

Singletrack Glacensis atrakcyjnym produktem turystycznym

Napisano dnia: 2020-08-19 23:02:44



ZIEMIA KŁODZKA. Z każdym kolejnym rokiem w tym subregionie powiększa się oferta turystyczna dla rowerzystów. To między innymi wynik współpracy kilku samorządów lokalnych, Stowarzyszenia Gmin Ziemi Kłodzkiej i operatora tras.



ROZMOWA Z MARKIEM JANIKOWSKIM, ANIMATOREM TRAS SINGLETRACKOWYCH

Skąd wziął się pomysł wypełnienia ziemi kłodzkiej singletrackami?

- Trochę z mojej pasji do roweru i z tego, że jak patrzyłem na ziemię kłodzką i okolice, i na te wszystkie dotychczas istniejące pseudoprojekty rowerowe i oznakowane drogi leśne, to coraz bardziej byłem przekonany o ich chaotyczności. W każdej gminie zastosowano inne oznakowanie, wykorzystywano inne mapy i tak naprawdę to nigdy nie było wiadomo, skąd dokąd prowadzą te ścieżki. Wic zrodził się pomysł, żeby połączyć Srebrną Górę z Bardem, Bardo ze Złotym Stokiem, Złoty Stok z Łądkiem-Zdrojem, Stroniem Śląskim, Międzygórzem czy Międzyzylesiem, aby te miejscowości turystyczne dostały dodatkowy spinacz właśnie w postaci ścieżek rowerowych zachęcających bicyklistów do ich odwiedzania oraz pobliskich okolic.

Tyle że w przypadku singletracków należy pamiętać, że są to ścieżki jednokierunkowe...

- Tak, zgadza się z tym wyjątkiem, że na około 230 kilometrach wszystkich dotychczas powstałych singletrackach na ziemi kłodzkiej jeden, na Przełęczy Jaworowej (Śnieżnicki Park Krajobrazowy), o długości dwóch kilometrów jest odcinkiem dwukierunkowym, o czym warto jest pamiętać.

Do kogo są adresowane singletracki?

- Do bardzo szerokiej grupy odbiorców. Co do zasady są to ścieżki łatwe i bardzo łatwe. Ponieważ są adresowane do dużej rzeszy rowerzystów, to pojawiają się na nich osoby, które w ogóle pierwszy raz są w lesie, w górach. I dla takiego kogoś, kto dotychczas rowerem np. jeździł tylko po bułki do sklepu, kręta ścieżka wśród drzew i na skonfigurowanym terenie będzie problemem, bo on nie umie skręcać. Tymczasem singletracki pozwalają w sposób bardzo płynny nabywać umiejętności. Jak już jeździ się bardzo dobrze, to wraz ze wzrostem prędkości rośnie trudność, poziom adrenaliny oraz zabawy. Te trasy wcale nie zamykają się dla tych lepiej jeżdżących na rowerze.

Ale ścieżki, o których rozmawiamy, to określone podłoże, łączniki, nawet niespodzianki terenowe.

- Samą nazwę singletrack należy odbierać jako jednokierunkową ścieżkę leśną. Ona może być naturalna, czyli o ziemnym podłożu. W Polsce przyjęło się, że powinna być przysypana kruszywem, bo to daje taki efekt, że zaraz po deszczu można po niej jechać nie zabrudzając się błotem. Tym samym ścieżka może być użytkowana już wczesną wiosną i do późnej jesieni.

Oczywiście, pomiędzy singletrackami są łączniki, bo wszędzie jest las. Więc mamy łączniki asfaltowe

czy drogowe, które czytelnie są wskazane na mapach. Rowerzysta je studiujący to widzi, że np. na pętli 30-kilometrowej w Międzygórzu są 4 km asfaltu, 5 km szutru i 21 km singletracka. A tak przy okazji to zachęcam przed wyjazdem rowerem na singletracka popatrzeć na mapę, wejść na stronę internetową singletrackglacensis.com, sprawdzić różnicę wysokości, z którą nam przyjdzie się zmierzyć. Bo są singletracki, które prowadzą w poziomie, jak np. 15-kilometrowa pętla Ostoja, wiodąca z Jodłowa w kierunku Międzygórza. Natomiast są pętle trudne pod względem wysokościowym, jak np. Łaszczowa, bo ona zaczyna się z poziomu rzeki w Bardzie i wspina się na przełęcz na odcinku 4 km około 300-metrowym przewyższeniem. I to jest bardzo dużo dla początkującego rowerzysty.

Tak że bez wcześniejszej analizy poszczególnych singletracków możemy sami siebie zaskoczyć w plenerze.



Która pętla singletrackowa na ziemi kłodzkiej była pierwszą?

- Srebrną Górę musimy traktować jako osobny bikepark. Natomiast pierwsze singletracki budowały gminy Bardo i Złoty Stok. Później Lądek-Zdrój, Międzyzlesie, Bystrzyca Kłodzka i Stronie Śląskie. Można powiedzieć, że tam one powstawały jakby równolegle. Na tę chwilę mamy łącznie około 220 kilometrów takich ścieżek. To jest bardzo dużo i uważam, że wystarczy. Już bym nie dogęszczał tej sieci, choć marzą się mi łączniki między Jagodną i Zieleńcem, Jagodną i Międzyzlesiem, także niedługo przy Przełęczu Jaworowej, na Trojaku i w Międzygórzu. Słowem więcej niż 40 km singletracków już bym nie dobudowywał.

Uważam, że docelowo 230 - 240 km singletracków na ziemi kłodzkiej, to w skali kraju wielkość olbrzymia, dająca jej prymat. Ale też ją wyróżniająca pewnymi rozwiązaniami, bo np. jesteśmy w stanie singletrackami pojechać z Barda do Międzyzlesia. Później jest kilkanaście kilometrów przerwy i docieramy do Jagodnej, potem mamy znowu przerwę i pojawiają się Duszniki-Zdrój, dalej znowu przerwa i zaczyna się kudowskie Brzozowie. Brzozowie z Dusznikami praktycznie jest nie do połączenia, ale Duszniki z Jagodną i Międzyzlesiem jak najbardziej. Natomiast Brzozowie świetnie da się połączyć z singletrackami po stronie czeskiej.

Kto te wszystkie singletracki realizuje i czy spełnia oczekiwania inwestorów oraz użytkowników?

- Niestety, nie do końca. Na skutek wielkości projektu nie dało się ujednolicić jakości tych ścieżek. W szczytowym punkcie jednocześnie pracowało osiemnaście koparek i ze stu ludzi z kilku różnych firm zajmujących się budową dróg lub ścieżek rowerowych. Dlatego jedne wyszły lepiej, drugie gorzej. Ale w skali tych ponad 200 kilometrów zdecydowana większość plasuje się wśród tych pierwszych.

A tak w ogóle to wszystkie singletracki spełniają założenia, które im przypisano. Natomiast teraz, w czasie ich eksploatacji, użytkownicy wskazują nam, co jeszcze na nich trzeba zrobić, aby jeszcze lepiej służyły wszystkim bicyklistom. Jeżeli są miejsca, gdzie widzimy, że ślady rowerów bardzo często prowadzą poza ścieżkę, to na pewno je poprawiamy: podsypujemy, przeprofilowujemy, łagodzimy. To jest żywy proces, który jeszcze potrwa z rok - dwa lata. Zwrócę uwagę, że to dzieje się w górach, gdzie mamy do czynienia z podmokłym terenem. Tam gdzie jest potrzeba, budujemy kładki, profilujemy trasy. Wszystko dla bezpieczeństwa korzystających.

Charakterystycznym elementem dla Singletracka Glacensis są bramy wjazdowe zaopatrzone w regulamin, mapkę, informację. Przy większości z nich stoją wiaty, znajdują się stacje doładowania i

naprawcze.

Kto koordynuje roboty singletrackowe, a kto to wszystko finansuje?

- Na etapie budowy to poszczególne gminy wybierały inspektorów nadzoru. Projekty realizowano z dofinansowaniem unijnym: część z programów regionalnych, a część z polsko-czeskich. Tych dwieście kilometrów było podzielonych na pięć projektów. Stowarzyszenie Gmin Ziemi Kłodzkiej wyłoniło operatora dla całego projektu, którym została moja firma, E., M. Janikowscy. To ona promuje cały system i dba o jego utrzymanie. Jesteśmy zobowiązani do przeprowadzenia wiosennych i jesiennych przeglądów tras, czyli otwierających i zamykających sezon, usuwania przeszkód utrudniających przejazd.

Włodarze gmin uważają, że singletracki to strzał w dziesiątkę. Czy łechczą ich pomysłodawcę?

- Nie, to nie tak. Wiedziałem, co robię, tak jak wiedziałem, co się stanie. Wiele zobaczyłem podczas podróży zagranicznych. Pomogło to w ułożeniu elementów, aby jak najlepiej te singletracki działały. I powiem, że to, co wspólnie z gminami zbudowaliśmy w lesie, to jest tylko infrastruktura w postaci ścieżek. Do niej niezbędne są dodatkowe atrakcje i wtedy całość przełoży się na świetny produkt turystyczny, np. z połączeniu z kopalnią złota, ośrodkiem Czarna Góra, bikeparkiem w Srebrnej Górze i wieloma innymi miejscami w subregionie ziemi kłodzkiej. Jak sprzedamy go turystyce rowerowej ze Szczecina, Białegostoku czy Bydgoszczy w postaci pakietu, to na pewno poczuje się w pełni obsługany. I taki to ma sens.

Żeby sprzedać ten produkt, z Piotrem Kurczabem powołaliśmy fundację, będącą podmiotem non profit, skupiającą hotele certyfikowane, zajmującą się promocją w każdej postaci. Przekonujemy, że na ziemię kłodzką i do jej singletracków można się wybrać np. na tydzień i przez ten okres połączyć przyjemne z pożytecznym, czyli jazdę rowerem ze zwiedzaniem. Ta fundacja powstała dlatego, bo wiedziałem, będąc kiedyś wójtem, że jak infrastruktura należy do dziewięciu gmin, to nie będzie żadnych spójnych działań promocyjno-realizacyjnych. Ona wzięła to na siebie i promuje produkt pn. Singletrack Glacensis.



Proszę powiedzieć, o czym powinien pamiętać Kowalski, wybierając się na singletrack?

- Zdecydowanie o bezpieczeństwie. Zbyt często widzimy ludzi bez kasków; ostatnio spotkałem parę poruszającą się rowerami elektrycznymi, ale bez nakryć głowy. Pamiętajmy, że przy prędkości 10-12 km/h każdy upadek i uderzenie głową o ziemię może skończyć się tragedią. Gdy czujemy się niepewnie, nie zaszkodzi ochraniacze na kolanach.

Sprawa druga - rower. Musi być z przerzutkami i przeserwisowany, mieć sprawne hamulce, odpowiednią ilość powietrza w oponach, do tego zapasową dętkę oraz pompkę. Natomiast trzecia - koniecznie zabierajmy napój, żeby nam serce nie stanęło, gdy się odwodnimy na podjeździe.

Singletracki są stworzone dla każdego, kto czuje się sprawny. Wiek na nich nie odgrywa roli, ale sprawność fizyczna jak najbardziej, bo widziałem otyłych czterdziestolatków mających problemy z podjazdami oraz rześkich siedemdziesięciolatków świetnie radzących sobie na trasach.

Pamiętajmy, że jadąc rowerem po singletracku patrzymy tylko przed siebie. Jeżeli słyszymy, że za nami ktoś jedzie szybciej, ustąpmy mu miejsca.

Na ile można czuć się bezpiecznie na trasach singletrackowych, czy szybko dotrze pomoc w razie wypadku?

- Mamy pięcioletnie doświadczenie, jeśli chodzi o bikepark w Srebrnej Górze. Tam są trudne i bardzo trudne ścieżki rowerowe, stąd wypadki się zdarzają, nawet z interwencjami helikoptera Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Wiemy jedno: jeżeli jest miejsce, z którego ratownicy GOPR-u nie mogą przetransportować człowieka do samochodu, to wzywany jest helikopter i przy pomocy liny zabierze poszkodowanego z każdego punktu lasu. W większości zdarzeń GOPR sam daje radę, bo ma możliwość podjechania jak najbliżej singletracka.

Cały czas bezpieczeństwo mamy na uwadze. Po zakończeniu budowy ostatniego łącznika pomiędzy pętlami Międzygórze a Stronie Śląskie, na wszystkich słupkach zamontujemy numerki, z których każdy będzie posiadał lokalizację GPS. Lokalny GOPR będzie dysponował listą tych numerków, co jeszcze bardziej usprawni jego działanie na tym obszarze i współpracę z LPR-em.

Z naszej rozmowy można wysnuć wniosek, że na ziemi kłodzkiej powstał pierwszy rowerowy system singletrackowy w Polsce.

- Myślę, że tak. Jak zamkniemy cały projekt, łącznie z oznakowaniem tych słupków, to będziemy mieli do czynienia ze sztandarowym, wręcz wzorcowym systemem singletracków w kraju. Co ważne - odpowiednio zabezpieczonym przez służby ratownicze.



Proszę jeszcze powiedzieć, jak współpracuje się z gminami w zakresie realizacji projektu?

- Dobrze i bardzo dobrze. Natomiast we współpracy z gminami życzyłbym sobie, aby stronę techniczną pozostawiły nam. Jestem w stałym kontakcie ze Stowarzyszeniem Gmin Ziemi Kłodzkiej spinającym projekt organizacyjnie. Uważam, że dogadujemy się w miarę dobrze.

Dziękuję za rozmowę

Bogusław Bieńkowski

Foto **M. Janikowski**