

▶ **Gospodarowanie destruktem  
asfaltowym w Oddziale  
Generalnej Dyrekcji Dróg  
Krajowych i Autostrad w Łodzi.**

Zbigniew Paliński - Zastępca Dyrektora Oddziału  
ds. Technologii w Oddziale GDDKiA w Łodzi.

## Rys historyczny.

Destrukt, jako materiał odpadowy pochodzący z rozbiórki nawierzchni bitumicznej pojawił się wraz z wprowadzeniem w Polsce i rozwojem technologii frezowania nawierzchni.

Na obszarze działania Oddziału GDDKiA w Łodzi (dawna DODP) problem zagospodarowania urobku pochodzącego z frezowania nawierzchni asfaltowych wystąpił w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych. Początkowo uzyskany destrukt wykorzystywany był do:

- wykonania „poszerzenia” nawierzchni dróg, których szerokość wynosiła 5m. Chodziło tu przede wszystkim o wykonanie przy krawędzi istniejącej jezdni opaski zabezpieczającej przed degradacją krawędzi nawierzchni;
- uzupełniania ubytków poboczy gruntowych,
- wykonywania tymczasowych nawierzchni zjazdów, przystanków autobusowych, parkingów itp.

Po opracowaniu projektów technologicznych (laboratorium DODP) na wykonanie:

- wzmocnienia poboczy gruntowych,
- wykonanie nawierzchni zjazdów,
- wykonanie nawierzchni dróg „zbiorczych”

obejmujących wykonanie koryta, przygotowanie podłoża, ułożenie

i zagęszczenie warstwy doziarnionego destрукtu o zalecanej grubości

(odpowiednio 10, 15 i 20cm) wraz z powierzchniowym utwaleniem emulsją

asfaltową, wykorzystanie destрукtu stało się bardziej świadome i profesjonalne.

Wyżej wymieniony sposób zagospodarowania destрукtu asfaltowego, który sprawdził się co do trwałości wykonanych nawierzchni (z indywidualnymi modyfikacjami) jest stosowany do chwili obecnej.

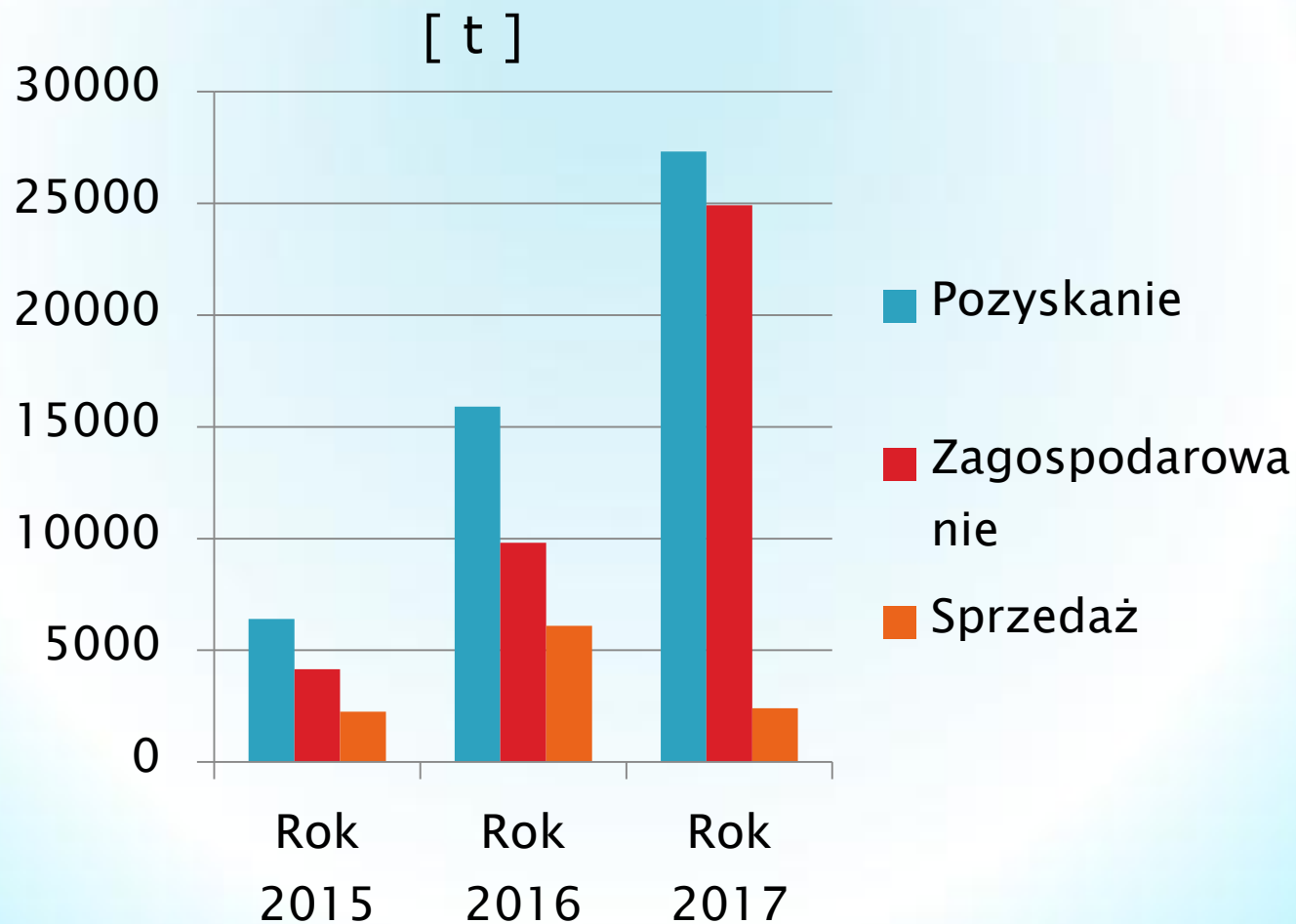
## Rys historyczny (2)

Od roku 2001 materiały pochodzące z rozbiórki istniejących warstw konstrukcyjnych nawierzchni (kruszywa) oraz destrukta asfaltowy były wykorzystywane do wytwarzania mieszanek cementowo emulsyjnych (MCE) na warstwy podbudowy (mieszanki przygotowywane w wytwórni polowej lub stacjonarnej).

W tej technologii wykonana została podbudowa na DK8 odc. Walichnowy – Wieruszów (obecnie poza zarządem GDDKiA) oraz na DK2 (obecnie Nr92) na całym odcinku przebiegającym przez województwo łódzkie.

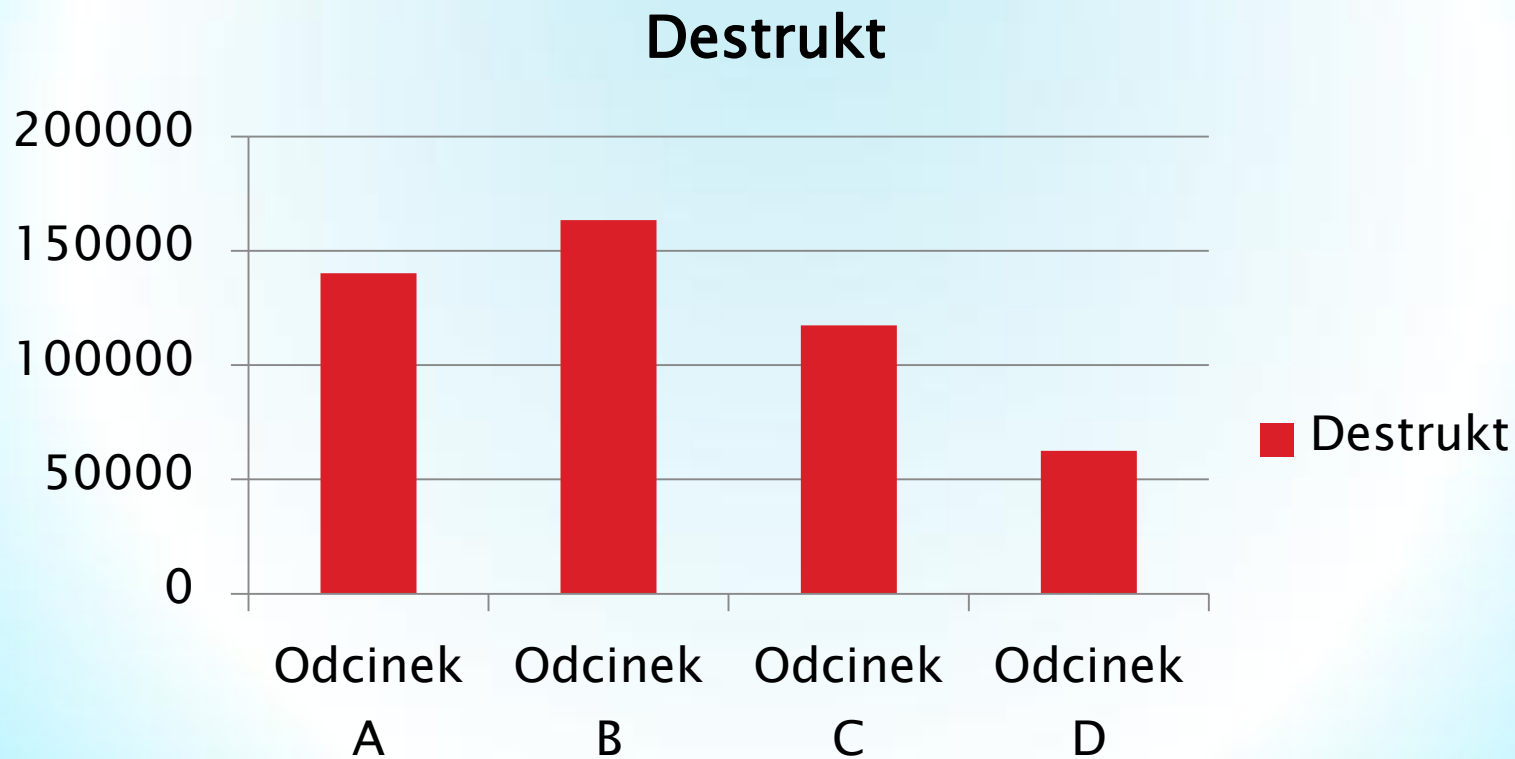
W latach 1998 – 2003 stosowana także była technologia remixingu i remixingu plus, lecz ze względu na bardzo zróżnicowane składy starych mieszanek mineralno – asfaltowych, z których wykonywano nawierzchnie asfaltowe oraz inne przyczyny nie gwarantujące trwałości w/w zabiegów – technologię zarzucono.

## Aktualne zagospodarowanie destruktu asfaltowego w GDDKiA Oddział w Łodzi.



## Rozbudowa DK1 i A1 do parametrów autostrady płatnej na odcinku Tuszyn – granica woj. śląskiego.

Planowane ilości uzyskania destruktu asfaltowego z poszczególnych odcinków w tonach:



**Łączna ilość pozyskanego destruktu asfaltowego wynosi 483 729 t.**

**Planowana ilość destruktu do zagospodarowania w ramach rozbudowy DK1 i A1 do parametrów autostrady płatnej na odcinku Tuszyn – granica woj. śląskiego (zgodnie z deklaracją zagospodarowania destruktu złożoną przez wszystkich oferentów, która wynosi 95%), to 459 543t.**

Zagospodarowanie uzyskanego destruktu asfaltowego jest elementem oceny ofert (0-5pkt), a minimalna ilość żądana przez Zamawiającego wynosi 85%.

///



