

# AUTOSTRADY

O komunikacji  
jako koniecznym warunku rozwoju

Stoimy przed pilną szansą wykorzystania wielkiej fali inwestycyjnej płynącej ku Europie Środkowowschodniej, fali wzmacnianej naszym własnym wzrostem i dodatkowymi funduszami z Brukseli. Może to trochę nieskromne, ale sądzę, że wiem sporo o tym, jak zachęcać inwestorów do inwestowania u nas. Spróbuję się tą wiedzą podzielić.

Inwestorzy potrzebują zachęt, jednak aby się zdecydować, gdzie rozpocząć inwestycję, potrzebują też – znacznie bardziej – możliwości jej realizacji i rozwoju. Kiedyś w rozmowie z Andrzejem Wajdą powiedziałem, że Internet to wielki postęp. A pan Andrzej, uśmiechając się, powiedział: „Nie postęp, a dostęp!”. Zabawna to gra słów i zapewne jest w tym stwierdzeniu sporo racji. Chciałbym jednak spopularyzować swoją wersję tego powiedzenia: „Dostęp równa się postęp”.

Dostęp, czyli komunikacja, jest kluczem do rozwoju we współczesnym świecie. Polska nie będzie się rozwijać, jeśli nie będzie w pełni dostępna: z ziemi i z powietrza, oraz wolna od barier w sferze telekomunikacji. Zresztą, można powiedzieć: nic nowego pod słońcem – dostępność zdecydowała przed wiekami o tym, że w miejscu, gdzie dzisiaj mieszkamy, powstała pierwsza osada. Na przykładzie Wro-

clawia widać, jak spełnia się uniwersalna zasada, iż miasto to przede wszystkim miejsce spotkania:

„Gród był dzieckiem Rzeki i Równiny. Przyszedł na świat w miejscu, gdzie ludzie płynący w górę i w dół rzeki spotykali innych, którzy przemierzali równinę”.<sup>7</sup>

Przy dostępie „z ziemi” chciałbym się trochę zatrzymać. Wrocław staje się na naszych oczach pierwszym polskim wielkim miastem wpiętym w zachodni system autostrad. To radosna i zarazem smutna konstatacja. Przygnębiająca, jeśli zważyć, że stanie się tak dzięki drogom wytyczonym i wybudowanym dawno temu, prowadzącym do Berlina i Drezna, a dziś rozbudowywanym w tzw. trybie remontowym. Smutne jest także to, że jeśli nie przybędą nowe elementy systemu autostrad, Wrocławowi grozi silne gospodarcze przechylenie ku Zachodowi. Bowiemiasto sześćdziesiąt lat po II wojnie światowej nadal nie jest połączone z centrum Polski, z Warszawą. W spektakularny sposób staraliśmy się zwrócić na to uwagę wraz z panem prezydentem Kropiwnickim, gdy podjęliśmy próbę przelotu balonem z Wrocławia do Warszawy, skoro drogą lądową (przez Łódź) nie można tej trasy pokonać. No dobrze, można, ale z narażeniem życia i z ogromną stratą czasu.

Polska potrzebuje autostrad. Jak powietrza!

A Wrocław potrzebuje – obok istniejących już i łączących nas z Niemcami – nowoczesnych dróg do Warszawy, do Pragi i wreszcie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW). Przyjaciel z lat opozycji, Maciej Zięba, dominikanin, z którym wygłaszałem wspólny odczyt na Dolnośląskim Forum Gospodarczym, śmieje się ze mnie, że jestem autorem opracowania pt. *Autostradowa Obwodnica Wrocław-*

---

<sup>7</sup> N. Davies, R. Moorhouse, *Mikrokosmos. Portret miasta środkowoeuropejskiego. Vratislavia, Breslau, Wrocław*, przeł. A. Pawelec, Kraków 2004, s. 54.

wia w nauczaniu Jana Pawła II. W samej rzeczy, jestem wielkim orędownikiem tej inwestycji, mającej skądinąd status rządowej, to znaczy takiej, za której realizację odpowiada państwo polskie. AOW ma liczyć raptem 35 kilometrów i jest typowym przykładem czegoś dobrego, co w Polsce powstać może, ale wcale nie musi. Mam jednak nadzieję, że nie przeszkodzą w jej zbudowaniu niedorzeczne biurokratyczne dyskusje i rzekomy brak pieniędzy. Nie mogę się oprzeć, by jeszcze raz nie zacytować historyków mojego miasta, którzy u jego początków dopatrują się istnienia dwóch, zewnętrznej i wewnętrznej, „autostrad”:

„Geografia historyczna kładzie nacisk na dwa główne czynniki wpływające na wczesny rozwój miasta. Pierwszy z nich to lokalizacja na przecięciu dwóch starożytnych szlaków handlowych: biegnącego wzdłuż osi wschód-zachód równiną łączącą zachodnią Europę z Morzem Czarnym oraz drogi wodnej północ-południe od granicy zlewiska Dunaju po Bałtyk. Drugi czynnik ma wymiar zdecydowanie bardziej lokalny. Tuż przed długim, bagnistym i trudnym do pokonania odcinkiem znajdowało się skupisko kilkunastu wysepek, które stanowiły naturalne miejsce przeprawy oraz schronienie dla pastuchów i rybaków odwiedzających pobliskie brzegi”.<sup>8</sup>

Są przynajmniej trzy bardzo mocne argumenty przemawiające dziś za szybką realizacją AOW:

Po pierwsze – we Wrocławiu ogromnie zwiększył się ruch samochodowy. Dziesięć lat temu w mieście zarejestrowanych było 190 tysięcy pojazdów. Pod koniec ubiegłego roku było ich już ponad 330 tysięcy.

Po drugie – znacznie wzrósł także ruch tranzytowy między zachodnimi Czechami i południowymi Niemcami

---

<sup>8</sup> N. Davies, R. Moorhouse, dz. cyt., s. 60.

a Polską. Tymczasem wszystkie drogi prowadzące w głąb Polski przez Dolny Śląsk wiodą przez Wrocław.

Po trzecie wreszcie – jeśli w końcu zacznie się w Polsce intensywnie budować drogi, to trzeba będzie na place budów dowozić wielkie ilości kruszywa skalnego, przeznaczonego na podbudowę dróg. Ponad dwie trzecie tego materiału pochodzi z Dolnego Śląska. Oznacza to, że przez Wrocław może przejeżdżać rocznie wiele setek tysięcy, może milionów ton skruszonych skał. Czy takie konwoje powinny majestatycznie przetaczać się przez centrum miasta?

Zadziwiające, że taka droga jeszcze nie powstała. Zdumiewające tym bardziej, gdy przypomnieć inwestycje w aglomeracji wrocławskiej, w wyniku których powstają już nie pojedyncze fabryki, ale całe systemy zakładów. Współcześni ekonomiści chętnie używają terminu „klaster” na określenie grupy przedsiębiorstw (lub innych instytucji życia gospodarczego) skoncentrowanych na określonym terenie, wspólnie realizujących założone cele. Pod Wrocławiem powstaje – w przyszłości największy w Europie – klaster produkcji artykułów gospodarstwa domowego. Rozwija się klaster związany z przemysłem samochodowym. Tworzy się drugi co do wielkości w Polsce węzeł usług informatycznych i finansowych. Wszystkie te imponujące procesy zostaną przerwane, jeśli nie rozwiążemy naszych problemów komunikacyjnych. Nawet rozpoczęte inwestycje mogą nie być sfinalizowane. Czy nie byłby to najbardziej przygnębiający przykład zmarnowanej szansy? To tak, jakby aglomeracja wrocławska głęboko nabrała powietrza, wstrzymała oddech i nagle... zupełnie przestała oddychać.

Obwodnica nie jest, rzecz jasna, jedynym przedsięwzięciem koniecznym dla usprawnienia wrocławskiego układu komunikacyjnego. Z czterema innymi poradzimy sobie jednak sami. Są to: rozbudowa lotniska, zapewnienie szerokopasmowego i powszechnego dostępu do Internetu, uczynie-

nie wewnętrznego układu drogowego bardziej efektywnym oraz usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej. Te projekty muszą jednak zostać uzupełnione o kwestie, na które my, wrocławianie, nie mamy wpływu: modernizację i usprawnienie systemu zewnętrznej komunikacji kolejowej i drogowej.

Świętej pamięci Jan Nowak-Jeziorański w czasie wielu wizyt we Wrocławiu pytał mnie: „Ale czy będzie pan budować okrężnicę?”. Takiego zabawnie dziś brzmiącego określenia używał. Odpowiadałem, że wewnętrzną obwodnicę owszem tak. Chciałbym, żeby jej fragment, którego budowa rozpocznie się pod koniec tego roku, nosił nazwę Alei Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Budowa zewnętrznej „okrężnicy” wykracza jednak poza określone prawem kompetencje prezydenta miasta.

Wróć jeszcze do czterech przedsięwzięć w sferze szeroko rozumianej komunikacji, podejmowanych samodzielnie przez wrocławian. Trzy pierwsze (przebudowa ulic i lotniska oraz dostęp do Internetu) nie wymagają komentarza, chciałbym natomiast szerzej opowiedzieć o planowanym właśnie zintegrowanym systemie komunikacji zbiorowej.

Spójny i funkcjonalny system obejmie całą metropolię. Chcemy też połączyć regionalną komunikację kolejową z aglomeracyjną komunikacją szynową (tramwajową), wykorzystując – jeśli Polskie Koleje Państwowe przyłączą się do tego projektu – ponad 170 kilometrów torów kolejowych przecinających Wrocław w różnych kierunkach. Doprowadzimy także do zintegrowania transportu szynowego, dominującego w naszym mieście, z uzupełniającym transportem autobusowym. Pierwszą nową linię tramwajową będziemy budować już w przyszłym roku. Łączna wartość inwestycji tworzących nowoczesną komunikację zbiorową wyniesie ponad 2 miliardy złotych. Cel przedsięwzięcia jest prosty:

chcemy umożliwić szybkie i wygodne przemieszczanie się z jednego krańca metropolii na drugi, a także odciążać wewnętrzny drogowy układ komunikacyjny.

Wysilek Miasta nie przyniesie jednak pożądanych efektów, jeśli pilnie nie powstanie Autostradowa Obwodnica Wrocławia, 35-kilometrowa droga, wzdłuż której już teraz buduje się lub rozbudowuje kilkanaście gigantycznych fabryk, gdzie powstają tysiące miejsc pracy. Tak wiele zależy od zbudowania tego krótkiego – biorąc pod uwagę możliwości czterdziestomilionowego kraju – odcinka drogi z dwoma trzypasmowymi jezdniami. Bez niego nie wykorzystamy potężnego impulsu gospodarczego o ogólnopolskim znaczeniu, jakim są inwestycje w metropolii wrocławskiej.

Tak bardzo ważna jest autostradowa obwodnica mojego miasta.

Tak bardzo ważne – szerzej rzecz ujmując – jest stwarzanie odpowiednich warunków, dziś głównie komunikacyjnych, dla inwestycji produkcyjnych i usługowych.

Nowoczesna komunikacja umożliwi tworzenie miejsc pracy, będących gwarancją stabilnego rozwoju. A rozwój ten mierzyć można przyrostem publicznych funduszy (i to bez zwiększania podatków!).

Czekam, kiedy w Polsce wreszcie ktoś głośno powie, że autostrady (w najszerszym, metaforycznym znaczeniu tego słowa: więc wszystko, co składa się na nowoczesną komunikację: powietrzną, drogową i informatyczną) są najważniejsze.