



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



I.dz.: 34/ŚKZ/12

Gliwice, 2012-03-12

**Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
Departament Studiów
Wydział Studiów w Krakowie
ul. Mogilska 25, pok. 413, 414
31-542 KRAKÓW**

dotyczy: skrzyżowania tras rowerowych z drogami krajowymi w woj. śląskim

Jako działacze zrzeszeni w Klubie Znakarzy specjalizujemy się w prawidłowym wytyczeniu i znakowaniu rowerowych tras turystycznych. Z uwagi na różne uwarunkowania techniczne i finansowe staramy się, aby trasy te były w miarę ciekawe i w miarę bezpieczne. Z założenia unikamy prowadzenia tych tras drogami o dużym ruchu samochodowym, ale układ dróg prędzej czy później zmusza do tego, aby takie drogi przeciąć lub prowadzić nimi na krótkich odcinkach. Okazuje się, że GDDKiA – Oddział w Katowicach nie potrafi sobie poradzić z niektórymi przypadkami, utrudniając prawidłowe wykonywanie tras rowerowych.

Zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym znaki tras rowerowych są równocześnie znakami drogowymi, a w związku z tym podlegają procedurom zatwierdzania organizacji ruchu drogowego. Od pewnego czasu GDDKiA – Oddział w Katowicach coraz częściej warunkuje zatwierdzenie oznakowania nowych tras od spełnienia warunków oderwanych od rzeczywistości lub warunków, których spełnienie jest mało realne bez zaangażowania się w ich rozwiązanie samej Dyrekcji tego Oddziału. Poniżej przedstawiamy kilka zaobserwowanych przez nas przypadków, które naszym zdaniem mogą być rozwiązane w przypadku uzyskania od Zespołu ds. Ścieżek Rowerowych pozytywnej opinii lub uwzględnienia ich rozwiązania w ramach polityki inwestycyjnej GDDKiA.

1. Gmina Psary (powiat będziński), droga nr 86, skrzyżowanie w Sarnowie z drogą powiatową, którą prowadzą projektowane trasy rowerowe nr 505 i 506 (numeracja według koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych); skrzyżowanie objęte całodobową sygnalizacją świetlną, dość dobrze zabezpieczającą bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów (rysunek w załączeniu). GDDKiA zażądała budowy przejazdu dla rowerzystów przez drogę nr 86 (pismo I.dz. GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/407/188/11 z dnia 2011-11-25), podczas gdy naszym zdaniem brak jest potrzeby zmiany dotychczasowej organizacji ruchu. Brak jest także uzyskania możliwości technicznych budowy takiego przejazdu, ponieważ wiązałoby się to z koniecznością wykupu terenu, wyburzeniami i poważną przebudową istniejącej sygnalizacji świetlnej, na koniec z uwagi na brak potrzeby budowy drogi

dla rowerów wzdłuż drogi powiatowej spowodowałoby to dodatkowe 2 punkty kolizji przy wjazdach z tej drogi na drogę dla rowerów z obu stron skrzyżowania z drogą nr 86. Nasz kol. Piotr Rościszewski skierował do GDDKiA – Oddziału w Katowicach pismo w tej sprawie (pismo l.dz. 146/SKZ/11 z dnia 2011-12-12), na które nie dostał dotąd żadnej odpowiedzi.

2. Gmina Strumięń (powiat pszczyński), droga nr 81, skrzyżowanie w Zbytkowie z drogą nr 939, którą prowadzi międzynarodowa trasa rowerowa nr R4; skrzyżowanie również objęte całodobową sygnalizacją świetlną. Zaobserwowaliśmy, że znaki tras rowerowych kierują rowerzystów na ... przejście dla pieszych, a geometria i oznakowanie ogólne tego skrzyżowania w ogóle nie przewidują takiego sposobu przemieszczania się przez nie z rowerami.

3. Pszczyna, droga nr 1, skrzyżowanie w Pszczynie z drogą nr 933, którą prowadzą trasy rowerowe międzynarodowe R4 i Greenways oraz trasy lokalne nr 10 i 178; skrzyżowanie również objęte całodobową sygnalizacją świetlną. W zamyśle rowerzyści od strony miasta kierowani są do przejścia podziemnego pod drogą nr 1, ale obecna geometria i oznakowanie ogólne tego skrzyżowania w ogóle nie przewidują takiego sposobu przemieszczania się przez nie z rowerami, jak to było zaprojektowane w 2000 r. (2 wersje rysunków w załączeniu) Przy drodze nr 933 znajduje się ciąg pieszo-rowerowy, ale jego wykonanie i oznakowanie pozostawia wiele do życzenia.

4. Gmina Olsztyn (powiat częstochowski), droga nr 46, rondo na Rynku w Olsztynie, przez które prowadzi projektowana trasa rowerowa nr 600 (rysunek w załączeniu), a także od wielu lat prowadzą 4 inne trasy rowerowe, do 2011 r. oznakowane w sposób niestandardowy znakami w wersji malowanej, nie wymagającej uruchamiania procedury zatwierdzania organizacji ruchu drogowego (nie ujęte na rysunku). W 2008 r. GDDKiA – Oddział w Katowicach wyraziła zgodę na oznakowanie trasy nr 600 (pismo l.dz. GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/407-Z/94/08 z dnia 2008-09-15), ale porozumienie gmin, które reprezentuje Gmina Janów nie oznakowało jej. W międzyczasie rondo zostało zmodernizowane, co powinno skutkować poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast po aktualizacji projektu oznakowania (rysunek w załączeniu) i ponownym wystąpieniu o prolongatę zatwierdzenia GDDKiA – Oddział w Katowicach odmówiła zatwierdzenia (pismo l.dz. GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-Z/218/11 z dnia 2011-08-12), podając warunek zupełnie oderwany od rzeczywistości, że należy wykonać drogę dla rowerów poza rynkiem. Zdumiało nas ustne tłumaczenie, nie przytoczone w uzasadnieniu odmowy, że po przebudowie ronda przejazd przez Rynek stał się bardziej niebezpieczny. Wszyscy rowerzyści, którzy chcą dojechać do zamku w Olsztynie muszą przejechać drogą nr 46 przez Rynek. Osoba, która redagowała pismo odmowne musiała zdawać sobie sprawę, że w tym miejscu nie ma możliwości technicznej budowy żadnej drogi dla rowerów. Odnosimy wrażenie, że odmowa ma charakter „polityczny” w celu zmuszenia Gminy Olsztyn do partycypowania w kosztach inwestycji w pasie drogi krajowej. Sytuacja jest tym bardziej kuriozalna, że przez Rynek nadal przebiegają 4 trasy rowerowe, których oznakowania nie podlega procedurom zatwierdzania organizacji ruchu drogowego, a projektowana trasa nr 600 o wyższym standardzie oznakowania torpedowana jest przez nieprzemyślaną decyzję GDDKiA – Oddział w Katowicach.

5. Gmina Janów (powiat częstochowski), droga nr 46, skrzyżowanie w Poniku z drogą lokalną, którą prowadzi projektowana trasa rowerowa nr 600 oraz od wielu lat trasa rowerowa oznakowana niestandardowo. W tym samym piśmie, co zostało podane powyżej, GDDKiA – Oddział w Katowicach sugeruje podjęcie działań w celu wybudowania wzdłuż drogi lokalnej drogi dla rowerów. Niedorzeczność tego warunku wynika wprost z tego, że od strony południowej skrzyżowania droga lokalna ma szerokość ok. 4-5 m z uwagi na istniejącą zabudowę, a ruch na niej ogranicza się głównie do dojazdu do kilkunastu posesji.

6. Gmina Gierałtowie (powiat gliwicki), droga nr 44, projektowana trasa rowerowa nr 373 prowadzi tą drogą przez Paniówki od strony Borowej Wsi, dzielnicy Mikołowa, a następnie skręca na lokalną drogę gruntową. Docelowo trasa nr 373 ma prowadzić tą drogą od wylotu bocznej ulicy w Borowej Wsi (zabytkowy drewniany kościółek) w stronę Paniówek. Droga nr 44 ma z obu stron asfaltowe pobocza umożliwiające stosunkowo bezpieczną jazdę rowerami, jednakże w Borowej Wsi i w Paniówkach w rejonie skrzyżowań asfaltowe pobocza zanikają, a ruch rowerowy musi odbywać się jezdnią wraz z samochodami. Podczas modernizacji tej drogi zaniechano budowy na tym odcinku chodnika, pozostawiając tylko dojścia do pobliskich domów i przystanku autobusowego w Borowej Wsi, chociaż stale wydawane są nowe zgody na zabudowę posesji przylegających do drogi nr 44 w granicach Paniówek. Zdajemy sobie sprawę, że sam manewr skrętu w lewo jest dość niebezpieczny, ale takie właśnie wykonanie trasy rowerowej miało skrócić odcinek, jaki muszą obecnie pokonywać rowerzyści drogą nr 44 pomiędzy Borową Wsią a Paniówkami, zmierzający z rejonu Katowic do coraz bardziej popularnego wśród turystów zamku w Chudowie. Projekt oznakowania tego odcinka w granicach Gminy Gierałtowie (mapa i rysunek w załączeniu) został oceniony negatywnie przez GDDKiA – Oddział w Katowicach (l.dz. GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-R/9/10 z dnia 2010-01-20), mimo, że został wcześniej zaopiniowany pozytywnie przez Wojewódzką Komendę Policji i Powiatowy Zarząd Dróg (pisma w załączeniu). Przesłaliśmy do Oddziału GDDKiA nasze odwołanie (pismo l.dz. 10/SKZ/10 z dnia 146/SKZ/11), w którym zamieściliśmy szczegółowe uzasadnienie proponowanego rozwiązania. O ile przedstawione rozwiązanie jest dość kontrowersyjne, to w kolejnej odpowiedzi GDDKiA – Oddziału w Katowicach (l.dz. GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/40730/10 z dnia 2010-03-17) oprócz odmowy (również kontrowersyjnej) zostały wymienione dość absurdalne warunki, jakie należy spełnić, aby uzyskać zatwierdzenie trasy rowerowej. Na tym odcinku nie ma możliwości, jak to sugeruje GDDKiA – Oddział w Katowicach wykonania drogi dla rowerów poza pasem drogowym. Gdyby taka możliwość istniała, nie byłoby omawianego tutaj projektu. Warto zauważyć, że takie same problemy ma prowadzący tą drogą od blisko 40 lat pieszy szlak zielony, który wówczas musiał zostać przerzucony z zanikających prywatnych ścieżek na drogę nr 44. Jedynym rozwiązaniem problemu jest budowa drogi dla rowerów w pasie drogi krajowej w miejsce pobocza, czego niestety zaniechano w trakcie ostatniej modernizacji. Być może wystarczające byłoby wybudowanie w tym miejscu chodnika dopuszczonego do ruchu rowerowego lub ograniczenie prędkości i tymczasowe odgrodzenie pobocza gumowymi krawężnikami. Wydaje nam się,

że budowa takiej drogi lub inne tymczasowe rozwiązanie jest obowiązkiem GDDKiA, tym bardziej, że przekracza w tym miejscu granice 2 powiatów, a Starostwa Powiatowe i Gminy nie są w stanie koordynować poczynań nadrzędnej w stosunku do nich instytucji.

7. Pyskowice (powiat gliwicki), droga nr 94, skrzyżowanie z ciągiem pieszo-rowerowym, którym prowadzi projektowana trasa rowerowa nr 17, skrzyżowanie objęte sygnalizacją świetlną, dość dobrze zabezpieczającą bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów (rysunek w załączeniu). Ciąg pieszo-rowerowy istnieje w tym miejscu od wielu lat, a w czasie modernizacji drogi GDDKiA – Oddział w Katowicach zaniechał wykonania w tym miejscu przejazdu dla rowerzystów. Z konieczności rowerzyści zmuszeni są do prowadzenia rowerów. Oznakowanie trasy rowerowej zostało zatwierdzone, ale problem prowadzenia roweru pozostał. Miejsce to powinno zostać bezzwłocznie zmodernizowane w ramach reklamacji.

8. Nie opodal znajduje się skrzyżowanie, na którym pozostały wyłącznie lewoskręty dla samochodów i przejście dla pieszych. W tym miejscu również powinien zostać dobudowany przejazd dla rowerzystów wraz z odcinkiem drogi dla rowerów umożliwiającym wjazdy na nią z jezdni po obu stronach skrzyżowania.

Zdajemy sobie sprawę, że podobnych skrzyżowań jest znacznie więcej. Niepokoi, że w żadnym z przedstawionych powyżej przypadków GDDKiA – Oddział w Katowicach nie robi niczego, co by zmierzało w kierunku rzeczywistej poprawy sytuacji rowerzystów na drogach krajowych, próbując zepchnąć ich fragmentaryczne rozwiązywanie na barki lokalnych samorządów.

Prosimy o opinię w przedstawionych przypadkach i ewentualną interwencję.

Z poważaniem

SEKRETARZ KLUBU



Piotr Rościszewski

PREZES KLUBU



Jan Rychlik

KZałączniki:

1 kpl do poz. 1, 3, 4, 5, 6 i 7

Kopie:

a.a. x 1