



spc

Betonowa obwodnica Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61, oddana do użytku 13 kwietnia 2019 r.

750 km autostrad i dróg ekspresowych z betonu na koniec 2019 r.

tekst i zdjęcia: **PIOTR PIESTRZYŃSKI**, Stowarzyszenie Producentów Cementu

W 2019 r. zostanie oddanych do użytku ok. 182 km autostrad i dróg ekspresowych o nawierzchni betonowej. Jeżeli to się uda, to na koniec roku będziemy mieli w Polsce ok. 750 km dróg o nawierzchni betonowej – poinformował Witold Zapaśnik z Departamentu Technologii GDDKiA. W tym roku powstanie także od 120 do 150 km lokalnych dróg betonowych.

Nawierzchnie betonowe na autostradach i drogach ekspresowych, których budowa miała być współfinansowana w perspektywie unijnej 2014–2023, zostały wytypowane do realizacji w 2014 r. „Zostało to poprzedzone wielokryterialną analizą przeprowadzoną przez poszczególne wydziały GDDKiA” – przypomniał Witold Zapaśnik.

Jedne wypadły, inne doszły

Na podstawie analiz, GDDKiA zaplanowała realizację 855 km odcinków z nawierzchnią betonową. Potem plan okrojono do ok. 810 km. Wypadły np. odcinki S7: obwodnica Radomia oraz Widoma – Kraków. Ale przybyły także nowe, m.in. obwodnica

Góry Kalwarii (6 km) czy jezdnia północna na autostradzie A18 (48,1 km).

„Na podstawie zapisów Centralnego Zasobu Danych w GDDKiA według stanu na marzec 2019 r., wykonanych i zaplanowanych do realizacji w nowej perspektywie unijnej jest 909,6 km dróg i autostrad z nawierzchnią betonową” – wyliczał Witold Zapaśnik.

GDDKiA przymierza się do przygotowania specyfikacji dotyczących utrzymania dróg o nawierzchni betonowej uwzględniających nowe technologie, gdyż pierwsze z tych dróg mają już ponad 20 lat. Obecnie w administracji GDDKiA jest 560 km dróg z nawierzchnią betonową. Generalna

Dyrekcja chce stworzyć bank danych o nawierzchniach na drogach krajowych.

Ambitne plany

Pod koniec 2018 r. zostało oddanych 29 km drogi S8 o nawierzchni betonowej Wyszków – Ostrów. „Obecnie [kwiecień 2019 r.] w trakcie budowy jest ok. 650 km dróg o nawierzchni betonowej z planowanych pierwotnie 810 km. W przetargu mamy ok. 50 km kolejnych dróg – tłumaczył Witold Zapaśnik. – Planujemy do dalszej realizacji w tej technologii odcinek od obwodnicy Mińska Mazowieckiego do granicy państwa o długości ok. 130 km”.

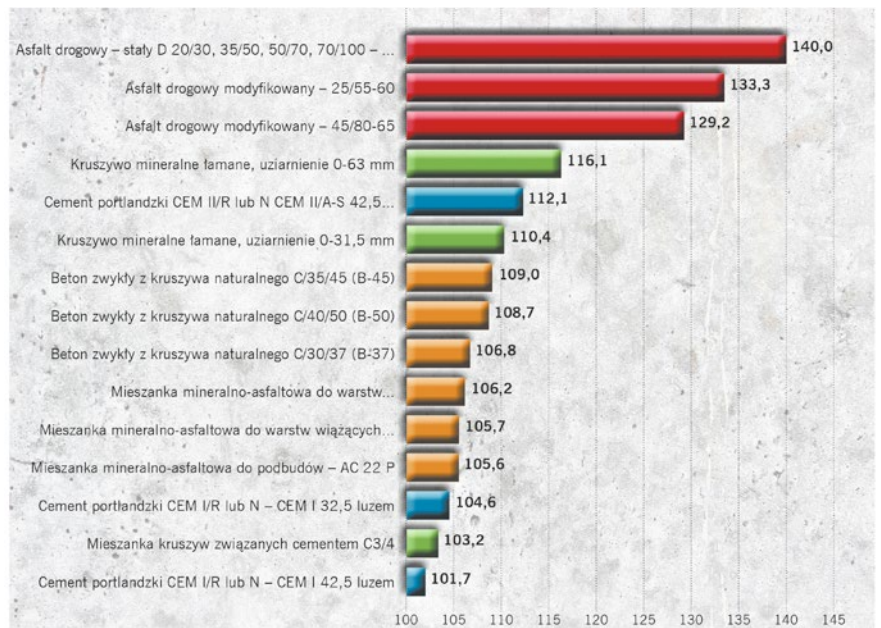
Jedną z dróg oddawanych do użytku będzie 86 km betonowej drogi ekspresowej S17 Warszawa – Lublin. Sześć odcinków tej drogi będzie oddawanych stopniowo – od początku czerwca do końca 2019 r.

13-kilometrowym odcinkiem S17 pomiędzy węzłami Skrudki i Kurów Zachód pojedziemy jako pierwszym w całym ciągu S17 na początku czerwca 2019 r.

Na dwóch odcinkach – od końca obwodnicy Garwolina do końca obwodnicy Gończyc i dalej do granicy województw (w sumie ponad 25 km) – leży już 100% nawierzchni z betonu cementowego. Kierowcy skorzystają z nich pod koniec czerwca.

20-kilometrowy odcinek od granicy województw do węzła Skrudki będzie gotowy przed końcem wakacji.

Z kolei 15-kilometrowy odcinek od węzła Lubelska do początku obwodnicy Kołbieli oraz 13-kilometrowy od końca obwodnicy Kołbieli do początku obwodnicy Garwolina zostaną oddane w czwartym kwartale 2019 r.



Dla zwrócenia uwagi, na wykresie dynamiki, ceny asfaltów wyróżniono kolorem czerwonym, ceny cementów – granatowym, ceny materiałów wykorzystywanych do budowy nawierzchni – pomarańczowym, a ceny kruszyw – zielonym

Ceny materiałów w IV kwartale 2018 r., źródło: IPAG

W sumie pomiędzy Warszawą a granicą w Hrebennem realizowanych jest obecnie 10 odcinków o łącznej długości 111 km i wartości ok. 3,4 mld zł.

13 kwietnia 2019 r. została oddana do użytku 13-kilometrowa betonowa obwodnica Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61.

W technologii betonowej budowana jest obwodnica Bydgoszczy (S5).

Do udostępnienia użytkownikom w tym roku planowane są:

- trzy odcinki autostrady A1 o łącznej długości 36,6 km: węzeł Błachownia – węzeł Zawodzie (odcinek G), ok. 4,7 km.



Budowa obwodnicy Malni i Choruli



Budowa obwodnicy Malni i Choruli

węzeł Zawodzie – węzeł Woźniki (odcinek H), ok. 16,7 km i A1 węzeł Woźniki – węzeł Pyrzowice (odcinek I), ok. 15,2 km;

- dwa odcinki drogi ekspresowej S8 o łącznej długości 21,5 km: Radziejowice – Przeszkoda, ok. 9,9 km i Przeszkoda – Paszków, ok. 11,6 km.

„W 2019 r. planujemy oddać w sumie 182 km dróg o nawierzchni betonowej. Jeżeli to się uda, to na koniec roku będziemy mieli w Polsce ok. 750 km dróg o nawierzchni betonowej” – dodał Witold Zapaśnik.

Z lokalnych, krajowych surowców

Betonowe inwestycje prowadzone są także na drogach lokalnych – samorządowych: wojewódzkich, powiatowych i gminnych. W 2018 r. betonowe drogi lokalne powstawały m.in. w Świdniku, w okolicach Tarnowa, na terenie województw warmińsko-mazurskiego i podlaskiego, dolnośląskiego i lubuskiego. Do budowy dróg betonowych wykorzystuje się lokalne surowce.

Według szacunków Stowarzyszenia Producentów Cementu (SPC), rocznie powstaje od 120 do 150 km takich dróg, a mamy ich już w Polsce ponad 1000 km.

W marcu br. rozpoczęło się układanie betonu na obwodnicy Malni i Choruli (Opolskie) w ciągu drogi wojewódzkiej 423. Droga betonowa z eksponowanym kruszywem będzie miała 6,1 km długości i 7 m szerokości. Zostanie udostępniona do ruchu w trzecim kwartale 2019 r.

„Branża cementowa prowadzi akcję informacyjną przekonującą do budowy nie tylko autostrad i dróg ekspresowych z nawierzchnią betonową, ale także dróg lokalnych: gminnych, powiatowych czy wojewódzkich. Wierzę w to, że władze samorządowe będą dostrzegały zalety dróg betonowych i będzie ich coraz więcej” – mówił Ernest Jelito, przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu.

SPC zaprasza na seminarium poświęcone betonowym nawierzchniom drogowym *Drogi betonowe – trwałe i niezawodne rozwiązania*, które odbędzie się 15 maja 2019 r. podczas Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego *Autostrada-Polska* (Centrum Kongresowe Targi Kielce, ul. Zakładowa 1, w godz. 10.00–15.00).

„Podczas seminarium zaprezentujemy, poparte naukowymi badaniami i praktycznymi doświadczeniami, zalety nawierzchni



betonowych zarówno w zakresie budowy dróg krajowych, jak i samorządowych” – dodał prezes Ernest Jelito.

Bariery: niedobór pracowników i rosnące koszty materiałów

Za wyborem technologii betonowej na drogach krajowych i samorządowych przemawiają nie tylko kilkudziesięcioletnia trwałość i długowieczność, brak zjawiska koleinowania, jasność nawierzchni mająca znaczenie w złych warunkach atmosferycznych czy mniejsze opory toczenia dające niższe zużycie paliwa na drogach betonowych. Czynnikiem decydującym są także koszty budowy i utrzymania, które w przypadku nawierzchni betonowych wyglądają bardzo korzystnie.

W styczniu 2019 r. Instytut Prognoz i Analiz Gospodarczych przygotował dla SPC *Analizę porównawczą kosztów materiałów używanych do budowy dróg w technologiach betonowej i asfaltowej*. Zdaniem analityków, utrzymująca się w całym 2018 r. wyjątkowo korzystna koniunktura w krajowym sektorze budowlanym sprawiła, że diametralnie zmieniły się odczucia przedsiębiorców budowlanych odnośnie do najważniejszych barier stanowiących przeszkodę w prowadzeniu działalności. O ile w latach kryzysowych wśród najczęściej wskazywanych trudności wymieniane były niedostateczny popyt czy zbyt duża konkurencja na rynku, o tyle w zmienionej sytuacji uciążliwość tych czynników zmalała, a na znaczeniu najbardziej zyskały niedobór wykwalifikowanych pracowników oraz rosnące koszty materiałów budowlanych.

Z analizy porównawczej przeprowadzonej na podstawie danych z systemu Sekocenbud wynika, że w okresie od końca 2016 r. do końca 2018 r. (a więc od zakończenia ostatniego okresu dekonunktury w budownictwie do najnowszych dostępnych danych) ceny asfaltu wzrosły w większym stopniu niż ceny pozostałych analizowanych materiałów używanych do budowy dróg. Wzrost tych cen, w zależności od rodzaju asfaltu, wahał się w przedziale 29–40%.

Najmniejszym wzrostem w badanym okresie odznaczały się ceny dwóch gatunków cementu (2 i 5%) oraz mieszanki kruszyw związanych cementem (3%). Umiarkowany wzrost cen odnotowano w przypadku materiałów, z których buduje się nawierzchnie betonowe i asfaltowe.



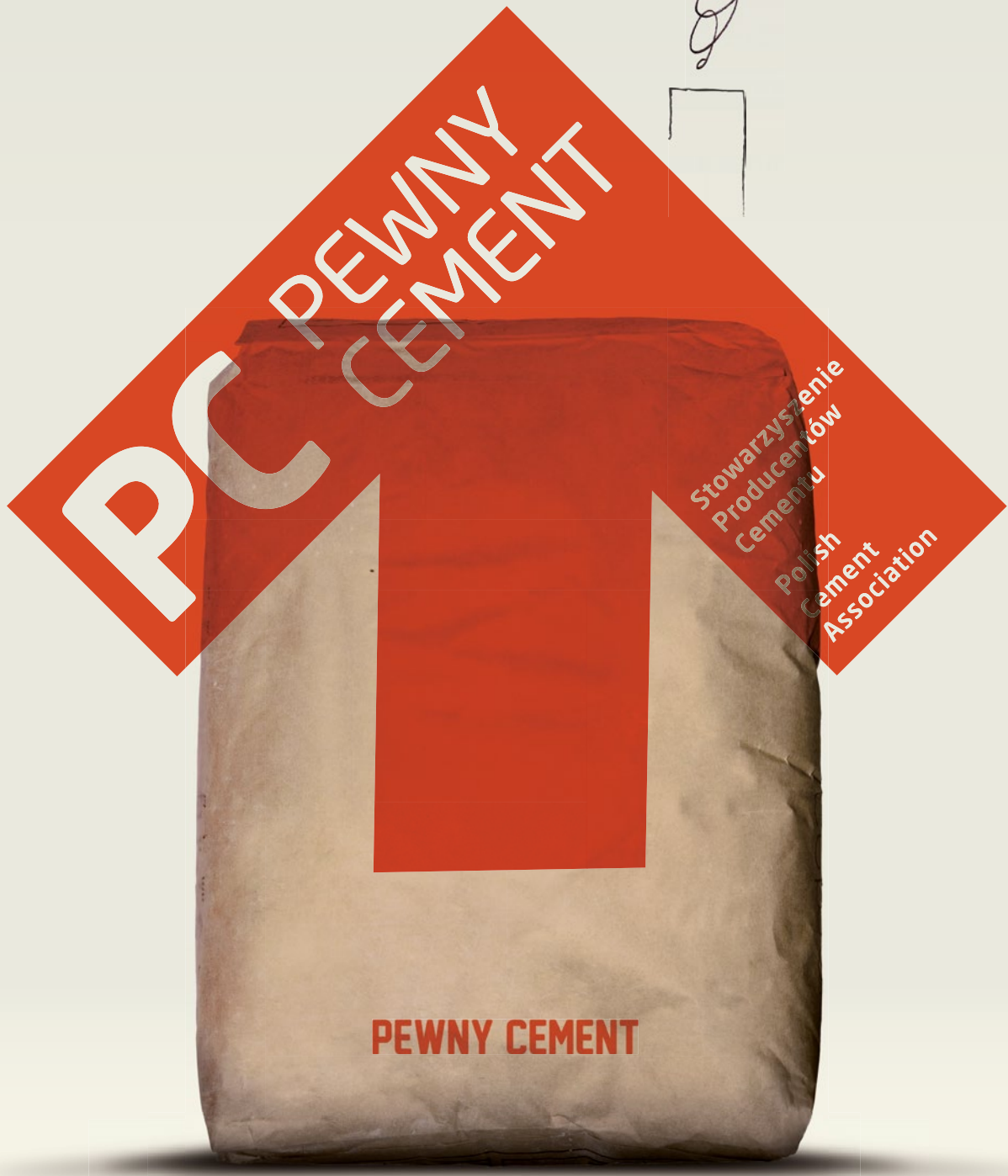
Więcej na www.polskicement.pl

PEWNY CEMENT DOM NA LATA



Stowarzyszenie Producentów Cementu
Polish Cement Association

Szukaj produktów ze znakiem
najwyższej jakości



PAMIĘTAJ: wybór cementu ma fundamentalne znaczenie. Wpływa na trwałość budynku, bezpieczeństwo, koszty eksploatacyjne oraz jakość i komfort życia.

Znak jakości cementu „pewny cement” oznacza najwyższej jakości produkt, który spełnia najostrejsze normy i podlega drobiazgowej procedurze kontroli na każdym etapie produkcji i dystrybucji.