



fot. Piotr Piastowski

Droga na pokolenia wyczekiwana przez pokolenia

– Dzień, w którym oddajemy ten odcinek, to dzień powszechnej radości, łączy różne środowiska, drogi życiowe i narodowości. Można by powiedzieć: trwaj, chwilo, trwaj – jesteś piękna – powiedział Zbigniew Rau, wojewoda łódzki, a jego wypowiedź uzupełnił wicepremier Piotr Gliński: – Ta chwila będzie trwała, bo to jest autostrada betonowa i bez większych remontów wytrzyma 30-40 lat! 1 lipca 2016 r. oddano do użytku 40-kilometrowy fragment autostrady A1 Stryków – Tuszyn.



fot. Piotr Piastowski

Autostradę otworzył wicepremier Piotr Gliński

Trudno znaleźć ważniejsze wydarzenie w procesie tworzenia polskiej infrastruktury w ostatniej dekadzie. Odcinek A1 Stryków – Tuszyn to zaledwie 40 kilometrów autostrady, ale kluczowe 40 km w liczących kilka tysięcy kilometrów kolejnych programach budowy dróg krajowych i autostrad. Ten strategiczny fragment polskiej sieci drogowej spaja północ z południem nie tylko Polski, ale także Europy. Tworzą go trzy odcinki, których generalnymi wykonawcami były firmy: Strabag, Mota-Engil i Budimex.

– Zadaję sobie pytanie: po co to wszystko robimy? Przede wszystkim po to, żeby zginęło mniej osób na drodze. Teraz cały ruch tranzytowy ominie uciążliwą Łódź. Jest to dla mnie szczególna radość, że autostradę udało się otworzyć przed wakacjami – mówił **Maciej Tomaszewski, szef GDDKiA Oddział w Łodzi**. 1 lipca 2016 r. kilkaset osób spotkało się na otwarciu autostrady. Byli tam także m.in. wicepremier Piotr Gliński, minister infrastruktury Andrzej Adamczyk oraz wiceminister Jerzy Szmít.

POCZĄTKI SIĘGAJĄ LAT SIEDEMDZIESIĄTYCH

Uczestnicy uroczystości cieszyli się nie tylko z otwarcia autostrady, ale także z faktu, że stało

się to na początku wakacji i na miesiąc przed terminem.

Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury, przypomniał historię inwestycji i dziękował wszystkim zaangażowanym w jej wykonanie.

– Otwieramy dziś to, na co czekaliśmy, obiekt westchnień i marzeń milionów kierowców i pasażerów poruszających się z północy na południe i odwrotnie, stojących godzinami w korkach. Obiekt marzeń, który profilował się już w latach 70. Pamiętamy obiekty mostowe, które ostatecznie zostały rozebrane, a powstały w epoce Gierka – wspominał minister Adamczyk. – Ta autostrada w znacznym stopniu podnosi bezpieczeństwo podróżowania i gospodarczo uatrakcyjnia nasz kraj. Dzięki temu łącznikowi łatwiej będzie przejechać z portów Trójmiasta na południe Europy. Mam nadzieję, że ostatecznie ten ruszt drogowy w Polsce będzie połączony, bo od tego zależy przyszłość tych, którzy chcą tu lokować swoje interesy gospodarcze, przedsięwzięcia, plany i wyzwania. Budowa autostrad i dróg ekspresowych postępuje. To swoista sztafeta, w której jeden rząd przekazuje drugiemu poszczególne przedsięwzięcia. Mam nadzieję, że kolejne drogi i autostrady będą realizowane w podobnym tempie.

Budowę A1 na odcinku Stryków – Tuszyn rozpoczęła w 2010 roku firma Polimex – Mostostal, przygotowując go na Euro 2012. Inwestycja nie została ukończona. GDDKiA w 2014 roku wypowiedziała umowę wykonawcy i rozpięła nowy przetarg, dzieląc prawie 40 km fragment A1 na 3 mniejsze odcinki. Wykonawcy – Strabag, Mota-Engil i Budimex – mieli 22 miesiące. Zakończyli pracę miesiąc przed terminem.

Nowa trasa ma klasę techniczną „A” i może przenosić ruch pojazdów o nacisku na oś do 11,5 tony. Każda

z dwóch jezdni ma po dwa pasy ruchu o szerokości 3,75 metra każdy i pas awaryjny o szerokości 3 metrów. Pas rozdzielający jezdnie ma 12,5 metra szerokości, co oznacza, że w przyszłości można dobudować trzeci wewnętrzny pas ruchu, do czego przystosowane są także wszystkie obiekty inżynierskie. Na wybudowanym fragmencie autostrady znajduje się blisko 90 obiektów inżynierskich. Maksymalna prędkość na nowo wybudowanej drodze będzie wynosiła 140 km/h.

Zbigniew Rau, wojewoda łódzki, zwrócił uwagę na znaczenie nowo oddanego odcinka autostrady nie tylko dla mieszkańców Łodzi, regionu i Polski. – To także szlak dla tych jadących z Pragi do Moskwy. Dzień, w którym oddajemy ten odcinek, to dzień powszechnej radości, łączący różne środowiska, drogi życiowe i narodowości. Można by powiedzieć trwaj, chwilo, trwaj – jesteś piękna.

– Ta chwila będzie trwała, bo to jest autostrada betonowa i bez większych remontów wytrzyma 30-40 lat – dodał **wicepremier Piotr Gliński**.

Jerzy Szmit, wiceminister infrastruktury, zaznaczył, że obecnie trwają prace budowlane i modernizacyjne na S6, S7, S8, S17, S19 i wielu innych drogach. – Wkrótce oddamy A4 między Jarosławem a Rzeszowem. Oprócz tego realizujemy program likwidacji miejsc niebezpiecznych oraz Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych. Przeznaczamy kwotę 2 mld złotych na te mniejsze drogi, ale jakże potrzebne. W ciągu kilku lat stworzymy sprawny i kompletny układ komunikacyjny Polski – zapewnił minister Szmit.

MODELOWA WSPÓŁPRACA PRZYNIOSŁA EFEKTY

Jacek Bojarowicz, p.o. dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad, zwrócił uwagę, że tej inwestycji nie udałoby się tak szybko zrealizować, gdyby nie wykonawcy.

– Im chciałem przede wszystkim podziękować. Tu nasuwa się refleksja, którzy to wykonawcy? Zagraniczni, ale tacy, którzy mają potencjał w Polsce. To trzy firmy, które przed laty jako pierwsze zaczęły

funkcjonować na polskim rynku. Dzięki temu mogły podjąć to wyzwanie – mówił dyrektor Jacek Bojarowicz.

Dariusz Blocher, prezes Zarządu Budimex SA: – Pewnie wiele osób powie, że mieliśmy szczęście, że pogoda dopisała... Dla mnie był to dobrze przeprowadzony proces inwestycyjny z udziałem firm, nieważne skąd pochodzących, ale solidnych firm, które w Polsce dysponują swoim sprzętem. Dla Budimeksu budowa A1 Stryków – Tuszyń to jedna z 25 inwestycji, które obecnie realizujemy. Codziennie 6 tysięcy pracowników, 700 maszyn, 10 tysięcy naszych drobnych dostawców i podwykonawców podchodzi bardzo odpowiedzialnie do każdego zadania. Gdybym dziś zapytał któregoś z naszych pracowników, to dla nich nie ma znaczenia, jaki mamy kapitał. Oni są dumni, że pracują dla polskiej firmy, która działa tu od 50 lat. Jeżeli doświadczenia zdobyte na A1 moglibyśmy przenieść na pozostałe 25 kontraktów – dobrą współpracę między zamawiającym, wykonawcą, projektantem i inżynierem kontraktu – to mielibyśmy więcej okazji do spotkań na wcześniejszych otwarciach.

Sławomir Barczak, członek Zarządu Mota-Engil Central Europe, dodał, że do sukcesu i szybkiego wykonania kontraktu przyczyniła się także dobra współpraca z władzami lokalnymi.

Alfred Watzl, członek Zarządu Strabag Sp. z o.o., poinformował, że A1 została zbudowana solidnie wg najlepszej wiedzy i technologii opartej na wieloletnim doświadczeniu.

– Dla mnie to szczególnie powód do dumy, gdyż nasi inżynierowie zaprojektowali i zbudowali ponad połowę wszystkich dróg betonowych w Polsce. W przyszłym roku Strabag będzie obchodził 30-lecie działalności w Polsce. Jesteśmy znani z najdłuższej i najszybciej oddanej autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko. Jako firma szukająca innowacyjnych rozwiązań zostaliśmy też docenieni jako autorzy najnowocześniejszej technologicznie drogi ekspresowej S8 Opacz – Paszków. Od początku naszej działalności w Polsce zbudowaliśmy 850 km dróg ekspresowych i autostrad, a w ostatnich 10 latach prawie 630 km – wyliczał prezes Alfred



Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury



Jacek Bojarowicz, p.o. dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad



Jerzy Szmit, wiceminister infrastruktury





Dariusz Blocher, prezes
Zarządu Budimex SA



Uczestnicy otwarcia A1 Stryków – Tuszyn



Sławomir Barczak, członek
Zarządu Mota-Engil Central
Europe

Watzl. - Nie byłoby to możliwe bez dobrej współpracy z GDDKiA, z którą pracujemy na 17 kontraktach w całej Polsce. Gdy mówię te słowa, nasze zespoły budują kolejne 32 km autostrady A1 na południu Polski. Kończymy też pracę przy budowie A4 Jarosław – Rzeszów. Jestem wdzięczny moim pracownikom za zaangażowanie i kreatywność. Na budowanym przez nas odcinku A1 Stryków – Tuszyn ułożyliśmy 350 tys. m² nawierzchni betonowej. Zbudowaliśmy 12 obiektów mostowych z wykorzystaniem 6 tysięcy ton stali i 23 tys. m³ betonu konstrukcyjnego.

BETON TAKŻE NA MOP-ACH

O ogromnej satysfakcji związanej z ukończeniem odcinka A1 Stryków – Tuszyn mówił **Piotr Smolarczyk, właściciel firmy Budpol**. Jego firma układała nawierzchnię betonową na zadaniu II realizowanym przez firmę Mota-Engil i na zadaniu III – realizowanym przez Budimex. – Ułożyliśmy w sumie około 20 km nawierzchni betonowej z odstonowanym kruszywem. Dla mnie zaszczytem było wykonywać ten odcinek autostrady, który w planach był od 40 lat i wreszcie doczekał się realizacji. Betonową nawierzchnię uzyskali także miejsca obsługi podróżnych na odcinkach realizowanych przez Mota-Engil i Strabag. – To nowatorskie rozwiązania, dotychczas się z nimi nie spotkałem. Na

MOP-ach mamy do czynienia z przejazdem samochodów ciężarowych, które manewrują. Na pewno będzie to trwalsza konstrukcja od dotychczas stosowanych. Przy realizacji nawierzchni betonowej na MOP-ach pracowały cztery rozścielacze do betonu w różnych konfiguracjach. Tu są duże łuki i zakręty. Były także małe fragmenty wykonywane ręcznie – dodał Piotr Smolarczyk.

Ireneusz Mikulicki, zastępca ds. technologii szefa GDDKiA Oddział w Łodzi, przyznał, że drogi betonowe wybudowane dotychczas na terenie województwa łódzkiego dobrze się użytkują. – To przelomowa chwila. Na oddawanym odcinku A1 Stryków – Tuszyn mamy 6 km nawierzchni bitumicznej i 34 km nawierzchni betonowej. Z kolei obwodnica zachodnia S14 będzie miała nawierzchnię asfaltową. Wkrótce nastąpi otwarcie ofert. Do końca roku podpiszemy umowy, a realizacja zakończy się w 2019 roku - mówił Ireneusz Mikulicki.

Obecnie trwa realizacja betonowej autostrady A1 od Pyrzowic do Rząsawy – o długości około 50 km.

W marcu i kwietniu 2017 roku rozpocznie się układanie nawierzchni betonowej na 4 odcinkach drogi ekspresowej S17 w rejonie Garwolina o łącznej długości około 60 km.

Piotr Piestrzyński



Alfred Watzl, członek
Zarządu Strabag Sp. z o.o.



Betonowa nawierzchnia na miejscach obsługi podróżnych