

PROHLÁŠENÍ POŘADATELŮ KONFERENCE ASFALTOVÉ VOZOVKY 2013

Ve dnech 26. – 27. 11. 2013 se v Českých Budějovicích uskutečnila 10. konference s mezinárodní účastí Asfaltové vozovky 2013.

Více než 400 odborníků z osmi evropských zemí v oboru silničního hospodářství diskutovalo tři odborná témata (Materiály, zkušebnictví, zkušenosti s evropskými normami, Výstavba, údržba a opravy asfaltových vozovek, Technologické trendy a aspekty zdraví, bezpečnosti a životního prostředí), v rámci kterých byly stanoveny následující závěry směřující ke správcům pozemních komunikací a institucím zodpovědným za provozování, údržbu a financování silniční infrastruktury:

1. Finanční prostředky vynakládané na opravy a modernizaci pozemních komunikací v ČR stále neumožňují efektivně využívat dostupné technologie, zvyšuje se tak vnitřní zadlužení silniční infrastruktury. Ze strany zadavatelů není zájem o využití nových efektivnějších technologií, neboť veřejný sektor (ŘSD i kraje) je trvale poddimenzován jak z hlediska počtu zaměstnanců, tak zejména z hlediska jejich odborné fundovanosti. Výsledkem je proto v mnoha případech spíše plýtvání veřejnými finančními prostředky, než jejich efektivní využití.
2. Přestože je dlouhodobě finančně podhodnocena údržba a opravy pozemních komunikací, nezlepšila se situace v čerpání rozpočtu v průběhu roku. Je ovšem potřeba kladně hodnotit zatím příslibené navýšení prostředků na údržbu a opravy silnic v rozpočtu SFDI pro rok 2014.
3. Správcům pozemních komunikací se stále nedaří zadávat stavební práce citlivé na vhodné klimatické podmínky k realizaci ve stavební sezoně. 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. Dosud nebylo provedeno žádné efektivní opatření k odstranění tohoto nepříznivého jevu. Nejvýhodnější řešení spatřujeme v přípravě veřejných soutěží na opravy po zimě ještě v předchozím roce.
4. Naprosto alarmující je nevyužití finančních prostředků v kapitolách určených pro přípravu staveb a neexistující systémová dlouhodobá projektová příprava staveb. Nedostatečná příprava staveb neumožní realizaci staveb financovaných nejen ze státního rozpočtu, ale neumožní ani jednání o příspěvcích a čerpání peněz EU. Podle výroční zprávy SFDI byl nedostatek připravených projektů jedním z hlavních důvodů nedočerpání rozpočtu SFDI v roce 2012. Stejný důvod nedostatečného čerpání rozpočtu bude pravděpodobně uveden i ve výroční zprávě za rok 2013.
5. Ministerstvo dopravy na základě četných výzev Sdružení pro výstavbu silnic Praha a dalších organizací obnovilo v roce 2012 uplatňování technické politiky, SFDI vyčleňuje od roku 2012 dostatek finančních prostředků na realizaci nových a aktualizaci zastaralých předpisů. V průběhu roku 2012 ovšem agenda související s naplňováním technické politiky postupně přešla zcela nelogicky na podřízenou organizaci ŘSD ČR, která je součástí procesu výstavby a nemůže tedy jednostranně řídit technickou politiku oboru. Agenda byla svěřena útvaru kontroly jakosti staveb, který ji absolutně nezvládl, jak v důsledku absence odborníků pro celý rozsah této agendy, tak i v důsledku špatné komunikace. V roce 2013 tak opět přestala být technická politika uplatňována. Vyzýváme opět představitele MD a ŘSD ČR ke společnému řešení tohoto problému.
6. V prohlášení pořadatelů konference AV 2011 bylo konstatováno, že nové technologie oprav vozovek, v mnoha případech nevhodné, jsou často zaváděny nestandardním způsobem. K jejich prosazení nebyl využíván standardní způsob založený na provedení zkušebních úseků, jejich vyhodnocení a stanovení základních pravidel odborným konsensem veřejného sektoru, privátního sektoru a akademické sféry. Situace se mírně zlepšila zavedením programu SFDI na zavedení nových technologií. Nedostatkem tohoto 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.

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

Ing. Petr Svoboda
Sdružení pro výstavbu silnic Praha

Prosinec 2013