

AUTOSTRADA A1

OD STRYKOWA DO TUSZYNA

UKOŃCZONA

Odcinek autostrady A1 od Strykowa do Tuszyna (w tym odcinek od węzła Łódź Północ do węzła Łódź Południe) stanowi kontynuację strategicznej trasy, która przez Katowice, Łódź i Gdańsk połączy południe Polski (i Europy) z polskim wybrzeżem. 40-kilometrowy odcinek został przekazany do ruchu 1 lipca 2016 r. – przed terminem wynikającym z umowy.

Umowę na zaprojektowanie i zbudowanie trasy podpisano 22 grudnia 2010 r., a termin zakończenia prac budowlanych wyznaczono na połowę 2014 r. Ze względu na duże opóźnienie prac 14 stycznia 2014 r. umowa z głównym wykonawcą została rozwiązana. Przetarg na dokończenie budowy odcinka Stryków – Tuszyn ogłoszono 6 lutego 2014 r. Zadanie zostało podzielone na trzy części, zgodnie z udzielonymi pozwoleniami na budowę.



Dwa podejścia

Na odcinku Stryków – Tuszyn zlokalizowanych jest wiele, jak na warunki autostrady, węzłów i innych obiektów inżynierskich. Oprócz czterech węzłów autostradowych: Brzeziny, Łódź Wschód, Łódź Górna i Tuszyn, w ramach innego przedsięwzięcia wybudowany został także węzeł Łódź Południe, usytuowany u zbiegu autostrady A1 i drogi ekspresowej S8, pomiędzy węzłami Łódź Górna i Tuszyn.

Łącznie na trasie między Tuszynem a Strykowem pojawiło się ok. 90 obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, przepusty i przejścia dla zwierząt. Bardzo poważnie potraktowany został problem ochrony środowiska. Wody opadowe z jezdni przed odprowadzeniem do środowiska są gruntownie podczyszczane. Cała droga otrzymała system odwadniający, natomiast miejsca obsługi podróżnych zostały wyposażone w nowoczesną kanalizację sanitarną. W sąsiedztwie drogi zasiano trawę i posadzono tysiące drzew i krzewów odpowiednich odmian. Komfort okolicznym mieszkańcom i wolno żyjącym zwierzętom zapewniają liczne ekrany dźwiękochłonne, zbudowane wzdłuż drogi w wyznaczonych miejscach.

Dla zmotoryzowanych wybudowano cztery miejsca obsługi podróżnych. Za bezpieczeństwo podróżnych odpowiadają nowoczesne oznakowanie poziome i pionowe, bariery ochronne, przeciwoślńniowe, ogrodzenie autostrady i odpowiednie oświetlenie. Podczas budowy konieczne było przebudowanie w miejscu przecięcia się z autostradą wszystkich lokalnych dróg niższej kategorii.

Trwałość nawierzchni betonowej ocenia się na 30–40 lat bez konieczności gruntownego remontu.



Wykonawcy wyłonieni podczas przetargu na dokończenie budowy 40-kilometrowego odcinka autostrady mieli 22 miesiące (licząc od daty podpisania umowy) na wykonanie wszystkich prac i uzyskanie pozwolenia na użytkowanie. Udało się skończyć przed terminem.

Zadanie I

Odcinek od węzła Łódź Północ (A1/A2) do węzła Brzeziny (A1/DK72) o długości 14,1 km wybudowało konsorcjum firm Strabag Sp. z o.o. (lider) i Budimex SA, z którym umowę podpisano 3 października 2014 r. Wartość kontraktu opiewała na kwotę 339 623 175,69 zł.

W ramach *Zadania I* odcinek od km 295 + 850 (od węzła Łódź Północ, bez węzła) do km 310 + 000 powstało 14,15 km odcinka autostrady o nawierzchni sztywnej, węzeł autostradowy Brzeziny oraz dwa MOP-y kategorii I.

Przebudowano istniejące drogi publiczne w miejscach krzyżowania się z autostradą oraz drogę gminną równoległą do autostrady. Inwestycja objęła budowę dróg dojazdowych / serwisowych (obsługujących tereny przyległe do autostrady) wraz ze zjazdami oraz budowę przejazdów awaryjnych i wjazdów awaryjnych na autostradę, a także pasa technologicznego.

W ramach *Zadania I* wybudowano 12 obiektów mostowych (wiadukty autostradowe, wiadukty drogowe, przejścia dla zwierząt) w ciągu autostrady i w ciągu dróg krzyżujących się z autostradą, a także inne obiekty inżynierskie. Powstało 17 przepustów skrzynkowych.

Inwestycja obejmowała budowę systemu odwodnienia terenu oraz wykonanie urządzeń ochrony środowiska. Wykonawca zbudował infrastrukturę na potrzeby obiektów przyautostradowych i zlokalizowanych w ciągu autostrady. Konieczna była także przebudowa kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod- i nadziemnej.

Zadanie II

Odcinek od węzła Brzeziny do węzła Łódź Górna o długości 11 km wykonała firma Mota-Engil SA. W tym przypadku umowa została podpisana 6 października 2014 r., a wartość kontraktu wyniosła 360 747 073,93 zł.

W ramach inwestycji powstał odcinek autostrady o długości 10,01 km o nawierzchni sztywnej. Wybudowano dwa węzły autostradowe (Łódź Wschód, Łódź Górna) oraz dwa miejsca obsługi podróżnych. Przebudowa istniejących dróg publicznych w miejscach krzyżowania się z autostradą dotyczyła dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Wybudowano 15 obiektów mostowych w ciągu autostrady i w ciągu dróg krzyżujących się z autostradą. Powstało także 20 przepustów skrzynkowych. Budowa systemu odwodnienia terenu obejmowała urządzenia odwadniające korpus drogowy (rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia oczyszczające).

Zadanie III

Odcinek od węzła Łódź Górna do węzła Tuszyn o długości ok. 16 km (bez odcinka 322 + 150–324 + 950, który został zbudowany w ramach kontraktu na budowę węzła Łódź Południe) wykonało konsorcjum firm Budimex SA (lider) i Strabag Sp. z o.o. za kwotę 327 041 625,00 zł. Umowę podpisano 30 września 2014 r.

Inwestycja obejmowała budowę odcinka autostrady o długości 13,128 km o nawierzchni sztywnej, budowę węzła autostradowego Tuszyn oraz przebudowę istniejącego węzła Tuszyn.

W ramach *Zadania III* powstało 13 obiektów mostowych (wiadukty autostradowe, wiadukty drogowe, most autostradowy, przejścia dla zwierząt) w ciągu autostrady i w ciągu dróg krzyżujących się z autostradą oraz 39 przepustów skrzynkowych. Zbudowano system odwodnienia terenu, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy, oraz wykonano urządzenia ochrony środowiska. Dla obiektów przyautostradowych i zlokalizowanych w ciągu autostrady zbudowano odpowiednią infrastrukturę. Przebudowano kolidujące urządzenia i sieci istniejącej infrastruktury pod- i nadziemnej. Inwestycja zakładała także budowę oświetlenia drogowego oraz systemów łączności autostradowej, zarządzania ruchem, gromadzenia danych statystycznych o ruchu.

Podsumowanie

Budowa autostrady A1 dzięki przejściu znacznej części ruchu z dróg krajowych nr 1 i 14 wpłynie pozytywnie na środowisko – poprawi się klimat akustyczny, bezpieczeństwo zarówno pieszych, jak i ruchu samochodowego, a zanieczyszczenie powietrza na terenach znajdujących się w pobliżu tych dróg ulegnie zmniejszeniu.

Opracowanie redakcyjne na podstawie materiałów GDDKiA. Zdjęcia: materiały prasowe Strabag Sp. z o.o.

