

Názor na návrh nových

TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek

Dovolte mi, abych se s Vámi podělil o svůj názor na připravovanou novelu TP 87, protože si myslím, že myšlenky, které sepíšu, určitě nebudou v odborných silničářských kruzích názorem ojedinělým.

Pro Vás, kteří mne neznáte, se představím. Jmenuji se Ing. Libor Jacko, v roce 1989 jsem absolvoval VŠDS v Žilině obor Stavební údržba a rekonstrukce pozemních komunikací. Po škole jsem nastoupil do firmy Ostravské komunikace na funkci silničního technika a měl jsem na starosti realizaci prohlídek komunikací, diagnostiky, zadávání a přebírání údržby, oprav a rekonstrukcí komunikací a to do roku 1997, kdy jsem přešel ve stejné společnosti na výrobní útvar a řídil jsem veškeré stavební a montážní činnosti včetně údržby a oprav komunikací. V roce 2004 jsem se osamostatnil a brzy poté jsem coby OSVČ začal realizovat diagnostikou a návrhy oprav silnic a místních komunikací, v čemž jsem pokračoval pod hlavičkou firmy JACKO, projekty & vozovky s.r.o., kde jsem tuto činnost rozšířil o projektování dopravních staveb.

Z předchozího odstavce je, doufám, zřejmé, že jsem na studium zaměřené na problematiku údržby, oprav a rekonstrukcí komunikací navázal výše popsanou praxí, při níž jsem prošel od funkcí technických až po realizační (řídící) a tudíž si dovoluji tvrdit, že jsem schopen mít vlastní odborný názor na všechny stati návrhu TP 87.

K verzi 10 návrhu TP 87 jsem se coby konzultant Ing. Jana Zajíčka dodatečně zapojeného do kolektivu oponentů dostal v květnu roku 2009, protože Ing. Zajíčkovi bylo známo, že se diagnostikou vozovek dlouhodobě zabývám a mám vyhraněný názor na znění platných TP 87 a způsob jejich používání při vypisování diagnostiky správci krajských silnic a v neposlední řadě se systémy hospodaření s vozovkou.

Posledním impulsem pro napsání tohoto článku byla pro mne obhajoba vydání nových TP 87 prezentována hlavním zpracovatelem doc. Ing. Janem Kudrnou, CSc. na konferenci Asfaltové vozovky 2009. Vystoupení na mne zapůsobilo dojmem, jako by se řečník ve svých TP zcela ztratil a já osobně se tomuto faktu vůbec nedivím.

Nehodlám se ve svém komentáři k návrhu nových TP 87 zabývat dopodrobna celým textem, ale omezím se jen na body, kde musím vyslovit nesouhlas. Zabýval jsem se důkladně verzí 10 a své připomínky jsem aktualizoval podle stavu ve verzi 14. Je s podivem, že ve verzi 10 byly uváděny technologie v tu dobu již dávno neplatně označené, což nebudí příliš důvěru k odpovědnosti zpracovatele.

Soupis hlavních připomínek k návrhu TP 87 :

- Tvůrce TP 87 předpokládá aktivní využívání systémů hospodaření s vozovkou a to přes obecně známé fakty a to, že :
 - malý systém hospodaření s vozovkou po převodu komunikací na kraje využívá maximálně jedna třetina krajů a není dle stávající legislativy vynutitelné, aby jej používaly všechny kraje
 - na velký systém hospodaření s vozovkou v celém rozsahu není a nebude dostatek finančních prostředků, což ostatně platí i pro MSHV
 - správci místních komunikací snad s výjimkou Prahy a některých statutárních měst nepoužívají jmenované systémy hospodaření s vozovkou, někteří používají vlastní systémy na bázi grafických pasportů a většina nepoužívá nic

Shrnu-li tento bod, tak TP 87 v této oblasti neodpovídá realitě a pro většinu správců je zavádějící. V TP 87 by systémy hospodaření s vozovkou měly být popsány v obecnější rovině a mělo by být pamatováno i na správce, kteří žádný SW produkt nevládní, protože nemají prostředky na SW, lidské zdroje pro plnění těchto systémů daty a na realizaci nakupovaných periodicky se opakujících měření.

- U projektové dokumentace se autor odkazuje na Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, bohužel musím konstatovat, že tato směrnice není v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, kterou se řídí stavební úřady.
- Požadované podklady pro stanovení údržby a oprav vozovek jsou nepoužitelné pro většinu běžných správců místních komunikací, mělo by být zjednodušeno a strukturováno, aby se tam každý správce našel.
- Nevidím důvod, proč by se v zimě výtluky neměly opravovat bez zbytečných průtahů na všech silnicích a místních komunikacích a ne jen na dálnicích a rychlostních komunikacích (P6.2.2 verze 14).
- Pojem souvislá údržba nebyl ve verzi 10 (čl.6.2.4) jednoznačně co do rozsahu specifikován, tj. odlišen od lokální opravy a zůstal i v P6.3.2 ve verzi 14
- Se zněním poslední odrážky P.6.3.2 verze 14 (čl.6.2.4.1 verze 10) je nutné vyslovit nesouhlas, směsi s příměsí drcené pryže se neosvědčily
- Autor v P6.5 verze 14 (čl.6.4 verze 10) konstatuje, že zesílení je nákladná oprava, to je sice pravda, ale vůbec to neznamená, že oprava vozovky bez zesílení není nákladná oprava. Já naopak z vlastní zkušenosti vím, že oprava krytu bez zesílení je většinou oprava nákladnější, protože se jednak více frézuje, ale vzhledem k faktu, že se ne všude může zvyšovat niveleta, zejména v obcích, tak v případě neúnosné vozovky musí být řešeny (recyklovány nebo nahrazeny) podkladní vrstvy větší tloušťky, protože si v návrhu nemůžeme pomoci zesílením další vrstvou krytu.

- Nedovedu si představit, jak se budou do ekonomického posouzení a rozhodnutí o údržbě a opravách započítávat ztráty v silničním provozu v době provádění údržby nebo oprav (ztráta času, nehodovost). Autor zřejmě počítá s využitím systému HDM-4 nebo podobného.
- Není mi jasné, jak je možné se dostat k TPO (Technologické podklady pro zajištění údržby a opravy silnic, ŘSD, 2003), nenašel jsem je na stránkách ŘSD, na adrese www.pjpk.cz, ani v podkladech autorizovaných osob.
- Návrh verze 10 TP 87 měl celkem 71 stran a verze 14 má ještě o 2 strany více. Rozsah je dle mého názoru opravdu značným problémem, čtením jednotlivých článků se pomalu, ale jistě přestáváte orientovat, až vzdáte snahu pochopit, jak byste měli postupovat.

Závěr:

Nezastírám fakt, že návrh TP 87 se v některých oblastech posunul k lepšímu oproti stávajícím, ale celkově musím vzhledem k výše popsanému konstatovat, že nová verze je horší variantou, hlavně pak pro její rozsáhlost a tím nepřehlednost.

Zejména část tzv. síťové úrovně je dle mne jen zbožným přáním jejího tvůrce a pro většinu obyčejných správců to bude čtení o nespílnitelném a v mnohém zbytečném vzhledem ke kvalitě jejich vozovek a problémech co musí přednostně řešit, aby vozovky vůbec udrželi provozuschopné.

Cílem návrhu nových TP 87 by dle mého názoru mělo být maximální možné zjednodušení, tj. trend, který se v poslední době naštěstí prosadil i v normotvorbě. Proto by to pro každého silničního technika měla být „stravitelná kuchařka“ což pro návrh nových TP 87 bohužel neplatí.

Vzhledem k napsanému si dovoluji konstatovat, že ponechání stávajících TP v platnosti by bylo rozhodně lepší variantou než vydání takovýchto nových. Je smutné, když nově zpracovaný předpis bude volat po nové aktualizaci, aby se naplnil cíl jednoduchosti a srozumitelnosti, tj. podle mne podstatných prvků tak důležitého dokumentu pro všechny silničáře.