

Świeradów Zdrój, 23 sierpnia 2018

Prezydent Miasta Jeleniej Góry Sz P Marcin Zawila
Pl. Ratuszowy 58
58-500 Jelenia Góra

W dniu 22. i 23.08.2018 zostało przeprowadzone obejście wykonanych już odcinków trasy singletrack oraz obecnie budowanych. Zostały sprawdzone następujące sekcje 2, 33, 38, 39, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55. Na każdej z nich zostały znalezione liczne i rażące uchybienia zagrażające trwałości projektu, bezpieczeństwu przyszłych użytkowników oraz zwiększające oddziaływanie na środowisko. Żadna z wymienionych powyżej sekcji nie jest gotowa i wykonana zgodnie z projektem. Na sekcjach, na których rozpoczęła się budowa, już pierwsze etapy są wykonywane w sposób błędny i uniemożliwiający naprawę ich realizacją kolejnych etapów robót.

Poniżej zostały opisane największe błędy budowlane oraz konsekwencje pozostawienia tych błędów.

1. Trasa budowana jest niezgodnie z projektem.
2. Trasa budowana jest niezgodnie z założeniami (KIP) Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, na podstawie której została wydana pozytywna opinia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zgodnie z KIP trasa ma być budowana i oddawana krótkimi odcinkami tak, aby sprzęt budowlany nie wracał już w miejsca, gdzie trasa jest gotowa.
3. Często omijany jest wyznaczony przebieg.
4. W wielu miejscach brakuje zaprojektowanych elementów trasy.
5. Wykonawca nie trzyma się założeń związanych z ilością wykorzystywanych materiałów, jakością wykonywanych robót ziemnych oraz budowaniem trasy zgodnie z zaplanowanym poziomem trudności dla danej sekcji.

Ze względu na mnogość i powtarzalność błędów zostały przedstawione wybrane przykłady w różnych sekcjach. Zestawienie znajduje się w załączniku nr 1 do pisma.

Wszystkie wskazane błędy wykonawcze będą miały poważne konsekwencje na dalszych etapach realizacji inwestycji jak i w trakcie użytkowania. Jedną z najpoważniejszych w skutkach konsekwencją, są miejscowe zmiany poziomu trudności technicznej tras lekko wymagających na średnio zaawansowane. To przełoży się na zwiększone ryzyko wypadków na trasie i roszczeń wobec administratora tras. Dodatkowo uniemożliwi to korzystanie z tras rodzinom z dziećmi i innym początkującym rowerzystom, co przełoży się nie mniejszą popularność tras. Wykonywanie tras niezgodnie z projektem będzie skutkowało jej diametralnym obniżeniem trwałości, koniecznością częstych napraw, szybką erozją, a także przedostawaniem się do środowiska (głównie cieków wodnych) materiałów z których zbudowana jest trasa. Ze względu na nieuzgadniane zmiany w przebiegach, prowadzenie tras rowerowych istniejącymi drogami niezgodnie z projektem, stosowanie niewłaściwych rozwiązań technicznych, należy się spodziewać znaczących zmian długości wybudowanej trasy oraz powstania odcinków wykonanych niezgodnie z projektem. Taki stan rzeczy będzie miał niebagatelny wpływ na przygotowanie dokumentacji powykonawczej i rozliczenie dofinansowania.

Dodatkowymi problemami przy realizacji inwestycji zgodnie z projektem jest brak respektowania ustaleń związanych z wyznaczaniem zmian przebiegów przez wykonawcę. Tylko o części zmian przebiegu jesteśmy informowani i proszeni o opinie, a nawet w tych sytuacjach zmiany nie są wyznaczone w terenie zgodnie z ustaleniami, a jedynie zaznaczone na mapie. Na podstawie tak przedstawionych danych nie jesteśmy w stanie opiniować proponowanych zmian.

W miejscach, gdzie oznaczenie niwelety ścieżki zostało uszkodzone wykonawca powinien odtworzyć oznaczenia zgodnie z projektem i powiadomić projektanta o tym, aby sprawdził czy odtworzenie niwelety jest poprawne. Pozwoli to uniknąć budowy niezgodnie z zaprojektowanym przebiegiem.

Mimo przesłanej prośby do Nadzoru Przyrodniczego nie otrzymujemy danych w formacie umożliwiającym sprawne opiniowanie i opracowanie zamiennych rozwiązań i zmian przebiegów. Dane powinniśmy otrzymywać w plikach GIS z zaznaczonymi obszarami, które należy ominąć. Dodatkowo kieruję prośbę, aby raporty nadzoru przyrodniczego były przekazywane na dwa tygodnie przed planowanym rozpoczęciem prac na danej sekcji, a nie w trakcie jej budowy. Konieczność opiniowania i przeprojektowywania przebiegów z dnia na dzień, uniemożliwia rzetelne sprawdzenie możliwych rozwiązań i uzgodnienia ich z zarządcami terenu.

W związku powyższym zalecamy wstrzymanie budowy nowych odcinków trasy do czasu naprawy błędów na wskazanych powyżej sekcjach. Niezbędne jest, aby został przygotowany dokładny raport ze wskazaniem miejsc, gdzie prace zostały wykonane niezgodnie z projektem. Należy także opracować rozwiązania naprawy źle wykonanych odcinków. W naszej opinii powielanie tych samych błędów w dalszych sekcjach i konieczność naprawiania ich, uniemożliwi wykonanie zadania w terminie.

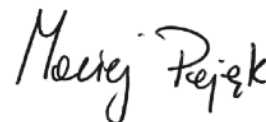
Załączniki:

Załącznik nr 1 — wybrane przykłady błędów budowlanych

Prezes Fundacji POMBA



Wiceprezes Fundacji POMBA



Do wiadomości:

Wydział inwestycji i zamówień publicznych UM Jelenia Góra
Gmina Podgórzyn
Miasto Piechowice
Nadleśnictwo Śnieżka
Nadleśnictwo Szklarska Poręba
Karkonoski Park Narodowy
Robert Balcerek - Inspektor Nadzoru
Arkadiusz Perin - Arek Bike Camp
Marek Malicki - Nadzór Przyrodniczy

Załącznik nr 1 - wybrane przykłady błędów budowlanych

1. Brak wykonania trasy zgodnie z wyznaczonym przebiegiem powoduje że trasa na bardzo długich odcinkach oraz przed i za kluczowymi elementami takimi jak wyprofilowane zakręty czy zakręty z platformą nie posiada odwróceń nachylenia, które są najważniejszym rozwiązaniem projektowym zapobiegającym gromadzeniu się wody na ścieżce i zapewniającym odpływanie wody ze ścieżki. Poprzez omijanie wyznaczonej krawędzi tworzą się też miejsca bardzo strome (podjazdy i zjazdy), ciasne zakręty, za strome zakręty oraz miejsca gromadzące wodę.



Brak odwróceń nachylenia (sekcja nr 38)



Brak odwróceń nachylenia (sekcja nr 39)



Brak odwróceń nachylenia przed profilowanym zakrętem (sekcja nr 50)



Stromy podjazd (sekcja nr 46)



Ciasne opadające zakręty które będą zatrzymywać wodę (sekcja nr 43)

2. Projekt przewiduje budowę nawierzchni z mineralnego gruntu rodzimego. Wykonawca na wszystkich sekcjach dowozi kruszywo i zasypuje niemal każdy metr wykonanej ścieżki. To powoduje że zużywa go za dużo względem przedstawionych prognoz w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i wprowadza do środowiska więcej materiałów niż to przewidywał projekt. Dowożone kruszywo jest także wykorzystywane do zasypywania naturalnych zagłębień w terenie co będzie powodować gromadzenie się wody przed nasypem i rozmakanie ścieżki. Zasypywanie naturalnych zagłębień powoduje że trasa traci naturalne odwrócenia nachylenia zapobiegające gromadzeniu się wody na ścieżce.



Zasypywanie i wyrównywanie naturalnych zagłębień (sekcja 50)

3. W większości miejsc gdzie podbudowa ścieżki powinna być wykonana z gruntu mineralnego, nawierzchnia tworzona jest na mieszance gruntu organicznego i mineralnego. Podbudowa trasy nie spełnia wymaganych założeń projektowych. Są także miejsca w których nawierzchnię trasy zbudowano na gruncie organicznym, z podbudowy wystają rośliny zielone, gałęzie itp.



Podbudowa wykonana ze zmieszanej warstwy organicznej i mineralnej (sekcja nr 39)



Nawierzchnia oparta na brzozowych belkach zdjęcie (sekcja nr 53)

4. W wielu miejscach brakuje wykonania zaprojektowanych elementów.



Brak przepustów, które zastąpione są ułożonymi w cieku głazami tamującymi przepływ wody (sekcja nr 50)



Brak wykonanych wodospustów (sekcja nr 43)



Brak wykonanej nawierzchni wzmocnionej z ułożonych kamieni (sekcja nr 43)



Brak wykonanych dodatkowych budowli na trasie progów (sekcja nr 43)

5. Nasypy które są elementem najazdów i zjazdów z kamieni, zakrętów profilowanych są niezagęszczone. Widoczny jest także brak zagęszczenia warstwowego materiału, który tworzy nasypy i nawierzchnie o grubości powyżej 20 cm. Nasypy nie są ustabilizowane kamiennymi umocnieniami. Jest to niezgodne ze sztuką budowlaną oraz zapisami SST (szczegółowej specyfikacji technicznej).



Brak umocnień kamiennych na bokach zjazdu, niezagęszczony zjazd (sekcja nr 43)



Brak zagęszczenia nasypu (sekcja nr 39)

6. Zakręty profilowane są wykonane niezgodnie z projektem. Są za krótkie, mają za niski nasyp, który jest dodatkowo niezagęszczony, szczyt nasypu nie jest spłaszczony, kształt profilu jest niezgodny z projektem.



Nieprawidłowy kształt profilu (sekcja nr 38)



Za krótki profil zakrętu (sekcja nr 43)



Za niski nasyp zakrętu (sekcja nr 43)

7. Brak wykonania skarpy o nachyleniu 100% nad ścieżką co będzie powodować uszkodzenie nawierzchni trasy poprzez opadającą wodę i obsypywania się gruntu na trasę.
Ścieżka wykonana w skarpie nie jest wyciętą półką - połowa szerokości ścieżki ułożona jest na warstwie organicznej co będzie skutkować jej obsuwaniem, szybką erozją i zmniejszeniem szerokości — tak zbudowana trasa może stać się bezpośrednią przyczyną wypadków.



Brak skarpowania. Dolna krawędź ścieżki zbudowana na warstwie organicznej (sekcja nr 50)

8. Na trasach niebieskich — lekko wymagających przejazdy po rodzimych kamieniach są ułożone w sposób zagrażający bezpieczeństwu użytkowników. Kamienie są ułożone nierówno, krawędzie kamieni zbyt mocno wystają ponad nawierzchnie ścieżki, przejazdy po kamieniach są za wąskie i zbyt nierówne. Część z korzeni które są obsypywane i zabezpieczane poprzez ułożenie na nich kamieni są zbyt szpiczaste i ostre. Najazdy i zjazdy z nich nie tworzą obłych garbów umożliwiających płynny przejazd.



Za trudny odcinek na trasę lekko wymagającą, nierówno ułożone kamienie (sekcja nr 48)



Wystający kamień z nawierzchni ścieżki (sekcja nr 48)



Zbyt strome i krótkie garby (sekcja nr 50)

9. Część korzeni jest nieprawidłowo zabezpieczonych. Są obsypane za nisko i wystają ponad powierzchnię.



Nieprawidłowo obsypany korzeń (sekcja nr 48)

10. Przy trasie tworzonej na stoku budowane są rowy niezgodne z projektem. Projekt zakładał budowę rowów jedynie w miejscach gdzie kształt trasy i nachylenie stoku uniemożliwiają odprowadzenie wody poprzez kształt trasy.



Rów przy trasie (sekcja nr 52)

11. W miejscach gdzie zakręt profilowany zamyka odpływ wody powinno być umieszczone odwodnienie rurowe lub inne uzgodnione rozwiązanie odprowadzające wodę. W miejscach gdzie woda będzie się gromadzić nie ma odwodnień rurowych.



Brak odwodnienia rurowego (sekcja nr 43)

12. Brak wykonania trasy zgodnie z wyznaczonym przebiegiem oraz użycie istniejącej ścieżki spowodowało stworzenie za stromego odcinka trasy o nachyleniu niemieszczącym się w założeniach projektowych.



Zbyt stromy odcinek (sekcja nr 42)

13. Wykonanie trasy niezgodnie z przeprojektowaniem, które zostało przygotowane zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego (lokalizacja D pismo z dnia 1.08.2018 w którym załączone były rozwiązania odpowiadające na zalecenia nadzoru przyrodniczego). Ścieżka wykonana jest niezgodnie z wyznaczonym korytarzem, nie przekracza terenu podmokłego w wyznaczonym przez nadzór miejscu, w dalszej części nie jest prowadzona bezpośrednio przy istniejącej drodze, a wyjeżdża na nią, nie została wykonana nawierzchnia wzmocniona na przejeździe przez drogę, a za drogą został ominięty nowy zaprojektowany przebieg.









14. Jednym z głównych założeń projektowych na podstawie których Nadleśnictwa zgodziły się na budowę tras było omijanie wszelkich istniejących dróg i minimalizowanie przejazdu nimi. Część zmian które zostały wprowadzone zakładają przejazdy drogami leśnymi niezgodnie z założeniami projektowymi i ustaleniami z zarządcami terenu.