

Świeradów-Zdrój, 14 grudnia 2018
Burmistrz Miasta Świeradów-Zdrój
ul. 11-go Listopada
59-850 Świeradów -Zdrój

Fundacja POMBA od 2011 roku zajmuje się rozwojem kolarstwa górskiego w Polsce, a od 2015 jest także członkiem IMBA Europe. Swoje cele realizuje poprzez organizowanie szkoleń techniki jazdy rowerem górskim oraz projektowaniem i konsultowaniem projektów zrównoważonych tras rowerowych.

Szkolenia techniki jazdy prowadzimy od sześciu lat, w tym czasie przeszkoliliśmy ponad cztery tysiące rowerzystów. Prowadzenie szkoleń pozwala nie tylko wpływać na świadomość rowerzystów, ale także obserwować ich w trakcie korzystania z infrastruktury rowerowej w Polsce i Czechach. Dzięki temu znamy ich potrzeby, wiemy z jakimi problemami się spotykają i czego im brakuje w miejscach, gdzie przyjeżdżają uprawiać kolarstwo górskie.

Projektujemy także sieci zrównoważonych tras rowerowych na terenie całego kraju. Wykonane przez nas projekty to nie tylko wytyczne budowy tras, ale także planowanie punktów startowych i dostępowych oraz tworzenie koncepcji przystosowania istniejącej infrastruktury do potrzeb rowerzystów.

Oprócz powyżej opisanej działalności, dzielimy się dobrymi praktykami, pomagamy i sami tworzymy standardy turystyki rowerowej. Przynależność do IMBA Europe pozwala nam podróżować po całej Europie poznając z bliska rozwiązania i problemy rowerzystów górskich z innych krajów. Dzięki temu powiększamy naszą wiedzę o doświadczenia innych ośrodków, a w naszych projektach stosujemy sprawdzone rozwiązania.

Gmina Świeradów-Zdrój słynie z największej w Polsce sieci zrównoważonych tras rowerowych, które są jej główną atrakcją turystyczną. W niniejszym piśmie pragniemy wskazać błędy wykonawcze i projektowe na nowo wybudowanym odcinku z parkingu nad dolną stacją kolei gondolowej w kierunku Izerskiej Wioski i z powrotem.

Poniżej znajduje się wykaz błędów, które znaleźliśmy podczas objazdu trasy

1. Niebezpieczny i nieoptymalny przebieg trasy objawiający się przez:
 - 1.1. Prowadzenie trasy zjazdem drogą asfaltową w kierunku „Czeszki”, na której w sezonie turystycznym jest bardzo duży ruch turystyczny w kierunku Stogu Izerskiego, będzie to powodować niebezpieczne i konfliktowe sytuacje między rowerzystami a turystami pieszymi.
 - 1.2. Prowadzenie podjazdu bardzo stromą drogą szutrową, której nachylenie będzie uniemożliwiało podjechanie rowerem większości użytkowników.
 - 1.3. Prowadzenie ścieżki stromo w dół bezpośrednio przed skrzyżowaniami ze szlakami i drogami, brak wyhamowań (prowadzenia ścieżki pod górę) przed skrzyżowaniami i kładkami, powodować to będzie niebezpieczne i konfliktowe sytuacje między użytkownikami singletracków a innymi użytkownikami ścieżek, szlaków i dróg oraz możliwość wypadnięcia z kładki lub zderzenia z barierkami kładki.
 - 1.4. Brak płynności trasy, część zakrętów jest za ostra w stosunku do prędkości, którą rowerzysta osiąga na dojeździe do zakrętów. Występują także miejsca, w których zakrętów w ogóle nie ma co, powoduje że przebieg jest jednostajny, nieatrakcyjny, a przede wszystkim pozwala rowerzyście na samoistne rozprędkowanie się do znacznej prędkości.
2. Na prostych odcinkach ścieżki jak i na profilowanych zakrętach nawierzchnia jest nieutwardzona i syпка co powoduje:
 - 2.1. Brak przyczepności podczas zmiany kierunku jazdy i w trakcie hamowania.
 - 2.2. Utratę przyczepności i zapadanie się roweru w trakcie pokonywania zakrętów z profilem.Obie wyżej wymienione sytuacje są skrajnie niebezpieczne dla użytkowników.

3. Niebezpieczne umiejscowienie kładek:
 - 3.1. Kładki zbudowane nad płytszymi rowami nie są w osi ścieżki. Optymalny przejazd przez kładkę prowadzi po jej przekątnej w taki sposób, że pod koniec kładki wypada się z niej.
 - 3.2. Największym błędem było poprowadzenie ścieżki stromo w dół (około 30% nachylenia na znacznej długości) bezpośrednio przed kładką z barierkami. Bezpośrednio przed kładką jest zakręt, który drastycznie utrudnia najechanie na kładkę. Jest to miejsce skrajnie niebezpieczne, w którym rowerzyści nie będą w stanie opanować roweru na zjeździe do kładki, co w konsekwencji będzie powodować zderzenie się przy dużej prędkości z barierką kładki lub wywrócenie się jeszcze przed dojazdem do kładki.
4. Przydzielony poziom trudności wybudowanej trasy jest nieadekwatny do pozostałej sieci tras. Będzie to powodować, że użytkownicy, którzy jeździli już po trasach czerwonych w Świeradowie będą spodziewać się o wiele łatwiejszej trasy niż opisywana. Nie będą w stanie podjechać stromych podjazdów oraz nie będą w stanie opanować roweru na bardzo stromych i niebezpiecznych zjazdach.
5. Przebieg ścieżki został poprowadzony w taki sposób, że na środku ścieżki rośnie drzewo. Powoduje to sytuację, w której rowerzysta może się zderzyć z drzewem, którego nie spodziewa się na środku trasy.
6. Oznakowanie trasy jest wykonane w sposób niedbały i nieestetyczny.
 - 6.1. Pale, na których są przymocowane oznaczenia są niedbale wycięte, wystają z nich grube drzazgi.
 - 6.2. Tabliczki z oznaczeniami wystają poza obrys pala, co powoduje, że łatwo jest uszkodzić.
7. Brak odwróceń nachylenia, które są jednym z najważniejszych elementów projektowych zrównoważonych tras rowerowych, które ograniczają erozję nawierzchni, a co za tym idzie jej trwałość i odporność na warunki atmosferyczne.
8. Używanie znalezionych przy trasie belek i gałęzi do wzmacniania nasypów zakrętów profilowanych i nasypu ścieżki. Użycie nieobrobionych materiałów organicznych jako elementów konstrukcyjnych nasypów drastycznie obniża jakość i trwałość nasypów. Tego rodzaju materiały bardzo szybko rozkładają się i tracą swoje właściwości wzmacniające. Będzie to powodować obsuwanie się konstrukcji wzmocnionej tymi elementami, a co za tym idzie drastyczne obniżenie jej trwałości i stwarzanie niebezpieczeństwa dla użytkowników.
9. W dołach nielicznych odwróceń nachylenia, gdzie woda powinna mieć możliwość odpłynięcia ze ścieżki, odpływy są zastawione kamieniami, które bardzo szybko stworzą tamę dla zbierającej się na ścieżce wody. W miejscach, w których odpływy są zrobione, ich przekrój jest za mały. W niedługim czasie odpływy zostaną zatamowane przez spadające z drzew liście i igliwie. Zaleganie wody na ścieżce będzie powodować szybszą degradację i zużycie nawierzchni oraz obniżenie przyjemności z jazdy użytkownikom ścieżek.
10. Na trasie są miejsca w których nawierzchnia została zbudowana poniżej poziomu gruntu (w korycie). W takich miejscach woda nie ma możliwości odpłynięcia ze ścieżki, a to w konsekwencji będzie powodować szybką erozję trasy.
11. W niektórych miejscach z nawierzchni wyrasta trawa, wskazuje to na wykonanie nawierzchni bezpośrednio na gruncie organicznym bez jego wcześniejszego usunięcia lub na niedbałe i niepełne usunięcie gruntu organicznego przed przystąpieniem do wykonania nawierzchni z kruszywa.
12. Niemal na całej długości trasy skarpa powyżej górnej krawędzi ścieżki nie jest wyprofilowana do 45 stopni (100% nachylenia) i została pozostawiona jako pionowa ściana. Powoduje to zanieczyszczanie ścieżki obsuwającym się gruntem organicznym oraz przyspiesza erozję nawierzchni trasy, na którą podczas opadów deszczu woda spada z większą siłą niż w przypadku spływania po poprawnie zeskarpowanym stoku.

13. Dodatkowo materiał wykopany podczas prac ziemnych nie jest rozplantowany w możliwie najcieńszej warstwie poniżej dolnej krawędzi. Powoduje to optyczne poszerzenie ścieżki, użytkownicy czują się pewniej na trasie, osiągają wtedy wyższe prędkości przejazdu i w konsekwencji trasa staje się mniej bezpieczna.

Wszystkie wskazane błędy będą miały poważne konsekwencje w trakcie użytkowania trasy, przełoży się to 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 doprowadzi do obniżenia popularności trasy, a co za tym idzie pogorszenia odczuć z użytkowania całego produktu turystycznego. Pozostawienie trasy w obecnym stanie będzie skutkowało obniżeniem trwałości, koniecznością częstych napraw, szybką erozją, a także przedostawaniem się do środowiska (głównie cieków wodnych) materiałów z których zbudowana jest trasa. W obecnej sytuacji zalecamy wykonanie audytu wybudowanej trasy, który wskaże miejsca wymagające naprawy, przebudowania oraz odcinki, które należy wykonać od nowa.

Załączniki:

Załącznik nr 1 - dokumentacja fotograficzna wybranych błędów projektowych i wykonawczych

Wiceprezes Fundacji POMBA



Do wiadomości:
Nadleśnictwo Świeradów-Zdrój
ul. 11-listopada
59-850 Świeradów-Zdrój