

GAZETA NA OTWARCIU DTŚ

Drogowa Trasa Średnicowa to dla mnie dzieło życia

Drogowa Trasa Średnicowa powstała, żeby rozprzecznić ruch w centrum aglomeracji, a nie tylko ułatwić przejechanie przez nią.

DTŚ to nie droga tranzytowa. To byłoby bez sensu, od tego mamy autostradę A4 - mówi Ireneusz Maszczyk, były prezes DTŚ SA

ROZMOWA Z
IRENEUSZEM MASZCZYKIEM
prezesem Drogowej Trasy Średnicowej w Katowicach w latach 1993-2012

PRZEMYSŁAW JEDLECKI: Skąd wziął się pomysł budowy Drogowej Trasy Średnicowej? Dla wielu osób, szczególnie młodszych, ta droga była od zawsze. Przynajmniej jeśli chodzi o jej katowicki czy chorzowski odcinek.

IRENEUSZ MASZCZYK: Pierwsze plany budowy DTŚ-ki pojawiły się w latach 50. XX wieku. W 1958 roku pojawił się odpowiedni zapis w planie zagospodarowania przestrzennego. Pierwsze prace przygotowawcze miały miejsce w latach 70. Chodziło np. o przejście podziemne w Świętochłowicach, ale nie można było jeszcze nazwać tego budową. Wtedy zresztą nie było szans na taką inwestycję. PRL przeżywał przecież kłopoty gospodarcze.

Dopiero w latach 80. powstał raport o stanie województwa katowickiego. W 1982 roku rząd podjął uchwałę, która była podstawą do budowy trasy. Dzięki tej decyzji w sierpniu 1982 powstała Dyrekcja Budowy Tras Komunikacyjnych, która zajęła się przygotowaniem budowy trasy średnicowej. Dyrekcja zaczęła działać w listopadzie. Zajmowała się przygotowaniem terenu, projektowaniem i nadzorowała inwestycję. Zamówiono też generalne założenia trasy i jej pierwsze projekty. Rzeczywiste roboty zaczęły się w 1986 roku. Przyjęta wtedy koncepcja budowy trasy w odcinkach i podziału inwestycji na etapy sprawdziła się wiele lat później. **Dlaczego nie rozpoczęto budowy od Katowic, ale od Chorzowa, Rudy Śląskiej i Świętochłowic?**

- Na samym początku chcieliśmy zacząć budowę w najtrudniejszych miejscach, czyli w Katowicach i Gliwicach. Ale na to potrzebne byłyby od razu ogromne pieniądze. Ich brak powodował, że musieliśmy miarkować plany. Państwo było przecież w kryzysie. Zdobyć wielkich pieniędzy nie było możliwe. Chodziło więc o to, żeby zacząć się przez pewne przesądzenia. Trzeba było zacząć. Dlatego zaczęliśmy tam, gdzie najłatwiej można było zdobyć teren. To był odcinek niedaleko osiedla Tysiąclecia i w Świętochłowicach. Jednocześnie, na początku lat 90., rozpoczęły się starania, by powołać spółkę Drogowa Trasa Średnicowa SA. Powstała w 1993 roku. Niestety, porażką było to, że nie objęły w niej udziałów miasta, przez które trasa miała przebiegać. Uznały, że to sprawa rządu i państwa. To był błąd. Przecież miasta i tak musiały współpracować i robiły to. Nigdy nie miałem z prezydentami problemów. Zawsze nam pomagali. **Dlaczego zdecydował się pan pokierować spółką?**



Ireneusz Maszczyk, wieloletni prezes spółki DTŚ SA

- Uznałem, że to duże wyzwanie. Chciałem się przekonać, czy uda nam się pokonać dotychczasową niemoc i sprawić, że DTŚ stanie się inwestycją centralną państwa. Wtedy jeszcze można było współpracować z posłami z regionu. Dopiero później nastąpiły trwające do dziś podziały. Ale nie rozmawiamy o polityce... W każdym razie inwestycja została wpisana do budżetu centralnego. **W 1994 roku oddano pierwszy krótki odcinek pomiędzy Chorzowem i Katowicami.**

- I już wtedy na kilometrowym fragmencie pojawiły się samochody. Kierowcy szukali alternatywy i wygodnego połączenia. Nie chcieli przeciskać się po siatce ulic, która powstała w XIX wieku. Jednym z większych problemów były też zlokalizowane tutaj ogrody działkowe. Dziś nikt o tym nie pamięta. Ani jeden działkowiec nie stracił. Inna sprawa, że część ogrodów działkowych, które powstały, nie była wykorzystywana przez wcześniejszych właścicieli.

Projekt trasy się zmieniał.

- Tak. Na przykład na granicy Chorzowa i Świętochłowic trasa miała iść dołem. Ale był tam ważny szlak kolejowy, więc konieczna była zmiana projektu i zbudowano wiadukt.

Pieniądzy też brakowało. Nie mogliśmy wtedy myśleć o zakończeniu budowy w jakimś realnym terminie. Dlatego w 1995 roku zaczęliśmy rozmowy o kredycie z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W 1997 roku zaprosiliśmy na budowę ministra transportu. Eugeniusz Morawski przyjechał i poznał nasze plany. Skutek był taki, że droga do starań o kredyt stała przed nami otworem. EBI uznało, że DTŚ SA może prowadzić inwestycję, a w październiku 1998 roku podpisano umowę kredytową. Podpisano ją na budowie, pod wiaduktem w Chorzowie. Chodziło o 100 mln euro z obietnicą kolejnych 80 mln euro.

Co to oznaczało oprócz pieniędzy?

- Nastąpił nowy podział budowy. Powstały dwa odcinki: DTŚ Wschód i DTŚ Zachód, a w ramach nich poszczególne kontrakty. Mogliśmy inaczej niż do tej pory planować prace. Co ważne, w 1999 roku powstało województwo śląskie. Inwestycja z centralnej stała się inwestycją miast na prawach powiatu. Wymyślono więc wytworzenie rezerwy subwencji rządowej, z której miała być finansowana m.in. DTŚ. Ale często te pieniądze były uruchamiane w maju czy czerwcu, a nie na początku roku. Czasem wykonawcy musieli dłużej czekać na pieniądze.

Trudno oprzeć się wrażeniu, że najtrudniejsze było zdobywanie pieniędzy i „klamkowanie” u polityków.

- Tak było. Z kadrą i samymi pracami budowlanymi problemów nie było. Mieliśmy zawsze świetnych fachowców, m.in. z Politechniki Śląskiej.

Najbardziej spektakularne prace miały miejsce w Katowicach. To był najtrudniejszy odcinek?

- Tak. Budowa w Katowicach odbywała się w miejscu, gdzie cały czas odbywał się ruch. Władze Katowic postawiły nam taki warunek. To było najtrudniejsze wyzwanie. Nie ma tego z czym porównywać. Budowa szła w miejscu, gdzie przejeżdżało w ciągu doby kilkadziesiąt tysięcy samochodów! I to w czasie budowy. Pamiętam, jak jechałem z Dębu do ronda dwie godziny i dziesięć minut. Po drodze było siedem kolizji. Tak to było, ale to też mało kto pamięta.

Ja jednak pamiętam dwie rzeczy. Anielską cierpliwość niezującego już inż. Bronisława Rducha, który oprowadzał dziennikarzy po budowie i wyjaśniał nam, co się dokładnie dzieje. Druga rzecz to katowiczanie, który przypatrywali się pracom. Można ich było spotkać na wyludkach przy ul. Sokolskiej i na postumencie pomnika Powstańców Śląskich. Spod jego skrzydeł było widać całkiem sporo.

- My tych mieszkańców, którzy przyglądali się pracom, nazywaliśmy społecznymi inspektorami nadzoru. Często od nich dostawaliśmy, że robotnicy pracują wolno, że siedzą i palą papierosy itd. Dzwonili też mieszkańcy sąsiednich bloków, którzy postępowanie śledzili z balkonów. **Z kolei w Gliwicach jest najwięcej połączeń z miejskimi drogami. Dlaczego tak się stało?**

- Trasa ma służyć miastom. To nie miała być autostrada. Budowa czegoś w tym rodzaju byłaby błędem. DTŚ powstała po to, żeby rozprzecznić ruch w centrum aglomeracji, a nie tylko ułatwić przejechanie przez nią. DTŚ to nie droga tranzytowa. To byłoby bez sensu. Od tego mamy autostradę A4. Dla DTŚ najważniejsze są powiązania z drogami miejskimi i danie impulsu terenowi, przez który przebiega. DTŚ na całym swoim przebiegu w 60 proc. przecina tereny zdegradowane przemysłowo. Widać w tym miejscach nowe inwestycje w Chorzowie czy Rudzie Śląskiej.

Jaką rolę odegra odcinek G2 w Gliwicach?

- Dla Gliwic to dopełnienie całego układu komunikacyjnego. Miasto ma

autostradę A4, ma autostradę A1 i DK 88. A teraz będzie miało jeszcze DTŚ, która pomoże w dojeździe do centrum. Dopełnieniem powinna być jeszcze wewnętrzna obwodnica miasta, która też jest w planach. Uważam, że dla Gliwic DTŚ to najważniejsza sprawa. W końcu miasto zyska wygodne połączenie z resztą miast aglomeracji katowickiej. Alternatywą była do tej pory tylko autostrada A4 lub trasa przez Bytom. Na dobrą sprawę DTŚ-ka spełnia rolę, która była jej zadaniem od początku: łączy miasta. **To jeszcze proszę wyjaśnić, co tak naprawdę oznacza zapis, że prędkość projektowa DTŚ to 70 km na godz.**

- To prędkość, przy której jest bezpieczny przejazd Drogową Trasą Średnicową w każdych warunkach atmosferycznych. Nieważne, czy pada śnieg, czy deszcz. Chodzi o odpowiednie parametry trasy, takie jak łuki, zjazdy itp. A prędkość dozwolona tutaj to 100 km na godz., chyba że jest ograniczenie prędkości. Przecież również w tunelu w Katowicach można by jechać „setką”, ale miasto zdecydowało się na ograniczenie prędkości ze względów bezpieczeństwa.

Jakie korzyści mieszkańcy aglomeracji mają z DTŚ?

- Na pewno jest mniej wypadków, a kierowcy tracą mniej czasu, niż gdyby jechali innymi trasami. Oszczędzają też paliwo. Cieszę się, że DTŚ w Gliwicach jest otwierana. To dla mnie dzieło życia. Najtrudniejsza była walka o każdą złotówkę. Bolał mnie też głos, że budowaliśmy tak długo, bo tak było komuś wygodnie. Prawda jest taka, że gdyby nie to, że udało nam się przez te wszystkie lata utrzymać kadre, to ciężko byłoby myśleć o dokończeniu budowy. Przez te wszystkie lata zbudowaliśmy świetny zespół. Byliśmy przecież inżynierami kontraktu m.in. na budowie fragmentu autostrady A1 i trasy S8. **Myśli pan, że uda się zbudować DTŚ przez Mysłowice i Sosnowiec do granic Jaworzna?**

- To jedna z naszych porażek jako regionu. Szkoda, że do tej pory nie udało nam się tego planu zrealizować. Brakowało rzeczywistej zgody między miastami Zagłębia, co spowodowało, że swego czasu Katowice ograniczyły się do remontu nawierzchni ul. Bagiennej. ●

ROZMAWIAŁ PRZEMYSŁAW JEDLECKI

Kalendarium budowy DTŚ

1958 - po raz pierwszy zlokalizowano w planach zagospodarowania przestrzennego przebieg trasy Katowice - Gliwice
1977 - DTŚ pojawiła się w planie generalnym zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego
1978 - przystąpiono do prac przygotowawczych polegających na drobnych robotach ziemnych i przebrojeniowych
24.06.1982 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 132/82, w której uznano, że droga jest ważna dla rozwoju województwa katowickiego. W tym samym roku powstała Dyrekcja Budowy Tras Komunikacyjnych
VI.1984 - rząd wprowadził budowę DTŚ do projektu Narodowego Planu Społeczno-Gospodarczego na lata 1980-90. Rok później rozpoczyna się budowa
1986-90 - pierwsze prace, głównie przygotowawcze
1990-94 - wstrzymanie realizacji inwestycji
1993 - powołanie spółki Drogowa Trasa Średnicowa SA
1994 - wznowienie prac
grudzień 1994 - oddanie odcinka od ul. Raclawickiej w Chorzowie do ul. Mieszka w Katowicach
kwiecień 1995 - oddanie odcinka od ul. Mieszka do ul. Brackiej w Katowicach oraz skrzyżowanie DTŚ z ulicami Bracką, Gliwicką i Bocheńskiego
listopad 1995 - oddanie odcinka od ul. Żołnierskiej do ul. Bytomskiej w Świętochłowicach
listopad 1996 - oddanie odcinka od ul. Bytomskiej do ronda przy ul. Niedurnego w Rudzie Śląskiej-Chebzu (ok. 3 km)
wrzesień 1997 - budowa łącznic południowych węzła DTŚ z ul. Bytomską w Świętochłowicach wraz z objazdem ul. Bytomskiej
listopad 1997 - przebudowa ul. Brackiej w Katowicach
październik 1998 - oddane odcinka od ul. Raclawickiej do ul. BOWiD w Chorzowie
8 października 1998 - podpisanie przez Rząd RP umowy kredytowej

z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na budowę DTŚ
czerwiec 1999 - gotowa jest południowa jezdnia trasy głównej DTŚ od ul. Gałęzki do ul. BOWiD w Chorzowie
lipiec 2000 - gotowe są węzły DTŚ z ulicami Mieszka I i Gałęzki oraz skrzyżowanie (rondo) ul. Mieszka I i Piastów w Katowicach
wrzesień 2000 - gotowa jest południowa jezdnia trasy głównej DTŚ w Świętochłowicach
październik 2000 - gotowy jest węzeł DTŚ z ul. Bytomską w Świętochłowicach
grudzień 2000 - gotowy jest węzeł DTŚ z ul. Dąbrowskiego w Chorzowie
wrzesień 2001 - oddanie odcinka od ul. Żołnierskiej w Świętochłowicach do ul. BOWiD w Chorzowie
październik 2002 - gotowy jest węzeł w Katowicach-Dębie łączący trasę główną DTŚ z ulicami Chorzowską, Złotą, Dębową i Bracką
sierpień 2003 - gotowa jest estakada nad ul. Bracką oraz odcinek DTŚ w ciągu ul. Chorzowskiej od ul. Dębowej do ul. Stęślickiego w Katowicach
grudzień 2006 - gotowy jest ciąg ul. Chorzowskiej i al. Rożdżeńskiego w Katowicach od gmachu ING Banku Śląskiego przez rondo (wraz z tunelem) do węzła z DK86
październik 2007 - podpisanie przez Rząd RP umowy kredytowej z EBI na kontynuowanie budowy DTŚ (DTŚ Zachód)
maj 2008 - gotowy jest odcinek od ul. Niedurnego (rondo) w Chebzu do ul. Klary w Rudzie Śląskiej
czerwiec 2011 - gotowy jest odcinek od granicy z Rudą Śląską do węzła DTŚ z ul. de Gaulle'a w Zabrzcu
sierpień 2014 - gotowy jest odcinek od węzła DTŚ z ul. de Gaulle'a w Zabrzcu do granicy z Gliwicami
listopad 2014 - gotowy jest odcinek od granicy z Zabrzem do ul. Kujawskiej-Błonie w Gliwicach
15 grudnia 2015 - zakończenie budowy odcinka G2 DTŚ w Gliwicach