

W odpowiedzi na krytyczne uwagi przegranych w konkursie na TMP

Zespół autorski Transprojektu - Warszawa, zwycięzca konkursu na TRASĘ MOSTU PÓŁNOCNEGO w Warszawie, opublikował tuż po werdykcie Sądu Konkursowego swoją pracę w Internecie. Każdy mógł i nadal może poznać proponowane rozwiązania, wraz z uzasadnieniem właśnie takiego wyboru mostu przez Wisłę.

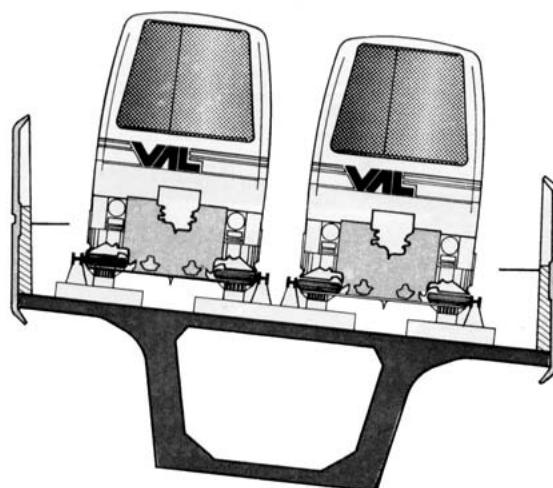
Znamy treść protestów złożonych przez dwa Zespoły po ogłoszeniu werdyktu. Nie jesteśmy stroną w sporze, jednak naszym obowiązkiem jest odpowiedź na zarzuty stawiane nagrodzonej pracy. Zespół nasz tworzą architekci, pejzażyści i inżynierowie różnych, związanych z komunikacją specjalności. Nie mamy zaplecza prawnego, adwokatów mogących występować w naszym imieniu. Przedstawiamy argumenty techniczne.

Po pierwsze dotyczące mostu.

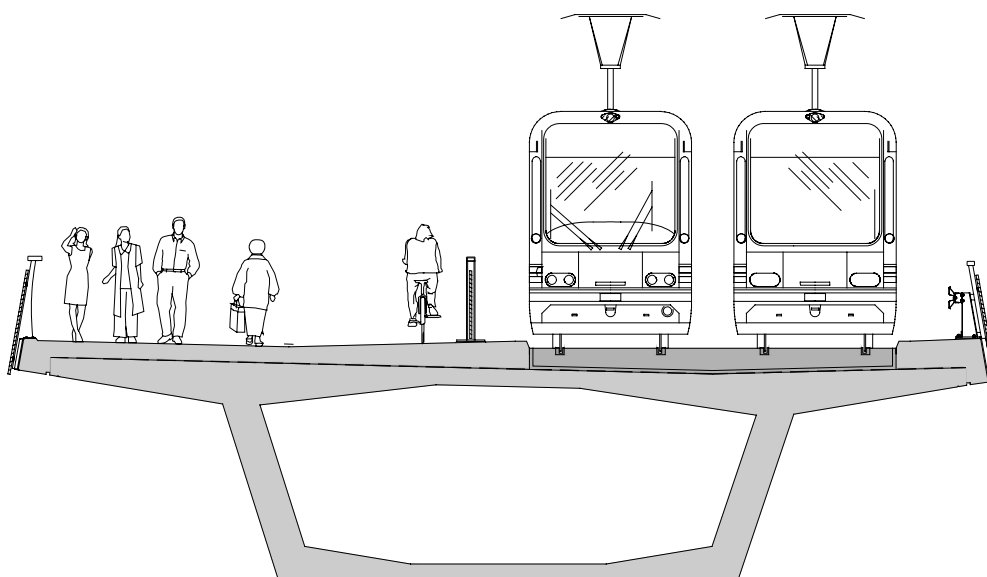
Wyróżnione konsorcjum, którego projekt mostu bardzo nam się podoba, uzasadniając tezę o jego najniższej cenie tym że jest on najkrótszy i najwęższy, uważa za pewnik, że koszty budowy i utrzymania do momentu odtworzenia dla całej TRASY MP będą według ich projektu najniższe. Nie zgadzamy się przede wszystkim na zbyt krótki most, który proponują konkurenci. Musi być na tyle długi by można było pod mostem przejść, przejechać poza wałami w czasie przepływu wielkiej wody, tu oszczędności mogą mieć tragiczny wymiar. Poza tym, proponowany most jest najwęższy tylko dlatego, że nie spełniono warunku konkursu o trzech rozdzielonych pomostach. Ta praca, choć z wielką szkodą, powinna być przez Sąd Konkursowy zdyskwalifikowana.

Jeśli nie, to wypada przypomnieć, iż ocena ekonomiczna dotyczy nie tylko mostu, ale całej trasy. Ponadto most trzeba remontować, w końcu pomost zastąpić nowym. W przypadku wyróżnionego konsorcjum, bez kosztownej budowy mostu objazdowego (np. most Syreny), nie będzie to możliwe.

Pełnomocnicy Ove Arupa, zarzucają nam lokalizację tramwaju na wsporniku, uznając to za błąd dyskwalifikujący. Można tu mówić co najwyżej o połowie tramwaju, co jest równie absurdalne jak stawiany zarzut. Dla pełnej informacji podajmy fakt, że wspornik w miejscu utwierdzenia ma grubość 0.6m, a siła działa na ramieniu 1.0m. Obciążenie asymetryczne taborem tramwajowym powoduje skręcanie. Skręcanie jest jednym z wyteżeń, tak jak zginanie czy ścinanie. Skręcanie dla przekrojów skrzynkowych jest oddziaływaniem standardowym, w naszym przypadku obliczonym, sprawdzonym i odległym od istotnego dla konstrukcji –zginania i ścinania.



Rys. 1. Przykład zrealizowanego obiektu obciążonego asymetrycznie taborem (metrem)



Rys. 2. Most Północny - przekrój poprzeczny mostu pieszo-tramwajowego

Trudno polemizować z poglądem: nasz jest najładniejszy - ponieważ podzielamy ten pogląd. Uważamy, że porównywanie do istniejących mostów w Warszawie nie ma sensu. Nie ta skala.

Po drugie dotyczące trasy drogowej i tramwajowej (w skrócie)

W przekroju poprzecznym odcinków drogowych wymagane warunkami konkursu są dwie jezdnie po trzy pasy ruchu. Nigdzie nie mamy mniej. W przekroju poprzecznym odcinka Marymoncka-Wisłostrada (czyli poza odcinkiem Pułkowa-Modlińska) mamy dwie jezdnie głów-

ne po dwa pasy ruchu i dwie jezdnie zbierająco-rozprowadzające po dwa pasy ruchu. W sumie osiem pasów ruchu, czyli więcej od wymaganych sześciu. Jest to klasyczne rozwiązanie zapewniające zarówno bezpieczeństwo ruchu poprzez ograniczenie liczby włączeń i wyłączeń do trasy głównej jak i dogodne połączenie TMP z ulicą Marymoncką.

Na skrzyżowaniu z ulicą Myśluborską przewidziano dodatkowy (poza wymaganymi trzema) pas dla pojazdów skręcających z mostu na osiedle Tarchomin. Rozwiązanie to zapewnia dostateczną przepustowość trasy i skrzyżowania dla przewidywanych potoków ruchu.

Rozmieszczenie przystanków tramwajowych jest zgodne z warunkami konkursu i koncepcją trasy tramwajowej.

„Pętelka” tramwajowa wraz z wiaduktem (nie estakadą) nad Trasą MP jest współczesnym, oszczędnym rozwiązaniem technicznym stosowanym w aglomeracjach miejskich - patrz estakada dojazdowa do Mostu Tęczowego (Japonia).



Rys. 3. Most Tęczowy (Japonia)