

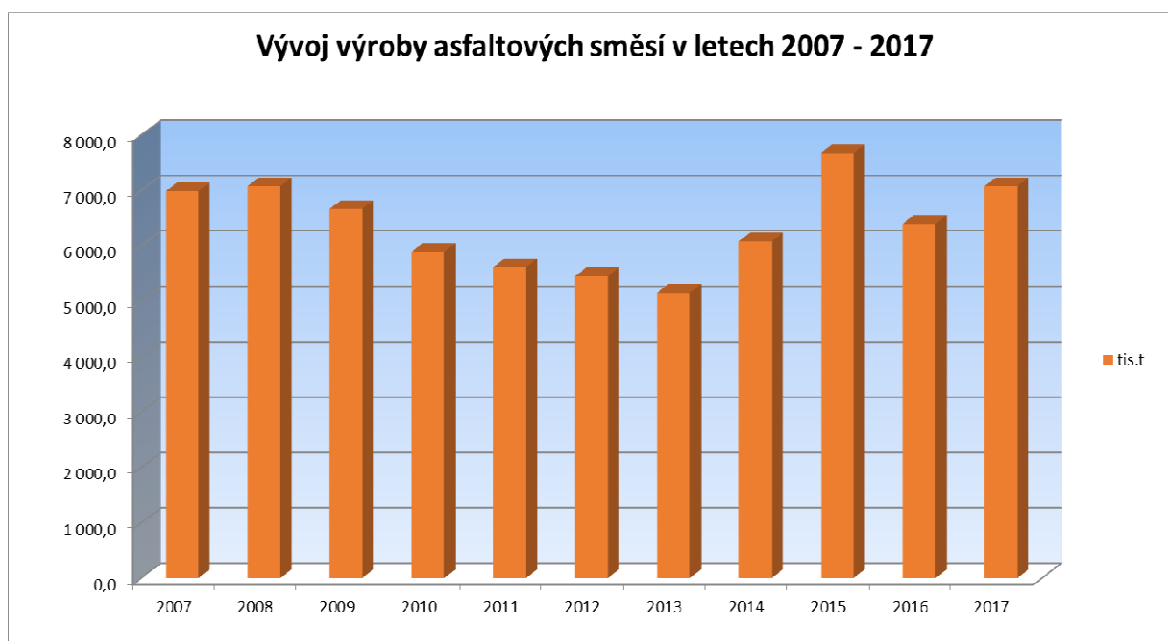
## SILNICE POTŘEBUJÍ OPRAVIT, V ZIMĚ TO ALE NENÍ EFEKTIVNÍ

Praha, 5. dubna 2018

V roce 2017 bylo vyrobeno více asfaltových směsí než v roce předchozím. Bohužel se opět vrací negativní trend rekonstrukcí silnic v teplotně nevhodných podmínkách. Rekordní objem výroby z roku 2015 se ale zopakovat nepodařilo. Potvrzuje se, že je nezbytné stabilní financování rekonstrukcí silnic II. a III. třídy tak, aby je mohly kraje plánovat v dostatečném předstihu. Dotace krajům nejsou položkou rozpočtu SFDI.

Celkový objem vyrobených asfaltových směsí v loňském roce meziročně vzrostl o více než 670 tisíc tun a překročil celkových 7 mil. tun. Jedná se o druhý nejvyšší vyrobený objem za posledních 10 let. Více se vyrobilo jen v roce 2015.

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tis. t	6 985	7 077	6 668	5 897	5 617	5 460	5 153	6 083	7 682	6 403	7 078

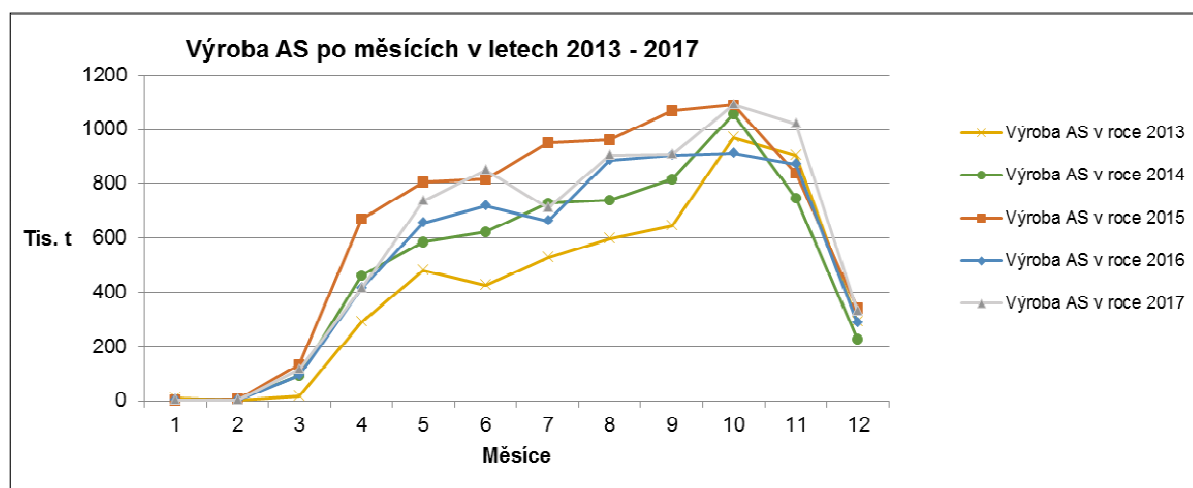


„Silnice II. a III. třídy jsou i přes dotace SFDI v letech 2015 až 2017 stále ještě velmi zanedbané. Rekonstrukce potřebují silnice a také mosty ve všech krajích a bez systematického a předvídatelného financování se jejich stav bude i nadále zhoršovat,“ řekl dnes Ing. Petr Svoboda, jednatel Sdružení pro výstavbu silnic, a dodal: „Ani poslední tři roky nestačily na nápravu stavu silniční sítě nižších tříd, která byla dlouhodobě zanedbávána. Navíc silnice II. a III. třídy trpí i tím, že je využívají přepravci těžkých nákladních vozidel, aby se tak vyhnuli platbě mýta za vozidla. Těžká kamionová přeprava tak devastaci těchto silnic dále prohlubuje a řešení je stále v nedohlednu. Opravy dálnic a silnic I. třídy jsou prováděny dostatečně až v posledních letech a ani tady se zdaleka nepodařilo zásadně vylepšit dlouhodobě zanedbaný stav.“

Oproti celkové výrobě je rozložení výroby po jednotlivých měsících méně optimistické. V loňském roce byla výroba asfaltových směsí v říjnu a listopadu nejvyšší a v prosinci druhá nejvyšší za posledních pět let.

Výroba asfaltových směsí po měsících													
Rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Celkem
2013	8,52	3,26	15,21	290,32	479,05	425,85	526,70	598,75	643,02	968,15	903,89	290,71	5 153,42
2014	3,50	3,82	93,10	461,15	584,78	623,59	728,86	739,13	814,88	1 055,97	746,48	227,87	6 083,14
2015	2,45	3,74	132,91	671,06	804,68	815,93	952,82	962,44	1 066,20	1 089,84	839,26	340,85	7 682,18
2016	1,85	2,41	91,36	416,12	654,55	716,76	663,17	883,76	904,54	910,48	872,47	285,34	6 402,82
2017	0,19	1,98	113,73	413,65	736,24	849,33	709,67	903,00	908,72	1 091,35	1 021,50	328,67	7 078,03

Opakuje se tak negativní trend z minulosti, kdy se nejvíc dopravních staveb realizuje v měsících, jejichž teplotní podmínky příliš nenahrávají výsledné kvalitě silničních povrchů. Opravené silnice pak mají mnohem nižší životnost, než kdyby byly vozovky pokládány v teplotně příznivějším období.



Kvalitě prováděných prací nepomáhá výběr dodavatele jen na základě nejnižší ceny. Ani recyklace použitých materiálů jak v asfaltových směsích, tak v cementobetonovém krytu zatím nenachází při výstavbě a rekonstrukci silnic u nás větší uplatnění. Celkově obor spíše stagnuje. „Uplynul rok a nedá se říct, že by se řešení problémů souvisejících s dopravní infrastrukturou nějak zásadně pohnulo kupředu. Legislativa ani financování do budoucna nejsou dořešeny, příprava nových projektů trvá stále neúměrně dlouho,“ doplnil Petr Svoboda.

Protože nekvalitní silniční infrastruktura negativně ovlivňuje ekonomiku každé země, navrhla Evropská asociace pro asfaltové vozovky (EAPA) vyhlásit první čtvrtěk v dubnu Dnem údržby silnic. „Chtěli bychom se k této iniciativě jako Sdružení pro výstavbu silnic připojit. V tento den bychom každoročně měli zhodnotit, zda se daří situaci u nás zlepšovat a jaké problémy je třeba vyřešit,“ dodal Petr Svoboda.