PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK
A ZEMNÍ TĚLESO

Zajištění materiálů pro výstavbu silnic

Ing. Petr Svoboda, jednatel SVS

Datum **25.11.2026**

SDRUŽENÍ
PRO VÝSTAVBU
SILNIC

Zajištění materiálů patří mezi aktuální priority Sdružení pro výstavbu silnic

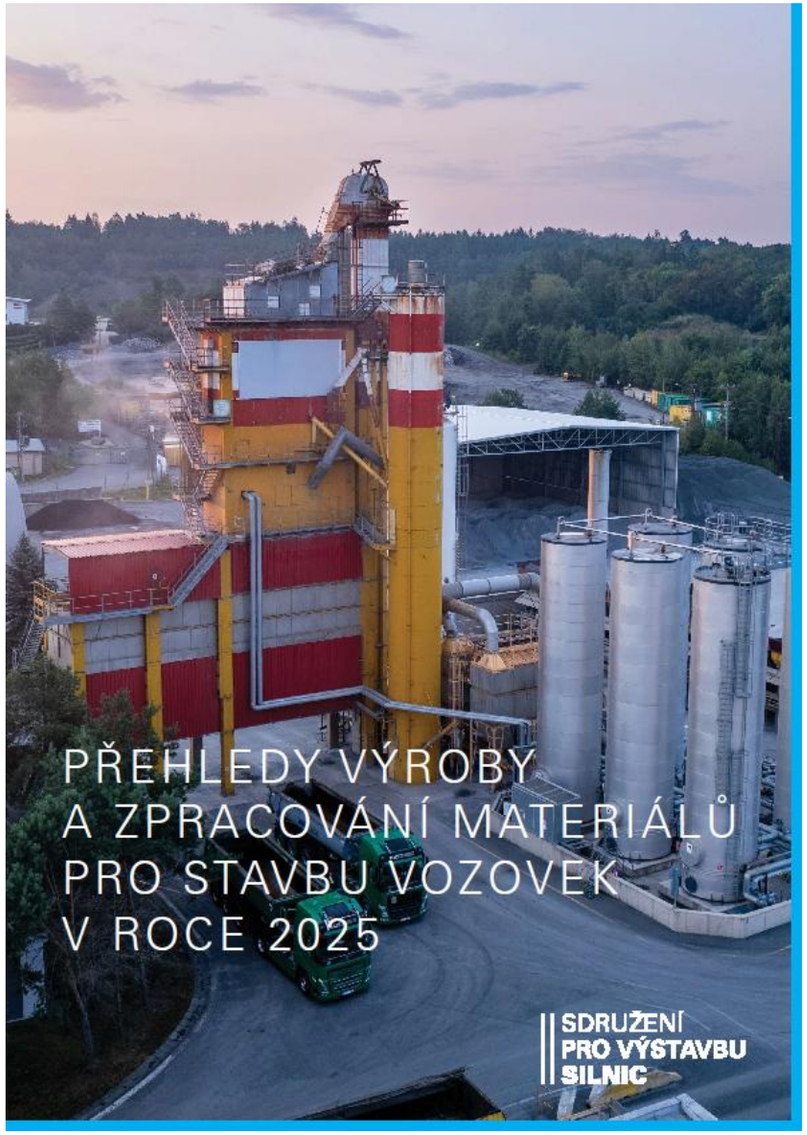
Aktuální priority silničního stavitelství a priority Sdružení

- materiálové vstupy, jejich nedostatek a růst cen
- potřebujeme další vyhlášky pro „konec odpadu“
- digitalizace musí zjednodušovat, ne vytvářet další administrativu
- veřejné zakázky: od nejnižší ceny k nejlepší hodnotě
- uhlíková stopa: nejprve jednotná metodika a národní emisní faktory
- máme kvalitní komunikaci s veřejností a mladou generací v rámci profesních sdružení, malá podpora státu a demografii nezměníme..

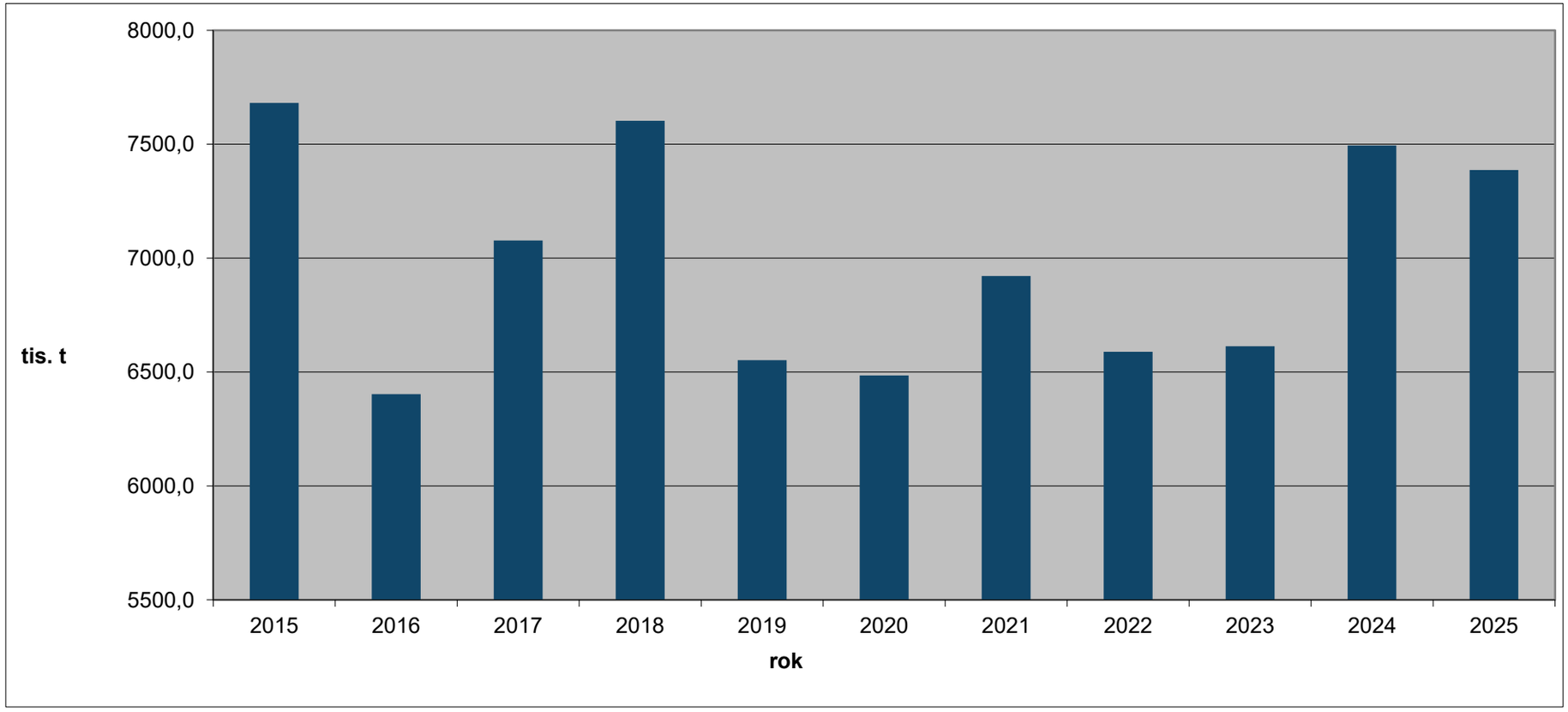
PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC

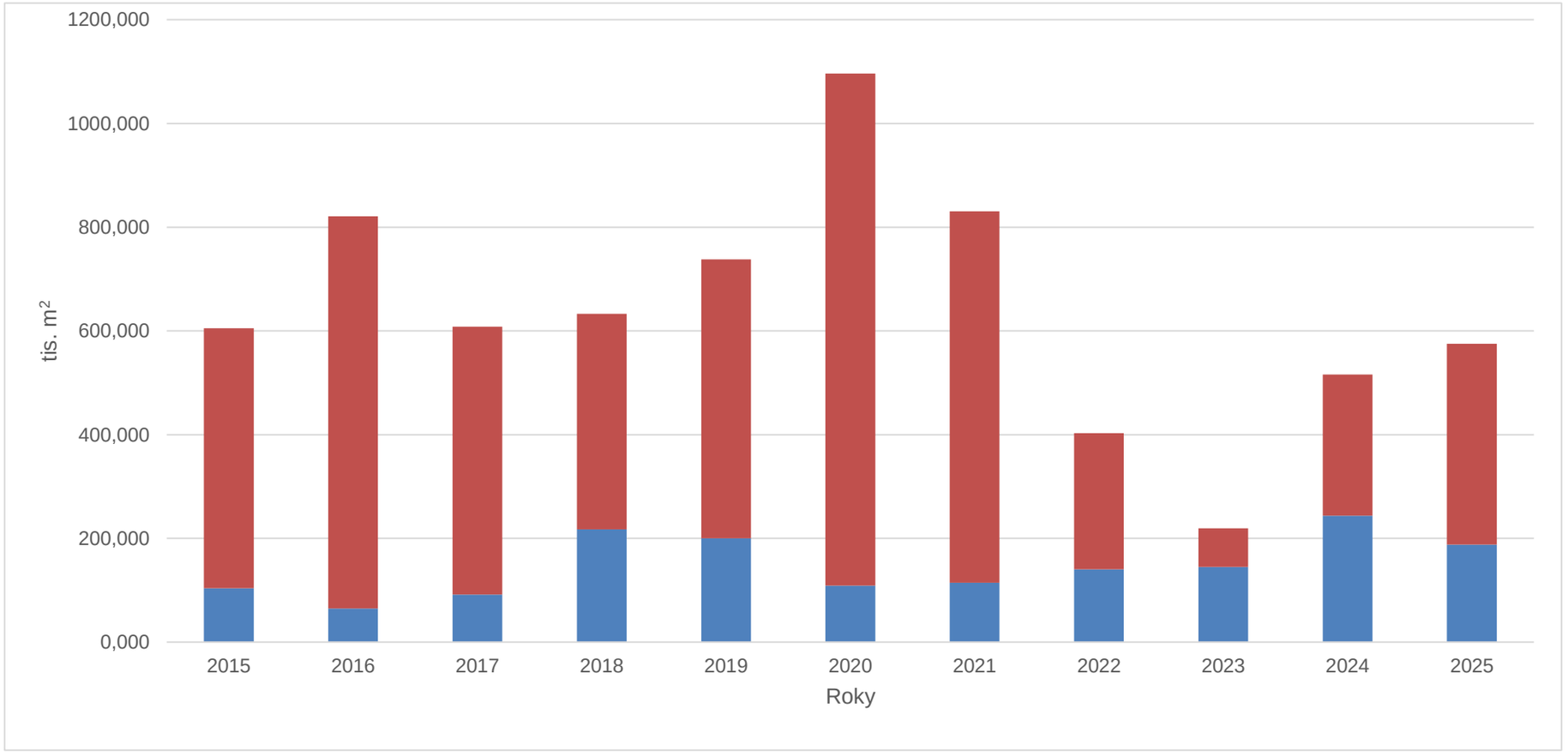
Sběr dat:



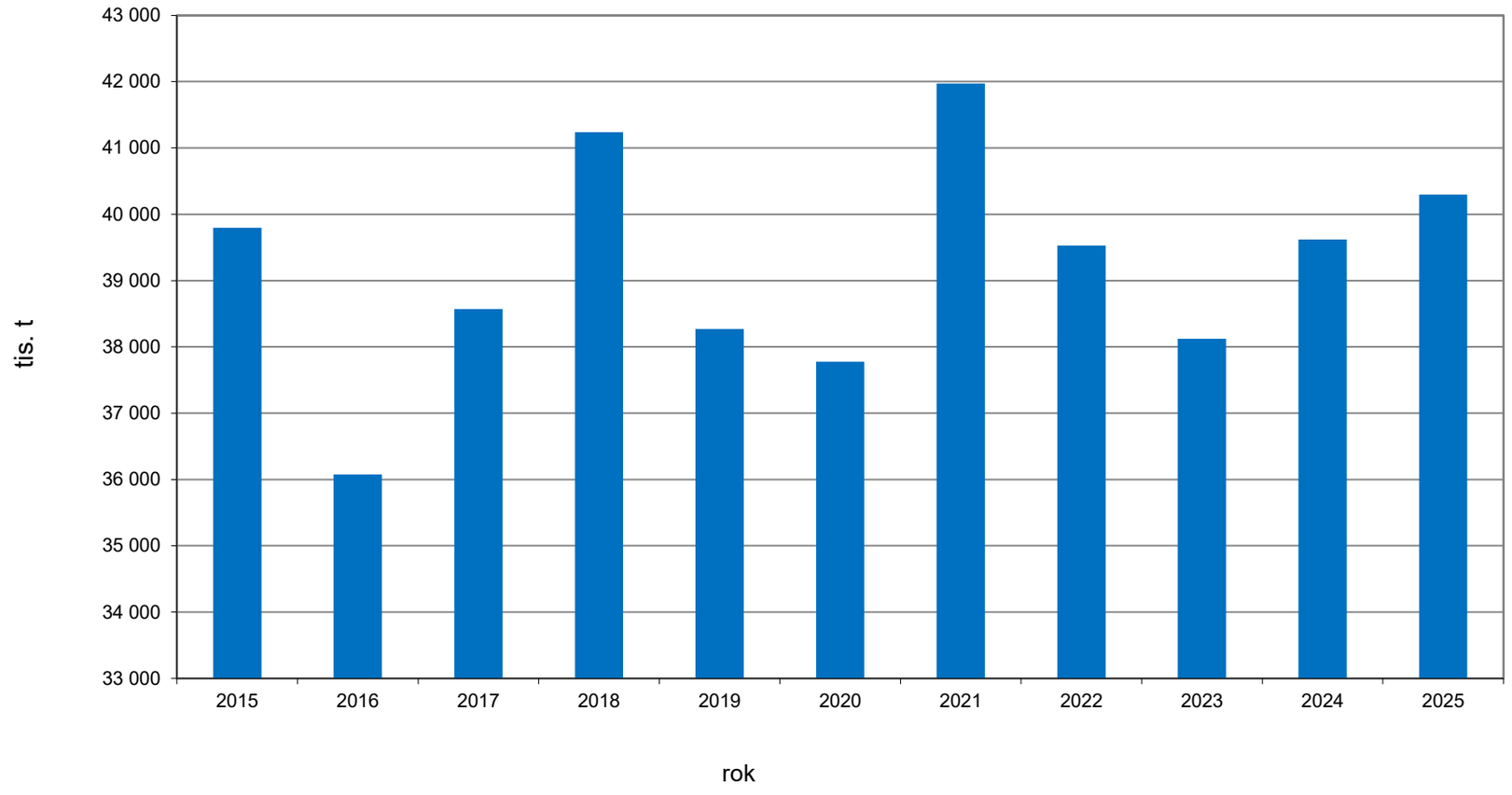
Vývoj výroby asfaltových směsí v ČR v letech 2015 - 2025



Vývoj pokládky CB krytů v ČR v letech 2015 – 2025 – CB jednovrstvový a dvouvrstvový



Vývoj celkového prodeje kameniva, písků a štěrkopísků 2015-2025



Materiály ze staveb: od odpadu k surovině

- Při opravách a výstavbě vznikají významná množství:
  - znovuzískaných asfaltových směsí,
  - vybouraných cementobetonových krytů,
  - materiálů podkladních vrstev,
  - zemin z podloží, krajnic a příkopů.
- Tyto materiály mají vysoký potenciál opětovného použití. Současná praxe však není jednotná a naráží na nejednoznačný právní režim, rozdílnou diagnostiku, způsob oceňování a pravidla zpětného odkupu.
- Sdružení prosazuje jednotné podmínky pro průzkum a zkoušení materiálů ještě před zadáním stavby, frézování asfaltových vrstev odděleně a možnost návratu materiálu přímo do stavby, kde vznikl.
- Směrnice ŘSD 10-S-12.7 již upravuje hospodaření se získanými materiály, ale je potřeba dopracovat jednotný a kontrolovatelný systém oceňování, nabídky, odkupu a zpětného využit

Potřebujeme další vyhlášky pro „konec odpadu“

- Pozitivním vzorem je právní úprava pro znovuzískanou asfaltovou směs, která umožnila jasněji stanovit podmínky dalšího využití asfaltového R-materiálu.
- Obdobná pravidla potřebujeme také pro další významné materiálové proudy, zejména:
  - recyklovaný beton,
  - kamenivo z podkladních vrstev,
  - zeminy,
  - strusky a popílky,
  - případně další minerální materiály ze staveb.
- Současné environmentální a administrativní požadavky mohou být u některých recyklovaných materiálů přísnější než u přírodních materiálů, přestože recyklát technicky vyhovuje požadavkům stavby.
- Cílem nových vyhlášek musí být jasná, bezpečná a technicky odůvodněná kritéria, po jejichž splnění materiál přestane být odpadem a může být standardně použit jako stavební výrobek nebo surovina.

PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC

➢ Růst cen asfaltu a nestabilita materiálových vstupů

- Největším krátkodobým problémem je skokový růst cen asfaltových pojiv a dalších ropných produktů, který se promítá do cen asfaltových směsí i rozestavěných zakázek.
- Sdružení shromáždilo data od členských organizací a jedná o spravedlivém způsobu kompenzace nepředvídatelných nákladů a o úpravě cenových mechanismů ve smlouvách.
- Současné obecné indexy často nedokážou přesně zachytit vývoj ceny asfaltu. V evropských podkladech se proto doporučují specifické indexy pro asfalt, paliva, kamenivo, pracovní sílu a zařízení.
- Dlouhodobým cílem je předvídatelný valorizační mechanismus, který nebude celé riziko extrémního cenového vývoje přenášet pouze na objednatele nebo pouze na zhotovitele
- V rámci Evropské asociace pro asfaltové vozovky EAPA jsme tento valorizační mechanismus připravili, vychází z anglické praxe
- Ustavena ROAD ALLIANCE – zahrnuje všechny rozhodující evropská Sdružení – EAPA, EUPAVE, ERF (IRF), PIARC, FEHRL… - globální témata, především financování silniční infrastruktury

Dostupnost kameniva se stává strategickým rizikem

Stávající výběr strategických ložisek podle zpracovaných podkladů pokrývá pouze přibližně 40 až 50 % potřeb materiálu pro sledovaný okruh silničních a železničních staveb.

Problémem není jen celkové množství zásob, ale především:

- regionální rozmístění ložisek,
- dostupnost konkrétních frakcí,
- povolené roční limity těžby,
- dopravní vzdálenosti a logistika.

Nedostatek vhodných frakcí v požadované kvalitě může prodlužovat přepravní vzdálenosti, zvyšovat cenu i environmentální dopady staveb.

Je proto nutné pokračovat v identifikaci dalších strategických ložisek a koordinovat jejich ochranu s dlouhodobými plány dopravní infrastruktur a pokračovat v úpravách legislativy.

A také změnit ze strany povolovacích orgánů přístup.

Dostupnost kameniva se stává strategickým rizikem – přetrvávající bariéry

Přetrvávající bariéry		
Problém	Co změna vyřešila	Co zůstává
Deklarace veřejného zájmu	**výrazně pomohla**	konflikt s jinými veřejnými zájmy nezmizel
Liniový zákon	**zrychluje některé postupy**	nepokrývá celý životní cyklus záměru
EIA	prakticky zásadně neodstraněna	standardní EIA zůstává
Územní plánování	částečné zvýhodnění strategického záměru	nesoulad s územím může proces dál komplikovat
Ochrana přírody, ZPF, voda	veřejný zájem těžby je silnější argument	jednotlivé hmotněprávní požadavky zůstávají
Majetkoprávní vztahy	některé nástroje jsou silnější	rozdrobené vlastnictví a přístupy zůstávají problémem
Obce a veřejnost	strategický význam posiluje stát	účast obcí ani veřejnosti zůstává, motivace obcí k povolení těžby je minimální
Nevýhradní ložiska	**prakticky nevyřešeno**	strategický režim se na významnou část zdrojů nevztahuje

Uhlíková stopa: nejprve jednotná metodika a národní emisní faktory

- Environmentální kritéria nelze založit na neporovnatelných nebo různě vypočtených údajích.
- V interní odborné diskusi se upozorňuje, že GWP z EPD nelze automaticky zaměňovat za úplnou uhlíkovou nebo emisní stopu výrobku a že porovnávání různých výrobců může být problematické.
- Aby bylo možné uhlíkovou stopu používat jako hodnoticí kritérium, potřebujeme zejména:

jednotné hranice výpočtu,

shodná pravidla pro dopravu, energie a recyklovaný obsah,

národní a pravidelně aktualizované emisní faktory,

pravidla ověřování vstupních dat,

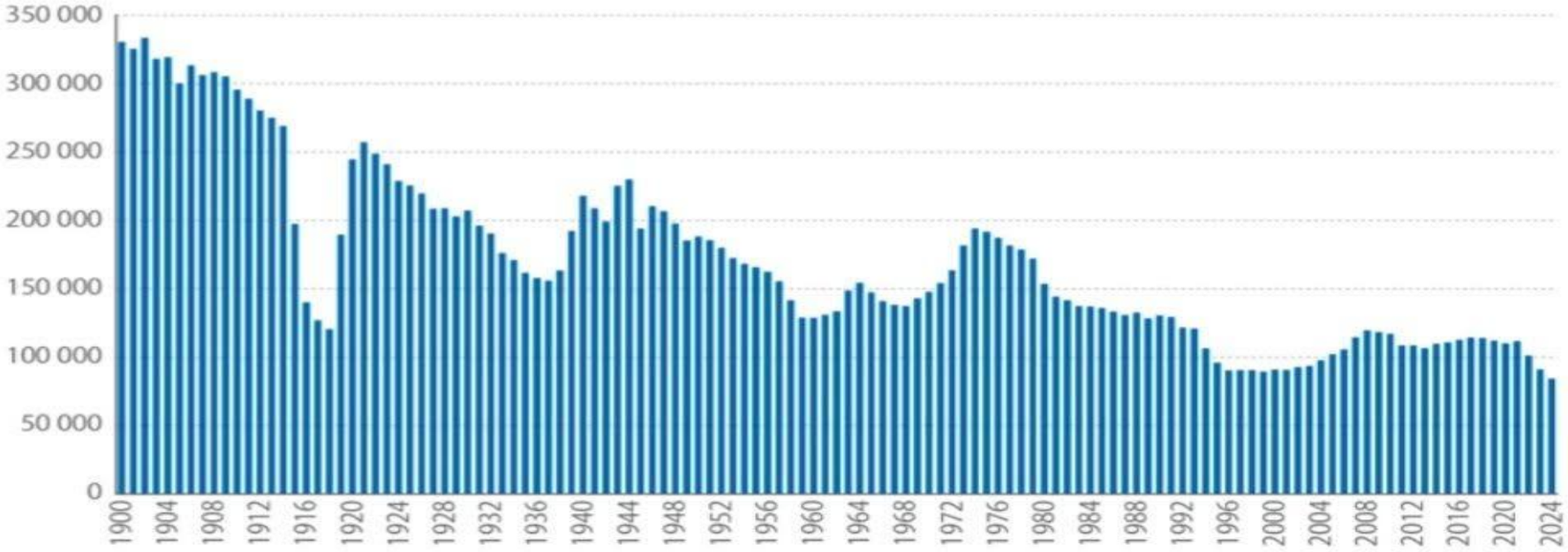
transparentní metodiku použitelnou pro zadavatele i dodavatele.

- Jako první krok je vhodné hodnotit konkrétní a ověřitelné technologie, například nízkoteplotní směsi, využití R-materiálu nebo omezení přepravních vzdáleností. Komplexní uhlíkové hodnocení lze doplnit, až bude vytvořena jednotná datová základna.

PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

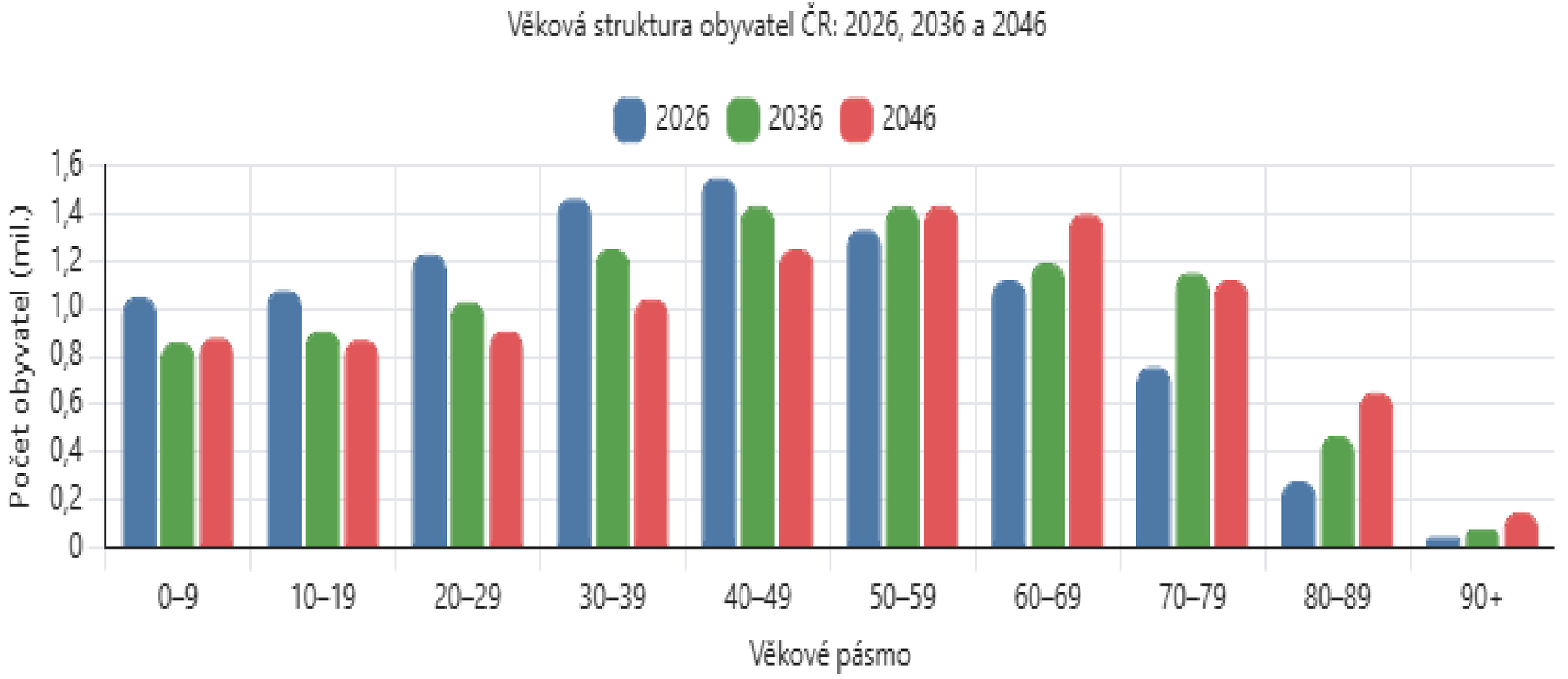
SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC

Dlouhodobý vývoj počtu živě narozených dětí na území současné ČR



PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC



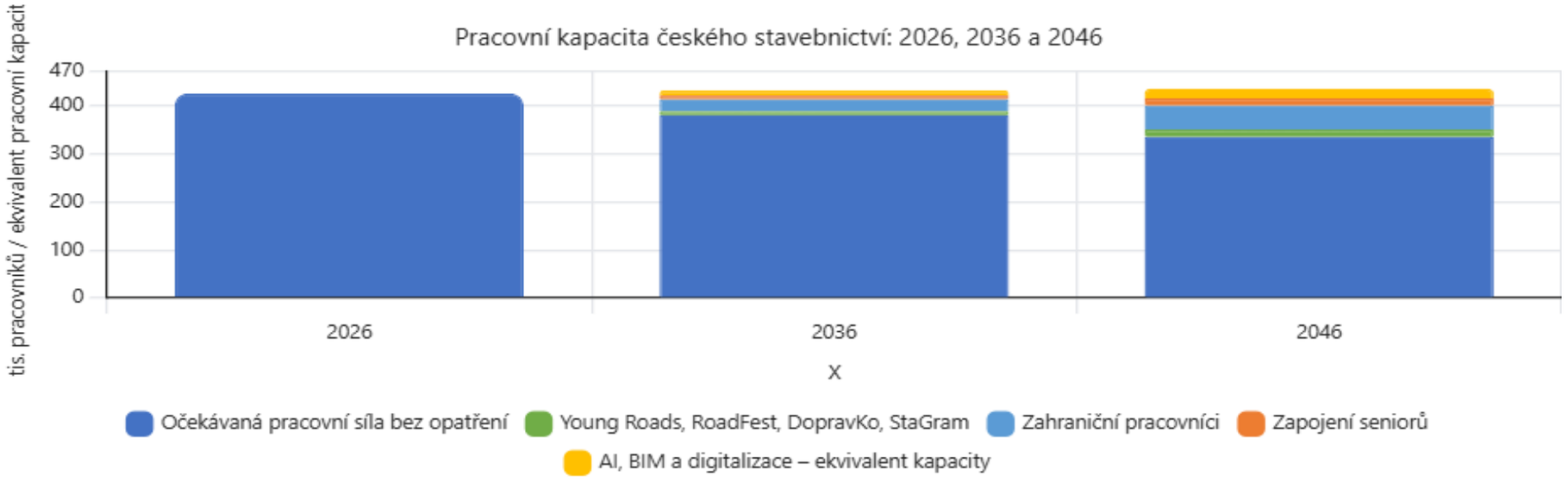
PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC

Model doplnění pracovní kapacity českého stavebnictví

Rok	Bez opatření	Propagace oboru	Zahraniční pracovníci	Zapojení seniorů	AI, BIM a digitalizace	Výsledná kapacita
2026	425 tis.	0	0	0	0	**425 tis.**
2036	380 tis.	+8 tis.	+25 tis.	+8 tis.	+10 tis.	**431 tis.**
2046	335 tis.	+15 tis.	+50 tis.	+15 tis.	+20 tis.	**435 tis.**

Poznámka: Hodnoty pro rok 2036 představují přibližně poloviční náběh opatření oproti cílovému scénáři 2046.



PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK
A [illegible]ÉL [illegible]BU











Zážitkový den

ROAD

Liberec **FEST** 2026

5. června 2026

Areál Technického muzea
(Masarykova 424/5)
9–17 hod.





Zážitkový den

ROAD

Hradec Králové **FEST** 2026

18. září 2026

Areál SPŠ stavební
(Pošpíšilova 787)
9–17 hod.

PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC



Začínáme projektovat – desková hra – workshop
- v 2026 probíhá 10 workshopů na základních školách v rámci Stagramu, v roce 2027 pak dalších 20















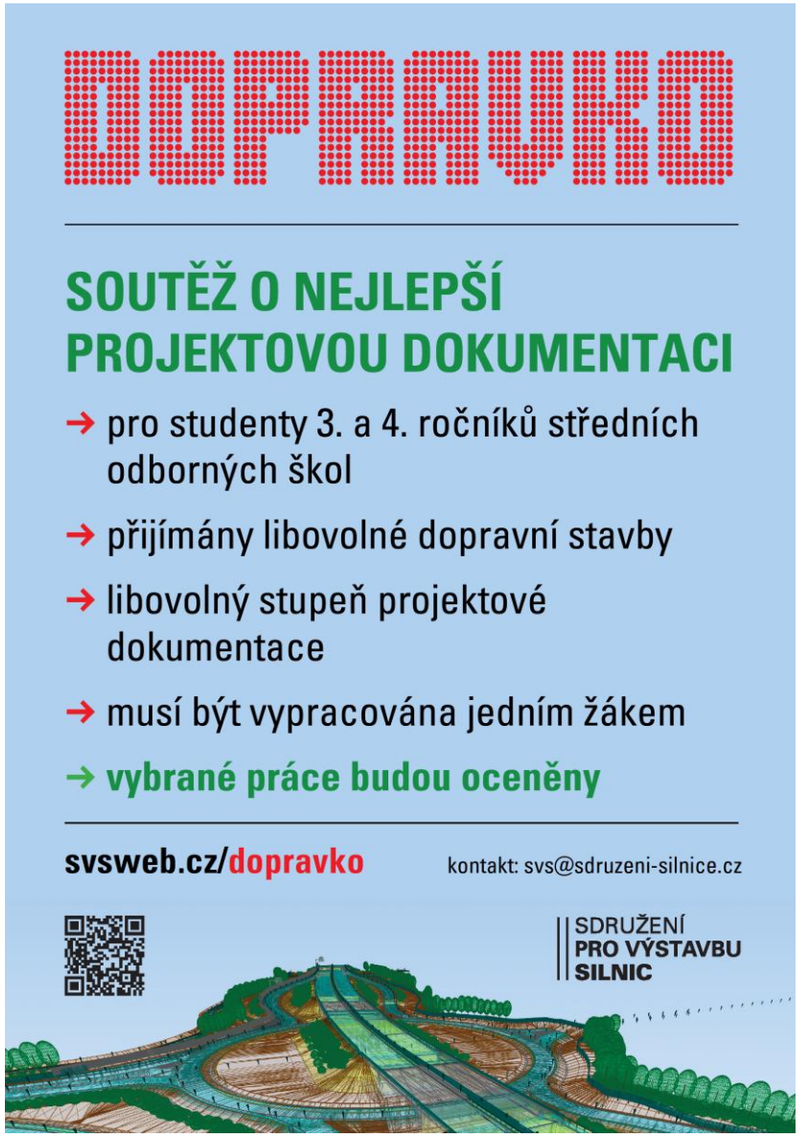


PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC



Vyhlášení v roce 2026 proběhlo na konferenci Pozemní komunikace 18.6.2026



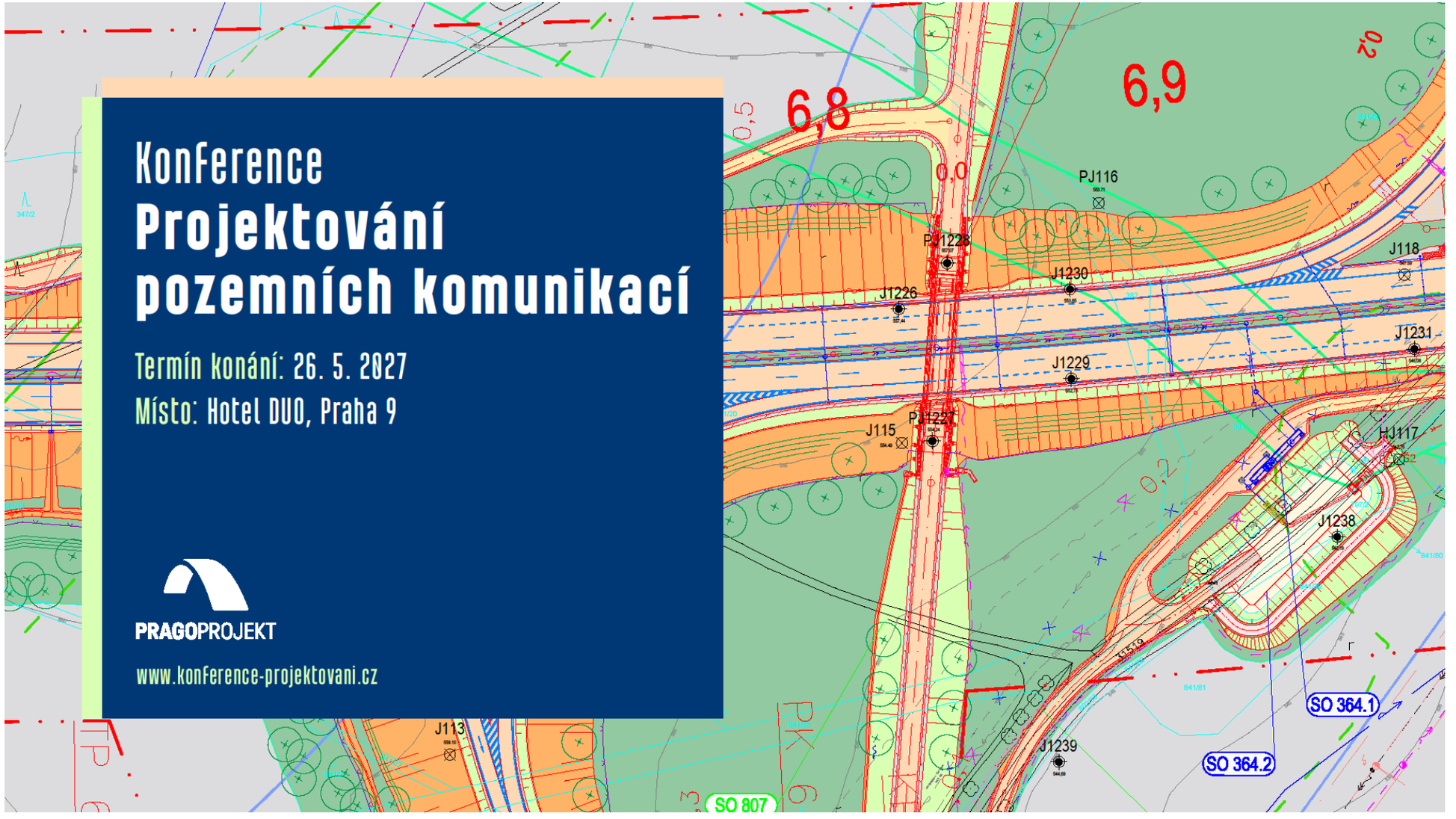
PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC



PODKLADNÍ VRSTVY VOZOVEK A ZEMNÍ TĚLESO

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SILNIC



Zajištění materiálů pro výstavbu silnic

Děkuji za pozornost

Datum **25.11.2026**

SDRUŽENÍ
PRO VÝSTAVBU
SILNIC