

Przygotowania do realizacji autostrady A1 na terenie województwa śląskiego

tekst: mgr inż. **EWA TOMALA-BORUCKA**, dyrektor Oddziału w Katowicach, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zdjęcia: **GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KATOWICACH**

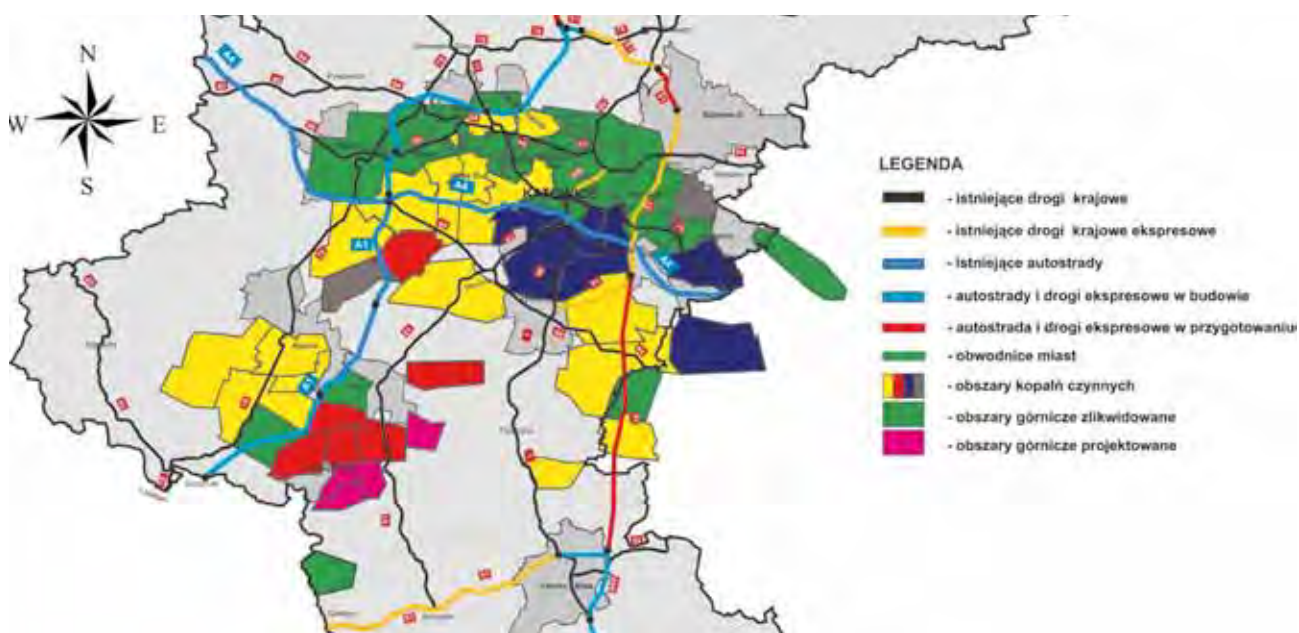
Przygotowania do realizacji autostrad w Polsce trwały od czasów powojennych, kiedy to wytyczono główne korytarze dróg, w tym korytarz dla autostrady A1. Stanowi ona element europejskiej sieci autostrad północ – południe, dla obsługi ruchu tranzytowego pomiędzy krajami skandynawskimi a południową częścią Europy. Usytuowana jest w transeuropejskim korytarzu transportowym TINA nr VI Gdańsk, Katowice, Żylin z odgałęzieniem nr VI B na południu Polski – Częstochowa, Katowice, Ostrawa. Na terenie Śląska ma 168 km i kończy się na granicy państwa z Republiką Czeską w miejscowości Gorzyczki, gdzie jest kontynuowana jako D1 w kierunku na Ostrawę.

Proces przygotowania inwestycji, zwłaszcza liniowej, jest bardzo czasochłonny i złożony. Na tym etapie mamy do czynienia z trudną do oszacowania liczbą ryzyk, związanych z uwarunkowaniami technicznymi, przyrodniczymi, ekonomicznymi, ale przede wszystkim społecznymi. Przy okazji wytyczania nowych tras rodzą się bowiem konflikty, również społeczne, związane bezpośrednio z koniecznością wyburzeń i przesiedleń (w przypadku autostrady A1 na terenie Śląska przeprowadzono 353 wyburzenia).

Na terenie Górnego Śląska decyzja ustalająca przebieg autostrady A1 miała ogromne znaczenie gospodarcze. Każdy możliwy wariant trasy z północy na południe województwa śląskiego wiązał się z koniecznością przejścia przez obszar górniczy, wskutek czego musiano przeprowadzić szereg negocjacji z przedsiębiorstwami górniczymi i oszacować skalę potencjalnych strat.

Wariantowanie trasy autostrady

W latach 70. i 80. XX w., w ramach poszukiwania optymalnego przebiegu autostrady A1 przez obszar województwa śląskiego, analizowanych było kilka wariantów lokalizacyjnych



Sieć dróg krajowych wraz z obszarami górniczymi

Tab. 1. Autostrada A1, odcinek od granicy z województwem łódzkim do Gorzyczek

Autostrada A1, odcinek od granicy z województwem łódzkim do Gorzyczek					
Lp.	Odcinek	Liczba działek na odcinku	Liczba działek nabytych	Liczba i rodzaj wyburzeń	
1.	granica z woj. łódzkim – Rząsawa (Częstochowa Północ)	1703	1701	9	w tym zajazd, bar, stacja CPN
2.	Rząsawa (Częstochowa Północ) – Woźniki	3152	3148	71	
3.	Woźniki – Pyrzowice	885	880	5	
4.	Pyrzowice – Maciejów (Gliwice Wschód)	1749	1540	37	3 ogrody działkowe
5.	Maciejów (Gliwice Wschód) – Sośnica (Gliwice – Sośnica)	635	629	2	2 ogrody działkowe
6.	Sośnica – Bełk (Rybnik)	523	520	12	w tym bloki w Knurowie, stacje paliw, przebudowa zbiornika, budynki handlowo-usługowe oraz ogród działkowy
7.	Bełk (Rybnik) – Świerklany	835	827	86	
8.	Świerklany – Gorzyczki	1337	1318	140	
Razem		10818*	10562	362	

* część działek była w posiadaniu skarbu państwa

dla korytarza autostrady, które przebiegały przez mocno zurbanizowany obszar aglomeracji śląskiej.

W 1987 r. do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego śląskich gmin został wprowadzony pierwszy przebieg autostrady A1.

W latach 1995–1996 opracowano kolejne trzy warianty jej przebiegu:

- trasa zasadnicza – uzgodniona przez Wojewodę Katowickiego, Sejmik Samorządowy, organy administracji samorządowej. Wariant ten uwzględniał uwagi i korekty trasy wniesione przez strony uczestniczące w procedurze oceny oddziaływania na środowisko;
- wariant I – zgodny z decyzją Centralnego Urzędu Planowania nr 25/87;
- wariant II – alternatywny do wariantu trasy zasadniczej i wariantu I.

W wyniku protestu Komisji Zakładowej WZZ Sierpień 80 działającej na terenie kopalni Knurów, przy poparciu Urzędu Miasta Knurów, Minister Gospodarki 16 kwietnia 1997 r. zwrócił się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o rozeznanie wniosku Gliwickiej Spółki Węglowej SA i przeanalizowanie dodatkowego – wariantu górniczego – budowy autostrady A1, uwzględniającego interesy przemysłu górniczego. Dla każdego z wymienionych wariantów opracowano dokumentację z zakresu ochrony środowiska, zgodnie z obowiązującymi w tym czasie przepisami prawnymi.

Rezultatem prowadzonych uzgodnień było wskazanie lokalizacyjne nr 9/99 dla autostrady płatnej A1 na odcinku Łódź (Tuszyn) – Gorzyczki według trasy zasadniczej, wydane przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji 31 grudnia 1999 r.

Rozwój cywilizacyjny wymusza budowę nowych dróg. Ważnym aspektem przy ich budowie są kwestie ochrony środowiska. Przygotowujemy i realizujemy nowe trasy bezpieczne dla ich użytkowników, a poprzez zastosowanie licznych urządzeń ochrony środowiska minimalizujemy negatywne oddziaływanie ruchu samochodowego na otoczenie, w tym również na szeroko pojętą przyrodę. Autostrada A1 powstała przy zachowaniu



Warianty trasy autostrady A1 do wskazania lokalizacyjnego

najwyższych standardów ekologicznych. Wykonane na etapie przygotowania dokumentacji raporty o oddziaływaniu inwestycji na środowisko określiły wpływ drogi na wszystkie komponenty środowiska – nie tylko ludzi – ale także zwierzęta, rośliny, wody powierzchniowe, powietrze czy zabytki. Wszystkie zalecenia raportu zostały wprowadzone do projektu i realizowane.

Oddanie do ruchu autostrady A1 odciążało budowaną przed laty sieć dróg biegnących na Śląsku w terenie silnie zurbanizo-



Węzeł Gliwice Sośnica skrzyżowanie autostrady A1 i A4

wanym, szczególnie zainwestowanym, nierzadko bez możliwości wykorzystania w pełni bezpiecznych rozwiązań technicznych, służących użytkownikom drogi czy otaczającej przyrodzie. Niestety, często na ich zastosowanie nie było zgody właścicieli i użytkowników posesji zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie.

Przed rozpoczęciem realizacji autostrady zlecone zostało wykonanie badań rozpoznawczych, powierzchniowo-sondazowych, pozwalających dodatkowo udokumentować historię regionu, przez który przechodzi trasa. W ramach przedinwestycyjnych badań wykopaliskowych na trasie budowy autostrady A1 na odcinku Sośnica – Gorzyczki w latach 2006–2009 przebadano dziewięć stanowisk, a na odcinku Pyrzowice – Maciejów w latach 2008–2009, kolejne dwa stanowiska. Podczas prowadzenia robót budowlanych wszystkie odcinki autostrady A1 objęte były nadzorem archeologicznym.

Decyzje administracyjne

Uzyskiwanie kolejnych decyzji administracyjnych koniecznych do rozpoczęcia budowy to proces wieloletni, związany z koniecznością przeprowadzenia wielowątkowych negocjacji, zmierzających do przygotowywania szeregu dokumentacji, w tym również technicznych (projekt budowlany), wymaganych do złożenia wniosków. Proces ten wymagał zaangażowania wykwalifikowanej kadry – specjalistów z wielu dziedzin, czasu, a przede wszystkim sporych nakładów finansowych. Ta część procesu inwestycyjnego w przypadku autostrady A1, licząc od 1995 r., kiedy zaczęto opracowywać pierwsze dokumenty do wniosku o wydanie wskazania lokalizacyjnego do rozpoczęcia budowy pierwszego odcinka Sośnica – Bełk w lutym 2007 r., trwała 12 lat.

Poniżej przedstawiono kolejne decyzje, które umożliwiły rozpoczęcie i zakończenie budowy autostrady A1:

- wskazanie lokalizacyjne dla autostrady płatnej A1 na odcinku Łódź (Tuszyn) – Gorzyczki, zostało wydane 31 grudnia 1999 r.;
- decyzje lokalizacyjne dla odcinków:
 - granica z województwem łódzkim – Rząsawa (Częstochowa Północ), wydana 30 lipca 2002 r.,
 - Rząsawa (Częstochowa Północ) – Woźniki, wydana 8 grudnia 2003 r.,
 - Woźniki – Sośnica (Gliwice Sośnica), wydana 27 września 2005 r.,
 - Sośnica (Gliwice Sośnica) – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach, wydana 3 kwietnia 2003 r.;
- decyzje środowiskowe dla odcinków:
 - granica z województwem łódzkim – Pyrzowice, wydana 2 lutego 2009 r.,
 - Pyrzowice – Maciejów (Gliwice Wschód), wydana 12 lutego 2008 r.,
 - Maciejów (Gliwice Wschód) – Sośnica (Gliwice Sośnica), wydana 11 lipca 2007 r.,
 - Sośnica (Gliwice Sośnica) – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach, wydana 14 grudnia 2006 r.;
- pozwolenia na budowę dla odcinków:
 - granica z województwem łódzkim – Zawodzie (Częstochowa Południe), 7 sierpnia 2012 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji ZRID,
 - Zawodzie (Częstochowa Południe) – Pyrzowice, 1 marca 2012 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji ZRID,
 - węzeł Pyrzowice, wydane 5 sierpnia 2009 r.,
 - Pyrzowice – Piekary Śląskie, wydane 12 czerwca 2009 r.,
 - Piekary Śląskie – Maciejów (Gliwice Wschód), wydane 12 czerwca 2009 r.,
 - Maciejów (Gliwice Wschód) – Sośnica (Gliwice Sośnica), wydane 11 lutego 2008 r.,
 - węzeł Sośnica (Gliwice Sośnica), wydane 23 października 2007 r.,
 - Sośnica (Gliwice Sośnica) – Bełk (Rybnik), wydane 19 stycznia 2007 r.,
 - Bełk (Rybnik) – Świerklany, wydane 11 lutego 2008 r.,
 - Świerklany – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach, wydane 6 sierpnia 2007 r.;
- dopuszczenie do ruchu:
 - Pyrzowice – Piekary Śląskie, 1 czerwca 2012 r.
 - Piekary Śląskie – Maciejów (Gliwice Wschód), 1 czerwca 2012 r.,
 - węzeł Bytom, 16 października 2012 r.,
 - Maciejów (Gliwice Wschód) – Sośnica (Gliwice Sośnica), 30 września 2011 r.,
 - węzeł Sośnica (Gliwice Sośnica), 23 grudnia 2009 r.,
 - Sośnica (Gliwice Sośnica) – Bełk (Rybnik), 23 grudnia 2009 r.,
 - Bełk (Rybnik) – Rowień (Żory), 15 grudnia 2010 r.,
 - Rowień (Żory) – Świerklany, 21 kwietnia 2011 r.,
 - Mszana – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach, 30 listopada 2013 r.

Koszty

Koszty ogółem budowy autostrady A1 na terenie województwa śląskiego wyniosły 9 913,8 mln zł. Na kwotę tę złożyły się:

Tab. 2. Przyrost infrastruktury w latach 2007–2012 w administracji GDDKiA Oddział w Katowicach

Przyrost infrastruktury w latach 2007–2012 w administracji GDDKiA Oddział w Katowicach						
Drogi						
Długość dróg [km]	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Jedna jezdnia	809,5	808,2	823,8	829,6	865,2	906
Dwujezdniowe	296,6	302,6	318,5	331,6	365,8	406
Razem	1106,1	1110,8	1142,3	1161,2	1231	1312
Obiekty mostowe						
Liczba obiektów [szt.]	2007	2008	2009	2010	2011	2012
[szt.]	538	571	573	697	842	920
[m ²]	353 235	363 535	367 263	498 927	706 090	790 408 m ² /55 km

- prace przygotowawcze, w tym dokumentacja i ratownicze prace archeologiczne (granica województw łódzkiego i śląskiego – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach) – całkowity koszt 173,4 mln zł;
- wykupy (granica województw łódzkiego i śląskiego – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach) – całkowity koszt 802,1 mln zł;
- realizacja, w tym koszty robót, nadzoru i okołokontraktowe (Pyrzowice – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach) – całkowity koszt 8 938,3 mln zł.

Dofinansowanie inwestycji z funduszy unijnych

Program Infrastruktura i Środowisko

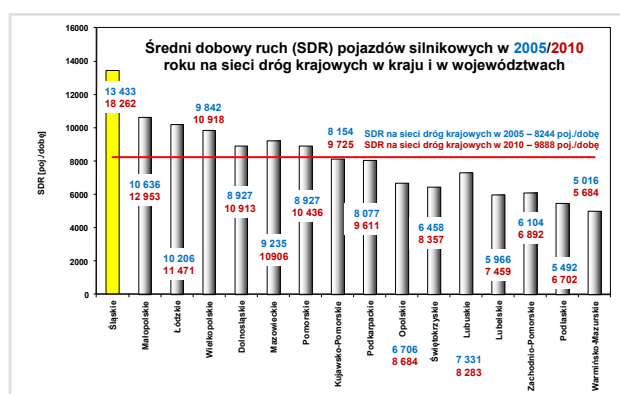
- odcinek Pyrzowice – Maciejów – Sośnica
14 września 2009 r. podpisano umowę o dofinansowaniu w wysokości 85% kosztów związanych z budową autostrady w ramach działania 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T, priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013.

Fundusz Spójności

- odcinek Sośnica – Bełk – I etap
22 grudnia 2004 r. decyzją Komisji Europejskiej Polska otrzymała zapewnienie o finansowaniu 83% kosztów związanych z inwestycją na budowę odcinka Sośnica – Bełk i wykup nieruchomości od Sośnicy do granicy z Republiką Czeską w Gorzyczkach;
- odcinek Bełk –Gorzyczki – II etap
21 grudnia 2006 r. decyzją Komisji Europejskiej Polska otrzymała zapewnienie o finansowaniu 66% kosztów związanych z budową odcinka Bełk – granica z Republiką Czeską w Gorzyczkach.

Śląski oddział GDDKiA – podstawowe aktualne informacje o zarządzanej sieci

Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach administruje na terenie województwa śląskiego siecią 17 dróg krajowych o długości 906 km, w tym drogami dwujezdniowymi (dwo- i trzypasowymi) o długości 406 km. W ciągu administrowanych dróg krajowych zlokalizowanych jest 920 wiaduktów (mostów) i tuneli o łącznej długości ok. 55 km.



Natężenie ruchu na śląskich drogach



Autostrada A1 węzeł Pyrzowice wyjazd na drogę ekspresową S1