

Slag Recycling i infrastruktura drogowa

POLSKIE DROGI W UNII EUROPEJSKIEJ

Wszyscy zastanawiamy się jakie zmiany przyniesie nam wejście do Unii Europejskiej. Wiele mówi się o poprawie infrastruktury drogowej, gdyż od niej zależy m.in. lokowanie nowych inwestycji. O programie budowy nowych dróg mówiono na Ogólnopolskim Forum Drogownictwa, które odbyło się podczas trwania targów „Infrastruktura” w Warszawie, w dniach 7–8 października 2004 roku. Podczas burzliwych dyskusji zostało postawione bardzo ważne pytanie: czy uporamy się, jako kraj, ze wszystkimi przeciwnościami, aby wykorzystać szansę poprawy stanu polskich dróg?

Polskie, „kawałkowe” autostrady, czyli autostrady w „rozrzuconych” po drogowej mapie Polski odcinkach, to dziś w sumie 371 kilometrów: w Zgorzelcu mamy odcinek autostrady 2-kilometrowej długości, odcinek Tuszyn-Piotrków Trybunalski (A1) liczy 15 km, Konin-Poznań (A2) 97 km, Golnice-Krzywa (14) – 17 km, Kraków-Katowice (A4)-94 km, Gliwice-Wrocław (A4) – 143 km zaś odcinek w Kluczkach k. Szczecina (A6) liczy 3 kilometry.

Żółwie tempo budowy autostrad w Polsce to skutek nierozwiązanego sposobu finansowania tej działalności. Początkowo założono, że będą one finansowane ze środków prywatnych, a inwestorzy „odbiorą” sobie włożone pieniądze w opłatach od kierowców.

Jednak banki nie kwapiły się do udzielania kredytów, a środki samych inwestorów okazały się za małe. Wszystko rozbija się bowiem o prognozę ruchu samochodowego na projektowanych trasach, bo od tego zależy opłacalność przedsięwzięcia. Autostrada z natury rzeczy nie jest przeznaczona dla ruchu lokalnego. Może być samofinansująca się inwestycją, pod warunkiem, że w ciągu doby przejedzie nią kilkanaście tysięcy pojazdów. Niektóre opracowania twierdzą, że natężenie ruchu gwarantujące opłacalność zaczyna się od 20 tys. przejeżdżających autostradą w ciągu doby pojazdów! Na niektórych polskich drogach trudno znaleźć taki tłok, a jeżeli już – to na odcinkach, gdzie ruch lokalny przenika się z tranzytowym.

Tu ostrzeżeniem są węgierskie doświadczenia z autostradą M1, łączą-

cą Budapeszt z granicą Austrii, która zbankrutowała, bo wysokie opłaty za przejazd odstraszyły kierowców. Podobnie może być w Polsce. Taka

ju, w eksploatacji znajdować się będzie 483 km autostrad, 61 kilometrów dróg ekspresowych jednojezdniowych, 156 kilometrów dróg ekspresowych dwujezdniowych i 17 364 dróg krajowych.

– W sąsiedztwie Krakowa mamy wprawdzie kawałek autostrady, ale potrzeby są ogromne. Wiele jest również do zrobienia na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Małopolska i Kraków znajdują się w lepszej sytuacji niż np. północne i wschodnie rejony

dzajów kruszyw drogowych i posiada duże moce produkcyjne. Kruszywa produkowane są z żużli hutniczych wielkopieczowych i dzięki swym właściwościom są doskonałym materiałem do budowy autostrad oraz dróg innych kategorii. Kruszywa stosuje się również do budowy parkingów, nasypów, do wypełniania ubytków i wymiany gruntu, a także, do zimowego utrzymania dróg.

Produkt ten charakteryzuje się bardzo dobrą zagęszczalnością ze

puszczalnością pozwalającą na zabudowę kruszywa w złych warunkach atmosferycznych, co nie limituje prac drogowych pogodą.

W zgodzie z zaleceniami Unii Europejskiej drogi muszą być dobrej jakości, zapewniającej komfort i bezpieczeństwo użytkownikom.

– Nasze kruszywa użyte zgodnie z zaleceniami sprawdzają się doskonale i zapewnią doskonałą nośność dróg. Z kolei inne nasze produkty, czyli grysy, których właściwości fizyczne porównywalne są do bazaltu użyte do budowy wierzchniej warstwy poprawiają właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni asfaltowej zapewniając użytkownikom dróg większe bezpieczeństwo – podkreśla R. Ród.

Dodajmy, że właśnie grysy znakomicie nadają się także do użycia dla zimowego utrzymania dróg.

Podczas warszawskiej konferencji dyrektor Biura Studiów w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad **Marek Rolla** przedstawił strategię rozwoju dróg. W tej strategii zapisano, iż w roku 2005 wybudowanych zostanie 122 km autostrad, w 2006 – 170, w 2007 roku – 273 km, a w roku 2008 – 462. Z prognoz wynika, że w latach 2009-2013 wybudowanoby kolejnych 600 kilometrów autostrad. **W sumie, za 10 lat mielibyśmy prawie 2100 kilometrów tych najszybszych dróg.** Jeśli dodać do tego modernizację i przebudowę innych kategorii dróg, to niejako przy okazji warto zwrócić uwagę na inny aspekt komunikacyjnego boomu. Tak jak to się stało na Zachodzie – i w Polsce, poprzez wykorzystanie hałd żużliowych, niepotrzebny nikomu odpad hutniczy zamieniony zostanie na dobrej jakości, pełnowartościowe kruszywo drogowe. A za sprawą producentów sztucznych kruszyw drogowych, takich choćby jak Slag Recycling, hutnicza hałda zniknie z krakowskiego pejzażu, uwalniając teren pod przyszłe inwestycje.



Kruszywa ze spółki Slag Recycling użyto m.in. do remontu modernizacyjnego drogi Kraków-Targowisko.

sytuacja odstrasza banki, które łatwiej wchodzi w interes z państwem niż prywatnymi inwestorami. Na razie, po początkowych wahaniach, polscy kierowcy chętnie korzystają z autostrady Kraków – Katowice (opłata 10 zł), ale gorzej sytuacja wygląda ma autostradzie Konin-Poznań (22 zł za samochód osobowy i 84 zł za tir).

Do końca tego roku w naszym kra-

Polski, ponieważ tutaj znajdują się duże firmy produkujące kruszywa drogowe – podkreśla **Renata Ród**, specjalista ds. marketingu i PR krakowskiej spółki Slag Recycling.

Firma Slag Recycling prowadzi eksploatację hutniczej hałdy w Pleszowie – jednej z największych takich inwestycji w Polsce, jak również w Europie

Firma jest producentem wielu ro-

względem na strukturę i kształt ziaren. Pozwala to na uzyskanie wysokiej nośności. Cecha ta powoduje, że nawet pod wpływem wysokich obciążeń droga nie ulega odkształceniom i w efekcie zniszczeniu. Dzięki temu zmniejszają się koszty eksploatacji drogi.

Do innych, cennych zalet kruszywa produkowanego przez firmę Slag Recycling należy wysoka wodoprze-