

KOMENTÁŘ

8. 4. 2026

Dopravní infrastruktura v Ústeckém kraji k 1. 1. 2026

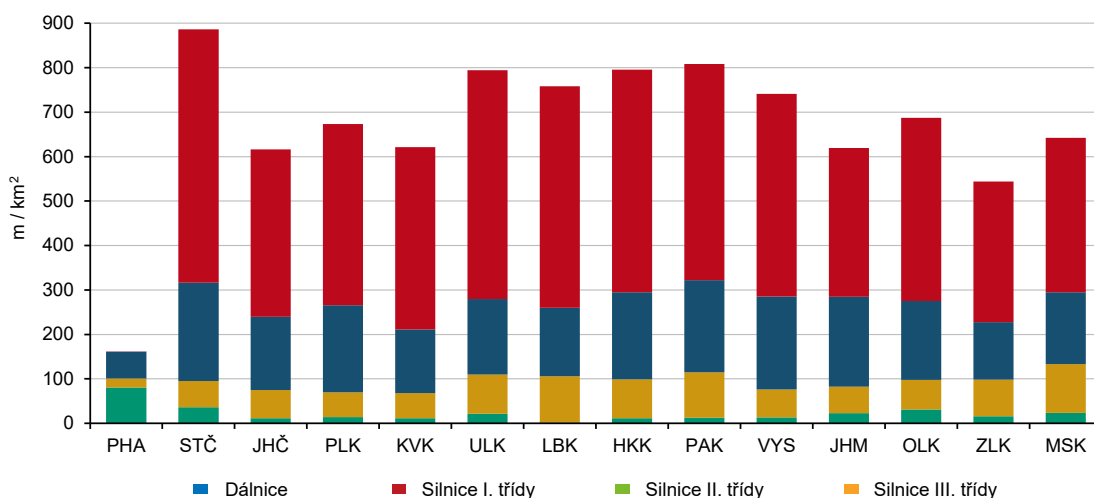
K 1. lednu 2026 bylo podle údajů Ředitelství silnic a dálnic na území Ústeckého kraje 4 242 km silnic a dálnic, z toho 116 km připadalo na dálnice, silnice I. třídy tvořily 470 km, silnice II. třídy pokrývaly 907 km, nejvíce kilometrů bylo tvořeno silnicemi III. třídy – 2 750 km.

Celková délka silnic a dálnic (nezahrnuje místní komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce a nejsou zařazené do celostátní silniční sítě, a účelové komunikace) v Česku pokrývala k 1. 1. 2026 celkem 56 020 km. Nejrozšířenější pozemní komunikací byly silnice III. třídy, které zaujímaly 34 222 km, tj. 61,1 % z celkové délky silnic a dálnic. Druhé nejrozšířenější byly silnice II. třídy (14 548 km, tj. 26,0 %), třetí nejrozšířenější byly silnice I. třídy s 5 700 kilometry (10,2 %). Dálnice představovaly pouze 2,8 % celkové délky silnic a dálnic a rozkládaly se na 1 551 km.

V mezikrajo­vém srovnání měl nejdelší silniční a dálniční síť Středočeský kraj (9 690 km), na republikové rozloze pozemních komunikací se podílel 17,3 %, druhý v pořadí byl Jihočeský kraj (6 201 km) s podílem 11,1 %. Ústecký kraj zaujímal se 7,6 % šesté nejvyšší místo.

Z hlediska relativního ukazatele – hustoty silniční sítě, což je přepočet délky silnic a dálnic na rozlohu kraje, zaujímal Ústecký kraj hodnotou 794,6 m/km² čtvrtou nejvyšší pozici po Středočeském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji (886,7 resp. 808,5 resp. 795,4 m/km²). Naproti tomu nejmenší hustotu silnic a dálnic vykazovalo hlavní město Praha (161,3 m/km²), kde velká část komunikací slouží převážně místní dopravě.

Graf 1 Hustota silnic a dálnic na 1 kilometr čtvereční podle krajů k 1. 1. 2026



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

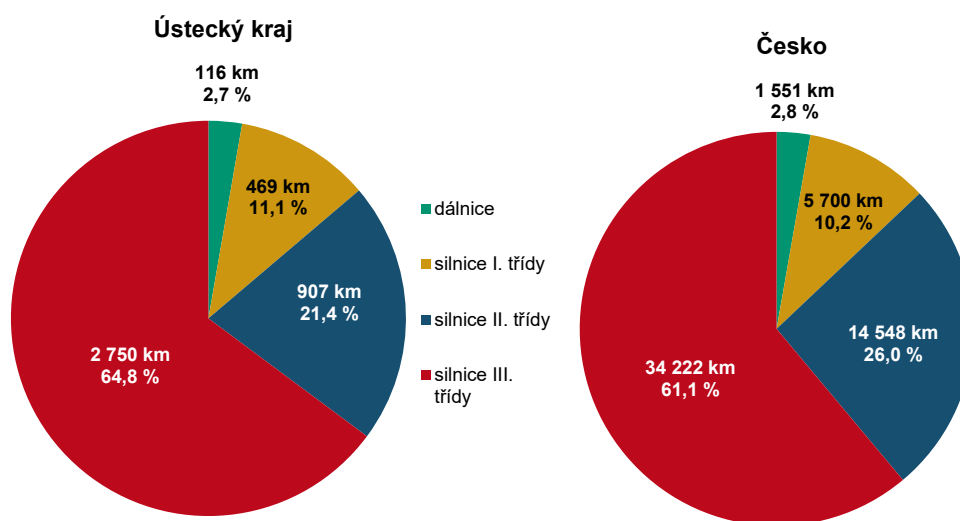
KOMENTÁŘ

Porovnáním délky silniční sítě na 1 000 obyvatel středního stavu byl silnicemi a dálnicemi nejvíce zasíťovaný Kraj Vysočina (9,8 km), na druhém místě se umístil Jihočeský kraj s 9,5 km. Nejmenší hustotu vykazuje hlavní město Praha (0,1 km), zasíťování Ústeckého kraje bylo s 5,3 km na tisíc obyvatel páté nejnižší, nižší hustotu kromě zmíněné Prahy měli ještě v Moravskoslezském, Jihomoravském a Zlínském kraji (3,0 resp. 3,6 resp. 3,7 km).

Z pohledu okresů Ústeckého kraje bylo nejvyšší zasíťování na tisíc obyvatel na Lounsku (9,7 km), následovaly okresy Ústí nad Labem (8,5 km), Litoměřice (7,9 km) a Teplice (6,8 km), v okresech Chomutov, Děčín a Most evidovali na 1 tisíc obyvatel méně než 6 km silnic a dálnic.

Dálniční a silniční síť v **Ústeckém kraji** dosáhla k 1. lednu 2026 celkové délky 4 242 km a byla šestá nejdelší mezi kraji. Z hlediska struktury zaujímaly nejvyšší podíl silnice III. třídy, a to 64,8 % (2 750 km), druhou nejrozšířenější komunikací v kraji byly silnice II. třídy s 21,4 % (907 km). Silnice I. třídy zaujímaly 11,1 % (470 km), dálnice se na celkové délce silnic a dálnic Ústeckého kraje podílely 2,7 % (116 km). V porovnání s celorepublikovou strukturou silniční sítě je patrné, že v Ústeckém kraji se nacházel vyšší podíl silnic I. a III. třídy a nižší podíl dálnic a silnic II. třídy.

Graf 2 Silniční síť k 1. 1. 2026



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

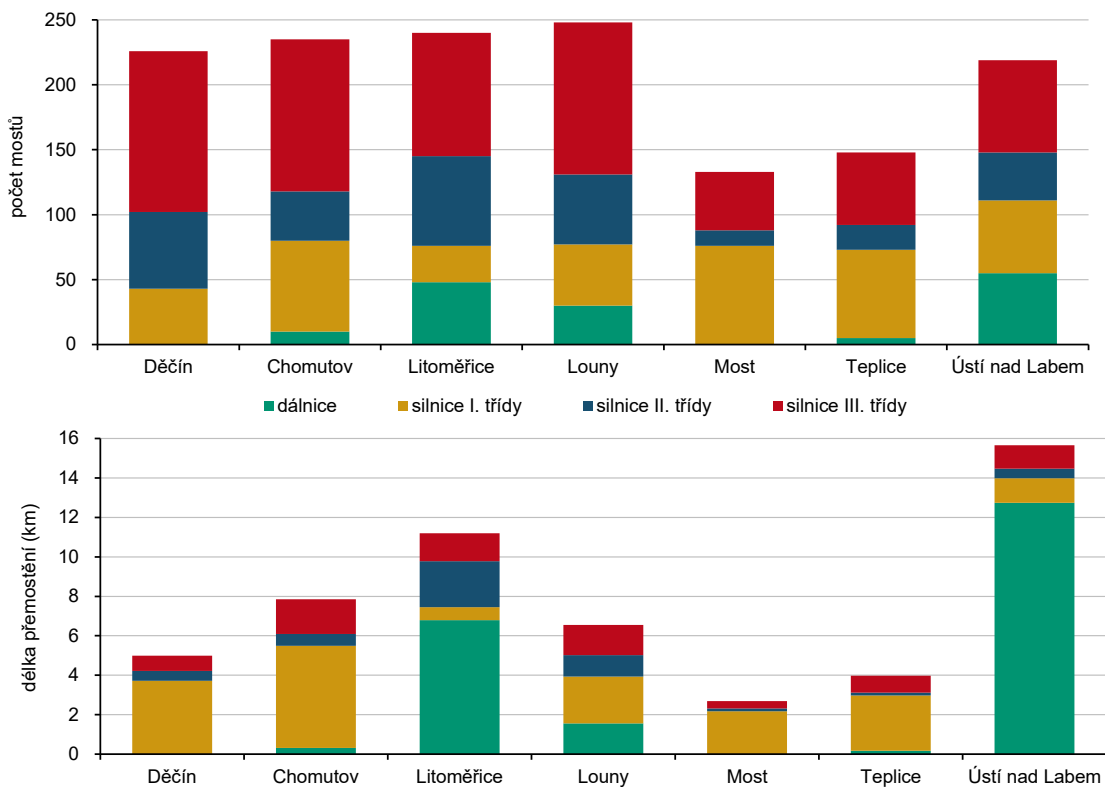
Nejdelší silniční a dálniční sítě disponovali v okresech Litoměřice a Louny (964 resp. 940 km). Nejvyšší podíl silnic III. třídy na celkové délce silnic a dálnic daného regionu se vyskytoval v okrese Litoměřice (67,8 %), následoval okres Teplice (67,5 %). Podíl silnic II. třídy byl nejrozšířenější v okresech Louny a Děčín (23,6 resp. 23,4 %). Z meziregionálního pohledu měl nejvyšší podíl silnic I. třídy okres Most (23,4 % celkové délky silnic okresu). Podíl dálnic z celkové délky dálniční a silniční sítě příslušného okresu byl nejvyšší v okrese Ústí nad Labem (7,9 %), následovaly okresy Litoměřice a Louny (shodně 3,7 %). Komunikace dálničního typu se nevyskytovaly v okresech Děčín a Most.

KOMENTÁŘ

Z hlediska konstrukce vozovky silnic a dálnic převažovaly ve všech krajích plochy s asfaltovým krytem, ve třech krajích – Karlovarském, Ústeckém a Libereckém – jejich podíl překračoval 99 %. Nejnižší podíl zaujímaly silnice s asfaltovým povrchem v hlavním městě Praze (82,8 %), naproti tomu se zde vyskytoval nejvyšší podíl silnic s betonovým povrchem (17,2 %). V ostatních krajích byl podíl vozovky s betonovým krytem pouze marginální – maximálně 2,3 % shodně v Olomouckém a Moravskoslezském kraji, v Ústeckém kraji představoval 0,2 %. V menší míře silnice pokrývaly i další různé povrchy, jako např. dlážděný, štěrkový, živičný apod.

V celém Česku se na silnicích a dálnicích nacházelo celkem 18 387 mostů o celkové délce 469 867 m. Průměrný silniční most v Česku je tedy dlouhý 25,6 m. Nejdelší průměrnou délkou silničního mostu z tohoto pohledu evidují v hlavním městě Praze (118,1 m), nejkratší v Kraji Vysočina, kde most dosahuje v průměru délky 15,5 m. Na ústeckých silnicích a dálnicích se k 1. 1. 2026 nacházelo **1 449 mostů** o celkové délce 52 908 metrů, na jedem most v průměru připadalo 36,5 m, tj. třetí nejvyšší hodnota po zmíněné Praze a Moravskoslezském kraji (38,1 m). Nejvíce mostů bylo v okresech Louny a Litoměřice (248 resp. 240), naproti tomu nejméně mostů s nejkratší délkou se nacházelo na okrese Most (133 mostů, celková délka 2 691 m). Nejvyšší délku zaujímaly mosty v okresech Ústí nad Labem a Litoměřice byly z vnitroregionálního pohledu nejdelší (15 662 resp. 11 197 m).

Graf 3 Silniční mosty a délka přemostění podle třídy komunikace a okresů k 1. 1. 2026

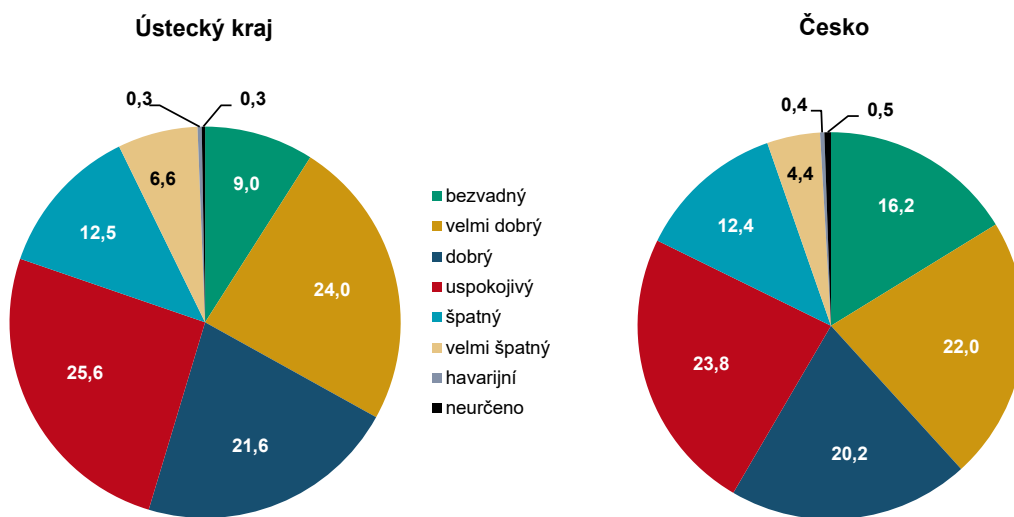


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

KOMENTÁŘ

Dle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby (bere se v úvahu horší stav) rozeznáváme u mostů škálu 7 stavů – od bezvadného, přes velmi dobrý, dobrý, uspokojivý, špatný, velmi špatný až po havarijní.

Graf 4 Mosty podle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby k 1. 1. 2026 (podíl na území v %)



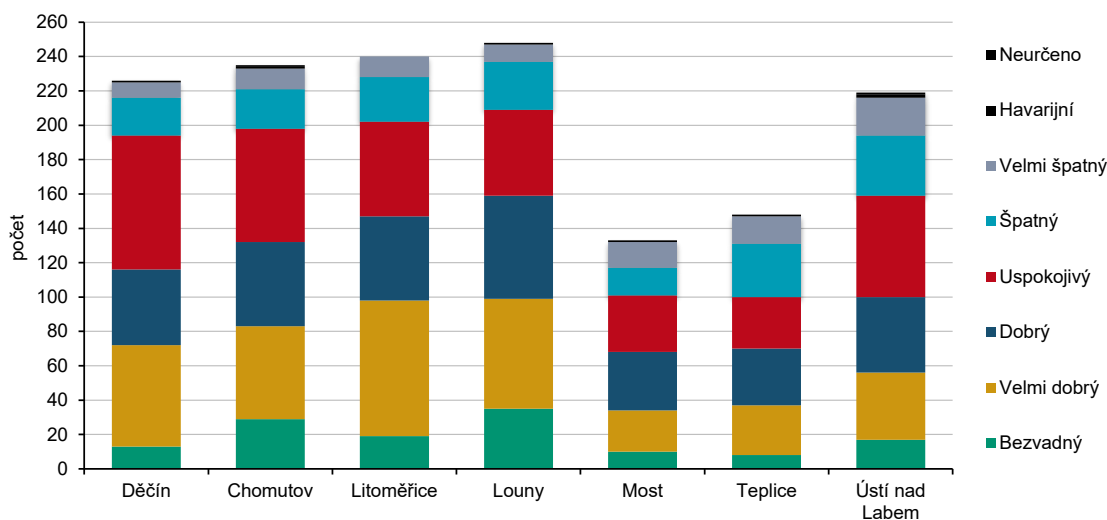
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Z předchozího grafu je patrné, že v Ústeckém kraji se nacházel nižší podíl mostů v bezvadném stavu –o 7,2 procentních bodů (p. b.) a mírně nižší podíl v havarijním stavu než v celém Česku. Podíl mostů dle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby ve stavu velmi dobrý, dobrý, uspokojivý, špatný i velmi špatný byl naopak vyšší v Ústeckém kraji.

Z celkového počtu mostů jich bylo v Ústeckém kraji 131 bezvadných a tvořily 9,0 %. Nejvíce mostů v bezvadném stavu bylo v okresech Louny (35, tj. 26,7 % z celkového počtu mostů v bezvadném stavu v kraji), Chomutov (29, tj. 22,1 %) a Litoměřice (19, tj. 14,5 %). Naproti tomu v havarijním stavu bylo v kraji 5 mostů (0,3 %) – po jednom v okresech Chomutov, Louny a Teplice, 2 mosty v okrese Ústí nad Labem. Ve velmi špatném stavu bylo v kraji celkem 96 mostů (6,6 % mostů v kraji). Nejvíce se jich nacházelo v okrese Ústí nad Labem – 22, což představovalo 22,9 % z celkového počtu mostů ve velmi špatném stavu v kraji, a v okresech Teplice – 16 mostů (16,7 %) a Most – 15 mostů (15,6 %). Nejméně mostů ve velmi špatném stavu bylo v okresech Děčín – 9 mostů (9,4 %) a Louny – 10 mostů (10,4 % z celkového počtu v kraji).

KOMENTÁŘ

Graf 5 Mosty podle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby v okresech Ústeckého kraje k 1. 1. 2026



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na začátku ledna 2026 se v Ústeckém kraji nacházelo celkem **264 železničních přejezdů**, z toho 14 křížilo silnice I. třídy, 73 silnice II. třídy a 177 se jich nacházelo na silnicích III. třídy, žádný přejezd se nenacházel na dálnicích. Na celkovém počtu železničních přejezdů v Česku (2 443) se kraj podílel 10,8 % a byl po Středočeském kraji (524 přejezdů, podíl 21,4 %) druhý nejvyšší. Druhý nejvyšší mezi kraji byl i co se týká železničních přejezdů přes silnice II. a III. třídy – 11,4 resp. 10,9 %, v obou případech to bylo rovněž po Středočeském kraji (19,5 resp. 23,4 %) Na silnicích I. třídy představoval podíl železničních přejezdů kraje na Česku 7,7 % a byl sedmý nejnižší.

Nejvíce železničních přejezdů měly okresy Louny a Litoměřice (67 resp. 65). Nejméně přejezdů bylo na území okresů Most a Ústí nad Labem (12 resp. 13). Na silnicích I. třídy bylo nejvíce přejezdů evidováno v okrese Děčín (6), žádný železniční přejezd se u této kategorie silnic nenacházel v okrese Teplice. Na silnicích II. třídy bylo nejvíce přejezdů v okresech Louny a Děčín (22 resp. 21), nejméně v okrese Most (2). Na silnicích III. třídy evidovali nejvíce přejezdů v okresech Litoměřice a Louny (50 resp. 44), nejméně pak v okrese Ústí nad Labem (5). Dálnice na území Ústeckého kraje nekřížil žádný železniční přejezd.

Na území kraje bylo k 1. 1. 2026 evidováno celkem **423 podjezdů**, z toho 94 (22,2 %) se jich nacházelo na krajských dálnicích, 125 (29,6 %) na silnicích I. třídy, 69 (16,3 %) na silnicích II. třídy a nejvyšší podíl (31,9 %) na celkovém počtu podjezdů v kraji byl na silnicích III. třídy, což představovalo 135 podjezdů. Na celkovém počtu podjezdů silnic v Česku (4 012) se Ústecký kraj podílel 10,5 % a byl třetí nejvyšší po krajích Středočeském (633 podjezdů, podíl na ČR 15,8 %) a Moravskoslezském (497 podjezdů, 12,4 % na ČR). Třetí v pořadí se Ústecký kraj umístil na silnicích II. třídy rovněž pod Středočeském a Moravskoslezským kraji, druhé pořadí obsadil Ústecký kraj u podjezdů silnic I. a III. třídy, u silnic I. třídy to bylo po Moravskoslezském kraji a u silnic III. třídy po Středočeském kraji. Podíl podjezdů dálnic na celkovém republikovém počtu (1 432) představoval v kraji 6,6 % a byl šestý nejvyšší.

KOMENTÁŘ

Z vnitroregionálního pohledu bylo nejvíce podjezdů v okresech Chomutov a Ústí nad Labem (82 resp. 81). Nejméně jich bylo evidováno v okrese Děčín (28). Na dálnicích bylo nejvíce podjezdů v okresech Louny a Litoměřice (30 resp. 26), na silnicích I. třídy bylo nejvíce podjezdů evidováno v okresech Most a Chomutov (36 resp. 35). Na silnicích II. třídy bylo nejvíce podjezdů v okrese Ústí nad Labem (33), žádný podjezd se nenacházel v okrese Louny. Na silnicích III. třídy evidovali nejvíce podjezdů v okrese Teplice (30), nejméně v okrese Ústí nad Labem (9).

Provozní **délka železničních tratí** podle stavu ke konci roku 2024, kdy máme k dispozici údaje, dosáhla za celé Česko 9 514 km. V Ústeckém kraji představovala celková provozní délka železničních tratí 1 078 km a byla druhá nejvyšší po Středočeském kraji (1 452 km). Na republikové délce železničních tratí se Ústecký kraj podílel 11,3 %, což byla druhá nejvyšší pozice po Středočeském kraji (15,3 %). Hustota železniční sítě za celou republiku představovala 120,6 m na km² rozlohy republiky. Nej hustší železniční síť mělo hlavní město Praha (423,9 m/km²), druhá nejvyšší hustota železniční sítě se nacházela v našem kraji a představovala 202,0 m/km². Hustotu železniční sítě nižší než 100 m/km² měly 4 kraje – Vysočina (84,9 m/km²), Zlínský (90,1 m/km²), Plzeňský (94,8 m/km²) a Jihočeský (95,0 m/km²).

Vodní cesty slouží v České republice převážně k dopravě osobními loděmi a ke sportovní plavbě (od roku 2015 vč. cest na nádržích a jezerech třídy 0 a bez klasifikace). Celková délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu činila v Česku k 31. 12. 2024 celkem 726,2 km. Délka splavných vodních cest v Ústeckém kraji je od roku 2009, kdy máme k dispozici údaje, neměnná a dosahuje 99,4 km. V mezikrajovém srovnání představuje po celou dobu zjišťování třetí nejvyšší hodnotu. Nejdélší splavné vodní cesty vykazuje Středočeský kraj (237,2 km), následuje Jihočeský kraj se 145,0 km. Na opačném konci žebříčku se umístil Olomoucký kraj, který ke konci roku 2024 disponoval 2,0 km splavných vodních toků, druhé a třetí nejnižší místo obsadily Karlovarský a Moravskoslezský kraj (6,0 resp. 5,5 km).

Metodické vysvětlivky:

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, vč. pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnost. Dělí se na:

Dálnice jsou pozemní komunikace určené pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly a budované bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a se směrově oddělenými jízdními pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Podle svého určení a dopravního významu se rozdělují na dálnice I. a II. třídy.

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se člení na silnice I. (určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu), II. (určena pro dopravu mezi okresy)

KOMENTÁŘ

a III. třídy, určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace (vč. úseků ve městech a obcích zařazených do silniční sítě).

*Dále rozeznáváme ještě **místní komunikace**, což jsou veřejně přístupné pozemní komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce, a **účelové komunikace** sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.*

Provozní délka **železničních tratí** je délka průběžných kolejí. Nezapočítávají se do ní ostatní dopravní a manipulační koleje.

Celková délka splavných **vodních cest** zahrnuje rovněž cesty na nádržích a jezerech třídy 0 a bez klasifikace, sloužící převážně k dopravě osobními loděmi a sportovní plavbě.

Kontakt:

Růžena Funková
Krajská správa ČSÚ v Ústí nad Labem
Tel.: 605 452 027
E-mail: ruzena.funkova@csu.gov.cz

Další informace týkající se silniční infrastruktury najdete na [Portálu ŘSD](#). Data o železniční síti přebírá ČSÚ ze [Správy železnic](#) a data o vodních cestách ze [Státní plavební správy](#).