Grażyna Orłowska-Rybicka

Rola PTTK w tworzeniu ogólnopolskiego oznakowania szlaków rowerowych

Dziś, kiedy rower stał się bardzo popularnym środkiem przemieszczania się, nie tylko w drodze do pracy, ale dla odbywania wycieczek krótszych i dłuższych, istnienie szlaków i ścieżek rowerowych jest oczywiste. Ale nie zawsze tak było. Chociaż turystyka rowerowa w PTTK istniała już od dziesięcioleci, a w sposób zorganizowany od wiosny 1952 r., kiedy odbyło się zebranie założycielskie Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, to wówczas nie było jeszcze potrzeby i możliwości wytyczania szlaków rowerowych.

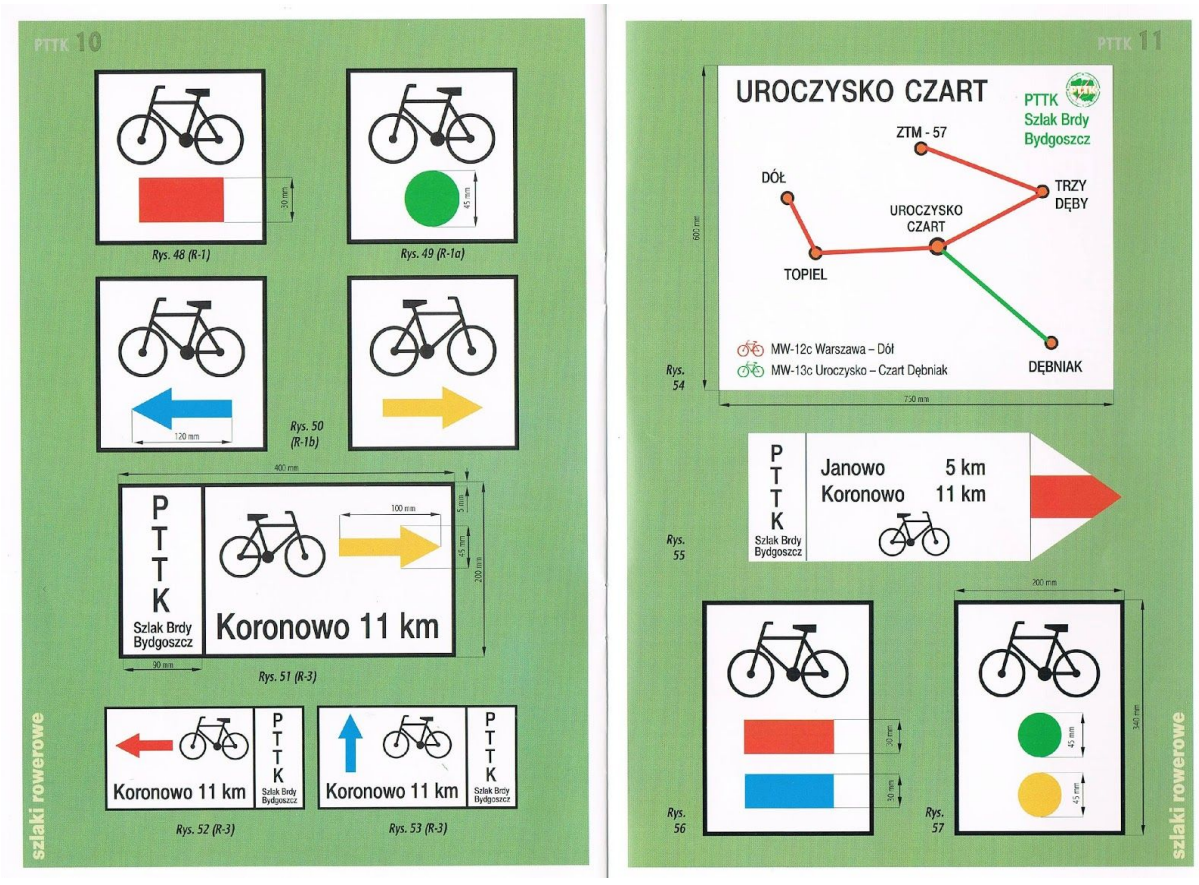
W 1995 r., z inicjatywy Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, wprowadzono do „Instrukcji znakowania szlaków turystycznych" oznakowania dla:

1. rowerowych szlaków lokalnych,
2. rowerowych szlaków i tras ogólnopolskich,
3. międzynarodowych szlaków i tras rowerowych w Polsce.

Instrukcja znakowania szlaków turystycznych, wyd. ZG PTTK, Warszawa 1995 i wyd. II 1998

W rozdziale VII p.14 opisano szczegółowo znaki. Wzorując się na materiałach przesłanych z Niemieckiego Klubu Rowerowego, znakiem podstawowym był kwadrat o wymiarach 100 x 100 mm, co wkrótce okazało się nie najlepszym pomysłem. Jadący szlakiem rowerzysta miał trudności z zauważeniem tak małych kwadratów, dlatego Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, a konkretnie kol. Zbigniew Boroński przygotował Aneks do Instrukcji znakowania

szlaków turystycznych[1], który przede wszystkim zmieniał wymiary znaku podstawowego, dotychczas stosowanego, z 100 x 100 mm na 200 x 200 mm oraz symbol-wizerunek roweru na ten ze znaku drogowego B-9, na którym kierownica była dziwnie wykręcona, co utrudniało prace znakarskie w przypadku malowania znaków. „Instrukcja Znakowania szlaków turystycznych PTTK" wydana w 1998 r. uwzględniała już powyższe zmiany oraz te, które wynikały z uzgodnień z MTiGM i zamieszczonych w „Prawie o ruchu drogowym".



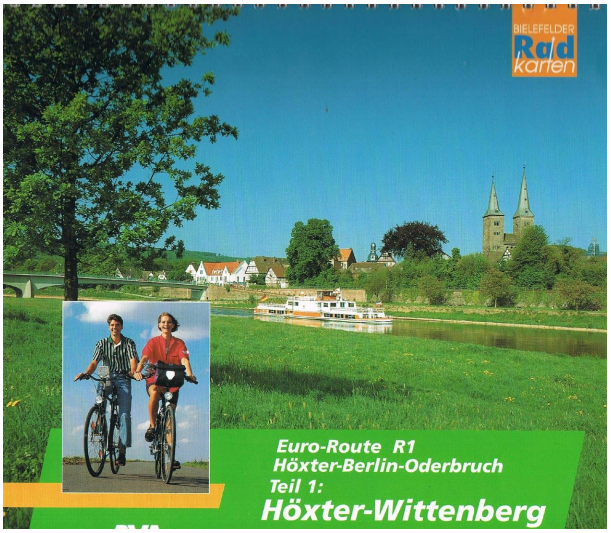
Oznakowanie dla szlaków rowerowych - *Instrukcja znakowania szlaków turystycznych*, wyd. ZG PTTK, Warszawa 2007

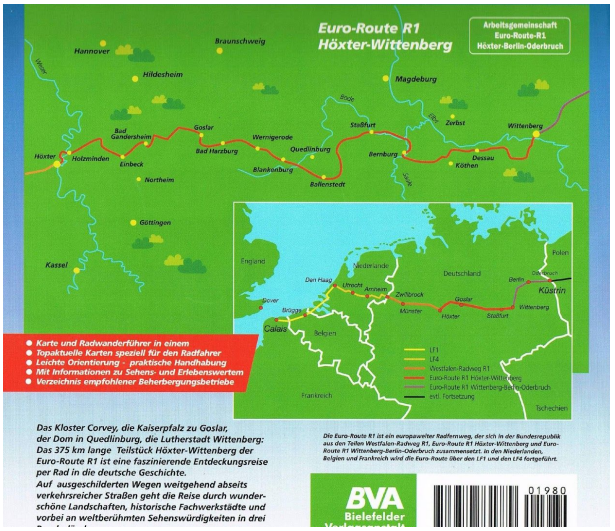
Natomiast w okolicach Sulęcina, w 1995 r. powstały pierwsze szlaki rowerowe. W finalizowaniu tego przedsięwzięcia uczestniczyło PTTK. Urząd Miasta i Gminy Sulęcin przesłał do ZG PTTK pismo (19.06.1995 r.) w sprawie wytyczenia i wyznakowania szlaków rowerowych (realia ówczesnych lat nie pozwalały na przekazywanie dotacji na ten cel do gmin). Prace na terenie miasta oraz 6 gmin ościennych łącznie ok. 60 km, obejmowały wykonanie znaków i tablic informacyjnych, wykonanie i modernizację ścieżek rowerowych, wytyczenie i znakowanie turystycznych szlaków rowerowych. Postały trasy: Głaźnicka

[1] „Informator" Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, nr 250, Dodatek Specjalny, kwiecień 1997 r.

i Czerwonego Potoku, Przełomy Postomii, Ostrowska. Koszt całego przedsięwzięcia opiewał na 106 tys. złotych, z czego 40 tys. stanowiły środki przekazane przez ZG PTTK, pozyskane z UKFiT, a ponad 62 tys. to środki własne miast i gmin, za które wykonano prace projektowe i budowę parkingów, stojaków i miejsc postojowych dla rowerzystów. Wydano także, w nakładzie 3 tys., mapę „Pieszo i rowerem po Pojezierzu Lubuskim - okolice Sulęcina". We wrześniu, podczas I Sulęcińskiego Zjazdu Cyklistów, zakończono i podsumowano I etap realizacji przedsięwzięcia.

Na początku czerwca 1995 r., przesłano pismo z Polskiego Ośrodka Informacji Turystycznej z Kolonii prosząc o zaopiniowanie projektu drogi rowerowej Euro-Route R1. Co ciekawe, pismo adresowane było do Polskiego Związku Kolarskiego lub Zarządu Głównego PTTK. Niemiecki Klub Rowerowy (ADC-Allgemeiner Deutscher Tahrred-Club), projektant przebiegu trasy przez Polskę, szukał partnerów do realizacji projektu w naszym kraju. Projekt dotyczył wyznakowania międzynarodowej trasy rowerowej Euro-Route R1 z Calais we Francji przez Belgię, Holandię, Niemcy, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię do Sankt Petersburga i powstał w 1992 r. W latach 1993-1994 wytyczono i oznakowano trasę na terenie Niemiec.





I tak od 1995 r. rozpoczęła się obfita korespondencja z POIT w Koloni i równolegle z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej (Departament Ruchu Drogowego), w wyniku której wypracowano podstawy prawno-organizacyjne do rozpoczęcia wytyczania i znakowania szlaków rowerowych.

Łatwo nie było.

POLNISCHES INFORMATIONSZENTRUM FÜR TOURISTIK

POLEN

Polski Związek Kolarski
kb
Zarząd Główny PTTK
ul. Senatorska 11
00-075 Warszawa

01. Jun 95

Szanowni Państwo,

niniejszym przesyłamy projekt planowanej drogi rowerowej - Eurotraste R1 - z prośbą o zaopiniowanie. Projektantem i opiniodawcą jest Niemiecki Klub Rowerowy (ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club). Do powstania powyższego planu aktywnie przyczynił się Pan Georg Marquardt - działacz na rzecz utworzenia międzynarodowej drogi rowerowej łączącej kraje Europy zachodniej z krajami nadbałtyckimi.
W przypadku pozytywnego przyjęcia proponowanego projektu wymagane jest znalezienie na terenie Polski odpowiednich sponsorów.

Łączymy wyrazy szacunku

mgr Adam Dolliński

Do wiadomości:
Departament Promocji Turystyki
Dyrektor Marek Trzeciak

Polskie Towarzystwo
Turystyczno-Krajoznawcze
Zarząd Główny

Warszawa 28 listopada 1995 r.

Pan Adam Dolliński
Dyrektor
Polskiego Ośrodka Informacji
Turystycznej
w KOLN

W nawiązaniu do Pana fax PT/102/95 z dnia 06.11.1995 r. dot prac na rzecz utworzenia drogi rowerowej EUROROUTE - R1 uprzejmie informujemy , że Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK podjęła się koordynacji prac z tym związanych ,ale wszystkie dalsze postępowania powiązane z decyzjami UKFiT może prowadzić na warunkach zawartych w znanym Panu pismie skierowanym 21.06.95 do UKFiT.
Działacze PTTK udzielający się również honorowo na rzecz utworzenia drogi rowerowej - Eurotraste R1 - wykonali już wiele prac , ale dla podjęcia konkretnego wytyczenia szlaku potrzebna jest zgoda Ministerstwa Komunikacji oraz zaangażowania części środków ze strony UKFiT.
Na razie więc wszystkie ustalenia muszą zapaść w Polsce i nie ma potrzeby na tym etapie prac fatygowania osób z zagranicy.

Z poważaniem

Przewodniczący
Komisji Turystyki Kolarskiej
ZG PTTK

Roman Kościński

Sekretarz Generalny
ZG PTTK

Wojciech Rędzej

PTTK

Kiedy (od 2 lutego 1996 r.) rozpoczęłam pracę w Biurze ZG PTTK jednym z pilnych zadań okazało się wznowienie korespondencji z Polskim Ośrodkiem Informacji Turystycznej w Kolonii. 22 lutego wysłałam fax do Koloni z zapytaniem o podstawy prawne oznakowania

tras rowerowych w Niemczech. Była to nieco dziwna korespondencja, bo nie do końca otrzymywaliśmy odpowiedź na pytanie, które dotyczyło przepisów stosowanych w Niemczech, pozwalających na prowadzenie po drogach publicznych szlaków rowerowych. Natomiast Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, na wniosek PTTK o wyrażenie zgody na stosowanie w Polsce znaków drogowych służących oznakowaniu międzynarodowych turystycznych tras i szlaków rowerowych oraz umieszczenie ich w nowym „Prawie o ruchu drogowym", informowało, że Konwencja o znakach i sygnałach drogowych sporządzona w Wiedniu 8 XI 1968 roku nie przewiduje oddzielnego znakowania tras rowerowych[2]. Był to rok 1996 a w Polsce obowiązywała Konwencja z 1968 r.!

W pracach związanych z R1, poza Biurem ZG PTTK, uczestniczyła Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, która zaopiniowała przebieg trasy oraz powierzyła koordynację prac, związanych z międzynarodową trasą i szlakami rowerowymi nawiązującymi do tej trasy, kol. Zbigniewowi Borońskiemu z Bydgoszczy, który działał w Regionalnej Radzie Turystyki Kolarskiej PTTK oraz w Oddziale PTTK „Szlak Brdy".

Zbyszek Boroński był od początku bardzo mocno zaangażowany w sprawę wytyczenia R-1 przez Polskę. Zachowana w aktach Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK korespondencja jest tego dowodem. Pisał wszędzie do kolegów-cyklistów: w Niemczech, Francji, Holandii i Belgii, także do Polskiego Ośrodka Informacji Turystycznej (23.03.1996 r.), od którego nie otrzymał odpowiedzi na swój list. Najbardziej poruszyło go i oburzyło powołanie się MTiGM na Konwencję z 1968 r., napisał wtedy obszerny, liczący 4 strony, list do Anny Becker-Kulińskiej sekretarza ds. programowych w Biurze ZG PTTK. Warto przytoczyć jego fragmenty:

Myśmy powinni się pytać panów z Ministerstwa Transportu jak ten temat wygląda w innych państwach na zachodzie a nie odwrotnie. Kiedy w dniu 8 listopada 1968 r. w Wiedniu podpisywano konwencje o znakach i sygnałach drogowych to pewnie i Polski tam nie było. Nie istniała zintegrowana Europa, więc nikt również na zachodzie nie był zainteresowany międzynarodowymi szlakami rowerowymi, chociaż cały czas szanowali rower jako najszybszy i najbardziej ekologiczny środek transportu szczególnie w miastach.

I dalej o idei szlaku:

Kiedy w l. 70-tych zaczęły ginąć granice państwowe na obszarze EWG w Niderlandach zrodził się pomysł zrobienia trasy rowerowej/szlaku rowerowego z Francji /Anglii/ przez

[2] Pismo MTiGM z dnia 08.01.1996 r., Departament Ruchu Drogowego TD-4K-8295-200/95.

Niderlandy do Niemiec. Szlak dotarł tylko do dawnej DDR. Po zjednoczeniu Niemiec, koledzy turyści-cykliści postanowili ten szlak przedłużyć aż do Odry. Wszyscy byli ciekawi jak wyglądało to DDR, jak w nim żyli ludzie /ich bracia/. Wielu chciało obejrzeć rodzinne strony i tak szlak R-1 dotarł do Odry i naszego Kostrzyna.

Po ostatniej "solidarnościowej rewolucji", zachód zapragnął obejrzeć Polskę i to, co dalej na wschód od Wisły. Wielu również chciało i chce dalej oglądać tereny i miejsca, gdzie rodzili się ich dziadowie, i ich rodzice... Tej przesłanki nie można wykluczyć analizując przebieg proponowanego szlaku R-1 i pewnych niuansów zawartych w przesłanych do nas pismach dotyczących propozycji przedłużenia szlaku R-1 aż do Królewca.

Na kolejnych stronach dzieli się wiedzą i informacjami dotyczącymi przepisów w innych krajach:

Belgijski Instytut na Rzecz BRD opracował szczegółowe wytyczne, które urealniły obowiązujące u nich przepisy ruchu drogowego i to w kraju, gdzie od dawna rower jest cenionym środkiem lokomocji na co dzień i dla celów rekreacji ruchowej.

Podobnie w Niemczech w 1982 r. urealniono istniejące przepisy ruchu drogowego a stało się to za przyczyną Ministra Komunikacji Niemiec, który dnia 4.05.1982 r. wydał „Wytyczne-wskazówki dla oznakowania dróg rowerowych dla wędrówek rowerowych", gdzie zawarte są wskazówki dotyczące drogowskazów na drogach rowerowych w ruchu ulicznym i na drogach ponadregionalnych. Na tej podstawie zachód /Niemcy/ oznakowały szlak-trasę R-1 i te same znaki nam proponują.

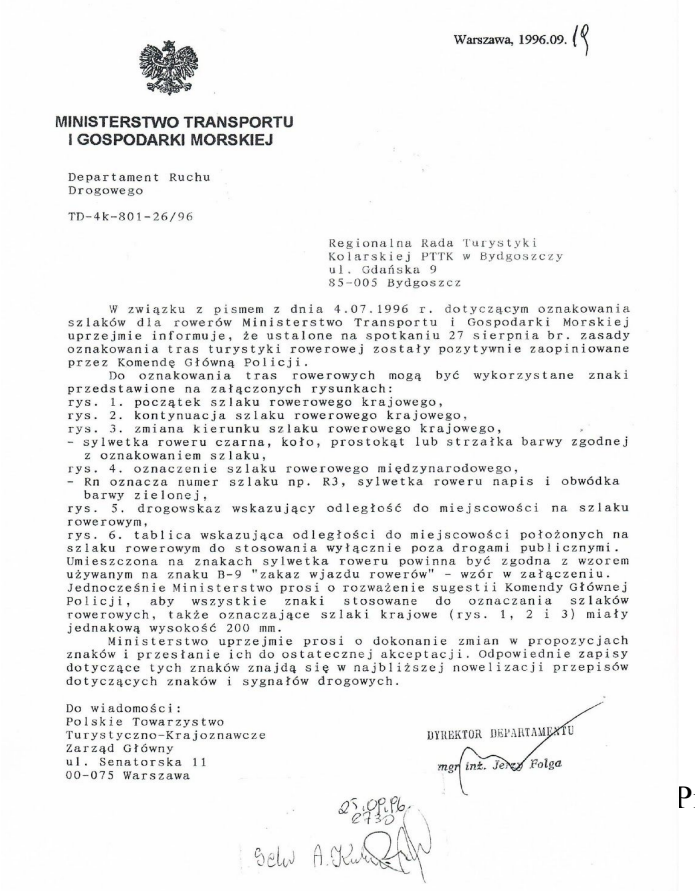
Kończąc list napisał:

Proszę mi wybaczyć to, co teraz napiszę, ale moim zdaniem, jeśli nie zrobimy konstruktywnego spotkania w interesującym nas temacie R-1 i znakowaniu szlaków rowerowych po drogach publicznych to więcej czasu zużyjemy na tworzenie różnych pism /makulatury/ a niżeli treser potrzebuje na nauczenie konia tańczyć. Tym smutnym stwierdzeniem kończę te moje wywody i niedorzeczności w odpowiedzi na pismo Pana Dyrektora Departamentu Ruchu Drogowego... Jestem gotów uczestniczyć w takim spotkaniu.

To właśnie ze Zbyszkiem udałam się 4 kwietnia 1996 r. do MTiGM na pierwszą rozmowę, która nie napawała optymizmem, gdyż urzędnik ministerialny, z którym przyszło nam się spotkać miał negatywny stosunek do rowerzystów, a zaproponowane oznakowanie szlaków uważał wyłącznie za reklamę Towarzystwa. Tymczasem Zbyszek Boroński prowadził korespondencję i spotykał się z kolegą Georgiem Marguardtem z Höxter

w Westfalii[3], dzięki temu mogliśmy przekazać do Ministerstwa wzory znaków obowiązujących na trasach rowerowych w Niemczech.

W kwietniu otrzymaliśmy pismo, w którym Ministerstwo zaproponowało „stosowanie znaków analogicznych do drogowskazów do obiektów turystycznych i wypoczynkowych" oraz korektę znaków z czerwoną obwódką, mogących być mylnie odczytanymi znakami zakazu. Same drogowskazy to było za mało żeby oznakować trasę rowerową, tym bardziej, że na terenie Niemiec były stosowane również inne znaki podstawowe – prostokątne. Kolejna wizyta w MTiGM, 26 sierpnia 1996 r., zakończyła się sukcesem. Szczęśliwie, w imieniu dyrektora Departamentu Ruchu Drogowego, rozmawiał z nami już inny urzędnik (pan Marek), który rozumiał potrzeby rowerzystów. Najlepiej świadczy o tym pismo TD-4k-801-26/96 z dnia 19.09.1996 r. skierowane do Regionalnej Rady Turystyki Kolarskiej PTTK w Bydgoszczy, na które mogliśmy się przez kolejne lata powoływać przy projektowaniu i wytyczaniu szlaków rowerowych. Powyższe pismo przesłano również do Biura ZG PTTK, MTiGM, a przede wszystkim do Urzędów Wojewódzkich i Komendy Głównej Policji.



Warszawa, 1996.09. 19

MINISTERSTWO TRANSPORTU
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Departament Ruchu
Drogowego

TD-4k-801-26/96

Regionalna Rada Turystyki
Kolarskiej PTTK w Bydgoszczy
ul. Gdańska 9
85-005 Bydgoszcz

W związku z pismem z dnia 4.07.1996 r. dotyczącym oznakowania szlaków dla rowerów Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej uprzejmie informuje, że ustalone na spotkaniu 27 sierpnia br. zasady oznakowania tras turystyki rowerowej zostały pozytywnie zaopiniowane przez Komendę Główną Policji.

Do oznakowania tras rowerowych mogą być wykorzystane znaki przedstawione na załączonych rysunkach:
rys. 1. początek szlaku rowerowego krajowego,
rys. 2. kontynuacja szlaku rowerowego krajowego,
rys. 3. zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego,
- sylwetka roweru czarna, koło, prostokąt lub strzałka barwy zgodnej z oznakowaniem szlaku,
rys. 4. oznaczenie szlaku rowerowego międzynarodowego,
- Rn oznacza numer szlaku np. R3, sylwetka roweru napis i obwódka barwy zielonej,
rys. 5. drogowskaz wskazujący odległość do miejscowości na szlaku rowerowym,
rys. 6. tablica wskazująca odległości do miejscowości położonych na szlaku rowerowym do stosowania wyłącznie poza drogami publicznymi. Umieszczona na znakach sylwetka roweru powinna być zgodna z wzorem używanym na znaku B-9 "zakaz wjazdu rowerów" - wzór w załączeniu.
Jednocześnie Ministerstwo prosi o rozważenie sugestii Komendy Głównej Policji, aby wszystkie znaki stosowane do oznaczania szlaków rowerowych, także oznaczające szlaki krajowe (rys. 1, 2 i 3) miały jednakową wysokość 200 mm.

Ministerstwo uprzejmie prosi o dokonanie zmian w propozycjach znaków i przesłanie ich do ostatecznej akceptacji. Odpowiednie zapisy dotyczące tych znaków znajdą się w najbliższej nowelizacji przepisów dotyczących znaków i sygnałów drogowych.

Do wiadomości:
Polskie Towarzystwo
Turystyczno-Krajoznawcze
Zarząd Główny
ul. Senatorska 11
00-075 Warszawa

DYREKTOR DEPARTAMENTU
mgr inż. Jerzy Folga

25.09.96
0730

Pismo TD-4k-801-26/96

[3] W liście do Z. Borońskiego z 12.08.1996 r. Georg Marquardt wyjaśnia: *Podpisujący się nie jest członkiem ADFC, ma jednak pozwolenie Związkowego (Niemiec) Zarządu ADFC do projektu z dnia 4.12.1994 r., dla kontynuacji Euro-Route R1 przez Polskę.*

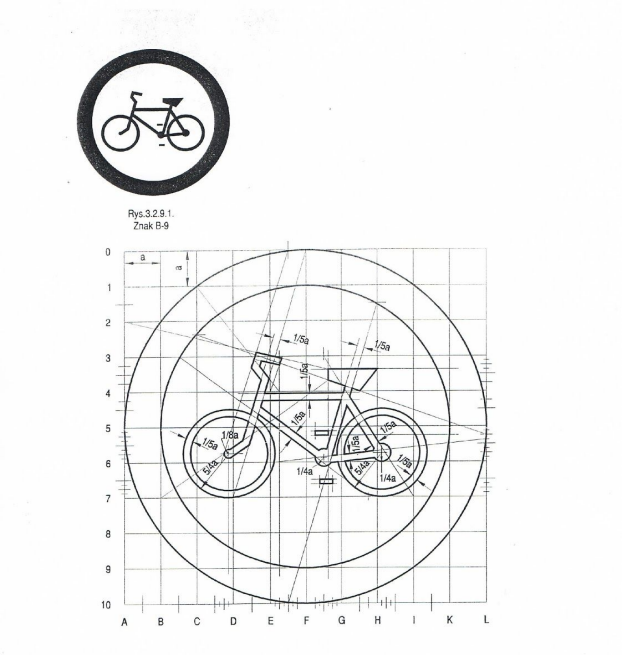
Tymczasem, już w końcu 1995 r., Regionalny Oddział PTTK „Szlak Brdy" przygotował „Harmonogram prac i czynności związanych z wytyczeniem międzynarodowej drogi rowerowej R-1 przez Polskę", który w 1996 r. obejmował: spotkania robocze, opracowanie dokumentacji, spotkania z samorządami lokalnymi (styczeń-maj), wytyczenie trasy na terenie woj. gorzowskiego, pilskiego, bydgoskiego i toruńskiego[4]. Natomiast w 1997 r. przewidywano: opracowanie dalszej części dokumentacji przebiegu R-1 przez woj. toruńskie i elbląskie, wykonanie pozostałej części znaków drogowych i plansz z mapkami, wytyczenie (oznakowanie) trasy na terenie woj. toruńskiego i elbląskiego (styczeń-sierpień), a w IV kwartale roku zaplanowano wydanie mapy i przewodnika trasy R-1 przez Polskę. Mimo zgromadzenia obszernego materiału opisującego miejsca na trasie R-1, wydano tylko folder zawierający skrótowe informacje o międzynarodowym szlaku rowerowym R-1, jego przebiegu przez Polskę oraz o powstałych już szlakach regionalnych.

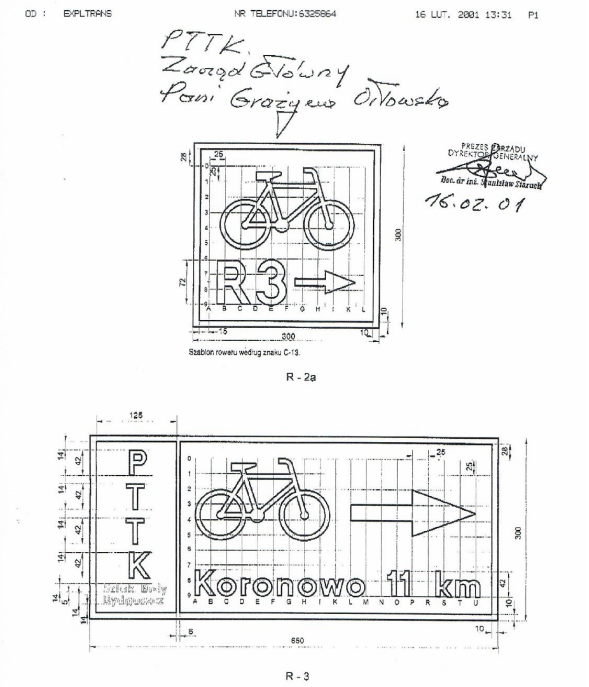
W 1996 r. oznakowano odcinek 347 km R-1 od Kostrzyna do Bydgoszczy. W 1997 r. odcinek 328 km R-1 z Bydgoszczy do Gronowa (przejście graniczne do Rosji) oraz wiele kilometrów szlaków regionalnych: 165 km szlaku z Bydgoszczy do Chojnic, 113 km szlaku z Tucholi do Bachorza, 45 km szlaku z Torunia do Wąbrzeźna. W 1998 r. wyznakowano − 691 km szlaków rowerowych, w 1999 r. − 801 km, w 2000 r. − 639 km, w 2001 r. − 443 km przez Oddziały PTTK (ze środków UKFiT, które uzyskał ZG PTTK). Jednocześnie zgłoszono do ewidencji PTTK ponad 760 km szlaków rowerowych wyznakowanych przez parki narodowe i krajobrazowe, urzędy miast i gmin oraz stowarzyszenia zgodnie z „Instrukcją PTTK".

W lutym 2001 r. warszawscy działacze PTTK, współpracujący z Zarządem Dróg Miejskich w Warszawie przy projektowaniu i opiniowaniu ścieżek i dróg rowerowych, dowiedzieli się o projekcie „Rozporządzenia MTiGM w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach". W załączniku dotyczącym szlaków rowerowych, bezmyślnie, zmieniono wielkość znaku podstawowego. Zamiast dotychczasowego 200 x 200 mm wpisano 300 x 300 mm, a wielkość drogowskazu zamiast 400 x 200 mm wpisano 650 x 300 mm. Trzeba było szybko reagować, znowu wysłano pisma z ZG PTTK i Regionalnej Rady Turystyki Kolarskiej PTTK w Bydgoszczy do Ministerstwa

[4] do 31 grudnia 1998 r. funkcjonował stary podział administracyjny obejmujący 49 województw (nie było powiatów).

Transportu i Gospodarki Morskiej i Komendy Głównej Policji. Przy okazji uzgodnień dotyczących wizerunku roweru na znakach drogowych udało się go uprościć a konkretnie wyprostować kierownicę.





Niewątpliwym sukcesem były opracowane przez PTTK wzory oznakowań dla szlaków rowerowych, które zatwierdzone przez Departament Ruchu Drogowego MTiGM stały się powszechnie używane np. przez Stowarzyszenie Hanzeatyckich Tras Rowerowych EUROVELO z Sopotu, które, jak widać powołuje się tylko na Ministerstwo.

W tych pierwszych, pionierskich latach wprowadzania w Polsce jednolitego oznakowania szlaków i tras rowerowych niewątpliwie najbardziej natrudził się i napracował Zbyszek Boroński, stając się ekspertem w temacie, chociaż oficjalnie występował jako koordynator Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK ds. szlaków rowerowych. Uczestniczył w konferencjach, sympozjach, wielu roboczych spotkaniach i szkolił znakarzy, którzy, jak Krzysztof Mieczkowski, dzisiaj kontynuują jego prace, w nieco zmienionym wymiarze. W ciągu kilku lat przybyło w Polsce wiele kilometrów szlaków rowerowych, a w różnych regionach koledzy z oddziałów PTTK projektowali, wytyczali i koordynowali prace znakarskie, m.in. na Śląsku – P. Rościszewski, J. Rychlik, M. Kotarski, Mazowszu – E. Kuśmierz, K. Kozłowski, okolicach Szczecina – J. Winsze, w woj. kujawsko-pomorskim W. Wieczorkowski i M. Kiełbasiński, woj. warmińsko-mazurskim – K. Mieczkowski, w Małopolsce – K. Pucek. W Wielkopolsce Andrzej Kaleniewicz, przede wszystkim jako

urzędnik Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Wielkopolski, urealniał projekty sieci szlaków rowerowych województwa. Po trasie R-1 rozpoczęto konsultacje dotyczące przebiegu kolejnych międzynarodowych tras rowerowych (R-4, R-9, R-11). Między innymi w tej sprawie napisał do Andrzeja Kaleniewicza Zbyszek Boroński:

Ponieważ zarówno Urzędy jak i Oddziały PTTK w terenie nie bardzo są zainteresowane przebiegiem przez Polskę Międzynarodowych Tras Rowerowych o czym świadczy brak odpowiedzi na rozesłane w ubiegłym roku zaproszenia do dyskusji i wspólnego ustalenia przebiegu przez Polskę tych tras teraz zwracam się z taką prośbą do osób fizycznych oraz imiennie do znanych mi urzędników. [...] Jako V. prezes KTKol. ZG PTTK mam do pana jeszcze małe prośby: 1. Czy woj. wielkopolskie w swych planach zagospodarowania przestrzennego ma uwzględnione plany budowy dróg rowerowych łączące miasta między sobą oraz dla celów turystyczno-krajoznawczych jeśli tak do kogo w woj. wielkopolskim należy się zwrócić o zapoznanie się z takimi planami? 2. Czy jest Pan w stanie udostępnić nam pełne nazwy i adresy Wydziałów lub Departamentów zajmujących się kulturą fizyczną i turystyką w Urzędach Marszałkowskich w Polsce. Marzy nam się aby wreszcie w Polsce skończyła się totalna partyzantka w temacie opracowywania i znakowania szlaków rowerowych.

Tworzeniem szlaków rowerowych zaczęły zajmować się różne organizacje i stowarzyszenia, dla których po ukończeniu projektu problemem stawało się wykonanie (pomalowanie) szlaków w terenie. Przykładem może być oznakowany w 1997 r. Kampinoski Szlak Rowerowy. Warszawski Zespół Znakarzy przy Stołecznym Oddziale Wojskowym PTTK miał tylko tydzień na pomalowanie 145 km szlaku rowerowego.

Wypracowany od lat w PTTK, system odnawiania szlaku średnio co 3 lata oraz bieżące monitorowanie i naprawianie szkód dawało gwarancję istnienia szlaku. Powstające w ostatnich latach ze środków unijnych szlaki, jeśli nie będą miały dobrego gospodarza, znikną, pozostając na mapach i w kolorowych folderach. PTTK nie jest już jedyną organizacją zajmującą się znakowaniem szlaków, a środki jakie może pozyskać z subwencji państwowych nie wystarczają na utrzymanie istniejącej sieci. Mamy, więc zapomniane i zaniedbane szlaki, których nie ma za co odnowić (niektórzy robią to społecznie Klub PTTK M-2 w Myszkowie). Trzeba było wprowadzić w sprawozdawczości dodatkową rubrykę ***szlaki skasowane***.

Szlaki rowerowe w Polsce wyznakowane przez PTTK w latach 1996-2014

(prace finansowane ze środków ministerialnych, przekazanych i rozliczonych przez ZG PTTK)

Rok	nowe	odnowione	stan na koniec roku
1996	347		**347**
1997	683		**1030**
1998	691		**1721**
1999	801		**2522**
2000	639	817	**4897**
2001	443	1123	**6205**
2002	80	1152	**7214**
2003	1997		**9211**
2004	2217	812	**11428**
2005		1075	**11361**
2006	2147	2010	**13500**
2007	912	1689	**14141**
2008	608	1223	**14566**
2009	195	1518	**14760**
2010	194	758	**14715**
2011	200	470	**13506**
2012	480	996	**13927**
2013	711	874	**14505**
2014	432	901	**14853**
2015	73	998	**14412**
2016	37	1059	**14381**
2017	260	552	**14714**

na podstawie sprawozdań KTKol. i TK-O sporządziła G. Orłowska-Rybicka

zastosowano zaokrąglenie do 1

Znakowanie szlaków rowerowych lata 2011-2017

ROK	Stan na początek roku sprawozdawczego			Prace znakarskie wykonane w roku sprawozdawczym									Stan na koniec roku sprawozdawczego		
				nowe			odnowione			skasowane					
	PTTK	inne	ogółem	PTTK	inne	ogółem	PTTK	inne	ogółem	PTTK	inne	ogółem	PTTK	inne	ogółem
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2011	13305,2	3219,8	16525	200,4	391	591,4	470,2	623,6	1093,8	0	0	0	13505,6	3610,8	17116,4
2012	13505,6	3610,8	17116,4	480	323,5	803,5	996	466	1442	58,9	32	90,9	13926,7	3902,3	17829
2013	13926,7	3902,3	17829	710,8	74,8	785,6	873,9	566	1439,9	133	0	133	14504,5	3977,1	18481,6
2014	14504,5	3977,1	18481,6	431,5	638,8	1070,3	901,4	226	1127,4	82,8	1,2	84	14853,2	4614,7	19467,9
2015	14853,2	4614,7	19467,9	72,5	111	183,5	998	661,1	1659,4	513,9	1	514,9	14412	4724,7	19136,5
2016	14412	4724,7	19136,5	32,6	493	525,6	1058	250,2	1309,5	63,9	146	209,9	1430,5	5774,7	20155,2
2017	14380,5	5071,7	19452,2	259,9	82	341,5	551,8	846,5	1398,3	0	63	63	14713,5	5090,7	19804,2

na podstawie sprawozdań TK- sporządziała G. Orłowska-Rybicka

Szlaki inne (nie PTTK-owskie) odnoszą się do szlaków znakowanych przez znakarzy PTTK na zlecenie gmin, LGD itp.

Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK na stronie www.ktkol.pl, która prowadzona jest społecznie przez Krzysztofa Mieczkowskiego, stara się prowadzić ewidencję szlaków rowerowych w Polsce.

Na nudę, jeśli chodzi o zmianę oznakowania, nie można narzekać - znowu zaskoczenie. Przy okazji realizacji dużego projektu (jeśli chodzi o środki finansowe, to nawet gigantycznego) wprowadzono w 2013 r. nowelizację „Przepisów ruchu drogowego", która obliguje do zmiany znaków na międzynarodowych trasach rowerowych – do 2018 r. Mimo, iż dość późno zapytano nas o opinię w sprawie projektu, to oczywiście wypowiedzieliśmy się. Kol. Piotr Rościszewski, w imieniu PTTK, przekazał wątpliwości i uwagi, których, niestety, nie uwzględniono. Dla nas, twórców, wykonawców i opiekunów R-1, takie zmiany oznaczały praktycznie pracę od podstaw. Przede wszystkim inwentaryzację całego, tj. 590 km szlaku, przygotowanie dokumentacji, biorąc pod uwagę wzrost natężenia ruch drogowego na wielu odcinkach, konieczność korekty przebiegu R-1. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z procedur, jakie obowiązują, żeby oznakować szlak rowerowy po drogach publicznych. Trzeba uzgodnić umieszczenie znaków z właścicielami dróg – liczba porównywalna z kilometrami R-1. Jako przykład podam, za Zbyszkiem Borońskim: *tylko w Koronowie trzeba było uzgadniać przebieg szlaku z 5 właścicielami i zarządcami dróg.* Na szczodrość subwencji nie można było liczyć. I tak, w 2017 r. złożono wniosek na prace w 2018 r. i otrzymano 70% wnioskowanej kwoty. Poza tym w biurze ZG PTTK osoba przygotowująca wniosek, z Działu Promocji, w kosztorysie nie uwzględniła, dotychczas wykazywanej pozycji – montowanie znaków. Biorąc pod uwagę przepisy finansowe dotyczące podatków (VAT i innych) oddziały PTTK i znakarzy potraktowano jak źle opłacanych pracowników. Wobec tak trudnej sytuacji, Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, podjęła decyzję o wykonaniu pełnego zakresu prac obejmującego: nową dokumentację, demontaż starych i montaż nowych znaków tylko na 176 km szlaku R-1 w woj. lubuskim i kujawsko-pomorskim. Prace na R-1 w woj. wielkopolskim podjął się sfinansować i wykonać Wielkopolski Urząd Marszałkowski, z którym od wielu lat współpraca działaczy PTTK (przede wszystkim Z. Borońskiego) układała się bardzo dobrze.

Artykuł ukazał się drukiem w: *Studia i materiały z dziejów krajoznawstwa polskiego. Krajoznawcy - twórcy Niepodległej*, tom XI, wyd. ZG PTTK Komisja Historii i Tradycji, Warszawa 2018, s. 135-152.