

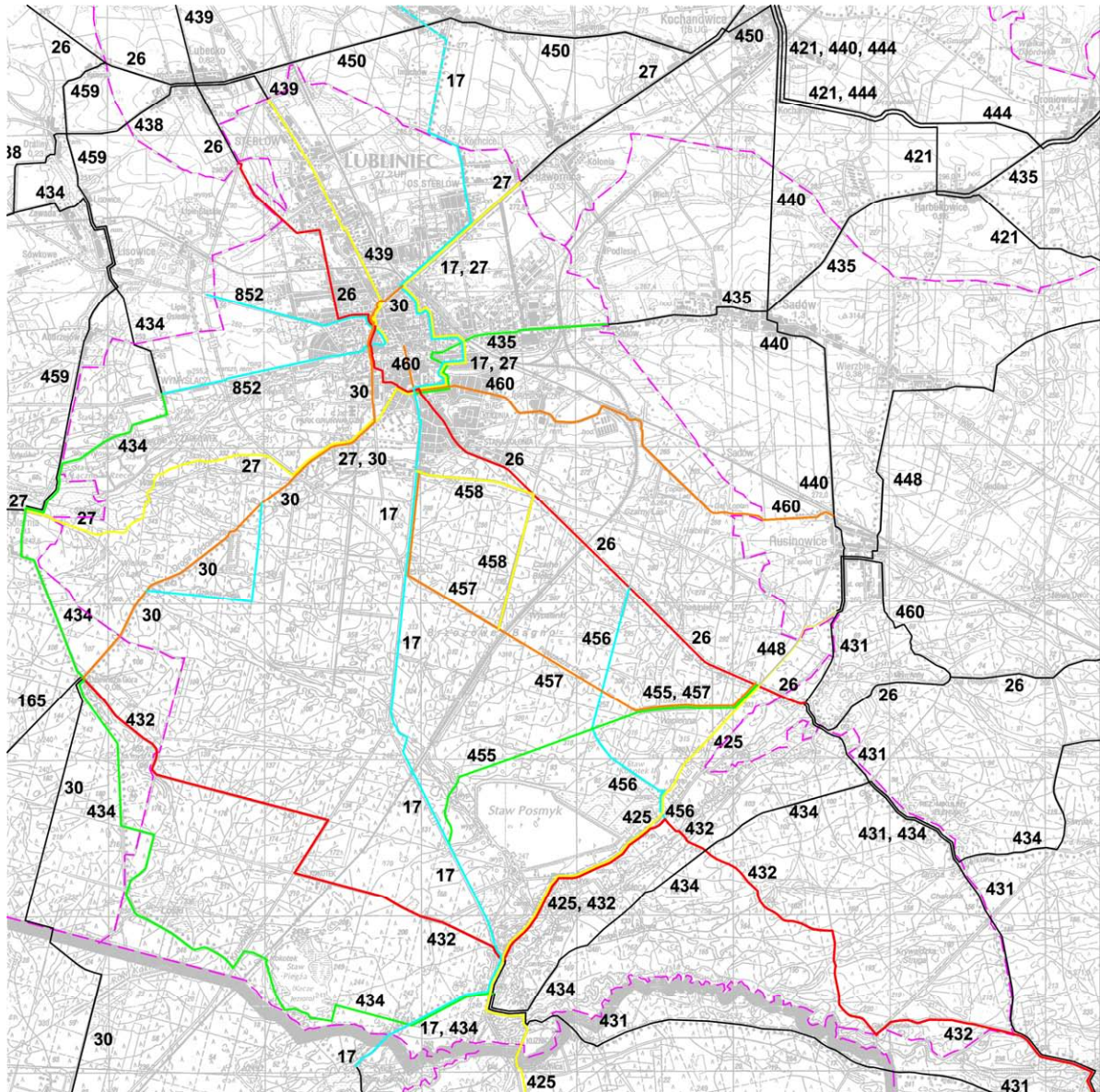
mgr inż. Piotr Rościszewski

Audyt dokumentacji oznakowania tras rowerowych w Lublińcu

w dniu 2011-04-20

Audyt ma charakter wrywkowy. Jego celem jest stwierdzenie, czy trasy zostały poprowadzone zgodnie z koncepcją i czy ich oznakowanie jest zgodne ze standardami znakowania szlaków turystycznych PTTK. Rozpatrywane rozwiązania zostały wykonane przez Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Gra-Mar” w Lublińcu.

Koncepcja została wykonana przeze mnie na przełomie lat 2009-2010 w ramach Firmy „Technodat” Sp. z o.o. w Gliwicach.



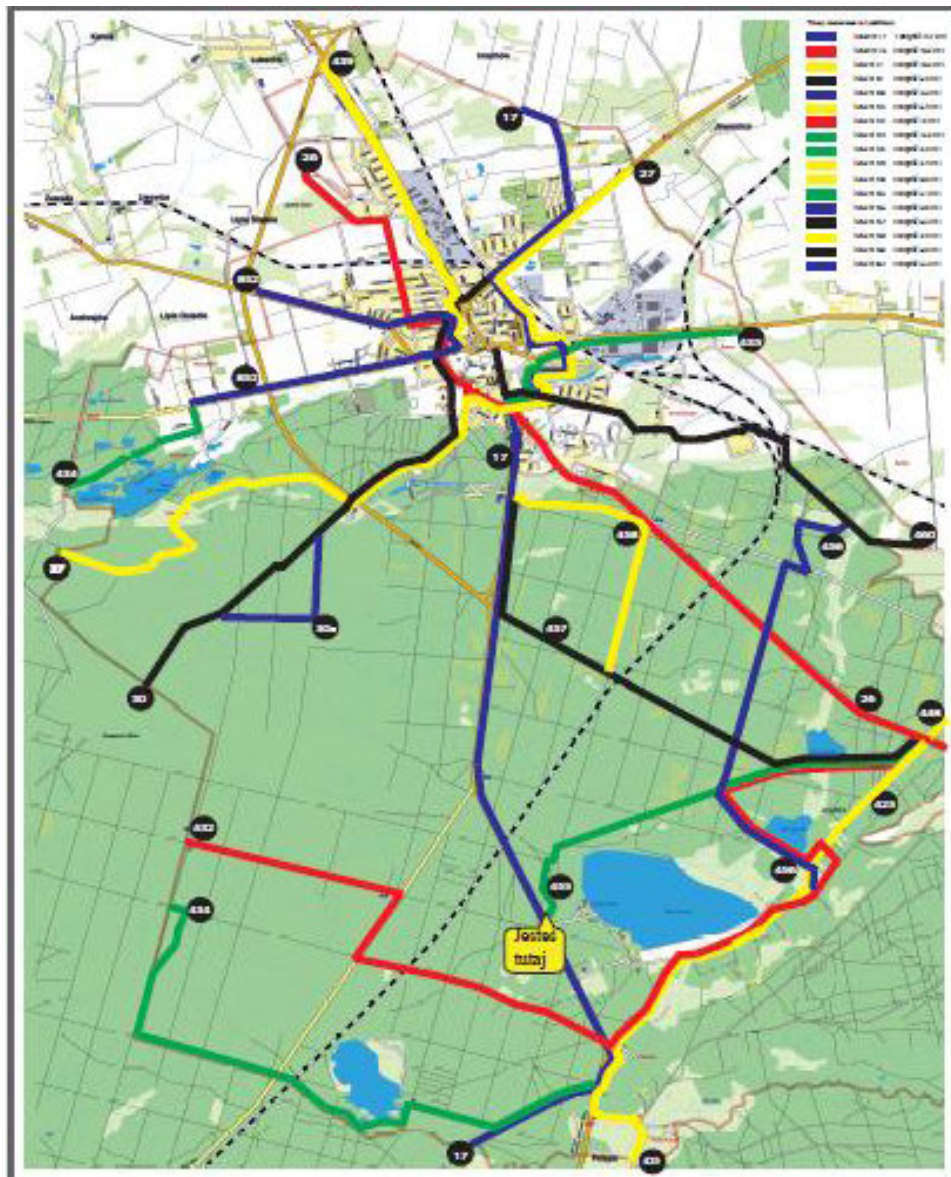
*Trasy ujęte w koncepcji, które powinny być przedmiotem projektu technicznego
(błędnie na północy nie zaznaczono końca planowanego odcinka trasy nr 17)*

Realizacja tras rowerowych jest zbieżna z koncepcją, ale ma kilka poważnych braków. Koncepcja zakładała, że trasy rowerowe będą zgodne z ogólną koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. **Zgodnie z zasadami projektowania szlaków turystycznych realizowane oznakowanie wybranych odcinków tras rowerowych powinno rozpoczynać się lub kończyć w miejscach łatwych**

do odnalezienia przez rowerzystów. Przy realizacji projektu technicznego ta zasada została złamana – trasy rozpoczynają się na granicy administracyjnej Lublińca w środku lasu, czyli w miejscach, których nie znajdzie żaden rowerzysta jadący w kierunku tego miasta. Dla przykładu w projekcie technicznym „urwano” fragment trasy nr 17 z Żyłki do granicy miasta. W analogiczny sposób „urwano” większość tras, które docelowo powinny przekraczać granice Lublińca. Trasa nr 432 miała prowadzić do Bruśka, a zamiast tego dubluje inne trasy zbliżając się bez jakiegokolwiek uzasadnienia do trasy nr 26, również w kolorze czerwonym.

Najlepszym sposobem korzystania z tras rowerowych jest możliwość układania tras wycieczkowych w formie pętelek, tymczasem np. wzdłuż granicy zachodniej Lublińca 5 tras urywa się w odległościach około 1÷2 km od siebie, bez jakiegokolwiek możliwości „przeskoczenia” pomiędzy ich końcami.

Należy uzupełnić dokumentację o brakujące odcinki oznakowania tras rowerowych. Z praktyki wiem, że liczenie na to, iż sąsiednie gminy szybko wykonają swoje odcinki tras rowerowych jest bliskoznaczne z liczeniem na cud.



*Trasy ujęte w projekcie technicznym
– m.in. brak połączenia dwóch fragmentów trasy nr 434
i odcinka trasy nr 432 z Posmyka do Bruśka.*

Oznakowanie tras rowerowych. Projektant nie zadał sobie trudu przeczytania koncepcji i materiałów przetargowych, gdzie był podany dokładny adres internetowy instrukcji znakarskiej propagowanej przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK, do której miał się zastosować. Ten sam adres <http://kztt.webpark.pl/010.html> będzie dostępny do końca maja 2011 r. Prawdopodobnie korzystał wybiórczo z tej instrukcji znakarskiej przy opracowywaniu potrzebnych wzorów znaków, ale nie czytał i nie stosował jej części opisowej. Nie powołuje się na nią w opisach technicznych, chociaż miał taki obowiązek.

Zasady oznakowania są dość proste – na oznakowanie składają się 3 elementy:

- 1/ oznakowanie podstawowe trasy znakami kategorii R;
- 2/ oznakowanie dodatkowe znakami typu R-3;
- 3/ ustawienie tablic informacyjnych z mapami ukazującymi sieć tras rowerowych.

Z formalnego punktu widzenia projekt oznakowania obejmuje wszystkie 3 elementy.

Projekt oznakowania tras rowerowych w myśl obowiązującego prawa powinien być projektem organizacji ruchu drogowego, tymczasem w ogóle nie spełnia kryteriów takiego projektu, ponieważ nie obejmuje wszystkich istniejących znaków drogowych. Dokumentacja przetargowa w ogóle nie wspomina, czy dokumentacja została zatwierdzona w zakresie organizacji ruchu drogowego – to samo dotyczy innych fragmentów dokumentacji przetargowej niż oznakowanie tras rowerowych.

Ad. 1. W uproszczeniu w zakresie oznakowania znakami kategorii R obowiązkowe jest:

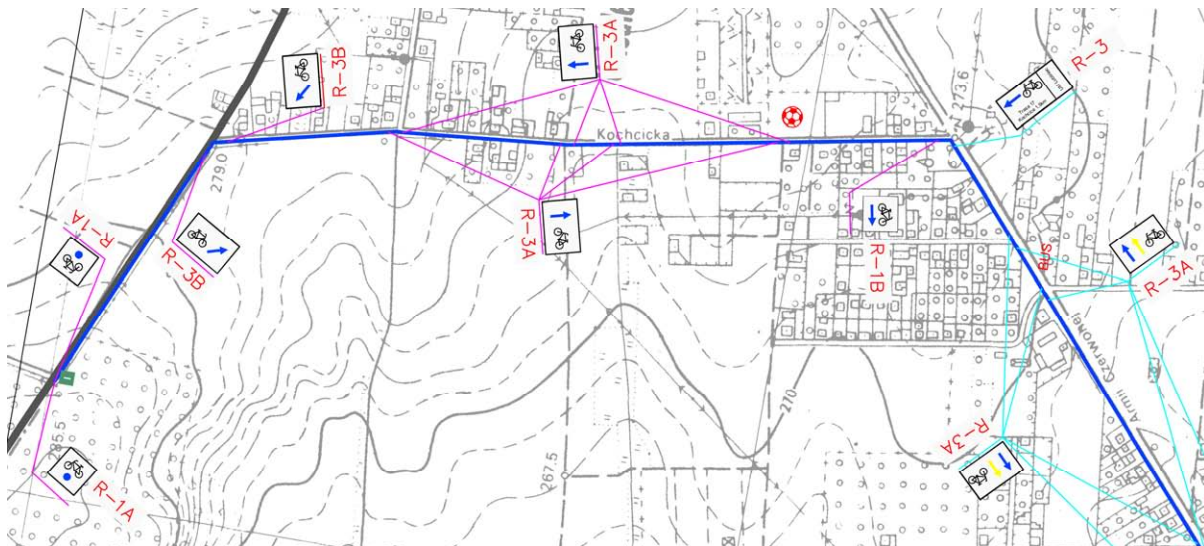
- a) ustawienie lub namalowanie znaków R-1 za każdym skrzyżowaniem dróg (w obu kierunkach);
- b) w razie potrzeby zapowiedzenia zakrętu lub kierunku jazdy przez rozległe skrzyżowanie ustawienie lub namalowanie przed skrzyżowaniami odpowiednich znaków ze strzałkami;
- c) ponieważ znaki typu R-1a oznaczające początek nie określają kierunku wyjazdu na trasę, kierunek ten nadają ustawione w obrębie skrzyżowania najbliższe znaki R-1;
- d) w przypadku bliskości dwóch skrzyżowań np. znak ze strzałką dotyczący drugiego skrzyżowania może zastępować znak R-1, który według zasady ogólnej powinien stanąć za pierwszym skrzyżowaniem;
- e) w przypadku wspólnego prowadzenia kilku tras tą samą drogą wszystkie znaki powinny być łączone ze sobą;
- f) w przypadku skrzyżowań i rozwidleń tras rowerowych należy zadbać o dobre oznakowanie tych miejsc tak, aby rowerzyści mieli możliwie przejrzystą sytuację, w których kierunkach rozchodzą się poszczególne trasy;
- g) w przypadku występowania znaków C-13 i C-16-13 znaki R-1 powinny być umieszczane pod nimi, projekt powinien też ustosunkowywać się do prawidłowości rozmieszczenia istniejących znaków typu C-13, C-16-13 i pochodnych, a także obejmować znaki ze strzałkami naprowadzającymi na wykorzystywane drogi dla rowerów i sygnalizującymi miejsce zjazdu z tych dróg.

Ad. a) **Przy realizacji projektu technicznego ta zasada została złamana.** Za wieloma skrzyżowaniami nie ma żadnego znaku R-1 co oznacza, że rowerzysta dojeżdżający do trasy z boku w ogóle jej nie zauważy i oznakowanie nie spełni swojego podstawowego przeznaczenia, jakim jest natrafienie na oznakowanie.

Ad. b) Znaki ze strzałkami zapowiadające zakręty zostały zaprojektowane prawidłowo. **Na wielu skrzyżowaniach zamiast znaków R-1 za skrzyżowaniami zaprojektowano niepotrzebnie znaki R-3a przed nimi.** Znaki R-3a powinny pozostać tylko tam, gdzie prawidłowo ustawione znaki R-1 są trudne do zauważenia.

Ad. c) **W ogóle nie zastosowano się do zasady dotyczącej prawidłowego oznakowania początków tras rowerowych.**

Ad. d) Oznakowanie sytuacji wyjątkowych jest trudne do skomentowania, skoro nie są prawidłowo stosowane zasady wymienione powyżej.



Fragment projektu oznakowania trasy rowerowej. Widać wyraźnie brak znaków R-1 [ad. a), b) i c)].

Na wspólnym odcinku znaki dwóch tras są zablokowane [ad. e)], ale brak jest wyraźnego oznakowania rozwidlenia [ad. f)].

Projekt ignoruje istnienie ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Częstochowskiej [ad. h)] i istniejących znaków drogowych, co uniemożliwia ocenę prawidłowości oznakowania.

Ad. e) Oznakowanie wspólnych odcinków kilku tras rowerowych na planach sytuacyjnych zawiera prawidłowe wzory znaków, z zastrzeżeniami wymienionymi powyżej. Nieprawidłowe wzory znaków zauważone zostały na ul. Droniowskiej, gdzie zamiast znaków wspólnych 4 tras rowerowych zaprojektowane zostały znaki parami po 2 trasy rowerowe. **Znaki pokazane na planach sytuacyjnych są rozbieżne ze znakami ujętymi w specyfikacjach znaków w opisach technicznych.**

Ad. f) **Brak jest wyraźnego oznakowania większości skrzyżowań i rozwidleń tras rowerowych.**

Ad. g) Projekt w ogóle pomija wykorzystanie istniejących dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. **Na podstawie projektu w ogóle nie da się ustalić, czy oznakowanie kategorii C i R zostało wykonane prawidłowo, a także jaka jest lokalizacja znaków kategorii R względem innych znaków drogowych.**

Należy uzupełnić dokumentację o brakujące znaki R-1 i zrezygnować z nieprawidłowo zaprojektowanych znaków R-3a. Należy wyjaśnić sprawę projektu organizacji ruchu drogowego – jego brak w materiałach przetargowych uniemożliwia sprawdzenie, czy przy drogach publicznych znaki zostały zaprojektowane prawidłowo.


W zakresie stosowanych materiałów projekt zamiast sprawdzonej przez ponad sto lat techniki znaków malowanych na pniach drzew zakłada nie stosowane nigdzie mocowanie plastikowych znaków opaskami, które będą się wrzynać w drzewa i je niszczyć, jeżeli nie będą często poluzowywane. Na terenach leśnych zamiast słupków stalowych lepiej sprawdzają się słupki drewniane, które rzadziej padają łupem złodziei i wandali niezrozumiałe jest stosowanie wszędzie słupków stalowych.

Należy bezwzględnie zamienić znaki mocowane opaskami do pnie drzew na malowane.

Ad. 2. Drogowskazy powinny mieć 2 pola:

- duże pole ze strzałką w kolorze trasy oraz informacji o trasie z nazwami miejscowości (dzielnicy lub osiedli) i odległościami do nich;
- małe pole z administratorem trasy i jej numerem.

W projekcie numery tras znalazły się na dużym polu, na którym nie podano z kolei zbyt dokładnych i przemyślanych informacji dotyczących przebiegu trasy.

| | | |
|---|---|---------|
| Sieć tras rowerowych TRASA nr 600 UG Janów |  | |
| | Olsztyn | 22,3 km |
| | rez. "Parkowa" | 12,6 km |
| | Złoty Potok, kościół | 1,9 km |
| | Złoty Potok, pałac | 1,0 km |

Prawidłowy wzór drogowskazu trasy rowerowej (wersja zalecana przez ŚKZTT PTTK)

| | | |
|--|---|--------------|
| |  | UM Lubliniec |
| | Trasa 17 Kokotek 0,5km | |

Nieprawidłowy wzór drogowskazu (niewłaściwa lokalizacja numeru trasy i uboga treść informacyjna)

Drogowskazy powinny znajdować się na obu końcach (początkach) każdej trasy, a poza tym we wszystkich miejscach węzłowych (np. dworzec PKP), na wszystkich skrzyżowaniach tras rowerowych i na ważniejszych rozwidleniach. **Przy realizacji projektu technicznego ta zasada została złamana – projekt jest zupełnie nieprzemysłany i drogowskazy nie tworzą żadnego systemu informacyjnego.** Projekt ogranicza się do umieszczenia drogowskazów z zupełnie przypadkowych miejscach, np. przed skrzyżowaniem, co automatycznie uniemożliwia skorzystanie z niego przez rowerzystów nadjeżdżających z innego kierunku.

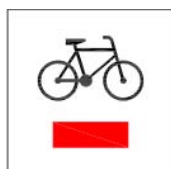
Brak jest drogowskazów, dokąd można dojechać po zakończeniu oznakowanego odcinka trasy. Brak jest drogowskazów do obiektów, które znajdują się w bok od znakowanych tras rowerowych. Zgodnie z koncepcją takie drogowskazy miały m.in. pokazywać możliwość przejazdu istniejącą ścieżką rowerową między trasami nr 27 i 435.

Należy uzupełnić dokumentację tak, aby drogowskazy – znaki R-3 tworzyły przemysłany system. Należy też uzupełnić treść dotychczas zaprojektowanych drogowskazów.

Ad. 3. Tablice informacyjne powinny przedstawiać sieć tras rowerowych w najbliższej okolicy, najlepiej na turystycznej mapie gminy, wraz ze schematem innych planowanych tras rowerowych i wzorami najczęściej spotykanych znaków. Trasy na mapie powinny być skilometrowane.

Projektowane tablice odbiegają od tej zasady. Informacje podane na tablicach w ogóle ignorują fakt, że realizowane trasy są zazwyczaj jedynie fragmentami koncepcji większej sieci tras rowerowych sugerując (prawdopodobnie w sposób niezamierzony), że jest to tylko projekt lokalnej sieci. Projekt tablic powinien dotyczyć całej sieci tras, a nie proponować oddzielne tablice dla pojedynczych tras.

Na mapkach nie podano kilometrażu poszczególnych odcinków tras rowerowych (obowiązujący zapis typu 5,3 km) – zamiast tego podano niestrawny dla przeciętnego użytkownika szczegółowy kilometraż jednej trasy (zapis typu 12+528). W tekstach tablic są błędy redakcyjne – np. w tytułach określenie w rodzaju „15,3 km” dzielone na dwa wiersze. Wzory znaków zostały ograniczone do rzadko stosowanego na trasie znaku R-1 z nieprawidłowym wzorem roweru i paska.



Prawidłowy wzór znaku podstawowego trasy rowerowej (wersja malowana bez czarnej obwódki)



Nieprawidłowy wzór znaku na tablicy informacyjnej (niewłaściwy wzór roweru i paska)

Tablice informacyjne, podobnie jak drogowskazy, powinny zachęcać do korzystania z tras rowerowych, a więc powinny być zlokalizowane w miejscach węzłowych (np. dworzec PKP) oraz na ważniejszych skrzyżowaniach tras rowerowych. **W projekcie nie przewidziano ani jednej tablicy w miejscach węzłowych.** Zamiast tego zaprojektowano tablice zlokalizowane na granicach Gminy, które w niewielkim stopniu zachęcają kogokolwiek do korzystania z tras rowerowych, ponieważ w wielu przypadkach znajdują się w miejscach, do których trudno dotrzeć. W tych miejscach w zupełności wystarczy umieścić drogowskazy. Przypadkiem jedynym dobrym pomysłem są tablice informacyjne na końcach objazdu – trasy nr 30a.

Należy uzupełnić dokumentację tak, aby tablice informacyjne tworzyły przemyślany system informowania o sieci tras rowerowych w Lublińcu i okolicy. Należy też uzupełnić treść dotychczas zaprojektowanych mapek.

System tablic informacyjnych tras rowerowych, dydaktycznych i z planem miasta. Obecnie sytuacja jest następująca:

- projektowane stosunkowo małe tablice informacyjne tras rowerowych mają bardzo skąpą schematyczną mapkę, bez szczegółów dotyczących sieci tras rowerowych i bez treści krajoznawczo-turystycznej,
- projektowane tablice dydaktyczne dotyczące pojedynczych obiektów, w większości o dość skąpej treści, nieproporcjonalnie duże w stosunku do tablic informacyjnych tras rowerowych,
- istniejące i nie zaprojektowane na nowo duże tablice z planem miasta (opracowane niegdyś przez Wydawnictwo „Plan”), bez naniesionych zaprojektowanych obecnie tras rowerowych, ale za to z dość obfitą treścią dydaktyczną, dublującą częściowo treść tablic dydaktycznych.

Tablice te powinny stanowić wspólny system, stanowiący istotę zadania dotyczącego przecież rozwoju systemu informacji turystycznej – powinny mieć identyczny sposób wykonania, np. z zachowaniem tej samej wysokości tablic, a także identyczny sposób ich ustawienia. Tymczasem tablice tras rowerowych mają wymiary 700 x 1000 mm, a pozostałe wymiar pionowy 1250 mm. W miejscach, w których powinny stać tablice informacyjne tras rowerowych powinny też zazwyczaj stać tablice z planem miasta i tablice dydaktyczne, tymczasem tablice dotyczące tras rowerowych zaprojektowano w przysłowiowych krzakach na granicach Gminy, a zamiast nowych tablic z planem miasta zaproponowano powielenie starych wzorów, nie pasujących do tworzonego obecnie systemu.

Należy uzupełnić dokumentację o jednolity system wzorów tablic wszystkich typów obejmujący przede wszystkim sprawy merytoryczne i jednolitą szatę graficzną.

Podsumowanie.

W koncepcji założono, że trasy rowerowe powinny przyciągać rowerzystów dobrym i „wandaloodpornym” oznakowaniem, dobrą informacją o całej sieci tras rowerowych, z dobrze opracowanymi tablicami informacyjnymi i dużą ilością drogowskazów w miejscach węzłowych i na skrzyżowaniach tras rowerowych, a także z drogowskazami na ważniejszych rozwidleniach tych tras.

Zamiast tego w projekcie technicznym:

- **Nie zostały zachowane standardy oznakowania PTTK**, a w szczególności brak jest podstawowych dla polskiego systemu znakowania znaków R-1 za większością skrzyżowań, zamiast tego zastosowano nagminnie znaki R-3a, których znaczenie jest drugorzędne w stosunku do znaków R-1.
- **Ważnym elementem „wandaloodporności” są znaki malowane na pniach drzew**, które w projekcie zostały zastąpione nieekologicznymi znakami metalowymi mocowanymi do pni opaskami.
- **Brak jest zupełnie tablic informacyjnych w miejscach węzłowych**, gdzie jest największy ruch turystyczny. Nie zastąpią ich tablice o niepełnej treści i z błędami, stawiane na granicach Gminy, gdzie jest bardzo mały ruch turystyczny.
- **Drogowskazy zaprojektowano z bardzo skąpą treścią merytoryczną i usytuowano w miejscach zupełnie przypadkowych.** Nie tworzą żadnego systemu i ich wartość dla orientacji w terenie jest znikoma.
- **Oznakowanie turystyczne znakami kategorii R wymaga sporządzenia projektu organizacji ruchu**, którego najwyraźniej nie wykonano.
- **Tablice informacyjne tras rowerowych, dydaktyczne i z planem miasta nie tworzą spójnego systemu.**

Wszystkie wymienione rodzaje błędów i braków powinny być usunięte przed przystąpieniem do realizacji oznakowania tras rowerowych.