

2. Místní komunikace

Tento článek si klade dva cíle – informovat o tzv. místních komunikacích a způsobu jejich statistického sledování a v závěru stručně data o místních komunikacích podle obcí popsat.

Vymezení pojmu *místní komunikace* je upraveno zákonem o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. a navazujícími vyhláškami. Jde o kategorii pozemních, veřejně přístupných komunikací, jež slouží převážně místní dopravě převážně v intravilánu jednotlivých obcí. Vlastníkem místních komunikací jsou podle tohoto zákona obce.

Kromě místních komunikací definuje zákon také *účelové komunikace*, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Mohou být neveřejné a jejich vlastníky jsou právnické či fyzické osoby.

Naopak vyššími kategoriemi pozemních komunikací jsou podle zákona *dálnice a silnice* (I., II. a III. třídy, zvláštním typem I. třídy jsou rychlostní silnice). Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, vlastníky silnic II. a III. třídy jsou kraje.

O zařazení a změnách kategorií rozhodují příslušné silniční správní úřady, přitom se zohledňují vlastnická práva k dotčené pozemní komunikaci. O zařazení či vyřazení pozemní komunikace z kategorie místních komunikací rozhodují obce.

Místními komunikacemi zpravidla nejsou tzv. *průjezdní úseky* silnic a dálnic, tedy úseky vedoucí zastavěným nebo zastavitelným územím obce podle územně plánovací dokumentace. Dopravní značky ani běžné mapy či plány pro veřejnost neoznačují ani nerozlišují, které pozemní komunikace jsou místními komunikacemi a které veřejně přístupnými účelovými komunikacemi. Směrodatné by podle zákona mělo být, zda silniční správní úřad rozhodl o zařazení do kategorie místní komunikace.

Místní komunikace mají často povahu ulice, náměstí, nábřeží, samostatné pěší komunikace, parkoviště atd., mohou však mít provozním a stavebním uspořádáním také charakter silnice, i když z právního hlediska silnicemi nejsou. Místní komunikace může být vystavěna i jako rychlostní místní komunikace, s vybavením obdobným dálnici. Součástí místních komunikací (nebo samostatnými místními komunikacemi) jsou též přilehlé chodníky, chodníky pod podloubími, veřejná parkoviště a obratiště, podchody a zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce.

Místní komunikace se podle zákona č. 13/1997 Sb. a vyhlášky č. 104/1997 Sb. rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do 4 tříd:

- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, pěší zóny apod.

Pro evidenční účely se místní komunikace označují arabskými číslicemi počínaje číslem 1, a to odděleně pro každou třídu místních komunikací - k označení třídy se používá alfabertický znak:

- a) pro místní komunikace I. třídy písmeno a, např. 1a, 2a,
- b) pro místní komunikace II. třídy písmeno b, např. 1b, 4b,
- c) pro místní komunikace III. třídy písmeno c, např. 1c, 8c,
- d) pro místní komunikace IV. třídy písmeno d, např. 1d, 12d.

Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich správci. Rozsah a způsob vedení pasportu dálnic a silnic stanoví vlastník.

Podle všeho v ČR neexistuje centralizovaná databáze dat o místních komunikacích v jednotlivých obcích – tato kategorie komunikací není prioritou rezortních statistik Ministerstva dopravy ani jeho účelové organizace - Centra dopravního výzkumu v Brně. Nejaktuálnějším souhrnným zdrojem dat o místních komunikacích podle obcí v ČR je tedy s největší pravděpodobností šetření ČSÚ „VI 1-01 Roční výkaz organizačních složek státu, územních samosprávných celků, příspěvkových organizací a podobných vládních institucí“, jehož přílohou byl v roce 2006 jednostránkový výkaz „Charakteristika funkčních tříd místních komunikací“ (tiskopisy výkazů jsou k dispozici na www.czso.cz). Zde byly místní komunikace rozděleny do 4 funkčních tříd A až D, které odpovídají třídám I. až IV. Hlavním smyslem přílohy k výkazu bylo kvantifikovat národní bohatství fixované v tomto druhu technické infrastruktury pro zpřesnění statistiky národních účtů. Proto kromě délky (km) a plochy (tisíce m²) výkaz obsahoval otázku na pořizovací cenu (tisíce Kč) a také na procentní skladbu podle doby výstavby (resp. rekonstrukce) v 6 dekadách (počínaje před rokem 1950 a konče po roce 1990). Povrch ani jiné charakteristiky místních komunikací dotazovány nebyly. Zpravodajskou jednotkou byly obecní úřady. Výkaz byl povinný a měl proto vysokou návratnost (přes 94 % z 6 249 obcí ČR). Ačkoli existuje povinnost vést o místních komunikacích pasporty, lze se oprávněně domnívat, že výkaz byl pro obce náročný.

Údaje o místních komunikacích se využívají převážně v souvislosti s rozpočtem a investiční činností obcí a s pořizováním územně plánovací dokumentace, resp. jejich ekologickým vyhodnocením. Délka místních a účelových komunikací figuruje jako ukazatel č. 93 tzv. územně analytických podkladů pro jednotlivé obce (podle vyhlášky 500/2006 Sb. ke stavebnímu zákonu 183/2006 Sb.). Ojedinele se tato data objevují v rozvojových studiích mikroregionů a také v diplomových pracích s regionální tematikou, většinou ale jen jako dokumentační údaj bez dalších souvislostí.

Jako nejzávažnější téma pro analýzu dat o místních komunikacích podle obcí se jeví rozbor náročnosti jejich údržby a zátěže pro místní rozpočty. Komplikací pro celostátní analýzu je ale absence dat o kvalitě místních komunikací, pravděpodobně nízká spolehlivost dat o jejich stáří a také různý stav a praxe v zařívování do kategorie buď místních komunikací, nebo průjezdních silnic vyšší kategorie ve větších městech (viz např. data pro funkční třídu A v tabulce níže). Přitom studie o regionálních rozdílech zanedbanosti, nebo o náročnosti údržby místních komunikací v souvislosti s tzv. rozpočtovým určením daní by byly jistě přínosné. Naproti tomu trochu sporný by asi byl význam hledání regionálních rozdílů v relativních délkách místních komunikací v závislosti na typu sídelní struktury, její rozdrobenosti (nutno rozlišovat obce a části obcí), morfologii venkovských a městských sídel (např. větší kompaktnost sídel v nížinách a rozptýl v horských regionech), nadmořské výšce, průměrné podlažnosti bytového fondu (podle údajů sčítání lidu, domů a bytů), apod.

Data o místních komunikacích podle obcí jsou na vyžádání dostupná na ČSÚ. Pro ilustraci dat k roku 2006 zde uvedeme tabulku podle okresů a krajů. Z podrobných dat jsou zpracovány grafy tříděné podle velikostních skupin obcí a 4 tzv. funkčních tříd místních komunikací. Pojem funkčních tříd je převzat ze zdrojového výkazu a má tento význam:

- A ... rychlostní komunikace
- B ... sběrné komunikace
- C ... městské třídy a obslužné komunikace
- D ... zklidněné komunikace, cyklistické stezky a stezky pro pěší

Z grafů i souhrnné tabulky je zřejmé, že dominantní třídou místních komunikací podle délky v ČR je logicky třída C (62 %), následovaná D (32 %), zatímco zbývající třídy jsou z hlediska délek okrajové (A 1 % a B 4 %). Třídy A a B se vyskytují až ve větších obcích a městech.

Relativizované délky místních komunikací vykazují jisté regionální souvislosti – např. v délce na plochu okresů dosahují maxim okresy vysoce urbanizované a současně průmyslové (Karviná), případně i s horským typem osídlení (Jablonec n. N.), samozřejmě spolu s okresy-městy. Minimální hodnoty jsou pak v periferních a řídko osídlených okresech. Při relativizaci celkové délky místních komunikací v okresech na počet obyvatel je tomu v zásadě naopak.

Tab.1: Celková délka místních komunikací na plochu okresu (v km/km²)

Maximum		Minimum	
okres	hodnota	okres	hodnota
Karviná	7,48	Tachov	0,36
Praha	7,32	Klatovy	0,48
Ostrava – město	5,30	Jeseník	0,49
Brno – město	4,32	Český Krumlov	0,50
Plzeň – město	2,77	Jindřichův Hradec	0,51
Jablonec n. Nisou	2,35	Prachatice	0,51
Praha – západ	1,78	Třebíč	0,53
Hradec Králové	1,71	Bruntál	0,56
Liberec	1,64	Znojmo	0,57
Frýdek – Místek	1,54	Plzeň – sever	0,57

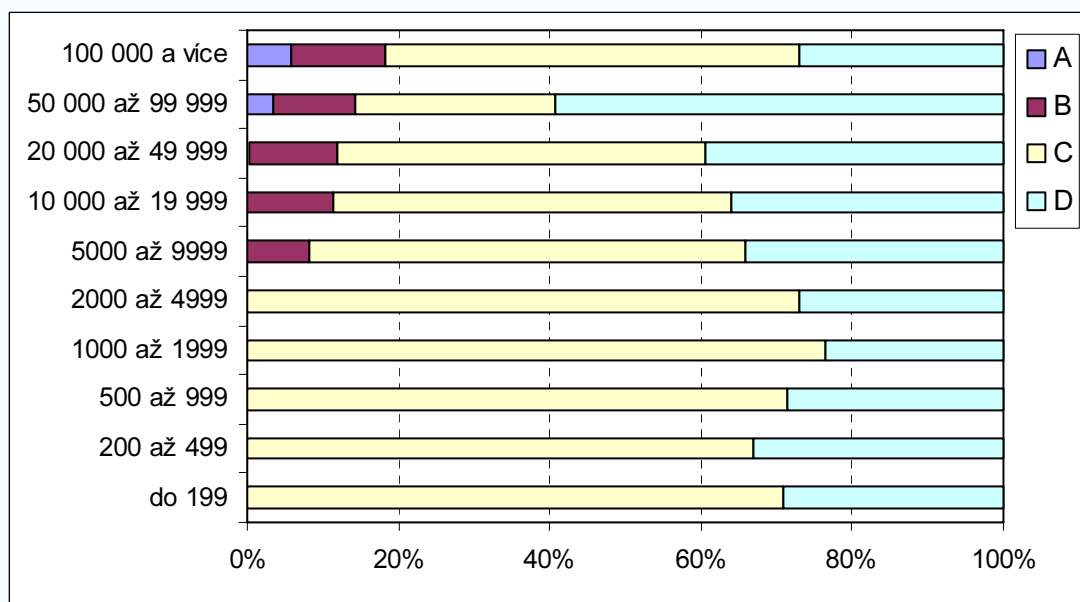
Tab.2: Celková délka místních komunikací na obyvatele okresu (v km / 1000 ob.)

Maximum		Minimum	
okres	hodnota	okres	hodnota
Strakonice	16,31	Brno - město	2,71
Pelhřimov	14,27	Praha	3,07
Prachatice	13,64	Ústí n. Labem	3,70
Český Krumlov	13,39	Plzeň - město	4,07
Semily	12,78	Kladno	4,48
Benešov	12,14	Prostějov	5,07
Domažlice	11,56	Ostrava - město	5,20
Příbram	10,98	Teplice	5,29
Ústí n. Orlicí	10,82	Most	5,55
Praha - západ	10,80	Zlín	5,58

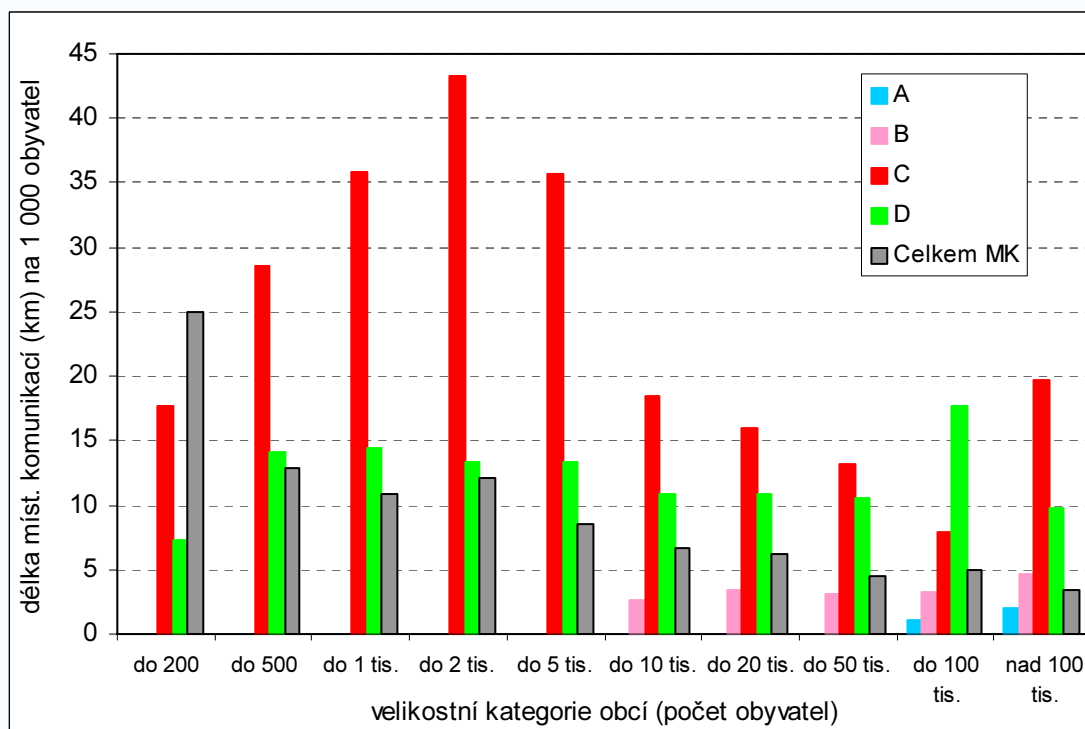
Z grafů podle velikostních skupin obcí vyplývá několik závěrů, které však nelze nijak přeceňovat – např. že největší podíl zklidněných ulic, cyklostezek a stezek pro pěší (třída D) je ve městech mezi 50 - 99 tis. obyvateli apod. To se objevuje i v grafu, v němž je délka místních komunikací relativizována na 1000 obyvatel (viz zelené sloupce).

S rostoucí velikostí obce (města) logicky klesá celková délka místních komunikací na jednoho obyvatele (místní komunikace jsou tedy ve větších městech více využívány), ale roste v přepočtu na plochu obce (pozor ale, plocha v celém územním obvodu obce není v těsné relaci s počtem obyvatel). Do určité míry zajímavý je pohled na relativní délky podle jednotlivých funkčních tříd – např. obslužných místních komunikací (třída C) na obyvatele je nejvíce v obcích od 1 do 2 tisíc obyvatel, takže by snad bylo možno říci, že jsou z tohoto „morfologického“ hlediska nejvíce extenzivní formou zástavby.

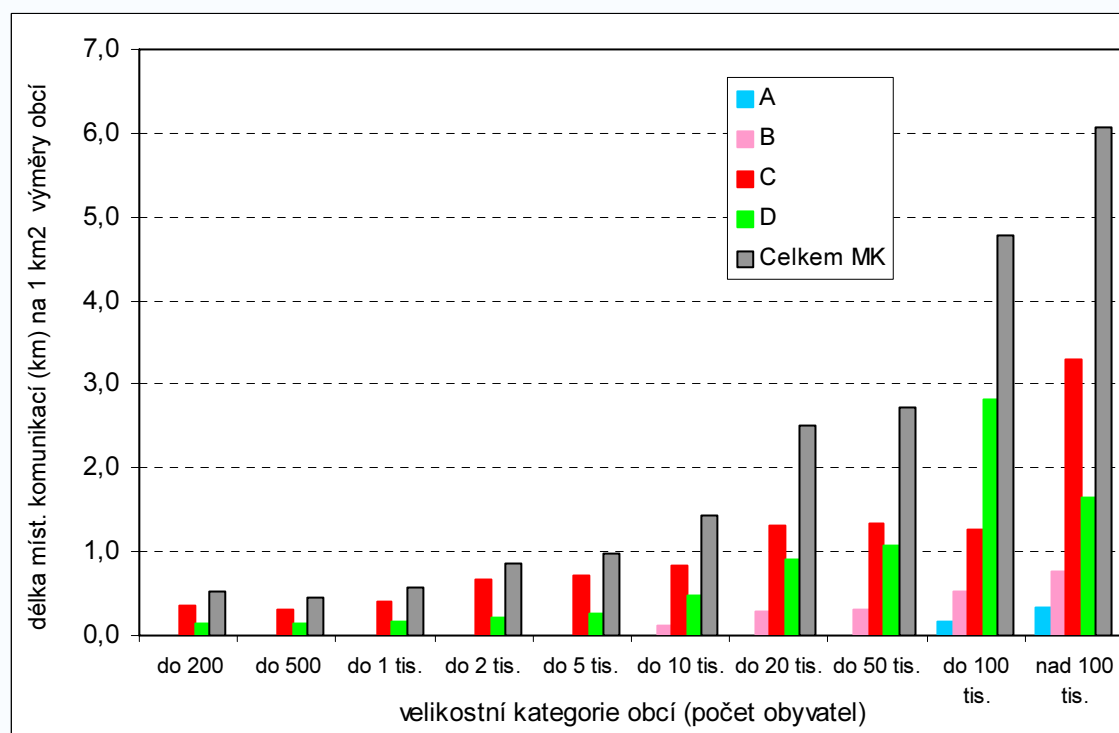
Graf 1: Podíl tříd místních komunikací ve velikostních skupinách obcí (dle počtu obyv.)



Graf 2: Relativní délka funkčních tříd místních komunikací na obyvatele



Graf 3: Relativní délka funkčních tříd místních komunikací na plochu



Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Česká republika	10 251 079	78 867	628	3 357	46 745	24 189	74 919
Praha hl. m.	1 181 610	496	408	453	2 133	636	3 630
Středočeský	1 158 108	11 015	0	364	6 438	3 045	9 847
Benešov	91 074	1 475	0	15	791	300	1 106
Beroun	78 458	662	0	13	503	161	677
Kladno	152 163	720	0	23	498	161	682
Kolín	90 552	744	0	27	378	183	588
Kutná Hora	73 602	917	0	66	381	109	556
Mělník	95 802	701	0	14	495	264	773
Mladá Boleslav	115 379	1 023	0	37	577	226	840
Nymburk	85 674	850	0	54	363	337	754
Praha - východ	117 107	755	0	28	671	408	1 107
Praha - západ	95 580	581	0	6	690	336	1 032
Příbram	110 014	1 692	0	51	741	416	1 208
Rakovník	52 703	896	0	30	350	144	524

Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd (pokračování)

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Jihočeský	627 766	10 057	0	130	4 360	1 964	6 454
České Budějovice	180 986	1 638	0	15	959	364	1 338
Český Krumlov	60 708	1 615	0	7	527	279	813
Jindřichův Hradec	92 752	1 944	0	15	677	296	988
Písek	70 144	1 127	0	38	493	167	698
Prachatice	51 470	1 375	0	18	521	163	702
Strakonice	69 539	1 032	0	19	591	524	1 134
Tábor	102 167	1 326	0	18	592	171	781
Plzeňský	551 528	7 561	0	72	3 296	1 237	4 605
Domažlice	58 748	1 123	0	2	437	240	679
Klatovy	87 629	1 946	0	0	710	227	937
Plzeň - město	178 064	261	0	30	449	245	724
Plzeň - jih	58 404	990	0	4	445	134	583
Plzeň - sever	71 111	1 287	0	0	550	184	734
Rokycany	45 823	575	0	1	336	120	457
Tachov	51 749	1 379	0	35	369	87	491
Karlovarský	304 274	3 315	41	164	1 186	773	2 164
Cheb	93 112	1 046	0	13	391	211	615
Karlovy Vary	117 783	1 515	41	116	436	341	934
Sokolov	93 379	754	0	35	359	221	615
Ústecký	823 173	5 335	64	303	3 043	1 969	5 379
Děčín	134 090	909	26	37	704	255	1 022
Chomutov	125 231	935	10	31	432	231	704
Litoměřice	114 848	1 032	0	90	584	469	1 143
Louny	85 936	1 118	0	16	499	233	748
Most	116 836	467	0	37	282	329	648
Teplice	127 599	469	19	48	335	273	675
Ústí n. Labem	118 633	404	9	44	207	179	439
Liberecký	429 031	3 163	11	140	2 558	1 586	4 295
Česká Lípa	102 592	1 073	0	5	632	141	778
Jablonec n. Nisou	88 387	402	6	23	616	300	945
Liberec	163 456	989	5	56	704	854	1 619
Semily	74 596	699	0	56	606	291	953
Královéhradecký	548 368	4 758	53	187	3 213	1 820	5 273
Hradec Králové	160 107	892	44	55	674	750	1 523
Jičín	77 306	887	0	26	526	215	767
Náchod	112 293	852	0	58	589	320	967
Rychnov n. Kněžnou	78 640	982	0	5	618	161	784
Trutnov	120 022	1 147	9	43	806	374	1 232

Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd (pokračování)

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Pardubický	506 024	4 518	0	199	2 866	1 418	4 483
Chrudim	103 266	993	0	11	659	293	963
Pardubice	160 603	880	0	49	545	390	984
Svitavy	104 557	1 379	0	18	659	370	1 047
Ústí n. Orlicí	137 598	1 267	0	121	1 003	365	1 489
Vysočina	510 767	6 796	0	88	3 308	1 474	4 870
Havlíčkův Brod	94 919	1 265	0	25	588	192	805
Jihlava	110 477	1 199	0	8	623	383	1 014
Pelhřimov	72 339	1 290	0	0	683	349	1 032
Třebíč	113 873	1 463	0	12	594	164	770
Žďár n. Sázavou	119 159	1 579	0	43	820	386	1 249
Jihomoravský	1 130 358	7 196	0	281	3 977	1 921	6 179
Blansko	104 525	863	0	21	534	221	776
Brno - město	366 757	230	0	144	621	229	994
Brno - venkov	189 223	1 499	0	0	892	372	1 264
Břeclav	112 920	1 039	0	28	420	251	699
Hodonín	157 711	1 099	0	56	568	324	948
Vyškov	86 763	876	0	8	377	208	593
Znojmo	112 459	1 591	0	24	565	316	905
Olomoucký	639 161	5 267	0	280	2 485	1 569	4 334
Jeseník	41 891	719	0	5	282	64	351
Olomouc	228 831	1 620	0	175	677	583	1 435
Prostějov	109 429	770	0	24	330	201	555
Přerov	134 265	845	0	60	543	396	999
Šumperk	124 745	1 313	0	16	653	325	994
Zlínský	590 142	3 963	32	180	2 678	1 138	4 028
Kroměříž	107 564	796	0	11	400	331	742
Uherské Hradiště	143 745	991	0	2	635	278	915
Vsetín	145 814	1 143	0	0	1 021	273	1 294
Zlín	193 019	1 034	32	167	622	256	1 077
Moravskoslezský	1 250 769	5 427	19	516	5 204	3 639	9 378
Bruntál	98 543	1 536	0	30	517	318	865
Frýdek - Místek	209 326	1 208	19	74	1 448	320	1 861
Karviná	276 660	356	0	127	781	1 757	2 665
Nový Jičín	151 835	882	0	85	776	267	1 128
Opava	176 653	1 113	0	36	759	307	1 102
Ostrava - město	337 752	332	0	164	923	670	1 757