

---

**PRACE**

**Instytutu Ceramiki  
i Materiałów Budowlanych**

---

***Scientific Works***  
of Institute of Ceramics  
and Building Materials

---

**Nr 8**

ISSN 1899-3230

**Rok IV**

**Warszawa–Opole 2011**

---

*MAREK GAWLICKI\**  
*WOJCIECH WONS\*\**

# **Popioły lotne z kotłów fluidalnych jako składniki popiołowo-cementowych spoiw drogowych**

Popioły lotne z kotłów fluidalnych są wykorzystywane w drogownictwie w stosunkowo niewielkich ilościach. Projekt normy prEN 13282-2:2010 wymienia je jednak jako jeden ze składników głównych hydraulicznych spoiw drogowych. W pracy przedstawiono wstępną ocenę możliwości takiego wykorzystania popiołów lotnych oraz dokonano klasyfikacji zawierających je spoiw w oparciu o kryteria prEN 13282-2:2010. Wskazano również na konieczność wykonywania badań wytrzymałościowych spoiw nie na zaprawach o stałym w/s, lecz na zaprawach o określonej konsystencji. Badania wykazały, że zgodnie z kryteriami prEN 13282-2:2010 omawiane spoiwa w zależności od składu można zaklasyfikować do klas od N1 do N4.

## **1. Wprowadzenie**

Ograniczenie zużycia nieodnawialnych surowców naturalnych i zastąpienie ich, w jak największym stopniu, odpadami przemysłowymi jest jednym z istotnych elementów realizacji strategii zrównoważonego rozwoju. Jest to szczególnie ważne w dziedzinach gospodarki, w których zużywane są duże ilości surowców, głównie w pracach inżynierskich, w tym również w drogownictwie.

Popioły lotne w drogownictwie, niezależnie od ich wykorzystania jako integralnych składników cementów i betonów [1–3], mogą być użyte do tworzenia podbudów drogowych oraz stabilizacji podłoża, gdzie spełniają rolę składników aktywnych hydraulicznie oraz mikrokruszywa. Przekrój poprzeczny warstw konstrukcji drogowej przedstawiono schematycznie na rycinie 1, zaznaczając kolorem czerwonym warstwy, które mogą być współtworzone z udziałem spoiw popiołowych.

---

\* Dr hab. inż., Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych w Warszawie, Oddział Inżynierii Materiałowej, Procesowej i Środowiska w Opolu.

\*\* Dr inż., Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie.



Źródło: Ryc. 1–5 opracowanie własne.

Ryc. 1. Schemat przekroju poprzecznego konstrukcji drogowej

Popioły lotne mogą współtworzyć spoiwa drogowe o relatywnie dużej wytrzymałości, wykorzystywane do wytwarzania np. chudych betonów lub mieszanek gruntowo-spoiwowych, a także stanowić gotowe do użycia „stabilizacje” o zadanej wytrzymałości. Korzyści wynikające z zagospodarowania popiołów lotnych w budownictwie drogowym są trojakiego rodzaju:

- **ekonomiczne**, wynikające z obniżenia kosztów materiałowych, w wyniku zastąpienia części tradycyjnych spoiw i kruszyw mineralnych, otrzymywanych z surowców naturalnych, znacznie tańszymi odpadami;
- **techniczne**, na które składa się pożądaną zazwyczaj w tego rodzaju pracach drobne uziarnienie popiołów lotnych, ich alkaliczny odczyn oraz aktywność hydrauliczna wielu składników prowadząca do utworzenia uwodnionych krzemianów wapnia C-S-H, które poprawiają mikrostrukturę podbudowy drogowej oraz ulepszonych gruntów;
- **środowiskowe**, spowodowane głównie tym, że zagospodarowanie popiołów lotnych eliminuje ich składowanie, ogranicza emisję antropogenicznego CO<sub>2</sub> do atmosfery w wyniku mniejszego zapotrzebowania na tradycyjne spoiwa (cementy powszechnego użytku i wapno) oraz zmniejsza zużycie nieodnawialnych surowców naturalnych.

W budownictwie drogowym wykorzystywano dotychczas głównie popioły lotne z konwencjonalnych kotłów pyłowych, w których spalany jest węgiel kamienny; rzadziej stosowane były popioły z węgla brunatnego [4–5]. Uruchomienie wielu dużych kotłów fluidalnych spowodowało powstanie nowych typów odpadów, które znacznie różnią się od konwencjonalnych popiołów lotnych [6]. Ich racjonalne zagospodarowanie wymaga systematycznych badań i wskazania kierunków wykorzystania dużych mas wspomnianych odpadów, między innymi w drogownictwie.

O ile liczba publikacji i opracowań dotyczących konwencjonalnych popiołów lotnych jest na tyle duża, że stopień poznania problemów związanych z ich wykorzystaniem można uznać za wystarczający, to liczba dostępnych informacji o popiołach lotnych z kotłów fluidalnych jest relatywnie mała [7]. Nie stanowią one również przedmiotu powszechnie stosowanych nadal norm z serii PN-S – Drogi

samochodowe [8–9]. We wdrażanych aktualnie normach z serii PN-EN 14227 – Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym [10–12] ich autorzy starają się w ograniczonym zakresie rozwiązać ten problem i wskazują na możliwość wykorzystania popiołów lotnych z kotłów fluidalnych jako składnika hydraulicznych spoiw drogowych spełniających wymagania projektów serii norm prEN 13282 – Hydraulic road binders [13–15]. Obiektywnej ocenie przydatności popiołów lotnych z kotłów fluidalnych w drogownictwie nie sprzyja przekonanie wielu przedsiębiorców, że opublikowane wyniki badań mogą być wykorzystane przez konkurencję, stając się tym samym wynikami „gospodarczo straconymi”.

Celem pracy jest dokonanie wstępnej oceny możliwości wykorzystania popiołów lotnych z kotłów fluidalnych jako składnika popiołowo-cementowych spoiw drogowych oraz dokonanie ich klasyfikacji w oparciu o kryteria prEN 1382-2:2010.

## 2. Badania

Materiałami wyjściowymi użytymi do przygotowania mieszanek spoiwowych stanowiących przedmiot badań były: konwencjonalny popiół lotny z węgla kamiennego, popiół lotny z kotła fluidalnego oraz zmielony klinkier portlandzki. Ich analizy chemiczne zestawiono w tabeli 1.

T a b e l a 1

*Wyniki analiz chemicznych konwencjonalnego popiołu lotnego, popiołu z kotła fluidalnego oraz klinkieru portlandzkiego*

Oznaczany składnik	Zawartość [% m/m]		
	konwencjonalny popiół lotny	popiół lotny z kotła fluidalnego	klinkier portlandzki
Straty prażenia	1,62	5,72	0,32
SiO <sub>2</sub> + cz. n.	51,28	38,34	21,33
Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	24,95	19,91	5,25
Fe <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	7,95	7,86	3,04
TiO <sub>2</sub>	1,21	0,88	0,27
CaO	3,80	12,30	65,76
MgO	2,33	2,62	1,13
Na <sub>2</sub> O	2,12	2,06	0,75
K <sub>2</sub> O	2,51	1,75	1,44
Cl	0,23	0,21	0,02
SO <sub>3</sub>	1,00	7,51	0,42
P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	0,74	0,23	0,01
CaO <sub>w</sub>	–	3,49	1,00

Uwagi: Zawartość CaO określa całkowitą zawartość CaO w badanym materiale, łącznie z wolnym tlenkiem wapnia (CaO<sub>w</sub>).

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne.

Badania XRD wykazały, że w konwencjonalnym popiele lotnym, obok fazy szklistej (podwyższone tło dyfraktogramu), występuje mullit, kwarc oraz hematyt. Obecny jest prawdopodobnie również magnetyt  $\text{Fe}_3\text{O}_4$ .

W popiele lotnym z kotła fluidalnego, obok substancji semikrystalicznej stanowiącej produkt dehydratacji i dehydroksylacji skały płonnej (podwyższone tło dyfraktogramu), stwierdzono występowanie kwarcu, anhydrytu i tlenków żelaza. Obecny jest również wolny CaO oraz pewne ilości niespalonego węgla (ponad 3%).

Wyniki oznaczeń miałkości popiołów lotnych (pozostałości na sicie # 45  $\mu\text{m}$  przy przesiewaniu materiału na mokro) były następujące: konwencjonalny popiół lotny – 29,1%, popiół lotny z kotła fluidalnego – 34,4%, zaś wskaźniki aktywności pucolanowej omawianych popiołów, oznaczone zgodnie z wymaganiami normy PN-EN 450-1+A1:2009, wynosiły odpowiednio: po 28 dniach twardnienia – 96,2% i 97,2%, po 90 dniach – 101,4% i 102,2%.

Z opisanych wyżej materiałów przygotowano 10 mieszanek spoiwowych o składach podanych w tabeli 2.

Tabela 2

*Skład mieszanek spoiwowych stanowiących przedmiot badań*

Nr	Oznaczenie spoiwa	Udział składników spoiwa [% m/m]		
		klinkier portlandzki „K”	konwencjonalny popiół lotny „A”	popiół z kotła fluidalnego „B”
1	K10A45B45	10	45	45
2	K10A90	10	90	–
3	K10B90	10	–	90
4	K20A40B40	20	40	40
5	K20A80	20	80	–
6	K20B80	20	–	80
7	K30A35B35	30	35	35
8	K30A70	30	70	–
9	K30B70	30	–	70
10	K40A30B30	40	30	30

Źródło: Jak w tab. 1.

W początkowej fazie pracy przeprowadzono badania, które miały ustalić, czy właściwości spoiw o składach przedstawionych w tabeli 2 są zgodne z zaleceniami prEN 13282-2:2010. Z homogenicznych mieszanek spoiwowych przygotowano zaprawy, przy użyciu normowego piasku kwarcowego, oraz zaczyny. Badania na zaczynach wykonano w sposób opisany w normie PN-EN 196-3+A1:2009 – Cz. 3: Oznaczenie czasów wiązania i stałości objętości. Oznaczono następujące cechy zaczynów:

- właściwą ilość wody zarobowej,
- początek czasu wiązania,
- stałość objętości.

Zaprawy wykonano, mieszając badane spoiwa z piaskiem normowym w stosunku masowym 1:3 (PN-EN 196-1:2006). Za właściwą ilość wody zarobowej w zaprawie przyjmowano tę, która zapewniała uzyskanie takiej konsystencji, jaką mają normowe zaprawy cementowe o wskaźniku wodno-cementowym  $w/c = 0,5$ . Konsystencję wszystkich zapraw oznaczano na stoliku rozplýwu zgodnie z normą PN-EN 1015-3:2000 – Metody badań zapraw do murów. Określenie konsystencji świeżej zaprawy. Rozplýw wyznaczony dla zaprawy normowej z użyciu do badań cementu portlandzkiego CEM I 42,5R wynosił 17,0 cm. Rozplýwy zapraw popiołowo-cementowych zawierały się w granicach od 16,5 cm do 17,5 cm. Wyniki oznaczeń wymienionych wyżej właściwości zaczynów i zapraw przedstawiono w tabeli 3.

T a b e l a 3

*Wyniki badań zaczynów i świeżych zapraw*

Nr	Oznaczenie spoiwa	Zaczyny		Zaprawy	
		początek czasu wiązania [min]	stałość objętości [mm]	średnica rozplýwu [cm]	stosunek wodno-spoiwowy w zaprawie [w/s]
1	K10A45B45	330	1	16,5	0,71
2	K10A90	280	2	17,0	0,55
3	K10B90	320	1	17,0	0,92
4	K20A40B40	320	2	17,5	0,67
5	K20A80	230	1	17,0	0,56
6	K20B80	305	0	16,5	0,87
7	K30A35B35	220	1	16,5	0,64
8	K30A70	90	1	17,0	0,54
9	K30B70	205	0	17,0	0,80
10	K40A30B30	170	0	16,5	0,63

Ź r ó d ł o: Jak w tab. 1.

Po ustaleniu właściwych stosunków wodno-spoiwowych w/s, ze wszystkich zapraw uformowano belki o wymiarach  $40 \times 40 \times 160$  mm, przeznaczając je do wykonania badań wytrzymałościowych. Oznaczono wytrzymałość na ściskanie po 7, 28, 56 i 90 dniach przechowywania próbek w wodzie. Badanie przeprowadzono w oparciu o zalecenia normy PN-EN 196-1:2006 – Cz. 1: Oznaczenie wytrzymałości. Ze względu na bardzo małą wytrzymałość wczesną próbek, rozformowywano je jednak dopiero po 48 godzinach od zarobienia spoiwa wodą, po czym przetrzymywano próbki w warunkach opisanych w normie PN-EN 196-1:2006. Wyniki wytrzymałości na ściskanie spoiw wraz z ich klasyfikacją dokonaną zgod-

nie z prEN 13282-2:2010 na podstawie wytrzymałości po 56 dniach sezonowania zamieszczono w tabeli 4.

Tabela 4

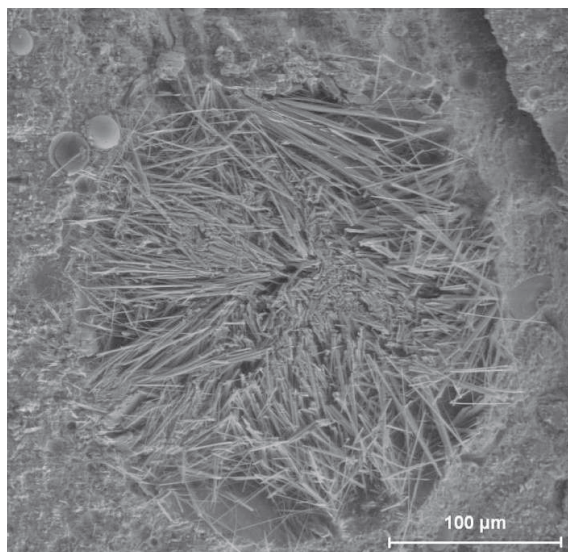
*Wytrzymałość na ściskanie zapraw przygotowanych ze spoiw popiołowo-cementowych i ich klasyfikacja w oparciu o wymagania prEN 13282-2:2010*

Nr	Oznaczenie spoiwa	Wytrzymałość na ściskanie [MPa]				Klasa spoiwa
		po 7 dniach	po 28 dniach	<b>po 56 dniach</b>	po 90 dniach	
1	K10A45B45	7,6	8,0	<b>8,4</b>	8,5	N1
2	K10A90	5,3	5,6	<b>6,8</b>	7,1	N1
3	K10B90	8,0	8,3	<b>8,5</b>	8,6	N1
4	K20A40B40	10,9	16,6	<b>19,6</b>	19,5	N2
5	K20A80	10,5	13,2	<b>15,0</b>	15,9	N2
6	K20B80	10,3	14,8	<b>18,0</b>	18,9	N2
7	K30A35B35	12,5	25,7	<b>30,6</b>	32,2	N3
8	K30A70	11,2	18,3	<b>22,9</b>	24,0	N3
9	K30B70	12,0	29,8	<b>32,2</b>	33,1	N3
10	K40A30B30	14,1	33,3	<b>37,3</b>	38,6	N4

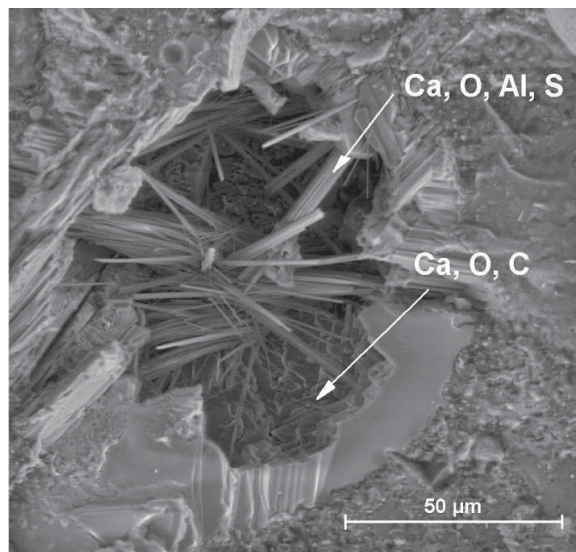
Źródło: Jak w tab. 1.

Próbki zapraw po 90 dniach hydratacji poddano obserwacjom mikroskopowym. Badania wykonano przy użyciu elektronowego mikroskopu skaningowego z działem z emisją polową (FEG). Badania prowadzono w niskiej próżni (ciśnienie w komorze mikroskopu wynosiło 80 Pa). Punktowe analizy chemiczne badanych próbek wykonano przy użyciu analizatora energii charakterystycznego promieniowania rentgenowskiego EDS firmy EDAX.

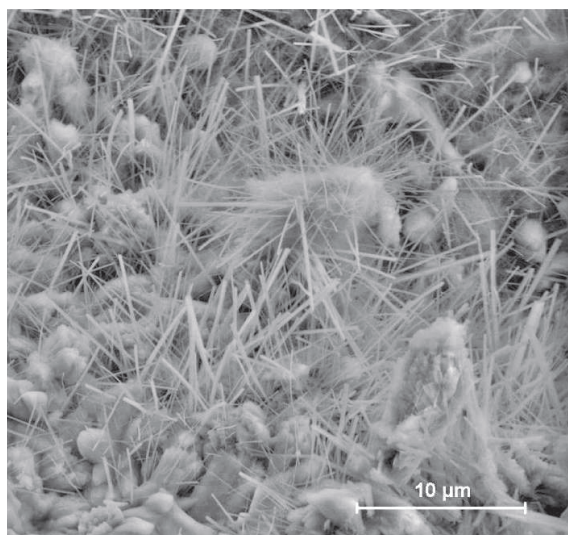
Badania wykonano w następujący sposób: początkowo, przy stosunkowo małych powiększeniach, oglądano cały obszar badanego preparatu, starając się znaleźć mikroobszary, na których występowały elementy charakterystyczne dla danej próbki, lub wyszukać wyraźne odstępstwa od takiego obrazu. Po wykonaniu zdjęć takich obszarów zwiększano powiększenia i wykonywano analizę chemiczną (EDS) w wytypowanych punktach preparatów. Wybrane zdjęcia powierzchni przełamów analizowanych próbek przedstawiono na kolejnych zdjęciach (ryc. 2–5), zaznaczając punkty, w których wykonano analizy EDS oraz pierwiastki zidentyfikowane w tych punktach. Badania wskazują na znaczną rolę ettringitu w procesach wiązania spoiw popiołowo-cementowych i w kształtowaniu mikrostruktury zaczynów. Ettringit spaja poszczególne składniki zaczynów (ryc. 4–5) oraz w znacznej mierze wypełnia makropory (ryc. 2–3). W porach obserwowane są również płytkowe formy wtórnego kalcytu, powstałe w wyniku karbonatyzacji portlandytu (fot. 3).



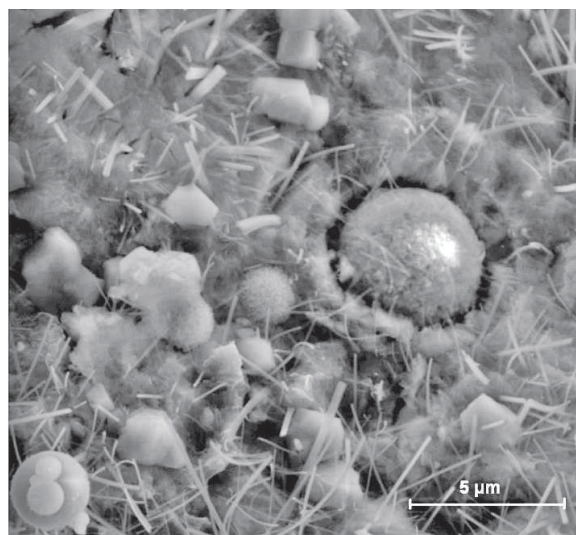
Ryc. 2. SEM. Zaczyn 10. Por wypełniony kryształami ettringitu



Ryc. 3. SEM/EDS. Zaczyn 10. Formy krystaliczne ettringitu i portlandytu



Ryc. 4. SEM. Zaczyn 10. Ettringit w zwartej masie zaczynu



Ryc. 5. SEM. Zaczyn 10. Relikt kulistego ziarna popiołu lotnego

Potwierdzeniem obserwacji SEM/EDS są wyniki badań dyfraktometrycznych, które wykazały, że dominującymi fazami krystalicznymi w stwardniałych zaczynach popiołowo-cementowych, obok kwarcu, są ettringit oraz kalcyt. W zaczynach stwierdzono również obecność  $\text{Ca}(\text{OH})_2$  i mullitu.

### 3. Podsumowanie

Wyniki badań analizowanych zaczynów popiołowo-cementowych oraz zapraw prowadzą do wniosku, że zwiększenie w nich zawartości popiołów lotnych z kotłów fluidalnych zdecydowanie zwiększa wodożądność spoiw. Zmiany te są tak znaczne, że praktycznie uniemożliwiają przygotowanie zapraw normowych, przy



zachowaniu wymaganego przez odnośną normę stosunku wodno-spoiwowego  $w/s = 0,5$ . Aby uzyskać zaprawy o konsystencji pozwalającej na uformowanie belek normowych, niezbędne jest zwiększenie wskaźnika wodno-spoiwowego, który w przypadku spoiwa zawierającego 90% popiołu lotnego z kotła fluidalnego był największy, osiągając wartość 0,92 (spoiwo K10B90).

Poczynione obserwacje sugerują konieczność dokonania zmian w prEN 13282-2:2010 w procedurach przygotowywania próbek, na których przeprowadzane są badania wytrzymałościowe. W opinii autorów, badania wytrzymałości zapraw popiołowo-cementowych powinny być wykonywane nie na próbkach zapraw o stałym współczynniku wodno-spoiwowym  $w/s$  wynoszącym 0,5, lecz przy zachowaniu stałej konsystencji zaprawy, takiej samej jak w przypadku normowych zapraw cementowych.

Wzrost zawartości zmielonego klinkieru portlandzkiego w spoiwach popiołowo-cementowych powodował oczekiwane skrócenie czasu początku wiązania. Trudno było natomiast ustalić zależności początku czasu wiązania od zawartości poszczególnych rodzajów popiołu w spoiwach, a także od współczynnika wodno-spoiwowego, co wskazuje na złożoność mechanizmów procesów zachodzących w układach zmielony klinkier portlandzki–popioły lotne–woda.

Badane zaprawy klinkierowo-popiołowe charakteryzują się znaczną dynamiką narastania wytrzymałości i po 7 dniach hydratacji wytrzymałość ich jest bliska wytrzymałości normowej (po 56 dniach). Przy takiej samej zawartości klinkieru portlandzkiego najwyższe wytrzymałości uzyskały zaprawy przygotowane ze spoiw zawierających popioły lotne zmieszane ze sobą w proporcji 1:1 – spoiwa oznaczone odpowiednio jako 1, 4, 7 i 10 (tab. 2). Nieco niższą wytrzymałością charakteryzują się zaprawy ze spoiw zawierających jako składnik popiołowy jedynie popioły fluidalne (3, 6, 9). Najniższe wytrzymałości uzyskały zaprawy zawierające spoiwa składające się z konwencjonalnego popiołu lotnego i zmielonego klinkieru portlandzkiego (2, 5, 8).

Dokonana w oparciu o kryteria podane w projekcie normy prEN 13282-2:2010 klasyfikacja spoiw (tab. 4) wskazuje, że o przynależności spoiwa klinkierowo-popiołowego do określonej klasy decyduje zawartość klinkieru portlandzkiego. Przy zawartości 10% klinkieru uzyskuje się spoiwo N1, przy 20% – spoiwo N2, zaś przy 30% – N3. Spoiwo N4 wymaga, aby zawartość w nim klinkieru portlandzkiego wynosiła nie mniej niż 40% jego masy.

Przystępując do badań obawiano się, że znaczna zawartość siarczanu wapnia w spoiwach popiołowo-cementowych może spowodować nadmierne i długotrwałe narastanie zawartości ettringitu w produktach hydratacji, stąd też pomysł zastąpienia cementu powszechnego użytku w mieszankach spoiwowych zmielonym klinkierem portlandzkim o niewielkiej zawartości siarczanów. Negatywne skutki wynikające z obecności nadmiernej zawartości siarczanów mogą się

ujawnić nawet po bardzo długim czasie, a wynikające stąd skutki są trudne do przewidzenia. Ettringit tworzący się w późnych okresach twardnienia może spowodować nie tylko obniżenie wytrzymałości wyrobów, ale również ich zniszczenie. Mechanizm destrukcji spowodowanej powstawaniem ettringitu w zaczynach popiołowych i w zaczynach cementowo-popiołowych nie został jednak w pełni wyjaśniony, a wpływ popiołów lotnych z kotłów fluidalnych na trwałość betonów jest zagadnieniem niemal pomijanym w literaturze. Należy jednak podkreślić, że wszystkie analizowane spoiwa zachowały stałość objętości po zarobieniu wodą (tab. 3). Roczne obserwacje stwardniałych zaczynów i zapraw również nie wykazały istotnych zmian ich właściwości użytkowych. Problemy narastania kryształów ettringitu oraz jego trwałości w warunkach, w jakich eksploatowane są spoiwa drogowe nie zostały dotychczas wyjaśnione i stanowią nadal przedmiot badań\*.

## Literatura

- [1] PN-EN 197-1:2002/A1:2005 – Cement. Cz. 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku.
- [2] PN-EN 197-1:2002/A3:2007 – Cement. Cz. 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku.
- [3] PN-EN 450-1+A1:2009 – Popiół lotny do betonu. Cz. 1: Definicje, specyfikacja i kryteria zgodności.
- [4] G i e r g i c z n y Z., *Rola popiołów lotnych wapniowych i krzemionkowych w kształtowaniu właściwości współczesnych spoiw budowlanych*, Politechnika Krakowska, Kraków 2006.
- [5] R a f a l s k i L., K r a s z e w s k i C., W i l c z e k J., D r e g e r M., *Analiza uwarunkowań oraz badanie możliwości wykorzystania wybranych UPS w inżynierii lądowej – studium literaturowe*, IBDiM, Warszawa 2010.
- [6] B r a n d s t e t e r J., H a v l i c a J., O d l e r I., *Properties and use of solid residue from fluidized bed coal combustion*, [w:] *Waste Materials used in concrete manufacturing*, ed. S. Chandra, Noyes Publications, Westwood–New Jersey 1997, s. 1–52.
- [7] G a w l i c k i M., M a ł o l e p s z y J., *Wykorzystanie odpadów przemysłowych w produkcji materiałów budowlanych*, [w:] *Problemy naukowo-badawcze budownictwa*, t. 4: *Zrównoważony rozwój w budownictwie*, red. A. Łapko, M. Broniewicz, J.A. Prusiel, Politechnika Białostocka, Białystok 2008, s. 389–410.
- [8] PN-S-06103:1997 – Drogi samochodowe. Podbudowa z betonu popiołowego.
- [9] PN-S-96035:1997 – Drogi samochodowe. Popioły lotne.
- [10] PN-EN 14227-14:2006 – Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym. Specyfikacja. Cz. 14: Grunty stabilizowane popiołami lotnymi (oryg.).

---

\* Praca zrealizowana została dzięki funduszom uzyskanym z grantu nr NCBiR: ZPB/61/65832/IT2/10.

- [11] PN-EN 14227-3:2007 – Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym. Wymagania. Cz. 3: Mieszanki związane popiołami lotnymi.
- [12] PN-EN 14227-4:2005 – Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym. Wymagania. Cz. 4: Popioły lotne do mieszanek (oryg.).
- [13] prEN 13282-1:2010 – Hydraulic road binders. Part 1: Rapid hardening hydraulic Road binders – Composition, specifications and conformity criteria.
- [14] prEN 13282-2:2010 – Hydraulic road binders. Part 2: Normal hardening hydraulic Road binders – Composition, specifications and conformity criteria.
- [15] prEN 13282-3:2010 – Hydraulic road binders. Part 3: Conformity evaluation.

*MAREK GAWLICKI*  
*WOJCIECH WONS*

#### FLY ASH FROM FLUIDIZED BED BOILERS AS COMPONENT OF FLY ASH-OPC ROAD BINDERS

Fly ash from fluidized bed boilers are used in road construction in relatively small amounts. However, the draft standard prEN 13282-2:2010, classifies them as a one of the main components of the road hydraulic binders. This paper presents a preliminary assessment of the implementation, as well as the classification of hydraulic road binders containing this fly ash in accordance with the criteria of prEN 13282-2:2010. The studies have shown the need to perform the strength tests not at the constant w/b ratio in the mortars, but on the mortars of constant consistency. The road binders discussed in this paper can be classified to the N1–N4 class according to the compressive strength criteria given in the prEN 13282-2:2010.