

Lp.	Zgłaszający	Część RPR Województwa Śląskiego, której dotyczy uwaga, do którego odnosi się uwaga	Sugerowana zmiana (konkretna propozycja nowego brzmienia) projektu RPR Województwa Śląskiego	Uzasadnienie	Decyzja	Wyjaśnienie
1	Renata Mrózek, Paweł Pietraszko, Powiat Żywiecki	str. 100, trasa 615: Przełęcz Glinne (granica państwowa ze Słowacją) — Korbielów — Jeleśnia — Żywiec (węzeł z trasami nr 17, nr 611)	Uzupełnienie informacji Przełęcz Glinne (granica państwowa ze Słowacją) — Korbielów — Jeleśnia — Żywiec (trasa przebiegać będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 945)	W trakcie opracowywania projekt przebudowy drogi DW 945 wraz z budową ciągu pieszo - rowerowego	<b>Odrzucona</b>	Ważna informacja, ale zbyt szczegółowa dla opisu przebiegu trasy regionalnej, przy którym podajemy tylko nazwy miejscowości i miejsca krzyżowania się z innymi RTR
2	Renata Mrózek, Paweł Pietraszko, Powiat Żywiecki	str. 61, planowane efekty	Dopisać kolejny podpunkt nr 12: - stworzenie, zorganizowanie, zintegrowanie i promocja nowego produktu turystycznego pod nazwą „Zielona Komunikacja” – sieć ścieżek rowerowych.	Promowanie regionalnych działań w kierunku dostosowania do zielonej polityki UE	<b>Przyjęta</b>	Można dopisać pkt o chęci stworzeniu wojewódzkiego produktu turystycznego w postaci turystycznych tras rowerowych na bazie regionalnych tras rowerowych, ale bardzo ogólnie.

3	Renata Mrózek, Paweł Pietraszko, Powiat Żywiecki	str. 123 korzyści z rozwoju mobilności rowerowej	Dopisać kolejny podpunkt do korzyści z rozwoju mobilności rowerowej: - Moda na rower. Rower jest trendy, kiedy się jeździ na rowerze jest się modnym, w centrum uwagi przechodniów./- Integracja społeczna. Wspólna pasja łączy, daje możliwość zawierania nowych znajomości.	Wskazanie równie ważnych korzyści z jazdy na rowerze	<b>Przyjęta</b>	Argument, że „Jazda na rowerze jest modna+integracja” brzmi przekonywująco, tym bardziej, że jest miejsce na stronie
4	Renata Mrózek, Paweł Pietraszko, Powiat Żywiecki	Str. 29 problemy województwa śląskiego	Dopisać do poz. 4 :- Wizja wykorzystania rowerów elektrycznych rodzi potrzebę rozbudowy sieci stacji ładowania urządzeń transportu osobistego (UTO)	Urządzenia transport osobistego , także hulajnogi elektryczne wg aktualnych przepisów prawa powinny poruszać się drogami dla rowerów. Zasadnym jest uwzględnienie przedmiotowych uwag.	<b>Odrzucona</b>	Pkt 4 jest bardzo ogólny i wskazuje na ogólny problem, który również może dotyczyć UTO (zgodnie z przepisami)
5	Marcin Świerczyński, LGD Zielony Wierzchołek Śląska	Trasy rowerowe oznakowane niestandardowo/ str 019/ drugi akapit od dołu	„Ostatnio w Zawierciu...” Proponuję dopisać określenie czasu. Np. „w 2022” albo „po 20XX”	czytając dokument za kilka lat czytelnik będzie miał problem z określeniem „ostatnio”	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi.

6	Marcin Świerczyński, LGD Zielony Wierzchołek Śląska	2.3UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE/ str 027/ drugi akapit od dołu	Przy węzłach i stacjach kolejowych brakuje stacji PKP Krzepice	Jest to najdalej na północ wysunięta stacja kolejowa w woj. śląskim. Linia kolejowa stanowi bezpośrednie połączenie północy województwa z aglomeracją górnośląską. Na stacji zatrzymują się również pociągi jadące z południa na północ Polski np Kraków – Kołobrzeg. Ponadto stacja Krzepice jest doskonałym punktem wypadowym na Liswarciański Szlak Rowerowy oraz w przyszłości na trasy 609 i 650	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi.
7	Marcin Świerczyński, LGD Zielony Wierzchołek Śląska	Schemat nr 4/ str 092	W obecnej wersji brak linii kolejowej Tarnowskie Góry – Wieluń Dąbrowa przez Herby Nowe. Proponuje wyznaczenie przebiegu tej trasy kolejowej na mapie.	Zmiana wiąże się z tym co opisałem powyżej. Jest to ważna linia komunikacyjna dla północnych powiatów woj. śląskiego. Jej przebieg to od Tarnowskich Gór poprzez Kalety, Boronów, Herby Nowe, Krzepice do Wielunia. Brak tej trasy w schemacie jest poważnym przeoczeniem autora schematu.	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi.
8	Tomasz Herud Śląska Koalicja Rowerowa	Schemat nr 7 na stronie 096	schemat RTR został uzupełniony o dwie dodatkowe propozycje regionalnych tras rowerowych: 621: Lubliniec – Pyskowice – Gliwice – Rudy – Racibórz / 622: Gliwice – Mikołów - Tychy	Proponowana zmiana pozwoli zapewnić równomierne zagęszczenie tras rowerowych w różnych częściach województwa, jak również zwiększy atrakcyjność Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi.

9	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 1.1. Słownik pojęć	Uzupełnienie definicji „droga rowerowa” oraz „ścieżka rowerowa” o „drogę dla rowerów”.	To trzecie określenie również pojawia się w tekście. Ważne, żeby wszyscy czytający tekst wiedzieli, że zgodnie ze słownikiem są to tożsame poj	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Trzeba określić albo usunąć zwrot "Droga dla Rowerów" z dokumentu.
10	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 2.2. Ad 6. Żelazny Szlak Rowerowy	Stwierdzenie „Obecnie nie wymaga inwestycji” jest nie do końca prawdziwe. Bezpieczeństwo na szlaku bardzo poprawiłaby odbudowa brakujących wiaduktów.	M. in. na ul. Wyzwolenia w Jastrzębiu Zdroju DDR krzyżuje się z ruchem ogólnym. Obecnie trzeba zjeżdżać w stronę ruchliwej drogi.	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Warto zmienić zapis na: "wymaga dalszych inwestycji w obiekty inżynieryjne", bo sam przebieg trasy jest dobry.
11	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 2.2. Ad 6. Żelazny Szlak Rowerowy	W tekście jest mowa o niezbędnym połączeniu ze szlakiem 603 do Wodzisławia Śląskiego. Nie wspomina się natomiast o równie koniecznym połączeniu z trasą 607 do Cieszyna	Zapewnienie spójności sieci wojewódzkich DDR	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Warto dopisać, bo planowana trasa 607 będzie łączyć się z ŻSZR.

12	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 2.5. Potencjał przyrodniczy i kulturowy. Podrozdział: Wykorzystanie dolin rzecznych i obiektów hydrotechnicznych na trasy rowerowe	Proponuję dodanie również doliny Olzy	W dolinie Olzy będzie przebiegać znaczna część trasy 607. Z uwagi na przebieg linii granicznej jest tu też duży potencjał do współpracy z Czechami	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi
13	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 3.1 Mega-- i mikrotrendy a przyszłość mobilności rowerowej	Dodatkowo można zwrócić uwagę na korzyści z elektromobilności w miejscowościach podgórskich, gdzie ze względu na ukształtowanie terenu poruszanie się zwykłym rowerem jest utrudnione.	Dotyczy to szczególnie osób starszych i o słabszej kondycji fizycznej, które z tego powodu nie korzystają ze zwykłych rowerów.	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi
14	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rozdział 4.4 Wskaźniki osiągnięcia celów – ewaluacja	Jednym ze wskaźników bezpośrednich dla CS1 powinna być długość wybudowanych odcinków DDR.	Chodzi o to, żeby zwiększyć nacisk na inwestycje infrastrukturalne separujące ruch rowerowy od ruchu ogólnego. Cel „Długość oddanych do użytku regionalnych tras rowerowych” można bardzo łatwo osiągnąć po prostu wprowadzając tylko nowe znakowanie.	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Trzeba doprecyzować zapis, że chodzi o nowo-wybudowane odcinki DDR.

15	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Rodział 5.3 Spójność na poziomie regionalnym punkt 2 na str. 79 - nadmiarowo prowadzących drogami nawierzchniach bitumicznych???	W punkcie 02 jako element dokument „Ekspertyza w zakresie uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych transportu rowerowego w województwie śląskim” w części „W kwestii nawierzchni tras rowerowych” wskazano jako problem „nadmiarowo prowadzących drogami o nawierzchniach bitumicznych”	Czy to jest jakaś pomyłka? Bo z tekstu wynika, że mamy nadmiar tras o nawierzchniach bitumicznych	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Trzeba poprawić zapis tego zdania.
16	Piotr Stokłosa Rowerowy	Rozdział 6.3 Wytyczne w zakresie	Na stronie 105 pojawi się stwierdzenie „Jeśli będzie to możliwe (szczególnie na długodystansowych RTR), MOR powinny mieć dostęp do bieżącej wody i być wyposażone w punkty ładowania urządzeń elektronicznych przez port USB (solarne), stację ładowania rowerów elektrycznych.” Jak pokazują czeskie doświadczenia, tworzenie punktów	Punkty ładowania powinny powstawać przede wszystkich (o ile nie wyłącznie) w MORach w centrach miast, w pobliżu atrakcji turystycznych (np. zamki, parki) lub obiektów gastronomicznych, czyli wszędzie tam, gdzie dłuższa przerwa jest	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi. Nie należy sugerować, że każdy nowy MOR ma mieć stację ładowania ebików. Tylko te strategiczne i z duża liczbą

	Cieszyn	regionalnych tras rowerowych s.105	ładowania wzdłuż trasy, w miejscach, których trudno zagospodarować wolny czas, jest nieefektywne. Wykorzystanie takich stanowisk będzie minimalne, jeżeli w pobliżu nie będzie atrakcji, na które można przeznaczyć czas potrzebny na ładowanie.	uzasadniona. Zachęcam do lektury mojej publikacji na ten temat: <a href="http://rowerowycieszyn.pl/index.php/2021/04/14/stacje-ladowania-wzdluz-tras-rowerowych-czy-to-ma-sens/">http://rowerowycieszyn.pl/index.php/2021/04/14/stacje-ladowania-wzdluz-tras-rowerowych-czy-to-ma-sens/</a>		odwiedzających lub blisko dużych skupisk ludzkich czy atrakcji turystycznej.
17	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Ogólnie	Dokument nie wspomina o możliwości realizacji RTR we współpracy transgranicznej. Np. rozważany jest taki wariant przebiegu trasy 607 na odcinku Cieszyn – Zebrzydowice.	brak	<b>Przyjęta</b>	Mamy przykłady takich współpracy, więc można je opisać jako przykład.
18	Piotr Stokłosa Rowerowy Cieszyn	Ogólnie	Brak nacisku na tworzenie infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu ogólnego.	W opracowaniu jest mowa o wykorzystaniu np. wałów rzecznych i nieczynnych torowisk, ale nigdzie nie podkreślono, że DDR prowadzone niezależnie od ruchu ogólnego są preferowanym rozwiązaniem ze względu na bezpieczeństwo, komfort jazdy i atrakcyjność.	<b>Odrzucona</b>	Standardy dokładnie określają jaka infrastruktura powinna być tworzona w zależności od natężenia ruchu rowerowego.
19	Bartłomiej Kuźnik	WTR WISŁA - OŚWIĘCIM	Ta trasa to absolutny wizerunkowy priorytet. Cel – ujednoczyć i starać się dogonić Małopolskę.	Tysiące śledzi dynamikę rozwoju tras rowerowych na terenie woj. Małopolskiego.	<b>Odrzucona</b>	Uwaga jest prawdziwa, ale jest to opisane w dokumencie

20	Bartłomiej Kuźnik	Żory - Palowice	Idealna trasa rowerowa po dawnej linii kolejowej. Magnes turystyczny i relaks dla mieszkańców	Jak obok = magnes i relaks	<b>Odrzucona</b>	Uwaga jest prawdziwa, ale zbyt szczegółowa jak na ten dokument.
21	Bartłomiej Kuźnik	Godów – Turza Śląska	Warto pomóc gminie w przedłużeniu Żelaznego Szlaku w tę stronę	Kultura rowerowa to jedna z najbardziej rozwijających się po 1989 r. w PL spraw.	<b>Odrzucona</b>	Uwaga jest prawdziwa, ale nie dotyczy zapisów samego dokumentu..
22	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Słownik pojęć.	SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, czyli strategia przyjaznego transportu w mieście lub jego obszarze funkcjonalnym. Określa ona rozwój systemów i usług transportowych z uwzględnieniem ochrony środowiska i zdrowia mieszkańców.	W kontekście naszego województwa, zgodnie z rekomendacjami KE przygotowywane SUMP-y dotyczą nie tyle miast co ich obszarów funkcjonalnych (subregionów).	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi



23	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	2.2 Stan w infrastrukturze rowerowej województwie śląskim, str. 26	Oprócz powyższych należy przeanalizować wszystkie graniczne przebiegi istniejących turystycznych szlaków rowerowych względem zaistniałych zmian w terenie i w jak najwyższym stopniu połączyć ich przebiegi z istniejącą siecią szlaków rowerowych poza granicami województwa. Na szczególną uwagę zasługuje włączenie się w sieć szlaków rowerowych na terenie Czech w ramach wspólnych transgranicznych projektów Euroregionów: Silesia, Śląsk Cieszyński, Beskidy i Pradziad. Warto rozważyć także Karpacki Szlak Rowerowy jako kolejną trasę regionalną.	Warto rozważyć także koncepcję trasy regionalnej śladem Karpackiego Szlaku Rowerowego z Jeleśni (trasa regionalna 615) w kierunku Koszarawy, dalej przez Przeł. Klekociny (granica województwa) do Zawoi i Babiogórskiego Parku Narodowego, jako trasa nr 618, także ze względu na funkcjonującą tam infrastrukturę górskich tras rowerowych (Tabakowy).	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienie autora uwagi
24	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Wytyczne w zakresie organizacji bezpieczeństwa ruchu rowerowego, str. 89	Szerokość drogi dla rowerów powinna być dostosowana do przewidywanego natężenia ruchu rowerowego oraz kategorii trasy rowerowej. Zaleca się, by dla głównych tras rowerowych, niezależnie od natężenia ruchu rowerowego, szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów wynosiła co najmniej 2,5 m, a jednokierunkowej co najmniej 1,5 m	1,5 dla ruchu rowerowego jednokierunkowego wydaje się wystarczające, zgodnie z powszechnie obowiązującym prawem.	<b>Przyjęta</b>	Zapis trzeba przeredagować albo całość usunąć. Ja bym nawiązał w zdaniu do obowiązujących przepisów, ale zalecił poszerzenie dróg, gdzie jest to możliwe. Podstawą jednak są obowiązujące przepisy, bo tego nie zmienić nasza polityka.

25	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Wytyczne w zakresie RTR	w Proponuje się połączenie wszystkich tras o nr 600 jako II priorytet.	Brak zasadności dla wydzielenia tras o nr 600-617 jako II i III priorytet (jako jedyną zasadność wskazano dokument z 2019 r., który niewiele ma wspólnego z profesjonalnie przygotowaną polityką rowerową i uwzględnił interesy tylko niektórych części województwa, co dosyć klarownie widać na schemacie nr 6). Przykład: Dla spójności tras o znaczeniu ponadregionalnym bardzo ważna była choćby trasa VeloSoła (611), która od roku 2013 figuruje w koncepcji regionalnych tras województwa małopolskiego a przy tworzeniu Założeń z roku 2019 w ogóle nie wzięto jej pod uwagę, pomimo uwag ze strony subregionu południowego.	<b>Przyjęta</b>	faktycznie jest tak, że Priorytet II i III będzie jednocześnie realizowany, zgodnie z wolą Subregionów, więc trochę dziwnie pozostawic na tym etapie planowania sieci zapis, że III to sieć uzupełniająca. Warto pokazać ewolucję sieci, ale w opisie dla Prior III usunąć słowa, które wskazują, że te drogi mają mniejsze znaczenie. Skupić się na słowie ewolucja, a nie uzupełnienie.
26	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Wytyczne w zakresie RTR, str. 96	Priorytet III obejmuje uzupełniające trasy regionalne o łącznej długości przeszło 570 km, w większości propozycje tras, które zostaną zrealizowane w razie dostępności środków i będą uzupełnieniem sieci RTR powstałych w ramach priorytetów I i II.	Brak zasadności zapisu, który sugeruje, że trasy te zostaną zrealizowane w razie dostępności środków i będą tylko uzupełnieniem dla priorytetu II (zgodnie z uwagą powyżej). W subregionie południowym trasy wskazane jako priorytet II i III traktowane są identycznie bez żadnych preferencji w zakresie finansowania w ramach ZIT - część tras oznaczonych jako priorytet III planowana jest do finansowania w ramach ZIT i projektów kluczowych, tak też zostanie to przedstawione w ramach opracowywanego Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ (SUMP).	<b>Przyjęta</b>	j.w.

27	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek Subr. Płd.) ZIT	Standardy, projektowanie i budowa regionalnych tras rowerowych, str. 102	<p>Projektowanie, realizacja i budowa sieci tras rowerowych odbywać się powinna zgodnie z aktualnie obowiązującymi standardami, przyjętymi przez Zarząd Województwa Śląskiego. Dotyczy to tras rowerowych o charakterze ponadregionalnym i regionalnym, wchodzących w skład planowanej sieci RTR, wymienionych w tabeli nr 1 oraz jej wszystkimi późniejszymi aktualizacjami zaopiniowanymi przez Pełnomocnika Marszałka ds. polityki rowerowej i zatwierdzonymi przez Zarząd Województwa Śląskiego.</p> <p>Przyjęte standardy stanowią podstawę do budowy nowoczesnej infrastruktury rowerowej w województwie śląskim.</p>	<p>Standardy w treści przyjętej przez GZM zarówno w roku 2019, jak i w roku 2022, budzą spore wątpliwości co do zasadności stosowania ich w całym regionie. Specyfika wyjątkowo zurbanizowanego obszaru GZM nijak ma się m. in. do górskich obszarów subregionu południowego a obiecywane uniwersalne dla całego województwa podejście do standardów przygotowywanych przez GZM nie zostało dotrzymane. Dodatkowo „najświeższe” standardy GZM zawierają rekomendacje nie do przyjęcia w kontekście ochrony środowiska, jak np. przycinanie korzeni drzew w kierunku budowanych dróg dla rowerów (?). Subregion południowy stoi zatem na stanowisku, że należy ograniczyć się do zasad wskazanych w niniejszej Polityce oraz powszechnie obowiązującego prawa w tym zakresie.</p>	<b>Odrzucona</b>	<p>Standardy z 2019 i wytyczne ZDW są przyjęte uchwałą Zarządu Województwa z 2022 r. więc nie można napisać, że na nich się nie opieramy. Znamy mocne i słabe strony tych dokumentów, ale to nadal my, a nie Standardy decydują co i jak zostanie wybudowane, dlatego każdy problematyczny przypadek, trzeba omówić i wybrać najlepsze rozwiązanie.</p>
----	--	--	---	--	------------------	---

28	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Podstawowe kryteria, str. 103	Szerokość RTR powinna pozwolić na wygodne i bezpieczne poruszanie się rowerzystów jadących w obydwu kierunkach. Zalecana szerokość trasy rowerowej wynosi 4 m (dla велоstrady jest to szerokość minimalna). Minimalna szerokość trasy rowerowej wynosi 3 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1,5 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się miejscowe zwężenia i inne bariery, np. przejazdy o szerokości 2,5 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). Muszą one być właściwie oznakowane dla wszystkich uczestników ruchu.	Sprzeczność z zapisami na str. 89	Przyjęta	Podstawowe Kryteria ze str.103 zostały wprost przepisane z Założeń z 2019 r., a w nich autor zrobił błąd edycyjny, która trzeba poprawić. W pkt 6, w drugim zdaniu, po słowie wynosi powinien być ":" i dalej powinny być po przecinku wymieniane rodzaje dróg. Inaczej w drugim zdaniu mówimy o zalecanych szerokościach, a w trzecich już obligatoryjnych, a te takie nie są, bo przepisy prawa mówią inaczej. Trzeba wszystkie zaproponowanej szerokości opisać jako "zalecane", a dodatkowo ujednolicić z zapisami ze strony 89, bo są one różne (zmienić te na 103, bo są starsze), albo w ogóle wykasować ten podpkt na str 103, żeby nie było wątpliwości.
29	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Podstawowe kryteria, str. 103	Na przebiegu RTR, w przybliżeniu minimum co 15 km muszą znajdować się Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR).	Wydaje się, że lokalizacja MOR co 15 km jest zdecydowanie niewystarczająca. Zgodnie z zapisami dot. MOR (str. 105) tak czy inaczej będą częściej usytuowane (choćby na węzłach czy przy atrakcjach turystycznych/ przyrodniczych/ krajobrazowych). Proponuje się zatem zapis o lokalizacji minimum co 15 km, co nie wyklucza tworzenia MOR częściej w uzasadnionych przypadkach.	Odrzucona	Nie rozumiem uwagi, ale dla mnie zapis "w przybliżeniu co 15 km" jest wystarczający i daje możliwość tworzenia bliżej lub dalej.

30	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Podstawowe kryteria, str. 103	Na terenach leśnych oraz prawnie chronionych (np. rezerваты przyrody, obszary NATURA 2000 itp.) dopuszcza się stosowanie nawierzchni przepuszczalnych (np. tłuczniowych, szutrowych) pod warunkiem zakazu ruchu pojazdów silnikowych. Jeżeli droga o nawierzchni tłuczniowej jest drogą technologiczną lub dojazdową (np. w lesie lub do pola), jej parametry muszą uwzględniać ruch pojazdów specjalistycznych, tak żeby nie miał on wpływu na stan nawierzchni i komfort jazdy rowerzystów	Proponuje się drobną korektę zapisu. Na terenach cennych przyrodniczo ważne jest stosowanie przede wszystkim nawierzchni przepuszczalnych – nie konieczne szutrowych, można spotkać lepsze dla rowerzystów nawierzchnie przepuszczalne, np. mineralno-żwiczne.	<b>Przyjęta</b>	Można dopisać rodzaj "mineralno - żywiczny" do katalogu nawierzchni
31	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Podstawowe kryteria, str. 103	RTR powinny mieć średnie nachylenie odcinka nie większe niż 6% na odcinkach dłuższych niż 2 km i nie większe punktowo na odcinkach do 500 m niż 8% nachylenia (za wyjątkiem tras o charakterze lokalnym prowadzących przez przełęcze górskie)	Proponuje się pozostawienie odstępstwa nie tylko w kontekście tras o charakterze lokalnym. Trasy przez przełęcze przebiegać będą przede wszystkim na stronę słowacką (np. 613, 615), co oznacza że będą miały bardziej charakter międzynarodowy niż lokalny. Zwracam uwagę, że na południu województwa wyrosły kiedyś góry i na słowacką stronę raczej nie dostaniemy się płaską 4-metrową велоstradą.	<b>Odrzucona</b>	To oryginalny zapis z założeń z 2019 roku, więc albo go usuwamy, albo zostawimy i traktujemy tylko jako "ogólną" wytyczną, a każde inne sytuacje traktujemy jako odstępstwa. Generalnie to można by stworzyć osobną kategorię tras, które na całej swojej długości mają większą ilość przewyższeń niż te na nizinach...np. od 500 m w górę na 50 km - wtedy trzeba traktować taką trasę jako górską i stosować odrębne ogólne zasady (wtedy też zalecane odcinkowe % nachylenie byłoby inne). Na szczęście nie mamy tylu gór ile mają SK i CZ, więc może nie trzeba :)

32	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Podstawowe kryteria, str. 104	Wzdłuż RTR warto posadzić drzewa i krzewy dla zapewnienia cienia w dni słoneczne i ochrony przed silnym wiatrem. Zacienienie sprzyjać też będzie wydłużeniu trwałości nawierzchni asfaltowej oraz brakowi wtórnej emisji ciepła z nawierzchni w dni upalne. Nasadzanie drzew i krzewów jest szczególnie pożądane na terenach odsłoniętych, jak np. nieczynne trasy kolejowe czy tereny wzdłuż rzek. Istotny jest dobór odpowiednich gatunków drzew i krzewów pod kątem ochrony rodzimej bioróżnorodności (proponowane gatunki rodzime), okresu kwitnienia, odporności na panujące warunki itp	Proponuje się dodanie zapisu dot. nasadzeń gatunków rodzimych, zgodnie z zasadami dot. ochrony różnorodności biologicznej. Brak takiego zapisu może kogoś „natchnąć” do nasadzeń gatunków obcych, niekoniecznie pożądanych.	<b>Przyjęta</b>	Przyjmuję wyjaśnienia autora.
33	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Dokumenty wdrożeniowe, str. 113	„Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” przyjęte uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 1220/45/VI/2019 dnia 5 czerwca 2019 r. i zaktualizowane uchwałą nr 434/318/VI/2022 dnia 17 marca 2022 r	Tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy zaktualizowane standardy uwzględnią uwarunkowania uniwersalne dla całego województwa, a nie tylko mocno zurbanizowanej części centralnej. W przeciwnym razie subregion południowy będzie przeciwny uznania standardów GZM jako obowiązujących w całym regionie. Na chwilę obecną dokument przyjęty przez GZM w zeszłym roku nie spełnia naszym zdaniem warunków dokumentu uniwersalnego dla wszystkich części województwa śląskiego.	<b>Odrzucona</b>	Standardy z 2019 i wytyczne ZDW są przyjęte uchwałą Zarządu Województwa z 2022 r. więc nie można napisać, że na nich się nie opieramy. Znamy mocne i słabe strony tych dokumentów, ale to nadal my, a nie Standardy decydują co i jak zostanie wybudowane, dlatego każdy problematyczny przypadek, trzeba omówić i wybrać najlepsze rozwiązanie.

34	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Dokumenty wdrożeniowe, str. 113	Katalog dokumentów nie uwzględnia najważniejszych elementów związanych z finansowaniem ze środków UE	Należy uzupełnić zapisy o FE SL 2021-2027, RPT, SUMP-y subregionalne oraz subregionalne strategie ZIT/ ponadlokalne – to są dokumenty które decydują o finansowaniu ze środków UE.	<b>Przyjęta</b>	Ale nie tak jak pisze autor, bo źle zrozumiał zapis Roz. 7. Faktycznie w roz. 9 brakuje nawiązania do Funduszu Sprawiedliwej Transformacji, w którym jest wprost zapisane €3 mln na drogi rowerowe oraz sporo € mln na transport. Szacuję, że z tego funduszu ok €5 mln może pójść na infre rowerową, a to prawie 10% więcej niż mamy zapisane w Prioryt III FESL. Warto to odnotować w roz. 9.
35	Paweł Niklewicz/ Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Związek ZIT Subr. Płd.)	Fundusze Unii Europejskiej, str. 130-131	Nieaktualne zapisy nt. FESL 2021-2027 I FENIKS 2021-2027	Proponuje się na tym etapie zaktualizowanie zapisów a w kontekście FESL 2021-2027, który będzie głównym źródłem finansowania RTR, wskazanie poszczególnych priorytetów (III, IX, X, działań oraz poszczególnych ZIT subregionalnych (alokacja na RTR jest w całości w ramach ZIT w poszczególnych subregionach). Co do FENIKS program został zatwierdzony jesienią zeszłego roku, posiada już tzw. SZOOP. W ramach programu nie ma możliwości realizowania projektów dotyczących wyłącznie infrastruktury rowerowej.	<b>Przyjęta</b>	trzeba ponownie przejrzeć najnowsze wersje tych dokumentów, ale z tego co widzę autor uwagi, coś źle doczytał, bo my mamy dobrze opisane osie FESL ??? Co do FENIKSa to na pewno trzeba zaktualizować zapisy, bo mamy już przyjęty program, a nie tylko projekt, ale ogólnie nasze zapisy nie wskazują na możliwość budowy dróg rowerowych, tylko pozyskaniu środków na działania, które to ułatwiają, więc jak bym zostawił opis jak jest.

36	Krzysztof Pająk	4.2 strona 059 Cel CS1 pkt.14	Budowa dostosowanych i zabezpieczonych wiat rowerowych przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej	<p>Wiaty powinny być dostosowane np. niektóre osoby z niepełnosprawnością ruchową poruszają się na wózkach z tzw wspomaganiem – dostawka podobna do hulajnogi elektrycznej. Chodzi o odpowiednio szeroki dostęp do „miejsc o parkingowych”. Kolejnym przykładem mogą nbyc przyczepki rowerowe, które zajmują sporo miejsca i powinny być dla nich przygotowane odpowiednie miejsca. Przykład – zawożę dzieci do przedszkola, ale nie mogę nigdzie zostawić przyczepki.</p> <p>Wiaty powinny być odpowiednio zabezpieczone – najlepiej monitorowane. Dzisiaj rowery nie należą do najtańszych i może pojawić się problem pozostawienia roweru bez odpowiedniego zabezpieczenia takiej wiaty (pomijając zabezpieczenie własne roweru).</p>	<b>Przyjęta</b>	Warto w polityka pokazywać, że nie tylko pełnosprawni ludzie jeżdżą na rowerach. Można dopisać, że wiaty powinny być dostosowane do potrzeb osób na specjalnych rowerach, tandemów i rowerów z przyczepkami dla dzieci.
37	Krzysztof Pająk	4.2 strona 060 Cel CS3	Zmiana przepisów ruchu drogowego – zwiększenie odstępu pomiędzy samochodem a rowerzystą, wprowadzenie do przepisów ruchu drogowego pojęcia przyczepki rowerowej	Ogólnie pozytywny wpływ na dodatkowe bezpieczeństwo	<b>Odrzucona</b>	Uwaga słuszna, ale wykracza poza zakres oddziaływania polityki.



38	Konrad Kwolczak UM Jastrzębie-Zdrój	Szerokości dróg na str. 89, 103 i w Standardach	Sugerowane szerokości dróg rowerowych w całym dokumencie powinny być ujednoczone.	<p>W przepisach techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych Dz.U.2022.1518 §42:  min. szerokość jednokierunkowej ddr 1,5 m  min. szerokość dwukierunkowej ddr 2,0 m na równi z otoczeniem</p> <p>W poprzednich Standardach GZM:  min. szerokość jednokierunkowej ddr 1,5 m (dla tras głównych zalecana 2,0 m)  min. szerokość dwukierunkowej ddr 2,0 m (dla tras głównych zalecana 2,5 m)</p> <p>W obecnych Standardach GZM:  min. szerokość jednokierunkowej ddr 2,0 m (dla tras głównych zalecana 2,0 m)  min. szerokość dwukierunkowej ddr 2,0 m (dla tras głównych zalecana 3,0 m)</p> <p>W dokumencie Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego strona 89:  min. szerokość jednokierunkowej ddr 2,0 m  min. szerokość dwukierunkowej ddr 2,5 m</p> <p>W dokumencie Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego strona 103:  min. szerokość jednokierunkowej ddr 1,5 m  min. szerokość dwukierunkowej ddr 3,0 m</p>	<b>Przyjęta</b>	Uzasadnienie jak dla pkt. 28 tego Raportu
39	Wojciech Miler Depart RT	Rozdział 9.2	Aktualizacja zapisów dotyczących FESL oraz FEnIKS	Osobny plik przesłany	<b>Przyjęta</b>	Dokument musi być aktualny na dzień przyjęcia przez Zarząd Województwa

40	Związek Gmin Jurajskich	Roz. 2.2	<p>Zmiana treści pierwszego zdania opisu na:  Szlak z założenia o zróżnicowanej nawierzchni, przebiegający przez najpiękniejsze tereny Jury Krakowsko – Częstochowskiej, pomiędzy Częstochową a Krakowem. Szlak łączy dwa województwa. (...). Ze względu na swój ciekawy, ale wymagający przebieg, Rowerowy Szlak Orlich Gniazd powinien pozostać szlakiem do jazdy terenowej.</p>	Opis szlaku nie do końca oddaje rzeczywistość i jest zbyt negatywny	<b>Przyjęta</b>	
41	ŚOT	Roz. 2.2	<p>Na samym końcu strony dodać zdanie (jako osobny akapit):  Każda turystyczna trasa lub szlak rowerowy powinny mieć swojego zarządcę, odpowiedzialnego za monitoring, naprawy i uzupełnienia w oznakowaniu i inne koszty związane z utrzymaniem trasy w standardzie zgodnym z wytycznymi. Taki zarządcą może być gmina lub organizacja pozarządowa.</p>	Brak istotnego elementu zarządzania trasami turystycznymi	<b>Przyjęta</b>	
42	ŚOT	Roz. 6.3	<p>Dodać propozycje nowych znaków R-1/3 zgodnie ze Standardami GZM.  Dodać info o podziale tras turystycznych na 4-cyfrowych. Dodać, że ŚOT zarządza nadawaniem 4-cyfrowych numerów tras turystycznych (zgodnie z ustaleniami).</p>	Brak informacji o nowych znakach oraz uzupełnienie informacji o systemie zarządzania trasami i szlakami turystycznymi	<b>Przyjęta</b>	

43	Paweł Tułodziecki, Subregion Zachodni	Roz. 5.1	Zmiana całego akapitu o SUMPach na jedno krótkie zdanie: Wszystkie subregiony województwa śląskiego posiadają lub opracowują swoje plany zrównoważonej mobilności miejskiej	Nowy zapis jest bezpieczniejszy i bardziej trwały, bo prace nad MOF i SUMP trwają w każdym subregionie i do końca roku każdy będzie posiadał jeden rodzaj dokumentu.	<b>Przyjęta</b>	
44	UMWSL	Roz. 6.1	<p>Zmiana treści całego początku rozdziału na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Na drogach wojewódzkich należy stosować „Wytyczne projektowania dróg dla rowerów na drogach wojewódzkich” przygotowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (WP-DDR v. grudzień 2021). Wytyczne te mogą być również stosowane w innych projektach infrastruktury rowerowej w województwie śląskim.</li> <li>2. Poza drogami wojewódzkimi należy stosować „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów” przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury, które rekomendował Minister Infrastruktury w dniu 19 września 2022 r. (DDP-4.0600.13.2022, DDP-4.0600.14.2022, DDP-4.0600.15.2022 oraz każda kolejna część tego dokumentu).</li> <li>3. Na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przyjęto w listopadzie 2022 r. „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” (Uchwała Zarządu GZM nr 322/2022 z dnia 29 listopada 2022 r.). Standardy te są podstawą do realizacji projektów infrastruktury rowerowej na terenie GZM oraz mogą</li> </ol>	Pojawienie się nowych dokumentów Ministerstwa Infrastruktury oraz nowe rekomendacje dla całego województwa.	<b>Przyjęta</b>	

45	UMWSL	Roz. 6.2	Usunąć akapity „Geometria dróg dla rowerów” i „Szerokość drogi dla rowerów” ze str. 89, bo zbyt pobieżnie opisują wytyczne i znacznie szerzej jest to opisane na str. 101, w roz. Projektowanie Przebiegu RTR. Ewentualnie ważniejsze parametry dodać do treści na str. 101- 105.	Usuwanie powtarzających się treści.	<b>Przyjęta</b>	
47	UMWSL	Roz. 6.3	Zmiana przebiegu trasy 603 na TG – Woźniki – Żarki (ze względu na połączenie się z trasą 612 co tworzy bezpośrednie połączenie z gminą Żarki, która jest na Szlaku Zabytków Techniki)	Dopasowanie przebiegu trasy do przebiegu ważnego Szlaku Zabytków Techniki.	<b>Przyjęta</b>	
48	UMWSL	Roz. 6.3	Dodać nową trasę o nr 622 i przebiegu TG – Świerklaniec – gm. Bobrowniki – Siewierz	UG Ożarówice nie ma planów na budowę tras rowerowych, dlatego trzeba stworzyć nową trasę, która omija tą gminę i biegnie przez gminy, które chcą tworzyć infre rowerową. Dojazd do lotniska zapewniony infra przy DW913. Gminy Piekary i Bobrowniki bardzo zainteresowane trasami regionalnymi.	<b>Przyjęta</b>	
49	UMWSL	Roz. 6.3	Dodać na mapie i opisie tras nową trasę o nr 623 (TG – Miasteczko Śląskie – Woźniki Sośnica – Wygoda – Częstochowa), km 54, Regionalna, Priorytet 3	utworzenie infry rowerowej wzdłuż DW908, która będzie wkrótce remontowana i to daje szansę na przejazd z TG do Częstochowy, czyli dwóch ważnych miejsc w woj. śląskim położonych w różnych Subregionach.	<b>Przyjęta</b>	

50	UMWSL	Roz. 6.3	<p>Dodać zdanie o korytarzach RTR do rozdziału 6.3 Wytoczny w zakresie RTR (w pierwszym akapicie). Jest tam miejsce, bo można przesunąć niżej mapę na str 91. :</p> <p>Szerokość korytarza regionalnej trasy rowerowej wynosi ok 10 km i trasa ta powinna mieścić się w granicach gmin, przez które pas ten przebiega. Przyjęcie takiego szerokiego buforu jest konieczne ze względu na bardzo złożoną strukturę własnościową terenów, co wykazały przeprowadzone audyty potencjalnych przebiegów różnych tras regionalnych, a także specyfikę poszczególnych subregionów – od obszarów górzystych i silnie zalesionych do mocno zurbanizowanych. Tylko w takim pasie, na etapie trasowania, będzie możliwe wskazanie optymalnego przebiegu każdej trasy, z zachowaniem jej głównego kierunku i z jednoczesnym uwzględnieniem charakterystyki obszarów, przez które będzie ona prowadzić. Odstępstwem od tej zasady może być wyznaczenie przebiegu trasy poza opisanym korytarzem z powodu poprowadzenia jej w terenach górzystych lub po śladach nieczynnych szlaków</p>	takie podejście było podstawą utworzenia pierwszej sieci regionalnych tras rowerowych i warto je opisać.	<b>Przyjęta</b>	
----	-------	----------	---	--	-----------------	--

51	UMWSL	Roz.7.1	Dodanie jednego zdania do akapitu 2, odn Wytycznych ZDW: Czwarty dokument został opracowany wspólnie z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Katowicach i koncentruje się wyłącznie na projektowaniu infrastruktury rowerowej na drogach wojewódzkich, czyli tych, które mają wyższe dopuszczalne prędkości jazdy i specyficzne wymagania techniczne.	Uzupełnienie opisu dokumentów.	<b>Przyjęta</b>	
----	-------	---------	---	--------------------------------	-----------------	--