

# prezentace ŘSD

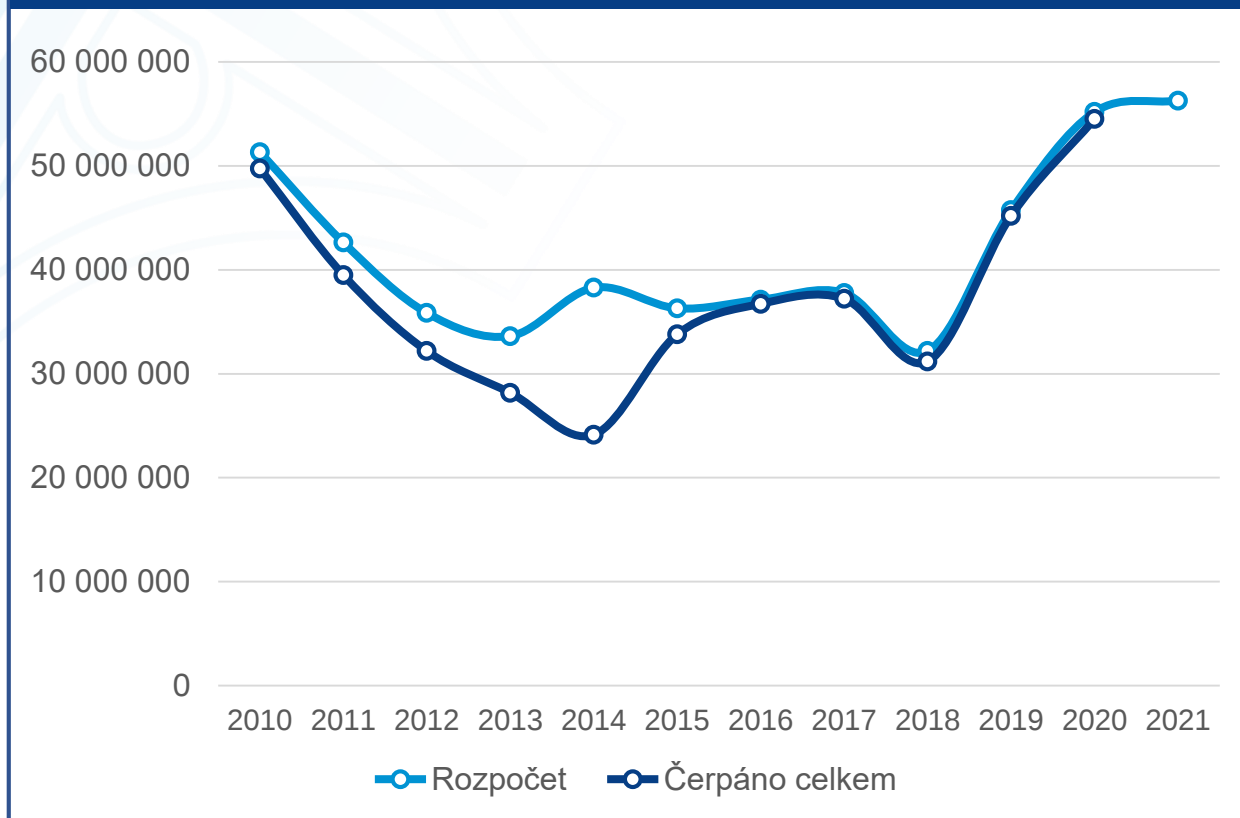


## KONFERENCE ASFALTOVÉ VOZOVKY AV'21

Ing. Jiří Hlavatý Ph.D.  
ředitel Úseku kontroly kvality staveb

## Čerpání rozpočtu v letech 2010–2020

Graf: Rozpočet SFDI a jeho čerpání v letech 2010–2020 (tis. Kč)

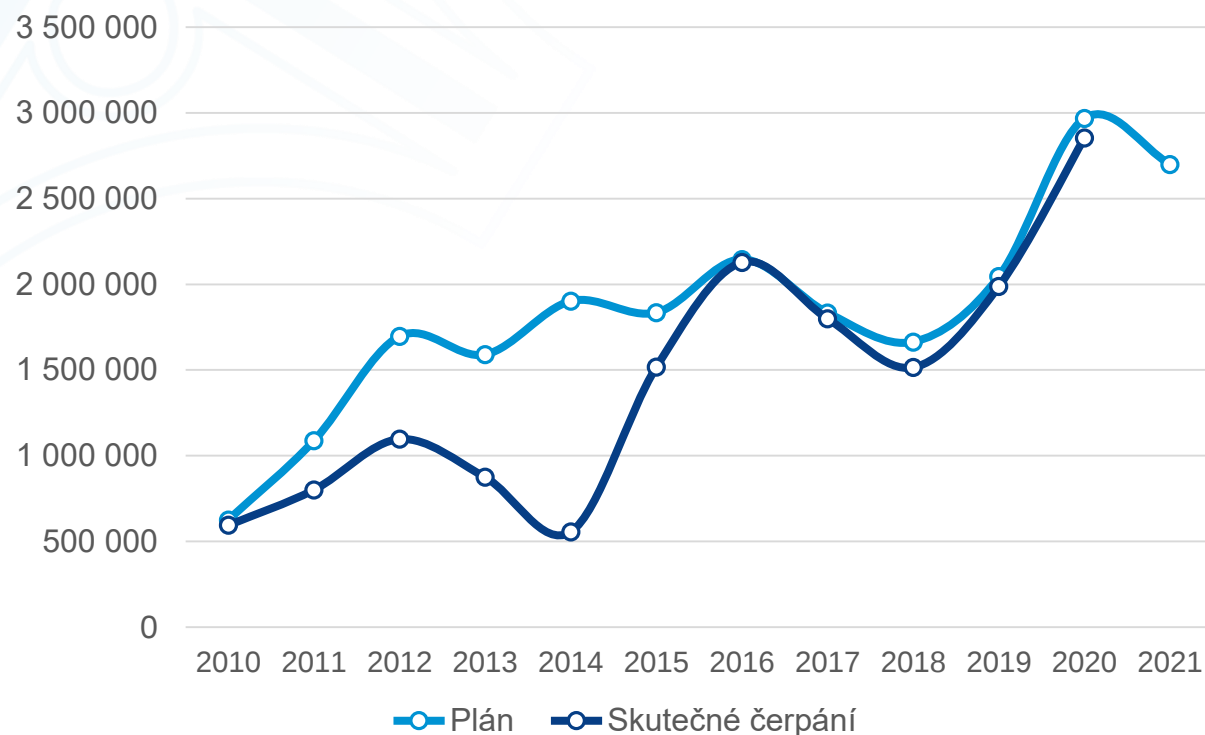


Tabulka: Rozpočet SFDI a jeho čerpání v letech 2010 – 2020 (tis. Kč)

| Rok  | Rozpočet   | Čerpáno celkem | %      |
|------|------------|----------------|--------|
| 2010 | 51 325 255 | 49 754 147     | 96,94% |
| 2011 | 42 619 526 | 39 492 514     | 92,66% |
| 2012 | 35 846 875 | 32 184 159     | 89,78% |
| 2013 | 33 618 913 | 28 161 243     | 83,77% |
| 2014 | 38 278 035 | 24 132 956     | 63,05% |
| 2015 | 36 291 663 | 33 789 385     | 93,11% |
| 2016 | 37 131 707 | 36 724 760     | 98,90% |
| 2017 | 37 772 544 | 37 211 773     | 98,52% |
| 2018 | 32 184 412 | 31 181 321     | 96,88% |
| 2019 | 45 730 465 | 45 192 897     | 98,83% |
| 2020 | 55 186 546 | 54 508 756     | 98,77% |
| 2021 | 56 286 430 | –              | –      |
| 2022 | 60 101 502 | –              | –      |
| 2023 | 56 538 879 | –              | –      |

## Příprava staveb v letech 2010–2021

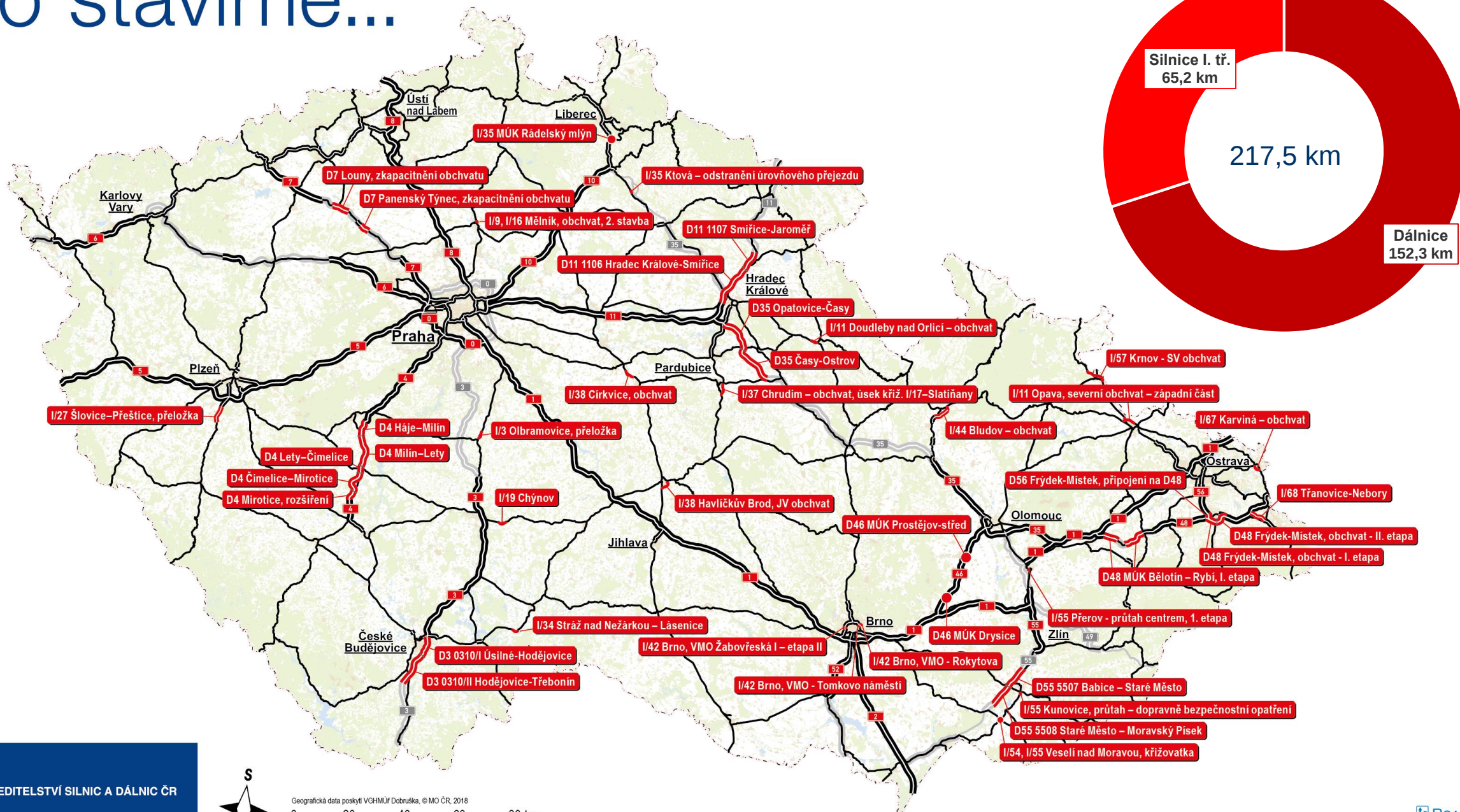
Graf: Příprava staveb dálnic a silnic I. třídy – rozpočet SFDI vs. profinancování (tis. Kč)



Tabulka: Příprava staveb dálnic a silnic I. třídy – rozpočet SFDI vs. profinancování (tis. Kč)

| Rok  | Plán      | Skutečné čerpání | %   |
|------|-----------|------------------|-----|
| 2010 | 626 212   | 594 909          | 95% |
| 2011 | 1 087 954 | 801 527          | 74% |
| 2012 | 1 696 481 | 1 097 403        | 65% |
| 2013 | 1 590 000 | 875 104          | 55% |
| 2014 | 1 901 531 | 556 934          | 29% |
| 2015 | 1 835 000 | 1 517 729        | 83% |
| 2016 | 2 145 200 | 2 128 700        | 99% |
| 2017 | 1 833 000 | 1 800 259        | 98% |
| 2018 | 1 663 880 | 1 515 679        | 91% |
| 2019 | 2 045 000 | 1 988 066        | 97% |
| 2020 | 2 967 030 | 2 853 503        | 96% |
| 2021 | 2 700 000 |                  |     |
| 2022 | 2 700 000 |                  |     |
| 2023 | 2 700 000 |                  |     |

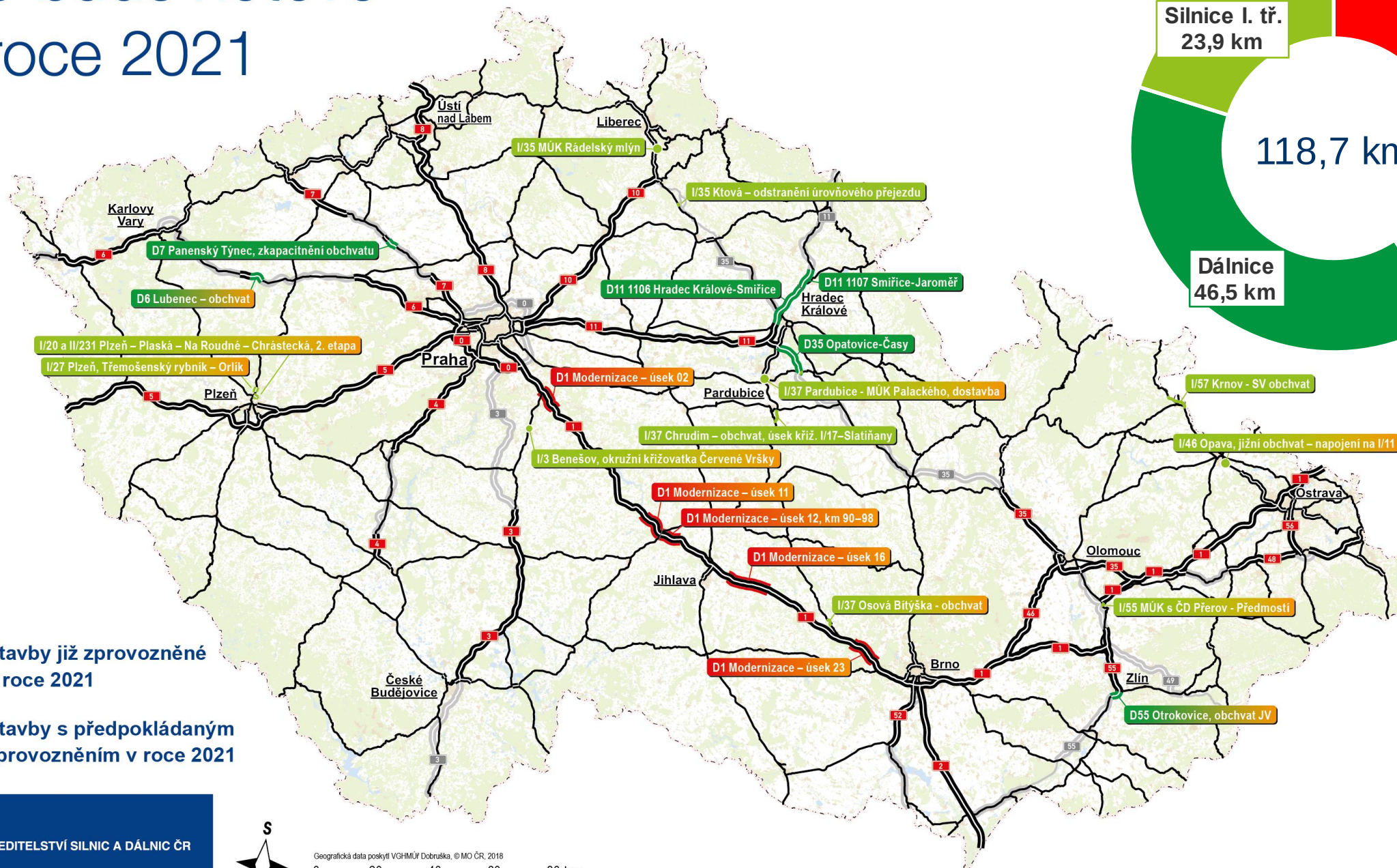
# Co stavíme...



# Co bylo nebo bude zahájeno v roce 2021



# Co bude hotovo v roce 2021



# ČSN 73 6120 - Stavba vozovek – Ostatní asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody

**ČSN 73 6120 – účinnost od 1.9.2021 – definuje mimo jiné požadavky na asfaltové směsi, pro které v současné době platí i TP Ministerstva dopravy:**

- SAL podle TP 147 - budou aktualizovány
- VMT podle TP 151 - budou zrušeny
- nízkoteplotní podle TP 238 - budou zrušeny
- nízkohlučné podle TP 259 - budou zrušeny

ITT zkoušky asfaltových směsí vydané podle TP budou i nadále platné (platnost dána datem na schvalovací doložce ŘSD ČR k ITT zkoušce).

V projektových dokumentacích může dojít k dvojímu způsobu specifikace výše uvedených směsí (podle ČSN nebo podle TP), na stavbě lze použít směsi, bez ohledu, zda ITT zkouška byla provedena podle TP nebo ČSN.

## Zkoušky typu asfaltových směsí

- Laboratoře ŘSD během posledních let až donedávna konstatovaly postupné mírné zlepšování stavu předkládaných zkoušek typu (ZT) asfaltových směsí.
- Tento rostoucí trend se v posledním roce začíná otáčet směrem dolů. Neplatí to naštěstí celkově, ale problémy přibývají. Na předkládaných ZT je patrný přílišný spěch při jejich provádění a zasílání ke schválení: celková „nedotaženost“, často je zaslána jen část potřebné dokumentace (další část až na vyžádání ŘSD). Některé laboratoře zjevně nestíhají v rozběhnuté sezoně vedle provádění kontrolních zkoušek produkovat souběžně též zvýšené množství zkoušek typu. Přitom je tlak na co nejrychlejší schválení těchto ZT na ŘSD.
- **Často se nejedná o zcela nové ZT, ale o „variace na již existující ZT“.**
- Zejména v závěru loňského roku a dále během letošního léta přibylo v předkládaných recepturách různých variací na již dříve schválenou asfaltovou směs. Netýká se to bohužel pouze asfaltových směsí, ale i průkazních zkoušek betonu.
- **Společný jmenovatel: nedostatek kameniva.**
- Obzvláště v některých regionech se shodou několika faktorů problémy vyostřily. Jde o kumulaci stavebních prací velkého rozsahu a nedostatečnou kapacitu lomů v oblasti, to celé ještě umocněné vládní snahou o urychlení výstavby.

## Problémy na obalovnách

- Mezi takové oblasti dnes patří na prvním místě **Královéhradecký a Pardubický kraj**, kde došlo vlivem zpoždění realizace D11 k souběhu výstavby dálnic D11, D35 a obchvatu Chrudimi. Ale problémy jsou i jinde.
- Dostupnost vhodného kameniva pro asfaltové směsi se dotýká samotné existence obaloven. Často se jim nedaří uzavřít smlouva s lomem na potřebné roční množství tun, což vede k usilovnému hledání jiného zdroje kameniva. Bohužel, často vzdálenějšího, dražšího, ...
- Vzrůstá přeprava materiálu, jsou zatěžovány místní komunikace, vznikají celospolečenské škody.
- Navíc je třeba zpracovat pro obalovnu kompletní novou sadu ZT od podkladních vrstev až po obrus. Toto se děje již dlouhou dobu, lze to pokládat skoro za „standard“.
- V posledním době se rozšiřuje ještě další jev: požadavky na dodávky asfaltových směsí jsou u některých obaloven tak vysoké, že i při maximální vstřícnosti lomu současný zdroj kameniva prostě obalovně nestačí. Stávajícího dodavatele je třeba doplnit o další lom či lomy.
- Rostou náklady na manipulaci s kamenivem na obalovně, složitěji se naváží k násypkám, vzrůstá možnost nechtěné záměny frakcí z různých lomů.
- Stávající počet kójí na kamenivo obalovně v těchto případech nestačí, pro skládkování frakcí z dalších lomů je třeba hledat další prostory v těsném sousedství obalovny (a kamenivo z nich pak operativně převážet), nebo pečlivě vyprázdnit kóje a teprve pak navážet kamenivo.

## Co můžeme („musíme“) udělat

- Situaci lze mírně zlepšit zodpovědným hospodařením s kamenivem - a to od projektu (navrhovat použití kvalitního kameniva jen do těch konstrukcí kde opravdu musí být) až k vyššímu využíváním recyklovaného kameniva.
- ŘSD proto vítá chystanou „velkou“ revizi ČSN 73 6121, která umožní navýšit podíl R-materiálu ve směsích ve kterých se již nyní používá, a snad i jeho rozšíření do dosud zapovězených směsí typu SMA, a tím trochu zmírnit tlak na lomy.
- Česká společnost sice vítá chystané dopravní stavby, ale neuvědomuje si, že se musí z něčeho realizovat. **Rozšířit desetiletí fungující lom, či dokonce otevřít nový, je, bohužel, přání z říše snů**, běh na dlouhou trať a nákladná investice s nejistým výsledkem. Byť lom dává práci lidem z okolí, tak se proti snahám o jeho rozšíření vždy postaví pár starousedlíků, chalupářů či zelených iniciativ z druhého konce republiky. Situaci začínají komplikovat referenda o uzavření lomů, hrozbou může být i změna zastupitelstva obce po volbách.
- Zásob kameniva máme dost, těch reálně dostupných ale dosti rychle ubývá. Opravdové řešení problému nedostatku kameniva spočívá kromě dlouhodobé medializace problému a práci s veřejností především v systémové změně – **ve změně příslušných zákonů**, ve změně pohledu společnosti na nutnou těžbu.

# CENTRÁLNÍ EVIDENČNÍ SYSTÉM

Centrální evidenční systém – CES pracuje jako interaktivní webová aplikaci, která uživatele navádí a usměrňuje při schvalování a kontrole dokumentů ve všech fázích stavby

## **Výhody:**

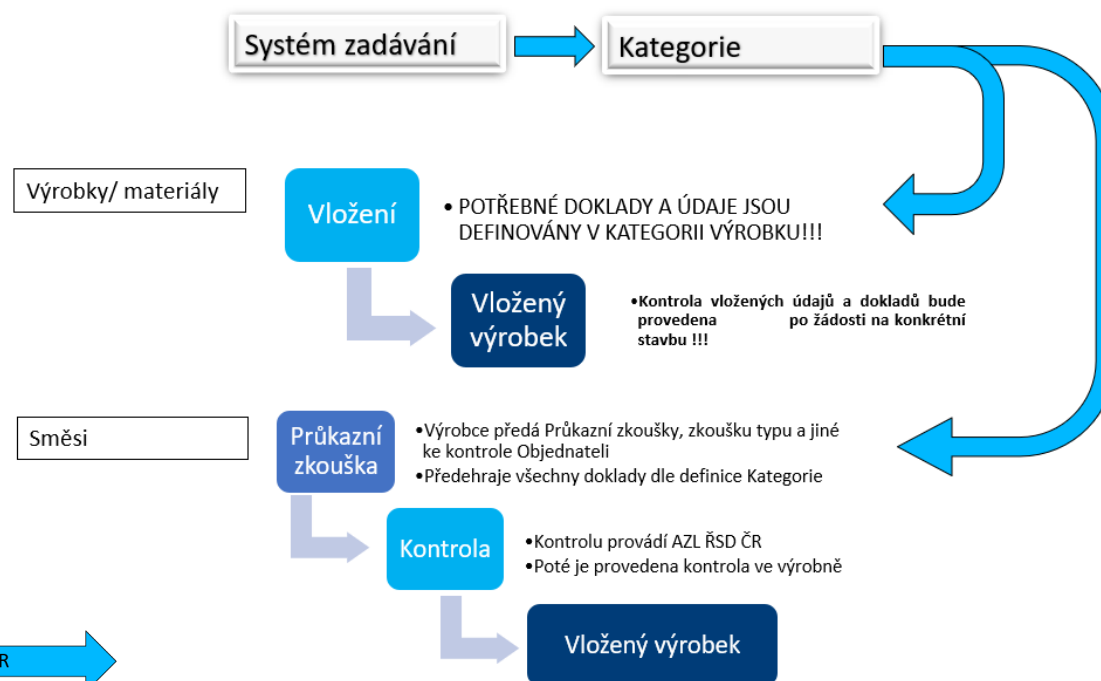
- jednotný schvalovací proces, jednotná aktualizace dokladů
- zjednodušení komunikace
- omezení posílaných dokumentů a zrychlení procesu
- okamžitá reakce na změnu legislativy
- jednotné nastavení systému kontrol výroben

## **Terminologie:**

- schválený výrobek pro stavbu
- výrobek vložený – zatím bez použití na stavbě

Pro zajištění jednotné evidence výrobků na stavbách ŘSD ČR bude využit právě Centrální evidenční systém

## Definice požadavků a vložení do systému



## Proces schvalování materiálu na stavbě

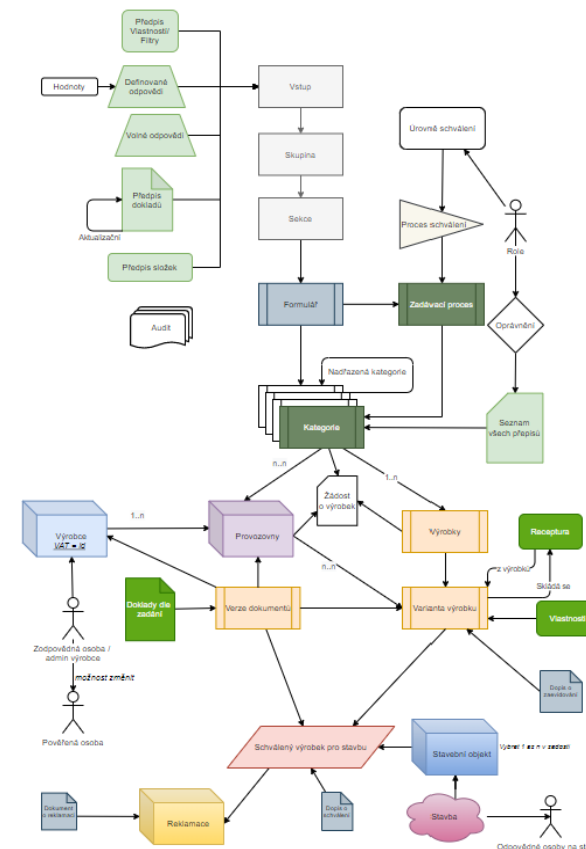
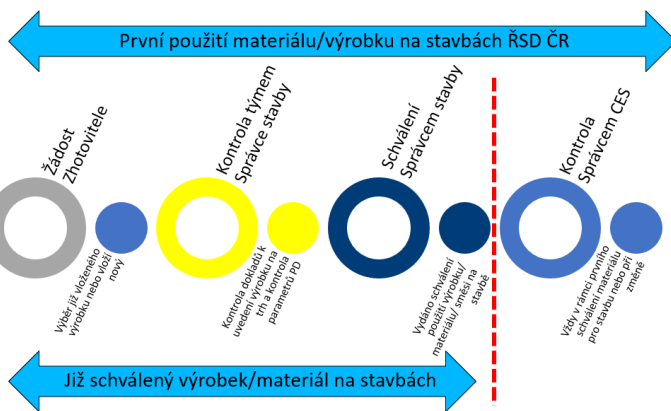


Schéma systému CES, které umožňuje pružně reagovat na vývoj v oblasti legislativy a je uživatelsky zcela nezávislé na dalším programování ze strany tvůrců systému.

# CENTRÁLNÍ EVIDENČNÍ SYSTÉM

## Připravovaný rozvoj systému:

- předkládání a schvalování VTD – celý schvalovací proces je nastaven do systému tak, aby konkrétní dokumentace k danému výrobku a stavbě byla ihned dohledatelná
- dokumentace stavby – základní dokumenty stavby jsou ukládány přímo u stavby, např. ZTKP
- Tiskové sestavy pro vyhodnocení kvality dokončených staveb dle SGŘ 8/2021 – Závěrečné zprávy
- Připravujeme testovací rozhraní
- Připravujeme online školení (02/2022)

[ces.rsd.cz](https://ces.rsd.cz)

# SGŘ 12/2021 Pravidla pro provádění oprav asfaltových vozovek v zimním období

## Varianty oprav asfaltových vozovek v zimním období

Součástí této Směrnice je pro jednotlivé přípustné technologie oprav asfaltových vozovek také investorský rozpočet, na jehož základě se stanovuje předpokládaná hodnota zakázky.

Rozsah zadávaných prací musí odpovídat nezbytným potřebám a být maximálně hospodárný, tedy se snahou minimalizovat náklady na níže definované opravy v zimním období a zajistit většinu nezbytných oprav asfaltových vozovek standardními (hospodárnějšími) technologiemi během letního období. Jednotlivé technologie jsou seřazeny dle technologické výhodnosti jejich použití s přihlédnutím k ekonomickým aspektům.

### Technologie oprav:

- I. Opravy asfaltových vozovek litým asfaltem (modifikovaný MA)
- II. Opravy asfaltových vozovek speciální modifikovanou asfaltovou směsí vyráběnou za studena (bez rozpouštědel)
- III. Opravy asfaltových vozovek s využitím ohřevu mikrovlnnou technologií
- IV. Opravy asfaltových vozovek s využitím infračerveného ohřevu
- V. Opravy asfaltových vozovek standardní studenou asfaltovou směsí – tzv. „studená balená“



## U každé z vybraných technologií je specifikován:

- Popis technologie, výhody – nevýhody
- Vhodnost použití
- Vztahující se technické předpisy a normy
- Příprava opravovaného místa
- Podmínky DIO ( možnost spuštění provozu)
- Záruční doba provedené opravy
- Položkový (tabulkový) rozpočet pro zadání opravy





## ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

<https://www.rsd.cz/>

Ing. Jiří Hlavatý Ph.D.  
ředitel Úseku kontroly kvality staveb