

Václav Venhauer: Nové silnice vznikají a staré nezanikají, takže je ta rostoucí síť stále větším břemenem

5.11.2025 - | Sdružení místních samospráv ČR

Dopady přetížené nákladní dopravy na stav komunikací, kvalitnější řešení infrastruktury, rušení tratí a přejezdů či zefektivnění dopravní obslužnosti objednávané kraji, to všechno a ještě mnoho dalšího patří k tématům Pracovní skupiny pro dopravu SMS ČR, jíž předsedá Václav Venhauer.

V rámci představování programových priorit 2026+ sdružení například uvádí, že SMS ČR by měla důsledně trvat na zachování kompaktní sítě komunikací pro pěší a cyklisty v krajině dotčené stavbou VRT.

O tom, jaký dopad má přetížená nákladní doprava na stav komunikací, si může udělat obrázek každý, kdo jede někam autem. SMS ČR chce proto snížit maximální hmotnost souprav vozidel na komunikacích. Co pro to hodlá dělat či prosazovat?

Je třeba pochopit fyzikální podstatu opotřebení vozovek. Ta není přímo úměrná převezené hmotnosti nákladními vozidly. Pokud úplně stejnou celkovou hmotnost převezeme větším množstvím menších nákladních vozidel, je to pro silnice daleko příznivější než převést stejný náklad malým množstvím těžkých, respektive přetížených vozidel. To je velmi nevýhodné z hlediska vlastníků veřejné infrastruktury – tedy silnic, nicméně je to výhodné z hlediska autodopravců, kteří mají nedostatek řidičů, a je pro ně proto výhodné náklad převážený jedním řidičem v jednom vozidle maximalizovat. Zájem vlastníků infrastruktury na ochranu před nadměrným zatížením (a opotřebením) sítě tak jde proti zájmům autodopravců na maximální vytěžování vozidel. Řeč je o stanovení limitu, co je ještě přípustné a co už ne. Většina Evropy respektuje limit pro hmotnost nákladní soupravy 40 tun, v ČR máme dovolených 48 tun. Oblíbeným argumentem je to, že rozhodující je nápravová hmotnost, nikoliv celková. To je teoreticky pravda, nicméně s oficiálním „tichým souhlasem“ ministerstva se rychlostními váhami kontroluje jen celková, nikoliv nápravová hmotnost. Není těžké si dovodit, že při stále stejném počtu náprav roste spolu s celkovou hmotností vozidel i hmotnost na nápravu – akorát díky vysokému limitu celkové hmotnosti vyjde i vozidlo nad 40 tun jako vyhovující, a to že s jistotou nevyhoví na nápravovou hmotnost už téměř nikdo reálně nekontroluje. Důsledek je zřejmý – zničené silnice a obří zátěž pro veřejné rozpočty. Samosprávy měst a obcí vlastní největší podíl sítě veřejných pozemních komunikací, takže jsou náklady na poničené silnice zasažené nejvíc.

Řešení je nasnadě – dovolit stejné limitní hodnoty pro celkovou hmotnost nákladních vozidel, jaké má většina evropských zemí, tedy 40 tun. A k tomu zrušit dosud zavedené „tiché tolerance“ při překračování hmotnostních limitů, nedostatek kontrol a velmi benevolentní výši postihů.

Dlouhodobým tématem je i kvalitnější řešení infrastruktury související s komunikacemi. V čem by se měly postupy v ČR zlepšit?

Opět platí jednoduchá rovnice – stav infrastruktury je daný (zaprvé) jejím rozsahem, (zadruhé) rychlostí opotřebení a z ní vycházející četností oprav, a (zatřetí) množstvím zdrojů, které jsou schopné veřejné rozpočty uvolnit na opravy. Rozsah infrastruktury stále roste – nové silnice vznikají a ty staré nezanikají, takže se ta rostoucí síť stává čím dál větším břemenem. Tady může být řešením rozvoj jiných způsobů dopravy než silniční – čili veřejné dopravy (zejména kolejové) a cyklistické

dopravy. Odlehčení sítě by mělo snížit tlak na vznik dalších náročných infrastrukturních staveb. Opatření je popsáno podrobně v předchozí odpovědi. Množství zdrojů – tady šlo dosud zejména o finanční zdroje, ale v poslední době narážíme na limity zdrojů materiálových (zejména kamenivo) i lidských (odborný personál pro projektovou přípravu a realizaci dopravních staveb). Tady už tedy není příliš prostor se někam posouvat.

Co by tedy mohlo být řešením pro kvalitnější infrastrukturu?

Řešením pro kvalitnější infrastrukturu mohou být první dva body – odlehčit stávající infrastrukturu tak, aby místo potřeby nové výstavby bylo možné soustředit kapacity na opravy a údržbu stávající infrastruktury, a v případě nadměrného opotřebení zamezit předčasnému vyčerpání životnosti již opravených silnic, čímž se uvolní kapacita pro opravy silnic nižších tříd, které dosud „neměly prioritu“ a opravy se přes naléhavou potřebu mnohdy nedočkaly ani po desítkách let provozu v havarijním stavu, kdy byly udržovány „při životě“ jen provizorním způsobem.

Jak v rámci priorit 2026+ bude SMS ČR přistupovat k regionálním železničním tratím?

Trend rušení regionálních železnic se projevil nejvíce v 90. letech minulého století, ve snaze „dohnat Západ“, kde k rušení docházelo již o něco dříve. K rušení docházelo zejména s mylným pocitem, že je zbytečné udržovat železniční síť, když veškerou dopravní zátěž pojme silniční doprava. Před desítkami let – v době relativně slabého zatížení silniční sítě – se mohla tato úvaha jevit jako racionální. Po desítkách let vývoje však vidíme, že je zcela iracionální – silniční síť jsme nadměrně přetížili a řešíme dnes zcela opačnou úlohu – jak silniční síti naopak odlehčit. Tím řešením mohou být zejména železniční tratě, což už si v řadě zemí uvědomili. Třeba v Polsku zažívají *boom* obnovy řady regionálních tratí určených před několika desítkami let k zániku. Všechny tyto projekty jsou úspěšné, zájem samospráv i veřejnosti o obnovený železniční provoz je značný. Je smutné, že toto prozření v podobě pochopení významu železniční sítě do České republiky nepřišlo, a naopak aktuálně řešíme enormní tlak Ministerstva dopravy na „konzervaci tratí“, čili něco, co už nikde v Evropě žádná země nedělá, a tam, kde před desítkami let podobné kroky konali, dnes usilují o jejich nápravu – s vědomím, že šlo o omyl. Rušení přejezdů spadá do podobné filosofie jako rušení železničních tratí – v některých případech může jít i o formu nátlaku na samosprávy s tím, že „kdyby nebyla trať, nebude ani přejezd“ – čili když nám povolíte zrušit trať, nebudeme vám dělat problémy s přejezdy. Takové formy nátlaku na rušení jak tratí, tak i přejezdů, je třeba velmi důrazně odmítnout.

SMS ČR chce prosazovat také podporu území, která budou dotčena výstavbou liniových staveb, zejména VRT. Na co by se měla tato podpora zaměřovat zejména?

Za klíčové pokládáme zamezit přístupům, které se uplatňují u rušení přejezdů, čili možnosti přerušení komunikací, pokud existuje možnost zajištění v délce mnoha kilometrů po silnici vyšší kategorie. Politika státu oficiálně podporuje pěší a cyklistickou dopravu, přičemž rušení komunikací nižšího významu a mnohakilometrové objíždky místo dříve přímých spojnic v krajině znemožňují pěší a cyklistické spojení a nutí obyvatele užívat auta – protože po hlavních silnicích se jinak než autem bezpečně pohybovat nedá. SMS ČR by tedy měla důsledně trvat na zachování kompaktní sítě komunikací pro pěší a cyklisty v krajině dotčené stavbou VRT. Dalším bodem by mělo být nutné zachování náročných staveb ve vlastnictví Správy železnic, které jsou vyvolány výstavbou VRT. Může jít např. o náročné lávky nebo mosty, které budou časem vyžadovat složitou údržbu a náročné opravy, které mohou být mimo organizační i finanční možnosti menších obcí (zvlášť pokud budou např. vyžadovat výluky provozu na VRT, která může být velmi náročná).

V čem by se měla zefektivnit dopravní obslužnost objednávaná kraji?

V zásadě máme nadstandardně dobrý a funkční systém hromadné dopravy, byť jsou regionální

rozdíly (lepší/horší). Systémovou vadou je neprovázanost – jednotlivé regionální dopravní systémy mají řadu neprovázaností na svých hranicích, není dořešené jednoduché tarifní odbavení (jízdenky) napříč několika různými dopravními systémy. Další negativní věcí je uzavřenost systémů – systém hromadné dopravy je historicky koncipovaný pro lidi „bez auta“, není proto příliš vstřícný vůči parkovištím P+R, B+R, žádoucí by bylo rovněž zjednodušení a vyšší kapacita přepravy kol/koloběžek ve vlacích atd. Právě kombinace individuální dopravy na „poslední míli“ zejména s železniční dopravou má velké rezervy. Dosud uplatňovaný přístup vedl ke zbytečné „diskvalifikaci“ mnohých nádraží a celých tratí, které jsou údajně „daleko od zástavby“, přičemž ale mají ideální podmínky pro vznik přestupních terminálů pro individuální dopravu z okolí. Dosud se téměř pomíjelo, že k vlaku se nemusí chodit pěšky, může se i jezdit a v mnoha případech může mít takové řešení smysl.

SMS ČR bude také vyvíjet snahu na podporu ochrany obecních pozemků pod místními komunikacemi, kde nejsou vyřešeny majetkové poměry. Jaký stav by byl ideální?

Ideálním stavem, kterého by se mělo dosáhnout, je samozřejmě ten, kdy je vlastník komunikace zároveň vlastníkem pozemku. Ne vždy však jsou majitelé ochotní se za rozumných podmínek s obcemi domluvit. V případě vlastnictví ze strany nějaké organizace (ať už státní, či nikoliv) je pak téměř nemožné celou věc vyřešit.

Budou-li mít čtenáři další dotazy, kam se mohou obracet?

Své podněty a připomínky mohou adresovat buď přímo na mě, jakožto na předsedu PS pro dopravu (e-mail: starosta@libicend.cz), nebo na legislativní analytičku Barbora Fürstovou (e-mail: furstova@smscr.cz). Pracovní skupina pro dopravu je připravena takové podněty zpracovat a intenzivně se jim věnovat. Podněty jsou rozhodně vítány.

Článek si můžete pročíst v říjnovém vydání zpravodaje SMSka. Celé číslo si přečtete v elektronické podobě zde. Archiv s předchozími vydáními si otevřete zde.

<https://www.smscr.cz/o-sms-cr/aktuality/vaclav-venhauer-nove-silnice-vznikaji-a-stare-nezanikaji-takz-e-je-ta-rostouci-sit-stale-vetsim-bremenem-4882cs.html>