

## **Dôvodová správa**

### **Informácia o vyhodnotení zimnej údržby ciest za obdobie 2006-2007**

Zimná údržba ciest predstavuje jednu z hlavných činností Správy ciest Košického samosprávneho kraja. Podstatou tejto činnosti je zabezpečovanie zjazdnosti a prevádzkovej spôsobilosti cestných komunikácií v zimnom období. Cestné komunikácie v tomto význame zahŕňujú sieť ciest II. a III. triedy na území Košického samosprávneho kraja, ktoré boli zverené do správy Správe ciest KSK k vykonávaniu údržby celoročne, teda aj v zimnom období. Zabezpečovanie zjazdnosti a prevádzkovej spôsobilosti cestných komunikácií vyplýva zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a zahrnuje celú radu technologických úkonov, ktoré sú bližšie opísané v priloženej informatívnej správe s vyhodnotením zimnej údržby ciest v období 2006/2007. Zimná údržba ciest v sezóne 2006/2007 bola vykonávaná v období od 1.11.2006 do 31.03.2007.

Informácia o vyhodnotení zimnej údržby ciest v období 2006/2007 je jednak zhodnotením materiálnej, dopravno-mechanizačnej a personálnej prípravy organizácie Správa ciest KSK na jej výkon vo vzťahu k rozsahu udržiavaných ciest, jednak zhodnotením organizačného zabezpečenia, dispečersko-spravodajskej služby a samotného výkonu zimnej údržby ciest. Informácia je doplnená popisom použitých technologických postupov zimnej údržby ciest, vyhodnotením nehodovosti, kalamitných a mimoriadnych situácií a jedna z jej podstatných častí je ekonomická analýza nákladovosti zimnej údržby ciest, vrátane konfrontácie so skutočnosťou predošlých sezón.

Analýza nákladovosti a hospodárnosti výkonu zimnej údržby ciest v období 2006/2007 pri miernejších poveternostných podmienkach potvrdila evidentnú úspornosť v ekonomickej oblasti, preto informatívna správa v závere načrtáva zámery v zhodnotení uspokojených finančných prostriedkov k realizácii ďalších úkonov údržby ciest v rámci bežných výdavkov v rozpočtovom roku 2007.

## **Vyhodnotenie zimnej údržby ciest v období 2006/2007 v rámci Košického samosprávneho kraja (ďalej len KSK)**

Správa ciest KSK zabezpečovala v priebehu zimnej sezóny 2006/2007 údržbu ciest na území KSK v celkovom rozsahu 2 157,3 km, z toho údržbu ciest I. triedy v rozsahu 262,5 km, ciest II. triedy v rozsahu 556,5 km a ciest III. triedy v rozsahu 1 338,3 km. Údržba ciest I. triedy bola prevádzaná odplatne v dodávateľskom režime pre objednávateľa Slovenská správa ciest Bratislava. Zimná údržba ciest bola vykonávaná podľa operačných plánov zimnej údržby ciest, vypracovaných jednotlivými strediskami Správy ciest KSK pre obdobie 2006/2007, odsúhlasených Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Bratislava a schválených predsedom KSK. Operačné plány boli spracované v súlade so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Operačné plány zimnej údržby ciest sú základnou právnou a pracovno-technologickou normou pre zabezpečenie jednotnej finančno-plánovitej, materiálnej, organizačnej a technickej prípravy zimnej údržby ciest, i k samotnej realizácii jej výkonu. Pritom sa prihliadalo na dodržanie maximálnej hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti v postupoch a úkonoch tejto činnosti, súčasne s ohľadom na ekologické hľadiská.

Základné informácie o priebehu vykonávania zimnej údržby ciest Správou ciest KSK v sezóne 2006/2007 sú rozvedené v nasledujúcich bodoch.

### **1. Všeobecne**

Zimná dispečersko-spravodajská služba a zimná údržba ciest je súhrn riadiacich a výkonných činností, ktorými sa zabezpečuje zjazdnosť a prevádzková spôsobilosť cestných komunikácií v zimnom období, t.j. odstraňovanie závad v zjazdnosti spôsobených zimnými poveternostnými a klimatickými podmienkami, ako aj organizovaný systém informovanosti o ich stave. Zjazdnosť cestných komunikácií je taký stav týchto komunikácií, ktorý umožňuje bezpečnú jazdu motorových i nemotorových vozidiel prispôbenú dopravnotechnickému a stavebnému stavu týchto komunikácií, poveternostným podmienkam, povahe cestnej premávky a ďalším okolnostiam, ktoré môže vodič predvídať.

Riadenie zimnej údržby ciest na území KSK bolo koordinované centrálnym dispečingom zriadeným ako súčasť prevádzkového úseku na Správe ciest KSK v Košiciach a priamo organizované jednotlivými strediskami a cestmajsterskými obvodmi v rámci organizačnej štruktúry Správy ciest KSK. Dispečersko-spravodajská služba celoplošne bola aktivovaná príkazom riaditeľa Správy ciest KSK na základe pokynu z dispečerského pracoviska Slovenskej správy ciest Bratislava ku dňu 1.11.2006. Súčasne s tým jednotlivé výkonné zložky Správy ciest KSK prešli do pracovného režimu zimnej údržby ciest.

Praktický výkon zimnej údržby ciest po aktivovaní tejto hlavnej činnosti bol organizovaný v dvojzmennej prevádzke nepretržite, t.j. v rozsahu 24 hod. denne, vrátane dní pracovného voľna a pracovného pokoja. Zimná údržba ciest bola zabezpečovaná vlastnými kapacitami a v malom rozsahu aj zmluvne dohodnutými kapacitami, ktoré po aktivovaní zimnej služby vytvorili pracovnú pohotovosť na pracoviskách. Zaradenie personálu a mechanizmov do výkonu zimnej údržby ciest špecifikoval konkrétny operačný plán strediska v rámci organizačných zložiek Správy ciest KSK.

Spravodajská činnosť o poveternostných podmienkach, výkonoch, stave a zjazdnosti ciest bola organizovaná v dvoch stupňoch:

- centrálna dispečersko-spravodajská služba (v ďalšom CDSS) na centrálnom dispečingu pri Správe ciest KSK Košice,
- dispečersko-spravodajská služba (v ďalšom DSS) v strediskách a cestmajsterských obvodoch.

Podávanie hlásení v predpísanom formáte a časovej periodicite bolo zabezpečované spojením v počítačovej sieti s využitím internetu, prostredníctvom elektronickej pošty, resp. aj prostredníctvom virtuálnej mobilnej telefonickej siete a rádiokomunikačným systémom.

Pracovné úkony zimnej údržby ciest boli organizované v zmysle operačných plánov podľa poradia dôležitosti. K zahájeniu výkonov na cestách zaradených v I. poradí dôležitosti platil limit nasadenia mechanizmov v čase 30 min. od doby, kedy sa dispečer dozvedel o zmenenej situácii v zjazdnosti, resp. v stave povrchu cestných komunikácií. K zahájeniu výkonu na cestách II. a III. poradia dôležitosti platil limit nasadenia mechanizmov v rozmedzí 3 – 10 hodín, podľa závažnosti situácie a ďalších okolností, hlavne v závislosti od vývoja poveternostných podmienok. Odstraňovanie snehu z vozoviek sa vykonávalo v bežných podmienkach pluhovaním z celej šírky vozovky tak, aby hrúbka zostávajúcej snehovej vrstvy neprevyšovala 3 cm. Na cestách II. a III. triedy sa udržiavala rovnosť utlačenej snehovej vrstvy so zabezpečením obojstranného prejazdu v križovatkách. Posyp, resp. postrek vozoviek na cestách sa vykonával podľa technologickej potreby variantne chemickými rozmrazovacími prostriedkami, zdrsňovacími prostriedkami, alebo ich zmesou. Chemické rozmrazovacie prostriedky a ich zmesi sa nepoužívali v úsekoch s vylúčeným chemickým posypom.

Mimoriadne podmienky – kalamitné situácie v žiadnom rozsahu v priebehu hodnoteného obdobia nenastali, keďže v žiadnom regióne nedošlo k extrémnemu zhoršeniu poveternostných podmienok.

Zimná služba a režim zimnej údržby ciest boli oficiálne v podmienkach správy ciest KSK deaktivované dňa 30.03.2007.

## **2. Zhodnotenie prípravy na výkon činnosti zimnej údržby ciest**

Príprava na výkon činnosti zimnej údržby ciest v podmienkach Správy ciest KSK pre sezónu 2006/2007 začala v júli 2006, zintenzívnila sa v mesiaci septembri a vyvrcholila v októbri 2006. Postupy prípravy spadali v podstate do troch okruhov:

- Zásobovanie stredísk a cestmajsterských obvodov posypovým materiálom, menovite inertným posypovým materiálom (drvené kamenivo fr. 0/4, fr. 4/8, ojedinele fr. 2/5 a fr. 0/22, piesok, pemza drvená triedená) a chemickým posypovým materiálom (priemyselná soľ, tekutý chlorid horečnatý, v malom rozsahu ekologická soľ). Do začiatku zimnej sezóny bolo realizované predzásobenie posypovými materiálmi a hmotami v rozsahu cca 60 % ich predpokladanej spotreby. Prehľad o tejto skutočnosti poskytuje *Tabuľka č. 1*.
- Príprava techniky, t.j. posýpacích vozidiel s príslušenstvom, nakladačov, mechanizmov a náradia začala v auguste-septembri 2006. Tato fáza prípravy na výkon zimnej údržby ciest bola veľmi komplikovaná, čo vyplýva zo skutočnosti, že prevažná väčšina techniky aplikovanej v režime zimnej údržby ciest je fyzicky i morálne veľmi zastarala (priemerný fyzický vek 20 rokov). Vyžiadala vysoké vstupy náhradných dielov, opakované kontroly STK, a aj napriek tomu prevádzková spôsobilosť a spoľahlivosť techniky nebola na uspokojivej úrovni. Riešenie funkčnosti strojového a vozového parku nebolo len komplikáciou prípravy zimnej údržby ciest, ale je jedným zo základných problémov činnosti Správy ciest KSK vôbec. Prehľad o základných druhoch mechanizácie zapojenej do zimnej údržby ciest poskytuje *Tabuľka č. 2*.
- Technicko-organizačná a personálna príprava výkonu zimnej údržby ciest, ktorá sa uskutočnila v októbri 2006 a spočívala v príprave informačno-spravodajskej a oznamovacej techniky, záznamových zariadení, spresnení dispečersko-spravodajskej služby, spracovaní a odsúhlasení/schválení operačných plánov zimnej údržby ciest, zostavení pracovných okruhov sypačov, rozvrhu pracovných zmien výkonných, riadiacich a dispečerských zamestnancov, ako aj v príprave priestorov pre výkonných

a radiaciach zamestnancov. Ako súčasť prípravy personálu boli organizované povinné preškolenia z technologických postupov a bezpečnosti práce pri výkone zimnej údržby ciest a absolvované špeciálne preventívne lekárske prehliadky. Pre mimoriadne situácie boli stanovené a menované operačné štáby. Súčasťou tejto fázy prípravy zimnej údržby ciest boli obstarávacie procesy s cieľom výberu vhodných dodávateľov prác a služieb pre prípady kalamitných situácií, t.j. takých partnerov, ktorí sú schopní operatívne vypomôcť dopravou a špeciálnymi mechanizmami v prípadoch rýchleho nasadenia u tých stredísk Správy ciest KSK, ktoré majú nedostačujúce vlastné kapacity k zvládaniu zložitejších situácií pri mimoriadnych poveternostných podmienkach. Rokovania s potencionálnymi partnermi boli ukončené uzatváraním zmlúv na dobu výkonu zimnej údržby ciest ešte pred jej zahájením.

Všeobecne komplexnosť prípravy na výkon zimnej údržby ciest vo všetkých troch okruhoch bola overená previerkami v mesiaci októbri 2006.

Tabuľka č. 1

**ZÁSoby POSYPOVÉHO MATERIÁLU PRED ZAHÁJENÍM  
ZIMNEJ ÚDRŽBY CIEST**

Miesto uloženia	Posypový materiál (t)	
	inetrný	chemický
<b>SaÚ Michalovce</b>		
Michalovce	2 949,52	218,70
Sobrance	524,20	11,50
V. Kapušany	1072,60	192,10
<b>spolu</b>	<b>4 546,32</b>	<b>422,30</b>
<b>SaÚ Moldava</b>		
Moldava n/Bodvou	331,90	64,70
Čaňa	630,41	129
<b>spolu</b>	<b>962,31</b>	<b>193,70</b>
<b>SaÚ Rožňava</b>		
Rožňava	3 306,39	1 034,95
Plešivec	886,54	0
Dobšiná	1 503,23	0
Štítnik	217,32	0
<b>spolu</b>	<b>5 913,48</b>	<b>1 034,95</b>
<b>SaÚ Spišská Nová Ves</b>		
Spišská Nová Ves	1 436,10	128
Krompachy	3 337,13	85
Mníšek n/Hnilcom	3383,50	64
Jaklovce	0	0
<b>spolu</b>	<b>8156,73</b>	<b>277</b>
<b>SaÚ Trebišov</b>		
Trebišov	2 779,02	329,10
Sečovce	406,44	151
Kráľovský Chlmec	1 738,30	126,95
<b>spolu</b>	<b>4 923,76</b>	<b>607,05</b>
<b>spolu za všetky SaÚ</b>	<b>24 502,60</b>	<b>2 535</b>

Tabuľka č. 2

**SUMÁRNY ZOZNAM MECHANIZMOV A  
DOPRAVNÝCH PROSTRIEDKOV**

Stredisko	Sypače		Nákladné vozidlá		Nák. voz. + pluh		Traktor + radlica		Snehová fréza		Nakladače	
	vl.	zml.	vl.	zml.	vl.	zml.	vl.	zml.	vl.	zml.	vl.	zml.
<b>SaÚ Michalovce</b>												
Michalovce	10	0	0	0	0	0	3	1	1	0	3	3
Sobrance	5	0	1	0	0	0	3	0	0	0	3	2
V. Kapušany	4	0	0	0	0	0	2	1	0	0	2	1
<b>Spolu</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>6</b>
<b>SaÚ Moldava</b>												
Moldava nad Bodvou	5	1	0	0	0	0	2	8	1	0	1	6
Čaňa	5	0	0	1	0	0	2	2	0	0	1	1
<b>Spolu</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>
<b>SaÚ Rožňava</b>												
Rožňava	8	0	0	0	0	2	3	0	2	0	3	0
Plešivec	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
Dobšiná	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Štítnik	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
<b>Spolu</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>SaÚ Spišská Nová Ves</b>												
Spišská Nová Ves	6	0	4	0	0	0	0	4	2	0	2	0
Krompachy	4	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	1
Mníšek n/Hnilcom	5	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0
Jaklovce	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
<b>Spolu</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
<b>SaÚ Trebišov</b>												
Trebišov	7	0	1	2	3	3	3	8	2	0	2	4
Sečovce	7	0	0	3	3	0	3	0	0	0	2	4
Kráľovský Chlmec	6	0	0	0	0	3	3	6	0	0	2	12
<b>Spolu</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>20</b>
<b>spolu za všetky SaÚ</b>	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>34</b>

### 3. Vyhodnotenie technológií používaných počas zimnej údržby ciest v sezóne 2006/2007

V zmysle technických rezortných predpisov a schváleného operačného plánu zimnej údržby ciest bolo úkonmi zimnej údržby ciest zabezpečované zmierňovanie závad v zjazdnosti pozemných komunikácií, ktoré boli spôsobené zimnými poveternostnými vplyvmi (mrazové, ľadové, zrážkové a zrážkovo-snehové vplyvy). Tieto úkony možno rozdeliť do dvoch skupín:

- zmierňovanie šmykľavosti vozoviek pri poľadovici alebo utlačenej snehovej vrstve aplikáciou posypu, prevažne inertnými posypovými materiálmi, dávkovanie bolo volené podľa miestnej situácie a rozsahu závad v zjazdnosti,
- odstraňovanie hrubšej vrstvy poľadovice, čerstvej alebo utlačenej snehovej vrstvy odpluhovaním s následným rozmrazovaním, na ktoré boli použité chemické posypové materiály a chemické rozmrazovacie prostriedky.

Použitie týchto technológií záviselo od momentálneho stavu povrchu vozovky, charakteru terénu, meteorologických prognóz a pod. V súvislosti s požiadavkou správcu ciest I. triedy a vyššou účinnosťou chemického posypu bol podstatne viac využívaný posyp chemickými rozmrazovacími prostriedkami (typicky priemyselnou soľou) na vozovkách týchto ciest, obdobne aj na vozovkách ciest II. triedy, v menšom rozsahu na vozovkách ciest III. triedy, keďže vyššia účinnosť posypu je vyvážená podstatne vyššou nákladovosťou. V malom rozsahu bol v podmienkach stredísk Rožňava a Trebišov aplikovaný moderný rozmrazovací prostriedok – ekologická soľ SOLMAG, avšak z dôvodu vysokej jednotkovej ceny (priemerne štvornásobok jednotkovej ceny priemyselnej soli) a obmedzených finančných prostriedkov v rozpočte Správy ciest KSK nemohol byť použitý celoplošne a vo väčšom rozsahu. Chemické posypové a rozmrazovacie prostriedky boli použité v tých lokalitách, kde to ekologické obmedzenia pripúšťali. Najmenej obmedzení mali obvody zo strediska Správy a údržby Michalovce, čo sa odrazilo v relatívne najvyššej spotrebe tohto posypového prostriedku. Obmedzenie predstavovalo aj vybavenie pracovísk mechanizačnou technikou – nie všade sú pracoviská vybavené posýpacími vozidlami umožňujúcimi chemický posyp, takže viac sa využívali posypové zmesi – typicky obvody zo strediska Správy a údržby Spišská Nová Ves.

Na pluhovanie vozoviek sa používali posypové vozidlá s prednými radlicami a šipovými pluhmi, na dočisťovanie vozoviek traktory so zadnými radlicami. Tieto úkony boli zvládnuté so zvýšeným úsilím personálu, v rámci obmedzených technických možností existujúceho vozového parku. **Zlepšenie kvality, hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti výkonu zimnej údržby ciest, aj s ohľadom na prudký nárast intenzity cestnej premávky a stupňovanie požiadaviek na bezpečnosť cestnej premávky nutne vyžaduje bezpodmienečne razantnú obnovu vozového parku vrátane moderných špeciálnych prídavných zariadení.**

#### **4. Nehodovosť (príčiny dopravných nehôd vo väzbe na údržbu cestných komunikácií)**

V priebehu hodnoteného obdobia, t.j. v sezóne výkonu zimnej údržby ciest 2006/2007 neboli zaznamenané v okruhu pôsobnosti Správy ciest KSK žiadne dopravné nehody, pri ktorých by bola konštatovaná príčinná súvislosť s nevyhovujúcim stavom cestnej komunikácie. Prípadné obmedzenia cestnej premávky z dôvodu zníženej viditeľnosti, zhoršenia jazdných podmienok (znížená adhézia a pod.), zúženie prejazdneho priečného profilu vozovky, úplné alebo čiastočné uzávierky komunikácií a iné boli chronologicky zaznamenávané do dispečerských denníkov, konzultované s cestným správnym orgánom a ohlasované motoristickej verejnosti. V odôvodnených prípadoch bolo obmedzenie dopravne označené predpísaným dočasným prenosným zvislým dopravným značením. Aj na tomto mieste je nutné konštatovať, že motoristická verejnosť nie vždy dopravné značenie rešpektovala (typicky použitie snehových reťazí, zníženie rýchlosti, zákaz predbiehania a pod.).

Sprievodným negatívnym javom zimnej údržby ciest sú množiace sa prípady poškodenia čelných skiel vozidiel ostatným účastníkom cestnej premávky vymrštením zrn inertného posypu, pričom tento jav nemožno vylúčiť, keďže nemožno vylúčiť aplikáciu inertného materiálu pri zimnej údržbe ciest. Perspektívne škody tohto druhu bude nutné eliminovať vhodným typom poistenia.

## 5. Kalamitné a mimoriadne dopravné situácie

Všeobecne možno konštatovať, že poveternostné podmienky v priebehu zimného obdobia 2006/2007 pri porovnaní s niektorými sezónami predošlých rokov boli miernejšie. Počet mrazových, ľadových aj zrážkových dní bol nižší, v dôsledku toho bol nižší aj počet zásahových dní. V priebehu celej sezóny zimnej údržby ciest prakticky nenastávali v regióne KSK mimoriadne situácie, ktoré by si boli vyžadovali zásadné zásahy do organizácie riadenia zimnej údržby ciest. Kalamitné situácie neboli vyhlásené žiadne, ťažšie dopravné situácie nastávali v okruhoch pôsobnosti stredísk Rožňava a Spišská Nová Ves v hornatom a kopcovitom teréne, tieto sa však podarilo zvládnuť bez mimoriadnych opatrení bežnou rutinnou prácou. Krátkodobu boli mimoriadne podmienky vyhlásené v regióne pôsobnosti strediska Spišská Nová Ves v mesiaci februári 2007, a to v dôsledku krátkodobých výdatnejších snehových zrážok v údolí rieky Hnilec. K dopravným obmedzeniam však nedošlo ani z tejto príčiny.

## 6. Prehľad základných výkonov, prehľad spotreby materiálu a prehľad o nákladovosti zimnej údržby ciest v sezóne 2006/2007

Prehľad o vývoji počasia, o dosiahnutých výkonoch, spotrebe materiálu a nákladovosti zimnej údržby ciest v sezóne 2006/2007 poskytujú tabuľky č. 3 a č. 4. *Tabuľka č. 3* predstavuje vyhodnotenie zimnej údržby ciest len za sezónu 2006/2007, pritom sa štruktúrne člení aj podľa údajov z jednotlivých stredísk Správy ciest KSK. *Tabuľka č. 4* vyhodnocuje zimnú údržbu ciest globálne za Správu ciest KSK, pričom uvádza aj informáciu o dvoch bezprostredne predchádzajúcich sezónach zimnej údržby ciest, t.j. 2004/2005 a 2005/2006. Takéto zoskupenie informácií umožňuje komplexnejší pohľad na problematiku zimnej údržby ciest, predovšetkým v hodnotenej sezóne.

Vyššie v stati 5. bolo spomenuté, že miernejšie klimatické podmienky sa odrazili aj v menšej náročnosti na výkon zimnej údržby ciest. Je to zrejme z výsledku za Správu ciest KSK ako celok, ale taktiež aj podľa jednotlivých stredísk. Extrémne nízke výkony na jednotku udržiavaných ciest II. a III. triedy sú vykázané u stredísk Správy a údržby Michalovce a Trebišov. Priemerné výkony v rámci daného rozpätia vykazujú Správa a údržba Moldava nad Bodvou a Rožňava, relatívne najvyššie výkony vykazuje Správa a údržba Spišská Nová Ves. Nie je to zjav výnimočný – takéto skúsenosti a výsledky sú aj z minulých sezón zimnej údržby ciest. Svedčí to o nadpriemernej náročnosti na výkon zimnej údržby ciest v tejto lokalite. Stredisko Správy a údržby Spišská Nová Ves spravuje a udržiava relatívne vysoký podiel ciest II. triedy, ktoré vyžadujú vyšší stupeň starostlivosti a úkonov v zimnej údržbe ciest, keďže sú dopravne frekvenčne preťažené oproti cestám kategórie III. triedy. Konkrétne veľmi náročné aj v hodnotenej sezóne boli na režim zimnej údržby ciest tieto úseky v okruhu pôsobnosti Spišská Nová Ves:

- cesta č. II/533 v úseku hr. okr. Rožňava – Spišská Nová Ves – Levoča
- cesta č. II/535 v úseku Mlynky – Dedinky
- cesta č. II/536 v úseku Spišské Vlachy – Spišská Nová Ves – hr. okr. Poprad
- cesta č. II/546 v úseku hr. okr. Prešov – Margecany – Gelnica – Mníšek n.H. – Hnilčík
- cesta č. II/547 v úseku hr. okr. Košice-okolie - Margecany – Spišské Vlachy - Spišské Podhradie (obzvlášť náročný úsek Folkmarský kopec)
- cesta č. II/548 v úseku hr. okr. Košice-okolie – Smolník (obzvlášť náročný úsek Štóscky kopec)
- cesta č. II/549 v úseku hr. okr. Rožňava – Smolník – Mníšek nad Hnilcom (obzvlášť náročný úsek Úhorná)

Zmienené úseky ciest II. triedy zamestnávali údržbou prevažnú časť techniky a personálu Správy a údržby Spišská Nová Ves, čo našlo taktiež odraz aj v spotrebe posypových materiálov, spotrebe pohonných hmôt a celkových nákladoch na zimnú údržbu ciest. Mnohé z uvedených úsekov prechádzajú hornatým a lesnatým terénom, pre ktorý boli príznačné častejšie snehové zrážky s pomalším rozmrazovaním, takže čistenie vozoviek od snehovej vrstvy bolo nutné vykonávať nepretržite a opakovane.

Analogická, aj keď v menšom rozsahu, bola situácia v regióne Košice-okolie, ktorý spadá do pôsobnosti strediska Moldava nad Bodvou. Rozloha ciest vyšších tried tu síce nie je porovnateľná so strediskom Spišská Nová Ves, avšak podstatne vyššia frekvencia premávky aj na cestách III. triedy v okolí Košíc vyžadovala výdatnejšie a častejšie posypy, než bol priemer u tejto kategórie v iných lokalitách, čo sa odzrkadlilo v nákladoch na posyp ciest II. a III. triedy u tohto strediska. Z tabuľky je zrejmé, že sa vymykajú všeobecnému priemeru ostatných stredísk.

K problému je možno konštatovať, že vyššia nákladovosť u oboch stredísk je objektívne zdôvodniteľná, nemožno ju klasifikovať ako nehospodárnosť a úzko súvisí s vonkajšími podmienkami pôsobnosti týchto stredísk pri zabezpečovaní zimnej údržby ciest.

Miernejšie poveternostné a klimatické podmienky v sezóne 2006/2007 mali priamy pozitívny dopad aj na nákladovosť zimnej údržby ciest celkovo. Podľa porovnania v *tabuľke č. 4* dosiahnuté výkony v hlavných činnostiach zimnej údržby ciest – pluhovanie a posyp – na cestách II. a III. triedy predstavujú v sezóne 2006/2007 zlomok z výkonov v predošliach sezónach. Táto skutočnosť výrazne ovplyvnila výdavky v nosných nákladových položkách – spotrebe posypových materiálov a v spotrebe motorových palív, ktorá predstavuje niečo vyše 1/3 spotreby z predošliach období. Tabuľka obsahuje finálne vyčíslenie nákladovosti celkovo na zimnú údržbu ciest, ale aj jednotkovo na 1 km udržiavaných ciest, pričom je zrejmé, že nákladovosť celková je zhruba na úrovni 50 % nákladovosti z predošliach sezón. Do tohto výsledku sa totiž premietajú aj výdavky na mzdy, poistné, ako aj náklady prevádzkovej a správnej réžie, kde úspora nie je až tak výrazná.

Úkony hlavnej činnosti zimná údržba ciest nevyžadovali nepretržite plné pracovné nasadenie zamestnancov Správy ciest KSK. Keďže korekcie v zamestnanosti nie je možné robiť skokovite v závislosti od intenzity výkonu hlavnej činnosti, boli popri tejto hlavnej činnosti v priebehu zimného obdobia vykonávané náhradné činnosti na údržbe ciest. Najrozsiahlšie bola rozvinutá činnosť údržby cestnej zelene – konkrétne odstraňovanie krovinatých porastov pri cestnom telese, v cestných priekopách, zárezoch a svahoch, vrátane prerezávky cestného stromoradia, ďalej čistenie cestných priepustov, ošetrovanie mostných rím, ďalej obnova náterov cestných zvodidiel a zábradlí, opravy kanalizačných vpustí cestnej kanalizácie a priebežne bolo doplňované, resp. obnovované zvislé dopravné značenie, ako aj niektoré prvky bezpečnostných zariadení pri cestách. Kde to poveternostné podmienky dovoľovali (typicky v okruhu pôsobnosti Správy a údržby Michalovce a Trebišov), tam sa vykonávali aj najnutnejšie úkony výpravok cestných výtlkov za pomoci recyklačnej výpravkovej súpravy BAGELA.

## 7. Záver

Analýza nákladovosti na zimnú údržbu ciest vykonaná z výsledkov operatívnej analytickej evidencie s porovnaním na predošlú sezónu zimnej údržby ciest (t.j. 2005/2006) umožnila vyčíslieť aj relatívnu úsporu nákladov tohto medzisezónneho porovnania, ktorá vo finančnom vyjadrení predstavuje sumu 39,6 mil. Sk. Z tejto sumy pripadá čiastka cca 15 mil. Sk na obdobie november-december 2006 a čiastka necelých 25 mil. Sk na obdobie január-marec 2007. Treba zdôrazniť, že ide o úsporu z medzisezónneho porovnania, nie o absolútnu úsporu



vyčíslení vo vzťahu k rozpočtu. Túto nie je možné matematicky presne vyčísliť, keďže obdobie zimnej údržby ciest spadá do dvoch rozpočtových rokov, z ktorých sa každý účtovne uzatvára celkom samostatne. Napriek tomu úspora v nákladovosti je evidentná a k jej využitiu možno uviesť nasledovné:

Úspora v časti pripadajúcej na záver roka 2006 bola v rozhodujúcej miere eliminovaná úpravou (krátením) rozpočtu bežných výdavkov v decembri 2006 o 12 mil. Sk. Úspora v časti pripadajúcej na začiatok roka 2007 bola v rozhodujúcej miere eliminovaná úpravou (krátením) rozpočtu bežných výdavkov na rozpočtový rok 2007 v apríli 2007 o sumu 18 mil. Sk. V prevyšujúcej časti Správa ciest KSK uvažuje s využitím finančných prostriedkov v rámci bežných výdavkov rozpočtu na obstaranie úžitkových motorových vozidiel a drobnej mechanizácie k údržbe ciest prostredníctvom finančného, resp. operatívneho lízingu, ale **hlavne na opravu lokálnych porúch v konštrukcii vozoviek a vylepšeníu ich stavebnotechnického stavu, klasifikované ako tzv. bodové závady**. Konkrétne akcie odstraňovania bodových závad budú realizované podľa finančných možností výberom zo zásobníka spracovaného ako prehľad v prílohe tejto informačnej správy.

#### *Prílohy:*

- Tabuľka č. 3: Vyhodnotenie ZÚC v období 11/2006-3/2007 podľa stredísk
- Tabuľka č. 4: Vyhodnotenie ZÚC v období 11/2006-3/2007 – medziročné porovnanie
- Graf č. 1: Prehľad vybraných výkonov na cestách II. a III. triedy (pluhovanie a posyp) podľa stredísk z tabuľky č. 3
- Graf č. 2: Prehľad o výkonoch na cestách II. a III. triedy – medziročné porovnanie z tabuľky č. 4
- Graf č. 3: Spotreba posypového materiálu na cestách II. a III. triedy podľa stredísk z tabuľky č. 3
- Graf č. 4: Spotreba posypových materiálov na cestách II. a III. triedy – medziročné porovnanie z tabuľky č. 4
- Graf č. 5: Celkové náklady na zimnú údržbu ciest II. a III. triedy v jednotlivých strediskách z tabuľky č. 3
- Graf č. 6: Celkové náklady na zimnú údržbu ciest II. a III. triedy – medziročné porovnanie z tabuľky č. 4
- Graf č. 7: Náklady na 1 km udržiavaných ciest II. a III. triedy v jednotlivých strediskách z tabuľky č. 3
- Graf č. 8: Náklady na 1 km udržiavaných ciest II. a III. triedy – medziročné porovnanie z tabuľky č. 4
- Prehľad potreby odstraňovania bodových závad v správe SC KSK