

Powroty na autostradę A4

Autostrada Śląska, węzeł Przylesie, kierunek na Wrocław, zdjęcie z wczesnych lat powojennych

Początki autostrady A4

Budowa autostrady A4 ruszyła w latach 30. i do 1945 r. Niemcy zdążyli wybudować odcinki:

- od granicy w Olszynie do węzła Bielany Wrocławskie – dwa pasma ruchu oraz kompletne obiekty inżynierskie na długości 188 km (odcinek całkowicie wykończony),
 - od węzła Bielany Wrocławskie do węzła Prądy w gminie Dąbrowa, woj. opolskie – jedno pasmo ruchu na długości 69 km (wszelkie obiekty inżynierskie oraz most i estakada na Nysie Kłodzkiej i nad doliną tej rzeki w różnym stopniu wykończone),
 - od węzła Prądy w gminie Dąbrowa, woj. opolskie, do miejscowości Nogawczyce – zaawansowane prace ziemne na długości 60 km (obiekty inżynierskie, takie jak most na Odrze i estakada nad doliną Odry, wszelkie wiadukty i przepusty w różnym stopniu realizacji),
 - od miejscowości Nogawczyce do Gliwic – jeden pas ruchu i obiekty inżynierskie na długości 30 km,
 - na obecnym odcinku autostrady A4 od węzła Krzyżowa do przejścia granicznego w Zgorzelcu – na długości 51 km fragmenty robót ziemnych (nasypy, głównie w lasach), pojedyncze obiekty inżynierskie i w pewnym stopniu zaawansowania budowa zjazdu autostradowego w miejscowości Łąka koło Bolesławca.
- Budowana przez Niemców autostrada A4 miała nawierzchnię betonową przedzielaną co kilkanaście metrów szczelinami dylatacyjnymi wypełnionymi masą bitumiczną (jedynie na kilkukilometrowym odcinku między Legnicą a Bielany Wrocławskie granitowa kostka brukowa, bardzo starannie ułożona). Szerokość pasa jezdni wynosiła 7 metrów z wąskim 1-metrowym asfaltowym pasem pobocza. Pas rozdziału między pasmami ruchu to 5 metrów. Mapa w skali 1:1000 (rys. 9) przedstawia stan zastany po roku 1945.

Niewiele brakowało, a budowa autostrady A4 trwałaby równo 100 lat. Ukończona w 2016 r. inwestycja przechodziła w tym czasie nie tylko poważne zmiany koncepcji, ale i przetrzymała upadek dwóch totalitaryzmów. Wiem nieco na temat tej budowy, bo sam w niej uczestniczyłem.

Jerzy Leszczuk

Mój pierwszy kontakt z autostradą A4 przypada na wczesne lata młodości. Z kolegami jeździliśmy na rowerach z Bolesławca w kierunku Szprotawy. Po drodze mijaliśmy węzeł autostradowy i dla rozrywki kręciliśmy ósemki na płytach autostrady. Wtedy niemal nic po autostradzie nie jeździło (taki był stan motoryzacji za towarzysza Wiesława).

Na przełomie lat 70. i 80. byłem już geodetą i pracowałem w nieco egzotycznej firmie „Zarząd Autostrad w Warszawie – Zespół Terenowy nr 9 w Opolu”. Realizowany był wówczas projekt budowy autostrady A4 na terenie województwa opolskiego. W jego ramach ułożono kilka kilometrów nawierzchni na odcinku rzeka Nysa Kłodzka – węzeł Prądy. Prowadzono prace na estakadach doliny Nysy Kłodzkiej i Odry. Wybudowano wiadukt nr 25 w pobliżu Krapkowic. Zlikwidowano dwa wiadukty nad autostradą, które stały się zbyt ciężkie. Prowadzono prace nad modernizacją węzła Prądy. Trwał też wykup

gruntów (działki wydzielono przed 1945 r. i, jak słyszałem od miejscowych, już wykupiono, a jedynie transakcje nie były ujawnione w księgach wieczystych).

Do moich zadań należała m.in. obsługa geodezyjna budowy estakady nad doliną Odry w Rogowie Opolskim. Stan estakady, jaką pamiętam, to lewy przyczółek i dziewięć podpór, z których skuwano kamieniarkę, mocowano zbrojenie i betonowano (coś jak leczenie zepsutego zęba). Po latach przekonałem się, że zadanie zrealizowano zupełnie inaczej, z zarzuceniem owego wariantu. Zmienione zostały standardy projektowania obiektów inżynierskich. Na odcinku Olszyna – Bielany Wrocławskie zmodernizowano istniejące obiekty inżynierskie, na odcinku Bielany Wrocławskie – Nogawczyce wzniesiono zupełnie nowe.

W ogóle to wypada przypomnieć, że budowa autostrady A4 rozpoczęła się w latach 30. XX wieku i przerwała ją dopiero zakończenie II wojny światowej (patrz ramka). Od mieszkańców Rogowa usłyszałem nieco o budowie. Do realizacji prac wykorzystano więźniów obozów koncentracyjnych zastąpionych



1. Budowa węzła w miejscowości Krzyżowa koło Bolesławca ze zjazdem na nowy odcinek w kierunku Zgorzelca (lata 2000-2006)

później jeńcami rosyjskimi. A więc cała technologia to były taczki i łopaty. Sprzęt mechaniczny pojawiał się sporadycznie. Mimo to efekt przetrwał wiele lat.

W naszych już czasach upadek ekipy Gierka, która chciała budować niedokończoną po roku 1945 autostradę, i kryzys finansów publicznych przerwały sny o potędze i skromne prace przy budowie tej trasy. Bankructwo systemu spowodowało, że mój zespół rozwiązano, a firmom realizującym budowę wypowiedziano umowy i wszelkie prace ustały. Do tematu wrócono dopiero pod koniec wieku XX, w innej już konstelacji politycznej.

• Wielki powrót na A4

W roku 1999 Wojewódzkie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych w Legnicy, gdzie byłem zatrudniony, powierzyło mi opracowanie dokumentacji do wydzielenia działek do nabycia w celu realizacji zadania „budowa autostrady A4”. Chodziło o odcinki istniejącej już dwupasmowej autostrady (patrz ramka) w obrębach wsi Jadwisin i Lubiaków w powiecie złotoryjskim oraz w obrębie Osetnica w powiecie legnickim.

Poszerzenie pasa wynosiło maksymalnie kilkadziesiąt metrów, choć w większości przypadków wystarczało

po kilka metrów, a wszystko wynikało z poprawy profilu poprzecznego pasa drogi i budowy systemu odwodnienia oraz odprowadzenia nadmiaru wód opadowych. Prace związane wydzieleniem poszerzenia odbywały się z dużym wyprzedzeniem w stosunku do prac modernizacyjnych. Na „moich” odcinkach wykonywana była zmiana nawierzchni, tj. całego profilu jezdni od podbudowy po nawierzchnię (w dużym stopniu na odcinku od węzła Krzyżowa do węzła Bielany Wrocławskie jest nawierzchnia betonowa). Ponadto poszerzono jezdnię o pas awaryjny.



2. Kopia projektu autostrady A4 na odcinek w kierunku Zgorzelca (Krzyżowa koło Bolesławca). Mapa do realizacji zadania „budowa autostrady A4” była kompilacją map topograficznych w skali 1:10 000 oraz map ewidencji gruntów w skali 1:5000



3. Odcinek autostrady dla wsi Lubiatów



4. Odcinek autostrady dla wsi Osetnica

Dane do określenia linii rozgraniczających nowy pas autostrady pochodziły z Transprojektu Poznań. Część graficzną i wykaz współrzędnych nowych punktów granicznych otrzymałem na dyskietce. W przypadku Lubiatowa źródłem danych były: pomiar dwóch PGR-ów z lat 50., operat pomiaru granic ALP (Administracji Lasów Państwowych), czyli z rozgraniczenia i pomiaru granic terenów lasów Skarbu Państwa, oraz operaty jednostkowe, a także osnowa pozioma III klasy służąca do pomiaru przyjętych granic i do wyznaczenia granic projektowanych. Dodam jeszcze, że skrót PGR występował w archiwalnych materiałach geodezyjnych i oznaczał Państwowe Gospodarstwo Rolne, mimo że w czasach moich prac gruntami zarządzała już Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa, a użytkownikami byli dzierżawcy

Dla Osetnicy były to operaty jednostkowe, operat pomiaru granic ALP, operat rozgraniczenia pasa PKP Wrocław-Węglińiec i do wykorzystania osnowa pozioma III klasy. Z kolei dla Jadwisina – pełne dane po kompleksowej modernizacji operatu ewidencji gruntów, a więc zarzysy pomiarowe i wykazy współrzędnych punktów granicznych, czyli kompletne dane do osnowy III klasy i osnowy pomiarowej.

• Sporo zmian

Dla potrzeb realizacji zadania moje biuro rozwiązało nową osnowę poziomą III klasy. Dotychczasowa osnowa lokowała się głównie w pasie rozdziału dwóch jezdni autostrady i korzystanie z niej stało się niebezpieczne z uwagi na znaczny już ruch kołowy (zdarzało się, że rozjeżdżony samochód wpadał w pas rozdziału i życie stojącego tam z instrumentem geodety mogło być zagrożone). Nie to, co za Gomułki czy Gierka, kiedy po autostradzie mało co jeździło, a i to z niezbyt imponującą prędkością.

W stanie przed modernizacją autostrada wiodła do przejścia granicznego w Olaszynie. Nawiasem mówiąc, dla autostrady wykonywałem tam w końcu lat 80. prace geodezyjne na działce sąsiadującej

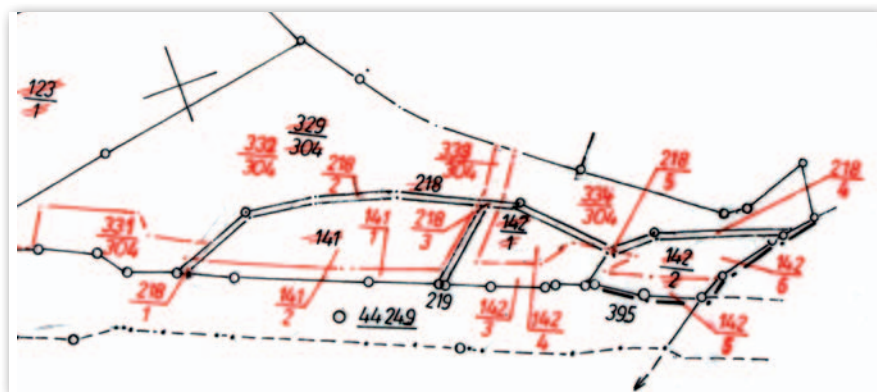
z bazą „USSR Army” i było trochę niepokoju z tym związanego. Ostatecznie jako mi się udało, ale koledzy geodeci w podobnym przypadku spędzili 24 godziny w sowieckim areszcie i zwolniono ich dopiero po interwencji z bardzo wysokiego szczebla.

Mapa, jaką otrzymałem do realizacji zadania w 1999 r. (rys. 2), była kompilacją map topograficznych 1:10 000 oraz map ewidencji gruntów w skali 1:5000. Dane analityczne przedstawione jako projekt nowych granic wynikłych z podziału niekiedy zgrzytały w zetknięciu ze starymi granicami wyznaczonymi w terenie (sporadycznie w zamierzeniu

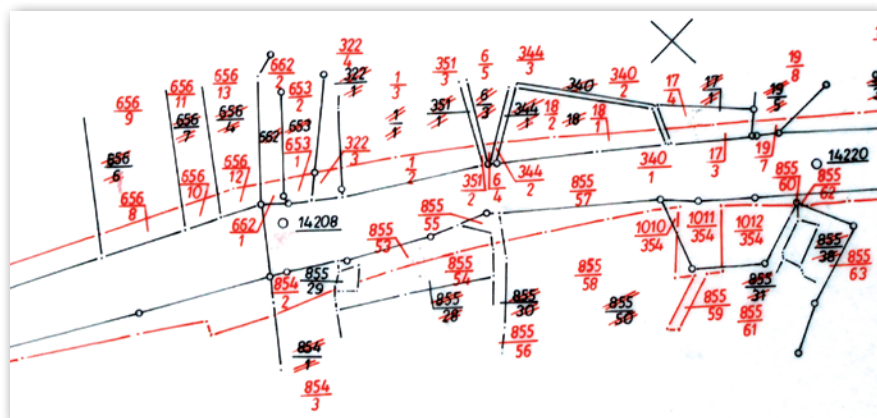
projektanta przebudowa miała zmieścić się w istniejącym pasie, ale dane dla tych odcinków rozmiąły się z geodezyjnymi realiami). Transprojekt bez problemów parafował wszelkie zgłoszone zmiany.

• Odcinek autostrady dla wsi Lubiatów

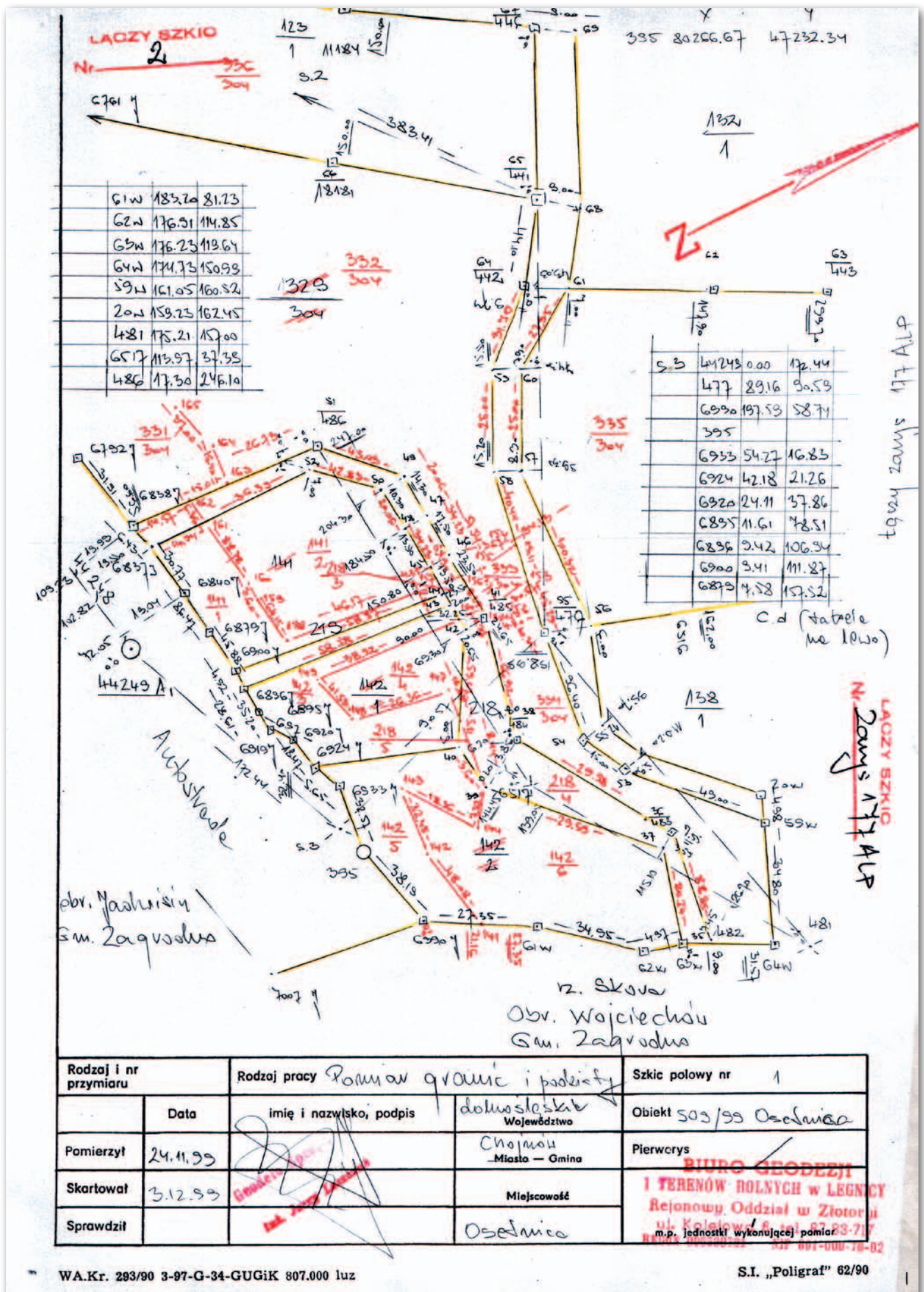
Na południowo-zachodniej stronie odcinka niemal w całości dane pochodziły z pomiaru PGR Lubiatów – Ernestynów. Wstępna analiza wykazała, że 4 punkty osnowy z pomiaru granic PGR są identyczne z punktami późniejszych osnow rozwiązanych w układzie w 1965 (w tym jednym punktem w układzie wtórnym był punkt osnowy poziomej II klasy). Ana-



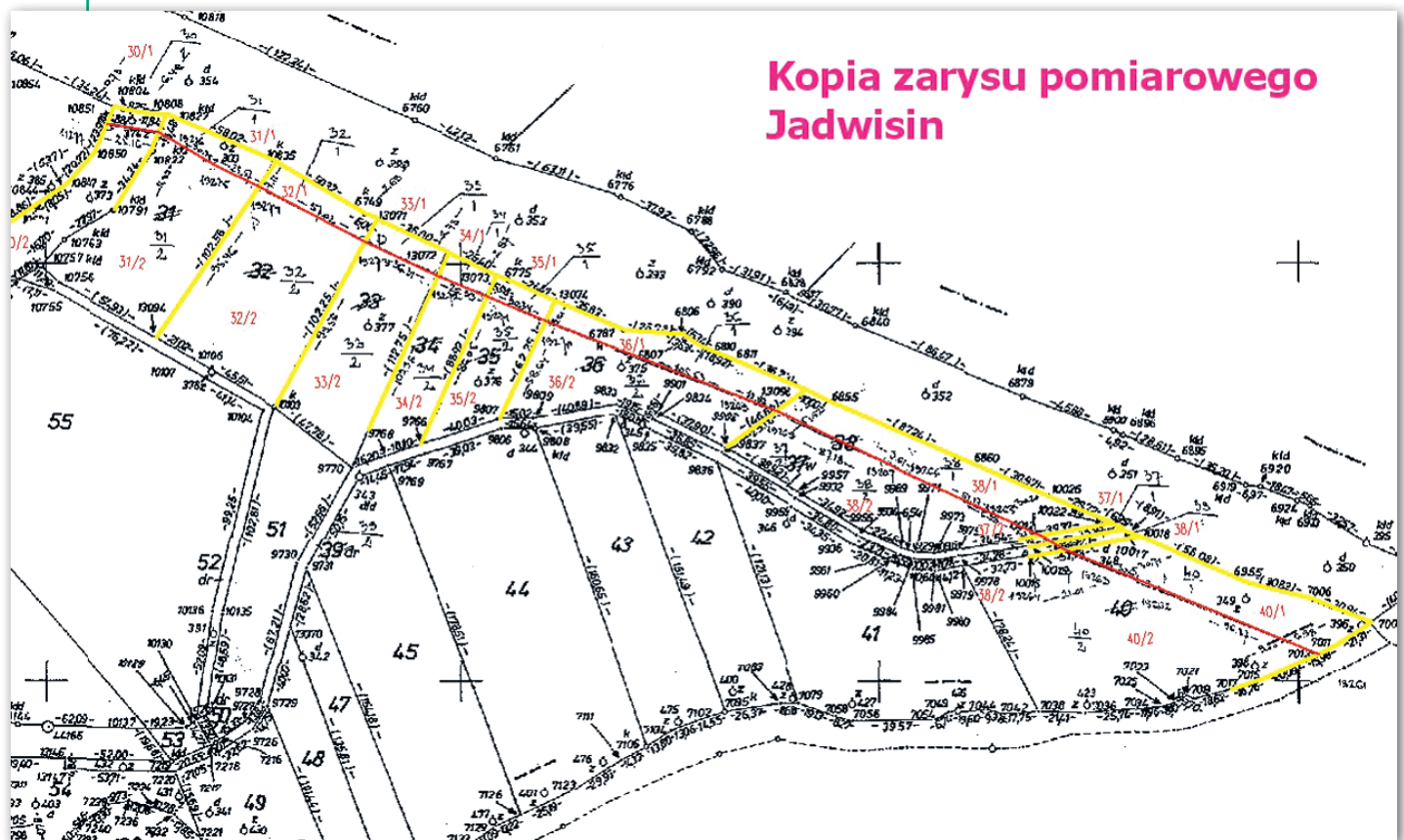
5. Obręb Lubiatów – fragment syntetycznego projektu podziału (wstęp na folii kreślarskiej w skali 1:5000) sporządzonego na podstawie ustalonych protokolarnie granic pomierzonych zgodnie z instrukcją G-4



6. Obręb Osetnica – fragment syntetycznego projektu podziału (wstęp na folii kreślarskiej w skali 1:5000) sporządzonego na podstawie ustalonych protokolarnie granic pomierzonych zgodnie z instrukcją G-4

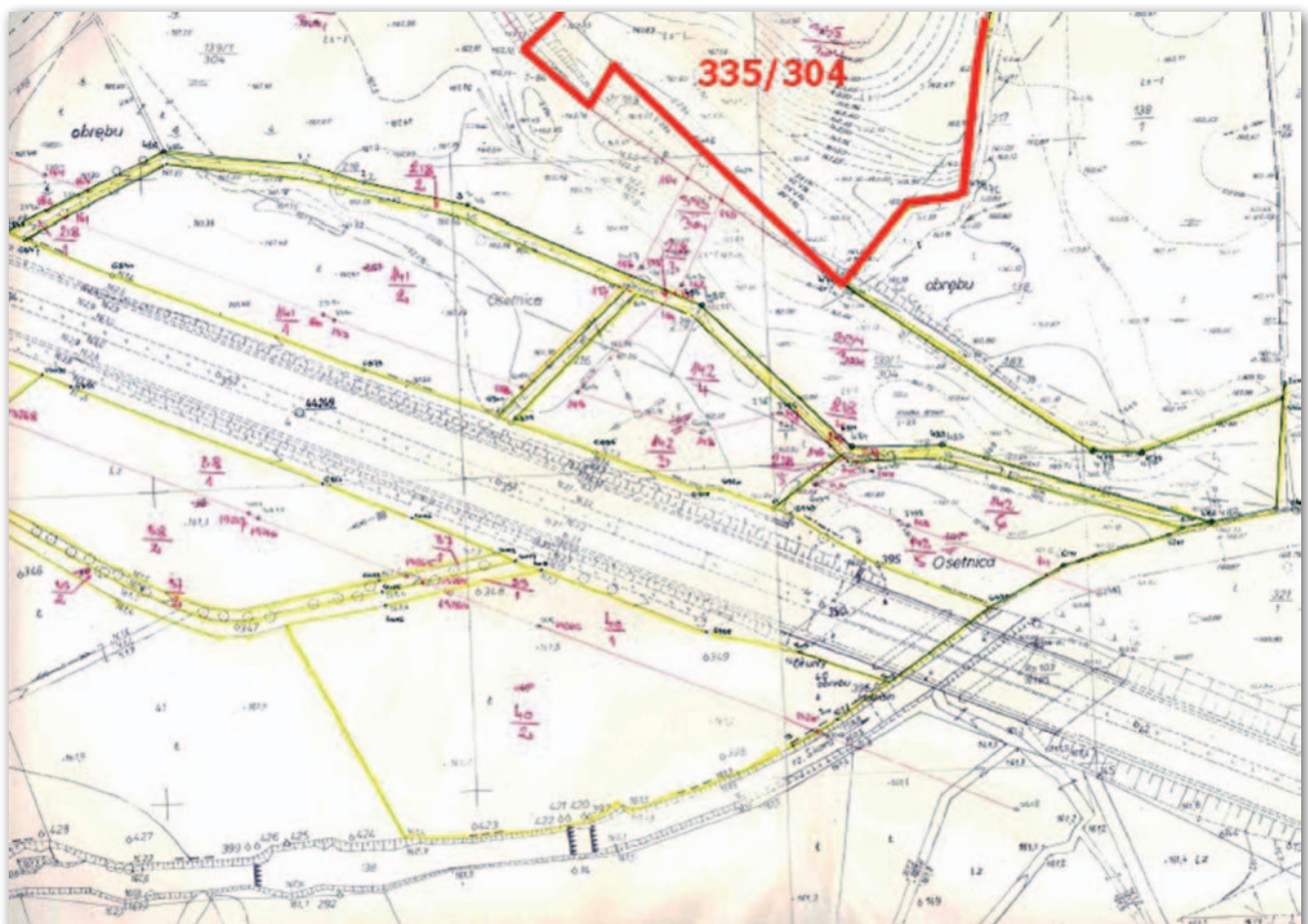


7. Szkic pomiaru przyjętych granic dla wsi Osetnica wraz z pokazanym na czerwono zasięgiem do podziatu. Dane do wyznaczenia nowych granic w postaci miar biegunowych w odniesieniu do punktów osnowy



Kopia zarysu pomiarowego Jadwisin

8. Fragment zarysu pomiarowego wsi Jadwisin wykorzystanego jako materiał roboczy



9. Fragment mapy zasadniczej w skali 1:1000 wsi Jadwisin i Osetnica wykorzystanej jako materiał roboczy. Uwagę zwracają granice gruntów Administracji Lasów Państwowych (działka 335/304 zaznaczona pogrubioną linią) opracowane w układzie 1965/IV

liza wykazała również, niestety, „naciąganie” obliczeń osnowy PGR z lat 50. Po kilku przybliżeniach poprzez włączanie do transformacji odnalezionych w terenie punktów osnowy w końcu udało się odnaleźć bądź wznowić wszystkie punkty graniczne PGR wzdłuż autostrady.

Odtworzenie granicy działek Nadleśnictwa Legnica nie nastęrczało większych problemów. Tutaj operat stworzyło Okręgowe Przedsiębiorstwo Miernicze we Wrocławiu mające ugruntowaną renomę. Od północno-wschodniej strony było nieco inaczej. Odnalazłem 5 punktów osnowy PGR Lubiatów – Kwiatów (też rozwiązanej w układzie lokalnym, ale innym niż poprzedni przypadek). Znalezione punkty były na początku i na końcu odcinka – to dobra wiadomość. A zła to taka, że pod punkty graniczne nie dawano podcentrów i rodziła się obawa, czy aby dane pomiarowe nie różnią się ze stanem z natury... Natomiast rozwiązanie ciągu dwustronnie dowiązanego na podstawie obserwacji archiwalnych już w układzie 1965 z wykorzystaniem współrzędnych odnalezionych punktów nawiązania dało całkiem znośne rezultaty. Zarówno odchyłka liniowa, jak i kątowa mieściły się w granicach błędów dopuszczalnych. Ciąg dalszy to analityka i obliczenia miar biegunowych do wyznaczenia na podstawie osnowy III klasy zniszczonych punktów granicznych. Zmieniony profil gleby w wyznaczanych punktach potwierdzał poprawność tej metody. Praktycznie wznowiono wszystkie punkty graniczne PGR Lubiatów – Kwiatów. Odtworzenie granic na podstawie operatów jednostkowych nie stanowiło problemu.

• Odcinek autostrady dla wsi Osetnica

W punkcie początkowym tego zadania obowiązywał operat pomiaru granic Administracji Lasów Państwowych. Współrzędne w układzie lokalnym, gdzie dla jednego z punktów osnowy przyjęto współrzędne 2000, 2000 i azymut przyległego boku wyznaczono magnetycznie. Pozytywnym była dobrze zachowana stabilizacja punktów granicznych i osnowy pomiarowej – 1,5 rurki drenarskiej. Przyległe do lasów działki nie były uprawiane jako rola i stąd dobrze zachowana stabilizacja. W przypadku kilku zniszczonych znaków stabilizację uzupełniono. Po pomiarze kontrolnym kątów i boków osnowy ALP dowiązано ją do punktów sieci III klasy i w ten sposób możliwe było przeliczenie całego kompleksu Lasów Państwowych na układ 1965, co uczyniłem (choć nie było to moim zadaniem) i czego nie doceniono (jestem do tego przyzwyczajony). W innym miejscu dane do granic z zarysów ALP różniły się



10. Teren pokazany na szkicu 1 (rys. 7), zarysie (rys. 8) i mapie zasadniczej (rys. 9) w formie ortofotomapy według stanu obecnego

od danych przedstawionych na zarysach pomiaru granic pasa kolei linii Wrocław–Węgliniec. Przyjmując kryterium czasu powstania materiałów geodezyjnych, do realizacji wykorzystano XIX-wieczny materiał ustalenia granic pasa kolei pozyskany z Ośrodka Dokumentacji DOPKP Wrocław. Dodatkowym argumentem za takim rozwiązaniem była zgodność geometrii tej działki wykazanej na mapie ewidencyjnej z danymi zarysu oraz pełne wykorzystanie tych danych przy modernizacji operatu ewidencji gruntów w sąsiedniej wsi Jadwisin. Ustalone granice pomierzono na osnowę III klasy (istniejącą i nowo rozwiązaną przez nasze przedsiębiorstwo – Dolnośląskie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych). Ze względów bezpieczeństwa (opisanych wcześniej) często stanowiskami pomiarowymi były mimośrodowo punktów osnowy III klasy.

• Odcinek autostrady dla wsi Jadwisin

Przyjęcie granic dla wsi Jadwisin to prawdziwa „bułka z masłem”, tj. na podstawie kompletu danych z jednego operatu. Duża liczba punktów granicznych o zachowanej stabilizacji i jednoznaczne dane dla punktów o braku takiej stabilizacji. Ciekawostką było to, że dwie duże działki przy autostradzie (jedna w Jadwisinie, a druga w Osetnicy) zostały nabyte przez tajemnicze podmioty, jak mniemam, w celach spekulacyjnych. Z obrazu ortofotomapy wnioskuję, że ostatecznie nic na tych działkach nie powstało, a przynajmniej jedna z nich była obciążona sporym długiem hipotecznym znacząco przekraczającym jej wartość rynkową. Kiedy wysłałem do właściciela zawiadomienie o terminie przyjęcia granic, korespondencja wróciła z adnotacją: Brak pod wskazanym adresem takiej firmy – akademik Politechniki Wrocławskiej. Próba ustalenia adresu na podstawie aktu notarialnego to jeszcze większa enigma.

Za to, jak widzę na ortofotomapie, przy węźle w Jadwisinie istnieje obiekt, który wybudowano bez pozwolenia na budowę (w czasie budowy autostrady takowego nie było). Ale to dygresje niemające związku z geodezją. Natomiast związek z geodezją miał spór kompetencyjny – czy decyzja wojewody zatwierdza projekt podziału, czy też ma go zatwierdzić wójt. I tu znaleźliśmy się w oparach absurdu. Zootechniczka z gminy prowadząca sprawę geodezji stwierdziła, że wydzielane działki nie mają dostępu do drogi publicznej. Zostawiam to bez komentarza. Wszystko jednak skończyło się dobrze, jak mniemam, bo w stabilizacji nowych granic już nie uczestniczyłem.

• Autostrada gotowa, można jeździć!

Granice pomierzono zgodnie z instrukcją G-4, jaka wtedy obowiązywała i z modyfikacjami mogłaby obowiązywać nadal. Ale lud żądał zmian i w gmatwaninie nowych standardów jest więcej pytań niż odpowiedzi. Dla obrębu Osetnica wstęga na folii ma 90 cm długości, z czego sam pas autostrady 77 cm, co pomnożone przez mianownik skali mapy daje długość odcinka w terenie 3,9 km. Odpowiednio odcinek dla wsi Jadwisin to 3,5 km, a Lubiatów to 6,0 km. Dodam jeszcze, że mapa ewidencji gruntów wsi Osetnica – powstała nieznaną techniką – to przypadek zupełnego braku kartometryczności.

Na zakończenie warto podkreślić, że mimo różnych perypetii przy budowie obecnie autostrada A4 na odcinku od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą jest całkowicie zakończona. Ponadto na odcinku węzeł Krzyżowa – granica z Niemcami w Zgorzelcu to obecnie jest A4, a odcinek węzeł Krzyżowa – granica z Niemcami w Olszynie uzyskał inną klasyfikację (droga szybkiego ruchu) i inny numer.

Jerzy Leszczuk