



"Sverige i världen"

I början av oktober genomfördes en internationell konferens om gummiasfalt i Las Vegas. Konferensen hålls vart tredje år och är den kanske viktigaste källan till information om framstegen med däckgummi inblandat i asfalt.

Området har en mycket stor potential eftersom asfaltens egenskaper förbättras på ett antal områden genom inblandningen. Livslängden kan ökas, det går att lägga tunnare lager, brus kan minskas, avrinning förbättras, sprickbildningar minskas, återhämtning från belastning och spårbildning ökas och så vidare om man använder inblandning av däckgummi på rätt sätt i vägar. Totalt sett kan då kostnaden över tid minskas för att ha bra vägar.

Internationellt pågår ett stort antal forsknings- och verifieringsprojekt och cirka 55 av dessa avrapporterades vid konferensen från olika universitet, myndigheter och delstater. Det kanske mest intressanta från beställarhåll var att delstaten Kalifornien nu lagstiftat om att minst 50 procent av all beläggning från och med 2015 ska ha minst 15 procent inblandning av däckgummi i bitumen.

Från Europa märktes till exempel presentationen från Italien som visade att påverkan på hälsa hos asfaltarbetare inte försämras vid inblandning av gummi. Sverige

deltog med representation från Trafikverket och några leverantörer och entreprenörer. Trafikverket åtnjuter en mycket stor respekt i dessa sammanhang och det var inte utan en viss stolthet man konstaterade att det svenska arbetet med gummiasfalt refererades till i många presentationer.

Under frågestunderna vände man sig ofta till de svenska representanterna för att få klarhet. Mycket av respekten för de svenska kunskaperna bygger på att vi har jobbat strukturerat och metodiskt inom detta mycket komplexa område där många parametrar behöver vara rätt för att slutresultatet ska bli bra. Sverige har byggt upp en ledande position inom detta område. Med detta i bagaget känns det extra inspirerande att fortsätta arbetet med gummiasfalt men också att i Sverige leda utvecklingen på flera områden. Däckgummi är ett högteknologiskt material som med tiden kommer att värderas högt inom ett antal områden.

Fredrik Ardefors

1994 bildade däckbranschen Svensk Däckåtervinning AB, SDAB. Bolaget är branschens svar på förordningen om producentansvar och har till uppgift att organisera insamlingen och återvinningen av alla uttjänta däck. SDAB representerar också däckbranschen gentemot myndigheterna.

Bolaget ägs av Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening DFTF och Däckspecialisternas Riksförbund DRF med regummeringssektionen RS.

Överskott i SDAB används uteslutande till att säkerställa framtida insamling och återvinning av den totala mängd däck som finns på marknaden i Sverige.



Frågor och svar

Fråga: Måste vi ta emot gamla däck kostnadsfritt?

Svar: Ja. Det företag som säljer däck är skyldigt att ta emot uttjänta däck. Det gäller även om ni inte får sälja några nya däck. Er skyldighet gäller bara ett mindre antal däck. Om någon kommer med en större mängd kan ni hänvisa till SDAB eller Ragn-Sells i Partille, 031-336 28 65, så hjälper vi till.

En del uttjänta däck används till sprängmattor, fendrar eller annat. Vår uppfattning är att då har producentansvaret upphört för vår branschdel. Hänvisa till SDAB om det uppstår problem med gränsdragning.

Däcken ska vara demonterade från fälgen, i annat fall har ni rätt att ta skäligt betalt för "källsorteringen".

Fotbolls-VM 2015 spelades på konstgräs

FIFA:s beslut att arrangera damernas fotbolls-VM på konstgräs har diskuterats. Forskningen visar att konstgräs i sig inte bidrar till ökad skaderisk men däremot kräver ett annorlunda spelupplägg.

Bollen rullar och studsar lite olika på gräs och konstgräs. Men det varierar beroende på hur planen är konstruerad. Vissa spelare anser att konstgräs ger en snabbare och mera teknisk sport.

Läs mer på gummiportalen.se.



I väntans tider

Trafikverkets projekt med inblandning av gummi i asfalten i nuvarande form har pågått sedan 2007. Torsten Nordgren på Trafikverket arbetar med projektet.

– Inblandning av gummigranulat från rivna bildäck i asfaltbeläggningar är långt ifrån en ny teknik, i Sverige gjordes de första försöken i mitten på sjuttioalet, jag var med redan då, berättar Torsten. Genom åren har vi haft olika infallsvinklar och testat ett flertal olika varianter på inblandning av gummi. Vi har bland annat tittat på trafiksäkerhet beträffande frost och halka, bättre beständighet för ökad livslängd, sprickbildning och bullerdämpning. Ekonomin har dessutom alltid funnits med i utvärderingarna.

– Nu måste vi invänta svaren på de studier av hälsoeffekter på asfaltarbetarna som Arbets- och miljömedicin vid Lunds Universitet håller på med innan vi kan gå vidare. Tyvärr har deras rapport försenats och lär inte komma förrän till våren.

– Vi har räknat med fortsatt verksamhet under 2016 men kan i

dagsläget inte säga hur eller i vilken omfattning. Alla testresultat hittills visar att det finns en potential med materialet och att det vore förödande med ett stopp nu. Då skulle det bli mycket svårt att återstarta senare. Mer uppföljning behövs, tyvärr tar det lång tid att följa och utvärdera olika typer av beläggningar.

– Inom området gummimodifiering av asfalt sker det mycket i vår omvärld just nu, nya tekniker kommer kontinuerligt fram. För att skapa en marknad behövs det nog fler intressenter som engagerar sig och vi behöver jobba med olika material och tekniker för att säkerställa att vi får rätt prestanda och en god arbetsmiljö vid användning av gummi i asfaltbeläggningar. Vi har en pågående dialog med beläggningsbranschen samt med både SDAB och Ragn-Sells.

Tankar från ordförande

SDAB har sett till att vi har en väl fungerande organisation för omhändertagandet av uttjänta däck i Sverige. Bolagets verksamhet har nu ytterligare finslipats under ledning av vår nye VD Fredrik Ardefors. Nya frågor dyker upp fortlöpande och de ska hanteras på ett effektivt sätt.

Eftersom insamlingsverksamheten fungerar väl har vi kunnat lägga mer energi på frågor kring hur vi kan omvandla de uttjänta däcken till råvara.

På Re:Bounce evenemanget vi hade i våras var många aktörer samlade och en mängd intressanta frågor diskuteras. Tillsammans med flera aktörer arbetar vi nu vidare för att hitta nya spännande avsättningsområden.

En viktig del i arbetet är att få materialet omvärderat från avfall till råvara. Ibland kan den nuvarande synen på återvunnet däckmaterial te sig alltför byråkratisk.

SDAB är ett aktiebolag med särskild vinstutdelningsbegränsning, en tämligen ny bolagsform. Den innebär att vinsten ska återinvesteras i verksamheten. Vårt mål är att hela vår verksamhet på sikt ska bli självfinansierande.

Just nu fokuserar vi på upphandling av entreprenör för kommande avtalsperiod.



FOTO: ÅKE GUNNARSSON



Insamling i praktiken

Insamling av däck på verkstäderna har nu pågått i mer än 20 år. Vi besökte en verkstad för att höra hur de tycker att det fungerar. Janne Boudrie på Strengbergs Däck i Södertälje är i stort sett nöjd.

– Antingen ringer vi och bokar hämtning eller beställer på nätet. Det är snabbt och effektivt. Alla däck oavsett storlek läggs i en stor container och när det är dags för hämtning plockas de upp med en gripklo. Killarna som kommer och hämtar är duktiga. Vi har en uppgörelse att containern ska stå så placerad att hämtning kan ske även på tider då vi inte har öppet.

– Vi är en stor verkstad och under högsäsong måste vi ha hämtning varje vecka. Ibland är det problem att vi inte får besked om när hämtningen kan ske. Vi har påtalat problemet fle-

ra gånger, men det är svårt att få till logistiken ordentligt.

– I vår närhet finns ett par mindre verkstäder som inte själva kan förvara de uttjänta däcken så de får lämna sina däck hos oss. Oftast går det bra men när vi själva har fullt blir det lite knepigt.

– Kostnaden för återvinning ska ju särredovisas på fakturan så kunderna vet vad de betalar för. I början var det flera som undrade vad det innebar men nu får vi inte så många frågor om det längre.



Styrelsen i SDAB

SDABs styrelse består av Patrik Sjölin, vice vd Colmec Group, Jacob Lamberg, vd Kransens Gummi, Lars Zacharoff, ordförande SDAB, Fredrik Ardefors, VD SDAB, Lars Bergmark, försäljningsdirektör Pirelli Tyre Nordic AB, Ulrica Söderström, vd Nokian samt

Susanna Hilleskog, vd Trelleborg Wheel System Nordic AB.

Lennart Lomaeus från Michelin och Per-Åke Beijersten från Nokian har lämnat styrelsen i samband med pensionering.



Ladda ner statusrapporten

Tillsammans med Tommy Edeskär vid Luleå tekniska universitet har SDAB tagit fram en statusrapport. Där redogörs för användningsområden och efterfrågan på förädlad material från uttjänta däck. Ladda ner rapporten på www.sdab.se.

Cassandra Oil och Ragn-Sells inleder samarbete

Cassandra Oil äger patenterade rättigheter till och tillverkar teknik för pyrolys. Ragn-Sells, SDABs entreprenör, har kontroll över stora flöden kolvätehaltigt avfall som bedöms vara lämpade för behandling med pyrolys och där Cassandra Oils teknologi skulle kunna ge ökad miljönytta jämfört med dagens lösningar och stödja samhället i skiftet mot en cirkulär ekonomi.

Gummiportalen

På www.gummiportalen finns kunskap om användning av däckgummi i olika sammanhang. Den är en sammanställning av den forskning som bedrivs vid bland annat Luleå Tekniska Universitet i samarbete med stat, kommun och näringsliv.

Konstgrässeminarium

Luleå tekniska universitet arrangerar konstgrässeminarium den 9 december tillsammans med Stockholms Stad och Sveriges Fritids- och Kulturförbundet. För mer information kontakta simon.magnusson@ltu.se.



Förlåtande beläggningar

På SP, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, arbetar man med att få fram säkrare cykel- och gångbanor. Viveca Wallqvist forskar inom området.

– Vi forskar för att få fram vägbeläggningar som är bättre anpassade för cyklister än de vi har idag. Om vi kan hitta förlåtande beläggningar, där skadorna blir mindre vid omkullkörning, skulle vi kunna få fler att cykla. Med inblandning av gummi i materialen hoppas vi få fram en sådan produkt.

– Tillsammans med bland andra PEAB testas bland annat olika partikelstorlek på gummigranulatet och olika blandningar för att få fram en konsistens som fungerar för utläggning. Många kommuner arbetar med att förbättra cykelvägarna och de är intresserade av konceptet.

– Detta projekt har fått stöd på 5 miljoner kronor från Vinnova som sträcker sig över 3 år.

Projektmål

- Minskade skador på cyklister och fotgängare.
- Ökat antal cyklister och fotgängare genom satsningar som ger trygghet i förlåtande miljöer.
- Förbättrad folkhälsa genom aktiv transport, stillasittande leder till ökad dödlighet och depressioner.
- Minskad förbränning av gummi.

Återvinningsavgifter

Följande avgifter gäller mellan SDAB och däckimporterande leverantörsföretag.

■ Kategori 1	Personbils- och MC-däck	16 kr
■ Kategori 1R	Svenskregummerade personbilsdäck	10 kr
■ Kategori 2A	Entreprenad- och större traktordäck	425 kr
■ Kategori 2B	Entreprenaddäck större än 29"	1 000 kr
■ Kategori 3	Lastvagnsdäck	100 kr

Moms tillkommer på priserna. Exakta avgiftsgränser mellan däckdimensioner, undantag etc, finns på www.sdab.se eller på tel 08-50 60 10 55 (SDAB).

SDABs entreprenör för insamling och återvinning

RAGN SELLS

Ragn-Sells Däckåtervinning AB
Anders Lindblom
Heljestorp 150, 462 73 Vänersborg
Tel 031-336 28 65
E-post
anders.lindblom@ragnsells.se
dackhamtning@ragnsells.se

SDAB
SVENSK DÄCKÅTERVINNING AB

Postadress
Box 124, 185 22 Vaxholm
Besöksadress
Strandgatan 3
Tel 08-50 60 10 55
E-post info@sdab.se
Webbplats www.sdab.se
Produktion: defacto ab