

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

TP 15/2013

**TECHNICKÉ PODMIENKY
USPORADÚVANIE CESTNEJ SIETE**

účinnosť od: 20.12.2013

December 2013

OBSAH

1	Úvodná kapitola	3
1.1	Predmet technických podmienok (TP)	3
1.2	Účel TP	3
1.3	Použitie TP	3
1.4	Vypracovanie TP	3
1.5	Distribúcia TP	3
1.6	Účinnosť TP	3
1.7	Nahradenie predchádzajúcich predpisov	3
1.8	Súvisiace a citované právne predpisy	3
1.9	Súvisiace a citované normy	4
1.10	Súvisiace a citované technické predpisy a podmienky	4
2	Všeobecne	4
2.1	Základné definície a pojmy	4
2.2	Použité skratky	5
3	Rozdelenie a označovanie PK	5
3.1	Rozdelenie PK	5
3.2	Označenie PK	6
4	Proces usporadúvania cestnej siete	6
4.1	Spôsob realizácie usporadúvania cestnej siete	6
4.2	Všeobecné zásady usporadúvania cestnej siete	6
4.3	Všeobecné zásady stanovenia začiatkov a koncov PK	7
5	Stanovenie hraníc majetkovej správy PK	8
6	Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete	8
6.1	Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete v procese investičnej prípravy a výstavby	8
6.2	Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete existujúcej, resp. existujúcich PK	9
7	Podanie žiadosti s návrhom na usporiadanie cestnej siete	9
8	Náležitosti návrhu na usporiadanie cestnej siete	9
8.1	Návrh na usporiadanie novej investičnej cestnej stavby	10
8.1.1	Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK	10
8.1.2	Prehľadná situácia	10
8.1.3	Situácia križovatiek	11
8.1.4	Doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní	11
8.1.5	Stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK	11
8.2	Návrh na usporiadanie existujúcej, resp. existujúcich PK, ktorou sa rieši zmena v ich usporiadaní	11
8.2.1	Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK	11
8.2.2	Prehľadná situácia	11
8.2.3	Situácia križovatiek	12
8.2.4	Doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní	12
8.2.5	Stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK	12
9	Rozhodovacie konanie	12
10	Prílohy	12

1 Úvodná kapitola

1.1 Predmet TP

Cieľom týchto TP je určenie jednotných zásad na usporiadúvanie cestnej siete, ktoré zahŕňa:

- definovanie rozdelenia a označenia PK;
- definovanie miest začiatkov a koncov PK z hľadiska technickej evidencie;
- definovanie miest začiatkov a koncov PK z hľadiska majetkovej správy;
- spôsob realizácie usporiadúvania.

Revízia TP 03/2004 bola vykonaná z dôvodu realizácie zmien údajov referenčnej siete CK v Slovenskej republike (SR) v rámci centrálnej technickej evidencie CK v období 2012/2013, vykonanej pre účely zabezpečenia riešenia úloh vyplývajúcich zo [Z1], [Z9] a [Z13]. Zároveň bol spresnený popis niektorých procesov bezprostredne súvisiacich s usporiadúvaním cestnej siete SR.

1.2 Účel TP

Tieto TP sú určené pre proces koncepcie a rozvoja cestnej siete, predinvestičnej prípravy a investičnej výstavby CK, proces usporiadúvania cestnej siete, technickej evidencie CK, majetkovej správy CK, pre potreby údržby CK, v zmysle [Z1] a [Z2].

1.3 Použitie TP

Tieto TP sú určené pre subjekty reprezentujúce vlastníkov a správcov PK, investorov cestných investičných stavieb, stavebníkov, cestné správne orgány a subjekty zodpovedné za realizáciu technickej evidencie PK na všetkých stupňoch.

1.4 Vypracovanie TP

Tieto TP na základe objednávky Slovenskej správy ciest (SSC) vypracoval úsek technického rozvoja SSC, odbor cestnej databanky SSC.

Zodpovedný riešiteľ: Ing. Alica Szebenyiová, CSc., tel. číslo.: 02/50 25 53 88, e-mail: alica.szebenyiova@ssc.sk.

1.5 Distribúcia TP

Elektronická verzia TP sa po schválení zverejní na webovej stránke SSC: www.ssc.sk (technické predpisy) a na webovej stránke MDVRR SR: www.mindop.sk (doprava, cestná doprava, cestná infraštruktúra, technické predpisy).

1.6 Účinnosť TP

Tieto TP nadobúdajú účinnosť dňom uvedeným na titulnej strane.

1.7 Nahradenie predchádzajúcich predpisov

Tieto TP nahrádzajú TP 03/2004 Usporiadúvanie cestnej siete + Prílohy: 01-03, MDPT SR z roku 2004 a Zmenu 01/2005 k TP 03/2004, MDPT SR z roku 2005 v celom rozsahu.

1.8 Súvisiace a citované právne predpisy

- [Z1] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;
- [Z2] vyhláška FMD č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov;
- [Z3] zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov;
- [Z4] zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;

- [Z5] vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
- [Z6] zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
- [Z7] zákon č. 133/2013 Z. z. o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z8] vyhláška MDVRR SR č. 162/2013, ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémy posudzovania parametrov;
- [Z9] zákon č. 317/2012 Z. z. o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v zmysle neskorších predpisov;
- [Z10] zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov;
- [Z11] zákon NR SR č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov;
- [Z12] zákon č. 446/2001 Z. z. o majetku vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov;
- [Z13] zákon č. 3/2010 Z. z. o národnej infraštruktúre pre priestorové informácie v znení neskorších predpisov.

1.9 Súvisiace a citované normy

STN 73 6100	Názvoslovie pozemných komunikácií
STN 73 6101	Projektovanie ciest a diaľnic
STN 73 6110	Projektovanie miestnych komunikácií
STN 73 6102	Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
STN EN ISO 14825 (01 8550)	Inteligentné dopravné systémy. Súbory geografických údajov (GDF). Súhrnná špecifikácia údajov (ISO 14825: 2011)

Poznámka: Súvisiace a citované normy vrátane aktuálnych zmien, dodatkov a národných príloh

1.10 Súvisiace a citované technické predpisy a podmienky

- [T1] TP 12/2013 Evidencia cestných mostov a lávok, MDVRR SR: 2013;
- [T2] TP 07/2004 Digitálna dokumentácia stavieb cestných komunikácií. Časť 1: Požiadavky na tvorbu a preberanie, MDPT SR: 2004;
- [T3] TP 03/2006 Dokumentácia stavieb ciest + Prílohy: 01-14, MDPT SR: 2007.

2 Všeobecne

2.1 Základné definície a pojmy

Na účely týchto TP sa usporadúvaním cestnej siete rozumie:

- a) **zaradenie** novovybudovaných cestných komunikácií (RC, cesty I., II., III. triedy) alebo existujúcich miestnych a účelových komunikácií do cestnej siete;
- b) **pretriedenie** CK zmenou ich triedy (zmenou dopravného významu, určenia a technického vybavenia);
- c) **prečíslovanie** (zmena čísla) CK bez zmeny ich triedy;
- d) **prestaničenie** vrátane **zmeny orientácie** CK bez zmeny ich triedy;
- e) **vyrazenie** CK z cestnej siete.

Ostatné názvoslovie je použité v zmysle STN 73 6100 a súvisiacich projektových noriem pre PK.

Na účely týchto TP sa spresňujú a dopĺňajú tieto pojmy a definície:

- **evidenčná časť úseku** je časť úseku vymedzená evidenčnými bodmi. Evidenčná časť úseku nemôže zasahovať do evidenčnej časti iného úseku,
- **evidenčná dĺžka úseku** je dĺžka osi jazdného pásu medzi dvomi evidenčnými bodmi príslušného úseku,
- **evidenčný bod** je bod na úseku spravidla umiestnený v mieste plošného styku jazdných pásov,
- **jednoduchá križovatka** je úrovňová križovatka dvoch alebo viacerých PK, ktorá nemá v oblasti križovatky žiadne fyzické dopravné ostrovčeky, môže mať fyzické dopravné ostrovčeky, ktoré

vymedzujú jazdné pásy s dĺžkou osi kratšou ako 1 m. Jednoduchá križovatka má práve jeden križovatkový uzol a v jej oblasti nie sú lúče a vetvy,

- **križovatkový uzol** je uzol v oblasti križovatky,
- **križovatkový úsek PK** je úsek PK v oblasti križovatky (lúč alebo vetva),
- **lúč** je úsek medzi dvomi uzlami ktorým prechádza daná PK (jej trasa) cez oblasť križovatky,
- **medzikrižovatkový úsek PK** je úsek PK medzi dvomi križovatkami,
- **orientácia PK** vyjadruje popis miestopisného priebehu PK; je daná začiatkom a koncom PK,
- **os jazdného pásu** je línia umiestnená na rozhraní dvoch protismerných priebežných jazdných pruhov v prípade obojsmerných jazdných pásov; v prípade jednosmerných jazdných pásov do priečného stredu jazdného pásu určeného v rámci priebežných jazdných pruhov,
- **peážny úsek** je úsek PK, v ktorom miestopisne vedie viacero PK. Všetky súčasti a príslušenstvo na takomto úseku prináležia PK najvyššieho dopravného významu; staničenie peážujúcich PK je v takomto úseku prerušené,
- **peážujúca PK** je PK, ktorej trasa v určitom úseku vedie v trase inej PK. V tomto prípade je peážujúcou PK PK s nižším dopravným významom (PK nižšej triedy, v prípade rovnakých tried, PK vyššieho čísla),
- **spojnica** je časť úseku, ktorá nie je evidenčnou časťou,
- **uzol** je miesto začiatku alebo konca osi jazdného pásu na úseku alebo miesto styku dvoch alebo viacerých osí jazdných pásov,
- **úsek** je časť jazdného pásu reprezentovaného osou medzi dvomi uzlami,
- **vetva** je úsek medzi dvomi uzlami, ktorý prepája križujúce sa PK v oblasti križovatky,
- **zložitá križovatka** je každá mimoúrovňová križovatka a tá úrovňová križovatka dvoch alebo viacerých PK, ktorá má v oblasti križovatky fyzické dopravné ostrovčeky, ktoré vymedzujú jazdné pásy s dĺžkou osi minimálne 1 m. Zložitá križovatka má viac ako jeden križovatkový uzol a jej oblasti sú lúče a vetvy.

2.2 Použité skratky

CK	cestná komunikácia
D	diaľnica
DSP	dokumentácia pre stavebné povolenie
DSRS	dokumentácia skutočnej realizácie stavby
DÚR	dokumentácia pre územné rozhodnutie
GDF	geographic data files (súbory geografických údajov)
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MO SR	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
PD	projektová dokumentácia
PK	pozemná komunikácia
RC	rýchlostná cesta
SSC	Slovenská správa ciest
TP	technické podmienky

3 Rozdelenie a označovanie PK

3.1 Rozdelenie PK

PK na účely usporiadúvania rozdeľujeme na:

- diaľnice a rýchlostné cesty,
- cesty I., II. a III. triedy,
- miestne komunikácie,

- účelové komunikácie.

3.2 Označenie PK

Diaľnice sa označujú veľkým písmenom „D“ v spojení s jednomiestnym číslom 1 – 9 (napr. D1, D2).

Rýchlostné cesty sa označujú veľkým písmenom „R“ v spojení s jednomiestnym číslom 1 – 9 (napr. R1, R2).

Cesty I. triedy sa označujú číslami 1 – 99 (napr. 2, 50, 61).

Cesty II. triedy sa označujú trojmiestnymi číslami 100 – 999 (napr. 499, 500).

Cesty III. triedy sa označujú šesťmiestnymi číslami 999999 (napr. 499022, 002027).

Pre účel zobrazovania čísla v mapových alebo textových dokumentoch je možné v čísle ciest III. triedy nulu/nuly na začiatku posledných troch číslic neuvádzať, napr. číslo 059001 možno v mapových dokumentoch uvádzať aj ako 0591).

4 Proces usporadúvania cestnej siete

4.1 Spôsob realizácie usporadúvania cestnej siete

Cestná sieť sa z hľadiska dopravného významu buduje, spravuje a udržiava prípadne vhodne dopĺňa miestnymi a účelovými komunikáciami v súlade so zásadami štátnej dopravnej politiky a v záujme účelného, bezpečného a hospodárneho realizovania cestnej premávky.

CK, ktoré nespĺňajú účelnosť vhodného dopravného prepojenia, môžu byť z cestnej siete vyradené a využívané ako miestne alebo účelové komunikácie, alebo môžu byť i zrušené (rekultivované).

Usporiadovanie cestnej siete sa vykonáva:

- a) zaradením,
- b) pretriedením,
- c) prečíslovaním,
- d) prestaničením alebo zmenou orientácie,
- e) vyradením.

Súčasťou usporiadania cestnej siete môže byť aj určenie príslušnosti medzinárodného cestného ťahu voči usporadúvanej PK, ak usporiadaním dôjde k potrebe prehodnotiť trasovanie medzinárodného cestného ťahu (vybudovanie úseku D, RC a pod.) napr. preložením jeho trasy na CK s vyšším dopravným významom.

Aktuálne trasy medzinárodných cestných ťahov (TEN-T/TINA, TEM, E) zverejňuje pracovisko centrálnej technickej evidencie CK prostredníctvom webovej stránky.

4.2 Všeobecné zásady usporadúvania cestnej siete

Pri usporadúvaní cestnej siete je potrebné prioritne zohľadniť dopravný význam usporadúvanej PK.

Z hľadiska dopravného významu sa do cestnej siete zaradi každý novovybudovaný úsek CK, ktorý bol podľa územného rozhodnutia určený ako rýchlostná cesta, cesta I., II. a III. triedy.

Pri výstavbe obchvatu alebo preložky cesty I., II. resp. III. triedy sa pôvodný úsek cesty I., II. a III. triedy pretriedi do nižšej triedy, alebo sa vyradí z cestnej siete, nakoľko stráca pôvodný dopravný význam a už nie je potrebný na účelné usporiadanie tejto siete. Vyradený úsek CK sa môže využívať ako miestna komunikácia, alebo účelová komunikácia, alebo môže byť i zrušený (rekultivovaný). V prípade peáže dvoch CK môže pôvodný úsek CK byť zachovaný pre jednu z peážujúcich CK.

Pretriedenie z nižšej triedy na vyššiu je možné len v prípade, ak pretriedený úsek CK spĺňa stavebno-technické požiadavky pre triedu, do ktorej bude úsek CK pretriedený a taktiež bude spĺňať dopravný význam danej triedy.

Miestnu komunikáciu alebo účelovú komunikáciu, prípadne jej časť možno zaradiť do cestnej siete, ak je to potrebné na účelné usporiadanie cestnej siete, najmä na dosiahnutie súvislých trás CK alebo pripojenie

obce na cestnú sieť a ak miestna alebo účelová komunikácia spĺňa stavebno-technické požiadavky pre triedu, do ktorej bude zaradená.

Pri etapovitom budovaní preložky CK sa preložka zaradi do cestnej siete až po dobudovaní celej preložky (všetkých etáp), t. j. ak sa dobudovaním dosiahne ucelená trasa CK.

Návrh na usporiadanie cestnej siete musí byť spracovaný už pri DÚR.

Pri návrhoch na usporiadanie musia byť dodržané zásady vzájomného prepojenia CK tvoriacich cestnú sieť.

Návrh na usporiadanie cestnej siete, ktorého dôvodom je prestaničenie CK musí byť spracovaný v tom prípade, keď zmena dĺžky príslušnej CK je rovná alebo väčšia ako 1,0 km alebo ak sumárna zmena dĺžok CK od poslednej stavebnej zmeny dosiahla 1,0 km a viac.

Do cestnej siete patria najmä:

- CK vrátane ich prejazdnych úsekov v mestách, obciach a colných priestoroch,
- CK vedúce mimo územia zastavaného alebo určeného k súvislému zastavaniu, ktoré spájajú železničné stanice, letiská pre pravidelnú verejnú dopravu, verejné prístavy, s D, RC a cestami, pokiaľ ako účelové komunikácie neslúžia prevažne premávke alebo správe týchto zariadení.

Cestnú sieť netvoria najmä:

- miestne a účelové komunikácie v zastavanom území alebo území určenom na súvislé zastavanie (okrem prejazdnych úsekov CK),
- miestne a účelové komunikácie spájajúce navzájom jednotlivé časti obce,
- miestne a účelové komunikácie v zastavanom území alebo území určenom na súvislé zastavanie spájajúce obce so železničnou stanicou, či železničnou zastávkou, letiskom, prístavom, s cintorínom a pod.

Vyradenú CK alebo jej časť môže:

- príslušná obec zaradiť ako miestnu komunikáciu do siete miestnych komunikácií,
- fyzická alebo právnická osoba prevziať do vlastníctva ako účelovú komunikáciu,
- vlastník alebo ním poverený správca využiť ako cestný pomocný pozemok,
- vlastník alebo ním poverený správca zrekultivovať, ak sa nemôže využiť žiadnym z vyššie uvedených spôsobov.

4.3 Všeobecné zásady stanovenia začiatkov a koncov PK

Vo všeobecnosti platí, že každá usporadúvaná CK musí mať oba dopravné smery.

D a RC začína a končí :

- na štátnej hranici,
- na D alebo RC (v križovatke).

Cesta I. triedy začína a končí:

- na štátnej hranici,
- na D alebo RC (v križovatke),
- na ceste I. triedy (v križovatke).

Cesta II. triedy začína a končí:

- na štátnej hranici,
- na D alebo RC (v križovatke)¹⁾
- na ceste I. triedy (v križovatke),
- na ceste II. triedy (v križovatke).

Cesta III. triedy

¹⁾ Len vo výnimočných prípadoch, ak v danom území nie je možná križovatka s cestou I. triedy vo vzdialenosti podľa platnej STN 73 6101.

začína:

- na štátnej hranici,
- na ceste I. triedy (v križovatke),
- na ceste II. triedy (v križovatke),
- na ceste III. triedy (v križovatke),

končí:

- v ktoromkoľvek mieste intravilánu alebo extravilánu, vrátane všetkých druhov siete PK (v križovatkách) ako i na štátnej hranici.

Privádzač D alebo RC ako súčasť D alebo RC

začína:

- na súbežných, resp. priľahlých cestných alebo miestnych komunikáciách, z ktorých privádza dopravu na D alebo RC,

končí:

- na D alebo RC.

Miestna komunikácia začína a končí:

- v ktoromkoľvek mieste zastavaného alebo nezastavaného územia. Ak je jej začiatok (koniec) situovaný v križovatke s CK, je potrebné dodržať zásady ich vzájomného prepojenia.

Podrobnosti o začiatkoch a koncoch PK v križovatkách ako aj zásady ich vzájomného prepojenia sú uvedené v prílohe 1 týchto TP.

5 Stanovenie hraníc majetkovej správy PK

Hranice majetkovej správy D, RC, ciest I., II., III. triedy a miestnych komunikácií v mieste štátnej hranice, hraníc podľa územnosprávneho členenia, hranice VÚC a hranice obce, sú určené kolmicou na os obojsmernej komunikácie alebo na os jazdného pásu smerovo rozdelenej komunikácie (na os smerovo rozdelenej CK).

Všeobecné zásady určovania hraníc majetkovej správy PK v križovatkách:

- a) v úrovňových križovatkách patrí križovatková vetva prepájajúca PK tomu majetkovému správcovi, ktorému v rámci prepájaných PK prislúcha PK nižšieho dopravného významu,
- b) v mimoúrovňových križovatkách patrí križovatková vetva prepájajúca PK tomu majetkovému správcovi, ktorému v rámci prepájaných PK prislúcha PK vyššieho dopravného významu.

Podrobnejšie sú zásady stanovenia hraníc majetkovej správy definované a graficky znázornené v prílohe 2 týchto TP.

6 Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete

Postup pri príprave návrhu na usporiadanie cestnej siete je závislý od toho, či ide o usporiadanie novej investičnej cestnej stavby, ktoré doposiaľ nebola usporiadaná alebo či ide o zmenu usporiadania už existujúcej, resp. existujúcich PK, ktoré sú v čase usporadúvania v prevádzke.

6.1 Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete v procese investičnej prípravy a výstavby

Návrh na usporiadanie cestnej siete v procese investičnej prípravy a výstavby príslušnej cestnej stavby je potrebné konzultovať s organizáciou poverenou MDVRR SR, pracoviskom koncepcie a dopravno-územného rozvoja a centrálnej technickej evidencie CK. V tomto procese sa posúdi obsahová správnosť návrhu na usporiadanie a určia sa všetky lokalizačné hodnoty usporadúvaných úsekov PK (lokalizácia začiatkov a koncov usporadúvaných úsekov) a dĺžky usporadúvaných úsekov.

Dĺžky usporadúvaných úsekov sa vo fáze DÚR a DSP určujú z PD. Vo fáze finálneho návrhu žiadosti o usporiadanie cestnej siete pred uvedením stavby do prevádzky sa určia na základe meraní pracoviska centrálnej technickej evidencie CK.

Pre potreby určenia lokalizačných a dĺžkových hodnôt je potrebné na pracovisko centrálnej technickej evidencie CK zaslať nasledovné podklady:

- a) prehľadnú digitálnu situáciu existujúceho a navrhovaného stavu cestnej siete vo vektorovom formáte (súbory typu *.shp, *.dgn, *.dwg, resp. *.dxf), v súradnicovom systéme ETRS 89 a výťah v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:10 000) s príslušnou legendou,
- b) digitálnu situáciu navrhovaných križovatiek vo vektorovom formáte (súbory typu *.shp, *.dgn, *.dwg, resp. *.dxf), v súradnicovom systéme ETRS 89 s vyznačením čísiel, resp. názvov PK, lúčov a ich orientácie, vetiev, dĺžok križovatkových úsekov v metroch, hraníc majetkovej správy a výťah v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:1000) s príslušnou legendou.

6.2 Príprava návrhu na usporiadanie cestnej siete existujúcej, resp. existujúcich PK

Návrh na usporiadanie cestnej siete existujúcej, resp. existujúcich PK, ktoré sú v čase usporadúvania v prevádzke je potrebné konzultovať s organizáciou poverenou MDVRR SR, pracoviskom koncepcie a dopravno-územného rozvoja a centrálnej technickej evidencie CK. V tomto procese sa posúdi obsahová správnosť návrhu na usporiadanie a určia sa všetky lokalizačné hodnoty usporadúvaných úsekov PK (lokalizácia začiatkov a koncov usporadúvaných úsekov) a dĺžky usporadúvaných úsekov.

Dĺžky usporadúvaných úsekov sa z údajov centrálnej technickej evidencie CK, resp. na základe meraní pracoviska centrálnej technickej evidencie CK.

Pre potreby určenia lokalizačných a dĺžkových hodnôt je potrebné na pracovisko centrálnej technickej evidencie CK zaslať nasledovné podklady:

- a) prehľadnú digitálnu situáciu existujúceho a navrhovaného stavu cestnej siete vypracovanú na mapovom podklade získanom z pracoviska centrálnej technickej evidencie CK v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:10 000) s príslušnou legendou,
- b) digitálnu situáciu navrhovaných križovatiek vypracovanú na mapovom podklade mapovom podklade získanom z pracoviska centrálnej technickej evidencie CK s vyznačením čísiel, resp. názvov PK, lúčov a ich orientácie, vetiev, dĺžok križovatkových úsekov v metroch, hraníc majetkovej správy v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:1000) s príslušnou legendou.

7 Podanie žiadosti s návrhom na usporiadanie cestnej siete

Žiadosť s návrhom na usporiadanie cestnej siete podáva:

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

V prípade, ak usporadúvaný úsek CK má viac vlastníkov (podľa územného členenia správy), potom žiadosť podáva jeden vlastník.

Žiadosť s návrhom na usporiadanie sa podáva na ústredný orgán štátnej správy pre PK v tlačenej aj elektronickej forme [Z1].

8 Náležitosti návrhu na usporiadanie cestnej siete

Náležitosti návrhu na usporiadanie cestnej siete sú závislé od toho, či ide o usporiadanie novej investičnej cestnej stavby, ktorá doposiaľ nebola usporiadaná alebo či ide o zmenu usporiadania už existujúcej, resp. existujúcich PK, ktoré sú v čase usporadúvania v prevádzke.

8.1 Návrh na usporiadanie novej investičnej cestnej stavby

Návrh na usporiadanie cestnej siete musí obsahovať nasledovné časti:

- a) technický popis usporadúvanej/usporadúvaných PK,
- b) prehľadnú situáciu dotknutého územia,
- c) situácie dotknutých križovatiek,
- d) doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní,
- e) stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK.

8.1.1 Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK

Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK musí mať nasledovný obsah:

- a) trieda a číslo cesty, prípadne názov PK navrhovanej na usporiadanie (resp. úseku PK); ak ide o prieťah CK cez obec a CK má okrem triedy a čísla aj názov ulice, uvedie sa v identifikačných údajoch aj tento názov,
- b) číslo medzinárodného cestného ťahu, ak vedie po dotknutom úseku PK,
- c) označenie, resp. názvy križovatiek (v súlade s dopravným značením),
- d) dĺžka usporadúvaného úseku (v km na tri desatinné miesta)²,
- e) označenie začiatku a konca usporadúvaného úseku (ak sa na príslušnej CK nachádzajú dopravné značky IS 32 a, b podľa [Z5] uvedie sa líniové staničenie v km na tri desatinné miesta (odvodené od hodnoty najbližšej dopravnej značky IS 32 a, b podľa [Z5] vždy sa uvedie kumulatívne staničenie v km na tri desatinné miesta, t. j. vzdialenosť od začiatku PK po dotknuté miesto)²,
- f) popis technických parametrov PK navrhovanej na zaradenie alebo pretriedenie a jej príslušenstva (druh krytu vozovky, konštrukcia vozovky, kategória a návrhová rýchlosť, použité druhy záchytného bezpečnostného zariadenia, zoznam technologických dopravných zariadení podľa druhu³,
- g) popis objektov PK navrhovanej na zaradenie alebo pretriedenie a ich technický stav (počty mostov, priepustov, oporných a zárubných múrov, protihlukových clôn³,
- h) návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy usporadúvanej PK,
- i) odôvodnenie návrhu na usporiadanie PK.

8.1.2 Prehľadná situácia

Prehľadná situácia dotknutého územia sa predkladá vo forme výťlačku v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:10 000) v troch vyhotoveniach s príslušnou legendou.

Situácia bude obsahovať:

- a) dôležité objekty pre jednoznačnú mapovú orientáciu, akými sú PK, železničné trate, vodné toky, osady, obce a pod.,
- b) údaje, ktoré sú uvedené pre technický popis v bode 8.1.1 a, b, c, d
- c) farebné vyznačenie:
 - D – čiernou farbou;
 - RC – tmavosivou farbou;
 - cesty: I. triedy – červenou farbou;
 - II. triedy – modrou farbou;
 - III. triedy – žltou farbou;
 - miestne a účelové komunikácie – bez farebnej výplne.

Podfarbenie usporadúvaných úsekov PK (podfarbenie musí presahovať hrúbku čiary farebného vyznačenia PK):

- úseky PK navrhnuté na zaradenie – zelenou farbou,
- úseky CK navrhnuté na pretriedenie – farbou navrhutej triedy CK,

² Údaje sa uvedú na základe ich zamerania pracoviskom centrálnej technickej evidencie CK

³ Údaje sa uvedú z DSRS

- úseky CK navrhnuté na prečíslovanie a prestaničenie sa vyznačujú v pôvodných farbách svojej triedy,
- úseky CK navrhnuté na vyradenie – fialovou farbou.

8.1.3 Situácia križovatiek

Situácia dotknutých križovatiek sa predkladá vo forme výťahov s vyznačením čísiel, resp. názvov PK, lúčov a ich orientácie, vetiev, hraníc majetkovej správy v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:1000) v troch vyhotoveniach s príslušnou legendou.

8.1.4 Doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní

Návrh na usporiadanie cestnej siete musí obsahovať nasledovné doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní:

- a) kópia katastrálnej mapy vo vhodnej mierke v závislosti od stupňa PD s farebným vyznačením trasy dotknutej PK;
- b) zmluva, resp. zmluva o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva dotknutej PK uzatvorená medzi terajším a budúcim vlastníkom (majetkovým správcom) v zmysle platných právnych predpisov, ak si usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov;
- c) vyjadrenie MO SR, Správy vojenskej dopravy;
- d) stanovisko dotknutých orgánov štátnej správy, samosprávy, na ktorých území pôsobnosti dochádza k usporiadaniu cestnej siete.

8.1.5 Stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK

Súčasťou návrhu na usporiadanie cestnej siete je stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK k vypracovanému návrhu.

8.2 Návrh na usporiadanie existujúcej, resp. existujúcich PK, ktorou sa rieši zmena v ich usporiadaní

Ak nejde o usporiadanie novej investičnej stavby, kedy je vypracovanie návrhu na usporiadanie dotknutej cestnej siete súčasťou zmluvných podmienok medzi príslušným majetkovým správcom a dodávateľom investičnej stavby pred uvedením stavby do prevádzky ale o usporiadanie existujúcej, resp. existujúcich PK, ktoré sú v čase usporadúvania už v prevádzke, tak návrh na usporiadanie cestnej siete musí obsahovať nasledovné časti:

- a) technický popis usporadúvanej/usporadúvaných PK,
- b) prehľadnú situáciu dotknutého územia,
- c) situácie dotknutých križovatiek,
- d) doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní,
- e) stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK.

8.2.1 Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK

Technický popis usporadúvanej, resp. usporadúvaných PK musí byť vypracovaný v zmysle bodu 8.1.1 týchto TP okrem písm. g); v rámci písm. f) sa uvedie konštrukcia vozovky, kategória a návrhová rýchlosť, v prípade, že sú tieto hodnoty známe.

8.2.2 Prehľadná situácia

Prehľadná situácia dotknutého územia sa predkladá vo forme výťahu v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:10 000) v troch vyhotoveniach s príslušnou legendou. Situácia môže byť vypracovaná na mapovom podklade získanom z pracoviska centrálnej technickej evidencie CK.

Situácia bude obsahovať:

- dôležité objekty pre jednoznačnú mapovú orientáciu, akými sú PK, železničné trate, vodné toky, osady, obce a pod.,
- údaje, ktoré sú uvedené pre technický popis v bode 8.1.1 a, b, c, d,
- farebné vyznačenie existujúceho je dané použitým mapovým podkladom.

Farebné označenie usporadúvaných úsekov PK:

- úseky PK navrhnuté na zaradenie – zelenou farbou,
- úseky CK navrhnuté na pretriedenie – farbou navrhutej triedy CK,
- úseky CK navrhnuté na prečíslovanie a prestaničenie sa vyznačujú v pôvodných farbách svojej triedy,
- úseky CK navrhnuté na vyradenie – fialovou farbou.

8.2.3 Situácia križovatiek

Situácia dotknutých križovatiek sa predkladá vo forme výtlačkov s vyznačením čísiel, resp. názvov PK, lúčov a ich orientácie, vetiev, hraníc majetkovej správy v mierke dostatočnej na rozpoznateľnosť všetkých navrhovaných zmien (napr. 1:1000) v troch vyhotoveniach s príslušnou legendou. Môže byť vyhotovená na mapovom podklade získanom z pracoviska centrálnej technickej evidencie CK.

8.2.4 Doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní

Návrh na usporiadanie cestnej siete musí obsahovať nasledovné doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní:

- zmluva, resp. zmluva o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva dotknutej PK uzatvorená medzi terajším a budúcim vlastníkom (majetkovým správcom) v zmysle platných právnych predpisov, ak si usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov;
- vyjadrenie Ministerstva obrany SR (MO SR), Správy vojenskej dopravy;
- stanovisko dotknutých orgánov štátnej správy, samosprávy, na ktorých území pôsobnosti dochádza k usporiadaniu cestnej siete.

8.2.5 Stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK

Súčasťou návrhu na usporiadanie cestnej siete je stanovisko organizácie poverenej MDVRR SR, pracoviska dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete a centrálnej technickej evidencie CK k vypracovanému návrhu.

9 Rozhodovacie konanie

O usporiadaní cestnej siete rozhoduje ministerstvo podľa [Z1] a [Z2].

Na konanie o usporiadaní cestnej siete sa vzťahujú všeobecné predpisy o správnom konaní zákona [Z10].

V prípade nezáujmu o CK vyradenú z cestnej siete naloží sa s ňou ako s prebytočným majetkom podľa [Z11] alebo [Z12].

Pri povoľovaní CK (preložky, obchvaty) povoľujúci orgán určí v podmienkach stavebného povolenia lehotu, v ktorej je stavebník povinný požiadať o usporiadanie cestnej siete.

10 Prílohy

- | | |
|-----------|--|
| Príloha 1 | Definovanie začiatkov a koncov PK v križovatkách a zásady ich vzájomného prepojenia. |
| Príloha 2 | Zásady určenia hraníc majetkovej správy v križovatkách PK a mimo križovatiek PK. |
| Príloha 3 | Vzory návrhu na usporiadanie cestnej siete. |

PRÍLOHA 1

DEFINOVANIE ZAČIATKOV A KONCOV POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ V KRIŽOVATKÁCH A ZÁSADY ICH VZÁJOMNÉHO PREPOJENIA

OBSAH

P 1	Vymedzenie typov úsekov jazdných pásov	3
P 2	Rozdelenie križovatiek.....	3
P 3	Model cestnej siete.....	3
P 4	Reprezentácia jazdných pásov v križovatke.....	3
P 4.1	Kolmé napojenie jazdných pásov, stykové	4
P 4.2	Kolmé napojenie jazdných pásov, priesečné	5
P 4.3	Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, bez zaraďovacieho pruhu	5
P 4.4	Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, so zaraďovacím pruhom.....	6
P 4.5	Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové v oblúku, bez zaraďovacieho pruhu	6
P 4.6	Iné prípady styku jazdných pásov.....	7
P 5	Zásady definovania začiatkov a koncov PK v križovatkách.....	9
P 6	Situácie vzájomného prepojenia PK v križovatkách.....	10

Zásady vzájomného usporiadania PK v križovatkách vychádzajú z úrovne detailu jazdných pásov PK.

P 1 Vymedzenie typov úsekov jazdných pásov

Vo všeobecnosti jazdné pásy PK môžu byť obojsmerné pri smerovo nerozdelených PK (sem patria aj obojsmerné jazdné pásy s viacerými protismernými jazdnými pruhmi, kde sú protismerné jazdné pruhy od seba oddelené opticky, t.j. vodorovným dopravným značením) alebo jednosmerné jazdné pásy pri smerovo rozdelených PK (v rámci priečného usporiadania PK sú dopravné smery vždy oddelené fyzicky stredným deliacim pásom alebo sú vedené v samostatných trasách).

P 2 Rozdelenie križovatiek

Z hľadiska určenia začiatku a konca PK v križovatkách a definovania príslušnosti jazdných pásov k jednotlivým typom úsekov PK v križovatkách (lúče, vetvy), sa križovatky rozdeľujú do dvoch základných skupín: na križovatky jednoduché a zložité. Základný rozdiel pri tomto rozdelení je v tom, že jednoduché križovatky sú reprezentované práve jedným križovatkovým uzlom, do ktorého vstupujú medzikrižovatkové úseky a zložité križovatky sú reprezentované viac ako jedným križovatkovým uzlom a úsekmi, ktorými PK prechádza cez križovátku (ďalej len „lúče“) a úsekmi, ktoré zabezpečujú prepojenie križujúcich sa PK (ďalej len „vetvy“).

P 3 Model cestnej siete

P 3.1 Definícia pojmov uzol, úsek, križovatkový uzol a križovatkový úsek v zmysle podkapitoly 2.1 týchto TP vyplýva z reprezentácie cestnej siete ako uzlovo-líniového modelu so spojitými líniami (osami jazdných pásov), ktorých hraničnými bodmi sú uzly. Pre model cestnej siete na úrovni detailu jazdných pásov je týmto aplikovaná STN EN ISO 14825.

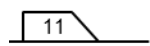
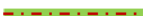
P 4 Reprezentácia jazdných pásov v križovatkách

Pre účely usporadúvania je dôležité vymedzenie evidenčnej dĺžky úseku, prostredníctvom hodnôt ktorej sa určujú dĺžkové parametre usporadúvaných PK.

Pri určovaní polohy evidenčných bodov sa sleduje zásada plošného vymedzenia jazdných pásov, t. j. jeden jazdný pás nemôže plošne zasahovať do druhého. Táto zásada sa premieňa do určenia evidenčnej časti úseku jazdného pásu, pričom platí, že evidenčná časť jedného úseku nemôže zasahovať do evidenčnej časti druhého úseku.

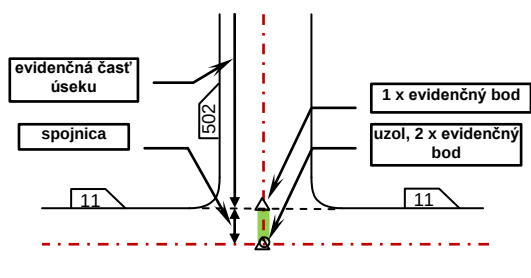
Pre účely usporadúvania PK sú definované detaily styku jazdných pásov, ktoré sú aplikované pre všetky situácie v rámci jednoduchých a zložitých križovatiek.

Detaily styku jazdných pásov, umiestnenia uzlových bodov a vymedzenie evidenčnej časti úsekov a spojnice jazdných pásov sú uvedené na nasledujúcich situáciách.

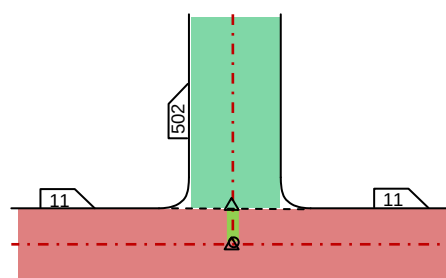
	číslo a orientácia PK		os jazdného pásu
	evidenčný bod		os jazdného pásu s vyznačenou spojnicou
	uzol		pomyselné predĺženie hrany vozovky

Obrázok 1 Spoločná legenda k jednotlivým obrázkom

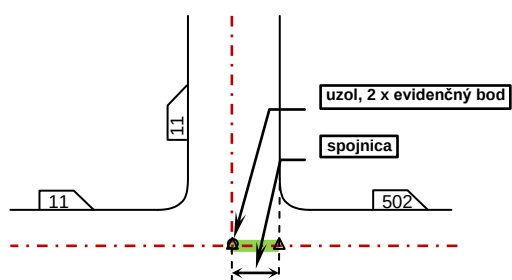
P 4.1 Kolmé napojenie jazdných pásov, stykové



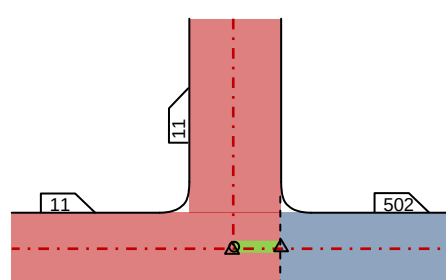
Obrázok 2 Detail križovatky, kolmé napojenie jazdných pásov, stykové



Obrázok 3 Detail križovatky, kolmé napojenie jazdných pásov, stykové; vyznačenie plošného styku jazdných pásov



Obrázok 2a Detail križovatky, kolmé napojenie, stykové

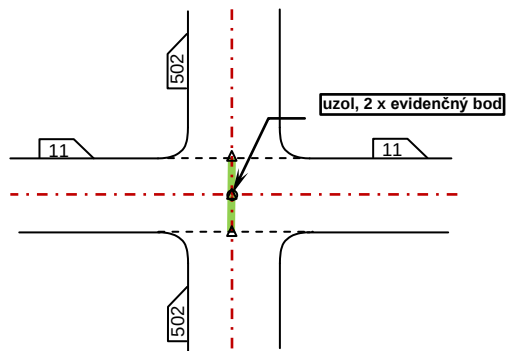


Obrázok 3a Detail križovatky, kolmé napojenie jazdných pásov, stykové; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

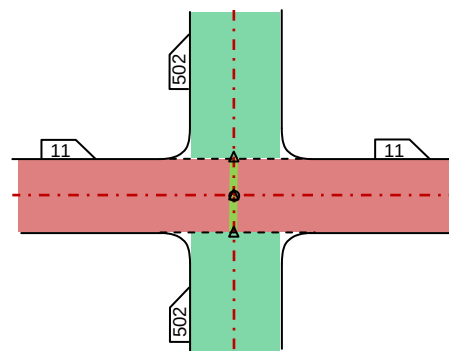
Priznanie spojnic v kolmom napojení zodpovedá filozofii plošnej reprezentácie jazdných pásov (t. j. nie všetky osi v stykovej križovatke majú spojnice). Do dĺžky napájajúceho sa pásu (CK nižšieho dopravného významu) nemôže byť započítaná dĺžka časti pásu, ktorý fyzicky prináleží priebežnému pásu (CK priebežná, spravidla vyššieho dopravného významu).

Pri takomto napojení je potrebné rozlišovať, ktorá CK je priebežná a ktorá začína/končí a samozrejme aj spôsob prevedenia CK cez križovatku (obrázok 2 versus obrázok 2a prílohy 1 týchto TP).

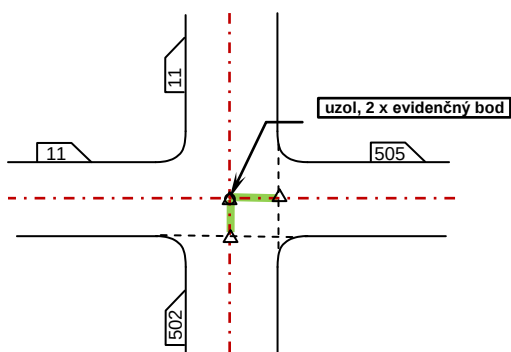
P 4.2 Kolmé napojenie jazdných pásov, priesečné



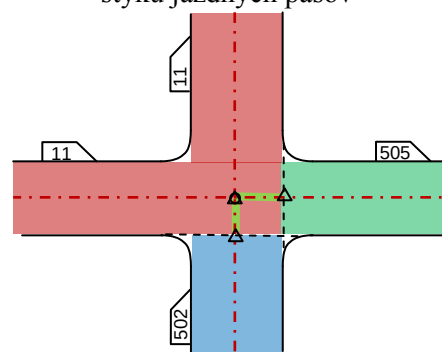
Obrázok 4 Detail križovatky, kolmé napojenie, priesečné



Obrázok 5 Detail križovatky, kolmé napojenie, priesečné; vyznačenie plošného styku jazdných pásov



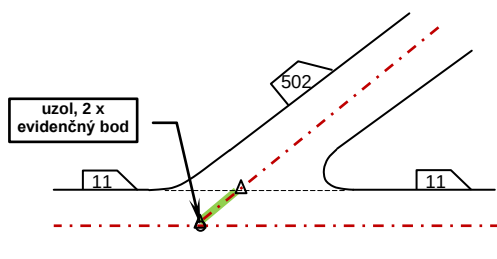
Obrázok 4a Detail križovatky, kolmé napojenie, priesečné



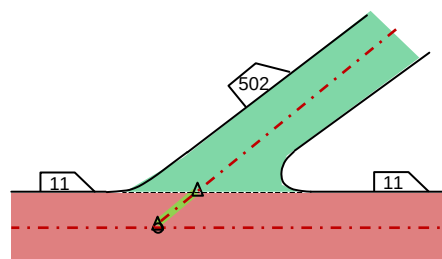
Obrázok 5a Detail križovatky, kolmé napojenie, priesečné; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

Komentár: Ide o „vyskladanie“ detailov stykového kolmého napojenia; v prípade dvoch priebežných CK (obrázok 4 prílohy 1 týchto TP) je rozhodujúci dopravný význam križujúcich sa CK, ktorý určuje plošnú príslušnosť jazdného pásu k CK vyššieho dopravného významu a spôsob prevedenia CK cez križovatku (obrázok 4 versus obrázok 4a prílohy 1 týchto TP).

P 4.3 Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, bez zaraďovacieho pruhu



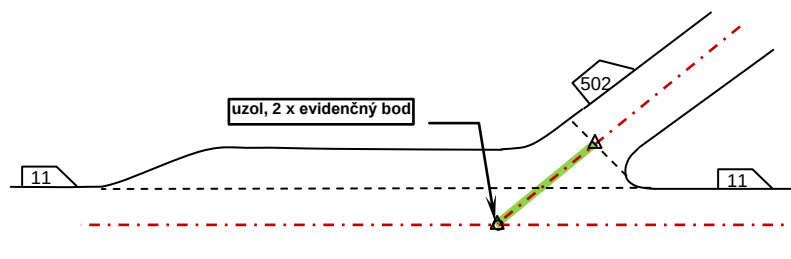
Obrázok 6 Detail križovatky, šikmé napojenie, stykové



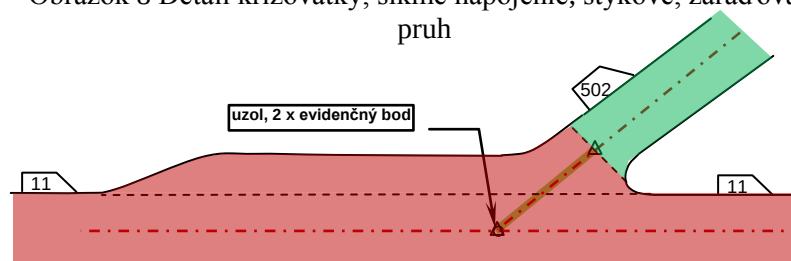
Obrázok 7 Detail križovatky, šikmé napojenie, stykové; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

Komentár: V prípade šikmého napojenia bez zaraďovacích pruhov je situácia riešená v zmysle obrázka 6. Identifikácia hrany napájajúceho sa jazdného pásu je v mieste pomyselného predĺženia hrany vozovky priebežného jazdného pásu. V podstate ide o identické riešenie ako pri kolmom napojení.

P 4.4 Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, so zaraďovacím pruhom



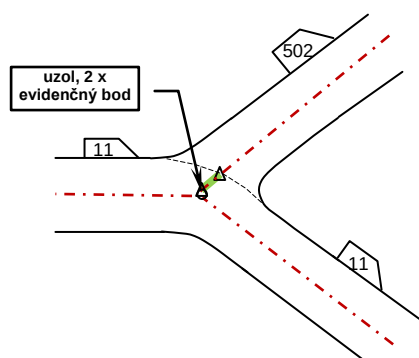
Obrázok 8 Detail križovatky, šikmé napojenie, stykové, zaraďovací pruh



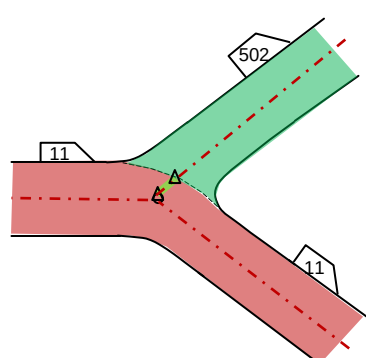
Obrázok 9 Detail križovatky, šikmé napojenie, stykové, zaraďovací pruh; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

Komentár: Riešenie šikmého napojenia jazdných pásov so zaraďovacím pruhom je riešené v zmysle obrázka 8 prílohy 1 týchto TP. Priebežnej CK prináleží plocha zaraďovacieho pruhu už od miesta kolmého priemetu hrany terénu na os jazdného pásu (obrázok 9 prílohy 1 týchto TP).

P 4.5 Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové v oblúku, bez zaraďovacieho pruhu



Obrázok 10 Detail križovatky, šikmé napojenie, v oblúku, stykové



Obrázok 11 Detail križovatky, šikmé napojenie, v oblúku, stykové; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

Komentár: Prípád styku troch jazdných pásov, t. j. troch osí, je riešený vždy stykom dvoch osí bez časti spojnice, ktoré vymedzujú priebežný jazdný pás a jednou osou so spojnicou (napr. pripájaný jazdný pás CK nižšieho dopravného významu, vetvy CK a pod.).

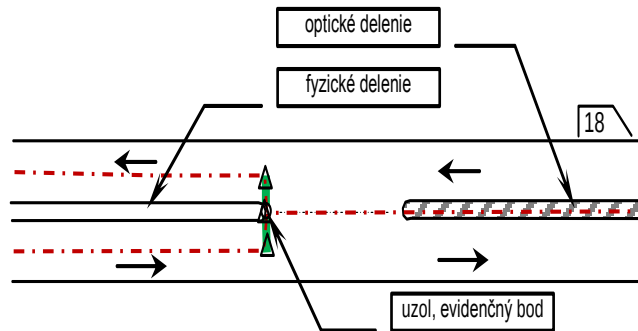
Riešenie podľa obrázka 10 prílohy 1 týchto TP zohľadňuje priebežnú CK, t. j. osi jej jazdných pásov nemajú spojnice. Napájajúca sa CK má priznanú spojnicu, evidenčná dĺžka úseku začína od pomyselného predĺženia hrany vozovky priebežného jazdného pásu; plošné vymedzenie jazdných pásov je zrejmé z obrázka 10 prílohy 1 týchto TP.

V prípade, ak všetky tri osi, t. j. jazdné pásy, patria rôznym CK, za priebežný pás bude pokladaný ten, ktorý prislúcha dvom CK s najvyšším dopravným významom (potrebné je prihliadať na „stavebnú“

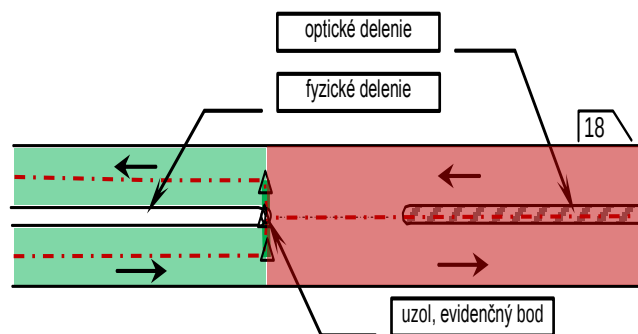
plynulú priebežnosť pásov CK s ohľadom na usporiadanie priečného profilu, prípadne na dopravné značenie (napr. prednosť v jazde).

V prípade styku napr. troch vetiev s rovnakou príslušnosťou k CK, bude určenie priebežnosti jazdných pásov ponechané na rozhodnutí pracoviska centrálnej technickej evidencie PK.

P 4.6 Iné prípady styku jazdných pásov

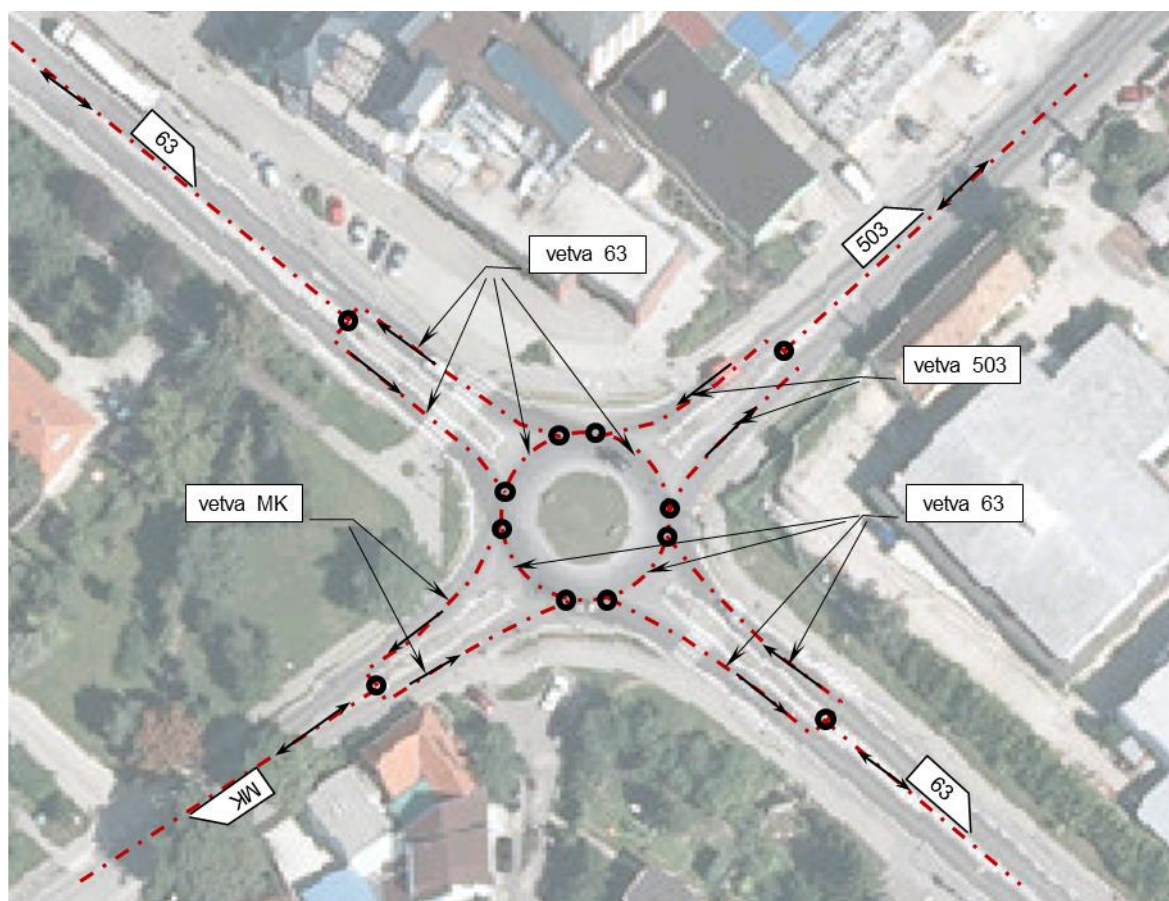


Obrázok 12 Začiatok/koniec smerového rozdelenia CK, resp. rozdelenia dopravných smerov v križovatke

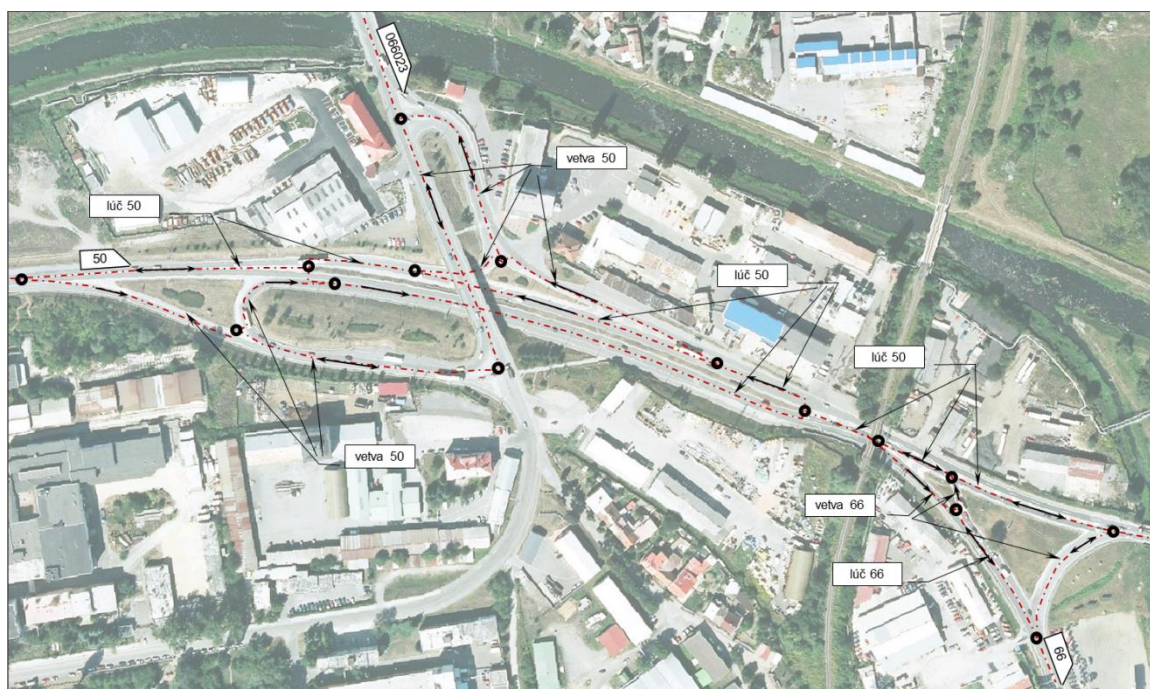


Obrázok 13 Začiatok/koniec smerového rozdelenia CK, resp. rozdelenia dopravných smerov v križovatke; vyznačenie plošného styku jazdných pásov

Komentár: Situácia smerového rozdelenia CK, resp. rozdelenia dopravných smerov v križovatke (styk troch osí), kedy je možné považovať priebeh jazdného pásu v jednej línii, t. j. osi jednosmerných častí nemajú priesečník s osou obojsmerného pásu, sa riešia v zmysle obrázka 13 prílohy 1 týchto TP. Meračský bod obojsmerného úseku leží v križovatkovom uzle, t. j. tento pás nemá spojnicu; jednosmerné jazdné pásy majú spojnicu (kolmé napojenie osí jazdných pásov do uzla). Takéto riešenie sa použije aj v prípade vetvenia jazdných pásov spravidla v križovatke, keď ide o styk jedného obojsmerného jazdného pásu s dvomi jednosmernými jazdnými pásmi (šírkové usporiadanie obojsmerného pásu je „súčtom“ šírkového usporiadania jednosmerných pásov, príklady na obrázkoch 14a, 14b prílohy 1 týchto TP).



Obrázok 14a Riešenie styku jazdných pásov v križovatke; styk obojsmerného jazdného pásu s dvomi jednosmernými jazdnými pásmi (medzikrižovatkový úsek a vetvy vstupujúce na vetvy okruhu)



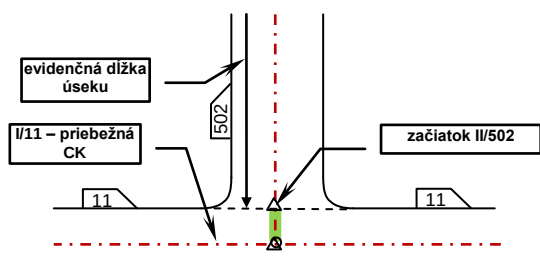
Obrázok 14b Riešenie styku jazdných pásov v križovatke s rôznymi dopravnými smermi; jednosmerné a obojsmerné

P 5 Zásady definovania začiatkov a koncov PK v križovatkách

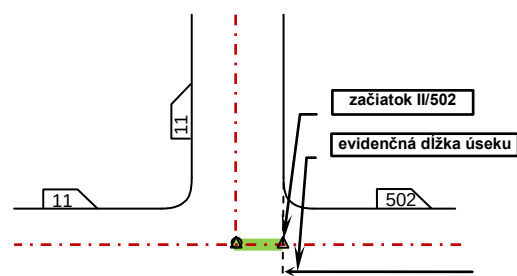
- P 5.1 PK, ktorá je cez zložitú križovátku vedená priebežne, musí byť podľa možnosti prevedená cez križovátku bez prerušenia, t. j. nadväznosť medzikrižovatkových úsekov a lúčov je spojitá. Výnimku tvoria prípady, keď je CK cez križovátku vedená neštandardne, t. j. stavebné usporiadanie priečného rezu nezodpovedá pre priebežné jazdné pruhy usporiadaniu mimo križovatky, prípadne sú jazdné pásy pre každý dopravný smer vedené v oddelených samostatných trasách. Typickým príkladom je okružná križovátka.
- P 5.2 Orientácia obojsmerného lúča je vždy súhlasná s celkovou orientáciou PK; orientácia jednosmerného lúča je vždy súhlasná s orientáciou dopravného smeru jazdného pásu, ktorý reprezentuje.
- P 5.3 Vetvy v zložitých úrovňových križovatkách prislúchajú PK nižšieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK vyššieho čísla. Do úvahy sa vždy berú tie PK, ktoré sú danou vetvou prepojené.
- P 5.4 Vetvy v zložitých mimoúrovňových križovatkách prislúchajú PK vyššieho dopravného významu, v prípade PK rovnakých dopravných významov, PK nižšieho čísla. Do úvahy sa vždy berú tie PK, ktoré sú danou vetvou prepojené.
- P 5.5 Začiatkom, resp. koncom PK v križovátke je vždy merací bod (v určitých prípadoch totožný s uzlom) ležiaci na osi jazdného pásu.
- P 5.6 Začiatok, resp. koniec PK vymedzený meracím bodom je vždy súčasťou lúča alebo medzikrižovatkového úseku, nikdy nie vetvy.
- P 5.7 V prípade stykovej úrovňovej križovatky musí byť lúč začínajúcej, resp. končiacej smerovo nerozdelenej PK vždy obojsmerný. Ak sú prepájajúce jazdné pásy jednosmerné, sú vetvami.
- P 5.8 V prípade stykovej mimoúrovňovej križovatky je začínajúca resp. končiaca PK na priebežnú PK vždy pripojená vetvami.
- P 5.9 Jazdný pás/pásy okružnej križovatky sú vždy vetvami, ktoré prináležia PK priebežnej, v prípade, ak všetky PK v okružnej križovátke začínajú, resp. končia, vetvy prináležia PK najvyššieho dopravného významu (v prípade rovnakých dopravných významov, PK nižšieho čísla).
- P 5.10 Tzv. krátke privádzače (z hľadiska jazdných vlastností nie sú vnímané ako samostatná PK) sú súčasťou križovatky prepájaných PK a sú vetvami.
- P 5.11 Medzikrižovatkový úsek PK obojsmerný, resp. jednosmerný s orientáciou súhlasnou s orientáciou PK a lúč v križovátke sú nositeľmi staničenia PK. Jedinou výnimkou je prípad, keď PK smerovo rozdelená v určitom úseku nemá jazdný pás s orientáciou súhlasnou s orientáciou PK; v tomto úseku je nositeľom staničenia úsek s orientáciou nesúhlasnou s orientáciou PK.
- P 5.12 Staničenie PK sa určuje z hodnôt evidenčnej dĺžky tých úsekov PK, ktoré sú nositeľmi staničenia.
- P 5.13 Ak PK začína/končí v križovátke, tak oba jazdné pásy smerovo rozdelenej PK začínajú/končia v jednom priečnom profile kolmom na osi oboch jazdných pásov.
- P 5.14 Ak v mimoúrovňovej križovátke začína/končí na mimoúrovňovom jazdnom páse jedna PK, na ktorú plynule nadväzuje začiatok/koniec druhej PK, prináleží mimoúrovňový jazdný pás vedúci po moste, resp. v podjazde PK vyššieho dopravného významu, v prípade dvoch PK rovnakého dopravného významu PK nižšieho čísla.

P 6 Situácie vzájomného prepojenia PK v križovatkách

P 6.1 Križovatka jednoduchá, styková

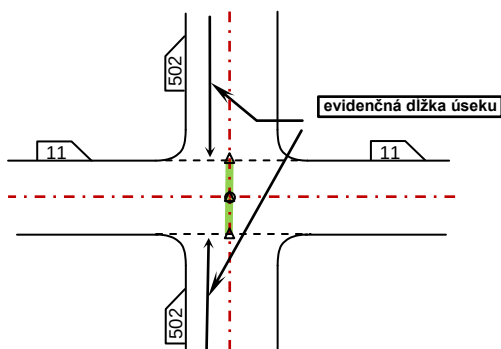


Obrázok 15 Detail križovatky, I/11 je priebežnou CK, II/502 začína v križovatke

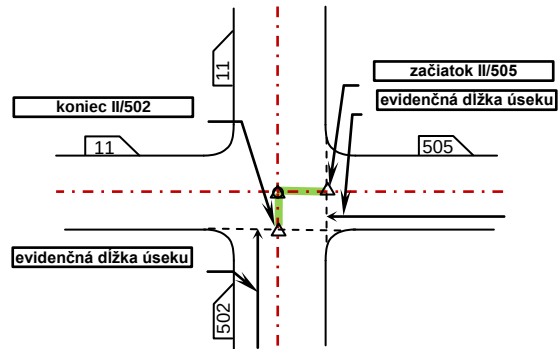


Obrázok 16 Detail križovatky, I/11 je priebežnou CK, II/502 začína v križovatke

P 6.2 Križovatka jednoduchá, priesečná

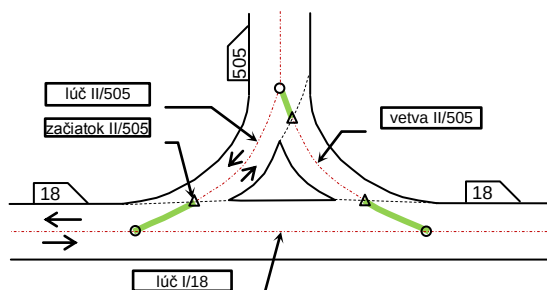


Obrázok 17 Detail križovatky, I/11 aj II/502 sú priebežnými CK

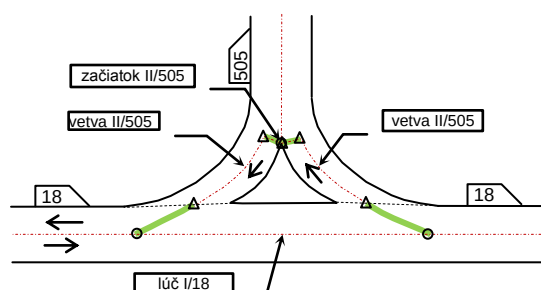


Obrázok 18 Detail križovatky, I/11 je priebežnou CK, II/502 končí a II/505 začína v križovatke

P 6.3 Križovatka zložitá styková

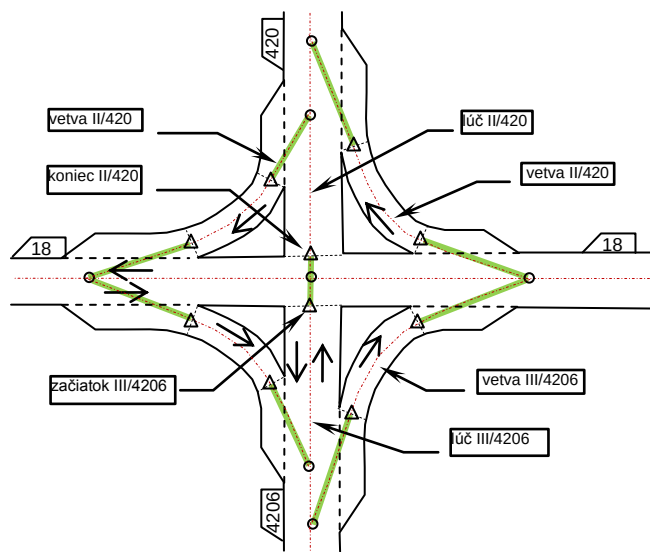


Obrázok 19 Detail križovatky, I/18 je priebežnou CK, II/505 začína v križovatke

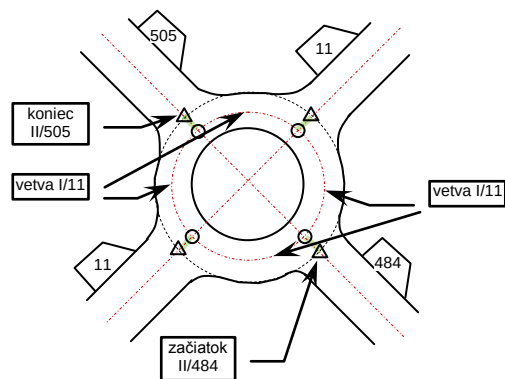


Obrázok 20 Detail križovatky, I/18 je priebežnou CK, II/505 začína v križovatke, obe vetvy II/505 sú jednosmerné

P 6.4 Križovatka zložitá priesečná

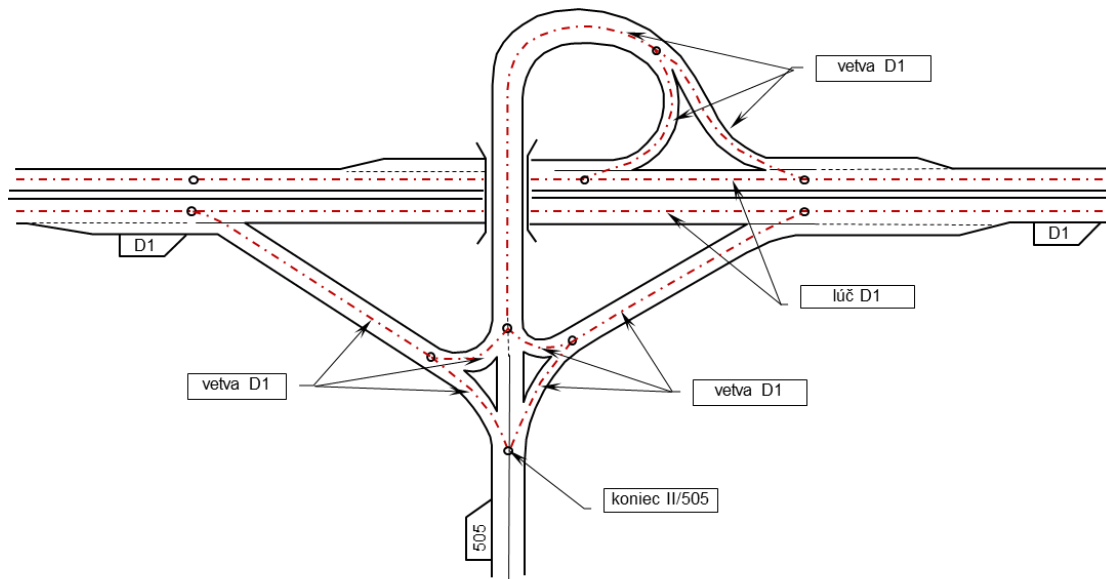


Obrázok 21 Detail križovatky, I/18 je priebežnou CK, II/420 končí a III/4206 začína v križovatke;

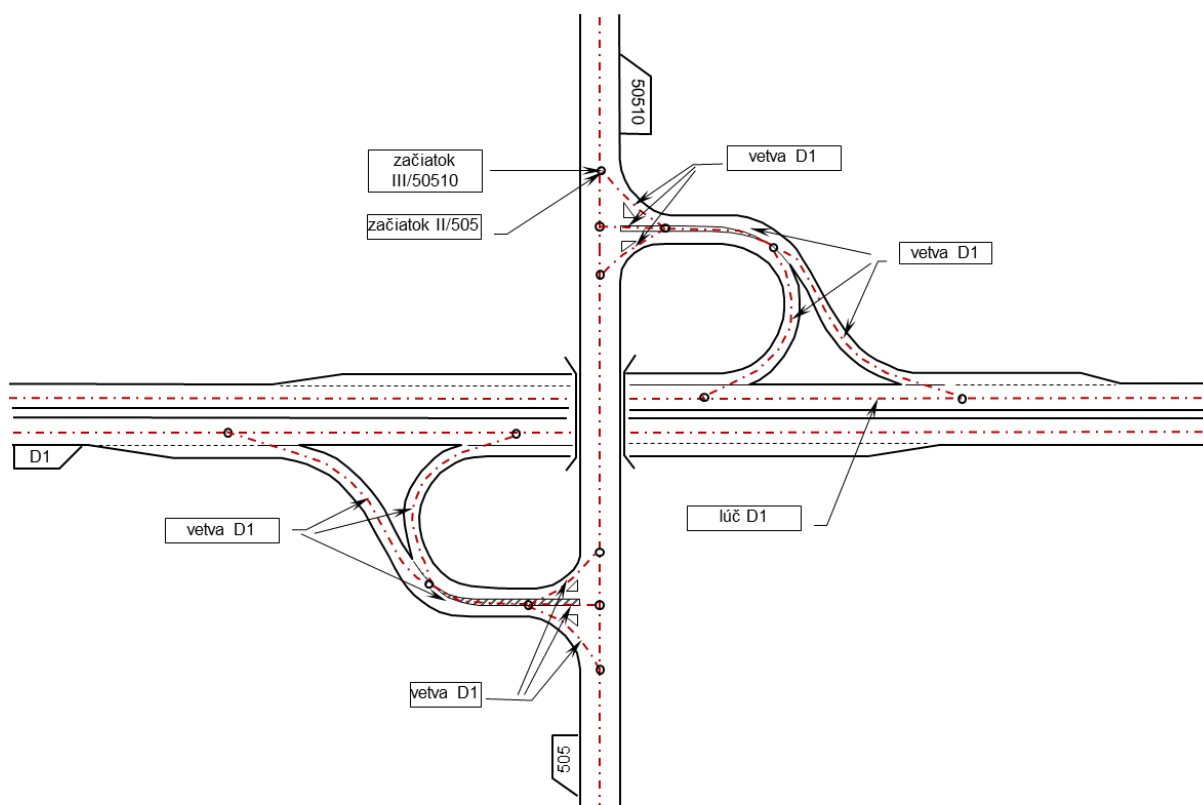


Obrázok 22 Detail križovatky, I/11 je priebežnou CK, II/484 začína a II/505 končí v križovatke, jazdný pás kruhového objazdu sú vetvy I/11

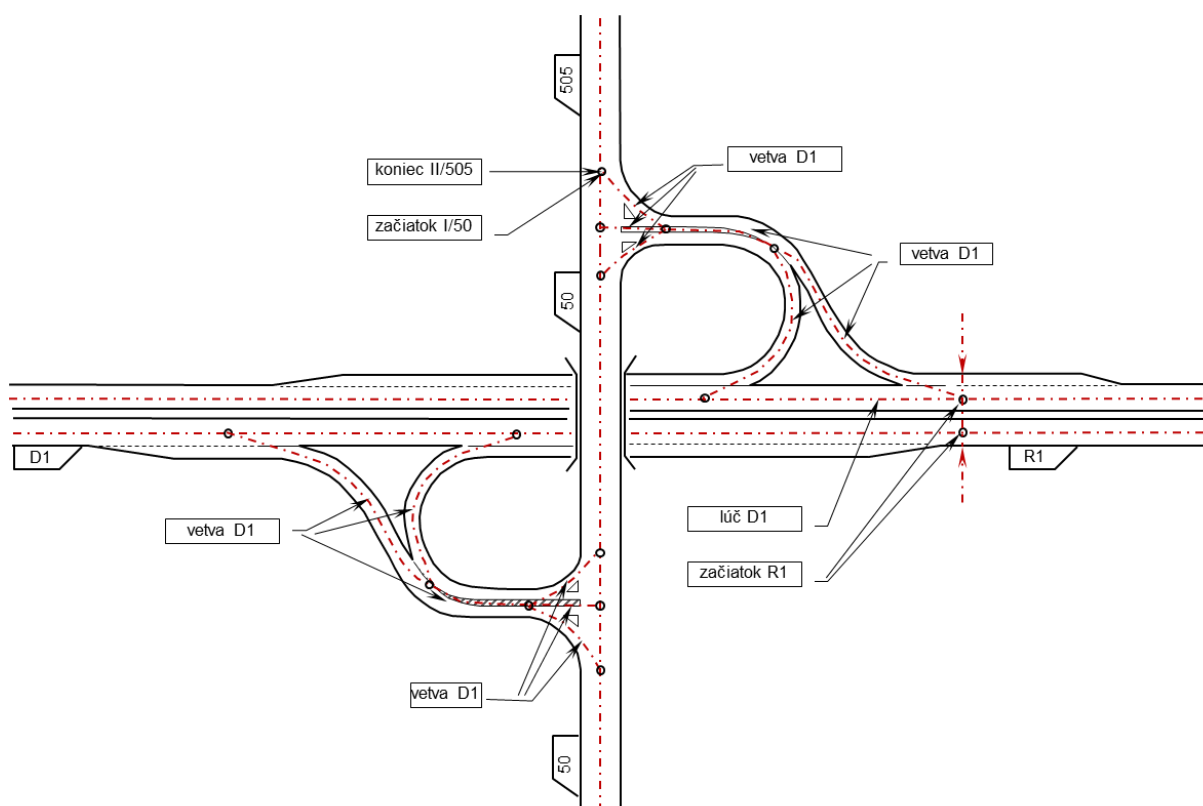
P 6.5 Križovatka mimoúrovňová



Obrázok 23 Detail križovatky; diaľnica D1 je priebežnou CK, CK II/505 v križovatke končí; vetvy prináležia D1

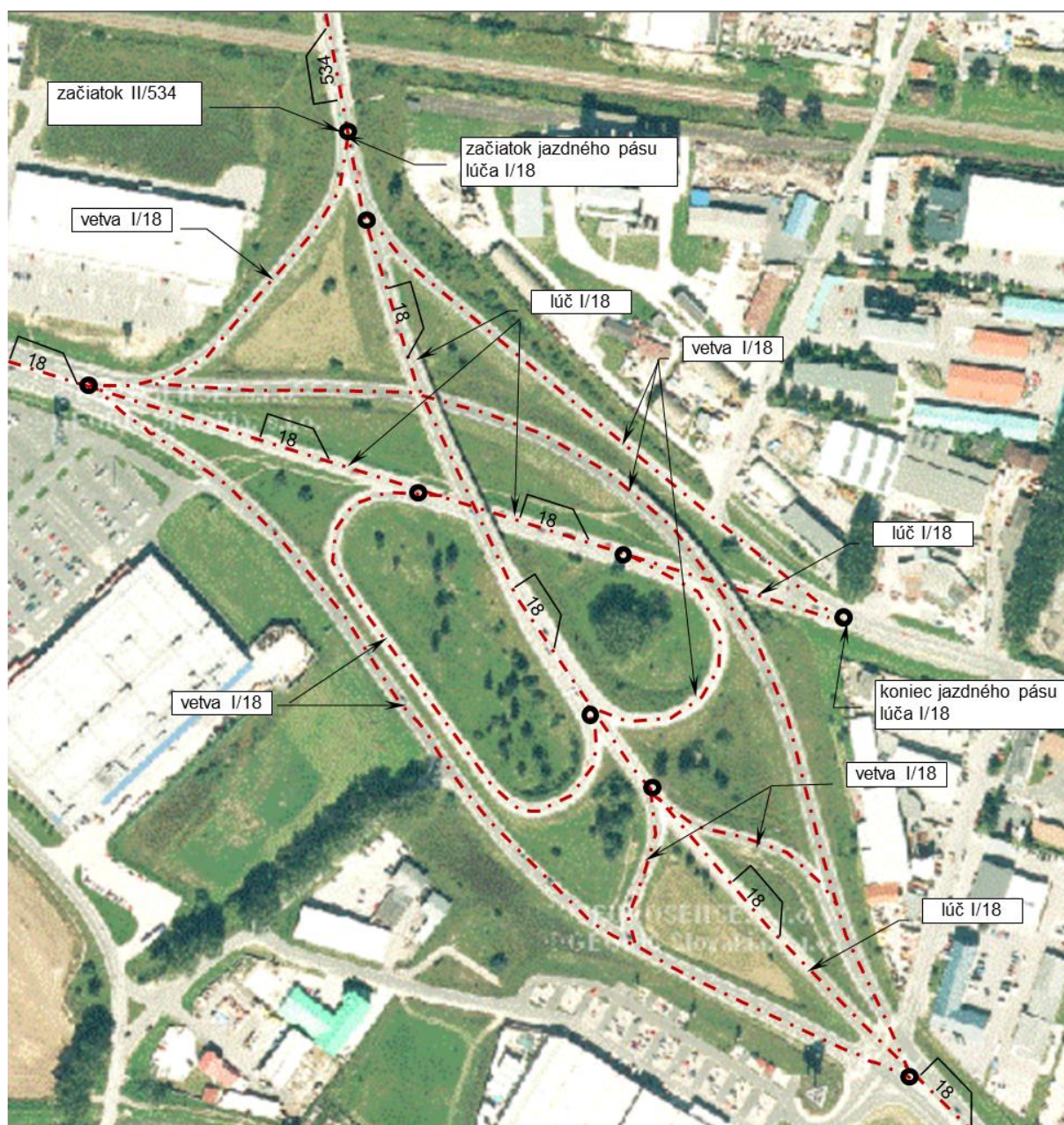


Obrázok 24 Detail križovatky; diaľnica D1 je priebežnou CK; CK II/505 a III/50510 v križovatke začínajú; vetvy prináležia D1

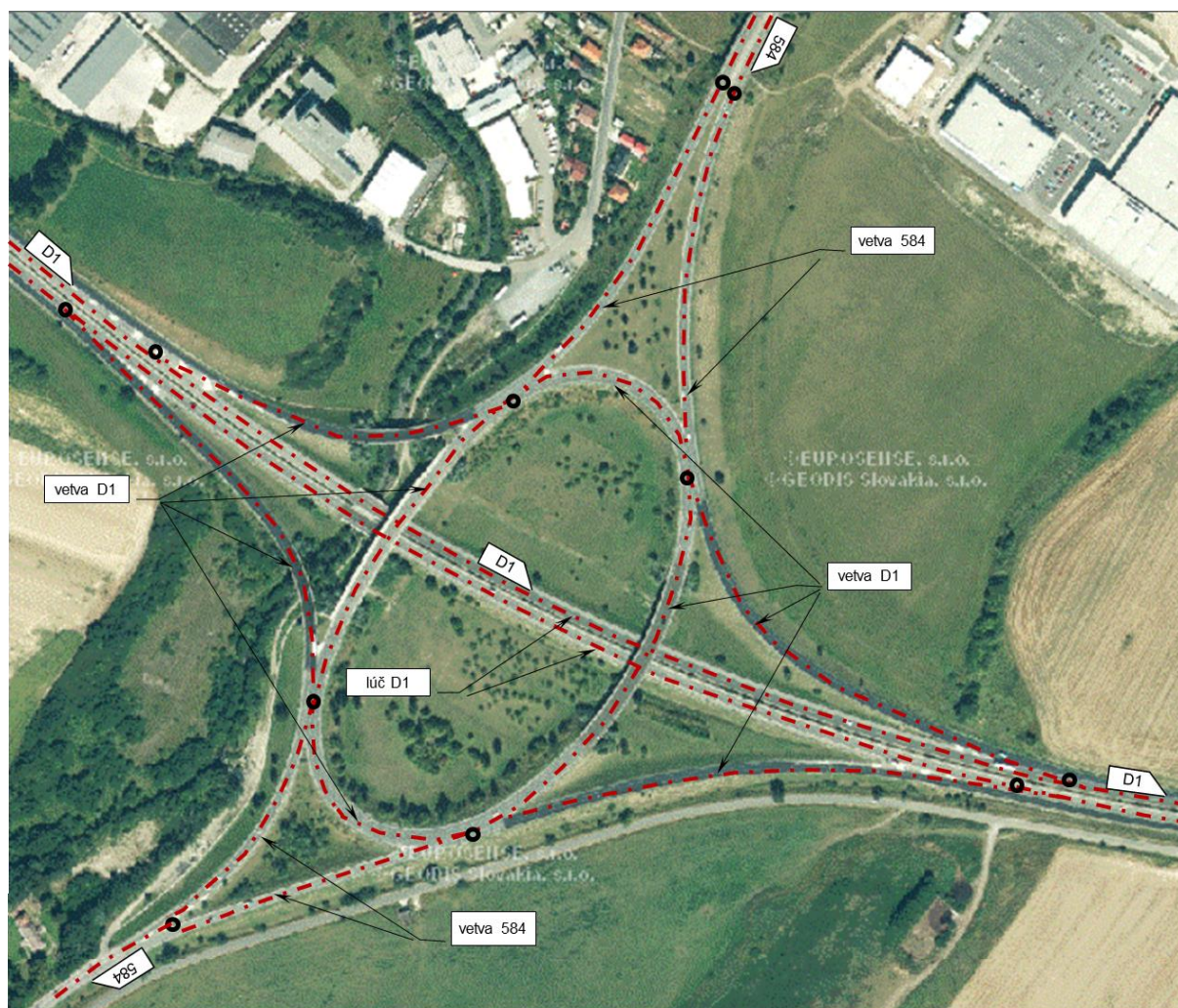


Obrázok 25 Detail križovatky; diaľnica D1 končí a rýchlostná cesta R1 začína v spoločnom priečnom profile; CK II/505 končí a I/50 začína; vetvy prináležia D1

P 6.6 Križovatka mimoúrovňová; neštandardné vedenie PK



Obrázok 26 Detail križovatky; CK I/18 je priebežnou CK a je vedená cez križovatku neštandardne; II/534 začína; vetvy prináležia I/18



Obrázok 27 Detail križovatky; diaľnica D1 aj II/584 sú priebežnými CK; II/584 je v križovatke vedená neštandardne

PRÍLOHA 2

ZÁSADY URČENIA HRANÍC MAJETKOVEJ SPRÁVY V KRIŽOVATKÁCH POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ A MIMO KRIŽOVATIEK POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ

OBSAH

P 1	Všeobecné zásady pri určovaní hraníc majetkovej správy PK	3
P 2	Vymedzenie hraníc majetkovej správy v križovatkách PK	3
P 3	Určenie hraníc majetkovej správy mimo križovatiek PK	7

Zásady určenia hraníc majetkovej správy v križovatkách a mimo križovatiek PK vychádzajú z úrovne detailu jazdných pásov PK.

P 1 Všeobecné zásady pri určovaní hraníc majetkovej správy PK

Všeobecné zásady platia pre všetky typy križovatiek definovaných v prílohe 1 týchto TP.

- P 1.1 Križovatkové úseky a vetvy križovatiek, odbočovacie a pripájacie pruhy, spomaľovací a zrýchľovací úsek, nábehové klíny, objekty ako aj vybavenie PK prináležia tej PK, ako je vymedzené hranicami majetkovej správy.
- P 1.2 Pri mimoúrovňových križovatkách a kríženíach spoločný objekt – most pre cestu nad križujúcou PK a podcestie pre PK pod križujúcou PK prináleží tej PK, na ktorej je situovaný ako mostný objekt. Mostný objekt je potrebné posudzovať ako celok, vrátane spodnej stavby.
- P 1.3 Zárezové svahy prináležia PK pod križujúcou PK.
- P 1.4 Násypové svahy prináležia PK nad križujúcou PK.
- P 1.5 Hranice príslušnosti k majetkovej správe sa vyznačujú osadením medzníkov a určujú sa podľa kapitoly P 2 prílohy 2 týchto TP.

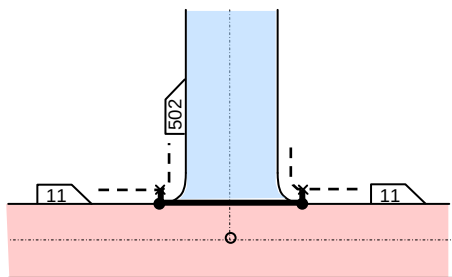
P 2 Vymedzenie hraníc majetkovej správy v križovatkách PK

- P 2.1 Pri vymedzení hraníc majetkovej správy sa určuje príslušnosť plôch úsekov PK a cestných pozemkov príslušnému majetkovému správcovi.
- P 2.2 Hranice majetkovej správy sú vyznačené medzníkmi a ich lomy ocelovými klincami, osadenými do povrchu krytu vozovky.
- P 2.3 Určenie hraníc majetkovej správy vychádza z reprezentácie jazdných pásov a ich príslušnosti k PK uvedených v prílohe 1 týchto TP.
- P 2.4 Pre účely definovania hraníc majetkovej správy PK sú definované detaily styku jazdných pásov, ktoré sú aplikované pre všetky situácie v rámci jednoduchých a zložitých križovatiek.

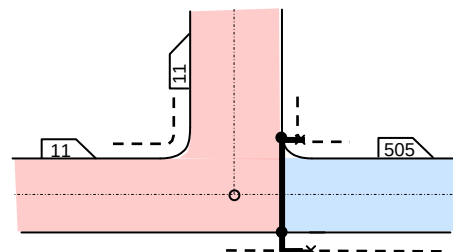
Legenda k obrázkom:

- miesto osadenia ocelového klinca alebo trubky
- x miesto osadenia medzníka
- hranica majetkovej správy
- - - - hranica cestného pozemku

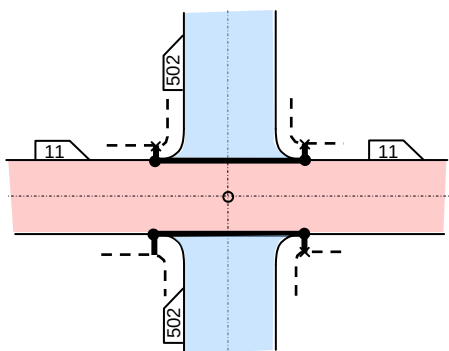
P 2.4.1 Kolmé napojenie jazdných pásov, stykové a priesečné



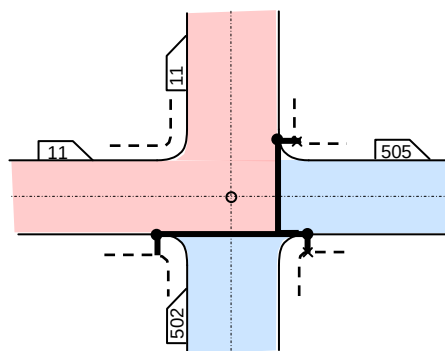
Obrázok 1 Hranica majetkovej správy – kolmé napojenie jazdných pásov, stykové



Obrázok 1a Hranica majetkovej správy – kolmé napojenie jazdných pásov, stykové

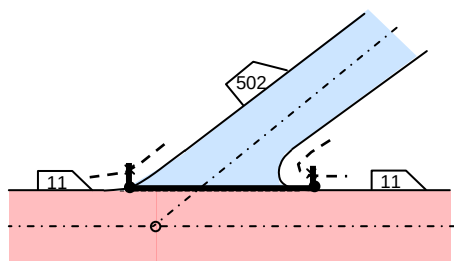


Obrázok 2 Hranica majetkovej správy – kolmé napojenie jazdných pásov, priesečné

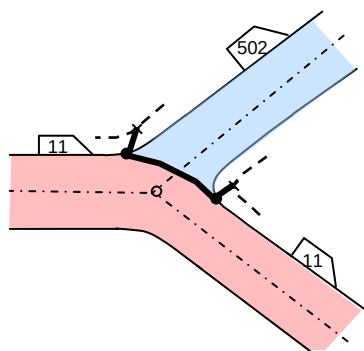


Obrázok 2a Hranica majetkovej správy – kolmé napojenie jazdných pásov, priesečné

P 2.4.2 Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, bez zaraďovacieho pruhu

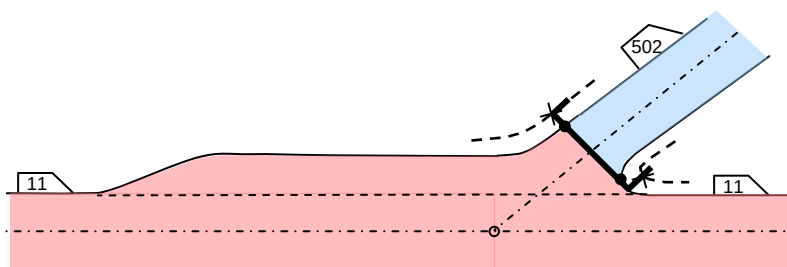


Obrázok 3 Hranica majetkovej správy – šikmé napojenie jazdných pásov, stykové



Obrázok 4 Hranica majetkovej správy – šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, bez zaraďovacích pruhov

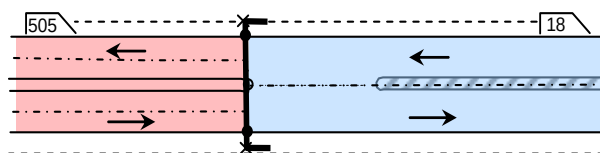
P 2.4.3 Šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, so zaraďovacím pruhom



Obrázok 5 Hranica majetkovej správy – šikmé napojenie jazdných pásov, stykové, so zaraďovacím pruhom

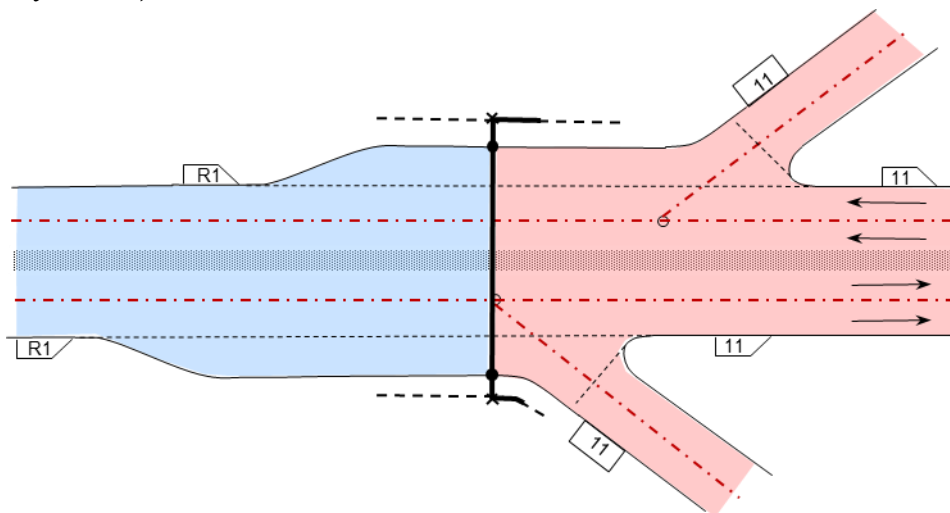
P 2.4.4 Iné prípady styku jazdných pásov

V prípade zmeny majetkovej správy v rámci jazdného pásu, ktorého priečne usporiadanie sa mení zo smerovo deleného na obojsmerný opticky smerovo delený, je hranica majetkovej správy umiestnená ako kolmica na os/osí jazdných pásov v mieste ukončenia fyzického deliaceho pásu (obrázok 6 prílohy 2 týchto TP).



Obrázok 6 Hranica majetkovej správy –
začiatok/koniec pozemnej komunikácie v rámci
jazdného pásu

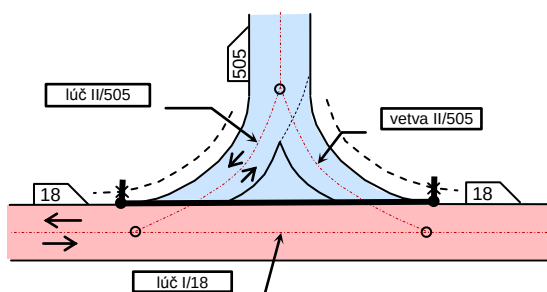
V prípade smerovo rozdelených CK je hranica majetkovej správy umiestnená ako kolmica na osi jazdných pásov v mieste križovatkového uzla situovaného bližšie k hranici križovatky (obrázok 7 príloha 2 týchto TP).



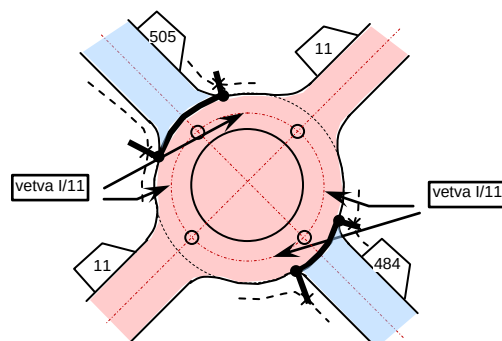
Obrázok 7 Hranica majetkovej správy - začiatok/koniec CK v rámci jazdných pásov
smerovo rozdelenej CK

P 2.5 Hranice majetkovej správy v úrovňových križovatkách

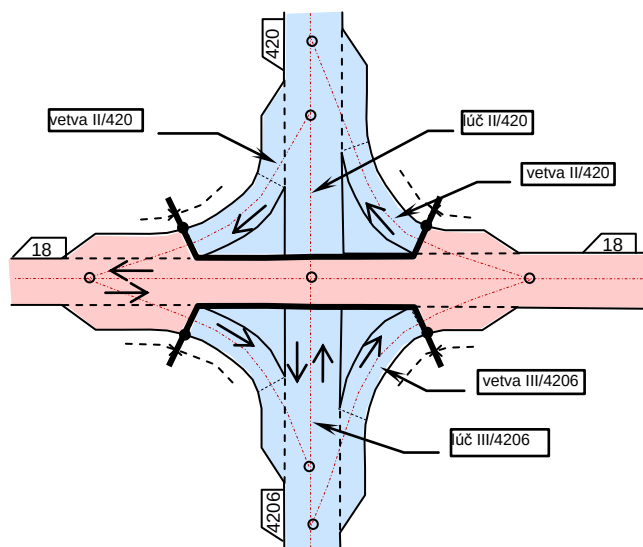
P 2.5.1 Hranice majetkovej správy v križovatke jednoduchej stykovej a priesečnej sú riešené v zmysle článkov P 2.4.1 až P 2.4.4 prílohy 2 týchto TP a príklady sú uvedené na nasledujúcich situáciách.



Obrázok 8 Hranica majetkovej správy;
zložitá styková križovatka



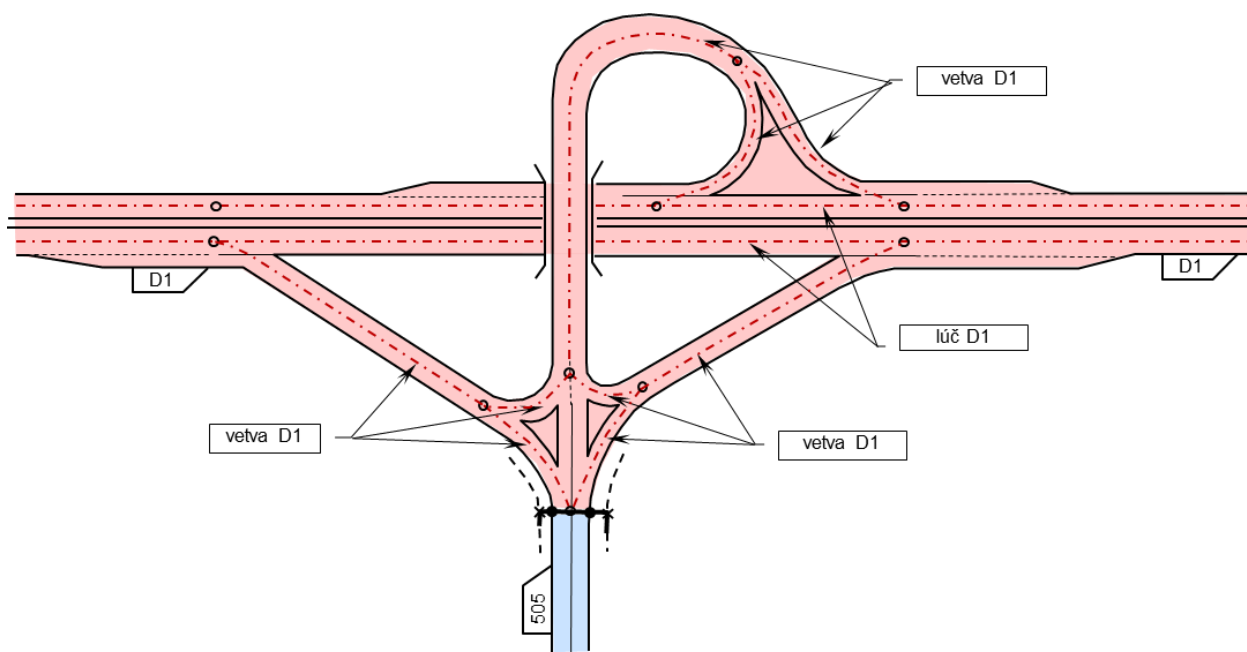
Obrázok 9 Hranice majetkovej správy;
okružná križovatka



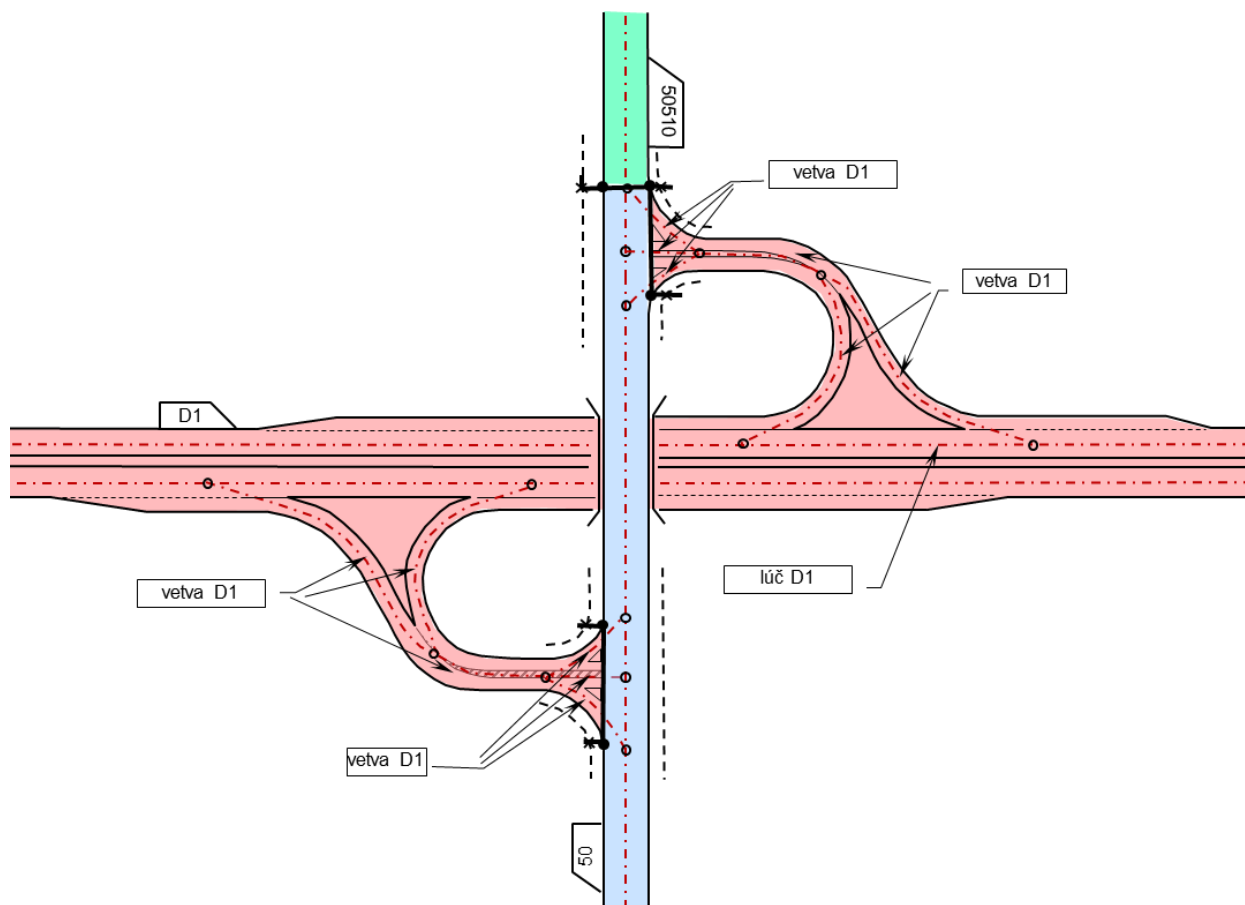
Obrázok 10 Hranice majetkovej správy; priesečná križovatka so zaraďovacími pruhmi

P 2.6 Hranice majetkovej správy v mimoúrovňových križovatkách

P 2.6.1 Hranice majetkovej správy v mimoúrovňových križovatkách sú riešené v zmysle článkov P 2.4.1 až P 2.4.4. prílohy 2 týchto TP a príklady sú uvedené na nasledujúcich situáciách.



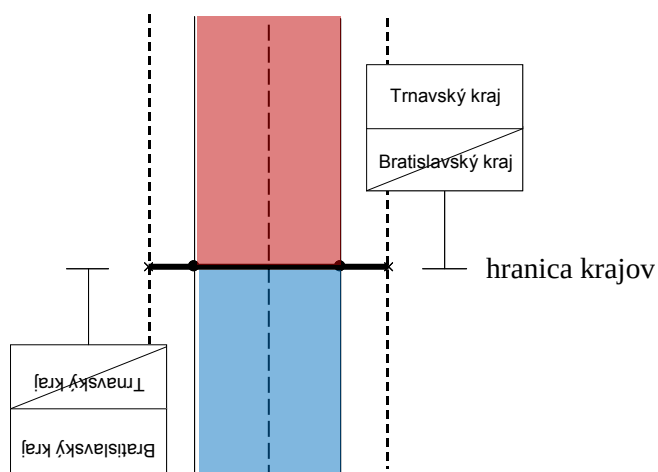
Obrázok 11 Hranica majetkovej správy v mimoúrovňovej stykovej križovatke



Obrázok 12 Hranice majetkovej správy v mimoúrovňovej priesečnej križovatke

P 3 Určenie hraníc majetkovej správy mimo križovatiek PK

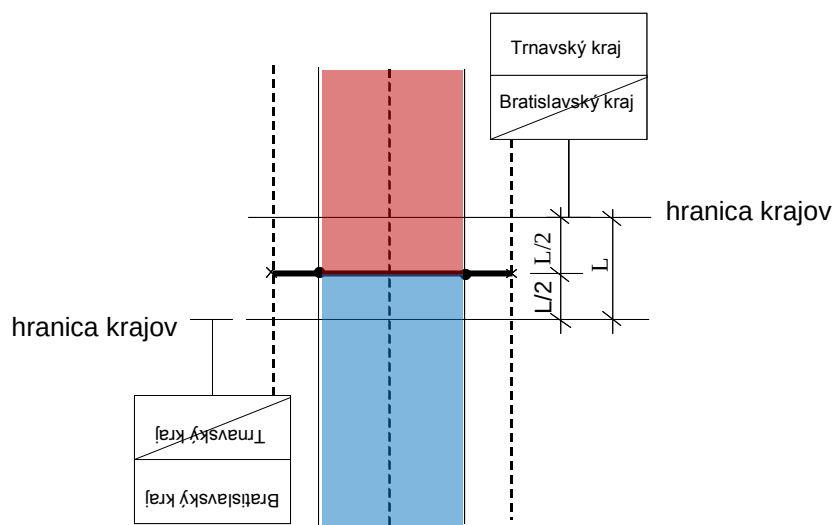
- P 3.1 Mimo križovatiek PK je hranica majetkovej správy definovaná ako kolmica na os príslušného jazdného pásu v mieste zmeny majetkového správcu (napr. štátna hranica, hranica kraja SR a pod.).



Obrázok 13 Hranica majetkovej správy v mieste hranice krajov

- P 3.2 Ak hranica okresu/kraja prechádza v určitom úseku pozdĺž jazdného pásu CK a má byť hranicou majetkovej správy, tak je hranica majetkovej správy je definovaná na základe

vzájomnej dohody dotknutých majetkových správcov, spravidla je však definovaná ako kolmica na os príslušného jazdného pásu v strede vzdialenosti medzi umiestnenými dopravnými značkami hranice okresu/kraja.



Obrázok 14 Hranica majetkovej správy v mieste hranice krajov

PRÍLOHA 3

VZOR NÁVRHU NA USPORIADANIE CESTNEJ SIETE

VZOR NÁVRHU NA USPORIADANIE CESTNEJ SIETE
(nová investičná cestná stavba)

(údaje v tomto vzore žiadosti sú náhodne vybraté a nezhodujú sa so skutočnosťou)

(Názov organizácie, ktorá predkladá žiadosť)

.....

Ministerstvo dopravy,
výstavby a regionálneho rozvoja SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Nám. Slobody č. 6
810 05 Bratislava

Č. jednania:, zo dňa

Vec: I/68 Sabinov, preložka cesty

Návrh na usporiadanie cestnej siete

V zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších zmien a doplnkov, v úplnom znení zákona č. 55/1984 Zb. a podľa vyhlášky FMD č. 351/1984 Zb. predkladáme na schválenie návrh zmien v cestnej sieti.

Navrhujeme:

A/ **zaradiť** do cestnej siete:

- A/1 novovybudovanú preložku cesty I/68 (Pečovská Nová Ves – Sabinov - Šarišské Michalčany) mimo zastavané územie obcí v dĺžke 10,257 km
- v novom kumulatívnom staničení: 0,000 – 10,257 km
 - v novom líniovom staničení: 0,000 – 10,257 km

Na začiatku úpravy je preložka napojená na existujúcu cestu I/68 v km 58,284 v navrhovanej križovatke Sabinov – sever a na konci úpravy je napojená na existujúcu cestu I/68 v km 68,133 v navrhovanej mimoúrovňovej križovatke Šarišské Michalčany smerom na mesto Prešov.

- A/2 novovybudovanú preložku cesty III/543015 (Sabinov – Červená Voda) v dĺžke 0,403 km
- v novom kumulatívnom staničení: 0,000 – 0,403 km
 - v novom líniovom staničení: 0,000 – 0,403 km

Úprava cesty začína v km 0,507 existujúcej cesty III/543015 v smere od križovatky s cestou III/543014 a končí v km 0,898 existujúcej cesty III/543015 v smere na obec Červená Voda.

- A/3 novovybudovanú preložku cesty III/543006 (Sabinov časť Orkucany) v dĺžke 1,358 km
- v novom kumulatívnom staničení: 0,000 – 1,358 km
 - v novom líniovom staničení: 0,000 – 1,358 km

Úprava preložky začína v km 62,912 existujúcej cesty I/68 v navrhovanej križovatke Sabinov – Orkucany a končí v km 0,813 existujúcej cesty III/543006 v smere na obec Šarišské Sokolovce.

- A/4 novovybudovaný úsek cesty III/543009 (Sabinov časť Orkucany) v dĺžke 0,054 km
- v novom kumulatívnom staničení: 0,000 – 0,054 km
 - v novom líniovom staničení: 0,000 – 0,054 km

Na začiatku úpravy bude nový úsek cesty III/543009 napojený na preložku cesty III/543006 v km 0,706 v navrhovanej križovatke Sabinov - Orkucany a na konci bude nový úsek cesty napojený na existujúcu cestu I/68 v km 63,070 v smere na mesto Prešov.

B/ pretriediť v cestnej sieti:

- B/1 pôvodný úsek cesty I/68 so začiatkom v meste Sabinov v mieste ukončenia stavebnej úpravy novovybudovanej cesty III/543009 a s koncom v mieste navrhovanej vetvy „C“ križovatky Šarišské Michaľany v dĺžke 4,431 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení cesty I/68: 63,070 – 67,501 km
 - v pôvodnom líniovom staničení cesty I/68: 63,870 – 68,301 km
- pretriediť do cesty III/543009 v nezmenenej dĺžke 4,431 km ako plynulé pokračovanie novovybudovanej cesty III/543009
- v novom kumulatívnom staničení cesty III/543009: 0,054 – 4,485 km
 - v novom líniovom staničení cesty III/543009: 0,054 – 4,485 km

C/ prestaničiť:

- C/1 novovybudovanú preložku cesty I/68 (Pečovská Nová Ves – Sabinov - Šarišské Michaľany) v dĺžke 10,257 km
- v novom kumulatívnom staničení: 58,284 – 68,541 km
 - v novom líniovom staničení: 59,064 – 69,341 km
- C/2 novovybudovanú preložku cesty III/543015 (Sabinov – Červená Voda) v dĺžke 0,403 km
- v novom kumulatívnom staničení: 0,507 – 0,910 km
 - v novom líniovom staničení: neuvedené (na ceste III/543015 nie sú kilometrovníky)

D/ vyradiť z cestnej siete:

- D/1 úsek existujúcej cesty I/68 so začiatkom v mieste začatia stavebnej úpravy navrhovanej preložky cesty I/68 v križovatke Sabinov - sever a s koncom v mieste začatia stavebnej úpravy navrhovanej preložky cesty III/543006 v križovatke Sabinov – Orkucany v dĺžke 4,628 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 58,284 – 62,912 km
 - v pôvodnom líniovom staničení: 59,064 – 63,890 km
- Tento úsek pôvodnej cesty I/68 sa podľa priloženej zmluvy prevedie do vlastníctva obce Sabinov ako miestna komunikácia.
- D/2 úsek pôvodnej cesty I/68, ktorý je súčasťou križovatky Sabinov – Orkucany so začiatkom v mieste začatia stavebnej úpravy preložky cesty III/543006 a s koncom v mieste ukončenia stavebnej úpravy novovybudovanej cesty III/543009 v dĺžke 0,158 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 62,912 – 63,070 km
 - v pôvodnom líniovom staničení: 63,812 – 63,970 km (od km 64,0)
- Úsek pôvodnej cesty I/68 bude prebudovaný v rámci križovatky Sabinov – Orkucany na preložku cesty III/543006 a nový úsek cesty III/543009.

- D/3 úsek existujúcej cesty I/68 východne od obce Šarišské Michaľany so začiatkom v mieste navrhovanej vetvy „C“ križovatky Šarišské Michaľany a s koncom v mieste ukončenia stavebnej úpravy navrhovanej preložky cesty I/68 v dĺžke 0,632 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 67,501 – 68,133 km
 - v pôvodnom líniovom staničení: 68,281 – 68,913 km (od km 68,0)
- Úsek pôvodnej cesty I/68 bude prebudovaný v rámci mimoúrovňovej križovatky Šarišské Michaľany na preložku cesty I/68 a jej vetvy križovatky. V rámci vetvy „C“ je vybudovaný nový úsek cesty III/543009.
- D/4 opustený úsek existujúcej cesty III/543015 so začiatkom v mieste začatia stavebnej úpravy preložky cesty III/543012 a s koncom v mieste ukončenia stavebnej úpravy cesty III/543012 v dĺžke 0,391 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 0,507 – 0,898 km
 - v pôvodnom líniovom staničení: neuvedené (bez kilometrovníkov)
- Úsek navrhnutý na vyradenie bude rekultivovaný v dĺžke 87 m, v dĺžke 77 m využitý ako teleso prístupovej cesty a v zostatkovej dĺžke bude tvoriť teleso preložky cesty III/543015.
- D/5 úsek existujúcej cesty III/543006 so začiatkom v mieste križovatky s existujúcou cestou I/68 a s koncom v mieste ukončenia stavebnej úpravy novovybudovanej preložky cesty III/543006 v dĺžke 0,813 km
- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 0,000 – 0,813 km
 - v pôvodnom líniovom staničení: 0,000 – 0,813 km

Technický popis:

Preložka cesty I/68 – zaradenie do cestnej siete a prestaničenie (kapitoly A/1 a C/1)

- a) *trieda a číslo cesty*: I. trieda, č. 68 Pečovská Nová Ves – Sabinov – Šarišské Michaľany
názov komunikácie: I/68
názov ulice: bez názvu
- b) *číslo medzinárodného ťahu*: E 372
- c) *názov križovatky*:
1. styková úrovňová križovatka Sabinov - sever
 2. mimoúrovňová križovatka Sabinov – Drienica
 3. mimoúrovňová križovatka Sabinov – Jakubovany
 4. križovatka Orkucany
 5. mimoúrovňová križovatka Šarišské Michaľany
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 10,257 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
- ZÚ km 0,000 = km 58,284 existujúcej cesty I/68
KÚ km 10,257 = km 68,133 existujúcej cesty I/68 = km 68,541 cesty I/68 po prestaničení
(rozdiel staničení + 0,408 km)
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
- druh krytu vozovky*: asfaltový koberec
- konštrukcia vozovky*:
1. asfaltový koberec mastixový 40 mm
 2. asfaltový betón modifikovaný 50 mm
 3. obalované kamenivo 70 mm
 4. kamenivo spevnené cementom 200 mm
 5. štrkodrvina 200 mm
- kategória a návrhová rýchlosť*: C 11,50/80
- použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia*:
1. oceľové zvodidlá
 2. betónové zvodidlá
 3. clona proti oslneniu
- zoznam technologických zariadení podľa druhu*:
1. 1 sčítacie zariadenie
 2. 1 meteostanica
 3. 1 dopravné značenie s premennou signalizáciou
- g) *popis objektov*:
1. 13 mostov
 2. 1 zárubný múr
 3. 1 protihluková stena
 4. 2 oplatenie pozemkov
 5. 1 biokoridor
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude Slovenská správa ciest a.s., Bratislava

- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Existujúca cesta I/68 v úseku Sabinov – Šarišské Michaľany, zodpovedajúca šírkovému usporiadaniu kategórie C 7,5/60, má v riešenom úseku nevyhovujúce šírkové usporiadanie, ktoré je pri súčasnej intenzite dopravného zaťaženia zdrojom dopravných nehôd a je situovaná cez zastavané územie mesta Sabinov. Účelom navrhovaného obchvatu je vybudovanie cestnej komunikácie v parametroch odpovedajúcich dopravnej intenzite, ktorá by vytvorila podmienky pre prerozdelenie dopravného zaťaženia mimo zastavané územie mesta Sabinov s cieľom zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov v centre mesta Sabinov, ako aj poskytnutia vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie.

Vzhľadom na vybudovanie preložky cesty I/68, ako obchvatu mesta Sabinov, je nutné prestaničenie cesty I/68, keďže dĺžka navrhovaného úseku nie je zhodná s dĺžkou existujúceho úseku určeného na vyradenie a pretriedenie.

Technický popis:**Preložka cesty III/543015 – zaradenie do cestnej siete a prestaničenie (kapitoly A/2 a C/2)**

- a) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 543015
názov komunikácie: III/543015 Sabinov – Červená Voda
názov ulice: neuvádza sa
- b) *číslo medzinárodného ťahu:* nenachádza sa
- c) *názov križovatky:* neuvádza sa
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 0,403 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
 ZÚ km 0,000 = km 0,507 existujúcej cesty III/543015
 KÚ km 0,403 = km 0,898 existujúcej cesty III/543015 = km 0,910 cesty III/543015 po
 prestaničení (rozdiel staničení + 12 m)
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
druh krytu vozovky: asfaltový betón
konštrukcia vozovky:
- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1. asfaltový betón ABI | 40 mm |
| 2. asfaltový betón ABII | 50 mm |
| 3. obaľované kamenivo OKII | 100 mm |
| 4. cementová stmelená zrnitá zmes 1 | 50 mm |
| 5. nestmelená vrstva zo štrkodrviny | 200 mm |
- kategória a návrhová rýchlosť:* C 7,50/50
použitie druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: oceľové zvodidlo
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov:* nenachádzajú sa
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Výstavba preložky cesty I/68 si vyžaduje mimoúrovňové kríženie s cestou III/543015. Preto je navrhovaná jej preložka, ktorá bude vedená v záreze, v podjazde novonavrhutej cesty I/68 tak, aby bola zabezpečená dostatočná podchodná výška v mieste kríženia komunikácií.
- Vzhľadom na vybudovanie preložky cesty III/543015, kvôli zachovaniu dostatočnej podchodnej výšky v mieste kríženia s preložkou cesty I/68, v dĺžke 403 m je nutné prestaničenie cesty III/543015, keďže dĺžka novonavrhovaného úseku nie je zhodná s dĺžkou existujúceho úseku určeného na vyradenie.

Technický popis:

Preložka cesty III/543006 – zaradenie do cestnej siete (kapitola A/3)

- a) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 543006
názov komunikácie: III/543006 križ. s I/68 – Šarišské Sokolovce – križ. s III/543002
názov ulice: neuvádza sa
- b) *číslo medzinárodného ťahu:* neuvádza sa
- c) *názov križovatky:* okružná križovatka pod mostným objektom
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 1,358 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ km 0,000 = km 62,912 existujúcej cesty I/68
KÚ km 1,358 = km 0,813 existujúcej cesty III/543006
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
druh krytu vozovky: asfaltový betón
konštrukcia vozovky pre jednotlivé úseky preložky a pre okružnú križovatku:
- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1. asfaltový betón modifikovaný | 40 mm |
| 2. asfaltový betón | 50 mm |
| 3. obalované kamenivo | 100 mm |
| 4. cementom stmelená zrnitá zmes | 150 mm |
| 5. nestmelená vrstva zo štrkodrviny | 200 mm |
- konštrukcia vozovky pre pojazdný prstenec a kosákovité spevnené krajnice okružnej križovatky:*
- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1. kamenná dlažba | 100 mm |
| 2. kamenná drvina fr. 4-8 | 40 mm |
| 3. podkladný betón | 100 mm |
| 4. cementová stmelená zrnitá zmes | 200 mm |
| 5. nestmelená vrstva zo štrkodrviny | 200 mm |
- kategória a návrhová rýchlosť:* C 9,5/60 pre smer z cesty I/68 do okružnej križovatky a (C 7,50/50 pre smer z okružnej križovatky Šarišské Sokolovce)
- použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia:* oceľové zvodidlo
- zoznam technologických zariadení podľa druhu:* nenachádzajú sa
- g) *popis objektov:*
1. 2 mosty
 2. 3 priepusty
 3. oporný múr
 4. oplotenie
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Po vybudovaní mimoúrovňovej križovatky Jakubovany a jej vetiev v mieste existujúcej cesty III/543006, bude potrebné pre zachovanie dopravného napojenia obce Šarišské Sokolany vybudovať preložku cesty III/543006. Vzhľadom na polohu navrhovanej okružnej križovatky je potrebné upraviť polohu cesty III/543006 pri zachovaní napojenia na existujúcu cestu I/68 a túto novonavrhovanú preložku zaradiť do cestnej siete ako cestu III/543006.

Technický popis:**Novovybudovaný úsek cesty III/5439 – zaradenie do cestnej siete (kapitola A/4)**

- a) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 5439
názov komunikácie: III/5439
názov ulice:
- b) *číslo medzinárodného ťahu:* ...
- c) *názov križovatky:* ...
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 0,054 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:* 0,000 – 0,054 km

ZÚ km 0,000 = km 0,706 preložky cesty III/543006 úsek I.

KÚ km 0,054 = km 63,070 existujúcej cesty I/68

f) popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:

druh krytu vozovky: asfaltový betón

konštrukcia vozovky:

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1. asfaltový betón modifikovaný | 40 mm |
| 2. asfaltový betón | 50 mm |
| 3. obalované kamenivo | 100 mm |
| 4. cementom stmelená zrnitá zmes | 150 mm |
| 5. nestmelená vrstva zo štrkodrviny | 200 mm |

kategória a návrhová rýchlosť: MO 8,0/50 upravená na MO 9,0/50

použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: oplatenie pre pešiu dopravu

zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa

- g) *popis objektov:* 2 oporné múry
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Po vybudovaní mimoúrovňovej križovatky Jakubovany a jej vetiev v mieste existujúcej cesty III/543006 bude nutné vybudovanie preložky cesty III/543006, čo si zároveň vyžiada vybudovanie cesty III/..., aby bolo zachované dopravné napojenie v smere od preložky cesty III/543006 smerom na Šarišské Michaľany a zároveň je potrebné túto cestu zaradiť do cestnej siete.

Technický popis:

Navrhovaná úprava cesty I/68 – pretriedenie cestnej komunikácie (kapitola B/1)

- a) *trieda a číslo cesty*: I. trieda, č. 68
názov komunikácie: I/68 Pečovská Nová Ves – Sabinov – Šarišské Michaľany
názov ulice: Sabinovská / Prešovská
- b) *číslo medzinárodného ťahu*: ...
- c) *názov križovatky*: ...
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 4,431 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ km 63,070 existujúcej cesty I/68
KÚ km 67,501 existujúcej cesty I/68
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
druh krytu vozovky: asfaltový koberec
konštrukcia vozovky: ...
kategória a návrhová rýchlosť: C 7,50/60 (MZ 8,5/40)
použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: oceľové zvodidlá
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov*:
 - 1. 3 mosty
 - 2. 4 priepusty
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Cieľom navrhovaného riešenia je zachovanie prístupu do mesta Sabinov prostredníctvom navrhovanej križovatky Sabinov – sever v smere od obce Pečovská Nová Ves a zachovanie prístupu do obce Šarišské Michaľany a mesta Sabinov časť Orkucany prostredníctvom navrhovanej križovatky Šarišské Michaľany v smere od mesta Prešov. V týchto križovatkách je navrhované napojenie predmetnej komunikácie po jej pretriedení.

Technický popis:

Cesta I/68 – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/1)

- a) *trieda a číslo cesty*: I. trieda, č. 68
názov komunikácie: I/68 Pečovská Nová Ves – Sabinov – Šarišské Michaľany
názov ulice: Hollého / Murgašova / Námestie slobody / Prešovská / Bernoláková
- b) *číslo medzinárodného ťahu*: E 372 (medzinárodný ťah treba presunúť na preložku cesty I/68)
- c) *názov križovatky*: križovatka Sabinov - sever
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 4,628 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ km 58,284 existujúcej cesty I/68
KÚ km 62,912 existujúcej cesty I/68
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
druh krytu vozovky: asfaltový koberec
konštrukcia vozovky: nezistená
kategória a návrhová rýchlosť: C 7,50/60 (MZ 8,5/40)
použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: oceľové zvodidlá
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov*: 5 mostov, ktoré je potrebné vyradiť spolu s úsekom cestnej komunikácie
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude Obec Sabinov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Cieľom navrhovaného riešenia je zachovanie prístupu do mesta Sabinov prostredníctvom navrhovanej križovatky Sabinov – sever v smere od obce Pečovská Nová Ves a zachovanie prístupu do obce Šarišské Michaľany a mesta Sabinov časť Orkucany prostredníctvom navrhovanej križovatky Šarišské Michaľany v smere od mesta Prešov. V týchto križovatkách je navrhované napojenie predmetnej komunikácie ako miestnej komunikácie po jej vyradení z cestnej siete.

Technický popis:

Cesta I/68 – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/2)

- a) *trieda a číslo cesty*: I. trieda, č. 68
názov komunikácie: I/68
názov ulice: Bernolákova
- b) *číslo medzinárodného ťahu*: E 372 (medzinárodný ťah treba presunúť na preložku cesty I/68)
- c) *názov križovatky*: križovatka Sabinov - Orkucany
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 0,158 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ km 62,912 existujúcej cesty I/68
KÚ km 63,070 existujúcej cesty I/68
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
druh krytu vozovky: asfaltový koberec
konštrukcia vozovky: nezistená
kategória a návrhová rýchlosť: C 7,50/60
použitý druh záchytného a bezpečnostného zariadenia: oceľové zvodidlá
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov*: nenachádza sa žiadny objekt, ktorý by bolo treba vyradiť.
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie je Slovenská správa ciest, Bratislava
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vzhľadom na výstavbu navrhovanej preložky cesty I/68 a nutnosti zachovania dopravného napojenia preložky na existujúci komunikačný systém, ktorý v tejto oblasti tvoria cesty III. triedy, je navrhovaná križovatka Sabinov-Orkucany a mimoúrovňová križovatka Šarišské Michaľany, ktoré zabezpečia zachovanie plynulosti dopravného systému. Úsek cesty I/68 v líniovom staničení 62,912 – 63,070 km tak stratí svoju pôvodnú funkciu.

Technický popis:

Cesta I/68 – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/3)

- a) *trieda a číslo cesty*: I. trieda, č. 68
názov komunikácie: I/68
názov ulice: nie je
- b) *číslo medzinárodného ťahu*: E 372 (medzinárodný ťah treba presunúť na preložku cesty I/68)
- c) *názov križovatky*: mimoúrovňová križovatka Šarišské Michaľany
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 0,632 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ km 67,501 existujúcej cesty I/68
KÚ km 68,133 existujúcej cesty I/68
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
druh krytu vozovky: asfaltový koberec
konštrukcia vozovky: nezistená
kategória a návrhová rýchlosť: C 7,50/60
použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: oceľové zvodidlá
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov*: 1 kamenný rúrový priepust, ktorý je potrebné vyradiť spolu s úsekom cestnej komunikácie.
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie je Slovenská správa ciest, Bratislava
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vzhľadom na výstavbu navrhovanej preložky cesty I/68 a nutnosti zachovania dopravného napojenia preložky na existujúci komunikačný systém, ktorý v tejto oblasti tvoria cesty III. triedy, je navrhovaná križovatka Sabinov - Orkucany a mimoúrovňová križovatka Šarišské Michaľany, ktoré zabezpečia zachovanie plynulosti dopravného systému. Úsek cesty I/68 v líniovom staničení 67,501 – 68,133 km tak stratí svoju pôvodnú funkciu.

Technický popis:

Navrhovaná úprava cesty III/543015 – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/4)

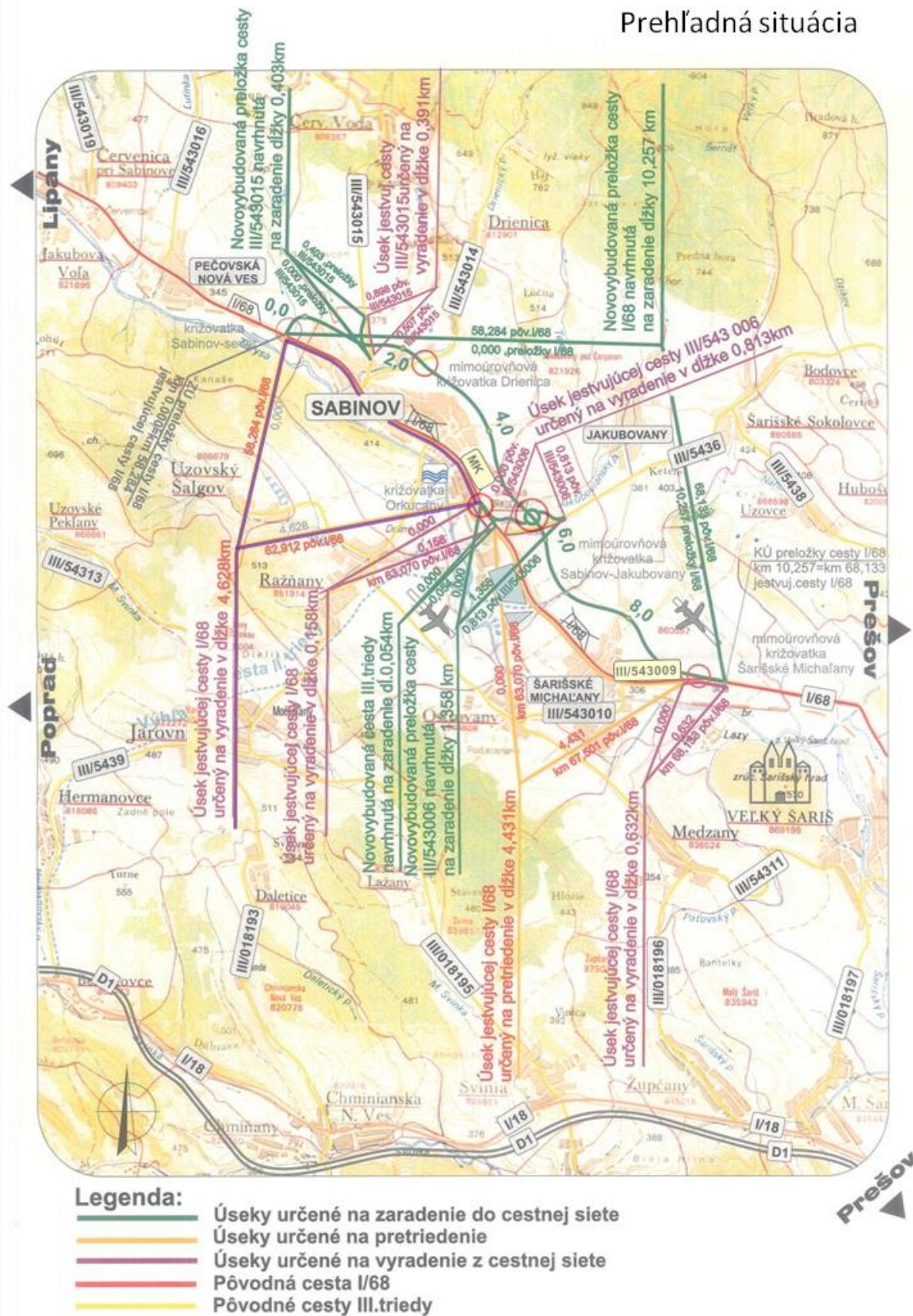
- a) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 543015
názov komunikácie: III/543015 Sabinov – Červená Voda
názov ulice: Sadová
- b) *číslo medzinárodného ťahu:* nenachádza sa
- c) *názov križovatky:* bez názvu
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 0,391 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ km 0,000 = km 0,507 existujúcej cesty III/543015
KÚ km 0,391 = km 0,898 existujúcej cesty III/543015
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
druh krytu vozovky: asfaltový koberec
konštrukcia vozovky: nezistená
kategória a návrhová rýchlosť: C 6,50/40
použitie druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: nenachádzajú sa
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov:* nenachádza sa žiadny objekt, ktorý by bolo treba vyradiť.
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vzhľadom na predpokladanú výstavbu novonavrhovanej preložky cesty I/68 a nutnosti zachovania dopravného napojenia v smere na obec Červená Voda je navrhovaná preložka cesty III/543015, v mieste kríženia s preložkou I/68, ktorá vychádza z existujúcej cesty III/543015. Preložka cesty III/543015 je situovaná v podjazde mostného objektu cesty I/68. Na konci je táto úprava napojená na existujúcu cestu III/543015 v km 0,898, čím terajší úsek v km 0,507 po km 0,898 stratí svoj dopravný význam. Úsek navrhnutý na vyradenie bude v dĺžke 87 m rekultivovaný, v dĺžke 77 m využitý ako teleso prístupovej cesty a vo zostatkovej dĺžke bude tvoriť teleso preložky cesty III/543015.

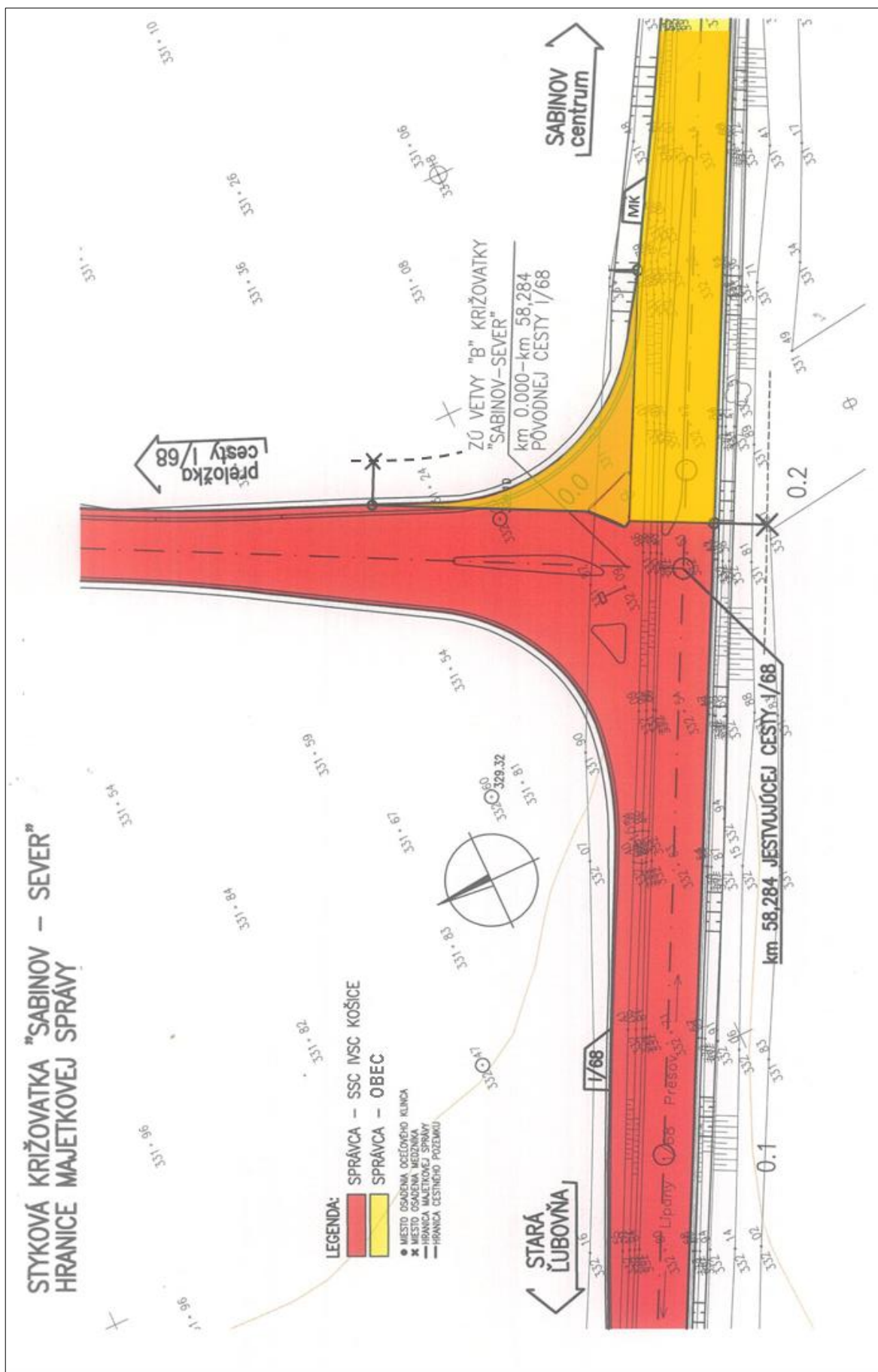
Technický popis:

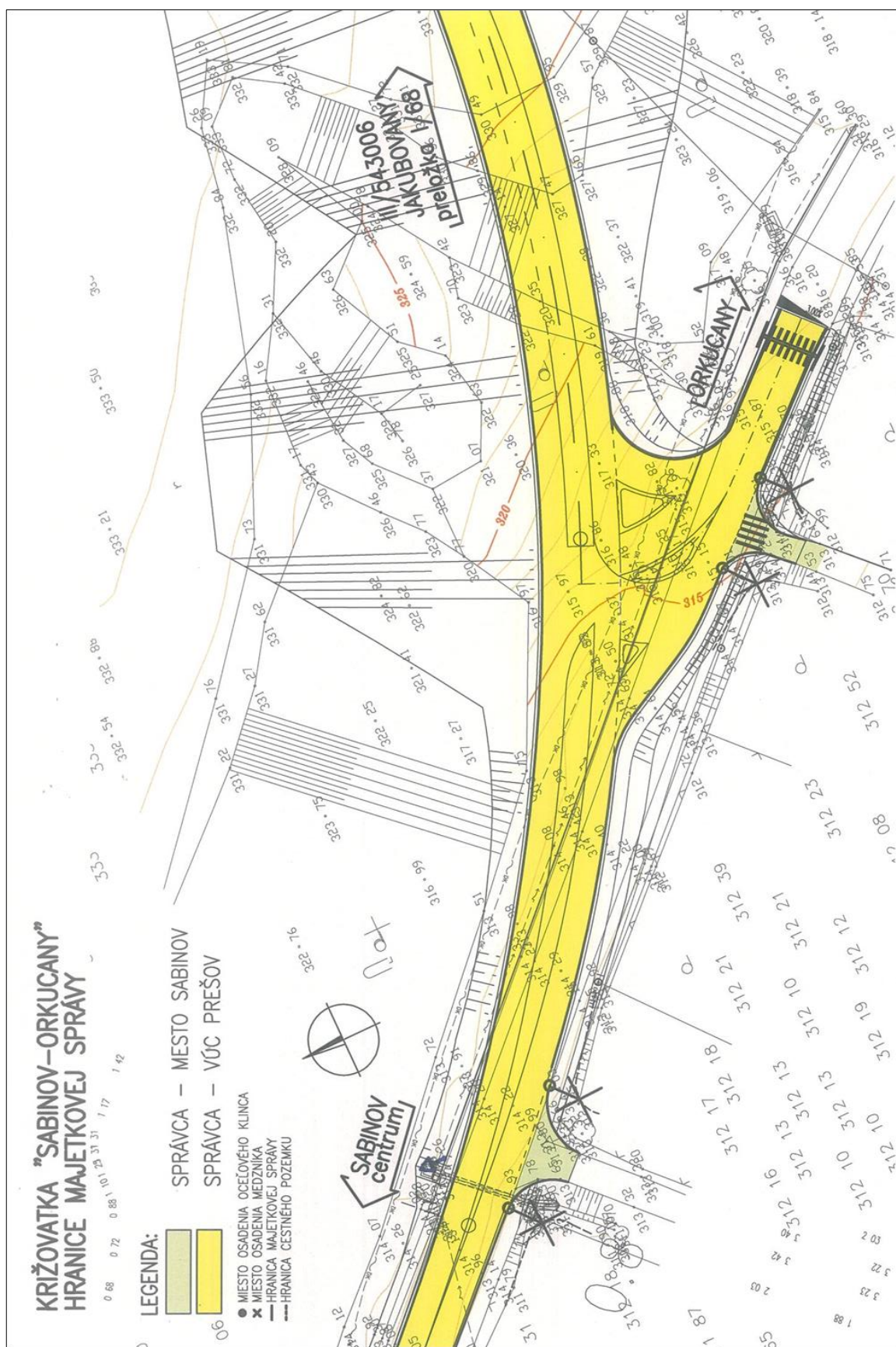
Navrhovaná úprava cesty III/543006 v križovatke Sabinov – Jakubovany – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/5)

- a) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 543006
názov komunikácie: III/543006
názov ulice:
- b) *číslo medzinárodného ťahu:* ...
- c) *názov križovatky:* ...
- d) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 0,813 km
- e) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:* 0,000 – 0,813 km
ZÚ km 0,000 = km 63,070 existujúcej cesty I/68
KÚ km 0,813 existujúcej cesty III/543006
- f) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
druh krytu vozovky: asfaltový betón
konštrukcia vozovky: ...
kategória a návrhová rýchlosť: C 6,5/40
použité druhy záchytného a bezpečnostného zariadenia: nenachádzajú sa
zoznam technologických zariadení podľa druhu: nenachádzajú sa
- g) *popis objektov:* 1 priepust, ktorý je potrebné vyradiť spolu s úsekom cestnej komunikácie.
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude VÚC PSK, Námestie mieru 2, Prešov
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vzhľadom na predpokladanú výstavbu novonavrhovanej preložky cesty I/68 a nutnosti zachovania dopravného napojenia v smere na obec Šarišské Sokolany je navrhovaná preložka cesty III/543006, ktorá vychádza z existujúcej cesty I/68. Na konci je táto úprava napojená na existujúcu cestu III/543006 v km 0,813, čím terajší úsek v km 0,000 po km 0,813 stratí svoj dopravný význam.

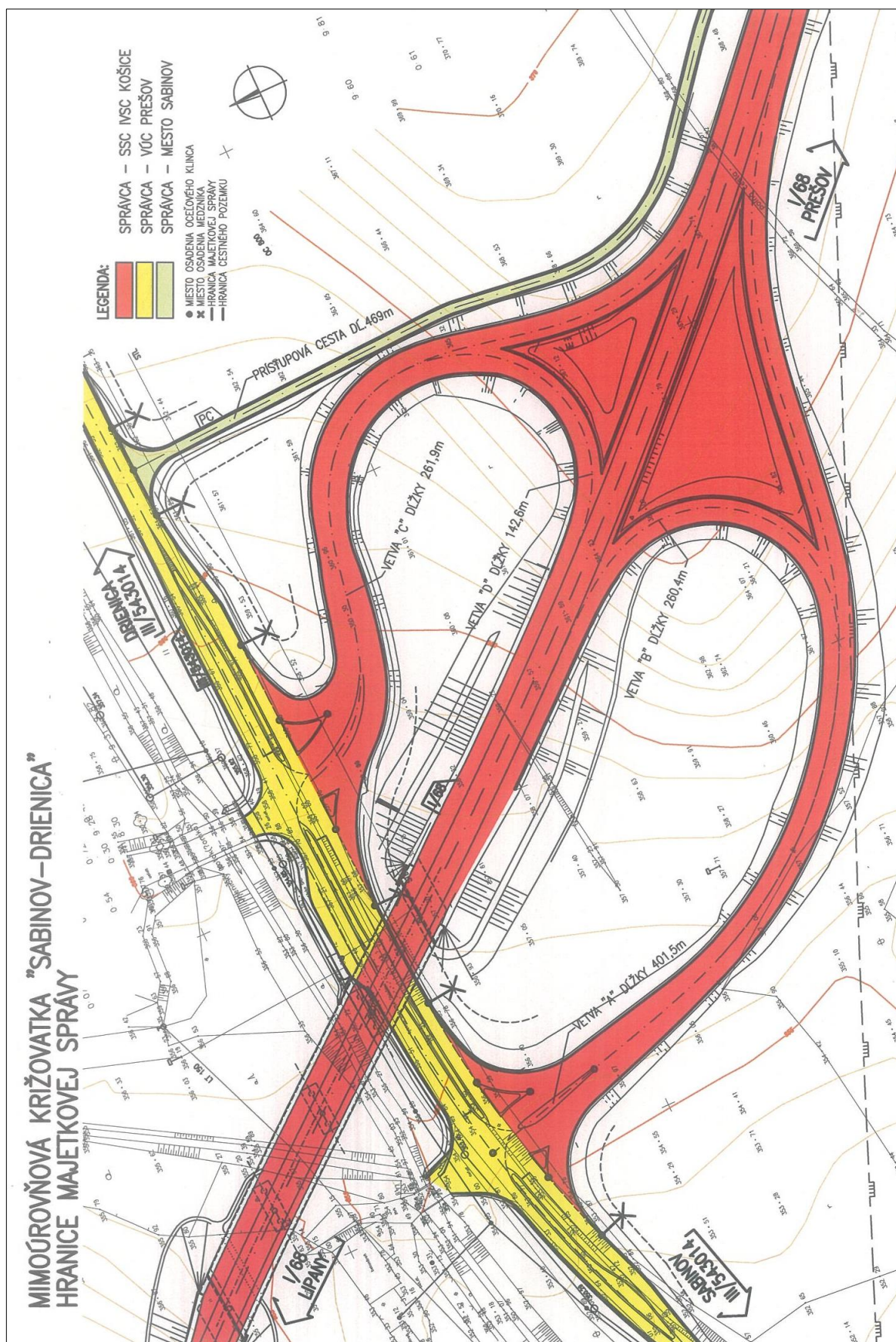
Prehľadná situácia

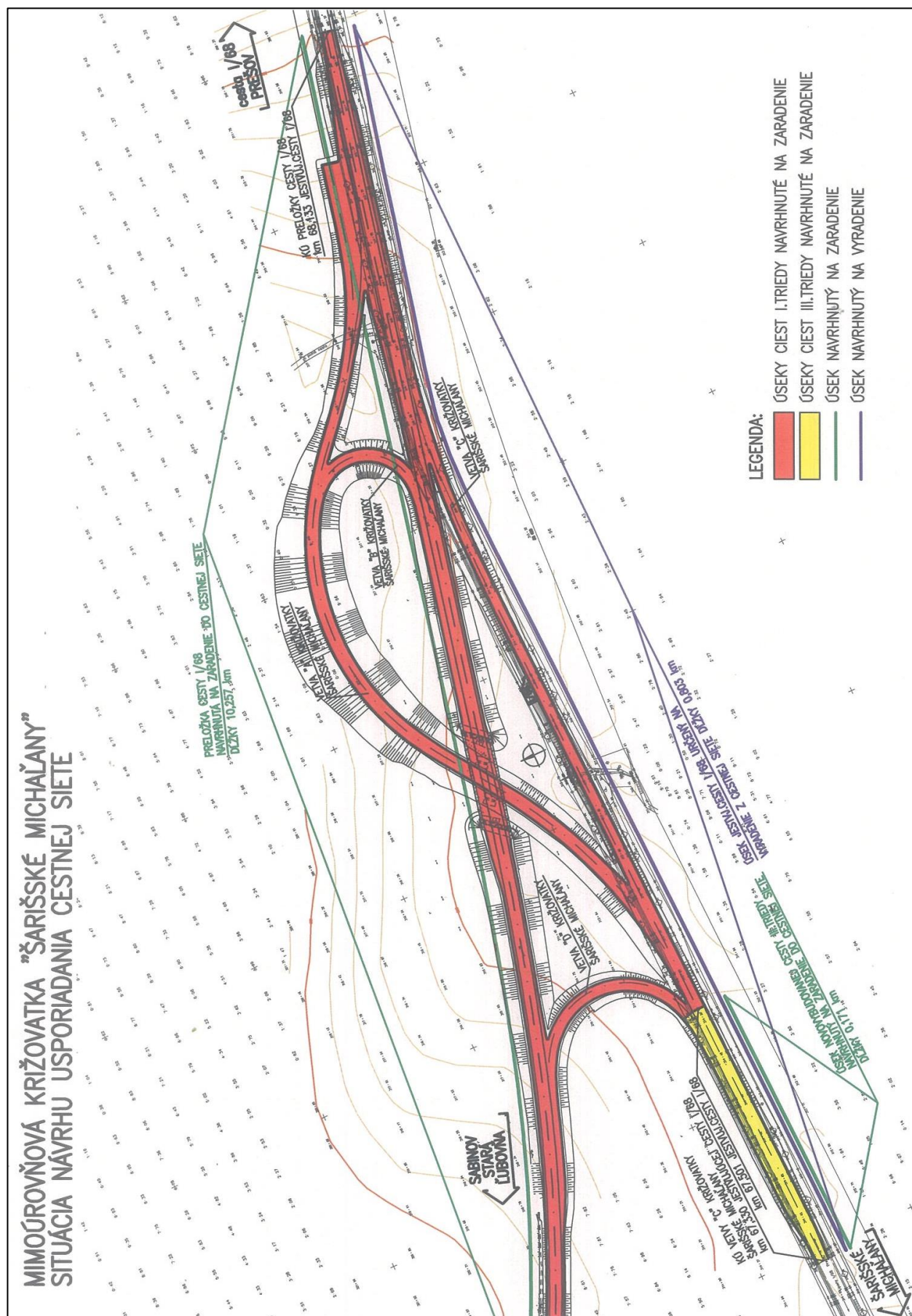




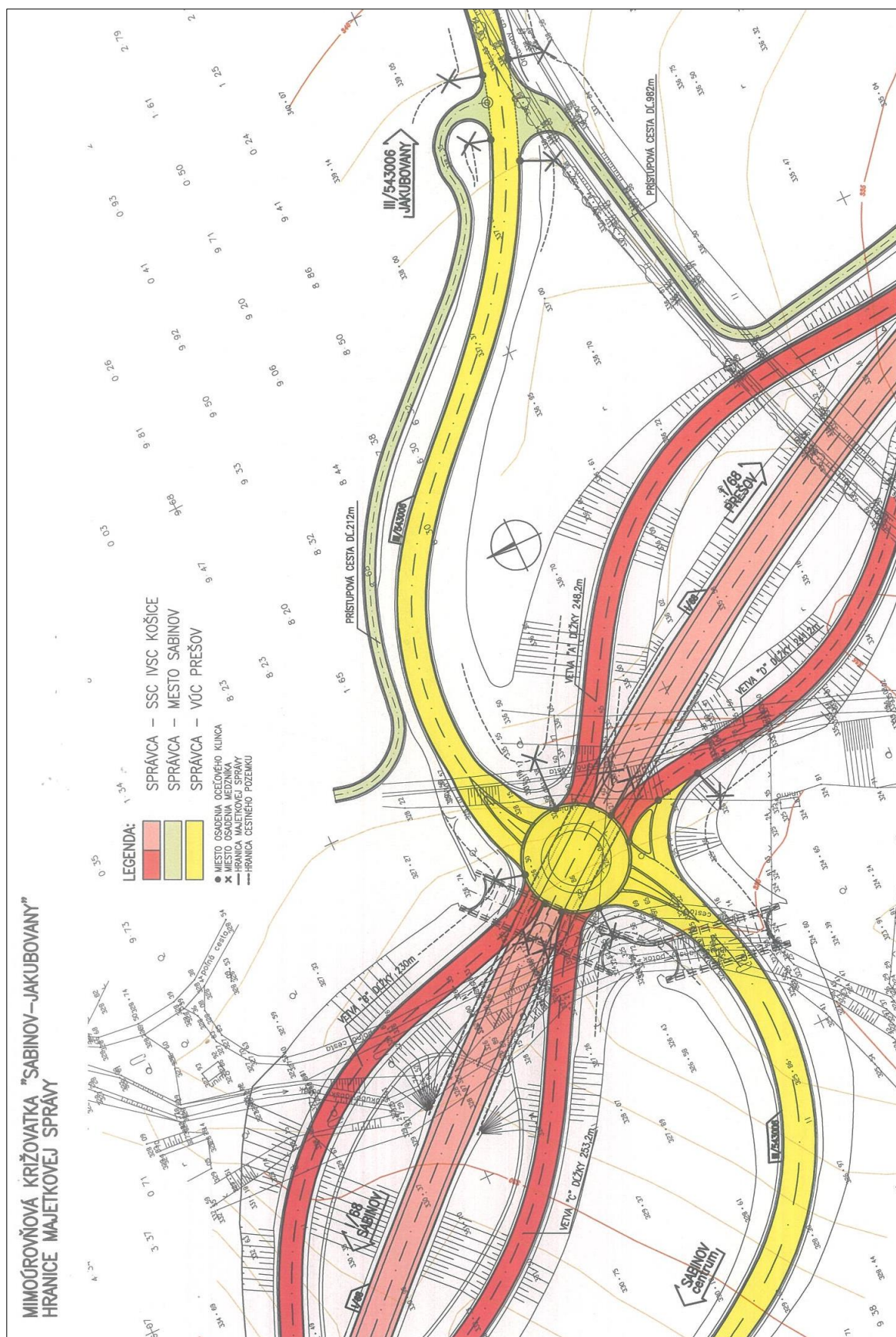












VZOR NÁVRHU NA USPORIADANIE CESTNEJ SIETE
existujúce PK (v prevádzke)

(údaje v tomto vzore žiadosti sú náhodne vybrané a nezhodujú sa so skutočnosťou)

(Názov organizácie, ktorá predkladá žiadosť)

.....
Ministerstvo dopravy,
výstavby a regionálneho rozvoja SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Nám. Slobody č. 6
810 05 Bratislava

Č. jednania:, zo dňa

Vec: Preložka cesty II/520 Nová Bystrica – Oravská Lesná

Návrh na usporiadanie cestnej siete

V zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších zmien a doplnkov, v úplnom znení zákona č. 55/1984 Zb. a podľa vyhlášky FMD č. 351/1984 Zb. predkladáme na schválenie návrh zmien v cestnej sieti.

Navrhujeme:

E/ **zaradiť** do cestnej siete:

A/5 novovytváranú preložku cesty II/520 (Nová Bystrica – Oravská Lesná) v dĺžke 9,408 km

- v novom kumulatívnom staničení: 22,569 – 31,977 km

Na začiatku úpravy je preložka napojená na existujúcu cestu III/520002 v 4,274 km a na konci úpravy je napojená na existujúcu cestu II/520 v 19,610 km.

F/ **pretriediť** v cestnej sieti:

B/2 pôvodný úsek cesty III/520002 Nová Bystrica v dĺžke 4,274 km

- v pôvodnom kumulatívnom staničení cesty III/520002: 0,000 – 4,274 km

pretriediť na cestu II/520 v nezmenenej dĺžke 4,274 km ako plynulé pokračovanie cesty II/520

- v novom kumulatívnom staničení cesty II/520: 18,295 – 22,569 km

B/3 pôvodný úsek cesty II/520 Nová Bystrica (Berešovci) v dĺžke 1,200 km

- v pôvodnom kumulatívnom staničení cesty II/520: 18,295 – 19,495 km

pretriediť na cestu III/520028 v nezmenenej dĺžke 1,200 km so začiatkom v križovatke s cestou II/520 a smerom na vodnú nádrž Nová Bystrica

- v novom kumulatívnom staničení cesty III/520028: 0,000 – 1,200 km

G/ **prestaničiť**:

C/3 cestu III/520002 Vychylovka v novej dĺžke 3,386 km

- v novom kumulatívnom staničení: 0,000 – 3,386 km

Začiatok cesty je v km 22,569 úseku cesty II/520 usporadúvanej v zmysle bodu A/1 návrhu.

C/4 pôvodný úsek cesty II/520 Oravská Lesná – Lokca – Trstená – Suchá Hora so

začiatkom v mieste napojenia zaradovaného úseku cesty II/520 (v zmysle bodu A/návrhu) v dĺžke 53,679 km

- v novom kumulatívnom staničení cesty II/520: 31,977 – 85,656 km

H/ vyradiť z cestnej siete:

D/6 úsek existujúcej cesty II/520 Oravská Lesná (Jasenovská – Brišovka) v dĺžke 0,115 km

- v pôvodnom kumulatívnom staničení: 19,495 – 19,610 km

Tento úsek pôvodnej cesty II/520 sa podľa priloženej zmluvy prevedie do vlastníctva obce Oravská Lesná ako miestna komunikácia.

Technický popis:

Preložka cesty II/520 – zaradenie do cestnej siete a prestaničenie (kapitoly A/1)

- j) *trieda a číslo cesty*: II. trieda, č. 520 Nová Bystrica – Oravská Lesná
názov komunikácie: II/520
názov ulice: bez názvu
- k) *číslo medzinárodného ťahu*: neuvádza sa
- l) *názov križovatky*: neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 9,408 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ: 0,000 km = 4,274 km pôvodnej cesty III/520002
KÚ: 9,408 km = 19,610 km pôvodnej cesty II/520 = 31,977 km cesty II/520 po prestaničení
(rozdiel staničení + 12,367 km)
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
konštrukcia vozovky:

6. asfaltový betón ABI	60 mm
7. obalované kamenivo OKI	100 mm
8. mechanicky spevnené kamenivo MSK	200 mm
9. štrkodrva ŠD	300 - 380 mm

kategória a návrhová rýchlosť: C 8,5/50
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude Žilinský samosprávny kraj
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy*: Dôvodom návrhu je účelné usporiadanie cestnej siete Slovenskej republiky z dôvodu výstavby preložky cesty II/520 a zmena vlastníckych vzťahov k ostatným usporadúvaným úsekom ciest.

Novovybudovaná preložka cesty II. triedy č.520 tvorí súvislý úsek predmetnej cesty a zabezpečí prepojenie lokalít Žilinského samosprávneho kraja, Nová Bystrica - Oravská Lesná. Cesta II/520 sa oproti pôvodnej trase predĺži o 12,367 km.

Pôvodný úsek cesty III/520002 – pretriedenie na cestu II/520 (kapitoly B/1)

- j) *trieda a číslo cesty*: III. trieda, č. 520002
názov komunikácie: III/520002 Nová Bystrica
názov ulice: neuvádza sa
- k) *číslo medzinárodného ťahu*: neuvádza sa
- l) *názov križovatky*: neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku*: 4,274 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení*:
ZÚ: 0,000 km pôvodnej cesty III/520002 = 18,295 km cesty II/520
KÚ: 4,274 km pôvodnej cesty III/520002 = 22,569 km cesty II/520 po prestaničení
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva*:
konštrukcia vozovky: asfaltová polotuhá vozovka
kategória a návrhová rýchlosť: neuvádza sa

- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie Žilinský samosprávny kraj
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Návrh na pretriadenie pôvodného úseku cesty III/520002 na cestu II. triedy č.520 sleduje účelné usporiadanie cestnej siete bez zmeny vlastníckych práv k pozemnej komunikácii. Cesta II/520002 v novom staničení 0,000 – 3,386 km sa skráti o 4,274 km.

Pôvodný úsek cesty II/520 – pretriadenie na cestu III/528028 (kapitola B/2)

- j) *trieda a číslo cesty:* II. trieda, č. 520
názov komunikácie: II/520 Nová Bystrica (Berešovci) – vodná nádrž Nová Bystrica
názov ulice: neuvádza sa
- k) *číslo medzinárodného ťahu:* neuvádza sa
- l) *názov križovatky:* neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 1,200 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ km 0,000 = km 18,295 pôvodnej cesty II/520
KÚ km 1,200 = km 19,495 pôvodnej cesty II/520 (rozdiel + 18,295 km)
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
konštrukcia vozovky: asfaltová polotuhá vozovka
kategória a návrhová rýchlosť: neuvádza sa
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vlastníkom a majetkovým správcom pozemnej komunikácie bude Žilinský samosprávny kraj
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Vybudovaním preložky cesty II/520 je potrebné riešiť aj jej pôvodný úsek. Z uvedeného dôvodu navrhujeme opustený úsek cesty II/520 riešiť ako samostatný ťah cesty III. triedy s novým evidenčným číslom 520028, v novom staničení km 0,000 – 1,200 km. Dĺžka novej cesty bude 1,200 km.

Pôvodný úsek cesty III/520002 – prestaničenie (kapitola C/1)

- j) *trieda a číslo cesty:* III. trieda, č. 520002
názov komunikácie: III/520002
názov ulice: neuvádza sa
- k) *číslo medzinárodného ťahu:* neuvádza sa
- l) *názov križovatky:* neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 3,386 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ km 4,274 pôvodnej cesty III/520002 = km 0,000 po prestaničení
KÚ km 7,660 pôvodnej cesty III/520002 = km 3,386 po prestaničení (rozdiel - 4,274 km)
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
konštrukcia vozovky: asfaltová polotuhá vozovka
kategória a návrhová rýchlosť: neuvádza sa
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Existujúci vlastník a majetkový správca je Žilinský samosprávny kraj
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Z dôvodu účelného

usporiadania cestnej siete Slovenskej republiky bude v zmysle bodu B/1 návrhu pretriedený pôvodný úsek cesty III/520002 na cestu II/520. Cesta III/520002 sa skráti o 4,274 km.

Navrhovaná úprava cesty II/520 – prestaničenie (kapitola C/2)

- j) *trieda a číslo cesty:* II. trieda, č. 520
názov komunikácie: II/520 Oravská Lesná – Lokca – Trstená – Suchá Hora
názov ulice: neuvádza sa
- k) *číslo medzinárodného ťahu:* neuvádza sa
- l) *názov križovatky:* neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 53,679 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ: 19,610 km existujúcej cesty I/68 = 31,977 km po prestaničení
KÚ: 73,289 km existujúcej cesty I/68 = 85,656 km po prestaničení (rozdiel + 12,367)
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
konštrukcia vozovky: asfaltová polotuhá vozovka
kategória a návrhová rýchlosť: nezistená
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Existujúci vlastník a majetkový správca je Žilinský samosprávny kraj
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Z dôvodu účelného usporiadania cestnej siete Slovenskej republiky a navrhovaných zmien v cestnej sieti vyplývajúcich z bodov A/, B/, C/, D/ žiadosti dôjde k zmene v technickej evidencii existujúceho úseku cesty II/520.

Opustený pôvodný úsek cesty II/520 – vyradenie z cestnej siete (kapitola D/1)

- j) *trieda a číslo cesty:* II. trieda, č. 520
názov komunikácie: II/520 Oravská Lesná (Jasenovská – Brišovka)
názov ulice: neuvádza sa
- k) *číslo medzinárodného ťahu:* neuvádza sa
- l) *názov križovatky:* neuvádza sa
- m) *dĺžka usporadúvaného úseku:* 0,115 km
- n) *označenie začiatku a konca úseku v kumulatívnom staničení:*
ZÚ km 19,495 pôvodnej cesty II/520
KÚ km 19,610 pôvodnej cesty II/520
- o) *popis technických parametrov pozemnej komunikácie a jej príslušenstva:*
konštrukcia vozovky: asfaltová polotuhá vozovka
kategória a návrhová rýchlosť: nezistená
- h) *návrh na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Navrhovaný vlastník a majetkový správca je Obec Oravská Lesná
- i) *odôvodnenie na usporiadanie vlastníctva a majetkovej správy:* Opustený úsek cesty II/520 má charakter miestnej komunikácie a slúži ako prístupová komunikácia k zastavanému územiu Obce Oravská Lesná. Z uvedeného dôvodu navrhujeme predmetný úsek cesty vyradiť z cestnej siete.

