

„Recyklace“ silnic ušetří peníze

Těžba kameniva

pro stavbu silnic

v některých kamenolomech skončí. Stavaři tak jdou cestou recyklace.

LUKÁŠ KARBULKA

PRAHA Recykluje se papír, sklo, plasty, kartony, plechovky a znovu se využívá i třeba použitý olej z kuchyně. Tak proč ne i staré silnice? Stavební firmy totiž umí zachránit stále větší množství opotřebeného materiálu z komunikace a opět ho využít. V současnosti ho recyklují až ze dvou třetin.

„Dnes jsme schopni na 50 až 60 procent opětovně využít přírodních surovin na silnicích. Materiál má stejný technický a ekonomický účel, jako měl v minulosti,“ potvrdil LN Jan Valentin z katedry silničních staveb na ČVUT.

Vývoj recyklace přírodních surovin jde v posledních letech rychle kupředu. „Je slibnou cestou, jak ušetřit velké množství neobnovitelných surovin, jako je kamenivo,“ řekl Valentin s tím, že ještě před deseti lety se z opotřebeného asfaltu využilo 20 procent a před pěti lety třetina. Samotné kamenivo lze využívat téměř donekonečna, pojivo však má omezenou životnost, a tak obnova zatím nemůže být stoprocentní.

V silničním stavitelství se kamenivo objevuje u asfaltových směsí. Část „nového“ kameniva lze nahradit recyklatem z opravených vrstev vozovek. „Za posledních pět let se poměr požadavků na nové šterkové konstrukce změnil ve prospěch požadavků na studené recyklace. Při opravách komunikací lze použitím studené recyklace nové šterkové vrstvy vypustit i úplně,“ vysvětlila LN mluvčí stavební firmy Metrostav Pavlína Mertl s tím, že tímto postupem lze uspořit až 80 procent kameniva.

Zavírání kamenolomů

Za rychlejším vývojem recyklace a opětovného využití neobnovitelných zdrojů je nedostatek kameniva. Na to upozorňuje i studie, kterou Těžební unie ve spolupráci s Českou geologickou službou a Sdružením pro výstavbu silnic vypracovala pro Ředitelství silnic a dálnic, které chce do konce roku 2026 postavit téměř 290 kilometrů dálnic.

„Z 216 aktivních kamenolomů a 155 aktivně činných pískoven skončí do deseti let polovina ložisek,“ informoval LN předseda představenstva Těžební unie Pavel Fiala. Důvodem je nárůst spotřeby v návaznosti na očekávaný rozvoj dopravní infrastruktury a nedostatek kameniva v lomech,

Odhad vývoje životnosti využívaných ložisek stavebního kamene (kamenolomů) v ČR

(stav k 1. 1. 2022)

Kraje v ČR	Kamenolomy s životností zásob delší než 10–15 let	Kamenolomy s životností do 7–10 let	Kamenolomy s životností do 5–7 let
Středočeský kraj + Praha	17	3	13
Jihočeský kraj	13	4	12
Plzeňský kraj	5	8	3
Karlovarský kraj	4	6	4
Ústecký kraj	3	5	11
Liberecký kraj	2	3	7
Královéhradecký kraj	2	2	2
Pardubický kraj	4	7	7
Kraj Vysočina	9	7	11
Moravskoslezský kraj	5	3	2
Olomoucký kraj	10	8	6
Jihomoravský kraj	8	5	2
Zlínský kraj	1	2	2

Zdroj: Česká geologická služba

Odhad vývoje životnosti využívaných ložisek šterkopísků (pískoven) v ČR

(stav k 1. 1. 2022)

Kraje v ČR	Pískovny s životností zásob delší než 10–15 let	Pískovny s životností do 7–10 let	Pískovny s životností do 5–7 let
Středočeský kraj + Praha	3	8	20
Jihočeský kraj	3	3	10
Plzeňský kraj	1	2	3
Karlovarský kraj	3	1	2
Ústecký kraj	3	3	10
Liberecký kraj	2	0	6
Královéhradecký kraj	5	5	8
Pardubický kraj	2	2	5
Kraj Vysočina	0	0	0
Moravskoslezský kraj	2	5	5
Olomoucký kraj	2	8	7
Jihomoravský kraj	9	3	9
Zlínský kraj	2	1	7

ILUSTRACE SHUTTERSTOCK / ZR



jejichž ložiska nelze rozšířit. „Problém některých kamenolomů je v nemožnosti vytěžit veškeré zásoby kameniva z důvodů veřejnoprávních či majetkoprávních překážek. Problém je také při snaze o prodloužení těžební činnosti v lokalitě, kde se již těží,“ uvedla pro LN mluvčí ministerstva průmyslu a obchodu Miluše Trefancová. Prodloužení pro těžbu je složité hlavně kvůli vynětí pozemků z půdního zemědělského fondu či vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Ještě větší překážky jsou v případě otevření nových lokalit pro kamenolomy, a to i přesto, že poptávka po kamení roste. „Spotřeba v Česku vzrostla za posledních deset let o 37 procent, přitom se ale nepodařilo od roku 1989 otevřít žádný nový kamenolom,“ upozornil Fiala. Česko podle něj v mnoha případech už teď nemá dostatek stavebního kamene a šterkopísků v optimální dojezd-

„Spotřeba vzrostla za deset let o 37 procent, od roku 1989 se ale neotevřel žádný nový kamenolom.“

Pavel Fiala

šéf představenstva Těžební unie

”

vé vzdálenosti do 35 kilometrů. S větší vzdáleností bojoval například Zlínský kraj, který musel nedávno přistoupit ke krátkodobému přidělovému režimu. „Nepomohly tam ani dovozy ze Slovenska. Nedostatek panuje i v Královéhradeckém kraji, a proto se ka-

menivo na stavbu dálnice D11 z Trutnova do Polska bude vozit z daleka, což se prodraží,“ vysvětlil geolog Josef Godány z České geologické služby. Jinak ale dovoz ze zahraničí nehrozí, situace s lomy je tam podobná.

Raketový růst cen

Čím dál je lom od stavby, tím je cena za dovezenou surovinu vyšší. Navíc cena kamení a surovin vyrobených z něj z důvodu tenčících se zásob rychle roste. „Ještě před třemi roky například cement stál do dvou tisíc korun za tunu. Dnes ten samý kvalitní cement stojí čtyři tisíce,“ upozornil Jan Valentin z ČVUT. Cena kameniva jen za poslední rok vzrostla o desítky korun za tunu.

Takové zdražení je znát při stavbě dálnic. „Na stavbu kilometru potřebujete 45 až 50 tisíc tun kameniva. Mám radost, že po letech opatrnějšího rozvoje máme

před sebou perspektivu dostavby základní sítě dálnic do konce dekády. Na druhou stranu mám při pohledu na studii pochybnosti, zda budeme mít z čeho stavět,“ obává se jednatel Sdružení pro výstavbu silnic Petr Svoboda.

Podobná situace je s pískovnamy. Těžební společnost Českomoravský šterk například v roce 2021 uzavřela pískovnu v Plané nad Lužnicí v jižních Čechách a za sedm let uzavře pískovnu v Mankovicích v Moravskoslezském kraji.

„Trh vykazuje v posledních letech stabilní spotřebu a alespoň občasné otvorky nových pískoven. Přesto vzrostly ceny za posledních pět let o 25 až 30 procent,“ přiblížil předseda představenstva Těžební unie Fiala. Vedle nedostatku kamene a písku se podle něj Česko potýká ještě s malým množstvím kaolinu a brzy by to mohlo platit i pro vápenc.