

PSWNA: asfalt na obwodnicy Trójmiasta

Utworzono: poniedziałek, 23, listopad 2015 10:52



Pod koniec 2019 roku pierwsi kierowcy będą mogli przejechać nowo wybudowaną Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta, która ma odciążyć już istniejącą arterię trójmiejską i usprawnić podróże po Kaszubach. Mimo iż droga wstępnie planowana jest w betonie, Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych rekomenduje rewizję tych założeń i zastosowanie na tym kluczowym odcinku rentownej i sprawdzonej technologii asfaltowej.

3 listopada br. zakończyło się przyjmowanie wniosków o dopuszczenie do dwóch przetargów na zaprojektowanie i budowę 33-kilometrowej drogi ekspresowej, która ma odciążyć m.in. trasy Gdynia-Kościerzyna, Żukowo-Gdańsk, odkorkować Żukowo i Chwaszczyno, a przede wszystkim istniejącą Obwodnicę Trójmiasta i ułatwić dojazd z Trójmiasta w stronę Szczecina. Inwestycję podzielono na dwa zadania. Pierwsze z nich to budowa drogi między Chwaszczynem a Żukowem, a drugie między Żukowem do Południowej Obwodnicy Gdańska i rozbudowa Węzła Gdańsk Południe. W ramach tego zadania wykonawca zbuduje także obwodnicę Żukowa o długości 7 km.

Wnioski o dopuszczenie do przetargów złożyły 22 firmy, które przejdą teraz procedurę weryfikacyjną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która wybierze finalnego wykonawcę. Budowa ma ruszyć w drugiej połowie 2017 roku.

Kluczowa z perspektywy regionu inwestycja wstępnie zaplanowana została w technologii betonowej, jednak zdaniem Andrzeja Wyszyńskiego, prezesa Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych to błąd, który będzie mieć niekorzystny wpływ na koszty jej dalszego użytkowania i utrzymywania.

- Z naszych analiz wynika, że technologia asfaltowa wykonania nawierzchni ekspresowej jest bardziej uzasadniona z punktu widzenia kosztów ekonomicznych i społecznych, zarówno w kontekście budowy, jak i utrzymania inwestycji - stwierdził

PSWNA: asfalt na obwodnicy Trójmiasta

Utworzono: poniedziałek, 23, listopad 2015 10:52

Andrzej Wyszyński. - Wszystkim nam zależy również na sprawnym i jak najkrótszym dojeździe nad polskie morze. Konieczność wyburzania nawierzchni betonowej przy jej remoncie wiązałaby się tu z dużymi utrudnieniami.

Za zastosowaniem technologii asfaltowej przemawiają takie argumenty jak niższy koszt budowy i utrzymania w okresie 30-letnim, żywotność nowoczesnych nawierzchni asfaltowych czy możliwość przeprowadzania szybkich remontów.

Prezes Wyszyński zauważa ponadto, że byłaby to pierwsza betonowa droga ekspresowa na Pomorzu, co rodzi dodatkowe wątpliwości odnośnie wyboru tej technologii w związku z brakiem doświadczeń w budowie i utrzymaniu takich dróg w tym rejonie, a także zwraca uwagę, że wybór nawierzchni asfaltowych do budowy dróg jest znacznie bardziej ekologiczny.

- Z ekologicznego punktu widzenia asfalt powinien być wykorzystywany do budowy dróg, ponieważ nie tylko stanowi on materiał budowlany posiadający odpowiednie właściwości techniczne, ale przede wszystkim ze względu na korzyści płynące z jego zastosowania dla środowiska – komentuje Hanna Dzikowska, dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku. – Asfalt jest materiałem który może zostać w całości poddany recyklingowi, a także jest najbardziej ekologiczną formą zagospodarowania ciężkich pozostałości rafineryjnych. Tak długo jak wykorzystujemy ropę naftową jako surowiec energetyczny, powinniśmy w sposób odpowiedzialny zagospodarowywać jej pozostałości. Szczególnie na Pomorzu, skąd jest blisko do źródeł tego surowca.

Źródło: PSWNA