

Połowa planowanych tras będzie realizowana w technologii betonowej

tekst: **PMR PUBLICATIONS**, zdjęcia: **BILFINGER INFRASTRUCTURE SA**

Budżet unijny na lata 2014–2020 będzie kolejnym poważnym zastrzykiem finansowym wspomagającym rządowy długoterminowy plan rozbudowy sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce. W tym celu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest w trakcie implementowania wielu zmian w swoich procesach inwestycyjnych zarówno na polu współpracy z wykonawcami, jak i głównych założeń technologicznych. W rezultacie aż połowa spośród planowanych tras ma być realizowana w technologii betonowej.

Obecna długość dróg betonowych w Polsce to ok. 700 km, z czego ponad połowa (400 km) to lokalne drogi gminne. Drogi szybkiego ruchu, które w minionych latach realizowano z betonową nawierzchnią, to m.in. autostrada A2 (106 km) na odcinku Nowy Tomyśl – Świecko czy też droga ekspresowa S8 pomiędzy Mszczonowem i Wolborzem.

Najnowsze plany Generalnej Dyrekcji zakładają, że z 1700 km dróg planowanych do zbudowania w perspektywie do 2020 r. blisko 850 km powstanie z nawierzchnią betonową. Główną przesłanką przy podejmowaniu tej decyzji były kwestie wytrzymałościowe – nawierzchnia taka ma bowiem większą trwałość (30–50 lat), a przez to dużo niższe koszty eksploatacyjne. Inwestor planuje zaoszczędzić na kosztach inwestycyjnych ok. 670 mln zł, które mógłby następnie przeznaczyć na budowę tras dotychczas uwzględnionych w *Krajowym planie budowy dróg*.

Główny zarzut formułowany pod adresem tej kontrowersyjnej decyzji brzmi, że została ona przyjęta arbi-



tralnie, bez wcześniejszych konsultacji z branżą. Wiele firm, przygotowując się do kolejnej fali inwestycyjnej na drogach, przygotowywała się sprzętowo do budowy nawierzchni asfaltowych, natomiast wyceniając zlecenia o nawierzchni betonowej, konieczne będzie uwzględnienie w ofercie kwestii przygotowania sprzętowego. Pewien niepokój może również wzbudzać fakt terminowości zleceń – nawierzchni betonowej nie można kłaść w czasie deszczu, a opracowując

harmonogram realizacyjny, trudno, tak jak w przypadku dróg asfaltowych, jednoznacznie określić, jaki okres zostanie z tego tytułu wyłączony z prac.

Plan budowy tras w technologii betonowej stanowić będzie istotne ograniczenie dla producentów asfaltu. Wielkość rynku asfaltu w 2014 r. wyniosła ok. 1,5 mln t, co jest wynikiem znacznie słabszym wobec poprzedniej kumulacji inwestycyjnej na drogach (lata 2011–2012), kiedy to produkcja asfaltu



STABILNE DOMIESZKI DO BETONU

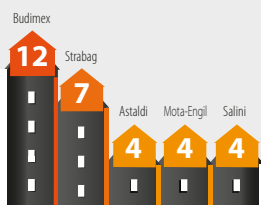
STACHEMA Polska Sp. z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 49
21-040 Świdnik
tel. +48 81 745 46 60
fax +48 81 745 46 61

www.stachema.pl

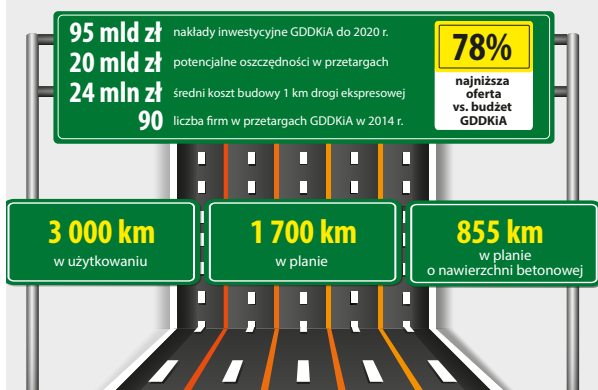
BUDOWNICTWO DROGOWE W POLSCE 2015-2020

Zródło: „Budownictwo drogowe w Polsce 2015-2020”
PMR Inwestycje - Baza inwestycji budowlanych w Polsce*

LICZBA KONTRAKTÓW ZAWARTYCH Z GDDKIA PRZEZ GŁÓWNYCH WYKONAWCÓW W 2014 R.



AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE W POLSCE



ZNACZĄCE INWESTYCJE DROGOWE MONITOROWANE W BAZIE PMR INWESTYCJE



GŁÓWNE OBSZARY INWESTYCYJNE W LATACH 2015-2020



Infografika na podstawie danych firmy PMR opublikowanych w:



Budownictwo drogowe w Polsce 2015-2020
Inwestycje - Firmy - Statystyki - Prognozy - Ceny

Zamów bezpłatnie stronę



PMR Inwestycje Baza inwestycji budowlanych w Polsce

Planowane i realizowane projekty budowlane. Inwestycje - Projektanci - Wykonawcy

Zamów bezpłatnie demo

Dołącz do 60.000+ odbiorców newslettera

Wersja firmy wypracowana dla odbiorców w ramach PMR. Ostatnia najnowsza prognoza finansowa i kosztowa

Zapisz się

www.pmrpublications.com | www.research-pmr.com | www.pmrconsulting.com
marketing@pmrcorporate.com | +48 12 618 90 00 |

PMR to firma badawczo-konsultingowa działająca w ponad 25 krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Od 1995 roku przy naszym wsparciu ponad 500 globalnych korporacji oraz wielu lokalnych firm zwiększyło swoje udziały rynkowe, z sukcesami weszło na nowe rynki oraz zaprzętało swoje koszty działalności. Usługi badawcze i konsultingowe realizowane na indywidualne zamówienie w formie pakietów ponad 150 gotowych raportów rynkowych i serwisów market intelligence nocnym.

Odcinki planowane w technologii betonowej w Polsce w latach 2015–2020

Trasa	Odcinki	Długość (km)	Termin realizacji
S8	Radziejowice – Paszków, Wyszaków – Ostrów Mazowiecka – Zambrów	75,0	2017
A1	Tuszyn – Częstochowa – Pyrzowice	138,5	2018
S17	Marki – Garwolin – Kurów	114,5	2018
S5	Aleksandrowo – Bydgoszcz – Szubin	37,9	2019
A2	Węzeł Lubelska – Mińsk Mazowiecki	14,6	2020
S2	Południowa obwodnica Warszawy	18,5	2020
S61	Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko	186,6	2020
S6	Obwodnica Trójmiasta	32,7	2020
S7	Warszawa – Grójec, obwodnica Radomia – granica województw, Widoma – Kraków	109,2	2020
S7	granica województwa mazowieckiego – Płońsk – Warszawa	128,3	2021

Źródło: PMR, 2015

oścylowała wokół 2 mln t. W 2015 r. nie oczekujemy jeszcze większego ożywienia w tej branży. Spodziewany wzrost na rynku asfaltu będzie miał miejsce dopiero w latach 2016–2018, jednakże dynamika tego rynku w dużej mierze zależy od tego, jaki procent tras betonowych trafi ostatecznie do realizacji.

Zalety budowy dróg w technologii betonowej

Nawierzchnie betonowe należą do nawierzchni jasnych – poprawiają widoczność w trakcie jazdy nocą, ograniczając nakłady na oświetlenie (o ok. 40%), w ciągu dnia odbijają światło, niwelując skrajnie wysokie temperatury przy powierzchni drogi.

Porównywalne koszty budowy nawierzchni asfaltowej i betonowej są akceptowalne, przy jednoczesnej większej trwałości oraz niższych nakładach eksploatacyjnych nawierzchni betonowych.

Wykonawcy zapewniają długi okres gwarancji.

Nawierzchnie betonowe są odporne na zmianę warunków atmosferycznych, nie ma koleinowania, równomierne rozkładane są obciążenia na całą płytę.

Przy budowie dostępne są krajowe materiały, jest też możliwość ich późniejszego recyklingu.

Wady budowy dróg w technologii betonowej

Cementownie rozlokowane są głównie w południowej części kraju, co może przełożyć się na wyższe koszty budowy tego typu dróg w części północnej.

Drogi betonowe są głośniejsze w użytkowaniu niż ich asfaltowe odpowiedniki.

Wciąż ograniczony jest potencjał wykonawczy – stosunkowo niewiele podmiotów w Polsce realizowało dotychczas tego typu inwestycje.

Opracowano na podstawie raportu firmy PMR *Budownictwo drogowe w Polsce 2015-2020. Inwestycje - Firmy - Statystyki - Prognozy - Ceny*



Właściwości betonu wymagane na dużych projektach

CHRYSO® Fluid Optima

1855

Superplastyfikator z unikatowej gamy **CHRYSO® Fluid Optima serii 100** umożliwiający produkcję betonu o niskiej lepkości i umożliwiający wydłużone utrzymanie konsystencji. Domieszka dedykowana do wykonywania elementów występujących w konstrukcjach inżynierii infrastrukturalnej.

Superplastyfikatory z gamy **CHRYSO® Fluid Optima serii 100** udowodniły swoją przydatność w wielu projektach realizowanych za granicą oraz w Polsce, np. wiadukt Millau we Francji, DTŚ Katowice – Gliwice, Most Millenijny we Wrocławiu, w wiele innych. **CHRYSO® Fluid Optima 185** charakteryzuje się możliwością uzyskania niskiego stosunku w/c (redukcja wody) i betonu o właściwościach charakterystycznych dla betonów stosowanych w budownictwie infrastrukturalnym.

Zakres zastosowania:

- Beton towarowy,
- Szeroki zakres konsystencji mieszanki betonowej - od plastycznej do ciekłej,
- Mieszanki w technologii SCC,
- Mieszanki pompowane
- Beton architektoniczny gładki, w tym biały
- Elementy żelbetowe, sprężone, gęsto zbrojone
- Kompozyty nowej generacji : HPC, VHPC

CHRYSO: Z nami zbudujesz przyszłość Swoich marzeń.

ZAMÓWIENIA: +48 22 11 000 71

CHRYSO Polska - Ul. Wiśniowa 40B/14 - 02-520 Warszawa - Poland - Tel. +48 22 542 42 51 - Fax. +48 22 542 42 46/47

CHRYSO
www.chryso.com