

Požadavky na kamenivo v kontextu nedostatku materiálů pro dopravní stavby

Ing. Petr Svoboda

28. – 29. listopadu 2023, České Budějovice

Motto: Po asfaltu z krize ven

Udržitelné využívání přírodních zdrojů

Stav roku 2018

- minimální možnost opětovně použít znovuzískanou asfaltovou směs,
- nejsou definována tzv. „end of waste criteria“ neboli kritéria konce odpadu,
- apel na změnu legislativy týkající se možnosti otevřít nový dobývací prostor nemá adekvátní odezvu.

Stav roku 2023

- v roce 2019 proběhla první a v roce 2023 další revize normy ČSN 73 6121 a dvakrát došlo ke zvýšení procenta pro uplatnění R-materiálu v nových asfaltových směsích,
- došlo k vydání vyhlášky č. 130/2019 Sb., která definovala znovuzískanou asfaltovou směs a vytvořila třídy ZAS T1 až ZAS T4 a vydání inovované vyhlášky č. 283/2023 Sb., která platí i pro penetrační makadam,
- byla zpracována Studie dostupnosti kameniva ve spolupráci České geologické služby, Těžební unie a Sdružení pro výstavbu silnic, objednatelem studie bylo ŘSD ČR,
- na podkladě Studie a po jejím širokém představení veřejnosti došlo k úpravě liniového zákona č. 416/2009 Sb. (zatím schváleno PSP ČR) a dalších zákonů, bylo definováno, co znamená veřejný zájem v oblasti těžby.

Nová vyhláška č. 283/2023 Sb.

- stanoví konkrétní účel, ke kterému mohou být znovuzískaná asfaltová směs a znovuzískaný *penetrační makadam* jako vedlejší produkty využívány,
- povolený postup zpracování znovuzískané asfaltové směsi a znovuzískaného penetračního makadamu, které jsou vedlejším produktem,
- kvalitativní kritéria, která zajistí, že při nakládání se znovuzískanou asfaltovou směsí a znovuzískaným penetračním makadamem, které jsou vedlejším produktem, nedojde k ohrožení životního prostředí a lidského zdraví,
- okamžik, kdy znovuzískaná asfaltová směs, znovuzískaný penetrační makadam a asfaltová směs přestávají být odpadem,

Nová vyhláška č. 283/2023 Sb.

Pokud je před využitím znovuzískané asfaltové směsi nebo znovuzískaného penetračního makadamu z technologických důvodů nezbytné jejich dočasné uložení na mezideponii, musí být dále splněny následující podmínky:

- uložení je omezeno na nezbytnou dobu a celková doba uložení nepřesáhne 1 rok;
- umístění mezideponie je vymezeno v projektové dokumentaci stavby, ze které byly znovuzískaná asfaltová směs nebo znovuzískaný penetrační makadam získány a kde budou využity,
- mezideponie neleží v ochranném pásmu vodního zdroje, na pozemku, který je součástí zemědělského půdního fondu, nebo na pozemku určeném k plnění funkce lesa,
- je zajištěno, aby nedocházelo k úniku výluhu škodlivin z uloženého materiálu do životního prostředí,
- minimální vzdálenost umístění mezideponie od obytné zástavby nesmí být menší než 300 m a
- v případě využití technologie recyklace za studena v míchacím centru je míchací centrum umístěno v místě této mezideponie.

Revize normy ČSN 73 6121

Možnosti přidávání R materiálu do asfaltových směsí

Typ směsi	Obrusná vrstva			Ložní vrstva			Podkladní vrstva		
	R mat. (%) do 2/2019	R mat. (%) od 2/2019	R mat. (%) od 4/2023	Typ směsi	R materiál (%) od 2/2019	R materiál (%) od 4/2023	Druh směsi	R materiál (%) od 2/2019	R materiál (%) od 4/2023
ACO 8	25	25	35	ACL 16 +	30	50	ACP 16 S	50	60
ACO 8 CH	25	25	35	ACL 16	40	50	ACP 16 +	60	60
ACO 11 +	0	15	30	ACL 22 +	30	50	ACP 22 S	50	60
ACO 11	25	25	35	ACL 22	40	50	ACP 22 +	60	60
ACO 16 +	0	15	30						
ACO 16	25	25	35						

Studie dostupnosti kameniva pro plánované stavby dálnic a silnic I. třídy a železniční infrastruktury

Cíl studie:

- **vyhodnotit stav a perspektivy využívání ložisek stavebního kamene a štěrkopísku na území ČR.**
- **kvantifikovat vývoj spotřeby surovinových zdrojů pro zajištění realizace plánovaných staveb dopravní infrastruktury.**
- **pro jednotlivé kraje zhodnotit reálnou životnost disponibilních objemů zásob těžených ložisek stavebního kameniva a štěrkopísků, a to jak výhradních, tak i nevýhradních ložisek od 0 do 3 let, do 5-7 let, do 10 let a nad 10.**
- **analyzovat průběh povolovacího procesu k zajištění veřejnoprávních povolení pro otevření nové těžební lokality a definovat zásadní problémy v povolovacím procesu.**
- **navrhnout doporučení pro další etapy řešení.**

Studie dostupnosti kameniva pro plánované stavby dálnic a silnic I. třídy a železniční infrastruktury

Výstupem „Studie“ bylo:

- Mapy plánovaných silničních staveb (ŘSD) a železničních staveb (SŽ, s.p.) pro cca 4 leté plánovací období do roku 2026, u železničních staveb až do roku 2032 konfrontované s umístěním využívaných ložisek SK a ŠP ve vzdálenosti 35 km od zdroje suroviny.
- Podrobné excelovské tabulky s uvedením potenciálního ložiska SK a SP), jeho reálné disponibilní vytěžitelné zásoby ve vzdálenosti vzdáleností 35 km od plánované stavby.
- V tabulkách jsou uvedené u každé stavby přepokládané potřeby drceného kameniva a štěrkopísků stanovené z měrné spotřeby surovin na 1 km silnic a dálnic a železnic. Rovněž je provedeno porovnání s disponibilními zdroji.
- Analýza povolovacího procesu k zajištění veřejnoprávních povolení pro otevření nové těžební lokality dle právního řádu ČR jako nástroj pro otevření diskuze o změnách legislativy.

Studie dostupnosti kameniva pro plánované stavby dálnic a silnic I. třídy a železniční infrastruktury

Ložiska stavebního kamene

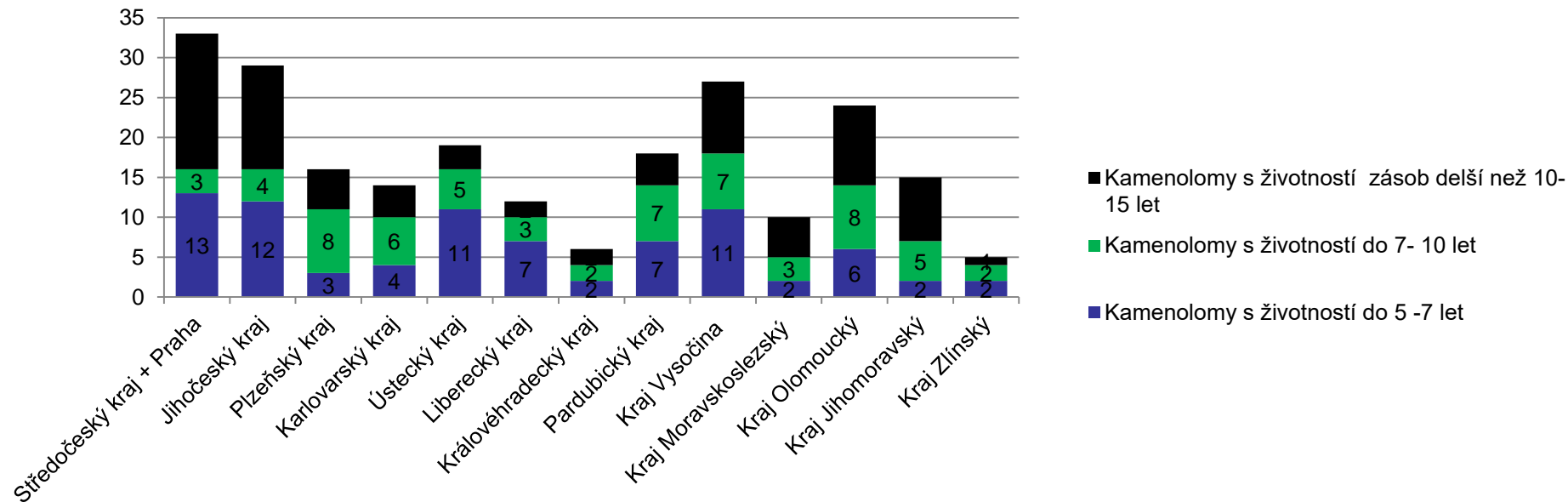
Česká republika disponuje zdánlivě velkými objemy geologických zásob výhradních ložisek stavebního kamene (přes 2,5 mld. m³), objemy vytěžitelných zásob jsou výrazně nižší a činí 701 mil. m³, asi 28 % z celkových geologických zásob. Zásoby s povolenou těžbou činí zhruba 543 mil. m³, tj. 21 % z celkových zásob.

Od roku 1989 nebyl otevřen žádný nový kamenolom, a tudíž je reálný odhad, že do deseti let dojdou disponibilní zásoby v dosud cca 45-50% činných kamenolomech.

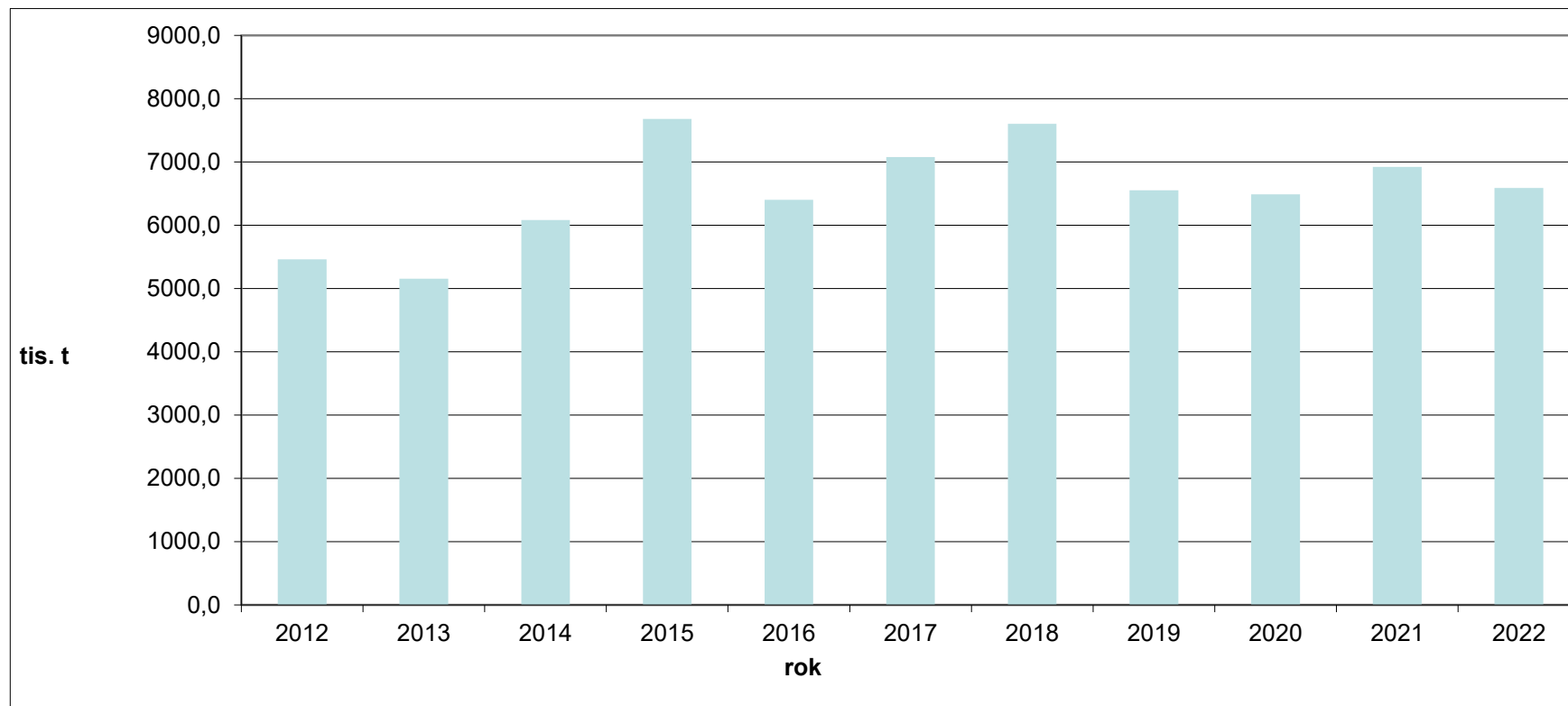
Problém některých kamenolomů je i v nemožnosti vytěžit veškeré evidované zásoby kameniva z důvodů veřejnoprávních či majetkoprávních překážek (ochrana přírody a krajiny, nevyřešené majetkoprávní a jiné střety zájmů)

Studie dostupnosti kameniva pro plánované stavby dálnic a silnic I. třídy a železniční infrastruktury

Graf 3: Životnost kamenolomů podle jednotlivých krajů.



Výroba asfaltových směsí v letech 2012 až 2022



Zdroj: Sdružení pro výstavbu silnic: Přehled výroby pro stavbu vozovek za rok 2022

Potřeba legislativní změn

1. Již navrhované de lege ferenda úpravy Novelizace zákona č. 283/2021 Sb. – Stavební zákon a Novelizace zákona č. 44/1988 Sb. a zákona č. 61/1988 – Horní zákon
2. Další potřebné změny zákonů:
 - a) Novela zákona o ochraně zemědělského půdního fondu
 - b) Další novela Stavebního zákona
 - c) Novela zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)
 - d) Novela zákona o urychlení výstavby dopravních a energetických staveb
 - e) Novela zákona o vyvlastnění
 - f) Novela Horního zákona

Z čeho budeme stavět?

**Změna legislativy a
případně některých
procesů**



Návrh hlavních směrů činnosti k prosazení změn

1. Medializace problematiky

Pokud problém není dostatečně vnímán veřejností, není vůle politiků hledat řešení, je potřeba aktivněji mediálně vystupovat

- tiskové konference, tiskové zprávy
- speciální konference Z čeho budeme stavět

2. Příprava a projednání legislativních změn

- příprava konkrétních legislativních návrhů
- projednání návrhů v pracovní skupině

Zainteresování rozhodujících ministrů

Proběhlo představení výstupů ze studie ČGS ministru Kupkovi, ministru Síkelovi
- zjištěna jejich ochota vzít problematiku „za svou“

Zařazení problematiky dostatku kameniva do programu odborných konferencí a setkání, které jsou za účasti MD a MPO – Silniční konference, konference Asfaltové vozovky, Betonové vozovky)

Jednou z možností přípravy legislativních a případně dalších procesních úprav bylo vytvoření mezirezortní pracovní skupiny.

Výstup v podobě revize zákona č. 416/2023 Sb.

Kritické nerosty, ložiska strategického významu, vyvlastnění, zrychlená povolovací řízení týkající se těžby

Přinášejí tyto podstatné změny:

- Zavádějí zvláštní právní režimy pro správní řízení o stanovení dobývacích prostorů, povolování těžby a vyvlastňování nemovitostí ve prospěch těžby. Účelem je zrychlení a usnadnění těchto správních řízení a omezení procesní ochrany práv vlastníků, obcí i dotčené veřejnosti na jedné straně a veřejných zájmů chráněných zvláštními zákony na druhé straně.
- Zvláštní právní režimy mají platit pro obecně (zákonem) vymezené „kritické nerosty“ a dále pro individuálně vymezené „ložiska strategických nerostů“ (vymezené formou nařízení vlády). To jsou ložiska vymezené dvěma znaky. Materiální znak spočívá v tom, že jde o ložiska „kritických nerostů“, což mají být v zákoně taxativně vyjmenované druhy nerostů (včetně vápence, stavebního kamene a štěrkopísku). Formální znak spočívá v tom, že jde o ložiska, která vymezí vláda formou nařízení.

Výstup v podobě revize zákona č. 416/2023 Sb.

- Zavádí vyvlastňovací účel ve prospěch těžby „ložisek strategických nerostů“.
- Zavádí – prostřednictvím odkazu na zvláštní ustanovení liniového zákona o vyvlastnění – urychlený režim vyvlastňování nemovitostí ve prospěch těžby (s omezenou ochranou práv vlastníků nemovitostí).
- Zavádějí do horního zákona a do zákona o hornické činnosti zvláštní procesní pravidla urychlených správních řízení týkajících se těžby, správní řízení týkající se těžby „kritických nerostů“, resp. „ložisek strategického významu“ mají být podobně urychlená, jako jsou nyní urychlená správní řízení o povolení a umístění staveb veřejné infrastruktury v režimu liniového zákona. Tímto došlo k definování veřejného zájmu v oblasti těžby a návazně také surovinové potřeby pro strategické infrastrukturní projekty. Veřejný zájem ochrany životního prostředí dále existuje, došlo pouze k určitému vyrovnání obou (někdy protichůdných) veřejných zájmů.

Závěry

V roce 2023 se podařilo upravit některé technické normy a předpisy, především ČSN 73 6121, ale také byly vydány 2 nové normy zabývající se recyklací ČSN 73 6147 Recyklace konstrukčních vrstev vozovek za studena a ČSN 73 6148 Recyklace asfaltových vrstev na místě za horka a bylo revidováno TP 170.

- Všechny tyto předpisy se podařilo maximálně inovovat a nastavit podmínky pro návrh trvanlivějších vozovek a maximální využití R materiálu.
- Podařilo se rovněž připomínkovat tzv. „asfaltovou“ vyhlášku, která byla nově vydána pod číslem 283/2023 Sb.
- Tyto předpisy jistě zajistí trvanlivější vozovky a efektivnější opětovné použití a recyklaci, ale spotřeba přírodního kameniva bude i nadále většinová.
- Odhadovaná spotřeba stavební suroviny, zejména těžného a drceného kameniva pro plánovaných 289,6 km silnic na leta 2022–2026 v ČR činí cca 11,6 mil. až 14,5 mil. tun kameniva.

Závěry

- To je však pouze část množství z celkových potřeb pro tuto oblast stavebnictví, nezahrnuje množství pro údržbu stávajících dálnic a silnic 1. třídy a rovněž neobsahuje množství kameniva pro potřebu údržby a budování silnic nižších tříd a místních komunikací.
- Z hlediska budoucího vývoje lze očekávat nedostatek kameniva, neboť zásoby některých ložisek jsou časově omezené. Je tedy nutno hledat urychlené řešení, jak plánované stavby zajistit, neboť nelze, jak bylo v předchozím textu uvedeno, očekávat řešení použitím recyklátů či řešení nedostatku dovozem.
- Podařilo se novelizovat zákon č. 416 (není schváleno senátem) a
- Čas ukáže, jestli jsou opatření dostatečná, můj názor, přes obrovské úsilí ...nejsou, je potřeba pokračovat:
- nedostatečná právní ochrana ložisek nevyhrazeného nerostu a její implementace do ÚPD
- Přírodní a zákonné limity ve spojení se závaznou státní surovinovou politikou musí být tedy zohledňovány v dokumentaci územního plánování jako existující hodnoty
- Součástí státní surovinové politiky musí být i regionální (krajské) surovinové koncepce a státní surovinová politika je pro ně závazným rámcem