

Formularz zmiany projektu

złożonego w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2014

Administratorem danych osobowych jest Gmina Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław. Dane będą przetwarzane w celu realizacji konsultacji Wrocławski Budżet Obywatelski 2014. Dane nie zostaną udostępnione innym podmiotom. Obowiązek podania danych wynika z ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Mam prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawiania wraz z prawem do kontroli przetwarzania danych zawartych w zbiorze zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.).

Oświadczam jednocześnie, że podane przez mnie dane są prawdziwe.

1. Podstawowe informacje

- a) Numer projektu: (nadany w trakcie składania projektu – według informacji na stronie www.wroclaw.pl/wbo)
382

2. Opis wprowadzonych zmian (na podstawie uwag otrzymanych w procesie weryfikacji należy opisać/potwierdzić zmiany w projekcie które umożliwią jego realizację)

Zmiana lokalizacji realizacji projektu na:

Las Osobowicki - Szaniec Szwedzki

nr działki Osobowice, AR_6, 4

Typ własności: Własność Gminy w zarządzie, użytkowaniu

Plan zagospodarowania: 115 Las Osobowicki, Pola Irygacyjne

Identyfikator: 026401_1.0055.AR_6.4

Księga wieczysta: WR1K/00248708/3

Adres: OSOBOWICKA

Zmiana nazwy projektu w związku ze zmianą lokalizacji:

Zagospodarowanie terenów Lasu Osobowickiego – Szaniec Szwedzki na potrzeby rekreacyjnej i wyczynowej jazdy rowerem górskim (MTB) – Szaniec Szwedzki singletrack

Zmiana w zakresie projektu:

Zmniejszenie zakresu projektu.

Skupienie się na trasach rowerowych. Infrastruktura w postaci altanek dla odpoczynku czy parkingu na samochody już istnieje.

Wykonanie jedynie 1,5 - 2 km profesjonalnych ścieżek dla rowerów górskich – zrównoważone trasy rowerowe.

Wykonanie ekspertyzy archeologicznej.

esteśmy?

to fundacja non-profit, której celem jest rozwój w Polsce infrastruktury rowerowej w zgodzie z krajobrazem, zabudową i społecznością lokalną oraz zwiększenie ilości osób uprawiających kolarstwo górskie. POMBA wspiera wszystkie polskie inicjatywy, służąc pomocą w pozyskiwaniu środków na rozwój infrastruktury, projektowania i budowy takich tras, a także szkolenia lokalnej społeczności, aby sama mogła te projekty utrzymywać i rozwijać.

o opracowania

W tym opracowaniu jest skrótowne przedstawienie idei zrównoważonych tras rowerowych (sustainable trails), nazywanych inaczej singletrackami. Zostaną również przedstawione główne etapy budowy tego typu ścieżek oraz średni koszt budowy jednego kilometra trasy.

Charakterystyka zrównoważonych tras rowerowych



Zrównoważone trasy rowerowe to wąskie ścieżki (od 0,5m do 1,5m) przeznaczone do jazdy na rowerze górskim, które charakteryzują się:

- minimalnym wpływem na lokalny ekosystem;
- nie powodują erozji i obsuwania się gleby;
- wymagają minimalnych nakładów na ich utrzymanie;
- pozwalają użytkownikom na bezpośredni kontakt z przyrodą;
- są atrakcyjne i bezpieczne dla użytkowników;
- minimalizują konflikty pomiędzy różnymi grupami użytkowników ścieżek.

Powyższe założenia można spełnić poprzez trzymanie się następujących wytycznych opracowanych przez IMBA (International Mountain Biking Association - Międzynarodowe Stowarzyszenie Kolarstwa Górskiego):

- ustalenie przebiegu trasy z uwzględnieniem miejscowej fauny i flory, miejsc ciekawych krajoznawczo, warunków hydrologicznych,

inne i innych aspektów, mogących mieć znaczenie na atrakcyjność, trwałość i wpływ ścieżki na środowisko;

optymalnie jest prowadzić ścieżkę trawersując stok o nachyleniu od 10% do 50%; oczywiście możliwe jest budowanie singletracków na terenach bardziej płaskich oraz bardziej stromych, ale wymaga to większego nakładu środków;

optymalna szerokość ścieżki mieści się w zakresie: 0,5–1,2m;

optymalne średnie nachylenie wynosi 10% lub mniej;

maksymalne średnie nachylenie odcinka wynosi 15%;

nachylenie ścieżki nie może nigdy przekraczać połowy nachylenia stoku po którym jest prowadzona;

ścieżka powinna poprowadzić wzdłuż poziomic przecinając je pod łagodnym kątem;

ścieżka powinna posiadać częste zmiany nachylenia; ścieżka jest pofalowana, w ten sposób uzyskane „wzrosty i spadki” (ang. Grade Reversals) są najskuteczniejszą metodą na odprowadzanie wody ze ścieżki i powstrzymanie erozji; ponadto są świetnym urozmaicheniem ścieżki i zdecydowanie zwiększają jej atrakcyjność;

ścieżka powinna posiadać 5% spadek poprzeczny, który gwarantuje spływanie wody ze ścieżki;

ścieżka łączy płynne zakręty i wcześniej wspomniane zmiany nachylenia, które mogą znacznie przechodzić w trudniejsze sekcje techniczne;

na stromych zakrętach na stromym stoku (więcej niż 7% nachylenia) muszą być budowane techniką dbudowanych zakrętów (z wybudowanym murem lub usypaną ścianą oporową), tak aby zachować optymalne nachylenie trasy;

zakręty na zjazdach powinny być wyprofilowane; wysokość i kształt profilu („bandy”) powinien być dostosowany do prędkości oraz charakteru danego odcinka;

w przypadku stawiania na ścieżce przeszkód terenowych może być wymagana alternatywna linia dla łatwiejszego przejazdu;

nawierzchnia ścieżki może być wykonana z zagęszczonej warstwy mineralnej gleby lub gdy uciążliwość tego wymaga z zagęszczonego grysu lub ułożonych kamieni;

ścieżki mogą być jednokierunkowe lub dwukierunkowe, przeznaczone wyłącznie dla rowerzystów lub do różnych grup użytkowników.

Uwagi o budowie zrównoważonych tras rowerowych

W pierwszym etapie budowy zrównoważonej trasy rowerowej jest zaprojektowanie jej przebiegu zgodnie z wcześniej przedstawionymi wytycznymi oraz przyjętymi założeniami na temat charakterystyki ścieżki (np. poziom trudności). Planowany przebieg ścieżki wyznacza się za pomocą wbijanych chorągiewek i kawałków taśmy wiązanej do drzew. Chorągiewki ustawia się w odległości od 1 m do 2,5 m w miejscu planowanej górnej krawędzi nawierzchni ścieżki.

Przed rozpoczęciem budowy należy oczyścić prześwit ścieżki na wysokość min. 2,5 m oraz korytarz na szerokość min. 1 m od obu krawędzi ścieżki. Należy usunąć na tym obszarze gałęzie drzew, krzewy, chrust. Należy

oryty rodzimymi kamieniami, zagęszczonym tłuczniem o frakcji 31-63 mm lub innego analogicznego materiału gwarantującego odpowiednią przepuszczalność wody.

Następnie należy wykonać podniesioną nawierzchnię ścieżki z warstwy zagęszczonego lińcu oraz mialu skalnego. Wierzchnia warstwa zagęszczonego mialu skalnego musi wynosić min. 2cm i posiadać spadek poprzeczny o nachyleniu 5%.

Na ścieżki można dodać delikatne odwrócenia nachylenia w postaci delikatnych, obłych wklęsłości, które dodatkowo zabezpieczą ścieżkę przed erozją i będą stanowić dodatkową atrakcję na ścieżce.

Możliwe jest również wykonanie nawierzchni z ułożonych dużych kamieni. Jest to rozwiązanie bardziej kosztowne, ale zdecydowanie najtrwalsze i urozmaicające trasę. Ze względu na koszty i czasochłonność można wykorzystać tego typu nawierzchnię w miejscach szczególnie narażonych na erozję - tereny szczególnie podmokłe, odcinki przed ostrymi zakrętami lub bardzo strome.

4.2.3. Wykonanie zrównoważonych tras rowerowych.

Koszt wykonania 1 km zrównoważonej traszki rowerowej (ścieżka o szerokości do 1m) wynosi od 30 000 zł do 55 000 zł. Sumy te są podane na podstawie zrealizowanych traszki tego typu w Polsce i w Czechach i obejmują zarówno koszty projektowe jak i wykonawcze.

Wartość kosztu wykonania zrównoważonych traszki rowerowych jest w dużej mierze zależny od wielu cech charakterystyki trasy, ukształtowania terenu, rodzaju gleby, warunków ekologicznych i innych czynników lokalnych dla danej lokalizacji.



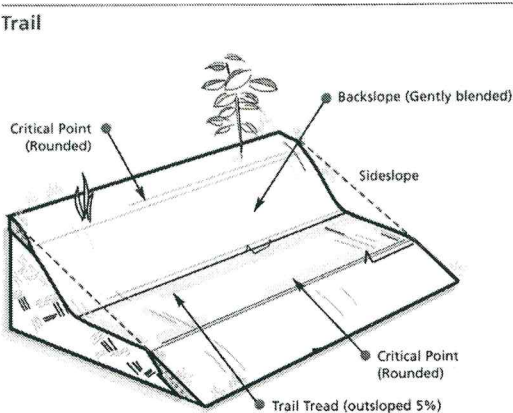
nać w całości drzewa które rosną na obszarze planowanej nawierzchni ścieżki oraz te które nagałyby przycięcia gałęzi na więcej niż połowie wysokości pnia.

kopanie podstawy oraz nawierzchni ścieżki:

ła stoku o nachyleniu większym niż 5%.

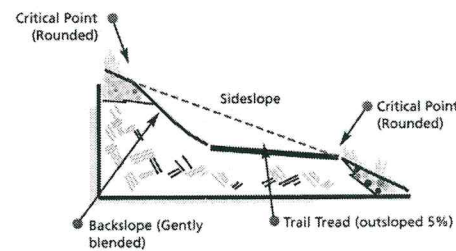
ależy usunąć warstwę organiczną gleby oraz część warstwy organicznej tak, aby stworzyć twardą z jednej strony półkę o spadku poprzecznym ścieżki wynoszącym 5%.

ardzo ważne jest, aby kształt ścieżki zawierał wcześniej wspomniane odwrócenia achylenia (delikatne, obłe muldy), które razem ze spadkiem poprzecznym ścieżki tworzą ajskuteczniejszą metodę odprowadzania wody ze ścieżki a zarazem podnoszą atrakcyjność ieżki dla rowerzystów.



Odkopaną ziemię należy rozłożyć na zboczu poniżej ścieżki na jak największej powierzchni oraz zamaskować za pomocą rodzimej ściółki leśnej lub warstwy organicznej gleby.

Nawierzchnię ścieżki można wykonać z zagęszczonej rodzimej warstwy mineralnej gleby. Jest to szczególnie zalecane rozwiązanie w przypadku tras rzadziej uczęszczanych i adresowanych do zaawansowanych rowerzystów.



W przypadku ścieżek o duży natężeniu ruchu (np. w miastach) oraz tych przeznaczonych dla szerokiego ogółu rowerzystów wskazane jest wykonanie nawierzchni poprzez zagęszczenie na rodzimej warstwie gleby mineralnej warstwy mieszanki kłińcu oraz miazłu skalnego (50% frakcji 2-8 mm oraz 50% frakcji 0-5 mm).

łożliwe jest również wykonanie nawierzchni z ułożonych dużych kamieni. Jest to związanie bardziej kosztowne, ale zdecydowanie najtrwalsze i bardzo atrakcyjne dla wierzystów. Ze względu na koszty i czasochłonność można wykorzystać tego typu awierzchnię w miejscach szczególnie narażonych na erozję - tereny szczególnie podmokłe, łcinki przed ostrymi zakrętami lub bardzo strome.

ła terenie płaskim lub stoku o nachyleniu 5% lub mniejszym.

ależy wykonać korytowanie ścieżki poprzez usunięcie warstwy organicznej gleby do omentu całkowitego odsłonięcia warstwy mineralnej gleby. Następnie należy zapełnić