszanych (TRT) w wytycznych wskazano, że w sytuacji zidentyfikowania takich odcinków w systemie tras rowerowych, które pełnią obie te funkcje należy je dostosować do potrzeb różnych grup użytkowników – tj. zastosować odpowiednie parametry uwzględniające potrzeby użytkowników. Wytyczne dają zatem możliwość elastycznego podejścia.
Miasta dla rowerów	6	Brakuje w przypadku tras turystycznych podkreślenia, że wszystkie muszą być ze sobą połączone (dopuszczalny wyjątek - trasy zjazdowe, wymagające wyciągów krzesełkowych lub kolejek linowych) oraz że poza głównymi rodzaj nawierzchni wynika z ich przeznaczenia (trasy MTB w oczywisty sposób nie powinny być asfaltowe). Natomiast główne muszą być przejezdne każdym rodzajem roweru i w każdych warunkach.	Uwaga częściowo uwzględniona - stosowane uzupełnienie dot. spójności systemu tras turystycznych zostało dodane (patrz wcześniejsze wyjaśnienie). Wytyczne dot. tras dla rowerów w pasach drogowych i nie odnoszą się do szczegółowych warunków projektowania specjalistycznych tras sportowych typu MTB.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dot. klasyfikacji funkcjonalno-technicznej. Rekomendowane zastosowanie dwustopniowego podziału na główne i pozostałe - przy czym istotna jest prawidłowa definicja trasy głównej ("podstawowej") która może wymagać podklasy (łącznikowa - o parametrach technicznych jak główna, ale wyłącznie łącząca dwie trasy główne a nie biegnąca przez całe miasto czy w przypadku tras regionalnych - województwo).	Uwaga nieuwzględniona. W wytycznych zaproponowano podział na dwie główne klasy podstawowe i uzupełniające. Trzecią klasę stanowią drogi o podwyższonym standardzie, które z punktu widzenia udziału w sieci będą mieć mniejsze znaczenie. Wprowadzenie tej klasy i odróżnienie jej od klasy podstawowej jest uzasadnione ze względu na konieczność zapewnienia wyższej przepustowości, prędkości i dostosowanych do tego parametrów technicznych (względny bezpieczeństwa). Proponowane, w uwadze wprowadzanie podklas, czy tras łącznikowych, zmniejszyłoby czytelność układu i utrudniłoby powiązanie klas tras dla rowerów z

			prędkościami i w konsekwencji z parametrami kształtującymi rozwiązania geometryczne.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca "velostrady" i dopuszczenie w jej ramach pasów ruchu dla rowerów. Rekomendacja, aby w tym przypadku były tylko bezkolizyjne rozwiązania na przecięciu z ruchem samochodowym (tunele, kładki) i ograniczanie strat czasu. Pasy ruchu dla rowerów nie stanowią „velostrady” czy „rowerostrady” i to autorskie podejście powinno zostać przemyślane.	Uwaga nieuwzględniona. Wytyczne wskazują, że rozwiązanie typu pas ruchu dla rowerów w ciągu velostrady powinno być stosowane na zasadzie wyjątku. Dopuszcza się je wyłącznie punktowo, w przypadku ograniczeń terenowych, dążąc do elastyczności rozwiązania tak, aby brak możliwości rozwiązania technicznego lub zbyt wysokie koszty nie doprowadziły do rezygnacji z całej trasy. Wymaga to świadomego stosowania przepisów i wytycznych przez zarządcę drogi i planistę/projektanta.
Miasta dla rowerów	9	Uwaga do tabeli 9.2.2. Zasady łączenia tras dla rowerów – zgodnie z wymogiem spójności (CROW) wszystkie trasy rowerowe powinny być ze sobą połączone a przede wszystkim dostępne rowerem.	Uwaga uwzględniona. Tabela została usunięta.
Miasta dla rowerów	10	Uwaga dotycząca zaleceń wykorzystania dróg klasy Z z uspokojeniem oraz klas L i D. Uwaga wskazuje, że układ tras rowerowych nie musi (a nawet nie powinien!) być odzwierciedleniem układu drogowego i jego klasyfikacji funkcjonalno-technicznej. Bardzo często ulice układu "pomocniczego" (L, D) pozwalają uzyskać znacznie wyższe parametry użytkowe (wskaźnik opóźnienia, współczynnik wydłużenia) przy spełnionych wymaganiach CROW dla spójności i bezpieczeństwa niż drogi wyższych klas z ruchem rowerów na dedykowanej infrastrukturze. (Wynika to z zatrzymań na sygnalizacji świetlnej, konfliktów na skrzyżowaniach, problemów z nielegalnym parkowaniem oraz za- i wyładunkiem samochodów dostawczych). Bywa wręcz odwrotnie niż sugerują autorzy, że ulice układu podstawowego dla ruchu samochodowego w przypadku ruchu rowerów mogą stanowić najwyższej infrastrukturę „ostatniej mili”: o słabych i nierzadko substandardowych parametrach. Zaproponowane podejście jest błędne i szkodliwe.	Uwaga częściowo uwzględniona. Autorzy nie zgadzają się z uwagą. Wytyczne przedstawiają zasady prowadzenia tras dla rowerów w pasach drogowych różnych klas dróg. Obiektywnie przedstawiają wady i zalety takich rozwiązań. Wytyczne odnoszą się do rozwiązań w pasach drogowych, a zatem trudno, aby tę kwestię w wytycznych pominąć. Ponadto wytyczne wyraźnie wskazują, że korzystne jest wykorzystywanie do ruchu rowerów jezdni ulic klas Z z uspokojeniem, klas D i L. Wytyczne nie kwestionują tym samym faktu, że właśnie tych dróg do systemu jest niezbędne, aby uzyskać wysokie wartości wskaźnika spójności sieci. Autorzy wytycznych nie sugerują także, jakoby ulice układu podstawowego w przypadku ruchu rowerów miałyby stanowić najwyższej infrastrukturę „ostatniej mili”: o słabych i nierzadko substandardowych parametrach. Tekst rozdziału 10, punktu 7 skorygowano.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga do. proponowania dróg dla rowerów i pieszych jako właściwego rozwiązania – autor uwagi uważa to za niedopuszczalne, zwłaszcza poza terenem zabudowy i bez oświetlenia ulicznego. To rozwiązanie substandardowe, dopuszczalne wyjątkowo. Wytyczne proponują też rozwiązanie niezgodne z prawem - pasy ruchu dla rowerów na drogach zamiejskich klasy G (por. D.U.99.43.430 z późn. zm i tamże § 43 ust. 4 oraz § 46. ust. 2 i 3).	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy wytycznych nie zgadzają się z zarzutem jakoby w wytycznych rekomendowano rozwiązania w postaci drogi dla pieszych i rowerów. Wręcz odwrotnie w wytycznych wielokrotnie wskazuje się, że rozwiązanie to powinno być stosowane w wyjątkowych przypadkach. Natomiast poza terenem zabudowy rozwiązanie to może być ekonomicznie uzasadnione w przypadku ograniczeń terenowych i/lub małej intensywności ruchu pieszego i rowerowego. W odniesieniu do kwestii pasów ruchu dla rowerów na drogach zamiejskich, wytyczne nie odnoszą się do zagadnień związanych z prawem o ruchu drogowym. Są zobowiązane zachować zgodność z rozporządzeniem dot. przepisów techniczno-budowlanych.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca źródeł i celów podróży rowerowych: O ile prawidłowe jest wskazywanie "obszarów mieszkaniowych", "miejsk koncentracji miejsc pracy" czy "węzłów transportu zbiorowego" to wrzucanie do tego samego zbioru szkół, obiektów usługowych itp. nie ma sensu. Planowanie sieci tras rowerowych to hierarchizacja tych tras i analiza w wymiarze obszarów (dzielnic, rejonów miasta a w wymiarze województwa – większych miast i węzłów kolejowych). Szkoła będzie ważnym punktem odniesienia w przypadku niewielkiej miejscowości, ale w przypadku większego (ponad 100 tys. mieszkańców) miasta identyfikować należy obszary i punkty kluczowe (np. dworzec kolejowy, kampus uniwersytetu) a nie poszczególne sklepy (nawet hipermarkety), biblioteki i szkoły. W procesie planowania podkreślić należy kwestię "wąskich gardeł" i hierarchizacji sieci tras rowerowych: zaczynać zawsze należy od kluczowych połączeń głównych	Uwaga nieuwzględniona. Opis w punkcie 11.3 dot. źródeł i celów ruchu ma charakter ogólny. Wymienione są podstawowe generatory ruchu, w zasadzie wszystkie wymienione w zgłoszonej uwadze, przy czym nie są przypisane do modeli obszarów zurbanizowanych i nieurbanizowanych. Stąd w zależności od miejsca może okazać się, że większe znaczenie ma obszar mieszkaniowy (wysoka zabudowa), w innym szkoła (układ tras dzielnicowych) czy węzeł transportu zbiorowego. Wytyczne zawierają rozdział o hierarchizacji tras, a więc odnoszą się do zgłoszonej w uwadze kwestii planowania od najważniejszych (głównych) do mniej ważnych połączeń, w tym także takich, które stanowią ograniczenia systemu (wąskie gardła).
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotycząca konsultacji społecznych. Doświadczenia z "konsultacjami społecznymi" w Polsce są złe - czego przykładem np. przebieg trasy GreenVelo, tras rowerowych woj. pomorskiego czy studium tras rowerowych Wrocławia. Nie spełniają wymogów CROW ani podręcznika EuroVelo.	Uwaga nie do końca zrozumiała – nie została uwzględniona. Autorzy uwagi negatywnie odnoszą się do jakości procesu konsultacji społecznych w Polsce. Teza ta jest dyskusyjna. Zdaniem autorów wytycznych, nie może to być podstawą do rezygnacji z tego ważnego elementu procesu planistycznego i projektowego. Wręcz

		Analogią byłoby konsultowanie przebiegu autostrad lub ważnych linii kolejowych w oderwaniu od przepisów prawa budowlanego (rozporządzenie w/s warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Błędne założenia planistyczne powodują niemożność spełnienia wymogów technicznych, konieczność odstępstw a na koniec - niedostateczne parametry sieci tras, niezgodne z opisem w podręczniku CROW. Proces konsultacji musi opierać się na żelaznych zasadach - parametry tras muszą być spełnione zawsze (w przypadku wskaźnika opóźnienia muszą zapewniać możliwość spełnienia, bo projektowanie konkretnych rozwiązań technicznych to etap realizacyjny).	odwrotnie, powinien mieć on coraz większe znaczenie. Autorzy wytycznych nie dzielą też stanowiska przedstawionego w uwadze jakoby konsultacje miały doprowadzać do powstawania tras dla rowerów niespełniających wymogów określonych w przepisach i opisywanych w wytycznych. Poprawność rozwiązania rozumiana jako zgodność z przepisami nie podlega konsultacjom.
Miasta dla rowerów	-	Opracowanie nie daje narzędzi ani wskazówek jak planować infrastrukturę w skali aglomeracji czy województwa.	Uwaga nie uwzględniona. Wytyczne odnoszą się do ogólnych zasad planowania infrastruktury w obszarze (miejskim/zamiejskim). W opisie hierarchizacji tras podano wskazania dot. stosowania poszczególnych tras w połączeniach, miejskich, aglomeracyjnych, międzymiejskich.
Miasta dla rowerów	6	Opracowanie przemilcza potężne narzędzie jakim jest strefowanie dostępu i rozcinanie ulic i skrzyżowań pozostawiające je otwartymi dla ruchu rowerów (i wózków rowerowych). Narzędzie "filtered permeability" jest dobrze opisane w literaturze i w wiodących miastach jest stosowane powszechnie (także w formie kontrapasów i kontrruchów - Gdańsk 240, Poznań 260, Kraków 284 ulice na koniec roku 2020). Przykład rozcięcia będącego właśnie wdrożeniem „filtered permeability” podaje podręcznik WR-D-31-2 na rys. 11.1.3. Ograniczenia możliwości przejazdu przez istniejące skrzyżowanie (rozcięcie).	Uwaga częściowo uwzględniona. Autorzy nie zgadzają się z twierdzeniem, że opracowanie przemilcza kwestię strefowania dostępu i związanych z tym rozwiązań. W wytycznych wyraźnie wskazuje się, że w planowaniu tras dla rowerów należy brać pod uwagę możliwe ułatwienia dla ruchu rowerów wpływające na bezpośredniość podróży, takie jak dopuszczenia ruchu rowerów „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych, dopuszczenia ruchu rowerów na wybranych wydzielonych pasach ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego, trasy dla rowerów przez obszary zamknięte dla ruchu samochodów, np. parki, ogródki działkowe, skróty rowerowe przez tereny zamknięte dla ruchu samochodów, także wzdłuż i w poprzek terenów kolejowych. Niezależnie, uwzględniając uwagę do wytycznych wprowadzono dodatkowe zapisy dot. prowadzenia tras dla rowerów ulicami zamkniętymi dla ruchu i przez skrzyżowania
Miasta dla rowerów	6,12	Uwaga dot. wspólnego ruchu rowerów i pieszych drodze dla rowerów i pieszych Po pierwsze wspólny ruch rowerów i pieszych drodze dla rowerów i pieszych oznaczający pierwszeństwo pieszego (wynikające z ustawy Prawo o Ruchu Drogowym) nigdy nie powinien być dopuszczony bez oświetlenia ulicznego (drogi i trasy zamiejskie itp.). Przepisowe oświetlenie roweru a nawet ponadstandardowo mocne reflektory nie są w stanie oświetlić pieszego (biegacza) po zmierzchu. Wieloletnie doświadczenia z eksploatacji takich tras (np. Trasa Tyniecka nad Wisłą w Krakowie, od niedawna także Wiśłana Trasa Rowerowa w Niepołomicach) wskazują, że jest to ogromny problem i groźba zderzeń z pieszymi jest realna. Droga dla rowerów wymaga od pieszego ustępowania pierwszeństwa i poruszania się lewą stroną drogi, poboczem co rozwiązuje problem (i też są dobre doświadczenia na długich odcinkach Wiślanej Trasy Rowerowej i VeloDunajec w Małopolsce, prowadzonej asfaltową drogą rowerową koroną wałów przeciwpowodziowych na ok. 200 km). Drogi dla rowerów i pieszych powinny być traktowane jako "zło konieczne" i tymczasowa organizacja ruchu dla przekraczania "wąskich gardeł".	Uwaga częściowo uwzględniona. Wytyczne wskazują, że zasadniczo powinno się dążyć do rozdzielania ruchu pieszych i rowerów. Przestrzeń współdzieloną przez pieszych i rowerów dopuszcza się wyjątkowo na odcinkach, gdzie ruch pieszych i ruch rowerów jest niewielki, na krótkich odcinkach, gdzie brak jest przestrzeni dla rozdzielania tych dwóch typów użytkowników, w miejscach takich jak: place, strefy ruchu pieszego, woonef'y, z tym że piesi powinni mieć zawsze pierwszeństwo, a prędkość ruchu rowerów powinna być ograniczona do 20 km/h. Ważnym aspektem organizacji przestrzeni współdzielonych jest uwzględnienie uwarunkowań i wymagań związanych z potrzebami pieszych z niepełnosprawnościami, w tym pieszych z dysfunkcjami wzroku. Tekst uzupełniono o rekomendacje dot. oświetlania dróg dla pieszych i rowerów. Szczegóły dot. oświetlenia znajdują się w WR-D-42-2.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga dotyczy wątpliwości do podanych parametrów (natężenia ruchu pieszego i rowerowego) - było to analizowane np. przez zespół ds. ścieżek rowerowych GDDKiA w 2012 roku: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/ruch%20pieszy%20i%20rowerowy%20-opinia.pdf	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy i wartości podane w wytycznych dotyczących planowania są zgodne z wnioskami i danymi przedstawionymi w opracowaniu wskazanym przez autora uwagi. Po pierwsze wskazują, że zasadniczo nie powinno się łączyć ruchu rowerowego i pieszego, poza wyjątkami (uwaga powyżej). Natomiast wątpliwości nie dotyczą dróg dla pieszych i rowerów, a przestrzeni, gdzie ruch pieszych i rowerów odbywa się wspólnie, np. obszary handlowe, strefy piesze. Wartości te przywołane są także we wskazanym opracowaniu.
Miasta dla rowerów	13	Uwaga dot. integracji ruchu rowerów i transportu zbiorowego - brak jest wymogu, aby dostęp rowerem był jak najszybszy (najmniej zatrzymań) i najkrótszą możliwą drogą - w tym, aby parking rowerowy znajdował się po drodze (rowerzysta nie musiał oddalać się od peronu czy przystanku a następnie wracać pieszo). To jest systemowy,	Uwaga częściowo uwzględniona. W rozdziale 13 znajduje się zapis dot. konieczności zaplanowania sieci tras dla rowerów do stacji i przystanków transportu zbiorowego stanowiących węzły przesiadkowe. Natomiast w rozdziałach wcześniejszych opisane są wymogi i zasady planowania, w tym w

		powtarzalny błąd obecnie realizowanych węzłów przesiadkowych trwale zagrażający powodzeniu tych inwestycji, przynajmniej w zakresie generowaniu ruchu rowerowego.	rozdziale 6 wymóg dot. bezpośredniości. Wpisanie tego w rozdziale 13 byłoby powtórzeniem. Natomiast jeżeli chodzi o wymóg sytuowania parkingu to jest on w wytycznych uwzględniony. Wytyczne wskazują, czego wymaga zorganizowanie postoju rowerów w węzłach przesiadkowych, w tym usytuowanie parkingu w stosunku do przystanku. Niezależnie, w rozdziale 13 wprowadzono uzupełnienie, dot. wymogu, aby dostęp rowerem był jak najszybszy i najkrótszą możliwą drogą.
JCh/WK	-	Uwaga dotycząca następującego zapisu: <i>"rowerzyści mają tendencję do jazdy obok siebie – zwłaszcza w parach, gdy są to podróże w celach rekreacyjnych, czy turystycznych, ale także np. podczas jazdy z dzieckiem. Jest to efekt społecznych walorów roweru. Fakt ten należy uwzględnić przy doborze szerokości tras dla rowerów, tzn. w miarę możliwości stosować szerokości większe niż minimalne wskazane w przepisach prawa lub wytycznych"</i> . Powinny zostać określone szerokości umożliwiające komfortową jazdę obok siebie, gdyż z projektowanych zapisów nie wynika, ile one wynoszą. Szerokość 2,5 m umożliwia wyprzedzanie rowerzystów jadących parami, a szerokość 4 m – mijanie się par rowerzystów.	Uwaga nieuwzględniona. W WRD-42-1 przedstawiono uwarunkowania związane z planowaniem tras dla rowerów. Szerokości tras dla rowerów, w tym wartości standardowe i minimalne przedstawiono w WRD-42-2.
JCh/WK	-	Uwaga dotycząca następującego zapisu: <i>"rowerzyści korzystają z różnych rowerów – stąd infrastruktura dla rowerów powinna umożliwiać korzystanie z różnych typów rowerów, np. tandemów, rowerów z przyczepami, rowerów towarowych, rowerów niskich, a nawet w szczególnych przypadkach z rowerów o ponadnormatywnych wymiarach. Aspekty te należy wziąć pod uwagę stosując odpowiednie parametry geometryczne infrastruktury, w miarę możliwości przyjmując wartości większe niż wskazane w przepisach prawa lub wytycznych jako minimalne"</i> . Powinna zostać określona konkretna szerokość dróg dla rowerów umożliwiającą korzystanie z wymienionych typów rowerów, gdyż np. szerokość 2,01 m jest większa niż minimalna określona w przepisach szerokość dwukierunkowych dróg dla rowerów, a nie spełnia tego warunku. Standardowa szerokość jednokierunkowych dróg dla rowerów umożliwiającą korzystanie z różnych typów rowerów wynosi przynajmniej 2 m, a dwukierunkowych 3 m. Kwestia ta jest szczegółowo omówiona w uwagach do WR-D-42-2 8.2(3-4).	Uwaga nieuwzględniona. W WRD-42-1 przedstawiono uwarunkowania związane ze stosowaniem różnego rodzaju rowerów. Szerokości tras dla rowerów, w tym wartości standardowe i minimalne dla jedno i dwukierunkowych dróg dla rowerów przedstawiono w WRD-42-2.
JCh/WK	9	Uwaga dotycząca dodania dopuszczalnych rodzajów infrastruktury mogącej wchodzić w skład велоstrad: - ulica rowerowa (z pierwszeństwem przejazdu) – kiedy przebiega po drodze pełniącej funkcję dojazdową z natężeniem ruchu zmotoryzowanego mniejszym niż 2500 SDR (średni dobowy ruch pojazdów umownych) – tak jest zapisane w podręczniku CROW; - w odniesieniu do pasów rowerowych jest rekomendacja, aby ich stosowanie zostało ograniczone do dróg dojazdowych. W takim przypadku велоstrada powinna mieć pierwszeństwo na skrzyżowaniach.	Uwaga częściowo uwzględniona. Velostrada stanowi rodzaj wydzielonej infrastruktury dla rowerów, zasadniczo będąc drogą dla rowerów, a wyjątkowo pasem ruchu dla rowerów obsługującej istotne (najważniejsze) korytarze przeznaczone do ruchu rowerowego. Kluczowe połączenia funkcjonalne w sieci transportowej. Ulice dojazdowe są połączeniami zapewniającymi dostęp do pojedynczych obiektów, grupy obiektów. Biorąc to pod uwagę funkcjonalnie nie stanowi ważnego połączenia, co oznacza małą intensywność ruchu. Niezależnie ulice dojazdowe z dominującym ruchem rowerowym, mogą być częścią tras rowerowych niższej klasy. Podobnie w przypadku pasów ruchu dla rowerów, mogą być stosowane jako część велоstrady wyjątkowo, nie na drogach dojazdowych, ale stanowiąc element głównego korytarza transportowego. Wytyczne uzupełniono o zapis dotyczący pierwszeństwa przejazdu. W odniesieniu do ulicy rowerowej, jest to rozwiązanie interesujące, ale byłoby niezgodne z przepisami Prawa o Ruchu Drogowym.
JCh/WK	-	Uwaga dotycząca zapisów związanych z wymogami dla велоstrad: „W akapicie (2) mowa jest o konieczności zapewnienia bezkolizyjnych rozwiązań, podczas gdy na str.	Uwaga uwzględniona.

		82 podręcznik CROW1 zaleca przejazdy bezkolizyjne przez drogi z dopuszczalną prędkością >30 km/h (a więc nawet w optymalnym wariantcie nie zaleca przejazdów bezkolizyjnych w poprzek jezdni z dopuszczalną prędkością 30 km/h – w takiej sytuacji wystarczą wyniesione przejazdy), a dopuszczalne minimum to przejazdy bezkolizyjne przez drogi z dopuszczalną prędkością >50 km/h. Zalecany jest brak konieczności zatrzymania na całej trasie, ale dopuszczalne jest 0,4 zatrzymań na kilometr.”	
JCh/WK	9	Rekomendacja dotycząca usunięcia zapisu i tabelki, gdzie wskazane są zasady łączenia poszczególnych tras rowerowych. Jedną z głównych zalet transportu rowerowego w porównaniu do samochodowego polega na skróceniu drogi potrzebnej do przemieszczania się. Wynika to również z tego, że jezdnie o wysokiej dopuszczalnej prędkości ze względów bezpieczeństwa powinny mieć ograniczoną gęstość połączeń z drogami poprzecznymi (pewne skróty dla samochodów stają się niedostępne), podczas gdy równoległa droga dla rowerów może mieć nieograniczoną liczbę połączeń. Nie ma przeszkód, by również велоstrady miały jak najwięcej połączeń z poprzecznymi trasami, w tym uzupełniającymi, gdyż prędkość projektowa велоstrady wynosi 40 km/h. Jezdnie o takiej prędkości projektowej nie muszą mieć ograniczeń pod względem dostępności z dróg poprzecznych, a nawet wjazdów do posesji	Uwaga uwzględniona. Zapis i tabelka zostały usunięte z wytycznych.