

## PROČ MÁME ZNIČENÉ SILNICE?

**Ing. Jan Vysloužil,  
Tenzováhy s.r.o., Olomouc**

Většina z nás stráví část každého dne na českých silnicích, ať už jako řidiči profesionálové, nebo se jen pomocí aut či autobusů přepravují z místa na místo. Stav našich silnic se přitom líbí asi málokomu. Umění kličkovat mezi po výmoly a udržet se na silnici i ve vyjetých kolejích se tak stalo součástí naší každodenní řidičské praxe. Dovolte mi v následujících řádcích stručně rozkrýt některé příčiny tohoto neradostného stavu a doložit je výsledky našich i zahraničních výzkumů a měření.

### **Máme silnice špatně postavené? (pohled dopravního inženýra)**

Každá silnice je projektována s ohledem na určité dopravní zatížení dané intenzitou dopravy a strukturou vozidel po silnici jedoucích. Stavitelé naší silniční infrastruktury z 50. - 80. let ovšem nemohli předpokládat takový nárůst nákladní přepravy, jaký nastal v 90. letech - počet nákladních vozidel registrovaných nákladních vozidel se zdvojnásobil za pouhých 9 let!. Navíc jsme se stali významnou zemí z hlediska mezinárodní tranzitu, což znamená, že ročně využije naše silnice navíc další milion nákladních vozidel zahraničních přepravců, kteří naši republikou "jen profrčí".

Dopravní výkon komunikací tak od počátku devadesátých let výrazně stoupá. Po velmi rychlém růstu v období 1990-1997 (ročně o 15 až 20%) se růst od roku 1998 mírně zpomalil na 10 až 12% ročně. Dnešní technické předpisy (např. TP 77 z r. 1995) tento stav reflektují a nově budované silnice tak vydrží mnohem více, ty dříve postavené ovšem nikoliv. Dřívější projektanty však ze špatného stavu silnic vinit nelze, protože nemohli předpokládat pád komunismu a následný prudký nárůst silniční dopravy. Výstavba nových úseků silnic dnes stagnuje pro velkou finanční náročnost a tak nezbyvá, než co nejlépe hospodařit s tím, co máme.

### **Působení vozidla na komunikaci (pohled technika - konstruktéra)**

Při provozu vozidla působí na komunikaci svislý silový účinek, který je výslednicí statické síly (zatížení kola) a dynamické síly (kmitání kola za jízdy vlivem nerovností). Každá vozovka s asfaltovým povrchem má jistou pružnost a tedy i schopnost regenerace - "oddychnutí si" po namáhání způsobené kolem projíždějícího vozidla. Je-li však zatížení náprav a kol nebo četnost průjezdů těžkých vozidel příliš vysoké, přirozená pružnost vozovky tomuto náporu nestačí a deformuje se trvale. Vlivem vznikajících deformací pak roste čím dál tím rychleji dynamická složka síly - kola vozidel stále více kmitají, dynamický účinek síly roste z několika málo procent na mnohonásobek a stav vozovky se pak zhoršuje o to rychleji. K opotřebení komunikace přispívají samozřejmě i povětrnostní vlivy a to tím, že do nerovností a trhlinek v povrchu vniká dešťová voda, která v zimě po zmrznutí narušenou silnici doslova roztrhá. Dílo zkázy je tak dokonáno.

## **Nevidím, neslyším, vládnou! (pohled Ministerstva dopravy a spojů)**

Logickým prvním krokem k postupnému zlepšení stavu silnic by mělo být vytvoření kvalitních legislativních předpisů, které budou mít dobrý stav silnic a bezpečnost silničního provozu na nich na paměti.

Těžko posoudit, který kompetentní odbor se nejvíce zasloužil o to, že se tomu od počátku devadesátých let nestalo. Donedávna platná vyhláška 102/95 Sb. sice v §24 limity zatížení náprav a vozidel upravovala, patřily však mezi nejvyšší v Evropě. Nejsm si jist, zda stav silnic k takovému fanfaronství opravňoval. Špatnou vyhlášku je možno novelizovat nebo nahradit, ale to, že neúplnou vyhláškou 301/2001 Sb. se "stodvojka" zrušila bez náhrady, nad tím zůstává rozum stát. MDS se nyní snaží chyby napravit přepracováním této vyhlášky (č. 341/2002 Sb. platná od 1.7. 2002), ale ani z jejího textu nevyplývá, že by bezpečnost provozu a ochrana silniční sítě byly prioritní. Sice opět obsahuje "vypadlé" limity zatížení, ty jsou ale víceméně přepsány z vyhlášky 102/95 Sb., navíc některé nové definice a úpravy textu jsou spíše ke škodě celkové srozumitelnosti a jednoznačnému výkladu textu. Doufám, že v tomto ohledu nakonec legislativci MDS půjdou cestou vyspělých evropských zemí, které limity zatížení (zvláště u těžkých jízdních souprav) s ohledem na bezpečnost provozu a ochranu silniční sítě snížily. Z okolních zemí mají například limit 42 tun (v Polsku), 40 tun (Německo, Maďarsko) nebo dokonce jen 38 tun (Rakousko). V době, kdy je u nás více než 30% silnic v havarijním stavu, je 48 tun legalizovaných v ČR vyhláškou 341/2002 Sb. nerozumnou raritou.

## **Nač šetřit, dokud nám půjčují? (pohled Ministerstva financí)**

Objem finančních prostředků nutných na výstavbu a opravy silniční sítě převyšuje možnosti státního i místních rozpočtů. Rozpočet státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) letos dosáhl rekordních 41,3 mld Kč, ale i přesto je jisté, že to k znatelnému zlepšení silniční sítě stačit nebude. Možnosti našeho státu proto doplňuje čerpání půjček, jako je např. půjčka od Evropské investiční banky ve výši 7 mld. Kč. Zajišťování co největšího objemu financí je jistě chvályhodné, ale úsilí našich strážců pokladny bohužel připomíná marnou snahu někoho, kdo se snaží napustit vanu zvyšováním přítoku vody, aniž by předtím dal do odtoku špunt. Těžko totiž jinak vysvětlit fakt, že od počátku devadesátých let MDS odmítá investovat do systému kontroly zatížení vozidel, jehož návratnost v českých podmínkách byla přitom vyčíslena na pouhé měsíce. Tak výnosnou investici vám ani nejotřelější burzovní spekulant nenabídne. Vědí to v USA, vědí to v EU, vědí to i na Slovensku a kontrolní systém již několik let provozují. Ještě k námi občas neprávem přehlíženému Slovensku - přetížená česká vozidla v podstatě pomohla celý slovenský systém kontrolních stanic zaplatit a dodnes nemalou měrou přispíváme do příjmů jejich "cestného fondu" (obdobu našeho SFDI).

Když už se u nás přeci jen nějaká ta stanice na kontrolu zatížení vozidel uvede do provozu, (jako je tomu na vybraných hraničních přechodech od r. 1996), není o její využití k ochraně silnic ze strany státu sebemenší zájem. Přetížená a špatně naložená vozidla dodnes nejsou postihována a ani jim není bráněno v další jízdě. Dochází tak občas i k takovým paradoxům, že se vozidlo na vstupu do ČR na české straně sice zkontroluje, ale pokutu za přetížení vybere místo nás třeba německý celník, protože přetížené vozidlo přijelo do ČR přes Německo.

Jak dlouho ještě nám bude EU půjčovat, když zjistí, že se o silniční síť stále odmítáme zodpovědně starat?

## Stavíme tak, abychom měli co opravovat (pohled stavebních firem)

Dalším z paradoxů celého problému je postoj stavebních firem působících v dopravním stavitelství. Na straně jedné zlepšují kvalitu nově budovaných úseků zaváděním vyspělých stavebních technologií, na straně druhé často přímo devastují to, co již vybudováno bylo. Výsledky z vážení vozidel v okolí lomů, pískoven, obaloven živичných směsí atp. jednoznačně ukazují, kdo páchá na českých silnicích největší škody. V mezinárodní kamionové dopravě (kde jsou dopravci vědomi striktních zahraničních kontrol s vysokými pokutami v řádu desítek tisíc Kč) bývá přetíženo jen několik procent vozidel, zato u výjezdu kterékoli pískovny můžete nalézt přetížených vozidel 60-80%!

Uvedu 2 příklady:

1. S přenosnými vahami FW-10 jsme se koncem května zúčastnili "Testu 7 statečných" v Ovčárech u Kolína. Nutno poznamenat, že šlo o test vozidel probíhající mimo veřejné komunikace, a tak se vozidla nakládala zeminou, "co to šlo". Všechna vozidla byla přetížena, průměrně o 37%, nejvíce o 57%. Nejvyšší povolená hmotnost na nápravu byla překročena dokonce o 79%. Testovaná vozidla zde během 24h odvezla 11 197 tun zeminy, což bude zaznamenáno jako světový rekord. Pro konstruktéry vozidel i všechny zúčastněné to je jistě vynikající výsledek. Hůře už dopadla příjezdová komunikace, na které byly instalovány přenosné váhy. Pouhých 456 průjezdů přetížených vozidel během 24 hodin stačilo totiž k tomu, aby se na silnici objevily jasně viditelné známky podélných nerovností - "vyjeté koleje".
2. Při kontrolní akci v cementárně v Hranicích na Moravě jsme za 16 hod. zkontrolovali 412 vozidel vezoucích vápenec. Klasické třinápravové Tatry jezdily přetížené téměř o třetinu, rekordmani si nechali naložit až o 80% více. Jak se pak takto naložené vozidlo chová v běžném silničním provozu, o tom netřeba spekulovat – stačí nahlédnout do volně přístupných statistik dopravních nehod a sledovat jejich vývoj v posledních letech.

Dalším paradoxem je, že producenti stavebních hmot si většinou vozidla převažují, ovšem jen s ohledem na náklad, který bude vyfakturován odběrateli. Dobrý stav silnic ostatně ani není v prvotním zájmu stavebních firem, třeba i proto, že jsou často živý právě z jejich oprav.

## Tohle auto to snese (pohled dopravce)

Za správné naložení vozidla zodpovídá dle vyhlášky řidič. Ten je zaměstnavatelem samozřejmě motivován k tomu, aby "ekonomicky" zvládl odvést co nejvíce nákladu s co nejmenším počtem jízd. Konstruktéři vozidel tomuto trendu také vycházejí dopravcům vstříc a tak technicky přípustná hmotnost vozidel často o desítky procent převyšuje to, co je přípustné v provozu na silnici. Pokud však bude přetrvávat situace, kdy v ČR vozidla nikdo nekontroluje, budou vozidla vytěžována na maximum. A často i za něj.

## Co s Vámi, pane řidiči? (pohled Policie a správců komunikací)

Současný stav věcí je dnes bohužel proti těm, kteří mají kontrolu vozidel ze zákona zajišťovat. Ano, máme platný celní zákon, který ukládá povinnost měřit zatížení vozidel, máme i zákon 102/2000, který totéž ukládá správcům komunikací v ČR. Co už ale chybí, jsou další nutné návaznosti - když už se například Správa a údržba silnic v Horní Dolní rozhodne investovat několik set tisíc korun do kvalitních přenosných vah, měla by se jí tato investice přirozeně vyplatit. Nepodařilo se nám ovšem dodnes do právních norem zavést spravedlivý

systém placení poplatků za "tunokilometry" - tedy zpoplatnit vozidlo za to, co přetíženými nápravami skutečně během jízdy zničí. Policie se tak při ojedinělých kontrolních akcích pohybuje jen v rámci obvyklých pokut do 2000 Kč a i správci komunikací, kteří mají k ruce zákon o správních poplatcích, dnes dle znění zákona 231/2001 Sb., se často bojí částky v něm stanovené skutečně uložit. Jejich škoda, protože přímá investice do vah by byla během několika měsíců zpátky. A to nemluvě sekundární úspory plynoucí ze snížení opotřebení silnic, které jsou finančně ještě řádově vyšší, než vybrané poplatky. Jen nejsou vidět hned na první pohled.

Velmi problematickou roli zde sehrávají zájmová sdružení autodopravců. Chrání důsledně zájmy svých členů a v ojedinělých sporech se jim daří poukazovat na děravost našich zákonů, což jim vytýkat nelze. Když se jim ovšem podařilo prosadit například to, aby z vážních lístků z celních vah zmizela varovná upozornění, že vozidlo je nebezpečně naloženo v rozporu s vyhláškou, jdou tím přímo proti obecnímu zájmu o bezpečnost silničního provozu, který by měl být zájmům jakýchkoliv lobbystů nadřazen. Aspoň v pragmaticky fungujícím státu.

## Nejdražší úspory na světě (pohled ekonoma - národohospodáře)

Nejčastější námitkou proti zavedení systému kontroly zatížení vozidel bývá obava z jeho neúměrně vysoké ceny. Jak jsem již uvedl, SFDI letos do budování a oprav silniční sítě proinvestuje 41,3 mld. Kč. Projekt předložený na MDS v roce 2000 (jenž zůstal zcela bez odezvy) počítal s postupným dobudováním sítě 59 kontrolních stanic na celnicích a hlavních silničních tazích v ČR. Celková investice ve výši 220 mil. Kč zde byla rozložena do 6 let a činila tak ročně v průměru jen 0,11% z této částky!!!

Provozování systému přinese příjmy ze 2 zdrojů:

### 1. Poplatky z přetížených vozidel

Primárním cílem není vytahovat peníze z kapes řidičů, přesto však při uplatňování zákona o správních lze investici do systému zaplatit z tohoto zdroje. Předpokládáme, že s tím, jak se dopravci naučí dodržovat zákony, bude počet přetížených vozidel (doufejme) klesat a s tím se i tento zdroj příjmů časem ztenčí.

### 2. Úspory na opravách silnic

Z výzkumných prací provedených u nás i v zahraničí vyplývá, že zvýšíme-li zatížení vozidel o 10 %, zkrátí se tím životnost komunikace o 45%. Vzhledem k počtu přetížených vozidel pohybujících se v České Republice by bylo možné prodloužit životnost silnic o 10 - 30%. Ročně se u nás do údržby investuje téměř 7 mld. Kč. Pesimistická varianta tak říká, že zvýšení životnosti silnic o 10% představuje roční úsporu 10% z 7mld Kč = 700 mil. Kč. Odečteme-li cca 50 mil. Kč nutných na provoz systému (mzdy obsluhy, údržbu, opravy, zpracování dat atd.), stále zbývá čistý roční přínos 650 mil. Kč. Optimistická varianta počítající s 30% úsporou říká, že ročně přicházíme až o 2,05 miliardy Kč!!! Na opravy silnic přitom přispívají dálničními nálepkami, silniční daní a spotřební daní z pohonných hmot všichni motoristé. Jsme jako stát snad tak bohatí a máme silnice v tak dokonalém stavu, aby mohlo ministerstvo dopravy i nadále takto plýtvat svěřenými penězi?