

Destrukt asfaltowy: bogactwo niedostatecznie wykorzystane

Utworzono: poniedziałek, 16, styczeń 2012 08:33 Agnieszka Serbeńska



W Polsce powstaje ponad 4 mln ton destruktu asfaltowego rocznie, co wielkościowo odpowiada 20 procentom produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych (mm-a). Z reguły destruktor asfaltowy wykorzystywany jest do utwardzania poboczy, do budowy dróg serwisowych bądź stanowi materiał do mieszanek na podbudowy. Natomiast jego wykorzystanie do powtórnego wbudowania w mm-a w postaci granulatu asfaltowego jest znikome, szacowane wręcz w ułamkach procenta.

Zasadniczą przeszkodą upatrywaną jest w braku jednorodności materiałów w nawierzchniach polskich dróg. Jest w nich „cały świat” – tak często argumentują ci, którzy obawiają się używania destruktu asfaltowego do produkcji mm-a. Tymczasem poprawa jednorodności jest możliwa poprzez właściwe frezowanie, sortowanie, granulowanie destruktu i składowanie granulatu asfaltowego oraz poprzez dalszą odpowiednią obróbkę w wytwórniach. Niestety nie są one wyposażone w odpowiednie urządzenia – to znów kolejny argument tych, którzy mają opory wobec wykorzystywania destruktu asfaltowego w mm-a. Konkurencja cenowa i obligatoryjność powtórnego zagospodarowania destruktu wymusi doposażenie wytwórni w odpowiednie urządzenia. Przekonany jest o tym Igor Ruttmar, prezes Zarządu TPA Instytut Badań Technicznych Sp. z o.o., choć równocześnie zastrzega, że mm-a z destruktem nie będzie od razu o wiele tańsza.

Pełniejszemu i gospodarniejszemu wykorzystaniu destruktu nie służą też nasze przepisy techniczne. Igor Ruttmar zauważa, że obniżenie dopuszczalnej jego zawartości w mm-a wynika ze strachu przed utratą jakości produkowanej mieszanki, co z kolei może spowodować zupełne zaprzestanie jego wykorzystania, a więc też wywołać nieopłacalność inwestowania w urządzenia umożliwiające maksymalne przetworzenie i wykorzystanie destruktu asfaltowego. - Produkt końcowy musi spełniać wymagania normowe, ale przecież to można i należy kontrolować -

Destrukt asfaltowy: bogactwo niedostatecznie wykorzystane

Utworzono: poniedziałek, 16, styczeń 2012 08:33 Agnieszka Serbeńska

podkreśla Igor Ruttmar, zaznaczając równocześnie, że obowiązujące przepisy techniczne wystarczy doprecyzować i należy taką inicjatywę podjąć, by przekonać do koniecznych zmian naszych polityków i legislatorów. I w tym miejscu przywołuje przykład Niemiec, w których destrukt jest maksymalnie wykorzystywany, a jego stosowanie określają odpowiednie instrukcje i wytyczne, tj.: TL Asphalt-StB 07 Warunki techniczne dostaw mieszanek mineralno-asfaltowych, ZTV Asphalt-StB 07 Dodatkowe umowne warunki budowy nawierzchni z mm-a dla ruchu kołowego, TL AG-StB 09 Techniczne warunki dostaw granulatu asfaltowego, M WA 2009 Instrukcja ponownego wykorzystania mieszanek mineralno-asfaltowych.

Niemieckie przepisy ustawy o odpadach nakazują, by w maksymalnej możliwej ilości i maksymalnym możliwym stopniu wykorzystywać destrukt asfaltowy. Niemieccy drogowcy starają się dlatego w dużej mierze go stosować z powrotem do mieszanek dla górnych warstw konstrukcyjnych. W praktyce niemieckiej to zamawiający dokonuje rozpoznania zawartości i składu destruktu ogłaszając odrębny przetarg na oddzielne frezowanie poszczególnych warstw nawierzchni drogi. Zamawiający więc określa skład i sposób wykorzystania destruktu, bowiem dysponuje badaniami i jest w stanie wskazać co i jak najlepiej powtórnie zagospodarować. – Dla mieszanek z granulatem asfaltowym obowiązują takie same wymagania i przepisy techniczne, jak dla mieszanek produkowanych bez tego dodatku – podkreśla Igor Ruttmar.



W Polsce warunki stosowania granulatu asfaltowego określono w dokumencie „WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2010”. Zawarto w nim zapis stanowiący, że: „Granulat asfaltowy może być wykorzystywany do produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej, jeżeli spełnione są wymagania dotyczące końcowego wyrobu – mieszanki mineralno-asfaltowej z jego dodatkiem.” Obecnie stosowane są dwie metody dodawania granulatu asfaltowego do mieszalnika otaczarki: bez wstępnego ogrzewania „metoda na zimno” i ze wstępnym ogrzewaniem granulatu asfaltowego „metoda na gorąco”. W „metodzie na zimno” dopuszcza się stosowanie dodatku granulatu asfaltowego w ilości nie większej niż 15% mieszanki mineralno-asfaltowej. W „metodzie na gorąco” dopuszcza się stosowanie dodatku granulatu asfaltowego w ilości do 30% mieszanki mineralno-asfaltowej. Dodatkowo decydującym czynnikiem jest jednorodność kruszywa. – W Niemczech najpierw określa się jednorodność materiału, potem możliwości techniczne wytwórni – w szczególności sposób dodawania i obróbki granulatu i z tego dopiero wynika maksymalna możliwa ilość wykorzystywanego destruktu. Wymagania dotyczące jednorodności zostały przeniesione z niemieckich przepisów do polskich jeden do jednego, ale dalej nastąpiło zaostrenie przepisów ze względu na możliwości wytwórni mieszanek asfaltowych, polegające na wprowadzeniu ograniczeń. I tak w metodzie na zimno w

Destrukt asfaltowy: bogactwo niedostatecznie wykorzystane

Utworzono: poniedziałek, 16, styczeń 2012 08:33 Agnieszka Serbeńska

Niemczech dopuszcza się 30-procentowy udział granulatu asfaltowego, w Polsce tylko 15 procent. W metodzie na gorąco Niemcy dopuszczają 40 procent, my – 30 procent, a w urządzeniu oddzielnym (równoległa suszarka) w Niemczech możliwa ilość to 80 procent – u nas 30 procent – porównuje Igor Ruttmar. – Czy przy zakupie papieru ktoś sprawdza ile jest w nim papieru z recyklingu? Sprawdza się jego grubość, wagę, powierzchnię... Nie bójmy się recyklingu również w produkcji mm-a! Najważniejsza jest jakość końcowa zamawianego produktu, a dojście do niej jest inną sprawą. Ale warunkiem tego są dobre przepisy techniczne – apeluje Igor Ruttmar.

W opinii Igora Ruttmara niejednorodności naszych materiałów z destruktu nie należy się obawiać, bo można je przesortować i odpowiednio przetworzyć. To tylko kwestia nakładów na doposażenie wytwórni. Nie może więc to być argumentem za ograniczaniem ilości stosowania destruktu do produkcji mm-a. Również nie można posiłkować się argumentem obarczającym wykonawców nawierzchni drogowych tym, że będą wykorzystywać sytuację dając w konsekwencji gorszy produkt. Zdaniem Igora Ruttmara wprowadzone ograniczenia są sztuczne i mogą wywołać efekt przeciwny do zamierzonego, czyli osłabią motywację do zagospodarowywania destruktu, powstrzymają inwestycje w unowocześnianie sprzętu i tym samym obniżą efektywność gospodarczą drogowych przedsiębiorstw, a też obniżą poprzeczkę w dążeniu do wytwarzania najbardziej jakościowych produktów, bo wytwórcy będą zachowywać się asekuracyjnie w dozowaniu destruktu.

Przy obecnych cenach surowców i produkcji asfaltu wykorzystanie destruktu nabiera istotnego znaczenia ekonomicznego. – Prace badawcze potwierdzają, że mm-a z granulatem asfaltowym, spełniająca przepisy techniczne, i mm-a z nowych materiałów są równoważące. Nawet bogate państwa nie pozwalają sobie na marnowanie swoich zasobów – podkreśla Igor Ruttmar.

Agnieszka Serbeńska