



*ceskedalnice.cz*



## Převedení části sítě rychlostních silnic do dálniční sítě



**„velká“ verze**

## Úvod

Tento materiál se věnuje logice členění čtyřpruhových směrově dělených komunikací s maximální povolenou rychlostí 130 km/h na dálnice a rychlostní silnice. Cílem by měla být debata o změnách pojetí rychlostních silnic v České republice s důrazem na vyřešení standardu údržby na dnešních rychlostních silnicích, označení čtyřpruhových směrově dělených silnic I. tříd, které nejsou v současné době rychlostní silnice a také srovnání pojetí dálniční úrovně v rámci Evropské unie.

## Změny v pojetí vysokokapacitních komunikací

V České republice nalezneme nesoulad v označení stejných dálničních profilů. Příkladem budiž šířka komunikace 26,5 metru – v jednom případě jsou tyto úseky značeny jako dálnice (dodnes jsou takto některé i stavěny), na druhou stranu olomoucká část rychlostní silnice R35, R3 či R11 má zcela stejnou kategorii a nejedná se o dálnice. Hledání pojmu rychlostní silnice v otázkách její kategorizace postupem času dospělo až k šířce 25,5 metru, což dokazuje, že rozdíl mezi rychlostní silnicí a dálnicí postupně mizel nejenom ohledně maximální povolené rychlosti, zpoplatnění osobní i nákladní dopravy, ale i v normách neboli stavebně-technickém chápání. Na druhou stranu v plánech postupem doby nelogicky mizely dálnice a přibývaly rychlostní silnice. Například D35 (později R35) nebo D51 (později R52), v obou případech se jedná o tahy velkého významu.

Nabízí se tedy otázka, jestli by české dělení dálnic a rychlostních silnic nemělo projít revizí. A to právě v době, kdy se z plánované sítě stává velmi rychle realita. Samozřejmě je nutné vnímat některé nevyhovující či vesměs historicky dané rychlostní silnice. Současným pojetím se matou nejenom zahraniční občané, kartografové, ale i samotní čeští občané, koneckonců správce těchto komunikací v řadě otázek nevyjímaje.

Zde jsou některé podněty, proč by se pojetí rychlostních silnic mělo změnit:

- Přesto, že chování řidičů na rychlostní silnici a na dálnici je stejné (ve shodě s platnou legislativou), standardy správy a údržby jsou na rychlostních silnicích podstatně horší. Což z hlediska nehodovosti může mít vážné důsledky. Tento fakt se netýká pouze SSÚD, ale i policejního dozoru či telematických systémů. Zatímco na dálniční síti je dlouhodobě jasně daný systém, na vyvíjejícím se pojetí rychlostních silnic nalezneme v praxi značné rozdíly. Zároveň je zde nevyřešený problém jak pojmut budování výše zmíněných systémů na síti rychlostních silnic.
- Administrativním převodem vybraných rychlostních silnic do dálniční sítě (viz níže) by se v jednom momentě v první fázi zvýšil počet dálnic na našem území o 200 km (o 25%), výhledově by podle současných plánů existovalo namísto 1 000 km dvakrát takový počet, což by bylo 2 000 km dálnic (v porovnání se stejně velkými zeměmi jako jsou Rakousko, Belgie či Portugalsko by se jednalo o více odpovídající stav než nyní plánovaný). Rychlostních silnic by existovaly řádově stovky km, jednalo by se o nepřevedené stávající rychlostní silnice a nově zařazené čtyřpruhové směrově dělené silnice I. tříd (viz níže). Tato „druhá kategorie“ neobsahuje dálniční systémy, na rozdíl od dálnic (viz odrážka výše).
- Rychlostní silnice jsou laickou veřejností vnímány jako dálnice. Platí zde stejná maximální rychlost, jsou rovněž zeleně (dálničně) značené, zpoplatnění je totožné, komunikace vypadá stejně. Název rychlostní silnice je matoucí, absence značky dálnice vyvolává zbytečné dotazy a omyly. Jelikož se prakticky jedná o jeden a ten samý typ komunikace, bylo by žádoucí rozdělení dálnice „první a druhé“ kategorie přehodnotit.
- Při změnách pojetí rychlostních silnic a čtyřpruhových směrově dělených silnic I. tříd, které nejsou v současné době rychlostní silnice lze uvažovat o snazší změně legislativy ohledně maximálně povolených rychlostí, například dálnice 160 km/h, rychlostní silnice 110 km/h. V současné době jsou rychlosti na rychlostních silnicích s nevyhovujícími parametry (R46) s porovnáním se stejnou rychlostí například na D8 vzhledem k bezpečnosti provozu opravdu k diskuzi.

## ŘSD - Převedení části sítě rychlostních silnic do dálniční sítě

- K tomu se pojí zcela opačná situace na zmíněných čtyřpruhových směrově dělených silnicích I. tříd, které nejsou v současné době rychlostní silnice (I/35 a I/14 u Liberce či I/20 u Písku atp. viz níže), kde naopak legislativní silniční pojetí není na chování řidičů znát, protože se domnívají, že se jedná o rychlostní silnici. Na těchto úsecích by převedení do nově chápaných rychlostních silnic znamenalo větší plynulost dopravy, vyloučení pomalé dopravy a tím větší bezpečnost provozu.
- Tyto nové úseky rychlostních silnic (do budoucna by se jednalo o stovky km) by mohl stát zpoplatnit a zvýšit tak zisky z mýtných poplatků osobní i náklady dopravy. Podle jiné teorie by mohly být zpoplatněny pouze dálnice neboli „první kategorie“, rychlostní silnice („druhá kategorie“) by byla nezpoptatněná například podle vzoru Itálie, Francie či Polska.
- Česká republika si na rozdíl od mnohem bohatších států vytvořila dálniční standard (respektive standard rychlostních silnic) velmi vysoký, po aplikaci našich zvyklostí bychom například německou dálniční síť o několik desítek procent zmenšili. Nejenom tam jsou starší dálnice dálnicemi přesto, že chybí odstavňový pruh atp. A tak je například velká část německé A8 daleko méně dálnic než česká R52. Nemluvě o tom, že v řadě států jsou jako rychlostní silnice vedeny i mimoúrovňové dvoupruhové komunikace, o tom tento materiál ale neuvažuje. Na rychlostních silnicích přeřazených do dálniční sítě lze (stejně jako kdekoli jinde) historicky dané odchylky od norem řešit sníženou maximálně povolenou rychlostí. Ostatně takto jsou řešeny dotyčné úseky ve zmiňovaném Německu, tuto situaci nalezneme i na naší D1 atp. Například dnes využívané historické stavby na D1 také nesplňují (a v době výstavby nesplňovaly) normy, přesto se jedná o dálnici. Takto se dají vyřešit místní nedostatky na zmiňované R52, pokud nějaké existují.
- Nové pojetí rychlostních silnic, pokud by se více posunulo k situaci známé ze zahraničí, by tím logicky znamenalo vyšší mezinárodní prestiž. Například při vyjednávání zahraničních investic u nás jsou dálnice stěžejním bodem. Zkoumání automap, případné přesvědčování, že se ve skutečnosti jedná o dálnici by tak odpadlo. Normy by neměly ovlivňovat laiky do této míry. Něco, co slouží jako dálnice, by tak mělo být i označeno a normy by měly zůstat stavebním či úředním údajem.

## Dotčené úseky „R na D“

1. první etapa
  - a. R1 (označení by nemohlo být D1, ale například D0)
  - b. R6 – část v Karlovarském kraji
  - c. R10
  - d. R35 – moravská část
  - e. R48
  - f. R52
  - g. R56
2. druhá etapa – po určitých změnách
  - a. R4 – po generální rekonstrukci (příklad R10)
  - b. R6 středočeská – až po dobudování R6 Praha – Pavlov, nyní se jedná o necelistvý úsek, zároveň musí nejdříve proběhnout generální rekonstrukce (příklad R10)
  - c. R7 – po generální rekonstrukci (příklad R10)
  - d. R55 Otrokovická – až po dobudování navazující stavby, nyní se jedná o necelistvý úsek
3. třetí etapa – nové úseky
  - a. R3
  - b. R4
  - c. R6
  - d. R7
  - e. R11
  - f. R35
  - g. R43

- h. R49
  - i. R55
4. vyňaté úseky – zůstávají rychlostní silnicí
- a. R35 liberecká část – nevyhovující parametry
  - b. R46 – jedná se o regionální spojení Vyškov – Olomouc v nevyhovujících parametrech
  - c. R63 – jedná se o krátké spojení Teplic s dálnicí D8

## Dotčené úseky „S na R“

Úseky silnic prvních tříd určené na převod do sítě rychlostních silnic bude nutné podrobněji vytipovat. Jedná se o úseky čtyřproudých silnic prvních tříd s vyhovujícími parametry, viz tyto příklady:

- a. I/20 u Písku
  - b. I/13 u Mostu
  - c. I/44 u Zábřehu
  - d. I/27 u Plzně
  - e. I/35 a I/14 u Liberce
  - f. I/34 u Českých Budějovic
- atp.