



Specjalnie dla „Sportplusa”:
ROBERT KORZENIOWSKI o...
 komercjalizacji polskich stadionów



**BASENY
 W UZDROWISKACH**
 to już standard?

NR 1 (66) STYCZEŃ 2013 5 ZŁ W TYM VAT 8%

sportplus

SPORT BIZNES **INFRASTRUKTURA**



10 lat marki
AstralPool
 w Polsce

Rozmowa z Dominikiem Witkowskim,
 Dyrektorem Generalnym Fluidra Polska Sp. z o.o.



FORUM:
 Co z inwestycjami
 samorządowymi?

AAA... Inżyniera
 kontraktu
 zatrudnię

Nowa rubryka:
**PORADNIK
 GREENKEEPERA**

ISSN 1734-6142 INDEKS 200727



9 771734 614009 01

Tor dla każdego

Jacek Kowalski
Aleks Bartkowiak

Rok 2012 był przelotowy pod względem zainteresowania inwestorów obiektami do uprawiania sportów rowerowych, choć władze miast i gmin ciągle jeszcze muszą zostać nakierowane na pomysł promocji regionu, aktywizacji sportowej młodzieży czy zapewnienia możliwości aktywnego wypoczynku przez rozwój infrastruktury do uprawiania najpopularniejszej formy aktywności sportowej, jaką jest jazda na rowerze.

Oddolne inicjatywy młodzieży, stowarzyszeń sportowych i ruchów społecznych, dążące do budowy w swoim regionie profesjonalnie przygotowanych miejsc do uprawiania sportu na dwóch kółkach, przestały być traktowane jako dodatkowy problem. Przeciwnie – zauważono w nich potencjał i energię, która dobrze skierowana może przynieść wiele pozytywnych efektów.

Ciężko sobie wyobrazić, aby piłkarze własnoręcznie budowali boiska, a pływacy baseny. Nielegalne, dzikie tory rowerowe, wznoszone na fortyfikacjach, w podmiejskich lasach i parkach, szpecą krajobraz, bywają niebezpieczne i sprawiają problem zarządcy terenu. Wielu włodarzy zrozumiało, że racjonalnym podejściem jest zaspokojenie potrzeb pasjonatów bicykli. Tolerowanie dzikich bikeparków nie jest rozwiązaniem, a próba usuwania dzieła młodych budowniczych wydaje się być walką z wiatrakami.

Budowa legalnego miejsca niesie za sobą obawy urzędników o kwestie pro-

cedur administracyjnych, przebiegu procesu inwestycyjnego, a w końcu eksploatacji obiektu. Tory rowerowe to specyficzne obiekty sportowe i warto wiedzieć, na co zwrócić uwagę przy ich realizacji. Poniżej podajemy odpowiedzi na najczęściej zadawane i najważniejsze pytania.

Jak wybrać charakter toru rowerowego?

Zgodnie z treściami zamieszczonymi w poprzednich wydaniach „Sportplusa”, opisującymi rodzaje torów rowerowych, można wybierać z szerokiej gamy możliwości – począwszy od rowerowych placów zabaw, kończąc na obiektach do dyscypliny olimpijskiej BMX racing. Spektrum możliwości zawęża się zależnie od wielkości działki, ukształtowania terenu oraz budżetu przeznaczanego na realizację. Po zasięgnięciu opinii odnośnie możliwości, jakie wchodzi w grę przy dysponowanym terenie, i dostępnych środkach, warto zapytać o zdanie przyszłych użytkowników, aby realizacja spełniała ich preferencje.

Jak zaprojektować tor rowerowy i kto powinien się tym zająć?

Tory rowerowe to dziedzina, której próżno szukać w programie nauczania uczelni technicznych. Uprawnienia architektoniczne, konstruktorskie czy drogowe są niewystarczające i ważne, aby tematem zajęła się firma specjalizująca się w projektowaniu torów rowerowych. Firma taka, oprócz doświadczenia, powinna posiadać certyfikat – Stowarzyszenia ekspertów do spraw obiektów do sportów ekstremalnych.

Pozwolenie na budowę czy zgłoszenie budowy?

Niewielkie nasypy ziemne oraz drewniane przeszkody traktowane są jako urządzenia sportowe i z tego powodu zdecydowana większość torów rowerowych budowana jest w procedurze zgłoszenia budowy. Jedynie duże kompleksy z dodatkową infrastrukturą w postaci parkingów, ciągów pieszo-rowerowych, oświetlenia itp. muszą być wykonywane zgodnie z procedurą pozwolenia na budowę.

Ile kosztuje budowa toru rowerowego i jaką powierzchnię należy pod niego przeznaczyć?

Koszt wykonania bikeparku jest związany z powierzchnią terenu jaką zajmuje, ale nie jest to zależność wprost proporcjonalna. Duże znacznie ma też ranga, jaką tor ma uzyskać (czy ma być to obiekt o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym czy europejskim). Ważna jest też kwestia wyboru technologii i zastosowanych materiałów. Najprostszy tor rowerowy zajmuje powierzchnię ok. 500 m², a jego koszt to ok 25 tys. zł. >>>

Tolerowanie dzikich bikeparków nie jest rozwiązaniem, a próba usuwania dzieła młodych budowniczych wydaje się być walką z wiatrakami



Nowy tor BMX Racing w Jaśle

sportplus
RADZI

Bikepark zróżnicowany pod względem trudności, umożliwiający rozrywkę różnym grupom wiekowym, mieści się na powierzchni 2-3 tys. m² i w zależności od wyposażenia oraz technologii może kosztować od 60 tys. do 200 tys. zł. Obiekt do dyscypliny olimpijskiej BMX racing to koszt od 300 tys. do 600 tys. zł.

Na początku planowania inwestycji warto poprosić wyspecjalizowaną firmę o wstępną wycenę, co zwykle wykonywane jest bezpłatnie.

Jasło, Józefów, Wąsosz. Kto następny?

Przykłady inwestycji wykonanych w ostatnim roku zgodnie z opisanymi obok wytycznymi:

Tor BMX Racing w Jasle

Jasielski tor jest obiektem, na którym mogą być organizowane zawody z cyklu pucharu i mistrzostw Polski, jednak jego podstawową rolą jest funkcja treningowa i rekreacyjna. Został zaprojektowany i wybudowany w taki sposób, by nie stwarzał zagrożenia dla amatorów i małych dzieci (już od 4 roku życia), które mogą z niego korzystać. Skala wielkości i trudności, przy zachowaniu przepisów Międzynarodowej Unii Kolarskiej (UCI), została dopasowana do lokalnych potrzeb. Zdaniem członków stowarzyszenia Grandapropaganda.com, promującego rozwój infrastruktury do uprawiania sportów rowerowych, właśnie takie lokalne tory są kluczem do rozwoju BMX Racingu w Polsce.

Tor pumptrack w Józefowie

Tor pumptrack o powierzchni 700 m² powstał w sąsiedztwie parku linowego i tradycyjnego placu zabaw. 25 przeszkód wchodzących w jego skład zapewnia mnóstwo zabawy nie tylko najmłodszym użytkownikom.

Rowerowy plac zabaw pumptrack w Wąsoszu

Tor w trójkątnej kształcie świetnie wpisuje się w trawiasty teren opodal miejskiego stadionu piłkarskiego. Jednym z jego pierwszych „testerów” był sam burmistrz Wąsosza.

Kto może zająć się wykonawstwem obiektu?

Na rowerowej mapie Polski można znaleźć kilka obiektów rowerowych, które pomimo poprawnego projektu, okazały się nieprzejezdne i/lub niebezpieczne. Dzieje się tak wtedy, gdy wykonawca nieznający podstawowych prawideł budowy torów rowerowych odwzorowuje projekt bez bieżącego testowania i korygowania przeszkód. Jazdy próbne, wykonywane przez wykwalifikowanego testera, są konieczne.

Warto zadbać, aby wykonawca musiał przedłożyć odpowiednie referencje, świadczące o jego doświadczeniu. Po zakończeniu budowy obiekt musi przejść pozytywny odbiór Stowarzyszenia ekspertów do spraw obiektów do sportów ekstremalnych.

Ko może korzystać z toru rowerowego?

Nie ma żadnych ram wiekowych określających kto może korzystać z torów rowerowych. Wymagana jest jedynie umiejętność jazdy na rowerze. Zarówno małe dzieci, jak i ich opiekunowie w każdym wieku, mogą spróbować swoich sił. Przy przeszkodach wymagających do ich pokonania wykonywania skoków, rowerzysta musi być wyposażony w rower o wzmocnionej konstrukcji, kask i ochraniacze. Dokładny opis wymogów stawianych użytkownikom i ich sprzętowi musi być zawarty w regulaminie dostarczonej przez wykonawcę.

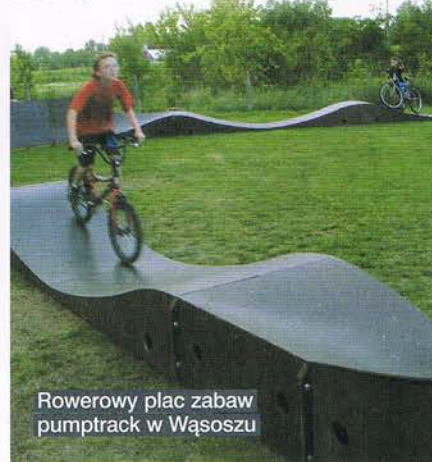
Jaka jest żywotność toru i jak wygląda jego konserwacja?

Najbardziej narażone na erozję są strome przeszkody ziemne (szczególnie ich wybicia i lądowania). Aby zminimalizować wpływ warunków atmosferycznych, skarpy obsiewa się trawą bądź wykonuje darniowanie, a warstwę jezdnią wzmacnia się klejem do gruntu (np. Rasocrete iron), który wnika w głąb wyprofilowanej powierzchni i cementuje jej strukturę. Jest to dość kosztowne, ale opłacalne rozwiązanie. Przeglądy i konserwacje przeszkód ziemnych niestabilizowanych klejem do gruntu są konieczne po okresie letnim oraz zimowym.

Na drewniane i drewnopochodne urządzenia wymaga się od producenta od 2 do 5 lat gwarancji. Odpowiednio wykonany i zabezpieczony tor rowerowy to obiekt sportowo-rekreacyjny mogący przetrwać wiele lat.

Co z odpowiedzialnością za ewentualne urazy użytkowników?

Ryzyko upadków i urazów jest związane z każdą formą aktywności ruchowej. Inwestor musi dopilnować,



Rowerowy plac zabaw pumptrack w Wąsoszu

aby obiekt sam w sobie nie stanowił zagrożenia dla użytkowników, a użytkownicy muszą być poinformowani o zasadach korzystania i świadomi zagrożeń płynących z niestosowania się do regulaminu. Wbrew pozorom, nawet najgroźniej wyglądające upadki rzadko kończą się poważnymi kontuzjami, jednak aby spać spokojnie należy zadbać o wszystkie sprawdzenia i atesty toru wymienione powyżej.

Profesjonalnie wykonany tor rowerowy to bezpieczne miejsce rozrywki dla szerokiego grona odbiorców, które nie sprawia problemów eksploatacyjnych i nie ustępuje żywotnością innym obiektom sportowym.

Niezależnie od rozmachu inwestycji, bikepark w polskich warunkach to ciągle nowatorskie, przyciągające uwagę przedsięwzięcie, pozwalające nie tylko zaspokoić potrzeby mieszkańców, ale również przyczynić się do promocji regionu.

Jacek Kowalski, Aleks Bartkowiak
www.btproject.eu, info@btproject.eu
tel.: 788 377 862