



KLIIMAMINISTEERIUM

NARIADENIE

Dátum v digitálnom podpise
č. 1-1/24/70

**Zmena nariadenia ministra hospodárstva
a infraštruktúry č. 101 z 3. augusta 2015
„Požiadavky na kvalitu výstavby ciest“**

Toto nariadenie je prijaté na základe § 96 ods. 3 stavebného zákona.

**Nariadenie ministra hospodárstva a infraštruktúry č. 101 z 3. augusta 2015
„Požiadavky na kvalitu výstavby ciest“ sa mení takto:**

- 1)** v celom nariadení a v názve jeho prílohy 14 sa výraz „asfaltová betónová zmes“ nahrádza výrazom „asfaltová zmes“;
- 2)** v § 1 ods. 2 sa za poslednú vetu dopĺňa veta „Súlad stavebných materiálov s požiadavkami na kvalitu overuje vlastník cesty v laboratóriu, ktoré musí byť spravidla spôsobilým meracím subjektom“;
- 3)** v § 1 sa dopĺňa tento odsek 2¹, ktorý znie:
„(2¹) So súhlasom vlastníka cesty sa môžu na cestné práce použiť alternatívne zdrojové materiály za predpokladu, že sú zabezpečené požiadavky na životnosť, stabilitu a bezpečnosť cesty. Preukáže sa súlad s požiadavkami na používanie alternatívnych zdrojových materiálov.“;
- 4)** § 1 ods. 3 znie takto:
Odchyľne od uvedeného sa cestné práce môžu akceptovať za podmienok stanovených vlastníkom cesty, ak z technického alebo ekonomického hľadiska, prípadne z oboch, nie je možné práce prerobiť.“;
- 5)** v § 2 ods. 8 sa slová „do pôdy a vodných útvarov“ nahrádzajú slovami „mimo cestnej výstavby“;
- 6)** § 2 ods. 12 má toto znenie:
„(12) Na cestných komunikáciách, ktoré sú otvorené pre premávku s maximálnou povolenou rýchlosťou vyššou ako 50 km/h, sa trenie pokrývky vozovky v priečnom úseku smeru jazdy nesmie líšiť od strednej hodnoty priečneho trenia o viac ako 0,1 jednotky.“

7) V § 2 ods. 14 – 16 znejú takto:

„(14) Obchvaty v dôsledku cestných prác musia spĺňať minimálne podmienku úrovne 1 v súlade s požiadavkami stanovenými na základe § 97 ods. 2 stavebného zákona.

(15) Vrstvy násypu a vozovky možno ukladať len na spodné vrstvy, ktoré boli zhotovené a prijaté v súlade s postupom schváleným vlastníkom cesty. Ak existuje požiadavka na mrazuvzdornosť, musí sa stanoviť odolnosť použitého mrazuvzdorného materiálu, ak absorpcia vody presahuje 2 %.

(16) Pri kontrole súladu s požiadavkami na kvalitu vykoná overenie kvalifikovaný merač, ak je to možné. Ak nie je možné použiť kvalifikovaného merača, kontrola kvality sa vykoná na základe požiadaviek stanovených vlastníkom cesty.“,

8) V § 3 ods. 3 a 4 znejú takto:

„(3) Jedna šarža kameniva dodaného pre asfaltové zmesi je maximálne 3 000 ton.

(4) Overenie zhody každej šarže s dokumentáciou o posúdení zhody zahŕňa posúdenie zrnitosti jemného kameniva a obsahu jemných častíc. Hrubé kamenivo sa kontroluje z hľadiska zrnitosti, obsahu jemných zŕn, indexu odlupovania a odolnosti proti drobeniu. Odolnosť proti oderu sa v prípade potreby stanoví Škandinávskou skúškou. Mrazuvzdornosť hrubého kameniva sa kontroluje aspoň raz pred pokládkou materiálov. Pri posudzovaní mrazuvzdornosti sú potrebné laboratórne údaje a materiály sa môžu pokladať, ak je podľa laboratórnych údajov absorpcia vody v materiáli nižšia ako 2 %.“,

9) v § 3 ods. 7 štvrtej vete a v § 12 ods. 3 tretej vete sa za slovo „odstrániť“ dopĺňa slovné spojenie „alebo po dohode s verejným obstarávateľom prijať nápravné opatrenia“,

10) v § 4 ods. 2 tretej vete sa vypúšťa veta „nepredvídateľným trvaním dažďa alebo o 24 hodín v prípade neočakávaného poklesu teploty na povrchu vozovky pod 5 °C“.

11) § 5 ods. 1 má toto znenie:

„(1) Hrúbka štrku na štrkovej ceste musí byť najmenej 20 cm, z čoho najmenej 12 cm na vrchnej vrstve musí mať rozloženie veľkosti častíc v polohe 5 alebo 6 stanovenej v prílohe 10 k nariadeniu. Horná vrstva štrku sa meria pozdĺž osi cesty a vo vzdialenosti 1 m od okraja vozovky. Zhutnený povrch nesmie obsahovať voľné častice, ktoré neprejdú cez sito s veľkosťou 40 mm.“,

12) Posledná veta § 5 ods. 2 bodu 4, § 12 ods. 10, piata veta § 13 ods. 12 bod 7 a tretia veta § 23 ods. 4 sa menia doplnením textovej časti „alebo INSPEKTOR-“ za textovú časť „LOADMAN-“ a nahradením slovného spojenia „vynásobené prechodným faktorom“ slovným spojením „premenené na porovnateľné“,

13) Názov § 6 má toto znenie:

„§ 6. Asfalt a spevnená cesta“,

14) § 6 ods. 1 bod 1 znie takto:

„1) prevýšenie na obojstrannej prevýšenej ceste v zmysle zákona o cestnej premávke na chodníkoch, cestičkách, chodníkoch a cyklotrasách, cyklotrasách $\pm 0,5 \%$ a jednostranných prevýšeníach $\pm 0,3 \%$ “;

15) § 6 ods. 1 bod 3 a § 20 ods. 1 bod 3 znejú takto:

„3) vzdialenosť okraja povrchu od osi vozovky sa môže líšiť o $-0/+15$ cm, pričom celková šírka povrchu nie je užšia ako konštrukcia a rozdiel medzi dvoma po sebe nasledujúcimi meraniami na rovných úsekoch s rovnomernou šírkou nesmie presahovať 5 cm,

16) V § 6 ods. 3 piata veta znie takto:

„Ak koeficient adhézie nie je v súlade s požiadavkami, musia sa namontovať príslušné dopravné značky.“;

17) § 6 ods. 6 znie takto:

„(6) Modul pružnosti pre nové cestné podperné lôžka postavené s navrhnutou konštrukciou, meraný pomocou zariadenia typu LOADMAN alebo INSPECTOR, musí byť v strede podperného lôžka najmenej 130 MPa. Ak sa použije iné meracie zariadenie analógového modulu pružnosti, jeho odčítanie sa porovná so zariadením typu LOADMAN alebo INSPECTOR a výsledky merania sa prevedú na porovnateľné.“;

18) v § 6 sa dopĺňa tento odsek 6¹:

„(6¹) V prípade vyplňania existujúcich podperných lôžok musia byť lôžka stlačené, ale požiadavka na modul pružnosti uvedená v ods. 6 tohto § sa neuplatňuje.“;

19) V § 6 ods. 7 sa text „ $\pm 0,5 \%$ “ nahrádza textom „ $\pm 1,0 \%$ “ a za poslednú vetu sa dopĺňa veta „V žiadnom prípade nesmie byť sklon vozovky menší ako prevýšenie vozovky.“;

20) V § 8 ods. 5 sa prvá veta mení takto:

„Kompresný faktor podložia je $\geq 0,94$, pokiaľ nie je v návrhu uvedené osobitné riešenie.“;

21) § 9 ods. 3 znie takto:

„(3) Dlažba môže byť inštalovaná na násype pred uplynutím jedného roka od akceptácie násypu za predpokladu, že násyp je zhutnený vo vrstvách do hrúbky 0,3 m a stlačenie všetkých vrstiev spĺňa požiadavky alebo vo vrstvách do hrúbky 0,6 m, ak výrobca vozovky preukáže, že požadované stlačenie je dosiahnuteľné pre celú hrúbku stlačenej vrstvy.“;

22) V § 9 ods. 5 a 6 a v § 11 ods. 3 a 4 sa slová „vynásobené prechodným faktorom“ nahrádzajú slovami „prepočítané na porovnateľné“;

23) § 9 ods. 4 znie takto:

Rovina hrádze sa kontroluje na cestných úsekoch s rovnomerným pozdĺžnym sklonom pozdĺž osi cesty a najmenej jedným metrom na každej strane hrádze každých 25 metrov, geodeticky alebo s priečkou 3 m. Maximálna prípustná pozdĺžna a priečna drsnosť je < 30 mm.“;

24) § 9 ods. 9 sa zrušuje,

25) V § 9 ods. 10 druhej vete sa za slovo „odstrániť“ vkladá veta „alebo po dohode s verejným obstarávateľom prijať nápravné opatrenia“,

26) § 9 ods. 12 body 2 a 3 majú toto znenie:

„2) Vzdialenosť medzi okrajom násypu od osi vozovky $-5\text{ cm}/+15\text{ cm}$,

3) priečny sklon na ceste s obojstranným priečnym sklonom $\pm 0,5\%$ a jednostranným priečnym sklonom $\pm 0,5\%$ “,

27) § 11 ods. 8 body 2 a 3 majú toto znenie:

„2) vzdialenosť okraja nástupišt'a od osi vozovky $-0/+15\text{ cm}$, celková šírka nástupišt'a nesmie byť užšia ako konštrukcia a rozdiel medzi dvoma po sebe nasledujúcimi meraniami na rovných úsekoch s rovnomernou šírkou nesmie presahovať 5 cm ,

3) priečny sklon na ceste s obojstranným priečnym sklonom $\pm 0,5\%$ a jednostranným priečnym sklonom $\pm 0,5\%$ “,

28) § 12 ods. 6 bod 3 znie takto:

„3) drvené zrná hrubého kameniva musia zodpovedať minimálnej kategórii C50/30 a kategória maximálnej hodnoty odolnosti proti drobeniu je minimálne LA40.“

29) § 12 ods. 8 body 2 a 3 majú toto znenie:

„2) vzdialenosť okraja nástupišt'a od osi vozovky $-0/+15\text{ cm}$, celková šírka nástupišt'a nesmie byť užšia ako konštrukcia a rozdiel medzi dvoma po sebe nasledujúcimi meraniami na rovných úsekoch s rovnomernou šírkou nesmie presahovať 5 cm ,

3) prevýšenie na ceste s obojstranným prevýšením $\pm 0,5\%$ a jednostranným prevýšením $\pm 0,5\%$ “,

30) § 12 ods. 8 bod 6 znie takto:

„6) súhrnná vzorka odobratá zo zhutneného podkladu nesmie obsahovať viac ako 7% zrn menších ako $0,063\text{ mm}$.“,

31) § 12 sa dopĺňa ods. 8¹, ktorý znie takto:

„(8¹) Súhrnná vzorka uvedená v ods. 8 bode 6 sa musí odobrať v súlade s opisom normy EVS-EN 932-1.“,

32) V prvej vete § 12 ods. 9 sa za slovným spojením „na povrchu“ dopĺňa slovom „meranom“,

33) V § 13 ods. 2 sa slová „asfaltová betónová vozovka“ nahrádzajú slovami „asfaltová vozovka“,

34) V § 13 ods. 9 bode 1 sa za slová „s označením“ dopĺňa text „70/100, 100/150 alebo“,

35) § 13 ods. 12 bod 8 sa zrušuje,

36) V § 13 ods. 13 sa slová „s asfaltovým betónom“ nahrádzajú slovami „s asfaltovou zmesou“;

37) § 14 ods. 1 má toto znenie:

„(1) Povrch vozovky sa vyrovná na účely realizácie úpravy povrchu. Otvory a praskliny na povrchu vozovky hlbšie ako 20 mm sa naplnia a utesnia.“,

38) V § 14 ods. 2 sa v celom texte vypúšťa slovo „frakcionované“,

39) § 14 ods. 10 a 11 znejú takto:

„(10) Po dohode s verejným obstarávateľom je na úpravu povrchu vozoviek povolené použitie olejov, ktoré zmäkčujú bitúmen a neobsahujú parafíny ani iné prísady pôsobiace na podobnej báze. Bitúmen z roponosných bridlíc sa nesmie používať v obývaných oblastiach.

(11) Povrchové úpravy sú povolené, ak je teplota vzduchu pri použití dlažbového bitúmenu aspoň +15 °C a pri použití bitúmenových emulzií najmenej +10 °C a teplota povrchu vozovky je najmenej +10 °C. Ak sa použije polymérom modifikovaný bitúmen, odporúčaná teplota vzduchu je > +25 stupňov a povrchová teplota > +40 stupňov, a ak sa použije bitúmenová emulzia s polymérom modifikovaným základným bitúmenom, odporúčaná teplota vzduchu je > +20 stupňov a povrchová teplota > +30 stupňov. Povrchová úprava pri nižších teplotách vzduchu je povolená so súhlasom verejného obstarávateľa za predpokladu, že osoba vykonávajúca práce preukázala, že používa nový materiál alebo technológiu, ktorá poskytuje náterovú vrstvu rovnakej kvality. V prípade zrážok sa aplikácia povrchovej náterovej úpravy zastaví.“,

40) § 14 ods. 12 až 16 sa zrušujú,

41) V § 18 ods. 2 a 3 znejú takto:

„(2) Rozloženie veľkosti častíc štrkového krytu musí byť v súlade s požiadavkami polohy 5 alebo 6 stanovenými v prílohe 10 k tomuto predpisu. Požiadavky na kamenivo sú opísané v norme EVS-EN 13285. Súlad zrnitosti kameniva s požiadavkami sa kontroluje aspoň raz na každých 1 500 m³ pokladaného materiálu. Nevyhovujúci materiál sa z konštrukcie odstráni alebo sa po dohode s verejným obstarávateľom prijímú nápravné opatrenia.

(3) Kategória odolnosti hrubého kameniva proti drobeniu, ktorá sa má použiť, musí byť najmenej LA35 (faktor Los Angeles ≤ 35), kategória C50/30 pre drvené zrná, úplne drvené zrná a úplne zaoblené zrná a kategória mrazuvzdornosti najmenej F4. Požiadavky na odolnosť proti drobeniu sú opísané v norme EVS-EN 13242 a požiadavky na mrazuvzdornosť v norme EVS-EN 1367-1.“,

42) § 16 – 18 znejú takto:

„§ 16. Príprava asfaltovej zmesi

(1) Asfaltová zmes musí byť pripravená a pokladaná tak, aby vydržala svoju plánovanú životnosť. Požiadavky na výrobu asfaltových zmesí sú opísané v norme EVS 901-3.

- (2) Dodávateľ musí koordinovať recept na výrobu pokladanej asfaltovej zmesi pod dozorom vlastníka.
- (3) Recept na asfaltovú zmes sa pripraví podľa normy EVS 901-3.
- (4) Požiadavky na kamenivo používané v asfaltových zmesiach a ich skladovanie sú opísané v normách EVS 901-1 a EVS 901-3.
- (5) Osoba, ktorá vykonáva práce, musí pred schválením zloženia asfaltových zmesí a aspoň raz počas prác na každej šarži kameniva vykonať skúšky v laboratóriu s cieľom overiť, či požiadavky na odolnosť proti rozdrobovaniu, odolnosť proti opotrebovaniu a granulometrické zloženie všetkých frakcií dodaného kameniva (okrem frakcií s D menším ako 5 mm) sú v súlade s dokumentáciou posudzovania zhody (ak sú uvedené vlastnosti požadované a deklarované), ako aj skontrolovať penetráciu bitúmenu a príľnavosť s hrubým kamenným kamenivom. Požiadavky na odolnosť proti drobeniu, odolnosť proti oderu a zrnitosť sú opísané v norme EVS 901-1. Penetrácia bitúmenu a príľnavosť s hrubým kamenivom použitým v zmesi sa kontroluje aspoň raz na každých 200 ton bitúmenu. Vyhlásenie výrobcu asfaltovej zmesi o parametroch sa môže použiť ako základ pre obnovu vyťaženého nadložia s povrchovou plochou do 1 000 m².
- (6) Prach z lapačov prachu v asfaltovni sa môže použiť v asfaltových zmesiach vyrobených z magmatických a metamorfných hornín a umelého kameniva až do 50 % celkovej hmotnosti pridaného plniva a prachu. Táto požiadavka sa nevzťahuje na základné asfaltové zmesi AC. Požiadavky na použitie prachu z lapačov prachu asfaltovne v asfaltovej zmesi sú opísané v norme EVS 901-3.
- (7) V bezprostrednej blízkosti každej asfaltovne vrátane mobilných zariadení musí byť k dispozícii laboratórium na určenie zrnitosti kameniva a asfaltových zmesí a obsahu spojiva v asfaltových zmesiach.
- (8) Laboratórium uvedené v § 7 tohto oddielu nemusí byť akreditované.
- (9) Teplota zmiešavania asfaltových zmesí sa zvolí podľa značky spojiva a povolené teploty sú uvedené v norme EVS 901-3. Na výrobu asfaltových zmesí pri nižších teplotách, ako sú povolené teploty, sa používajú prísady na zlepšenie spracovateľnosti zmesi. V závislosti od značky bitúmenu možno po dohode s obstarávateľom prác na ceste použiť iné teploty miešania, ako sú uvedené v norme EVS 901-3.

§ 17. Preprava asfaltovej zmesi

- (1) Zadná časť nákladného vozidla prepravujúceho asfaltovú zmes musí byť pred naložením čistá. Zmes sa nesmie počas prepravy rozliať ani stratifikovať. Asfaltová zmes sa môže prepravovať upraveným nákladným vozidlom. Náklad asfaltovej zmesi musí byť zakrytý.
- (2) Ak sa asfaltová zmes prepravuje neupraveným nákladným vozidlom, maximálna prepravná vzdialenosť je 15 km pre zmesi SMA a 40 km pre zmesi AC.

(3) Ak sa asfaltová zmes prepravuje v upravenom nákladnom vozidle za povolenou hranicou 15 km v prípade zmesi SMA a 40 km v prípade zmesi AC, maximálna prepravná vzdialenosť bude závisieť od času prepravy, poveternostných podmienok a zloženia zmesi, ale zmes musí byť pri pokládke spracovateľná. Teplota asfaltovej zmesi sa skontroluje v návесе každého prichádzajúceho nákladného vozidla bezprostredne pred jeho vyložením do finišera a písomne sa zaznamená do protokolu. Protokol musí obsahovať čas a polohu nákladu a teplotu asfaltovej zmesi. V zásobníku finišera môže byť teplota asfaltovej zmesi až o 10 °C nižšia ako najnižšia povolená teplota zmiešavania tohto druhu zmesi uvedená v norme EVS 901-3. So súhlasom verejného obstarávateľa sa zmes môže pokladať pri nižšej teplote, ak vykonávateľ práce preukáže, že zmes je spracovateľná.

§ 18. Pokládka asfaltovej zmesi

(1) Asfaltová zmes sa musí pokladať na riadne vybudovaný podklad a schváliť ju musí dozor vlastníka.

(2) Nosné povrchy možno pokladať pri teplote nad +5 °C a podložia (spojovacie a nosné vrstvy) nad 0 °C. Pokladanie asfaltovej zmesi pri teplote 0 až +5 °C sa vykonáva s prísadami, ktoré zlepšujú spracovateľnosť zmesi (znižujú teplotu pokládky). Kryt sa inštaluje v suchom počasí a pod podmienkou, že základňa a násyp nie sú zamrznuté. Povrchy sa môžu aplikovať na podklad ošetrovaný spojom, keď je tento podklad suchý.

(3) S cieľom zlepšiť adhéziu medzi povrchovými vrstvami sa asfalt a chodník ponoria do bitúmenu a bitúmenovej emulzie. Charakteristiky bitúmenu a bitúmenovej emulzie sú opísané v norme EVS 901-2. Emulzná voda sa musí pred nanesením vrstvy odpariť. Norma spotreby základného náteru na bitúmen je 0,10 až 0,30 l/m².

(4) Studené, predtým pokladané spoje asfaltovej zmesi, potrebujú základný náter, pričom v spodných vrstvách sa použije rovnaký základný náter, aký sa používa na základný náter spodných vrstiev, ale na základný náter spojov na opotrebovaných plochách sa používajú špeciálne spojovacie lepidlá, spojovacie pásy alebo sa tieto spoje vytvárajú ako horúce spoje pomocou špeciálneho zariadenia.

(5) Minimálna a maximálna hrúbka vrstvy, ktorá sa má nanieť, závisí od maximálnej veľkosti zŕn D kameniva použitého druhu zmesi. Minimálna a maximálna hrúbka vrstvy, ktorá sa má aplikovať, je špecifikovaná v norme EVS 901-3.

(6) V prípade viacvrstvových jednovrstvových asfaltových povlakov sa pozdĺžny spoj každej nasledujúcej vrstvy posunie najmenej o 15 cm vo vzťahu k pozdĺžnym spojom predchádzajúcich vrstiev asfaltu. Pozdĺžne spoje v mieste zlomu spodnej a hornej vrstvy povrchu vozovky s dvoma alebo viacerými jazdnými pruhmi s dvojítnym sklonom sú proti sebe posunuté najmenej o 5 cm. Pozdĺžny spoj sa nesmie nachádzať v jazdnom dojme hlavného dopravného prúdu.“,

43) § 19 ods. 2 znie takto:

„(2) Premávka po povrchu môže byť povolená, ak teplota povrchu klesla pod + 40 °C.“,

44) § 20 ods. 1 bod 2 sa zrušuje.

45) § 24 znie takto:

§ 24. Výstavba priepustov a mostov

(1) Na účely tohto nariadenia sa pod mostmi rozumejú mosty, viadukty, tunely, podjazdy a nadchody. Priepust je zariadenie v násype na pretekánie vody pod cestou.

(2) Požiadavky na kvalitu stavby mostov a priepustov musia byť zahrnuté do projektovej dokumentácie v rozsahu, v akom je možné dokončiť stavbu a skontrolovať vykonané práce. Odchýlky od projektu výstavby priepustov sú uvedené v prílohe 16 k nariadeniu a v prílohe 17 pre výstavbu mostov.

(3) Pri výstavbe priepustov a mostov sa musia v porovnaní s návrhom skontrolovať tieto rozmery:

- 1) výšku a umiestnenie konštrukcie v pláne;
- 2) celkové rozmery nad a pod konštrukciou;
- 3) pozdĺžne sklony a priečne sklony cesty prechádzajúcej cez priepust alebo most;
- 4) umiestnenie a rozmery konštrukčných prvkov (vrátane spojov a zvodidiel),
- 5) zhutnenie podložia a kameniva,
- 6) existencia vyhlásenia o parametroch alebo vyhlásenia o zhode pre výrobky a materiály,
- 7) stavby (vrátane ochrany brehu) a ich povrchy,
- 8) výkonnosť odvodňovacích systémov (napr. hydroizolácia a odvodňovacie systémy pôdy a povrchových vôd).

(4) Betonárske práce na priepustoch a mostoch sa zakladajú na:

- 1) požiadavkách na hotové betónové výrobky opísaných v normách EVS-EN 12794, EVS-EN 14844, EVS-EN 14991, EVS-EN 15050 a EVS-EN 15258,
- 2) požiadavkách na betónové a betónové konštrukcie opísaných v štandardnej sérii EVS-EN 12350 a normách EVS-EN 206; EVS-EN 1536; EVS-EN 12699; EVS-EN 13670 a EVS 814,
- 3) súlade so špecifikovanými požiadavkami na obsah vzduchu v betónovej zmesi, ktorá spĺňa požiadavky na mrazuvzdornosť, sa kontroluje pri každom náklade dodanom na stavenisko ako náhodná vzorka bezprostredne pred pokládkou,
- 4) období údržby a ochrany betónu pred poveternostnými vplyvmi je najmenej 120 hodín (päť dní), čo zodpovedá triede údržby 4, pričom trieda údržby závisí od povrchovej teploty betónu do 70 % štandardnej pevnosti betónu v tlaku.

(5) Betónová zmes, ktorá nespĺňa požiadavky uvedené v ods. 4 bode 3 tohto §, sa nesmie použiť a položený nevyhovujúci materiál sa musí odstrániť.

(6) Kovové práce na priepustoch a mostoch sa zakladajú na nasledujúcich predpokladoch:

- 1) požiadavky na konštrukčnú oceľ opísané v sérii noriem EVS-EN 10027;
- 2) deklarovaná skúšobná teplota konštrukčnej ocele musí byť najmenej -20 stupňov;
- 3) systém ochrany náterov určený na ochranu oceľových konštrukcií v atmosfére musí spĺňať požiadavky série noriem EVS-EN 12944 pre environmentálnu

triedu C3;

4) trieda trvanlivosti pre nové mosty a priepusty v systéme náterov chrániacich oceľové konštrukcie musí byť najmenej H a pre opraviteľné mosty a priepusty M.

(7) Prvky mostov sa inštalujú na základe:

- 1) 1) požiadaviek na konštrukčné ložiská mostov opísaných v sérii noriem EVS-EN 1337;
- 2) 2) deformačného spoja mosta, ktorý nesmie byť vyšší ako povrch vozovky;
- 3) Hĺbka povrchu spoja od povrchu vozovky môže byť až 5 mm.

46) § 25 ods. 1 znie takto:

„(1) Inštalácia zariadení na riadenie dopravy musí byť v súlade s estónskymi normami EVS 613, EVS 614 a EVS 615.“,

47) § 25 ods. 2 znie takto:

„(2) Výškové tolerancie pre zadržiavacie systémy vo vzťahu k výške povrchu sú $\pm 0,05$ metra a tolerancia vo vzťahu k vertikálnej rovine je $\pm 0,02$ metra na priamom úseku cesty dlhom 50 metrov.“;

48) Do § 25 sa dopĺňa tento ods. 2¹, ktorý znie takto:

„(2¹) Poloha smerového stĺpika kolmo na vozovku sa môže líšiť $\pm 0,1$ m od montážnej čiary, výška odrazových skiel nad povrchom vozovky $\pm 0,05$ m, odchýlka od vertikály $\pm 3^\circ$.“,

49) V § 26 ods. 2 sa za slovo „hlboká“ dopĺňa slovné spojenie „minimálne s existujúcim násypom“,

50) § 26 ods. 13 sa zrušuje,

51) Do nariadenia sa dopĺňa § 27 v tomto znení:

„§ 27. Ustanovenie o vykonávaní

(1) Uzavreté zmluvy alebo práce, ktoré sa začali pred nadobudnutím účinnosti tohto ustanovenia, podliehajú zneniu nariadenia, ktoré nadobudlo účinnosť 23. novembra 2020.

(2) Znenie nariadenia, ktoré nadobudlo účinnosť 23. novembra 2020, sa môže uplatňovať na zmluvu uzatvorenú do troch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto ustanovenia“;

52) Prílohy 3, 10 a 12 k nariadeniu sú stanovené v novom znení (v prílohe).

53) Prílohy 14 a 15 k nariadeniu sa zrušujú.

(digitálne podpísaný)
Vladimir Svet, minister
infraštruktúry

(digitálny podpis)
kancelár
Keit
Kasemets

Príloha 3 Kompresný faktor povrchu a reziduálna pórovitosť

Príloha 10 Všeobecné hranice zrnitosti v nestmelených zmesiach

Príloha 12 Minimálne požiadavky na kamenivo používané na povrchovú úpravu

Príloha 3
KOMPRESNÝ FAKTOR POVRCHU A REZIDUÁLNA PÓROVITOSŤ

Zmes typu EVS 901-3	Stredná vzorka povrchu		Vzorka spoja	
	Kompresný faktor	Pórovitosť, %	Kompresný faktor	Pórovitosť, %
MSE	$\geq 0,96$	4–11	$\geq 0,90$	$\leq 14,0$
AC 16 base AC 20 base AC 32 base	$\geq 0,96$	4–12	$\geq 0,91$	$\leq 15,0$
AC 8 bin AC 12 bin	$\geq 0,97$	1–6	$\geq 0,92$	$\leq 8,5$
AC 16 bin AC 20 bin AC 8 surf AC 12 surf AC 16 surf AC 20 surf	$\geq 0,97$	1–6	$\geq 0,94$	$\leq 8,0$
SMA 8 SMA 12 SMA 16	$\geq 0,98$	1–6	$\geq 0,94$	$\leq 8,0$

Príloha 10
VŠEOBECNÉ HRANICE ZRNITOSTI V
NESTMELENÝCH ZMESIACH

Po l.	Zmes	Kategor ia EVS- EN 13285	Použitie	Veľkosť sita, mm											
				8 0	63	4 0	31,5	2 0	16	8	4	2	1	0, 5	0,063
				Prepadne sitom, hmotnostné %											
1	0/ 31,5	G_o	Podklad neošetre ný spojivo m			1 0 0	85– 99	-	50– 78	31–60	18– 46	10– 35	6–26	0–20	0–5
2	0/ 31,5	G_p				1 0 0	85– 99	-	43– 81	23–66	12– 53	6–42	3–32	0–20	0–5
3	0/63	G_o		1 0 0	85– 99	-	50– 78	-	31– 60	18–46	10– 35	6–26	0–20	0–20	0–5
4	0/63	G_p		1 0 0	85– 99	-	43– 81	-	23– 66	12–53	6–42	3–32	-	0–20	0–5
5	0/16	-	Štrková cesta a podpern é lôžko			-	–	1 0 0	85– 99	65–90	50– 75	35– 60	20– 45	10– 40	5–15
6	0/ 31,5	-				1 0 0	85– 99	–	60– 80	40–65	30– 55	20– 45	10– 30	8–20	8–15

Poznámka: v podkladoch neošetrených spojivom sa zrnitosť určuje zo vzorky materiálu odobratého z hotového podkladu.

V prípade zmesi pol. 1 až pol. 4 musí byť zrnitosť deklarovaná výrobcom zmesi v rámci limitov zrnitosti deklarovaných výrobcom príslušnej kategórie EVS-EN 13285. Kontrolné vzorky odobraté na stavenisku nesmú prekročiť všeobecné hranice zrnitosti podľa prílohy 10.

Minister hospodárstva a infraštruktúry
Nariadenie č. 101 z 3. augusta 2015
„Požiadavky na kvalitu výstavby ciest“
príloha 12
(v znení zmien)

Príloha 12

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA KAMENIVO POUŽÍVANÉ NA POVRCHOVÚ ÚPRAVU

Znak		R1 < 500 a/24 h*	R2, R3 500 – 2 500 a/24 h*	R4 2 501 – 8 000 a/24 h*	R5 > 8000 a/24 h*	Skúšobná norma
Zrnitosť	Kategória	GC85/20		GC90/15		EVS-EN 13043
Petrografický opis		Určené	Určené	Určené	Určené	EVS-EN 932-3
Odolnosť proti drobeniu	Kategória	LA30	LA30	LA25	LA20	EVS-EN 1097-2
Odolnosť proti oderu	Kategória	PN	AN19	AN14	AN10	EVS-EN 1097-9
Mrázuvzdornosť v 1 % roztoku NaCl	Kategória	FNaCl 4	FNaCl 4	FNaCl 4	FNaCl 4	EVS-EN 1367-6

Index odlupovania	Kategória	Fl25	Fl20	Fl15	Fl15	EVS-EN 933-3
Priľnavosť pomocou bitúmenového spojiva pri metóde nárazu**	%	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	EVS-EN 12272-3
Priľnavosť pri metóde gúľajúcej sa fľaše po 24 hodinách**	%	≥ 60 %	≥ 60 %	≥ 50 %	≥ 50 %	EVS-EN 12697-11
Obsah jemných častíc	Kategória	f2	f1	f1	F1.0	EVS-EN 933-1

* – dostupný prepravný objem,

** - Na preukázanie priľnavosti sa vyberie jedna z dvoch metód podľa použitého spojiva. Ak sa povrchová úprava vykonáva pomocou bitúmenovej emulzie, priľnavosť sa posúdi podľa normy EVS-EN 12272-3, a ak sa použije bitúmen, použije sa norma EVS-EN 12697-11,

NR – neregulované.