



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



l.dz.: 2/ŚKZ/14

Gliwice, 2014-01-10

## INFORMATOR NR 2/14

### Zapraszamy do lektury

Adresatem niniejszego informatora są głównie działacze społeczni PTTK i innych organizacji zainteresowani problematyką tras rowerowych. Z uwagi na koszty informator wysyłamy głównie pocztą elektroniczną i zamieszczamy na naszej stronie internetowej, obecnie pod adresem <http://www.kztt.org.pl/>.

### Aktualności

**Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym.** W dniu 21 maja 2011 r. zostały wprowadzone w tej ustawie (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>) zmiany dotyczące ruchu rowerowego, uwzględnione w przepisach omawianych na naszej stronie internetowej <http://www.kztt.org.pl/010f.html>. Niestety do dziś Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (poprzednio Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) nie opracowało rozporządzeń wykonawczych, co stwarza różne trudności przy realizacji infrastruktury rowerowej, np. w ustawie zastąpiono pojęcie roweru jednośladowego definicją roweru jako pojazdu o szerokości do 0,9 m, podczas gdy kilka znaków drogowych nadal dotyczy rowerów jednośladowych. Brak jest wytycznych, jak wykonywać pasy ruchu dla rowerów i śluz rowerowe, a także niektórych typów skrzyżowań. Ministerstwo zapewnia, że na wiosnę 2014 r. zostaną wydane nowe rozporządzenia, ale jak dotąd nie ma nawet ich projektów, a proces ich konsultowania i uzgadniania jest znacznie dłuższy, niż to wynika z zapowiedzi.

Przypominamy, że jako minimum niezbędne do prawidłowego wdrożenia w życie Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym Ministerstwo powinno zaktualizować:

- Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20021701393>),
- Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20032202181>),
- Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19990430430>), jako uzupełnienie Ustawy Prawo Budowlane.

Propozycje zmian w rozporządzeniach, które są uzupełnieniem Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i Prawo Budowlane zgłosiło Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów ([http://www.miastadlarowerow.pl/index\\_wiadomosci.php?dzial=2&kat=9&art=113](http://www.miastadlarowerow.pl/index_wiadomosci.php?dzial=2&kat=9&art=113)).

**Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.** W dniu 6 sierpnia 2013 r. zostały wprowadzone w tym rozporządzeniu zmiany dotyczące znaków A-24 i znaków kategorii R. Dotychczas w rozporządzeniu była luka – nie było wzorów oznakowania tras miejskich i dalekobieżnych. Nowe rozporządzenie:

- wprowadza nowe znaki typu R-4 do oznakowania krajowych tras rowerowych o wysokim standardzie infrastruktury rowerowej,
- aktualizuje definicje znaków typu R-1 i R-3, ograniczając ich stosowanie do tras lokalnych,
- wycofuje znaki typu R-2 przewidziane niegdyś dla tras międzynarodowych, które powinny zostać zastąpione innymi typami znaków kategorii R w ciągu 5 lat.

Równocześnie odpowiednie zmiany zostały też wprowadzone w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych.

Zwracamy uwagę, że zasady techniczne stosowania znaków typu R-1 i R-3 nie uległy żadnym zmianom z wyjątkiem dopuszczenia umieszczania ich na wysokości 1,0÷2,5 m od poziomu drogi (przy ruchu pieszym na drodze pozostawiono minimum 2,2 m). Znaki te powinny być nadal stosowane tam, gdzie administratorzy tras nie gwarantują wysokiego standardu infrastruktury rowerowej. Jeżeli znaki typu R-4 mają być stosowane jako wyróżnik tras o wysokim standardzie infrastruktury (bezpieczne i wygodne drogi), to na terenie naszej działalności znamy tylko 3 takie trasy. Pozostałe niestety na takie oznakowanie nie zasługują.

Przez teren naszej działalności przebiegają 4 trasy oznakowane znakami typu R-2 i niestety jak dotąd nie można powiedzieć, że są trasami o wysokim standardzie infrastruktury – ich administratorzy będą musieli postarać się, aby udowodnić, że zasługują na zastosowanie na nich znaków typu R-4.

Na podstawie wydanych rozporządzeń i dotąd stosowanych przez PTTK standardów oznakowania opracowana została przez nas nowa wersja instrukcji znakarskiej – wyciąg dotyczący stosowania znaków typu R-4 znajduje się na stronie internetowej <http://www.slideshare.net/proso2/1ins-znrow13-wyc>.

W trakcie konsultacji projektów obu rozporządzeń nasz Klub zgłosił swoje uwagi, z których niektóre zostały uwzględnione i przyczyniły się do tego, że omawiane rozporządzenia są bardziej precyzyjne i praktyczne. Niestety nadal brakuje w nich wielu ważnych postanowień, które wciąż pozostają tylko w naszej instrukcji znakowania tras rowerowych.

Oprócz kilku zalet nowe rozporządzenia zawierają błędne rozwiązania i mają luki. Przede wszystkim znaki typu R-1 i R-3 są zupełnie niekompatybilne z nowymi znakami typu R-4, co będzie stwarzało trudności z umieszczaniem ich obok siebie na wspólnych odcinkach tras rowerowych. Nawet definicje tych znaków w rozporządzeniach nie pasują do siebie. Rozporządzenia ograniczają się tylko do znaków metalowych, przemilczając, że większość stosowanych w Polsce znaków kategorii R to znaki malowane – tańsze i bardziej wandaloodporne, a z uwagi na konieczność ograniczenia zniszczeń, spora część znaków umieszczana jest po lewej stronie drogi, m.in. na istniejących słupach oświetleniowych i telekomunikacyjnych.

**Strategia transportu województwa śląskiego.** W 2013 r. nasz Klub Znakarzy włączył się do opiniowania założeń strategii transportu województwa śląskiego postulując, ażeby uwzględnić w niej utworzenie Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a za nieodzowny warunek ich realizacji uznać stosowanie standardów prawidłowego ich wykonania. Postulat nie został przyjęty, ponieważ rzekomo ogranicza możliwość powstawania innych tras. Rzecz w tym, że koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych nie ogranicza włączania do niej nowych tras, które spełniają kryteria, jakim powinny odpowiadać prawidłowo wykonane trasy rowerowe. Strategia transportu województwa nie powinna stanowić furtki umożliwiającej wykorzystywanie publicznych funduszy polskich i unijnych w sposób niewłaściwy.

**Standardy techniczne infrastruktury rowerowej.** Z uwagi na brak przepisów ogólnopolskich coraz częściej wprowadzane są standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej jako prawo miejscowe. Spośród nich godne polecenia są standardy obowiązujące w Szczecinie od grudnia 2012 r. ([http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/doc\\_download/81-standardy-projektowe-i-](http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/doc_download/81-standardy-projektowe-i-)). Już wkrótce umieścimy na naszej stronie internetowej standardy opracowane dla Gliwic.

Przypominamy, że trasa rowerowa może prowadzić:

- drogami dla rowerów lub ciągami pieszo-rowerowymi z przejazdami dla rowerzystów,
- pasami dla rowerów wyznaczonymi na jezdni,
- jezdniami ulic o małym ruchu drogowym lub wyłączonymi z ruchu samochodowego,
- innymi drogami o małym ruchu drogowym lub drogami gospodarczymi, w tym leśnymi i polnymi,
- na krótkich odcinkach z konieczności jezdniami ulic lub drogami o dużym ruchu samochodowym.

### **Standardy oznakowania tras rowerowych.**

Prawidłowe oznakowanie trasy rowerowej składa się z 5 grup znaków. Są to:

- znaki drogowe ogólnego przeznaczenia wraz ze znakami wydzielającymi ruch rowerowy i dotyczącymi głównie tego rodzaju ruchu, zastosowane zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym,
- znaki dodatkowe tras rowerowych kategorii R ze znakami określającymi przebieg trasy, zazwyczaj typu R-1 z paskami, kropkami i strzałkami w kolorach czerwonym, niebieskim, zielonym, żółtym i czarnym, przy czym dobór kolorów znaków i ich rozmieszczenie powinny być zgodne z polecaną przez nas instrukcją znakowania tras rowerowych (<http://www.kztt.org.pl/010.html> i <http://www.slideshare.net/proso2/1ins-znrow13-wyc>),
- drogowskazy tras rowerowych, zazwyczaj typu R-3,
- tablice informacyjne z mapami schematycznymi sieci tras rowerowych,
- logotypy tras tematycznych pod ważniejszymi znakami kategorii R i na tablicach informacyjnych.

### **Standardowe i niestandardowe trasy rowerowe**

Oprócz tras wykonywanych zgodnie z oczekiwaniami rowerzystów ujętymi w standardach, wciąż notujemy przypadki powstawania infrastruktury niestandardowej – sprzecznej z propagowanymi przez nas zasadami. Znane nam przykłady złej infrastruktury rowerowej to bramy zamykane na kłódkę, schody i wysokie krawężniki na drogach dla rowerów, drogi dla rowerów rozpoczynające się lub urywające w sposób uniemożliwiający przejazd rowerem, drogi przegrodzone ogrodzeniami i ekranami dźwiękochłonnymi, strome wysokie skarpy, dziurawe, pokryte błotem lub piaszczyste drogi, a nawet drogi wirtualne, które już dawno zanikły.

Lista najczęściej występujących błędów w oznakowaniu, powodujących dezorientację użytkowników jest dość długa:

- brak hierarchii tras rowerowych i projektowanie wyłącznie trzeciorzędnych tras lokalnych,
- oznakowanie nie przypominającego tego, które ujmuje Prawo o Ruchu Drogowym i instrukcja znakarska PTTK,
- brak dobrze oznakowanych wspólnych odcinków kilku tras oraz rozwidleń i skrzyżowań tras,
- stosowanie znaków kategorii R w sposób odmienny od standardowego,
- zbyt rzadkie oznakowanie w celu „zaoszczędzenia” kosztów na turystach, co skutkuje tym, że oznakowanie prawie natychmiast po jego wykonaniu staje się bezużyteczne,
- stosowanie „oszczędnych” rozwiązań technicznych łatwo i szybko niszczone przez wandalów,
- stosowanie rozwiązań technicznych zabronionych prawem, np. betonowych słupków,
- brak drogowskazów lub stosowanie drogowskazów o bardzo uproszczonej treści,
- brak tablic informacyjnych lub podających bardzo skąpe informacje o trasach rowerowych.

Znamy wiele konkretnych przypadków niedotrzymania standardów infrastruktury rowerowej i samego oznakowania, których dla przyzwoitości tu nie wymieniamy. Liczymy na to, że twórcy tych dziwolągów sami dokonają odpowiednich zmian.

**Proponujemy**, aby działacze PTTK stale propagowali we własnym otoczeniu stosowanie odpowiednich standardów i zwracali uwagę przynajmniej na rażące przypadki zaniedbań na trasach niestandardowych, a także objaśniali decydom odpowiedzialnym za te trasy, co należy poprawić, aby nadawały się do użytku.

### **Trochę historii**

W 1999 r. znakarze szlaków rowerowych PTTK z centralnej i południowej części woj. śląskiego utworzyli Radę ds. Tras Turystycznych przy Oddziale PTTK w Gliwicach, zamienioną w 2001 r. na Klub Znakarzy Tras Turystycznych przy Oddziale PTTK w Pyskowicach, a w 2008 r. na Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych przy Oddziale Kolejowym PTTK w Gliwicach. Zgodnie ze Statutem PTTK Klub Znakarzy jest organizacją non-profit, a prace znakarskie prowadzone są poza Klubem bezpośrednio przez zainteresowanych nimi znakarzy.

## Podstawowa działalność Klubu Znakarzy

Klub Znakarzy prowadzi swoją działalność na terenie województw śląskiego i opolskiego. Zajmujemy się wdrażaniem koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, szkoleniem i zrzeszaniem znakarzy tras rowerowych, opracowywaniem materiałów szkoleniowych dotyczących infrastruktury rowerowej i instrukcji znakowania tras rowerowych, a także wykonywaniem audytów tras rowerowych, ażeby zwrócić uwagę inwestorom na błędy, które utrudniają lub wręcz uniemożliwiają korzystanie z tych tras. Od 2002 r. Klub prowadzi dość rozbudowaną stronę internetową <http://www.kztt.org.pl>.

## Nasze propozycje współpracy

Zachęcamy do podejmowania się takich zadań, jak:

- aktualizacja, poprawianie i uzupełnianie koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych,
- wykonywanie przeglądów-audytów planowanych i istniejących tras rowerowych,
- redagowanie pism do instytucji odpowiedzialnych za powstawanie i utrzymanie tych tras,
- rozbudowa i aktualizacja naszej strony internetowej.

Liczymy, że będą z nami współpracować również działacze PTTK nie związani organizacyjnie z naszym Klubem, a także działacze rowerowi spoza PTTK.

## Śląska Sieć Tras Rowerowych

Idea tej sieci rozwijamy od 1998 r., początkowo w ramach projektu „Rowerem po Śląsku” Śląskiego Związku Gmin i Powiatów, a od 2003 r. samodzielnie. W 1999 r. został opracowany szkielet głównych tras tej sieci, zasady numeracji i oznakowania. Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych obejmuje województwa śląskie i opolskie. Jest systematycznie aktualizowana i uzupełniana o propozycje nowych tras. Przy tworzeniu sieci tras rowerowych opieramy się wyłącznie na zasadzie dobrowolności. Od początku koordynatorem koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych jest kol. Piotr Rościszewski.

W miarę aktualną wersję koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych publikujemy na naszej stronie internetowej, poczynając od rozdziału <http://www.kztt.org.pl/006.html>. Można na niej znaleźć m.in. schemat proponowanych tras, zasady konfiguracji sieci, wykazy planowanych tras oraz regulamin sieci i zasady stosowania jej logo. Na życzenie udostępniamy nowsze propozycje.

## Przeglądy-audyty

Dla dobra użytkowników trasy rowerowe powinny być wykonywane zgodnie ze standardami. Aby umożliwić sprawdzenie, czy standardy zostały dotrzymane, oferujemy przeprowadzanie profesjonalnych przeglądów-audytów. Niestety nasza propozycja nie spotkała się z większym odzewem i wciąż realizowane są trasy niestandardowe. Wciąż ogłaszane są przetargi, w których od oferentów nie wymaga się znajomości standardów, a przy odbiorach nie egzekwuje się należytego wykonania umowy.

**Proponujemy**, aby znakarze i inni działacze PTTK wykonywali społecznie przeglądy tras rowerowych i wysyłali wnioski z tych przeglądów do ich administratorów, domagając się usunięcia braków, błędów i usterek. Zestawienie tematów, jakie można poruszyć w sprawozdaniu z przeglądu wybranych tras rowerowych znajduje się pod adresem <http://www.kztt.org.pl/pliki/Przegląd3.pdf>, a niektóre z przeprowadzonych społecznie audytów zostały opublikowane naszej stronie internetowej <http://www.kztt.org.pl/015.html>.

SEKRETARZ KLUBU

  
Piotr Rościszewski

PREZES KLUBU

  
Jan Rychlik

Prezes: Jan Rychlik, 44-120 Pyskowice, ul. Paderewskiego 13/1/4  
tel. 32-233-25-89 lub 601-055-599  
e-mail: rychgerd@wp.pl

Sekretarz: Piotr Rościszewski, 44-121 Gliwice, ul. Kozielska 57/17  
tel. 32-238-32-90 lub 501-685-613  
e-mail: p\_ros@o2.pl

Strona internetowa: <http://www.kztt.org.pl>