

**EFEKTYWNE WYKORZYSTANIE
DESTRUKTU ASFALTOWEGO
W PROCESIE PRODUKCJI MMA**

**REKOMENDACJA POLSKIEGO
KONGRESU DROGOWEGO
nr 1/2020**



**POLSKI KONGRES
DROGOWY**



Rekomendacja PKD – Komitetu Narodowego PIARC w Polsce

Na podstawie dotychczasowego stanu wiedzy oraz wniosków z Kolokwium pt. „Nawierzchnie asfaltowe w perspektywie neutralności emisyjnej i gospodarki obiegu zamkniętego” z dnia 7 maja 2020 r.

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy rekomenduje:

1. Na podstawie art. 45 ust. 3 ustawy o odpadach zainicjowanie poprzez ministra właściwego ds. gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym ds. klimatu **opracowanie w drodze rozporządzenia**, własnych przepisów technicznych dotyczących **kryteriów utraty statusu odpadu w odniesieniu do destruktu asfaltowego** oraz wskazanie jako odpadu objętego zwolnieniem, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 i 8, pozyskiwanego w procesie przebudowy i remontów dróg.

Podobne Rozporządzenie dotyczące granulatu z recyklingu dróg opracowano np. w Holandii, która jest jednym z liderów wykorzystania destruktu do produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych. Polski Kongres Drogowy wraz z administracją drogową, uczelniami technicznymi, instytutami badawczymi oraz wykonawcami w Polsce są gotowi do włączenia się do opracowania takiego rozporządzenia. Rozporządzenie należy poddać notyfikacji do Komisji Europejskiej celem sprawdzenia zgodności z odpowiednią dyrektywą.

2. Do momentu wprowadzenia w/w Rozporządzenia:

- a. **Uznanie** w obowiązujących krajowych przepisach prawnych i interpretacjach **destruktu asfaltowego**, który spełnia warunki art. 10 ustawy o odpadach, **jako produktu ubocznego**, bez konieczności ewidencji i wprowadzania do Bazy Danych o Odpadach BDO, bez ograniczenia miejsca i czasu magazynowania oraz bez konieczności uzyskania zezwolenia na zbieranie i/lub przetwarzanie odpadów.

Przedmiot lub substancja, powstające w wyniku procesu produkcyjnego, którego podstawowym celem nie jest ich produkcja, mogą być uznane za produkt uboczny, niebędący odpadem, jeżeli są łącznie spełnione cztery warunki podane w art. 10 ustawy o odpadach. Wytwórca przedmiotu lub substancji, jest obowiązany do przedłożenia marszałkowi województwa właściwemu ze względu na miejsce ich wytwarzania zgłoszenia uznania przedmiotu lub substancji za produkt uboczny.

- b. **Uznanie** w obowiązujących krajowych przepisach prawnych i interpretacjach **procesu budowlanego jako procesu produkcyjnego**. Jako **miejsce wytwarzania** destruktu asfaltowego należy uznać **województwo**, na terenie którego pozyskiwany jest destruktu asfaltowy w procesie przebudowy czy remontu przedmiotowego istniejącego odcinka drogi.

Proces budowlany należy uznać za proces produkcyjny. Wytworzenie destruktu asfaltowego jest nieuniknioną częścią procesu produkcyjnego, jakim jest remont, przebudowa drogi. Produktem tego procesu jest nowa nawierzchnia asfaltowa. Powstanie produktu ubocznego jakim jest destruktu asfaltowy, jego transport na wytwórnię i dalsze ewentualne przetworzenie na granulaty asfaltowe jest częścią zamkniętego procesu produkcyjnego.

- c. W przepisach i procedurach przygotowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji drogowych wskazywać na konieczność zastosowania przetworzonego destruktu asfaltowego w pierwszej kolejności ponownie do produkcji nowych mieszanek mineralno-asfaltowych.

Ze względu na zasady zrównoważonego rozwoju odzyskany z nawierzchni asfaltowych materiał w pierwszej kolejności do ponownej produkcji nowych nawierzchni, a nie marnować na pobocza, drogi leśne czy inne podrzędne jego zastosowania.

3. Przeprowadzenie rewizji przepisów technicznych, stosowanych poprzez administrację drogową, przy udziale przedstawicieli branży, pod kątem zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej ilości granulatu asfaltowego pozyskanego z destruktu do produkcji nowych mieszanek mineralno-asfaltowych.

Na podstawie wyników prac badawczych z zagranicy jak i z Polski, m.in. ostatnio zakończonego programu badawczego RID I/6, można wykorzystywać granulaty asfaltowe odzyskane z nawierzchni asfaltowych w znacznie większym stopniu do ponownej produkcji niż dopuszczają obecne przepisy techniczne stosowane w Polsce.

Efekty zastosowania Rekomendacji:

1. Realizacja zaleceń Unii Europejskiej związanej z neutralnością emisyjną i gospodarką obiegu zamkniętego – Zielony Ład 2050.
2. Ochrona środowiska poprzez znaczne zmniejszenie eksploatacji nieodnawialnych naturalnych źródeł surowców, takich jak kruszywa mineralne oraz poprzez zmniejszenie konieczności ich transportu, często z południa Polski, gdzie występują źródła wysokiej jakości kruszyw stosowanych do budowy dróg lub pozyskiwanych z zagranicy.
3. Oszczędności finansowe przy inwestycjach drogowych poprzez zwiększenie kwoty recyklingu nawierzchni asfaltowych – efektywniejsze wykorzystanie destruktu.
4. Przyspieszenie realizacji inwestycji drogowych poprzez przyspieszenie i usprawnienie decyzji wydawanych przez jednostki administracyjnej.
5. Uzyskanie realnych efektów zrównoważonego rozwoju, które dotyczą społeczeństwa, środowiska i ekonomii w budowie dróg.

W imieniu Zespołu:



dr inż. Igor Ruttmar

Komitet Nawierzchni Asfaltowych PKD



dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz, prof. ucz.

Przewodniczący Rady Programowej PKD



mgr inż. Zbigniew Kotlarek

Prezes Zarządu PKD

Destrukt asfaltowy - fakty

- **Destrukt asfaltowy** zgodnie z normą PN-EN 13108-8 to **mieszanka mineralno-asfaltowa**, która jest uzyskiwana w wyniku frezowania warstw asfaltowych, w wyniku rozkruszenia płyt wyciętych z nawierzchni asfaltowej, brył uzyskiwanych z płyt oraz z mieszanki mineralno-asfaltowej odrzuconej lub będącej nadwyżką produkcji. W celu wykorzystania destruktu do produkcji nowych mieszanek mineralno-asfaltowych należy go ze względów technologicznych produkcji zgranulować, o ile już to nie nastąpiło w trakcie jego pozyskiwania poprzez frezowanie starej nawierzchni.
- **Granulat asfaltowy** zgodnie z normą PN-EN 13108-8 jest to **przetworzony destrukt asfaltowy** o udokumentowanej jakości stosowany jako **materiał składowy w produkcji** mieszanki mineralno-asfaltowej w technologii na gorąco.
- W obecnych przepisach technicznych zarządców dróg dopuszczalna **zawartość granulatu asfaltowego w nowych mieszankach mineralno-asfaltowych jest ograniczona do maks. 20 wzgl. 30 %** w zależności od metody wytwarzania. Badania naukowe, doświadczenia krajowe oraz zagraniczne wskazują, że można zwiększyć tę kwotę oraz poszerzyć dopuszczalny zakres wykorzystania.
- Destrukt asfaltowy **zawiera około 95 % naturalnych kruszyw mineralnych** wysokiej jakości i około **5 % lepiszcza asfaltowego** powstałego przy rafinacji ropy.
- Szacuje się, że w Polsce powstaje **około 4 mln ton destruktu asfaltowego rocznie** w trakcie przebudowy i remontów dróg.
- Wg dostępnych danych Europejskiego Stowarzyszenia Nawierzchni Asfaltowych EAPA, w Niemczech co roku ponad 80 % nowo produkowanych mieszanek mineralno-asfaltowych zawiera granulaty z destruktu asfaltowego. W Polsce ta liczba stanowi obecnie szacunkowo nie więcej niż 20 %.
- Urzędy Marszałkowskie mają **trudności z uznawaniem zgłoszenia destruktu asfaltowego jako produktu ubocznego** i często dochodzi do niejednorodnych interpretacji w zależności od danego urzędu. Ten fakt powoduje, iż ograniczone jest wykorzystanie destruktu asfaltowego w procesie recyklingu nawierzchni asfaltowych.

Referencje / Literatura:

1. Europejski Zielony Ład. https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl
2. Pismo organizacji: OIGD, PZPB, PKD, PWSNA (nr: OIGD 62/2020, PZPB/31/2020, 81/PKD/2020) z dnia 20.04.2020 r. do Wicepremiera, Ministra Rozwoju P. Jadwigi Emilewicz oraz Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka.
3. Pismo organizacji: OIGD, PZPB, PKD, PWSNA (nr: OIGD 63/2020, PZPB/32/2020, 82/PKD/2020) z dnia 20.04.2020 r. do Ministra Klimatu P. Michała Kurtyki.
4. Dokumenty opracowane w ramach projektu RiD I/6 dostępne na stronie <https://www.gddkia.gov.pl/pl/1118/dokumenty-techniczne>:
 - a. Załącznik nr 9.2.1. Wytyczne pozyskania i oceny przydatności destruktu i granulatu asfaltowego do recyklingu na gorąco w otaczarkach
 - b. Załącznik nr 9.2.2. Zalecenia w zakresie produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych z granulatem asfaltowym w otaczarkach o działaniu cyklicznym
 - c. Załącznik nr 9.2.3. Wytyczne cząstkowe w zakresie wymagań i projektowania mieszanek mineralno-asfaltowych z granulatem asfaltowym produkowanym na gorąco.
5. Międzynarodowe seminarium PIARC i IBDiM „Road Pavement Recycling” w Warszawie 2002r. Link do prezentacji <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/News/2005-07-13,2907.htm>
6. KOŁOKWIUM PKD: DESTRUKT ASFALTOWY W BUDOWNICTWIE DROGOWYM, 15.02.2018 <https://kongresdrogowy.pl/konferencja/96-kolokwium-destrukt-asfaltowy-w-budownictwie-drogowym>
7. SEMINARIUM PKD: DROGOWNICTWO PO COP24: NOWY WYMIAR RECYKLINGU, 27.02.2019 <https://kongresdrogowy.pl/konferencja/106-drogownictwo-po-cop24-nowy-wymiar-recyklingu#relacja>

PKD – Komitet Narodowy PIARC

PIARC - Światowe Stowarzyszenie Drogowe, zostało założone w 1909 roku w celu ułatwienia międzynarodowej współpracy we wszystkich kwestiach związanych z drogami i transportem drogowym, który już wtedy rozwijał się niezwykle dynamicznie. Do PIARC należą głównie rządy krajów członkowskich, reprezentowane przez ministerstwa odpowiedzialne za transport. Obecnie członkami PIARC jest przeszło 120 państw.

Polska przystąpiła do tej organizacji już w roku 1919. Nasza administracja reprezentowana jest w stowarzyszeniu przez GDDKiA, a Generalny Dyrektor pełni funkcję Pierwszego Delegata w Polsce. W naszym kraju – jako jednym z przeszło 40 – działa także Komitet Narodowy PIARC. Od lutego 2018 r., na mocy podpisanego porozumienia między stowarzyszeniami, tę rolę pełni Polski Kongres Drogowy. Jest to wyraz uznania PKD za reprezentatywną dla polskiego drogownictwa organizację.

Głównym zadaniem Komitetu Narodowego – poza wspieraniem działań Pierwszego Delegata - jest organizowanie transferu wiedzy na temat budowy i utrzymania dróg, transportu drogowego oraz rozpowszechnianie dobrych praktyk w tych dziedzinach. Nasi przedstawiciele zasiadają w obecnej kadencji 2020-2023 w kilku Komitetach Technicznych PIARC, wymianie wiedzy służą nasze wydarzenia programowe. Dorobek tych działań jest opracowywany i upowszechniany między innymi w formie rekomendacji, kierowanych do bardzo szerokiego grona zainteresowanych budowa i utrzymaniem dróg oraz transportem drogowym.

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy – Komitet Narodowy PIARC

(Światowego Stowarzyszenia Drogowego)

ul. Jagiellońska 80

03-301 Warszawa

e-mail: biuro@kongresdrogowy.pl

www: kongresdrogowy.pl

www: viaexpert.pl

Tel. (22) 675 08 15,

mob. 605 200 214