



Kazimierz Piotrowski

# Obwodnice w Jeleniej Górze. Mity, legendy, prawda.

III edycja konkursu

*Jelenia Góra i ziemia jeleniogórska we wspomnieniach mieszkańców*

Jelenia Góra 2021

## OBWODNICE w Jeleniej Górze

### Mity, legendy, prawda ...!?!

#### W subiektywnych wspomnieniach Kazimierza Piotrowskiego

Z racji położenia naszego miasta na drodze do górskich kurortów ciągle mówiło się o obwodnicy miasta, tak aby turyści w sposób swobodny mogli przemieszczać się bez rozjeżdżania centrum Jeleniej Góry. Ruch tranzytowy powodował nieodwracalne szkody w budynkach mieszkalnych. Dla udroźnienia przejazdu przez miasto dochodziło do wyburzeń cennych historycznie budynków, jak np. przy ulicy Podwale gdzie cała grupa domów została wyburzona aby była możliwość poszerzenia wąskiej ulicy. Domy te wcześniej zarówno w opracowaniach niemieckich jak i opracowaniach polskich były wskazywane jako cenne do zachowania. Ale ich już nie ma. Aleja Wojska Polskiego obudowana pięknymi eklektycznymi kamienicami zamiast być pięknym ciągiem spacerowym ze spokojnym ruchem lokalnym była rozjeżdżana ciężkimi głośnymi pojazdami wypłaszając potencjalnych spacerowiczów.

Planowano dwie obwodnice. Jedna południowa omijająca Maciejową poprowadzona do ulicy Sudeckiej (wtedy Świerczewskiego) a potem równoległe do Jeleniogórskiej ulicy Wolności między miastem a Staniszowem. Druga to obwodnica północna, która miała przerzucić ruch tranzytowy od strony północnej na Zgorzelec i Szklarską Porębę. Ta początkowo miała prowadzić u podnóża góry szybowcowej do Wrzeszczyna.

Były takie początkowo plany wskazywane o najlepszym przebiegu przez urbanistów i specjalistów od komunikacji. Ale na terenie miasta były dwie jednostki wojskowe które miały tu swoje poligony i budynki, a jak wiadomo wojsko to państwo w państwie! Dlatego realizacja obwodnicy południowej w latach siedemdziesiątych została odsunięta na jakiś w przyszłości daleki czas...

Obwodnica północna miała zostać realizowana, ale już nie na optymalnej początkowo zakładanej trasie... Zamiast na Wrzeszczyn po granicy Jeleniej i Jeżowa postanowiono zrealizować ją na obrzeżach budowanego osiedla Zabobrze. Tereny wojskowe zostały „uszanowane” i trasa poszła po gruntach miasta i osób prywatnych. Czyli ulica Legnicka miała mieć „lekką” zmieniony przebieg, a cała trasa miała przebiegać pod torami linii kolejowej w kierunku Zgorzelca i Szklarskiej Poręby. Dokładnie w linii dotychczasowej ulicy Legnickiej. Nie była przewidziana dalsza realizacja Zabobrza bo budownictwo mieszkaniowe miało się skupić na osiedlu centralnym, czyli między Cieplicami, a Jelenią Górą bo stały się po „reformie” administracyjnej te dwa miasta „jednym organizmem”. Nastąpiły wykupienia, wywłaszczenia, zaczęto wyburzenia istniejących budynków. Trwały też prace projektowe. Przewidziano bezkolizyjną koniczynkę na węźle zabobrzańskim. Na nasypy pod rozjazdy, pętle przewidziano skorzystanie z ziemi uzyskanej z wykopu pod przejazd pod istniejącą linią kolejową do Lwówka i Szklarskiej Poręby.. Projektanci wykonali piękną makietę węzła zabobrzańskiego, którą często chwalono się pokazując na różnych politycznych naradach.

Kiedy miano przystąpić do prac wykonawczych sprawa się ryła! Żeby wykonać wykop pod przebieg obwodnicy pod torami miano zastosować specjalną konstrukcję pozwalającą na ruch pociągów i roboty pod torami. Niestety okazało się, że w Polsce taką konstrukcją tymczasowego mostu ma drogowe przedsiębiorstwo kieleckie i dopiero za kilkanaście lat byłaby ona dostępna dla Jeleniej Góry, a budowa obwodnicy nie mogła czekać, w końcu wtedy było propagandowe hasło: „Polska rośnie w siłę, a ludzie żyją dostatniej”. Kolej za diabła nie chciała się zgodzić na długotrwałe wyłączenie linii kolejowej więc postanowiono, że obwodnica pójdzie estakadą nad torami. Zlecono takie opracowanie do biura projektów. No, ale skąd brać ziemię na węzeł drogowy koniczynkę zabobrzańską. Bez żadnych uzgodnień i pozwoleń naczelniczka wydziału gospodarki komunalnej urzędu miasta kazała brać ziemię z terenu przed poligonem wojskowym. No i powstała ogromna dziura w której powoli pokazała się też woda. Tak więc legendy że wydobywano tam glinę są nieprawdziwe. Rozjazdy koniczynki usypano, a dziura na razie nikomu nie przeszkadzała, wadziła. W 1978 roku dokumentacja na estakadę przyszła do inwestora powierniczego

którym była Rejonowa Dyrekcja Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich nr 1. Kosztowała około jednego miliona złotych. Konstrukcja tej estakady była zaprojektowana na tyle mocna, aby mogła przenosić obciążenie ruchu tramwajowego który był przewidziany do wprowadzenia na całej długości obwodnicy. Dlatego też pas rozdzielający obydwie jezdnie jest tak szeroki.

W latach 1977-78 trwały prace ziemne, układano krawężniki, ciągnięto sieci kanalizacji deszczowej. Pamiętam jak w 1977 roku gdy byłem w Jeleniej Górze bo kierowałem budową skoczni w Karpaczu to idąc na działkę swojego pracownika przełaziliśmy po krawężnikach. Projekt budowy obwodnicy przewidywał jako podbudowę pod asfalt odpowiednią warstwę betonu. Jednak wykonawcy zgłosili wniosek racjonalizatorski który miał dać oszczędności i zamiast betonu na podbudowy użyto warstw kruszywa o odpowiedniej granulacji i grubości warstw. Miało to wszystko zapewnić wystarczającą wytrzymałość jezdni. Życie pokazało że tak się jednak nie stało.

Te wszystkie wcześniejsze informacje o obwodnicy miałem z drugich ust, bo byłem wrocławianinem, a w Jeleniej Górze bywałem rzadko.

Od 2 lutego 1979 roku z powodów rodzinnych stałem się jeleniogórzaninem i rozpocząłem pracę w Rejonowej Dyrekcji Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich w charakterze inspektora procesów inwestycyjnych. Wtedy za epoki Gierka nie było inspektorów nadzoru. Była tzw świadomość wykonawcza i to kierownictwo wykonawcy pilnowało jakości wykonania robót. Do naszych zadań należało pilnowanie spływu dokumentacji projektowych, zapewnienia ciągłości płatniczych, a nasza rola na budowach polegała na tym, że sprawdzaliśmy czy jest coś robione, ale już nie pilnowaliśmy jak! Dopiero w 1981 roku przywrócono rolę inspektora nadzoru inwestorskiego.

Jednym z zadań jakie mi podlegały była właśnie obwodnica północna. Wtedy już na budowie obwodnicy było spiętrzenie robót bo 22 lipca 1979 roku przez obwodnicę w drodze do Szklarskiej Poręby miał przejechać „towarzysz Edward Gierek”. Odbywały się ciągle narady, poganianie ze strony „czynników politycznych” wykonawców... dla miejscowych wariatów. Ja miałem już za sobą „przygodę” z budową huty Katowice i wiedziałem jak wygląda „prawdziwa socjalistyczna budowa” i co to znaczy traktowanie z góry wykonawców przez partyjnych poganiaczy. W mojej ocenie zachowanie pana Tadeusza Kielczewskiego dyrektora Zjednoczenia Przedsiębiorstw Komunalnych było, porównując z warunkami na hucie Katowice, wyjątkowo delikatne, choć przyznaję też momentami karygodne. Np. na jednej z narad na skrzyżowaniu przyszłej obwodnicy z ulicą Różyckiego żądał od dyrektora WPRPK aby za kilka dni to skrzyżowanie było gotowe, na to dyrektor że ze względów technologicznych – tu wymieniał jakich, nie da rady! Na to „towarzysz Kielczewski”: Władek (tak miał na imię dyrektor Kopczyński) jesteś zmęczony, idź na urlop. Marek (tu zwrócił się do zastępcy Kopczyńskiego pana Marka Strzetelskiego) od dzisiaj jesteś dyrektorem a na środę ma być zrobione... No i łamiąc technologię zrobiono!

Wracając do rogatek, czyli przejazdu przez linię kolejową. Na estakadę nie było szans, więc wstępnie wymyślono przejazd kolizyjny dwujezdniowy. Na to kolej z kolei nie wyraziła zgody i stwierdzili że zgodzą się na jednojezdniowy ze szlabanami. Cóż! Kolej państwo w państwie więc realizowano zwężenie trasy do jednej jezdni z rogatkami. Kierowcy to potem przez kilka lat do 1994 roku odczuwali... Jako ciekawostkę mogę podać, że oglądałem tabliczkę znamionową mechanizmu podnoszenia szlabanów. Napisane tam było, oprócz danych polskiego producenta: „сделано для климата СССР” (zrobiono dla klimatu ZSRR). Ale miało być użytkowane w Polsce.

Budowa się więc zrywami toczyła i może teraz opiszę poszczególne planowane i te zrealizowane obiekty inżynierskie, bo planowano wiele takich i nadano im kolejne numery”

Wiadukt nr 1 to miało być bezkolizyjne skrzyżowanie z obwodnicą południową. Pod ten obiekt w tamtym czasie prowadzono regulacje okolicznych wzgórz w Grabarowie. Robiono to też przy użyciu materiałów wybuchowych doprowadzając do uszkodzeń sąsiednich domów. Pamiętam jak byłem na wizji u pani bodajże Sienkiewicz której dom bardzo ucierpiał przy tych pracach.

Wiadukt nr 2 miał być nad potokiem Złotucha. Nazwa tego potoku nie jest przypadkowa, bo i jeszcze dzisiaj są tacy co w jego nurcie starają się wypłukać złoto i podobno im się udaje! To jest niedaleko

obecnego węzła Grabarowskiego. Przewidziano tu prawdziwy most trójprzęsłowy pod którym miał przepływać ten złotonośny potok, a obok po obydwu stronach ciek w wodnego miały być drogi rolnicze. Racjonalizatorzy, promineni wykonawcy czyli dyrektorzy doszli do wniosku, że te drogi na pewno nie muszą być, a nurt potoku zmieści się w rurach kanalizacyjnych o odpowiedniej średnicy. Jak wymyślili, tak i zrobili. Ułożono poprzecznie dwa ciągi rur betonowych o dużej średnicy. Potok się w nich mieścił. Potem powoli warstwami zasypano. Nad tym wszystkim ułożono dwie jezdnie asfaltowe. Kiedy już myślano, że to wszystko, stwierdzono, że prefabrykaty rur betonowych w położeniu poziomym nie są przewidziane na takie obciążenia i cała nadsypana ziemia spowodowała że te rury stały się „plaskate” a w gotowych już jezdniach zrobiły się zapadliska. Zamówiono więc rury betonowe już odpowiednio zazbrojone, rozkopano nasyp i wymieniono kręgi na takie nie płaszczące się. Zrobiono to po cichu, nie robiąc przy tym żadnych propagandowych sztuczek.

Wiadukt nr 3. Następnym obiektem miał być most nad obwodnicą dla przepędzania bydła usytuowany na wysokości włączenia się do ulicy Wiejskiej. Nie powstał, Powstało jedynie niby skrzyżowanie pozwalające na lewoskręt od wschodu w stronę Wiejskiej.

Wiadukt nr 4. to węzeł zabobrzański z imponującymi rozjazdami dającymi możliwość zjazdu i wjazdu w ulicę Ogińskiego. Wtedy w czasie budowy ta przyszła ulica była określana jako droga komunalna zadanie 2 i 3. Odcinek od ronda i do Karłowicza już istniał. O węzle pisałem wcześniej, ale sam wiadukt to też ma ciekawą historię. Budowany był z typowych prefabrykatów powszechnie wtedy stosowanych w Polsce przy budowie drogowych estakad i wiaduktów. Jedynie przyczółki były wylewane na miejscu. W Jeleniej Górze kierownikiem budowy był bardzo dobry i sumienny pan Waclaw Iwański. Prace prowadził ściśle zgodnie z dokumentacją niczego nie „upraszczając”. Jednak tak jak w całej Polsce po kilkunastu latach okazał się że ten tak jak i inne tej samej technologii wiadukty i estakady w Polsce jest bblem. Został on tak jak i inne o tej samej konstrukcji obiekty w Polsce rozebrany i wybudowany na nowo w zupełnie innej technologii. Węzeł służy i jak na razie nie ma żadnych do niego zastrzeżeń.

Najbliższym, kolejnym skrzyżowaniem i to kolizyjnym było skrzyżowanie z ulicą Różyckiego. Innych skrzyżowań nie przewidywano. Dla tej klasy drogi przepisy ściśle określały co wolno, a co nie wolno. Po latach gdy jednak postanowiono wybudować nowe osiedle Zabobrze III za obwodnicą klasa drogi musiała się zmienić. Z obwodnicy stała się zwykłą trasą średnicową, czyli dwupasmową ulicą dla ruchu międzyosiedlowego. Planowano też wykonanie bezpiecznego bezkolizyjnego przejścia pomiędzy Zabobrzem II, a Zabobrzem III. Przewidywano że powstanie na wysokości dzisiejszego Kauflandu. Przedstawiono trzy koncepcje. Dwie zakładały szerokie, ze sklepami, przejście pod obwodnicą, a jedna platformę nad obwodnicą – taką jak się teraz buduje nad autostradami przejścia dla zwierząt, tylko o innej nawierzchni. Żadna koncepcja nie została zrealizowana, za to mamy wiele przejść połączonych z wieloma skrzyżowaniami, więc szybkie przemieszczanie jest niemożliwe, ale za to mamy wiele wypadków z udziałem pieszych. Powstały też wjazdy i zjazdy do stacji benzynowych czy marketów. Pierwsze takie skrzyżowanie o którym początkowo mówiono, że niemożliwe z uwagi na klasę drogi powstało dla nowo wybudowanej stacji benzynowej na prośbę inwestora pana Zajki, Przypadkowo radnego rady miejskiej!:-) Powstała stacja firmy Dea, która obecnie jest to teraz stacja sieci Shella.

Skrzyżowanie z ulicą Różyckiego miało być bardziej rozbudowane, skanalizowany miał być ruch uliczny i pieszy, to znaczy miały być wysepki wymuszające właściwy ruch samochodów. Te wysepki były właśnie powodem scysji i wymuszania na naradzie z panem Tadeuszem Kiełczewskim. Pan Kiełczewski chciał pilnego zaasfaltowania skrzyżowania, na to dyrektor WPRK mówi, że nie zdąży się wykonać tych wysepki z krawężnikami oddzielającymi pasy ruchu. Na to pan Kiełczewski stwierdził, że jak będzie zima i śnieg to się ruch w sposób naturalny skanalizuje więc mają szybko na płasko na całej powierzchni i tak do dzisiaj jest! Tyle, że doszedł zjazd i wjazd na przedłużeniu Różyckiego do Biedronki i Komfortu.

Potem w kierunku zachodnim na wysokości Paderewskiego zamiast wykopu miała zaczynać się estakada, która jak wcześniej napisałem musiała „trochę” od uruchomienia obwodnicy poczekać. Ale na razie jesteśmy w 1979 i 1980 roku więc o obecnej estakadzie później! Po lewej stronie (czyli tej od Bobru)

był ogromny dół który powoli zabudowano boksami garażowymi. Przez wschodnią krawędź tego dołu garażowego miała być poprowadzona kanalizacja deszczowa do Bobru. Ale prawie do samego końca nie była zrobiona, choć cała sieć pod obwodnicą aż do węzła zabobrzańskiego „koniczynki” - tak, w dodatku był już położony nad nią asfalt. Ta kanalizacja tymczasowo kończyła się na rogu tego dołu blisko Paderewskiego studnią betonową przykrytą dużą płytą żelbetową. Aby woda nie wypływała, a w sposób naturalny do czasu zrobienia połączenia do Bobru wsiąkała w grunt. Kiedy były słabe opady i nie było jeszcze nawierzchni to problemu nie było. Kiedy jednak położono warstwy asfaltu to gdy przyszła raz bardzo silna burza z „oberwaniem chmury” to cała kanalizacja od tej studni do węzła wypełniła się wodą i powstało ciśnienie tak duże, że nagle ta potężna płyta żelbetowa została ciśnieniem wody odrzucona, a woda zaczęła tryskać na wysokość kilku metrów całą średnicą studni. W końcu prawie dwa kilometry dwóch ciągów rur o dużej średnicy były wypełnione wodą. Ta tryskająca woda momentalnie zalała wszystkie garaże i stojące w nich samochody do wysokości ponad metra. Po tym zdarzeniu od razu zaczęto kłaść rurociąg zbiorczy do Bobru.

Prace trwały, nawierzchnia aż do torów kolejowych została wykonana i nagle przypominano sobie, że musi zostać wykonana kanalizacja sanitarna od strony ulic Działkowicza i Paderewskiego bo przecież miały tam dalej stanąć w ramach Zabobrza III bloki mieszkalne. Stwierdzono, że nie problem, ukształtowanie terenu pozwala na zastosowanie przecisku pod trasą. Ściągnięto prasę do tych prac i zaczęto od strony południowej pchać - wypychając odpowiednie rury. Takich robót nie można przerwać, aż do końca bo inaczej w razie postoju jest niebezpieczeństwo zakleszczenia się rur. Ale nagle jakiś decydent polityczny stwierdził, mimo protestów fachowców, że ta prasa na jakiś czas jest potrzebna w innym mieście w województwie jeleniogórskim i prasę na jakiś czas zabrano. Gdy wróciła to zaczęto znowu pchać rurę, ale klops! Grunt zassał te rury i już nie dało się prac kontynuować! Rozpuszczono wtedy plotkę jako „najprawdziwszą prawdę” że w gruncie trafiono na litą skałę i trzeba to wykonać poprzez przekopanie gotowego odcinka trasy. Widziałem te prace i muszę przyznać, że tak pięknego żwiru i zwietrzliny dawno nie widziałem. Ani jednego większego głazu... Potem to zasypano, asfalt położono i po paru latach musiano zapadlisko w jezdni naprawiać bo niewłaściwie zasypywano i grunt osiadł! I wszystko przez kretyńskie pomysły jakiegoś „ważnego” bubka politycznego.

W końcu zwężenie na torach zrobiono, trasę do Grunwaldzkiej doprowadzono. I towarzysz Gierek mógł „zaszczycić” swym przejazdem do Granitu w Szklarskiej Porębie. Granit był to nowo wybudowany dom wczasowy komitetu centralnego PZPR. W wyniku tych różnych zawirowań na budowie obwodnicy działka ogrodnicza która jest tuż koło torów kolejowych bywała co jakiś czas niszczone przez przekopy. Użytkownik mimo tych zniszczeń w końcu był zadowolony, bo za każdym razem ją z grubsza porządkował, a za każdą nową dewastacją otrzymywał odszkodowanie jakby to była działka w pełni zagospodarowana.

Na odcinku od przejazdu do Grunwaldzkiej miała być postawiona nowa stacja redukcji gazu bo stara była w ciągu obwodnicy. Przyszedł wcześniej projekt fundamentów pod tę stację. Wykonawca sumiennie i bardzo dokładnie zgodnie z projektem wylał te fundamenty i czekano na dostarczenie kontenerowej stacji redukcyjnej. Projekt fundamentów powstał wraz z projektem obwodnicy, minęło parę lat od wykonania projektu i gdy gazownicy przywieźli kontener ze stacją to okazało się, że jest ona cztery razy mniejsza niż początkowo zakładano. Na szczęście jedno pole fundamentów miało takie wymiary, że jakoś ten kontener udało się postawić, a pozostałe pola zostały zasypane. Były jeszcze perturbacje z magistralą centralnego ogrzewania z ciepłowni do śródmieścia, ale to był drobiazg...

Opowiedział mi niedawno jeden z wykonawców jak to było tuż przed oddaniem obwodnicy do użytku. Kilka dni przed zakończeniem robót i przejazdem pierwszego sekretarza Gierka przywieziono kilka wagonów kolejarzy którzy mieli w czynie społecznym robić zieleni. Wyposażono ich w grabie i łopaty. Po kilku godzinach kolejarzy już na zieleni nie był no i nie było łopat i grabi, a prace zostały dokończone przez pracowników WPRPK.

Jednym z pozytywów tego, że miałem do czynienia z budową obwodnicy było to, że poznałem grupę bardzo fajnych ludzi, pracowników Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Robót Komunalnych. Z większością z

nich dalej utrzymywałem i utrzymuję kontakt. Za roboty instalacyjne jako majster odpowiadał Kazimierz Synowiec pochodzący ze Śląska. Niezwykle sumienny i mądry człowiek. Był bardzo oddany swej pracy i strasznie nie lubił nie uzasadnionych uwag. Jego koledzy czasami, aby zobaczyć jak się „fajnie złości”, prowokowali go swymi uwagami, a Kaziu oczywiście się złościł. Potem mu przechodziło i sam się z tego śmiał. Po zakończeniu prac przy obwodnicy został projektantem i to jednym z najlepszych w naszym regionie. Współpracował przy ważnych planach zagospodarowania przestrzennego. Niestety, po latach miał wypadek, wyszedł z niego poturbowany i całkowicie zdrowia nie odzyskał. Kilka lat temu pochowaliśmy Go na cmentarzu przy ulicy Sudeckiej. Wiem, że jego działalność projektową kontynuuje córka. Krzysztof Sobala drogowiec. Po latach został dyrektorem Wojewódzkiego Zarządu Dróg, a po likwidacji województwa jeleniogórskiego pracował w powiecie ziemskim. W swoim czasie zapisał swoje córki do Aeskulapa i tam poznałem jego dzieci i żonę filologa. Andrzej Wojnarowski też drogowiec. Choroba jego córki spowodowała, że dla ratowania jej zdrowia i życia musiał z rodziną wyjechać do USA bo tylko tam mogli jej pomóc. Andrzej to potomek znanej jeleniogórskiej nauczycielki Wojnarowskiej, a jego siostra już pod nazwiskiem Pilarz też kontynuowała nauczycielską tradycję rodzinną. Jego siostra była też wspaniałą instruktorką harcerską. Utrzymujemy z Andrzejem kontakt. Ireneusz Truchlewski mieszkaniec Łomnicy założył firmę z usługami budowlanymi. Dawno go nie widziałem. Kierownikiem robót sieciowych był pan Stanisław Döring mieszkaniec Karpacza.

Obwodnica w końcu została oddana do użytku, kierowcy mogli nią już jeździć. Rogatki kolejowe dosyć często miały opuszczane szlabany, bo wtedy ruch kolejowy na tej trasie do Szklarskiej, czy do Zgorzelca, czy też do Lwówka był bardzo duży. Średni czas zamknięcia rogatek na dobę był ponad 6 godzin. Po panach Kopczyńskim i Strzetelskim dyrektorem WPRK został pan Edmund Becelewski bardzo wyważony i konkretny menager. Miał wraz ze swoimi inżynierami śmiałe projekty co do dalszego rozwoju WPRPK, ale przyszedł stan wojenny, ograniczenia w wielu inwestycjach i WPRPK nie ma.

Ale wracajmy do obwodnicy północnej. Potem był sierpień 80, potem był stan wojenny i nikt nie myślał o realizacji estakady której projekt czekał na realizację. Nie było też środków finansowych oraz „mocy przerobowych” właściwej firmy mostowej. Estakada czekała na realizację do lat dziewięćdziesiątych. To, że pamięć ludzka jest zawodna i zaciera wspomnienia miałem dowód gdy kilka razy jako przykład, że za Gierka wiele się budowało usłyszałem, że za niego „estakadę zrobiono...”. Na początku stanu wojennego musiałem przestać pracować w Wojewódzkiej Dyrekcji Inwestycyjnej gdzie zakładałem i byłem przewodniczącym Solidarności bo atmosfera wokół mnie zrobiła się dosyć gęsta! Po kilku latach od byłej kadrowej tej firmy dowiedziałem się, że byłem na liście do internowania, ale dyrektor Marian Łazarewicz wywalczył skreślenie mnie z tej listy, ale po 13 grudnia „trochę” mnie ścigał więc odszedłem. Jednak jestem wdzięczny, że na „internę” nie trafiłem i nie mam z tego powodu wyrzutów sumienia. Nie „zazdroszczę” tym co tam trafili i że po okrągłym stole mogli zaliczać się do kombatantów solidarnościowych. Ale miało być o obwodnicy więc wracajmy ad rem!

Estakada i kolejne etapy tej obwodnicy musiały czekać na lepsze czasy czyli na powrót samorządności. A ja w tym czasie jako kierownik robót budowałem Zabobrze!

Przyszedł rok 1989, a potem dzięki rządowi Tadeusza Mazowieckiego wprowadzono samorządność w gminach i województwach. Czyli dla Polski lokalnej przyszły lepsze czasy i wróciła obwodnica to znaczy znowu zaczęto o niej poważnie rozmawiać, działać i w końcu coś robić. Ulice miasta w ciągach dróg krajowych były jeszcze w zarządach województw więc finansowanie tych zadań i nadzorowanie ich utrzymania czy inwestycji należało do służb wojewody. Kolejki na obwodnicy na przejeździe były coraz dłuższe, więc zbudowanie bezkolizyjnego przejazdu stało się palące. Obwodnica czekała, a której nazwy kilka razy się zmieniały: Najpierw od 1979 roku trasa XXXV lecia PR, w 1989 roku, od 1989 roku Konstytucji 3 maja, a po latach na fali hołdowaniu papieża w 1999 roku nadano Jana Pawła II. Nie ukrywam, że byłem wtedy przeciw nadawaniu nazwy ulicy na cześć żyjącej osoby! Ale parcie było tak silne, że większość radnych przegłosowała.

Wracamy jednak do początku lat dziewięćdziesiątych czyli jeszcze ulicy Konstytucji 3 maja. Województwo zdobyło środki na jedną nitkę estakady. Opracowano nowy projekt zakładający inny układ konstrukcyjny. Nie uwzględniono w nim jednak już tego co zakładano wcześniej, że na całej trasie obwodnicy w pasie rozdzielającym zostaną wbudowane tory tramwajowe tramwaju miejskiego który łączyłby Maciejową, Zabobrze, Cieplice. Nowa konstrukcja estakady takich obciążeń nie przewidywała.

Najpierw zaczęto budować tę od południa. W 1993 roku zaczęto wylewanie słupów konstrukcji i układanie wylanych i sprężonych na budowie elementów konstrukcji. Najpierw zrobiono próbny element który spełnił po próbach zadanie. Nie został wykorzystany do budowy i leży obecnie obok estakady. Były plany jego wykorzystania ale nie zostały zrealizowane. Jest to temat na zupełnie inną opowieść... W 1995 roku ruch na tej nitce estakady został puszczony. Kierowcy odetchnęli z ulgą.

W międzyczasie miasto przejęło odpowiedzialność za ulice będące w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich i wszystkimi ulicami zaczęło się zajmować. Nie było więc już kilku gestorów, a decyzje miały zapadać i zapadały w jednym miejscu. Teoretycznie na drogi krajowe i wojewódzkie miasto miało dostawać subwencje celowe z budżetu kraju. Różnie z tym bywało. Z tytułu przejęcia wszystkich ulic powstał Miejski Zarząd Dróg i Mostów który kontynuował prace nad kolejnymi zadaniami obwodnicy. Było też dużo dyskusji jak ma wyglądać skrzyżowanie obwodnicy z ulicą Grunwaldzką. Wiele osób twierdziło, że wielopoziomowe, inni że powinno być rondo. Ustalono jednak, że takie jakie dzisiaj jest to wystarczy... I tak to nie jest obwodnica ale ulica średnicowa.

Dużo wcześniej przez wiele lat planowana była odnoga obwodnicy od ulicy ówczesnej Wynałazców do „małej poczty”. Ta odnoga zakładała, że wiele budynków było do wyburzenia, Cała zachodnia strona ulicy Kasprowicza, domy przy Poznańskiej, Piotra Skargi, Groszowej (wtedy Nowotki) włącznie z częściowym zarurowaniem potoku Pijawnik. Kiedy na początku kadencji 1990-94 pytaliśmy się projektantów starego planu zagospodarowania czy ta odnoga musi być, to święcie przekonywali że musi! I już!!! Pytałem się ich, czy po włączeniu do Wolności zostanie też poszerzona ta ulica na wysokości małej poczty odpowiadano, że nie! Wtedy jako członek zarządu miasta bardzo parłem aby nowy plan zagospodarowania dla starej Jeleniej Góry robili inni projektanci niż dotychczasowi, żeby inny specjalista od komunikacji spojrział na to zagadnienie. Wygrał wtedy przetarg na opracowanie planu zespół pod kierownictwem znanego w Polsce architekta urbanisty z Wrocławia Andrzeja Gretschela. Zanim przystąpiono do sporządzenia nowego planu dokonali oni głębokiej analizy ruchu samochodowego, planowanych budów nowych, potencjalnych nowych miejsc pracy, zrobiono ankiety wśród mieszkańców. Po analizie doszli do wniosku specjaliści od komunikacji tego zespołu, że taka rozbudowana odnoga od obwodnicy do Wolności nie jest potrzebna, że ten normalny zwykły ruch swobodnie przyjmie istniejący układ ulic z ewentualną budową ulicy o mniejszych parametrach wzdłuż wschodniego brzegu rzeki Kamiennej. Wyszło też, że tak naprawdę ta planowana wcześniej odnoga zakładała transport tędy prefabrykatów z wytwórni wielkiej płyty przy d. Legnickiej na planowane nowe osiedle centralne. Wielkiej płyty już dawno nie ma, jest Tesco, no i osiedla centralnego też nie zaczęto budować. Mieszkańcy planowanych do wyburzenia domów mogli zacząć te domy modernizować, remontować,... ale co w międzyczasie zostało zrujnowane to się już nie wróci! Plan Gretschela został uchwałą rady miejskiej przyjęty, ale niestety sam pan Andrzej Gretschel w 1994 roku zginął w wypadku samochodowym. Byłem z architektem miejskim Mirkiem Jaskólskim na jego pogrzebie we Wrocławiu przy ulicy Smętnej. Należało mu się!

Wracając do 1998 roku czyli prac nad kolejnym etapem obwodnicy od ulicy Grunwaldzkiej do Zgorzeleckiej. To była wtedy ogromna dyskusja w radzie miejskiej jak ma być rozwiązane skrzyżowanie obwodnicy i ulicy Grunwaldzkiej. Z estakadą, z rondem czy po prostu zwykłe rozbudowane skrzyżowanie. Z tego tytułu ciągnęła się sprzedaż przez miasto terenów przy tym przyszłym skrzyżowaniu. Ostatecznie wygrała koncepcja zwykłej, rozbudowanej krzyżówki ze światłami. Tereny sąsiednie się zwolniły, miasto zgodnie z decyzjami radnych gruntu sprzedało no i mamy obok krzyżówki Castoramę a z drugiej strony pawilon Neonetu, a przy tym obok krzyżówki dodatkowe wjazdy i wyjazdy – co raczej nie powoduje

płynności ruchu samochodowych. Jest jeszcze jeden „drobiazg” rzutujący na to skrzyżowanie. Jest ono na dosyć niskim względem poziomu Bobru poziomie. Gdy w Bobrze jest wysoki poziom wody to pokazuje się ona na tym skrzyżowaniu. Przypuszczam, że gdyby poziom jezdnii był około 60 cm wyżej takich zalań i podtopień by nie było. Dalsze obiekty inżynierskie zostały zbudowane jak w pierwotnej koncepcji, może w innej nowocześniejszej technologii ale spełniają swoją rolę.

Nie udało się budowa ronda z ulicą Sobieskiego i przejścia „obwodnicy” w ulicę Zgorzelecką. Pamiętam jak trafiła do prezydenta miasta opinia pierwszego projektanta obwodnicy inż. Włodzimierza Kanoniuka który pisał, że profil ronda planowanego w tym miejscu grozi tym, że samochody ciężarowe tzw. TIR-y mogą się na takim rondzie wywracać. Prezydent zapytał się ówczesną naczelnikę co o tym sądzi i że należałoby to sprawdzić. Ten głos pana inż. Włodzimierza Kanonika został zignorowany i padło stwierdzenie, że on już ma swoje lata i zupełnie nie ma racji. Kiedy oddano ten odcinek obwodnicy do użytku, to zaraz na początku eksploatacji doszło do wywrotek tirów na rondzie. Wiszą na wjazdach na to rondo znaki bardzo mocno ograniczające prędkość pojazdów. Czasami seniorzy projektowania mają jednak rację!

Jest jeszcze obwodnica południowa której nadano nazwę alei Solidarności. Przy jej budowie nie uczestniczyłem, ale wiem też jakie perturbacje były z rozpoczęciem jej budowy. Miasto za prezydentury Józefa Kusiaka złożyło z kompletem wymaganych dokumentów wnioski do zarządu województwa dolnośląskiego o dofinansowanie tej budowy. Wniosek uzyskał bardzo wysoką ocenę zespołu opiniującego. Niestety zarząd województwa który wtedy był koalicyjny PO i PiS odrzucił ten wniosek, a za odrzuceniem głosował między innymi członek zarządu pochodzący z Karpacza wtedy już pisowiec Andrzej Pawluszek. Na tym posiedzeniu był mój syn Wojtek który jako stażysta, absolwent wydziału prawa i ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego obsługiwał posiedzenie tegoż zarządu. Wojtek i Andrzej Pawluszek byli kolegami bo wcześniej w tym samym czasie należeli do Unii Wolności. Wojtek zapytał się po posiedzeniu Andrzeja dlaczego? Przecież jest ta obwodnica bardzo potrzebna. Andrzej wtedy stwierdził, że tak musieli, ale na obwodnicę miasto dostanie w inny sposób. Nie dostało, a w prasie gdy mieszkańcy Jeleniej Góry protestowali to nagle Andrzej Pawluszek stwierdził, że wniosek był źle przygotowany!?! Co jak wiadomo było g.wno prawdą. Ja to wtedy sprostowałem pisząc co o słowach Andrzeja myślę. Jak się potem okazało w puli województwa brakowało środków na budowę czegoś w Brzegu Dolnym za czym wtedy bardzo mocno optował były burmistrz Brzegu pan Skorupa, więc zarząd województwa Jelenią Górę uwalił, a środki przeznaczył na Brzeg. Przyszło im to łatwo bo dla nich w zarządzie prezydent Jeleniej Góry był „niesłuszny politycznie” bo z SLD. Obwodnica południowa prawie jest, ale brakuje nowego odcinka od Grabarowa do wlotu istniejącego ze skrzyżowaniem z ulicą Wincentego Pola. Brakuje też ronda na skrzyżowaniu z ulicą Sudecką i tworzą się tak korki, zwłaszcza w godzinach szczytu.

Gdy w Jeleniej Górze nastał inny prezydent i w oczach nowego zarządu województwa już „słuszny”, to ten sam wniosek, przygotowany przez ten sam zespół, na budowę obwodnicy okazał się już dobrym, przeszedł i można było tę drogę wybudować.

Niestety mimo, że tak miało nie być to wszelkie gremia polityczne nie kierują się dobrem mieszkańców ale barwą polityczną wnioskodawców. I to się coraz bardziej pogłębia! Dotyczy to wszelkich szczebli samorządowo-rządowych wybieranych w wyborach proporcjonalnych czyli mocno partyjnie!

Są dalsze plany nowych przebiegów i obwodnic, ale czy powstaną w najbliższym czasie to trudno powiedzieć, raczej nie tak szybko. Gdyby powstało przebiecie od alei Solidarności do ulicy Wolności, a potem do Spółdzielczej to wtedy centrum miasta Jeleniej Góry zupełnie byłoby wolne od ruchu tranzytowego. Była też planowana trasa równoległa do ulicy Wolności do Cieplic, nawet zostały zarezerwowane tereny pod jej przebieg, ale to już raczej w sferze marzeń, choć mam nadzieję, że jednak za swojego życia doczekam....

Kazimierz Piotrowski



## Zdjęcia!

Moich jest tylko kilka, kilka jest innych autorów, ale najwięcej wspaniałych fotografii jest autorstwa fotografa Tomasza Olszewskiego. Wybitnego fotografa który do Jeleniej Góry trafił w 1976 roku. W 1959 został członkiem rzeczywistym Związku Polskich Artystów Fotografików – jako jeden z pierwszych w kotlinie jeleniogórskiej. Był związany najpierw ze Szklarską Porębą i tam dorastał po wojnie, potem studiował na uniwersytecie wrocławskim gdzie utrwał zmiany w tym mieście i znowu wraz z żoną Lidią trafił do kotliny jeleniogórskiej. Tu działał i pracował do końca. Zmarł w 2020 roku w Szklarskiej Porębie. Miałem zaszczyt i przyjemność pracowania z nim. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych pracował jako fotograf dokumentalista w Wojewódzkiej Dyrekcji Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich. Ja też tam wtedy pracowałem i mogłem, za jego zgodą, korzystać z jego ciemni....

Przesympatyczny i ciepły człowiek. Kiedy była budowana obwodnica, on dokumentował te prace, a zwłaszcza utrwał na kliszy fotograficznej to co się działo wokół budowanej obwodnicy północnej. Ściągałem te zdjęcia innych, niż mojego, autorstwa poprzez stronę <https://polska-org.pl>. Można podziwiać...



Cenne kamienice przy Podwalu które „musiały” dać miejsce dla doraźnego rozwiązania problemów komunikacyjnych miasta. Zdjęcie z około 1960 roku wykonane na potrzeby planu Romana Tunikowskiego. Widać po oknach że budynki już częściowo wykwaterowane.



Na wysokości pałacyku. Przynajmniej 1976/77



Po lewej stronie dzisiaj jest parking samochodowy, a dalej garaże i Karłowicza.



Legnicka przed przejazdem kolejowym od strony Zabobrza.



Legnicka przed Grunwaldzką. Po lewej stronie dzisiaj jest stacja benzynowa i MacDonaldis.



Przejazd kolejowy widziany od strony Zabobrza. Rozpoczęły się wycinki drzew.



Przejazd kolejowy widziany od strony Grunwaldzkiej.



Widok od Zabobrza. Padają już drzewa.



Od strony Paderewskiego widziane wycięte drzewa.



Legnicka tuż za torami kolejowymi. Widok w stronę Grunwaldzkiej. Z budynku Legnicka 6 pozostał już pusty plac.



Skrzyżowanie ulic Grunwaldzkiej i Legnickiej. Z widocznych na tym zdjęciu budynków nic nie zostało.



Powalone drzewa tuż przed budynkiem Technikum Budowlanego.



Po lewej budynek Legnicka 6 przed wyburzeniem, ale już wysiedlony.



Pętla na skrzyżowaniu Paderweskiego i Legnickiej powoli ulega likwidacji. Dochodzą już od wschodu krawężniki przyszłej obwodnicy.



W lipcu oddana zostanie do użytku część tzw. obwodnicy północnej w Jeleniej Górze. Nowy trakt znacznie usprawni komunikację z kierunku Wrocławia do Zgorzelca







Skrzyżowanie Rózyckiego i przyszłej obwodnicy. Tu gdzie baraki na dole jest obecnie skwerek. McDonald chciał tu postawić swój obiekt ale ostry protest w latach dziewięćdziesiątych mieszkańców punktowców spowodował że inwestor został załatwiony negatywnie.



1977 rok. Pamiętam bo poprzez te krawężniki chodziłem wtedy na działkę pracownika Ludwika Smala. Na pierwszym planie po prawej stronie stolarnia Simeu której już nie ma, dzisiaj tu stoi Biedronka i Komfort. Pozostałe budynki zachowały się, a zabudowa ulicy Działkowicza dopiero powstaje.



W dali ciepłownia Zabobrze która kilka lat (około 2010 roku) temu została zlikwidowana. Zachował się jeszcze widoczny komin. Bliżej budynek Technikum Budowlanego a dzisiaj LO nr 3. Warsztat pana Stanisława Dzięciołowskiego jeszcze malutki. Na dole po lewej widoczny sklepik spożywczy który dopiero w 2020 roku zaprzestał działalność.



Skrzyżowanie Legnickiej z Paderewskiego. Pętla autobusowa i kiosk. W głębi widać warsztat samochodowy pana Stanisława Dzieciołowskiego. Przed nim widoczny w dali kiosk Ruchu. Miedzy kioskiem Ruchu a warsztatem pod ziemią suchy kryty zbiornik. Pan Stanisław za parę lat przejmie ten plac i nad tym zbiornikiem postawi budynek mieszkalny. Zbiornik służy obecnie za magazyn warsztatu.



Z budynku Legnicka 6 została kupa gruzu.





1993 rok:





2002 rok







19 marca 2005 roku. Tu zawsze gdy jest wysoki poziom w Bobrze wybija woda. Gdyby poziom obwodnicy w czasie budowy został podniesiony do około metra, nigdy takiej sytuacji by nie było.

