

Správa a údržba silnic Pardubického kraje, p.o.

Vpřed jdeme díky kvalitním lidem i novým technologiím

Mezi inspirativní příklady z veřejné sféry bezesporu patří krajská příspěvková organizace Správa a údržba silnic Pardubického kraje (SÚSPK), která vznikla v roce 2002 slou-



Miroslav Němec

čením bývalých okresních Správ a údržeb silnic Pardubice, Chrudim, Ústí nad Orlicí a Litomyšl. Dlouhodobě totiž vyniká vysoce efektivním hospodařením, ale i zaváděním nových technologií, jako je monitoring stavu vozovek nebo modul dispečera pro zimní údržbu.

Příspěvková organizace sídlí v Pardubicích – Doubravících se stará o 3123 kilometrů silnic II. a III. třídy, které vlastní Pardubický kraj. Kromě toho spravuje 810 mostů, několik tisíc silničních propustí a další majetek, který lze odhadnout celkovou částkou 31 miliard korun. „Ve srovnání s ostatními kraji je Pardubický kraj jedním z menších, protože sestává pouze ze čtyř okresů. Silniční síť je však poměrně hustá, nejhustší je v okrese Chrudim, naopak nejméně dopravní infrastruktury je v okrese Ústí nad Orlicí,“ charakterizuje Miroslav Němec, ředitel SÚSPK, na úvod rozhovoru pro Průmysl Dnes.

Pane řediteli, mohl byste blíže popsat současnou kondici vaší organizace?

Myslím si, že pro naši organizaci je typická poměrně efektivní činnost, a to díky centrálnímu řízení po sloučení čtyř okresních organizací. Pro příklad mohu uvést, že

před rokem 2002 jsme měli asi 560 zaměstnanců, zatímco teď zaměstnáváme 380 až 400 lidí. Také produktivita práce na jednoho zaměstnance výrazně vzrostla. Z původních 300-tisíc korun na hlavu jsou to nyní téměř 2 miliony. Co se týče hospodaření, do roku 2008 se naše průměrné roční výdaje pohybovaly do 400 milionů korun. Poté přišla krize, která ve veřejném sektoru trvala zhruba do roku 2013. Od roku 2015 zaznamenáváme nárůst finančních prostředků ze strany kraje, státu a institucí, které poskytují různé dotační tituly. Za rok 2019 jsme dosáhli výkonu takřka jedné miliardy korun a obrát byl ve výši 1,6 miliardy. To jsou, řekl bych, impozantní čísla, kterých oproti začátkům dosahujeme s podstatně menším počtem lidí.

Z jakých zdrojů financujete stavby a opravy silnic?

Hlavním zdrojem jsou prostředky od našeho zřizovatele, Pardubického kraje. V rozpočtu pracujeme se základním příspěvkem ve výši 400 milionů korun, což jsou finance na běžnou letní a zimní údržbu. Kromě toho získáváme krajské dotace, které mají jmenovitý charakter a jsou určeny na konkrétní výstavby silnic a mostů. Dalším zdrojem je Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který od roku 2015

poskytuje dotace na zlepšování technického stavu silnic II. a III. třídy. V našem případě se jedná o částky kolem 200 milionů korun ročně. To sice zcela neřeší problém se zanedbaností silničního majetku, který je na zhruba 50 % prostě reprodukce, ale pomáhá nám odvracet havarijní stavy zejména na mostech. Zkušenosti máme i s prostředky od Státního fondu životního prostředí (SFŽP), z kterého jsme čerpali přes 50 milionů korun na revitalizaci silniční zeleně. Ucházíme se také o dotace na nákup ekologické techniky, aktuálně jde o dva lehké nákladní automobily s elektrickým pohonem.

Jak se investované prostředky promítají do stavu silniční sítě?

Za 19 let ve funkci mohu konstatovat, že společná snaha zlepšovat a zodpovědně spravovat krajský majetek je naprosto evidentní. Daří se nám držet v dobrém stavu páteřní silniční síť, což je velmi pozitivní. Nicméně u silnic III. třídy, které mají nízký dopravní význam, se promítá skutečnost, že nám chybí polovina financí na reprodukci majetku. Abychom mohli zlepšovat i stav těchto silnic, potřebovali bychom nejen pracovat s dvojnásobně vysokou částkou, ale také změnit plánování staveb a mít k dispozici větší projekční i materiá-

Traktor s mycím zařízením



BAUSET CZ

AKCIOVÁ SPOLEČNOST

www.bauset.cz • tel.: +420 466 971 502 • e-mail: spolecnost@bauset.cz



lové kapacity.

Které klíčové projekty se vám povedlo realizovat za poslední rok?

Největším projektem, který zpracováváme, jsou přivaděče k dálnici D35. Pardubický kraj se zavázal, že vyřeší potřebné příjezdové komunikace, takže spravujeme osm ucelených tahů silnic v celkové hodnotě 2,7 miliardy korun. Dále realizujeme společně s krajem, státem a Ředitelstvím vodních cest most přes Labe ve Valech u Přelouče, což je stavba za 250 milionů korun, která zlepší dopravní obslužnost a splavnost Labe. Významným projektem, který je ve fázi studie proveditelnosti, je tzv. Dopravní uzel Pardubice, logistické centrum propojující vodní, železniční, silniční a leteckou dopravu. Z dalších staveb je to nová silnice do oblíbeného sportovně-rekreačního areálu Dolní Morava, kde se staví úsek za zhruba 90 milionů korun. Jeho součástí bude i provedení tichého krytu vozovky přímo v obci Dolní Morava. Mezi již dokončené projekty patří zvýšení kapacity příjezdu do logistického centra a průmyslové zóny v České Třebové, kde jsme zahlubili silnici pod třemi koridorovými tunely o 70 centimetrů níže pro zajištění plynulého průjezdu kamionů. Byla s tím spojena i přeložka potoka do monolitického tubusu o délce 450 metrů. Celá stavba stála přes 100 milionů korun, z toho byla dotace 70 milionů od SFDI.

Jaké cíle máte stanoveny pro letošní rok?

Budeme pokračovat na rozvojových tématech, tedy na velkých projektech, o kterých jsem již mluvil. Pracovat chceme také s fenoménem nových technologií. Už dříve jsme pořídili technologie, jako jsou tiché kryty vozovek nebo nanovlákna v asfaltových a betonových směsích. Používáme i různé technologie monitoringu silničních mostů a ověřovali jsme dokonce i online monitoring pádu kamení ze skalních masivů na silnice. Avšak posouvat vpřed



www.ateliermok.eu



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ
DOPRAVNÍCH STAVEB a.s.

se snažíme i v naší hospodářské činnosti, která loni přesáhla 50 milionů korun. Letos chceme růst a využívat naše kapacity tak, abychom mohli uspokojit oprávněné potřeby starostů obcí a měst i dalších veřejných a soukromých subjektů.

Bavíme se v období zimní sezóny, takže se nabízí otázka, jaká opatření pro údržbu krajských silnic se vám nejvíce osvědčila?

Troufnu si říct, že v zimní údržbě jsme z hlediska využití informačních technologií česká i evropská špička. Společně s firmou ze Zlína a klimatologem z univerzity v Göteborgu jsme vyvinuli tzv. modul dispečera, což je pomůcka pro zajištění zimní údržby. Sleduje, jak se budou na silnicích vyvíjet klimatické podmínky během následujících 10 hodin. Dále dlouhodobě pracujeme s indexem zimní údržby. Jde o teoretickou křivku, která na základě padesátileté historie a koeficientů vykresluje průběh zimní sezóny z pohledu náročnosti údržby a zároveň kreslí křivku skutečných nákladů na posyp, pluhování, pohotovost a kontrolní jízdy. Pokud se křivky začnou odlišovat o více než 10 %, jedná se o nehospodárnost nebo liknavý

přístup řídicího pracovníka. Toto řešení, které od nás převzal i stát, se nám v praxi velmi osvědčilo. Celkově zůstávají naše výdaje na zimní údržbu silnic od roku 2002 stejné, přestože ceny vstupních materiálů, energií, vozidel i práce rostou. Výdaje se pohybují od 90 do 150 milionů korun, přičemž letošní zima bude patřit mezi mírnější.

Je vidět, že pro rozvoj silniční sítě v Pardubickém kraji děláte hodně. Co je pro vás výzvou do budoucna?

Nejprve bych rád zmínil, že základ je v transformaci organizace po roce 2002, kdy se nastavil model centrálního řízení, zvýšila se kapitálová síla i výrobní kapacity. Management jsme postavili s nejlepšími vědomím a svědomím a také kraj se k našemu fungování postavil s velkým nadhledem. I díky tomu dnes máme k dispozici velmi kvalitní personál, který rád pracuje, což je zřejmě hlavní důvod, proč jdeme vpřed. V rámci dalšího rozvoje se chceme více zaměřit na údržbové práce silničního majetku, jehož chátření lze efektivně odvrátit i za relativně malé peníze. Cestu vidíme především ve zlepšování kvality asfaltových vrstev.

Souprava na pokládku živичné směsi – finišer a váleček

