

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie

<https://warszawa.wios.gov.pl/pl/form/r3740,Jakie-sa-warunki-stosowania-destruktu-w-celu-utwardzania-drog.html>
28.04.2024, 07:14

Jakie są warunki stosowania destruktu w celu utwardzania dróg?

Treść pytania

W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej przesyłam kilka pytań odnośnie stosowania destruktu. Destrukt jest to jak wiadomo wierzchnia warstwa asfaltu, która po zerwaniu podczas remontów dróg często trafia do gmin. Tam jest używana w celu utwardzania dróg gruntowych. Z tego co wiem, destrukt dzieli się na kilka typów. Niektóre z nich zawierają w swoim składzie węglowodory aromatyczne WWA. Niektóre nie, ale tak czy owak destrukt powstaje z asfaltu, a asfalt z ropy naftowej.

1. Czy zatem stosowanie destruktu w celu utwardzania dróg gruntowych nie szkodzi środowisku naturalnemu?
2. Czy destrukt zawiera związki szkodliwe dla zdrowia?
3. Czy mogą one przedostawać się do wód gruntowych?
4. Czy są jakieś normy, które powinien spełniać destrukt używany do utwardzania dróg?
5. Jak zbadać czy dany destrukt zawiera szkodliwe związki czy nie? Czy gmina może skorzystać z ekspertyzy każdej firmy, która się tym zajmuje, czy jest może jakaś lista firm posiadających do tego stosowne uprawnienia?

Odpowiedź

W odpowiedzi na nadesłane dnia 19 marca 2010 r. pocztą elektroniczną pytanie w sprawie stosowania destruktu, przekazujemy wyjaśnienia: Według rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206), odpady asfaltów, smoł i produktów smołowych mogą być kwalifikowane jako:

- odpady niebezpieczne - asfalt zawierający smołę (kod 17 03 01*).
- odpady inne niż niebezpieczne - asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (kod 17 03 02).

1. Odpady o kodzie 17 03 01* i 17 03 02 nie zostały uwzględnione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. Nr 49, poz. 356). Wynika z powyższego, że odpady te nie mogą być wykorzystywane do utwardzania powierzchni terenów, budowy wałów, nasypów drogowych, podbudów dróg i autostrad.

2. Destrukt może zawierać śladowe ilości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych związanych w asfalcie. Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) są bardzo słabo rozpuszczalne w wodzie.

3. Badaniami, w tym destruktu, zajmują się wyspecjalizowane laboratoria. WIOŚ w Warszawie nie posiada wiedzy na temat wykazu firm wykonujących ekspertyzy w zakresie, o którym mowa w pkt 5 Pana pisma.

Laboratorium Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie z destruktu może wykonać testy wymywalności parametrów: WWA, olej mineralny, BTX i wskaźnik fenolowy.

4. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) definiuje pojęcie budowy drogi (art. 4 pkt 17) oraz pojęcia przebudowy drogi (wykonanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany pasa drogowego - art. 4 pkt 18 ustawy). Wykonanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym, zdefiniowane zostało jako remont drogi (art. 4 pkt 19).

Zakładając, że zapytanie dotyczy przebudowy lub remontu drogi, do którego używany jest destrukt asfaltowy informuję, że realizacja takich inwestycji wymaga uprzedniego zgłoszenia w trybie art. 30 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2006r., Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), właściwemu miejscowo organowi administracji architektoniczno - budowlanej. Zgodnie z art. 30 ust. 5 ustawy - Prawo budowlane zgłoszenia należy dokonać przed terminem zamierzonego rozpoczęcia robót budowlanych. Do wykonania robót budowlanych można przystąpić, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia właściwy organ nie wniesie, w drodze decyzji, sprzeciwu. Jeżeli realizacja robót budowlanych może spowodować np. pogorszenie stanu środowiska, właściwy organ może w drodze decyzji, o której mowa w art. 30 ust 5 nałożyć obowiązek uzyskania pozwolenia na budowę (art. 30 ust. 7).

Wynika z tego, że ocena przydatności wyrobu użytego do remontu lub przebudowy drogi oraz możliwość pogorszenia stanu środowiska w wyniku jego użycia powinna nastąpić w opisanej wyżej procedurze.

Ponadto informuję, że zagadnienia dotyczące norm jakościowych materiałów używanych do budowy lub remontów dróg oraz wpływu stosowanych materiałów na zdrowie nie należą do zakresu działalności Inspekcji Ochrony Środowiska.