

Blíží se konec špinavých silnic kvůli těžbě kamene? Kraj přispěje na mycí linku pro nákladní auta v Budislavi

26.9.2023 - | Krajský úřad Pardubického kraje

V České republice se za posledních 30 let neotevřel žádný nový lom.

Výstavba dálnice D35 přitom „spolyká“ stovky tun kameniva, které je neekonomičtější a neekologičtější nakupovat od regionálních firem. Kvůli tomu došlo k nárůstu dopravy v Budislavi, kde se nachází lom Granita. Více nákladních aut způsobuje nejenom obavy o stav komunikací, ale i debatu o tom, jak zabránit znečišťování silnic.

Nánosy bahna a prachu na krajských komunikacích v Budislavi a okolních obcích řešil opakovaně náměstek hejtmana pro dopravu Michal Kortyš se starosty i zástupci lomu. A zdá se, že společně našli řešení, které umožní transport důležitého stavebního materiálu a zároveň zabráni znečišťování místních komunikací. „Všichni chápou, že se kámen na stavbu musí nějak dopravit. Zástupci lomu již investovali několik milionů korun do nákupu kropicího vozu a zametacího zařízení. Takže se odpovědnosti nevyhýbají a snaží se něco dělat. Nicméně na silnicích se stále objevuje bahno. Podle někoho je to z aut z lomu, podle jiných pro to neexistují důkazy a silnice znečišťují i jiná vozidla. Proto jsme přišli s kompromisním návrhem, že Pardubický kraj poskytne lomu dotaci dva miliony korun určenou na pořízení mycí linky, kterou budou muset nákladní auta mířící z areálu projet, aby neznečišťovala silnice. Celkové náklady na tento projekt jsou vyčíslené na 4,2 milionu korun bez daně a zbytek platí lom Granita, náš příspěvek je tedy necelá polovina. K poskytnutí dotace nás motivuje snaha předejít problému a zařídit, aby nebyly silnice v Budislavi, Přelouči, Dolním Újezdu a dalších obcích znečištěné transportem kameniva, který bude v příštích letech potřeba kvůli stavbě dálnice D35,“ popisuje důvod poskytnutí dotace náměstek Kortyš.

Nové dálnice + opravné silnice = větší spotřeba kameniva

Doprava stavebního materiálu na místo budoucí trasy dálnice D35 s sebou samozřejmě přináší větší opotřebení komunikací. I to Pardubický kraj řeší. „Máme s Ředitelstvím silnic a dálnic plán oprav takzvaných návozočných tras, tedy silnic, které trpí zvýšenou dopravní zátěží kvůli budování dálnice. V průběhu příštích let je budeme opravovat i za finančního přispění státu. Problémem je, že těmto komplikacím se při stavbě dálnice prostě nevyhneme. Pokud by se kamenivo dováželo odjinud, tak budou mít problémy další lokality. Proto je potřeba dotčeným obcím co nejvíce pomoci a kvůli tomu jsme na zastupitelstvu schválili poskytnutí dotace. Je to otázka nejenom financí, ale i ochrany přírody. Protože kámen se bude muset vytěžit tak jako tak, ale můžeme alespoň omezit dopady jeho transportu na životní prostředí. Snad se také blíží doba, kdy na celostátní úrovni začneme řešit problém, na který dlouhodobě upozorňují dopravní odborníci. Pokud nedojde k otevření nových lomů nebo prodloužení činnosti těch stávajících, tak České republice reálně hrozí nedostatek kameniva pro stavbu klíčové infrastruktury. Pokud chceme nové dálnice a opravené silnice, musí mít stavebníci kámen a další materiály,“ dodává náměstek Kortyš.

Recyklace je jeden z možných směrů

Ekologické dopady spojené s výrobou asfaltové směsi a další důvody vedly Pardubický kraj k tomu, že u všech svých investičních akcí v oblasti dopravy požaduje po stavebních firmách využívat recyklovaný materiál jako je kamenivo a asfalt získaný ze starých vozovek, takzvaný R-materiál. V

současné době je jeho minimální množství ve finální směsi stanovené na 15 procent a do budoucna se má jeho výsledný podíl ještě zvyšovat. „Bohužel pro větší využití R-materiálu jsou potřeba masivní investice v obalovnách. Firmy by tedy potřebovaly nejenom od kraje, ale zejména od státu garance, že budeme chtít do budoucna ve směsích recyklát. Využívání již jednou použitého kameniva či asfaltu navíc nejde zařídit vždy, záleží mimo jiné na výsledcích laboratorních testů. Ale každé procento navíc, každá tuna použitého R-materiálu je cestou dobrým směrem,“ zakončuje náměstek Kortyš s tím, že v případě strategického partnerství státu a obaloven by se podíl R-materiálu mohl zvýšit klidně na 50 procent. Bez garancí firmám lze za užití stávajících technologií podíl zvyšovat až na 25 procent.

<https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/122271/blizi-se-konec-spinavych-silnic-kvuli-tezbe-kamene-k-raj-prispeje-na-myci-linku-pro-nakladni-auta-v-budislavi>