

KONCEPCJA INSTALACJI

VIA FERRATY oraz TYROLKI na ścianie skalnej kamieniołomu



SZYDŁOWIEC
Kamieniołom Podkowiński

VIA FERRATA

ŻELAZNA DROGA

Via Ferrata (dos. Droga Żelazna) to rodzaj szlaku turystycznego (ścieżki, trasy), wytyczonego w eksponowanym terenie skalnym, który został wyposażony w system metalowych stopni i chwytów (klamry) oraz system asekuracji na wypadek odpadnięcia: stalowe liny zakotwiczone na punktach asekuracyjnych o wysokiej wytrzymałości.



Via Ferrata wywodzi swój rodowód z czasów I Wojny Światowej z frontu austriacko-włoskiego na terenie Alp, a konkretnie grupy górskiej Dolomitów. Front ustalił się tam na kilka lat, a obie strony budowały swoje stanowiska w terenie wysokogórskim, w tym w eksponowanym terenie skalnym, a ścieżki dojściowe do schronów bojowych, stanowisk ogniowych i artyleryjskich wyposażano właśnie w system stalowych klamer i lin. Z czasem instalacje te były wykorzystywane jako elementy ścieżek dojściowych na szlakach turystycznych, a także jako atrakcje same w sobie.

Z biegiem lat i wzrostem popularności turystyki na terenie Dolomitów, a także innych części włoskich Alp, zaczęto rozbudowywać system Via Ferrat, a także opracowano system bezpieczeństwa, gdzie użytkownik wyposażony jest w uprząż asekuracyjną, lonże (pętle) z karabinkami oraz kask, zabezpieczające przed skutkami odpadnięcia.

Tradycja budowy Via Ferrat z czasem przeniosła się także do innych krajów. Obecnie na świecie przechodzenie Via Ferrat to nie tylko element turystyki, ale także atrakcyjna forma aktywności fizycznej, która jest uprawiana przez tysiące miłośników także w Polsce. Przy okazji warto zaznaczyć, że przechodzenie łatwych Via Ferrat wymaga jedynie podstawowej kondycji fizycznej, a obsługa sprzętu nie wymaga specjalistycznych umiejętności – jest całkowicie prosta i intuicyjna.

W chwili obecnej w Polsce znajdują się tylko jedna Via Ferrata na terenie Kruczych Skał w Szklarskiej Porębie, która spełnia normy asekuracyjne dla tego typu instalacji.

TYROLKA

ZJAZD TYROLSKI

To zjazd po linie zamontowanej między dwoma punktami. Punkt startu (punkt A) umieszczony jest wyżej względem punktu kończącego zjazd tyrolski (punkt B) tak, aby przejechać od punktu A do punktu B. Do budowy instalacji stałych stosuje się liny stalowe, zaś do instalacji tymczasowych dopuszcza się stosowanie lin syntetycznych.

Do zjazdu na tyrolce wykorzystuje się specjalne bloczki z łożyskami. Są to atestowane urządzenia ze stopów duraluminium oraz stali nierdzewnej odporne na duże prędkości i przeciążenia.



Pierwsze zjazdy tyrolskie (napowietrzne kolejki) były używane jako metoda transportu w niektórych krajach górskich od ponad 2000 lat, prawdopodobnie zaczynając w Chinach, Indiach i Japonii już w 250 r. p.n.e.

Na australijskim odludziu tyrolki były czasami używane do dostarczania artykułów pierwszej potrzeby ludziom pracującym w lub po drugiej stronie doliny i mogły być używane w konfliktach przez wojska australijskie do dostarczania żywności, poczty, a nawet amunicji na wysunięte pozycje.

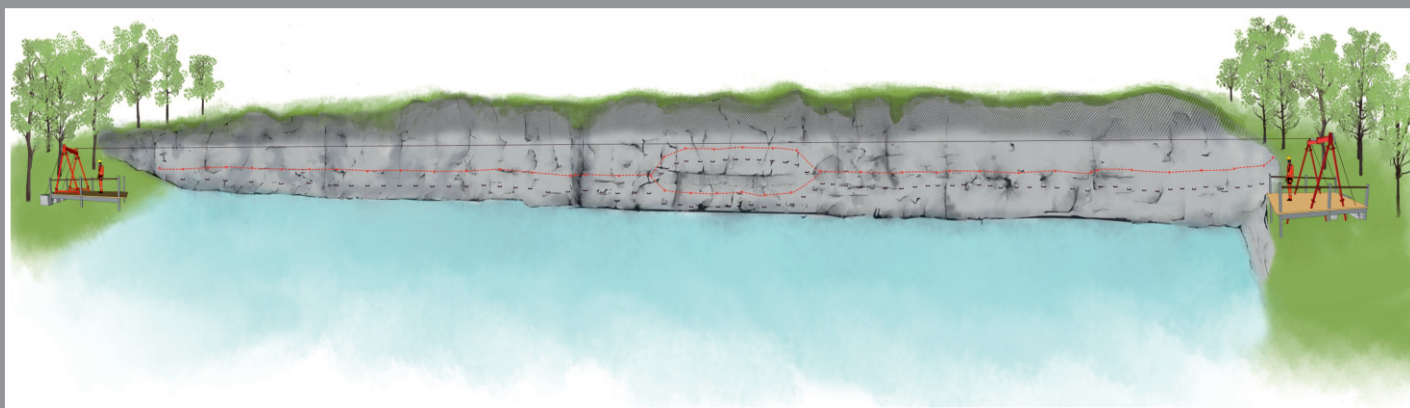
W ostatnich latach ponownie pojawiło się zainteresowanie wykorzystaniem napowietrznych kolei linowych do transportu ładunków, częściowo ze względu na ich niskie zapotrzebowanie na energię oraz mały wpływ na środowisko. Tyrolki grawitacyjne zostały zbudowane w Nepalu, Ameryce Łacińskiej i Indiach.

Zjazdy tyrolskie mogą być przeznaczone do zabaw dla dzieci dlatego można je znaleźć na niektórych placach zabaw. Wycieczki tyrolką są obecnie popularnymi atrakcjami wakacyjnymi, które dostępne są zarówno w ekskluzywnych kurortach, jak i na obozach przygodowych, imprezach integracyjnych na świeżym powietrzu lub przede wszystkim w parkach linowych.

Najdłuższą na świecie tyrolką jest „JebelJais Flight”, mająca swój start na jednym ze szczytów góry JebelJais w Ras Al Khaimah w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Jej długość to 2831,88 m.

KONCEPCJA

Koncepcja obejmuje budowę Via Ferraty o przebiegu poziomym (trawers) na terenie ściany skalnej Kamieniołomu Podkowińskiego w Szydłowcu.



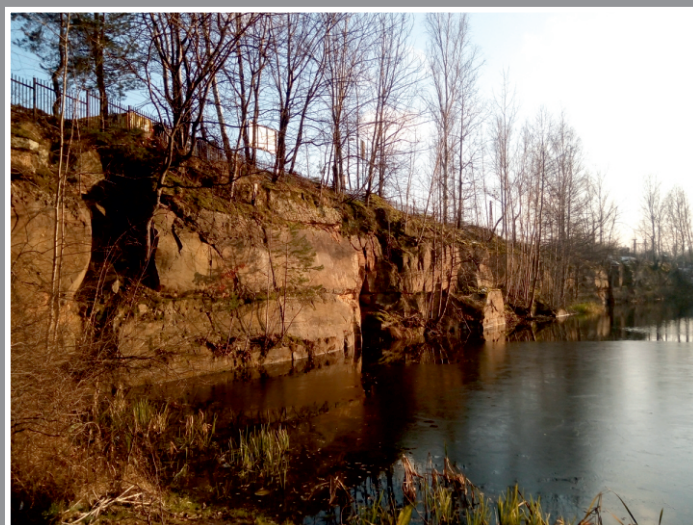
Ściana została sprawdzona pod kątem spójności skały i możliwości wykonania skutecznych zakotwień, a wnioski z ekspertyzy znajdują się w Opinii Ekiperskiej (załącznik).

Na ścianie skalnej można wykonać łatwą jednokierunkową Via Ferratę o długości około 120 metrów z siatką lin asekuracyjnych i klamer, przebiegającą ponad lustrem wody. Powrót do miejsca startu odbywa się zjazdem tzw. Tyrolką (liny ponad środkiem jeziora – z jednego brzegu na drugi). W jednym – przewieszonym sektorze – można wykonać kilkumetrowy, trudniejszy, alternatywny wariant Via Ferraty, schodzący tuż nad poziom wody.



LOKALIZACJA

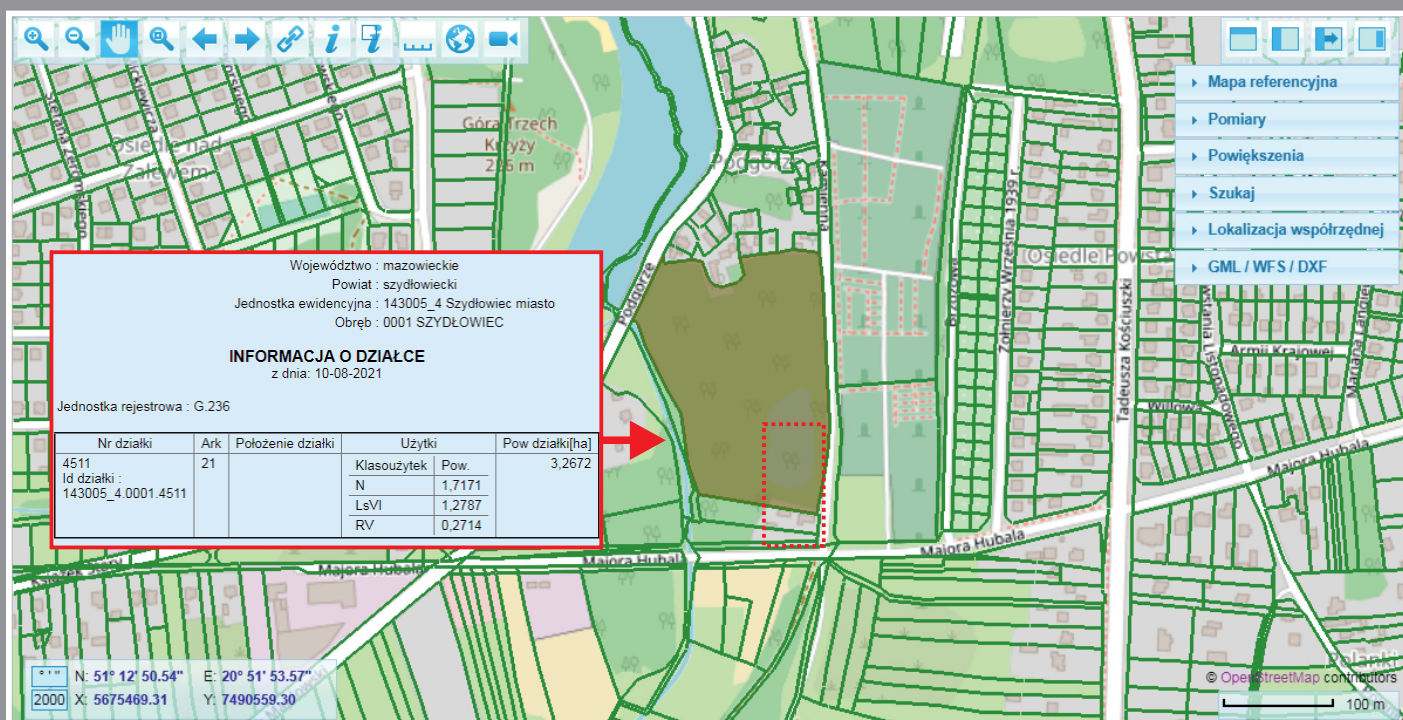
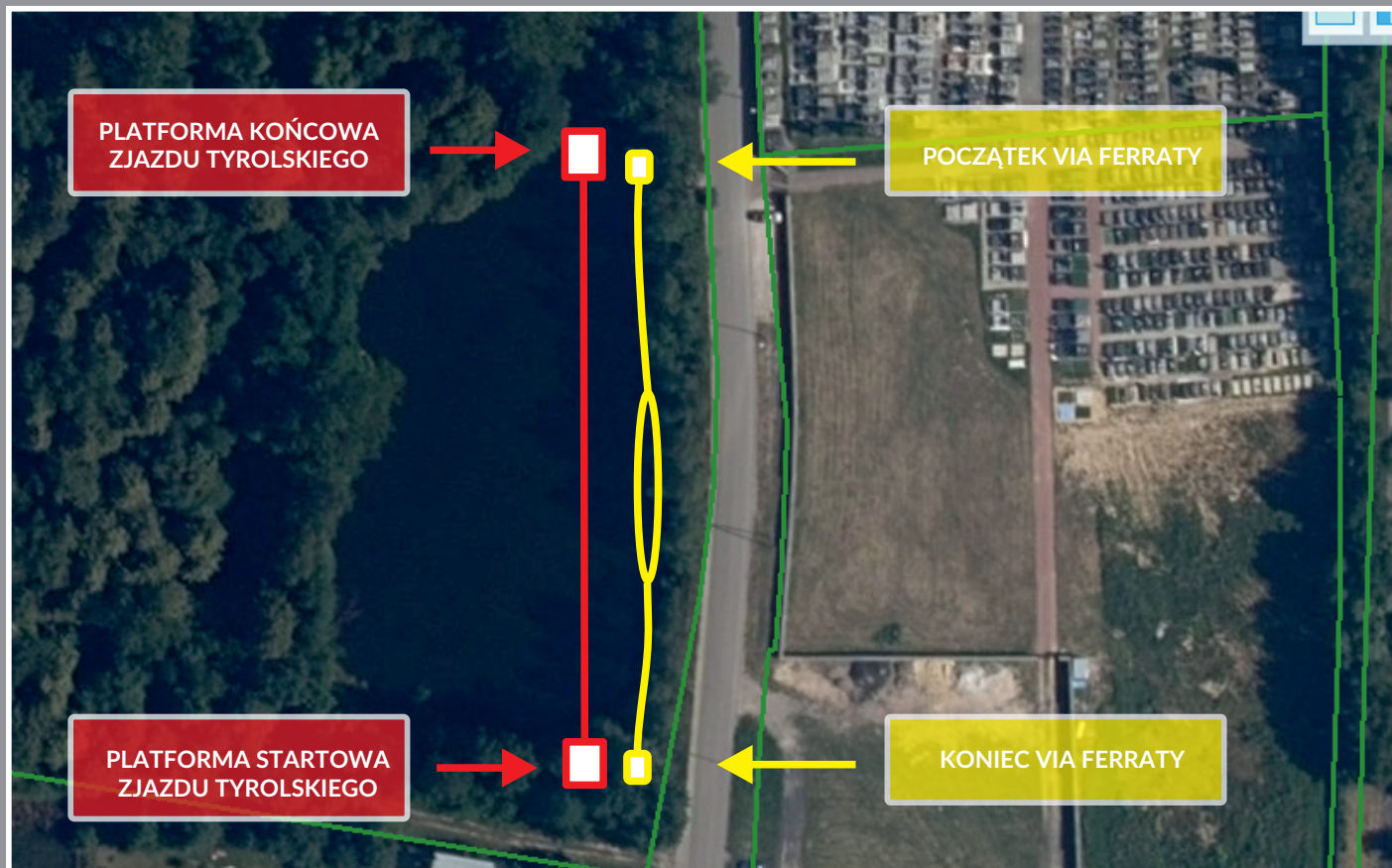
*Szydłowiec, Kamieniołom Podkowiński,
pomiędzy ulicami Kamienna, Hubala i Podgórze.*



Widok od ulicy Kamiennej
źródło: <http://szydlowiecpowiat.geoportal2.pl/>

ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW ZIELONYCH

Mapa z zaznaczonymi punktami początku i końca via ferraty i tyrolki.



Informacja o lokalizacji

źródło: <http://szydlowiecpowiat.geoportal2.pl/>

OPIS TECHNICZNY

Via ferrata

Szlak turystyczny o charakterze wspinaczkowym wyposażony do celów autoasekuracji w linę stalową

- Via ferrata posiada system asekuracji ciągłej z jednym rozejściem na wersję łatwiejszą oraz trudniejszą;
- Długość – około 120m.;
- Liczba punktów zakotwienia – 50-60szt. (w zależności od jakości skał);
- Montaż stopni ze stali ocynkowanej w trudno dostępnych miejscach za pomocą kotwy chemicznej;
- Od strony ulicy Kamiennej szczyt kamieniołomu zabezpieczony siatką stalową.

Tyrolka

Atrakcja wspinaczkowa w formie zjazdu w uprząży na stalowej linie napiętej pomiędzy dwoma stanowiskami

- Stalowa lina napięta pomiędzy dwoma stanowiskami;
- Długość liny około 120 m.;
- Stalowa konstrukcja wsporcza dla liny stalowej na początku i zakończeniu zjazdu tyrolskiego;
- Drewniany podest na starcie tyrolki celem bezpiecznego zamontowania bloczka do zjazdu;
- Drewniany podest na końcu tyrolki celem bezpiecznego wypięcia bloczka i opuszczenia atrakcji;
- Na końcu liny zamontowany hamulec do tyrolek.

Wyposażenie uczestników zabawy:

- Uprząż wspinaczkowa;
- Lonża z karabinkiem do systemu asekuracji ciągłej wyposażona w absorber energii;
- Bloczek do zjazdu na tyrolce;
- Kask ochronny.



OPINIA EKSPERCKA

Opinia wydana przez:
Jacek Trzemżański - ekipier

W wyniku wizji lokalnej z dnia 17 grudnia 2020 roku, dotyczącej oceny przydatności Kamieniołomu Podkowiński do zagospodarowania jako obiektu dla aktywności outdoorowych, stwierdzono:

- Ściana kamieniołomu zbudowana jest w zdecydowanej przewadze z litego, drobnoziarnistego piaskowca;
- Piaskowiec wykazuje sporą spoistość w głębi, która umożliwia skuteczne kotwienie zabezpieczeń;
- Niektóre fragmenty ściany skalnej zbudowane są z dudniących, przyklejonych płyt oraz luźnych, niezwiązanych z masywem kamieni;
- W górnej części znajdują się także fragmenty silnie zerodowanej skały;
- Płyty, które nie zostaną zakwalifikowane do usunięcia można wzmocnić materiałem klejącym, jednak należy unikać kotwienia w te fragmenty;
- Luźne elementy skalne wymagają usunięcia;
- Fragmentów silnie zerodowanej skały należy unikać;
- Zakrzewienie i zadrzewienie w wielu miejscach wymaga usunięcia, tym bardziej, że penetracja korzeniowa stanowi zagrożenie dla spoistości skały;
- Zbiornik wodny nie wpływa w znaczący sposób niekorzystnie na jakość skały, mimo że piaskowiec w ogólności ma tendencję do zaciągania wilgoci z ziemi: w przypadku Kamieniołomu Podkowiński decydująca jest słoneczna jego wystawa, która wpływa korzystnie na wysychanie skały; ponadto drobne i spoiste ziarno miejscowego piaskowca nie ma szczególnych tendencji do zaciągania, a szczególnie przenoszenia wilgoci;
- Poza ścianą znajdującą się na stałym gruncie w lewej części kamieniołomu, obiekt nie ma potencjału na zagospodarowanie pod kątem wspinania klasycznego;
- Po uprzednim gruntownym odczyszczeniu wspomnianą ścianę można przeznaczyć na obiekt do uprawiania tzw. boulderingu;
- Teren skalnej ściany kamieniołomu nadaje się do wytyczenia na nim ubezpieczonej ścieżki – tzw. via ferraty – biegnącej w poprzek ściany, z przestrzeganiem zasady kotwienia zabezpieczeń w litą skałę oraz unikania silnie zerodowanych fragmentów.

Krosno, 21 grudnia 2020

KORZYŚCI

*VIA FERRATA to atrakcja niemalże pionierska w skali całego kraju,
a na pewno niespotykana na terenach nizinnych.*

Instalacja Via Ferraty przyczyni się nie tylko do uatrakcyjnienia niewykorzystanej ściany kamieniołomu, rewitalizacji tego urokliwego miejsca, ale także do zwiększenia potencjału samego Szydłowca.

CO MOŻNA ZYSKAĆ

- *Zwiększenie atrakcyjności turystycznej miasta;*
- *Nowa forma spędzania wolnego czasu na świeżym powietrzu;*
- *Rewitalizacja niewykorzystanych terenów wydobywczych;*
- *Aktywizacja prozdrowotna mieszkańców oraz odwiedzających;*
- *Korzyści ekonomiczne płynące z rozwoju turystyki;*
- *Wzrost potencjału miasta związany z aktywnym wypoczynkiem.*