

Motion

1984/85: 877

Paul Lestander

Återvinning av asfalt

Den totala mängden nyproducerad asfalt per år i Sverige beräknas uppgå till 7 miljoner ton. Den mängd asfalt som återvanns och processades som varmblandad utgör ca 0,3 %. Som jämförelse kan nämnas att ARRA som är asfaltåteranvändarnas internationella organisation beräknar en återvinningsgrad i USA 1988 på 40–50 %. Sverige ter sig i dessa sammanhang som ett återvinnings u-land. Denna tröga utveckling kostar Sverige stora summor, pengar som kunde användas till andra angelägna behov. Man kunde kanske förstå handlingsoförmågan om det vore en ny teknik. Så är inte alls fallet.

Tekniken presenterades redan 1915 vid marknadsföringen av Warren Brothers portabla asfaltverk av trumblandningstyp. Detta asfaltverk upphettade och bearbetade sandasfaltbeläggningar. Denna metod blomstrade i tätorterna i östra USA under 15–20 år. Uppbyggnaden av nya oljeraffinaderier skapade nya förutsättningar, och verksamhetens lönsamhet minskade.

I Stockholm återanvändes gamla asfaltbeläggningar under andra världskriget. Det var bristande tillgång på ny asfalt som ledde till detta. I ett utlåtande från statens väg- och trafikinstitut skriver Lars-Göran Wågberg om den nuvarande utvecklingen.

Den accelererande prisutvecklingen på asfaltprodukter under 1970-talet har medfört att återanvändningstekniken på nytt har aktualiserats. Nya tekniker och utrustningar har utvecklats som ur kostnadssynpunkt kan konkurrera med konventionella metoder för underhåll av bituminösa beläggningar. Alternativa underhållstekniker är i dag mer intressanta än tidigare beroende på att det under senare år har skett en omfördelning av resurserna från byggande till underhåll av det vägnät som byggts upp under efterkrigstiden. Det ställs också högre krav på underhållsteknikerna i dag eftersom trafikandelen och då främst den tunga trafikens andel har ökat kraftigt.

Asfaltbetongbeläggningarna på våra större gator och vägar måste i regel åtgärdas på grund av nedslitna slitlager och/eller plastiska deformationer i hjulspåren. Genom återanvändning kan många av dessa skador åtgärdas med mindre tillskott av nytillverkad asfaltmassa samtidigt som vägbanans geometri inte förändras. På vägar med fler än ett körfält i varje körriktning behöver endast det förslitna eller skadade körfältet åtgärdas. Vid underhåll av gator och vägar vilkas höjdläge begränsas av exempelvis trottoarkanter, refuger och nedstigningsbrunnar medför återanvändningen ytterligare fördelar.

Praktisk modell för återvinning av asfalt

För att ekonomisera återvinning av asfalt vid omkörning i verk erfordras en viss kvantitet. Med nuvarande teknik torde denna mängd behöva vara minst 8 000 ton per uppställningsplats.

I medelstora och större kommuner torde denna kvantitet tämligen lätt kunna erhållas, medan små kommuner inte årligen kan uppnå detta. På sådana ställen kan man med fördel använda sig av centralt belägna upplag tills erforderlig mängd erhållits.

Här gäller att en samordning måste ske genom olika väghållare, el- och vattenverk, televerk m. m.

Vid alla ingrepp där asfalt grävs eller fräses upp måste asfalt avskiljas från övriga tippmassor och fraktas bort till ett särskilt upplag. Som exempel kan nämnas vägomläggningar, genomgrävningar för fjärrvärme och andra el- och kabelgenomgångar m. m.

I Malmö och Göteborg har denna modell använts under ett par års tid, och kommunerna har tagit vara på betydande mängder asfalt. I Stockholm och andra större kommuner skulle denna modell få sådan omfattning att ett eller flera verk för återvinning av asfalt skulle kunna vara i bruk kontinuerligt under beläggningssäsongen.

För att få god ekonomi, inte bara ur nationalekonomisk synpunkt utan även för väghållare, krävs endast en samplanering och en framförhållning på planerade åtgärder.

Miljövinster vid asfaltåtervinning

Grustäkter utgör stora ingrepp i vår natur. Gruset är en ändlig naturresurs. Det börjar rada en viss knapphet på naturgrus i de områden där behovet av grus kommer att bestå. Läggnig av ett helt nytt material innebär en ökad användning av grus jämfört med återvinning. Nytt material kräver också mera transporter, vilket innebär större oljeförbrukning. Framtagning och eventuell krossning medför även det förbrukning av olja.

Tva norska undersökningar har utförts om utsläpp av oljedelar från asfalt; den ena av Sentralinstitut for Industriell Forskning och den andra av Norsk Institut for vannforskning. Den senare har ännu inte avgett sin slutrapport. I littills tillgängliga meddelanden tyder på obetydliga föroreningar. Men även med den förutsättningen blir riskerna mindre om asfalten återvinns än om den dumpas.

Arbetsmiljöproblem kring asfalthantering har uppmärksamrats. I avvaktan på de mätningar och tester som kan komma tas inte dessa upp i denna motion.

Som tidigare nämnts nyproduceras i Sverige ca 7 miljoner ton asfalt. Om vi skulle återvinna 40 % av denna mängd skulle detta innebära mycket stora besparingar. Med ett bindemedelspris på 2 000 kr. per ton skulle besparingen

med en fyraprocentig bindemedelsdel i återvinningsmassorna utgöra 224 milj. kr. enbart för bindemedlet. Räknar man sedan in 2 688 000 ton stenmaterial å 30 kr. innebär detta ytterligare ca 260 milj. kr.

Hemställan

Under hänvisning till det anförda föreslås
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åtgärder
bör vidtas för att förbilliga upprustning av vägnätet genom
återvinning av asfalt.

Stockholm den 22 januari 1985

PAUL LESTANDER (vpk)