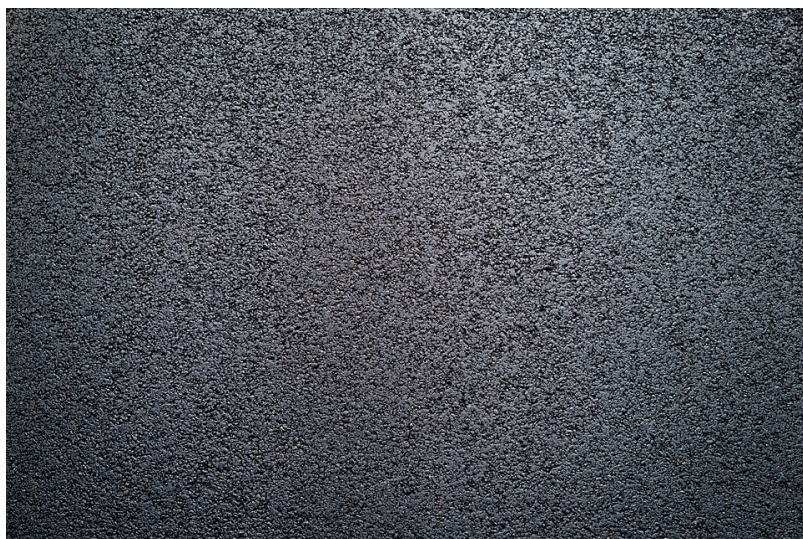


PSWNA rekomenduje asfaltową nawierzchnię na Via Carpatia

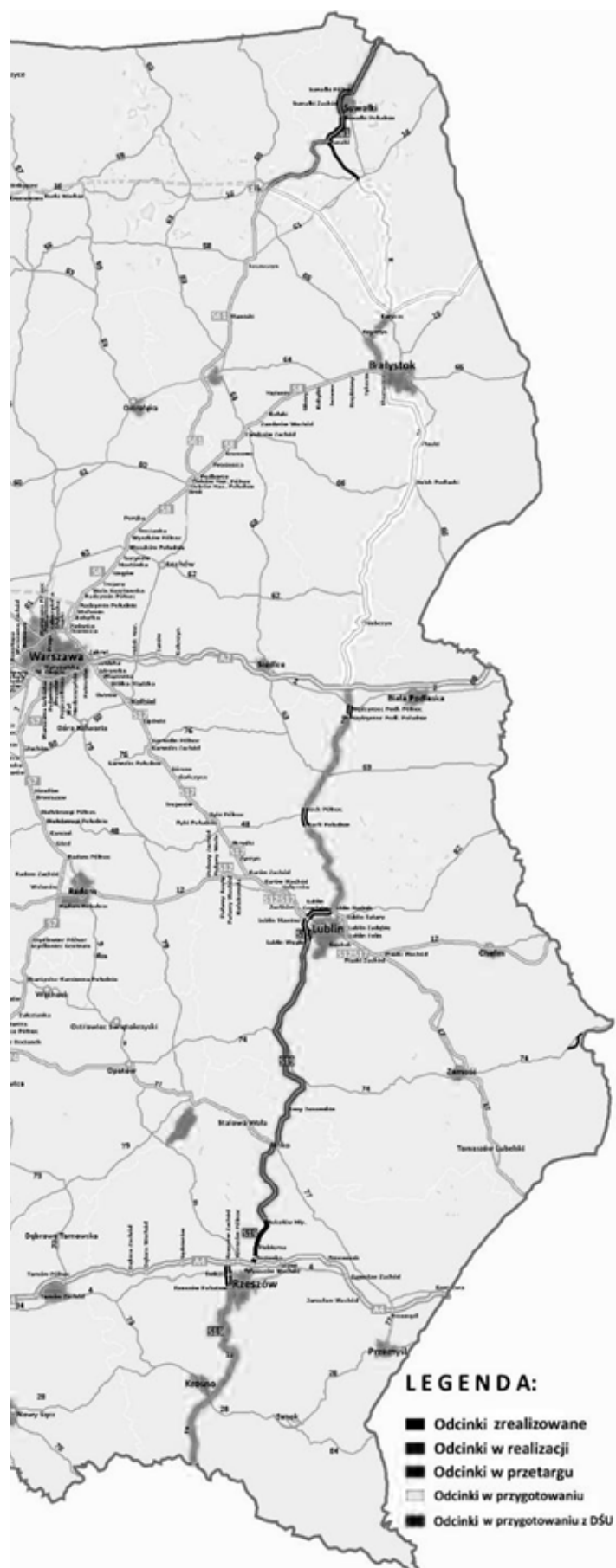
Utworzono: poniedziałek, 13, listopad 2017 11:43



W dniach 25-27 października odbyło się XXXVII Seminarium Techniczne Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. Tematem otwarcia była Via Carpatia, jeden z najambitniejszych projektów infrastrukturalnych w Unii Europejskiej w ostatnich latach oraz priorytet inwestycyjny w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025).

PSWNA rekomenduje asfaltową nawierzchnię na Via Carpatia

Utworzono: poniedziałek, 13, listopad 2017 11:43



PSWNA rekomenduje asfaltową nawierzchnię na Via Carpatia

Utworzono: poniedziałek, 13, listopad 2017 11:43

Via Carpatia to kluczowy transeuropejski korytarz transportowy realizowany na terenie Litwy, Polski, Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Grecji. Kraje te mają zostać połączone jednolitą drogą o parametrach przynajmniej drogi ekspresowej. Szlak ma się krzyżować z trasą TRACECA (Europa – Kaukaz – Azja).

Korytarz Via Carpatia, którego głównym elementem w Polsce jest droga ekspresowa S19, od granicy ze Słowacją w Barwinku aż do Białegostoku (Knyszyn), i dalej na północ, stanowi priorytet w następnych latach, w szczególności w zakresie przyspieszenia prac przygotowawczych, tak by była możliwa jak najszybsza realizacja tego ciągu łączącego kraje Bałtyckie z krajami UE oraz jej wschodnimi sąsiadami.

Na północ od Białegostoku będą analizowane rozwiązania komunikacyjne, dotyczące dróg ekspresowych S16 oraz S19, w tym włączając w to możliwą przebudowę obecnej drogi krajowej nr 8 w kierunku Augustowa (głównie na odcinku Korycin–Augustów, stanowiącego jedno z połączeń korytarzy Via Carpatia i Via Baltica).

Całkowita długość szlaku Via Carpatia w Polsce wyniesie od 734 do 761 km (w zależności od przebiegu w województwie podlaskim). Część odcinków tej trasy zrealizowana zostanie w technologii asfaltowej. Przy doborze nawierzchni brane będzie pod uwagę m.in. obciążenie drogi natężeniem ruchu.

PSWNA rekomenduje budowę strategicznego szlaku Via Carpatia w technologii asfaltowej

- Via Carpatia, jedna z najbardziej oczekiwanych tras europejskich, która połączy północ i południe kontynentu, strategiczna inwestycja polskiego rządu na terenie naszego kraju, z którą wiążą się spore nadzieje i oczekiwania, nie powinna stać się wielkim poligonem doświadczalnym dla wciąż eksperymentalnych nawierzchni betonowych - mówił Andrzej Wyszyński, Prezes PSWNA. - Z tego względu lepiej jest sięgnąć po sprawdzone technologie asfaltowe, za którymi przemawia także rachunek ekonomiczny, bo te drogi są tańsze o nawet kilkanaście procent od analogicznych dróg betonowych.

O skali przedsięwzięcia świadczy fakt, że w tej chwili polskie autostrady mają w sumie długość 1632 kilometrów, a drogi ekspresowe 1576, co łącznie daje 3208 kilometrów. Dodatkowe 700 kilometrów Via Carpatia to około 20 proc. wszystkich obecnie istniejących dróg w tym standardzie. Odpowiednie dobranie technologii wykonania, w szczególności nawierzchni drogi, ma wobec tego faktu kluczowe znaczenie, nie tylko ze względu na koszty przedsięwzięcia. Szacowany koszt liczącego około 700 kilometrów polskiego odcinka to aż około 21 miliardów złotych.

- Ze względu na ogrom przedsięwzięcia, zarówno w wymiarze organizacyjnym, kosztowym jak i gospodarczym, a także mając na uwadze jego rangę i zasięg,

PSWNA rekomenduje asfaltową nawierzchnię na Via Carpatia

Utworzono: poniedziałek, 13, listopad 2017 11:43

należy dołożyć wszelkich starań aby drogę tę zbudować mądrze, tak aby już za parę lat i na kolejne długie lata pozwoliła w pełni korzystać z jej niezmiernego potencjału - podkreślał Wyszyński. - Docelowo droga ta ma przecież łączyć litewską Kłajpedę z greckimi Salonikami, co stworzy dla polskiej gospodarki bezprecedensowe możliwości w różnych obszarach. Od zwiększenia zasięgu rodzimej produkcji, ożywienia wschodnich regionów kraju, rozwoju turystyki przez rozwój ekosystemu obsługi transportu biegnącego tym szlakiem, aż po wzmocnienie konkurencyjności i przyspieszenie gospodarcze naszego kraju. Ze względu na unikalną skalę korzyści nie możemy sobie pozwolić na żadne niedociągnięcia czy eksperymenty w tym temacie, stąd też rekomendujemy budowę tego wiodącego szlaku w sprawdzonej technologii asfaltowej.

[Więcej na pswna.pl](http://pswna.pl)

Źródło: PSWNA