

Trendy v nákladnej doprave v Európe a na Slovensku

Intenzita nákladnej dopravy na Slovensku, ale aj v celej Európe neustále narastá. Tento trend na Slovensku súvisí s rozvojom priemyslu, najmä automobiliek a ich subdodávateľov a s následným rastom objemu tovarových tokov. Slovensko má navyše strategickú polohu v strede Európy a cez toto územie vedú trasy hlavných koridorov v smere východ (Rusko, Čína, Ázia) – západ (štáty západnej Európy), ale aj dôležité trasy v smere sever – juh.

Plány dopravy Európskej únie:

Európska únia sa v plánoch dopravy zameriava na prepojenie cestnej, železničnej, vzdušnej a vodnej dopravnej siete, s cieľom zníženia závislosti na dovoze ropy a zníženia emisií skleníkových plynov.

Plány EÚ sa zameriavajú na dopravu v rámci miest, medzimestskú a diaľkovú dopravu. Medzi základné ciele, ktorých plnenie je naplánované až do roku 2050, patria:

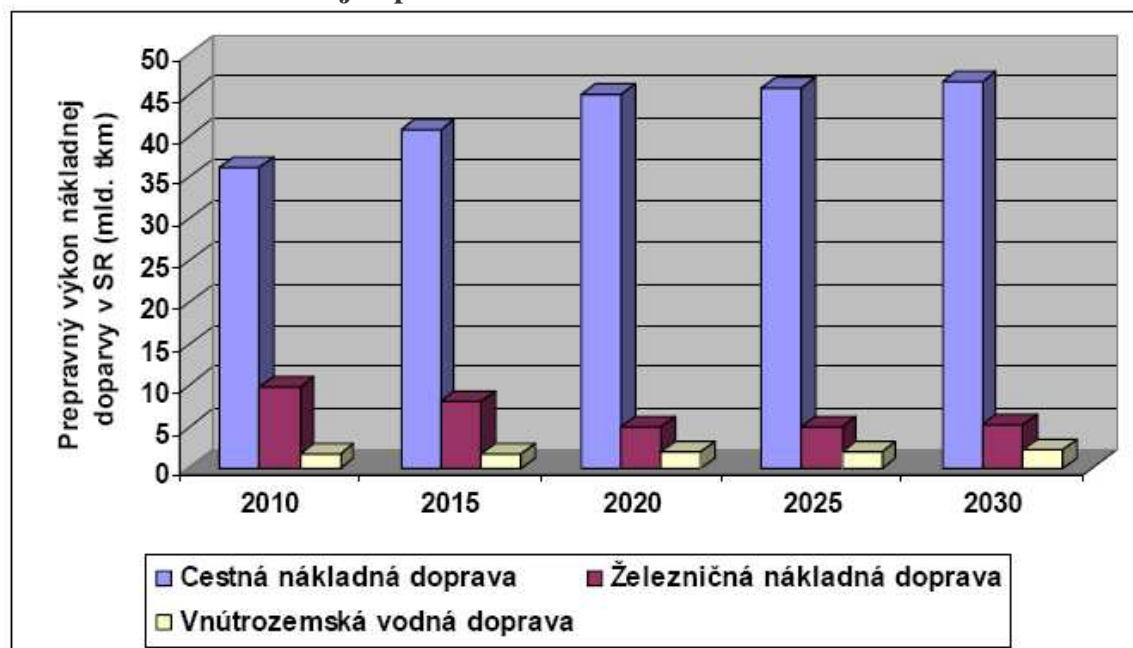
- vyľúčiť používanie áut na konvenčný pohon v mestách,
- presunúť 50 % objemu cestujúcich alebo tovarov dopravovaných na vzdialenosť presahujúcu 300 km z cestnej na železničnú alebo vodnú infraštruktúru,
- zvýšiť podiel využívania udržateľného nízkouhlíkového paliva leteckými spoločnosťami na 40 %,
- znižovať uhlíkové emisie vyprodukované v lodnej doprave o 40 %.

Dosiahnutie týchto cieľov umožní EÚ znížiť skleníkové plyny zo všetkých druhov dopravy o 60 % do roku 2050.

Vývoj prepravných výkonov v nákladnej doprave na Slovensku:

Na základe súčasného vývoja prepravných výkonov v nákladnej doprave v SR sa aj v budúcnosti, podľa analýz spracovaných Európskou komisiou, očakáva ďalší rast výkonov cestnej nákladnej dopravy. Pokles výkonov železničnej nákladnej dopravy v minulosti má pokračovať aj v budúcich rokoch.

Graf č. 1: predpoklad vývoja prepravných výkonov v nákladnej doprave na Slovensku do roku 2030



Zdroj: European Energy and Transport, Trends to 2030, Európska komisia

Nárast intenzity cestnej nákladnej dopravy a jeho vplyv na cesty II. a III. triedy v Košickom kraji

Neustály nárast intenzity cestnej nákladnej dopravy má negatívny vplyv aj na cesty II. a III. triedy vo vlastníctve samosprávnych krajov. Tento trend sa ešte viac zvýraznil po zavedení elektronického výberu mýta pre nákladné automobily. Spoplatnenie diaľnic a rýchlostných ciest formou diaľničných nálepiek vystriedal od januára 2010 systém elektronického výberu mýta pre automobily nad 3,5 tony. Elektronický výber mýta bol od marca 2010 spustený aj na cestách I. triedy. Časový model spoplatnenia sa zmenil na model platieb za reálne odjazdené kilometre. Jedným z dôvodov spoplatnenia ciest I. triedy malo byť zabránenie presunu nákladných vozidiel z diaľnic a rýchlostných ciest, na cesty I. triedy. Elektronický výber mýta bol však zavedený aj na cestách I. triedy, ktoré nie sú súbežné s diaľnicou ani rýchlostnou cestou, teda aj na území Košického kraja, kde nie je v súčasnosti dobudovaná sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Došlo k presunu časti nákladnej dopravy z diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy na súbežné cesty II. a III. triedy.

Nákladná doprava nadmerne zaťažuje cesty II. a III. triedy najmä z dvoch dôvodov:

1. Celkové hmotnosti nákladných vozidiel dosahujú v súčasnosti cca 40 ton, pričom podľa výsledkov vážení nápravových tlakov až 30 % vozidiel je preťažených. Preťaženie nákladného automobilu má pritom zásadný negatívny vplyv na životnosť vozovky cesty. Vznikajú deformácie a nevratné poškodenia ciest. Výskumy ukázali, že už prekročenie maximálnej povolenej hmotnosti nákladných vozidiel o 10 % znižujú životnosť vozoviek ciest o 30 až 50 %, čo je alarmujúci údaj.
2. Cesty II. a III. triedy majú často nedostatočné šírkové parametre, nevhodné smerové a výškové vedenie a nedostatočnú konštrukciu vozovky na intenzívne zaťaženie nákladnou dopravou. Dôsledkom sú poruchy ciest: odtrhnuté krajnice, zosuvy svahov, vyjazdené koľaje, zalomené priepusty a poškodené odvodnenia ciest.

Cesty II. a III. triedy zabezpečujú napojenie obcí a miest na cestnú sieť SR. Tieto cesty teda vedú často cez intravilány (zastavané územia) obcí a miest. Zvyšovanie intenzity cestnej dopravy, najmä nákladnej, v intravilánoch obcí a miest negatívne vplyva na kvalitu životného prostredia obyvateľov. Medzi negatívne vplyvy patrí najmä vysoká hlučnosť a prašnosť, otrasy spôsobujúce poškodenia nehnuteľností a v niektorých prípadoch aj ohrozenie bezpečnosti dopravy a bezpečnosti obyvateľov obcí a miest. Úrad Košického samosprávneho kraja, aj Správa ciest Košického samosprávneho kraja zaznamenali od roku 2010 zvýšený počet sťažností na vysokú intenzitu nákladnej dopravy. Podľa informácií ostatných samosprávnych krajov je situácia rovnaká na celom území Slovenska.

Monitorovanie stavebného a dopravno-technického stavu cestnej siete

Stavebný stav a dopravno-technické vybavenie ciest vo vlastníctve KSK, monitoruje priebežne Správa ciest KSK. Priebežné monitorovanie stavebného a dopravno-technického stavu ciest patrí medzi základné činnosti správcov ciest v rámci výkonu bežnej údržby. Hlavné prehliadky ciest vykonávajú správcovia ciest v spolupráci s dopravnou políciou a cestnými správnymi orgánmi, vždy na jar po skončení zimného obdobia, keďže práve v tomto období po zime sú cesty v najhoršom stave. Na základe podrobného zistenia stavu ciest je následne zostavený plán opráv a harmonogram údržby ciest. Podľa výsledkov vykonaných prehliadok ciest možno konštatovať značné poškodenia ciest spôsobené predovšetkým nákladnou dopravou (sieťový rozpad, vyjazdené koľaje, zalomené krajnice, ...). Okrem tohto základného monitoringu ciest je často potrebné zisťovať aj ďalšie parametre vozoviek ciest, napríklad únosnosť vozoviek, pozdĺžne a priečne nerovnosti, pozdĺžne šmykové trenie. Odbor cestnej databanky Slovenskej správy ciest Bratislava disponuje výkonnou diagnostickou technikou, ktorou vykonáva špeciálne merania vozoviek ciest aj pre

samosprávne kraje. Diagnostická technika, vzhľadom na svoju technickú úroveň, umožňuje objektívne stanoviť prevádzkovú spôsobilosť a prevádzkovú výkonnosť cestných a diaľničných vozoviek.

Sčítanie cestnej dopravy – spôsob monitorovania dopravného zaťaženia cestnej siete

Sčítanie dopravy je jedným z najefektívnejších spôsobov zisťovania intenzity cestnej dopravy. Sčítanie cestnej dopravy sa uskutočňuje pravidelne v 5 ročných intervaloch 2000, 2005, 2010... Sčítanie cestnej dopravy sa uskutočnilo na území celej Slovenskej republiky ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy aj v roku 2010 (2010 E-Road Traffic Census), organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli.

Gestorom celoštátneho sčítania dopravy na Slovensku je Slovenská správa ciest, ktorá je poverená stanovením rozsahu sčítania, vydaním metodiky, organizáciou sčítania a spracovaním výsledkov. Pri sčítaní sa rozlišujú kategórie vozidiel pričom sa samostatne sčítava nákladná a osobná doprava.

Celoštátne sčítanie dopravy na cestnej sieti SR sa v roku 2010 realizovalo v rozmedzí od 21. apríla do 22. októbra 2010, resp. v 10 sčítacích termínoch počas 7 pracovných dní a 3 nedeľ so 4-hodinovým sčítacím časom. Správa ciest KSK realizovala celoštátne sčítanie dopravy vlastnými pracovníkmi na cestách II. a III. triedy podľa § 3d ods. 9 písm. b) zákona č. 135/1961 Zb. (cestný zákon) v platnom znení a na cestách I. triedy na základe zmluvy medzi SC KSK a SSC IVSC Košice. Vplyvom minuloročných povodní, ktoré postihli Košický samosprávny kraj bolo na niektorých sčítacích úsekoch postihnutých zosuvmi ciest resp. povodňami sčítanie zrušené, čo čiastočne ovplyvnilo aj výsledky sčítania. Výsledky celoštátneho sčítania dopravy sú voľne prístupné pre verejnosť na internetovej stránke Slovenskej správy ciest, sekcia rozvoj cestnej siete www.ssc.sk. Na základe výsledkov celoštátneho sčítania dopravy možno skonštatovať ďalší nárast intenzity cestnej dopravy na cestách II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.

Nadmerná a nadrozmerná preprava

Právne predpisy Slovenskej Republiky stanovujú presné limity pre maximálne prípustné hmotnosti vozidiel a jazdných súprav. Tieto parametre sú dôležité pre bezpečnosť cestnej premávky, ochranu cestnej infraštruktúry (ciest a mostných objektov), ako aj pre bezpečnosť samotného prepravovaného nákladu. V niektorých prípadoch však nie je možné prepravovaný náklad rozdeliť prípadne upraviť tak, aby boli dodržané maximálne prípustné hmotnosti alebo rozmery vozidiel a jazdných súprav, ktoré tento náklad prepravujú. V prípade prepravy nadmerne ťažkých alebo rozmerných predmetov a vozidiel alebo na prepravu, ktorej vozidlá prekračujú povolenú hmotnosť pripadajúcu na jednu nápravu, hovoríme o nadmernej a nadrozmernej preprave. Vo vzťahu k cestnej infraštruktúre ide o jej užívanie iným než zvyčajným spôsobom, takzvané „zvláštne užívanie“. Na takúto činnosť je potrebné povolenie príslušných orgánov štátnej správy. Často sa však stáva, že dopravca vykoná nadmernú alebo nadrozmernú prepravu bez vedomia príslušného orgánu štátnej správy, dopravnej polície a správcu cesty, čím dochádza k značnému poškodzovaniu hlavne ciest II. a III. triedy regionálneho významu a v neposlednom rade ku ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Najväčšie prípustné rozmery vozidiel a jazdných súprav, najväčšie prípustné hmotnosti vozidiel a jazdných súprav a ďalšie súvisiace technické požiadavky na vozidlá a jazdné súpravy sú uvedené v nariadení vlády č. 349/2009 Z. z..

Tabuľka č. 1: Prehľad základných prípustných mier

Najväčšia povolená šírka pre cestné nákladné motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá	2,55 m
Najväčšia povolená výška pre cestné nákladné motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá	4,00 m
Zaťaženie na jednotlivé nápravy na motorových vozidlách	10,0t
Zaťaženie jednotlivej hnacej nápravy na motorových vozidlách	11,5 t
Celková hmotnosť jazdnej súpravy	48,0t
Najväčšia povolená dĺžka súpravy ťahača s návesom	16,50 m
Najväčšia povolená dĺžka súpravy ťahača s jedným prívesom	18,75 m

Zdroj: Smernica 96/53/ES a 2002/7/ES

Povoľovanie nadmernej a nadrozmernej prepravy na Slovensku, ako zvláštnoho užívania pozemných komunikácií

Zvláštnym užívaním sa podľa vyhlášky č. 35/1984 Zb. rozumie aj preprava nadmieru ťažkých alebo rozmerných predmetov a používanie vozidiel, ktorých rozmery alebo hmotnosť presahujú mieru ustanovenú nariadením vlády č. 349/2009 Z. z. pre jednotlivé kategórie vozidiel. Na zvláštne užívanie pozemnej komunikácie je potrebné povolenie príslušného orgánu štátnej správy pre pozemné komunikácie (ďalej len cestný správny orgán).

Obvodný úrad dopravy povoľuje zvláštne užívanie diaľnic a ciest na nadmernú a nadrozmernú prepravu, ak prepravná trasa nepresahuje územný obvod jedného obvodného úradu dopravy.

Krajský úrad dopravy povoľuje zvláštne užívanie diaľnic a ciest na nadmernú a nadrozmernú prepravu, ak prepravná trasa presahuje územný obvod jedného obvodného úradu dopravy. Ak prepravná trasa presahuje územný obvod kraja, povoľuje ju krajský úrad dopravy, na ktorého území sa preprava začína.

Cestný správny orgán môže povoliť zvláštne užívanie diaľnic a ciest na nadmernú a nadrozmernú prepravu len so súhlasom dopravného inšpektorátu, v miestnej pôsobnosti ktorého sa zvláštne užívanie diaľnic a ciest začína. Povolenie musí mať vodič pri preprave vo vozidle.

Žiadosti pre prepravy s celkovou hmotnosťou do 60 ton a nad 60 ton obsahujú rôzne náležitosti. Pri preprave s celkovou hmotnosťou nad 60 ton musia obsahovať navyše návrh trasy prepravy spracovaný Slovenskou správou ciest vrátane posúdenia zaťažiteľnosti mostov a tiež súhlas na kríženie od vlastníka alebo prevádzkovateľa železničnej dráhy v prípade, že bude nadmerná preprava s celkovou hmotnosťou nad 60 ton úrovňovo krížiť železničnú dráhu.

Za vydanie povolenia na zvláštne užívanie diaľnic, ciest a miestnych komunikácií (nadmernú a nadrozmernú prepravu) sa podľa zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch zmení neskorších predpisov vyberajú správne poplatky, ktoré sú príjmom štátneho rozpočtu.

Určenie prepravnej trasy pre prepravu s celkovou hmotnosťou do 60 ton je v kompetencii cestného správneho orgánu, ktorý prepravu povoľuje, teda príslušného Obvodného úradu dopravy, prípadne Krajského úradu dopravy.

Príslušný dopravný inšpektorát policajného zboru SR posúdi prepravu z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Cestný správny orgán po preskúmaní žiadosti a po dohode s dopravným inšpektorátom vydá žiadateľovi (dopravcovi) Rozhodnutie o zvláštnom užívaní pozemnej komunikácie, pričom rozhodnutím môže byť povolenie alebo zamietnutie prepravy. V prípade že je preprava povolená súčasťou povolenia sú podmienky prepravy, ktoré musí dopravca dodržať.

Cestný správny orgán v rozhodnutí nariadi:
 trasu prepravy, spôsob prepravy, čas povolenej dopravy, rýchlosť jazdy, opatrenie na zabezpečenie ostatnej premávky, vozoviek, mostov alebo železničných priecestí, povinnosť dodržať podmienky stanovené správcom komunikácie (objektu), povinnosť informovať vybrané inštitúcie (napr. SSC, NDS, verejnoprávne a komerčné rádia s dopravným vysielaním a pod.) v určitých intervaloch o čase a mieste pohybu prepravy.

**Tabuľka č. 2 Štatistické údaje odboru cestnej databanky Slovenskej správy ciest
 o nadmerných a nadrozmerných prepravách v rokoch 2005 - 2010**

Štatistické údaje za rok:	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet prepráv	208	273	218	197	193	263
Dĺžka trás [km]	26 505	30 136	30 272	36 281	36 668	42 003
Počet trás s obchádzkami	29	47	74	33	23	38
Prepravená tonáž celkom [t]	18 173	23 490	18 440	18 469	21 724	25 406
Počet prepráv zo št. hraníc SR	95	105	89	86	79	72
Počet prepráv ku št. hraniciam SR	44	87	94	77	61	60
Najviac používaný hraničný priechod	Berg	Berg	Berg	Jarovce	Drietoma	Jarovce
/počet prepráv	64	32	34	36	45	47
Najčastejší počiatočný bod v rámci SR	SES Tlmače	SES Tlmače	SES Tlmače	Bratislava prístav	Bratislava prístav	Žilina
/počet prepráv	22	31	47	8	8	21
Najčastejší konečný bod v rámci SR	Košice US Steel	Teplica nad Váhom, KIA	Bratislava prístav	Bratislava prístav	Bratislava prístav	Bratislava prístav
/počet prepráv s výnimkou hr.priechodov	18	23	16	11	8	17
Najväčšia šírka súpravy [m]	7,50	8,30	8,50	8,08	7,50	8,50
Najväčšia výška súpravy [m]	7,40	6,10	7,00	7,20	7,37	8,00
Najväčšia dĺžka súpravy [m]	55,50	57,00	58,00	58,00	83,53	83,53
Najväčšia celková hmotnosť súpravy [t]	215,00	278,80	474,00	454,00	616,28	616,28
Najdlhšia preverená trasa [km]	684,00	877,00	498,50	742,78	1 039,79	1 005,2

Kontrola nákladných vozidiel - meranie a váženie vozidiel

Kontrola nadmernej a nadrozmernej prepravy sa vykonáva meraním a vážením. Merateľ rozmery a hmotnosť vozidla je oprávnený policajt podľa zákona č. 8/2009 Z. z.. Najväčšie prípustné rozmery vozidiel a jazdných súprav sa merajú podľa STN 30 0026. Vodič je povinný podrobiť sa pokynom fyzickej osoby obsluhujúcej zariadenie na meranie vozidiel a uviesť východiskové miesto a miesto určenia uskutočňovanej prepravy. Odmietnutím tejto povinnosti sa vodič dopustí priestupku podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Na hraničných priechodoch s Ukrajinou pred vstupom na územie Slovenskej Republiky správca príslušného úseku diaľnice alebo cesty vedúcej k hraničnému priechodu vyberá správny poplatok v prípade, ak je pri vozidle prekročená hmotnosť pripadajúca na jednu nápravu a vozidlo s nákladom neprekročí celkovú povolenú hmotnosť vozidla, šírku nad 3,0 m a výšku nad 4,5 m. Doklad o zaplatení správneho poplatku oprávňuje vykonať nadmernú a nadrozmernú prepravu na území Slovenskej Republiky. V ostatných prípadoch nadmernej a nadrozmernej prepravy sa vodič musí pred vstupom na územie Slovenskej Republiky preukázať povolením na zvláštne užívanie diaľnic a ciest vydaným cestným správnym orgánom. Ak dopravca nepreukáže, že správny poplatok za vykonávanú nadmernú a nadrozmernú prepravu zaplatil, colný orgán neprepustí na hraničnom priechode vozidlo zahraničného dopravcu, u ktorého sa zistila nadmerná alebo nadrozmerná preprava.

Na hraničných priechodoch vonkajších hraníc Európskej únie pri výstupe z územia Slovenskej Republiky správca príslušného úseku cesty vedúcej k hraničnému priechodu vyberá za nadmernú a nadrozmernú prepravu vykonanú bez povolenia zvýšený správny poplatok. Vozidlo zahraničného dopravcu môže opustiť územie Slovenskej Republiky až po zaplatení správneho poplatku. Váhy na hraničných priechodoch na meranie hmotnosti vozidla a jeho nápravových tlakov zriaďuje po dohode s colným orgánom a prevádzkuje správca diaľnice alebo cesty vedúcej k hraničnému priechodu.

Na území Slovenskej Republiky s výnimkou hraničných priechodov meranie hmotnosti, nápravových tlakov a rozmerov vozidla zabezpečujú správcovia diaľnic, ciest a miestnych komunikácií v súčinnosti s útvarmi Policajného zboru alebo útvarmi služby mýtnej polície. Ak sa pri vozidle zistilo, že sa prekročila celková prípustná hmotnosť alebo šírka nad 3,0 m, alebo výška nad 4,5 m, dopravca nesmie pokračovať v jazde bez povolenia na zvláštne užívanie, ktoré mu vydá príslušný cestný správny orgán po zaplatení zvýšeného správneho poplatku. Za nadmernú alebo nadrozmernú prepravu, ktorá neprekračuje uvedené miery, správca komunikácie oznámi zistenú nadmernú alebo nadrozmernú prepravu príslušnému cestnému správnomu orgánu. Cestný správny orgán podľa zákona č. 135/1961 Zb. za nadmernú a nadrozmernú prepravu vykonanú bez povolenia dodatočne vyberie rozhodnutím zvýšený správny poplatok.

Po zistení nadmernej alebo nadrozmernej prepravy, ak sa pri vozidle/súprave zistilo, že sa prekročila celková prípustná hmotnosť alebo šírka nad 3,0 m, alebo výška nad 4,5 m, nesmie pokračovať v jazde bez povolenia. Na vydanie povolenia je príslušný ten cestný správny orgán na území ktorého sa takáto preprava zistila. Tento mu na základe žiadosti vydá rozhodnutie o povolení vykonania nadmernej a nadrozmernej prepravy pre trasu z miesta zistenia prepravy bez povolenia, do miesta vykládky resp. miesta výstupu zo SR. Cestný správny orgán zároveň za vykonanú prepravu na trase z miesta nakládky do miesta zistenia nepovolennej prepravy ďalším rozhodnutím dodatočne vyberie zvýšený správny poplatok. Povolenie na pokračovanie v preprave dostane až po uhradení zvýšeného správneho poplatku.

Súčasná situácia v súvislosti s vážením vozidiel

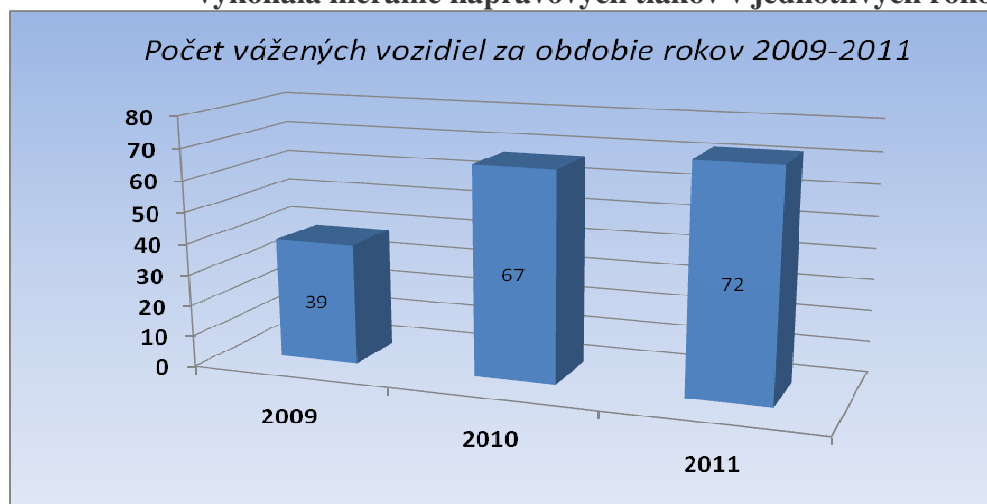
Podľa aktuálneho znenia zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov na území Slovenskej Republiky s výnimkou hraničných priechodov meranie hmotnosti, nápravových tlakov a rozmerov vozidla sú povinní zabezpečiť správcovia diaľnic, ciest a miestnych komunikácií v súčinnosti s útvarmi Policajného zboru alebo útvarmi služby mýtnej polície. Na hranici s Ukrajinou zabezpečuje meranie hmotnosti, nápravových tlakov a rozmerov vozidla správca príslušného úseku cesty vedúcej k hraničnému priechodu. Po ukončení transformácie cestného hospodárstva v roku 2005 správcovia jednotlivých pozemných komunikácií (Regionálne správy ciest jednotlivých samosprávnych krajov, Slovenská správa ciest a Národná diaľničná spoločnosť a.s.) postupne zmodernizovali váhy na meranie nápravových tlakov, ktoré mali k dispozícii a tiež obstarali aj nové váhy. Zabezpečili príslušné certifikáty a osvedčenia pre váhy a vyškolených pracovníkov s príslušnou odbornou spôsobilosťou. Spolu s dopravnou políciou jednotliví správcovia ciest a diaľnic vytypovali vhodné lokality a približne od roku 2008 sa naplno obnovilo pravidelné meranie hmotnosti, nápravových tlakov a rozmerov vozidla

Úrad pre normalizáciu metrológiu a skúšobníctvo SR vydal pre Správu ciest KSK rozhodnutie o autorizácii č.2009/900/002454/01162 z 12.mája 2009, ktoré platí do 12.mája 2014. Pôsobnosť autorizácie bola platná pre riaditeľstvo Správy ciest KSK (pre nápravové váhy typu DFWKR). Správa ciest KSK z dôvodu celoplošného pokrytia úradného merania na území KSK požiadala Úrad pre normalizáciu metrológiu a skúšobníctvo SR o rozšírenie autorizácie pre výkon úradného merania aj pre jednotlivé strediská Správy ciest KSK (pre nápravové váhy typu METEOR). Po splnení požiadaviek zo strany Správy ciest KSK, Úrad pre normalizáciu metrológiu a skúšobníctvo SR, Správe ciest KSK vyhovel a vydal Rozhodnutie o autorizácii č. 2010/900/001045/00569 z 18. februára 2010 s tým, že boli autorizované aj strediská, ktoré disponujú pracovníkom odborne spôsobilým vykonávať úradné meranie váhami typu METEOR s platnosťou do 12.mája 2014.

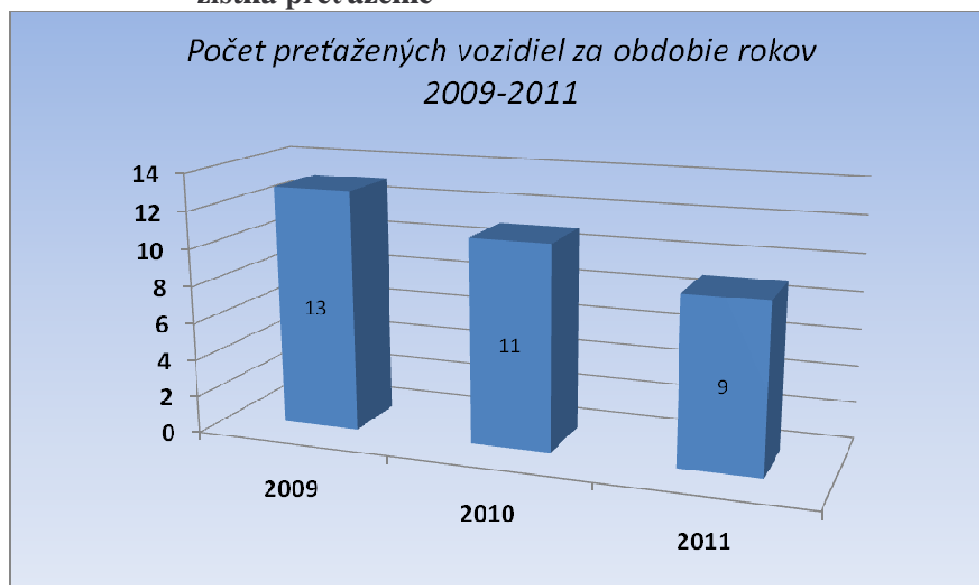
Správa ciest KSK ako správca ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja, zabezpečuje meranie nápravových tlakov vozidiel podľa § 8 ods. 9 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

V snahe zabrániť poškodzovaniu cestných komunikácií z dôvodu preťažovania vozoviek ťažkými nákladnými vozidlami Správa ciest KSK ako autorizovaná organizácia od roku 2009 vykonáva úradné meranie mobilným vážiacim zariadením typu DFWKR. Z dôvodu zintenzívnenia výkonu merania nápravových tlakov v celokrajovej pôsobnosti Správa ciest KSK začala vykonávať úradné merania aj dvoma párami mobilných vážiacich zariadení typu METEOR. Meranie nápravových tlakov nákladných vozidiel vykonávajú osoby oprávnené vykonávať úradné meranie na základe odbornej spôsobilosti. V súvislosti s preťažovaním vozoviek jednotlivými dopravcami sú štatisticky najviac preťažované cesty v okresoch Spišská Nová Ves Gelnica a Košice – okolie, jedná sa najmä o dopravcov prepravujúcich drevnú hmotu resp. kamenivo z lomov. Aj z tohto dôvodu boli vytipované odstavné plochy pre váženie najmä v okolí ťažby guľatiny a kameňolomov, aby sa najmä v týchto oblastiach zabránilo nadmernému preťažovaniu cestných komunikácií. Váženie sa vykonáva v súčinnosti s príslušnými Okresnými dopravnými inšpektorátmi podľa vopred dohodnutého harmonogramu. V roku 2009 bolo v období od júna do decembra vybrané na pokutách 6764 €, v správnom konaní 20.292 €, v roku 2010 bolo v období od mája do novembra vybrané na pokutách 4789,5 €, v správnom konaní 14.368,5 € a k 4.7.2011 1939,5 €, v správnom konaní 5818,5 €, nakoľko sa podľa zákona č. 145/1995 Z. z o správnych poplatkoch v platnom znení (položka 80) v správnom konaní základ poplatku násobí tromi.

Graf č. 2: Počet vozidiel, na ktorých Správa ciest KSK vykonala meranie nápravových tlakov v jednotlivých rokoch



Graf č. 3: Počet vozidiel, u ktorých Správa ciest KSK zistila preťaženie



Vplyv nákladnej dopravy na cestnú infraštruktúru a možnosti obmedzenia nákladnej dopravy na cestách II. a III. triedy

Na stav ciest II. a III. triedy negatívne vplyvajú najmä dva faktory:

1. neustále zvyšovanie intenzity cestnej nákladnej dopravy,
2. preťažovanie nákladných vozidiel.

Dopravcovia v snahe maximalizovať efektivitu prepravy tovaru často vyťažujú nákladné automobily na hranice ich zaťažiteľnosti, dokonca túto hranicu často prekračujú.

Ťažkú nákladnú dopravu nemožno úplne vylúčiť z ciest II. a III. triedy regionálneho významu aj vzhľadom na charakter prepravovaného tovaru. Napríklad preprava drevnej hmoty začína priamo na mieste ťažby dreva, alebo preprava kameniva z kameňolomov a zásobovanie obchodnej siete. Pri preprave tovaru, hlavne v jej začiatčom a konečnom štádiu je nevyhnutné využívať aj cesty II., III. triedy a miestne komunikácie. Užívanie ciest

upravuje zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov v § 6 Všeobecné užívanie, ods. 1, takto: „*Premávku na pozemných komunikáciách upravujú osobitné predpisy; v ich medziach smie každý užívať diaľnice, cesty a miestne komunikácie obvyklým spôsobom na účely, na ktoré sú určené (všeobecné užívanie). Užívateľ sa musí prispôsobiť stavebnému stavu a dopravno-technickému stavu dotknutej komunikácie; nesmie ju poškodzovať alebo znečisťovať.*“

Spoplatnenie cestnej infraštruktúry – mýto

Hlavné dôvody spoplatnenia cestnej infraštruktúry:

- a. získanie finančných prostriedkov na ďalšie financovanie cestnej infraštruktúry,
- b. zvýšenie bezpečnosti dopravy,
- c. výškou poplatkov je možné ovplyvňovať intenzitu dopravy na konkrétnych úsekoch,
- d. elektronický systém ponúka ďalšie možnosti monitorovania a riadenia dopravy (sledovanie nebezpečného tovaru a podobne),
- e. zníženie zaťaženia cestnej infraštruktúry a podpora ostatných druhov dopravy,

Jedným z hlavných prínosov spoplatnenia cestnej infraštruktúry je okrem získania finančných zdrojov aj možnosť riadenia intenzity dopravy prostredníctvom výšky poplatkov. Cieľom je v maximálnej možnej miere nasmerovať ťažkú nákladnú dopravu na diaľnice a rýchlostné cesty, ako aj spomaliť rýchly nárast intenzity cestnej nákladnej dopravy. Tieto ciele by boli ľahšie dosiahnuteľné pri spoplatnení celej cestnej infraštruktúry.

Vzhľadom na to, že na Slovensku nie sú spoplatnené cesty II. a III. triedy, ktoré sú vo vlastníctve samosprávnych krajov, nákladná doprava sa presúva, v snahe vyhnúť sa spoplatnenej cestnej infraštruktúre, na niektoré cesty II. a III. triedy. Takýto trend bol zaznamenaný na celom území Slovenska. Nárast intenzity nákladnej dopravy zaznamenali všetky samosprávne kraje.

Návrh na zmenu legislatívy

Aj na podnet samosprávnych krajov Vláda SR pripravila zmenu legislatívy s cieľom chrániť cesty II. a III. triedy. Podľa návrhu novely zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov: V § 39 sa za odsek 3 vkladajú nové odseky 4 a 5, kde odsek 4 znie: „(4) *Na ceste II. triedy a III. triedy je zakázaná jazda motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 000 kg, okrem motorových vozidiel, ktoré majú nákladku alebo vykládku nákladu alebo výkon činnosti na mieste, ku ktorému je prístup len po ceste II. triedy, alebo III. triedy. Vodič vozidla je povinný na príchod na miesto nákladky alebo vykládky nákladu alebo na miesto výkonu činnosti a na odjazd z tohto miesta použiť len nevyhnutný úsek cesty II. triedy alebo III. triedy.*“ Návrh novely zákona bol v roku 2011 schválený vládou SR, nebol však schválený v parlamente.

Obmedzenie nákladnej dopravy dopravným značením

Vzhľadom na skutočnosť, že návrh zmeny legislatívy, ktorý by obmedzil tranzitnú nákladnú dopravu s celkovou hmotnosťou nad 12 ton na cestách II. a III. triedy parlament neschválil, Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR) pristúpilo k príprave obmedzenia tranzitnej nákladnej dopravy na cestách II. a III. triedy dopravným značením. MDVRR SR požiadalo Krajské úrady dopravy, Obvodné úrady dopravy a samosprávne kraje o spoluprácu pri určení križovatiek ciest, v ktorých je potrebné osadiť dopravné značky obmedzujúce vjazd nákladných vozidiel (okrem dopravnej obsluhy) na najviac zaťažené cesty II. a III. triedy. Obmedzenia sa nebudú týkať dopravnej obsluhy, aby bolo zabezpečené zásobovanie a dopravná obsluha územia kraja.

Odbor dopravy Úradu KSK predložil MDVRR SR návrh zoznamu križovatiek ciest I. triedy s cestami II. a III. triedy, na ktorých požadoval obmedzenie nákladnej dopravy nad 12

ton. Následne Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR dňa 24.08.2011 zaslala Odboru dopravy Úradu KSK finálny zoznam ciest II. a III. triedy v Košickom samosprávnom kraji, na ktorých sa navrhuje zákaz jazdy nákladných vozidiel nad 12 ton.

**Tabuľka č. 3: Finálny zoznam križovatiek a úsekov ciest
Košický samosprávny kraj**

Porad. číslo	Križovanie cesty I. triedy, diaľnice, rýchlostnej cesty s cestou II. alebo III. triedy		Smer, kataster	Počet značiek (ZDZ)	Nárast intenzity dopravy od 2005 do 2010	Nárast intenzity dopravy v roku 2010 počet vozidiel KT
1.	I/50	II/550	Moldava nad Bodvou	3	1,6	1086
2.	I/50	II/548	Košice - Pereš	2	1,8 (I/50)	6502
3.	I/50	II/552	Košice - Krásna n/H	3	1,03 (I/50)	6992
4.	I/50	III/050201	Košické Olšany	3	1,91	781
5.	I/50	III/050211	Sečovce	4	1,28	523
6.	I/68	III/068009	Ploské	3	1,06 (I/68)	439
7.	I/68	III/068019	Budimír - Košice	3	0,56	337
8.	I/79	II/552	Komárov	4	2,87	367
9.	I/79	III/552011	Luhyňa	2	1,14	117
10.	I/79	III/552023	Viničky	3	5,28	248
11.	I/79	III/553019	Streda nad Bodrogom	3	1,15	323
Spolu:				33		
Predpokladaná cena:				8 250		

Jednotlivé križovatky a úseky ciest boli posúdené z hľadiska intenzity dopravy, s cieľom zachovania ucelenosti úsekov ciest, na ktorých sa obmedzí nákladná doprava. Finálny zoznam bol predložený NDS a.s., ktorá bude osádzanie dopravných značiek realizovať.

Projekt „Mýtny systém v SR po roku 2012“

Na základe zadania MDVRR SR v súčasnosti Výskumný ústav dopravný, a.s. v Žiline pracuje na projekte „Mýtny systém v SR po roku 2012“. Vo fáze prípravy a zhromažďovania podkladov na spracovanie projektu, Výskumný ústav dopravný, a.s. v Žiline listom zo dňa 8.6.2011 požiadal aj Správu ciest KSK o poskytnutie potrebných podkladov – Informácií o kritických intenzitách dopravy na cestách II. a III. triedy na území Košického kraja.

Záver

Pret'azovanie nákladných vozidiel poškodzuje cesty a je potrebné ho minimalizovať.

Správa ciest Košického samosprávneho kraja ako správca ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja, naďalej bude zabezpečovať meranie nápravových tlakov vozidiel podľa § 8 ods. 9 zákona č. 135/1961 Zb. o premávke na pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Budúcnosť nákladnej dopravy je v integrovanej doprave, železnici a termináloch.

Podľa prognóz by za 10 rokov mala vzrásť intenzita cestnej dopravy o 60 – 70 percent. Pre zachovanie mobility tovaru a ľudí bude Európska únia nútená prijať „diskriminačné“ opatrenia a tvrdšie legislatívne kroky vedúce k obmedzeniu cestnej nákladnej dopravy. Budúcnosť nákladnej dopravy v Európe a aj na Slovensku je v integrovanej doprave a v kombinácii viacerých druhov dopravy. V podmienkach Slovenska je to hlavne kombinácia

Železničnej a cestnej nákladnej dopravy. Dôležitým krokom bude vybudovanie logistickej siete, ktorej základom budú terminály integrovanej dopravy Bratislava, Žilina, Zvolen, Košice, ktoré podporia prepojenie železničnej a cestnej nákladnej dopravy.

Mýtny systém je potrebné optimalizovať s cieľom vyššej ochrany ciest II. a III. triedy

Budúcnosť mýtného systému by mohol načrtnúť projekt „Mýtny systém v SR po roku 2012“, na ktorom v súčasnosti pracuje Výskumný ústav dopravný, a.s. v Žiline. Malo by ísť o kombináciu úpravy legislatívy a obmedzenia nákladnej dopravy dopravným značením.

Nadmerné zaťaženie ciest II. a III. triedy, obcí a miest cestnou nákladnou dopravou je problém celého Slovenska. Mala by ho riešiť prioritne Vláda Slovenskej republiky v súlade s dopravnou politikou Európskej únie, v spolupráci so samosprávnymi krajmi, mestami a obcami.

Súvisiace právne predpisy, normy a metodické pokyny

Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;

Vyhláška č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách;

Zákon č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov;

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov;

Vyhláška č. 9/2009 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyhláška č. 464/2009 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách

Nariadenie vlády č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav

Nariadenie vlády č. 333/2006 Z. z. o technických požiadavkách na hmotnosti a rozmery určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel;

Zákon č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

Vyhláška č. 208/1991 Zb. o bezpečnosti práce pri prevádzke, údržbe a opravách vozidiel;

Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov;

Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov;

Vyhláška č. 208/1991 Zb. o bezpečnosti práce pri prevádzke, údržbe a opravách vozidiel;

STN 30 0026 Základná terminológia cestných vozidiel. Rozmery vozidiel. Termíny a definície;

STN 73 6203 Zaťaženie mostov;

STN 30 0026 Základná terminológia cestných vozidiel. Rozmery vozidiel. Termíny a definície;

TP 4/2008 Zaťažiteľnosť mostov;

MP 1/2008 Metodický pokyn MDPT SR pre povoľovacie konanie na zvláštne užívanie pozemných komunikácií pri prepravách nadmerných a nadrozmerných nákladov;

zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý nadobudol účinnosť od 1. apríla 2007;

vyhláška MDPT SR č. 413/2007 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta;

nariadenie Vlády SR č. 350/2007 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií;

Metodický pokyn – Metrologický MPM 05-07, Autorizácia na výkon overovania meradiel a na výkon úradného merania.

Spracoval: Ing. Peter Restei, referent Odboru dopravy Úradu KSK
na základe podkladov Správy ciest KSK