Zagubione autostrady

Andrzej Zawistowski

W dniu rozpoczęcia Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Polskę miała oplatać sieć nowoczesnych dróg ekspresowych i autostrad. Dziś wiadomo, że ten ambitny projekt nie zostanie zrealizowany. Niemal do ostatnich chwil przed pierwszym gwizdkiem trwała jednak walka o „przejezdność" autostrady A2. Chichotem historii jest to, że główny front tej walki przebiega dokładnie w miejscu, w którym budowę rozpoczęto 35 lat wcześniej.

Fot. Andrzej Zawistowski

Pomysł wybudowania w Polsce sieci nowoczesnych dróg samochodowych pojawił się u kresu istnienia II Rzeczypospolitej. Stan finansów państwa i wojna sprawiły, że koncepcja ta nie wyszyła poza fazę studiów. Do idei rozbudowy sieci dróg wróciły władze RP na uchodźstwie, planując budowę autostrad łączących najważniejsze regiony Polski. Z oczywistych powodów pozostała ona tylko na papierze. W kraju pomysł ten podjęto już w 1946 roku. Należy przypomnieć, że w powojennej Polsce znalazło się kilkadziesiąt kilometrów autostrad niemieckich oraz ponad 200 km rozpoczętych inwestycji (przede wszystkim na Dolnym i Górnym Śląsku oraz Pomorzu Zachodnim). Realizacja zamierzeń nie była imponująca: przez niemal ćwierć wieku wybudowano jedynie kilka dwujezdniowych wylotów z dużych miast (m.in. z Warszawy, Katowic i Bydgoszczy), które w przyszłości miały łączyć się z autostradami. Na początku lat sześćdziesiątych można było korzystać jedynie z niespełna 140 km autostrad poniemieckich, będących jednak już w słabym stanie technicznym.

Dojście do władzy ekipy Edwarda Gierka doprowadziło do przyśpieszenia realizacji planów autostradowych. W marcu 1972 roku Rada Ministrów przyjęła dokument ustalający przebieg dróg autostradowych w Polsce. Do 1980 roku zamierzano wybudować kilka odcinków autostrad o łącznej długości ok. 600 km, zaś do roku 2000 – 5 tys. km dróg szybkiego ruchu. Komentatorka „Trybuny Ludu" pisała wówczas: „Jest to program przygotowany z rozmachem, cechuje go dalekowzroczność, ale jednocześnie – przemyślany, przewidujący realizację tego zamierzenia etapami. […] W bieżącej pięciolatce wybudowanych zostanie ok. 350 km tych nowoczesnych arterii, dwóch o dwóch jezdniach, w których można widzieć początki przyszłych autostrad". Za najważniejsze uznano połączenie Warszawy z Katowicami oraz Katowic z Krakowem.

Polscy budowniczowie szukali wzorów m.in. u czechosłowackich kolegów. Jeden z inżynierów w kwietniu 1972 roku opowiadał „Życiu Warszawy" o swoich spostrzeżeniach: „Faktem jest, że podczas tego pobytu [w Czechosłowacji] nauczyliśmy się wiele, a zdobyte doświadczenie procentować będzie z pewnością w codziennej pracy nad nadaniem ostatecznej koncepcji realizacji autostrad w Polsce". W kolejnych latach – na skutek kłopotów, które pojawiły się w trakcie prac projektowych – postanowiono budować jednak przede wszystkim ➤

^ Na zdjęciu: teren budowy autostrady A2; ruiny mostu autostradowego z lat siedemdziesiątych nad rzeką Suchą w okolicach Miedniewic, czerwiec 2010 roku

Fot. Andrzej Rybczyński/PAP

Budowa drogi szybkiego ruchu Warszawa–Katowice, odcinek w pobliżu Częstochowy, 1976 rok; żołnierze jednostek komunikacyjnych i jednostek Śląskiego Okręgu Wojskowego pracujący przy budowie

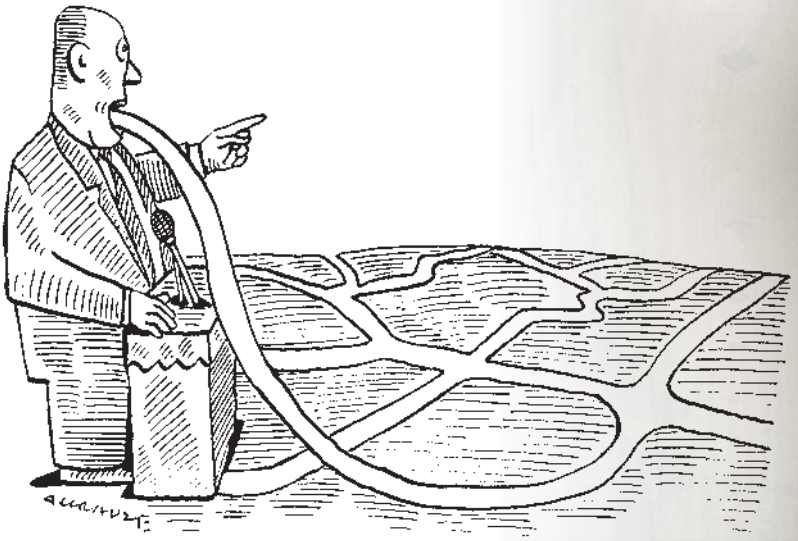
drogę szybkiego ruchu łączącą stolicę z Górnym Śląskiem. Połączenie między aglomeracjami oddawano stopniowo. Najwięcej kłopotów sprawiał odcinek Częstochowa–Piotrków Trybunalski budowany od podstaw w dużej mierze przez żołnierzy, którzy zresztą na ręce Edwarda Gierka „złożyli zobowiązanie", że ukończą trasę kilkanaście tygodni przed zakładanym terminem.

Niemal darmowa praca umundurowanych robotników znacznie obniżała koszty inwestycji w wielu krajach komunistycznych. Podobnie było z polskimi drogami budowanymi w latach siedemdziesiątych. Szef Sztabu Generalnego już w grudniu 1971 roku utworzył stanowisko pełnomocnika ministra obrony narodowej do spraw budowy autostrad. W styczniu 1974 roku żołnierzy skierowano do pracy przy trasie Warszawa–Katowice, zwłaszcza do budowy nowego odcinka Częstochowa–Piotrków Trybunalski. Gdy w 1976 roku otwierano uroczyście ten fragment drogi (a w praktyce całe połączenie Śląska z Warszawą), w okolicy Piotrkowa ustawiono pomnik z napisem „Piotrków Trybunalski–Częstochowa. Trasa Czynu Żołnierskiego. Wybudowana przez żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego, robotników, mistrzów i inżynierów przedsiębiorstw komunikacyjnych 3 I 1974 – 12 X 1976". Taką samą informację umieszczono w Częstochowie. Złożona Gierkowi obietnica została dotrzymana i można było dokonać symbolicznego otwarcia w przeddzień święta Wojska Polskiego. Uroczystość starannie zaaranżowano: gdy do Gierka podeszło dwóch żołnierzy i uczennica w ludowym stroju, niosąc nożyczki do przecięcia wstęgi, I sekretarz powiedział: „wy ją budowaliście – wy ją oddajcie społeczeństwu!". Tak więc kapral, starszy szeregowy i uczennica przecinali biało-czerwoną wstęgę.

Chociaż otwarcie odbyło się hucznie i dostojnie, to jednak – używając terminologii z roku 2012 – trasa była raczej „przejezdna" niż „oddana do użytku". Jak donosiła dzień później „Trybuna Ludu", na całym jej przebiegu było tylko pięć parkingów, jedna stacja obsługi i pomocy drogowej oraz jeden zajazd. Przewidywano, że pierwsza stacja benzynowa pojawi się dopiero za pół roku. Dziennikarz „Trybuny Ludu" szczerze pisał: „W sumie zagospodarowanie nowej inwestycji idzie wolno, bo jest wielu odpowiedzialnych – m.in. urzędy wojewódzkie,

Fot. Zbigniew Matuszewski/PAP

Uroczyste otwarcie trasy łączącej Warszawę z Katowicami, tzw. gierkówki, Katowice 1976 rok



Rys. Andrzej Krauze

instytucje, handel, CPN". Zapowiadano, że do wykończenia trasy potrzeba ponad trzech lat. Złośliwi komentowali, że drogę wybudowano tylko po to, by Gierek miał ułatwiony dojazd do rodzinnego Zagłębia. Faktem jest jednak, że „gierkówka" stała się na wiele lat synonimem nowoczesnej drogi.

Podpułkownik Emil Bil w „Żołnierzu Wolności" pisał: „Droga Warszawa–Katowice […] jest pierwszym odcinkiem drogi, początkującym nowoczesne budownictwo komunikacyjne w Polsce na miarę potrzeb dynamicznie rozwijającego się kraju. Odcinek ten był poligonem doświadczalnym dla projektantów, przedsiębiorstw budowlanych i jednostek wojskowych specjalizujących się w okresie pokojowym w budownictwie dróg". Kilka miesięcy wcześniej, w styczniu 1976 roku, Prezydium Rządu PRL zobowiązało Ministerstwo Komunikacji do budowy w kolejnej pięciolatce 500–700 km dróg szybkiego ruchu. Faktyczny krach peerelowskiej gospodarki pod koniec lat siedemdziesiątych sprawił jednak, że w kolejnych latach oddawano do użytku tylko niewielkie fragmenty autostrad (w latach 1976–1989 budowano ich ok. 7 km rocznie).

Nie zrealizowano m.in. szumnie zapowiadanej inwestycji autostradowej Północ–Południe, która przez terytoria dziesięciu państw miała biec od Gdańska na południe Europy. Cały projekt zmierzano zamknąć do 1990 roku, w Warszawie miało powstać Centralne Biuro Autostrady koordynujące tę międzynarodową inwestycję. Częścią projektu miał być wspominany wcześniej odcinek drogi, który oddano do użytku w 1976 roku. W roku 1990 można było korzystać z ok. 220 km autostrad (wliczając w to dawne autostrady niemieckie).

Na część autostrad składały się także elementy trasy Poznań–Warszawa. Dopiero w 1976 roku do planowanych cztery lata wcześniej inwestycji włączono odcinki między tymi miastami. Inwestycja była pochodną decyzji Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego o przyznaniu Moskwie organizacji Igrzysk Olimpijskich w 1980 roku i związanej z tym konieczności wybudowania połączenia drogowego między ZSRR a Europą Zachodnią. Miała być to budowa priorytetowa.

W 1976 roku rozpoczęły się prace na odcinku Września–Sługocin, a po kilku miesiącach także w okolicach Żyrardowa (między Nieborowem a Wiskitkami). W kolejnych miesiącach miały ruszyć roboty na kolejnych odcinkach. Krach gospodarczy zatrzymał jednak tę inwestycję. Pierwszy odcinek, liczący niespełna 35 km, oddano do użytku w drugiej połowie 1985 roku (czyli po dziewięciu latach od momentu rozpoczęcia prac!). Do końca dekady wielkopolski odcinek udało się jeszcze przedłużyć o 14 km. Przy okazji inwestycji część drogi w okolicach Wrześni została przystosowana do celów militarnych, by w razie konieczności

Teren budowy autostrady A2, pozostałości z lat siedemdziesiątych: wiadukt na skrzyżowaniu z lokalną drogą w okolicach Nowej Wsi na 70 godzin przed zburzeniem; na filarach widoczne otwory przygotowane w celu umieszczenia materiałów wybuchowych, czerwiec 2010 roku

Fot. Andrzej Zawistowski

autostrada mogła służyć jako pas startowy dla samolotów wojskowych. Pasy drogi na przestrzeni ponad 2 km nie były oddzielone ani zielenią, ani barierą, a na poboczach znajdowały się specjalne zatoki dla maszyn wojskowych. Drogowy odcinek lotniskowy na A2 został zlikwidowany w 2002 roku, gdy zakończono przebudowę tego fragmentu drogi w związku z modernizacją autostrady i dostosowaniem jej do parametrów europejskich.

Roboty na żyrardowskim odcinku inwestycji definitywnie zatrzymano w 1980 roku. Na długie lata rozgrzebany plac budowy autostrady między Nieborowem a Wiskitkami stał się symbolem zapaści gospodarki peerelowskiej. Przez wiele lat pamiątką po „olimpijce" były porozrzucane po polach w okolicach Bolimowa i Wiskitek betonowe przepusty, mosty i wiadukty. Swoisty pomnik gierkowskiego krachu inwestycyjnego stanowiły podpory wiaduktu w miejscu, gdzie autostrada miała przecinać trasę północnego odcinka Centralnej Magistrali Kolejowej (który również nigdy nie powstał). Można było natknąć się na kilkusetmetrowe fragmenty drogi asfaltowej, która prowadziła donikąd. Co jednak dziwne, drogę tę zaznaczano także na mapach. Na przykład wydany w połowie lat dziewięćdziesiątych atlas drogowy pokazywał istniejący pomiędzy Wiskitkami a Bolimowem piętnastokilometrowy odcinek dwujezdniowej drogi głównej.

Rozgrzebana inwestycja z czasem zaczęła żyć swoim życiem. Z wytyczonych przez lasy (czasami także wylanych asfaltem) dwupasmowych dróg korzystała miejscowa ludność, porzucone w polu elementy budowlane były niszczone i rozkradane. Pamięć o zrywie inwestycyjnym końca lat siedemdziesiątych powoli zamierała. Powstała „czarna legenda" tego miejsca jako pamiątki po pijanych budowlańcach, którzy minęli się z planowaną inwestycją o dobrych kilka kilometrów. Furorę robiły zdjęcia pasącego się bydła na tle mostów porzuconych w szczerym polu i prowadzących donikąd. Niezabezpieczone budowle inżynieryjne trawił czas i czynniki atmosferyczne.

W tym czasie tworzono nowe koncepcje sieci autostrad w Polsce, każda z nich przewidywała reanimację porzuconej inwestycji. Tu znowu słychać chichot historii – prace przyspieszyła dopiero kolejna wielka impreza sportowa. Nie udało się skończyć drogi na igrzyska moskiewskie, założono, że uda się to zrobić na Euro 2012.

Rozpoczął się wyścig z czasem. W 2010 roku „zabytkowy" odcinek przejęła wyłoniona w przetargu firma Covec z Chin. Zbudowane ponad ćwierć wieku wcześniej mosty i wiadukty nie nadawały się jednak do wykorzystania. Inżynierowie z Covecu zadecydowali więc o ich zniszczeniu. W czerwcu 2010 roku przy udziale przedstawicieli władz polskich uroczyście wysadzono ostatni „gierkowski" wiadukt znajdujący się w Nowej Wsi koło Miedniewic. W ten „wybuchowy" sposób rozpoczęto roboty w okolicach Żyrardowa. Niemal równo po roku kontrakt z chińską firmą został zerwany i po kilku tygodniach przekazany nowemu konsorcjum. Ono także w ostatnich tygodniach miało kłopoty z prowadzeniem prac. Pozostaje mieć jedynie nadzieję, że po Euro 2012 nie zostaną porzucone w polu niszczejące wiadukty.

dr Andrzej Zawistowski – dyrektor BEP IPN
i pracownik Katedry Historii Gospodarczej
i Społecznej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

Otwarcie drogi szybkiego ruchu Warszawa–Katowice; w uroczystości wzięli udział I sekretarz KC PZPR Edward Gierek i premier PRL Piotr Jaroszewicz, Warszawa 1976 rok

Fot. Adam Urbanek/PAP