

ORGANIZÁCIA DOPRAVNÉHO ZABEZPEČENIA – ÚDRŽBA A OBNOVA CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ

Vladimír Čička¹

ABSTRAKT

Orgány štátnej správy a samosprávy pri zabezpečovaní prevádzkyschopnosti cestných komunikácií v krízových situáciách realizujú prostredníctvom krízového manažmentu rad vopred pripravených opatrení. Medzi tieto opatrenia hospodárskej mobilizácie patrí najmä vytváranie síl, zdrojova prostriedkov.

Kľúčové slová:

Krízová situácia, sily a prostriedky, hospodárskamobilizácia, údržbaaobnovacestnýchkomunikácií.

ABSTRACT

The stateand local governmentsto ensure theserviceabilityof roads in thecrisisbycrisis managementimplementeda number ofpre-measures. These measuresinclude in particular themobilizationofgeneratingforces, resourcesandfunds.

Key words:

Crisis situation, forces and resources, economic mobilization, repair of road rehabilitation.

1. ORGANIZÁCIA DOPRAVNÉHO ZABEZPEČENIA – ÚDRŽBA A OBNOVA POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ

Opatrenie hospodárskej mobilizácie „**organizácia dopravného zabezpečenia**“ plnia:

- MDVRR SR,
- vyššie územné celky (VÚC) v rámci svojej zriaďovateľskej pôsobnosti,
- obce v rámci svojej zriaďovateľskej pôsobnosti,
- subjekty hospodárskej mobilizácie (ďalej len „subjekty HM“), ktoré na tento účel určí MDVRR SR.

¹ Vladimír Čička, Ing., sekcia ekonomiky MO SR, tel.: 0960 312 735, e-mail: cickav@mod.gov.sk

Nasadenie síl a prostriedkov určených subjektov HM v systéme hospodárskej mobilizácie je možné aj v súlade s ustanoveniami ústavného zákona č. 227/2002 Z. z. o bezpečnosti štátu v čase vojny, vojnového stavu, výnimočného stavu a núdzového stavu v znení neskorších predpisov o vyhlásení núdzového stavu vládou SR (napr. pri povodniach a iných mimoriadnych udalostiach).

Subjekty HM v rámci plnenia opatrenia hospodárskej mobilizácie musia vypracovať **krízový plán hospodárskej mobilizácie**². Vybrané určené subjekty HM spracovávajú za svoju oblasť plán ochrany životne dôležitých zdrojov, ktorý je súčasťou ich krízového plánovania. Jednotlivé činnosti realizujú vybrané subjekty HM MDVRR SR, prostredníctvom obnovovacích jednotiek (ďalej len „OJ“).

Plnenie opatrenia HM „**organizácia dopravného zabezpečenia – údržba a obnova pozemných komunikácií, výstavba náhradných cestných premostení**“ je súhrn organizačných, materiálno-technických a personálnych opatrení na vytvorenie podmienok, ktoré za krízovej situácie umožnia:

- bežnú a stavebnú údržbu cestných komunikácií,
- obnovu cestných komunikácií.

Údržba ciest sa delí na³:

- bežnú a stavebnú údržbu,
- zimnú údržbu,
- čistenie komunikácií.

V rámci bežnej a stavebnej údržby sú v období krízovej situácie vykonávané hlavne nasledovné činnosti:

- zabezpečenie nepretržitej zjazdnosti ciest, spevnenie a úprava krajníc,
- zálievka trhlín a škár, vyplňovanie výtlkov, vyrovnanie prepادلín vozovky,
- odstraňovanie prekážok cestnej premávky,
- obnova poškodených mostov malého rozpätia (do 3 m.),
- realizácia projektu dopravného značenia a jeho obnova, vymedzenie obchádzok.

V rámci zimnej údržby sú v období krízovej situácie vykonávané hlavne nasledovné činnosti:

- zimné značenie a ochrana ciest pre závejmi,
- posyp vozoviek chemickým alebo inertným materiálom,
- odstraňovanie snehových vrstiev a závejov pluhovaním a frézovaním,
- odvádzanie vody z vozovky z topiaceho sa ľadu a snehu.

Čistením cestných komunikácií sa z povrchu cestných komunikácií odstraňujú nežiaduce hmoty a nečistoty, ktoré zhoršujú bezpečnosť jazdy, ale aj hygienu a

²Novák, L a kol.: Krízové plánovanie v doprave, FŠI ŽU. Žilina: Vydavateľstvo ŽU –EDIS 2011, 159 s.

³Metodické usmernenie MDVRR SR č. 86/2011 na realizáciu opatrenia hospodárskej mobilizácie - organizácia dopravného zabezpečenia, údržba a obnova pozemných komunikácií, výstavba náhradných cestných premostení.

ochranu životného prostredia. V období krízovej situácie je čistenie zamerané hlavne na odstraňovanie:

- nánosov zeminy a iných látok na vozovku,
- zvyškov havarovaných vozidiel a ich prevádzkových náplní,
- materiálu a zvyškov inertného materiálu po zimnej údržbe.

2. ZÁSADY PRE VYKONÁVANIE OBNOVY CIEST

V závislosti od času vymedzeného na obnovu, rozsahu ničenia, síl a prostriedkov, ktoré sú v konkrétnom priestore k dispozícii a dostupnosti obnovovacieho materiálu sa obnova vykonáva v troch etapách:

1. etapa – **krátkodobá obnova** na prejazd vozidiel rýchlosťou min. 20 km/h.,
2. etapa – **dočasná obnova** na prejazd vozidiel rýchlosťou max. 40 km/h.,
3. etapa – **úplná obnova** do pôvodného stavu.

V rámci plnených úloh sa hlavná pozornosť venuje obnove:

- zemného telesa, malých cestných mostov,
- malých umelých stavieb (priepusty, steny, odvodňovacie zariadenia),
- cestných mostov, s využitím projektovej dokumentácie a materiálu NCP,
- cestných mostov, formou provizórnych mostov, po spracovaní projektov s využitím materiálu pohotovostných zásob, alebo mobilizačných rezerv.

Ak došlo k rozrušeniu cestnej komunikácie a jej obnova je časovo veľmi náročná, je výhodné tieto úseky obísť vybudovaním obchádzky. Pri stavbe obchádzky je treba:

- vytýčiť trasu obchádzky, upraviť zjazd a výjazd na komunikácii,
- upraviť terén a odstrániť prekážky na trase objazdu v šírke min. 5m,
- spevniť cestnú komunikáciu zhutnením povrchu a navezením štrkovej vrstvy.

Krátkodobá obnovacestných komunikácií sa spravidla realizuje obnovou zemného telesa vhodným materiálom, ktorý z hľadiska smerových a výškových pomerov, ale aj únosnosti zabezpečí požadovaný podklad pre polozenie vozovky so štrkovým krytom. Štrkový kryt musí byť dôkladne zhutnený. Kaliaca malta sa následne kropí a hutní.

Dočasná obnovacestných komunikácií sa realizuje na základe zjednodušeného projektu, ktorý v období krízovej situácie vypracuje odborne spôsobilá osoba (autorizovaný projektant, autorizovaný stavebný inžinier) na základe požiadaviek MDVRR SR, resp. VÚC.

Pre činnosť OJ pri obnove cestných komunikácií sa využíva dopravná technika, mechanizačné prostriedky, náradie a pracovné pomôcky s ktorými disponuje subjekt HMv stave bezpečnosti.

Plánovanie výstavby **náhradných cestných prepojení** (ďalej len „NCP“) na vodných tokoch v stave bezpečnostije súčasťou opatrení vykonávaných na zabezpečenie rýchlej obnovy určených záujmových ciest. O vybudovaní, alebo zrušení NCP rozhoduje

Generálny štáb ozbrojených síl SR. Základnou požiadavkou na zabezpečenie výstavby NCP na UAC je, aby v čo najkratšom čase po zničení stáleho mosta, mohla byť cestná doprava presmerovaná na náhradný objekt, ktorý by svojou konštrukciou čo najmenej ovplyvnil zníženie priepustnej výkonnosti UAC. Výber miesta v teréne sa vykonáva na rokovaní za účasti zástupcov MO SR, GŠ OS SR, MDVRR SR, príslušného orgánu vojenskej dopravy, vlastníka a správcu pozemnej komunikácie (SSC, NDS, a. s., alebo príslušná regionálna správa ciest, ktorá cestu spravuje na základe zmluvy so SSC), príslušného obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie, obvodného úradu pre životné prostredie, správcu vodného toku a obce v katastrálnom území, ktorej sa NCP plánuje.

Materiálne zabezpečenie výstavby NCP organizujú určené subjekty HM prostredníctvom MDVRR SR a SŠHR SR. Včasné materiálne zabezpečenie už pri počiatkoch rozvinutí obnovovacích prác, je rozhodujúcim predpokladom splnenia úlohy v krátkom čase. Dôležitou etapou materiálno-technického zabezpečenia je prípadné doplnovanie obnovovacieho materiálu zničeného rôznymi vplyvmi počas vykonávaných prác. Urýchlený prísun tohto materiálu z určenej základne (miesta) je potrebné riešiť operatívne, bez narušenia postupu prác na stavenisku.

V prípade zničení ďalších mostov na záujmových pozemných komunikáciách, rozhoduje v období krízovej situácie o ich obnove Bezpečnostná rada SR na návrh MDVRR SR. Obec predkladá požiadavku na výstavbu provizórneho mosta na územie príslušný obvodný úrad. Obvodný úrad požiadavku obce posúdi z hľadiska priorit súvisiacich so zabezpečením nevyhnutných potrieb obyvateľstva územného obvodu, a ak je oprávnená predloží ju prostredníctvom obvodného úradu v sídle kraja, spolu s prípadnými vlastnými požiadavkami na VÚC. VÚC požiadavky na výstavbu provizórnych mostov prekladá na MDVRR SR.

Doplnenie chýbajúcej techniky a personálu je v období krízovej situácie realizované prostredníctvom príslušného obvodného úradu formou **vecného plnenia**, resp. **pracovnej povinnosti**.

Vecné plnenie je povinnosť fyzickej a právnickej osoby poskytnúť vecný prostriedok na vykonanie opatrení HM, pričom vecným prostriedkom sa rozumie nehnuteľný majetok a hnutel'ny majetok, vrátane technológií, energií, vody a dokumentácie.

Pracovná povinnosť⁴ je povinnosť zamestnanca zotrvať v zamestnaní a vykonávať prácu aj na inom ako dohodnutom mieste výkonu práce a dohodnutom druhu práce, ak zamestnávateľom je subjekt HM, a ak dotknuté pracovné miesto je pracovným miestom v organizačnej štruktúre subjektu HM v období krízovej situácie a povinnosť fyzickej osoby plniť úlohy nevyhnutné na zvládnutie opatrení HM v období krízovej situácie.

⁴Metodické usmernenie MDVRR SR č. 86/2011 na realizáciu opatrenia hospodárskej mobilizácie – organizácia dopravného zabezpečenia

3. ÚLOHY A POVINNOSTI SUBJEKTOV HOSPODÁRSKEJ MOBILIZÁCIEV PÔSOBNOSTIMDVERR SR

Subjekt HM určený na správu a údržbu záujmových pozemných komunikácií

V období krízovej situácie plní úlohy stanovené príkazom MDVRR SR alebo príkazom VÚC, v zmysle zmlúv uzavretých pre obdobie krízovej situácie a podľa operatívnych pokynov MDVRR SR, resp. VÚC:

- v prvom poradí vykonáva údržbu UAC a ďalších záujmových pozemných komunikácií,
- realizáciou bežnej a stavebnej údržby zachováva cestám stanovené parametre, resp. odstránením porúch im vracia pôvodné funkčné vlastnosti,
- v rozsahu stanovenom MDVRR SR plní pokyny príslušného obvodného úradu dopravy v sídle kraja, so súhlasom MDVRR SR môže plniť úlohy vecného plnenia a pracovnej povinnosti, ktoré mu uložil príslušný obvodný úrad,
- v prípade potreby vyžaduje od príslušného obvodného úradu doplnenie OJ osobami a technikou, spolupracuje pri zabezpečovaní výstavby NCP.

Subjekt HM predurčený na obnovu záujmových pozemných komunikácií a výstavbu NCP.

V období krízovej situácie po materiálnej a personálnej stránke pripravuje a po spresnení plnenia úloh príkazom MDVRR SR alebo VÚC vytvára potrebný počet OJ a plní úlohy stanovené príkazom a operatívnymi pokynmi MDVRR SR, resp. VÚC:

- na základe stanovených úloh realizuje obnovou ciest a objektov, ktoré sú ich súčasťou, do prevádzkyschopného stavu a to buď na znížené, alebo pôvodné prevádzkové parametre,
- v prípade, že neplní úlohy vyplývajúce mu z určenia za subjekt HM, môže so súhlasom MDVRR SR plniť úlohy vecného plnenia a pracovnej povinnosti, ktoré mu uložil príslušný obvodný úrad,
- v prípade potreby vyžaduje od príslušného obvodného úradu doplnenie OJ osobami a technikou,
- na základe pokynov MDVRR SR sa v prípade potreby podieľa aj na plnení opatrenia hospodárskej mobilizácie „stavebné a sanačné činnosti“.

Subjekt HM začína svoju činnosť realizáciou vypracovaného „**Plánu vyrozumenia**“ a pokračuje plnením úloh v zmysle vypracovaného „**Krízového plánu**“. Vlastná činnosť subjektu HM je organizovaná krízovým štábom podľa vypracovanej dokumentácie, uzavretých zmlúv pre obdobie krízovej situácie a vydaných príkazov k plneniu opatrení HM. Pre plnenie stanovených úloh využíva subjekt HM vlastný personál, materiál, techniku, mechanizačné prostriedky, náradie a pracovné pomôcky, alebo materiál z vlastných zásob, alebo zo skladov mobilizačných rezerv, ktorých je ochraňovateľom. Subjekty HM si môžu formou zmluvy o budúcej zmluve doplniť chýbajúce dopravné a mechanizačné prostriedky, ktoré však nemajú rozhodujúci vplyv na plnenie stanovených úloh. Subjekty HM predkladajú krízovému štábu MDVRR SR hlásenia o vzniku mimoriadnych udalostí a ihneď po dosiahnutí pripravenosti na plnenie stanoveného opatrenia HM.

4. ZHODNOTENIE ORGANIZAČNÉHO ZABEZPEČENIA

Pozícia správcov cestných komunikácií v SR nie je ľahká a zo strany štátu sa naozaj nedá hovoriť o najlepšom správcovi majetku, ktorý má nielen v SR nevyčísliteľnú hodnotu a strategický význam. Napriek tejto situácii však nemožno prehliadať, keď v systéme s obmedzenými zdrojmi dochádza k ich nehospodárnemu vynakladaniu finančných prostriedkov. Pri opravách (obnove) sa nepozera na kvalitu stavebných firiem a na životnosť takýchto opráv, ktoré sa vykonávajú za čo najnižšie finančné prostriedky z dôvodu, len aby sa odstránilo na cestných komunikáciách čo najviac porúch a chýb.

V minulosti sa starostlivosť o cestné komunikácie sústreďovala predovšetkým na oblasť určených automobilových ciest ÚAC, ktoré boli prioritné z dôvodu presunu ozbrojených zložiek v prípade ozbrojeného konfliktu. V súčasnosti sa tento pojem dostáva do úzadia hlavne kvôli väčšej pravdepodobnosti krízovej situácie spôsobenej mimoriadnou udalosťou prírodného, alebo technického charakteru, ako ozbrojeným konfliktom.

Cestné komunikácie budú v prípade krízových situácií slúžiť predovšetkým na evakuáciu, zásobovanie a prepravu potrebnej techniky, síl a prostriedkov. Cestné komunikácie však potrebujeme prevádzkyschopné rovnako v stave bezpečnosti na zabezpečovanie dopravy, ako aj na zabezpečovanie dopravy počas krízových situácií.

Podľa zákona č. 179/2011 Z. z. o hospodárskej mobilizácii, môžu aj samosprávne kraje určiť právnické a fyzické podnikateľské osoby za subjekty HM. Nakoľko však regionálne správy ciest určilo už skôr za subjekty HM MDVRR SR, samosprávne kraje ich už nemôžu určiť subjektmi HM. VÚC môžu určiť za subjekty HM už iba ďalšie právnické a fyzické podnikateľské osoby podnikajúce v doprave s potrebnou kapacitou síl a prostriedkov na svojom správnom území. VÚC vnímajú túto skutočnosť negatívne a prijali by možnosť, keby regionálne správy ciest boli opätovne nimi určené za subjekty HM. Riadenie regionálnych správ ciest by tak bolo rýchlejšie a efektívnejšie z dôvodu lepšej znalosti daného subjektu, nakoľko regionálne správy ciest sú v stave bezpečnosti riadené samosprávnymi krajinami,

Okrem opatrení HM – organizácia dopravného zabezpečenia, môžu subjekty HM využiť aj ďalšie opatrenia, ako je pracovná povinnosť a vecné plnenie. Aj tu však nastáva problém, že ak organizácia (subjekt HM) vyčlení v rámci vecného plnenia dopravné mechanizmy, je nedoriešené, kto ich vlastne bude počas krízovej situácie obsluhovať, na tento problém, je možné využiť pracovnú povinnosť, avšak je potrebné zosúladiť vyčlenenie zamestnancov na pracovnú povinnosť s vyčlenením dopravných mechanizmov (viazaní vodiči). Jedno opatrenie HM bez druhého by nebolo v krízovej situácii vôbec efektívne. Rovnako dôležité je zabezpečiť adekvátnu náhradu za poskytnutie pracovnej povinnosti i vecného plnenia.

LITERATÚRA:

- [1] Zákon NR SR č. 179/2011 Z. z. o hospodárskej mobilizácii a o zmene a doplnení zákona č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnoveho stavu v znení neskorších predpisov,
- [2] Metodické usmernenie na realizáciu opatrenia hospodárskej mobilizácie - organizácia dopravného zabezpečenia, Cestná doprava a pozemné komunikácie, č. 25/2011, MDVRR SR,
- [3] Metodické usmernenie Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky na realizáciu opatrení hospodárskej mobilizácie - organizácia stavebných a sanačných činností v oblasti stavebnej výroby, č. 23/2011, MDVRR SR,
- [4] NOVÁK, L a kol.: Krízové plánovanie v doprave, FŠI ŽU. Žilina: Vydavateľstvo ŽU - EDIS 2011,
- [5] <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=104941>

Článok recenzovali dvaja nezávislí recenzenti.

