

Otwarto oferty na poszerzenie A2 między Łodzią a Warszawą. Na stole jest 1,8 mld zł

data aktualizacji: 2025.12.10 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otworzyła oferty w przetargu na rozbudowę A2 między Łodzią a Warszawą. To inwestycja prowadzona pod pełnym ruchem, która ma nie tylko zwiększyć przepustowość trasy, ale też wyznaczyć nowy standard w energetycznym zasilaniu infrastruktury. (fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

Do przetargu na rozbudowę A2 między Łodzią a Warszawą zgłosiło się osiem podmiotów - cztery duże firmy oraz cztery konsorcja. GDDKiA rozbiła inwestycję na cztery odcinki realizacyjne, co z jednej strony zwiększyło konkurencję, a z drugiej pozwoli na równoległe prowadzenie robót.

9 grudnia Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otworzyła oferty w przetargu na rozbudowę autostrady A2 na kluczowym, 92-kilometrowym odcinku.

Stawka jest wysoka, nie tylko w złotych. To jedna z najtrudniejszych inwestycji drogowych ostatnich lat, prowadzona pod pełnym ruchem. Autostrada, która miała być bramą Polski na Zachód, ma wreszcie stać się drogą na miarę XXI wieku.

Na odcinku A, między węzłem Łódź Północ a Łyszkowicami, o kontrakt walczy pięciu wykonawców. Najtańszą propozycję złożył Strabag – niespełna 374,1 mln zł. Najdroższa oferta, konsorcjum skierniewickiego Mirbudu i Kobyłarni, sięga ok. 512,2 mln zł. Zamawiający przeznaczył na ten fragment prawie 536 mln zł, co oznacza wyraźny bufor między założonym budżetem a najkorzystniejszą ceną.

Drugi **fragment, od Łyszkowic do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego**, przyciągnął sześć ofert. Najniższa ponownie należy do Strabagu – ok. 321,4 mln zł. Najwyższa, złożona przez firmę Polaqua, sięga ok. 442,4 mln zł. Również tutaj budżet GDDKiA – ok. 492,7 mln zł – pozostaje wyraźnie powyżej najlepszej ceny.

Na odcinek C, **od granicy województw do węzła Grodzisk Mazowiecki**, nadesłano pięć propozycji. Najtańszą ofertę złożył Strabag, wyceniając prace na ok. 344,8 mln zł. Najdroższe jest konsorcjum z Mirbudem jako liderem – ponad 435,3 mln zł. Dyrekcja zakłada, że na ten fragment wyda ponad 437,5 mln zł brutto, co ponownie mieści się powyżej najniższej oferty.

Najkrótszy, ale inżyneryjnie najbardziej newralgiczny odcinek D, **między Grodziskiem Mazowieckim a węzłem Konotopa u bram Warszawy**, zainteresował trzech wykonawców. Strabag proponuje ok. 256,9 mln zł, Mirbud z Kobyłarnią – ok. 361,8 mln zł. Budżet GDDKiA wynosi niespełna 341,2 mln zł, z czego ok. 311,2 mln zł przewidziano na roboty podstawowe, a ok. 30 mln zł – na opcje.

W sumie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad szacuje, że rozbudowa czterech odcinków A2 pochłonie około 1,8 mld zł. Wszystkie oferty z wyjątkiem jednej mieszczą się w kwotach, jakie zamawiający zamierza przeznaczyć na realizację. Innymi słowy – w odróżnieniu od szeregu ostatnich przetargów drogowych, tym razem nie będzie trzeba od nowa szukać pieniędzy albo rewidować założeń.

Kluczowy teraz jest czas i procedury. Rozpoczął się etap szczegółowej weryfikacji i oceny ofert. O wyborze decydować będzie przede wszystkim cena, która stanowi 80 proc. wagi kryteriów. Pozostałe 20 proc. to kryteria pozacenowe, w tym szczególnie premiowane efektywne wykorzystanie destruktu, czyli materiału pozyskanego z rozbiórki istniejącej nawierzchni.

Trzeci i czwarty pas, czyli chirurgia na żywym organizmie

Projekt obejmuje łącznie 92 kilometry trasy. **89 kilometrów to dobudowa dodatkowych pasów ruchu, zaś około 3 kilometry - modernizacja odcinka w rejonie węzła Łódź Północ**, gdzie krzyżują się autostrady A1 i A2.

Dziś A2 na tym odcinku ma po dwa pasy w każdą stronę (z wyjątkiem fragmentu węzłowego), i, jak pokazują ostatnie badania natężenia ruchu, jej przepustowość się wyczerpała.



Z danych GDDKiA wynika, że w rejonie Łodzi autostradą każdego dnia przejeżdża ponad 50 tysięcy pojazdów, natomiast w okolicach Warszawy liczba ta zbliża się do 100 tysięcy. To wartości charakterystyczne dla najbardziej obciążonych korytarzy w Europie, a nie dla drogi, która zaledwie kilkanaście lat temu była symbolem przyspieszenia inwestycji drogowych.

Po zakończeniu rozbudowy między węzłem Łódź Północ a węzłem Pruszków kierowcy będą mieli do dyspozycji po trzy pasy w każdym kierunku. Na ostatnim fragmencie, od Pruszkowa do węzła Konotopa, autostrada poszerzy się do czterech pasów. Taki przekrój dostosowuje A2 zarówno do obecnego, jak i przyszłego natężenia ruchu, uwzględniając także planowaną rolę trasy jako głównego dojazdu do Centralnego Portu Komunikacyjnego – wyjaśniają drogowcy.

Rozbudowa A2 będzie prowadzona pod ruchem. GDDKiA deklaruje, że przez cały okres realizacji, w obu kierunkach – zarówno w stronę Warszawy, jak i Poznania – dostępne będą po dwa pasy ruchu. Przesunięcia ruchu na poszczególnych jezdniach, czasowe zwężenia, reorganizacja najazdów i zjazdów, ograniczenia prędkości – wszystko to musi zostać ułożone jak układanka, tak, aby nie sparaliżować jednego z najważniejszych korytarzy transportowych kraju. Choć jak żartują zmotoryzowani – gorzej pewno być nie może...

Dla poprawy bezpieczeństwa i płynności przejazdu na czas budowy wprowadzony zostanie odcinkowy pomiar prędkości. To narzędzie, które bardzo dobrze sprawdziło się wcześniej przy budowie A1 pomiędzy Tuszynem i Częstochową.

CZYTAJ TAKŻE:

[Sieć autostrad w Polsce - informacje praktyczne](#)

Autostrada, która sama zasili swoje oświetlenie

Rozbudowa A2 to nie tylko dodatkowy beton i asfalt. **GDDKiA wykorzystuje ten projekt jako**

poligon dla nowego standardu energetycznego infrastruktury drogowej. Rozszerzany odcinek autostrady ma być w dużej mierze samowystarczalny energetycznie. Oznacza to, że urządzenia związane z funkcjonowaniem trasy, oświetlenie, stacje pogodowe, systemy bezpieczeństwa, będzie zasilala energia z odnawialnych źródeł.

W ramach projektu wykonawca dokumentacji przygotował szczegółową analizę ekonomiczną, obejmującą zarówno koszty budowy, jak i późniejszej eksploatacji oraz utrzymania, w tym także magazynów energii. Zaprojektowano optymalne lokalizacje instalacji OZE i określono ich układ tak, aby integracja z infrastrukturą drogową była możliwie najbardziej efektywna.

A2 jako kręgosłup gospodarczy i korytarz do CPK

Rozbudowa autostrady nie dzieje się w próżni. Za decyzją GDDKiA stoi nie tylko rosnące natężenie ruchu, ale także strategiczne plany państwa. **A2 ma być jednym z głównych korytarzy dojazdu do planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego**, który, przynajmniej w założeniach, stanie się nowym węzłem komunikacyjnym kraju.

Z perspektywy gospodarczej rozbudowa A2 nie ma wielu oponentów. Przedsiębiorcy prowadzący firmy logistyczne i transportowe od lat alarmują, że dziś nawet niewielki incydent na trasie, awaria, stłuczka, nagle zwężenie, potrafi zablokować ruch między Łodzią a Warszawą na długie godziny.

Harmonogram ambitny (jak zawsze), czy tym razem realny

GDDKiA ma komplet zezwoleń na realizację inwestycji drogowej (ZRID) dla wszystkich odcinków. Decyzje wydał wiosną 2025 roku wojewoda mazowiecki, a 30 maja wojewoda łódzki. Przetarg na roboty budowlane ogłoszono wczesnym latem. Jeśli procedury oceny ofert i ewentualnych odwołań nie wydłużą się ponad standard, umowy z wykonawcami mają zostać podpisane w pierwszej połowie 2026 roku. Rozpoczęcie robót zaplanowano na ten sam okres, natomiast zakończenie - na drugą połowę 2028 roku.

MOŻE CIĘ ZAINTERESOWAĆ:

[Jak wybrać najlepsze miejsce w samolocie? Praktyczny przewodnik dla pasażerów](#)

To ambitny, ale już nie rekordowo napięty harmonogram. W pamięci wielu obserwatorów wciąż świeże są doświadczenia sprzed Euro 2012, kiedy budowa odcinka A2 między Łodzią a Warszawą toczyła się w atmosferze wyścigu z czasem. Wtedy autostrada rosła nie tylko wzdłuż osi wschód-zachód, ale przede wszystkim w dokumentach, korektach planów i komunikatach prasowych.

Historia tej drogi to zresztą kronika kolejnych prób, odwołań i zmieniających się koncepcji finansowania.

Pierwsze plany autostrady w tym korytarzu sięgają jeszcze 1938 roku. W PRL-u temat długo był „nie po linii i na bazie”, a kiedy już trafił do planów, dominowały w nich jednojezdniowe magistrale wzorowane na radzieckich rozwiązaniach. **W latach 70. autostrada Warszawa - Łódź - Poznań - Świecko otrzymała priorytet w rządowych dokumentach**, a w latach 90. została wpisana w

programy budowy dróg szybkiego ruchu i transeuropejskie korytarze transportowe.

Na początku XXI wieku rządy próbowały realizować A2 w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego. Produktem tamtej epoki były m.in. nieudane przetargi na koncesjonariusza odcinka Łódź – Warszawa. Ostatecznie trasę sfinansowano z budżetu państwa, przy wsparciu Europejskiego Banku Inwestycyjnego, dzieląc prace na kilka fragmentów i wybierając wykonawców w klasycznym modelu zamówień publicznych. **Pamiętne problemy z chińskim konsorcjum COVEC pod Żyrardowem**, zmiany wykonawców tuż przed Euro, ratowanie przejezdności za wszelką cenę – wszystko to sprawiło, że dwa dni przed rozpoczęciem mistrzostw autostrada została co prawda udostępniona kierowcom, ale jeszcze długo później trwały na niej prace.

Czy na igrzyska w Los Angeles zapomnimy o budowie A2?

W 2028 roku, w roku igrzysk olimpijskich w Los Angeles, Polska może mieć wreszcie autostradę między Łodzią a Warszawą, która odpowiada nie marzeniom sprzed pół wieku, ale realnym potrzebom współczesnej gospodarki.

Źródło:

<https://eglos.pl/aktualnosci/item/45262-otwarto-oferty-na-poszerzenie-a2-miedzy-lodziami-warszawa-na-stole-jest-1-8-mld-zl>