

Turystyczne Trasy Rowerowe w woj. śląskim

Uregulowania prawne dotyczące tras rowerowych

Wytyczanie i znakowanie rowerowych szlaków turystycznych powinno być jednym z ważniejszych elementów zachęcających do uprawiania turystyki rowerowej. Tymczasem w Polsce brak jest jakichkolwiek przepisów regulujących organizację tras rowerowych. Dla przykładu w Wielkiej Brytanii siecią dalekobieżnych tras rowerowych zajmuje się wyspecjalizowana fundacja Sustrans. W Holandii trasy rowerowe stanowią fragment wyspecjalizowanej sieci dróg państwowych. W Szwajcarii problematyką głównych tras rowerowych zajmuje się wyspecjalizowana firma prywatna, która ma monopol na utrzymanie i obsługę turystyczną tych tras. W Czechach brak jest ustawowych szczegółowych rozwiązań centralnych dotyczących wyłącznie tras rowerowych, ale władze szczebla wojewódzkiego i rejonowego bez sprzeciwu i wykrętów realizują postulaty Klubu Czeskich Turystów dotyczące wszystkich typów szlaków. Polska jest podobno wraz z Hiszpanią jednym z dwóch krajów Unii Europejskiej, które nie doczekały się w zakresie tras rowerowych żadnych rozwiązań systemowych. Brak ten dotyczy nie tylko tras o charakterze turystycznym, ale również tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym.

Do 1990 r. w Polsce szlakami turystycznymi zajmowały się władze centralne za pośrednictwem Głównego Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki oraz ich realizatora – Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, chociaż PTTK zawsze występowało w roli niechcianego petenta. Od czasu likwidacji tego urzędu i monopolu PTTK dotacje centralne dla PTTK zostały mocno ograniczone, a według koncepcji ministerialnych każdy samorząd powinien zajmować się szlakami we własnym zakresie. Tego typu koncepcja ma podstawową wadę: zakłada, że będą powstawać wyłącznie szlaki lokalne o charakterze krajoznawczo-rekreacyjnych kółeczek po gminach. Brak zupełnie rozwiązań systemowych dotyczących szlaków dalekobieżnych. W lukę powstałą po monopolu PTTK próbują wejść organizacje zielonych, które interesują się rowerem jako ekologicznym środkiem transportu, w tym również wykorzystaniem roweru do uprawiania rekreacji i turystyki, a także lokalne kluby cyklistów i turystyki aktywnej. Największe osiągnięcia w zakresie tworzenia szlaków dalekobieżnych ma Fundacja Partnerstwo dla środowiska z programem Greenways, czyli Zielonych Szlaków. W praktyce Greenways powiela te same błędy, które występują na pozostałych szlakach, a jedynym osiągnięciem jest to, że szlaki te są znacznie dłuższe od szlaków PTTK-owskich.

Brak jest przepisów szczegółowych dotyczących szlaków rowerowych. Przebieg szlaków powinien znajdować się na planach zagospodarowania przestrzennego gmin i w opisach poszczególnych działek tego planu, ażeby uniknąć pomijania tych szlaków przy przebudowach układów drogowych, a także w celu zastrzegania pozostawienia szlaku przy sprzedaży działek w ręce prywatne. Polskie prawo nie uznaje pojęcia tzw. drogi koniecznej w odniesieniu do szlaków turystycznych i brak takich zastrzeżeń niejednokrotnie oznacza konieczność likwidacji całego szlaku. Brak jest przepisów regulujących problem użyczenia

dróg prywatnych na cele publiczne, a odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku takiego użyczenia nie jest ściśle określona. PTTK jako jedyne w Polsce opracowało kadłubową instrukcję oznakowania szlaków rowerowych, ale brak jest szczegółowych uregulowań prawnych z zasadami ich stosowania. Obecnie teoretycznie np. trzech niezależnych organizatorów tras rowerowych może w tym samym miejscu skrzyżować swoje szlaki w tym samym kolorze, nikt tego nie koordynuje i nikt za to nie odpowiada. Na wspólnych odcinkach kilku tras znaki powinny być umieszczane wspólnie, ale w przypadku dwóch administratorów tras nie wiadomo kto ma komu ustąpić. Kilka lat temu Ministerstwo Infrastruktury, nie pytając PTTK o zdanie, dwukrotnie zmieniło obowiązujące wzory znaków szlaków rowerowych. Zmieniono np. kształt kierownicy i siodła piktogramu roweru oraz zróżnicowano kierunki usytuowania roweru, dodano do znaków czarną ramkę. Zabroniono stosowania znaków nieodblaskowych. Oczywiście kosztami zmian wynikających z tego tytułu obarczono administratorów szlaków, a z uwagi na małą wagę problemu na wielu szlakach znajdują się na przemian znaki ze starymi i nowymi piktogramami rowerów, pasków i strzałek.

Brak jest jakichkolwiek uregulowań prawnych dotyczących klasyfikacji szlaków rowerowych ze standardami różnych typów w zależności od rodzaju i wielkości ruchu rowerowego, a także w zależności od parametrów technicznych trasy. Dla powstającej sieci tras rowerowych Ściany Wschodniej eksperci GDDKiA zaproponowali adaptowanie tymczasowo wzorów duńskich, najczęściej stosowanych w Europie.

Współpraca pomiędzy samorządami a PTTK

Chociaż PTTK jako jedyna organizacja w Polsce szkoli i zrzesza znakarzy, tj. osoby znające problematykę znakowania szlaków turystycznych, to samorządy rzadko korzystają ze współpracy z tym Towarzystwem. Przyczyna braku tej współpracy wynika ze złych nawyków obu stron. Wielu urzędników nie lubi, jak ktoś im psuje szyki i nie pozwala zlecać wykonywania prac osobom, które się na tym kompletnie nie znają, ale robią to taniej niż PTTK lub pod dyktando wydumanych życzeń urzędników. W ten sposób powstają kolejne kilometry statystycznych szlaków, które nikomu do niczego nie służą oprócz wypełniania kolejnych pozycji w sprawozdaniach, a na dodatek nigdy właściwie nie są promowane, nie są konserwowane i poprawiane, zwłaszcza w przypadku zmian personalnych w urzędach, które te szlaki popełniły.

PTTK z kolei nie umie opanować organizacyjnie problematyki znakowania szlaków, a zwłaszcza nowej dziedziny, jaką są szlaki rowerowe. Zaslugą PTTK jest umieszczenie wzorów znaków szlaków rowerowych w Kodeksie Drogowym i opracowanie kadłubowej instrukcji oznakowania tych szlaków. I na tym koniec. Kadłubowa instrukcja znakowania szlaków turystycznych nie pozwala jej czytelnikowi na uzyskanie wiedzy niezbędnej do dobrego wykonania szlaku turystycznego. Od kilku lat ślimaczy się realizacja postulatu stworzenia centralnej ewidencji szlaków rowerowych, chociaż Ministerstwo Infrastruktury wygospodarowało na ten cel jakieś pieniądze. Opracowany przeze mnie i stale uzupełniany projekt szczegółowej instrukcji znakowania szlaków rowerowych nie może doczekać się oficjalnej dyskusji i zaproponowania przyjęcia jego poprawionej wersji do szerszego użytku.

Brak dobrej instrukcji znakarskiej jest odczuwalny, co skutkuje powstawaniem kolejnych, bardziej szczegółowych instrukcji – w Internecie znalazłem propozycje olsztyńskich działaczy PTTK i poznańskiej Sekcji Rowerzystów Miejskich.

W wielu województwach nie ma działaczy PTTK chętnych do fachowej koordynacji prac znakarskich i znakowania szlaków rowerowych, a więc zainteresowanym samorządom nie można zaproponować fachowej współpracy. Działacze Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych starają się pełnić taką rolę, ale nie jest to rozwiązanie systemowe. Tam gdzie koordynatorzy są powołani, ulegają wydumanym życzeniom samorządów i prowadzą szlaki dalekobieżne w sposób, który niepotrzebnie je wydłuża i utrudnia przejazd, co odstrasza od korzystania z nich przez turystów. Znakarze PTTK i firmy wykonujące oznakowanie na zlecenia samorządów zazwyczaj nie mają doświadczenia i nie potrafią wykonywać prac z należytą starannością, zwłaszcza tam, gdzie trzeba stosować nie tylko oznakowanie malowane, ale w formie znaków drogowych. Niekiedy ulegają naciskom samorządów, żeby w celu iluzorycznego ograniczenia kosztów wykonywać oznakowanie fragmentarycznie lub z niestandardowych materiałów, przez co wykonane przez nich oznakowanie ma niewielką wartość użytkową i szybko zanika.

Kolejnym błędem, które popełniają samorzady, jest nie tylko prowadzenie szlaków według własnych reguł i zbyt rzadkie oznakowanie, ale też wprowadzanie własnych, wydumanych zasad oznakowania tras niekonwencjonalnymi wzorami znaków i stosowanie innych kolorów, niż wypraktykowane przez PTTK. Kolory szlaków nie zostały wymyślone przy biurku, ale są wynikiem wieloletnich obserwacji istniejących szlaków i zachowań turystów, którzy z nich korzystają. Wobec braku na szlakach dokładnych drogowskazów i tablic informacyjnych nieprzyzwyczajony do tych udręczeń turysta może łatwo zabłądzić.

Do katalogu niefachowych rozwiązań należy zaliczyć oznakowanie Trasy Greenways Kraków – Wiedeń oraz Wiślanej Trasy Rowerowej i ich odgałęzień. W pierwszym przypadku numer trasy na znakach został zastąpiony logo trasy, w drugim przypadku logo trasy przypominające stracha na wróble zastąpiło symbol roweru, a wszystkie odgałęzienia trasy wykonano w tym samym kolorze niebieskim co trasa główna.

Jak ma wyglądać dobrze zorganizowany szlak rowerowy

Warto zainteresować się od strony marketingowej, kto uprawia turystykę rowerową. Być może, nie jest to jeszcze nasz model turystyki, ale w tym kierunku na pewno będzie zmierzać jej rozwój w Polsce. Badania szwajcarskie wykazały, że turystykę rowerową uprawiają ludzie zarabiający powyżej przeciętnej i w wieku powyżej średniego. Ponadto turyści ci preferują tzw. trasy liniowe, prowadzące z jednej dobrze skomunikowanej miejscowości do drugiej. Ażeby przyciągnąć tego typu turystów, trzeba zaoferować im komplet usług: bezpieczny dalekobieżny szlak rowerowy z dobrym oznakowaniem i dobrą nawierzchnią dróg, z miejscami noclegowymi i gastronomicznymi o różnym standardzie usług oraz punktami odpoczynkowymi, z możliwością pokonywania trasy odcinkami o różnej długości, z łatwym dojazdem do różnego typu atrakcji krajoznawczych i rekreacyjnych. Modne w Polsce trasy w formie pętli mogą co najwyżej stanowić drugorzędne uzupełnienie tras dalekobieżnych. Niezbędne są biura podróży organizujące różnego rodzaju formy wczasów wędrownych,

wypożyczalnie rowerów, punkty napraw i sklepy rowerowe. Wskazane są też środki komunikacji, które umożliwiają dojazd wraz z rowerami do wybranych punktów wzdłuż takiego szlaku. Samorządy, które chcą przyciągnąć turystów na dłużej, powinny umożliwiać poruszanie się po atrakcyjnych krajoznawczo lub krajobrazowo bocznych szlakach.

Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych

Brak jest dobrze wykonanych dalekobieżnych szlaków rowerowych, a jak już są, to na ogół nie mają dobrego oznakowania. Do wyjątków należą przypadki szlaków prowadzących po drogach z dobrą nawierzchnią. Ażeby stworzyć sieć szlaków dalekobieżnych potrzebne są prace koncepcyjne. Woj. śląskie jako jedno z pierwszych miało szansę stworzenia takiej koncepcji. Śląski Związek Gmin i Powiatów (dawniej Związek Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw) zainicjował projekt „Rowerem po Śląsku”, którego ważnym elementem miała być Śląska Sieć Tras Rowerowych, składająca się z dróg dla rowerów w centrach dużych miast i turystycznych szlaków rowerowych łączących wszystkie miasta i siedziby gmin oraz duże ośrodki turystyczne. Projekt ten nigdy nie wyszedł poza fazę wstępnej koncepcji, a w 2003 r. Śląski Związek Gmin i Powiatów definitywnie porzucił jego realizację.

Zasprawą Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych przy Oddziale Kolejowym PTTK w Gliwicach i jego poprzedników środowisko PTTK-owskie usiłuje samodzielnie rozwinąć ideę Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, jako zgodną z jednym z celów programowych Towarzystwa, jakim jest znakowanie szlaków turystycznych, w tym szlaków rowerowych. Z uwagi na brak samorządów, które chciałyby wesprzeć projekt finansowo, uszczegóławianie koncepcji opiera się na pracy społecznej i wykonywane jest bardzo powoli. Ideą koncepcji sieci tras rowerowych zainteresowało się około 2005 r. na krótko Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Opolu, lecz nie przełożyło się to na powstanie nowych tras.

Drogi rowerowe

W zasadzie trasy rowerowe powinny prowadzić istniejącymi drogami dla rowerów, jeżeli gdzieś występują, a tam, gdzie ich nie ma, jezdniami istniejących ulic i innymi istniejącymi drogami. Drogi dla rowerów budowane są coraz częściej, ale przy napotkaniu jakiegokolwiek przeszkody po prostu urywają się. Prawie zupełnie brak jest nadających się do turystyki rowerowej dróg rowerowych. Nieliczne z nich są w Bielsku-Białej, Częstochowie, Gliwicach, Katowicach i Świętochłowicach. Najlepiej w tym gronie wypada Lubliniec, ale niestety są to głównie nielubiane przez rowerzystów drogi z czerwonej kostki betonowej. W Sosnowcu zamiast budować drogi rowerów łączące dzielnice miasta, wykonywane są zupełnie niepotrzebne atrapy dróg dla rowerów w miejskich parkach. Kilka miast posiada proste koncepcje tras rowerowych – Chorzów, Czeladź, Częstochowa, Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie i Tychy. Koncepcję infrastruktury rowerowej posiadają też Katowice. Ich realizacja przebiega ślamazarnie, a pozostałe miasta w większości nie mają żadnych poważniejszych planów w tym zakresie. W Czeladzi wykonano najwięcej, ale zamiast zrealizowania tej koncepcji wykonano karykaturę sieci tras rowerowych, prowadzących przez miasto przez wszystkie możliwe schody. Ostatnio koncepcję infrastruktury rowerowej wykonała Dąbrowa Górnicza. Gliwice od kilku lat przymierzają się do takiej koncepcji, ale jak dotąd bez powodzenia, podobnie Bytom. Wybudowanie jakiegokolwiek układu ścieżek

rowerowych w ciasnych śródmieściach większych miast wydaje się niemożliwe, zwłaszcza z uwagi na brak determinacji ich włodarzy. Próby budowania ciągów pieszo-rowerowych podejmują administratorzy dróg krajowych i wojewódzkich, ale efekty tych prac są fatalne. Ciągi pieszo-rowerowe straszą wysokimi krawężnikami, dziwnymi zygzakami i brakiem przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych dróg i przerwami w rejonie przystanków autobusowych. Polski Kodeks Drogowy już od roku nie dyskryminuje rowerzystów, ale w wielu miejscach przy przejściach dla pieszych nadal brakuje przejazdów dla rowerzystów, co powoduje, że jazda rowerem jest swoistą karą za ich używanie. Rowerzysty, który zdecyduje się na pokonanie tego swoistego toru przeszkód technicznych i formalno-prawnych nie zyskuje ani na czasie, ani na bezpieczeństwie przejazdu.

Nawierzchnie dróg tras rowerowych

Najlepszą nawierzchnią dla rowerzystów jest nawierzchnia asfaltowa. Niestety na istniejących drogach dla rowerów najczęściej napotyka się bruk z betonowej kostki fazowanej, modnej, drogiej i z punktu widzenia rowerzystów uciążliwej ze względu na duży opór jazdy, wibracje i gorszą przyczepność od asfaltu. Kontrastuje to ze spotykanymi w wielu krajach praktycznymi drogami dla rowerów o nawierzchni asfaltowej.

Z uwagi na małe możliwości budowy oddzielnych dróg dla rowerów koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych bazuje na istniejącej sieci dróg gminnych i mniej ruchliwych dróg powiatowych. Unika się prowadzenia tras rowerowych drogami wojewódzkimi i krajowymi, nawet tam, gdzie pojawiają się wspomniane powyżej ciągi pieszo-rowerowe. Z uwagi na nawierzchnię unika się prowadzenia tras rowerowych drogami o nawierzchni z granitowej kostki brukowej, a w szczególności brukowanej tzw. kocimi łebkami.

Rodzajem nawierzchni, który jest stosunkowo przyjazny dla rowerzystów, to nawierzchnia z mieszanki żwirowej lub dobrze zaklinowana nawierzchnia tłuczniowa, a także drogi gruntowe z wyjątkiem nawierzchni z gliny i sypkiego piasku. Jeszcze trudniejsze do przejazdu są drogi porośnięte trawą. Na drogach żwirowych i gruntowych przejazd najbardziej utrudniają kałuże na całą szerokość drogi, a w drugiej kolejności głębokie koleiny. Projektowane trasy rowerowe często z konieczności prowadzą takimi drogami, a tylko nieliczne samorządy decydują się na wyrównanie ich nawierzchni w najbardziej zniszczonych miejscach. Praktycznie każda z wykonanych fragmentarycznie tras dalekobieżnych ma takie miejsca, które mogą zniechęcić rowerzystów do kontynuowania wędrówki tego typu szlakami. Wydaje się, że nakłady potrzebne na łatanie dziur na trasach dalekobieżnych powinny pochodzić z funduszy urzędów marszałkowskich, m.in. w celu uniknięcia dyskusji czy za ich łatanie ma płacić gmina, której mieszkańcy korzystają z nich w znikomym stopniu.

Infrastruktura wokół tras rowerowych

Jeżeli powstanie dobrze zaprojektowana i oznakowana trasa rowerowa, a drogi, którymi przebiega, otrzymają poprawną nawierzchnię, to można być pewnym, że przy odrobinie promocji tej trasy pojawią się na niej rowerzyści. Jest wtedy tylko kwestią czasu, żeby pojawiły się przy niej obiekty gastronomiczne i noclegowe, a także być może wypożyczalnie rowerów i punkty napraw. Problemem są sklepowe stoiska z rowerami, które często ograniczają się do sprzedaży najtańszych rowerów, a różnorodność różnych typów rowerów

sprawia, że prowadzenie przez nie większego asortymentu części zamiennych jest nieopłacalne.

Organizacją, która ma możliwości organizacyjne prowadzenia rowerowych biur podróży jest PTTK, ale nie wie, czemu, nie wykorzystuje tej szansy. PTTK jest z jednej strony organizatorem szlaków rowerowych, z drugiej strony zrzesza przewodników turystycznych i przewodników turystyki kolarskiej, posiada też lokale w których prowadzi Biura Organizacji Ruchu Turystycznego, a w niektórych atrakcyjnych turystycznie regionach posiada bazę noclegowo-gastronomiczną nastawioną na turystów uprawiających turystyką kwalifikowaną i aktywną. Obecnie jest w Polsce kilka prywatnych biur podróży, które oferują wczasy na rowerze, ale ich oferta jak dotąd nie jest powiązana z istniejącymi szlakami rowerowymi z uwagi na ich niedostosowanie do potrzeb przeciętnego turysty, tj. słabe oznakowanie wymagające stałego korzystania z mapy i zły stan dróg, po których prowadzą.

Kolejnym problemem jest brak sensownej oferty przewozu rowerów ze strony PKP. Nie wystarczy sporządzić dogodną taryfę do przewozu rowerów i tolerować je pojedynczo w przypadkowych pociągach. Jedynym rozwiązaniem są wyspecjalizowane wagony lub przedziały do ich przewozu we wszystkich pociągach dalekobieżnych i w wybranych pociągach podmiejskich w godzinach porannych i popołudniowo-wieczornych. Rowerzysta nie może czuć się w pociągu jak piąte koło u wozu, zależne od łaski konduktora i tolerancji innych pasażerów. Rozwiązanie, w którym proponuje się rowerzystom dojazd do szlaku rowerowego prywatnymi samochodami nie jest rozwiązaniem prawidłowym, ponieważ jednym z celów rozwoju turystyki rowerowej jest ograniczenie emisji spalin samochodowych, a nie jej powiększanie.

Powszechny jest brak jakichkolwiek parkingów i stojaków dla rowerów. Do rzadkości należą proste punkty odpoczynkowe przy trasach rowerowych: stoły z ławeczkami, stojakami na rowery i kosze na śmieci.

Międzynarodowe trasy rowerowe w woj. śląskim

W warunkach europejskich najbardziej atrakcyjna jest sieć tras EuroVelo proponowana przez Europejską Federację Cyklistów. Przez południową część woj. śląskiego przebiega fragment trasy EV nr 4 Roscoff – Kijów: Chałupki, granica – Jastrzębie Zdrój – Pszczyzna – Wola (– Oświęcim) o długości 92 km. Cała trasa ma długość 4000 km. Projekt śląskiego odcinka trasy nie uzyskał licencji Europejskiej Federacji Cyklistów, a więc nie zastosowano logo sieci EuroVelo. Samo oznakowanie zostało wykonane fachowo, ale są kłopoty z jego utrzymaniem, brak jest drogowskazów i tablic informacyjnych, ponieważ w praktyce nie ma stałego administratora tej trasy. Przez Polskę prowadzi też planowana Trasa Wschodnioeuropejska EV nr 11 North Cape – Athens o długości 5984 km. Na odcinku Warszawa – Kraków rozważany był przebieg przez Częstochowę i Wyżynę Krakowsko-Częstochowską, ale wobec braku zainteresowania gmin jurajskich trasa została poprowadzona doliną Wisły przez Sandomierz. Ponieważ doliną Wisły biegnie już Szlak Bursztynowy Greenways, może warto powrócić do pomysłu poprowadzenia trasy EV nr 11 przez Częstochowę.

W Polsce brak jest dla ECF partnera, który chciałby i mógł być członkiem tej Federacji, chociaż ostatnio pojawiają się w Polsce partnerzy lokalni. PTTK nie może się zdecydować na przynależność z uwagi na wysokość składki i równoczesny brak mecenatu państwa. ECF wymaga od organizatora trasy EuroVelo spełnienia wielu warunków na etapie projektowania i wykonawstwa, w tym wykonania płatnych audytów przez szefostwo Projektu tej sieci. W zamian za to zobowiązuje się do promowania wykonanych tras rowerowych na stronach internetowych, w katalogach i przewodnikach tras EuroVelo. Pomimo znacznego zaawansowania realizacji całego Projektu liczącego około 70 tys. km tras, postęp prac w Polsce nad tym projektem jest nieznaczący.

Drugą atrakcyjną siecią tras rowerowych, są Zielone Szlaki Greenways. Przez południową część woj. śląskiego przebiega fragment Trasy Greenways Kraków – Wiedeń: (Kraków –) Oświęcim – Pszczyzna – Bielsko-Biała – Nierodzim – Skoczów – Cieszyn o długości 120 km, a także jej odgałęzienie Nierodzim – Ustroń – przejście graniczne Jasnowice/Bukovec o długości 20 km.

Śląska Sieć Tras Rowerowych

Namawianie samorządów do współpracy dało tylko częściowe efekty. Największe fragmenty sieci tras rowerowych znajdują się w rejonie Cieszyna, gdzie ich operatorem od 12 lat jest Stowarzyszenie „Olza”. Nieco mniejsze i zarazem najstarsze fragmenty sieci znajdują się wokół Rybnika. Na uwagę zasługuje też sieć na Wyżynie Częstochowskiej, która ostatnio modernizowana jest pod kątem ujednoczenia wzorów znaków z instrukcją znakowania PTTK, gdzie ich głównym operatorem jest Oddział Regionalny PTTK w Częstochowie. Dużą ilość tras oznakował Urząd Miejski w Jaworznie. Mniejsze fragmenty sieci lub pojedyncze trasy rozrzucone są po niemal całym województwie śląskim. Z uwagi na ich dużą ilość trudno je omawiać wszystkie po kolei. Najciekawsze są trasy oznakowane w Bielsku Białej przez Beskidzkie Towarzystwo Cyklistów oraz trasy oznakowane przez Urzędy Miejskie w Lublińcu i Świętochłowicach. Najmniej tras notowane jest w powiecie tarnogórskim, którego władze nie zamierzają rozwijać tej formy turystyki rowerowej. Lepiej od niego wypada położony na uboczu powiat kłobucki. Załączek sieci tras powstaje obecnie w powiecie gliwickim, ale istnieje uzasadniona obawa, że oznakowanie nie będzie właściwe, ponieważ starostwo uparło się, że nie będzie korzystać z usług fachowców.

Zaskakuje fakt, że spora część gminnych tras rowerowych wykonywana jest z poważnymi usterkami. Ich przebieg w wielu miejscach nie spełnia oczekiwań rowerzystów, tzn. nie łączy ze sobą ważnych miejscowości i obiektów, prowadząc po okolicy barokowymi zygzakami, oznakowanie jest zbyt rzadkie, przez co staje się mało użyteczne w prowadzeniu rowerzystów w terenie do celu, niektóre nie są wyposażone w drogowskazy i tablice informacyjne. Są też niewielkie lokalne sieci tras rowerowych oznakowane w sposób zupełnie odmienny od standardów wypracowanych przez PTTK lub wykorzystujących te standardy w niewielkim stopniu. W większości są bezużyteczne lub ich użyteczność jest niewielka. Pozytywnym wyjątkiem jest Dąbrowa Górnicza, gdzie niestandardowe oznakowanie jest dość gęste, z dużą ilością drogowskazów i tablic informacyjnych.

Śląska Sieć Tras Rowerowych miała opierać się o szkielet tras głównych, z których praktycznie żadna nie została dotąd wykonana. Dla przykładu trasa nr 1 Katowice – Tychy – Pszczyna – Bielsko-Biała – przeł. Glinka (– Martin na Słowacji) nie ma oznakowania w Katowicach, na terenie Gminy Kobiór i na odcinku Pszczyna – Czechowice-Dziedzice. Trasa nr 2 posiada obecnie oznakowanie na odcinku Czerwionka-Leszczyny – Racibórz z dwoma przerwami w granicach Raciborza, a gminy powiatu mikołowskiego zamiast trasy nr 2 wykonały kilka innych tras o znaczeniu lokalnym. Trasy nr 3 Gliwice – Katowice – Sławków i nr 5 Katowice – Sosnowiec – Częstochowa są oznakowane tylko częściowo w granicach Katowic, a trasa nr 4 Katowice – Gliwice tylko częściowo w Chorzowie, Świętochłowicach i Gliwicach. Trasa nr 6 Sławków – Piekary Śląskie – Gliwice – Racibórz – Krzanowice jest obecnie oznakowana częściowo w Bytomiu, w granicach Gliwic, Gminy Pilchowice i Gminy Nędza. Trasa nr 7 Katowice – Mysłowice – Chrzanów jest oznakowana częściowo w Mysłowicach oraz w granicach Jaworzna. Trasa nr 8 Pszczyna – Jaworzno – Sławków ma wykonane odcinki w okolicy Bierunia i w granicach Jaworzna, a trasa nr 10 Rybnik – Pszczyna – Wadowice jest obecnie oznakowana w granicach Rybnika, Gminy Czerwionka-Leszczyny i Żor. Kilku odcinków powyższych tras nie wymieniłem, ponieważ ich oznakowanie zupełnie zanikło.

Kolejnymi ciekawymi pomysłami są Wiślana Trasa Rowerowa i Szlak Odry, Pierwotnie ich śladem została poprowadzona trasa nr 9 Wrocław – Opole – Racibórz – Zabełków – Jastrzębie Zdrój – Pszczyna – Oświęcim – Kraków. Wykonane zostało oznakowanie od granicy Opola do granicy Kędzierzyna-Koźła, między Kędzierzyna-Koźlem a Raciborzem, w granicach Gminy Krzyżanowice oraz na odcinku Jastrzębie Zdrój – Strumień. Z uwagi na nowe inicjatywy w ich miejsce zaplanowano wykonanie 4 odrębnych tras: trasy nr 9 Wrocław – Chałupki, Wiślanej Trasy Rowerowej nr 14 Wisła – Czechowice-Dziedzice – Oświęcim (i dalej do Gdańska) oraz Szlaku Odry prawobrzeżnego (trasa nr 69 – kolor czarny) na całej długości rzeki i lewobrzeżnego (trasa nr 70) poniżej Kędzierzyna-Koźła.

Wiślana Trasa Rowerowa wraz z odgałęzieniami – o czym pisałem już wcześniej – została oznakowana tylko w granicach woj. śląskiego, oznakowanie jest nieprawidłowe oraz wymaga wymiany znaków i drogowskazów na standardowe, a także wykonania prawidłowych tablic informacyjnych. Do oznakowania Szlaku Odry rwie się LDG „Kraina Łęgów Odrzańskich” z woj. dolnośląskiego, ale zamiast prawidłowego zaprojektowania jego przebiegu i koloru oraz dobrego oznakowania, powstała jakaś jego karykatura, prowadząca na przemian na dziko, bez uzgodnień głównymi drogami krajowymi i wojewódzkimi lub dla odmiany zupełnymi bezdrożami. Fragmenty trasy nr 69 na siłę oznakowano kolorem niebieskim, kompilując wykonane odcinki innych tras w tym kolorze, co wprowadza w błąd przypadkowych turystów, nieświadomych tej nieprawidłowości. Wykonane fragmenty urywają się w przypadkowych miejscach, a znaki zostały namalowane farbą bardzo złej jakości.

Inne trasy rowerowe

Wiele gmin stworzyło własne, lokalne trasy rowerowe, próbujących zaspokoić wyłącznie lokalne potrzeby rekreacyjno-turystyczne i nie mających ambicji otwarcia się na poważniejsze potrzeby rowerzystów. Przykładem takiej gminnej trzeciorzędnej pętli jest

Zabrzański Szlak Rowerowy, z przebiegiem kolidującym z realizacją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, z wieloma odcinkami nieprzygotowanymi do jazdy rowerem, niekiedy wręcz niebezpiecznymi, z niestandardowym zbyt rzadkim oznakowaniem tylko w jednym kierunku.

Zupełnie chybione są pomysły gmin powiatu mikołowskiego i powiatu zawierciańskiego, gdzie zamiast realizować koncepcję Śląskiej Sieci Tras Rowerowych wykonana została płatanina trzeciorzędnych tras lokalnych, z bardzo słabym niestandardowym i zbyt rzadkim oznakowaniem.

Ciekawostką są niestandardowo oznakowane trasy rowerowe MTB w Szczyrku i oznakowane standardowymi znakami trasy w Gminie Milówka. W 2011 r. Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie oznakował Główny Karpacki Szlak Rowerowy, niespełniający standardów przyjętych dla popularnych szlaków rowerowych. Szlak ten został nieprawidłowo wykonany przy zastosowaniu typowych znaków w kolorze czerwonym, kolidującym z istniejącymi trasami nr 1 Bielsko-Biała – przeł. Glinka i nr 24 (Pętla Euroregionu Śląska Cieszyńskiego), co na pewno powoduje dezorientację użytkowników tych tras. Opisane sytuacje wskazują na to, że powinien być pilnie opracowany system oznakowania tras rowerowych MTB, odmienny od obecnie obowiązujących znaków typu R-1.

Promocja tras rowerowych

Mało jest samorządów, które chciałyby rozwiązać całokształt problemów związanych z turystyką rowerową, zwłaszcza budowy stosunkowo drogiej drogi dla rowerów, a także dużo tańszych oznakowań szlaków rowerowych. Najłatwiej wykazać się w zakresie promocji turystyki rowerowej poprzez wydawanie kolorowych ulotek, pełnych ładnych zdjęć i pstrokatych reklamowych pseudo-mapek. Nieco ambitniejsi zamiast ulotek wydają reklamowe mapy, które mają bardzo atrakcyjną grafikę i najczęściej słabą jakością merytoryczną pod względem kartograficznym i krajoznawczym. W ostatnich latach pojawiły się na rynku mapy turystyczne marki „Galileos” wydawane przez wydawnictwa „Compass” z Krakowa oraz „Plan” z Jeleniej Góry i Wrocławia. Na tych mapach na ogół są poprawnie zaznaczone istniejące trasy rowerowe, ale wszystkie te wydawnictwa mają trudności w sygnalizowaniu użytkownikom jaki jest aktualnie stan oznakowania i przejezdności tych tras, ponieważ informacje uzyskiwane z urzędów gmin często są rozbieżne z tym, co redaktorzy napotykają w terenie. Wydawnictwo „Compass” wydało na zlecenie Śląskiej Organizacji Turystycznej mapę tras rowerowych GOP-u, na której z konieczności większość stanowią trasy proponowane do oznakowania w bliżej nieokreślonej przyszłości.

Wydawnictwo „BiK” z Piły jako jedyne w Polsce wydało atlasy tras rowerowych poszczególnych województw, jednakże poziom tych atlasów znacznie odbiega od oczekiwań. Mapy zamieszczone w atlasie mają małą skalę, nie nadającą się do turystyki rowerowej, a grafika map uniemożliwia staranne zaznaczenie przebiegu tras w terenie. Na mapach brak jest numeracji i kilometrażu tras, co jest kolejnym utrudnieniem w korzystaniu z atlasu. Jako autor atlasu woj. opolskiego muszę wyrazić swoje niezadowolenie, ponieważ Wydawnictwo bez mojej zgody dołączyło teksty innych autorów o charakterze reklamowym, mocno obniżające jego poziom.

Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych przy Oddziale Kolejowym PTTK w Gliwicach jako jeden z nielicznych w Polsce prowadzi stronę internetową poświęconą znakowanym trasom rowerowym, obejmującą swoim zasięgiem woj. śląskie i woj. opolskie. Poważnym

ograniczeniem jest brak zainteresowania wielu samorządów promowaniem wykonanych przez nie tras rowerowych. Jak dotąd, strona redagowana jest w ramach pracy społecznej, co znacznie ogranicza jej wszechstronność. Informacje są zdawkowe i ograniczają się do wyliczanki z podaniem proponowanego numeru trasy oraz stwierdzonych w terenie kolorów znaków i przebiegu. W niektórych przypadkach, gdy trasy zostały zaprojektowane przez ten Klub udaje się zamieścić schematyczne mapki lub odnośniki do ich odpowiedników na innych stronach internetowych. Marzeniem jest uzyskanie szczegółowych informacji o poszczególnych trasach, zamieszczenie informacji o stanie oznakowania i nawierzchniach dróg, zamieszczenie bardziej szczegółowych mapek i opisów krajoznawczych, jednakże wymagałoby to zaangażowania do tego na stałe jakiegoś pracownika.

Swoją stronę internetową <http://www.rowery.subregion.pl/> mają trasy rowerowe w rejonie Rybnika, ale jest od kilku lat nie aktualizowana.

W miarę aktualne są strony o trasach rowerowych w Dąbrowie Górniczej <http://www.dabrowa-gornicza.pl/strona-214-Szlaki+turystyczne+Szlaki+rowerowe.html> i w Jaworznie <http://www.jaworzno.pl/aktualnosci/pliki/przewodnik-rowerowy-2/view>.

Wnioski

Z tych wszystkich rozważań nasuwa się jeden poważny wniosek. Bez poważnego zainteresowania się szlakami rowerowymi ze strony Rządu, samorządów marszałkowskich i powiatowych grozi nam kontynuacja realizacji zaściankowych, siermiężnych, niepowiązanych logicznie ze sobą kółeczek po gminach których użytkowanie może sprawiać przyjemność jedynie lokalnym patriotom i masochistom, a także niepowiązanych ze sobą fragmentów tras dalekobieżnych. Właściwie wykonane szlaki rowerowe powinny procentować z jednej strony rosnącymi szeregami zadowolonych rowerzystów, a z drugiej strony wpływać na rozwój lokalnej przedsiębiorczości związanej z obsługą turystów.

Najwyższy czas, żeby planowaniem, projektowaniem, wykonawstwem i promocją tras rowerowych zajęli się fachowcy, dla których przede wszystkim liczy się jakość, a nie tylko najniższa cena.

Najwyższy czas, żeby wydawane materiały były dostępne w księgarniach i obiektach turystycznych, a nie tylko dostępne bezpłatnie w urzędach gmin w godzinach pracy od poniedziałku do piątku. Urzędnicy, których się krytykuje za tego typu rozwiązania, zasłaniają się przepisami, które rzekomo zabraniają sprzedaży materiałów promocyjnych. Nie mają tego typu problemów Czesi, gdzie prawie wszystkie materiały można dostać równolegle za darmo w urzędzie i za pieniądze w leżącej w sąsiedztwie księgarni. Śmiem twierdzić, że ograniczenie w dystrybucji wydawanych przez urzędy materiałów wynika jedynie ze złych rozwiązań organizacyjnych przyjętych przez te urzędy. Dziwi, że z jednej strony podobno brakuje urzędom pieniędzy, a z drugiej z trudem wydane materiały rozdawane są w całości bezpłatnie.

Piotr Rościszewski

Gliwice, 2012-06-25