

# ZAJIŠTĚNÍ ZIMNÍ SLUŽBY SILNIC A DÁLNIC ČR – OBECNÁ FAKTA

**Ing. Karel Melcher – dopravní expert**

tel.: 602 640 933, e-mail : karel.melcher@volny.cz, adresa : Vohnoutova 17, 625 00 Brno, CZ

---

Způsob provádění zimní služby na komunikacích je velice často „vděčným“ podnětem k širokým diskusím. Obecná diskuse, naprosto převážně zaměřena emotivně, je zejména nasměrována jen na neustálou kritiku silničních správců. Kritika je ovšem vyslovována bez uvážení a pochopení velmi širokých souvislostí a ovlivňujících faktorů vstupujících do průběhu celé organizace zimní služby. Proto je zapotřebí uvést tematiku zimní služby poněkud v širším měřítku a hlavně ji popsat se záměrem vystihnout některé základní skutečnosti, zbavené své vybudované imaginární polohy.

## I. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY VEŘEJNOSTI

Dnes je již zcela mimo veškerou pochybnost, že bez výkonné zimní služby na komunikacích by naše společnost nemohla fungovat obvyklým způsobem. Na zimní službu jsou v podstatě kladeny následující obecné požadavky:

- legislativa v oblasti ochrany životního prostředí stále více omezuje možnosti silničních správců v používání technologií a posypových materiálech
- všeobecně rostoucí hustota provozu na komunikacích vyžaduje, aby zimní služba byla prováděna dříve, s vyšší rychlostí a pokud možno téměř na celé síti
- stoupající finanční zatížení (dálniční známky, různé silniční daně, výběr mýta apod.) vede nutně k rostoucím nárokům účastníků silničního provozu
- situace ve státním a krajských rozpočtech je příčinnou, že pro zimní službu je ve své reálné podobě k dispozici stále méně finančních prostředků

Při konfrontaci těchto požadavků mezi sebou ale vyvstávají velmi rychle do popředí vzniklé protiklady. Pro posouzení optimálního provádění zimní služby by tedy byla naprosto logická cesta nejdříve stanovit očekávaný stav od účastníka dopravy a z toho následně odvozovat požadavky vyplývající na konkrétní výkon zimní údržby komunikací. To znamená postavit jednoznačně výkon zimní údržby do pozice služby pro veřejnost se všemi návaznými jevy, které si stále doposud nikdo v dostatečné míře neuvědomuje. Je důležité, aby veřejnost plně pochopila, že její zvyšující se nároky a požadavky na zimní údržbu jsou zcela přímo navázány na zvyšující se potřebu financí z příslušných rozpočtů a ve svém důsledku se tím občan fakticky krátí v možnosti využití těchto peněz v jiných oblastech. Věci také nepřispívá přesvědčení, že s velkými náklady prováděná zimní služba musí eliminovat veškeré vlivy zimního období. Problematika je ovšem daleko složitější a souvislosti samozřejmě obšírnější. Prioritní příčinu stávajícího stavu je možno najít v dřívějším pojetí státních orgánů k realizaci zimní údržby, které vedlo k rozšířenému, stále přežívajícímu, ale *naprosto nesprávnému*, názoru uživatelské veřejnosti, že bez ohledu na klimatické podmínky musí být celá silniční síť vždy a všude permanentně sjízdná a to podobně jako během letní sezóny. Při této příležitosti je zapotřebí bezpodmínečně důrazně upozornit, že těmito „nároky“ se v podstatě vůbec nebraly ohledy na základní atributy ovlivňující zimní službu a to záležitosti finančních možností státu, krajů a jejich rozumného efektivního využití, faktických technických možností společnosti a dále zejména na problematiku ochrany životního prostředí. Je zajímavé, že v rámci srovnávání zajišťování zimní sjízdnosti vozovek ve světovém měřítku vychází jednoznačně najevo skutečnost, že čím je stát „vyspělejší“, tím mají popsané atributy vyšší důležitost a váhu při vlastní realizaci organizace zimní služby.

## II. STANOVENÍ ZÁKLADNÍCH OBECNÝCH ATRIBUTŮ ZIMNÍ SLUŽBY

Pro stanovení seriózních a hlavně reálných přístupů k řešení celé problematiky musíme tedy nejprve naprosto jednoznačně deklarovat některé základní pravidla ovlivňující celý komplex výkonu zimní služby:

- **Faktická realizace výkonu zimní služby je vždy zásah do životního prostředí.** Pochopitelně pro přírodu by bylo neoptimálnější zimní údržbu neprovádět vůbec.
- **Silniční správci musí tyto zásahy s ohledem na přírodu pochopitelně minimalizovat, ale pouze v mezích odpovídajícím nárokům člověka i s jeho nutnými požadavky.** Vždyť člověk do životního prostředí také patří a na to se mnohdy při případných sporech stále zapomíná.
- Právníci, ale i laická veřejnost, při zvažování požadavků bezpečnosti dopravy a požadavků ochrany životního prostředí nepochybují, že **život a zdraví lidí musí mít přednost.** Také tato myšlenka není vůbec mnohdy brána v úvahu.
- **Faktorem ovlivňujícím celou problematiku jsou ekonomické vlivy.** Je důležité poznamenat, že tato skutečnost není omezena jen na současné dění v naší republice, ale je obecně platná i v zahraničí a to i v takových ekonomicky silných státech jako je např. USA, Japonsko atd.

Jednoznačně už také musí být důrazně řečeno, že **z obecného pohledu vznik náledí a jiných nebezpečných situací vyvolaných povětrnostními podmínkami na silničních komunikacích v zimním období je v praxi jev nevyhnutelný. Není to výsledek porušení nějakých povinností při výkonu zimní služby, ale jev naprosto podléhající přírodním zákonům.** Silniční správci mohou tyto závady ve sjízdnosti pouze zmírňovat a to v daných technologických časech určených například topografickým rozmístěním středisek údržby a skládek posypových materiálů, počtem a kvalitou potřebných strojů a zařízení, počtem pracovníků, množstvím finančních prostředků a v neposlední řadě také uplatněním oprávněných požadavků ochrany životního prostředí.

## III. OVLIVŇUJÍCÍ SOUVISLOSTI OPTIMÁLNÍHO ZPŮSOBU REALIZACE ZIMNÍ SLUŽBY

Popsané závislosti je samozřejmě zapotřebí, v rámci komplexního a hlavně seriozního přístupu, uvést i se svými dalšími podmiňujícími souvislostmi. Problémům moderní údržby komunikací nebyla v minulosti věnována patřičná péče a jsou i dosud mnohdy chápány jako „okrajová“ záležitost, přestože jejich řešení má pro efektivní využití finančních prostředků a materiálových fondů celého hospodářství nesmírný význam.

I v zájmu zvýšené ochrany životního prostředí samozřejmě musí být podniknuto vše, aby nezbytně nutný výkon zimní služby byl vykonáván co nejefektivněji.



K tomuto účelu musí silniční správci mimo jiné zlepšovat technologii a organizaci zimní služby za co nejvyššího využití nových konstrukcí a zařízení strojů a za uplatnění současných technických možností ve všech oblastech výkonu zimní služby. Je zcela nezbytné převést používané metody a formy na vyšší kvalitativní úroveň. Přitom záleží na správné a spolehlivé koordinaci všech specifických jevů v oblasti řízení a výkonu praktického provádění. Při řešení problematiky je tedy nadále kladena priorita na zajištění bezpečnosti dopravy

s tím, že v používaných technologiích a posypových materiálech je preferován především faktor hlediska zvýšené ochrany životního prostředí. Výsledkem zpracovaného zaměření vývoje bylo stanovení čtyř základních oblastí řešení zefektivnění zimní služby:

- **oblast posypových materiálů** - zvyšování kvality, postupný přechod na materiály příznivější pro životní prostředí

- **oblast mechanizačních prostředků** - elektronicky řízené sypací nástavby se zvlhčováním soli, mísicí a skladovací zařízení na solanku, segmentové sněhové radlice, atd.
- **oblast technologických postupů** - zvyšování podílu chemicky udržovaných posypových tras, za předpokladu využívání technologie zvlhčování soli
- **oblast dalších pomocných zařízení a činností** - maximální využívání speciálních silničních meteoinformací, tzv. hlásičů náledí, kvalitní spojení, atd.

Nezbytná a zejména v současném prostředí naší republiky naprosto dominantní je ale rovněž nutná změna chování jednotlivých účastníků dopravy. Všeobecně se dá říct, že od většiny veřejnosti jsou stále stavěna příliš vysoká očekávání na zimní službu a to mnohokrát vede k chybným hodnocením stavu silnice a tím i ke zvýšené nehodovosti. I při co nejlepším provedení zimní služby se nedá nehodám zabránit. Ve své důvěře v pokrok techniky je řidič veden přímo k rychlé jízdě, přičemž díky zvýšenému standardu bezpečnosti nových moderních vozidel může být sice ušetřen při nehodě nejhorších následků, ale statisticky je prokázán nárůst nehod a zvláště nehod s těžkým tělesným poškozením. Také při dobrém vybavení vozidla nemohou totiž přestat platit fyzikální zákony. Zvýšená opatrnost, ohleduplnost a přizpůsobení techniky jízdy zimním podmínkám, nehledě na péči o technický stav a vybavení vozidel v rozsahu odpovídajícím jízdě za ztížených situací zimního období, jsou základními požadavky na každého účastníka dopravy.

Nesmírně důležité pro všechny obyvatele je si uvědomit, že v podstatě jenom oni určují četnost a rozsah použití posypových materiálů a tím v podstatě svými požadavky a nároky na úroveň zimní služby ovlivňují i celkové finanční náklady. ***Nesmí a ani logicky nemůže být samozřejmostí, že silnice musí být celá, z hlediska času stále a co možná nejrychleji „černá“. Na světě neexistuje stát, který by tyto podmínky byl schopen splnit!*** Také výchova našich řidičů k faktickému a ne jen proklamativnímu přizpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám je předpokladem k nastolení optimálních řešení při hledání cest s cílem sladit požadavky a nároky člověka s požadavky ochrany životního prostředí v daných ekonomických podmínkách. Zásadní je si uvědomit, že ***tato stanoviska nezahrnují v žádném případě nějaké svévolné omezování účastníků dopravy, nebo hledání „úlev“***



***pro silniční správce, ale stanoviska akceptují pouze široké pole ovlivňujících faktorů se všemi průvodními jevy v závislosti na reálné skutečnosti.***

Akceschopnost silničních a dálničních správců také významně ovlivňuje stav vybavení automobilovými podvozky. Tyto podvozky tvoří, vedle univerzálních nosičů zařízení na údržbu silničního příslušenství, skelet mechanizačního vybavení údržbových organizací a mají nezastupitelnou úlohu při plnění jejich základního poslání, zejména při zabezpečování sjízdnosti komunikací v zimním období.

#### IV. PROBLEMATIKA NĚKTERÝCH SPORNÝCH ZÁLEŽITOSTÍ

Ve výše popsaných souvislostech přirozeně vyvstává základní filozofická otázka: ***Může vůbec existovat právní nárok účastníka dopravy na bezpečně sjízdné silniční komunikace za zimních podmínek?*** Podle dostupných informací není v zahraničí tento nárok zaručen. Toto pojetí spočívá na obecně uznávaném ustanovení, které se dostalo i do naší legislativy, že ***silničním a dálničním správcům jsou uloženy za zimních podmínek termíny, ve kterých jsou stanoveny lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti dálnic a silnic. Účastník dopravy má tedy počítat, alespoň do uplynutí těchto stanovených časových limitů, s omezením, případně i s nebezpečím při jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek.*** Faktická reakce tedy musí být přinejmenším přizpůsobení rychlosti vozidla. To platí i obecně, protože běžný řidič zpravidla nezná rozdělení pořadí důležitosti silniční sítě, po které se pohybuje a z toho vyplývající časové limity k provedení zásahu zimní služby.

Pro osvětlení složitosti výkonu zimní služby jistě nebude na škodu upozornit také na další naprosto „sporné“ záležitosti. Po dlouhá léta je například zvykem zjišťovat při zpracování nároku na náhradu škody jestli byly dodrženy operační plány zimní údržby, tzn., zda zimní služba byla nasazena v daném časovém limitu podle stanoveného pořadí důležitosti. V praxi se ovšem objevuje základní potíž s určením jednotného začátku snížené sjízdnosti. ***Kdo může určit pevný časový okamžik kdy dojde k omezení bezpečného provozu na povrchu komunikace podmíněném vývojem počasí?*** Omezení totiž vzniká jako proces souvisejících vlivů jako je např. intenzita sněžení, teplota vzduchu a vozovky, síla a směr větru, výšková a terénní poloha a mnoho dalších. Zhoršení sjízdnosti zpravidla začíná na jednotlivých lokálních místech, později se případně rozšiřuje na převážnou část silniční sítě určitého území. Nenastává tedy všude v jednom okamžiku, ale postupně v jistém časovém období.

Podobný problém je i stanovení doby *jak dlouho musí být udržena sjízdnost komunikací po provedeném zásahu zimní údržby*. Celkem logické je, že doba účinnosti zásahu zimní údržby musí mít své objektivní meze. Je zřejmé, že například na úsecích s tvořícími se závěsemi při odpovídající povětrnostní situaci se mohou již za několik málo minut po průjezdu odklízecího mechanismu vyskytovat opětovné problémy se sjízdností, nebo že účinnost rozmrazovací soli může být ve velmi krátké době anulována deštěm, případně i silnou vlhkostí vzduchu apod. Konkrétní důvody, proč po provedených zásazích silniční zimní služby někdy dochází v poměrně krátké době opět k problémům se sjízdností, často pouze místně omezených, lze ve sporných případech ovšem prokázat jen velmi omezeně.

Značně problematická je i otázka využití kontrolních jízd. Abychom zjistili aktuální stav povrchu silniční komunikace a provedli, v co nejkratším časovém zpoždění potřebný zásah zimní údržby musí silniční správci mnohdy realizovat nezbytné kontrolní jízdy buď přímo pomocí sypačů, nebo za využití osobních dispečerských vozidel. Zde však musí zvláště dbát na poměr mezi finančním nákladem a dosahovaným efektem. Jednou z nejnebezpečnějších příčin, které poměrně často způsobují nehody na náledí, je místně a časově omezená náhlá námraza mokrých, nebo vlhkých vozovek. Tomu se dá čelit pouze vhodně umístěnými technologickými zařízeními, jako jsou tzv. hlásiče náledí, nebo kontrolními jízdami, ovšem těmi pouze v optimálním případě, že se doba námrazy časově kryje s kontrolní jízdou. V praxi se také postupuje většinou tak, že není-li povětrnostní situace zvláště nebezpečná, podnikneme kontrolní jízdy jen na vybraných částích komunikací, podle kterých se pak odhaduje celkový stav silniční sítě určité oblasti. Větší počet kontrolních jízd nevede nutně k rozsáhlejšímu, případně včasnějšímu zjištění nebezpečných míst. Dosud vždy ale vyvstává po vzniklé nehodě otázka, *zda po zvážení povětrnostní situace, jejíž hodnocení v tomto případě musí vždy zůstat v mezích subjektivního názoru, lze pokládat silniční kontrolu za postačující z hlediska právní ochrany silničního správce*. **Je ovšem zcela logicky jasné, že silniční síť nemůže být z důvodu svého rozsahu držena pod kontrolou ve stejné míře jako nějaký jednotlivý objekt.**

## V. POUŽITÍ EFEKTIVNÍCH POSYPOVÝCH MATERIÁLŮ

Při zvažování vztahu bezpečnosti dopravy a ochrany životního prostředí se nevyhneme také poměrně široké diskusi o vhodnosti či nevhodnosti užívání jednotlivých posypových materiálů. V první řadě se převážně jedná o naprosto emociální základní diskusi o vhodnosti použití posypových solí nebo zdrsňujících látek a v druhé řadě diskusi o vhodném výběru jejich konkrétních jednotlivých druhů. **Stanovení ekologického cíle, při němž by zimní služba vůbec solení nepoužívala, je z dnešního pohledu nerealizovatelná a to nejen v našich podmínkách, ale i v podmínkách nejvyspělejších států světa.** Vedle vlastních, již poměrně dlouholetých, zkušeností našich správců silničních a dálničních komunikací je třeba dbát také na výsledky řady vědeckých výzkumů a velkých pokusů v zahraničí (např. v Hamburgu ve SRN, nebo v kantonu Zürich ve Švýcarsku), které ukazují, že zimní sjízdnost zajišťovaná pouze zdrsňujícími materiály nepředstavuje žádnou alternativu k používání soli. Zejména v zemích s poměrně mírným počasím s častým střídáním mrazu a oblev lze **proti kluzkosti vozovky způsobené sněhem a ledem účinně bojovat pouze rozmrazovacími prostředky**. Jenom tak může být dosaženo alespoň minimální bezpečnosti dopravy. Skutečností je i

zvýšení efektivity a hospodárnosti se souvisejícím snížením podílu zimou podmíněných dopravních nehod.

## VI. OBLAST PODPŮRNÝCH POMOCNÝCH ZAŘÍZENÍ A SYSTÉMŮ

Oblast podpůrných prvků pro zefektivnění veškeré činnosti zimní služby představuje poměrně široké pole možností uplatnění nových přístupů k řešení jednotlivých konkrétních činností spojených s organizováním zimní údržby. Systémy mají také co nejvíce odstranit subjektivní pohledy na určité vzniklé situace a tím zkvalitnit rozhodovací proces ve výkonu řídicích pracovníků. Je zapotřebí si v plné šíři uvědomit, že každá aplikace těchto prostředků v praxi přináší, přes převážně značné počáteční investiční náklady, naprosto nesporné následné finanční úspory a tím poměrně velice rychlou návratnost vynaložených prostředků. Se souvisejícím zefektivňováním činností dochází i k nezbytnému snižování ekologické zátěže vlivem realizace výkonu zimní údržby na zcela nezbytné minimum.

V rámci technické politiky specifikované pro zimní službu je vývoj podpůrných systémů a zařízení zaměřen do následujících základních oblastí:

- *speciální silniční meteorologie* – je možno konstatovat, že svou současnou úroveň se již dá srovnat s podobnými zahraničními systémy.
- *technologická zařízení, tzv. hlásiče náledí* - pro zvýšení množství a kvality informačních podkladů, získaných přímo z konkrétního prostředí vozovky, potřebných pro vyhodnocení a sestavení vývojových prognóz, je jistě zapotřebí nadále podporovat rozšíření počtu těchto měřicích zařízení. Vhodné využití naměřených dat může také sloužit i dalším subjektům pro další využití v oblasti zvyšování bezpečného provozu vozidel.
- *systém přenosů informací* - je zapotřebí využít všech současných technických možností pro přenos opravdu operativních informací předávaných subjektům podílejících se na zimní údržbě komunikací, ale také o přenos aktuálních informací o reálné sjízdnosti účastníkům silničního provozu.

## VII. ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOSTI - VÝZKUM VLIVU ZIMNÍ SLUŽBY V SRN

Na Technické vysoké škole v Darmstadtu ve SRN byl proveden docela rozsáhlý výzkum, zaměřený na zjištění do jaké míry zimní služba, tj. odklizení sněhu a posyp solí je spojena se zajištěním bezpečnosti dopravy a v jakých veličinách se tato vyjadřuje podle míry a počtu v porovnání s nehodami a náklady za nehody. V rámci výzkumu bylo analyzováno a vyhodnoceno 4 700 nehod ze čtyř zimních období roku, s 80 usmrcenými, 573 těžce zraněnými, 1 321 lehce zraněnými. Dále bylo zjišťováno 60 000 rychlostí, z toho 13 000 na vozovkách s náledím.

**Výsledek šetření ukazuje, že v zimních podmínkách je index nehod asi šestkrát vyšší, než v podmínkách mimo zimní období.** V kopcovitých oblastech vzrůstá riziko nehod dokonce na desetinásobek. Po odklizení sněhu a posypu solí, tj. po provedeném zásahu zimní služby, klesá index nehod asi na třetinu až čtvrtinu hodnoty před posypem, v průměru je to pokles asi o 73%. Takto je prokázán velký vliv zimní služby na počet nehod. Současně je však z výsledků i zřejmé, že účastníci dopravy nedostatečně reagují na zhoršené jízdní podmínky vzniklé přítomností sněhu nebo ledu na povrchu vozovky. V této souvislosti se ukazuje, že v době nepříznivých jízdních podmínek na povrchu vozovek se až pětinašobně zvyšuje i počet těžkých úrazů osob. Tím je vyvrácena mylná domněnka, že na kluzkých vozovkách by při „snížených“ rychlostech mělo docházet pouze k nepříliš závažným nehodám, nanejvýš s poškozenou karoserií. To jednoznačně potvrzuje, že řidiči reagují na zimní podmínky na vozovkách s určitým časovým zpožděním.

Index nákladů dopravních nehod, tzn. náklady nehod porovnané s jízdním výkonem, je na zimních kluzkých vozovkách asi šestkrát vyšší, než ve dnech bez náledí. Po odklizení sněhu a provedeném posypu klesá tento index dokonce mírně pod hodnotu normálních podmínek.

Na základě popsaných výsledků výzkumu je jednoznačně prokázána pozitivní účinnost zimní služby, ale je zároveň zapotřebí zabránit jakýmkoliv přehnaným iluzím o jejích možnostech. **Výkon zimní služby je a vždy bude jen výsledkem kompromisních řešení značného počtu ovlivňujících faktorů.** Pohled na problematiku bez akceptování reálných skutečností je naprosto zavádějící a nepřispívá nikdy k nějakému pozitivnímu výsledku.

## VIII. SPECIFICKÉ ZÁLEŽITOSTI ZÚ V POHLEDU LEGISLATIVY (SBÍRKA ZÁKONŮ Č.104/1997)

Silniční a dálniční správci musí s ohledem na výši svého finančního příspěvku na celoroční činnost pochopitelně hledat možnosti úspor a to mimo jiné zejména v oblasti zimní údržby. Proto je vhodné patřičně upozornit na aspoň některé podstatné faktory v souvisejících zákonech, které se promítají do organizace konkrétního výkonu zimní služby.

Na první pohled nenápadnou, ale s ohledem na dřívější názor veřejnosti velice dominantní změnou v pohledu na výkon zimní údržby je již formulace úvodního základního ustanovení ve kterém je zásadně a jednoznačně stanoveno, že *zimní údržbou se podle pořadí důležitosti pouze zmírňují závady vznikající povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací* (§41 odst.1). Touto formulací i naše legislativa v podstatě uznala, že silniční správci vůči přírodě dělají „zázraky“ neumí a ani nemohou. Je nesmírně důležité, aby i celá široká veřejnost správně plně pochopila význam této formulace.

V následujícím odstavci 2 je stanoveno, že *zimní údržba se provádí podle Plánu zimní údržby. V obvyklé situaci* správce komunikace *odstraní nebo alespoň zmírní závady* ve sjízdnosti komunikace *v časových lhůtách* stanovených plánem zimní údržby. Význam tohoto odstavce spočívá v tom, že je řečeno, že vlastní organizace výkonu zimní údržby je ve své obecné, ideální formě předem definována ve zpracovaném plánu, který je sestaven na základě reálných kapacitních a finančních možností správce.

Poměrně závažným faktem je i *stanovení úředního zimního období na dobu od 1.listopadu do 31.března následujícího roku* (§41 odst.4). V tomto období se provádí zimní služba podle Plánu zimní údržby. Pokud vznikne zimní povětrnostní situace mimo toto období, zmírňují se závady ve sjízdnosti komunikací bez zbytečných odkladů přiměřeně k vzniklé situaci.

Je také zapotřebí patřičně upozornit na ustanovení §44, podle kterého **je možno u vozovek zařazených do II.pořadí důležitosti provádět posyp pouze na místech, kde si to vyžaduje dopravně technický stav komunikace** (křižovatky, velká stoupání, ostré oblouky, zastávky linkové osobní dopravy). **Vozovky zařazené do III.pořadí důležitosti se udržují až po ošetření silnic I. a II.pořadí důležitosti v zásadě pluhováním a v místech, kde si to vyžádá dopravně technický stav komunikace se provádí posyp zdrsňovacími materiály.**

V textu §45 v odstavci 3 *jsou stanoveny lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti*. Těmito lhůtami je mimo jiné také uznáno, že pro pohyb sypačů a dalších odklízecích mechanismů při výkonu zimní údržby jsou naprosto logicky zapotřebí určité technologické časy a silniční správci tedy nemohou být při vzniku nepříznivých povětrnostních podmínek všude, stále a hlavně ihned. V následujícím odstavci 4 je umožněno pro silnice zařazené do II. a III.pořadí důležitosti do operačního plánu zařadit tzv. *noční přestávku*, tzn. že lhůty uvedené v odst.3 platí pro tyto silnice po dobu stanovenou v plánu zimní údržby.

## IX. ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ PROBLEMATIKY

Vlastní realizace výkonu zimní služby zaujímá významné místo v činnosti silničních a dálničních správců. Vývoj techniky, technologií a materiálů, vlivem uplatnění nové legislativy v oblasti životního prostředí, se pochopitelně také značně odráží ve zvýšeném podílu nákladů zimní služby.

Určitě velice potěšující je reálný fakt, že prakticky ve všech záležitostech týkajících se strategie zimní služby jsme už dosáhli pozitivního srovnání se standardy provádění zimní služby ve vyspělých zahraničních státech.