PSWNA rekomenduje asfalt na A2

Utworzono: czwartek, 05, listopad 2015 11:48



W związku z ogłoszeniem przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad przetargu na projekt i budowę autostrady A2 między węzłem Lubelska a początkiem obwodnicy Mińska Mazowieckiego, Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych rekomenduje zastosowanie na tym odcinku technologii asfaltowej.

Planowany termin rozpoczęcia realizacji prac projektowych oraz robót budowlanych to grudzień 2016 r., a zakończenia – kwiecień 2020. Inwestycję podzielono na dwa odcinki: pierwszy od węzła Lubelska do węzła Konik o długości około 5,6 km oraz drugi od węzła Konik do początku obwodnicy Mińska Mazowieckiego o długości około 9 km. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano budowę łącznie 14,6 km autostrady, dwóch jezdni po dwa pasy ruchu z rezerwą pod budowę w przyszłości trzeciego pasa ruchu, budowę węzła Konik z drogą krajową nr 2/92 i budowę urządzeń ochrony środowiska
i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podział na Polskę A(sfaltową) i B(etonową)
Autostrada A2 zaczyna się przy przejściu granicznym między Niemcami a Polską w Świecku, dalej łącząc Poznań, Łódź i Warszawę. Na wschód od stolicy autostrada A2 ma przebiegać docelowo aż do przejścia granicznego z Białorusią w Kukurykach, niedaleko Terespola.

- Autostrada A2 jest drogą o ogromnym znaczeniu nie tylko dla Polski, ale dla całej Unii Europejskiej, ponieważ połączy zachód Europy ze wschodem stając się jednocześnie wizytówką naszego kraju. To droga, na którą czekały pokolenia – komentuje Andrzej Wyszyński, Prezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. – W przypadku tak kluczowej inwestycji należy dołożyć wszelkich starań, aby poszczególne jej odcinki zostały zaprojektowane i wykonane w oparciu o sprawdzone rozwiązania i najwyższej klasy materiały, z wykorzystaniem istniejącego doświadczenia wykonawczego. Nie możemy sobie pozwolić na improwizację i kosztowne eksperymentowanie z nieprzetestowaną w polskich

Phoca PDF

warunkach technologią betonową – dodaje Wyszyński.

Zdaniem Prezesa PSWNA budowanie poszczególnych odcinków strategicznej autostrady w różnych technologiach jest błędem i będzie mieć niekorzystny wpływ na koszty jej dalszego użytkowania i utrzymywania. Andrzej Wyszyński tłumaczy, że decyzja o wyborze technologii betonowej dla południowej obwodnicy Warszawy, mimo sprzeciwów okolicznych mieszkańców oraz większości środowiska drogowego, była sporym zaskoczeniem dla branży, ponieważ może mieć katastrofalne skutki nie tylko dla mieszkańców Warszawy, ale także wszystkich podróżnych.

- Jako PSWNA zdecydowanie rekomendowaliśmy zastosowanie na stołecznej obwodnicy sprawdzonych, trwałych i cichych nawierzchni asfaltowych – mówi prezes Wyszyński - Mając na względzie spójność wykonania i najwyższe standardy optujemy także za wyborem technologii asfaltowej na odcinku A2 między węzłem Lubelska a początkiem obwodnicy Mińska Mazowieckiego. Nie chcemy podziału na zachodnią asfaltową Polskę A i wschodnią betonową Polskę B – mówi Andrzej Wyszyński – Powinniśmy zrobić wszystko, żeby najlepsze rozwiązania technologiczne mogły objąć całą trasę autostrady wschód-zachód.

Wątpliwości dotyczące wyboru technologii betonowej
Według planów GDDKiA w najbliższych latach w Polsce ma powstać 810 km dróg szybkiego ruchu w technologii betonowej, przewidzianych do realizacji w ramach unijnego budżetu na lata 2014-2020. Do realizacji w technologii betonowej GDDKiA zarekomendowała m.in. odcinek drogi ekspresowej S2 stanowiącej południową obwodnicę Warszawy od węzła Puławska do węzła Lubelska, łącznie około 18,6 km, oraz odcinek autostrady A2 od węzła Lubelska do Mińska Mazowieckiego, łącznie około 14,6 km, mimo iż wcześniej wybudowane odcinki ciągu komunikacyjnego A2 wykonane zostały w technologii asfaltowej, w tym odcinki od Nowego Tomyśla przez Poznań aż do Warszawy, a także oddana do użytku w 2012 r. obwodnica Mińska Mazowieckiego.

Wybór ten budzi duże wątpliwości, zarówno pod kątem potencjalnych kosztów budowy i utrzymania, jak i ze względu na pozostałe właściwości dróg betonowych. Spore zastrzeżenia budzi fakt wyboru głośnej technologii betonowej do budowy trasy przebiegającej wśród gęsto zamieszkałych dzielnic Ursynowa czy Wilanowa, narażając tym samym licznych mieszkańców na uciążliwe skutki hałasu komunikacyjnego.

Niezależnie od przesłanek, które zadecydowały o rekomendacji i wyborze technologii betonowej na powyższych odcinkach, Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych rekomenduje zastosowanie sprawdzonych rozwiązań asfaltowych na wszystkich odcinkach autostrady A2, aby nie narażać niepotrzebnie kierowców na zmianę warunków jazdy, ujednolicić zabiegi utrzymaniowe i zapewnić nieprzerwaną przejezdność i najwyższe standardy na całej trasie.

Źródło: PSWNA

Phoca PDF