

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](mailto: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.*

---

Aleksandra Sas-Bojarska, Andrzej Tyszecki

**Rola OOS w realizacji mostu w Wyszogrodzie**

OOS jest procesem dochodzenia do wyważonej, świadomej decyzji w sprawie realizacji zamierzonego przedsięwzięcia. Aby taką decyzję podjąć, trzeba oprzeć się na rzetelnej znajomości problemów związanych z realizacją i funkcjonowaniem inwestycji. Zdobycie pełnej i aktualnej wiedzy wymaga odpowiedzi na dziesiątki pytań: gdzie, kiedy i z jakim prawdopodobieństwem wystąpi zmiana w środowisku? Które oddziaływania będą kluczowe i jak je opisać, aby dały pełny obraz potencjalnych zagrożeń? Jakie elementy środowiska będą narażone i na jak długo? No i w końcu – jak minimalizować potencjalne negatywne oddziaływania?

Szansę odpowiedzi na te pytania daje procedura OOS. Jest to wieloetapowy i wielokryterialny proces służący do identyfikacji i oceny potencjalnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji i funkcjonowania inwestycji.

OOS opiera się na interdyscyplinarnym podejściu. Oznacza to, że kompleksowo i dogłębnie analizuje się problemy dotyczące relacji inwestycja – środowisko, analizując też współzależności pomiędzy nimi występujące. Dzięki temu umożliwia przebadanie wielu aspektów oraz identyfikację problemów najistotniejszych. Pozwala zidentyfikować najgroźniejsze dla środowiska oddziaływania, prognozować ich natężenie, ocenić znaczenie oraz określić środki i działania mogące potencjalne wpływy zmniejszać lub eliminować. Daje pełny obraz inwestycji i związanych z nią implikacji środowiskowych oraz możliwości ich łagodzenia.

Równolegle w ramach dochodzenia do wypośrodkowanej, kompromisowej decyzji toczy się gra pomiędzy „aktorami” procesu inwestycyjnego. Jej uczestnikami w przypadku mostu w Wyszogrodzie byli:

- inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych;
- projektanci: Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt” Warszawa oraz „Hydroprojekt” Warszawa;
- organy administracji rządowej szczebla wojewódzkiego: Urzędy Wojewódzkie w Skierniewicach i w Płocku, oraz administracji samorządowej: Burmistrz Miasta i Gminy Wyszogród, Burmistrz Miasta i Gminy Młodzieszyn;
- Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej w Warszawie;
- pozarządowe organizacje ekologiczne i społeczne;
- eksperci reprezentujący różne dziedziny wiedzy, przeprowadzający procedurę OOS.

Różniły się między sobą cele poszczególnych uczestników procesu, choć od początku istniała zgodność co do konieczności realizacji inwestycji. Podstawowym pytaniem było więc: „jak realizować inwestycję”, a nie „czy ją realizować”. Podstawowym wątkiem dyskusji stał się sposób realizacji przeprawy.

Ze zrozumiałych względów interesem inwestora było zapewnienie efektywności inwestycji, czyli realizacja obiektu bezpiecznego, spełniającego cele przeprawy mostowej, ze szczególnym uwzględnieniem efektywności ekonomicznej całego przedsięwzięcia.

Władzom samorządowym i rządowym chodziło głównie o połączenie obu brzegów Wisły w rejonie Wyszogrodu, niezbędne ze względów funkcjonalno-przestrzennych dla zapewnienia sprawności komunikacyjnej i zapewnienia rozwoju przyległych okolic. Organizacjom społecznym i ekologicznym zależało na maksymalnej ochronie wyjątkowo cennych w tym rejonie wartości przyrodniczych. Eksperti przeprowadzający ocenę mieli za zadanie pogodzić równoczesną realizację tych celów, przy szczególnym uwzględnieniu konieczności ochrony zasobów i walorów środowiska.

Celem OOS było więc doprowadzenie do podjęcia wyważonej decyzji, bilansującej pozytywne i negatywne skutki społeczne, ekonomiczne i ekologiczne rozważanych działań. Dzięki wczesnemu ujawnieniu potencjalnych konfliktów oraz stworzeniu podstaw do ich łagodzenia bądź eliminowania, ocena umożliwiła osiągnięcie porozumienia pomiędzy grupami o różnych interesach.

OOS mostu była praktycznie procesem ciągłym, wieloetapowym, obejmującym okres od planowania i projektowania inwestycji, poprzez jej realizację, aż do zalecanego monitoringu środowiska. **A głównym celem było i jest ograniczenie do minimum niepożądanych skutków środowiskowych projektowanych działań.**

A oto i krótka historia przeprowadzonego procesu OOS.

**1994 - KONKRETYZACJA PROPOZYCJI INWESTYCJI** – przeprawy mostowej przez Wisłę pod Wyszogrodem oraz inwestycji jej towarzyszących: robót regulacyjnych w korycie Wisły oraz dróg dojazdowych do mostu.

**KWALIFIKACJA INWESTYCJI** – inwestycja zaliczona do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska, z mocy prawa podlegała obowiązkowi przeprowadzenia procedury OOS.

**WERYFIKACJA CELU I POTRZEBY INWESTYCJI** – uznano, że realizacja inwestycji jest niezbędna z uwagi na brak sprawnej przeprawy mostowej pomiędzy Zakroczymiem a Płockiem.

*LIPIEC 1994 - OOS WSTĘPNA* – w myśl obowiązującej wówczas ustawy o planowaniu przestrzennym przeprowadzono „Ocenę oddziaływania na środowisko projektowanej przeprawy przez Wisłę w Wyszogrodzie”, w której analizowano m.in.:

- cel inwestycji i jej zakres,
- lokalne i ponadlokalne uwarunkowania środowiskowe i funkcjonalno-przestrzenne,
- rozszerzone pole wariantowania,
- zidentyfikowano i analizowano potencjalne oddziaływania środowiskowe dla wariantów przeprawy,
- ocenę znaczenia skutków środowiskowych,
- porównanie wariantów,
- określenie środków łagodzących,
- wskazanie wariantu preferowanego.

W ocenie wstępnej uwagę skupiono na analizie i ocenie szczególnie cennych, występujących w rejonie przeprawy mostowej wartości środowiska przyrodniczego, co znajduje wyraz w różnych formach ochrony przyrody:

- Kampinoski Park Narodowy z otuliną,
- istniejące i projektowane rezerваты przyrody,
- obszar chronionego krajobrazu,
- projektowany Wiślańsko-Narwiański Park Krajobrazowy,
- projektowany Nadwiślański Park Krajobrazowy,
- Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- ostoje ptaków o randze międzynarodowej,
- korytarz ekologiczny doliny Wisły (jeden z najcenniejszych systemów przyrodniczych w środkowej Polsce),
- węzeł ekologiczny o znaczeniu europejskim (ujście Bzury do Wisły),
- bogata i rzadka flora i fauna.

Przeanalizowano również zasoby dziedzictwa kulturowego objętego różnymi formami ochrony konserwatorskiej:

- Wyszogród – jedno z ogniw historycznego ciągu grodów o wielowiekowej tradycji (Zakroczym, Czerwińsk, Wyszogród, Płock, Dobrzyń nad Wisłą),
- zachowany układ urbanistyczny, obiekty zabytkowe, zespół staromiejski usytuowany na szczycie skarpy, z dominantami kompozycyjnymi, o chronionej przez konserwatora zabytków sylwecie od strony Wisły,
- zasoby dziedzictwa archeologicznego.

**SIERPIEŃ 1994 - DEBATA NA POSIEDZENIU KOMISJI WOJEWÓDZKIEJ ds. OOS** – w wyniku kontrowersji narosłych przy planowaniu i projektowaniu przeprawy Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego w Płocku zwołał naradę wszystkich zainteresowanych inwestycją w celu wyjaśnienia wątpliwości i uściślenia stanowisk.

**WSKAZANIA LOKALIZACYJNE DLA WARIANTÓW ZACHODNICH** – przed wydaniem wskazań lokalizacyjnych przeanalizowano szereg wariantów przebiegu trasy:

- wariant „0” (nie podejmowanie inwestycji),
- lokalna przeprawa promowa,
- lokalizacje:
  - w osi istniejącego mostu,
  - warianty wschodnie:
    - po koronie planowanego stopnia wodnego w Wyszogrodzie,
    - przejście drogowo-kolejowe po trasie Centralnej Magistrali Kolejowej,
  - warianty zachodnie:
    - wariant „inwestora” (około 800 m poniżej istniejącego mostu),
    - wariant „środowiskowy” (około 200 m poniżej proponowanej przez inwestora lokalizacji).

Ze względu na kryteria środowiskowe, preferowano grupę wariantów zachodnich, ze wskazaniem wariantu bardziej oddalonego jako mniej kolizyjnego. Głównym powodem wyboru korytarza zachodniego była ochrona Kampinoskiego Parku Narodowego wraz z otuliną oraz węzła ekologicznego - ujścia Bzury do Wisły. Wariant bardziej oddalony od miasta został oceniony jako mniej kolizyjny środowiskowo. Wynikało to z:

- zachowania w stanie nienaruszonym walorów krajobrazowych okolic Wyszogrodu, a zwłaszcza masywu skarpy Wiślanej w jej kulminacyjnym punkcie oraz wpisanej w nią zabytkowej sylwety Wyszogrodu,
- nienaruszenia zasobów dziedzictwa archeologicznego (domniemany gródek historyczny na trasie przebiegu wariantu „inwestora”),

- zachowania powiązań funkcjonalnych miasta ze stadionem sportowym, otoczonym starodrzewem,
- bardziej „krajobrazowego” wpisania się w niższą część skarpy, wyżłobionej naturalnym wcięciem.

**WYBÓR WARIANTU PRZEZ INWESTORA** – inwestor, z uwagi na badania geologiczne w korycie rzeki oraz na poniesione duże koszty, wybrał z grupy korytarza zachodniego wariant bliższy miastu, mniej korzystny dla środowiska, ale społecznie bardziej akceptowany.

**WDROŻENIE PRZEZ PROJEKTANTÓW DO PROJEKTU CZĘŚCI ZALECEŃ** – w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej oraz debaty zainteresowanych określono niezbędne środki łagodzące, których część wprowadzono do projektu. Były to m.in.:

- rezygnacja z nasypu w międzywalu, przecinającego ekosystem doliny Wisły i powodującego związane z tym znaczne naruszenie wartości przyrodniczych na rozległym obszarze - na rzecz zalecanej w ocenie estakady,
- uniknięcie kolizji drogi dojazdowej do Wyszogrodu z zabytkowym klasztorem,
- uzgodnienie konieczności przeprowadzenia badań archeologicznych na miejscu stanowiska archeologicznego na szczycie skarpy,
- odsunięcie głównego nurtu Wisły od skarpy, co dało możliwość jej ochrony przed osunięciem.

**LISTOPAD 1994 - OCENA KOMPLEKSOWA DLA WYBRANEGO WARIANTU** – przeprowadzono rozwinięcie i uszczegółowienie oceny wstępnej, w wyniku czego nastąpiło:

- dogłębne przeanalizowanie potencjalnych oddziaływań projektu na poszczególne elementy środowiska, w fazie realizacji i eksploatacji;
- określenie niezbędnych środków łagodzących (w tym: ograniczenie prac hydrotechnicznych w dolinie rzeki, zachowanie roztokowego koryta Wisły, wykluczono likwidację przepływu w ramionach roztokowych i możliwość „przełożenia” ujścia Bzury do Wisły);
- zalecenie wykonania studium krajobrazowego wcięcia mostu w skarpe, mającego na celu określenie działań minimalizujących negatywne wpływy wizualne.

**GRUDZIEŃ 1994 - WYDANIE DECYZJI O USTALENIU LOKALIZACJI INWESTYCJI**, w której nastąpiło określenie warunków realizacji inwestycji, zawartych w kompleksowej OOS, a w szczególności:

- zalecenie wkomponowania sylwety mostu w krajobraz doliny rzecznej przez zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjno-architektonicznych;
- zachowanie, w możliwie największym stopniu, charakteru wejścia mostu w skarpy, oraz opracowanie w tym celu studium krajobrazowego;
- zakaz spowodowania zakłóceń w funkcjonowaniu środowiska w obrębie pradoliny Wisły (m.in. przez zapewnienie odpływu wód z międzywala oraz zminimalizowanie zabiegów hydrotechnicznych w korycie rzeki i zachowanie naturalnych warunków przepływu wód w starych korytach rzek Wisły i Bzury),

**LIPIEC 1995 - STUDIUM GEOTECHNICZNO-ARCHITEKTONICZNE PRAWOBREŻNEGO PRZYCZÓŁKA MOSTU W REJONIE SKARPY W WYSZOGRODZIE**

– w którym opracowano wariantowo wytyczne do projektu zagospodarowania rejonu prawobrzeżnego przyczółka mostu i aspektów architektonicznych. Warianty dotyczyły m.in.:

- konstrukcji wiaduktu: jedno - lub wieloprzęsłowy,
- zagospodarowania otoczenia prawobrzeżnego przyczółka mostu:
  - kształtowania skarpy (forma, urzeźbienie, typ umocnień – żelbetowe, biotechniczne),
  - kształtowania wykopu (szerokie, wąskie rozcięcie),
  - podejścia „krajobrazowe”/„techniczne” (liczne podwarianty),
  - urządzenia zielenią,
  - zagadnień inżynierskich (np. odwodnienia),
  - ukształtowania schodów,
  - kolorystyki obiektów inżynierskich,
  - detalu architektonicznego mostu i wiaduktu,
  - zagospodarowania szerszego otoczenia mostu,
  - punkt widokowy,
  - ciągi piesze - połączenie z miastem i terenami otwartymi,
  - nowy program wykorzystujący nowe uwarunkowania (wysoką rentę położenia przy moście, dużą częstotliwość oglądania trasy).

W „Studium...” zaproponowano działania ograniczające degradację unikatowych w skali kraju walorów krajobrazowych i kulturowych skarpy wyszogrodzkiej. Określono w nim środowiskowo-krajobrazowe kryteria dopuszczalności realizacji inwestycji oraz przedstawiono propozycje krajobrazowego kształtowania skarpy w rejonie przyczółka.

*KWIECIEŃ 1997* - **OOS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH** – w którym sformułowano zalecenie bezwzględnej korekty projektu regulacji Wisły w rejonie mostu (realizacja tego projektu została podjęta bez uprzednich zezwoleń).

*MAJ 1997* - **ZMIANY PROJEKTU PRAC REGULACYJNYCH WISŁY** – w wyniku wniosków zawartych w OOS nastąpiło wstrzymanie realizacji robót hydrotechnicznych w dolinie Wisły oraz korekta projektu, w myśl zaleceń z oceny.

*CZERWIEC 1997* - **ANEKS DO OOS** – akceptacja zmian projektowych, **DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ**, która poprzedziła **REALIZACJĘ INWESTYCJI. W PAŹDZIERNIKU 1999r - ODDANIE MOSTU DO UŻYTKU.**

Podsumujmy – jakie były korzyści przeprowadzenia procedury OOS dla przeprawy mostowej pod Wyszogrodem?

Na kolejnych etapach studiów, analiz i negocjacji:

- potwierdzono celowość realizacji inwestycji;
- zwaloryzowano zasoby i wartości środowiska w rejonie potencjalnych oddziaływań planowanej inwestycji, w tym zidentyfikowano elementy i cechy najbardziej wartościowe, unikatowe, najbardziej podatne na zakłócenia;
- zidentyfikowano potencjalne zagrożenia środowiskowe, określono ich charakter i wagę, w odniesieniu do zasięgu przestrzennego, czasu trwania, prawdopodobieństwa wystąpienia, odwracalności oraz znaczenia dla funkcjonowania przyrody i ochrony dziedzictwa kulturowego i krajobrazu;
- w czytelny i systemowy sposób zaprezentowano inwestycję, uwarunkowania środowiskowe, potencjalne oddziaływania oraz skutki, jakie mogą one spowodować dla poszczególnych elementów środowiska, a także dla środowiska jako złożonego, dynamicznego systemu;
- określono możliwość wystąpienia sytuacji konfliktowych;
- zidentyfikowano wariantowe sposoby osiągnięcia celu inwestycji;
- uzyskano możliwość wyboru najlepszych wariantów;
- określono środki i działania minimalizujące wpływy negatywne;
- skorygowano proces projektowy dzięki zalecanym korektom rozwiązań, wpływającym na zmniejszenie potencjalnych oddziaływań negatywnych;
- ograniczono wydatkowanie środków finansowych na zbędne prace regulacyjne w korycie Wisły;



- udoskonalono proces decyzyjny poprzez określenie decydującym implikacji środowiskowych ich decyzji związanych z projektem, skonkretyzowano zalecenia zawarte w późniejszych decyzjach administracyjnych dotyczących uwarunkowań realizacyjnych inwestycji;
- zapewniono zgodność procesu projektowania i realizacji inwestycji z prawem;
- umożliwiono podjęcie świadomej, wyważonej decyzji dotyczącej inwestycji;
- nadano aspektom środowiskowym tę samą rangę, co techniczno-ekonomicznym;
- uwrażliwiono inwestora, projektantów oraz władze samorządowe biorące udział w procesie lokalizowania inwestycji na konieczność ochrony środowiska przy planowaniu, projektowaniu, realizacji i funkcjonowaniu przedsięwzięcia;
- umożliwiono osiągnięcie porozumienia pomiędzy uczestnikami procesu inwestycyjnego;
- zapewniono oszczędność czasu i środków, poprzez wprowadzanie korekt podczas projektowania, a nie po zrealizowaniu inwestycji (tę korzyść osiągnięto połowicznie, nie dotyczy ona kilku aspektów – np. robót regulacyjnych w korycie Wisły);
- dzięki udziałowi społecznemu, który udało się w ograniczonym zakresie przeprowadzić, proces OOS spełnił rolę edukacyjną, szerząc wiedzę o walorach środowiska i potrzebie ich ochrony.

Efekt procesu OOS przeprawy mostowej pod Wyszogrodem jest wspólnym osiągnięciem „aktorów” gry, ale przede wszystkim ochrony środowiska. W wyniku jej przeprowadzenia uniknięto szeregu zagrożeń. Gdyby nie OOS, dolina Wisły na tym krótkim, ale jakże wartościowym odcinku, byłaby kolejnym w Europie skanalizowanym ciekim z monumentalnym nasypem w międzywalu. Zniknęłoby jedno z ostatnich zgrupowań tak wielu łąch, kęp i starorzeczy, a wraz z nim oaza ginących gatunków ptaków. Skarpa utraciłaby swój podstawowy walor krajobrazowy – formę nieprzerwanej, urwistej bryły. Oczywiście, nie udało się wyeliminować wszystkich zagrożeń, ale pamiętajmy, że procedura OOS jest drogą dochodzenia do kompromisu, a więc nie może się obejść bez ustępstw. Proces OOS w tym wypadku udowodnił, że wysiłek w dochodzeniu do wyważonej decyzji był zasadny, że w przypadku wielkich inwestycji, które mogą powodować poważne skutki środowiskowe, **trzeba go przeprowadzać**. Takimi inwestycjami są właśnie przeprawy mostowe, gdyż skutki, jakie może powodować realizacja i funkcjonowanie mostów, mogą okazać się nieodwracalnymi w niezwykle wrażliwym i cennym środowisku dolin rzecznych.

Most został oddany do użytku. Teraz należy zrobić wszystko, aby przeprawa oraz inwestycje jej towarzyszące (w tym roboty regulacyjne w dolinie Wisły) funkcjonowały w myśl zaleceń

opisanych w procedurze OOS, aby nie pogorszyć stanu i tak znacznie naruszonego już przez inwestycję środowiska otoczenia przeprawy. A Wyszogród powinien właściwie wykorzystać szansę, jaką daje mu nowy most.

**Dr inż. arch. Aleksandra Sas-Bojarska,**  
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej

**Dr inż. Andrzej Tyszecki,**  
EKO-KONSULT Gdańsk