

Marek Sobiecki

Prezes Zarządu

Centrum Utylizacji Opon

Organizacji Odzysku S.A.

Rozwój możliwości zagospodarowania zużytych opon na świecie i w Polsce.

Jak przedstawiono powyżej, w chwili obecnej nie ma w Polsce problemu z zagospodarowaniem zużytych opon.

Zgodnie z podanymi wcześniej danymi, zdecydowana większość zużytych opon w naszym kraju (ok. 70%) jest zagospodarowana w procesie odzysku energetycznego, następującego poprzez ich spalanie, głównie w cementowniach.

Możliwości w tym zakresie są znacznie większe. Cementownie, które obecnie spalają zużyte opony, w całości lub w kawałkach, mogą jeszcze powiększyć przyjmowany tonaż. Także pozostałe cementownie uruchamiają, czy chcą w najbliższej przyszłości uruchomić ten proces.

Tak więc same cementownie w Polsce (nie licząc elektrociepłowni i instalacji z innych sektorów gospodarki), mogłyby zagospodarować znacznie więcej zużytych opon niż powstaje ich w ciągu roku w naszym kraju.

Sytuację tę należy ocenić pozytywnie, nie tylko z uwagi na niższe koszty takiego sposobu zagospodarowania odpadów, w stosunku do recyklingu materiałowego, ale również biorąc pod uwagę efekty ekologiczne. Przeprowadzane w wielu krajach analizy „cyklu życia” opon jednoznacznie bowiem wskazują na większe efekty ekologiczne spalania zużytych opon w cementowniach.

Niemniej, istotna, bo blisko 30 – procentowa, część całej masy odpadów z opon poddawana jest w Polsce recyklingowi oraz wykorzystywana w ramach procesu R – 14.

Poziom ten wynika z aktualnych możliwości eksportu części produkowanych produktów oraz zapotrzebowania rynku krajowego w tym zakresie.

Jak na razie nie bardzo widać możliwości na znaczące zwiększenie poziomu faktycznie wykonywanego recyklingu zużytych opon w Polsce, bez dodatkowego wsparcia finansowego ze strony państwa. Natomiast statystyczne zwiększenie poziomu wykonanego recyklingu nie będzie możliwe bez zmiany definicji odzysku i recyklingu w polskim prawie. Chodzi o wspomniany już powyżej, wyodrębniony w ustawie o odpadach, tzw. proces R-14, będący inną formą odzysku,

Działania w tym zakresie nie mogą być w Polsce formalnie zaliczane do recyklingu (choć w praktyce niektórzy przedsiębiorcy tak postępują), natomiast w innych krajach unijnych i pozostałych, są właśnie tak interpretowane, gdyż proces R-14 nie jest nigdzie wyodrębniony w prawie. Przede wszystkim nie ma go w prawie unijnym.

Do procesu recyklingu zużytych opon, które bez żadnej wątpliwości nie są i nie powinny być zaliczane do procesu R-14, należy wykorzystanie granulatu z opon do produkcji:

- nawierzchni obiektów sportowych
- asfaltu wzbogaconego granulatem
- elementów służących wibroizolacji i tłumieniu drgań
- elementów służących izolacji akustycznej
- elementów bezpieczeństwa drogowego
- innych wyrobów gumowych

Wszystkie powyżej wymienione kierunki recyklingu zużytych opon bardzo dynamicznie rozwijane są w świecie, przy czym pod względem masy wykorzystywanego granulatu gumowego w ostatnich latach znacząco rozwija się wykorzystywanie granulatu gumowego z zużytych opon w procesie wzbogacania asfaltu.

Istnieją aż trzy bardzo istotne powody dodawania granulatu gumowego do asfaltu:

- zwiększenie (kilkunastokrotnie) bezpieczeństwa na drodze w dni „deszczowe”
- znaczne zmniejszenie hałasu
- wydłużenie (2-3 krotnie) żywotności nawierzchni drogowej.

W Stanach Zjednoczonych już ponad 16% dróg pokrytych jest asfaltem z dodatkiem granulatu gumowego, a coraz więcej krajów europejskich zaczyna zmierzać w tym samym kierunku.

Najistotniejszą barierą dla szybkiego rozwoju budowy dróg z granulatem gumowym są jednak ich wyższe koszty (granulat gumowy jest stosunkowo drogi, z uwagi na dużą energochłonność procesu jego produkcji). Toteż wiele państw decyduje się na „wzbogacenie” asfaltu granulatem na bardziej niebezpiecznych odcinkach dróg, np. na wiaduktach, ostrych zakrętach, przejazdach kolejowych.

Ale rządy niektórych państw europejskich zdecydowały się desygnować stosowne środki finansowe, by pokryć różnicę kosztów między asfaltem z granulatem gumowym i bez tego granulatu. Tak jest np. w Hiszpanii, gdzie dzięki tym działaniom ok. 40% zużytych opon przerabianych jest na granulat dodawany do asfaltu (realizowany tam poziom recyklingu osiąga dzięki temu aż 50%). Podobną politykę wprowadziła Słowacja.

We Włoszech wiele samorządów lokalnych decyduje się na finansowe wspieranie udziału granulatu gumowego w asfalcie, na drogach, za które odpowiada.

W Polsce ten kierunek wykorzystywania granulatu gumowego jest wciąż na etapie prób. Nadal koszty wielu inwestycji, w tym drogowych, liczymy wyłącznie „na początku” ich realizacji, nie myśląc o kosztach ponoszonych w trakcie ich eksploatacji.

Nie jesteśmy też liderem budowy obiektów sportowych ze sztuczną trawą, gdzie podłożem jest mieszanka piasku kwarcowego i granulatu gumowego, czy bieżni lekkoatletycznych lub kortów tenisowych, których nawierzchnie tworzone są z mieszaniny granulatu gumowego z poliuretanem. W innych krajach te przedsięwzięcia stanowią znaczący udział w łącznym recyklingu zużytych opon.

Zaskakująco natomiast zostaliśmy światowym liderem kółeczek gumowych do kontenerów śmieciowych, wykonywanych właśnie z granulatu gumowego, wytwarzanego w Polsce. Sprzedawane są one z dużym powodzeniem na wszystkich kontynentach.

Produkujemy także inne wyroby gumowe z udziałem granulatu, jak choćby elementy bezpieczeństwa drogowego, wycieraczki czy dywaniki samochodowe, lecz ilości wykorzystywanego granulatu pochodzącego ze zużytych opon nie są zbyt duże.

Osiągnięty łączny poziom recyklingu zużytych opon w Polsce przekroczył wprawdzie w roku 2007 wysokość 23% (według danych ze sprawozdań marszałkowskich), lecz mieszczą się w tym także pewne ilości wyeksportowanego granulatu oraz trochę „na wyrost” zaliczone do recyklingu niektóre procesy, zaliczane zgodnie z polskim prawem do R-14.

Warszawa, luty 2009