

# Zimní údržba začala již v listopadu

**S**práva a údržba silnic Pardubického kraje zajišťuje zimní údržbu silnic v majetku Pardubického kraje.

Jedná se o zimní údržbu 931 km silnic II. třídy a 2207 km silnic III. třídy. Přestože je letošní rok komplikovanější z důvodu koronavirové pandemie, SUS Pk přípravu nezanedbala a nastavila preventivní opatření, zajistila další ochranné pomůcky, včetně zařízení na dezinfekci společných prostor zaměstnanců a kabin vozidel a pořídila veškeré zásoby posypového materiálu.

## ZIMA O SOBĚ DÁVÁ VĚDĚT

Dosavadní průběh zimního období se z pohledu zimní údržby řadí k průměrně náročným. Poprvé technika Správy a údržby silnic Pardubického kraje vyjela hned 6. listopadu z polohou nejnižšího cestmistrovství Pardubice a ve stejný den i na Hlinceku. „Jednalo se o prevenci a průběžnou likvidaci namrzajících mlh a vlhkých vozovek v ranních hodinách. Toto je velmi zrádný jev, který není na první pohled řídiči pozorován,“ říká provozní náměstek Marian Cvrkal.

Začátek zimy za listopad a prosinec je srovnatelný s obdobím předchozí zimní sezony (náklady cca 35 milionů Kč, 35 zásahových dní, najeto téměř 50 tisíc km údržby a celkem cca 3 tisíce tun posypu, 500 tisíc litrů rozmrazovacího roztoku solanky). Jen za prvních 20 dní ledna je však statistika vydatnější (náklady odhad cca 45 milionů Kč, 18 zásahových dní, 140 tisíc km výkonu údržbových vozidel, 7300 tun posypů a více jak 1,5 milionu litrů rozmrazovacího



Stromy pod tíhou sněhu.  
Vysoké Chvojno-Poběžovice u Holic.

roztoku solanky). „V lednu se zima ukázala v plné kráse. Z prvních 19 dní měsíce bylo 18 dnů zásahových. Výraznější spad sněhu byl zejména v týdnu od 11. ledna, místy v kraji napadlo až 40 cm,“ popisuje ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec. Komplikace způsoboval silný nárazový vítr s tvorbou sněhových jazyků a závějí zejména od středních poloh kraje – oblast Železných hor, Vysočiny na Hlinceku, Poličsku a ve vyšších oblastech okresů Svitavy a Ústí nad Orlicí. Jelikož se jednalo často o mokrý těžký sníh, docházelo ke komplikacím s pády větví a stromů a v lesních úsecích i k omezení průjezdních profilů ohnutými stromy ze sousedních pozemků, které bylo nutno řešit s jejich vlastníky a v extrémních případech i s hasiči. Tento problém se vyskytoval i v nižších polohách, například v okrese Pardubice v oblastech okolo Horního Jelení a Vysokého Chvojna. „Na zimní údržbu jsme samozřejmě připraveni. Pro větší spad sněhu máme nasmlouváno více jak 100 výpomocí na pluhování, zejména z řad zemědělců, a i díky jejich včasnému nasazení nebylo nutné žádnou silnici uzavřít ani v době tvorby sněhových jazyků a závějí, které se dařilo průběžně odstraňovat,“ vysvětluje Marian Cvrkal. Materiál byl nakoupen na plné kapa-

city skladů a jeho doskladnění v průběhu zimy probíhá jen výjimečně dle potřeby pouze v nejmenších skladech. „Počasí nelze plánovat ani ovlivnit nikde, jeho průběh a projevy můžeme pouze zmírňovat adekvátně místním podmínkám a dostupné technice i technologií. Na spad sněhu a jeho odstraňování mezi nejnáročnější oblastmi patří oblasti od středních poloh výše v lokalitách Hlinceka, Poličska, Žambercka a Lanškrounska umocněné častou tvorbou závějí vlivem silného větru na otevřených místech,“ přibližuje Marian Cvrkal a pokračuje: „Kapacitami jsme připraveni i nadále zajistit výkon zimní údržby v nastaveném standardu dle zřizovatelem schváleného Plánu zimní údržby silnic v Pardubickém kraji. V případě déle trvajících tvrdších průběhů zimy máme smluvně zajištěnu možnost doplnění posypových materiálů i v průběhu zimního období. Větší riziko je stále neutěšená situace s výskytem onemocnění covid-19. Činíme maximální možná opatření k ochraně našich zaměstnanců. I díky nim se nám daří s nastalou situací vyrovnat a jsme i nadále připraveni zajistit sjízdnost námí spravovaných krajských silnic.“

Z celkové délky spravované silniční sítě se neudržují pouze 4 % silnic s malým dopravním významem bez hromadné linkové přepravy. „Všechny takové úseky jsou řádně označeny a v zimních podmínkách je jejich průjezd velmi nebezpečný a nelze garantovat jejich bezproblémové projetí, vždy však existuje udržovaná alternativní trasa, aby byla zachována potřebná dostupnost,“ zakončuje Marian Cvrkal.