



Znak sprawy: KMR/122/2019

Kraków, dn. 1 lipca 2019r.

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca

Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków

dot. opracowanie metody sprawdzania poprawności wykonania ścieżek rowerowych
w zakresie równości

Szanowny Panie Profesorze!

W nadchodzących latach powstawać będzie wiele nowych kilometrów ścieżek rowerowych. Jako Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów, dostrzegamy poważny brak w obecnej wiedzy na temat komfortu poruszania się po ścieżce rowerowej w zależności od równości ścieżki. Brak jest metody badań, która wiąże odczucie rowerzysty z równością ścieżki.

W chwili obecnej wiedza o tym, że ścieżkę należy wykonywać o nawierzchni asfaltowej lub ewentualnie z kostki bezfazowej jest powszechna wśród projektantów i zarządców dróg. Jednak wymagania dotyczące równości ścieżki określone w specyfikacjach technicznych dla ścieżek rowerowych określają wymaganą równość podłużną ma 9mm, często bez określenia metody badania. Typową metodą badania jest metoda 4 metrowej łąty i klina.

Nasze doświadczenia wskazują, że takie wymagania są dalece niewystarczające i są przeniesione z wymagań dla dróg, a co z tego wynika są określone w oparciu o komfort podróży samochodem. Samochód jednakże ma zupełnie inny rozstaw osi, złożony system zawieszenia inną prędkość itd. Określanie zatem wymagań dla ścieżek rowerowych w oparciu o doświadczenia wyniesione z wykonywania nawierzchni dla samochodów jest grubym przybliżeniem.

Przykładem niech będzie ostatnio wykonana ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Konopnickiej w Krakowie, na którą docierało do nas wiele skarg od rowerzystów, a na której nierówności dochodziły do max. 6mm. Jednak poprzeczne garby, które występują na tym odcinku, są w takiej odległości od siebie, że powodują znaczny dyskomfort dla rowerzystów.

Zwracamy się zatem z uprzejmą prośbą o przeprowadzenie badań, mających na celu opracowanie metody sprawdzania poprawności wykonania ścieżek rowerowych w zakresie równości, która będzie powiązana z komfortem odczuwanym przez rowerzystów. Na zasadzie podobnej jak określany jest współczynnik IRI.

Metoda mogła by się opierać na wykorzystaniu profilografu laserowego i na podstawie tych pomiarów określanie współczynnika analogicznego jak IRI, lub na przejechaniu przez ścieżkę znormalizowanym rowerem o określonym rozstawie kół, ciśnieniu opon i innych parametrach z zamontowanym na nim akcelerometrem i określeniu maksymalnej dopuszczalnej wartości przyspieszenia.

Obie metody wymagały by kalibracji i badań ankietowych na odcinkach testowych na możliwie dużej grupie rowerzystów.

Być może badania takie mogłyby być wykonane w ramach pracy magisterskiej lub doktorskiej przez studentów Politechniki Krakowskiej?



Stowarzyszenie

Kraków Miastem Rowerów

Uprzejmie proszę o informację zwrotną w przedmiotowej sprawie.

Z poważaniem,
Za Zarząd Stowarzyszenia,

Łukasz Krzysztof Chruścicki
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

- Adresat
- a/a

Oświadczenie

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).