

SMS ČR oslovilo poslance s žádostí o podporu pozměňovacího návrhu, který má snížit celkovou hmotnost jízdních souprav

10.3.2025 - Adéla Palíšková | Sdružení místních samospráv ČR

Pozměňovací návrh ke sněmovnímu tisku č. 813, který navrhuje snížení celkové hmotnosti jízdních souprav na 40 tun, uvítali i členové pracovní skupiny pro dopravu SMS ČR.

Snížení celkové hmotnosti jízdních souprav ze stávajících 48 tun, na 40 tun by mělo pozitivní dopady v území, především v oblasti snížení poškození komunikací přetěžovanými nákladními automobily.

Pozměňovací návrh navazuje na aktivity našeho sdružení, kdy dlouhodobě poukazujeme na problematiku poškozování komunikací přetíženou tranzitní dopravou. Z iniciativy SMS ČR vzešlo také v minulém roce veřejné slyšení v Senátu na téma ***Vliv silniční nákladní dopravy na stav komunikací a její dopady v území.***

V České republice, dle ročenky ČSÚ, vlastní síť pozemních komunikací tři subjekty. Ředitelství silnic a dálnic 5,4 % této sítě (silnice I. třídy a dálniční úseky), kraje 37,3 % sítě (silnice II. a III. tříd) a největším vlastníkem jsou obce a města s 57,3 % (především místních komunikací). Z uvedeného vyplývá, že obce a města vlastní největší část sítě pozemních komunikací a nesou tedy i velkou část nákladů na jejich údržbu a opravy. Přestože část místních komunikací není primárně určena k využívání nákladní dopravou, jejich užívání nákladními automobily je nezpochybnitelné, ať už pro dojezdné trasy zásobování, objíždky při opravách, nehodách či mimořádných událostech.

Dle modelového příkladu Centra dopravního výzkumu (prezentovaném na veřejném slyšení v Senátu) dochází při přetížení vozidel ke snižování životnosti komunikací. Standardně jsou komunikace navrhovány na životnost 25 let, s koeficientem 0,7. Příklad počítá s nápravovým zatížením 10 t.

- při přetížení o 10 % na nápravu dochází k násobnému zvýšení účinků na konstrukci na koeficient 1,54 a snižuje se životnost komunikace na čistých 25 let bez rezervy,
- při přetížení o 20 % na nápravu dochází k násobnému zvýšení účinků na konstrukci na koeficient 2,07 a snižuje se životnost komunikace na 21 let,
- při přetížení o 30 % na nápravu dochází k násobnému zvýšení účinků na konstrukci na koeficient 2,86 a zkrácení životnosti na 17 let.

Z uvedeného vyplývá, že byť je modelový příklad vztáhnut na zatížení na nápravu, dojde při snížení celkové hmotnosti jízdních souprav ke zvýšení životnosti komunikací a také snížení investic do jejich oprav.

Současná maximální povolená hmotnost vozidel 48 tun neúměrně zatěžuje také mosty a propustky, jejichž naprostá většina byla vybudována v minulosti, kdy byly povolené hmotnosti vozidel výrazně nižší. Aktuální vysoká hmotnost vozidel, ve spojení s nadměrnou intenzitou provozu, tyto mosty extrémně zatěžuje a přispívá ke zkrácení jejich životnosti. Na veřejné rozpočty dopadají náklady na opravy nebo nové výstavby mostů, které se vlivem extrémního zatížení dostanou do havarijního stavu mnohdy o desítky let dříve, než skončí jejich plánovaná životnost (100 let).

V neposlední řadě přetížená vozidla mají vliv na dynamiku jízdy, tedy jak na pasivní, tak i aktivní bezpečnost. Čím vyšší je hmotnost jízdní soupravy, tím vyšší je střetová rychlost s překážkou stojící

před soupravou. Dopady vyšší střetové rychlosti, zejména na deformační zóny především u menších vozidel, jsou zásadní. Zkrácení brzdné dráhy soupravy, které by taktéž přineslo snížení celkové hmotnosti jízdních souprav, zvýší bezpečnost chodců a cyklistů především v intravilánech obcí. Snížení celkové hmotnosti jízdních souprav tedy bude mít i pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu.

Přijetím pozměňovacího návrhu by taktéž došlo ke sjednocení maximální přípustné hmotnosti jízdních souprav se sousedními zeměmi Evropské unie (Německo, Polsko, Slovensko a Rakousko).

<https://www.smscr.cz/o-sms-cr/aktuality/sms-cr-oslovalo-poslance-s-zadosti-o-podporu-pozmenovaciho-navrhu-ktery-ma-snizit-celkovou-hmotnost-jizdnich-souprav-4190cs.html>