

Nowe regulacje prawne określają warunki, po spełnieniu których destruktu asfaltowy przestaje być odpadem i może być ponownie wykorzystany jako pełnowartościowy materiał w budownictwie drogowym. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) już korzysta z tych przepisów w praktyce, wprowadzając kryterium wykorzystania destruktu asfaltowego w przetargach. Jak dotąd kryterium to zostało zastosowane w postępowaniach przetargowych dotyczących ponad 20 odcinków dróg ekspresowych i obwodnic.

Korzyści ekologiczne i ekonomiczne

Zastosowanie destruktu asfaltowego przy budowie dróg ma wiele korzyści, zarówno dla środowiska, jak i budżetu. Wykorzystanie materiałów z recyklingu ogranicza ruch pojazdów transportujących surowce, co zmniejsza negatywne oddziaływanie na środowisko i obciąża istniejącą sieć dróg. Ponadto ponowne wykorzystanie destruktu generuje oszczędności, co jest istotne z punktu widzenia efektywności ekonomicznej.

Wykorzystanie nowych przepisów

Wprowadzone przepisy są wynikiem współpracy branży drogowej, w tym GDDKiA, oraz Ministerstwa Klimatu i Środowiska, które w grudniu 2021 roku wprowadziło rozporządzenie dotyczące szczegółowych kryteriów utraty statusu odpadów dla destruktu asfaltowego. Nowe regulacje ułatwiają ponowne wykorzystanie tego materiału, co przynosi wymierne korzyści, pod warunkiem spełnienia wymagań jakościowych i technicznych. Przed rozpoczęciem prac konieczne jest przeprowadzenie badań, aby wykluczyć zawartość szkodliwych substancji, takich jak smoła, a także uzyskanie odpowiednich zezwoleń administracyjnych.

Praktyka w przetargach

W ramach przetargów na realizację ponad 20 zadań drogowych, w tym budowy odcinków dróg ekspresowych i obwodnic, GDDKiA wprowadziła kryterium wykorzystania destruktu asfaltowego. Dotyczy to m.in. takich projektów jak S7 Czosnów - Kiełpin, osiem odcinków S10, czy obwodnice na DK22 i DK28. Takie kryterium stosowane jest również w mniejszych inwestycjach, jak np. na odcinku DK7 Kraków – Libertów.

Innowacje w drogownictwie

GDDKiA, we współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, prowadzi projekty badawcze mające na celu rozwój technologii ponownego wykorzystania destruktu asfaltowego. Jednym z takich projektów jest opracowanie wytycznych dotyczących stosowania destruktu z warstw SMA (mieszanka mineralno-asfaltowa) do nowych warstw ścieralnych. Nowa technologia ma przyczynić się do optymalizacji procesu wymiany nawierzchni drogowych, co wpłynie na trwałość i jakość budowanych dróg.

Znaczenie dla środowiska i gospodarki

Wprowadzenie nowych przepisów i technologii związanych z ponownym wykorzystaniem destruktu asfaltowego ma ogromne znaczenie nie tylko dla GDDKiA, ale także dla całej branży drogowej i podatników. Stanowi to kluczowy krok w kierunku realizacji zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, a także przynosi oszczędności finansowe, które będą odczuwalne w dłuższej perspektywie czasu.

Źródło: GDDKiA