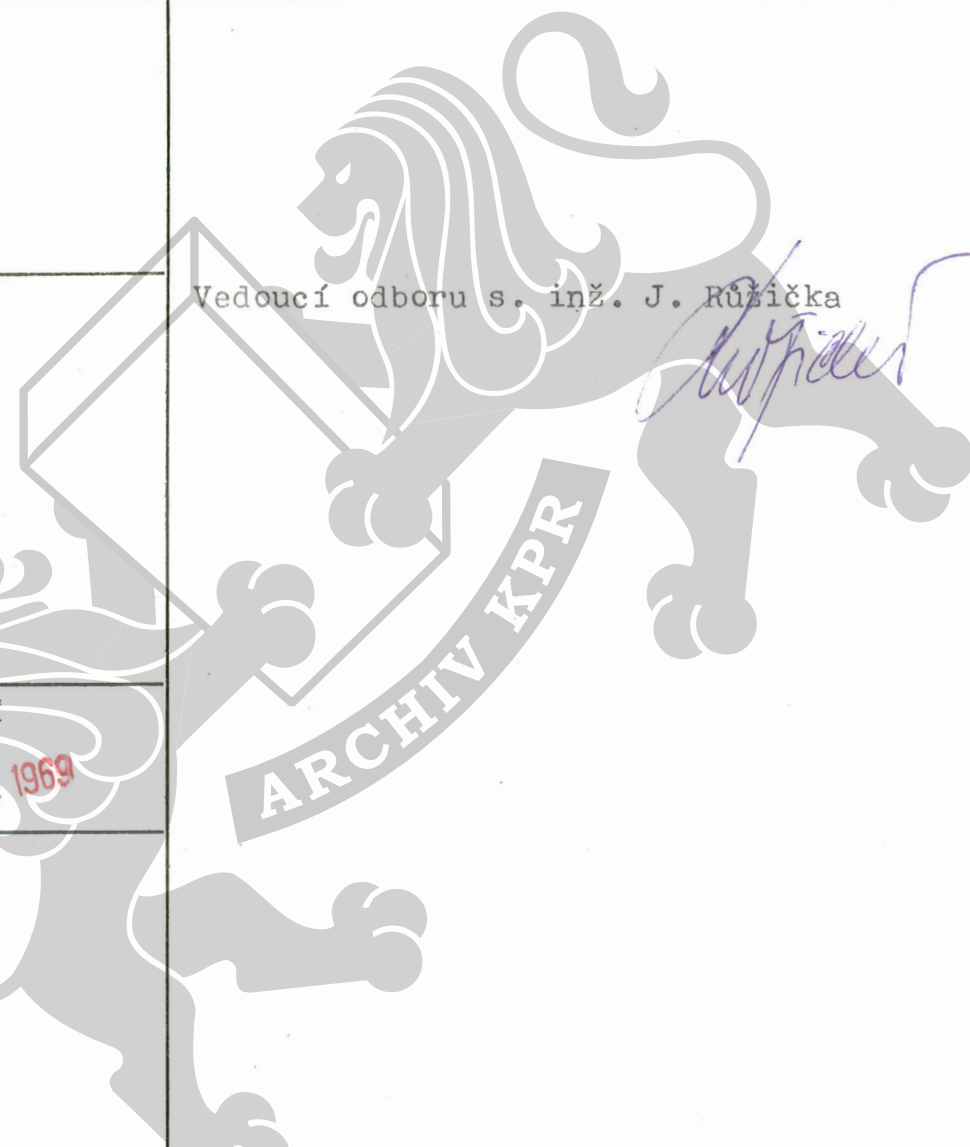
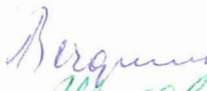
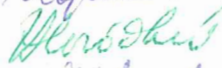
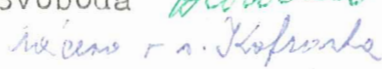


KANCELÁŘ PRESIDENTA REPUBLIKY

Čj.: A I/f - 107/69	Označení spěsnosti:	
Spolu vyřízeno	Referent: Dr Miroslav Buřival	
Věc Informa ce k problematice zimní údržby silnic	Dřív. spis:	
PISÁRNA Došlo: Napsáno: Porovnáno:		
VÝPRAVNO! K exp. I. připoj podání příloh K exp. II. připoj		Vedoucí odboru s. inž. J. Růžička 
VYPRAVENO: KANCELÁŘSKÉ ODDĚLENÍ Došlo: Založeno:		
LHŮTA Urgováno:		
NAHLÉDNE:	č. 1 - s. dr. J. Pudlák  č. 2 - s. prof. K. Svoboda  č. 3 - OHP - sekr.  14/2-73 č. 4 - spis Založit 27. 6. 69 	

Hospodářsko-politický odbor

Informace k problematice zimní údržby silnic

Při přijetí delegace podnikových ředitelů ČSAD z celé republiky poukázal soudruh prezident v besedě mimo jiné také na každoročně se opakující nedostatky v provádění zimní údržby na našich silnicích. V té souvislosti se zajímal zejména o stav mechanizačních prostředků, jimiž disponují okresní správy silnic.

Současnou nejvhodnější technologií, zajišťující sjízdnost na silnicích, je posyp silnic chemikáliemi. Význam této technologie tkví hlavně v možnosti preventivního použití chemických posypových prostředků, jimiž se zamezuje vzniku náledí. Používanými chemikáliemi jsou převážně soli, hlavně chlorid sodný, příp. směsné chloridy, jejichž účinnost umožňuje užití i v nižších teplotách.

V naší republice je dosud převážně používána technologie zdršňování náledí pomocí tzv. inertních materiálů, tj. škvárou, struskou, pískem a kamennými drtěmi. Vzhledem k růstu intenzity dopravy na silnicích se tento způsob stává neefektivní a v mnoha případech prakticky neúčinný. Z hlediska nákladovosti vyžaduje posyp až 76 % finančních prostředků určených celkem na zimní údržbu silnic. Za období 1967/68 se celostátně jednalo o cca 300 mil. Kčs věnovaných na posyp; bylo použito celkem 2.200,0 tis. tun inertních materiálů (30 tun na 1 km udržovaných silnic) a 19,5 tis. tun chemikálií. O neúčinnosti posypu škvárou, struskou, pískem nebo kamennými drtěmi svědčí průběh kalamitních situací v minulé zimní sezoně, kdy na mnoha frekventovaných úsecích silnic došlo vlivem provozu k odmetení posypových inertních materiálů ve velmi krátké době. Při tom inertních materiálů je nedostatek, poněvadž jsou přednostně užívány ve stavebnictví. Produkce škváry klesá orientací průmyslových podniků na progresivní paliva. Negativně je také nutno hodnotit následné vlivy zejména prašnost.

Rozšíření technologie užití chemikálií brání zejména:

a/ Nedostatek odpovídajících mechanismů.

Sypače chemikálií potřebné kvality nejsou u nás vůbec vyráběny, používané mechanismy nezaručují hlavní požadavek přesnosti dávkování v rozmezí cca 10 - 40 gr/m². Užívají se většinou zemědělská rozmetadla příp. sypače inertních materiálů. Těmito zařízeními je posyp prováděn v nadměrném množství, což znamená plýtvání posypovým materiálem a technologicky nevhodné použití, které způsobuje nerovnosti povrchu náledí resp. zledovatělých sněhových vrstev.

Posypové mechanismy světových parametrů lze v nejkratší době získat pouze dovozem z kapitalistických států. Pokus o získání licence v NSR se nesetkal s úspěchem u zahraničního výrobce s odůvodněním vysoké náročnosti na některé konstrukční prvky a složitou kooperaci. Částečným řešením je opatřit u nás vyráběné speciální sypače inertních materiálů adaptéry pro posyp chemikáliemi. Tato cesta umožňuje z našich zdrojů zabezpečit do konce roku 1970 cca 100 ks těchto zařízení. Konstrukce adaptérů je zajišťována v n.p. Silniční stroje a zařízení v Nové Pace. Další potřebné sypače v počtu 100 - 200 ks z dovozu vyžadují opatření deizových prostředků ve výši 487,5 tis. dolarů až 975,0 tis. dolarů (clearing). Výpočet finanční potřeby je vázán na nákup, v současné době nej kvalitnějšího sypače západoněmecké firmy Weisser, které jsou již používány v počtu osmi kusů při zimní údržbě vozovek v hlavním městě Praze. Cena činí 4.875 dolarů (clearing) za jedno kompletní zařízení při sjednání obchodu přes Rakousko. Pokud by bylo možno obchod vést přímo, byla by cena cca o 10 % nižší.

Odpovědnými organizacemi, jimž je povinnost udržovat sjízdnost silnic v zimním období uložena zákonem, jsou Okresní správy silnic. Jsou to rozpočtové organizace, které devizové prostředky neprodukují stejně tak jako i další organizace oboru silničního hospodářství. Silniční síť však slou-

ží mimo jiné i aktivnímu cizineckému ruchu a proto by se mělo posoudit, zda by z tohoto zdroje neměly být použity potřebné devizy na nákup sypačů. V tom směru se nyní obrátí ministerstvo dopravy na příslušnou vládní komisi. Za zdroj devizových prostředků lze považovat také podíl z devizových příjmů plynoucí ze zahraniční kamionové dopravy.

b/ Nedostatek chemikálií.

Potřebu chemikálií lze odhadnout pro území ČSSR na celkové množství cca 200 - 400 tis. tun pro zimní období tj. deseti až dvaceti násobek spotřeby za období 1967/68. Optimum lze stanovit pouze z praxe v konkrétních podmínkách. Určujícími činiteli jsou potřebný počet zásahů, který vyplývá z průběhu počasí, časová účinnost chemikálií a příp. možný výběr délky udržované silniční sítě.

Ve věci zajištění potřebného množství chemikálií by bylo třeba rozšířit obchodní styk s NDR.

c/ Odpor uživatelů silnic odůvodňovaný korozivními účinky chemikálií na vozidla.

Provozními zkouškami užívaných posypových prostředků, které byly zaměřeny na účinky na vozidla bylo prokázáno, že i inertní materiály působí vysoce nepříznivě.

Problémy korozních účinků chemikálií na vozidla se náš výzkum i vývoj zabývá. V zahraničí není těmto otázkám věnována přílišná pozornost. Vysvětluje se to cenou vozidel a jejich množstvím na trzích, i cenami vhodných prostředků pro snížení korozivních účinků chemikálií. Dle zatímních výsledků našich zkoušek, zejména laboratorních, lze konstatovat, že je možno korozivní účinky snížit pomocí tzv. inhibitorů. K použití inhibovaných chemikálií v praxi bude možno přistoupit až po ověření jejich použitelnosti z hlediska celospolečenské efektivity.

Celkově lze říci, že zajištění sjízdnosti silnic v zimním období není jednostrannou záležitostí pouze údržby silnic, ale je řešením komplexního složitého problému o třech výchozích faktorech, tj. silnice, vozidlo, řidič.

V Praze dne 23. května 1969
dr Buřival/Štěp.

