A2 przestała wystarczać. Teraz centrum Polski czeka najtrudniejszy test

data aktualizacji: 2026.07.06 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Zasadnicze roboty związane z poszerzeniem Autostrady Wolności między Łodzią a Warszawą mają ruszyć w wakacje. W czasie prac GDDKiA zapowiada utrzymanie po dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, ograniczenie prędkości do 70 km/h oraz odcinkowy pomiar prędkości. (fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

Rozbudowa autostrady A2 między Łodzią a Warszawą ma objąć 92 km trasy. GDDKiA zapowiada dodatkowe pasy, utrzymanie ruchu w obu kierunkach i odcinkowy pomiar prędkości. Dla kierowców oznacza to jednak miesiące utrudnień. Dla centralnej Polski – pierwszy poważny sprawdzian przed CPK, koleją dużych prędkości i nowym układem komunikacyjnym kraju.

Rozbudowa A2 między Łodzią a Warszawą została podzielona na cztery odcinki. Według GDDKiA do 6 lipca podpisano jedną umowę – na fragment Grodzisk Mazowiecki-Konotopa, który wykona Strabag za blisko 257 mln zł. Trzy pozostałe umowy: Łódź Północ-Łowicz, Łowicz-granica województw oraz granica województw-Grodzisk Mazowiecki, mają zostać podpisane do końca wakacji. Łącznie inwestycja obejmie 92 km autostrady, z czego 89 km to

dobudowa dodatkowych pasów, a ok. 3 km – prace na wysokości węzła Łódź Północ. Szacowany koszt całego przedsięwzięcia to blisko 1,5 mld zł.

Najdłuższy pakiet po stronie łódzkiej obejmuje relację Łódź Północ-węzeł Łowicz. 27,9 km całego odcinka wskazywanego do umowy oraz 24,4 km zasadniczego fragmentu od węzła Łódź Północ do Łyszkowic ma rozbudować Budimex. Drugi łódzki odcinek, Łyszkowice-granica województw łódzkiego i mazowieckiego, ma 21,8 km i został wskazany dla Strabagu. Ta sama firma ma odpowiadać za dwa mazowieckie odcinki: granica województw–Grodzisk Mazowiecki oraz Grodzisk Mazowiecki-Konotopa.

W tle są CPK, kolej dużych prędkości, modernizacja CMK, lokalne linie kolejowe i przetargi, które zdecydują o tym, kto zbuduje nową infrastrukturę centralnej Polski. W kilku z nich pojawia się Mirbud – spółka z siedzibą w Skierniewicach.

Autostrada A2 między Łodzią a Warszawą przez lata była symbolem skrócenia dystansu między centrum kraju a stolicą. Dziś stała się wąskim gardłem. GDDKiA podaje, że według najnowszego Generalnego Pomiaru Ruchu liczba pojazdów na tej trasie waha się od blisko 60 tys. na dobę w okolicy Łodzi do niemal 100 tys. przed Warszawą. Formalnie autostrada pracuje dziś na granicy przepustowości. W praktyce kierowcy wiedzą, że przekroczyła ją już kilka lat temu.

Chodzi o jedną z najtrudniejszych operacji drogowych ostatnich lat. Prace mają być prowadzone pod ruchem. Od Łodzi Północ do Pruszkowa autostrada ma mieć po trzy pasy w każdym kierunku, a od Pruszkowa do Konotopy – po cztery. Na wysokości węzła Łódź Północ, gdzie A1 przecina się z A2, jezdnie są już trzypasmowe, dlatego zakres robót obejmie przede wszystkim wymianę nawierzchni i montaż energooszczędnego oświetlenia.

Dwa pasy muszą zostać

Podczas majowej wizyty w Skierniewicach **minister infrastruktury Dariusz Klimczak** w rozmowie z eglos.pl mówił, że resort i GDDKiA czekają na finał procedur odwoławczych. Podkreślał, że przy tak dużym zadaniu konkurencja wykonawców jest naturalna, ale użytkownicy drogi i inwestor publiczny chcą jak najszybszego początku prac.

– *Najważniejsze jest to, aby na każdym odcinku dwa pasy ruchu były cały czas czynne* – mówił Klimczak. – *Chcę, żeby ta zasadnicza przebudowa autostrady A2 między Łodzią a Warszawą nie powodowała niepotrzebnych utrudnień.*

Minister zaznaczał przy tym, że utrudnień nie da się uniknąć. Chodzi o to, by ich skala nie zdezorganizowała ani ruchu tranzytowego, ani codziennych przejazdów mieszkańców powiatów położonych najbliżej autostrady.

– *Mam nadzieję, że wszyscy ci, którzy mieszkają w powiecie skierniewickim i łowickim, czyli tu, najbliżej tej autostrady, odczują ją najmniej* – mówił szef resortu infrastruktury.

Dla mieszkańców powiatów skierniewickiego, łowickiego, brzezińskiego czy żyrardowskiego A2 to arteria codziennych dojazdów, przewozu towarów, ruchu firmowego i prywatnego. Każde zwężenie, niewyznaczony objazd i każda nieprzewidziana kumulacja ruchu natychmiast przeniosą się na drogi krajowe i wojewódzkie, w tym S8, DK72, DK50 oraz lokalne odcinki prowadzące w stronę Rawy Mazowieckiej, Tomaszowa Mazowieckiego, Łowicza i Skierniewic.

Pierwsza umowa już jest, trzy kolejne mają być do końca wakacji

Majowa zapowiedź ministra sprawdziła się częściowo. 26 czerwca GDDKiA podpisała pierwszą umowę – na odcinek Grodzisk Mazowiecki-Konotopa. Wykonawcą jest Strabag, a wartość kontraktu to blisko 257 mln zł. Ten fragment ma 17,2 km. Na około 3-kilometrowym odcinku między Pruszkowem a Konotopą A2 zyska czwarty pas na obu jezdniach; na pozostałej części każda jezdnia będzie miała po trzy pasy.

Do podpisania pozostają jeszcze trzy umowy: węzeł Łódź Północ-węzeł Łowicz, węzeł Łowicz-granica województw łódzkiego i mazowieckiego oraz granica województw-Grodzisk Mazowiecki. Dyrekcja zapowiada, że chce podpisać je do końca wakacji.



Wcześniej GDDKiA wskazała wykonawców poszczególnych odcinków: Strabag dla trzech fragmentów i Budimex dla jednego. Na tym etapie kluczowa nie jest już sama lista firm, lecz tempo przechodzenia od rozstrzygnięć przetargowych do placu budowy.

Na wykonawcy pierwszego podpisanego kontraktu spoczywa dodatkowe zadanie. Chodzi o przygotowanie i utrzymywanie czasowej organizacji ruchu dla objazdów wszystkich czterech odcinków między Łodzią a Warszawą. Przez pierwsze cztery miesiące od podpisania umowy prace mają być prowadzone co do zasady poza główną jezdnią autostrady. Dopiero po tym etapie zmiany organizacji ruchu mają wejść na trasę główną.

Drogowcy zapowiadają, że w czasie robót kierowcy będą mieli po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Ma obowiązywać ograniczenie prędkości do 70 km/h, a dla poprawy bezpieczeństwa planowany jest odcinkowy pomiar prędkości. GDDKiA odwołuje się tu do doświadczeń z przebudowy A1 między Tuszynem a Częstochową.

Skala utrudnień pozostaje najtrudniejszym do oszacowania elementem inwestycji**. Prezes Budimeksu Artur Popko** mówił „Rzeczpospolitej", że w pierwszej fazie budowy należy spodziewać się *„znaczących utrudnień w ruchu"*.

Autostrada ma sama zasilać swoje urządzenia

Rozbudowana A2 ma być pierwszym w Polsce odcinkiem autostrady samowystarczalnym energetycznie w zakresie urządzeń związanych z funkcjonowaniem drogi. Oświetlenie, stacje meteorologiczne i inne elementy infrastruktury mają korzystać z odnawialnych źródeł energii oraz magazynów energii.

Drogowa infrastruktura to system pomiarów, komunikacji, zasilania, bezpieczeństwa i zarządzania ruchem. Jeżeli A2 ma stać się wzorem dla kolejnych inwestycji, jej przebudowa będzie testowała również odporność technologiczną drogi.

CPK sprawia, że A2 staje się drogą strategiczną

Rozbudowa A2 byłaby konieczna nawet bez Centralnego Portu Komunikacyjnego. Z CPK staje się jednak inwestycją o jeszcze większym znaczeniu. Rządowy program wieloletni zakłada uruchomienie do końca 2032 r. pierwszego etapu lotniska oraz Kolei Dużych Prędkości między Warszawą, CPK i Łodzią. Początkowa przepustowość terminala ma wynieść co najmniej 34 mln pasażerów rocznie, a łączny koszt programu do 2032 r. określono na 131,7 mld zł.

Lotnisko ma powstać między Łodzią a Warszawą, a jego drogowy krwiobieg będzie oparty m.in. na A2 i krajowej pięćdziesiątce, czyli DK50. W marcu GDDKiA i spółka CPK podpisały porozumienie dotyczące dróg wokół Portu Polska. Chodzi m.in. o połączenie lotniska z A2, wschodnią i północną obwodnicę lotniska oraz rozbudowę DK50 między Cyganką a węzłem Wiskitki.



CPK ma przygotować i zrealizować te inwestycje na własny koszt, uzyskać decyzje administracyjne, w tym ZRID, przeprowadzić proces nabywania nieruchomości, a później przekazać główne ciągi drogowe do zarządzania GDDKiA. Prościej? Państwo próbuje zawczasu uniknąć sytuacji, w której lotnisko będzie gotowe szybciej niż drogi dojazdowe.

Pod koniec maja do CPK wpłynęło 11 ofert w przetargu na projekt i budowę układu drogowego obsługującego przyszłe lotnisko. Inwestycja obejmuje około 90 km dróg, ok. 40 obiektów inżynierskich, ponad 100 przepustów środowiskowych i hydrologicznych oraz ekrany akustyczne. Wśród oferentów znalazło się także konsorcjum Mirbudu i Kobylarni.

Mirbud między sporem a nową szansą

Wątek Mirbudu jest w tej historii szczególnie istotny lokalnie. Skierniewicka spółka pojawia się w kilku kluczowych postępowaniach infrastrukturalnych. Jednocześnie ciągnie się za nią spór o nieujawnioną karę środowiskową, który zaważył na przetargach kolejowych PLK.

Najbardziej lokalny jest przetarg na modernizację linii nr 12 na odcinku Skierniewice-Czachówek Wschodni. To ważna trasa, południowa obwodnica towarowa Warszawy, a w przyszłości także szansa na przywrócenie ruchu pasażerskiego. Konsorcjum z udziałem Mirbudu złożyło najtańszą ofertę, ale zamawiający zakwestionował brak ujawnienia kary środowiskowej w dokumentach przetargowych. KIO oddaliła odwołanie Mirbudu, a wybór konsorcjum Trakcja-Sarinż pozostał w mocy.

Podobny problem wystąpił wcześniej przy Rail Baltica. W tle pozostaje kara w wysokości 15 tys. zł nałożona w 2022 r. w związku z naruszeniem warunków środowiskowych przy innej inwestycji. Po kwietniowym wyroku NSA pojawiły się w obiegu publicznym uproszczone interpretacje, jakoby sprawa kary została definitywnie uchylona. NSA uchylił wcześniejszy wyrok WSA i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania, ale sama decyzja GIOŚ – według analiz prawnych przywoływanych przez branżowe media – nie została automatycznie unieważniona. To oznacza, że spór nadal ma ciężar prawny i przetargowy.

Paradoks polega na tym, że równolegle Mirbud pozostaje w grze o jedne z najważniejszych kontraktów CPK. W kwietniu konsorcjum Torpol-Mirbud-Kobylarnia zgłosiło się do postępowania na pierwszy, 13-kilometrowy odcinek KDP między Kotowicami a węzłem lotniskowym. To pierwszy budowlany fragment szybkiej linii Warszawa-CPK-Łódź. Umowa ma zostać podpisana w IV kwartale 2027 r.

W czerwcu CPK dopuściła do zasadniczego etapu rozmów cztery konsorcja zainteresowane budową tunelu i dworca kolejowego pod nowym lotniskiem. W jednym z nich liderem jest Mirbud, a partnerami są Kobylarnia i Torpol. To kontrakt prestiżowy i technologicznie trudny. Obejmuje m.in. tunel o długości ok. 6 km oraz dworzec kolejowy pod terminalem. Rozstrzygnięcie i podpisanie umowy planowane są na I kwartał 2027 r., a prace budowlane mają ruszyć w III–IV kwartale 2027 r.

3 lipca CPK poinformowała, że 19 firm, w tym sześć konsorcjów, złożyło wnioski o dopuszczenie do dialogu konkurencyjnego na budowę 14,3-kilometrowego odcinka KDP między węzłem lotniskowym a węzłem bolimowskim.

Wśród nich znów znalazło się konsorcjum Torpol-Mirbud-Kobylarnia. Wybrany wykonawca ma opracować dokumentację projektową i zbudować odcinek linii o prędkości projektowej do 350 km/h, wraz z 55 obiektami inżynierskimi oraz przebudową lub budową około 30 km dróg.

Kolej nie może zostać dodatkiem

Minister Klimczak w rozmowie z nami mówił także o komponencie kolejowym. Zaznaczał, że na tym terenie „dużo będzie się działo” i że pieniądze z budżetu państwa, KPO oraz środków europejskich mają wreszcie pozwolić zaniedbanym odcinkom wejść „do XXI wieku”.

W regionie widać to na kilku poziomach.

MOŻE CIĘ ZAINERESOWAĆ:

Ile kosztują i gdzie powstają nowe domy w Uniejowie

Na linii nr 11 między Łowiczem Głównym a Skierniewicami trwają prace współfinansowane z KPO. Zakres obejmuje m.in. modernizację odcinka Bełchów-Skierniewice, a zakończenie inwestycji planowane jest na sierpień 2026 r. Efektem ma być podniesienie parametrów linii – do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla towarowych.

Na Centralnej Magistrali Kolejowej powstanie nowa stacja Biała Rawska. Inwestycja obejmuje dwa 400-metrowe perony przy dodatkowych torach, system informacji pasażerskiej, dojście do peronów i rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności. Umowa ma wartość 119,4 mln zł netto, czyli 146,9 mln zł brutto. Rozpoczęcie prac planowane jest w I kwartale 2027 r., a zakończenie na przełomie 2027 i 2028 r.



CMK ma też drugi wymiar: test szybkości. Regularna jazda 250 km/h nie jest jeszcze codziennością. Warunkiem są m.in. systemy ETCS poziomu 2 i GSM-R. PLK informowały o finale budowy systemu GSM-R na CMK, a branżowe zapowiedzi wiążą regularne przejazdy z prędkością 250 km/h z grudniem 2027 r. lub rozkładem 2027/2028. Politycznie można mówić o przyspieszeniu kolei. Technicznie trzeba zachować precyzję – to nadal projekt w fazie dochodzenia do pełnej eksploatacji.

CZYTAJ TAKŻE:

Dokończenie projektu „Autostrada Wolności”

Centralna Polska wchodzi w kilka inwestycji naraz. A2 ma odzyskać przepustowość. CPK ma dostać lotnisko, terminal, drogi i kolej. KDP Warszawa-Łódź ma być pierwszą polską linią dużych prędkości. CMK ma przejść do standardu 250 km/h. Linie regionalne mają przestać być przypisem do wielkich planów.

Rozbudowa A2 jest pierwszym egzaminem tej rewolucji.

Źródło: https://eglos.pl/aktualnosci/item/45609-a2-przestala-wystarczac-teraz-centrum-polski-czeka-najtrudniejszy-test