



MINISTERSTVO PRO KLIMA

NAŘÍZENÍ

Datum v elektronickém podpisu
č. [Registrační číslo]

Změna nařízení ministra hospodářství a infrastruktury č. 101 ze dne 3. srpna 2015 „Požadavky na kvalitu staveb pozemních komunikací“

Nařízení je přijato na základě § 96 odst. 3 stavebního zákona.

Nařízení ministra hospodářství a infrastruktury č. 101 ze dne 3. srpna 2015 „Požadavky na kvalitu staveb pozemních komunikací“ se mění takto:

1) v celém nařízení a v názvu jeho přílohy 14 se slova „asfaltobetonová směs“ nahrazují slovy „asfaltová směs“;

2) v § 1 odst. 2 se za poslední větu vkládá tato věta: „Shodu stavebních materiálů s požadavky na kvalitu kontroluje vlastník pozemní komunikace v laboratoři, která je zpravidla příslušným metrologickým subjektem.“;

3) v § 1 se doplňuje nový odstavec 2¹, který zní:

„(2¹) Alternativní zdrojové materiály mohou být použity pro silniční práce se souhlasem vlastníka silnice za předpokladu, že jsou zajištěny požadavky na životnost, trvanlivost a bezpečnost silnice. Pro použití alternativních zdrojových materiálů musí být prokázáno splnění požadavků.“;

4) ustanovení § 1 odst. 3 se nahrazuje tímto:

„(3) Odchylně mohou být silniční práce přijaty za podmínek stanovených vlastníkem silnice, pokud není z technického nebo ekonomického hlediska nebo z obou těchto hledisek možné stavbu přepracovat.“;

5) v § 2 odst. 8 se slova „do půdy a vodních útvarů“ nahrazují slovy „mimo silniční těleso“;

6) ustanovení § 2 odst. 12 se nahrazuje tímto:

„(12) Součinitel adheze povrchu vozovky na vozovce otevřené pro provoz s rychlostním omezením vyšším než 50 km/h se nesmí odchýlit od střední hodnoty součinitele adheze v příčném směru průřezu vozovky o více než 0,1 jednotky.“;

7) v § 2 se odstavce 14 až 16 nahrazují tímto:

„(14) Objízdné trasy z důvodu silničních prací musí splňovat minimálně úroveň stavu 1 v souladu s požadavky stanovenými na základě § 97 odst. 2 stavebního zákona.

(15) Vrstvy náspu a chodníku mohou být položeny pouze na podkladní vrstvy, které byly zhotoveny a převzaty v souladu s postupem schváleným vlastníkem silnice. V případě požadavku na odolnost proti mrazu je třeba stanovit odolnost proti mrazu použitého materiálu, pokud nasákavost přesahuje 2 %.

(16) Při kontrole dodržování požadavků na kvalitu provádí ověření, pokud je to možné, příslušný metrologický subjekt. Pokud není možné využít služeb příslušného metrologického subjektu, provede se kontrola kvality na základě požadavků stanovených vlastníkem silnice.“;

8) v § 3 se odstavce 3 a 4 nahrazují tímto:

„(3) Jedna šarže kameniva dodávaného pro asfaltové směsi má hmotnost až 3 000 tun.

(4) Ověření shody každé šarže s dokumentací o posouzení shody zahrnuje posouzení rozložení zrnitosti jemného kameniva a obsahu jemných podílů. U hrubého kameniva se kontroluje jeho rozložení zrnitosti, obsah jemných podílů, index plochosti a odolnost proti drcení.

Odolnost proti obrusu se případně stanoví Nordickou zkouškou. Odolnost proti mrazu hrubého kameniva se kontroluje alespoň jednou před pokládkou materiálu. Při posuzování odolnosti proti mrazu je třeba použít laboratorní údaje a materiály lze pokládat, pokud je nasákavost materiálu podle laboratorních údajů menší než 2 %.“;

9) v § 3 odst. 7 čtvrté větě a v § 12 odst. 3 třetí větě se za slovo „odstranit“ vkládají slova „nebo po dohodě se zadavatelem přijmout nápravná opatření“;

10) v § 4 odst. 2 třetí větě se zrušují slova „o dobu trvání nepředvídaných srážek nebo o 24 hodin v případě náhlého poklesu teploty povrchu vozovky pod 5 °C“;

11) ustanovení § 5 odst. 1 se nahrazuje tímto:

„(1) Horní vrstva šterku o tloušťce nejméně 12 cm z celkové vrstvy šterku musí mít rozložení zrnitosti

bodu 5 nebo 6, jak je uvedeno v příloze 10 tohoto nařízení. Horní vrstva šterku se měří podél osy vozovky a ve vzdálenosti 1 m od okraje vozovky. Utěsněný kryt nesmí obsahovat volné částice, které neprojdou sítím o velikosti oka 40 mm
.“;

12) v § 5 odst. 2 bodě 4 poslední větě, § 12 odst. 10, § 13 odst. 12 bodě 7 páté větě a § 23 odst. 4 třetí větě se za slovo „LOADMAN-“ doplňuje text „nebo INSPECTOR-“ a slova „vynásobené přepočítacím koeficientem“ se nahrazují slovy „přepočtené na srovnatelné“;

13) název § 6 se nahrazuje tímto:

„§ 6 Asfaltové a zpevněné silnice“;

14) v § 6 odst. 1 se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) převýšení na oboustranně převýšené komunikaci a ve smyslu zákona o silničním provozu na chodnících, stezkách pro chodce, cyklostezkách a stezkách pro chodce a cyklisty $\pm 0,5 \%$ a na jednosměrně převýšené komunikaci $\pm 0,3 \%$ “;

15) ustanovení § 6 odst. 1 bodu 3 a § 20 odst. 1 bodu 3 se nahrazuje tímto:

„3) Vzdálenost mezi okrajem chodníku a osou vozovky se může lišit o $-5 / +15$ cm, přičemž celková šířka chodníku nesmí být užší, než je navrženo, a rozdíl mezi dvěma po sobě jdoucími měřeními na přímých úsecích jednotné šířky nesmí překročit 5 cm.“;

16) v § 6 odst. 3 se pátá věta nahrazuje tímto:

„Pokud součinitel adheze není v souladu s požadavky, musí být osazeno příslušné dopravní značení.“;

17) ustanovení § 6 odst. 6 se nahrazuje tímto:

„(6) Modul pružnosti u nových silničních podpůrných vrstev vybudovaných s navrženou konstrukcí, měřený zařízením typu LOADMAN nebo INSPECTOR, musí být ve středu podpůrné vrstvy nejméně 130 MPa. Pokud se použije jiné obdobné zařízení na měření modulu pružnosti, porovnají se jeho údaje se zařízením typu LOADMAN nebo INSPECTOR a výsledky měření se převedou na srovnatelnou hodnotu.“;

18) v § 6 se doplňuje nový odstavec 6¹, který zní:

„(6¹) V případě vyplňování stávajících podpůrných vrstev se tyto vrstvy zhutní, ale modul pružnosti uvedený v odstavci 6 tohoto paragrafu se nepoužije.“;

19) v § 6 odst. 7 se slova „ $\pm 0,5 \%$ “ nahrazují slovy „ $\pm 1,0 \%$ “ a za poslední větu se doplňuje věta „V žádném případě nesmí být převýšení podloží menší než převýšení silnice.“;

20) v § 8 odst. 5 se první věta nahrazuje tímto:

„Součinitel zhutnění podloží musí být $\geq 0,94$, pokud není v projektu stanoveno zvláštní řešení.“;

21) ustanovení § 9 odst. 3 se nahrazuje tímto:

„(3) Kryt může být na náspu položen před uplynutím jednoho roku od data převzetí náspu za předpokladu, že:

násep se hutní po vrstvách o tloušťce do 0,3 m a zhutnění všech vrstev splňuje požadavky, nebo po vrstvách o tloušťce do 0,6 m, pokud zhotovitel prokáže, že je možné dosáhnout požadovaného zhutnění v celé tloušťce hutněné vrstvy.“;

22) v § 9 odst. 5 a 6 a v § 11 odst. 3 a 4 se slova „vynásobené přepočítacím koeficientem“ nahrazují slovy „přepočtené na srovnatelné“;

23) ustanovení § 9 odst. 8 se nahrazuje tímto:

„(8) Rovinnost náspu se kontroluje na úsecích silnice s rovnoměrným podélným sklonem podél osy silnice a ve vzdálenosti minimálně s jednoho metru na každé straně náspu každých 25 metrů, a to buď geodeticky, nebo pomocí 3 metry dlouhé tyče.

Maximální přípustná podélná a příčná nerovnost je < 30 mm.“;

24) ustanovení § 9 odst. 9 se zrušuje;

25) v § 9 odst. 10 druhé větě se za slovo „odstranit“ vkládají slova „nebo po dohodě se zadavatelem přijmout nápravná opatření“;

26) v § 9 odst. 12 se body 2 a 3 nahrazují tímto:

„2) Vzdálenost okraje náspu od osy komunikace $-5\text{ cm} / +15\text{ cm}$;

3) na oboustranně převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$ a na jednosměrné převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$.“;

27) v § 11 odst. 8 se body 2 a 3 nahrazují tímto:

„2) vzdálenost okraje drenážní vrstvy od osy vozovky $-5\text{ cm} / +15\text{ cm}$, celková šířka drenážní vrstvy nesmí být

užší, než je navrženo, a rozdíl mezi dvěma po sobě jdoucími měřeními na přímých úsecích jednotné šířky nesmí překročit 5 cm ;

3) na oboustranně převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$ a na jednosměrné převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$.“;

28) v § 12 odst. 6 se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) drcené částice hrubého kameniva musí odpovídat alespoň kategorii C50/30 a kategorie maximální hodnoty odolnosti proti drcení musí být alespoň LA40.“;

29) v § 12 odst. 8 se body 2 a 3 nahrazují tímto:

„2) vzdálenost okraje základu od osy vozovky $-0/+15\text{ cm}$, celková šířka základu nesmí být užší, než je navrženo, a rozdíl mezi dvěma po sobě jdoucími měřeními na přímých úsecích jednotné šířky nesmí překročit 5 cm ;

(3) převýšení na oboustranně převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$ a na jednostranně převýšené komunikaci $\pm 0,5\%$.“;

30) v § 12 odst. 8 se bod 6 nahrazuje tímto:

„6) vzorek kameniva odebraný ze zhutněného základu nesmí obsahovat více než 7% částic menších než $0,063\text{ mm}$.“;

31) v § 12 se doplňuje nový odstavec 8¹, který zní:

„(8¹) Souhrnný vzorek uvedený v odst. 8 bodě 6 tohoto paragrafu se odebírá v souladu s normou EVS-EN 932-1.“;

32) v § 12 odst. 9 první větě se za slovo „povrchu“ vkládá slovo „měřeného“;

33) v § 13 odst. 2 se slova „asfaltobetonový povrch“ nahrazují slovy „asfaltový povrch“;

34) v § 13 odst. 9 bodě 1 se za slova „s označením“ vkládají slova „70/100, 100/150 nebo“;

35) ustanovení § 13 odst. 12 bodu 8 se zrušuje;

36) v § 13 odst. 13 se slova „asfaltového betonu“ nahrazují slovy „asfaltové směsi“;

37) ustanovení § 14 odst. 1 se nahrazuje tímto:

„(1) Pro provedení povrchové úpravy musí být povrch vozovky vyrovnán. Díry a trhliny v povrchu vozovky hlubší než 20 mm musí být vyplněny a utěsněny.“;

38) v § 14 odst. 2 se v celém textu zrušuje slovo „frakcionované“;

39) ustanovení § 14 odst. 10 a 11 se nahrazují tímto:

„(10) Po dohodě se zadavatelem je pro úpravu povrchu vozovky povoleno používat oleje, které změkčují asfalt a neobsahují parafíny ani jiné přísady, které působí na podobném principu. Břidlicový asfalt se nesmí používat v obydlených oblastech.

(11) Provádění povrchové úpravy je povoleno, pokud je teplota vzduchu nejméně +15 °C a při použití asfaltových emulzí o teplotě nejméně +10 °C a při teplotě povrchu vozovky nejméně +10 °C. Při použití polymerem modifikovaných asfaltů je doporučená teplota vzduchu > +25 °C a teplota povrchu > +40 °C a při použití asfaltové emulze s polymerem modifikovaným asfaltovým základem je doporučená teplota vzduchu > +20 °C a teplota povrchu > +30 °C. Provádění povrchové úpravy při nižších teplotách vzduchu je povoleno se souhlasem zadavatele za předpokladu, že zhotovitel prokáže, že používá nový materiál nebo technologii zajišťující vrstvu povrchové úpravy rovnocenné kvality. V případě srážek se provádění povrchové úpravy zastaví.“;

40) v § 14 se zrušují odstavce 12 až 16;

41) ustanovení § 15 odst. 2 a 3 se nahrazují tímto:

„(2) Rozložení zrnitosti štěrkového kameniva musí odpovídat požadavkům uvedeným v bodě 5 nebo 6 přílohy 10 nařízení. Požadavky na kameniva jsou popsány v normě EVS-EN 13285. Soulad rozložení zrnitosti kameniva s požadavky se kontroluje alespoň jednou pro každých 1 500 m³ položeného materiálu. Nevyhovující materiál musí být ze stavby odstraněn nebo musí být po dohodě se zadavatelem přijata nápravná opatření.

(3) Kategorie odolnosti proti drcení použitého hrubého kameniva musí být alespoň LA35 (součinitel Los Angeles ≤ 35), kategorie C50/30 pro drcené částice, zcela rozdrčené částice a zcela zaoblené částice a kategorie odolnosti proti mrazu alespoň F4. Požadavky na odolnost proti drcení jsou popsány v normě EVS-EN 13242 a požadavky na odolnost proti mrazu v normě EVS-EN 1367-1.“;

42) ustanovení § 16 až 18 se nahrazují tímto:

„§ 16 Příprava asfaltové směsi

(1) Asfaltová směs musí být připravena a položena tak, aby vydržela po dobu předpokládané životnosti. Požadavky na výrobu asfaltových směsí jsou popsány v normě EVS 901-3.

(2) Zhotovitel musí koordinovat recepturu pokládané asfaltové směsi s dozorem vlastníka.

(3) Receptura asfaltové směsi se připravuje podle normy EVS 901-3.

(4) Požadavky na kamenivo používané v asfaltových směších a jeho skladování jsou popsány v normách EVS 901-1 a EVS 901-3.

(5) Před koordinací složení asfaltové směsi v laboratoři a během prací musí zhotovitel minimálně

jednou u každé šarže kameniva zkontrolovat shodu odolnosti proti drcení, odolnosti proti obrušování a rozložení zrnitosti všech frakcí dodaného kameniva (kromě frakcí s D menším než 5 mm) oproti dokumentaci o posouzení shody (pokud jsou tyto vlastnosti požadovány a deklarovány) a penetraci a přilnavost asfaltu s hrubým kamenivem z vyvřelých hornin. Požadavky na odolnost proti drcení, odolnost proti obrušování a rozložení zrnitosti jsou popsány v normě EVS 901-1. Penetrace asfaltu a jeho přilnavost k hrubému kamenivu použitému ve směsi se kontroluje nejméně jednou na každých 200 tun asfaltu. Pro sanaci nadloží souvisejícího s výkopem o ploše do 1 000 m² může být jako podklad použito prohlášení o vlastnostech výrobce asfaltové směsi.

(6) Prach z odlučovačů prachu v zařízení na výrobu asfaltu lze použít v asfaltových směsích z vyvřelých a přeměněných hornin a umělého kameniva až do 50 % celkové hmotnosti přidaného plniva a prachu. Tento požadavek se nevztahuje na asfaltové směsi typu AC base. Požadavky na použití prachu z odlučovačů prachu ze zařízení na výrobu asfaltu v asfaltové směsi jsou popsány v normě EVS 901-3.

(7) V bezprostřední blízkosti každého zařízení na výrobu asfaltu, včetně mobilních zařízení, musí být k dispozici laboratoř pro stanovení rozložení zrnitosti kameniva a asfaltových směsí a obsahu pojiva v asfaltových směsích.

(8) Laboratoř uvedená v odstavci 7 tohoto paragrafu nemusí být akreditovaná.

(9) Teplota míchání asfaltových směsí se volí podle značky pojiva a povolené teploty jsou uvedeny v normě EVS 901-3. V případě výroby asfaltových směsí při nižších teplotách, než je povoleno, se používají přísady ke zlepšení zpracovatelnosti směsí. V závislosti na značce asfaltu lze po dohodě se zadavatelem silničních prací použít jiné teploty míchání, než jsou uvedeny v normě EVS 901-3.

§ 17 Přeprava asfaltové směsi

(1) Zadní část nákladního vozidla převážejícího asfaltovou směs musí být před nakládkou čistá. Směs se nesmí během přepravy rozlít nebo rozvrstvit. Asfaltovou směs lze přepravovat upraveným nákladním automobilem. Náklad asfaltové směsi musí být zakrytý.

(2) Pokud je asfaltová směs přepravována nákladním vozidlem, které k tomu není přizpůsobeno, je maximální přepravní vzdálenost 15 km pro směsi SMA a 40 km pro směsi AC.

(3) Pokud je asfaltová směs přepravována v upraveném nákladním vozidle nad povolenou vzdálenost 15 km pro směsi SMA a 40 km pro směsi AC, závisí maximální přepravní vzdálenost na době přepravy, povětrnostních podmínkách a složení směsi, ale směs musí být při pokládce zpracovatelná. Teplota asfaltové směsi se kontroluje v přípojném vozidle každého přijíždějícího nákladního vozidla bezprostředně před jejím vyložením do finišeru a písemně se zaznamená do protokolu. Protokol musí obsahovat čas a polohu uložení nákladu a teplotu asfaltové směsi. V zásobníku finišeru může být teplota asfaltové směsi až o 10 °C nižší, než je nejnižší povolená teplota míchání tohoto typu směsi uvedená v normě EVS 901-3. Se souhlasem zadavatele může být směs pokládána při nižších teplotách, pokud zhotovitel prací prokáže, že je směs zpracovatelná.

§ 18 Pokládka asfaltové směsi

- (1) Asfaltová směs musí být položena na řádně zhotovený a vlastníkem převzatý podklad.
- (2) Obrusné vrstvy se mohou pokládat při teplotách vzduchu nad +5 °C a podkladní vrstvy (spojovací a nosné vrstvy) při teplotách nad 0 °C. Pokládka asfaltové směsi při teplotách 0 až +5 °C se provádí s použitím přísad, které zlepšují zpracovatelnost směsi (snižují teplotu pokládky). Kryt musí být pokládán za suchého počasí a za předpokladu, že podklad a násep nejsou zmrzlé. Povrchovou úpravu lze nanášet na podklad ošetřený pojivem, když je podklad suchý.
- (3) Za účelem zlepšení přilnavosti mezi povrchovými vrstvami se asfalt a vozovka opatří základním nátěrem s asfaltem nebo asfaltovou emulzí. Vlastnosti asfaltu a asfaltové emulze jsou popsány v normě EVS 901-2. Voda z emulze se musí před nanášením vrstvy odpařit. Norma spotřeby základního nátěru na asfalt je 0,10 až 0,30 l/m².
- (4) Studené, dříve položené spáry z asfaltové směsi je třeba opatřit základním nátěrem, přičemž se ve spodních vrstvách použije stejný nátěr, jaký se používá pro základní nátěr spodních vrstev, ale pro základní nátěr spojů na obrusné vrstvě se používají speciální lepidla na spáry, pásky na spáry nebo se tyto spáry zhotovují za tepla pomocí speciálního zařízení.
- (5) Minimální a maximální tloušťka nanášené vrstvy závisí na maximální velikosti částic D kameniva použitého typu směsi. Minimální a maximální tloušťka nanášené vrstvy jsou uvedeny v normě EVS 901-3.
- (6) V případě vícevrstvého asfaltového povrchu s jednostranným sklonem musí být podélná spára každé následující vrstvy posunuta nejméně o 15 cm vzhledem k podélným spárám předchozích vrstev asfaltu. Podélné spáry v místě křížení spodní a horní vrstvy krytu vozovky se dvěma nebo více jízdními pruhy s dvojitým sklonem musí být vůči sobě posunuty nejméně o 5 cm. Podélná spára nesmí být umístěna v jízdním pruhu hlavního dopravního proudu.“;

43) ustanovení § 19 odst. 2 se nahrazuje tímto:

„(2) Provoz na krytu může být povolen, pokud teplota povrchu klesne pod +40 °C.“;

44) ustanovení § 20 odst. 1 bodu 2 se zrušuje;

45) § 24 se nahrazuje tímto:

„§ 24 Výstavba propustků a mostů

- (1) Pro účely tohoto nařízení se mosty rozumí mosty, viadukty, tunely, podjezdy a nadjezdy. Propustek je inženýrská stavba v náspu pro průchod vody pod silnicí.
- (2) Požadavky na kvalitu výstavby mostů a propustků musí být zahrnuty do projektové dokumentace v takovém rozsahu, aby bylo možné stavbu dokončit a provést kontrolu provedených prací. Odchytky od projektu jsou uvedeny pro výstavbu propustků v příloze 16 nařízení a pro výstavbu mostů v příloze 17.
- (3) Při stavbě propustků a mostů se kontrolují následující aspekty podle projektu:
 - 1) výška a plánovaná poloha inženýrské stavby;

- 2) rozměry hranic nad a pod inženýrskou stavbou;
- 3) podélné sklony a náklony silnice na propustku a mostě;
- 4) umístění a rozměry konstrukčních prvků (včetně spojů a zábran proti srážkám);
- 5) zhutnění podloží a kameniva;
- 6) existence prohlášení o vlastnostech nebo prohlášení o shodě pro výrobky a materiály;
- 7) stavby (včetně ochrany břehů) a jejich plochy;
- 8) vlastnosti systémů odvodu vody (např. hydroizolace a systémy odvodnění).

(4) Betonářské práce na propustcích a mostech musí být založeny na:

- 1) požadavcích na betonové prefabrikáty popsané v normách EVS-EN 12794, EVS-EN 14844, EVS-EN 14991, EVS-EN 15050 a EVS-EN 15258;
- 2) požadavcích na beton a betonové konstrukce popsané v normách EVS-EN 12350 a EVS-EN 206; EDS-EN 1536; EDS-EN 12699; EDS-EN 13670 a EDS 814;
- 3) splnění stanovených požadavků na obsah vzduchu v betonové směsi, která splňuje požadavky na odolnost proti mrazu, jež se kontroluje u každého nákladu dodaného na staveniště u namátkově vybraných vzorků bezprostředně před pokládkou;
- 4) době údržby a ochrany betonu před povětrnostními vlivy, která musí být nejméně 120 h (pět dní), což odpovídá třídě údržby 4, přičemž třída údržby závisí na povrchové teplotě betonu, dokud beton nedosáhne normové pevnosti v tlaku 70 %.

(5) Nevyhovující betonová směs uvedená v odst. 4 bodě 3 tohoto paragrafu nesmí být použita a položený nevyhovující materiál musí být odstraněn.

(6) Kovové konstrukce na propustcích a mostech musí být založeny na:

- 1) požadavcích na konstrukční ocel popsaných v normě EVS-EN 10027;
- 2) deklarované zkušební teplotě konstrukční oceli, která musí být nejméně -20 stupňů;
- 3) ochranném nátěrovém systému určeném k ochraně ocelových konstrukcí v atmosféře, který musí splňovat požadavky řady norem EVS-EN 12944, třída prostředí C3;
- 4) třídě trvanlivosti pro nové mosty a propustky v nátěrovém systému chránícím ocelové konstrukce, která musí být u nových mostů a propustků alespoň H a u opravovaných mostů a propustků M.

(7) Prvky mostů se instalují na základě:

- 1) požadavků na stavební ložiska mostů popsané v řadě norem EVS-EN 1337;
- 2) deformační spáry mostu, která nesmí vyčnívat nad povrch vozovky;
- 3) hloubky povrchu spáry od povrchu vozovky, která nesmí být větší než 5 mm.“;

46) ustanovení § 25 odst. 1 se nahrazuje tímto:

„(1) Instalace vybavení komunikací musí být v souladu s estonskými normami EVS 613, EVS 614 a EVS 615.“;

47) ustanovení § 25 odst. 2 se nahrazuje tímto:

„(2) Přípustná odchylka výšky systémů silničních zábran ve vztahu k výšce vozovky je $\pm 0,05$ m a přípustná odchylka od svislé roviny je $\pm 0,02$ m na přímém úseku silnice dlouhém 50 m.“;

48) v § 25 se doplňuje nový odstavec 2¹, který zní:

„(2¹) Poloha označovacího sloupku kolmo k vozovce se může lišit $\pm 0,1$ m od montážní čáry, výška odrazek nad povrchem vozovky $\pm 0,05$ m, odchylka od svislice $\pm 3^\circ$.“;

49) v § 26 odst. 2 se za slovo „hluboká“ vkládají slova „se stávajícím náspem alespoň“;

50) ustanovení § 26 odst. 13 se zrušuje;

51) v nařízení se doplňuje nový § 27, který zní:

„§ 27 Prováděcí ustanovení

(1) Smlouvy uzavřené nebo práce zahájené před nabytím účinnosti tohoto předpisu se řídí zněním nařízení, které nabylo účinnosti dnem 23. listopadu 2020.

(2) Znění nařízení, které nabylo účinnosti dnem 23. listopadu 2020, lze použít na smlouvu uzavřenou do tří měsíců od nabytí účinnosti tohoto předpisu“;

52) Znění příloh 3, 10 a 12 nařízení se mění (v příloze);

53) příloha 15 nařízení se zrušuje;

(podepsáno elektronicky)
Kristen Michal
ministr

(podepsáno elektronicky)
Keit Kasemets
Státní tajemník

Příloha 3. Součinitel zhutnění krytu a zbytková pórovitost

Příloha 10. Obecné meze rozložení zrnitosti nestmelených směsí

Příloha 12. Minimální požadavky na kamenivo používané pro povrchovou úpravu

Příloha 3
SOUČINITEL ZHUTNĚNÍ KRYTU A ZBYTKOVÁ PÓROVITOST

Směs typu EVS 901-3	Střední vzorek krytu		Vzorek na spoji	
	Součinitel zhutnění	Hodnota pórovitosti, %	Součinitel zhutnění	Hodnota pórovitosti, %
MSE	≥ 0,96	4–11	≥ 0,90	≤ 14,0
AC 16 base AC 20 base AC 32 base	≥ 0,96	4–12	≥ 0,91	≤ 15,0
AC 8 bin AC 12 bin	≥ 0,97	1–6	≥ 0,92	≤ 8,5
AC 16 bin AC 20 bin AC 8 surf AC 12 surf AC 16 surf AC 20 surf	≥ 0,97	1–6	≥ 0,94	≤ 8,0
SMA 8 SMA 12 SMA 16	≥ 0,98	1–6	≥ 0,94	≤ 8,0

Příloha 10
OBECNÉ MEZE ROZLOŽENÍ ZRNITOSTI NESTMELENÝCH SMĚSÍ

Pos	Směs	Kategori e EDS- EN 13285	Použití	Okatost síta, mm											
				80	63	40	31,5	20	16	8	4	2	1	0,5	0,063
				Projde sítem, hmotnostní %											
1	0/31,5	G _o	Základ neošetřen ý pojivem			100	85–99	-	50–78	31–60	18–46	10–35	6–26	0–20	0–5
2	0/31,5	G _p				100	85–99	-	43–81	23–66	12–53	6–42	3–32	0–20	0–5
3	0/63	G _o		100	85–99	-	50–78	-	31–60	18–46	10–35	6–26	0–20	0–20	0–5
4	0/63	G _p		100	85–99	-	43–81	-	23–66	12–53	6–42	3–32	-	0–20	0–5
5	0/16	-	Štěrková silnice a podpůrná vrstva			-	–	100	85–99	65–90	50–75	35–60	20–45	10–40	5–15
6	0/31,5	-				100	85–99	–	60–80	40–65	30–55	20–45	10–30	8–20	8–15

Poznámka: u základů, které nejsou ošetřeny pojivem, se rozložení zrnitosti určuje ze vzorku materiálu odebraného z hotového základu.

V případě směsi Pos 1 až Pos 4 musí být rozložení zrnitosti deklarované výrobcem směsi v mezích rozložení zrnitosti deklarovaného výrobcem příslušné kategorie EVS-EN 13285. Kontrolní vzorky odebrané na staveništi nesmějí překročit obecné meze rozložení zrnitosti podle přílohy 10.

Příloha 12
MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA KAMENIVO POUŽÍVANÉ PRO POVRCHOVOU ÚPRAVU

Vlastnost		R1 < 500 a/24h*	R2, R3 500– 2 500 a/24h*	R4 2 501–8 00 0 a/24h*	R5 > 8 000 a/24h*	Zkušební norma
Rozložení zrnitosti	Kategorie	GC85/20		GC90/15		EVS-EN 13043
Petrografický popis		Určeno	Určeno	Určeno	Určeno	EVS-EN 932-3
Odolnost proti drcení	Kategorie	LA30	LA30	LA25	LA20	EVS-EN 1097-2
Odolnost proti obrusu	Kategorie	NN	AN19	AN14	AN10	EVS-EN 1097-9
Odolnost proti mrazu v 1% roztoku NaCl	Kategorie	FNaCl 4	FNaCl 4	FNaCl 4	FNaCl 4	EVS-EN 1367-6
Index plochosti	Kategorie	Fl25	Fl20	Fl15	Fl15	EVS-EN 933-3
Přilnavost s asfaltovým pojivem při nárazové metodě**	%	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	EVS-EN 12272-3
Přilnavost při metodě rotující láhve po 24 h**	%	≥ 60 %	≥ 60 %	≥ 50 %	≥ 50 %	EVS-EN 12697-11
Obsah jemných částic	Kategorie	f2	f1	f1	f1.0	EVS-EN 933-1

*– dostupný objem dopravy;

** – k prokázání přilnavosti se zvolí jedna ze dvou metod podle použitého pojiva. Pokud se povrchová úprava provádí pomocí asfaltové emulze, musí být přilnavost posouzena pomocí normy EVS-EN 12272-3, a pokud je použit asfalt, uplatňuje se norma EVS-EN 12697-11;

NN – není normalizováno.