

Artykuł pochodzi z archiwalnych zasobów firmy EKO-KONSULT sp. z o.o. 80-557 Gdańsk,
ul. Narwicka 6.

Wszystkie prawa zastrzeżone.

Korzystanie za zgodą firmy EKO-KONSULT biuro@ekokonsult.pl



Kwartalnik „Problemy Ocen Środowiskowych” wydawany cyklicznie w latach 1998 – 2012, przez EKO-KONSULT był jedynym wydawnictwem w Polsce, poświęconym wyłącznie ocenom środowiskowym planowanych inwestycji oraz strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko. Dla praktyków OOS, ale również dla osób początkujących może nadal stanowić wartościowe źródło wiedzy np. w zakresie prezentowanych case study i przeglądu stosowanych metodyk - w tym kontekście znaczna część artykułów zachowuje sporo aktualności.

Jeszcze o moście w Wyszogrodzie

Korzystam z zapowiedzianego przez Redakcję powrotu do sprawy mostu w Wyszogrodzie by uzupełnić tekst mojej polemiki z Panią Aleksandrą Sas-Bojarską.

Spór o to czy Wisłę regulować czy też nie?, w najmniejszym stopniu dotyczy przepraw mostowych. Są one jednak stałym elementem wiślanego krajobrazu, a budowa mostów przez Wisłę zawsze niesie za sobą obciążenia zarówno kosztami odcinkowej regulacji rzeki jak i kosztami związanymi z ochroną środowiska. Dodać do nich należy protesty przyrodników szczególnie groźne bo w sposób uprawniony paraliżujące wszystkie plany nowych przepraw przez Wisłę.

Zazwyczaj o regulacji rzeki przesądzają potrzeby ochrony przeciwpowodziowej, żeglugi, stabilizacji położenia koryta, itd. Nie należy wiązać decyzji o podjęciu regulacji rzeki z budową mostu. Mostem można przekroczyć dowolną przeszkodę, w szczególności nieuregulowaną rzekę. I tak jest najczęściej.

Z drugiej jednak strony projekt mostu może i powinien być beneficjentem, wykorzystać zamiar regulacji rzeki podjęty z innych niż budowa mostu przyczyn. I tak jest z projektem mostu w Wyszogrodzie.

Istotny fragment polemiki dotyczy dostosowania posadowienia podpór do dynamiki zmian w naturalnym korycie rzeki. Otóż dopuszczenie jako prawdopodobne i przyjęcie założenia o „dowolnym położeniu głównego nurtu” powodowałoby znacznie poważniejsze zmiany w projekcie mostu niż sugerowana korekta głębokości fundamentowania. Jeśli główny nurt może wystąpić wszędzie to wszędzie należy dać przęsła nurtowe, zapewnić skrajnię żeglugi i dać wytrzymaące uderzenia statku podpory a lewobrzeżny dojazd do mostu prowadzić na wysokim nasypie lub estakadzie. Poza wątpliwą kulturą techniczną takiego rozwiązania przyrost kosztu budowy mostu przekroczyłby całkowity koszt regulacji rzeki w rejonie Wyszogrodu.

„Druga droga” o której pisze Pani Aleksandra Sas-Bojarska nie prowadzi do idealnego rozwiązania. Jesteśmy skazani na kompromis. Sądzę że ten uzyskany w wyniku procedury OOS dla przeprawy mostowej pod Wyszogrodem jest wielkim osiągnięciem z punktu widzenia ochrony środowiska. I w zasadzie tym ukłonem w stronę Pani Aleksandry Sas-Bojarskiej chciałem zakończyć moją polemikę, jednak tekst Pana Janusza Żelazińskiego wymaga odpowiedzi ponieważ most, jego podpory, posadowienie nie mogą budzić żadnych obaw o bezpieczne użytkowanie.

Nie będę odnosił się do ocen, osądów i uwag, a jedynie do kwestii zasadniczej którą jest stateczności podpór na terenie zalewowym.

Czy położenie głównego nurtu w przekroju mostowym jest stabilne? Jeśli podstawą odpowiedzi będą mapy nawigacyjne żeglugi parowej na Wiśle z połowy XIX wieku, brzmi ona tak! Czy wybudowanie nowego mostu, rozebranie mostu istniejącego i dokończenie projektowanej odcinkowej regulacji naruszają ten stabilny stan? Oczywiście że nie, przeciwnie rozbiórka mostu drewnianego i regulacja rzeki stabilizują i koncentrują koryto.

Załóżmy przez chwilę, że to co nieprawdopodobne jednak się wydarzy. Główne koryto o rzędnej dna 59,5 m przesunie się w stronę lewego brzegu do najpłycej

POCZTA

posadowionej podpory nr 5. Dno przy podporze nie będzie umocnione, wobec czego lokalne rozmycie dna wystąpi, będzie maksymalne i może osiągnąć rzędną 54,0 m. Ponieważ strop nierozmywalnych, zwartych glin piaszczystych występuje tu na rzędnej 54,5 m pali pozostanie zagłębiony 3 m w tej warstwie. Fakt ten, oraz bardzo dobre wyniki próbnych obciążeń wykonanych pali mostu w Wyszogrodzie, upoważniają do stwierdzenia, że nawet w tym nieprawdopodobnym „dramatycznym scenariuszu” podpory mostu pozostaną stateczne.

Witold Doboszyński,
Generalny Projektant
mostu w Wyszogrodzie