

Turystyczne Trasy Rowerowe w woj. opolskim

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. Zasługą 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 wydumany 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 zablądzić.

Do katalogu niefachowych rozwiązań należy zaliczyć oznakowanie Wiślanej Trasy Rowerowej i jej odgałęzień, gdzie na znakach symbol roweru został zastąpiony logo tej trasy przypominającym stracha na wróble na rowerze, a wszystkie odgałęzienia trasy wykonano w kolorze niebieskim.

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.

Za sprawą 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 w Opolu. Sukcesem jest to, że Opole posiada koncepcję połączenia infrastruktury rowerowej w jednolitą sieć. Kędzierzyn-Koźle posiada koncepcję dróg dla rowerów, ale ich budowa wymaga pokonania tunelem nasypu kolejowego i budowy kilku kładek przez Odrę, Kłodnicę i Kanał Gliwicki. Prawie niemożliwe wydaje się wybudowanie jakiegokolwiek układu ścieżek rowerowych w ciasnych śródmieściach większych miast. 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. 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. Rowerzysta, 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 wędrowki 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 wypożyczalnia 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. Jedyne rozwiązanie 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 powiększenie.

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.

Międzynarodowa trasa rowerowa w woj. opolskim

W warunkach europejskich najbardziej atrakcyjna jest sieć tras EuroVelo proponowana przez Europejską Federację Cyklistów. Skrajem woj. opolskiego przebiega fragment trasy nr 9 Bałtyk – Adriatyk zwanej Szlakiem Bursztynowym (Amber Route): Gdańsk – Wrocław – Głucholazy – Pula o długości 1930 km. Starostwo Powiatowe w Nysie oznakowało swój fragment trasy, ale zrobiło to niewłaściwie. Projekt nie uzyskał licencji Europejskiej Federacji Cyklistów, a więc nie zastosowano logo sieci EuroVelo. Samo oznakowanie zostało wykonane zupełnie niefachowo z powodu niewłaściwie ogłoszonego przetargu, gdzie jedynym warunkiem była cena, a wykonawcy byli zainteresowani, żeby zrobić jak najmniej. Dla przykładu zamiast standardowego wskaźnika 10 znaków na kilometr na trasie umieszczono średnio tylko 3 znaki na kilometr. Oprócz znaków zupełnie zapomniano o drogowskazach i tablicach informacyjnych. Nie mam aktualnych informacji, czy oznakowanie to zostało kiedykolwiek poprawione.

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 prawie zerowy.

Śląska Sieć Tras Rowerowych

Namawianie samorządów do współpracy dało tylko częściowe efekty. Udało się wykonać w dolinie Małej Panwi fragmenty tras nr 18 i 27 od granicy Opola do granicy woj. śląskiego, podobnie fragment trasy nr 19 od granicy woj. śląskiego do Bierdzan w gminie Turawa. W tym roku prawdopodobnie uda się przedłużyć trasę nr 18 do Toszka.

Podobny los spotkał trasę nr 16, której fragment biegnie z Rudzińca na granicy woj. śląskiego przez Górę Św. Anny i Krapkowice do Nowego Budu w gminie Strzeleczki, a w tym roku prawdopodobnie uda się przedłużyć tą trasę do granicy Gliwic. Starostwo w Nysie zamiast trasy nr 16 wykonało jakąś jej karykaturę, która zupełnie nie pasuje do koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Udało się wykonać spory odcinek trasy nr 9 od Opola-Maliny przez Górę Św. Anny do stacji w Raszowej koło Zdieszowic.

Jak widać trzy z tras utknęły na granicy Opola, którego władze jak dotąd nie były zainteresowane ich przedłużeniem, a powinny kończyć się przy dworcu kolejowym. Z Opola do Olesna prowadził niegdyś samochodowo-rowerowy Szlak Budownictwa Drewnianego. Wobec słabego oznakowania i coraz większego ruchu samochodowego szlak ten wymaga przeprojektowania na trasę nr 51. Wykonane zostały projekty nowego przebiegu tej trasy w gminach Lasowice Wielkie, Kluczbork i Olesno, ale w praktyce skończyło się na projektach i tylko fragmentarycznej realizacji w wiejskiej części Gminy Olesno, a przebieg tego szlaku przez Opole stoi pod znakiem zapytania wobec braku drogi dla rowerów przy obwodnicy na moście na Odrze.

Ciekawym pomysłem jest trasa nr 52 łącząca sanktuaria na Górze Św. Anny. Kamieniu Śląskim i w Oleśnie. Udało się wykonać ją od początku aż do Dobrodzienia i częściowo w Gminie Olesno, a projekty wypełnienia przerw w oznakowaniu od kilku lat nie mogą doczekać się realizacji. Gotowy był projekt oznakowania trasy nr 26 z Kluczborka do Bąków koło Dobrodzienia na granicy woj. śląskiego i dalej do Lublińca, ale jak dotąd skończyło się na oznakowaniu krótkich kawałeczków w Kluczborku, Dobrodzieniu i Lublińcu.

Kolejnym ciekawym pomysłem jest Szlak Odry, 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 tego szlaku 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. Kolejną nieprawidłowością jest prowadzenie szlaku po obu stronach rzeki. Zgodnie z koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych wzdłuż Odry miała prowadzić trasa nr 9 w kolorze niebieskim, co wyklucza równoległe prowadzenie do niej innych tras, o czym widziała osoba, która z rozmysłem doprowadziła do obecnej sytuacji. Ostatecznie można zgodzić się na prowadzenie trasy nr 70 w kolorze niebieskim lewym brzegiem Odry od Kędzierzyna-Koźła w dół rzeki, natomiast po prawej stronie Odry można poprowadzić trasę nr 69 w kolorze czarnym, pozostawiając kolor niebieski istniejącej już fragmentarycznie trasy nr 9, która od granicy do Kędzierzyna-Koźła ma biec lewym brzegiem

Odry, a dalej prawym, oddalając się od rzeki w rejonie Góry Św. Anny i Kamienia Śląskiego oraz Karłowic w Gminie Popielów.

Regionalne sieci tras rowerowych na Górnym Śląsku

Najstarsze załóżki sieci tras rowerowych udało się stworzyć w rejonie Śląska Cieszyńskiego, gdzie powstało 380 km tras rowerowych i w dolinie Małej Panwi w woj. opolskim, gdzie powstało 370 km takich tras. Pierwsze z nich powstały z inspiracji strony czeskiej, która potrafiła zorganizować środki unijne nie tylko na swoje trasy, ale również na trasy po stronie polskiej. Druga z sieci była inicjatywą lokalną związku komunalnego gmin z siedzibą w Kolonowskim, które potrafiły wykorzystać szansę, jaką było dotowanie oznakowania przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu. W woj. śląskim warto jeszcze wymienić sieć tras rowerowych na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej, która ostatnio modernizowana jest pod kątem ujednoczenia wzorów znaków z instrukcją znakowania PTTK.

Utrzymanie tras w dolinie Małej Panwi przedstawia duże problemy. W czołówce są Gminy Jemielnica i Zawadzkie, które w ostatnich latach wzbogaciły swoją sieć tras rowerowych. Nieco gorzej utrzymują swoje trasy Gminy Chrzastowice i Ozimek. Gmina Ozimek zdecydowała się na niezbędną korektę przebiegu tras w okolicy Dinoparku w Krasiejowie. Problemem Gminy Chrzastowice jest to, że nie potrafi nawiązać się do tras, które w międzyczasie powstały w Gminach Izbicko i Tarnów Opolski. Gmina Kolonowskie odnowiła swoje trasy niezbyt starannie, a Gminy Turawa i Dobrodzień prawdopodobnie dotąd nie wyremontowały oznakowania, chociaż już dawno temu otrzymały projekty

W woj. opolskim stosunkowo dużo tras rowerowych powstało wokół Góry Św. Anny. Trasy rowerowe mają wszystkie gminy pow. strzeleckiego i prawie wszystkie gminy pow. krapkowickiego, z wyjątkiem Gminy Walce, a także Gmina Tarnów Opolski w pow. opolskim. Niestety zupełnie odporne na tą tematykę są gminy pow. kędzierzyńsko-kozielskiego. Kilkoma trasami rowerowymi dysponuje powiat nyski, ale przebiegi i kolory tych tras nie są skoordynowane z koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Zastanawia brak sieci tras rowerowych w Stobrowskim Parku Krajobrazowym i Borach Niemodlińskich, chociaż świetnie nadają się do uprawiania turystyki rowerowej.

Lokalne sieci tras rowerowych w woj. opolskim

Wiele gmin stworzyło własne, lokalne trasy rowerowe, bazujące na tzw. „kółeczkach po gminach”, zaspakajających wyłącznie lokalne potrzeby rekreacyjno-turystyczne i nie mających ambicji otwarcia się na poważniejsze potrzeby rowerzystów. Przykładem takiej sieci lokalnej jest Biała, która zamknęła się całkowicie przed światem, tworząc wokół gminy aż trzy kółeczka. Sporym dziwologiem jest labirynt w formie koniczynki w Gminie Lewin Brzeski, gdzie ktoś z uporem starał się nanizować na jedną trasę wszystko, co w tej gminie może być ciekawe. Przy słabym oznakowaniu tej trasy trudno turyście połapać się, jak się po tym labiryncie porusza, zwłaszcza że niektóre fragmenty trasy są trudne do przebycia. Trudno wyobrazić sobie, że turysta dalekobieżny będzie co kilka kilometrów przeskakiwać ze szlaku-kółeczka na kółeczko, raczej należy się spodziewać, że ominie takie gminy jak Biała i Lewin Brzeski. Gwoli sprawiedliwości należy wspomnieć, że niektóre kółeczka są

wynikiem kompletnego braku zainteresowania sąsiadów problematyką tras rowerowych. Przykładem takiego szlaku-kółeczka jest gmina Popielów, której sąsiedzi nie zamierzająłożyć pieniędzy na prawidłowo wykonane oznakowanie tras rowerowych.

Niektórzy autorzy szlaków wykonują szlaki piesze, nazywając je pieszo-rowerowymi. Taką plątaninę źle oznakowanych szlaków pieszych wykonała niegdyś Gmina Tułowice.

Promocja tras rowerowych

Mało jest samorządów, które chciałyby rozwiązać całokształt problemów związanych z turystyką rowerową, zwłaszcza budowy stosunkowo drogich dróg 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 jakość 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.

Euroregion Pradziad zamiast zapowiadanego przewodnika po nieznakowanych trasach rowerowych, których planowo nie chciał oznakować, wydał folder z mapą na starym nieaktualnym podkładzie kartograficznym, zasłaniając się zleceniem opracowania dobrej czeskiej firmie kartograficznej, jednakże w zleceniu prawdopodobnie „zaoszczędził” na aktualizacji samej mapy. Folder ogranicza się tylko do opisów niektórych ważniejszych miejscowości. Na mapie bez właściwych objaśnień plączą się trasy nieznakowane ze znakowanymi i projektowanymi, brak jest rozróżnienia pomiędzy szlakami turystycznymi a drogami dla rowerów.

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://kolonowskie.pl/mapa/mapa_pl.html mają trasy rowerowe w dolinie Małej Panwi, ale jest sporządzona zupełnie nefachowo. Zamiast profesjonalnej mapy jest jakiś nieudany schemat z byle jak zaznaczonymi trasami, nie aktualizowany i nie zawierający zmian, jakie zaszły w ostatnich dwóch latach.

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, 2012-04-24