



PSWNA rekomenduje technologię asfaltową dla Metropolitalnej Obwodnicy Trójmiasta

Warszawa, 23 listopada 2015 r.

Pod koniec 2019 r. pierwsi kierowcy będą mogli przejechać nowo wybudowaną Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta, która ma odciążać 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.

03 listopada br. zakończyło się przyjmowanie wniosków o dopuszczenie do dwóch przetargów na zaprojektowanie i budowę 33-kilometrowej drogi ekspresowej, która ma odciążać 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 Wszyńskiego, Prezesa Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych** to błąd, który będzie mieć niekorzystny wpływ na koszty jej dalszego użytkowania i utrzymywania: *„Zdecydowanie rekomendujemy zastosowanie sprawdzonej technologii asfaltowej na tak kluczowej inwestycji nie tylko dla Pomorza i jego mieszkańców, ale również dla wszystkich Polaków odwiedzających ten piękny region. 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. Wszystkim nam zależy również na sprawnym i jak najkrótszym dojeździe nad polskie morze. Konieczność wyburzenia 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.”*

Mając na uwadze powyższe przesłanki PSWNA rekomenduje zastosowanie sprawdzonej i bezpiecznej technologii asfaltowej na Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta.
