

## **Propozycje dotyczące rozwoju turystycznej infrastruktury rowerowej**

1. **Przyjęcie jako podstawy do rozwoju turystyki rowerowej ogólnej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych**, promowanej przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych przy Oddziale Kolejowym PTTK w Gliwicach i zamieszczonej na stronie internetowej <http://www.kztt.org.pl/006.html>. Śląska Sieć Tras Rowerowych była pierwotnie opracowana przez działacza PTTK kol. Piotra Rościszewskiego jako element projektu „Rowerem po Śląsku”, stworzonego i promowanego przez Śląski Związek Gmin i Powiatów w latach 1999-2003. Projekt ten miał obejmować całokształt działań na rzecz rozwoju komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej. W praktyce PTTK jako jedyne podjęło się realizacji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych i kontynuuje ją nadal w oparciu o przychylne tej koncepcji samorządy gminne i powiatowe.

*Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych zakłada połączenie ze sobą głównymi (dalekobieżnymi) trasami rowerowymi wszystkich miast i większych ośrodków turystycznych, co umożliwiłoby dość swobodne poruszanie się turystów rowerowych po terenie woj. śląskiego, a także woj. opolskiego. Koncepcja ta wymaga stałej aktualizacji i włączania do niej nowych propozycji, jak np. Wiślana Trasa Rowerowa i Odrzańska Trasa Rowerowa.*

- **Realizacja Koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych wymaga powołania koordynatora**, który powinien sprawdzać, czy przestrzegane są podstawowe standardy planowanych tras rowerowych, parametry techniczne dróg i oznakowania, jednolite dla całego województwa śląskiego, a także czy jest zgodność rozwiązań proponowanych przez poszczególne gminy z tą koncepcją i przyjętymi standardami na etapach planowania, projektowania, wykonawstwa i bieżącego utrzymania istniejących tras rowerowych.
2. **Przyjęcie jako zasady systemu zachęt dla gmin i powiatów, które będą realizować elementy głównych tras Śląskiej Sieci Tras Rowerowych**. Organizacja tras rowerowych w polskiej praktyce ogranicza się do działalności samorządów gminnych (sporadycznie powiatowych), co skutkuje powstawaniem prawie wyłącznie tras lokalnych, o niewielkim znaczeniu dla rozwoju turystyki, co praktycznie przekreśla powstawanie dalekobieżnych tras rowerowych o przyzwoitym standardzie dróg i oznakowania.

*Obecnie trasy ponadlokalne powstają wyłącznie w tych województwach, w których inicjatywa ich organizacji wychodzi z samorządów wojewódzkich. Dość udanym przykładem jest sieć dalekobieżnych tras rowerowych w Wielkopolsce, gdzie Urząd Marszałkowski stworzył odpowiedni klimat i podjął się pilotowania ich realizacji, stosując też zachęty finansowe. Wielkopolski System Szlaków Rowerowych znalazł się w gronie laureatów na najlepszy produkt turystyczny Polskiej Organizacji Turystycznej w 2012 r.*

- **Realizacja tras ponadlokalnych w woj. śląskim** również wymaga stworzenia przez Urząd Marszałkowski odpowiedniego klimatu, podjęcia się roli pilotażowej i określenia zachęt finansowych bezpośrednich (np. partycypacja w kosztach realizacji ze środków własnych i unijnych) i pośrednich (np. priorytetowe traktowanie rozwiązań drogowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu rowerowego).

3. **Przyjęcie jako zalecanych do stosowania przy projektowaniu** tzw. krakowskich standardów technicznych dróg dla rowerów publikowanych na stronie internetowej [http://www.bip.krakow.pl/wladze/zarzadzenia/pliki/zp\\_2103\\_04.pdf](http://www.bip.krakow.pl/wladze/zarzadzenia/pliki/zp_2103_04.pdf), opinii zespołu ds. ścieżek rowerowych GDDKiA zamieszczonych na stronie internetowej <http://www.gddkia.gov.pl/pl/932/infrastruktura-rowerowa> oraz standardów oznakowania tras rowerowych stosowanych przez PTTK i opublikowanych na stronie internetowej Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych <http://www.kztt.org.pl/010.html>.

*Obecnie parametry techniczne większości istniejących dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych znacznie odbiegają od oczekiwań rowerzystów, częstokroć wymagają pokonywania różnych przeszkód i wielokrotnego schodzenia z roweru, stanowiąc swoista antyreklamę tej formy komunikacji.*

*Wiele tras rowerowych oznakowanych jest prawidłowo, ale zbyt często oznakowanie jest zbyt rzadkie lub mylące. a także stosowane są mało czytelne niestandardowe systemy oznakowani.*

- **Wskazane jest promowanie prawidłowych rozwiązań technicznych** i stworzenie swoistego rankingu dobrze wykonanych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a także dobrze oznakowanych tras rowerowych.
4. **Zalecenie przeprowadzania audytów dróg i tras rowerowych** na etapie planowania, projektowania, wykonawstwa i okresowych remontów jako niezbędnego warunku przed otrzymaniem lub rozliczeniem dofinansowania, a także ich promowania przez urzędy i instytucje szczebla wojewódzkiego.

*Obecnie proces powstawania dróg i tras rowerowych nie podlega żadnej ocenie. Zarówno przebieg, jak i parametry techniczne i oznakowanie są dziełem przypadku, nie powstają w wyniku analizy potrzeb, zlecane są, projektowane i wykonywane przez osoby i firmy nie posiadające żadnego doświadczenia w tym zakresie, skutkiem czego znaczna część środków finansowych wydawana jest z sposób daleki od racjonalnego.*

- **Wskazane jest wytypowanie i przeszkolenie grupy audytorów**, którzy sprawdzaliby zgodność przyjętych przez samorzady rozwiązań z obowiązującymi standardami na etapach planowania, projektowania, wykonawstwa i bieżącego utrzymania istniejących tras rowerowych.
5. **Wyznaczenie Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych PTTK jako regionalnego koordynatora tras rowerowych**, zajmującego się zachęcaniem samorządów do wykonywania nowych tras rowerowych, audytami dokumentacji i wykonanych tras oraz nadawaniem numerów i kolorów oraz prowadzenie ewidencji tras rowerowych zgodnie z zasadami Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.
- Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK jest jedyną organizacją, której znany jest stan istniejących tras rowerowych, potrzeby w zakresie rozbudowy ich sieci, a także problematyka koordynacji, audytów i upowszechniania informacji o tych trasach.*
- **Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych może podjąć się:**
    - koordynacji technicznej w realizacji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych określonej w pkt. 1,
    - współpracy przy pilotowaniu realizacji tras rowerowych określonych w pkt. 2,
    - sprawdzania przestrzegania parametrów charakteryzujących jakość dróg i tras rowerowych w celu realizacji pkt. 3,
    - przeszkolenia lub udzielenia pomocy w przeszkoleniu audytorów wymienionych w pkt. 4,
    - wykonania scenariusza strony internetowej o turystycznych trasach rowerowych woj. śląskiego.

