

# Letní údržba silnic v Pardubickém kraji

Správy a údržby silnic v České republice pečují o stav našich silnic II. a III. třídy po celý rok. Postup jednotlivých organizací je v zásadě totožný, jelikož všechny správy dělí svoji činnost na dvě období, letní a zimní.

Letní údržba je zahájena vždy v dubnu, v době, kdy ještě dobíhá otázka zimní údržby, například v podobě zametání posypových materiálů, úklidu a čištění komunikací. Souběžně s tím se ale rozbíhá i činnost letní údržby. Ta pak trvá až do konce října. Jaká je však její primární úloha? Dá se říct, že správy a údržby silnic v ČR se během letního období věnují zejména takovým činnostem, jež vedou k odstraňování škod a závad, které se na vozovkách silnic nacházejí po zimním období.

Letní údržba v zásadě zahrnuje tyto činnosti: běžnou údržbu komunikací, například čištění vozovek, seřezávání krajnic, údržba odvodňovacích systémů, mostů, výměna a doplnění poškozeného dopravního značení, údržba doprovodné silniční vegetace, obnova vodorovného dopravního značení atd.

## STAV SILNIC PO ZIMNÍM OBDOBÍ

Koncentrace závad, zejména po zimním období, je nejvyšší na silnicích II. a III. třídy. Tyto komunikace jsou hluboce podfinancovány. To má za následek stav, kdy jsou povrchy vozovek, živичná souvrství i konstrukční vrstvy často za hranicí své životnosti. Nutno podotknout, že například živичné vozovky jakožto stavebnětechnické prvky podléhají určitému systému kontrolních zkoušek. Jako příklad můžeme uvést zkoušku měření mrazových cyklů, kdy se vzorky aplikované směsi vkládají do mrazicích boxů s vysokým podchlazením. To se děje v mnoha cyklech, kdy je vzorek do boxu vkládán ke zmrazení a následně vyjmut, aby rozmrzl. V současnosti je však realita bohužel taková, že stav povrchů vozovek je daleko za zkušební limitem. Asfaltové kryty jsou většinou starší 30 až 40 let, takže již byly zatíženy několikanásobnou zkušební dávkou.

„Dá se říci, že úroda výtluků, která nastává prakticky vždy po zimním období, je toho důsledkem,“ konstatoval Miroslav Němec, ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje (SÚS Pk).

## ZAHÁJENÍ OPRAV POVRCHŮ VOZOVEK

K opravám lze víceméně přistupovat ze stavebnětechnických rovin. Neklamným znakem špatného stavu jsou trhliny a výtluky. Stav vozovek po zimním období je pro silničáře jakousi mapou, ze které lze vyčíst předpokládaný vývoj závad jednotlivých vozovek. Jako první ukazatel závady povrchu vozovky, jež je za hranicí své životnosti, můžeme považovat trhlinu – ta je totiž jakousi předzvěstí velkého výtluhu. Vlasovou, tzv. divokou trhlinu, lze v rámci letní údržby opravit. Oprava takové trhliny spočívá v tom, že je nejprve přiznána, vyfrézována a zalita pružnou hmotou, která dokáže vyrovnat rozličné pohyby jednotlivých ker vozovky. Předzvěstí výtluhu je tzv. mozaika. Jde většinou o kostičky o rozměru 2 x 2 cm. Takovéto rozlámání povrchů vozovky je způsobeno buď podmáčením, nebo neúnosnou konstrukcí. Sací efekt pneumatik a těžké nákladní automobily rozlámanou mozaiku vyhází, v několika hodinách až dnech vzniká výtluh. Takovéto jámy jsou ovšem smrtelným nebezpečím pro pneumatiky a ráfky všech druhů. Nejnebezpečnější jsou pro jednostopá vozidla.

Řidiči tento stav poznají podle rozlámaného asfaltového povrchu na zhruba dvoucentimetrové kostičky, které jsou neklamným znakem špatného stavu konstrukce vozovky. V uvedeném případě totiž živичné souvrství pokrývající konstrukci vozovky již není schopné unést požadovanou



zátěž. Během několika hodin až dnů se pak rozlámaný asfaltový povrch mění pod tíhou nákladních automobilů a sacího efektu pneumatik na menší „jámy“. Ty jsou ovšem smrtelným nebezpečím pro pneumatiky všech druhů.

„Řidič nemusí tuto závadu na povrchu vozovky vůbec zaznamenat, zejména v noci, za soumraku a v dešti, kdy jsou díry zality vodou. Pokud ale řidič takovou jámou projede, většinou to skončí perforací obou pneumatik a ráfku. V případě, že se chce řidič poškozenému místu vozovky vyhnout, se však dostává do protisměru, kdy zase hrozí nebezpečí kolize s protijedoucím vozidlem. Tady mluvíme většinou o smrtelné záležitosti, protože čelní náraz je téměř vždy fatální,“ popsal Miroslav Němec.

## LETNÍ ÚDRŽBA V PLNÉM PROUDU

V letním období realizují cestáři nejprve opravy výtluků. K opravám se přistupuje především na základě dopravního významu daného úseku komunikace. Roli zde samozřejmě hrají i dostupné finanční prostředky. Tato fáze obvykle trvá zhruba do konce června a navazuje na ni obnova vodorovného dopravního značení. Ještě předtím však musí proběhnout seřezávání krajnic a čištění příkopů. Krajnice je nezbytnou součástí odvodňovacího systému silnic, a pokud se nachází o něco výše než vozovka, nedochází k odvádění vody z vozovky. Voda pak zůstává na silnici a v kombinaci se zbytkovou salinitou představuje pro silnici a řidiče až smrtelné nebezpečí. Na opravy krajnic a vodorovného značení posléze navazují práce na čištění odvodňovacích systémů.

„Poté nastává druhá vlna úrody výtluků, jelikož stav, který se na konci června jevil ještě jako dostačující, se prakticky ze dne na den změnil na nevyhovující. Proto je nezbytné provést druhé kolo oprav výtluků, které trvá



až do 30. 10., kdy režim údržby komunikací zase přechází do zimního období,“ zakončil Miroslav Němec.

Občané se často podivují, proč opravované úseky neprovedeme najednou. Důvod je prostý, každá porucha má svoji technologii. Ta nejlacinější je tzv. trysková metoda, kde se utěšňují emulzí trhliny a odlámaný povrch vozovky. Asfaltová emulze je zasypaná drobnými kamínky, které zabrání znečištění vozidel. Zejména tyto kamínky jsou kritizovány, většinou řidiči, kteří nerespektují sníženou rychlost. Používají se rovněž nátěrové technologie výsrávkovou soupravou. Ty mají za cíl utěšnit povrch vozovky a obnovit protismykové vlastnosti. Nejdražší technologie jsou velkoplošné výspravy horkou asfaltovou směsí. To se provádí za pomoci frézy na asfaltový povrch, s následným strojním zaplněním.

V rámci letní údržby provádějí jednotlivé správy a údržby silnic v ČR dále například mytí a nátěry vozovek, výměnu svodidel a zábradlí či kosení travních porostů.

(red)

Foto: SÚSPk