

Dokończenie projektu „Autostrada Wolności”

data aktualizacji: 2025.06.20 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



(fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

- Miała być wizytówką nowoczesnej Polski. Tymczasem jej budowa stała się opowieścią o wyzwaniach, które przez dekady wyprzedzały rzeczywistość.
- Planowano oddać ją zmotoryzowanym przed olimpiadą moskiewską, ledwo zdążono przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej Euro 2012.
- Autostrada straciła przepustowość. Rozpoczęcie rozbudowy A2 między Łodzią a Warszawą planowane jest na pierwszą połowę przyszłego roku, a zakończenie na drugą połowę 2028 roku.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) uzyskała komplet decyzji ZRID, niezbędnych do realizacji rozbudowy autostrady A2 między Łodzią a Warszawą.

Kolejnym krokiem będzie ogłoszenie przetargów na wyłonienie wykonawców. Planowany termin to przełom czerwca i lipca 2025 roku. Podpisanie umów oraz rozpoczęcie prac budowlanych zaplanowano na pierwszą połowę przyszłego roku. Ambitny harmonogram przewiduje zakończenie inwestycji w drugiej połowie 2028 roku. 30 maja br. wojewoda wydała pozwolenia na dwa odcinki w

Łódzkiem. W kwietniu podobne zgody otrzymały fragmenty w województwie mazowieckim.

Minister infrastruktury Dariusz Klimczak podkreślił podczas briefingu prasowego (30.05):

To nie tylko rozbudowa autostrady - to inwestycja w komfort, bezpieczeństwo i nowoczesność. Dzięki dodatkowym pasom oraz systemom zasilania z odnawialnych źródeł energii A2 stanie się wzorem dla przyszłych projektów drogowych w Polsce”.

[Po zakończeniu prac odcinek od węzła Łódź Północ do Pruszkowa będzie miał po trzy pasy ruchu w każdym kierunku](#), a na fragmencie od Pruszkowa do węzła Konotopa pod Warszawą cztery pasy. Łącznie przebudowa objąć ma 92 km, z czego 89 km to dobudowa nowych pasów, a 3 km – prace modernizacyjne na węźle.

Co ciekawe, minister infrastruktury w pierwszym rządzie Donalda Tuska, Cezary Grabarczyk pytany przez dziennikarza GW o inwestycję mówi: „Poszerzenie A2 jest potrzebne, ale uważam, że w pierwszej kolejności należało podejmować decyzje o przedłużeniu S8 do Tomaszowa i wpięciu nowej drogi w trasę z Piotrkowa do Warszawy”.

Prace budowlane będą prowadzone pod ruchem. Drogowcy zapowiadają – [dla bezpieczeństwa kierowców i pracowników wprowadzony zostanie odcinkowy pomiar prędkości](#).

Kalendarium

Rozpoczęcie rozbudowy A2 między Łodzią a Warszawą planowane jest na pierwszą połowę przyszłego roku, a zakończenie na drugą połowę 2028 roku.

- 30 sierpnia 2023 r. - podpisanie umowy na projekt rozbudowy
- 29 października 2024 r. - złożenie wniosków o wydanie decyzji ZRID
- 2 kwietnia 2025 r. - Wojewoda Mazowiecki wydał decyzje ZRID dla odcinków na terenie woj. mazowieckiego
- 30 maja 2025 r. - Wojewoda Łódzki wydał decyzje ZRID dla odcinków na terenie woj. łódzkiego
- czerwiec/lipiec 2025 r. - ogłoszenie przetargu na roboty budowlane
- **I połowa 2026 r. - podpisanie umowy z wykonawcami poszczególnych odcinków i rozpoczęcie rozbudowy**
- **II połowa 2028 r. - zakończenie robót**

Droga, która miała być symbolem modernizacji i otwarcia Polski na Zachód, przez lata pozostawała marzeniem. Historia jej budowy to jednak kronika przeszkód, ambicji i presji czasu – z perspektywy oceniających, który każdemu biegł inaczej.

Pomysł budowy autostrady zrodził się jeszcze przed II wojną światową (1938 r.). W powojennej Polsce pierwszym dokumentem dotyczącym budowy autostrady był plan trzydziestoletni, przedstawiony w grudniu 1946 roku podczas Kongresu Techników Polskich w Katowicach.

W latach pięćdziesiątych temat nie był „po linii i na bazie”. Wysiłek gospodarczy państwa ludowego skierowany był na rozwój przemysłu ciężkiego. W 1957 r. w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów (KPRM) autorytety negowały potrzebę budowania autostrad. W 1963 roku Rada Motoryzacyjna (ciało funkcjonujące przy rządzie) przyjęła dokument strategiczny – „Koncepcję

układu sieci dróg szybkiego ruchu”, w którym uwzględniono budowę autostrady i przyjęto – zgodnie z radziecką praktyką – budowę jednojezdniowych magistrali.

Faktycznie przedmiotem politycznego namysłu budowa autostrady stała się dopiero w latach 70. XX wieku, wraz z programem gospodarczej modernizacji kraju Edwarda Gierka. Wówczas to autostrada Warszawa – Łódź – Poznań – Świecko zyskała priorytet.



Rząd przygotował program wybudowania w latach 1975–2000 ok. 3 tys. km autostrad. W 1976 roku minister komunikacji został zobowiązany, by w planie pięcioletnim (1976–1980) uwzględnić budowę do 700 km „dróg szybkiego ruchu”. W tym samym roku zdecydowano, że autostrada między Poznaniem a Warszawą ma powstać przed olimpiadą moskiewską w 1980 r. Znający się na rzeczy zwykli mawiać – „papier wszystko znieśie”, stąd autostrada rosła... zwłaszcza w dokumentach rządowych.

W latach dziewięćdziesiątych A2 została wpisana w programy budowy dróg szybkiego ruchu, a [jej znaczenie podkreślały także międzynarodowe plany rozwoju transeuropejskich korytarzy transportowych](#). Odcinek Łódź-Warszawa miał być częścią ciągu Berlin-Warszawa-Moskwa, co dodatkowo podkreślało jego strategiczną rolę.

W 1993 roku Rada Ministrów przyjęła (27.07) „Program budowy Autostrad w Polsce”. W ciągu 15 lat zbudowane miało zostać niemal 2 tys. km autostrad. Dokument o podobnym nagłówku, przedstawiony publicznie w 2006 roku, zakładał zbudowanie do 2013 roku 1729 km autostrad. Rok później (2007) – w związku z przyznaniem Polsce (i Ukrainie) piłkarskich mistrzostw EURO 2012 – rząd Prawa i Sprawiedliwości (PiS) przygotował i przedstawił (25.09.2007 r.) kolejny program budowy dróg. Perspektywa czasowa była oczywista i dyktowana kalendarzem sportowym – do Euro miała powstać autostrada łącząca Zachód z Warszawą.

Czy można zbudować autostradę na papierze? W Polsce przez lata próbowano.

Budowa autostrady na odcinku Łódź-Warszawa była wyzwaniem nie tylko technicznym, ale przede wszystkim organizacyjnym i finansowym. Rządzący wielokrotnie zmieniali koncepcje finansowania – od tradycyjnego modelu agencyjno-rządowego, przez próby wdrożenia partnerstwa publiczno-prywatnego, po system „projektuj i buduj”, który miał przyspieszyć realizację inwestycji przed Euro 2012. Tyle że wyłanianie koncesjonariuszy dla 91 km odcinka Łódź – Warszawa (węzeł Konotopa), który miał być zbudowany do 2010 r. w systemie „projektuj i buduj”, nie udało się.

Jesienią 2007 roku przygotowania do Euro 2012 przeszły w ręce nowego rządu koalicyjnego Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego (PO-PSL).

Cezary Grabarczyk, minister infrastruktury w pierwszym rządzie Donalda Tuska w rozmowie z dziennikarzem GW Piotrem Brzózka po latach powiedział (22.04.25):

„W 2007 roku, gdy obejmowałem stanowisko ministra infrastruktury, trwało postępowanie mające wyłonić koncesjonariusza, który wybuduje i będzie eksploatować A2 między Łodzią i Warszawą. Gdy przyszedł kryzys 2008 roku, okazało się, że banki odmawiają finansowania tej inwestycji. (...) Z jednej strony mieliśmy kryzys ogarniający cały świat, a z drugiej kalendarz ze wpisaną na 2012 rok wielką imprezą sportową. Wszyscy oczekiwali, że do Warszawy i Poznania będzie można dojechać autostradą, a nie było możliwości zrealizowania tych projektów”.



Początkowo planowano, że odcinek A2 między Łodzią a Warszawą zostanie zrealizowany przez prywatnych koncesjonariuszy. Ostatecznie budowę sfinansowano z budżetu państwa, przy wsparciu kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Na początku października 2009 roku projekt budowy autostrady podzielono na pięć odcinków, dla których prowadzono oddzielne postępowania przetargowe. Budowę odcinków A (29,2 km) i C (20 km) powierzono chińskiemu konsorcjum pod kierunkiem China Overseas Engineering Group Co. Ltd (COVEC). Odcinek B (17 km) miało zbudować konsorcjum Mostostal Warszawa S.A., D (17,6 km) – firma Strabag Sp. z o.o., a E (7,1 km) – najbliższej Warszawy – konsorcjum Budimex-Dromex. Na budowę przeznaczono w sumie 5,7 mld zł. Jak się później okazało – zapowiedzią problemów była informacja, że w wyniku przetargów uzyskano oszczędności na kwotę 2,5 mld zł.

Autostrada miała być gotowa na przełomie maja i czerwca 2012 roku. Przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zapewniali, że na EURO kierowcy dojadą z Berlina do Warszawy. Pod koniec 2010 roku w kraju trwały prace przy budowie (!) 34 odcinków autostrad o łącznej długości 743,4 km.

Realizacja odcinka Łódź-Warszawa przebiegała w atmosferze ogromnej presji związanej z terminem Euro 2012. Wszystkie prace musiały zostać zakończone przed rozpoczęciem mistrzostw.

W czerwcu 2010 r. w obecności ambasadora Chin i ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka wyburzono zbudowany w pobliżu Bolimowa wiadukt. Podpory pod konstrukcję mostową posadowiono w latach siedemdziesiątych. W cztery dekady później niewielu wiedziało (czy pamiętało), czemu miały służyć... Symbol przyjaźni polsko-chińskiej szybko stał się problemem – na odcinku C, realizowanym przez COVEC, podwykonawcy zeszli z placu budowy.



Niemal dokładnie rok od polsko-chińskiego bratania na szczycie pod Bolimowem, w 2011 roku Chińczycy zrezygnowali z budowy dwóch odcinków A2. Rządzący wskazali nowych wykonawców – wybrano konsorcja Eurovia-Warbud oraz DSS-Bogel&Krysl. Umowy zakładały „przejezdność” trasy przed Euro 2012. Wówczas kosztem stał się honor organizatorów mistrzostw. Premier Donald Tusk i ówczesny minister infrastruktury Cezary Grabarczyk powtarzali, że doprowadzenie A2 do Warszawy

przed Euro 2012 jest „rządową ambicją”.

Spółka DSS, działając wspólnie z czeskim przedsiębiorstwem, zapewniała, że pomimo wewnętrznych problemów zapewni „przejezdność” autostrady przed Euro 2012. Upadek dolnośląskiej firmy na wniosek firmy windykacyjnej sprawił jednak, że na początku 2012 roku budowę odcinka C w całości przejęli Czesi.

Zdążymy? - pytanie w tej, czy innej formie, zadawali w tym czasie wszyscy - kibice, kierowcy, politycy...

Na cztery miesiące przed rozpoczęciem mistrzostw zaangażowanie w prace na tym newralgicznym odcinku sięgało zaledwie 43 proc. Choć niewielu dziś pamięta, w tym czasie w GDDKiA opracowywano warianty dojazdu z węzła Łódź Północ do Warszawy z wykorzystaniem odcinków D i E autostrady, które uznawano za niezagrożone. **„Koko Euro spoko” - śpiewała Polska.**

Dziś w to trudno uwierzyć, ale 2 dwa dni przed rozpoczęciem mistrzostw cały odcinek Łódź-Warszawa został oddany do ruchu. Brakowało tylko infrastruktury obsługi podróżnych (MOP-y, stacje paliw). Kierowcy mogli przejechać od węzła Łódź Północ do węzła Skierniewice z prędkością do 70 km/h (brak warstwy ścieralnej). Węzeł Wiskitki nie był gotowy. Do prac na A2 wrócono po Euro. Jeszcze późną jesienią występowały na trasie liczne utrudnienia w ruchu i ograniczenia prędkości.

Niedługo po zakończeniu inwestycji stało się jasne - dla użytkowników drogi, jak i polityków - że natężenie ruchu wyczerpuje przepustowość Autostrady Wolności.

Na początku 2023 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poinformowała na konferencji prasowej zorganizowanej 30 stycznia na węźle autostradowym Skierniewice o wszczęciu procedury wyłonienia podmiotu, który przygotuje projekt i dokumentację poszerzenia autostrady A2 (na odcinku między Łodzią a Warszawą) o trzeci i czwarty pas jezdni. GDDKiA zapewniała, że „budujący A2 przewidzieli poszerzenie trasy”.

Rządzący podkreślają, że decyzja o poszerzeniu A2 wynika nie tylko z rosnącego ruchu, ale także z planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, który ma być nowym węzłem komunikacyjnym kraju.

Czas w ekonomii i inwestycjach bywa równie względny jak w teorii Einsteina - im szybciej chcesz zarobić, tym wolniej płynie; gdy polityk ogłasza rozpoczęcie budowy drogi, czas dla niego biegnie szybko, bo już widzi przecięcie wstęgi i zdjęcia w mediach. Zmotoryzowani mają prawo oczekiwać, że pół wieku zamknie temat budowy autostrady A2 ostatecznie.

Czy tym razem się uda? Na igrzyska w Los Angeles, mamy szansę zapomnieć o budowie autostrady A2- projektu, który zrodził się ponad pół wieku temu.

CZYTAJ TAKŻE:

[Sieć autostrad w Polsce - informacje](#)

praktyczne

Źródło: <https://zyrardow.eglos.pl/aktualnosci/item/45033-dokonczenie-projektu-autostrada-wolnosci>