

## POLNISCH TEXT

### Gdańska autostrada - ostatnie ślady

Krótką prezentacją ostatnich śladów "gdańskiej autostrady" w chwili pisania tego artykułu częściowo jest już nieaktualna. Dlatego niektóre zdjęcia przedstawiają obiekty w stanie jaki obecnie (to jest w roku 2022) już nie istnieje lub wygląda zupełnie inaczej.

*Numeracja przepustów* - według wykazu z części poprzedniej.

*Niebieskie strzałki* - wskazują kierunek nurtu cieków wodnych.

Krótki i ogólny opis pozostałości po "gdańskiej autostradzie" w kierunku południowym:

**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010),

**mapa** - © Open Street Maps (2022)



1. *Wykop ziemny*, którego dawne rozmiary i zasięg pokazuje fragment mapy topograficznej w prawym górnym rogu.

2. *Przepust numer 1* na cieku wodnym o nazwie *potok Siedlicki*. Jego szerokość w wersji oryginalnej wynosiła około 120 metrów. Obiekty

widoczne z lewej strony wlotu i prawej strony wylotu są współczesne - więc z oryginalnym przepustem nie mają nic wspólnego.

### 3. *Przepust numer 2.*

**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010),

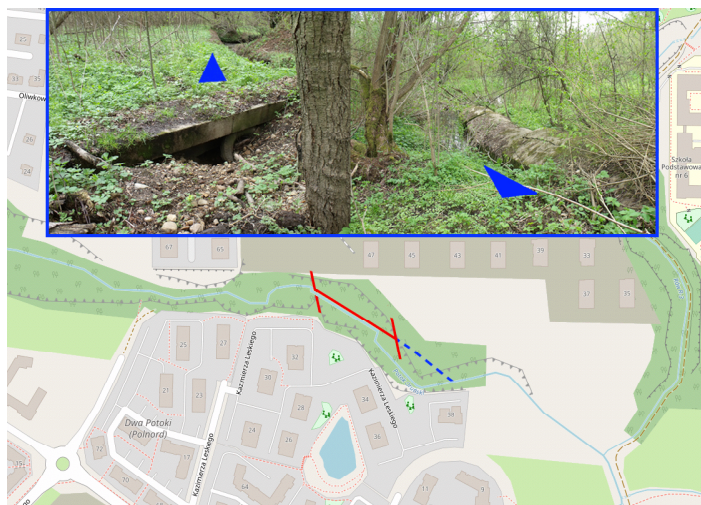
**mapa** - © Open Street Maps (2022)



Znajduje się na małym polnym cieku wodnym *bez nazwy* w południowych okolicach obecnej ulicy Kartuskiej. Ma orientacyjną szerokość 60 metrów. Czołowa ściana wylotu jest prawdopodobnie zniszczona.

#### 4. Przepust numer 5.

**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010),  
**mapa** - © Open Street Maps (2022)



Znajduje się na cieku wodnym o nazwie *potok Oruński*. Z orientacyjnych pomiarów wynika, że przepust przebiegający pod kątem 45 stopni miał około 110 metrów długości. Pierwotnie powstał na otwartej przestrzeni ale obecnie jest pośród gęstych krzewów i zarośli. W roku 2001 przepust uległ zatkaniu i od tego momentu potok opływa przepust od

strony południowej omijając niewielkie rozlewisko wody jaki utworzyło się u wylotu przepustu i stary kanał odpływowy. Rozlewisko to częściowo podmyło końcowy odcinek przepustu powodując jego osiadanie, a sam wylot z nieznannej długości fragmentem - odpadł i utonął w jego toni.

#### 5. Przepust numer 7.

**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010)  
**mapa** - © Open Street Maps (2022)



Znajduje się na cieku wodnym o nazwie *potok Kowalski*. Ma około 35 metrów szerokości i wbrew pozorom jest trudny do sfotografowania. Wlot przepustu po stronie zachodniej porasta bagienna trzcina, natomiast ścianka czołowa jego wylotu jest zatopiona przez wodę potoku prawie do jej górnej krawędzi.

## 6. Przepust numer 8.

**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010),  
**mapa** - © Open Street Maps (2022)

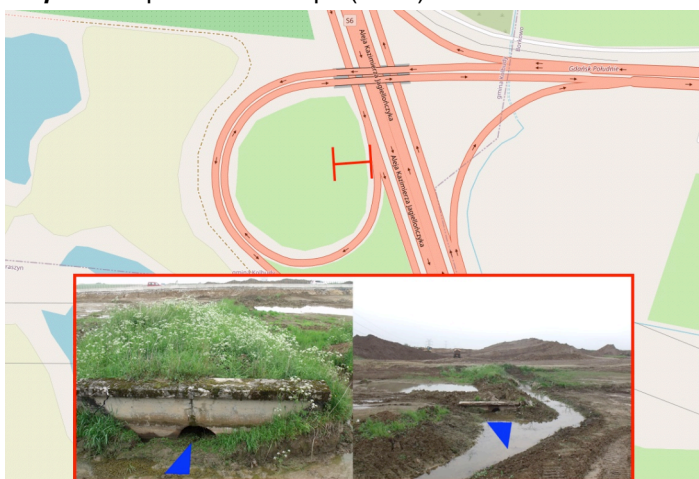


Jest to jedyny oryginalny przepust "gdańskiej autostrady" jaki wykorzystano we współczesnym projekcie Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (ZOT) - obecnie droga ekspresowa S6. Znajduje się na lokalnym cieku wodnym o nazwie *potok św. Wojciecha* i ma około 45 metrów szerokości. Droga S6 nie przebiega po nim

symetrycznie - po stronie wschodniej podstawa jej nasypu znajdowała się około 10 metrów od oryginalnego wylotu przepustu. Teren pomiędzy tymi punktami jest pasem nawiezionej i wyrównanej ziemi, której poziom znajduje się znacznie niżej od poziomu drogi S6 (jak na fotografii). Wlot przepustu po stronie zachodniej znajduje się na linii podstawy jej nasypu.

## 7. Przepust numer 9.

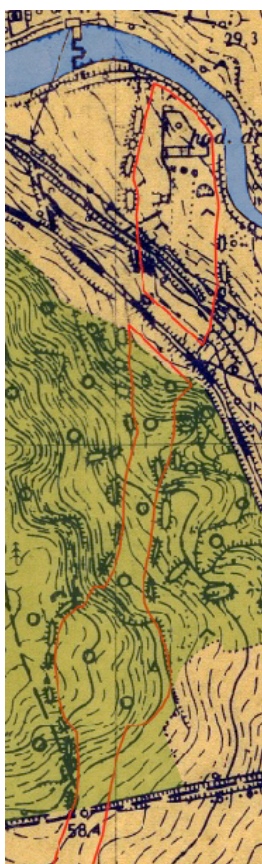
**foto** - © Krzysztof Wasilewski (2010),  
**mapa** - © Open Street Maps (2022)



Przepust o orientacyjnej szerokości 75 metrów znajdował się na niewielkim polnym cieku wodnym *bez nazwy*. Jego wylot znajdował się około 25 metrów od podstawy nasypu ZOT (obecnie S6). W roku 2010 przepust ten został zlikwidowany w związku z budową w tym miejscu nowego bezkolizyjnego

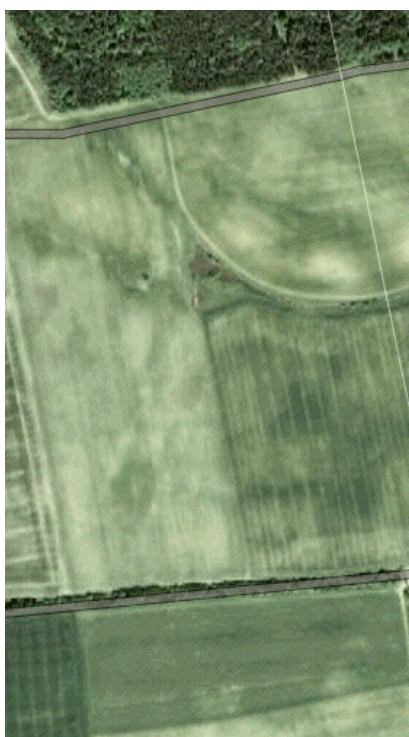
skrzyżowania dróg ekspresowych S6 i S7. Zdjęcia ilustracji 6 przedstawiają początkowy etap jego likwidacji w ramach przygotowywania terenu pod budowę tego skrzyżowania.

## 8. Ślady ziemne widoczne z poziomu ziemi.



Największe skupisko zachowanych pryzm ziemi znajduje się obecnie w lesie położonym na południe od rzeki Radunia (obszar zaznaczony na zielono). Pierwotnie omijały one o wiele mniejszy obszar tego lasu od strony południowo-wschodniej. Z czasem jednak jego obszar stopniowo powiększał się do rozmiarów znanych obecnie - jednocześnie pochłaniając te ślady. Obecnie są to więc porośnięte trawą i krzakami kopce ziemi znajdujące się między drzewami. Pozostałych widocznych na mapie poza jego obszarem już nie ma. Potencjalny ich poszukiwacz bezpośrednio w terenie nie zobaczy już niczego. Nie wszystko jest jednak stracone - wbrew temu co może się wydawać - dalszy ciąg prac wciąż jest widoczny. Trzeba tylko zmienić punkt widzenia i wykazać się pewną porcją cierpliwości.

## 9. Ślady ziemne niewidoczne z poziomu ziemi.



Dalszy ciąg prac jest czasem widoczny w sprzyjających warunkach i czasie na współczesnych zdjęciach satelitarnych i lotniczych. Rzadko widać je na nich w całości i wyraźnie - jak na ilustracji przykładowej. Najszerszy punkt słabo widocznego dużego kolistego rozszerzenia przecina polny ciek wodny *bez nazwy*. Jest to miejsce dla *przepustu numer 10*, którego w tym miejscu jednak nie ma. Obecnie brak jakichkolwiek śladów związanych z jego istnieniem lub budową - ta kwestia wymaga wyjaśnienia.

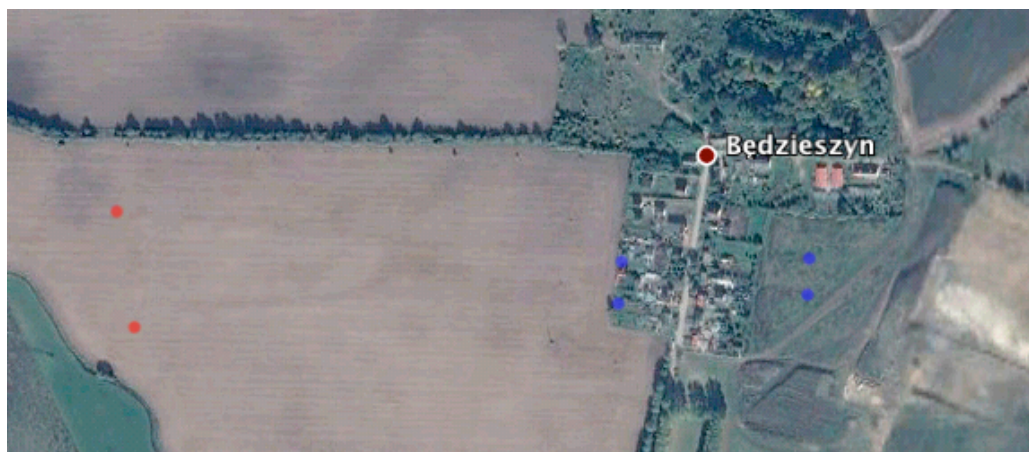
Przebieg pryzm na tym odcinku i ich zakończenie schematycznie przedstawia fragment mapy topograficznej:



Ślady kończą się nad sporej wysokości wąwozem tak jak zaznaczyłem kropkami czerwonymi. Na chwilę obecną - żaden z posiadanych dotąd materiałów nie zdradza obecności ciągu dalszego do następnego z opisywanych obiektów, którym jest:

## 10. Węzeł typu "koniczyna"

Najlepiej widoczne ślady po ziemnych pracach przygotowawczych nad skrzyżowaniem typu "koniczyna" znajdują się na szlaku RAB Berlin-Królewiec w okolicach wsi Będzieszyn. Były to dwa rzędy pryzm ziemnych, które na odcinku między niebieskimi kropkami pochłonęła współczesna zabudowa wsi. Dalej w kierunku zachodnim ciągi te rozszerzają się i kończą w miejscach oznaczonych kropkami czerwonymi. Charakter tych prac zdradza przygotowania do budowy nasypu z wyraźnym punktem przejścia autostrada-skrzyżowanie typu "koniczyna". Nieznana jest data ani pełny zakres prac nad tym obiektem - wymaga to dalszych badań i materiałów archiwalnych



© Google Maps (2014)

**Piotr Zembrzuski**