



# Skąd taka anomalia?

**W**ładysław Baka, Elżbieta Jędrzejewska-Filek oraz Jarosław Smolec z Biura Geodezyjnego BiS w Andrychowie opisali w artykule „Z Góry Żar – pod górę” (GEODETA 9/2011) pomiary wykonane w połowie 2005 roku na górze Żar w Beskidzie Małym. Dzięki nim można było jednoznacznie stwierdzić, że w miejscu rzekomej anomalii grawitacyjnej, gdzie ponoć samochody z wyłączonym silnikiem jadą pod górę, w rzeczywistości mamy do czynienia ze spadkiem drogi o ponad dwa metry. Jeszcze więcej światła na to nietypowe zjawisko w liście do redakcji GEODETY rzuca Jacek Czajkowski, który w latach 1967-2009 pracował w Zakładzie Pomiarów Realizacyjnych OPGK Kraków – głównie przy budowach hydrotechnicznych, w tym elektrowni Porąbka-Żar: *Temat został nagłośniony na początku lat osiemdziesiątych, w okresie letniego sezonu „ogórkowego”, już po zakończeniu budowy Elektrowni Szczytowo-Pompowej Porąbka-Żar i po udo-*

*stępnienu drogi do użytku. Faktycznie, złudzenie optyczne pozwala przekonać naiwnych o paranormalnym zjawisku, iż samochód jedzie pod górę z wyłączonym silnikiem. Wielokrotnie w czasie oprowadzania wycieczek, m.in. studentów AGH piszących prace magisterskie z pomiarów przemieszczeń, udawało mi się „przekonać” uczestników o tym „zjawisku”. Chciałbym jednak poszerzyć temat o faktyczne wyjaśnienia, by uniknąć pojawiających się czasami opinii o wadliwym wykonawstwie lub błędnym wyty-*

*czeniu tego odcinka drogi. Temat ten jest fachowo wyjaśniony przez inż. Leona Bubałę w rozdziale „Zaczarowana droga” w monografii „30 lat eksploatacji Elektrowni Szczytowo-Pompowej Porąbka-Żar 1979-2009” [patrz ramka poniżej – red.]. Za autorami artykułu w GEODECIE również namawiam do zwiedzania elektrowni (zarówno podziemnej komory, jak i zbiornika górnego) oraz atrakcyjnej okolicy. Odradzam natomiast próby samodzielnego badania zjawiska ze względu na bezpieczeństwo użytkowników drogi. ■*

## Zaczarowana droga

Budowę Elektrowni Porąbka-Żar rozpoczęto w drugiej połowie 1969 roku robotami przygotowawczymi dotyczącymi tworzenia tzw. infrastruktury budowy, do której należała między innymi nowa, typowo góraska droga na górę Żar, gdzie miał być wybudowany górny zbiornik elektrowni. W trakcie prac realizacyjnych w roku 1969 prowadzonych przez KOPM Kraków wytyczono drogę z kontrolersyjnym odcinkiem, „gdzie samochody jadą pod górę”. Drogę w obecnym kształcie wybudowano w 1971 r., zaś przedmiotowy odcinek w zakresie rzędnych 480,00-477,25 (tzn. od przekroju 14 do 5 mapy sytuacyjno-wysokościowej tego odcinka) został z pełną świadomością tak zaprojektowany i wykonany. Uwzględniono i wykorzystano maksymalnie istniejące uwarunkowania terenowe, koszty realizacyjne oraz spełnienie celów transportowych, jakie narzucała budowa elektrowni. Droga ta miała służyć do transportu wielkogabarytowych elementów na górę Żar i z powrotem w trakcie budowy zbiornika. Nie wnikając w szczegóły, odcinek drogi o długości ok. 140 m wykonano w tzw. kontrspadku, to znaczy, że droga na tym odcinku ma spadek podłużny przeciwny do zasadniczego kierunku jazdy, wykonywując maksymalnie uwarunkowania terenowe do uzyskania na obu sąsiednich zakrętach ( $2 \times 180^\circ$ )

odpowiedniej szerokości i promienia skrzywienia mających zapewnić w trakcie budowy poruszanie się transportu wielkogabarytowego. Aby zachować ciągłość pochyłości, trzeba byłoby niżej położyć zakręt i następujący po nim odcinek drogi podnieść i poszerzyć, a to byłaby już głęboka, niebezpieczna i kosztowna ingerencja w lokalny górotwór. Załączona mapka geodezyjna pochodząca z czasów budowy, a zweryfikowana pomiarami geodezyjnymi wykonanymi w 2007 roku przez grupę pomiarową OPGK Kraków pod kierownictwem mgr inż. Jolanty Figury, niech będzie dowodem istniejącej fizycznej rzeczywistości. Tak więc wszystko się zgadza, w tym miejscu nie zachodzą „tajemne zjawiska”, a „karkołomne” tłumaczenia w niskiego lotu prasie i wydawnictwach nie są prawdziwe. Autor podziela pogląd, że infrastruktura terenowa stwarza silne wrażenie jednolitej pochyłości w kierunku górnego zakrętu. Ponadto przed wybudowaniem na dolnym zakręcie parkingu i pętli autobusowej (tzn. przed korektami tego terenu) efekt był nieporównywalnie silniejszy. Znając historyczne uwarunkowania, założenia i cele projektowe, fakty geodezyjnych pomiarów oraz dodatkowe dwa inne prawa fizyki elementarnej, jesteśmy w stanie logicznie wytłumaczyć i zrozumieć ten ewenement turystyczny. Autor sam jest w stanie przytoczyć kilka wersji (bez opisywanej) tłumaczących „zjawisko jazdy samochodów pod górę”, które stworzyli „przekonani inaczej” lub też przewodnicy – w ramach marketingu turystycznego, ale jest to już temat na inne opowiadanie. I jeszcze jedno: jest faktem, że na tym odcinku drogi doszło do niemałej liczby kolizji drogowych, kiedy kierowcy, sprawdzając, w którą stronę jedzie pojazd, zapominali o innych użytkownikach drogi.

Bubała L., 30 lat eksploatacji Elektrowni Szczytowo-Pompowej Porąbka-Żar 1979-2009, s. 23-24, Międzybrodzie Bialskie 2009 [skrót od redakcji]

