



Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze  
Oddział Kolejowy w Gliwicach  
Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych  
44-100 Gliwice, ul. Dubois 12



I.dz.: 26/ŚKZ/12

Gliwice, 2012-03-01

**W.P. Piotr Uszok**  
**Prezydent Miasta Katowice**  
**ul. Młyńska 4**  
**40-098 KATOWICE**

### dot. trasy rowerowe w mieście

Jako Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych promujemy powstawanie Śląskiej Sieci Tras Rowerowych jako jednego z elementów infrastruktury rowerowej i obserwujemy wysiłki Urzędu Miasta Katowice w jej realizacji. Pomimo poprawy struktury organizacyjnej Urzędu, a zwłaszcza wyznaczenia osoby do współpracy z organizacjami społecznymi zainteresowanymi infrastrukturą rowerową stwierdzamy, że nadal wiele działań nie odpowiada zapotrzebowaniu społecznemu i rozmija się z dobrą praktyką inżynierską oraz wypracowanymi standardami planowania i budowy infrastruktury rowerowej, a także znakowania tras rowerowych. **Poniżej omawiamy kilka problemów, które naszym zdaniem powinny zostać rozwiązane, jeżeli chce się doczekać dalszej poprawy w tym zakresie.**

W ubiegłym roku trzykrotnie nawiązywaliśmy kontakty z Urzędem Miasta Katowice w sprawie tras rowerowych. Z kontaktów tych wynika, że kompetencje dotyczące infrastruktury rowerowej rozbite są pomiędzy Wydział Rozwoju Miasta, Wydział Inwestycji, Wydział Sportu i Turystyki, Miejski Zarząd Ulic i Mostów oraz Zarząd Zieleni Miejskiej. Formalny koordynator wyznaczony jest tylko do kontaktów z organizacjami społecznymi, co w zasadzie odcina nas od dyskusji merytorycznych na temat infrastruktury rowerowej, które mogłyby doprowadzić do uzyskania wymiernych efektów w tym zakresie. Ewidentnie odczuwa się brak osoby zajmującej się koordynacją inwestycji miejskich, a w szczególności brak osoby zajmującej się całością infrastruktury rowerowej. Skutkiem tego oddawane do użytku trasy rowerowe są niekompletne, a tylko w nielicznych przypadkach są potem poprawiane, za to są systematycznie niszczone przez inne inwestycje. **Równocześnie brak jest w Urzędzie Miasta mechanizmu, który by zapewniał właściwe utrzymanie przejezdności i oznakowania tras rowerowych.**

Poniżej przedstawiamy ważniejsze uwagi szczegółowe.

Przy okazji opracowywania strategii rozwoju sportu w Katowicach zorientowaliśmy się, że trasy rowerowe na terenie miasta zostały zepchnięte wyłącznie do roli najbardziej popularnych obecnie tras rekreacyjnych, natomiast zupełnie pominięto to, że infrastruktura rowerowa powinna służyć codziennym potrzebom komunikacyjnym mieszkańców, a w przypadku tras dalekobieżnych także ruchowi turystycznemu. Ankietowani **mieszkańcy miasta stwierdzili, że ilość tras rekreacyjnych jest wystarczająca, co w powyższym kontekście może sprawiać wrażenie, że trasy rowerowe o innym przeznaczeniu też są niepotrzebne.**

W latach 2010-2011 nasze kontakty z Urzędem Miasta dotyczyły m.in. trasy rowerowej nr 103 z WPKiW do Kokocińca, której działacze PTTK zamierzali nadać imię zasłużonego dla rozwoju turystyki rowerowej kol. Ryszarda Mielnika, wieloletniego mieszkańca Katowic (m.in. nasze pismo I.dz. 97/ŚKZ/10 z dnia 2010-10-05). **Trasa ta, pomimo że powstawała aż 8 lat, ma kilka tak poważnych usterek projektowych, że w ogóle nie nadaje się do propagowania jej jako trasy rowerowej, a Wydział Inwestycji Waszego Urzędu nie zamierza dostosować jej do standardów, jakie powinna spełniać nawet podrzędna trasa rowerowa. Specjalnym kuriozum tej trasy są liczne wysokie i strome schody (w sumie ok. 15 m w pionie), które zupełnie nie nadają się nawet do prowadzenia roweru.** Skutkiem tego nasz Klub wspólnie z katowickimi klubami rowerowymi PTTK byliśmy zmuszeni do odstąpienia od nadania tej trasie imienia Ryszarda

Mielnika. Z braku miejsca pomijamy inne usterki, z którymi można się zapoznać na naszej stronie internetowej pod adresem <http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat103.pdf>.

**W połowie ubiegłego roku Wydział Sportu i Turystyki Waszego Urzędu zainteresował się naszą ofertą przeprowadzania audytów tras rowerowych** (pismo l.dz. 88/ŚKZ/11 z dnia 2011-08-12), które by pozwoliły wyszczególnić wszystkie usterki na trasach istniejących, projektowanych i planowanych. Z naszych doświadczeń wynika, że większość urzędów nie potrafi przypilnować, aby projektanci i wykonawcy tras wykonywali swoje prace na odpowiednim poziomie. Najczęściej powtarzają się takie błędy jak: nawierzchnia z kostki betonowej zamiast układanego maszynowo asfaltu, wysokie krawężniki na końcach odcinków dróg dla rowerów, brak przejazdów dla rowerzystów przez jezdnie lub brak możliwości wjazdu z jezdni na drogę dla rowerów, oś trasy rowerowej meandrująca w poziomie i pionie według fantazji projektanta, często przy braku jakichkolwiek łuków poziomych i z przerywaniem ciągłości drogi dla rowerów przy zjazdach na posesje, niekompletne lub wręcz błędne oznakowanie zarówno dróg dla rowerów, jak i samych tras rowerowych. **Rezygnacja z przeprowadzania audytów** (Wasze pismo l.dz. ST.434.15.2011.AS z dnia 2011-12-21) **będzie w praktyce skutkowałą zaaprobowaniem braku dbałości o właściwe wykonywanie i utrzymywanie infrastruktury rowerowej.** Zawarta w tym piśmie sugestia, że w przyszłości należy ogłaszać przetargi na wykonawców audytów jest naszym zdaniem niewłaściwa, ponieważ może przynieść efekt zupełnie przeciwny do zamierzonego.

**Stwierdzenie zawarte w piśmie Wydziału Sportu i Turystyki, że nowe zamierzenia będą konsultowane z przedstawicielami cyklistów już okazało się nieprawdziwe – nadal tworzone są atrapy dróg dla rowerów poza wszelką kontrolą merytoryczną.** W ogłoszonym przetargu na zagospodarowanie terenu wzdłuż Rawy BZP.271.1.58.2012 znalazły się kuriozalne rozwiązania zarówno jezdni, jak i drogi dla rowerów wijącej się meandrami bez żadnych łuków poziomych. Droga dojazdowa do parkingu i sam parking „połykają” część rekreacyjną bulwaru, droga dla rowerów ma bezmyślnie zaprojektowaną nawierzchnię z kostki, z wysokimi krawężnikami i obrzeżami uniemożliwiającymi swobodną jazdę. **Cały ten projekt zasługuje jedynie na wrzucenie do kosza i unieważnienie przetargu do czasu zaprojektowania czegoś sensownego.**

W międzyczasie wykonaliśmy w czynie społecznym kilka wyrywkowych audytów. Oprócz trasy nr 103 audyty dotyczyły trasy nr 1 z Katowice w stronę Pszczyzny i trasy nr 109 z Janowa do Murcek (<http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat001.pdf> i <http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat109.pdf>). **Audyt trasy nr 1 ujawnił m.in., że trasa ta wymaga dostosowania jej przebiegu do standardów projektowania tras rowerowych,** z wydłużeniem jej do Rynku i wyprostowaniem barokowych meandrów m.in. w Dolinie Trzech Stawów. Na trasie tej nigdy **nie było prawidłowego oznakowania, które po prostu należy zaprojektować i wykonać od nowa,** likwidując pozostałości starych znaków. W przypadku trasy nr 109 w materiałach przetargowych **została bez żadnego uzasadnienia nazwana trasą nr 3,** natomiast nikt z Urzędu Miasta nie zwracał się do nas o nadanie jej prawidłowego numeru. Ponadto trasa ta jest w znacznej mierze trasą czysto statystyczną. **Jej połowa dubluje wykonaną wcześniej w czynie społecznym trasę nr 3, z kilkoma kuriozalnymi rozwiązaniami technicznymi** o charakterze atrapy drogi dla rowerów oraz niekompletnym i niestarannym oznakowaniem.

Z uwagi na brak czasu nie wykonaliśmy dalszych audytów w formie pisemnej. **Zmiany przebiegu i nowe oznakowanie potrzebne są na trasie nr 3.** Duże braki i błędy w oznakowaniu stwierdziliśmy też na trasach nr 101, 122 i 153. Podobne błędy stwierdziliśmy na trasie nr 5, która powinna łączyć się w centrum z trasą nr 2, a obie powinny mieć łącznik do Rynku. Trasy nr 3 i 5 oraz dotychczas nie oznakowana trasa 7 powinny dochodzić do granic Sosnowca i Mysłowic. **Trasa nr 2 istnieje praktycznie tylko w sprawozdawczości Urzędu Miasta** – do przemyślenia od nowa jest jej przebieg w Brynowie i Ligocie, zniszczony w czasie modernizacji układów komunikacyjnych. W przypadku tej trasy proponujemy powrócić do pierwotnej propozycji jej przebiegu obok Kop. „Wujek”, z wykorzystaniem części dotychczasowej trasy nr 122. Oddzielnego przemyślenia wymaga też planowana trasa nr 4 z Rynku do WPKiW, która powinna oprzeć się o dotychczas niepowiązane ze sobą odcinki niestandardowych dróg dla rowerów. Na wszystkich trasach występują liczne błędy, które w sposób ogólny wymieniliśmy powyżej. W zasadzie

wszystkie wymagają pilnego remontu oznakowania lub jego modernizacji i likwidacji poważniejszych usterek technicznych.

Poprzez naszego kol. Piotra Rościszewskiego kontaktowaliśmy się z Zarządem Zieleni Miejskiej, który planował remont odcinków tras rowerowych poza pasami drogowymi (m.in. pismo l.dz. 95/ŠKZ/11 z dnia 2011-09-19) i sporządzenie stosownej dokumentacji. Wykazaliśmy, że takie postępowanie jest niewłaściwe bez równoczesnego wykonania remontu pozostałych odcinków, m.in. w celu uzyskania ciągłości tras, a tym samym umożliwienie zaprojektowania drogowskazów i tablic informacyjnych. Niestety Miejski Zarząd Ulic i Mostów zainteresował się sprawą tylko pobieżnie. W efekcie otrzymaliśmy jedynie informację, że prace projektowe nie będą rozbijane na przypadkowe fragmenty, a dalsze prace zostały przesunięte na rok 2012. Oczekiwaliśmy, że odbędzie się jakaś dyskusja merytoryczna, podczas której zostanie ustalona kolejność najpilniejszych prac remontowych i podział na poszczególne zadania inwestycyjno-remontowe. Tymczasem skończył się luty i nadal nie mamy żadnego sygnału w tej sprawie. Obawiamy się, że po raz kolejny jakieś przypadkowe prace zostaną powierzone jakiemuś przypadkowemu projektantowi, a my zostaniemy pozbawieni możliwości uczestniczenia w tych działaniach.

**W celu poprawy sytuacji z trasami rowerowymi uważamy, że wszelkie prace powinny być prowadzone według jednolitej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, z podziałem prac na zadania umożliwiające systematyczne ewoluowanie tego systemu. Jako autorzy tej koncepcji nie powinniśmy być spychani jedynie do roli przypadkowych opiniodawców lub zleceniobiorców.**

Z naszej strony po raz kolejny oferujemy prace wykonywane zgodnie z tzw. krakowskimi standardami budowy dróg dla rowerów (ich autor opracowuje obecnie standardy ogólnopolskie) i standardami znakowania tras rowerowych opracowanymi przez PTTK i uściślonymi przez nasz Klub Znakarzy. Są to takie prace jak:

- 1) Wykonywanie szczegółowych koncepcji sieci tras rowerowych lub wybranych tras, z wykorzystaniem zasad opracowanych przez holenderską organizację CROW.
- 2) Wykonywanie projektów technicznych oznakowania tras rowerowych znakami kategorii R na podstawie standardów instrukcji znakowania szlaków PTTK, uzupełnionych o nasze własne doświadczenia.
- 3) Wykonywanie projektów remontu lub modernizacji oznakowania tras rowerowych.
- 4) Wykonywanie prostych projektów technicznych zgodnie z tzw. krakowskimi standardami budowy dróg dla rowerów wraz z organizacją ruchu ogólnego przeznaczenia.
- 5) Wykonywanie prostych projektów technicznych miejsc odpoczynku dla rowerzystów.
- 7) Pełnienie nadzoru autorskiego nad wykonawcami.
- 8) Wykonywanie audytów projektów innych autorów oraz tras rowerowych oddawanych do użytku i wymagających remontu.

Z poważaniem

SEKRETARZ KLUBU



Piotr Rościszewski

PREZES KLUBU



Jan Rychlik

Kopie:

UM Katowice – Wydział ST

a.a. x 1