

PROBLEMY KAMIENIA DROGOWEGO

Podniesienie stopy życiowej ludzi pracy, oto hasło naczelne wysunięte na najbliższy okres czasu. W tej akcji nie może braknąć i geologów, którzy również mają obowiązek włączyć się do wspólnej pracy całego społeczeństwa. Obowiązkiem geologów jest nie tylko rozszerzanie krajowej bazy surowcowej, ale również współdziałanie w racjonalnej gospodarce surowcowej.

Wśród wielu surowców mineralnych, jakie znajdują się na obszarze Polski, ważną rolę odgrywają surowce skalne, a więc wszelkiego rodzaju skały, które odznaczają się pewnymi ściśle określonymi własnościami fizycznymi i chemicznymi. Stanowią one podstawę wielu dziedzin naszego życia gospodarczego, wpływając nie tylko na rozwój przemysłu ciężkiego, ale również na powstanie przemysłu lekkiego, jak np. przemysłu materiałów budowlanych, budownictwa drogowego itd.

Zastanówmy się nad zagadnieniem budownictwa drogowego. Niewątpliwie drogi mają zasadnicze znaczenie dla podniesienia stopy życiowej człowieka i wpływają na stopień cywilizacji i kultury. W dziedzinie budownictwa drogowego w Polsce mamy jeszcze wiele do zrobienia. Budowa nowych dróg, przebudowa istniejących — oto hasło, które staje się coraz bardziej aktualne w naszym państwie. Jego realizacja pozwoli nam jeszcze zbliżenie między wsią i miastem, a co za tym idzie na zwiększenie ogólnego dobrobytu.

W budownictwie drogowym kamień odgrywa podstawową rolę i to bez względu na typ drogi. Zarówno nawierzchnie brukowane i tłuczniowe, jak i nawierzchnie bitumiczne i betonowe wymagają kamienia jako podstawowego tworzywa.

Do różnych typów dróg potrzebny jest kamień o odmiennych własnościach fizycznych i mechanicznych. Inny więc materiał kamienny będzie zastosowany np. w nawierzchni betonowej w warstwie górnej, wymagającej doborowego kruszywa, inny w warstwie dolnej, tzw. nośnej, która może być wykonana z kruszywa gorszego. Na kostkę brukową będziemy brali kamień najwyższego gatunku, a do budowy nawierzchni tłucz-

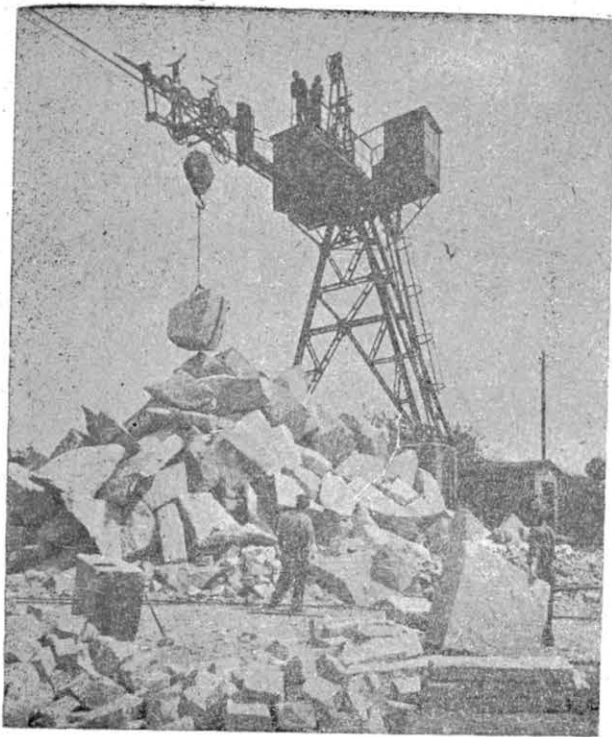
niowej możemy zastosować materiał o nieco słabszych własnościach technicznych.

Nasza baza kamienia drogowego w skali państwowej przedstawia się bardzo korzystnie. Dysponujemy wysokogatunkowym materiałem kamiennym, do którego zaliczyć możemy szczególnie granity masywu strzebińskiego, niektóre odmiany granitów strzegomskich, bazalty Dolnego i Górnego Śląska, diabazy i melafiry Dolnego Śląska i obszaru krakowskiego, kwarcyty Gór Świętokrzyskich, niektóre piaskowce karpackie itd.

Złoża te mogą dać specjalne asortymenty kamienia drogowego. Ujemną stroną tych złóż jest ich niezbyt korzystne rozmieszczenie geograficzne. Duże połacie naszego kraju są bądź całkowicie pozbawione najlepszych gatunków kamienia drogowego, bądź też mają go tylko w ograniczonych ilościach. Klasycznym przykładem pod tym względem może być wielki obszar Polski północnej, gdzie jedynym materiałem do dyspo-



Granity dolno-śląskie (fot. S. Mucha)



Transport bloków (fot. S. Mucha)

zycji inżyniera drogowego są głązy narzutowe. Tworzą one niekiedy na znacznych przestrzeniach charakterystyczne nagromadzenia, występujące w formie rozległych pasów kamiennych, stanowiących lodowcowe moreny czolowe.

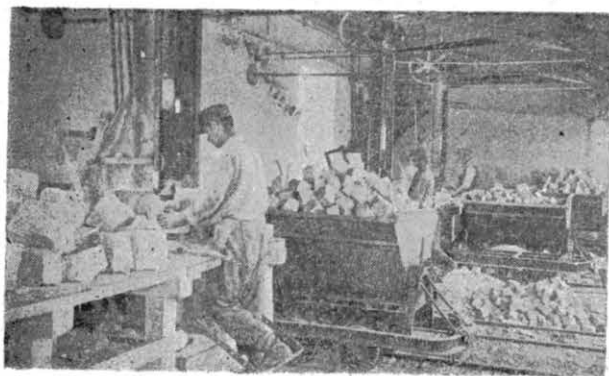
Gospodarka więc złożami kamienia drogowego wymaga pewnej racjonalizacji, w której opracowaniu obok drogowców, bezpośrednio zainteresowanych, powinni współdziałać geolodzy. Zagadnienie dróg może być zależnie od ich znaczenia traktowane w skali państwowej, ale także w skali powiatowej, a nawet gminnej. Od rodzaju przeznaczenia dróg, zależnie więc od tego, czy przewidywany jest ruch mały, średni czy też ciężki ruch mechaniczny, a także od asortymentów kamieni drogowych powinno być uzależnione ich użytkowanie i decyzja, czy należy sprowadzać materiał kamienny nawet ze znacznych odległości, czy też wykorzystać miejscowy surowiec. Dalekie transporty kamienia zwiększają koszt budowy dróg, a jednocześnie niepotrzebnie obciążają transport kolejowy. Jakże często obserwowaliśmy zjawisko stosowania sprowadzanego kamienia wysokogatunkowego tam, gdzie nie jest on potrzebny! Ale i odwrotnie. Widzimy również nie-



Budowa nawierzchni kostkowej (fot. CAF)

rzadko fakty stosowania kamienia o tak niskich właściwościach technicznych, że na pewno wkład pracy ludzkiej i wkład materialny w taką inwestycję nie jest celowy.

Jakież więc zadania stoją na tym odcinku surowcowym przed państwową służbą geologiczną? Może z braku kadr dotychczas zagadnienie to nie mogło być należycie rozwiązane, obecnie jednak, gdy z roku na rok kadry młodych geologów wzrastają, kraj ma prawo wymagać od nich należytego opracowania i tego problemu. Wspólnie z drogowcami należałoby szczególnie określić złoża kamienia drogowego dla ciężkiego ruchu, mając przede wszystkim na uwadze takie asortymenty, jak kostka brukowa, krawężniki i kruszywo granulowane. Złoża te powinny stanowić ogólnopństwową bazę wszystkich ważniejszych inwestycji drogowych bez względu na ich geograficzne usytuowanie. Jednocześnie należałoby jednak wyznaczyć przy większych arteriach komunikacyjnych złoża kamieni, które zabezpieczyłyby użycie bardziej pospolitych asortymentów, jak kamień łamany i kruszywo zwykłe. Należałoby też w powiatach i gminach wyzna-



Mechaniczna produkcja kostki granitowej (fot. S. Mucha)



Nowe drogi (fot. CAF)

czyć podobne złoża, które zapewniłyby materiał kamienny dla wszelkich robót drogowych w skali powiatowej czy gminnej.

Właściwego rozwiązania tych zagadnień surowcowych nie można dokonać centralnie. Powinny one stać się przedmiotem zainteresowań regionalnych ośrodków geologicznych, czy to np. stacji terenowych Instytutu Geologicznego, czy też geologów, którzy zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami mają pracować w odpowiednich referatach geologicznych prezydiów wojewódzkich rad narodowych. Prace geologiczne nad wskazaniami wszelkiego rodzaju złóż kamienia drogowego i budowlanego powinny być ściśle powiązane z badaniami technologicznymi. Dotychczas nie zawsze były one brane pod uwagę, co powodowało straty materialne, a przede wszystkim straty w pracy rąk ludzkich, których brak często odczuwamy przy potężnych inwestycjach.

A więc nie tylko kamieniołomy-giganty o znaczeniu ogólnopolskim, ale również i łomy małe, o znaczeniu powiatowym czy gminnym, powinny stać się przedmiotem studów służby geologicznej. Bolesław Bierut w referacie wygłoszonym na IX Plenum podkreślił, że „nie bez znaczenia jest poważny odpływ ludności, zwłaszcza młodzieży, ze wsi do miasta... Gdyby ten proces trwał nadal w takim stopniu, to musiałoby to wpłynąć na zahamowanie wzrostu produkcji w rolnictwie wskutek braku rąk do pracy. Zachodzi zatem konieczność zastosowania odpowiednich środków w celu ograniczenia tego odpływu ze wsi do miast“*) Rozbudowa małych łomów kamienia drogowego, a także kamienia budowlanego, powstanie ma-



*Kamień ciosowy w budownictwie mostów.
(fot. T. Burakowski)*

łych, terenowych cegielni, wapienników, fabryk dachówek, opartych o miejscowy surowiec spowoduje zwiększenie możliwości dodatkowego zatrudnienia ludności wiejskiej we własnej wsi czy też gminie.

*) *Nowe drogi*. Nr 10 (52), str. 29.