

Będzie mniej betonowych dróg szybkiego ruchu, gdyż działa hamulec zaciągnięty w 2019 r.



tekst: **PIOTR PIESTRZYŃSKI**, Stowarzyszenie Producentów Cementu

Nawierzchnie betonowe są już na ponad 1100 km autostrad i dróg ekspresowych, stanowiąc ponad 22% sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce. Ile ich przybędzie w kolejnych latach? Coraz mniej, a to za sprawą decyzji GDDKiA sprzed czterech lat, która spowodowała, że zaledwie w 4% przetargów wybrano technologię betonową.



Droga S7, fot. P. Piestrzyński



Autostrada A1, fot. J. Siłakiewicz

W 2023 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad udostępniła do ruchu 266,5 km nowych dróg. Kierowcy mają do dyspozycji łącznie 5115,6 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1849,2 km autostrad i 3266,4 km dróg ekspresowych. W tej sieci przybyło również nawierzchni betonowych, m.in. na autostradzie A18 (37,74 km), na drodze ekspresowej S61 Ełk Południe – Wysokie (22,95 km) i na autostradzie A1.

Obecnie (na koniec 2023 r.) drogi ekspresowe i autostrady o nawierzchniach betonowych stanowią ponad 22% sieci dróg w Polsce.

A1 Piotrków Trybunalski – Kamieńsk

Od kwietnia 2023 r. pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim i Kamieńskiem można już poruszać się z prędkością 140 km/h po w pełni ukończonej autostradzie. Zakończyły się nie tylko wszystkie prace na tym odcinku, ale także wieloletni proces budowy autostrady A1 w Polsce. Ten ostatni z odcinków realizacyjnych ma 24,2 km długości i dwie jezdnie o nawierzchni betonowej po trzy pasy ruchu każda.

Już pod koniec grudnia 2022 r. kierowcy mogli korzystać z całej szerokości obu jezdni, jednak z ograniczeniem do 100 km/h. Trwały jeszcze prace w otoczeniu trasy głównej. Od kwietnia 2023 r. była to już pełnoprawna autostrada.

Naprzemiennie na S7

Udostępniony do ruchu w maju 2023 r. odcinek drogi ekspresowej S7 Lesznowola – Tarczyn (14,8 km) o nawierzchni bitumicznej połączył dwa wcześniej oddane odcinki betonowe S7: Warszawa Lotnisko – Lesznowola i Tarczyn Północ – początek obwodnicy Grójca.

Budowa ponad 29 km drogi S7 Warszawa – Grójec, czyli południowej wylotówki z Warszawy, została podzielona na trzy odcinki realizacyjne pomiędzy węzłami:

- Warszawa Lotnisko – Lesznowola (nawierzchnia betonowa) o długości 6,6 km, oddana do ruchu 30 sierpnia 2022 r.,
- Lesznowola – Tarczyn Północ (nawierzchnia bitumiczna) o długości 14,8 km,
- Tarczyn Północ – początek obwodnicy Grójca (nawierzchnia betonowa) o długości 7,9 km, oddana do ruchu w grudniu 2020 r.

S61 Ełk Południe – Wysokie

Droga ekspresowa S61, będąca częścią Via Baltica, docelowo będzie miała ok. 220 km. Przebiega przez trzy województwa:

mazowieckie (19,5 km), podlaskie (ok. 134,3 km) i warmińsko-mazurskie (66,4 km). Cały odcinek S61 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o długości 66,4 km jest już wykonany i ma nawierzchnię betonową.

W sierpniu 2023 r. GDDKiA udostępniła do ruchu ostatni z trzech fragmentów w Warmińsko-Mazurskiem. To odcinek od węzła Ełk Południe do miejscowości Wysokie (węzeł Kalinowo) o długości ok. 22,95 km. Wykonawcą zadania o wartości 685,9 mln zł było konsorcjum firm Trakcja SA Warszawa (lider), Mostostal Warszawa oraz Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów w Białymstoku.

Budowa była realizowana w systemie projektuj i buduj od lipca 2018 r. (podpisanie umowy) do sierpnia 2023 r. (oddanie do ruchu) w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.).

Betonowa autostrada A18

Starą drogę krajową nr 18, a obecnie jej południową nitkę zbudowali Niemcy w latach 30. XX w. Stanowiła ona fragment autostrady Berlin – Wrocław. Niemcom udało się wtedy ukończyć jedną jezdnię. Zbudowane przez nich obiekty mostowe były na tyle długie, że mogły pomieścić drugą jezdnię, jednak prace zostały zakończone na pierwszej połowie.

Przez długie dziesięciolecia eksploatacji, przy stale rosnącym natężeniu ruchu, przedwojenna nawierzchnia betonowa uległa skławiszowaniu. Przez użytkowników nazywana była przedłużeniem najdłuższych schodów Europy albo drogą hańby.

Budowę drugiej jezdni ówczesnej DK18 rozpoczęto w 2004 r. Za kwotę ponad 70,2 mln € do jesieni 2007 r. zbudowano jezdnię północną przyszłej autostrady o nawierzchni betonowej.

Drugi etap budowy przyszłej autostrady A18, związany z rozebraniem przedwojennego, 70-kilometrowego odcinka, miał zakończyć się najpóźniej w 2012 r. w związku z rozgrywanymi w Polsce i Ukrainie Mistrzostwami Europy w piłce nożnej Euro 2012.

Nic z tego nie wyszło i tak A18 finiszowała dopiero w 2023 r. Oddano do użytku dwa betonowe odcinki tej autostrady: odcinek nr 3 o długości 16,24 km oraz odcinek nr 4 o długości 21,5 km, łącznie 37,74 km. Tym samym po 19 latach zakończył się remont całego 70-kilometrowego odcinka autostrady A18 od przejścia granicznego w Olszynie do węzła Golnice.

www.polskicement.pl



Czytaj więcej