

ROZBOROVÁ ÚLOHA (RÚ) RVT 2011

USPORIADANIE CESTNEJ SIETE, ÚSTREDNÁ TECHNICKÁ EVIDENCIA CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ – ANALÝZA PROCESOV SÚVISIACICH S EVIDENCIOU ÚDAJOV REFERENČNEJ SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ SR – 1.ETAPA

OBJEDNÁVATEĽ:



Slovenská správa ciest
Miletičova 19
P.O.Box 19
826 19 Bratislava

ZHOTOVITEĽ:



Valbek s.r.o.
Kutuzovova 11
831 03 Bratislava

ZODPOVEDNÝ RIEŠITEĽ:

Ing. Eduard Manco

ČÍSLO ZÁKAZKY:

09BA01012

BRATISLAVA, FEBRUÁR 2012

Obsah

1. Úvod	3
2. Identifikácia procesov v rámci usporadúvania cestnej siete	3
2.1. Definovanie pozemných komunikácií podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)	3
2.2. Proces usporadúvania cestne siete podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)	5
2.3. Proces usporadúvania cestne siete podľa TP 03/2004 Usporiadanie cestnej siete	5
2.4. Zhodnotenie procesu usporadúvania cestnej siete podľa platnej legislatívy	6
2.5. Zhodnotenie procesu usporadúvania cestnej siete podľa navrhovaného cestného zákona ...	7
3. Analýza používaných zásad usporadúvania cestnej siete	8
3.1. Makrozásady	8
3.2. Zhodnotenie používaných makrozásad z pohľadu praxe	11
3.3. Makrozásady - zhrnutie okruhu problémov	14
3.4. Mikrozasady	15
3.5. Zhodnotenie používaných mikrozasad z pohľadu praxe	16
3.6. Mikrozasady - zhrnutie okruhu problémov	17
4. Analýza stavu vstupných podkladov pre účelné usporiadanie cestnej siete	17
4.1. Vstupné podklady pre usporiadanie cestnej siete	17
4.2. Zhodnotenie vstupných podkladov z pohľadu praxe	18
5. Analýza platných TP 03/2004 Usporiadanie cestnej siete	19
6. Návrh postupu ďalšieho riešenia predmetnej oblasti	27
7. Použité podklady – právne a technické predpisy a normy	29

1. Úvod

Rozborová úloha – Usporiadanie cestnej siete, Ústredná technická evidencia cestných komunikácií – analýza procesov súvisiacich s evidenciou údajov referenčnej siete cestných komunikácií SR – 1. etapa bola vypracovaná na základe objednávky Slovenskej správy ciest č. 743/2210/2011.

Cieľom rozborovej úlohy (RÚ) je zmapovanie súčasného stavu procesov súvisiacich s usporadúvaním cestnej siete počnúc procesom predinvestičnej a investičnej prípravy, výstavby až po samotný proces zaradenia a vyradenia komunikácií a evidencie údajov referenčnej siete cestných komunikácií, ako aj zmapovanie v súčasnosti platných technických podmienok (TP) 03/2004 slúžiacich ako podklad pre tento proces.

RÚ si dáva za cieľ identifikovať problémy v danej oblasti a navrhnúť ďalšie postupy riešenia v predmetnej oblasti.

Pre potreby tejto RÚ sa v súčasnosti používajú zásady usporiadania cestnej siete (uvedené v posudzovaných TP 03/2004) rozdelili do dvoch skupín, pod označením ako makrozásady a mikrozásady.

Makrozásady

Do skupiny makrozásad sa zaradili základné zásady usporiadania cestnej siete ako celku, kde prioritou je stanovenie a udržanie samotnej koncepcie cestnej siete Slovenskej republiky (SR) so zastabilizovaním siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II. a III. triedy.

Mikrozásady

Do skupiny mikrozásad sa zaradili lokálne zásady usporiadania cestnej siete na úrovni križovatiek, či už úrovňových alebo mimoúrovňových.

2. Identifikácia procesov v rámci usporadúvania cestnej siete

2.1. Definovanie pozemných komunikácií podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)

Existujúci platný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej cestný zákon) v znení neskorších predpisov rozdeľuje a definuje jednotlivé pozemné komunikácie nasledovne:

V § 1 odsek 2 definuje rozdelenie pozemných komunikácií podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na:

- a) diaľnice,
- b) cesty,
- c) miestne komunikácie,
- d) účelové komunikácie.

Jednotlivé pozemné komunikácie sú v § cestného zákona definované nasledovne:

a) diaľnice (§ 4 cestného zákona)

Diaľnice sa budujú ako pozemné komunikácie smerovo rozdelené s obmedzeným pripojením a prístupom, vyhradené len pre motorové vozidlá s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu, s mimoúrovňovými kríženiami a križovatkami s ostatnými komunikáciami.

Etapové budovanie diaľnice v polovičnom profile je prípustné, ak ekonomický rozbor preukáže nevhodnosť okamžitej výstavby diaľnice v celom rozsahu. Projektová dokumentácia (PD) sa však musí vypracovať rámcovo pre celé uvažované diaľničné dielo a až z neho sa vyčlenia objekty pre plánovanú etapu. Polovičný profil diaľnice sa z hľadiska dopravy označí ako cesta pre motorové vozidlá, ak spĺňa technické podmienky podľa § 4a) ods. 4.

b) cesty (podľa § 4a ods. 1)

Cesty, vrátane ich prejazdných úsekov cez colné priestory a obce, sú pozemné komunikácie zaradené do cestnej siete. Do cestnej siete patria aj pozemné komunikácie mimo súvisle zastavaného územia alebo územia určeného na zastavanie, ktoré spájajú železničné stanice, terminály kombinovanej dopravy, letiská pre pravidelnú verejnú dopravu a verejné prístavy s diaľnicami a cestami, ak neslúžia ako účelové komunikácie prevažne na prevádzku alebo na správu týchto zariadení.

cesty pre motorové vozidlá (podľa § 4a ods. 4)

Cesty pre motorové vozidlá sú pozemné komunikácie s obmedzeným pripojením a prístupom vyhradené len pre motorové vozidlá s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu, s mimoúrovňovými, výnimočne úrovňovými kríženiami a križovatkami s ostatnými komunikáciami.

c) miestne komunikácie (podľa § 4b ods. 1)

Miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií.

d) účelové komunikácie (podľa § 22 ods. 1)

Účelové komunikácie slúžia spojeniu jednotlivých výrobných závodov alebo jednotlivých objektov a nehnuteľností s ostatnými pozemnými komunikáciami alebo komunikačným účelom v uzavretých priestoroch alebo objektoch.

2.2. Proces usporadúvania cestne siete podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)

V § 3 cestného zákona sú definované orgány štátnej správy pre pozemné komunikácie, kde v odseku 3d) a 3e) sú definované právomoci MDVRR SR v oblasti usporadúvania cestnej siete:

3d) rozhoduje o zaradení pozemných komunikácií do cestnej siete a o ich vyradení z nej, o pretriedení ciest a prestaničení cestnej siete; ak zmena dopravného charakteru má za následok aj zmenu vlastníckych práv, upravajú sa vlastnícke práva;

3e) určuje triedy a dopravný charakter jednotlivých cestných ťahov.

V § 4a je popísaný proces usporiadania cestnej siete nasledovne:

Účelné usporiadanie cestnej siete sa zabezpečuje výstavbou nových ciest alebo zaradením miestnych komunikácií, prípadne účelových komunikácií do cestnej siete. Cesty, ktoré nie sú potrebné na účelné usporiadanie cestnej siete, môžu sa z tejto siete vyradiť a zaradiť do siete miestnych komunikácií alebo preradiť medzi účelové komunikácie alebo zrušiť.

Ak usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov k pozemnej komunikácii, môže ministerstvo vydať rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete [§ 3 ods. 3 písm. d)] iba na základe zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii uzatvorenej medzi terajším vlastníkom a budúcim vlastníkom. Do ukončenia prevodu vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vykonáva všetky práva a povinnosti k tejto pozemnej komunikácii jej doterajší správca alebo vlastník. So súhlasom ministerstva sa prevod vlastníckeho práva k pozemnej komunikácii na obce môže vykonať bezodplatne. Na konanie o udelenie súhlasu sa nevzťahujú všeobecné predpisy o správnom konaní.

2.3. Proces usporadúvania cestne siete podľa TP 03/2004 Usporiadanie cestnej siete

TP 03/2004 Usporiadanie cestnej siete (ďalej len TP 03/2004) definujú samotný proces v kapitolách 6 až 10 týchto TP nasledovne:

1. Žiadosť o usporiadanie cestnej siete podáva:

- a) vlastník alebo ním poverený majetkový správca cestnej komunikácie, na ktorej boli vykonané stavebné práce, a ktorá doteraz nie je usporiadaná;
- b) vlastník tej miestnej alebo účelovej komunikácie, ktorá sa navrhuje na zaradenie do cestnej siete;
- c) stavebník budovanej cestnej komunikácie (obchvatu, preložky alebo úseku novej cestnej komunikácie);

- v prípade, ak usporadúvaný úsek cestnej komunikácie má viac vlastníkov (podľa územného členenia správy), potom žiadosť podáva jeden vlastník;
 - náležitosti žiadosti o usporiadanie cestnej siete sú popísané v kapitole 8, TP 03/2004 .
2. Podklady na vypracovanie žiadosti spracúva projektant stavby v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP) podľa pokynov TP 03/2006 Dokumentácia stavieb ciest (ďalej len TP 03/2006) a TP 03/2004.
 3. O usporiadaní cestnej siete rozhoduje MDVRR SR podľa ustanovenia § 3 ods. 3 písm. d) a § 4a cestného zákona a ustanovenia § 5 vyhlášky FMD č. 35/1984 Zb.
 4. Organizácia zriadená a poverená MDVRR SR - Slovenská správa ciest (SSC) – posudzuje po vecnej a odbornej stránke predkladané žiadosti na usporiadanie cestnej siete. Vypracúva pre ústredný cestný správny orgán stanoviská k návrhom na usporadúvanie a návrhy na rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete.

Pri výstavbe cestných komunikácií (preložky a obchvaty) musí byť súčasťou kolaudácie týchto stavieb rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete. Bez tohto rozhodnutia nemôže byť kolaudácia uzavretá.

Pri výstavbe cestných komunikácií (preložky a obchvaty) musí byť súčasťou súhlasu s predčasným užívaním týchto stavieb rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete. Bez tohto rozhodnutia nemôže byť daný súhlas s predčasným užívaním stavby.

2.4. Zhodnotenie procesu usporadúvania cestnej siete podľa platnej legislatívy

Podľa cestného zákona usporiadanie cestnej siete sa zabezpečuje výstavbou nových ciest alebo zaradením miestnych komunikácií, prípadne účelových komunikácií do cestnej siete. Z uvedenej formulácie vyplýva, že samotný proces usporiadania sa netýka diaľnic a rýchlostných ciest, ale len cestnej siete pozostávajúcej z ciest I., II. a III. triedy.

Celý proces tak ako prebieha v súčasnosti je funkčný len v obmedzenej miere. Hlavným dôvodom nefunkčnosti celého systému je, že v rámci celého procesu nie sú pre jednotlivé stupne dané jednoznačné pravidlá, kto do procesu vstupuje a kto rozhoduje. Súčasný proces je závislý vo veľkej miere na investorovi novej stavby (nezávisle či už je to štátny alebo súkromný investor), ktorého prvoradým cieľom je vybudovanie nového diela a usporiadanie súvisiacej cestnej siete ustupuje do úzadia a odsúva sa až na obdobie pred odovzdaním diela do užívania. V tejto fáze sa usporiadanie súvisiacej cestnej siete stáva prakticky neriešiteľným problémom, kvôli nevysporiadaniu pozemkov pod jestvujúcimi cestami a rozdielnym výkladom zásad usporiadania.

Ako podklad na usporiadanie cestnej siete v súčasnosti platia TP 03/2004 so zásadami pre usporiadanie cestnej siete, ktoré sa v ďalšej kapitole zanalyzujú.

2.5. Zhodnotenie procesu usporadúvania cestnej siete podľa navrhovaného cestného zákona

Podľa návrhu nového cestného zákona cestná sieť je tvorená:

- a) základnou sieťou ciest,
- b) sieťou miestnych ciest.

Základnú sieť ciest tvoria diaľnice, rýchlостné cesty, cesty I. triedy, cesty II. triedy a cesty III. triedy.

Sieť miestnych ciest pre územie obce tvoria všeobecne prístupné a užívané miestne cesty, ktoré:

- a) sú na súvisle zastavanom území alebo na území určenom na zastavanie,
- b) navzájom spájajú dve obce, prípadne časti obce a sú pre toto spojenie dopravne významné,
- c) spájajú obec so železničnou stanicou, železničnou zastávkou, letiskom alebo prístavom, ak ako účelové cesty neslúžia prevažne ich prevádzke alebo správe,
- d) spájajú obec s cintorínom.

Usporiadanie základnej cestnej siete je na rozdiel od v súčasnosti platného zákona definované nasledovne:

Usporiadanie základnej siete ciest je zaradenie cesty do základnej siete ciest, jej vyradenie zo základnej siete ciest, pretriedenie, prečíslovanie a prestaničenie cesty. Účelné usporiadanie základnej siete ciest sa zabezpečuje výstavbou a zaradením nových ciest, prípadne zaradením miestnych ciest alebo účelových ciest do základnej siete ciest, pretriedením, prečíslovaním a prestaničením ciest. Cesty, ktoré nie sú potrebné na účelné usporiadanie základnej siete ciest, sa z tejto siete vyradia. Do základnej siete ciest sa zaradi každý novovybudovaný úsek cesty, ktorý bol podľa dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby určený ako „diaľnica, rýchlостná cesta, cesta I. triedy, cesta II. triedy alebo cesta III. triedy“.

Miestnu cestu alebo účelovú cestu, prípadne jej časť možno zaradiť do základnej siete ciest, ak je to potrebné na účelné usporiadanie tejto siete, najmä na dosiahnutie súvislých cestných ťahov alebo na pripojenie obce na základnú sieť ciest.

Cesta vyradená zo základnej siete ciest alebo jej časť sa:

- a) zaradi ako miestna cesta do siete miestnych ciest príslušnej obce,
- b) prevezme ako účelová cesta do správy a užívania fyzickej osoby alebo právnickej osoby,
- c) využije ako cestný pomocný pozemok,
- d) zrekultivuje, ak sa nemôže využiť žiadnym zo spôsobov uvedených v písmenách a) až c).

V § 7 návrhu cestného zákona je zadefinovaný postup a účastníci konania, kde žiadosť podáva na MDVRR SR obdobne ako v súčasnom zákone vlastní, správca alebo stavebník budovanej cesty. Žiadosť musí byť podaná do 30 dní od právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia.

Účastníci konania sú doterajší vlastní a budúci vlastní usporadúvaných úsekov ciest. V prípade, ak aspoň jeden účastník nesúhlasí s navrhovanou zmenou základnej siete ciest ministerstvo konanie zastaví.

Rovnako, ako aj v súčasnom znení cestného zákona, aj v pripravovanom návrhu, celý proces je odsunutý až po kolaudácii stavby, čo môže viesť k nefunkčnosti celého systému. Zásadný posun v pripravovanej verzii cestného zákona je, že súčasťou procesu usporadúvania sú aj diaľnice a rýchlostné cesty.

3. Analýza používaných zásad usporadúvania cestnej siete

V súčasnosti používané zásady usporiadania cestnej siete je možné rozdeliť do dvoch skupín označených ako makrozásady a mikrozásady. V tejto časti RÚ sú popísané hlavné makrozásady a mikrozásady a ich zhodnotenie z pohľadu využívania v praxi pri usporadúvaní cestnej siete.

3.1. Makrozásady

Do skupiny makrozásad je možné zaradiť základné zásady usporiadania cestnej siete ako celku, kde ako prioritou je stanovenie a udržanie samotnej koncepcie cestnej siete SR so zastabilizovaním siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II. a III. triedy.

Súčasnú makrozásadu usporiadania cestnej siete používanú v súčasnosti vychádzajú zo zásad usporiadania cestnej siete v Československu a z dopravného významu jednotlivých pozemných komunikácií na území Československa s ich čiastočnou modifikáciou po vzniku Slovenskej republiky. Zásady číslovania jednotlivých druhov komunikácií a zásady pre určenie začiatkov a ich koncov je možné zhrnúť do nasledovných bodov:

Diaľnice

Diaľnice sú číslované od D1 až D4. Diaľnica začína a končí buď na štátnej hranici alebo v križovatke s druhou diaľnicou. Táto zásada platí pre celý diaľničný ťah, ale nemusí platiť pri etapovitom budovaní, vtedy vybudované úseky diaľnic začínajú a končia napojením na komunikáciu nižšieho významu až do dobudovania uceleného ťahu.

Rýchlostné cesty

Rýchlostné cesty sú číslované v postupnom rade od R1, R2, R3 atď., číslovanie je nezávislé na číslovaní diaľnic alebo dopravných koridorov.

Cesta pre motorové vozidlá (rýchlostná cesta) začína a končí na štátnej hranici alebo v križovatke na diaľnici alebo druhej rýchlostnej ceste. Obdobne ako pri diaľniciach aj tu platí výnimka po dobu dobudovania celého cestného ťahu.

I. triedy

Číslovanie ciest I. tried je prevzaté ešte z čias Československa a čísla ciest sú dvojmiestne okrem cesty I/2. Čísla nenasledujú za sebou a zodpovedali dopravným koridorom v rámci bývalého Československa. Podľa definície cesta I. triedy začína a končí na štátnej hranici, v križovatke s diaľnicou alebo rýchlostnou cestou a v križovatke s inou cestou I. triedy.

II. triedy

Čísla ciest II. tried sú trojmiestne. Podľa zásad cesta II. triedy začína a končí na štátnej hranici, v križovatke s diaľnicou alebo rýchlostnou cestou a v križovatke s cestou I. triedy alebo s inou cestou II. triedy. V cestnej sieti sa vyskytujú cesty II. triedy, ktoré nekončia podľa týchto zásad, ale končia buď vo významných turistických strediskách alebo mestách. Pre dodržanie týchto zásad vznikajú „prerušené cesty“, kde pod tým istým číslom sú zahrnuté dve nespojené cesty ako napríklad II/526, II/578, II/584.

III. triedy

Cesta III. triedy začína na štátnej hranici alebo v križovatke s cestou I., II. alebo III. triedy. Cesta III. triedy môže končiť na štátnej hranici, cestách I., II. a III. triedy ako aj v križovatkách s ostatnými komunikáciami nižšieho významu v extraviláne alebo intraviláne. TP 03/2006 povoľujú začiatok cesty III. triedy na diaľnici a rýchlostnej ceste len vo výnimočnom prípade a to dočasne, len pri etapovitom budovaní pozemnej komunikácie. Čísla ciest tretej triedy sú odvodené od čísla cesty, na ktorej začínajú. Toto pravidlo sa nedá uplatniť v prípade začiatku na diaľnici alebo na rýchlostnej ceste.

Napojenie na cestnú sieť mimo začiatkov a koncov je umožnené mimoúrovňovými a úrovňovými križovatkami a to podľa dopravného významu pozemnej komunikácie, na ktorej sa križovatka buduje. Možnosť umiestnenia a vzdialenosti jednotlivých križovatiek upravuje STN 73 6101.

Privádzač

V zmysle definície Zmeny 1/2005 k TP 03/2004, privádzač je pozemná komunikácia s obmedzeným prístupom umožňujúca prepojenie diaľnice alebo cesty pre motorové vozidlá/rýchlostnej cesty s najbližšou cestou I. alebo II. triedy alebo miestnou rýchlostnou komunikáciou. Je budovaná v samostatnej trase a nevyužíva pre svoju funkciu trasu existujúcej cesty alebo miestnej komunikácie, prípadne jej preložku.

Cestný zákon pojem privádzač nepozná.

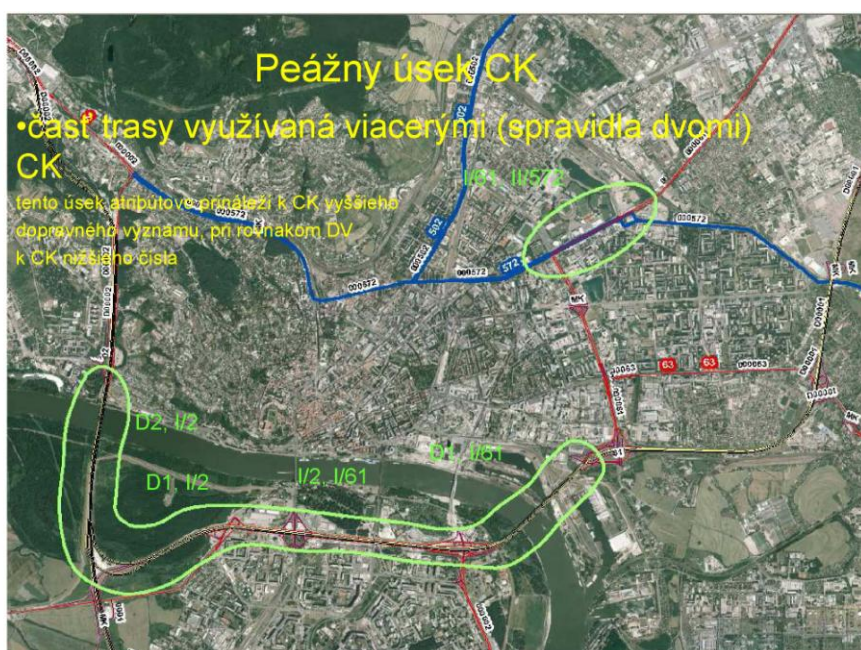


Obrázok 1 Dialničný privádzač ako PK medzi križovatkou na diaľnici a cestou I. triedy

Peáže

Jednotlivé komunikácie v medzikrižovatkových úsekoch je možné viesť v peáži, pričom spoločný úsek patrí pozemnej komunikácii vyššieho významu. Pri peáži dvoch pozemných komunikáciách (cestných komunikáciách) rovnakého dopravného významu úsek prislúcha pozemnej komunikácii s nižším číslom.

To v praxi znamená, že pozemná komunikácia nižšieho dopravného významu má v peážnom úseku „prerušené“ staničenie, ale miestopisný priebeh ostáva zachovaný pre obidve pozemné komunikácie.



Obrázok 2 Príklad peážneho úseku

Polovičný profil rýchlostnej cesty alebo diaľnice

Súčasne platný cestný zákon upravuje budovanie polovičného profilu nasledovne:

Etapové budovanie diaľnice v polovičnom profile je prípustné, ak ekonomický rozbor preukáže nevhodnosť okamžitej výstavby diaľnice v celom rozsahu. Projektová dokumentácia sa však musí vypracovať rámcovo pre celé uvažované diaľničné dielo a až z neho sa vyčlenia objekty pre plánovanú etapu. Polovičný profil diaľnice sa z hľadiska dopravy označí ako cesta pre motorové vozidlá, ak spĺňa technické podmienky podľa § 4a) ods. 4.

3.2. Zhodnotenie používaných makrozásad z pohľadu praxe

Číslovanie a prečíslovanie pozemných komunikácií

Podľa platných makrozásad pri usporiadaní a prečíslovaní pozemných komunikácií (ďalej PK) vyššieho významu, je potrebné zmeniť aj čísla ciest III. triedy na ňu naviazaných, tak aby pravidlo o názve bolo zachované. Prax ukázala, že nie vždy k tomuto dochádza a vo viacerých prípadoch pri prečíslovaní PK vyššieho dopravného významu číslovanie ciest III. triedy na ňu nadväzujúcich ostali zachované.

Je potrebné sa ďalej týmto problémom zaoberať a rozhodnúť či pravidlo o číslovaní ciest III. triedy ostane zachované a potom ho pri usporadúvaní cestnej siete striktné vyžadovať, alebo umožniť nezávislé číslovanie ciest III. triedy.

Rovnako je potrebné sa zaoberať aj samotným formátom označovania ciest III. triedy, kde v súčasnosti sa začal používať, (hlavne pri počítačovom spracovaní) 6 miestny kód oproti pôvodnému označovaniu.

Polovičný profil diaľnice

Podľa cestného zákona pri budovaní diaľnice v polovičnom profile sa takto vybudovaná pozemná komunikácia dopravne označí (až do doby dobudovania plného profilu) ako rýchlostná cesta, čo spôsobuje problém pri jej pomenúvaní (číslovaní).

Problematika označovania polovičného profilu diaľnice by mala byť odstránená v novom cestnom zákone.

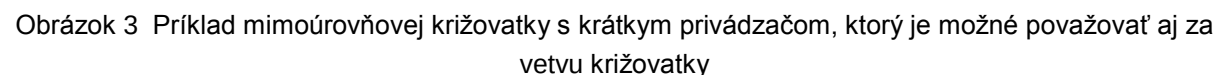
Privádzač a jeho definícia

Ako už bolo vyššie spomenuté, definícia privádzača bola zavedená v Zmene 1/2005 k TP 03/2004 a cestný zákon tento pojem nepozná. V návrhu nového cestného zákona je privádzač zadefinovaný ako funkcia pozemnej komunikácie.

Prax ukázala, že nepresné zadefinovanie pojmu privádzač môže viesť k rôznym výkladom, čo ešte je privádzač a čo vetva križovatky, prípadne už iná pozemná komunikácia.

Nie je presne definované od akej dĺžky sa PK nazýva privádzačom a do akej dĺžky vetvou

Na nasledujúcom obrázku je uvedený príklady z praxe, kde pre nejednoznačnosť definície privádzača, je možné označený krátky privádzač PD4 považovať ešte za vetvu mimoúrovňovej križovatky, alebo opačne vetvu mimoúrovňovej križovatky považovať za krátky privádzač v dĺžke rádovo v metroch, aj keď sa v skutočnosti stavebne jedná o čakací priestor pred úrovňovým napojením na komunikáciu nižšieho významu.



Peážne úseky PK sú používané aj v iných krajinách, rôzny je však prístup pri označovaní týchto úsekov na dopravnom značení. Na Slovensku je zaužívané, že na dopravnom značení je len číslo PK vyššieho významu. Z pohľadu vodiča orientujúceho sa podľa čísla ciest, toto však môže spôsobovať problémy, hlavne pri peážnych úsekoch komunikácií s obmedzeným a neobmedzeným prístupom.

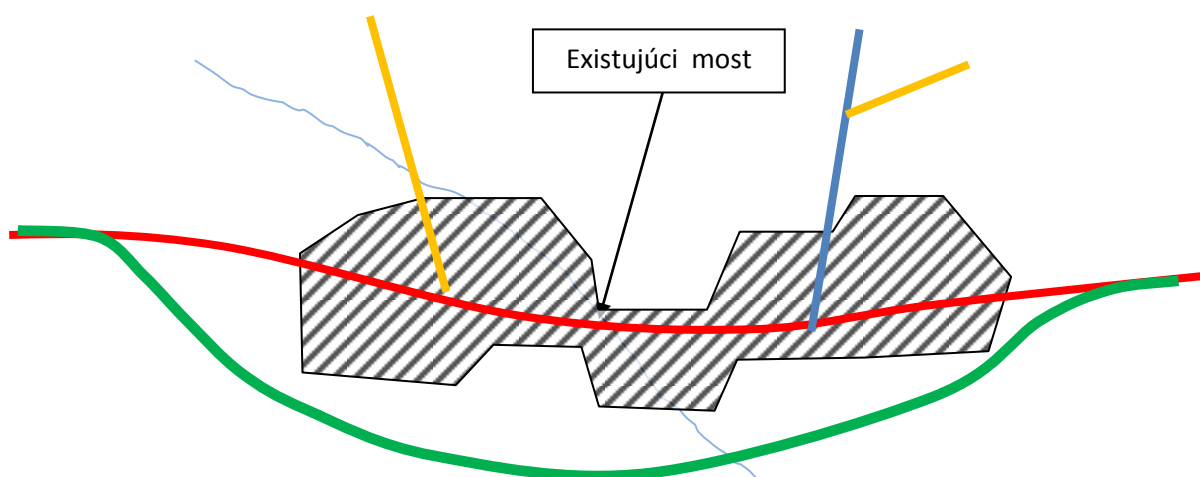
Zhodnotenie používania makrozásad v praxi

12

TP 03/2004 mu nedávajú návod ako jednotlivé prípady riešiť, tým pri podobných situáciách môže dôjsť k odlišnému návrhu usporiadania cestnej siete.

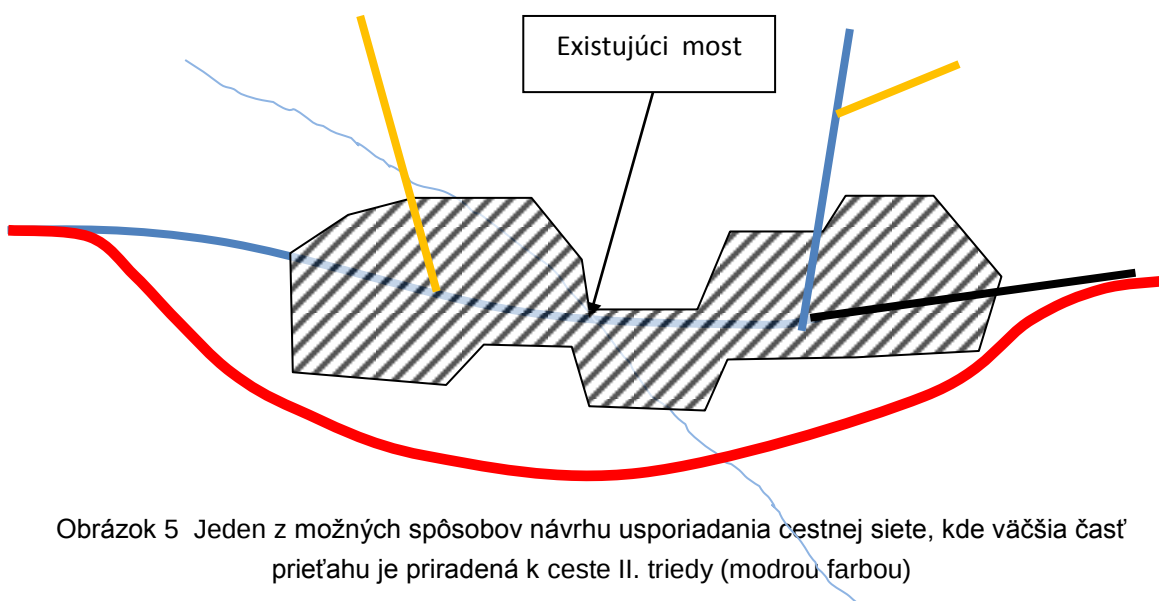
Na nasledujúcich obrázkoch sú zobrazené dva rôzne spôsoby riešenia usporiadania cestnej siete pre tú istú stavbu, pričom obidva uvedené prípady sú v súlade s existujúcimi zásadami pre usporiadanie cestnej siete.

Na prvej schéme je možné vidieť existujúcu cestnú sieť na území extravilánu mesta. Nosnú pozemnú komunikáciu tvorí cesta I. triedy, na ktorú sa napájajú v oblasti mesta cesta II. a III. triedy. Nad riekou je existujúci mostný objekt patriaci ceste I. triedy. Zelenou farbou je vyznačený navrhovaný obchvat mesta.



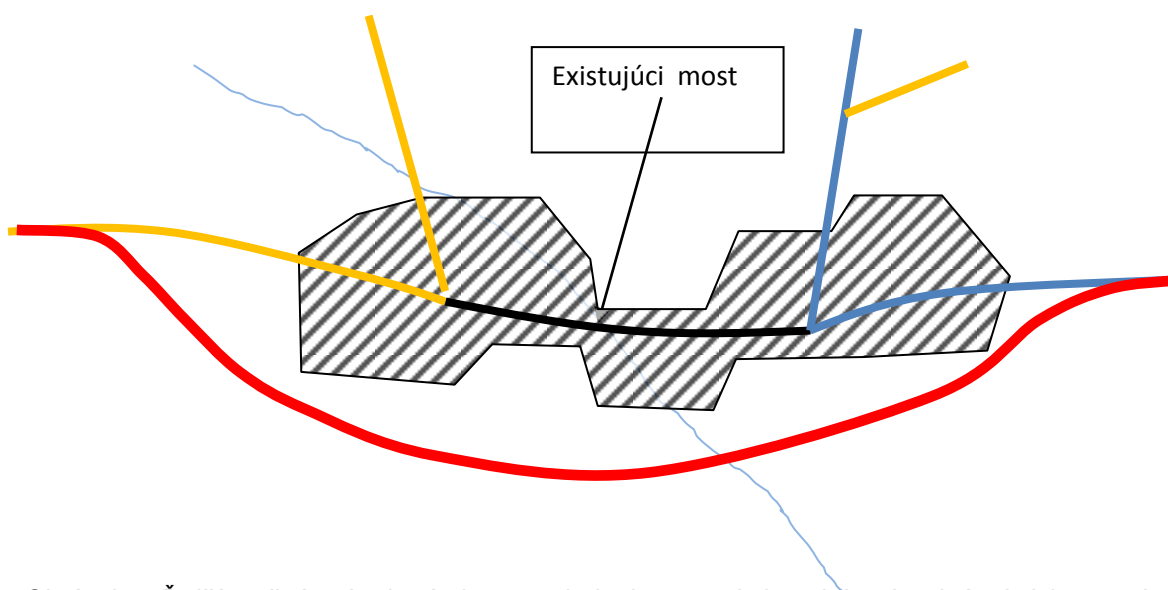
Obrázok 4 Schéma cestnej siete s príkladom navrhovaného obchvatu

V nasledujúcom návrhu usporiadania cestnej siete je existujúci prieťah mesta priradený k ceste II. triedy, ku ktorej bude priradený aj existujúci mostný objekt. Časť prieťahu mesta je navrhnutý na preradenie do mestských komunikácií. Názov cesty III. triedy by mal byť odvodený od názvu cesty II. triedy, na ktorú sa napája.



Obrázok 5 Jeden z možných spôsobov návrhu usporiadania cestnej siete, kde väčšia časť prieťahu je priradená k ceste II. triedy (modrou farbou)

V nasledujúcom návrhu usporiadania cestnej siete je časť prieťahu cesty I. triedy priradený ku komunikácii cesty III. triedy a časť ku komunikácii II. triedy. Zostávajúci úsek prieťahu je preradený ako mestská komunikácia vrátane existujúceho mostného objektu.



Obrázok 6 Ďalší možný spôsob návrhu usporiadania cestnej siete, kde pôvodný prieťah cesty I. triedy je prerozdelený medzi cestou II. a III. triedy a časť preradená do miestnych komunikácií

Tým, že rovnaký prípad má viacero riešení, v súlade so zásadami usporadúvania cestnej siete, a celý proces je podľa legislatívy odsunutý až na úplný záver celého procesu t. j. až po kolaudácii stavby, môže dôjsť k nesúhlasu zúčastnených strán, (každá strana si môže presadzovať svoje záujmy a podporovať ho svojím návrhom usporiadania cestnej siete) a tým k zablokovaniu celého procesu.

3.3. Makrozásady - zhrnutie okruhu problémov

Celkovo je potrebné skonštatovať, že usporiadanie cestnej siete ako celku v rámci SR, prekračuje rámec úpravy TP 03/2004.

- Uplatňovanie makrozásad nie je možné bez ujasnenia koncepcie rozvoja diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II., a III. triedy, kde je potrebné zastabilizovanie hlavne dopravných koridorov rýchlostných ciest podľa dopravného významu. Toto však nie je možné bez vypracovania generelu dopravy Slovenska.
- Na základe vypracovaného generelu dopravy jednoznačne definovať potreby daných dopravných koridorov rýchlostných ciest, diaľnic a ciest I., II., a III. triedy a ich priority výstavby.
- V rámci TP je potrebné zhrnúť makrozásady usporiadania cestnej siete, ktoré by jednoznačne priradili funkciu jednotlivým typom komunikácií podľa ich dopravného významu, tak aby nedochádzalo (ako v súčasnosti) k zamieňaniu funkcie rýchlostnej cesty a obchvatu sídelného útvaru cestou I. triedy. Rýchlostná cesta má inú funkciu ako cesta I. triedy a nemôže ju suplovať. S tým súvisia aj zásady návrhu križovatiek na týchto komunikáciách.

- Spresniť definíciu privádzača.
- Rozhodnúť, či na základe dopravných ťahov je potrebné „poupratovať“ (t. j. prečíslovať) cestnú sieť ako celok, alebo ponechať číslovanie ciest podľa zásad vytvorených v rámci celého Československa, len postupne odstraňovať nezrovnalosti podľa vytvorených zásad.
- V návrhu nových TP je potrebné zásady usporiadania cestnej siete rozšíriť aj o makrozásady s príkladmi riešenia obdobne ako je to pri mikrozásadách v oblasti križovatiek.

3.4. Mikrozásady

Do skupiny mikrozásad je možné zaradiť zásady usporiadania cestnej siete v križovatkách. V TP 03/2004 je týmto mikrozásadám venovaná primeraná pozornosť. Pre potreby uplatnenia mikrozásad sú v nich zavedené nové pojmy ako jednoduché križovatky, (t. j. úrovňové križovatky bez ostrovčekov, prípadne so stredovým kruhovým ostrovčekom o priemere menšom ako 30 m) a zložité križovatky (t. j. všetky mimoúrovňové križovatky, úrovňové križovatky s fyzickými dopravnými ostrovčkami a okružné križovatky s priemerom stredového ostrovčeka väčším ako 30 m).

Pre potreby definovania zásad začiatkov a koncov PK v zložitých križovatkách sú definované v TP ďalšie pojmy ako križovatkový bod a križovatkový úsek. Jednotlivé vzorové prípady sú názorne uvedené na viacerých schémach v prílohe TP 03/2004.

Hlavné mikrozásady začiatkov a koncov PK v križovatkách je možné zhrnúť do nasledovných bodov:

- V rámci PK je každý jazdný pás reprezentovaný osou. Z hľadiska dopravy rozlišujeme obojsmerné a jednosmerné jazdné pásy.
- Vo všeobecnosti je križovatka miestom, kde sa pretínajú minimálne dve alebo stretávajú minimálne tri osi jazdných pásov v jednom bode. Pre účely TP sa nazýva tento bod „križovatkový bod“. Jednoduchá križovatka je reprezentovaná práve jedným križovatkovým bodom. Zložitá križovatka je reprezentovaná viac ako jedným križovatkovým bodom.
- PK, ktorá je cez zložitú križovátku vedená priebežne, nesmie byť prerušená a cez križovátku musia byť prevedené oba jej dopravné smery. V prípade vedenia dvoch PK v jednej trase, platí pravidlo vyššieho dopravného významu (PK nižšieho dopravného významu peážuje v takejto trase po PK vyššieho dopravného významu).
- Orientácia obojsmerného križovatkového úseku je vždy súhlasná s celkovou orientáciou PK; orientácia jednosmerného križovatkového úseku je vždy súhlasná s orientáciou dopravného smeru, ktorý reprezentuje.
- Križovatkové vetvy v zložitých úrovňových križovatkách prislúchajú PK nižšieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK vyššieho čísla.

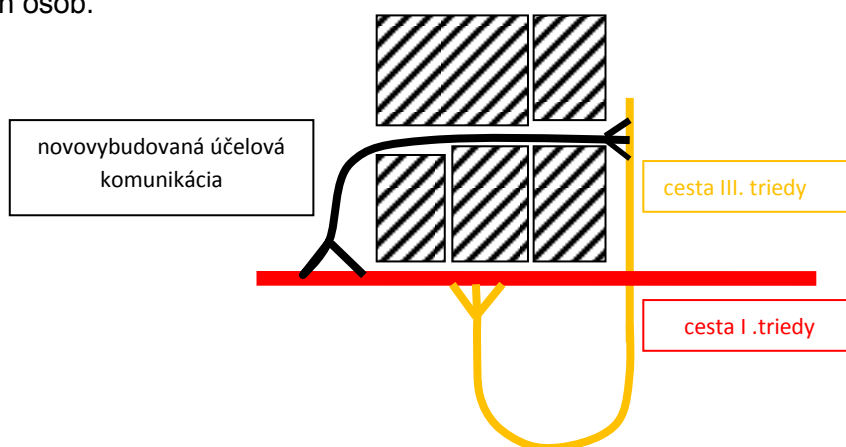
- Križovatkové vetvy v zložitých mimoúrovňových križovatkách prislúchajú PK vyššieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK nižšieho čísla.
- Začiatkom, resp. koncom PK v križovatke je vždy križovatkový bod; v prípade križovatkových bodov v rohoch dopravných fyzických ostrovčekov je miestom začiatku, resp. konca PK kolmý priemet križovatkového bodu na os príslušného jazdného pásu PK.

3.5. Zhodnotenie používaných mikrozásad z pohľadu praxe

Problém začiatkov a koncov komunikácií je podrobne popísaný v kapitole 6 „Analýza platných TP 03/2004 Usporiadúvanie cestnej siete“ tejto RÚ. Ide hlavne o nesúlad medzi technickou evidenciou a majetkovou správou komunikácií začínajúcich a končiacich v križovatkách. Obdobný nesúlad medzi technickou evidenciou a majetkovou správou môže byť aj v križovatkách, kde sa jednotlivé pozemné komunikácie pretínajú a stykujú.

Medzi odbornou verejnosťou nie je jednotný názor čo v križovatke má byť ponímané ako križovatková vetva a čo ako úsek prináležiaci cestnej komunikácii vedenej cez križovatku.

Mikrozásady v súčasnosti neupravujú budovanie a pripájanie účelových komunikácií na cestnú sieť, ktoré po dobudovaní (hlavne v oblasti križovatiek) môžu mať zásadný vplyv na tvar križovatky. Na nasledujúcom obrázku je uvedený príklad, kde povolením pripojenia účelovej komunikácie (UK) na cestu I. triedy (červenou farbou) a pripojenia na cestu III. triedy (žltou farbou) vznikne stavebne nová vetva mimoúrovňovej križovatky, pričom však táto komunikácia je vedená ako účelová, na ktorú sa napoja bodovo súkromné areály alebo pozemky a ktorá nie je zaradená do cestnej siete, ale ostáva ako účelová vo vlastníctve súkromných osôb.



Obrázok 7. Dobudovaním účelovej komunikácie sa zmenil tvar mimoúrovňovej križovatky ciest I. a III. triedy. Z účelovej komunikácie sa stáva križovatková vetva, na ktorú sú bodovo napojené jednotlivé nehnuteľnosti alebo areály.

Uvedená situácia však môže byť klasifikovaná aj ako tri samostatné križovatky (mimoúrovňová medzi cestami I. a III. triedy a dve úrovňové – jedna medzi UK a cestou III. triedy a jedna medzi UK a cestou I. triedy).

V súčasnosti sa usporadúvajú úseky so zmenami dĺžky nad 200 m. Toto logické obmedzenie však časom pri množstve lokálnych úprav križovatiek na cestnom ťahu môže v konečnom dôsledku vyvolať zmenu presahujúcu dĺžku uvedených 200 m. Následne (zo skúseností z praxe), je komplikované dohľadať podklady, ktoré viedli k zmene dĺžky pozemnej komunikácie oproti údajom (čísлам) uvedeným v poslednom rozhodnutí o usporiadaní.

3.6. Mikrozásady - zhrnutie okruhu problémov

Súčasný TP 03/2004 sa na rozdiel od makrozásad zaoberajú sa mikrozásadám v primeranej miere. Navrhnuté a používané mikrozásady však nespĺňajú potreby jednotlivých zúčastnených v procese usporadúvania cestnej siete a vedú k nesúladu v technickej evidencii a v majetkovej správe a preto pri tvorbe TP je potreba ich návrhu venovať zvýšenú pozornosť, pričom však je potreba rešpektovať požadované štandardy EÚ na evidenciu referenčnej siete.

- Mikrozásady je potrebné dať do súladu s legislatívou a odstrániť rozdiely zásad z pohľadu technickej evidencie a majetkovej správy v oblasti križovatiek.
- V súlade s platnou legislatívou jednoznačne definovať a vysvetliť jednotlivé použité pojmy a definície.
- Je potrebné mikrozásady stanoviť a vysvetliť v TP tak, aby bolo v štandardných prípadoch aj v teréne jasné, ktorá časť križovatky prislúcha ku ktorej komunikácii.
- Definované zásady striktne uplatňovať v praxi a výnimky z pravidiel vytvárať len výnimočne.
- V TP je potrebné uviesť viac názorných príkladov vymedzenia hraníc majetkovej správy a vedenia križujúcich (alebo pripájajúcich) sa ciest v zložitých križovatkách. Na základe už existujúcich prípadov vymedzenia hraníc majetkovej správy uviesť vzorové riešenia pre jednotlivé typy križení a pripojení.
- V procese usporadúvania cestnej siete zvážiť pri jednotlivých stavbách nielen dĺžku zmeny komunikácie, ale vplyv zmeny na tvar zložitej alebo mimoúrovňovej križovatky a tým aj na správcovstvo a technickú evidenciu komunikácií v križovatke.

4. Analýza stavu vstupných podkladov pre účelné usporiadanie cestnej siete

V tejto časti RÚ sú zhrnuté v súčasnosti požadované vstupné podklady pre usporadúvanie cestnej siete podľa cestného zákona a TP 03/2004 a zhodnotené ich využitie z pohľadu praxe.

4.1. Vstupné podklady pre usporiadanie cestnej siete

Ako vstup pre usporadúvanie cestnej siete sú prílohy žiadosti vypracovanej podľa kapitoly 8 TP 03/2004.

Žiadosť musí obsahovať:

Technický popis usporadúvanej pozemnej komunikácie s označením komunikácie navrhovanej na usporiadanie, dĺžkou usporadúvaného úseku, označenie začiatku a konca usporadúvaného úseku, šírkové usporiadanie, popis technického stavu – druh vozovky, odvodnenie, príslušenstvo patriace ku komunikácií atď., smerové výškové vedenie, popis objektov komunikácie, návrh na usporiadanie vlastníctva a odôvodnenie návrhu.

Grafické prílohy:

- prehľadná situácia v mierke 1 : 10 000 až 1 : 50 000,
- náčrtky všetkých križovatiek s vyznačením hraníc majetkovej správy.

Doklady:

- kópia katastrálnej mapy s farebným vyznačením trasy dotknutej pozemnej komunikácie;
- zmluva, resp. zmluva o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva dotknutej pozemnej komunikácie uzatvorená medzi terajším a budúcim vlastníkom (majetkovým správcom) v zmysle platných právnych predpisov, ak usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov k pozemným komunikáciám;
- vyjadrenie Ministerstva obrany SR (MO SR) (Správy vojenskej dopravy);
- stanovisko dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy, na ktorých územnej pôsobnosti dochádza k usporiadaniu cestnej siete.

4.2. Zhodnotenie vstupných podkladov z pohľadu praxe

Zo skúsenosti z praxe uvedené podklady už nezodpovedajú súčasným požiadavkám a potrebám. Ide hlavne o grafickú stránku, kde hlavne pri stavbách menšieho rozsahu požadované mierky nie sú dostatočné. Stavba dĺžky 500 m predstavuje na výkrese v mierke 1 : 10 000 kresbu o dĺžke 5 cm.

Je potrebné, aby žiadosť obsahovala prehľadnú situáciu v mierke, z ktorej bude zrejmé umiestnenie vo vzťahu k okolitej cestnej sieti (napr. 1 : 50 000) a zároveň celkovú situáciu stavby, z ktorej bude zrejmá aj samotná stavba (od 1 : 1 000 až po 1 : 10 000 podľa rozsahu).

Obdobne aj pri križovatkách musí byť zvolená mierka, aby usporiadanie v križovatke bolo jednoznačné. Pre potreby technickej evidencie bolo by potrebné doplniť požadované podklady aj o digitálne podklady v súradnicovom systéme používanom v SR.

V TP je potrebné požadovaný rozsah bližšie špecifikovať tak, aby podklady boli jednoduché, jasné a jednoznačné.

5. Analýza platných TP 03/2004 usporadúvanie cestnej siete

Táto časť RÚ sa venuje analýze platných TP 03/2004, kde všeobecne k TP ako celku je potrebné skonštatovať, že hlavná požiadavka (vyplývajúca z praxe) je aby predpis bol jasný a jednoznačný, s presnou definíciou pojmov, tak aby nebol možný dvojaký výklad toho istého problému.

V nasledujúcich častiach sú v stručnosti popísané jednotlivé kapitoly platných TP 03/2004 s ich zhodnotením z pohľadu potrieb a skúseností pri ich uplatňovaní v praxi.

Kapitola 1 TP Úvodná časť Kapitola a kapitola 2 TP Základné definície a pojmy

Úvodná kapitola posudzovaných TP popisuje účel a platné predpisy v dobe vzniku TP. V kapitole sú definované základné definície a pojmy týkajúce sa usporadúvania cestnej siete podľa cestného zákona a ciele TP.

Zhodnotenie kapitol

Predmetné časti tvoria úvod k samotným TP a vymedzujú platnosť a účel TP. V prípade spracovania nových TP je potrebné tieto kapitoly zaktualizovať podľa platnej legislatívy a pripravovaného nového cestného zákona.

Kapitola 3 TP Rozdelenie pozemných komunikácií

V kapitole sú popísané jednotlivé druhy pozemných komunikácií a spôsob ich označenia pre účely usporadúvania, tak ako ich pozná zákon č. 135/1961 Zb. a vyhláška FMD č. 35/1984 Zb. V kapitole je popísané rozdelenie jednotlivých pozemných komunikácií podľa dopravného - technického významu:

- diaľnice,
- cesty pre motorové vozidlá /rýchlostné cesty,
- cesty I., II. a III. triedy,
- miestne komunikácie,
- účelové komunikácie.

V Zmene 1/2005 k TP 03/2004 z roku 2005 je doplnená definícia pojmu privádzač nasledovne:

privádzač je pozemná komunikácia s obmedzeným prístupom umožňujúca prepojenie diaľnice alebo cesty pre motorové vozidlá/rýchlostnej cesty s najbližšou cestou I. alebo II. triedy alebo miestnou rýchlostnou komunikáciou; je budovaná v samostatnej trase a nevyužíva pre svoju funkciu trasu existujúcej cesty alebo miestnej komunikácie, prípadne jej preložku.

Zhodnotenie kapitoly

Pri spracovaní nových TP je potrebné názvoslovie pozemných komunikácií dať do súladu s pripravovaným cestným zákonom, kde pozemná komunikácia sa nahrádza pojmom cesta.

Členenie ciest podľa návrhu nového zákona je nasledovné:

- a) diaľnice,
- b) rýchlostné cesty,
- c) cesty I. triedy,
- d) cesty II. triedy,
- e) cesty III. triedy,
- f) miestne cesty,
- g) účelové cesty.

Na rozdiel od súčasného cestného zákona, kde pojem privádzač nebol zadefinovaný, v pripravovanej verzii nového cestného zákona funkciu privádzača môže plniť hociktorá cesta, ktorá privádza dopravu na diaľnicu a rýchlostnú cestu. Ani v pripravovanej verzii zákona však privádzač nie je bližšie definovaný.

Pri tvorbe nových TP je potrebné presne definovať, čo znamená tento pojem, rovnako, ako aj rozsah čo je možné považovať za privádzač.

V súčasnosti sa zaužívalo za privádzač považovať pozemnú komunikáciu v medzi-križovatkovom úseku, medzi križovatkou na diaľnici alebo rýchlostnej ceste a križovatkou na ceste nižšieho významu, na ktorý sa privádzač pripája. Pod pojmom privádzač je však možné (podľa súčasnej definície) si predstaviť aj pozemnú komunikáciu s obmedzeným prístupom, ktorou je napojená diaľnica napríklad na cestu I. triedy, pričom na privádzači sú ďalšie križovatky s pozemnými komunikáciami nižšieho významu. Ako príklad možno uviesť úvahy o usporiadaní cestnej siete na R1 pri Nitre, kde jeden z názorov je, jestvujúci úsek R1 vedúci do Nitry ponechať ako privádzač.

Nejednoznačnosť definície privádzača vedie v súčasnosti aj k problémom rozlíšenia „dlhších“ vetiev mimoúrovňových križovatiek a privádzačov, preto je potrebné v novom legislatívnom predpise, alebo minimálne v nových TP, nielen presne a jednoznačne definovať pojem privádzač (alebo cestu s funkciou privádzača), ale aj ako jeden z parametrov definovať jeho minimálnu dĺžku, tak aby nedochádzalo k jeho zámene s dlhou vetvou mimoúrovňovej križovatky.

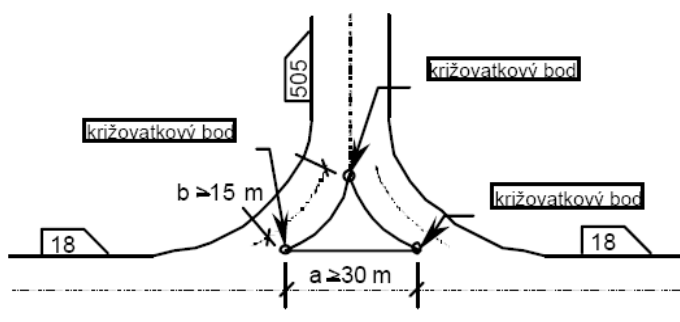
Kapitola 4 TP Všeobecné zásady stanovovania začiatkov a koncov pozemných komunikácií

Táto kapitola TP stanovuje všeobecné makrozásady začiatkov a koncov jednotlivých druhov ciest pozemných komunikácií a v prílohe 1, k TP sú uvedené spôsoby začiatkov a koncov PK

v úrovňových a mimoúrovňových križovatkách, t. j. mikrozásady usporadúvania cestnej siete.

TP definuje pojmy ako jednoduché križovatky, (t. j. úrovňové križovatky bez ostrovčekov, prípadne so stredovým kruhovým ostrovčekom o priemere menšom ako 30 m) a zložité križovatky (t. j. všetky mimoúrovňové križovatky, úrovňové križovatky s fyzickými dopravnými ostrovčkami a okružné križovatky s priemerom stredového ostrovčeka väčším ako 30 m).

Pre potreby definovania zásad začiatkov a koncov pozemných komunikácií v zložitých križovatkách sú definované v TP ďalšie pojmy ako križovatkový bod a križovatkový úsek. Jednotlivé vzorové prípady sú názorne uvedené na viacerých schémach v prílohe TP.

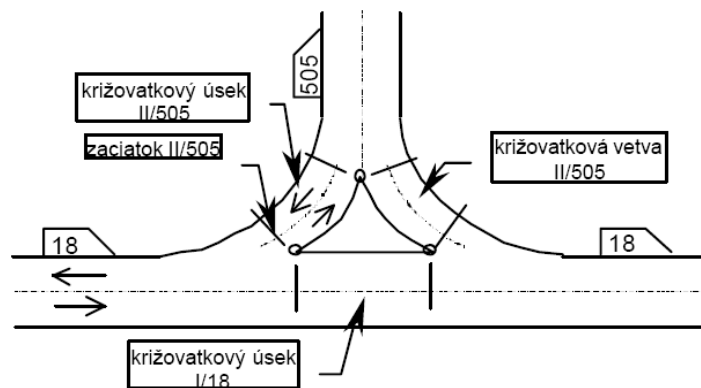


Obrázok 8 Príklad definovania križovatkových bodov na fyzickom ostrovčeku

Hlavné mikrozásady začiatkov a koncov pozemných komunikácií (PK) v križovatkách je možné zhrnúť do nasledovných bodov:

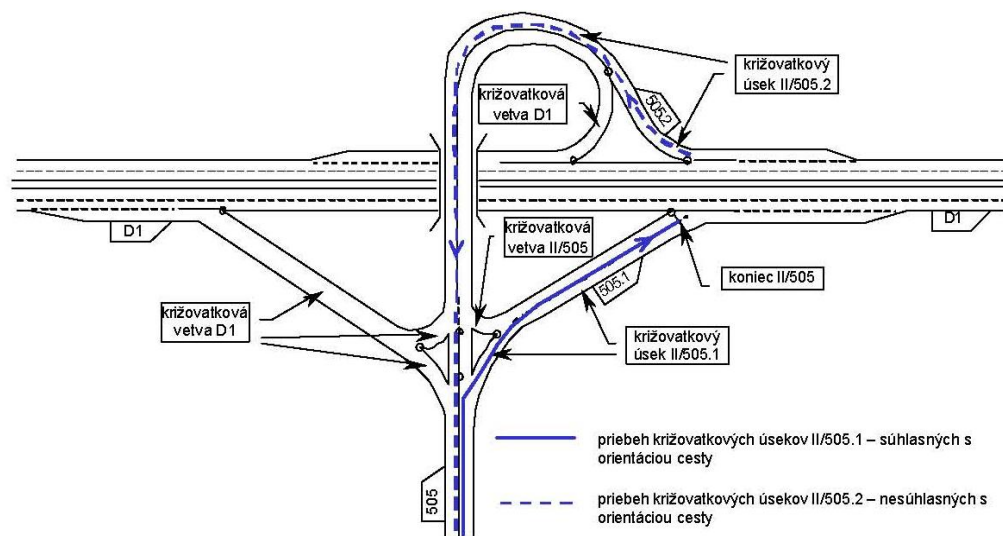
- V rámci PK je každý jazdný pás reprezentovaný osou. Z hľadiska dopravy rozlišujeme obojsmerné a jednosmerné jazdné pásy.
- Vo všeobecnosti je križovatka miestom, kde sa pretínajú minimálne dve alebo stretávajú minimálne tri osi jazdných pásov v jednom bode. Pre účely TP sa nazýva tento bod „križovatkový bod“. Jednoduchá križovatka je reprezentovaná práve jedným križovatkovým bodom. Zložitá križovatka je reprezentovaná viac ako jedným križovatkovým bodom.
- PK, ktorá je cez zložitú križovatkú vedená priebežne, nesmie byť prerušená a cez križovatkú musia byť prevedené oba jej dopravné smery. V prípade vedenia dvoch PK v jednej trase, platí pravidlo vyššieho dopravného významu (PK nižšieho dopravného významu prechádza v takejto trase po PK vyššieho dopravného významu).
- Úseky, ktorými je PK vedená cez križovatkú a sú ohraničené križovatkovými bodmi sa nazývajú „križovatkové úseky“.
- Úseky, ktorými sú križujúce sa PK prepojené v križovatke a sú ohraničené križovatkovými bodmi sa nazývajú „križovatkové vetvy“.
- Orientácia obojsmerného križovatkového úseku je vždy súhlasná s celkovou orientáciou PK; orientácia jednosmerného križovatkového úseku je vždy súhlasná s orientáciou dopravného smeru, ktorý reprezentuje.

- Križovatkové vetvy v zložitých úrovňových križovatkách prislúchajú PK nižšieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK vyššieho čísla.
- Križovatkové vetvy v zložitých mimoúrovňových križovatkách prislúchajú PK vyššieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK nižšieho čísla.
- Začiatkom, resp. koncom PK v križovatke je vždy križovatkový bod; v prípade križovatkových bodov v rohoch dopravných fyzických ostrovčekov je miestom začiatku, resp. konca PK kolmý priemet križovatkového bodu na os príslušného jazdného pásu PK.



Obrázok 9 Príklad začiatku PK v zložitej úrovňovej križovatke s prehľadným znázornením križovatkových bodov a križovatkových úsekov

Na ďalšom obrázku je uvedený príklad začiatku a konca ukončenia cesty II/505 na diaľnici D1, ktorá končí v mimoúrovňovej križovatke. Na základe jazdných pásov, po ktorých vedú dopravné smery (súhlasné a nesúhlasné s orientáciou cesty), je stanovený začiatok a koniec cesty II/505 v križovatke.



Obrázok 10 Príklad ukončenia cesty nižšieho významu na diaľnici podľa TP 03/2004

Zhodnotenie kapitoly

V nových TP je potrebné po diskusii rozšíriť a spresniť definície makrozásad a mikrozásad usporadúvania cestnej siete. V návrhu úprav týchto zásad je potrebné vychádzať z požiadaviek užívateľov, ako aj medzinárodných predpisov, pri zohľadnení skúseností aj v okolitých krajinách stredoeurópskeho regiónu.

Makrozásady a ich problémy boli už vo väčšej miere zhodnotené v kapitole 3 „Analýza používaných zásad usporadúvania cestnej siete“ tejto RÚ.

Pri mikrozásadách sa v praxi naráža hlavne na problém začiatkov a koncov PK, ktoré končia na PK vyššieho významu. Napríklad, podľa súčasných TP cesta nižšieho významu začína na ceste vyššieho významu, je vedená aj po úsekoch mimoúrovňovej križovatky, ktoré sú však podľa TP priradené do majetkovej správy cesty vyššieho významu. Z tohto dôvodu sa majetkovému správcovi priradujú úseky s číslom cesty, t. j. triedou, ktorá je v nesúlade s definovaním správy PK v zmysle cestného zákona.

Pri úprave existujúcich a vytváraní nových zásad je potrebné nájsť kompromis medzi požiadavkami a predpismi technickej evidencie ciest a hranicami majetkovej správy, tak aby nový návrh bol v súlade s cestným zákonom a zodpovedal požiadavkám ako majetkovej správe, tak aj technickej evidencii z pohľadu prepojenia križujúcich sa PK.

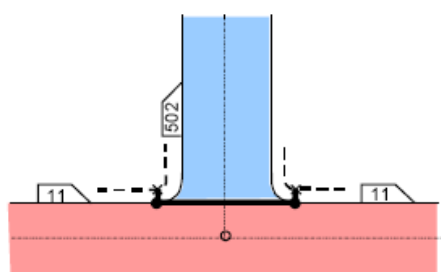
Pri vytváraní nových zásad bude potrebné zohľadniť aj skutočnosti obsahujúce v návrhu nového cestného zákona a premietnuť ich do aktualizovaného TP.

Kapitola 5 TP Stanovenie hraníc majetkovej správy pozemných komunikácií

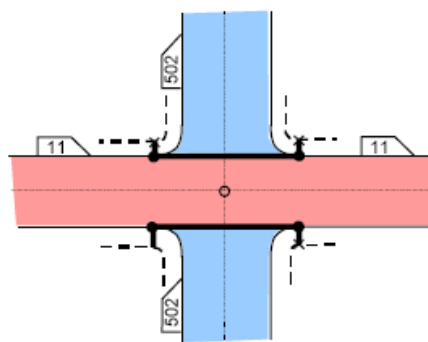
V kapitole 5 TP sú stanovené zásady na vymedzenie hraníc majetkovej správy v závislosti od typu križovatky.

Úrovňové križovatky

V jednoduchých stykových križovatkách je hranica majetkovej správy vymedzená spevnenou šírkou prebiehajúcej PK vyššieho dopravného významu.



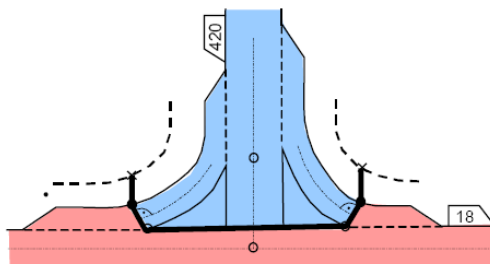
Hranica majetkovej správy – jednoduchá styková križovatka



Hranica majetkovej správy – jednoduchá priesečná križovatka

Obrázok 11 Príklad stanovenia majetkovej hranice v jednoduchých úrovňových križovatkách

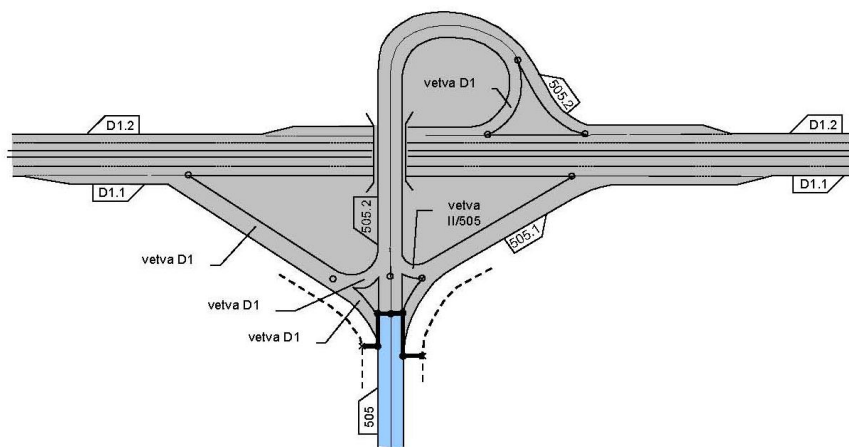
V zložitých križovatkách s fyzickými dopravnými ostrovčekmi je hranica majetkovej správy vymedzená vonkajším okrajom dopravného ostrovčeka.



Obrázok 12 Príklad stanovenia majetkovej hranice v zložitých úrovňových križovatkách

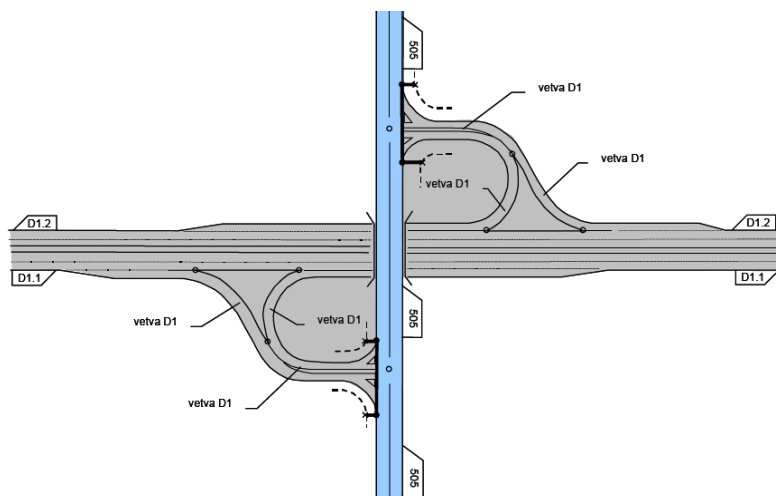
Mimoúrovňové križovatky

V mimoúrovňových križovatkách vetvy patria k ceste vyššieho významu. Príklad majetkovej hranice medzi diaľnicou D1 a cestou II/505 je zrejmý z vybraného obrázka z prílohy č. 2 TP 03/2004.



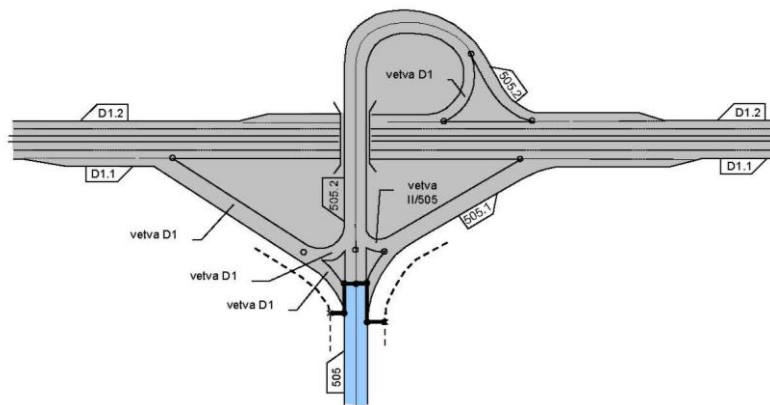
Obrázok 13 Príklad majetkovej hranice v mimoúrovňovej križovatke podľa TP 03/2004

Pri mimoúrovňových priesečných križovatkách patria všetky vetvy majetkovo k PK vyššieho dopravného významu. Priebežná PK nižšieho dopravného významu prebieha križovatkou bez prerušenia.



Obrázok 14 Príklad majetkovej hranice v mimoúrovňovej priesečnej križovatke.

Pri mimoúrovňových stykových križovatkách celá oblasť križovatky patrí do majetkovej správy správcu PK vyššieho významu.



Obrázok 15 Príklad stanovenia majetkovej hranice v mimoúrovňovej stykovej križovatke

Zhodnotenie kapitoly

Podľa uvedených zásad v TP, úseky ciest nižšieho významu (v uvedenom prípade cesta II. triedy) sú podľa kapitoly 4 vedené po križovatkových úsekoch mimoúrovňových stykových križovatiek, ktoré sú podľa kapitoly 5 v majetkovej správe ako súčasť diaľnice. Súčasné znenie cestného zákona však upravuje vlastníctvo a správu v § 3d nasledovne:

- (1) *Diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty I. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a obce sú vo vlastníctve štátu, ak osobitný predpis^{2a)} neustanovuje inak. Diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty I. triedy, ktorých verejným obstarávateľom je Slovenská republika na základe koncesnej zmluvy podľa osobitného predpisu^{2cba)} (ďalej len "koncesné cesty"), sú vo vlastníctve štátu.*
- (2) *Cesty II. a III. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez obce sú vo vlastníctve samosprávneho kraja, ak osobitný predpis^{2a)} neustanovuje inak. Prejazdne úseky ciest II. a III. triedy cez colné priestory sú vo vlastníctve štátu.*
- (3) *Miestne komunikácie sú vo vlastníctve obcí.*
- (4) *Účelové komunikácie sú vo vlastníctve štátu^{2b)} alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb.*

Poznámka:

2a) Napríklad § 2 zákona Slovenskej národnej rady č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov, zákon č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 747/2004 Z. z.

2b) Napríklad § 6 zákona č. 111/1990 Zb. o štátnom podniku v znení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 304/1995 Z. z.

2cba) § 14, 15 a § 66 až 69 zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Z uvedenej citácie zákona je zrejmé, že súčasné zásady uvedené v TP nie sú v súlade s vlastníctvom podľa cestného zákona.

V pracovnej verzii nového cestného zákona sa upravuje vlastníctvo ciest tak, že umožní vlastníctvo štátu, samosprávnemu kraju, alebo obci bez ohľadu na druh a kategóriu cesty. Touto úpravou sa zmienený problém odstráni.

Kapitola 6 TP Spôsob realizácie usporadúvania cestnej siete

Kapitola 7 TP Podanie žiadosti o usporiadanie cestnej siete

Kapitola 8 TP Náležitosti o usporiadanie cestnej siete

V týchto kapitolách TP je popísaný rozhodovací proces usporadúvania cestnej siete podľa platnej legislatívy. Samotný proces je zmapovaný v kapitole 2 „*Identifikácia procesov v rámci usporadúvania cestnej siete*“ tejto RÚ.

Kapitoly v TP sa zameriavajú hlavne na formálnu stránku procesu, to je náležitosti potrebné pre samotnú žiadosť.

Zhodnotenie kapitol

Je možné konštatovať, že samotný proces v súčasnosti naráža na problém nevysporiadaných pozemkov pod cestami, ktoré sú určené na preradenie. Bez vysporiadania pozemkov, nie je možné v súčasnosti podľa nášho názoru celý proces úspešne ukončiť.

Prax ukázala (aj podľa vyjadrenia zúčastnených na pracovnom rokovaní v priebehu riešenia tejto rozborovej úlohy), že celý proces je potrebné začať už v štádiu DÚR, kedy by mal byť už určený vlastník preradovaných úsekov a o tejto skutočnosti by mala byť s nim uzavretá zmluva o budúcej zmluve. Podmienky vyplývajúce z tejto zmluvy by mali byť zapracované v stavebnom povolení. Je potrebné upozorniť, že táto úprava procesu bude mať pravdepodobne za následok zvýšenie finančných prostriedkov na stavbu, v rámci ktorej dochádza k preradeniu jestvujúcich ciest.

Ďalej je potrebné zvýšiť vážnosť celého procesu a povinnosti vyplývajúce z tohto procesu pre zúčastnených zakotviť prípadne aj do pripravovaného zákona. V celom procese by malo byť jednoznačne určené, kto do ktorej fázy rozhodovania vstupuje a rozhoduje, tak aby celý proces bol záväzný pre všetky strany.

Prípadná úprava procesu rozhodovacieho konania bude mať za následok úpravu ďalších súvisiacich TP.

6. Návrh postupu ďalšieho riešenia predmetnej oblasti

Samotný proces usporiadania cestnej siete je potrebné vnímať v troch rovinách.

Jednou je usporiadanie cestnej siete v rámci celej SR, kde je potrebné dospieť k takým zásadným rozhodnutiam či dôjde ku komplexnému prečíslovaniu celej cestnej siete, alebo bude ponechané jestvujúce usporiadanie vychádzajúce zo zásad číslovania v rámci Československa. Ide hlavne o cesty I., II. a III. triedy. Číslovanie a usporiadanie diaľnic a rýchlostných ciest bolo už upravené, aj keď v súčasnosti prebieha diskusia ohľadne nového prečíslovania v súvislosti s peážnymi úsekmi.

Samotný proces usporiadania cestnej siete z pohľadu celého Slovenska naráža na neustálu optimalizáciu koridorov rýchlostných ciest, čo vedie aj k blokácii rozvoja ciest I. a II. tried v uvedených trasách. Preto je potrebné na základe dopravných vzťahov v rámci celého Slovenska (aj ekonomických ukazovateľov) nájsť širší konsenzus a sieť diaľnic a rýchlostných ciest zastabilizovať na úrovni dopravných koridorov.

Druhou rovinou je usporiadanie cestnej siete na úrovni budovania nových stavieb a s tým potreba usporiadania dotknutej cestnej siete. V tomto bode proces naráža na nejednoznačnosť zásad a pravidiel samotného procesu.

Treťou rovinou sú mikrozásady usporiadania cestnej siete v križovatkách, kde dochádza podľa zásad jestvujúcich TP k rozdielom medzi hranicami majetkovej správy a technickej evidencii komunikácie.

Na základe rozborov uvedených v predchádzajúcich kapitolách je možné identifikovať nasledovné oblasti problémov, ktoré je potrebné vyriešiť v súvislosti s usporiadaním cestnej siete:

Z pohľadu samotného procesu usporiadania cestnej siete a súvisiacej legislatívy

- V legislatívnom predpise definovať pravidlá pre každý krok samotného procesu usporiadania cestnej siete, tak aby boli tieto pravidlá záväzné pre všetkých zúčastnených.
- Presunúť začiatok celého procesu do úvodných fáz prípravy stavby (do dokumentácie pre územné rozhodnutie), kde sa zúčastnení v procese usporiadania záväzne vyjadria k navrhovaným zmenám v cestnej sieti, aby prípadné požiadavky vyplývajúce z tohto procesu bolo možné zapracovať v ďalších fázach prípravy stavby.
- Ukončiť legislatívny proces prijímania nového cestného zákona, ktorého znenie má zásadný vplyv na spracovanie aj nového technického predpisu usporiadania cestnej siete.

Z pohľadu makrozásad usporiadania cestnej siete

- Uplatňovanie makrozásad nie je možné bez ujasnenia koncepcie rozvoja diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II., a III. triedy, kde je potrebné zastabilizovanie hlavne dopravných koridorov rýchlostných ciest podľa dopravného významu. Toto však nie je možné bez vypracovania generelu dopravy Slovenska.
- Na základe vypracovaného generelu dopravy jednoznačne definovať potrebu daných

dopravných koridorov rýchlostných ciest, diaľnic a ciest I. triedy doplnených o cesty II. a III. triedy.

- Legislatívne zastabilizovanie hlavných dopravných koridorov diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.
- V rámci TP zhrnúť makrozásady usporiadania cestnej siete, ktoré by jednoznačne priradili funkciu jednotlivým druhom pozemných komunikácií podľa ich dopravného významu. S tým súvisia aj zásady návrhu križovatiek na týchto komunikáciách.
- Doplniť a tým spresniť definíciu privádzača a možnosti používania peáží pozemných komunikácií.
- Rozhodnúť, či na základe zmenených dopravných ťahov v rámci SR je potrebné prečíslovať cestnú sieť, alebo ponechať číslovanie ciest podľa zásad vytvorených v rámci cestnej siete v Československu a postupne odstraňovať nezrovnalosti podľa vytvorených a doplnených zásad.
- V návrhu nových TP je potrebné zásady usporiadania cestnej siete rozšíriť aj o makrozásady s príkladmi riešenia obdobne ako je to pri mikrozásadách v oblasti križovatiek.

Z pohľadu mikrozásad usporadúvania cestnej siete

- Mikrozásady je potrebné dať do súladu s legislatívou a odstrániť rozdiely z pohľadu technickej evidencii a majetkovej správy v oblasti križovatiek.
- V súlade s platnou legislatívou jednoznačne definovať a vysvetliť jednotlivé použité pojmy a definície.
- Je potrebné mikrozásady stanoviť a vysvetliť v TP tak, aby bolo v štandardných prípadoch aj v teréne jasné, ktorá časť križovatky prislúcha ku ktorej komunikácii. Definované zásady striktne uplatňovať v praxi a výnimky z pravidiel vytvárať len výnimočne.
- V TP je potrebné uviesť viac názorných príkladov vymedzenia hraníc majetkovej správy a vedenia križujúcich sa ciest v zložitých križovatkách. Na základe už existujúcich prípadov vymedzenia hraníc majetkovej správy uviesť vzorové riešenia pre jednotlivé typy krížení a pripojení.
- V procese usporadúvania cestnej siete zvážiť pri jednotlivých stavbách v oblasti križovatiek, nielen dĺžku zmeny komunikácie, ale aj vplyv navrhovanej zmeny na tvar zložitej, alebo mimoúrovňovej križovatky a tým aj na správcovstvo a technickú evidenciu komunikácií v križovatke.

7. Použité podklady – právne a technické predpisy a normy

- Zákon č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;
- vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 547/2009 Z. z, ktorou sa ustanovuje spôsob označenia úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, ktorých užívanie podlieha úhrade, vzor nálepky a spôsob jej umiestnenia na motorovom vozidle;
- Návrh zákona o cestách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (pracovná verzia);
- TP 03/2004 Usporiadúvanie cestnej siete + Prílohy 1-3, Z MDPT SR: 2004, + Zmena 1/2005 k TP 03/2004, MDPT SR: 2005;
- TP 03/2006 Dokumentácia stavieb ciest + Prílohy 1 - 14, MDPT SR: 2007;
- STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic.