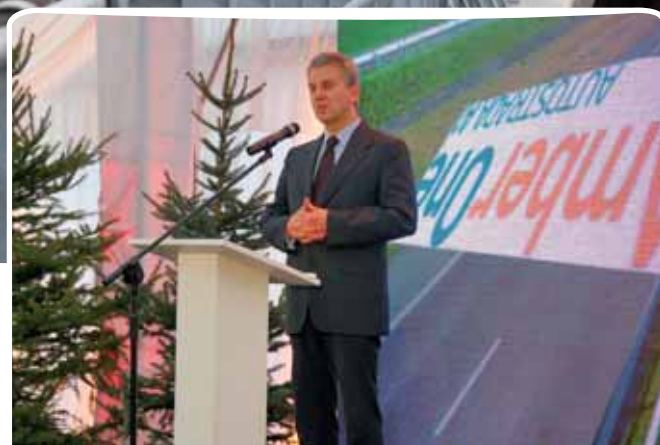


Oddanie pozostałych 65 km autostrady A1 nastąpi w listopadzie 2008

Autostrada A1

– otwarcie pierwszego odcinka

Anna Siedlecka



Minister Infrastruktury na otwarciu pierwszego odcinka autostrady A1

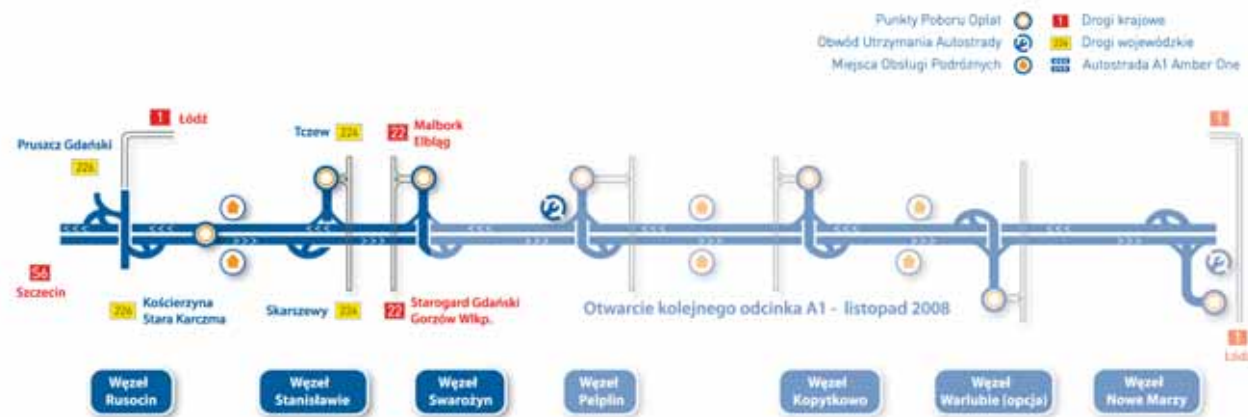
Autostrada A1, zwana autostradą bursztynową, leży w ciągu drogi międzynarodowej E75 w VI transeuropejskim korytarzu transportowym. Po upadku koncepcji budowy autostrady A3 wzdłuż zachodniej granicy kraju, ma być jedyną polską autostradą prowadzącą południkowo. Połączy ona Trójmiasto z obszarami metropolitalnymi Torunia, Łodzi oraz Górnego Śląska, a także włączy je w sieć dróg środkowej i południowej Europy. W węzle „Stryków” I, na północ od Łodzi, przetnie projektowaną autostradę A2, natomiast w węzle „Sośnica” w Gliwicach, na obszarze GOP, czynną już A4.

Fot. Gdańsk Transport Company

Autostrada A1 była przewidywana do realizacji w latach 60. XX w. jako fragment Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe (TAPP), mającej połączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego. W latach 1978–1989 wybudowano jedyny jej odcinek: Tuszyn – Piotrków Trybunalski (17,5 km).

29 lipca 2005 r. koncesjonariusz – Gdańsk Transport Company SA (GTC) – rozpoczął budowę północnego odcinka autostrady Rusocin – Nowe Marzy o długości 89,5 km. Odcinek ten na całej długości budowany jest w przekroju dwujezdniowym, czteropasmowym, z rezerwą na trzeci pas. Oddanie do ruchu całości budowanego odcinka ma nastąpić jesienią 2008 r.

W październiku 2005 r. wojewoda śląski podpisał decyzję lokalizacyjną dla całego 167-kilometrowego odcinka autostrady A1 w granicach województwa śląskiego. 26 marca 2007 r. rozpoczęto prowadzoną na zlecenie GDDKiA budowę 15,5-kilometrowego odcinka Sośnica – Bełk. 83% kosztów projektu, sięgających prawie 250 mln euro, pokryje Fundusz Spójności UE. Zakończenie budowy planowane jest na 2009 r.



Źródło: Gdańsk Transport Company

1. Autostrada A1 – otwarcie pierwszego odcinka

22 grudnia 2007 r. otwarto 25-kilometrowy odcinek autostrady A1 z Rusocina do Swarżyna. Prezes GTC Torbjorn Nohrstedt powiedział wówczas: „Wielki temu kupcy z odległego Imperium Rzymskiego przemierzali setki kilometrów bursztynowego szlaku w poszukiwaniu «złota północy». W zamierzonych czasach szlak ten łączył odległe kraje. Jego współczesny odpowiednik – bursztynowa autostrada – pogłębi proces integracji zjednoczonej Europy. Z tym większą dumą oddajemy dzisiaj pierwszy fragment pomorskiego odcinka tej autostrady. Otwierając odcinek wcześniej niż wynikało to z planów, udowodniliśmy, że GTC jest w stanie wybudować kolejny etap inwestycji – drugą fazę autostrady A1 w bardzo ekonomiczny sposób i, w naszej opinii, szybciej niż ktokolwiek inny”.

Nowa autostrada będzie stanowić konkurencyjną alternatywę w stosunku do istniejącego układu dróg, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa i efektywności przejazdów. Otwarcie pierwszego, 25-kilometrowego odcinka znacząco poprawi płynność ruchu kołowego poprzez skrócenie trasy i czasu podróży. Kierowcy będą mogli odczuć w pełni korzyści płynące z powstania szybkiego i sprawnego połączenia pomiędzy Gdańskiem i drogą krajową, stanowiącą połączenie drogowe na osi wschód – zachód, tzw. berlinką, biegnącą w pobliżu Swarżyna.

Realizacja otwartego odcinka A1 trwała dwa lata. Prace budowlane rozpoczęły się w październiku 2005 r., a ich zakres obejmował wybudowanie m.in. trzech węzłów autostradowych („Rusocin”, „Stanisławie” i „Swarżyn”) i trzech dużych mostów o długości ponad 150 m każdy. Autostrada jest wyposażona w sprzęt poboru opłat jednakże, zgodnie z decyzją ministra infrastruktury, przejazd tym odcinkiem jest zwolniony z opłat, przynajmniej w ciągu pierwszych 60 dni. Operatorem autostrady jest firma Intertoll Polska.

Oddanie pozostałych 65 km autostrady A1, realizowanych przez GTC, planowane jest najpóźniej na listopad 2008 r.

Oddany do użytku odcinek autostrady A1 obejmuje dwie sekcje budowlane. Sekcja 1 rozpoczyna się w Rusocinie w km 0+000, w miejscu, gdzie kończy się obwodnica Trójmiasta. Linia końcowa Sekcji przebiega w km 17+950, bezpośrednio za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 224 w miejscowości Stanisławie. Zakres realizacji Sekcji 1 obejmował budowę m.in.: dwóch węzłów drogowych („Rusocin” i „Stanisławie”), 17 wiaduktów drogowych na skrzyżowaniach z drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, tunelu dla pieszych w Rusocinie, 11 przepustów pod autostradą dla rzek i cieków wodnych, pięciu przejazdów gospodarczych i przejść dla zwierząt, dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych (Kleszczewo – wschód i Kleszczewo – zachód) oraz dwóch Punktów Poboru Opłat (Rusocin i Stanisławie).

Projektant: Transprojekt Gdański
Generalny Wykonawca: Skanska – NDI
Niezależny Inżynier: WS Atkins Polska
Dostawca sprzętu: Intertoll (Pty)
Wykonawca Punktów Poboru Opłat: Intertoll Construction
Operator: Intertoll Polska
Finansowanie: Europejski Bank Inwestycyjny i Nordycki Bank Inwestycyjny

Elementy autostrady – parametry techniczne

- ❑ Prędkość projektowa: 120 km/h
- ❑ Liczba jezdni: 2
- ❑ Liczba pasów ruchu: 4
- ❑ Szerokość pasa ruchu: 3,75 m
- ❑ Szerokość pasa dzielącego: 4,00 m
- ❑ Szerokość pasa awaryjnego: 3,00 m
- ❑ Szerokość korony drogi: 28,50 m
- ❑ Skrajnia pionowa: 4,70 m
- ❑ Obciążenie nawierzchni: 115 kN/os
- ❑ Rodzaj nawierzchni: bitumiczna
- ❑ Liczba węzłów drogowych: 6

Zakres realizacji Sekcji 2 obejmował budowę m.in.: wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową, dwóch przejazdów gospodarczych oraz pięciu wiaduktów autostradowych, w tym najdłuższego, o długości prawie 260 m, wiaduktu autostradowego WA 22. Węzeł drogowy „Swarżyn” wraz z dwoma wiaduktami drogowymi oraz Stacją Poboru Opłat (Swarżyn), zlokalizowane na końcu Sekcji 2, objęte są pozwoleniem na budowę dla Sekcji 3. Na analizowanym przebiegu autostrada krzyżuje się m.in. z dwiema drogami powiatowymi, rzeką Szpegawą oraz linią kolejową PKP Tczew – Kostrzyn.

1.1. Elementy układu drogowego

Podstawowe elementy układu drogowego 25-kilometrowego odcinka autostrady obejmują dwie jezdnie po dwa pasy ruchu wraz z pasem rozdzielczym, pasami awaryjnymi, poboczeniami, skarpami, rowami, pasami technologicznymi, pasami zieleni izolacyjnej, drogami wewnętrznymi, ogrodzeniem, węzłami drogowymi, miejscami obsługi podróżnych, placami i stacjami poboru opłat.

1.2. Skala projektu

Zatrudnienie: 1406 osób zatrudnionych przez Skanska NDI (nie wliczając podwykonawców) – 537 pracowników umysłowych i 869 pracowników fizycznych.

Podwykonawcy: 220 umów.

Dostawcy: 120 umów obejmujących cały odcinek budowanej autostrady.

Park maszynowy: 632 maszyny, w tym m.in.: 57 koparko-ładowarek, 54 ładowarki, 85 koparek gąsienicowych, 72 spycharki,



Fot. Gdańsk Transport Company



Fot. Gdańsk Transport Company

103 wozidła, 67 walców. Maksymalna dzienna liczba pracujących ciężarówek w okresach największego nasilenia wynosiła 531, pracowało 251 ciężarówek z naczepami, 238 ciężarówek czterosiowych i 42 ciężarówek trójosiowych.

Żwirownie: Do końca grudnia 2007 r. dostarczono ok. 12,7 mln t materiału na nasypy, wymiany i warstwę mrozochronną. Od stycznia 2006 r. do końca 2007 r. korzystano z zasobów 25 kopalni, obecnie materiał wydobywany jest w ośmiu miejscach, z których dwa, Klonówka i Rynkówka, są eksploatowane w ramach koncesji należącej do Skanska SA.

1.3. Wytwórnie masy bitumicznej

Produkcja masy bitumicznej odbywa się w dwóch wytwórniach AMMANN 240/320, zlokalizowanych na węzłach w Swarozynie i Kopytkowie. Średnia wydajność to 270 t/h, średnia wydajność w ciągu miesiąca dwóch wytwórni to ok. 130 tys. t. Kontrakt wspomagały wytwórnie Skanska: Ostaszewo i Gdańsk-Mataria. Do tej pory w dwóch kontraktowych wytwórniach wyprodukowano ok. 765 tys. t (łącznie z wytwórniami zewnętrznym wyprodukowano i wbudowano ok. 810 tys. t masy bitumicznej). Do wyprodukowania i wbudowania w 2008 r. zostało ok. 870 tys. t masy bitumicznej.

1.4. Wytwórnie mieszanek betonowych

Dwie wytwórnie zlokalizowane są na terenie projektu w Kopytkowie i Swarozynie. Trzy następne w Pszczółkach, Staro-



Fot. Gdańsk Transport Company

gardzie Gdańskim i Grudziądzu. W sumie do budowy autostrady użytych zostanie ok. 180 tys. m³ betonu (w tym 135 tys. m³ betonów mostowych). Do produkcji tej ilości betonu potrzeba 50 tys. t cementu i 330 tys. t kruszyw. W czasie największego pojedynczego betonowania zużyto 1400 m³ betonu. Do końca 2007 r. wbudowano ok. 145 tys. m³ betonu. Do końca listopada 2007 r. odbyło się ok. 2700 betonowań na obiektach mostowych (laboratorium pobrało ok. 15 tys. próbek).

Zapotrzebowanie projektu na kruszywa łamane szacuje się na 3,5 mln t. Dostawy odbywają się pociągami z południa Polski oraz statkami ze Szwecji, Szkocji i Norwegii. Pięć ramp rozładunkowych przyjmuje 120 pociągów miesięcznie, a do portów w Gdyni i Gdańsku wpływają trzy, cztery statki miesięcznie.

1.5. Interesujące znaleziska

W czasie prac budowlanych na Sekcji 1, pomiędzy 14 + 850 km a 15 + 100 km autostrady, natrafiono na pozostałości osadnictwa pradziejowego (z epoki brązu) i wczesnośredniowiecznego (IX–X w.). Równie interesujące rezultaty przyniosły prowadzone w latach 1997–2004 ratownicze badania wykopaliskowe na wielohektarowych kompleksach osadniczych z okresu rzymskiego w Swarozynie i Stanisławiu. Znaleziska te znajdowały się na tzw. szlaku bursztynowym i mogą być uznawane za pozostałości faktorii handlowych.

2. Budowa odcinka Sośnica – Bełk

26 marca 2007 r. rozpoczęto prowadzoną na zlecenie GDDKiA budowę 15,5-kilometrowego odcinka Sośnica – Bełk. Budowa autostrady A1 na odcinku Sośnica – Bełk jest pierwszym etapem (tzw. etapem północnym) budowy autostrady A1 na odcinku Sośnica (Gliwice) – granica państwa w Gorzyczkach. Projekt budowy autostrady A1 w korytarzu VI B sieci TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*), na odcinku Sośnica – Gorzyczki, o długości 48 km, poprzez połączenie z autostradą A4 w węzle „Sośnica” w Gliwicach realizuje cel strategiczny, dając najdogodniejsze połączenie krajów z południa Europy i regionów południowej Polski z krajami Europy Zachodniej na przejściu granicznym z Niemcami w Zgorzelcu i Olszynie oraz z krajami Europy Wschodniej na przejściu granicznym z Ukrainą w Korczowej. Autostrada A4 mieści się w transeuropejskim korytarzu TINA nr III. W skali Polski połączenie autostrady A1 z A4 ma decydujący wpływ na ożywienie i rozwój województw leżących w południowym pasie kraju, integrując i rozwijając



Fot. GDDKiA Oddział w Katowicach

poddane procesom restrukturyzacyjnym poszczególne regiony i podregiony tych województw.

Budowa tego odcinka autostrady ułatwi nawiązanie współpracy między regionami i wzrost jej znaczenia w procesie integracji europejskiej, wzmacniając spójność gospodarczą i społeczną.

Projekt Sośnica (Gliwice) – granica państwa w Gorzyczkach składa się z trzech etapów, które odpowiadają odpowiednio trzem odrębnym decyzjom lokalizacyjnym, wydanym przez wojewodę śląskiego. Są to następujące części: Sośnica (Gliwice) – węzeł „Bełk” – etap północny o długości 15,4 km; węzeł „Bełk” – Świerklany – etap środkowy o długości 14,1 km; Świerklany – granica państwa w Gorzyczkach – etap południowy o długości 18,3 km. Z Funduszu Spójności UE współfinansowana jest aktualnie część 1: Sośnica (Gliwice) – węzeł „Bełk”.

Etap północny obejmuje budowę nowej autostrady na odcinku Sośnica (Gliwice) – węzeł „Bełk” o trzech pasach ruchu w obu kierunkach (długości 15,4 km) z elementami zabezpieczenia nasypów na terenach poddanych eksploatacji górniczej oraz z systemem technologii posadowień nasypów na gruntach słabonośnych, budowę trzech nowych węzłów typu trąbka, budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, systemu zarządzania i monitoringu, budowę placu poboru opłat oraz trzech Stacji Poboru Opłat na węzłach, przebudowę dróg lokalnych w miejscach przekroczeń autostrady, budowę dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych, budowę urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, urządzenia do podczyszczania wód, zieleń ochronna).

2.1. Planowane prace

Wybrany zakres prac obejmuje:

- wykonanie przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową odcinka autostrady, węzłów, dróg poprzecznych i dojazdowych;
- budowę odcinka autostrady wraz z trzema węzłami drogowymi (Knurów, Dębieńsko, Bełk),
- budowę i przebudowę linii elektroenergetycznych WN, ŚN i NN napowietrznych i kablowych, budowę stacji transformatorowych o mocy 400 kVA, 250 kVA i 160 kVA;
- budowę i przebudowę sieci wodociągowej;
- budowę i przebudowę sieci gazowej średnioprężnej i niskoprężnej;
- budowę kanalizacji deszczowej;
- budowę kanalizacji sanitarnej;
- budowę separatorów, zbiorników retencyjno-oczyszczających i odparowujących;
- budowę pompowni ścieków deszczowych;
- budowę wiaduktu WA 470 nad stawem Moczury, ul. Dworcową i torami;
- budowę 13 wiaduktów w ciągu autostrady i dróg poprzecznych;
- budowę 12 mostów w ciągu autostrady oraz 6 mostów w ciągu dróg poprzecznych;
- roboty ulepszające istniejące podłoże dla posadowienia; nasypów
- roboty związane z zapewnieniem stateczności skarp nasypów i wykopów;
- kompletne wykonanie konstrukcji nawierzchni autostrady

Koszt całkowity projektu: 242 718 000 euro

Koszty kwalifikowane: 233 498 150 euro

Udział Funduszu Spójności: 83% kosztów kwalifikowanych (193 803 465 euro)

Przewidywane lata realizacji projektu: 2004–2009 (w tym realizacja robót 2007–2009)

Data końcowa (koniec wydatków kwalifikowanych): 31 grudnia 2009

Podmiot odpowiedzialny za realizację: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Projektant: Transprojekt Kraków Sp. z o.o.

Wykonawca Robót Budowlanych: J&P-AVAX SA Oddział w Polsce

w technologii betonu asfaltowego i SMA, dróg poprzecznych, łącznic węzła „Knurów”, węzła „Dębieńsko”, węzła „Bełk” i dróg dojazdowych;

□ przebudowę bocznic kolejowej.

Zakres robót nie obejmuje budowy węzła „Sośnica”.

Współpraca, zdjęcia oraz wizualizację Gdańsk Transport Company, GDDKiA Oddział w Katowicach i Transprojekt Krakowskie Biuro Projektów Dróg i Mostów Sp. z o.o.



Wizualizacja wiaduktu WA 470 nad stawem Moczury, ul. Dworcową i torami PKP. Wiadukt dwujezdniowy 19 prześlony o konstrukcji zespolonej



Wizualizacja węzła „Knurów”



Wizualizacja wiaduktu/przejęcia dla zwierząt PZ 472 nad autostradą A1, o konstrukcji betonowej, sprężonej



www.kopras.pl

KOPRAS Sp. z o.o.

64-510 Wronki, Szklarnia 7

kom. +48 509 393 558, +48 509 393 559

tel.: +48 67 254 11 96, fax +48 67 254 11 26

e-mail: marketing@kopras.pl

SPECJALIZUJEMY SIĘ W PRODUKCJI:

- **PUNKTOWYCH I LINIOWYCH OBUDÓW DO ZABEZPIECZANIA WYKOPÓW - do głęb. 8,5 m**
- **OBUDÓW SKRZYNIOWYCH (BOKSÓW) - do głęb. 3,9 m**
- **OBUDÓW SŁUPOWYCH do głęb. 7,4 m**
- **SZALUNKÓW ALUMINIOWYCH**
- **SZALUNKÓW DO WYKOPÓW PUNKTOWYCH (lekkie do awarii wodociągowych)**
- **AGREGATÓW PRÓŻNIOWYCH DO ODWADNIANIA WYKOPÓW**

✓ **Świadczymy również usługi kooperacyjne w zakresie obróbki metali.**

✓ **Posiadamy wypożyczalnię w Warszawie, Kościerzynie i na Śląsku.**

