



Nie każdy most musi być dziełem sztuki, są jednak miejsca – stanowiące może 5 procent, a może 10 procent punktów na sieci naszych dróg – gdzie warto postawić coś oryginalnego – w wywiadzie przekonuje prof. Jan Biliszczuk z Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej.

- Obiekty mostowe są przedsięwzięciami ingerującymi w środowisko naturalne, zatem jak ich projektanci dają sobie radę z pogodzeniem wymagań technicznych z potrzebami ochrony przyrody?

- Jestem oczywiście za poszanowaniem praw środowiska, ale myślę, że w Polsce pojęcie ochrony natury jest nadużywane, czego skutkiem są przepisy, jakie w tym zakresie zostały stworzone.

Unia Europejska od nas nie oczekiwała aż tak restrykcyjnego podejścia. Tym samym założyliśmy sobie na szyję pętlę i prawdopodobnie na niej zawiśniemy. Przecież nie może dochodzić na przykład do oprostowania mostu w Kwidzynie tylko dlatego, że jego podpora ma stać w Wiśle. Ekolodzy podnoszą tam alarm, że zakłóci to życie jednego z wodnych gatunków. W Grudziądzu, 80 km w dół Wisły, zrezygnowano z budowy mostu (bez podpór w rzece) na korzyść mostu belkowego z podporami. I to nie przeszkadza.

Uważam, że w Polsce nie ma programu długofalowej i racjonalnej ochrony przyrody, który ważyłby potrzeby środowiska i rozwoju dróg. Właśnie przez dwie godziny przejechałem czterdzieści kilometrów zakorkowaną drogą krajową nr 5. Niech posłuży to jako przykład rozważań. Planując modernizację tej drogi możemy stawiać jako priorytet na przykład ochronę któregoś gatunku dżdżownicy, albo w miarę znośne warunki życia ludzi mieszkających wzdłuż tego traktu. Na pewno jednak nie

może być tak, jak w przypadku medialnie głośniejszej Rospudy, że w argumentacji za i przeciw aspekty ekologiczne są punktowane w skali od 0 do 10, a czynniki społeczne, a więc w tym ludzkie życie, mierzone są w skali od 0 do 2. To pokazuje, że w starciu z ekologami ludzie nie mają żadnych szans. Być może trzeba będzie powołać organizację ochrony ludzi przed ekologami, które będą równoprawnym partnerem administracji. Jako przedstawiciel reprezentujący środowiska infrastruktury uważam, że tak dalej nie powinno być. Jednak moja opinia może wydać się kontrowersyjna biorąc pod uwagę, że most nad Rospudą jest projektem mojej pracowni.

- Czy istnieje recepta na wyważenie rozwoju sieci transportu i środowiska?

- Na pewno świat musi konsekwentnie przestrzegać pewnych kanonów ochrony środowiska. Patrząc jednak na problem z drugiej strony, trzeba zauważyć, że Polska nie jest krajem, w którym odnotowuje się dynamiczny wzrost ludności, mogący cywilizacyjnie zagrozić naturze. Podobne zjawisko spadku w przyroście ludności dotyczy innych państw Europy. Nie jest więc prawdą, że człowiek jest ekspansywny. W tej chwili nasz problem polega na tym, że kiedy Niemcy czy Francuzi budowali autostrady, nie hamowali tego procesu wymaganiami ekologii, czym teraz blokują państwa rozwijające się. W tym, jak już zaznaczyłem, sami wyszliśmy z tymi wymaganiami przed szereg, ponadto nie skoordynowano podejmowanych decyzji z tymi, którzy realizują zadania infrastrukturalne. Trudno więc obecnie pogodzić niezbędne dla układu komunikacyjnego budowy tras z przepisami ekologii.

W przetargach na projektowanie zasadniczym kryterium wyboru oferty jest cena, a więc projekty są wykonywane po najniższych kosztach. Dlatego projektanci nie mają nawet w kontraktach zapewnionych dostatecznych środków, a tym bardziej odpowiedniego czasu, by w tym procesie położyć szczególny nacisk na aspekty ochrony środowiska, na przykład wykonując szczegółowe analizy. Dopóki się nie zmieni rynek tych usług, a więc dopóki nie powstaną silne kapitałowo biura projektowe, dopóty projektanci nie zyskają komfortu projektowania umożliwiającego spokojne i rzetelne rozpatrzenie danego przedsięwzięcia pod każdym względem oraz w kilku odmiennych wariantach. Przecież inżynierowie mostowcy nie są kształceni w zagadnieniach ochrony przyrody. A z drugiej strony może warto rozpatrzyć, czy na politechnikach nie byłoby celowe wprowadzenie przedmiotu przygotowującego inżynierów w zakresie prawnych zagadnień ochrony środowiska.

- Na ile warunki rynkowe wpływają na projektowane formy obiektów mostowych?

- Obecny stan jest taki, że biura wygrywające kontrakty po najniższej cenie wykonują zadanie zgodnie ze specyfikacjami i skrupulatnie trzymają się wyznaczonych ram. Do wyjątków należą sytuacje, w których projektant robi coś nadto, coś z własnej inicjatywy, a tym bardziej coś twórczego i inspirującego. A te obiekty, które mamy możliwość dostrzec w Polsce jako budowle nieprzeciętne, powstały jako dzieła wykraczające ponad standard zawartej umowy. Co oczywiście poza chwałą przyniosło ich twórcom też szereg kłopotów. W naszym kraju brakuje

systemu promującego takie nieprzeciętne rozwiązania, systemu zachęcającego zamawiających do tego, by zabiegali o ambitniejsze i bardziej interesujące realizacje.

Zazwyczaj biura projektowe „idą na przerób”, bo nie stać ich finansowo i czasowo na zagłębianie się w pracę wykraczającą poza warunki kontraktu. To jest wada obecnych rynkowych uwarunkowań.

- Czy można przygotować studentów z aspiracjami i twórczymi ambicjami do starcia z rzeczywistością projektową?

- Jestem w tej sytuacji, że mam własne biuro projektów „Mosty-Wrocław”, w którym powstało już około 100 różnych projektów, w tym blisko 40 o wyróżniającą się architekturze, jak na przykład kładki na A4 pomiędzy Wrocławiem a Opolem, estakada Gądowska we Wrocławiu, czy kładka na Dunajcu w Sromowcach. W tej chwili wykonujemy most na Rędzinie, naszego projektu jest też niedawno otwarty wiadukt w Strykowie. Młodym inżynierom mostowcom nie jest łatwo i rzecz polega na tym, że mnie przez gardło nie może przejść powiedzenie im, że w projektowaniu nas nie stać na coś więcej niż zwykły, standardowy obiekt. Podkreślam jeszcze raz, że wiele zależy od zamawiających. Inwestorów trzeba przekonać do innowacji. My musimy wskazać im jak to osiągnąć. Poza tym inwestorzy, a więc decydenci, powinni mieć świadomość, że my w tej chwili kształcimy studentów na bardzo wysokim poziomie. Jeden z moich dyplomantów w tej chwili wykonuje piękny most w Abu Dabi. Czyli on jest przygotowany do takich wyzwań. I jeżeli nie damy młodym inżynierom możliwości samorealizacji w Polsce, to będą uciekali zagranicę. Staram się więc przekonywać moich studentów, że wszystko co wymyślają jest do zrealizowania w Polsce.

- A jak można przekonać inwestorów, że warto zainwestować w oryginalny projekt?

- Nie każdy most musi być dziełem sztuki, są jednak miejsca – stanowiące może 5 procent, a może 10 procent punktów na sieci naszych dróg – gdzie warto postawić coś oryginalnego. Polska w przeważającej części jest państwem o płaskim terenie, więc krajobraz wzdłuż autostrad jest monotony. Dlatego co 30 czy 40 km powinien się na nich pojawiać ciekawszy obiekt, przerywający tę monotonię. Tezę tę powtarzam od dziesięciu lat i znalazła ona zrozumienie, co uważam za swój sukces. Zastosowanie tej tezy jest w zasadzie proste. Wystarczy, że inwestor autostrady zanim ogłosi przetarg na projekt spróbuje dokonać analizy, co ciekawego jest na planowanej trasie. Na przykład czy w sąsiedztwie trasy jest jakieś historyczne lub atrakcyjne turystycznie miejsce, do którego będzie wielu chętnie zjeżdżało. Tam właśnie warto postawić obiekt jako charakterystyczny punkt drogowy, wskazujący, że tu warto skręcić. A czy na A2 jest taki ciekawy punkt wskazujący, że tu dojeżdżamy do Poznania? Nie ma. Zamawiający nie wykorzystał szansy promowania miasta. Od zamawiającego przecież zależy czy w specyfikacjach zapisze na przykład, że w danym miejscu ma być charakterystyczny obiekt, a więc na przykład wiadukt łukowy czy podwieszony. Taki obiekt oczywiście w projektowaniu jest droższy, ale w wykonawstwie już tak gwałtownie koszty nie rosną. Przy czym należy

Mostowcy gotowi na wyzwania

Utworzono: wtorek, 20, styczeń 2009 12:21 Agnieszka Serbeńska

pamiętać, że w miliardowych kontraktach autostradowych koszt projektowania oryginalnego obiektu jest zaledwie małym ułamkiem wydatków.

Niestety, nam projektantom zamawiający nie stawiają szczególnych wyzwań, bo „za wygląd trzeba zapłacić”, co wiedzą doskonale panie, ale niestety panom tę maksymę trzeba długo tłumaczyć i do niej przekonywać.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska

Polecamy felieton filmowy:

- [Most na trakcie miedziowym](#)