



Autostrada do nieba?

Z prezesem Autostrady Wielkopolskiej Andrzejem Patalasem rozmawia Mercuriusz

Merkuriusz Autostrada, której zasługą jest szybki transport, zwiększa konkurencyjność aglomeracji, dostępność do rynku pracy i usług oraz powoduje większą spójność wewnętrzną regionu. Na ile musi ona być powiązana z innymi projektami drogowymi, żeby spełniać powyższe funkcje?

Autostrada jest przede wszystkim powiązana z siecią dróg. Poprzedni budowany przez nas odcinek z Konina do Nowego Tomysła był fragmentem przyszłej autostrady. Obecny jest odcinkiem uzupełniającym istniejącą konstrukcję sieci. Po pierwsze, trasa od Nowego Tomysła do Świecka jest odcinkiem łączącym Polskę centralną i zachodnią z siecią dróg europejskich. Sądzę, że zgodnie z zapowiedzią zostanie wybudowany także odcinek z Łodzi do Warszawy. Wykonanie go wygeneruje zupełnie nową jakość. To uzupełnienie podstawy sieci, z której będziemy wszyscy korzystać. Warto byłoby na nią spojrzeć nieco szerzej. Jesteśmy w okresie, gdy do naszej autostrady zaczynają być podłączane drogi ekspresowe, a to oznacza całkowicie nową jakość transportową. Wkrótce będziemy dysponowali dużymi fragmentami sieci dróg szybkiego ruchu. To korzyść dla nas wszystkich. Prognozy natężenia ruchu oraz dotyczące sfery opłat bazują na wysokości dochodów ludności, które są coraz wyższe. W miarę jak społeczeństwo się bogaci, a wymogi ekonomiczne wzrastają, ludzie bardziej cenią swój czas. Potrzebny staje się jeszcze sprawniejszy transport. Dla jeżdżących służbowo czy prywatnie bardzo ważne jest, by nie spędzać zbyt dużo czasu w samochodzie. Potrzeba szybkości ma swoje uzasadnienie także w transporcie samochodów ciężarowych. Jest ona możliwa do uzyskania dzięki sieci autostrad. Aglomeracja Poznania będzie funkcjonować zgodnie z istniejącym planem pod warunkiem, że będzie posiadała połączenia komunikacyjne, a co za tym idzie – że powstaną obiekty gospodarcze, jak dzieje się to w przypadku autostrady A2. Rozpoczęła się już budowa dróg ekspresowych bardzo ważnych dla Poznania, obecnie powstaje odcinek drogi szybkiego ruchu od Kleszczewa do Gniezna, czyli w stronę Pomorza. Na nas spoczywa obowiązek budowy węzła. Umowa koncesyjna zakłada, że w chwili kiedy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) będzie budowała drogę ekspresową, my jesteśmy zobowiązani wykonać węzeł autostradowy według zakresu ustalonego w umowie.

Merkuriusz 18 maja budowę A2 wizytował przedstawiciel Europejskiego Banku Inwestycyjnego, pan Piers Vickers. Dostali Państwo bardzo dobrą opinię. Kiedy więc po autostradzie pomkną pierwsze samochody?

Jesteśmy mile zaskoczeni tą opinią. Europejski Bank Inwestycyjny pożyczył nam miliard euro, co stanowi około 60% całej inwestycji. Projekt jest realizowany zgodnie z przepisami, które jeszcze w Polsce nie obowiązują. Należało zastosować się do wszystkich unijnych dyrektyw, które przy takich inwestycjach są obowiązujące – nam się to udało. Pierwsza to sporządzenie planu budowy oraz eksploatacji z uwzględnieniem warunków środowiskowych oraz socjalnych, drugą jest wymóg bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla nas było to niemałym wyzwaniem, stąd jesteśmy bardzo zadowoleni z wysokiej noty. Pan Vickers interesował się

również terminem uruchomienia autostrady. Stanie się to z pewnością w czasie określonym w umowie koncesyjnej, a więc w listopadzie przyszłego roku. Być może niektóre prace nie zostaną zakończone, ale wspólnie z ministrem infrastruktury doszliśmy do wniosku, że trzeba jak najszybciej sprostać olbrzymim oczekiwaniom społecznym. To jeszcze nie będzie system, za którym tęsknią użytkownicy, nie będzie też opłat. Być może na jednym z odcinków nie będzie drugiej nawierzchni, gdyż musiałaby być ona położona dużo wcześniej, nie bezpośrednio przed okresem zimowym. Ostatnio wykonaliśmy fragment nawierzchni betonowej długości około 18 km. Na tak świeżej nawierzchni nie chcielibyśmy kłaść drugiej, z materiałów chemicznych do zwalczania gołoledzi. Dobrze byłoby poczekać trzy miesiące, ale mając jezdnie autostradowe o warunkach utrudnionych w ponad 80% na całej długości, warto to ryzyko podjąć. Całkowite zakończenie inwestycji, w tym uruchomienie systemu opłat, wykonanie wszystkich pozostałych prac, takich jak budowa punktów obsługi podróżnych, nastąpi w późniejszym terminie, a więc 20 maja 2012 roku. W tej chwili wyprzedzamy harmonogram prac – byliśmy jeszcze większymi optymistami, niestety pogoda zweryfikowała nasze przewidywania. W ciągu dwóch sezonów nasi wykonawcy muszą wykonać 84 duże obiekty, takie jak przejścia dla zwierząt, wiadukty, mosty, a ponadto około 120 mniejszych przepustów. Nawierzchnia betonowa to 2 mln metrów kwadratowych betonu.

Merkuriusz Kiedyś narzekał Pan, że obrońcy Natury 2000 bardzo opóźniają prace. Z jakimi problemami borykają się Państwo dzisiaj?

Przez cały okres przygotowania budowy tych problemów narastało dużo. Autostrada przebiega przez teren bardzo bogaty

przyrodniczo, wiele odcinków rzeczywiście trzeba chronić. Jesteśmy każdorazowo zobowiązani do przygotowania raportu środowiskowego, co robimy we współpracy ze specjalistami Instytutu Biologii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. Poszerzono istniejące obszary Natury 2000, a także utworzono nowe, co spowodowało, że musieliśmy przedłożyć dodatkowe opracowania, raporty i tworzone przy tej okazji projekty, jak na przykład zbudowanie nowych czy poszerzenie istniejących przejść dla zwierząt. Na stronie publicznej (GDDKiA) spoczywa obowiązek przygotowania dokumentacji kompensacyjnej. Polega ona na odtworzeniu naturalnych barier czy siedlisk, przez które przebiega autostrada. To pozwoli nam uzyskać dalsze transze finansowe, na które mam nadzieję już we wrześniu tego roku.

Merkuriusz Przed Euro 2012 planowana jest rozbudowa obwodnicy Poznania.

Rozważana jest budowa trzeciego pasa ruchu. Pierwotnie miały powstać dwa razy po trzy pasy ruchu, wykonano jednak dwa razy po dwa pasy ruchu. Szybko okazało się, że to za mało. Bardzo dobrą decyzją było wprowadzenie ograniczenia wyprzedzania dla samochodów ciężarowych. Przejazd lewym pasem na trasie między Krzesinami a Komornikami, gdzie kursuje przynajmniej o dziesięć tysięcy więcej pojazdów aniżeli na pozostałych odcinkach, był niezwykle utrudniony. W tej chwili ruch dochodzi do górnej granicy natężenia, co obliuguje nas – w myśl umowy koncesyjnej – do wykonania trzeciego pasa. Musimy też w najbliższym czasie zbudować węzły Głuchowo i Kleszczewo. Na odcinku od Głuchowa do Krzesin będziemy budować trzeci pas ruchu. GDDKiA wykonuje roboty drogowe i mostowe na dwóch drogach ekspresowych. ■

R E K L A M A



Doskonale rozumiemy ideę zrównoważonego rozwoju

Dbłość o potrzeby rozwojowe przyszłych pokoleń, o środowisko, w którym człowiek, przemysł i przyroda mogą w zgodzie współegzystować – to wyzwanie dla Dalkii!

Jesteśmy firmą odpowiedzialną społecznie:

- inwestujemy w odnawialne źródła energii,
- dbamy o bezpieczeństwo i rozwój zawodowy pracowników,
- wspieramy inicjatywy społeczności lokalnych,
- troszczymy się o edukację młodzieży.

Dalkia. Rozwiązania efektywne energetycznie



www.dalkia.pl

VEOLIA
ENVIRONNEMENT

EDF