

## CESTY I., II. A III. TRIEDY

### Rozdelenie cestných komunikácií

Rozdelenie cestných komunikácií z hľadiska dopravného významu cestnej siete vyplýva z aktualizovanej STN 736101. Na rozdelenie cestných komunikácií z hľadiska dopravného významu nadväzuje návrh nového číslovania ciest ( pozri ďalej ).

a) Podľa dopravného významu (v zmysle STN 736101) sa cestné komunikácie delia na:

- diaľnice „D“
- rýchlostné cesty „R“
- cesty I. triedy
- cesty II. triedy
- cesty III. triedy

Na základe medzinárodných dohôd tvorí časť cestných komunikácií medzinárodnú cestnú sieť, ktorá je označovaná ako „E“ (E 50, E 75, ...a pod.).

Priestorové usporiadanie a návrhové parametre a tým aj príslušné kategórie medzinárodnej cestnej komunikácie sú v tomto prípade viazané prijatými podmienkami medzinárodných dohôd.

b) Podľa charakteru premávky sa cestné komunikácie delia na :

- cesty s neobmedzeným prístupom (C)
- cesty s obmedzeným prístupom: - diaľnice (D)
- rýchlostné cesty (R)

c) Členenie cestnej siete podľa vlastníctva a majetkovej správy:

Cesty I. triedy sú až na ďalej uvedené výnimky vo vlastníctve a správe štátu (výkon správy zabezpečuje SSC). Na území Bratislavy sú vo vlastníctve a správe mesta.

Cesty II. a III. triedy sú vo vlastníctve a správe samosprávnych krajov (VÚC), na území Bratislavy sú vo vlastníctve a v správe mesta, na území mesta Košice sú cesty II. a III. triedy vo vlastníctve a v správe mesta Košice.

Vznikom Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. (NDS a.s.) dňom 1.2.2005 prešli diaľnice, rýchlostné cesty a časť ciest I. triedy do jej vlastníctva a správy.

Vymedzené úseky ciest prechádzajúce hraničnými priechodmi sú ešte vo vlastníctve Colnej správy.

S rozdelením cestných komunikácií podľa dopravného významu priamo súvisí aj stanovovanie základných kategórií a dovoľených maximálnych jazdných rýchlostí na jednotlivých cestných komunikáciách.

Rámcová kategorizácia cestných komunikácií je daná STN 736101 nasledovne:

Cesty I. triedy	C 22,5 / 100, 80 a 70; C 11,5 / 80, 70 a 60; C 9,5 <sup>a)</sup> / 80, 70 a 60;
Cesty II. triedy	C 22,5 / 100, 80 a 70; C 11,5 / 80, 70 a 60; C 9,5 / 80, 70 a 60; výnimočne C 7,5 <sup>a)</sup> / 70 , 60 a 50;
Cesty III. triedy <sup>a)</sup>	C 11,5 / 80, 70 a 60; C 9,5 / 80, 70 a 60; C 7,5 / 70, 60 a 50; C 6,5 / 60, 50;

Poznámka: <sup>a)</sup> *Nepoužívajú sa na medzinárodných cestách.*

Všetky kategórie cestných komunikácií podrobne uvádza STN 736101 „Projektovanie ciest a diaľnic.

### Úseky medzinárodnej cestnej siete „E“

- E 50: ( D1, I/50, I/61, I/11, I/18, I/18A, I/68 ) štátna hranica ČR / SR – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Michalovce – štátna hranica SR / UA;
- E 58: ( I/61, I/2, D1, I/51, I/65, I/50 ) štátna hranica SR / A – Bratislava – Nitra – Zvolen – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice – Michalovce – štátna hranica SR / UA;
- E 65: ( D2, I/2 ) štátna hranica SR / ČR – Bratislava – štátna hranica SR / MR;
- E 71: ( I/50, I/68 ) Košice – štátna hranica SR / MR;
- E 75: ( I/11, I/18, I/61, D1, I/2, D2 ) štátna hranica SR / ČR – Čadca – Žilina – Považská Bystrica – Trenčín – Trnava – Bratislava – štátna hranica SR / MR;
- E 77: ( I/59, I/18, I/50, I/66 ) štátna hranica SR / MR – Zvolen – Banská Bystrica – Dolný Kubín – štátna hranica SR / PR;
- E 371: ( I/18, I/73 ) Prešov – Svidník – štátna hranica SR / PR;
- E 442: ( I/18 ) štátna hranica SR / ČR – hranica okresov Čadca / Bytča – Žilina;
- E 571: ( D1, I/51, I/65, I/50, I/50 K ) Bratislava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice;
- E 572: ( D1, I/50 ) križ. D1 s cestou I/50 okr. Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom ;
- E 575: ( D1, I/63, II/586, II/506 ) Bratislava – Dunajská Streda – štátna hranica SR / MR;

### Charakteristika cestných komunikácií

*„Cesty – cestné komunikácie určené na vzájomné dopravné spojenie medzi sídelnými útvarmi alebo ich záujmovým územím, medzi regiónmi, príp. krajinami a okresmi, s mimoúrovňovými a úrovňovými križovatkami; môžu byť s neobmedzeným a obmedzeným prístupom, alebo s obmedzeným pripojením.*

Cesty prechádzajúce z územia nášho štátu na územie susediaceho štátu a naopak, by mali byť na rovnakej kvalitatívnej úrovni s pohľadu kategórie cesty a technických parametrov.

*„Cesty I. triedy – cesty, ktoré majú význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu. Zabezpečujú bez prerušenia vzájomné prepojenia sídiel krajov a prepojenia hraničných priechodov“.*

Cesta I. triedy môže začínať a končiť na štátnej hranici, alebo na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu ( diaľnici, rýchlostnej ceste, ceste I. triedy). Začiatok staničenia je na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu ( cesta nižšieho čísla ).

Rozsah cestnej siete I. triedy predstavuje k 1.1. 2005 - **3263,284 km**, čo je **18,76%** z celkového rozsahu cestnej siete.

Základnou kategóriou pre cesty I. triedy je kategória C11,5/80,70,60. V prípade že táto dvojpruhová kategória svojou výkonnosťou nepostačuje, použije sa štvorpruhová kategória C22,5/100,80,70.

Kategória C11,5 sa bezvýhradne ako minimálne šírkové usporiadanie používa u ciest s medzinárodnou dopravou označenej ako „E“ ( E50, E65, E77 atď. ). U ostatných ciest I. triedy je možné použiť i kategóriu C 9,5 v prípade, že táto postačuje pre návrhové obdobie.

Pri voľbe kategórie a návrhovej rýchlosti je potrebné vziať do úvahy samozrejme plánovaný rozvoj územia, investičné náklady a prípadnú homogenitu ťahu v priečnom usporiadaní nadväzne na susedné úseky, resp. priečne usporiadanie celého ťahu. Uvedené zásady platia i pri rozhodovaní o šírkovom usporiadaní pri sólo rekonštrukciách mostných objektov.

Z charakteristiky ciest I. triedy vyplýva, že by mali vzhľadom na technické parametre zabezpečovať rýchlu a bezpečnú, najmä tranzitnú dopravu a obchádzať najmä mestá a obce, s cieľom minimalizovať negatívny účinok exhalátov a hluku z dopravy.

Pri zvažovaní požiadaviek na obchvaty miest a obcí u ciest I. triedy je nevyhnutné vziať do úvahy vplyv už vybudovanej diaľnice či rýchlostnej cesty, resp. plánovaný čas ich realizácie, a z tohto pohľadu posúdiť opodstatnenosť a efektívnosť takejto investície pri doprave, ktorá zostala, resp. zostane na ceste I. triedy. Iná situácia je u tých ciest I. triedy, v koridoroch ktorých nie je v blízkej budúcnosti plánovaná nadštandardná cestná sieť, alebo nie je v koncepcii uvažovaná vôbec a teda nie je predpoklad prerozdelenia dopravy.

**„Cesty II. triedy – cesty, ktoré majú význam najmä pre dopravu medzi krajinami a okresmi. Zabezpečujú vzájomné prepojenie miest okresného významu“.**

Cesty II. triedy môžu začínať a končiť na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla). Začiatok staničenia je vždy na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla).

Rozsah cestnej siete II. tried predstavuje k 1.1.2005 – **3 729,028 km**, čo predstavuje **20,97 %** z celkového rozsahu cestnej siete.

Základnou kategóriou pre cesty II. triedy je kategória C 9,5/80,70,60. V prípade že táto svojou výkonomnosťou nepostačuje, je možné použiť kategóriu C 11,5/80,70,60, prípadne až štvorpruhovú kategóriu C 22,5/100,80,70, t.j. detto ako u ciest I. triedy.

Cesty II. triedy po pretriedení v roku 2003 (pred ich delimitáciou na VÚC) už neplnia funkciu medzinárodných cestných ťahov („E“), túto funkciu prevzali cesty vyššieho dopravného významu, počnúc cestami I. triedy.

Z charakteristiky ciest II. triedy vyplýva, že môžu obchádzať mestá a obce v prípadoch ak značná časť dopravy má tranzitný charakter. Obdobne ako u ciest I. triedy, je potrebné analyzovať pred rozhodnutím o preložke – obchvate aká je skladba dopravného prúdu a vplyv ostatnej cestnej siete na jeho skladbu a intenzitu a posúdiť i ekonomickú efektívnosť prípadnej preložky.

U značnej časti ciest II. triedy pre pomerne nízku intenzitu dopravy a tým nízku ekonomickú efektívnosť neprichádza preložka či obchvat do úvahy.

Obdobne ako u ciest I. triedy je pri uvažovaných rekonštrukciách mostných objektov a úsekov ciest potrebné vziať do úvahy nielen súčasný, ale i plánovaný výhľadový stav cestnej siete ako i rozvoj územia (priemyselné parky a pod.).

**„Cesty III. triedy – cesty, ktoré majú spravidla miestny význam.“**

**Spájajú obce s cestou I. alebo II. triedy, ak obce ležia mimo nich a dopĺňajú cestnú sieť ekonomicky a dopravne zdôvodnenými cestnými prepojeniami“.**

Cesty III. triedy nemôžu súčasne začínať a končiť v zastavanom území, alebo v území určenom na súvislé zastavanie tej istej obce.

Cesta III. triedy môže a) začínať iba na : na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy,

b) končiť : na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy a v ktoromkoľvek mieste intravilánu a extravilánu.

Začiatok staničenia je vždy na ceste z ktorej odbočuje, t.j. menšieho čísla a vyššieho dopravného významu.

Rozsah ciest III. triedy predstavuje k 1.1.2005 – **10 393,853 km**, čo predstavuje **58,48%** z celkového rozsahu cestnej siete.

Základnou kategóriou ciest III. triedy je kategória C 7,5/70,60,50, ktorá vyhovuje prevažnej väčšine ciest v tomto zatriedení. Nadväzne na požadovanú výkonnosť je možné v zmysle STN 736101 uvažovať i s kategóriou C 11,5/80,70,60, alebo C 9,5/80,70,60 a naopak výnimočne i s nižšou kategóriou C 6,5/60,50.

Dopravnou funkciou ciest III. triedy je ako je už uvedené, pripájať obce na cestnú sieť vyššieho dopravného významu. Ide teda o dopravu zdrojovú a cieľovú. Z uvedeného dôvodu obchvaty miest a obcí u ciest III. triedy nie sú aktuálne pre ich neopodstatnenosť.

### **Malé okružné križovatky**

V posledných niekoľkých rokoch výrazne narastajú požiadavky na realizáciu neriadených, úrovňových malých okružných križovatiek a to ako u novostavieb, tak u rekonštrukcií súčasných prevádzkovaných križovatiek.

Ich veľkou výhodou je záber malej plochy, možnosť estetickej úpravy najmä zeleného streda križovatky, porovnateľná dopravná výkonnosť s ostatnými typmi úrovňových križovatiek, resp. až dvojnásobná kapacita v porovnaní s jednoduchými priesečnými neriadenými križovatkami, nízke prevádzkové náklady na rozdiel napr. od svetelne riadených križovatiek, vyššia dopravná bezpečnosť spravidla so zanedbateľnými následkami prípadnej dopravnej nehody a nízke zriaďovacie – investičné náklady. Súčasne pôsobia ako retardér na ceste a znížením rýchlosti vozidiel vstupujúcich do križovatky a vystupujúcich z nej, zvyšujú bezpečnosť a znižujú dopravnú nehodovosť nielen v samotnej križovatke, ale i na úsekoch ciest pred a za križovatkou.

Pre tieto výhody je preto tendencia používať ich všade, t.j. univerzálne (samozrejme s výnimkou diaľnic, rýchlostných ciest a rýchlostných komunikácií), čo nemožno považovať za správne.

Malé okružné križovatky sú určené predovšetkým pre križovatky v intraviláne, resp. na cestách pred ich vstupom do miest a obcí, t. j. na hranici intravilánu a extravilánu, keďže ako už bolo uvedené, pôsobia ako retardér a znižujú rýchlosť vozidiel vstupujúcich do miest a obcí. Je možné ich použiť aj v extraviláne na cestách III. triedy i na cestách II. triedy, pokiaľ tieto nie sú zaťažené vysokou intenzitou dopravy s prevládajúcou tranzitnou dopravou.

Nehodia sa na 4-pruhových zberných komunikáciách v intraviláne jednoducho preto, lebo dopravná výkonnosť štvorpruhu je vyššia ako výkonnosť malej okružnej križovatky, ktorá má len jeden jazdný pruh.

Nie sú vhodné na cestách I. triedy v extraviláne, ktoré sú určené pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu. Zriaďovanie malých okružných križovatiek na cestách I. triedy s cestami nižšieho dopravného významu a s podstatne nižšou intenzitou dopravy má negatívny dopad na narastanie prepravného času cestnej dopravy, ktorý je prioritou najmä pre tranzitnú kamiónovú a nákladnú dopravu. V súčasnej dobe a ešte dlho i v budúcnosti budú cesty I. triedy plniť funkciu nosnej cestnej siete, ktorá zabezpečuje veľkú väčšinu dopravných výkonov odohrávajúcich sa na celej cestnej sieti SR. Iná situácia nastane po vybudovaní celej siete diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré prevezmú z väčšiny dnešných ciest I. tried funkciú medzinárodných cestných ťahov a vnútroštátnej diaľkovej dopravy. Kým sa tak stane, je potrebné zabezpečovať čo najvyššiu priepustnosť ciest I. tried a to v prípade nevyhnutnosti i budovaním mimoúrovňových križovatiek. Malé okružné križovatky v extraviláne na cestách

I. triedy sú síce výhodným ekonomickým riešením, ale z uvedených dôvodov nepostačujúcim až nevyhovujúcim dopravným riešením.

Malé okružné križovatky, ktoré boli doposiaľ u nás realizované, boli projektované podľa technických noriem či predpisov susediacich štátov, keďže ešte nebol k dispozícii náš záväzný technický predpis. V súčasnej dobe je už MDPT SR s platnosťou od novembra 2004 vydaný technický predpis pre „Projektovanie okružných križovatiek na cestách a miestnych komunikáciách“, ktorý zjednocuje projektovú prípravu týchto križovatiek na cestách v správe štátu, NDS a.s., miest, ako i v správe samosprávnych krajov.

### **Úrovňové neriadené križovatky – ľavé odbočenia**

Rozhodujúcim faktorom, ktorý výrazným spôsobom ovplyvňuje výkonnosť úrovňovej neriadenej križovatky a jej bezpečnosť, je ľavé odbočenie z hlavnej cesty, ktoré je väčšinou riešené v spoločnom jazdnom pruhu s priamym smerom. Vozidlo odbočujúce vľavo, tým že dáva prednosť vozidlám idúcim v protismere, obmedzuje jazdu vozidiel idúcich za ním až po ich úplné zastavenie. Táto skutočnosť je príčinou vzniku kolón vozidiel v tomto smere a častých dopravných nehôd, vrátane skupinových dopravných nehôd vozidiel idúcich za sebou, ktoré sú nútené nečakane prudko znížiť rýchlosť až zastaviť a vyčkať, kým vozidlo pred nimi dokončí ľavé odbočenie. Ako už bolo uvedené, nie všade v extraviláne je vhodné riešenie okružnou križovatkou. Jedným z možných riešení je zriadenie samostatného jazdného pruhu v križovatke pre ľavé odbočenie. Väčšinou ide o investične nenáročné riešenie, ktoré je možné v prípade, že sa jedná o pozemok vo vlastníctve správcu cesty, realizovať aj samotným správcom cesty v rámci údržby a opráv. Realizáciou samostatných jazdných pruhov pre ľavé odbočenia sa zvýši plynulosť jazdy prechádzajúcich vozidiel, bezpečnosť na križovatke, skráti sa prepravný čas vozidiel a zvýši sa výkonnosť križovatky. Až po vyčerpaní takýchto ekonomicky nenáročných riešení a posúdení dopravnej výkonnosti by sa malo pristupovať k zdôvodneným stavebno – technickým a ekonomicky náročnejším riešeniam križovatiek.

Dopravno – inžinierske a technické podmienky pre posúdenie potreby a spôsobu realizácie ľavých odbočení samostatným jazdným pruhom v križovatke určuje STN 736102 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“.