

CZYM WJEDZIEMY W NOWY ROK?

W najbliższych trzech latach w Polsce ma powstać 359 kilometrów autostrad. W Hiszpanii co roku buduje się przynajmniej o 100 kilometrów więcej. W Polsce, w tym roku został oddany do użytku jedynie 51-kilometrowy odcinek autostrady A-2 od Poznania do Nowego Tomyśla. Do końca grudnia samochody mają wjechać

Nasz kraj ma zdegradowaną sieć drogową i duże wydatki na remonty dróg zmniejszają znacznie kwotę, którą można by wydać na budowę nowych dróg szybkiego ruchu.

W Polsce problemem przy budowie nowych tras są procedury wykupu ziemi. W roku ub. weszła w życie ustawa, która upraszcza wykup gruntów pod autostrady. Nie rozwiązuje to jednak do końca problemu. Np. w przypadku trasy Via Baltica, która ma połączyć Helsinki z Warszawą. Z powodu protestów organizatorów obrońców środowiska od lat nie można rozstrzygnąć czy trasa powinna przebiegać przez Białystok czy Łomżę. Z podobnych przyczyn dopiero teraz ruszy budowa obwodnicy Wrocławia. W Hiszpanii jest inaczej. Grunty, które uniemożliwiają budowę autostrady są automatycznie przejmowane przez państwo, a ich właściciel dopiero później może sądowo walczyć o wyższe, niż mu przyznano, odszkodowanie.

W Polsce też bardzo późno ruszył proces przygotowywania projektów inwestycyjnych, które miały być dofinansowane z funduszy unijnych. Nie mieliśmy wykupionych gruntów pod autostrady i gotowych projektów dróg. Hiszpanie mieli żelazną zasadę:

przygotować tak dużo projektów nowych tras, by całość oferowanych przez Unię dotacji została wykorzystana, nawet jeśli część pomysłów zostanie przez Unię Europejską odrzucona. Tą drogą musi też pójść Polska. Pieniądzy unijnych nie brakuje. Na rozwój transportu do końca 2006 roku Unia Europejska przeznaczyła dla Polski ponad 4 mld euro z Funduszu Spójności i ponad 1,1 mld euro z jednego z funduszy strukturalnych. Bruksela jest gotowa finansować od 75 do 83 proc. kosztów projektów, na pokrycie pozostałych wydatków oferuje wieloletnie, niskoprocentowane kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

A budulec na budowę autostrad mamy własny. Z hałdy pleszowskiej, na której spółka Słag Recycling przetwarza żużel na doskonałej jakości kruszywo drogowe, do nitki planowanego kolejnego odcinka autostrady łączącego Kraków z Tarnowem jest niedaleko.



Kruszywo z firmy Słag Recycling zajmującej się likwidacją hałdy hutniczej w Pleszowie trafia nie tylko na autostrady. Tego lata posłużyło do utwardzania powierzchni Krakowskiego Rynku.

na 16-kilometrowy odcinek trasy od Sośnicy do Chorzowa na Śląsku, w przyszłym roku sieć połączeń autostradowych wzbogaci się o 122 kilometry, a w 2006 – jeszcze o 170 km. Jesienna aura panująca tej zimy powinna sprzyjać budowniczym i firmom produkującym drogowe kruszywo.

Ogólnie jednak chwalić się nie mamy czym. Dla porównania, w Hiszpanii autostrady buduje się trzy razy szybciej: od 1990 roku średnio ich sieć wzbogaca się każdego roku o kolejne 453 kilometry. We Francji, Wielkiej Brytanii i Włoszech ten przyrost nie jest już tak szybki lecz tam nie ma takiej potrzeby. Francuzi mogą pochwalić się siecią ponad 10 tysięcy kilometrów autostrad, Włosi – 6,6 tys. Innym przypadkiem są Niemcy, gdzie od kilkunastu lat inwestycje szły przede wszystkim w gruntowną modernizację autostrad w byłej NRD.

