

STRABAG BUDUJE INFRASTRUKTURĘ DROGOWĄ DLA LOTNISK

Strabag Sp. z o.o. zaangażowany jest w budowę i remont infrastruktury lotniskowej w Bydgoszczy, Łodzi i Poznaniu. Umowy zostały podpisane w pierwszym kwartale 2015 r. na łączną kwotę ok. 83,5 mln zł netto. Realizowane inwestycje zakończą się najpóźniej styczniu 2016 r.

GRUPA POLIMEX-MOSTOSTAL ZARABIŁA W PIERWSZYM KWARTALE 2015 R. BLISKO 10 MLN ZŁ



Zysk netto Grupy Polimex-Mostostal za pierwszy kwartał 2015 r. wyniósł 9,9 mln zł. Grupa pierwszy raz od trzech lat rozpoczęła rok pozytywnymi wynikami. „To był dla nas dobry kwartał. Cieszę się, że wyniki zostały wypracowane dzięki bieżącej działalności operacyjnej, a nie poprzez zdarzenia jednorazowe. Wyniki za pierwszy kwartał tego roku to efekt ciężkiej pracy naszej załogi, a także całkowitej zmiany sposobu zarządzania organizacją” – powiedziała Joanna Makowiecka-Gaca, p.o. prezesa zarządu Polimeksu-Mostostalu. Przychody ze sprzedaży Grupy w pierwszym kwartale 2015 r. wyniosły 511 mln zł i były wyższe od przychodów w analogicznym okresie 2014 r. o prawie 100 mln zł. Zysk operacyjny był dodatni, osiągnął poziom 17,5 mln zł. Dla porównania, w pierwszym kwartale zeszłego roku strata operacyjna przekroczyła 27 mln zł.

BUDOWA BLOKU O MOCY 450 MW W ELEKTROWNI TURÓW

18 maja 2015 r. na budowie nowego bloku energetycznego w Elektrowni Turów odbyła się uroczystość wbicia pierwszej łopaty. Inwestycję o wartości 3,250 mld zł netto realizuje konsorcjum firm Mitsubishi Hitachi Power Systems Europe GmbH (lider konsorcjum z 55,38% udziałów), Budimex SA (partner konsorcjum z 22,31% udziałów) oraz Tecnicas Reunidas SA (partner konsorcjum z 22,31% udziałów).



DROGI BETONOWE CZAS DOBRZE WYKORZYSTANY

„Czas, który poświęciliśmy na popularyzowanie idei budowy dróg betonowych, został dobrze wykorzystany. Dzisiaj chcemy pokazać, co dzieje się w związku z budową dróg betonowych, poznać doświadczenia wykonawców, porozmawiać o faktach i mitach związanych z tego typu nawierzchniami” – mówił Andrzej Ptak, przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu, otwierając 14 maja 2015 r. seminarium *Drogi betonowe – dokonania i wyzwania*. W spotkaniu wzięło udział ponad 400 osób. Zorganizowane przez SPC seminarium odbyło się na terenie Targów Kielce podczas Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego *Autostrada-Polska*. Andrzej Ptak poinformował, że wykorzystując nie tylko doświadczenia polskie, ale także niemieckie, czeskie i austriackie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Au-

tostrad zdecydowała o wybudowaniu ok. 810 km dróg ekspresowych i autostrad z betonu w nowej perspektywie unijnej. Na zakończenie seminarium prof. Jan Deja odniósł się do faktów i mitów dotyczących nawierzchni betonowych. „Możemy śmiało powiedzieć, że mamy do czynienia z zaawansowaną technologią, która w pełni uzasadnia decyzje, jakie zapadły w kwestii wyboru rodzaju nawierzchni dróg budowanych w Polsce. Znamy technologię i potrafimy ją realizować w Polsce siłami rodzimych wykonawców. Trwałość sięgająca 50 lat i większe bezpieczeństwo dróg betonowych przemawiają za ich realizacją. Z niemieckich danych wynika, że po 23 latach eksploatacji jedynie 5% nawierzchni betonowych wymaga naprawy. W przypadku nawierzchni asfaltowych ten cel jest nieosiągalny. Jasność nawierzchni betonowych, lepsza widoczność, brak zjawiska koleinowania i lepsza przyczepność to niezaprzeczalne argumenty” – mówił prof. Jan Deja.



ĆWIERĆ WIEKU DLA ROZWOJU POLSKIEJ GOSPODARKI

„Przemysł cementowy potrzebuje stabilnych warunków gospodarowania, aby mógł rozwijać się przez następnych 25 lat” – powiedział Andrzej Ptak, przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu, podczas obchodów 25-lecia SPC, które odbyły się w Warszawie 28 maja 2015 r. Obchody ćwierćwiecza działalności Stowarzyszenia zgromadziły przedstawicieli administracji państwowej, branży cementowej oraz firm, uczelni wyższych, instytutów i stowarzyszeń współpracujących z kraju i zagranicy.

DROGI BETONOWE TRWAŁOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

DROGI BETONOWE SĄ ZNANE I CENIONE NA CAŁYM ŚWIECIE

W Polsce ok. 600 km autostrad i dróg ekspresowych z betonu

Mamy 120 km autostrad betonowych w budowie. Do 2020 r. ma ich powstać ponad 800 km!

TRWAŁOŚĆ NA DŁUGIE LATA

Drogi betonowe mają trwałość 2,5-3,5 razy większą niż te z nawierzchnią asfaltową. max. 7 razy trwałe

7 procent niemieckich autostrad, 40-45, 75 procent niemieckich autostrad wymaga naprawy

5% nawierzchni betonowych 80-100% nawierzchni asfaltowych

Zapoczątkowane w Niemczech, Austrii, Czechach, w Polsce, w budowie, żywotność 50 lat

siła nacisku obciążeniowa napędu 130 kN/cm²

NAWIERZCHNIE BETONOWE GWARANTUJĄ WYSOKIE BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWANIA

- Są jasne i dobrze widoczne
- nie występuje na nich efekt koleinowania
- charakteryzują się dużą przyczepnością

Niemieckie badania wykazały, że wskaźnik „wypadkowość” jest o ok. 32% niższy na autostradach betonowych niż na nawierzchniach asfaltowych.

FAKTY I MITY NA TEMAT DRÓG BETONOWYCH

MIT: większy ból	MIT: brak recyklinga
FAKT: beton jest odporny na uszkodzenia mechaniczne, nie wymaga naprawy	FAKT: beton jest 100% recyklingowany
MIT: sztywność i twardość	MIT: wyższe koszty budowy
FAKT: beton jest odporny na uszkodzenia mechaniczne, nie wymaga naprawy	FAKT: koszty budowy są niższe niż w przypadku asfaltu

Nawierzchnie z betonu są uzasadnioną alternatywą dla nawierzchni asfaltowych. Porównawcze analizy łącznych kosztów budowy i późniejszej eksploatacji dróg wskazują, że często wybór technologii betonowej jest dużo bardziej uzasadniony.

XXXVIII ZIMOWA SZKOŁA MECHANIKI GÓROTWORU I GEOINŻYNIERII



9-13 marca 2015 r. w Karpaczu odbyła się XXXVIII Zimowa Szkoła Mechaniki Górniczej i Geoinżynierii. Wzięło w niej udział 150 osób. Organizatorami Szkoły byli Instytut Geotechniki i Hydrotechniki

Politechniki Wrocławskiej, oraz Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki Wydziału Górniczego i Geoinżynierii Akademii Górniczo-Hutniczej, Centrum Badawczo-Rozwojowe KGHM Cuprum Sp. z o.o., dolnośląski oddział Polskiego Komitetu Geotechniki oraz Polskie Towarzystwo Mechaniki Skał. Tematyka tegorocznego spotkania dotyczyła głównie zagadnień stateczności wyrobisk górniczych i budowli geotechnicznych, modeli konstytutywnych geomateriałów, metod numerycznych

w geotechnice, teoretycznych i praktycznych aspektów konstrukcji geoinżynierskich, procesów dynamicznych w górotworze, budownictwa podziemnego i tunelowego, badań doświadczalnych i ich interpretacji, prognozowania i zwalczania zagrożeń naturalnych w górnictwie i geotechnice, nowych materiałów i technologii w geoinżynierii oraz zastosowań SIP/GIS w geoinżynierii.

Sponsorami konferencji były firmy: Titan Polska Sp. z o.o., ZPPUH Budkop Sp. z o.o., Keller Polska Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Realizacyjne Inora Sp. z o.o., Geobrugg Polska Sp. z o.o. oraz Geosoft Sp. z o.o.



FUNDAMENTY PALOWE 2015

Zagadnienia związane z geotechniką i posadowieniem konstrukcji – jako dotyczące tego, co ukryte głęboko pod ziemią, a więc niedostrzegalne dla użytkowników budynków – nie budzą powszechnego zainteresowania. Skomplikowane podziemne struktury ustępują pola obiektom znajdującym się na powierzchni, bo te da się zobaczyć, wejść do nich, ocenić jakość i estetykę wykonania. Jednak żaden z tych obiektów nie mógłby właściwie (i odpowiednio długo) pełnić swojej funkcji, gdyby nie stał na solidnych podstawach.



Inżynierów rozumiejących wagę tego problemu nie brakuje, czego dowodem jest wysoka frekwencja podczas seminariów geotechnicznych organizowanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Polskie Zrzeszenie Wykonawców Fundamentów Specjalnych. 5 marca odbyło się XIV spotkanie z tego cyklu – *Fundamenty palowe 2015*. Do warszawskiego Domu Technika NOT przybyło tym razem 230 osób, a wśród nich przedstawiciele firm wykonawczych, biur projektowych, uczelni i ośrodków naukowo-



-badawczych, inspektorzy nadzoru oraz pracownicy administracji. W ramach seminarium zaprezentowano osiem referatów w dwóch sesjach. Organizatorzy dołożyli wielu starań, by zebrać zespół wysokiej klasy autorów – specjalistów i ekspertów. Wykłady zostały zatem przygotowane przez doświadczonych pracowników firm zajmujących się fundamentowaniem i autorytety ze świata nauki.

