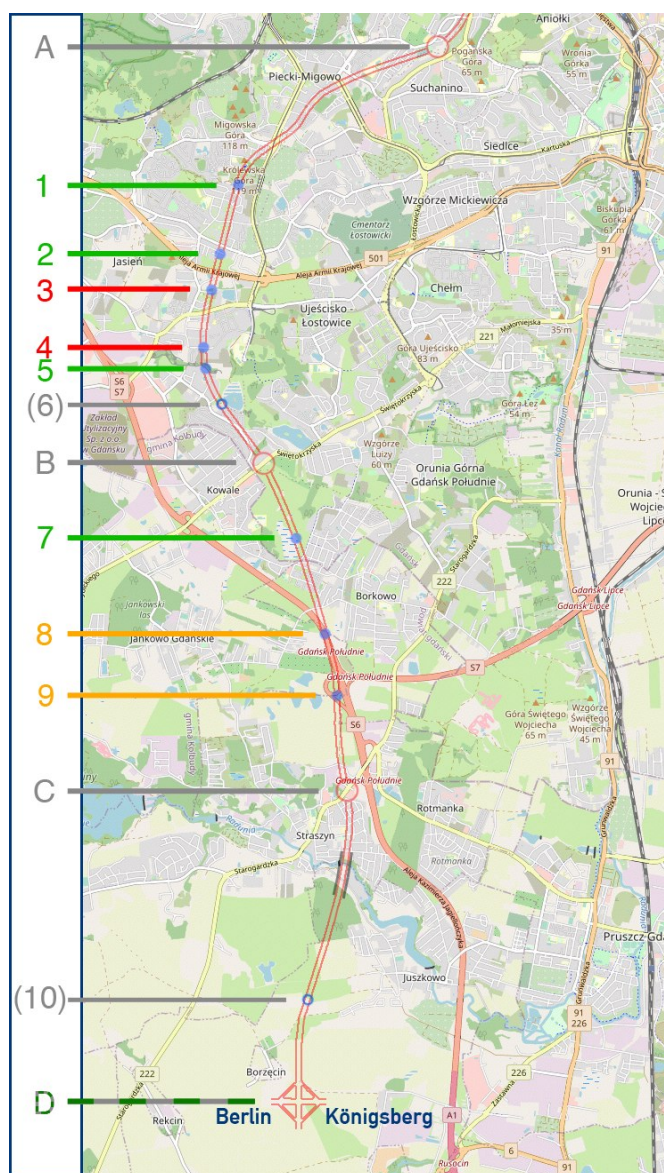


Gdańska autostrada - dzisiaj

Przedstawienie projektu "gdańskiej autostrady" w realiach współczesnych z roku na rok jest obecnie coraz trudniejsze. W chwili pisania tego artykułu (to jest w roku 2022) nie ma już ponad 90% śladów po przygotowaniach do jego budowy, a wkrótce ostatecznie znikną pozostałe. W czasach obecnych kryteria tego projektu wydają się być pozbawione sensu i logiki. Aby je zrozumieć należy zapoznać się z pierwotnymi realiami i celami którymi kierowano się przy jego projektowaniu. Stosowne informacje przedstawiłem ogólnie w poprzednim artykule (do którego odsyłam osoby zainteresowane) - więc przechodząc do meritum sprawy:



Ilustracja 1. Przebieg "gdańskiej autostrady" na tle współczesnej zabudowy Gdańska. © Open Street Maps 2022.

A. Ślady ziemne.

Jak wynika z ilustracji 1 - obecnie projekt "gdańskiej autostrady" (podwójna linia czerwona) w większości przebiega przez tereny zurbanizowane. Przebieg dawnego pasa oczyszczonej ziemi zebranej po jego obydwu stronach w formie ciągu ziemnych kopców zniknął najszybciej. Utrudniały prowadzenie upraw rolnych na gruntach przez które przebiegały - więc ich los był z góry przesądzony. Proces ten rozpoczął się po roku 1945 jako pierwszy i odbywał się stopniowo, więc do pewnego czasu "ślady po śladach" były jeszcze dobrze widoczne. Jedynym obecnie miejscem gdzie przyzmy zebranej ziemi zachowały się jeszcze do dzisiaj jest las znajdujący się na południe od rzeki Radunia przez który miała przebiegać "gdańska autostrada". Na ilustracji 1 jest to zielony obszar rozpoczynający się za południowym końcem planowanej (ale niezrealizowanej) autostradowej przeprawy mostowej. Na pozostałych otwartych jeszcze przestrzeniach z poziomu ziemi nie widać już niczego poza płaskimi terenami pól uprawnych i łąk.

B. Węzły.

Na "gdańskiej autostradzie" w miejscach zaznaczonych jako A,B i C przewidziano budowę trzech węzłów, natomiast w miejscu D - skrzyżowanie typu koniczyna z planowaną RAB Berlin-Konigsberg. Tylko w jego przypadku podjęto wstępne prace ziemne, natomiast na chwilę obecną nic nie wskazuje na to aby miało to miejsce w przypadku węzłów.

C. Przepusty.

Jedynymi potwierdzonymi jak dotąd obiektami wykonanymi z żelbetu na całym szlaku są/były przepusty w punktach przecięcia się szlaku "gdańskiej autostrady" z niewielkimi lokalnymi polnymi ciekami wodnymi i strumieniami. Na ilustracji 1 są to niebieskie punkty oznaczone cyframi 1-5 oraz 7-9. Przypadki 3 i 4 zlikwidowano, natomiast 6 i 10 prawdopodobnie nigdy nie zostały wybudowane - co na chwilę obecną ciągle jeszcze wymaga rozstrzygających ustaleń. Lokalizacja przypadku 8 została wykorzystana we współczesnym projekcie Obwodnicy Trójmiasta (obecna trasa S6). Jest to jedyny punkt wspólny z projektem "gdańskiej autostrady". Nie wiadomo jednak obecnie czy w trakcie jej budowy jaka miała miejsce w latach 70-tych XX wieku oryginalny przepust zastąpiono nowym. W każdym razie przynajmniej jego lokalizacja jest dokładnie taka sama. Podobny los spotkał następny w kolejności przypadek 9 - oryginał znalazł się na obszarze bezkolizyjnego skrzyżowania obecnych dróg szybkiego ruchu S6 i S7. W związku z tym w roku 2010 został rozebrany i ostatecznie zastąpiony nowym. Z moich badań wynika, że również w tym wypadku zachowano lokalizację oryginału.

Piotr Zembrzusi