

## PROHLÁŠENÍ POŘADATELŮ KONFERENCE ASFALTOVÉ VOZOVKY 2015

Ve dnech 24. – 25. 11. 2015 se v Českých Budějovicích uskutečnila 11. konference s mezinárodní účastí ASFALTOVÉ VOZOVKY 2015.

Více než 500 odborníků v oboru silničního hospodářství ze sedmi evropských zemí diskutovalo čtyři odborná témata:

- Nové technologické trendy u asfaltových vozovek;
- Zkoušení vozovek a materiálů;
- Druhá generace evropských norem – dopady, důsledky a zkušenosti;
- Řešení a opatření pro trvanlivé a efektivní asfaltové vozovky (3E: ekonomicky, energeticky, environmentálně),

v jejichž rámci byly stanoveny následující závěry, směřující ke správcům pozemních komunikací a institucím zodpovědným za provozování, údržbu a financování silniční infrastruktury:

1. Rozpočet pro rok 2015 v celkové výši až 94 mld. Kč naplnil očekávání tím, že se podařilo navýšit finanční prostředky ve všech rozhodujících kapitolách, další více než 4 mld. Kč jsou nasměrovány jednotlivým krajům. Bohužel je již nyní jasné, že se rozpočet nepodaří naplnit a efektivně vyčerpat, přestože bylo realizováno větší množství výběrových řízení na přípravu staveb. Nedostatečná podpora státu při přípravě staveb v minulých letech však způsobila, že není nyní připraven dostatek projektů, které by mohly být realizovány. Ke zlepšení celkového stavu silniční sítě je nutné, aby byla výše finančních prostředků v parametrech roku 2015 zachována i pro následující období.
2. Na rozdíl od roku 2013 se v následujících letech daří čerpat rozpočet v průběhu roku alespoň v některých kapitolách, týkajících se údržby a oprav dálnic a silnic první třídy. Tradiční nedočerpaní stanoveného rozpočtu však stále zůstává velkým problémem. V rozpočtu SFDI na rok 2012 zůstalo nevyčerpano z celkových cca 69 mld. Kč cca 11 mld. Kč, v roce 2013 z celkových cca 73 mld. Kč zůstalo nedočerpano cca 21 mld. Kč, v roce 2014 z celkových 76,5 mld. Kč zůstalo nedočerpano 17 mld. Kč.
3. Správcům pozemních komunikací se stále nedaří zadávat stavební práce citlivé na vhodné klimatické podmínky k realizaci ve stavební sezóně. Zadání prací v nevhodném ročním období nutí zhotovitele porušovat technické podmínky stanovené zadavatelem, porušovat technologickou kázeň, což má v konečném důsledku negativní dopady na kvalitu provedených prací a životnost provedeného díla. Realizace v nevhodném období má za následek zvýšenou spotřebu energií a větší negativní dopad na životní prostředí, včetně dopadu na bezpečnost provozu. Rok 2014 naznačil obrat v negativním trendu, který snad bude pokračovat i v následujícím období. Nejvýhodnější řešení spatřujeme v přípravě veřejných soutěží na opravy po zimě ještě v předchozím roce.
4. Situace v přípravě projektů se systémem „rozsvít – zhasni“ dostala v roce 2015 do stavu, kdy je stoprocentně využita zeštíhlená kapacita projektových organizací, a lze si těžko představit, že bude v příštích letech napraveno vše, co bylo způsobeno výpadkem od roku 2010.
5. Velký problém může způsobit rovněž tzv. „Coherence stamp“ definované v zákoně č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, neboli verifikační závazné stanovisko vydané jako podklad pro každé navazující rozhodnutí za účelem, zda podoba záměru schvalovaná v navazujícím řízení odpovídá podobě záměru, k níž bylo vydáno stanovisko EIA. Problém může nastat především u akcí, které mají proces EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. Záleží na nejvyšší politické reprezentaci České republiky, zda dopustí oddálení přípravy až o několik let zpracováním nových posudků EIA. Této situaci, která nevznikla ze dne na den, nebyla ze strany státních orgánů věnována dostatečná pozornost.
6. Naprosto tristní situace v technické politice státu koncem roku 2013 se od počátku roku 2014 zlepšuje. Ředitelství silnic a dálnic ČR, které převzalo od MD většinu činností spojených s agendou související se správou Systému jakosti v oboru pozemních komunikací, začalo přistupovat k problematice zodpovědněji. Byly obnoveny pravidelné činnosti spojené s udržováním předpisů SJ-PK v aktuální podobě, byl vytvořen Statut technických redakčních rad, ve kterém je popsáno, jakým způsobem jsou všechny předpisy projednávány a je určeno paritní zastoupení zástupců investorských organizací, zhotovitelů a nezávislé sféry, byla zadána analýza stavu předpisů. ŘSD ČR využívá při tvorbě předpisů služeb Technického koordinačního centra, zatím ovšem jen v rovině administrativní. Je zapotřebí, aby Ministerstvo dopravy nadále řídilo celý SJ-PK. Předpisy a pravidla uplatňovaná v rámci

systemu však musí být platná pro celou silniční síť, nejenom pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy ve správě ŘSD ČR.

7. Je zapotřebí pokračovat v zavádění nových technologií způsobem založeným na provedení zkušebních úseků, jejich vyhodnocení a stanovení základních pravidel odborným konsenzem veřejného sektoru, privátního sektoru a akademické sféry. Situace se zlepšila zavedením programu SFDI na uplatnění nových technologií. V programu zůstává podmínka čerpání finančních prostředků organizací, která má ve vlastnictví veřejnou dopravní infrastrukturu. Motivaci k realizaci nových technologií tak mají pouze kraje, kterým příspěvek ze SFDI vylepšuje rozpočet, program ovšem začalo využívat i ŘSD ČR.
8. Ze statistik Policie ČR vyplývá, že se v posledních letech opět začal zvyšovat počet nehod a v posledních dvou letech roste i počet usmrčených osob. Nejčastější příčinou dopravních nehod je nepřizpůsobení rychlosti, a to nejen dopravně-technickému stavu, ale rovněž i momentálnímu stavu vozovky. Jakou roli při zmírnění vážných nehod hraje stav povrchu vozovky, co se týče nerovností a protismykových vlastností i velmi častého lokálního znečištění, není zapotřebí vysvětlovat. Proto je nutné naplňovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, a především opatření, týkající se postupné přestavby silniční sítě na principech „samovysvětlující“ a „odpouštějící“ silnice.



Ing. Petr Mondschein, Ph.D.  
Česká silniční společnost



Ing. Petr Svoboda  
Sdružení pro výstavbu silnic Praha

Prosinec 2015