

Drogi i kruszywa w europejskich standardach

Z Anną Banaś Prezesem Słag Recycling rozmawia Karolina Wasielewska

Firma **SLAG RECYCLING** jest jednym z największych producentów kruszyw sztucznych w Polsce. Spółka powstała w lutym 1998 roku, jako wspólne przedsięwzięcie ówczesnej Huty im. Tadeusza Sendzimira S.A. oraz brytyjskiego konsorcjum Central European Recovery Holding. W ciągu kilku lat stała się największą inwestycją proekologiczną w Polsce. Spółka Słag Recycling eksploatuje hałdę żużli hutniczych składowanych w podkrakowskim Pleszowie oraz hałdę Huty Kościszko w Chorzowie przetwarzając je na pełnowartościowe produkty i tym samym oszczędzając naturalne zasoby środowiska.

Jak ocenia Pani ubiegły rok pod względem inwestycji budowlanych w Małopolsce?

- Wejście Polski do Unii Europejskiej znacznie ożywiło rynek budownictwa zarówno sektor budownictwa drogowego jak również mieszkaniowego. Mam jednak wrażenie że miniony rok był rokiem przygotowań do realizacji dużych inwestycji drogowych w roku 2006 na które w samym oddziale GDDKiA na te cele przewidziano 860 mln zł. Jest to 60 % więcej niż w roku 2005. To rekordowy budżet w historii Małopolski.

Miniony rok przyniósł również wiele ciekawych inwestycji gdzie zostały wykorzystane nasze kruszywa między innymi ruszyła jedna z największych inwestycji drogowych czyli „Zakopianka” na odcinku od Myślenic do Lubnia, rozpoczął się remont drugiej połowy Rynku Głównego w Krakowie, ruszyła budowa „Nowego Miasta” czyli inwestycja wokół Dworca Głównego w Krakowie oraz kontynuowany był projekt wymiany nawierzchni drogowych w wielu miejscach. Także w znacznym stopniu

można było zauważyć ożywienia w pracach związanych z wymianą chodników na krakowskich osiedlach jak również w pobliskich gminach wiejskich.

W pierwszej połowie roku obserwowaliśmy jednak znaczne opóźnienia w realizacji niektórych inwestycji – została wstrzymana jedna z największych planowanych inwestycji w Krakowie – Krakowskiego Szybkiego Tramwaju w obrębie ronda Mogińskiego a także przebudowa samego ronda.

Opóźniła się też modernizacja drogi krajowej A4 na odcinku Targowisko –Tarnów.

Jaki wpływ na bezpieczeństwo i trwałość dróg mają kruszywa?

- To temat bardzo obszerny i specjalistyczny. Nie wiem czy Panią zaskoczę, ale w masie potocznie nazywanej asfaltem czyli fachowym określeniu „warstwa ścieralna BA lub SMA” jest max 6% asfaltu a resztę stanowią kruszywa (grysy).

Szacownie jest również, że 80 % składu materiałowego dróg stanowa kruszywa – więc jest to niezwykle ważny surowiec w drogownictwie. Są rejon w Polsce gdzie dobrej jakości kruszywa są niedostępne i trzeba je transportować z odległych rejonów, co w znacznym stopniu podwyższa koszty budowy dróg.

Firma Słag Recycling oferuje kruszywa sztuczne, które sprawdziły się w wielu prestiżowych inwestycjach. Oplacalny także staje się ich transport w odległe rejon kraju np. nasze kruszywa dostarczane były do Gdańska, Warszawy czy Lublina.

Obecnie szczególnie poszukiwane są kruszywa o dobrych parametrach, które stosowane są właśnie do mieszanek mineralno-asfaltowych wszystkich warstw

bitumicznych. Do ważnych parametrów, które wpływają np. na skracanie drogi hamowania jest ich niska polerowalność, gdzie współczynnik polerowalności PSV dla gryków Słag Recycling wynosi 74 natomiast dla bazaltu, który jest rutynowo stosowanym kamieniem i uważanym za jeden z najlepszych PSV wynosi tylko 47.

Do innych istotnych cech kruszyw mających wpływ na trwałość i bezpieczeństwo dróg możemy zaliczyć odporność na koleinowanie oraz ich mrozoodporność.

Niezwykle ważne są również parametry nośności w kruszywach stosowanych w podbudowach drogowych, które odpowiedzialne są za obciążenie nawierzchni i jej odporność na destrukcyjne działanie ciężkich pojazdów.

Porównanie jakości kruszyw hutniczych z innymi kruszywami mineralnymi wykazuje ich w wielu parametrach znaczną przewagę jakościową nad kruszywami skalnymi. Są one jednocześnie ekologicznie bezpieczne dla środowiska.

Co zrobić, aby w Polsce drogi nie odbiegały od standardów i jakości dróg w krajach unijnych?

- Myślę, że problem jest bardzo złożony i dotyczy zaniedbania minionych lat, podczas, których w zakresie budowy nowych dróg o odpowiedniej nośności działo się niewiele.

Obecnie chcemy szybko nadrobić braki, co nie jest łatwe, problem stanowią choćby skomplikowane procedury przetargowe i prawne. Wystarczy spojrzeć na inwestycje budowy „krakowskiego szybkiego tramwaju” i przebudowy ronda Mogińskiego, gdzie w zasadzie po wielu perturbacjach rozpatry-

wany jest tylko jeden wykonawca i problemów z jej rozpoczęciem jest ciągle wiele.

Jest również problem natury ekonomicznej, jakość surowców stosowanych przez wykonawców jest nie zawsze odpowiednia, często wybierane są produkty tańsze, bez aprobat lub bez najlepszych parametrów do zastosowania w poszczególnych warstwach drogi. Zdarzają się też przypadki gdzie używane są zbyt drogie surowce, niekoniecznie o najlepszych parametrach i spokojnie można je zastąpić kruszywami sztucznym z korzyścią dla jakości dróg. Wytoczne unijne dla budowanych lub remontowanych dróg krajowych i autostrad wymagają dobowalności 115 kN/0ś. Ten parametr na pewno spełniają drogi wykonane z naszych kruszyw, które uzyskują wtórne moduły odkształcenia nawierzchni warstwy znacznie powyżej wymaganych 120 MPa.

Czy są jakieś wytyczne z Unii dotyczące jakości kruszyw do budowy dróg?

- W zakresie dopasowania jakości kruszyw do wymagań stosowanych w Unii Europejskiej kilka firm zajmujących się produkcją kruszyw przeszło przez Zakładową Kontrolę Produkcji i będą mogły wydawać deklaracje zgodności w systemie 2+ ze znakiem CE zgodny z wymaganiami PN-EN 13242:2004 oraz PN-EN 13043:2004. Deklaracje Zakładowej Kontroli Produkcji nie są jeszcze faktycznie wymagane i system funkcjonuje jeszcze na zasadzie dobrowolności.

Firma Słag Recycling zakończyła w styczniu tego roku ostatni etap wdrażania Zakładowej Kontroli Produkcji zgodny z wymaganiami stosowanymi w Unii Europejskiej.

Dowodem naszych starań o utrzymanie produktu na najwyższym poziomie jest również wdrożenie Systemu Zarządzania Jakością zgodnie z normą ISO 9001:2000 i Zarządzania Środowiskowego zgodnie z normą ISO 14001 oraz uzyskanie certyfikatów wydanych przez TÜV CERT w 2003 roku

Powszechnie mówi się o wysokich kosztach transportu i braku kruszyw w niektórych rejonach Polski. Jak Pani widzi ten problem?

- Ten problem trudno rozwiązać w łatwy i prosty sposób. Koszty paliw rosną a złóż nie przybywa tak jak rośnie zapotrzebowanie na ten surowiec. Nie bez znaczenia jest również wydajność produkcyjna zakładów oferujących kruszywa.

Firma Słag Recycling z myślą o tych problemach posiada dostęp do bocznicy kolejowej, dzięki czemu transport w odległe rejon jest tańszy niż np. transport samochodowy.

Ze swojej strony chcę dodać, iż obecnie kończymy budowę i instalację nowego zakładu produkującego grysy, co znacznie zwiększy ich dostępność na rynku.

Karolina Wasielewska

