

WR-D-42-3		Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
J.Ch, W.K.	5.1	W bibliografii brakuje nowszej edycji podręcznika CROW	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> : W bibliografii zamieszczono jedynie wykaz opracowań powołanych, zgodnie z zasadą przyjęto w wytycznych nie zamieszczano wszystkich opracowań z których korzystano.
J.Ch, W.K.	5.1, 9	Dodanie wymagania: "Promienie skreśu z jezdni głównej w jezdnię podporządkowaną przecinającą przejazd rowerowy (w tym również na zjazdach z ronda) należy projektować w minimalnych parametrach jako np. 6 m" + rysunek	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Promień skreśu z jezdni głównej w jezdnię podporządkowaną powinien mieć taką wartość aby w przypadku występowania przejazdu dla rowerów na wlocie podporządkowanym możliwy był skręć pojazdu z jezdni głównej i zatrzymanie się pod kątem zbliżonym do prostego przed przejazdem (zgodnie z rys. wytycznych w podpunkcie Przejazdy dla rowerów przez jezdnie)
J.Ch, W.K.	5	W poprzek wlotów skrzyżowania, na których wyznaczone są przejazdy dla rowerów zabronione powinno być stosowanie skanalizowanych łącznic dla pojazdów skręcających w prawo.	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Rozumiemy tę uwagę jako rezygnację z wysp trójkątnych. Rowerzyści często o to wnioskują ze względu na kłopoty interpretacyjne pierwszeństwa i prędkość pojazdów w relacji kolizyjnej z ruchem rowerowym oraz percepcję rowerzysty (kierunek dojazdu). W projekcie WRD-31-2 są zapisy zniechęcające, w których zaproponowane zostaną jeszcze wyraźniejsze zapisy o ruchu rowerowym. Zdaniem autorów miejsce na ograniczenie stosowania wyspy trójkątnej znajduje się w części wytycznych dot. skrzyżowań.
J.Ch, W.K.	5.1	(1) Niezrozumiała jest lit. b ("pasy ruchu dla rowerów (w przypadku braku segregacji ruchu)"), skoro pasy ruchu dla rowerów są formą segregacji ruchu rowerów	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst skorygowano
J.Ch, W.K.	5.1	(1) Wnioskujemy o dodanie <u>sugerowanych przejazdów dla rowerów</u> jako sposobu zapewniania ciągłości trasy rowerowej na skrzyżowaniu.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Bezpieczeństwo tego typu rozwiązania jest dyskusyjne. Zdaniem autorów „ciągłość trasy rowerowej” nie powinna być zapewniana przez tzw. „przejazdy sugerowane”. Jeśli nie wyznacza się przejazdów dla rowerów zgodnie z ogólnymi zasadami, to konieczne jest wskazanie rowerzystom sposobów poruszania się przez skrzyżowania i w poprzek drogi nadrzędnej . W Wytycznych ten problem powinien być ogólnie opisany z pominięciem „sugerowanych przejazdów”, bo kierujący pojazdem musi mieć szansę na ocenę sytuacji. Jest to łatwiejsze w przypadku pieszych, a znacznie trudniejsze w przypadku rowerzystów poruszających się ze znacznymi prędkościami.
J.Ch, W.K.	5.1	(3) Wnioskujemy o zastąpienie treści akapitu (" <i>Skrzyżowania dróg klasy L lub D, jeżeli ruch rowerów odbywa się po jezdni, projektuje się jako równorzędne</i> ") następującą treścią: " <i>Skrzyżowania dróg klasy L lub D, jeżeli ruch rowerów odbywa się po jezdni i przez skrzyżowanie nie przebiega główna trasa rowerowa, projektuje się jako równorzędne</i> ".	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Zastosowanie zasady równorzędności wlotów ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników skrzyżowania, którzy na wszystkich wlotach ulic traktowani są jednakowo. W przypadku gdy ruch rowerów odbywa się po jezdni zasada ta powinna obowiązywać także rowerzystów. W przypadku gdy w układzie ulic L lub D miałyby przebiegać główna trasa rowerowa, powinna być prowadzona poza jezdnią, w formie DDR.
J.Ch, W.K.	5.1	(3) W wytycznych powinno zostać dodane zalecenie projektowania skrzyżowań równorzędnych jako skrzyżowań z wyniesioną tarczą w celu uspokojenia ruchu	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Uwaga dotyczy wytycznych projektowania skrzyżowań. Uwagę przekazano do zespołu zajmującego się wytycznymi projektowania skrzyżowań.
J.Ch, W.K.	5.1	(3) Wnioskujemy o dodanie wymagania projektowania na skrzyżowaniach dróg rozprowadzających (klasy Z) z drogami dojazdowymi (klasy L i D)	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Dodano rysunki z wyniesieniem.

		chodnika poprzecznego z drogą dla rowerów oraz pasem ruchu dla rowerów, gdyż powinny to być podstawowe rozwiązania stosowane na wjazdach do stref ruchu uspokojonego.	
J.Ch, W.K.	5.1	(4) Wymaganie w lit. a (" <i>prędkość dopuszczalna pojazdów na skrzyżowaniu powinna być równa lub mniejsza niż 30 km/h i nie większa niż 50 km/h</i> ") można zapisać prościej: " <i>prędkość dopuszczalna pojazdów na skrzyżowaniu powinna być nie większa niż 50 km/h</i> " (z drugiej części zdania wynika pierwsza).	UWZGLĘDNIONA. Zapis o prędkościach usunięto.
J.Ch, W.K.	5.1	(7) Wymagania utworzenia strefy oczekiwania dla rowerów skręcających w ulicę jednokierunkową z dopuszczonym ruchem rowerów w kierunku przeciwnym do ruchu innych pojazdów oraz utworzenia odcinków kontrapasa mogą nie być możliwe do spełnienia w każdych warunkach, co oznaczałoby że dwukierunkowy ruch rowerów na ulicy nie powinien być dopuszczony w takiej sytuacji. Utworzenia strefy oczekiwania powinno być najwyżej zalecane , a nie wymagane.	UWZGLĘDNIONA. Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	5.1	(9) Wymaganie: " <i>Odległość od krawędzi pasa ruchu dla rowerów lub kontrapasa ruchu dla rowerów do krawędzi przejścia dla pieszych na wlocie prostokątnym skrzyżowania powinna wynosić od 5 do 6 m</i> " nie jest możliwe do spełnienia w każdych warunkach, dlatego powinno być zastąpione zaleceniem	UWZGLĘDNIONA. Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	5.1	(9) Należy zwrócić uwagę na to, że zgodnie z uwagą do WRD-42-2 6 (8) przed skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną oraz skrzyżowaniami z drogami poprzecznymi o dużym natężeniu ruchu, często optymalne jest włączenie go w jednokierunkową drogę dla rowerów i w takiej sytuacji przejazd rowerowy powinien być dosunięty do przejścia dla pieszych. Natomiast na pozostałych skrzyżowaniach zwykle optymalne jest zastosowanie chodnika poprzecznego (bezpośrednio przylegającego do pasa ruchu dla rowerów) i wtedy nie wyznacza się przejścia dla pieszych.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. W wytycznych dodano rozwiązanie z jednokierunkową drogą dla rowerów i przejazdem rowerowym dosuniętym do przejścia dla pieszych.
J.Ch, W.K.	5.1	(10) Niezasadne jest ograniczenie długości pasa ruchu dla rowerów do 10 m na skrzyżowaniu. Pas ruchu dla rowerów powinien być stosowany na całym odcinku, na którym występuje konieczność segregacji ruchu rowerów.	NIEUWZGLĘDNIONA. W tekście nie chodzi o ograniczenie długości pasa ruchu dla rowerów tylko o długość pasa ruchu bez możliwości przeplatania się.
J.Ch, W.K.	5.1	(11) Proponujemy by pasy i kontrapasy ruchu dla rowerów w obszarze skrzyżowania były oznaczone wyłącznie kolorem czerwonym, gdyż taki kolor został przewidziany w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach dla przejazdów dla rowerzystów i służ dla rowerów.	NIEUWZGLĘDNIONA. Wytyczne zalecają jedynie zastosowanie innego koloru niż kolor pozostałej części jezdni bez wskazywania barwy tego koloru.
J.Ch, W.K.	5.1	(11) Kolorem czerwonym powinny być oznaczane również wszystkie przejazdy dla rowerzystów wraz z odcinkami dróg dla rowerów prowadzących do tych przejazdów o długości min. 5 m, aby stworzyć wrażenie ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów na przejeździe, co poprawia czytelność pierwszeństwa rowerzystów (podobnie wzmacnia wrażenie ciągłości drogi rowerowej brak stosowania krawężnika w poprzek drogi rowerowej przy przejeździe rowerowym).	NIEUWZGLĘDNIONA. Rozwiązanie to mogłoby utrudniać właściwe rozpoznanie odcinka przejazdu. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby potwierdzenia zasadności na podstawie przeprowadzonych badań..
J.Ch, W.K.	5.2	(1) Wymagania podane w tym akapicie nie są zgodne z praktyką w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, gdyż:	UWZGLĘDNIONA. Tekst został skorygowany i uzupełniony.

		pas ruchu dla rowerów na drodze z pierwszeństwem nie powinien być zakończony przed skrzyżowaniem (lit. a). Rozwiązanie takie pozbawia rowerzystów wydzielonej przestrzeni na skrzyżowaniu, przez co czują się zagrożeni.	
J.Ch, W.K.	5.2	(1) Wymagania podane w tym akapicie nie są zgodne z praktyką w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, gdyż: nie ma potrzeby zmniejszania szerokości pasa ruchu na skrzyżowaniu (lit. b). Samo zmniejszenie szerokości pasa ruchu nie uniemożliwia wyprzedzania rowerzysty, jeśli możliwe jest wyprzedzenie go przez wjechanie na sąsiedni pas ruchu. Odpowiednia szerokość pasa ruchu powinna być dobierana na całym odcinku drogi, nie tylko na skrzyżowaniach;	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> W przypadku rezygnacji z pasa ruchu dla rowerów ważne jest aby pozostający wspólny pas ruchu był możliwie najwęższy aby uniemożliwić wyprzedzanie rowerzysty.
J.Ch, W.K.	5.2	(1) Wymagania podane w tym akapicie nie są zgodne z praktyką w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, gdyż: rozwiązanie podane w pkt c ("zakrzywia się tor jazdy poprzez wprowadzenie w osi jezdni wysp kanalizujących i osłaniających strefę akumulacji rowerów skręcających w lewo") jest tylko jednym z możliwych i może być stosowane tylko w przypadku zabezpieczenia rowerzystów przed kierowcami zajeżdżającymi drogę przed wyspą dzielącą (zob. uwaga do WR-D-42-2 13.4 (1)).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Omawiane rozwiązanie jest stosowane w Europie Zachodniej m.in. w Holandii. Odnosnie przywołanej uwagi WRD-42-2 13.4 wytyczne zgodnie z punktem 13.7 wskazują, że segregacja ruchu rowerów nie może prowadzić do pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu (...) Przywołany w uwadze przykład jest niewłaściwy. Tylko co do idei jest podobny. Na tym odcinku drogi są jednak zupełnie inne parametry geometryczne m.in. są inne szerokości co ma wpływ na brd. Istotne jest również, że rozwiązanie to zastosowano jako pojedynczy element uspokojenia ruchu na długim odcinku prostym, bez żadnych innych rozwiązań. Tymczasem prawidłowe uspokojenie ruchu wymaga stopniowego zmniejszania prędkości pojazdów, a następnie utrzymania jej na stałym. Żądanym poziomem na całym odcinku ulicy oraz ograniczenie możliwości wyprzedzania się. Wymaga to stosowania szeregu różnorodnych rozwiązań. Rozwiązanie z zastosowaniem wyspy dzielącej ma za zadanie wpłynąć na uspokojenie ruchu (zakrzywienie toru jazdy) i zabezpieczyć rowerzystów oczekujących na skręt w lewo. Jazda zgodnie z przepisami będzie w tym przypadku oznaczać, że pierwszeństwo ruchu będzie należało do rowerzysty, a kierujący innymi pojazdami powinni ustąpić pierwszeństwa.
J.Ch, W.K.	5.3	(1) Wymaganie "Na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z wydzielonym pasem ruchu do skrętu w prawo, pas ruchu dla rowerów do jazdy na wprost (ewentualnie wykorzystywany do skrętu w lewo „na dwa razy”) powinien być usytuowany pomiędzy pasem ruchu do skrętu w prawo a pasem ruchu do jazdy na wprost lub pasem ruchu do jazdy na wprost i w lewo" promuje rozwiązania nie zapewniające poczucia bezpieczeństwa rowerzystom, gdyż rowerzyści na takich pasach są wyprzedzani przez inne pojazdy równocześnie z obu stron. Na wadę tego rozwiązania zwrócono uwagę w podręczniku CROW¹ na str. 253. Wnioskujemy o zmianę treści na następującą: "Pas ruchu dla rowerów wyznacza się wzdłuż prawej krawędzi jezdni. Przed skrzyżowaniem, jeśli pozwalają na to warunki miejscowe, pas ruchu dla rowerów oddziela się wyspą dzielącą lub łączy się w jednokierunkową drogę dla rowerów. Pasy ruchu dla rowerów lokalizowane pomiędzy pasami ruchu są dopuszczalne	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</i> Rysunki skorygowano. Ograniczono możliwość stosowania takiego rozwiązania do skrzyżowań ulic klasy Z i niższej. Rozwiązanie z pasami ruchu dla rowerów pomiędzy pasami ruchu (samochodowego) jest dopuszczane w CROW.

		wylącznie jako rozwiązanie tymczasowe, do czasu przebudowy skrzyżowania".	
J.Ch, W.K.	5.3	(2) Pas ruchu dla rowerów do skrętu w lewo nie jest rozwiązaniem preferowanym w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, dlatego jego stosowanie nie powinno być wymagane. Bezpieczniejsze warunki do skrętu w lewo lepiej zapewniają wydzielone drogi dla rowerów na skrzyżowaniu, co przedstawiono na schemacie poniżej	UWZGLĘDNIONA. Dodano rozwiązanie ze skretem w lewo z wydzielonej drogi dla rowerów.
J.Ch, W.K.	5.3	(4) Śluza dla rowerów może przyczynić się do ułatwienia wykonywania manewru skrętu w lewo, jednak nie jest optymalnym rozwiązaniem (działa tylko gdy świeci się czerwone światło i nie zapewnia fizycznej ochrony rowerzystom, gdyż opiera się tylko na oznakowaniu jezdni, które kierowcy często ignorują), dlatego współcześnie w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego dąży się do zastępowania śluz dla rowerów lepszymi rozwiązaniami, opisanymi w uwagach do akapitu (2). Śluza rowerów powinna być dopuszczona jako tymczasowe rozwiązanie, podczas gdy w projekcie wytycznych w określonych przypadkach stosowanie śluz dla rowerów lub pasów ruchu dla rowerów jest wymagane.	NIEUWZGLĘDNIONA. W projekcie wytycznych nie wprowadza się wymagania stosowania śluz. Są natomiast przedstawione rozwiązania wykonania skrętu w lewo z zastosowaniem śluzy wraz z zasadami wykonania takiego rozwiązania. Rozwiązania takie są stosowane, natomiast decyzje dot. ew. tymczasowości będą zależeć od zarządzającego drogą i ruchem.
J.Ch, W.K.	5.4	(1) I. Wymaganie prowadzenia ruchu rowerów na jezdni wokół ronda jest sprzeczne z praktyką w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, gdzie niemal zawsze dąży się do segregacji ruchu rowerów na rondach, również małych jednopasowych. Ronda służą co do zasady do umożliwienia płynnego przejazdu w miejscu przecięcia dróg z dużym natężeniem ruchu samochodowego i z tego powodu odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego na takich rondach zawsze jest wskazane, jeśli pozwalają na to warunki. Wyjątkiem mogą być "progi zwalniające typu pinezka" w strefach ruchu uspokojonego, gdzie ruch rowerów może się odbywać na zasadach ogólnych po jezdni.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. W wytycznych dopuszczono rozwiązanie z prowadzeniem ruchu rowerowego na jezdni ronda i poza nim. Ronda, zwłaszcza jednopasowe nie są zwykle umieszczane na drogach z dużym natężeniem ruchu samochodowego.
J.Ch, W.K.	5.4	(1) II. Wymaganie stosowania szerokości jezdni wokół ronda równej lub mniejszej niż 5,50 m jest prawidłowe (przy czym przy większych średnicach ronda wystarcza szerokość 5,00 m), ale nie ze względu na uniemożliwienie wyprzedzania rowerów (taka szerokość nadal to umożliwia) lecz ze względu na uspokojenie ruchu samochodowego.	UWZGLĘDNIONA. Zwężono szerokość jezdni do 5,00 m (4,50 m).
J.Ch, W.K.	5.4	(1) III. Wymaganie stosowania wysp kanalizujących ruch na wlotach nie zawsze jest zasadne. Nie zawsze jest miejsce na takie wyspy, szczególnie jeśli rondo ma więcej niż 4 wloty. Jeśli jednak na wlotach ronda z przejazdami dla rowerzystów zastosowano wyspy, to powinny mieć one równoległe krawędzie w celu poprawy wzajemnej widoczności (dzięki przecinaniu się kierunków ruchu pod kątem bardziej zbliżonym do prostego) oraz uspokojenia ruchu poprzez zwiększenie odgłęcia toru jazdy	UWZGLĘDNIONA. Tekst uzupełniono.
J.Ch, W.K.	5.4	(2) Według naszej wiedzy rozwiązanie podane w tym akapicie ("Pas ruchu dla rowerów zakończy się 20-30 m przed wlotem na rondo") nie występuje w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego. Ruch rowerowy powinien być segregowany nie tylko na samym rondzie (co wyjaśniono w uwagach do akapitu (1)) lecz również wzdłuż wysp dzielących na wlotach	NIEUWZGLĘDNIONA. Z uwagi na dopuszczenie wspólnego ruchu rowerów i samochodów na jezdni ronda konieczne jest zwężenie jezdni na wlocie ronda. Ze względu na ograniczenia terenowe nie zawsze jest możliwe prowadzenie ruchu rowerów wokół ronda.

		ronda, tak aby uniemożliwić zajeżdżanie drogi rowerzystom przed tymi wyspami.	
J.Ch, W.K.	5.4	(3) Proponujemy usunąć ten akapit, gdyż zabrania on prowadzenia ruchu rowerów po rondzie w pewnych warunkach. Jak wyjaśniono powyżej, w miarę możliwości należy zawsze dążyć do segregacji ruchu rowerów na rondzie. Mimo to, nie zawsze przebudowa całego ronda w tym celu jest możliwa, co nie oznacza, że należy zakazać ruchu rowerów po nim.	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</i> Tekst został przeredagowany. Nie zawsze segregacja ruchu rowerów na rondzie jest uzasadniona, zwłaszcza w przypadku uspokojonego ruchu.
J.Ch, W.K.	5.4	(4) Proponujemy zastąpić wyrazy "stosuje się" wyrazami "można stosować", gdyż istnieją alternatywne rozwiązania umożliwiające przeprowadzenie ruchu rowerów w poprzek jezdni, nie wymagające stosowania rond.	<i>UWZGLĘDNIONA.</i> Uwaga odnosi się do tekstu po korektach redakcyjnych Zamawiającego. Przywrócono pierwotną wersję zapisu.
J.Ch, W.K.	6	I. W rozdziale powinny znaleźć się schematy przedstawiające chodnik poprzeczny z drogą dla rowerów oraz pasem ruchu dla rowerów, gdyż powinny to być podstawowe rozwiązania stosowane na skrzyżowaniach dróg rozprowadzających (klasa Z) i dojazdowych (klasa L lub D). Hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej przewidująca podział na drogi tranzytowe, rozprowadzające i dojazdowe została omówiona w uwagach do WRD-11-1.	<i>UWZGLĘDNIONA.</i> Dodano rysunki z wyniesieniem.
J.Ch, W.K.	6	II. W rozdziale brakuje rozwiązań przedstawiających skomunikowanie dróg dla rowerów z drogami poprzecznymi, szczególnie na skrzyżowaniach trójwłotowych bez sygnalizacji (potrzebny jest wtedy czwarty – rowerowy wlot skrzyżowania) oraz czterowłotowych z sygnalizacją (optymalne są wtedy przejazdy rowerowe wraz z włączeniami w poprzeczną jezdnię).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Proponowane rozwiązanie jest dyskusyjne. W świetle obowiązującego prawa o ruchu drogowym takie rozwiązania nie mogą być oznakowane jako skrzyżowania. Ewentualne wprowadzenie do przepisów wymagałoby zweryfikowania na poligonach badawczych (przykład - Warszawa, skrzyżowanie Wiśniowa – Batorego). Obecnie lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie ronda. 
J.Ch, W.K.	6.1	I. Rozwiązanie przedstawione na rys. 6.1.1. ("Włot ze służą dla rowerów na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną") jest charakterystyczne dla krajów z niskim udziałem ruchu rowerowego (np. Wielka Brytania) i powinno być dopuszczalne tylko do tymczasowego zastosowania.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> W projekcie wytycznych nie wprowadza się wymagania stosowania służ. Są natomiast przedstawione rozwiązania z zastosowaniem służy. Rozwiązania takie są dopuszczone przepisami i stosowane, natomiast decyzje dot. ew. tymczasowości będą zależeć od zarządzającego drogą i ruchem.
J.Ch, W.K.	6.1	II. Rozwiązanie przedstawione na rys. 6.1.4., 6.1.5 i 6.1.7 (włoty z pasami ruchu dla rowerów pomiędzy pasem do skrętu w prawo a pasem do jazdy na wprost na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną) nie zapewniają poczucia bezpieczeństwa rowerzystom i powinny być dopuszczalne tylko do tymczasowego zastosowania. Jeżeli na skrzyżowaniu jest zastosowany pas ruchu dla rowerów, to powinien w miarę możliwości znajdować się z prawej strony jezdni, tak jak pokazano na rys. 6.1.6.	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</i> Rysunki skorygowano. Ograniczono możliwość stosowania takiego rozwiązania do skrzyżowań ulic klasy Z i niższej. Rozwiązanie z pasami ruchu dla rowerów pomiędzy pasami ruchu (samochodowego) jest dopuszczane w CROW.

J.Ch, W.K.	6.1	III. W wytycznych powinien znaleźć się też rysunek skrzyżowania z zielonym światłem dla rowerów nadawanym jednocześnie we wszystkich kierunkach (zob. uwaga do 5.3 (2)).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Wytyczne odnoszą się do kształtowania geometrycznego skrzyżowań. Uwaga do ew. wykorzystania podczas nad nowelizacją przepisów dotyczących organizacji i sterowania ruchem.
J.Ch, W.K.	6.2	Według naszej wiedzy rozwiązanie przedstawione na rys. 6.2.1-6.2.3 (pasy ruchu dla rowerów przerwane w obszarze skrzyżowania) nie występuje w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego. Niedopuszczalne jest pozbawienie rowerzystów wydzielonej przestrzeni na skrzyżowaniu w celu utworzenia wysp dzielących, przed którymi kierowcy często zajeżdżają drogę rowerzystom.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Nie jest możliwe w obrębie wszystkich skrzyżowań zapewnienie wydzielonej przestrzeni dla ruchu rowerów. W związku z powyższym wytyczne dopuszczają wspólny ruch rowerów i samochodów na skrzyżowaniu, przy czym wymaga to odpowiedniego kształtowania (szerokości pasów ruchu, wyspy). W obszarach gdzie występują kolizyjne strumienie ruchu kluczowe jest uspokojenie ruchu i poprawa widoczności.
J.Ch, W.K.	6.3	I. Wymaganie "Przejazdy dla rowerów [na których w Polsce rowerzysta ma pierwszeństwo] lokalizuje się na wszystkich wlotach skrzyżowania, na których będą stanowiły kontynuację dróg dla rowerów" oraz rozwiązania pokazane na rys. 6.3.1 i 6.3.2 nie są zgodne z zaleceniami GDDKiA ani praktyką w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego (Holandia, Dania). Rowerzyści nie powinni mieć pierwszeństwa na przecięciu drogi dla rowerów z drogą oznakowaną jako "droga z pierwszeństwem", gdyż doprowadza to do niebezpiecznych sytuacji. Oznakowanie przejazdów (P-11) powinno więc zostać usunięte. Zamiast tego powinny być zastosowane sugerowane przejazdy rowerowe. Można je dodatkowo oznaczyć przerywanymi liniami takimi jak na rys. 6.4.5 (na razie nie są one uwzględnione w polskich przepisach). Przejazdy takie nie powinny być oznaczone kolorem czerwonym, aby było widoczne, że pierwszeństwo mają pojazdy na jezdni a nie rowerzyści.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Wytyczne określają zasady kształtowania geometrycznego a nie odnoszą się do zasad organizacji ruchu. Uwaga do ew. wykorzystania podczas nad nowelizacją przepisów dotyczących organizacji i sterowania ruchem.
J.Ch, W.K.	6.3	II. Dwukierunkowe przejazdy na rys. 6.3.1 i 6.3.2 powinny być wyniesione. Zgodnie z podręcznikiem CROW1 (str. 141) ryzyko wypadku na dwukierunkowych przejazdach rowerowych jest większe (część kierowców skręcających w prawo zapomina rozejrzeć się w obie strony), a zastosowanie wyniesionego przejazdu pozwala zredukować ryzyko wypadku o połowę.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Wytyczne dopuszczają organizację wyniesionych przejazdów dla rowerów, przy czym zależy to od klasy przecinających się dróg i stosowanych ewentualnie urządzeń uspokojenia ruchu.
J.Ch, W.K.	6.4	I. Według naszej wiedzy rozwiązanie przedstawione na rys. 6.4.1-6.4.4 ("Jeśli przed rondem ruch rowerów odbywa się po pasie ruchu dla rowerów, pas ten powinien zostać zakończony 20,00-30,00 m przed wlotem na rondo, tak aby możliwe było zwężenie jezdni i wprowadzenie wysp kanalizujących ruch, a wjazd rowerów na rondo odbywał się wspólnie z innymi pojazdami") nie występuje w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego. Niedopuszczalne jest pozbawienie rowerzystów wydzielonej przestrzeni przed dojazdem na rondo w celu utworzenia wysp dzielących, przed którymi kierowcy często zajeżdżają drogę rowerzystom.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Z uwagi na dopuszczenie wspólnego ruchu rowerów i samochodów na jezdni ronda konieczne jest zwężenie jezdni na wlocie ronda. Ze względu na ograniczenia terenowe nie zawsze jest możliwe prowadzenie ruchu rowerów wokół ronda.
J.Ch, W.K.	6.4	II. Zalecenie pod rys. 6.4.2, 6.4.3 i 6.4.4 ("Ruch rowerów zaleca się prowadzić wspólnie z ruchem innych pojazdów, tj. bez wydzielania pasa ruchu dla rowerów na jezdni ronda") jest sprzeczne z praktyką w krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego, gdzie niemal zawsze dąży się do segregacji ruchu rowerów na rondach, również małych jednopasowych. Ronda służą co do zasady do umożliwienia płynnego przejazdu w miejscu przecięcia dróg z dużym natężeniem ruchu samochodowego i z tego	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Nie zawsze segregacja ruchu rowerów na rondzie jest uzasadniona, zwłaszcza w przypadku uspokojonego ruchu. Ewentualne odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego powinno zależeć od analizy przypadku i możliwości sposobu prowadzenia trasy dla rowerów i dostępności miejsca.

		powodu odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego na takich rondach zawsze jest wskazane, jeśli pozwalają na to warunki.	
J.Ch, W.K.	6.4	III. Drogi dla rowerów będące wlotami ronda przedstawione na rys. 6.4.2, 6.4.3 i 6.4.4 są dopuszczalne tylko w sytuacji, gdy nie ma możliwości budowy wydzielonej drogi dla rowerów wokół ronda.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Nie zawsze segregacja ruchu rowerów na rondzie jest uzasadniona, zwłaszcza w przypadku uspokojonego ruchu. Ewentualne odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego powinno zależeć od analizy przypadku i możliwości sposobu prowadzenia trasy dla rowerów i dostępności miejsca.
J.Ch, W.K.	6.4	IV. W wytycznych powinno zostać przedstawione optymalne rozwiązania z wydzieloną drogą dla rowerów wokół ronda, takie jak są przedstawione w podręczniku CROW1 na str. 255 (rozwiązanie umożliwia zawracanie samochodów) oraz 144 (rozwiązanie wyklucza zawracanie samochodów).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Rozwiązanie ruchu rowerowego wokół ronda zamieszczone we wspomnianym opracowaniu odnosi się do specyficznej organizacji ruchu, zgodnie z którą jest bezwzględne pierwszeństwo rowerzysty poruszającego się wokół ronda. Zgodnie z polskimi przepisami (Prawo o ruchu drogowym) takie rozwiązanie nie jest dopuszczone
J.Ch, W.K.	6.4	V. Podpis pod rys. 6.4.5. ("Rondo z przejazdami dla rowerów") może wprowadzać w błąd, gdyż na rysunku nie są wyznaczone przejazdy dla rowerzystów przy pomocy znaków P-11, tylko sugerowane przejazdy rowerowe. Proponujemy podpis "Rondo z sugerowanymi przejazdami dla rowerów".	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . W wytycznych przedstawiono rozwiązanie z przejazdami dla rowerów a nie z sugerowanymi przejazdami. Sposób przedstawienia rozwiązania wynika z uproszczonego przedstawiania oznakowania na rysunkach (np. bez znaków pionowych) ze względu na fakt że wytyczne przedstawiają zasady kształtowania geometrycznego a nie zasady organizacji ruchu.
J.Ch, W.K.	7	(1) I. Wymaganie pełnej segregacji ruchu rowerów od pieszych (lit. b) nie jest zasadne w przypadku odpowiednio małego ruchu pieszych.	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	7	(1) II. Wymaganie w lit. c ("projektuje się trasy dla rowerów niezależnie od układu łącznic przeznaczonych do ruchu innych pojazdów") jest niezasadne – przebieg tras rowerowych powinien zależeć od układu łącznic dla innych pojazdów.	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	7	(4) Wymaganie ("W przypadku krzyżowania się tras dla rowerów, z których co najmniej jedna jest велоstradą lub na której suma natężenia miarodajnego ruchu rowerów na wlotach skrzyżowania jest większa niż 1 500 P/h, należy rozważyć możliwość zastosowania rozwiązania bezkolizyjnego tras dla rowerów na najbardziej obciążonych kierunkach ruchu") jest niezasadne – nie ma potrzeby stosowania bezkolizyjnych węzłów na przecięciu dwóch tras rowerowych, nawet najbardziej obciążonych ruchem rowerowym. Węzły takie utrudniałyby ruch rowerów z powodu różnic wysokości, nie są zalecane przez podręcznik CROW1 i nie są spotykane nawet w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Przepisy powinny dopuszczać możliwość projektowania skrzyżowań tras dla rowerów na różnych poziomach. Zastosowanie takiego rozwiązania powinno wynikać ze analizy konkretnego przypadku.
J.Ch, W.K.	8	(1) Wnioskujemy o ograniczenie stosowania rond dla rowerów tylko do ekstremalnie wysokich natężeń ruchu rowerów, tj. powyżej 1000 rowerów w godzinie szczytu na głównej relacji (tak jak podano w podręczniku CROW na str. 162). Należy mieć na uwadze, że takie ronda wymuszają odgięcie toru ruchu rowerów i wydłużają drogę potrzebną do jazdy rowerem.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Przyjęcia założenia, że rondo można stosowania przy ekstremalnie wysokich natężeniach praktycznie wyeliminowałoby je ze stosowania.
J.Ch, W.K.		(4) Nie ma potrzeby wyposażania rond dla rowerów w dodatkowy pierścień, gdyż asfaltowa tarcza ronda powinna być dostosowana do przejazdu wszystkich typów rowerów.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Pierścień na rondzie służy do zapewnienia dodatkowej przestrzeni wolnej od przeszkód, ma znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.
J.Ch, W.K.	8	(7) Ronda dla rowerów nie powinny utrudniać przejazdu rowerem przynajmniej w relacji na wprost (promienie łuków w planie powinny wynosić min. 20 m) ani nadmiernie wydłużać drogi (>20%). Rowery są pojazdami poruszającymi się z niskimi prędkościami chwilowymi (z reguły <30 km/h),	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Geometria ronda powinna umożliwiać przejazd rowerem bez zatrzymania a nie przejazd z dużą prędkością na wprost. Celem jest zapewnienie bezpiecznego krzyżowania się ruchu rowerów.

		dlatego – w przeciwieństwie do samochodów – nie ma potrzeby dodatkowego spowalniania ich poprzez geometrię ronda. Tymczasem na rondzie zaprojektowanym zgodnie z rys. 8.1. promienie łuków wymuszałyby zmniejszenie prędkości przy jeździe na wprost nawet do ok. 12 km/h (R=4,00 m) lub mniej (R=2,00 m), a wydłużenie drogi wynosiłoby ok. 50%.	
J.Ch, W.K.	9.1	(1) I. Wymaganie "Przejazdy dla rowerów [na których w Polsce rowerzysta ma pierwszeństwo] lokalizuje się na wszystkich wlotach skrzyżowania, na których będą stanowiły kontynuację dróg dla rowerów" nie jest zgodne z zaleceniami GDDKiA ani praktyką w krajach z najwyższym udziałem ruchu rowerowego (Holandia, Dania). Rowerzyści nie powinni mieć pierwszeństwa na przecięciu drogi dla rowerów z drogą oznakowaną jako "droga z pierwszeństwem", gdyż doprowadza to do niebezpiecznych sytuacji. W takich miejscach zamiast przejazdów wyznaczonych przy pomocy znaku P-11 należy stosować sugerowane przejazdy rowerowe (rozwiązanie analogiczne do uwzględnionych w wytycznych sugerowanych przejść dla pieszych).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Wytyczne określają zasady kształtowania geometrycznego a nie zasady organizacji ruchu. Uwaga do ew. wykorzystania podczas nad nowelizacją przepisów dotyczących organizacji i sterowania ruchem
J.Ch, W.K.	9.1	(1) II. Niezrozumiały jest wymóg lokalizowania przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu jeżeli dopuszczalna prędkość na jezdni mieści się w określonym przedziale (lit. a, b), nawet jeśli na skrzyżowaniu nie ma dróg dla rowerów. Przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu lokalizuje się tylko wtedy, gdy stanowią kontynuację np. drogi dla rowerów.	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	9.1	(2) W tab. 9.1.1. ("Dobór rozwiązania przejazdu dla rowerów w zależności od prognozowanego natężenia ruchu") w kolumnie "Liczba pasów ruchu" warunki "<2" powinny być zastąpione warunkami "≤2" (zgodnie z akapitem (4) wyznaczanie przejazdów dla rowerzystów bez sygnalizacji powinno być dopuszczone również na drodze z dwoma pasami ruchu).	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst został przeredagowany.
J.Ch, W.K.	9.1	(6) Na rysunkach przedstawiających przejazdy rowerowe linie z prostokątów (takie jak stosuje się przed przejściami dla pieszych) powinny być zastąpione liniami z trójkątów (takimi jak stosuje się na skrzyżowaniach), dzięki czemu pierwszeństwo rowerzystów jest lepiej czytelne, co jest konieczne do przeciwdziałania wymuszeniom pierwszeństwa. Takie oznakowanie jest zgodne z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Rozwiązanie dotyczące oznakowania mają na rysunkach charakter poglądowy, zostały zastosowane w sposób prawidłowy i zgodnie z przepisami. Rozwiązanie proponowane w uwadze jest niejednoznaczne z punktu widzenia obowiązujących przepisów (w jakich przypadkach powinno być zastosowane) i w związku z tym nie rekomendowano go.
J.Ch, W.K.	9.1	(7) I. Na rys. 9.1.6-9 nawierzchnia drogi dla rowerów powinna być ciągła, bez poprzecznych krawężników na przejeździe w celu poprawienia czytelności pierwszeństwa rowerzystów. Poprzeczne krawężniki nie tylko z reguły pogarszają komfort jazdy, ale przede wszystkim sprawiają wrażenie, jakby droga dla rowerów nie miała pierwszeństwa. Nie tylko w krajach Europy Zachodniej, ale też i wielu polskich miastach przejazdy rowerowe projektuje się bez poprzecznych krawężników.	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Usunięto linie interpretowane jako krawężnik. W wytycznych nie zaleca się stosowania poprzecznych krawężników.
J.Ch, W.K.	9.1	(7) I. Poprzeczny krawężnik nie powinien być również na rys. 9.1.10. ("Typowe rozwiązanie wysokościowe przekroju poprzecznego nawierzchni na przejeździe dla rowerów przez jezdnię"). Ponadto według przedstawionego rozwiązania nawierzchnia drogi dla rowerów załamuje się na przejeździe pod kątem, podczas gdy zgodnie z WR-D-42-2 na drogach	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . Uwaga dotycząca stosowania poprzecznego krawężnika została uwzględniona. W odniesieniu do drugiej części uwagi przywoływane promienie łuków wklęsłych i wypukłych dotyczą kształtowania przebiegu trasy, a nie załamania nawierzchni na przejeździe dla rowerzystów.

		dla rowerów powinny zostać spełnione warunki dotyczące promieni łuków wklęsłych i wypukłych.	
J.Ch, W.K.	9.1	(7) II. Promienie łuków na rys. 9.1.1-9.1.5 są zbyt małe. Co do zasady promienie łuków na drodze rowerowej przed przejazdem powinny być dostosowane do prędkości projektowej min. 20 km/h (zalecana 30 km/h), gdyż to droga dla rowerów ma pierwszeństwo przed jezdnią i rowerzyści nie powinni być zmuszeni do zmniejszenia prędkości. Droga dla rowerów z ostrymi zakrętami przed przejazdem sprawia wrażenie jakby nie miała pierwszeństwa i przez to może często dochodzić do wymuszeń pierwszeństwa. Obowiązują tu podobne zasady jak w przypadku przejazdów na skrzyżowaniach.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Wytyczne zalecają kształtowanie promienia $\geq 2,00$ m, co oznacza że promień może być większy, np. odpowiedni dla $V_{dpr} = 20$ m/h. Dobór promienia będzie zależał od uwarunkowań projektowych. Na przykład gdy droga dla rowerów przebiega blisko jezdni promień będzie musiał być mniejszy, lub wymagane byłoby odsunięcie/odgięcie DDR.
J.Ch, W.K.	9.1	III. Numeracja rysunków jest błędna (nie ma rys. 9.1.8.).	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Numeracja rysunków została poprawiona
J.Ch, W.K.	9.2	(3) Lit d zalecający przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przed przejazdami dla rowerów przez torowiska tramwajowe "stosowanie pojedynczych sinusoidalnych progów zwalniających, sinusoidalnej fali zwalniającej, tarki wywołującej efekt dźwiękowy itp." jest niezasadny. Sinusoidalne progi i fale zwalniające nie są skutecznym środkiem do spowolnienia ruchu rowerów, a tarka wywołująca efekt dźwiękowy dodatkowo wywołuje niepotrzebne wstrząsy (zob. uwagi do WR-D-42-2).	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst został przeredagowany, dodano zastrzeżenie, że środki uspokojenia ruchu powinny być stosowane w warunkach pogorszonej widoczności lub stwierdzonego zagrożenia brd.
J.Ch, W.K.	10	Wnioskujemy o przyjęcie wymagań dla wiaduktów i tuneli rowerowych takich jak w podręczniku CROW1 (str. 278-280), a w szczególności szerokość drogi dla rowerów powinna wynosić minimum 3,00 m w przypadku obecności chodnika po co najmniej jednej stronie lub minimum 3,50 m w przypadku braku chodnika.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Wytyczne umożliwiają stosowanie większej szerokości niż dopuszczalna. Wartości dopuszczalne wynikają z projektu Rozporządzenia.
Miasta dla rowerów	-	Uwaga ogólna: w opisach rysunków mylące są używane skróty "R1, R2" – powszechnie interpretowane mylnie jako „promień 1 m”, „promień 2 m” itp. Dla lepszej czytelności i eliminacji nieporozumień wskazane jest oznaczanie promieni po prostu literami a nie liczbami np. R(a), R(b), R(c). Praktycznie wszyscy czytający dokument (również inżynierowie) odruchowo interpretowali to jako wielkość promienia łuku - co może prowadzić do błędów projektowych bo część inżynierów krytykowała zbyt małe promienie.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Zastosowany w wytycznych sposób opisu promieni łuków jest powszechnie stosowany i zwykle nie jest mylący dla inżynierów.
Miasta dla rowerów		Uwaga techniczna: w opisach niektórych rysunków (np. Rys. 6.3.3. Skrzyżowanie zwykle ulicy dwukierunkowej z ulicą jednokierunkową z kontrapasem ruchu dla rowerów) pojawia się szerokość pasa ruchu dla rowerów (s) niebezpieczna, niezgodna z przepisami i dobrą praktyką (1,25 m zamiast 1,5 m). Zostało to przedyskutowane w uwagach do WR-D-42-2.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Rozwiązanie jest zgodne z projektem rozporządzenia
Miasta dla rowerów	5	Konieczne jest wprowadzenie typologii śluz rowerowych. Proponowane rozwiązania w tym zakresie są mylące i niewystarczające.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Zagadnienie śluz jest szczegółowo omówione. W wersji wytycznych po korektach rozdział ten został częściowo przeredagowany. Nie wprowadzono typologii śluz rowerowych. Zdaniem autorów nie jest to niezbędne aby zapisy były czytelne i jednoznaczne.
Miasta dla rowerów	5.1	(3) Skrzyżowania dróg klasy L lub D, jeżeli ruch rowerów odbywa się po jezdni, projektuje się jako równorzędne. Jest to założenie z gruntu błędne.	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . Uwaga odnosi się do wersji tekstu po korektach redakcyjnych Zamawiającego. W nowej wersji wprowadzono stosowanie skrzyżowania równorzędnego jako zalecenie a nie wymóg. W przypadku skrzyżowań zwykłych dróg L lub D, zwłaszcza w przypadku układu drogowego w obszarze zurbanizowanym (siatka ulic w strefie ruchu uspokojonego) -rozwiązaniem bezpiecznym jest rezygnacja z

			uprzywilejowania któregokolwiek z wlotów (skrzyżowanie równorzędne). Sprzyja to zmniejszeniu prędkości pojazdów i zwiększeniu uwagi kierujących. Dodano także zalecenie dot. stosowania rond.
Miasta dla rowerów	5.3	(3) W świetle obowiązujących przepisów oznacza to konieczność oddalenia linii zatrzymań P-14 o 0,5 m od skrzyżowania. Linia zatrzymań dla rowerów może być zlokalizowana 0,5 m od przejścia dla pieszych, linia zatrzymań dla ruchu ogólnego musi być oddalona o 2,0 m. W praktyce wystarcza wysunięcie linii zatrzymań dla rowerów o 1,5 m.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. Obowiązujące przepisy określają, że linia zatrzymań P-14 powinna być wyznaczona co najmniej 2,00 m od przejścia dla pieszych lub sygnalizatora. Oznacza to, że możliwe jest jej usytuowanie w odległości większej niż 2 m w tym 2,50 m. Przesunięcie linii zatrzymania będzie mieć wpływ na przepustowość wlotu dla ruchu samochodowego ale poprawi widoczność i tym samym bezpieczeństwo ruchu. Niezależnie wprowadzono także ograniczenie możliwości stosowania tego rozwiązania do przypadków gdy linia zatrzymania P-14 (na pasie ruchu) oddalona jest o 2 do 2,50 m od przejścia dla pieszych lub sygnalizatora.
Miasta dla rowerów	5.3	(4) Rozwiązanie „b” jest służą dla rowerów. Przedstawienie tematu w ten sposób wprowadza w błąd i może mieć skutki prawne (przepisy ogólne ustawy Prawo o Ruchu Drogowym zabraniają takiego manewru skrętu w lewo, natomiast art. 33 ustawy pozwala rowerzyście zatrzymać się w służbie – zapis ustawowy jest celowo na tyle ogólny, alby umożliwiał korzystanie z różnego rodzaju służ). Przy stosowaniu służ nie powinno się stosować na wlocie sygnału S-2 bo powoduje kolizję z ruchem rowerów wjeżdżających o służ (zwłaszcza typu 1) lub stojących w niej.	UWZGLĘDNIONA. Tekst przeredagowano i uzupełniono.
Miasta dla rowerów	5.3	(7) Po pierwsze należy rozważyć czy właściwe jest natężenie „miarodajne” czy „prognozowane” (oczekiwane) i czy chodzi o jeden kierunek (relację skrętną?) czy ruch ogółem. Po drugie warunkowanie stosowania służ od natężenia ruchu rowerów ma sens wyłącznie w przypadku służ typu 1 (klasycznej). W przypadku służ 2 (do lewoskrętu „na dwa”) potrzeba jej stosowania wynika z charakterystyki ruchu samochodowego na wlocie z pierwszeństwem lub sygnałem zielonym – bo jej podstawowym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa przez możliwość uniknięcia manewru przeplatania rowerzysty na lewy pas ruchu	NIEUWZGLĘDNIONA. Natężenie miarodajne oznacza natężenie w roku prognozy. Uwarunkowanie stosowania służ (każdego typu) powinno być uzależnione od natężenia ruchu rowerów ponieważ niezbędne jest zapewnienie odpowiedniego miejsca do zatrzymania rowerów.
Miasta dla rowerów	5.4	(3) Punkt 3 ma zastosowanie tylko jeśli wszystkie wloty ronda mają drogi dla rowerów (i to obustronnie!) lub nie jest na nich dopuszczony ruch rowerów (znakami drogowymi). Jeśli droga dla rowerów biegnie tylko wzdłuż jezdni dwóch wlotów, to wymóg CROW (spójność!) nakazuje skomunikować ją z wszystkimi pozostałymi wlotami, gdzie ruch rowerów jest dopuszczony. Optymalne jest prowadzenie wtedy ruchu rowerów na jezdni. Często oznacza to rozwiązanie „hybrydowe” (ruch rowerów zarówno na przejeździe dla rowerzystów przez wlot jak i ruch w jezdni obwiedni i wlotów na zasadach ogólnych) i jest to sytuacja prawidłowa. Zapisy nie są do końca spójne z prawidłowymi (!) propozycjami w dalszym ciągu wytycznych (np. samodzielne wloty drogi dla rowerów w obwiednię – rozwiązanie idealne do bezpiecznego przeczucania ruchu rowerowego z jezdni na drogę dla rowerów po wybranej stronie jezdni.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. W związku z innymi uwagami zgłoszonym do wytycznych tekst w tej części wytycznych został zmieniony.
Miasta dla rowerów	6.1	Rys. 6.1.2. Wymiar „a” na rysunku jest niezgodny z obowiązującym stanem prawnym – służa musi być konstruowana dwoma liniami zatrzymań, odległość między którymi musi wynosić co najmniej 2,5 m (D.U.2002.220.2181 zał. 2 pkt. 7.11.2. „Służa dla rowerów”). W praktyce wystarcza tu 1,5 m i jest to błąd legislacyjny, natomiast jeśli nie jest to służa	UWZGLĘDNIONA. Rysunek poprawiono.

		dla rowerów (taka musi spełniać wymagania rozporządzenia - składać się z dwóch linii zatrzymań) to rowerzysta nie może wykonać manewru o którym jest mowa. Zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym skręt w lewo nie może odbywać się etapami, z zatrzymaniem na prawym wlocie.	
Miasta dla rowerów	6.1	Rys. 6.1.6. Co do zasady lokalizacja pasa ruchu dla rowerów do jazdy na wprost po prawej stronie pasa ruchu ogólnego z dopuszczonym skrętem w prawo jest błędem. Stosowanie tego rozwiązania może być warunkowe (np. zakaz ruchu pojazdów o DMC >3,5 tony, stosowanie luster drogowych obrazujących ruch w martwym polu widzenia itp.) ale zwykle właściwe jest zrezygnować z pasa ruchu dla rowerów i np. pozwolić rowerzyście w ruchu swobodnym (sygnał zielony, pierwszeństwo) jechać środkiem pasa ruchu zgodnie z art. 16 ust. 7 ustawy PoRD (można stosować znak P-27 w osi pasa ruchu).	UWZGLĘDNIONA. Tekst został przeredagowany.
Miasta dla rowerów	6.2	Rys. 6.2.1. Rozwiązanie poprawne. Jednak zgodnie z art. 16 ust. 7 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym na skrzyżowaniu rowerzysta ma prawo jechać środkiem pasa ruchu - aby być lepiej widocznym i aby nie prowokować kierujących do manewru wyprzedzania i zajeżdżania drogi. Dlatego znak P-27 powinien być umieszczony w osi pasa ruchu, a nie przy prawej krawędzi. Rysunek nie jest zwymiarowany, ale na wysokości przejścia dla pieszych widać, że P-27 jest umieszczony asymetrycznie. Przy wyspie dzielącej doświadczony rowerzysta jedzie asertywnie (środkiem pasa ruchu), aby nie prowokować jadących za nim do wyprzedzania w zwężeniu. Uwaga dot. znaku P-27 odnosi się również do pozostałych rysunków.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. Znaki P-27 nie są już pokazywane na rysunkach. Wytyczne odnoszą się do kształtowania geometrycznego a nie do zasad oznakowania.
Miasta dla rowerów	6.3	Rys. 6.3.1. Do dyskusji jest stosowanie przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów. Istnieje szereg wątpliwości prawnych – np. czy pieszemu wolno przechodzić przez drogę dla rowerów poza przejściem w odległości do 100 m od niego, wymóg stosowania znaku pionowego D-6 (i czy droga dla rowerów to jezdnia). Proponuje się usunąć przejścia dla pieszych przez drogi dla rowerów z rysunków.	NIEUWZGLĘDNIONA. Na rysunkach przejścia dla pieszych zostały pokazane w sposób symboliczny. Zasady oznakowania przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów określają odrębne przepisy.
Miasta dla rowerów	6.3	Rys. 6.3.2. Rozwiązanie dopuszczalne, ale równie dobrze można ruch rowerów na drodze podporządkowanej prowadzić w jezdni (pasami ruchu dla rowerów). Dlatego należy przedstawić rysunek z takim rozwiązaniem a nie sugerować rozwiązanie droższe i potencjalnie bardziej kolizyjne (prawoskręt z podporządkowania kolizyjny do przejazdu dla rowerów) niż przy ruchu rowerów w jezdni na zasadach ogólnych.	NIEUWZGLĘDNIONA. Ze względu na złożoność układów drogowych w rejonie skrzyżowań istnieje wiele możliwości przeprowadzenia ruchu rowerowego i wynikającej z tego organizacji ruchu. Do wytycznych wybrano rysunek który z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu rowerowego i sprawności skrzyżowania (azyle dla rowerów, krótkie czasy ewakuacji), pokazuje rekomendowane rozwiązanie na skrzyżowaniu z drogą nadrzędną.
Miasta dla rowerów	6.4	Rys. 6.4.1. Zgodnie z art. 16 ust. 7 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym na skrzyżowaniu rowerzysta ma prawo jechać środkiem pasa ruchu - aby być lepiej widocznym i aby nie prowokować kierujących do manewru wyprzedzania i zajeżdżania drogi. Dlatego znak P-27 powinien być umieszczony w osi pasa ruchu - zarówno wlotów ronda, jaki i obwiedni. Powinno być to wskazane na schemacie.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. Znaki P-27 nie są już pokazywane na rysunkach. Wytyczne nie odnoszą się do zasad oznakowania.
Miasta dla rowerów	6.4	Rys. 6.4.4. Propozycja jest ciekawa, ale wskazane byłoby rozwiązanie odwrotne, tzn. oś wielka elipsy powinna być w przedłużeniu drogi dla rowerów a oś mała w przedłużeniu drogi samochodowej. Korzyści będą dwie: uspokojenie ruchu samochodowego i uzyskanie czytelnego pierwszeństwa na obwiedni. Geometria jak na szkicu może mylić kierujących na wlocie. Istotą ruchu na rondzie jest opuszczanie ronda jako skręt w drogę	NIEUWZGLĘDNIONA. Lepszym rozwiązaniem jest to które zaproponowano w wytycznych. Przy odwrotnej elipsie zwiększy się istotnie powierzchnia ronda, będą musiały być szersze pasy ruchu na rondzie i szerszy pierścień-zapewnienie przejezdności dla większych pojazdów.

		poprzeczną (jazda obwiednią jest jazdą na wprost). Rozwiązanie przedstawione na zdjęciu może funkcjonować bez oznakowania jako rondo, z inaczej rozwiązaniem pierwszeństwem, jako rodzaj urządzenia spowalniającego ruch. Czy takie wdrożenie jest gdzieś zastosowane i sprawdzone? Wytyczne powinny opierać się na rozwiązaniach sprawdzonych, nie eksperymentach bez udokumentowanego użytkowania i wniosków z niego płynących.	
Miasta dla rowerów	6.4	Wytyczne całkowicie pomijają najtrudniejsze kwestie projektowe: ronda turbinowe, łącznice i przejazdy izolowane (poza skrzyżowaniami dróg).	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . W wytycznych uzupełniono zalecenie dotyczące prowadzenia ruchu rowerów na rondach turbinowych. W wytycznych pokazano zagadnienia dotyczące projektowania przejazdów poza skrzyżowaniami - rozdział 9.1. Przejazdy dla rowerów przez jezdnie (tekst zmodyfikowano). W wytycznych wskazano parametry do projektowania bezkolizyjnych przejazdów dla rowerów (w tym łącznic) – rozdział 10.
Miasta dla rowerów	6.4	Brakuje rozwiązania przykładowego z małym rondem na którym następuje połączenie dwukierunkowej drogi dla rowerów wprowadzonej w obwiednię jako samodzielny wlot z ruchem rowerów w jezdni (w tym na pasach ruchu dla rowerów). Małe rondo z jednym pasem ruchu mają ogromny potencjał bezpiecznego i wygodnego wyprowadzania ruchu rowerów z jezdni na drogę dla rowerów po przeciwnej stronie drogi, eliminując ryzyka związane z lewoskrętem roweru (przekraczaniem osi jezdni z pierwszeństwem).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Takie rozwiązanie pokazano na Rys. 6.4.2. Rondo jednopasowe z wlotami dróg dla rowerów i wyspą centralną w kształcie koła
Miasta dla rowerów	7	(1) Nie jest jasne co oznacza "obsługuje się wszystkie kierunki ruchu rowerów". Jeśli na węźle przecinają się drogi z zakazem ruchu rowerów (znakami albo w związku z klasą drogi - S lub A) a ruch rowerowy odbywa się (przykładowo) tylko na jednej albo dwóch relacjach to postulat obsługi wszystkich kierunków jest niedorzeczny - wjazd rowerów na autostradę też jest "kierunkiem" (i jest nielegalny).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . W tekście wytycznych jest mowa o wszystkich kierunkach ruchu rowerów, w takim rozumieniu, że są obsługiwane wszystkie te kierunki ruchu które występują – wymagają obsługi.
Miasta dla rowerów	7	(1) Jaki jest sens "pełnej segregacji ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów" jeśli częścią węzła jest małe rondo z jednym pasem ruchu albo ruch rowerów odbywa się w jezdniach serwisowych (pomocniczych) poza jezdniami zasadniczymi? Jaki jest sens segregacji rowerów i pieszych jeśli rozwiązanie optymalne dla węzła to półkilometrowy obiekt inżynierski a najbliższe źródła i cele podróży pieszych są oddalone o ponad kilometr od węzła?	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . Tekst dotyczył węzłów bezkolizyjnych. Wytyczne uzupełniono o zapisy odnoszące się do węzłów na których występuje przecinanie torów ruchu. Tekst skorygowano w zakresie dróg serwisowych znajdujących się w obrębie węzła. W tej części tekstu nie ma mowy o segregacji rowerów i pieszych.
Miasta dla rowerów	7	(1) Co oznacza projektowanie "niezależnie od układu łącznic"?	<i>UWZGLĘDNIONA</i> . Wyjaśnienie, oznacza to, że łącznice na węźle nie są wykorzystywane do prowadzenia ruchu rowerów
Miasta dla rowerów	7	Postuluje się zapis, że na węzłach zawsze należy rozważyć i projektować bezkolizyjny ruch rowerów, szczególnie przez łącznice (dopuszczalne jest prowadzenie ruchu rowerów przejazdami przez wloty skrzyżowań na końcu łącznicy, ale to wymaga dyskusji o geometrii takich skrzyżowań – np. łuki jezdni muszą być wyostrzone i mieć kąt zwrotu 90 stopni).	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Ruch w węzłach odbywa się w sposób bezkolizyjny lub częściowo bezkolizyjny lub kolizyjny w zależności od klasy przecinających się dróg i sposobu rozwiązania węzła. W dostosowaniu do tego powinien być prowadzony ruch rowerów. W tekście wytycznych w stosunku do wersji opiniowanej wprowadzono niezbędne uzupełnienia
Miasta dla rowerów	7	(2) i (3) Wymóg projektowania "w poziomie terenu" nie jest zgodny z literaturą. Wymóg minimalizacji pochyleń podłużnych, różnic wysokości i zapewnienia energii kinetycznej rowerzysty (np. najpierw zjazd w dół a	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</i> . Skorygowano zapis dot. wymogu projektowania w poziomie terenu i różnic wysokości. Tekst w tym rozdziale, w związku z innymi uwagami, został przeredagowany.

		potem wyjazd rozpędem pod górę) jest zgodny np. z podręcznikiem CROW. Krzyżowanie się tras rowerowych w węźle jest oczywistością ale co to są "trudne warunki"? Niejasność (nieostrość) zapisów dyskwalifikuje ten rozdział, który musi zostać napisany na nowo.	„Trudne warunki” są pojęciem podstawowym w projekcie rozporządzenia, objaśnionym w definicjach pojęć. .
Miasta dla rowerów	7	(4) planowanie infrastruktury rowerowej zwykle odnosi się do spodziewanych natężeń ruchu rowerowego. Właściwe byłoby wskazanie że chodzi o "prognozowane natężenie ruchu", „oczekiwane natężenia ruchu” itp.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Zgodnie z definicją podaną w wytycznych przez natężenie miarodajne ruchu rowerów (w przypadku dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów) rozumie się uśrednione natężenie ruchu szczytowego porannego i popołudniowego w obu kierunkach, występujące w roku prognozy, wyrażone liczbą rowerów na godzinę.
Miasta dla rowerów	7	(4) Zasadą jest że trasy główne (w "Wytycznych" – "velostrady" ale też trasy „podstawowe”) muszą mieć przepustowość co najmniej 1000 rowerów/godz. w szczycie. Rozwiązania bezkolizyjne powinno się stosować z powodów bezpieczeństwa ruchu drogowego (eliminacja konfliktów) i zapewnienia parametrów CROW (wskaźnik opóźnienia - minimalizacja czasu zatrzymania na czerwonym świetle). Istotny jest też wymóg wygody - każde zatrzymanie i ponowny start to dodatkowy wydatek energetyczny a pokonywanie skrzyżowań z kolizyjnym ruchem samochodowym to stres i ryzyko wypadku.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . W akapicie jest mowa o natężeniu miarodajnym a nie o przepustowości. To dwa różne pojęcia. Wytyczne zalecają bezkolizyjne rozwiązania w uzasadnionych przypadkach tj. wysokie parametry techniczne tras dla rowerów (wysokie prędkości) oraz przy dużym natężeniu ruchu rowerów. Duże prędkości rowerzystów mogą być przyczyną powstania zdarzenia drogowego a duże natężenie zwiększa prawdopodobieństwo jego powstania- rozwiązanie musi się uzasadnić ekonomicznie.
Miasta dla rowerów	8	Propozycja nie ma uzasadnienia. To są rozwiązania, gdzie zachowania użytkowników z reguły są przypadkowe i niezgodne z organizacją ruchu (przykłady "rond rowerowych" istnieją w Gdańsku i Lublinie). Rozwiązanie nie skraca drogi, nie poprawia bezpieczeństwa, nie wpływa w jakikolwiek sposób na ruch rowerów. Czy podane parametry są dostępne w literaturze albo wynikają z badań autorów? Gdzie są takie badania dostępne? Owszem, wskazane jest przedyskutowanie skrzyżowań dróg dla rowerów ze sobą – np. przesunięcie wlotów drogi „podporządkowanej” wymusza określone zachowania (nadaje „pierwszeństwo” drodze biegnącej na wprost, jazda drogą „podporządkowaną” wymaga dwukrotnej zmiany kierunku jazdy – cudzysłów jest użyty ze względu na to, że takie rozwiązanie w ogóle nie wymaga znaków drogowych – pierwszeństwo wynika wprost z geometrii. Zastosowanie jest np. przy trasach biegnących na pochyleniach podłużnych lub w obszarach spodziewanych konfliktów, gdzie wyraźnie jedna trasa powinna mieć większy priorytet.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Rozdział dotyczy możliwości rozwiązania skrzyżowania dróg dla rowerów gdzie występują znaczne natężenia. Wskazano jedno z możliwych rozwiązań przy spełnieniu podanych w tekście wytycznych i kryteriów. Ronda charakteryzują się mniejszą liczbą punktów kolizji w stosunku do klasycznych skrzyżowań, spowalniają ruch i zwiększają uwagę kierujących pojazdem. Nie są to rozwiązania powszechnie stosowane, ale autorzy nie zgadzają się z negatywną opinią dot. tego rozwiązania zawartą w uwadze. Rozwiązania tego typu występują w Polsce i na świecie. Podane parametry wynikają z doświadczeń w zakresie istniejących realizacji (np. w Warszawie).
Miasta dla rowerów	9	Występuje problem definicyjny. Przejazd dla rowerów (ustawowy) ma znaczenie prawne. Proponowane autorskie definicje są nieczytelne (podział na przejazd „kolizyjny” i „bezkolizyjny” – właściwe byłoby pozostawienie „przejazdów dla rowerzystów” jak w definicji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i wprowadzenie pojęcia „bezkolizyjne rozwiązania dla ruchu rowerowego”. Należy zwrócić uwagę że zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym wjazd na przejazd dla rowerzystów nie jest włączaniem się do ruchu („Art. 17. 1. Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu	<i>NIEUWZGLĘDNIONA</i> . Pojęcie „przejazd dla rowerów” wynika z projektu Rozporządzenia. Pojęcie „bezkolizyjne przejazdy dla rowerów” zostało objaśnione w tekście.

		drogowego oraz przy wjeżdżaniu: [...] 3a) na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów, z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerzystów lub pas ruchu dla rowerów;”). Znak D-6b (informacyjny) stanowi jedynie, że kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego tym znakiem ma obowiązek „zmniejszyć prędkość” i „zachować szczególną ostrożność” a nie „ustąpić pierwszeństwa”, a przepis ustawy Prawo o Ruchu Drogowym określa, że pierwszeństwo na przejeździe ma rowerzysta który już na nim się znajduje, a nie zbliżający się do niego lub wjeżdżający nań (Art. 27. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe). O ile niniejsze wytyczne jak rozumiemy nie zajmują się kwestią organizacji ruchu (każdy przejazd dla rowerzystów wymaga ustalenia pierwszeństwa znakami drogowymi A7/B20 i D1 i ogromna większość przejazdów ma pierwszeństwo wynikające ze znaków A7/B20 obowiązujących kierujących na wlocie podporządkowanym przez który przejazd jest wyznaczony) o tyle istotna jest kwestia geometrii, widoczności i czytelności sytuacji.	
Miasta dla rowerów	9	(3) i (4) Precinanie dwóch pasów ruchu w tym samym kierunku jest niewłaściwe. Jedyna dopuszczalna sytuacja to miejscowe zężenie jezdni (konstrukcyjne lub równoważne urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego). Zawsze należy rozważyć stosowanie sygnalizacji świetlnej lub adekwatnego rozwiązania bezkolizyjnego (tunel, kładka) wynikającego z sytuacji wysokościowej. Stosowanie azylu wymaga analiz dotyczących struktury ruchu rowerowego (wynikającego z charakteru, przeznaczenia i lokalizacji trasy). Trasy turystyczne i rekreacyjne zwykle oznaczają nadreprezentację rowerzystów ciągnących przyczepki, korzystających z rowerów typu tandem, jadących w grupach i z dziećmi. Dlatego w ciągu tych tras azyle między pasami ruchu (jezdniami) powinny być dużo głębsze i szersze. Można je lokalizować pod skosem dla umożliwienia bezpiecznego zatrzymania rowerów z przyczepkami (dopuszczalna długość takiego zespołu to 4,0 m). Azyle i obszary akumulacji przed przejazdem dla rowerzystów oraz geometria rozwiązań muszą umożliwiać i ułatwiać płynną ewakuację rowerzystów z jezdni. Parametrem kontrolnym powinny być dwie zorganizowane grupy po 15 rowerzystów przemieszczające się w przeciwnych kierunkach, w tym po 5 z przyczepkami dwukółowymi.	<i>UWZGLĘDNIONA.</i> Tekst został przeredagowany. Uwaga dot. stosowania azylu została częściowo uwzględniona, tekst przeredagowano.
Miasta dla rowerów	9	Tab. 9.1.1. Dobór rozwiązania przejazdu dla rowerów w zależności od prognozowanego natężenia ruchu” - skąd autorzy wzięli takie liczby (literatura, badania własne)? Celnie wskazane jest tu ”prognozowane natężenie ruchu”. Generalnie przekraczanie jezdni o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku bez sygnalizacji świetlnej jest błędne.	<i>NIEUWZGLĘDNIONA.</i> Odnosi się do tekstu, który został przeredagowany, tabela została usunięta z opracowania. Jednocześnie wartości natężeń pochodzą z London Cycling Design Standards, [Chapter 5] Crossings 08
Miasta dla rowerów	9	Rys. 9.2.4. Przejazd dla rowerów przez jezdnię i torowisko tramwajowe (przejazd kolejowodrogowy) – azyl o głębokości 3,0 m (La) może być dalece niewystarczający. Przejścia przez tory kolejowe zwykle wyposażane są w „ciężelniki” które mogą stanowić śmiertelną pułapkę dla rowerzystów,	<i>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</i> W wytycznych wskazano że La powinno wynosić minimum 3,00, może wynosić więcej. Dodano zalecenie o w miarę możliwości stosowaniu dłuższych azyli.

Z komentarzem [KG1]: Tab. została usunięta z opracowania. Do poprawki

		uniemożliwiają ewakuację z torów lub jezdni. Wyżej przedyskutowany został problem grup użytkowników.	
Miasta dla rowerów	10	W przypadku tuneli dla rowerzystów zlokalizowanych w zagłębieniu (poniżej terenu) sugeruje się stosowanie zadaszenia wjazdów na całej długości pochylenia podłużnego. Pozwoli to wyeliminować problem oblodzenia w zimie i zalewania wodą deszczową. Bezkolizyjne rozwiązania powinny być zawsze rozważane w przypadku: • węzłów drogowych • rond turbinowych • łącznic • linii kolejowych o większym ruchu • sytuacji terenowych wymagających pokonywania znacznych różnic wysokości, w celu uniknięcia zarówno nadmiernego wysiłku fizycznego jak i nadmiernych prędkości w dół (minimalizowania pochyłeń podłużnych i sumarycznych różnic wysokości).	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA. Uwaga dot. zadaszenia tuneli została uwzględniona. Pozostałe uwagi dot. bezkolizyjności nie zostały uwzględnione. Część opisanych wymagań znajduje się w rozdziale dot. węzłów.
MP	6	Uwaga dot. prowadzenia „ścieżki rowerowej” wokół ronda	Autorzy wyjaśniają, że w wytycznych przedstawione są dwa rozwiązania, z prowadzeniem rowerzystów po jezdni ronda gdy przed rondem rowerzyści poruszają się na jezdni, w tym na pasach ruchu dla rowerów i w formie DDR wokół ronda.
MP	9	Uwaga dot. przejazdów dla rowerzystów i wartości Lo	NIEUWZGLĘDNIONA. Zdaniem autorów dopuszczone powinny być oba rozwiązania przedstawione na slajdzie. Rozwiązanie powinno być uzależnione od dostępnego terenu i natężenia ruchu. Nie powinny być stosowane rozwiązania pośrednie.
KM	9	Dotyczy przejazdów w ciągu drogi dla pieszych i rowerów	NIEUWZGLĘDNIONA. <u>To rozwiązanie jest niezgodne z Pord. Pieszy nie może poruszać się przejazdem dla rowerów</u> Wprowadzono korekty na rysunkach.
PT	11	1. (4) Słupy oświetleniowe instaluje się po obu stronach przejazdu dla rowerów, tak aby postać rowerzysty była oświetlona snopem światła z boku, od strony nadjeżdżających pojazdów i była jasna na tle nawierzchni i otoczenia. Oświetlenie na przejeździe dla rowerów nie może oświecać innych kierujących pojazdami. Zapis w punkcie 4 odnosi się do oświetlenia przejścia dla pieszych rozwiązaniem dedykowanym z zastosowaniem opraw o podwójnej asymetrii. Pojęcie snopem światła - proponuje zastąpić wiązką światła. Proponuje zastosować zapis: (4) W przypadku oświetlenia przejazdu dla rowerów rozwiązaniem dedykowanym z wykorzystaniem opraw oświetleniowych o podwójnej asymetrii, słupy oświetleniowe instaluje się po obu stronach przejazdu dla rowerów, tak aby postać rowerzysty była oświetlona wiązką światła z boku, od strony nadjeżdżających pojazdów samochodowych i była jasna na tle nawierzchni i otoczenia (uzyskanie kontrastu dodatniego). Oświetlenie na przejeździe dla rowerów nie może oświecać innych kierujących pojazdami. 2.(6) Zasady rozmieszczenia opraw oświetlenia w obszarze przejazdu dla rowerów, szczegółowe zasady oświetlania przejazdów dla rowerów z rozwiązaniem dedykowanym oraz w przypadku stosowania strefy przejściowej zaleca się przyjmować zgodnie z WR-D-41-4.	UWZGLĘDNIONA z wyjątkiem uwagi dot. rezygnacji z doświetlania przejazdów dla rowerzystów przy zbliżaniu się rowerzysty. Rozwiązanie takie opisano jako możliwe do zastosowania a nie rekomendowane.

MO	9	Dotyczy opracowania typowego rozwiązania niwelety DDR w obrębie zjazdów	UWZGLĘDNIONA. Uzupełniono opracowanie o rozwiązaniu niwelety DDR w rejonie zjazdów.
MO	9	Dotyczy bez krawężnikowego połączenia jezdni i drogi dla rowerów	UWZGLĘDNIONA, wprowadzono takie rozwiązanie.