

Na podlagi petega odstavka 38. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10) izdaja minister za promet

PRAVILNIK

O METODOLOGIJI ZA DOLOČITEV POTREBNIH UKREPOV IN DELITEV STROŠKOV ZARADI PREKOMERNE PROMETNE OBREMENITVE JAVNIH CEST S TOVORNIMI VOZILI

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(vsebina pravilnika)

Ta pravilnik določa način izračunavanja in delitev stroškov, ki nastanejo zaradi začasne ali trajne prekomerne prometne obremenitve javnih cest s tovornimi vozili (v nadaljnjem besedilu: prekomerna prometna obremenitev), ter metodologijo za določitev sanacijskih ukrepov, ki morajo biti izvedeni, da se odpravijo posledice prekomerne prometne obremenitve.

2. člen

(pomen izrazov)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo naslednji pomen:

1. »CBR« je kalifornijski indeks nosilnosti oziroma označuje postopek, po katerem se ugotovi nosilnost navezanih materialov;
2. »debelinski indeks voziščne konstrukcije« je vsota zmnožkov faktorjev ekvivalentnosti (odpornost proti preperevanju) posameznih materialov, vgrajenih v voziščno konstrukcijo, in debelin plasti teh materialov;
3. »dobro vozišče« predstavlja ustrezno stanje vozišča, na katerem se že pojavljajo vidni in razpoznavni znaki značilnih poškodovanosti opazovanega vozišča, merjene vrednosti na vozišču pa so v dobrem območju;
4. »gradbiščna tovorna vozila« predstavljajo dodatne prometne obremenitve na javnih cestah zaradi gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti, ki niso bile upoštevane pri dimenzioniranju voziščnih konstrukcij;
5. »mejno vozišče« predstavlja stanje vozišča, ko je izvedba sanacijskega ukrepa smiselna, sama izvedba pa je odvisna od ekonomske prioritete variantne ureditve cestnega odseka in odprave posamezne neustreznosti glede na razpoložljiva finančna sredstva;
6. »MSI« je modificiran švicarski indeks za ocenjevanje stanja vozišča;

7. »nazivna (nominalna) osna obremenitev – NOO« je standardna ali nominalna obremenitev enojne osi vozila z 100 kN, ki se prenaša z dvojnimi kolesi (4 x 25 kN) na vozno površino in je opredeljena kot osnova za primerjave vpliva različnih osnih obremenitev;
8. »nosilnost« pomeni mehansko odpornost planuma vgrajenega materiala proti prometnim obremenitvam;
9. »objekt« so infrastrukturni objekti, energetski objekti, stanovanjska naselja, večji logistični in trgovski centri ter drugi večji objekti, ki so predmet gradnje, pri čemer se za prevoz materiala pričakuje večje število gradbiščnih tovornih vozil, ki bodo obremenjevala okoliške javne ceste;
10. »obnova ceste« pomeni popolno ponovno vzpostavitev pogojenega stanja obstoječe ceste z ojačitvijo ali odstranitvijo določenih delov brez pridobivanja novih zemljišč;
11. »ojačitev« pomeni vgraditev več dodatnih plasti na obstoječo voziščno konstrukcijo za izboljšanje njene nosilnosti oziroma ohranitev njene uporabnosti na primerni ravni;
12. »preplastitev« pomeni vgraditev neprekinjene plasti z enakomerno sestavo asfaltne plasti, ki sledi neravninam podložne plasti ali pa jih izravna;
13. »PLDP« je povprečni letni dnevni promet v preteklem koledarskem letu;
14. »prometna obremenitev« je obremenitev, izražena s številom vozil (npr. PLDP) ali številom prehodov nazivne (nominalne) osne obremenitve (NOO 100 kN), ki bo prečilo izbrani prerez ceste v izbrani dobi trajanja;
15. »redno vzdrževanje« obsega gradbeno tehnične in druge posege manjšega obsega, ki so primerni za ohranjanje cest, obcestja in prometne signalizacije ter prometne opreme v dobrem stanju in za zagotavljanje prometne varnosti ter prevoznosti;
16. »rekonstrukcija« pomeni večjo dograditev ceste z razširitvami, prilagoditvijo voziščne konstrukcije in večjimi popravki smeri trase vključno z vso investicijsko in tehnično dokumentacijo;
17. »slabo vozišče« predstavlja stanje vozišča, ko je izvedba sanacijskega ukrepa nujna in zato povzroča neekonomske stroške uporabnikom ali povzroča nevarnost za udeležence cestnega prometa ali povzroča hitro propadanje cestne konstrukcije in cestne substance;
18. »trajna prekomerna prometna obremenitev« je povečan obseg prometa gradbiščnih tovornih vozil na javni cesti zaradi odprtja oziroma obratovanja kamnolomov, peskokopov, asfaltnih baz, betonarn ter proizvodnih obratov konstrukcijskih elementov (v nadaljnjem besedilu: gospodarska dejavnost);
19. »voziščna konstrukcija« je del utrditve prometne površine, sestavljena iz ene ali več nosilnih plasti in obrabne plasti;
20. »začasna prekomerna prometna obremenitev« je povečan obseg prometa gradbiščnih tovornih vozil na javni cesti zaradi gradnje objekta ali drugih aktivnosti, ki so glede na naravo del začasne narave;
21. »zelo dobro vozišče« predstavlja stanje, ko poškodbe vozišča in voziščne konstrukcije vidno še niso zaznane, vozišče zagotavlja še daljšo dobo trajanja, merjena odstopanja vozišča pa so v mejah zelo dobrih vrednosti;

22. »zelo slabo vozišče« predstavlja stanje vozišča, ko je izvedba že zamujena in zato povzročča velike stroške uporabnikom ali povzročča veliko nevarnost za udeležence cestnega prometa ali povzročča pospešeno propadanje cestne konstrukcije in cestne substance;
23. »življenjska doba voziščne konstrukcije« je čas načrtovane primerne uporabnosti vozne površine v pogledu varnosti, udobnosti in gospodarnosti vožnje.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo enak pomen kot izrazi, opredeljeni v predpisih, ki urejajo javne ceste in motorna vozila.

3. člen

(podatki za izračun stroškov prekomerne prometne obremenitve)

(1) Izračun stroškov izvedbe sanacijskih ukrepov, ki nastanejo zaradi trajne ali začasne prekomerne prometne obremenitve, in njihova delitev med upravljavcem in povzročiteljem prekomerne prometne obremenitve obsega:

- pripravo in predhodno oceno stroškov, ki bodo nastali zaradi prekomerne prometne obremenitve, ter določitev potrebnih ukrepov za odpravo posledic, ki nastanejo na javni cesti zaradi gradnje objekta ali izvajanja gospodarske dejavnosti,
- spremljanje stanja javnih cest, občasno oziroma kontrolno štetje in tehtanje gradbiščnih tovornih vozil v času gradnje objekta ali izvajanja gospodarske dejavnosti,
- pregled javnih cest po zaključku gradnje objekta z dokončno oceno škode, pri čemer se v primeru, da je bila ocenjena škoda pred začetkom gradnje prenizka oziroma so dejanske poškodbe javne ceste večje od pričakovanih, izvede ponoven izračun stroškov, nastalih zaradi prekomerne prometne obremenitve.

(2) Povzročitelj prekomerne prometne obremenitve (v nadaljnjem besedilu: povzročitelj) mora izdelati prometni elaborat, ki obsega seznam javnih cest, ki bodo v času gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti dodatno obremenjene z gradbiščnimi tovornimi vozili, oceno predvidene količine prepeljanega materiala, izvorno ciljno relacijo, čas trajanja gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti in ničelni posnetek stanja javnih cest, po katerih bo potekal gradbiščni tovorni promet. Povzročitelj mora prometni elaborat pred začetkom gradnje ali izvajanja gospodarske dejavnosti predložiti upravljavcu ceste.

(3) Upravljavec ceste na podlagi prometnega elaborata investitorja izdelava elaborat z oceno pričakovane škode na javni cesti in sanacijskimi ukrepi, ki jih bo potrebno izvesti zaradi odprave posledic prekomerne prometne obremenitve ter stroškov izvedbe sanacijskih ukrepov. Če je mogoče škodo na javni cesti odpraviti z različnimi ukrepi, se upravljavec ceste in povzročitelj s pogodbo dogovorita o izbiri najustreznejšega sanacijskega ukrepa.

(4) Pri izdelavi elaborata iz prejšnjega odstavka upravljavec ceste upošteva:

- podatke, ki mu jih je s prometnim elaboratom iz drugega odstavka tega člena predložil povzročitelj,
- podatke o javnih cestah po katerih bo potekal začasno ali trajno povečan obseg gradbiščnega tovornega prometa iz evidence o javnih cestah, ki jo vodi upravljavec ceste (seznam cestnih odsekov, tehnični podatki o cestnih odsekih, starost in sestava voziščne konstrukcije, MSI, podajnost vozne površine, PLDP, ipd.),

- podatke, pridobljene s terenskimi in laboratorijskimi meritvami (sestava voziščne konstrukcije, debeline posameznih plasti in ocena stanja voziščne konstrukcije, CBR temeljnih tal, štetje in tehtanje gradbiščnih tovornih vozil, torne sposobnosti, vzdolžna ravnost, ocena stanja vozišča na podlagi koeficienta MSI, ipd.),
- klimatološke in hidrološke podatke,
- stroškovno oceno sanacijskih ukrepov po veljavnih cenikih.

(5) Če so na izvorno ciljni relaciji, po kateri bo potekal gradbiščni tovorni promet, premostitveni objekti (mostovi, viadukti, ipd.), daljši od dveh metrov, mora upravljavec ceste pri izdelavi elaborata iz tretjega odstavka tega člena upoštevati tudi stanje in nosilnost teh objektov.

4. člen

(podatki, pridobljeni na podlagi meritev)

(1) Rezultati meritev iz tretje alineje četrtega odstavka prejšnjega člena, ki jih izvede upravljavec ceste, so namenjeni oceni stanja vozišča pred začetkom in po zaključku gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti.

(2) Pred začetkom in po zaključku gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti upravljavec ceste izvede terenski ogled z namenom ugotovitve stanja vozišča javnih cest, po katerih bo oziroma je potekal gradbiščni tovorni promet. Pred začetkom gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti opravi upravljavec ceste tudi ničelni posnetek stanja javnih cest, po katerih bo potekal gradbiščni tovorni promet.

(3) Upravljavec ceste med izvajanjem gradnje objekta oziroma izvajanjem gospodarske dejavnosti izvaja kontrolne terenske preglede, katerih število je odvisno od dobe gradnje objekta oziroma izvajanja gospodarske dejavnosti.

(4) Z namenom, da se ugotovijo vzroki za nastale poškodbe javne ceste, in da se sprejme ustrezna odločitev o nujnosti oziroma možnosti ojačitve obstoječe voziščne konstrukcije, mora upravljavec ceste izvesti raziskavo in presojo stanja celotne voziščne konstrukcije po kateri bo potekal gradbiščni tovorni promet ter posameznih v njo vgrajenih materialov. V ta namen mora upravljavec ceste:

- z vizualno oceno stanja voziščne konstrukcije določiti jakost in obseg poškodb,
- na podlagi rezultatov meritev vzdolžne in prečne ravnosti ugotoviti deformacije in enakomernost utrditve ceste,
- z meritvami podajnosti obstoječe voziščne konstrukcije ugotoviti nosilnost in njeno enakomernost, v določenih primerih tudi vrednosti E-modulov vgrajenih materialov (npr. z meritvami z deflektometrom s padajočo utežjo),
- ugotoviti zlepljenost plasti vgrajenih asfaltnih zmesi,
- preiskati uporabnost obstoječih materialov (asfaltnih zmesi, nevezanih zmesi zrn) v novi voziščni konstrukciji ali njihovo primernost za nadgraditev,
- izvesti meritve nosilnosti na planumu plasti nevezanega materiala.

(5) Upravljavec ceste določi število gradbiščnih tovornih vozil na podlagi:

- ocene predvidenih gradbiščnih tovornih vozil iz prometnega elaborata, ki ga izdelava povzročitelj,
- ocene količine prepeljanega materiala za potrebe gradnje objekta oziroma v času izvajanja gospodarske dejavnosti,
- štetja števila gradbiščnih tovornih vozil na javnih cestah v okolici gradnje objekta oziroma v času izvajanja gospodarske dejavnosti.

(6) Število prešteti gradbiščnih tovornih vozil je potrebno s pomočjo ostalih podatkov preračunati v PLDP teh vozil v obdobju gradnje objekta oziroma v času izvajanja gospodarske dejavnosti.

(7) Prekomerno prometno obremenitev javne ceste mora upravljavec ceste ugotoviti z najmanj dvakratnim štetjem števila tovornih vozil z nosilnostjo nad deset ton.

(8) Upravljavec ceste mora poleg štetja gradbiščnih tovornih vozil izvesti tudi meritve prometnih obremenitev (FE) pred in med samim povečanjem ter upoštevati razmerje povečanja prometnih obremenitev.

(9) Če meritve prometnih obremenitev niso izvedene pred začetkom gradnje objekta oziroma izvajanjem gospodarske dejavnosti, se za stanje pred povečanjem upošteva povprečno število tovornih vozil in avtobusov na obravnavanem odseku ceste (PLDP po strukturi vozil). Za izračun prometne obremenitve se v skladu s tehnično specifikacijo za javne ceste TSC 06.511 Prometne obremenitve – Določitev in razvrstitev uporabijo naslednji faktorji:

- 1,2 za avtobuse,
- 0,20 za srednja tovorna vozila,
- 1,1 za težka tovorna vozila,
- 2,0 za pol-priklopnike in priklopnike.

(10) Če ima upravljavec ceste med gradnjo objekta oziroma izvajanjem gospodarske dejavnosti le podatke o številu tovornih vozil, jih je potrebno pridobiti ločeno za dvoosna, troosna in štiriosna tovorna vozila ter petosne priklopnike in petosne polpriklopnike. V tem primeru izračun prometnih obremenitev temelji na predpostavki, da so vsa tovorna vozila obremenjena z največjo dovoljeno obremenitvijo v skladu s predpisi, ki urejajo mase vozil. Faktorji za izračun FE v skladu s tehnično specifikacijo za javne ceste TSC 06.511 znašajo:

- 2,4 za dvoosno tovorno vozilo,
- 2,0 za troosno tovorno vozilo,
- 2,0 za štiriosno tovorno vozilo,
- 3,2 za petosni polpriklopnik,
- 2,2 za petosni priklopnik.

(11) Če upravljavec ceste nima podatkov iz devetega in desetega odstavka tega člena, pridobi podatke o številu gradbiščnih tovornih vozil na podlagi popisa del, predvidenega prevoženega materiala ali po kakšni drugi oceni.

(sanacijski ukrepi)

(1) Na podlagi podatkov iz 3. in 4. člena tega pravilnika ter nosilnosti voziščne konstrukcije in stanja vozišča se upravljavec ceste in povzročitelj s pogodbo dogovorita o določitvi sanacijskega ukrepa in o razmerju delitve stroškov za izvedbo izbranega sanacijskega ukrepa.

(2) Pri določitvi sanacijskega ukrepa se upošteva čas izvedbe ukrepa, ki je lahko pred, med ali po koncu prekomerne prometne obremenitve. Sanacijski ukrep se dimenzionira za dobo najmanj deset let.

(3) Za izboljšanje stanja voziščne konstrukcije se lahko uporabijo zlasti naslednji sanacijski ukrepi:

- preplastitev,
- ojačitev,
- obnovitev,
- rekonstrukcija.

(4) Če je potrebna ojačitev voziščne konstrukcije, se določitev ukrepa izvede v skladu s tehnično specifikacijo za javne ceste TSC 06.541 Projektiranje – Dimenzioniranje ojačitev obstoječih asfaltnih voziščnih konstrukcij (v nadaljnjem besedilu: TSC 06.541).

(5) Obnova voziščne konstrukcije je sanacijski ukrep, ki se izvede, če sta nosilnost voziščne konstrukcije in kvaliteta obstoječih vgrajenih materialov tako zmanjšani, da voziščna konstrukcija ni več sposobna prevzeti dejanskih prometnih obremenitev. Dimenzije nove voziščne konstrukcije je treba določiti v skladu s tehnično specifikacijo TSC 06.520 Projektiranje – Dimenzioniranje novih asfaltnih voziščnih konstrukcij (v nadaljnjem besedilu: TSC 06.520).

(6) Rekonstrukcija voziščne konstrukcije se izvede, ko dejanskim prometnim obremenitvam ne ustrežata niti nosilnost voziščne konstrukcije niti tehnični elementi ceste. Dimenzije nove voziščne konstrukcije je treba določiti v skladu s TSC 06.520.

(7) Če pride zaradi prekomernih prometnih obremenitev do manjših poškodb javne ceste, se lahko poškodbe voziščne konstrukcije odpravijo z ukrepi rednega vzdrževanja v skladu s tehnično specifikacijo za javne ceste TSC 08.311/1 Redno vzdrževanje cest – Vzdrževanje prometnih površin, asfaltna vozišča.

(8) Na podlagi izbranega sanacijskega ukrepa se na podlagi veljavnih cenikov izračunajo stroški njegove izvedbe.

(9) Če je zaradi prekomerne prometne obremenitve gradbiščnih tovornih vozil na premostitvenem objektu treba izvesti začasni ali trajni sanacijski ukrep, krije stroške za izvedbo tega ukrepa v celoti povzročitelj.

6. člen

(določitev razmerja stroškov v primeru začasne prekomerne prometne obremenitve)

(1) Upravljavец ceste in povzročitelj se s pogodbo dogovorita o določitvi sanacijskega ukrepa in o razmerju delitve stroškov za izvedbo izbranega sanacijskega ukrepa.

(2) Če nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije ni zadostna niti za normalni promet niti za gradbiščni tovorni promet, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa določi na podlagi izračuna iz Priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika.

(3) Če je stanje vozišča zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem določi na podlagi izračuna iz Priloge 2, ki je sestavni del tega pravilnika. Slikovni prikaz slabšanja stanja vozišča glede na dejansko in pričakovano prometno obremenitev je prikazan na sliki 1 v Prilogi 2.

(4) Če je stanje vozišča slabše kot zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa (npr. preplastitev), ki je potreben zaradi normalnega prometa kot tudi zaradi dodatnega gradbiščnega tovornega prometa, določi na podlagi izračuna iz Priloge 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

(5) Če je stanje vozišča slabše kot zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, ki je zaradi dodatnega gradbiščnega tovornega prometa večji kot v primeru normalnega prometa, določi na podlagi izračuna iz Priloge 4, ki je sestavni del tega pravilnika.

(6) Če je nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije zadostna, vendar je stanje vozišča slabše kot zelo dobro, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa določi na podlagi izračuna iz Priloge 5, ki je sestavni del tega pravilnika.

7. člen

(določitev razmerja stroškov v primeru trajne prekomerne prometne obremenitve)

(1) Povzročitelj trajne prekomerne prometne obremenitve posreduje upravljavcu ceste podatke o letni količini prepeljanega materiala (mineralne surovine, les, ipd.) in oceno števila gradbiščnih tovornih vozil, ki bodo material prepeljali. Na podlagi podatkov iz prejšnjega stavka in podatkov iz četrtega odstavka 3. člena tega pravilnika upravljavec ceste izdela elaborat z oceno pričakovane škode na javni cesti in sanacijskimi ukrepi, ki jih bo treba izvesti zaradi odprave posledic trajne prekomerne prometne obremenitve ter način delitve stroškov sanacijskih ukrepov med upravljavcem ceste in povzročiteljem.

(2) Če nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije ni zadostna, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa določi na podlagi izračuna iz Priloge 1 tega pravilnika.

(3) Če nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem določi na podlagi izračuna iz Priloge 4 tega pravilnika.

(4) Če je nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije zadostna, vendar je stanje vozišča slabše kot zelo dobro, se razmerje stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa določi na podlagi izračuna iz Priloge 5 tega pravilnika.

8. člen

Stroške, ki jih ima upravljavec ceste s pridobivanjem podatkov za izdelavo elaborata po četrtem odstavku 3. člena tega pravilnika in s pripravo pogodbe o določitvi sanacijskega ukrepa ter o razmerju delitve stroškov za izvedbo izbranega sanacijskega ukrepa, plača povzročitelj.

9. člen

(uveljavitev)

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-402/2011/19-0034560

Ljubljana, dne 18. januarja 2012

EVA 2010-2411-0063

dr. Patrick Vlačič l.r.

Minister

za promet

[Priloga 1: Izračun za določitev razmerja stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, če nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije ni zadostna niti za normalni promet niti za gradbiščni tovorni promet](#)

[Priloga 2: Izračun za določitev razmerja stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, če je stanje vozišča zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna](#)

[Priloga 3: Izračun za določitev razmerja stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, če je stanje vozišča slabše kot zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbiščnega tovornega prometa ni zadostna](#)

Priloga 4: Izračun za določitev razmerja stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, ki je zaradi dodatnega gradbišnega tovornega prometa večji kot v primeru normalnega prometa, če je stanje vozišča slabše kot zelo dobro in nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije v primeru dodatnega gradbišnega tovornega prometa ni zadostna

Priloga 5: Izračun za določitev razmerja stroškov med upravljavcem ceste in povzročiteljem za izvedbo sanacijskega ukrepa, če je nosilnost obstoječe voziščne konstrukcije zadostna, vendar je stanje vozišča slabše kot zelo dobro