

Flow Track Bydgoszcz

Górska trasa rowerowa w naszym mieście?

Bydgoszcz miastem rowerów!

Rozwój sportów rowerowych każdego roku nabiera tempa. W naszym regionie brakuje profesjonalnych ścieżek do zjazdu typu enduro, a przecież Bydgoszcz otoczona jest pagórkami i wzniesieniami. Dlatego budowa takiego obiektu aż prosi się o zainicjowanie w ramach BBO, gdzie dość niskim kosztem możemy podnieść sportową atrakcyjność naszego miasta i to niemal w samym jego centrum.

Poprzez wykorzystanie naturalnego pochylenia terenu bardzo prosto uzyskamy łatwą trasę o łagodnym nachyleniu, z delikatnymi zakrętami i dobrą widocznością. Dodatkowo w paru miejscach celem przedłużenia trasy będzie można wprowadzić lekkie podjazdy lub bezpieczne bandy.

Celem podniesienia atrakcyjności na trasie powstaną przeszkody typu stolik celem możliwości wybicia się w powietrze, z jednoczesnym zapewnieniem bezpiecznego lądowania. Stoliki nie posiadają „dziury” więc w raz z rozwojem umiejętności można oddawać coraz większe skoki.

Tego typu trasy muszą być bezpieczne, należy ograniczyć ryzyko i tworzyć ją tak, aby była możliwie bezpieczna. Np. musi być zachowana tzw. „fall zone” (strefa upadku), w której nie ma wystających głazów czy sterczących gałęzi, tak aby w razie upadku ktoś nie zrobił sobie dodatkowej krzywdy. Dlatego zbudowanie jej przez profesjonalną firmę pozwoli na użytkowanie terenu przez każdego miłośnika sportów grawitacyjnych.



Trasa umiejscowiona wzdłuż ulicy Al. Jana Pawła II, na południowej skarpie osiedla Wyżyny.

Lokalizacja

Trasa wykorzystywałaby naturalne pochylenie południowego zbocza skarpy osiedla Wyżyny, wzdłuż ul. Al. Jana Pawła II. Trasa byłaby naturalnie, bez dodatkowych kosztów, odgradzona od wszelkiego ruchu pieszego i samochodowego. Koniec trasy byłby przy schodach prowadzących na górny taras, od strony ronda Toruńskiego.

Koszty budowy

Czy BBO na to stać ? TAK!

Budując trasy w górach bardzo ciężko jest określić koszt. Wszystko zależy od ukształtowania terenu, w zależności czy jest to las czy zbocze górskie z wystającymi kamieniami koszty znacznie się różnią. Szacuje się, że budowa 1 km profesjonalnej ścieżki zjazdowej to koszt pomiędzy 50 000 a 100 000 kPLN. Na taką cenę składa się mnóstwo czynników, między innymi: lokalizacja miejscówki, profil terenowy, rozmieszczenie dróg technicznych i ich jakość, termin w jakim ma być wykonana ścieżka (w terminie zawiera się czas na realizację, jak również pora roku), pogoda występująca w danym okresie, dostępność materiałów potrzebnych do budowy.

W przypadku wskazanej lokalizacji, w grę wchodzi uporządkowanie zieleni w pewnej części terenu, wyrównanie i utwardzenie nawierzchni, ale najważniejsze – zabezpieczenie skarpy przed osuwaniem się (zwłaszcza początkowej części trasy), oraz zbudowanie odpowiedniego systemu odwadniania. Ze względu na rosnące koszty materiałów budowlanych, oraz prac ziemnych i poprzez potrzebę odpowiedniego zabezpieczenia terenu – szacimy, że koszt 150 000 PLN powinien w zupełności wystarczyć.



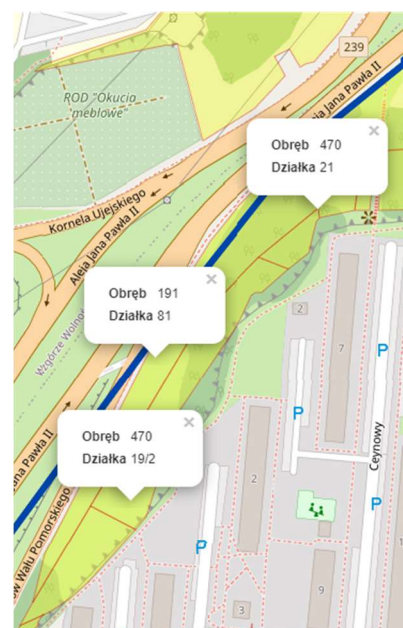
Jak na trasę w centrum miasta 300 m to bardzo dobry wynik.

Długość trasy

Przy optymalnym wykorzystaniu terenu, pierwotny wariant trasy mógłby osiągnąć ponad 300 m długości.

Szerokość ścieżki powinna oscylować w granicach 120-150 cm.

Być może z profesjonalnym architektem uda się wyznaczyć nieco dłuższą trasę lub przybrać kilka wariantów zakończenia.



Przebieg trasy

Którędy do zabawy ?



Start trasy pod murałem.



Kolorem zaznaczono
opcjonalny przebieg startu.



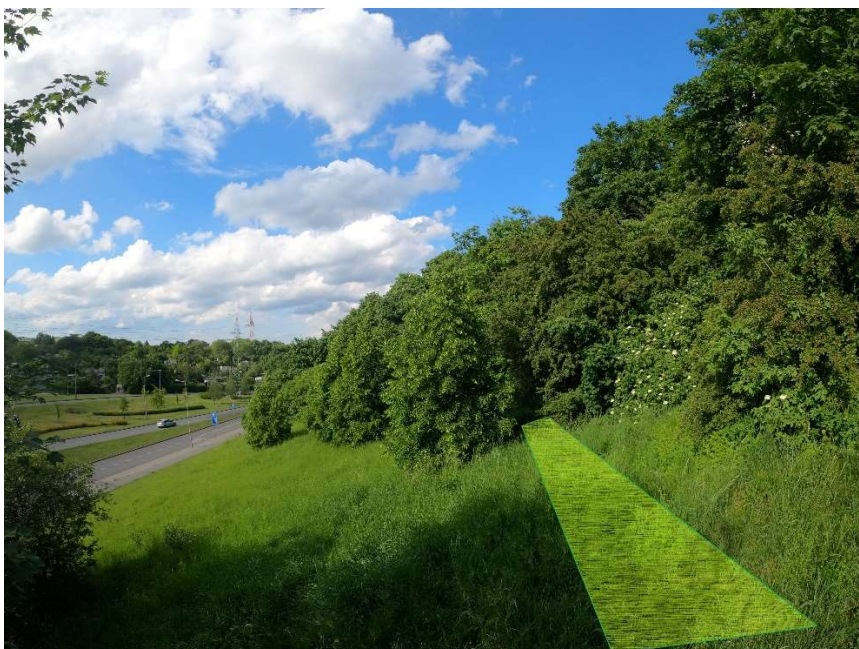
Widok od strony startu



Przejsie między krzakami



Dalej przejazd srodkiem
pomiędzy kolejnymi
krzakami, które będą
stanowiły natrulaną oslonę
od wiatru.



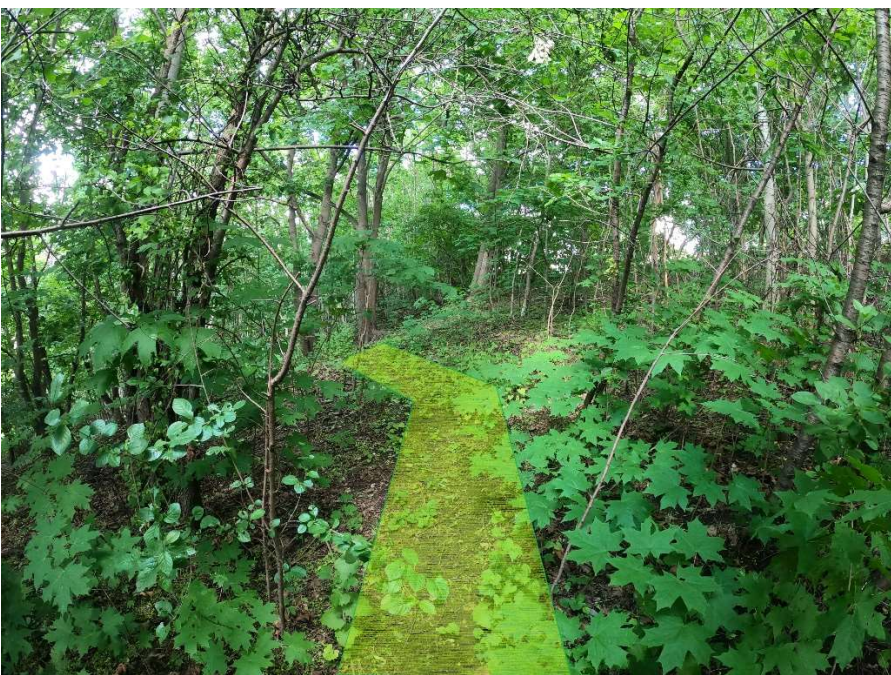
Wejscie w strefę lasu.



Dziki krzaki, do przycięcia i przeredzenia.



Powoli widać „naturalną” ścieżkę, którą można wykorzystać celem zmniejszenia wycinki.



Tutaj ścieżka jest już bardziej wydeptana i skręca ku pierwszej naturalnej przeszkodzie.



Przejazd pomiędzy drzewami, z przeszkodą w postaci korzeni.



„Naturalna” ścieżka w pełnej okazałości.



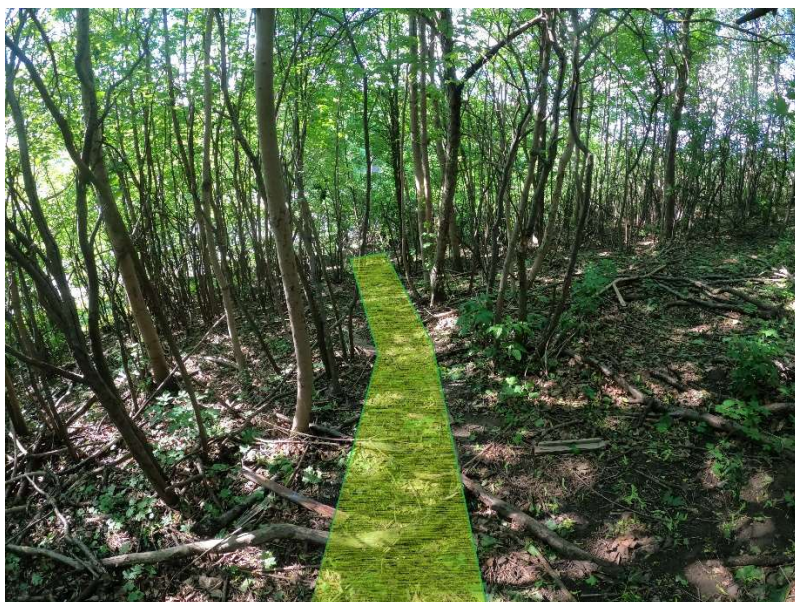
W tym miejscu będzie delikatny podjazd.



Dojazd do przeszkody, lekki zjazd, który nada tempa.



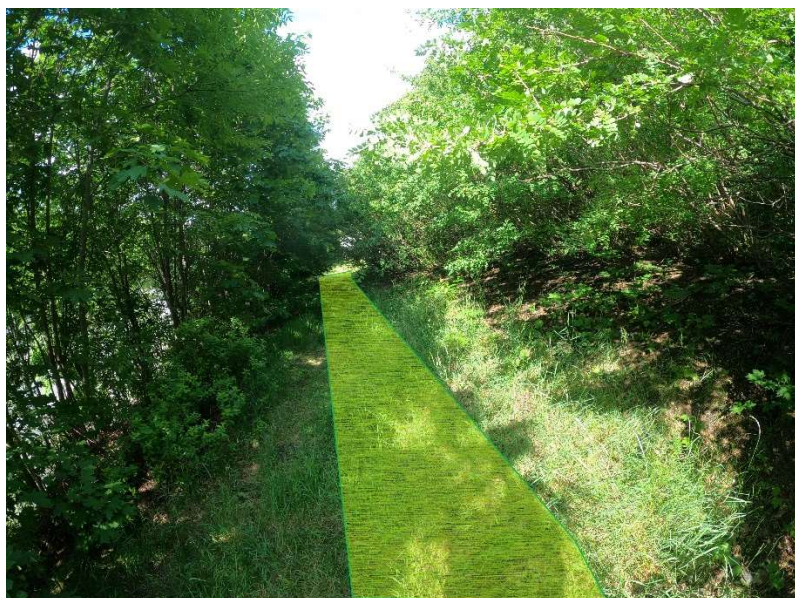
Po zjeździe kierujemy się w dół zbocza.



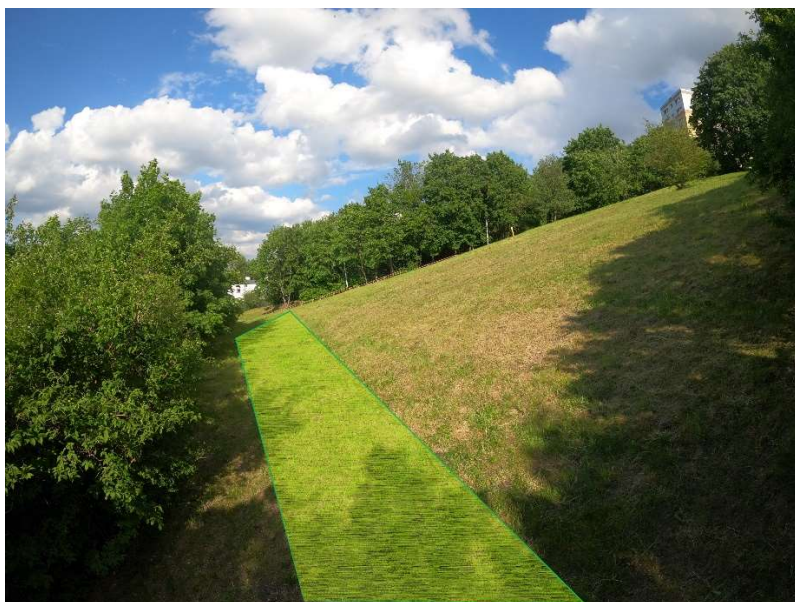
Przejazd przez młody zagajnik.



Widoczna ścieżka wyjazdu z zagajnika.



Wyjazd ścieżką w kierunku polany.



Wyjazd na polanę przy schodach.



Widok z lotu ptaka na powyższą ścieżkę i wyjście w kierunku schodów.



Powyższy przebieg trasy jest tylko jedną z opcji. Być może udałoby się poprowadzić kilka tras z różnymi rodzajami przeszkód.

Tak zakończona trasa umożliwia szybkie wejście schodami na wzniesienie i powrót na początek trasy. A dla bardziej wymagających można powrócić na górę istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż ul. Al. Jana Pawła II. Ten ostatni wariant świetnie by się sprawdził na zawodach kolarskich czyniąc trasę dość wymagającą. Szybki zjazd w dół po przeszkodach a następnie wyczerpujący podjazd. Kilka takich pętli i trasa na pewno zapadnie w pamięć zawodników!

Powyższy przebieg trasy wymaga uprządkowania zieleni, przycięcie dziko rosnących krzaków oraz oczyszczenie i uporządkowania podłoża celem jego utwardzenia. Z racji bliskości bloków mieszkalnych większość trasy jest już „naturalnie” wydeptana przez bawiące się dzieci. Na tą chwilę teren ten jest bardzo zaniedbany, zaśmiecony i nie stanowi większej wartości dla reszty mieszkańców.

Przeszkody na trasie

Czyli kłody pod nogi aby nie było za łatwo

Na trasie możemy rozróżnić elementy ułatwiające i zabezpieczające przejazd jak wyprofilowane zakręty tzw. bandy. Zaś elementy urozmaicające przejazd to stolik, drop, falki, kłody czy rock garden.



Banda



Stolik (ten akurat jest dość spory)



Rock Garden



Drop



Kłody



Falki

A komu to potrzebne ?

Czy ktoś jeszcze ma coś takiego ?

Można sobie zadać pytania – na co to komu? Cóż, niektórzy z nas rowerowych pasjonatów chcą czegoś więcej niż zwykłej jazdy po płaskim terenie. Budowanie tras samemu w lesie jest niedozwolone a dodatkowo może stanowić niebezpieczeństwo samo w sobie, jeśli trasa i przeszkody są zbudowane nieprawidłowo. Dlatego chcemy, aby powstało takie miejsce oficjalnie, zbudowane przez profesjonalną firmę. Pozwoli to zapoznać z tą odmianą sportu grawitacyjnego, stawiać pierwsze kroki zanim pojedzie się w góry.

Nie tak daleko od Bydgoszczy podobna trasa a w zasadzie cały tor powstał w Świeciu. Inwestycja została uznana przez Krajową Izbę Gospodarki Nieruchomościami za inwestycję roku 2020. Nagrodę przyznano w kategorii obiekty sportu, rekreacji i wypoczynku oraz tereny zielone. (więcej o torze tutaj : <https://extraswiecie.pl/wiadomosc/ale-jazda-wsiadajcie-na-rowery-i-jedzcie-na-nowy-tor-zdjecia>)

A jeszcze bliżej Bydgoszczy w Solcu Kujawskim powstał kompleks naturalnych tras rowerowych, również w ramach Budżetu Obywatelskiego (<https://pomorska.pl/na-rowerach-w-solcu-kujawskim-nowe-trasy-uroczyscie-otwarte-zdjecia/ar/c2-16241219>). Składa się z trzech jednokierunkowych pętli o różnej skali trudności - zielonej (ok. 300 metrów), niebieskiej (ok. 700 metrów) oraz czerwonej (ok. 1700 metrów). płaskim terenie, co w tym przypadku tego typu sportu jest dość szybko męczące.

W Polsce nadal brakuje inicjatyw o zasięgu lokalnym, których celem jest aktywizacja dzieci i młodzieży, aby pokazać dzieciom i młodzieży alternatywną formę spędzania wolnego czasu. Ideą takiego obiektu doskonalenie techniki jazdy, koordynacji ruchowej i wypracowanie odpowiedniej postawy podczas jazdy rowerem. Jest to niezwykle istotne działanie, ponieważ w Polsce odsetek wypadków z udziałem rowerzystów jest wysoki, dlatego każda forma edukowania społeczeństwa jest ważna.