

Plán rozvoja a modernizácie ciest II. a III. triedy na území Košického samosprávneho kraja „Regionálny MASTER PLÁN“

Analytická časť

1. Analýza územia Košického samosprávneho kraja

a. Základné údaje:

Počet obyvateľov: 793 000, nárast v roku 2011, oproti roku 2001 o 26,3 tisíc, čo je 3,4 %
Krajské mesto: Košice
Počet okresov: 11 (Gelnica, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves, Trebišov)

Tabuľka 1 Sídla a obyvateľstvo, zdroj www.statistics.sk

Okresy Košického kraja k 31.12.2011	Rozloha v km ²	Hustota obyvateľov	Počet miest	Počet obcí
Okres Spišská Nová Ves	587,41	166,6	3	36
Okres Trebišov	1 073,48	98,8	4	82
Okres Gelnica	584,43	53,6	1	20
Okres Košice I	85,47	801,2	1	1
Okres Košice II	80,54	1 028,50		
Okres Košice III	16,86	1 780,00		
Okres Košice IV	60,9	975,1		
Okres Košice - okolie	1 534,65	78,2	2	114
Okres Michalovce	1 019,26	108,8	3	78
Okres Rožňava	1 173,34	54	2	62
Okres Sobrance	538,17	42,5	1	47
Košický kraj	6754,51	117,4	17	440

Košický kraj je na východe ohraničený Vihorlatskými vrchmi, na severe Slovenským rajom a Slovenským Rudohorím. Pahorkatiny na juhovýchode prechádzajú do rozsiahlej Východoslovenskej nížiny, ktorú od Košickej kotliny oddeľujú Slanské vrchy. Košická kotlina na juhu má nížinný charakter.

b. Chránené územia:

Kraj má veľké prírodné bohatstvo a značné množstvo maloplošných a veľkoplošných chránených území (Národný park Slovenský raj, Národný park Slovenský kras, Chránená krajinná oblasť Vihorlat, Chránená krajinná oblasť Latorica. Jaskyne a priepasti Slovenského a Agtelleghského krasu. K najznámejším jaskyniam patria Dmica, Dobšinská ľadová jaskyňa, Gombasecká jaskyňa, Ochtinská aragonitová jaskyňa.

c. Hospodárstvo:

Na druhej strane sú priemyselné oblasti, v ktorých je silne narušené životné prostredie, napr. v oblasti stredného Spiša, Košickej oblasti a oblasti stredného Zemplína. Hutnícky, energetický, chemický a spracovateľský priemysel predstavujú najmä spoločnosti. U.S. Steel Košice, s.r.o., Elektráreň Vojany, Chemko Strážske, Kovohuty Krompachy, Tepláreň Košice, Cementáreň Turňa n/Bodvou). Tradíciu má tiež strojársky a elektrotechnický priemysel. V poslednom období dochádza k výraznému rozvoju priemyslu informačných technológií. Priemysel je koncentrovaný najmä v aglomeráciách Košice, Michalovce, Spišská Nová Ves a najmenej v okresoch Gelnica a Sobrance. Košický priemyselný uzol patrí medzi regióny s rozhodujúcim významom pre ekonomiku Slovenska.

Na území Košického kraja sa nachádzajú zdroje nerastných surovín napr. železná ruda, magnezit, vápenec. Na Východoslovenskej nížine je rozvinutá poľnohospodárska výroba. K najproduktívnejším oblastiam z hľadiska poľnohospodárstva patria Košická kotlina, Moldavská nížina a Východoslovenská nížina. Lesný pôdny fond tvorí približne 40 % územia Košického kraja. Medzi najviac zalesnené okresy patria Rožňava, Gelnica, Spišská Nová Ves a sever okresu Košice - okolie

d. Nestabilné územia:

Riziko pre stabilitu ciest predstavujú regióny potenciálne nestabilných území a regióny nestabilných území, ktoré sa v rámci územia Košického kraja nachádzajú prevažne v okrese Košice – okolie, lokálne aj v ostatných okresoch. Ide o nestabilné územia, ktorých pohyb môže byť aktivovaný vplyvom zmeny hydrogeologických pomerov, čo priamo súvisí s množstvom zrážok a stavom spodnej vody v danom regióne. V prípade, že sa v nestabilnom regióne s aktívnym zosuvom nachádza cesta, dochádza k jej deštrukcii, preto je dôležité zmapovanie nestabilných území a ich sledovanie. Regióny potenciálne nestabilných území a regióny nestabilných území sú zmapované v Atlase máp stability svahov SR v mierke 1 : 50 000, ktorý je prístupný na stránke Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra http://www.geology.sk/new/sk/sub/Geoismenu/geof/atlas_st_sv.

Regióny nestabilných území v rámci Košického kraja sú uvedené v prílohe č.1.

e. Inundačné územia:

Naposledy v roku 2010 došlo na území Košického kraja vplyvom intenzívnych a dlhotrvajúcich zrážok k rozsiahlym povodniam. Vplyvom klimatických zmien dochádza postupne k zvyšovaniu intenzity zrážok. V nížinných oblastiach dochádza k zaplavovaniu ciest, na celom území kraja dochádza k poškodzovaniu cestných telies, k vymývaniu podkladu a poškodzovaniu odvodňovacích systémov ciest, ktoré nestíhajú odvieť extrémne množstvá zrážkových vôd.

Veľkým problémom je nedostatočný prietok mostov nad vodnými tokmi na cestách II. a III. triedy. Mnohé staršie mosty na cestách II. a III. triedy nad vodnými tokmi, postavené po druhej svetovej vojne, nevyhovujú súčasným kritériám pre prietok storočnej vody Q_{100} .

Cez územie Košického kraja preteká viacero vodných tokov. Medzi najväčšie patria: Laborec, Uh, Latorica, Ondava, Bodrog, Hornád, Torysa, Hnilec, Bodva a Slaná.

Zoznam úsekov ciest v jednotlivých okresoch, ohrozených počas povodní:

Okresy Michalovce a Sobrance:

Cestmajsterstvo Michalovce:

- III/554019 Malčice – Hradištská Moľva pri pretrhnutí hrádze na rieke Ondava, dochádza k zaplavovaniu cestného telesa,
- II/552 hranica okresu Trebišov - Oborín - pri pretrhnutí hrádze na rieke Ondava, dochádza k zaplavovaniu cestného telesa,
- II/554 Moravany – časť Lučkovce pri dlhotrvajúcich dažďoch priekopa v obci Moravany v časti Lučkovce nestíha odvieť všetku vodu a dochádza k jej čiastočnému vylievaniu na cestu,
- III/050223 spojka Oreské počas výdatných dažďov priekopy nestíhajú odvádzať vodu stekajúcu z polí a dochádza k prelievaniu cez cestu.

Cestmajsterstvo V. Kapušany:

- II/555 Veškovce – začiatok obce počas výdatných dažďov priekopy nestíhajú odvádzať vodu stekajúcu z polí a dochádza k prelievaniu cez cestu,
- II/555 Veľké Kapušany – hranica okresu Trebišov pri vybrežení rieky Latorica v záplavovom pásme, dochádza k zaplaveniu mosta 552-011 a prelievaniu vody cez cestu.
- III/552027 Ižkovce počas výdatných dažďov priekopy nestíhajú odvádzať vodu stekajúcu z polí a dochádza k prelievaniu cez cestu,
- III/552039 Ruská v obci pri rómskej osade dochádza k zaplavovaniu cestného telesa, priekopy nestíhajú odvádzať vodu z polí.

Cestmajsterstvo Sobrance:

- II/582 Sobrance - Ruskovce pri povodniach je most cez potok Žiarovnica pod vodou, nestíha odvádzať vodu popod cestu,
- III/050236 Nižná Rybnica – Bunkovce pri vyliatí vody z melioračných kanálov, dochádza k zaplavovaniu cesty medzi obcami N. Rybnica a Bunkovce,
- III/552032 Sobrance – Ostrov v prípade výdatných dažďov, dochádza k vyliatiu obraneckého potoka a zaplaveniu cesty.

Okres Košice – okolie:

Cestmajsterstvo Moldava nad Bodvou:

- II/548 Jasov – Počkaj 3,35 km rieka Bodva zaplavuje a podmýva cestu v danom úseku,
- III/050171 Turňa n/B – Žarnov 2,54 km rieka Bodva pri vybrežení preteká cez cestu,
- III/050171 Žarnov – Janík 3,44 km rieka Bodva zaplavuje cestu a tvoria sa nánosy,
- III/050169 Host'ovce - Turnianska Nová Ves 7,01 km rieka Bodva zaplavuje cestu a tvoria sa nánosy na ceste,
- III/050170 Host'ovce spojka 1,39 km rieka Bodva po vybrežení preteká cez cestu,
- III/050176 Budulov – Janík 2,2 km rieka Bodva po vybrežení preteká cez cestu a podmýva cestu,
- III/050263 Zádiel –spojka 1,703 km potok preteká cez cestu a podmýva cestu.

Cestmajsterstvo Čaňa:

- II/552 KE/KS – Bohdanovce – Slanec TV/KS 6,29 km vyliatie rieky Olšava na cestu,
III/050196 Olšovany – Ďurkov 2,30 km vyliatie rieky Olšava na cestu,
III/068021 KE/KS – Čaňa – Ždaňa – Skároš 8,10 km vyliatie rieky Hornád na cestu,
III/068023 Gyňov – spojka 2,53 km vyliatie rieky Hornád na cestu,
III/068024 Ždaňa -Trstené pri Hornáde 1,5 km Vyliatie rieky Hornád na cestu,
III/552002 Vyšná Hutka – spojka 2,124 km Vyliatie rieky Torysa na cestu,
III/552003 Nižná Hutka – spojka 0,53 km Vyliatie rieky Torysa na cestu,
III/552004 II/552 Nižná Myšľa – Ždaňa 5,175 km Vyliatie riek Torysa a Hornád na cestu,
III/552006 Vyšná Myšľa – spojka 1,840 km Vyliatie rieky Torysa na cestu,
III/050198 Bohdanovce - Nižný Čaj 2,5 km Rieka Olšava zaplavuje cestu.

Cestmajsterstvo Košický Klečenov:

- III/547009 Kysak – Ružín 17,24 km Vyliatie rieky Hornád zaplavenie cesty, pri vypúšťaní hrádze VVN Ružín a VN Ružín,
III/547002 KE/KS - Družstevná pri Hornáde - Kysak 16,28 km Vyliatie rieky Hornád z koryta zaplavenie a podmývanie cesty,
III/068009 I/68 Ploské 2,16 km rieka Torysa preteká cez cestu a podmýva ju,
III/050169 KE/KS - Zdoba – Olšovany 7,94 km rieka Torysa zaplavuje cestu a tvoria sa nánosy,
III/050196 Most cez rieku Torysa za obcou Sady nad Torysou časť Zdoba v 4,363 km vyliatie rieky Torysa – nedostatočná výška mostovky a úprava brehov,
III/050252 Beniakovce – spojka 1,1 km rieka Torysa zaplavuje cestu a tvoria sa nánosy,
III/068019 I/68 Vajkovce – spojka 2,31 km rieka Torysa zaplavuje cestu a tvoria sa nánosy.

Okres Rožňava:

Cestmajsterstvo Rožňava – východ:

- II/526 Rožňava - Rožňava 0,1 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/050157 Jovice – Krásnohorská Dlhá Lúka 0,4 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/050160 Lipovník - Drnava 0,4 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/067005 Rožňava - Čučma 0,4 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/067005 Čučma 4 km dochádza k zaplavovaniu cesty vodou z bane potrebný priepust,
III/067009 Nižná Slaná – Kobeliarovo 0,3 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku.

Cestmajsterstvo Rožňava – západ:

- II/526 Honce 0,6 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/050060 Brzotín 0,5 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/050060 Brzotín 0,2 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
III/050143 Gemerská Panica - Bretka 0,5 km počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku.

- III/050150 Gemerská Hôrka 1,579 km pri zvýšených zrážkach dochádza k zaplavovaniu cesty z krasového útvaru. Potrebne vybudovať nový rámový priepust,
- II/587 Roštár za železničným priecestím 9,8 km dochádza k zaplavovaniu cesty – priepust,
- III/526021 Pred obcou Ochtiná 1,0 km zaplavovanie cesty. Potrebný nový priepust,
- III/050204 Slaveč spojka 0,5 km zaplavenie priekop a cestného príslušenstva - priepust.

Okresy Spišská Nová Ves a Gelnica:

Cestmajsterstvo Spišská Nová Ves:

- III/536010 ulica Tepličská cesta potok podmýva priepust pri parkovisku pri ZOO,
- III/536018 Odorínska spojka za obcou Markušovce podmýva priepust a pri výdatných dažďoch na celom úseku voda stojí na ceste v zákrutách, nemá kam odtekať,
- III/018159 Hrabušice smer Vydrník potok v obci Hrabušice podmýva oporný múr, ktorý je medzi cestou a potokom,
- III/536014 Hrabušice pri dlhotrvajúcich dažďoch priekopa v obci Hrabušice nestíha odviesť všetku vodu a dochádza k jej čiastočnému vylievaniu na cestu,
- III/536005 Spišská Nová Ves smer Markušovce pri povodniach je most cez potok Vimbach pod vodou,
- III/536012 Spišské Tomášovce - križovatka Arnutovce počas výdatných dažďov prietok mosta nie je dostačujúci a voda preteká cez cestu,
- III/536013 Letanovce spojka počas výdatných dažďov prietok mosta pred obcou Letanovce nie je dostačujúci a voda preteká cez cestu,
- III/536005 Markušovce pred kaštielom rieka Hornád meandruje podmýva oporný múr.

Cestmajsterstvo Hincovce:

- II/536 od križovatky s III/536001 po železničné priecestie na II/536 pri dlhotrvajúcich dažďoch, prietrži alebo povodniach sa vylieva potok pretekajúci popod cestu a prelieva sa cez vozovku,
- II/547 priet'ah Spišských Vlách pri dlhotrvajúcich dažďoch, prietrži alebo povodniach sa vylieva potok Těhrica na vozovku v meste Spišské Vlachy,
- II/547 medzi križovatkou s III/547017 a križovatkou s III/547016 „pod Hejbarkom“ pri dlhotrvajúcich dažďoch, prietrži alebo povodniach sa rieka Hornád vylieva na priľahlé lúky a ohrozuje vozovku,
- III/547012 Opátka spojka pri zvýšenej hladine potoka Opátka tento vymýva breh a podmýva krajnicu na cca 2 krátkych úsekoch,
- III/547014 Kojšov spojka pri prietrži, dlhotrvajúcich dažďoch a povodniach sa vylieva Kojšovský potok na vozovku v jednom úseku a podmýva krajnicu na cca 5 úsekoch, aj v obci Kojšov,
- III/018186 Kluknava pri zvýšenej hladine rieky Hornád táto vymýva betónovú konštrukciu na ľavej strane mosta č. 9 v smere toku rieky,
- III/018187 Hrišovce spojka Pri prietrži alebo dlhotrvajúcich dažďoch podmýva potok tečúci cez obec vozovku, v obci a pred obcou na cca 2-3 úsekoch,
- III/547015 Krompachy - Slovinky Pri zvýšenej hladine Slovinského potoka, tento vymýva a narušuje oporný múr medzi potokom a cestou v meste Krompachy za mostom č. 1 v smere staničenia a podmýva vozovku za odbočkou k nemocnici v smere staničenia,
- III/547017 Slatvina spojka pri prietrži a zvýšenej hladine Slatinského potoka sa tento vylieva na vozovku v obci, podmýva a narušuje krajnicu na cca 2 úsekoch,

- III/547021 Žehra pri prietrži sa potok Žehrica vylieva na vozovku v obci,
- III/536001 Olnava spojka pri prietrži sa potok Peklisko prelieva cez cestu pri moste č. 1, taktiež pri povodniach sa rieka Hornád vylieva na okolité lúky a prelieva cez vozovku v úseku medzi mostmi č. 1 a č. 2,
- III/536004 Vítkovce - Chrast' nad Hornádom pri dlhotrvajúcich dažďoch a povodniach sa potok Lodina vylieva na vozovku za obcou Spišský Hrušov v smere staničenia a zároveň taktiež vymýva štrkový násyp na priepuste kde sú ukotvené zvodidlá.
- III/536003 Cesta medzi obcami Trst'any a Klčov poškodená zosuvom 2010, neprejazdná.

Cestmajsterstvo Mníšek nad Hnilcom:

- II/546 priet'ah obce Hnilč'ík, Železný potok, počas zvýšenej hladiny dochádza k podmývaniu oporných múrov a krajníc cesty,
- II/546 časť obce Čierna hora Železný potok, počas zvýšenej hladiny vody dochádza k podmývaniu krajnice a k zaplavovaniu cesty,
- II/546 priet'ah mestom Gelnica rieka Hnilec, počas zvýšenej hladiny dochádza k podmývaniu a zosuvu krajníc,
- II/546 medzi mestom Gelnica a obcou Jaklovce rieka Hnilec, počas zvýšenej hladiny dochádza k vyliatiu toku na vozovku,
- II/549 priet'ah obce Smolnícka Huta Smolnícky potok, počas zvýšenej hladiny dochádza k podmývaniu a zosuvu krajníc,
- III/546015 priet'ah obce Henclová Tichý potok, počas zvýšenej hladiny dochádza k podmývaniu krajnice,
- III/546013 priet'ah obce Stará Voda, potok Stará Voda počas zvýšenej hladiny dochádza k podmývaniu krajníc,
- II/546 rieka Hnilec medzi obcami Stará Voda a Nálepko podmýva patu svahu cesty, povrchová voda z lesa zaplavuje priekopy a prispieva k plazivému zosuvu svahu cestného telesa v 64 km.

Okres Trebišov:

- III/050208 úsek Višňov – križovatka s I/79 Parchovany zaplavenie cesty Bačkovský kanál,
- III/050214 úsek v obci Vojčice zaplavenie cesty pred mostom cez rieku Trnávka,
- III/552011 úsek pred obcou Michal'any most cez rieku Roňavu,
- III/552011 úsek v obci Kuzmice, smer Brezina zaplavenie cesty,
- III/553037 za obcou Biel, smer Čierna nad Tisou zaplavenie cesty Somotorský kanál.

Mapy inundačného územia sú v súčasnosti spracované v grafickej podobe pre rieku Hornád v katastrálnych územiach obcí Malá Lodina, Veľká Lodina, Obišovce, Kysak, Trebejov, sú uvedené v prílohe č. 2.

2. Analýza nadradenej cestnej infraštruktúry na území Košického samosprávneho kraja

Tabuľka 2 Cestná infraštruktúra na území Košického kraja (zdroj www.cdb.sk 1.1.2013)

OKRES	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU:			ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	"E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁL- NÝCH DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN-T"				
									[km]	[km]	[km]	km ²	počet	km/km ²	km/1000 obyv.
Gelnica							89,940	41,502	131,442			584	31 440	0,225	4,181
Košice I				8,106	0,357	16,330	9,586	34,379	8,463	8,463	8,463	85	67 185	0,403	0,512
Košice II			8,828		1,791	3,153	22,550	36,322	10,816			74	80 835	0,492	0,449
Košice III					5,440		1,362	6,802	5,440	5,44	5,44	17	29 602	0,402	0,230
Košice IV			2,602	4,303	5,218	6,864	4,517	23,504	12,123	9,521	9,521	61	56 264	0,386	0,418
Košice-okolie	5,325			0,453	64,564	105,535	400,312	576,189	67,035	38,426	38,426	1 541	116 322	0,374	4,953
Michalovce					48,905	115,024	224,052	387,981	27,837	27,837	27,837	1 019	110 166	0,381	3,522
Rožňava					95,685	90,083	139,013	324,781	50,946			1 173	61 827	0,277	5,253
Sobrance					21,402	29,493	128,932	179,827	21,402	21,402	21,402	538	23 213	0,334	7,747
Spišská Nová Ves					91,225	119,737	210,962					587	97 784	0,359	2,157
Trebišov					99,038	38,893	328,753	466,684	15,494	15,494	15,494	1 074	105 362	0,435	4,429
KOŠICKÝ KRAJ SPOLU:	5,325		11,430	12,862	342,400	586,540	1 420,316	2 378,873	219,556	126,583	126,583	6 755	780 000	0,352	3,050

a. Rýchlostné cesty a diaľnice

S rozvojom hospodárstva úzko súvisí zvyšovanie objemu prepravy tovarov a osôb, čo kladie zvýšené nároky na kvalitnú nadradenú cestnú infraštruktúru, teda sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Na území Košického kraja ide o diaľnicu D1 a rýchlostné cesty R2 a R4. V súčasnosti je na území Košického kraja v prevádzke 5,325 km diaľnice, 0 km diaľničných privádzačov a 11,430 km rýchlostných ciest čo je nepostačujúce. Snažíme sa o maximálne urýchlenie prípravy a výstavby stavieb diaľnic a rýchlostných ciest na území Košického kraja.

Stavby rýchlostných ciest a diaľnice, ktoré zabezpečuje Národná diaľničná spoločnosť a.s. (zdroj www.ndsas.sk):

Stavby vo výstavbe:

Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhost'

Súčasný stav: vo výstavbe

Popis trasy: začína križovatkou Košice (juh) napojením na cestu I/68 a výhľadového napojenia ťahu R2. Pokračuje koridorom medzi širokorozchodnou traťou a obcou Haniska, ďalej popri priemyselnom parku Kechnec a končí cca 150 metrov od hraničného priechodu na hranici s Maďarskom.

Dĺžka úseku: 14 200 m

Lokalizácia: okres Košice okolie, k. ú. Valaliky, Sokol'any, Kechnec, Milhost' Financovanie: fondy EÚ + ŠR.

Projekt je spolufinancovaný z kohézneho fondu EÚ

Podpis zmluvy so zhotoviteľom: 08/2010

Zmluvný začiatok výstavby: 09/2010

Zmluvné ukončenie výstavby: 12/2013

Zhotoviteľ: Skanska SK, a.s.

Stavebný dozor: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Diaľnica D1 Jánovce Jablonov I. úsek

Súčasný stav: vo výstavbe

Popis trasy: Úsek sa začína v križovatke Spišský Štvrtok. Z južnej strany je trasa ohraničená obcami Spišský Štvrtok, Iľiašovce, Kurimany a zo severu

Štvrtockým lesíkom. Úsek končí pred križovatkou Levoča napojením na druhý úsek stavby.

Dĺžka úseku: 9000 m

Lokalizácia: okresy: Prešov, Levoča, Spišská Nová Ves, obce: Spišský Štvrtok, Dravce, Kurimany, Iľašovce, Levoča. Financovanie: fondy EÚ + SR.

Projekt je spolufinancovaný z kohézneho fondu EÚ

Podpis zmluvy so zhotoviteľom: 06/2011

Zmluvný začiatok výstavby: 06/2011

Zmluvné ukončenie výstavby: 2014

Zhotoviteľ: Váhostav – SK, a.s., Bögl a Krýsl, k.s.

Stavebný dozor: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Stavby v príprave:

Diaľnica D1 Budimír - Bidovce

Súčasný stav: v príprave – stavebné povolenie

Popis trasy: Pokračuje priamo za úsekom D1 Prešov, západ – Budimír. Mesto Košice je napojené na diaľnicu v križovatke Budimír, ďalej v križovatke Hrašovík pri obci Košické Olšany, kde sa napája aj rýchlostná cesta R2. Úsek končí v križovatke Bidovce napojením na ďalší úsek D1 Bidovce – Dargov.

Dĺžka úseku: 14 400 m + 1 061

Lokalizácia: okres: Košice – okolie, obce: Budimír, Kráľovce, Vajkovce, Beniakovce, Rozhanovce, Hrašovík, Košické Olšany, Ďurďošník, Bidovce, Svinica
Predpokladaný termín výstavby: 2014 - 2017

Spišská Nová Ves privádzač - stavba rieši napojenie diaľnice D1 v mieste križovatky Levoča smerom na mesto Spišská Nová Ves v dĺžke 1050 m. Na stavbu je vydané stavebné povolenie. Predpoklad realizácie 2015 – 2017.

Diaľnica D1 Bidovce – Dargov v dĺžke 12 950 m – v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.

Diaľnica D1 Dargov – Pozdišovce v dĺžke 18 670 m – v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.

Michalovce – diaľničný privádzač v dĺžke 4 380 m – v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.

Diaľnica D1 Pozdišovce – štátna hranica SR/UA v dĺžke 42 570 m – v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.

Rýchlostná cesta R2 Košice Šaca – Košické Olšany v dĺžke 21 500 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Moldava nad Bodvou – Košice Šaca v dĺžke 18 000 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Včeláre – Moldava nad Bodvou v dĺžke 14 000 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Jablonov nad Turňou – Včeláre v dĺžke 7 800 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou v dĺžke 14 000 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Rožňava v dĺžke 9 800 m – v štádiu územného konania.

Rýchlostná cesta R2 Tornaľa – Gombasek v dĺžke 18 000 m – v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.

Mapa - stav prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na východe Slovenska je v prílohe č. 3.

b. Napojenie cestnej infraštruktúry Košického kraja na medzinárodné cestné koridory

Cez Slovenskú republiku prechádzajú 3 multimodálne koridory Transeurópskej dopravnej siete TEN-T:

Koridory IV. a VI. prechádzajú cez Slovensko v krátkom úseku a prechádzajú len cez Bratislavský kraj, Trnavský kraj (Koridor IV. - diaľnica D2.) a Žilinský kraj (Koridor VI. - diaľnica D3).

V. Koridor prechádza cez Benátky – Koper – Terst – Ľubľana – Budapešť - Užhorod. Táto trasa neprechádza cez územie Slovenska.

Na území Slovenska sa nachádza doplnková trasa V.a koridoru V.: križ. s D2. I/2, I/61 Bratislava – Trnava – Trenčín - Považská Bystrica – Žilina – Ružomberok - Lipt. Mikuláš - Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – Sobrance – št.hranica SK/UA, hr.priechod Vyšné Nemecké, okr. Sobrance.

Železničný koridor V.a prechádza z Bratislavy cez Žilinu – Košice – Čiernu nad Tisou do Čopu (Ukrajina).

Okrem toho cez územie Slovenska prechádzajú 3 koridory doplnkovej siete TEN-T: 001, 002 a 003. Z toho cez Košický kraj prechádza len koridor 003: križ. s I/50, I/68 Košice – št. hranica SK/HU, hr. priechod Milhost'.

Bolo stanovených 30 prioritných projektov siete TEN-T na úrovni Európy, ktoré buď sú už realizované, realizujú sa alebo sa majú realizovať do roku 2020. Medzi prioritnými projektmi na území Slovenska sú len 2 projekty, ktoré cez územie Košického kraja neprechádzajú:

- Projekt 25: Cestná os Gdansk - Brno / Bratislava - Viedeň,
- Projekt 23: Železničná os Gdansk - Varšava - Brno / Bratislava – Viedeň.

c. Cesty I. triedy – na území Košického kraja je spolu 342,400 km ciest I. triedy. Ide o cesty

- I/18 hranica krajov KSK/ PSK – Strážske – Michalovce,
- I/50 hranica krajov KSK/BBSK – Rožňava – Košice – Michalovce – štátna hranica SR/UA,
- I/67 Rožňava – Dobšiná – hranica krajov KSK/PSK,
- I/68 štátna hranica SR/MR – Košice – hranica krajov KSK/PSK,
- I/79 hranica krajov KSK/PSK – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Kráľovský Chlmec – štátna hranica SR/UA.

V tabuľke č. 3 sú uvedené dokončené stavby na cestách I. triedy na území Košického a Prešovského kraja hradené zo štátneho rozpočtu v období 2009 – 2012.

Tabuľka 3 zdroj www.ssc.sk

Stavby ukončené v roku	Slovenská Správa ciest Bratislava, IVSC Košice	Dĺžka úpravy v km
	Dokončené stavby na cestách I. triedy na území Košického a Prešovského kraja hrazené zo štátneho	
2009	I/18 Vranov n/Topľou, križovatka	0,459
	I/18 - 499 Nižný Hrabovec nadcestie *	0,125
	I/18 Prešov križovatka Nižná Šebastová *	0,5
	I/50 - 283 Rožňava nadcestie	0,35
	I/50 Michalovce križovatka	0,122
	I/50 a I/79 Hriadky križovatka	0,479
	I/68 Milhosť št.hr. SR/MR, rekonštrukcia cesty	1,404
	I/77 Ľubotín - okresná hranica zosuvy	0,55
	I/79 Dvorianky odvodnenie, chodníky *	0,9
	I/79 a I/552 Veľatý križovatka	0,632
2010	I/74-007 Humenné most *	0,1
	I/67 Tatranská Kotlina - Ždiar, zosuv	
	I/79 Dvorianky, odvodnenie, chodníky	0,9
	I/73-024 Svidník most *	0,85
	I/50 a I/79 Hriadky, križovatka	
	I/15 Miňovce - rekonštrukcia cesty	0,693
2011	I/15 Stropkov rekonštrukcia vozovky *	3,45
	I/74 - 016 Dlhé n/Cirochou most	1,4
	I/15 Domaša, rekonštrukcia vozovky	2,1
	I/67 Dubina - Hranovnica, zosuv	0,3
	I/68 Lipany, preložka cesty	1,6
	I/18 Hlinné, priesťah, rekonštrukcia cesty	1,1
2012	Privádzač Prešov západ	1,6
	I/50 Trhovište, rekonštrukcia vozovky	1,1
	I/67 a I/526 Rožňava križovatka - Štítnik	0,35
	I/68 Budimír priesťah	1,25
	I/77 Ľubotín - Čirč zosuvy	0,4
	I/77 Gerlachov rekonštrukcia cesty	0,9
* Stavby su stavebne ukončené. Prebieha majetkovosprávne vysporiadanie		

3. Analýza ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja

a. Cesty vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja

V zmysle § 3d ods. 2 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov: „*Cesty II. triedy a III. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez obce sú vo vlastníctve samosprávneho kraja, ak osobitný predpis (zákon o majetku obcí) neustanovuje inak. Prejazdne úseky ciest II. a III. triedy cez colné priestory sú vo vlastníctve štátu*“. Cesty II. a III. triedy na území Košického kraja, okrem prejazdnych úsekov cez mesto Košice, sú od 1.1.2004 vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.

Všeobecná charakteristika ciest II. a III. triedy:

Cesty II. triedy majú význam najmä pre dopravu medzi krajinami a okresmi (zabezpečujú vzájomné prepojenie miest okresného významu). Cesty II. triedy môžu začínať a končiť na štátnej hranici, na ceste vyššieho alebo rovnakého dopravného významu. Základnou kategóriou pre cesty II. triedy je kategória C 9,5/80,70,60. V závislosti na požadovanej výkonnosti je možné použiť i kategóriu C 11,5/80,70,60, prípadne až štvorpruhovú kategóriu C 22,5/100,80,70, ako u ciest I. triedy.

Cesty III. triedy majú zväčša miestny význam. Cesty III. triedy môžu začínať na štátnej hranici, na ceste vyššieho alebo rovnakého dopravného významu. Cesty III. triedy môžu

končiť na štátnej hranici, na ceste vyššieho alebo rovnakého dopravného významu a v ktoromkoľvek mieste intravilánu alebo extravilánu. Základnou kategóriou ciest III. triedy je kategória C 7,5/70,60,50, ktorá vyhovuje prevažnej väčšine ciest v tomto zatriedení. V závislosti na požadovanej výkonnosti je možné v zmysle STN 736101 uvažovať i s kategóriou C 11,5/80,70,60, alebo C 9,5/80,70,60 a naopak výnimočne i s nižšou kategóriou C 6,5/60,50.

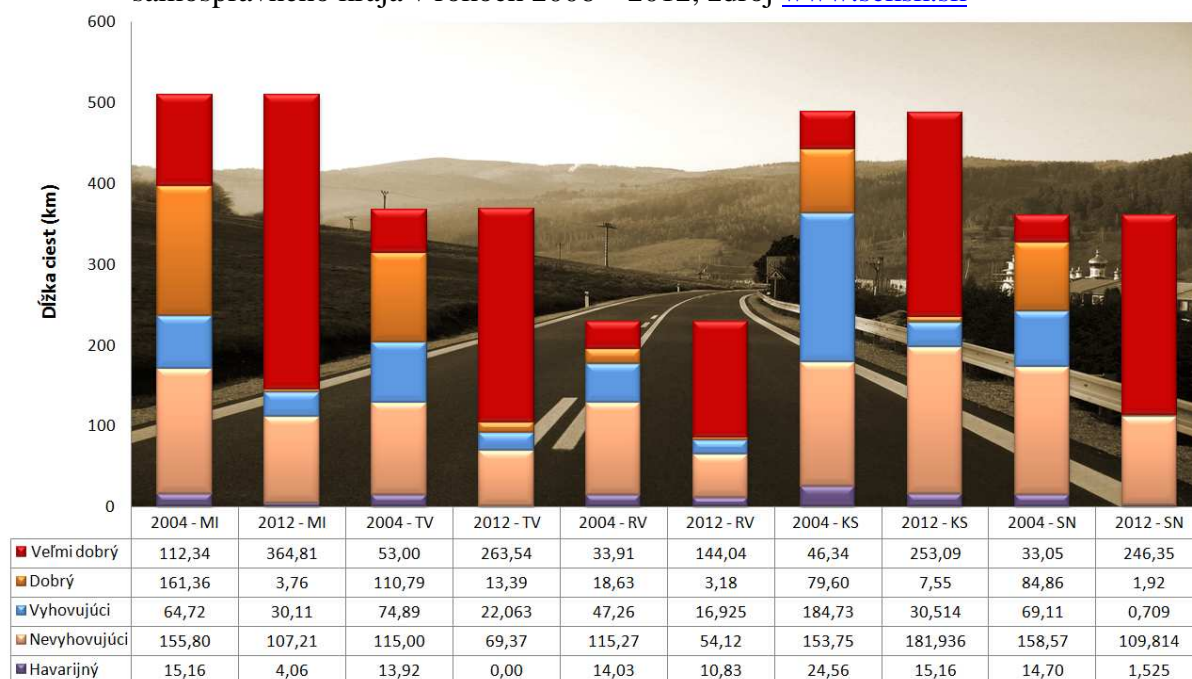
Tabuľka 4 Dĺžky ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja a v správe Správy ciest KSK podľa stredísk, zdroj www.scksk.sk

Stredisko	Dĺžka ciest		
	II. triedy	III. triedy	Spolu
Michalovce	156,505	352,871	509,376
Moldava nad Bodvou	96,670	392,308	488,978
Rožňava	90,087	139,013	229,100
Spišská Nová Ves	190,733	169,563	360,296
Trebišov	39,008	328,534	367,542
Spolu	573,003	1382,289	1955,292

Financovanie modernizácie ciest v uplynulom období bolo štruktúrované z viacerých zdrojov:

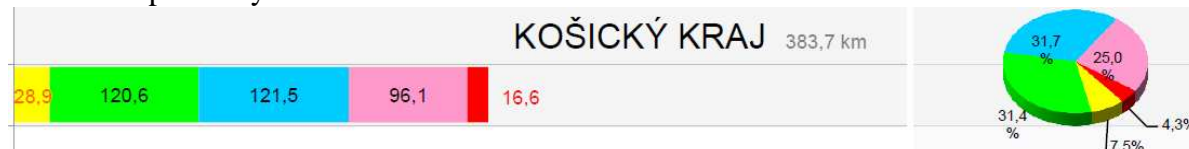
– Úverové zdroje EIB v rokoch 2007-2011	36 335 tis. €
– Dodávateľské úvery (PPP) v rokoch 2005 – 2007	36 944 tis. €
– Dodávateľské úvery na povodne 2010 a 2011	9 925 tis. €
– Dotácie štátu v roku 2011 povodne	6 407 tis. €
– Cezhraničná spolupráca HU/SK 2007–13 Streka, Hoska, Kekabad spolu	5 169 tis. €
– Cezhraničná spolupráca MR/SR/UA 2006 Interreg III A Buzica–Szemere	801 tis. €
– Čerpanie fondov EÚ v rokoch 2010 – 2011 - Cesty KSK 1,2,3,4, 5	10 114 tis. €
– Čerpanie fondov EÚ 2013 - Cesty KSK 6,7,8,9,10 podané projekty	21 752 tis. €
– Čerpanie fondov EÚ 2013 - Cesty KSK 11,12 podané projekty	4 991 tis. €
– Dotácia štátu výtlky po zime 2012/2013	1 116 tis. €

Graf 1 Vývoj stavebno– technického stavu ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja v rokoch 2006 – 2012, zdroj www.scksk.sk

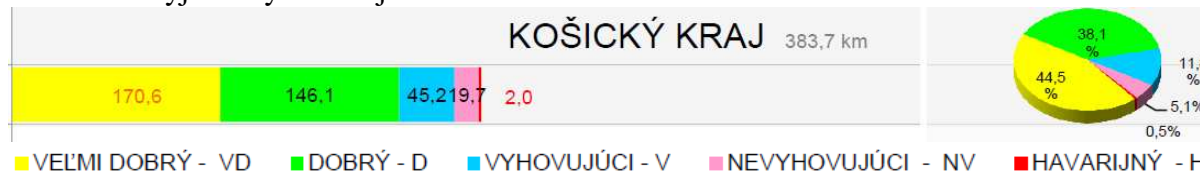


Grafy 2 Stavebný stav ciest II. triedy Košického samosprávneho kraja z roku 2012 na základe meraní vykonaných diagnostickou technikou www.cdb.sk :

z hľadiska pozdĺžnych nerovností IRI



z hľadiska vyjazdených koľají



Slovenská správa ciest Bratislava odbor cestnej databanky disponuje špeciálnou technikou určenou na diagnostiku stavu vozoviek:

- KUAB FWD 150, 50 - zariadenie na zisťovanie únosnosti vozoviek,
- PROFILOGRAPH - zariadenie na meranie rovinatosti vozoviek
- SKIDDOMETER BV 11 - zariadenie na meranie pozdĺžneho šmykového trenia vozoviek,
- VIDEOCAR - zariadenie na vykonávanie rýchlych vizuálnych prehliadok stavu povrchu vozoviek.

Odbor cestnej databanky SSC Bratislava vykonáva aj merania ciest II. a III. triedy vo vlastníctve samosprávnych krajov. Pomerne rozsiahla diagnostika ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja bola vykonaná po povodniach v roku 2010 a v okrese Košice – okolie v roku 2012.

b. Mosty na cestách vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja:

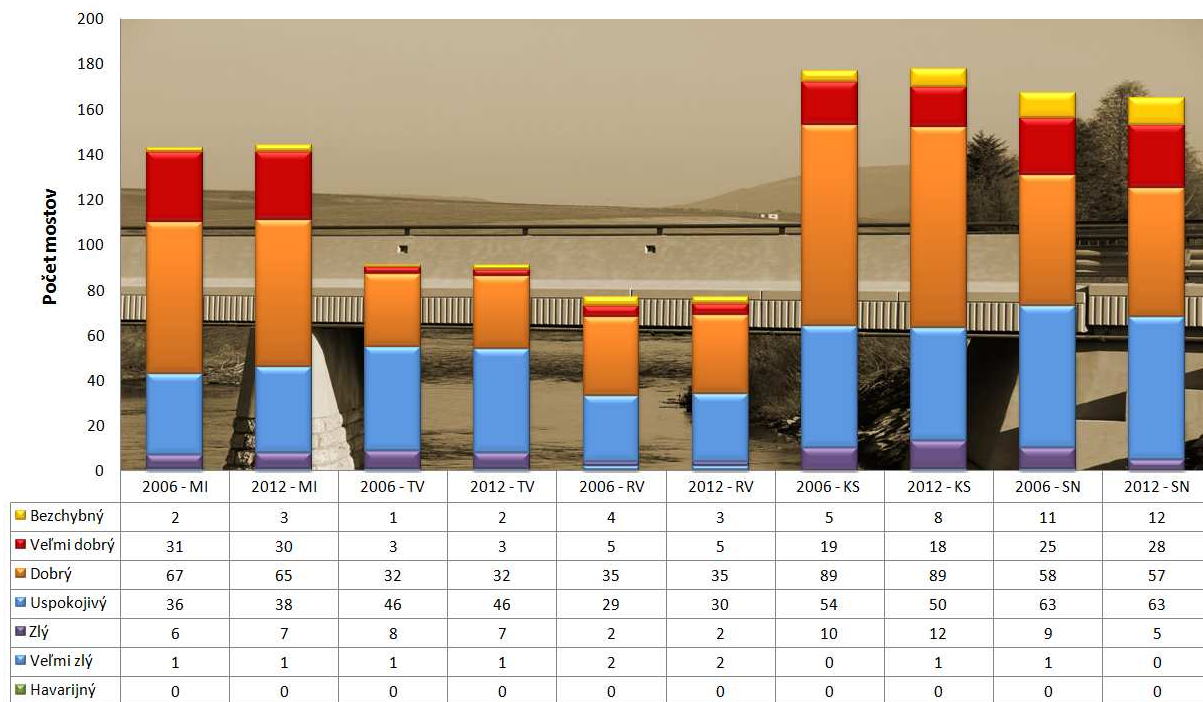
Na cestách vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja je spolu 655 mostných objektov.

Tabuľka 5 Počet mostov na cestách vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja

Stredisko	Počet mostov na cestách		
	II. triedy	III. triedy	Spolu
Michalovce	46	98	144
Moldava nad Bodvou	31	147	178
Rožňava	22	55	77
Spišská Nová Ves	95	70	165
Trebišov	14	77	91
Spolu	208	447	655

Opravam a modernizácii mostov bola v minulosti venovaná pomerne malá pozornosť, čo sa odzrkadlilo na ich stavebnom stave ako aj ďalších dôležitých parametroch, napríklad zaťažiteľnosti alebo prietoku u mostov nad vodnými tokmi. Investičný dlh pochádza ešte z čias, kedy boli cesty II. a III. triedy, vrátane mostov, vo vlastníctve štátu a v správe Slovenskej správy ciest Bratislava, prípadne Okresných správ ciest.

Graf 3 Vývoj stavebno– technického stavu mostov na cestách II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja v rokoch 2006 – 2012, zdroj www.scksk.sk



Mnohé mosty boli postavené v období po druhej svetovej vojne a niektoré sa blížila k hranici životnosti. S tým súvisí aj nedostatočná zaťažiteľnosť mostov pre dnešné dopravné zaťaženie. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR vydalo dňa 20.12.2012 usmernenie USM 01/2012 podľa ktorého na každý most, ktorého normálna zaťažiteľnosť je nižšia ako 26 t alebo výhradná zaťažiteľnosť je nižšia ako 48 t je nutné inštalovať príslušné dopravné značky, ktoré obmedzujú okamžitú celkovú hmotnosť vozidiel.

Tabuľka 6 Počty mostov II. a III. triedy vo vlastníctve KSK, ktoré nevyhovujú z pohľadu normálnej, vyhradenej a výnimočnej zaťažiteľnosti, zdroj [SC KSK](#)

Okresy	Zaťažiteľnosť		
	normálna menšia ako 26 ton	výhradná menšia ako 48 ton	výnimočná menšia ako 48 ton
Košice - okolie a Gelnica	114	123	3
Rožňava	36	25	0
Michalovce	47	48	0
Trebišov	42	42	1
Spišská Nová Ves	33	32	0
Spolu:	272	270	4

V niektorých okresoch, ako Spišská Nová Ves a Gelnica absentuje nadradená cestná infraštruktúra, vrátane ciest I. triedy. Celá dopravná záťaž, vrátane cestnej nákladnej dopravy je vedená po cestách II. a III. triedy. Označenie zníženej zaťažiteľnosti mostov v zmysle USM 01/2012 sa týka veľkého počtu mostov. Normálnu zaťažiteľnosť 26 ton nedosahuje až 272 mostov a výhradnú zaťažiteľnosť 48 ton nedosahuje až 270 mostov vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.

Dôsledné dodržiavanie dopravných predpisov a kontrola zo strany dopravnej polície môže mať za následok závažné výpadky v dopravnej obsluhu územia Košického kraja. Vzhľadom na dôvod obmedzení, ktorým je zaťažiteľnosť mostov, neprichádza do úvahy ani výnimka z dopravného značenia pre dopravnú obsluhu a zásobovanie územia. Vzniknutú situáciu riešime v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Samostatným problémom je prietok storočnej vody Q_{100} u mostov nad vodnými tokmi. Najmä u starších mostov prietok na ktorý boli projektované nevyhovuje súčasným požiadavkám. Most s nevyhovujúcim prietokom môže v čase extrémnych zrážok a v čase povodní vytvárať prekážku v plynulom odtokaní vody a môže tak prispieť k vzniku škôd na majetku, v horšom prípade aj na zdraví a životoch občanov. Na danú problematiku sa kladie dôraz najmä po povodniach v roku 2010. Problémom sú aj piliere umiestnené vo vodnom toku u starších mostov. Na pilieroch sa často zachytávajú naplaveniny a môže dôjsť k poškodeniu alebo vybočeniu pilierov a následnej strate stability mosta. KSK v súčasnosti nedisponuje informáciami o počte mostov, ktoré nevyhovujú z pohľadu prietoku storočnej vody Q_{100} . Pre objektívne zhodnotenie bude potrebné stanoviť prietok jednotlivých mostov v spolupráci s o Slovenským vodohospodárskym podnikom.

c. Intenzita cestnej dopravy na území Košického samosprávneho kraja

Celoštátne sčítanie cestnej dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje v pravidelných 5 ročných intervaloch ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census), organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli.

Rozsiahly celoštátny dopravný prieskum sa realizuje s cieľom:

- overiť predpokladaný vývoj intenzity automobilovej dopravy,
- získať údaje o intenzite dopravy na cestách európskej medzinárodnej siete,
- získať informácie o intenzite dopravy na diaľniciach a rýchlostných cestách,
- získať informácie o intenzite dopravy na cestnej sieti,
- získať podklady pre usmernenie investičných zámerov,
- získať podklady pre plánovaciu činnosť
- zabezpečiť porovnateľnosť výsledkov sčítania v cestnej doprave v roku 2010 s výsledkami v roku 2005

Celoštátne sčítanie dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov. Kompletne výsledky sčítania sú spracované v tabuľkovej a grafickej forme a sú zverejnené na stránke www.ssc.sk.

Grafické znázornenie výsledkov celoštátneho sčítania dopravy je v prílohe č. 4. Na základe porovnania výsledkov celoštátneho sčítania dopravy 2010 so staršími údajmi, je možné konštatovať, že neustále dochádza k zvyšovaniu intenzity dopravy na regionálnych cestách. Zároveň očakávame pokračovanie tohto trendu, čomu je potrebné prispôsobiť opravy a modernizáciu cestnej infraštruktúry. V tabuľke č. 7 sú vybrané úseky ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja, ktoré sú už v súčasnosti značne zaťažené cestnou dopravou.

Tabuľka 7 Úseky ciest II. a III. triedy najviac zaťažené cestnou dopravou,
zdroj www.ssc.sk

Číslo cesty	Úsek	Počet vozidiel / 24 hod
III/536005	Spišská Nová Ves intravilán	15 100
II/533	Spišská Nová Ves intravilán	14 100
II/536	Spišská Nová Ves - Smižany	14 000
II/582	Michalovce intravilán	11 100
II/526	Rožňava intravilán	10 400
II/536	Spišská Nová Ves intravilán	9 710
II/552	Košice - Bohdanovce	8 550
II/550	Moldava nad Bodvou intravilán	7 630
II/547	Krompachy intravilán	6 700
III/553034	Kráľovský Chlmec intravilán	6 320
III/536010	Spišská Nová Ves intravilán	6 100
II/582	Michalovce - Zemplínska šírava	5 980
II/552	Veľké Kapušany Intravilán	5 590
III/552032	Sobrance intravilán	5 490
II/555	Veľké Kapušany Intravilán	5 370
III/050222	Michalovce intravilán	5 310
III/050187	U.S.Steel Košice - Haniska	5 300
II/547	Košice - Jaklovce - Krompachy - Spišské Vlachy	5 100
III/050213	Sečovce intravilán	5 000
II/533	Spišská Nová Ves - Hnilčík	5 000
II/546	Gelnica - Margecany	4 620
II/555	Michalovce - Stretava - Pavlovce nad Uhom	4 570
III/050201	Košické Olšany - Rozhanovce - Vajkovce	4 500
III/050213	Sečovce - Trebišov	4 480
II/526	Rožňava - Rudná	4 000
III/553034	Kráľovský Chlmec - Pribeník	3 800
III/553024	Kráľovský Chlmec intravilán	3 560
III/553011	Trebišov - Novosad	3 530
III/547015	Krompachy - Slovinky	3 510
III/547002	Košice - Družstevná pri Hornáde	3 440
II/555	Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec	3 320
II/548	Malá Ida - Jasov	3 200
III/553035	Kráľovský Chlmec - Čierna nad Tisou	3 100
II/552	Veľké Kapušany - Vojany	3 070
III/050218	Krásnovce - Hatalov	3 040
II/550	Moldava nad Bodvou - Jasov	2 830
II/554	Laškovce - Kačanov	2 340
II/576	Bidovce - Ruskov - Bohdanovce	2 200
III/050210	Sečovce - Stankovce	2 040

Tabuľka 8 Nárast počtu evidovaných dopravných prostriedkov, zdroj www.statistics.sk

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Osobné	154 872	165 150	169 390	180 988	194 563	199 415	209 144	218 176
Autobusy	1 178	1 195	1 161	1 335	1 316	1 187	1 151	1 133
Nákladné autá vr. špeciálnych	17 787	19 733	20 369	22 886	26 088	28 067	29 148	29 874
Spolu	205 960	222 058	226 143	242 742	262 191	270 502	282 966	294 170

d. Cestná nákladná doprava na cestách II. a III. triedy Košického kraja

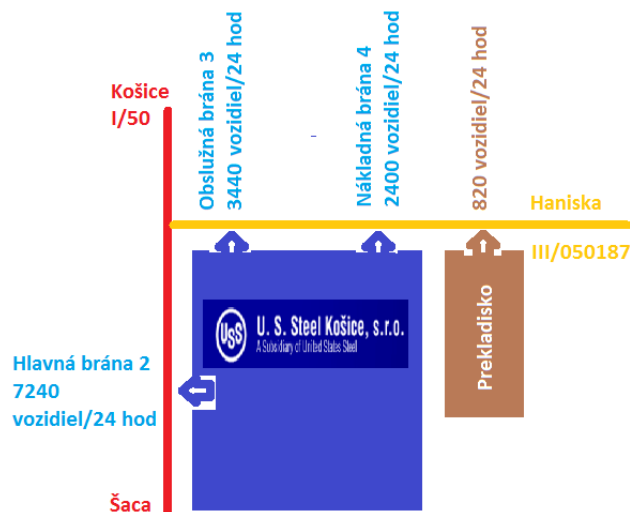
Osobitnou problematikou je cestná nákladná doprava na cestách II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja. Pre ďalší rozvoj regiónu je cestná nákladná doprava nevyhnutná. Očakávame ďalší výrazný nárast intenzít cestnej nákladnej dopravy.

Cestná nákladná doprava má výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, aj na cestnú infraštruktúru. Mnohé cesty II. a III. triedy boli postavené v období po druhej svetovej vojne. Boli navrhované na nižšie intenzity cestnej dopravy a na nižšie hmotnosti nákladných vozidiel. V súčasnosti sú mnohé z nich zastarané s nevyhovujúcou konštrukciou vozoviek a nedostatočnou únosnosťou podlažia.

Maximálne rozmery nákladných vozidiel v súčasnosti dosahujú: 18,75 m, šírka 2,60 m, výška 4,00 m. Maximálne hmotnosti nákladných vozidiel v súčasnosti dosahujú 44 ton. Už v súčasnosti prebieha diskusia o ďalšom zvyšovaní týchto maximálnych hodnôt.

Dopravcovia v snahe maximalizovať efektivitu prepravy tovaru často vyťažujú nákladné automobily na hranice ich zaťažiteľnosti, ba dokonca túto hranicu často prekračujú. Medzinárodné výskumy ukazujú, že už prekročenie povolenej hmotnosti nákladných vozidiel o 10 % spôsobuje nárast poškodenia vozoviek o 30 až 50 %. Vplyvom preťaženia dochádza veľmi rýchlo k zníženiu životnosti vozoviek, čo zvyšuje náklady na ich údržbu, opravy a modernizáciu. Pohyb „preťažených“ vozidiel po cestách II., III. triedy a miestnych komunikáciách má často až fatálne následky. Nezriedka dochádza k odlamovaniu krajníc, vyjazdeniu „koľají“, zosuvom násypov cestných telies, pričom na týchto cestách vznikajú havarijné stavy. Správa ciest KSK vykonáva váženie nákladných vozidiel – meranie nápravových tlakov, na cestách II. a III. triedy, v spolupráci s príslušným okresným dopravným inšpektorátom a Obvodným úradom dopravy. Správne poplatky za zvláštne užívanie ciest II. a III. triedy, v prípade preťaženia vozidla, sú paradoxne príjmom štátneho rozpočtu, nie samosprávneho kraja, ktorý má ako vlastník zvýšené náklady na stavebné úpravy poškodených ciest.

Schéma cestnej dopravy najväčšieho priemyselného areálu na území Košického kraja.



Ťažkú nákladnú dopravu nemožno 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 priemyselných areálov. Pri preprave tovaru, hlavne v jej začiatkoch a konečnom štádiu je nevyhnutné využívať aj cesty II., III. triedy a miestne komunikácie.

Dopravná obsluha územia je nevyhnutná a je potrebné zmodernizovať cestnú infraštruktúru tak, aby nevytvárala obmedzenia pre dopravnú obsluhu územia. Problémom je však obchádzanie mýtného systému zavedeného na cestách I. triedy, rýchlostných cestách a diaľniciach a následný presun tranzitnej dopravy na regionálne cesty II. a III. triedy. Po zavedení elektronického výberu mýta sme zaznamenali výrazný nárast intenzity nákladnej dopravy na niektorých cestách II. a III. triedy Košického kraja, čo má za následok ich enormné zaťaženie.

Výrazný nárast intenzity nákladnej dopravy v intravilánoch obcí a miest negatívne vplýva na životné prostredie obyvateľov. Dochádza k zvyšovaniu hluku, prašnosti, vibrácií a k znižovaniu bezpečnosti cestnej premávky. Evidujeme viaceré podnety od občanov, miestnej samosprávy a regionálnych úradov verejného zdravotníctva na výrazné zníženie kvality životného prostredia v dôsledku vysokej intenzity ťažkej nákladnej dopravy.

Košický samosprávny kraj sa usiluje o:

- prehodnotenie rozsahu cestnej siete na ktorej je zavedený elektronický mýtny systém a zrušenie elektronického výberu mýta na cestách I. triedy, ktoré nie sú súbežné s rýchlostnými cestami a diaľnicami. Výsledkom by mal byť návrat tranzitnej nákladnej dopravy na cesty I. triedy a odľahčenie ciest II. a III. triedy,
- legislatívne zmeny smerujúce k obmedzeniu tranzitnej nákladnej dopravy na cestách II. a III. triedy, so zachovaním dopravnej obsluhy územia.
- presun nákladnej dopravy z ciest na železnicu, čo je v súlade s „Plánom jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje“ (ďalej len Biela kniha Európskej komisie), podľa ktorej by sa malo 30% nákladnej prepravy nad 300 km do roku 2030 realizovať po železnici, ktorá je ekologickejšia s podstatne menším zaťažením životného prostredia. Dôležitým predpokladom pre splnenie tohto cieľa je podpora výstavby siete prekladísk multimodálnej prepravy. Schéma aktuálnej železničnej infraštruktúry je v prílohe č. 5.

e. Nehodovosť na cestách II. a III. triedy

Biela kniha Európskej komisie stanovila ambiciózny cieľ: „Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu. Zabezpečiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch“. Ako je zrejmé z tabuľky č. 9, aj na cestách Košického kraja zaznamenávame trend znižovania nehodovosti.

Tabuľka č. 9 Vývoj nehodovosti na cestách Košického kraja, zdroj www.statistics.sk

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dopravné nehody s usmrtením	64	75	72	70	65	47	40	45
Dopravné nehody s ťažkým zranením	897	808	898	932	997	787	801	682
Usmrtené osoby	75	90	79	76	76	49	42	51
Zranení ťažko	307	269	296	330	309	220	200	201
Zranení ľahko	1 351	1 187	1 333	1 480	1 553	1 153	1 084	904
Hmotné škody v tis. €	15 528	14 894	15 502	16 560	17 716	10 343	8 155	5 478

Medzi kľúčové opatrenia Slovenska v oblasti zvýšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry patria:

- aplikácia dopravno - bezpečnostného auditu a bezpečnostnej inšpekcie,

- vytvorenie podmienok pre bezpečný pohyb zraniteľných účastníkov premávky,
- zvýšenie bezpečnosti železničných priecestí.

Bezpečnosť cestnej premávky patrí medzi priority Košického samosprávneho kraja, čo sa odzrkadľuje aj pri správe a údržbe, plánovaní a modernizácii cestnej infraštruktúry. V záujme zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky je nevyhnutné:

- skvalitňovanie zvislého a vodorovného dopravného značenia a dopravných zariadení,
- aplikáciu dopravných subsystémov – meračov rýchlosti, meračov vlhkosti a teploty,
- budovanie prvkov upokojenia dopravy v sídlach,
- odstraňovanie bodových závad na cestách,
- odstraňovanie pevných prekážok na cestách,
- zvyšovanie priepustnosti a bezpečnosti križovatiek – budovanie okružných križovatiek, rozširovanie o jazdné pruhy pre odbočenie vľavo, zlepšovanie rozhľadových pomerov,

f. Aktuálna legislatíva v oblasti cestnej infraštruktúry

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

Vyhláška 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 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;

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

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;

Zákon 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov;

Zákon č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkoprávnom usporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky a doplnení niektorých zákonov.

Usmernenie MDVRR SR USM 01/2012 Zaťažiteľnosť mostov.

Ciele Košického samosprávneho kraja vo vzťahu k legislatíve v oblasti cestnej infraštruktúry:

- posilnenie financovania samosprávnych krajov, ktoré umožní trvalo udržateľný rozvoj cestnej infraštruktúry vo vlastníctve samosprávnych krajov,
- posilnenie postavenia a kompetencií samosprávnych krajov v oblasti ochrany ciest.

Daň z motorových vozidiel

je jednou z miestnych daní v zmysle 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov. Daň z motorových vozidiel je v súčasnosti príjmom jednotlivých samosprávnych krajov, ktoré určujú sadzby dane všeobecne záväzným nariadením (VZN). Sadzby dane z motorových vozidiel na území Košického kraja určuje VZN 8/2010. Vzhľadom na veľké rozdiely v dĺžkach ciest vo vlastníctve jednotlivých samosprávnych krajov a zároveň veľké rozdiely v počte evidovaných vozidiel na území jednotlivých samosprávnych krajov, dochádza k veľkým rozdielom medzi jednotlivými krajinami, vo výške príjmov z daní z motorových vozidiel. Príjmy z dane z motorových vozidiel pre jednotlivé samosprávne kraje sa pohybovali v roku 2011 v rozmedzí od 6 463 €/km cesty pre Košický samosprávny kraj až po 61 199 €/km cesty pre Bratislavský samosprávny kraj.

Košický samosprávny kraj usiluje o:

- zjednotenie sadzieb dane z motorových vozidiel a rozsahu oslobodení od platenia dane z motorových vozidiel vo všetkých kategóriách, vrátane zvýhodnenia vozidiel EURO 3, 4 a 5 v absolútnej hodnote vo všetkých samosprávnych krajinách,
- oslobodenie od platenia dane z motorových vozidiel všetkých vozidiel v rozsahu poskytovania služieb vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave,
- riešenie dane z motorových vozidiel z úrovne štátu v kontexte ďalších poplatkov a daní, ktoré platia motoristi,
- prehodnotenie spôsobu financovania samosprávnych krajov, ktorý umožní trvalo udržateľný rozvoj krajov.

Cestný zákon

Cestný správny orgán – samosprávne kraje sú síce vlastníckymi cestami, ale nemajú postavenie cestného správneho orgánu. O všetkých zásahoch do ciest, tak rozhodujú obvodné a krajské úrady dopravy resp. ministerstvo, ktoré majú postavenie orgánov štátnej správy pre pozemné komunikácie – cestných správnych orgánov. Jednou z možností je prechod časti kompetencií cestných správnych orgánov, napríklad v oblasti udeľovania povolení na zvláštne užívanie ciest II. a III. triedy zo štátu na samosprávne kraje, ako prenesený výkon štátnej správy. Správne poplatky za zvláštne užívanie ciest vo vlastníctve samosprávnych krajov by mali byť tiež príjmom samosprávnych krajov.

Obmedzenie ťažkej nákladnej dopravy na cestách II. a III. triedy – navrhujeme doplniť do § 8 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, nový odsek 16:

(16) Na ceste II. triedy a III. triedy je zakázaná jazda motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 17 000 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 príjazd na miesto nákladky alebo vykládky nákladu alebo na miesto výkonu činnosti a na odjazd z tohto miesta použiť len nevyhnutné úseky ciest II. a III. triedy.

Podľa platnej legislatívy môžu nákladné automobily využívať cesty II. a III. triedy, okrem 8 úsekov, na ktorých je obmedzená nákladná doprava dopravným značením. Košický samosprávny kraj usiluje o dosiahnutie opačného stavu, kedy bude platiť legislatívny zákaz tranzitu tovaru po cestách II. a III. triedy. Z tohto zákazu bude možné udeliť výnimku v odôvodnených prípadoch. Usilujeme predovšetkým o zákaz tranzitnej nákladnej dopravy po cestách II. a III. triedy, pričom dopravná obsluha územia ostane zachovaná, zákaz sa na ňu nebude vzťahovať. Dopravcovia nebudú obmedzení v podnikaní. Bude potrebné označiť

všetky cesty dopravným značením, táto povinnosť a aj náklady sa rozdelia medzi jednotlivé VUC, ale hlavne SSC a NDS a.s.

Majetkoprávne usporiadanie pozemkov pod cestami – cestný majetok prešiel z vlastníctva štátu do vlastníctva samosprávnych krajov, avšak približne 75 % pozemkov pod cestami bolo majetkoprávne neusporiadaných. V zmysle zákona č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkoprávnom usporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky a doplnení niektorých zákonov, vzniklo Košickému samosprávnemu kraju vecné bremeno k pozemkom, na ktorých sa nachádzajú cesty v jeho vlastníctve. Stále však nie je zo strany štátu vyriešené majetkoprávne usporiadanie pozemkov, ktoré nie sú vo vlastníctve štátu, a na ktorých sa nachádzajú cesty II. a III. triedy. Štát by mal vyčleniť finančné prostriedky na usporiadanie pozemkov pod cestami II. a III. triedy. Cenu za pozemky pod cestami by mal stanoviť štát napríklad vyhláškou s prihliadnutím na verejný a celospoločenský charakter ciest. Problematika majetkoprávneho usporiadania ciest vo vlastníctve samosprávnych krajov by mala byť riešená centrálnie na úrovni Vlády SR.

4. Analýza Správy ciest Košického samosprávneho kraja

a. Základné údaje o správcovi

Názov:	Správa ciest KSK,
Právna forma:	príspevková organizácia Košického samosprávneho kraja
Zriaďovateľ:	Košický samosprávny kraj
IČO:	35555777
DIČ:	2021772544
Sídlo organizácie:	Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
Sídlo prevádzky:	Ostrovského 1, 040 01 Košice
Dátum zriadenia:	01.01. 2004

Košický samosprávny kraj sa stal od 1.1.2004 na území kraja vlastníkom ciest II. a III. triedy. Uzatvorením Dohody o prechode majetku a s ním súvisiacich práv a povinností z vlastníctva štátu v správe Slovenskej správy ciest na Košický samosprávny kraj, prešli od 1.1.2004 do vlastníctva Košického samosprávneho kraja aj veci, ktoré boli k 31.12.2003 v správe Slovenskej správy ciest a ktoré slúžili na činnosť jej vnútorných organizačných jednotiek. Na Košický samosprávny kraj zároveň prešli aj všetky práva a povinnosti vyplývajúce z pracovnoprávných vzťahov a z iných vzťahov, ako aj pohľadávky a záväzky Slovenskej správy ciest.

Na zabezpečenie činností spojených so správou a údržbou ciest II. a III. triedy, Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja na svojom 14. zasadnutí, konanom dňa 13. októbra 2003 v Košiciach, uznesením č. 2003/140, schválilo Konceptiu prechodu správy, údržby, modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest v pôsobnosti Košického samosprávneho kraja a zriadilo rozpočtovú organizáciu Správa ciest Košického samosprávneho kraja (SC KSK). Na základe zmluvy medzi SC KSK a SSC IVSC Košice vykonáva SC KSK údržbu aj na cestách I. triedy v celkovej dĺžke 265,5 km.

S účinnosťou od 1. januára 2011 došlo k zmene spôsobu financovania a právnej formy Správy ciest Košického samosprávneho kraja z rozpočtovej organizácie na príspevkovú organizáciu. Uvedená zmena spôsobu financovania a právnej formy bola schválená

uznesením Zastupiteľstva KSK č. 132/2010 zo dňa 30. augusta 2010. SC KSK vykonáva okrem hlavných činností aj doplnkovú ekonomickú činnosť – služby pre vlastníkov ostatných komunikácií. Ide o servis v oblasti cestného hospodárstva, ktorý predstavuje obchodnú činnosť spoločnosti.

Správa ciest KSK pôsobí na celom území Košického kraja, hlavné sídlo (riadiateľstvo) má v Košiciach a ďalej je organizačne členená na 5 stredísk a 13 dislokovaných cestmajsterstiev:

Stredisko	Michalovce,
cestmajsterstvá	Michalovce, Sobrance, Veľké Kapušany,
Stredisko	Moldava nad Bodvou,
cestmajsterstvá	Moldava nad Bodvou, Čaña, Košický Klečenov (v nájme NDS),
Stredisko	Rožňava,
cestmajsterstvá	Rožňava – západ, Rožňava – východ, Dobšiná, Štítnik (vysunuté pracoviská pre zimnú údržbu),
Stredisko	Spišská Nová Ves,
cestmajsterstvá	Spišská Nová Ves, Hincovce, Mníšek nad Hnilcom,
	Margecany (vysunuté pracovisko pre zimnú údržbu)
Stredisko	Trebišov,
cestmajsterstvá	Trebišov, Sečovce, Kráľovský Chlmec.

Správa ciest KSK má od roku 2008 úspešne zavedený a udržiavaný systém manažérstva kvality. Spoločnosť je držiteľom Certifikátu systému manažérstva kvality ISO 9001:2000.

b. Činnosť Správy ciest KSK je realizovaná v rozsahu definovanom deviatimi skupinami činností

1. Zimná údržba ciest

je súhrn riadiacich (dispečing) a výkonných činností, ktorými je zabezpečovaná zjazdnosť cestných komunikácií v zimnom období, tzn. odstraňovanie závad v zjazdnosti spôsobených zimnými poveternostnými a klimatickými podmienkami, zmierňovanie následkov zimných podmienok.

2. Údržba vozoviek a opravy vozoviek

súhrn prác, ktorými sa udržuujú a opravujú vozovky. Údržbou CK sa odstraňujú alebo zmierňujú nedostatky v zjazdnosti CK. Základnou úlohou údržby je zachovať projektom stanovené parametre a odstránením porúch prinavrátiť vozovke pôvodné funkčné vlastnosti, patria sem aj lokálne opravy a veľkoplošné opravy do hrúbky 30 mm. Údržbou vozovky sa rozumie aj čistenie ciest, t.j. činnosť, ktorou sa z povrchu komunikácie odstraňujú nečistoty, odpady a nežiaduce hmoty.

3. Údržba a oprava dopravného značenia

čistenie a obnova viditeľnosti dopravného značenia, osadzovanie alebo zmeny dopravného značenia na základe dopravno-bezpečnostných opatrení (označenie porúch v zjazdnosti, zmena dopravných pomerov, vyznačenie uzávierky, obchádzky, prípadne prekážok a nebezpečenstva), oprava a údržba z hľadiska zabezpečenia dostatočného rozhľadu vodiča, oprava alebo výmena poškodených častí.

4. Údržba a oprava bezpečnostných zariadení

osadzovanie zvodidiel, prípadne výmena ich častí, výškové a smerové vyrovnanie poškodených zvodidiel; obnova viditeľnosti alebo výmena smerových stĺpikov; osadzovanie,

opravy a údržba dopravných zrkadiel a ostatných dopravných zariadení tak, aby plnili určenú funkciu.

5. Údržba odvodňovacieho príslušenstva a zariadení

čistenie, pravidelné vysekávanie vegetácie; odstránenie zvyškov posypu po zimnej údržbe na odvodňovacích zariadeniach (priekopách, rigoloch, trativodoch, kanalizácii); výškové vyrovnanie vpustov, poklopov a mreží cestných odvodňovacích zariadení, odstránenie všetkých prekážok prietoku vody v priepustoch, stavebná úprava čelných parapetných múrikov, výmena poškodených častí priepustov a pod.

6. Údržba a oprava mostov

súhrn stavebných aj nestavebných prác, ktorými sa mosty udržujú v riadnom technickom stave pre bezpečnú, plynulú premávku za každého počasia a bežných dopravných podmienok.

Nestavebná údržba predstavuje súbor činností, ktorými sa odstraňujú nežiaduce javy, brániace riadnej funkcii mosta, alebo ohrozujúce jeho kvalitu, pričom sa priamo do konštrukcie mosta a jeho príslušenstva nezasahuje. K takýmto činnostiam patrí čistenie všetkého druhu, odstraňovanie nánosov, vegetácie a posypových materiálov, uťahovanie spojov a pod.

Stavebná údržba a oprava predstavuje súbor prác, ktorými sa zabezpečuje riadna funkcia objektu, prevencia voči vzniku porúch a ich odstránenie prípadne zmiernenie, t.j. čistenie a oprava betónových, železobetónových a predpätých prvkov a častí mostov (podpery, krídla, ľadolamy, nosné konštrukcie, rímasy, oporné múry, rigoly, kanály šachty, atď.).

7. Údržba ostatného cestného príslušenstva (parkoviská, odpočívadlá, odstavné plochy, svahy, oporné múry, ...)

údržba odpočívadiel, odstavných, parkovacích plôch a obrátisk; údržba vybavenosti týchto plôch (sociálne zariadenia, zdroje vody, oddychovo-cvičné prvky, lavičky, stoly, plochy pre váhy na meranie nápravových tlakov, plochy na nastavenie svetiel a pod.); likvidáciu buriny, úprava zatrávnených svahov a podobne.

8. Údržba cestnej zelene

kosenie trávnych porastov a starostlivosť o cestnú zeleň, ošetrovanie kríkov a stromov tak, aby najmä v rozhládovom poli smerových oblúkov, križovatiek a v miestach možného prejazdu stredného deliaceho pásu bol dostatočný voľný priestor na potrebnú vzdialenosť rozhládu.

9. Ostatné činnosti – odstraňovanie následkov dopravných nehôd, prehliadky ciest a mostov, práce na predinvestičnej príprave majetku

ide o činnosti zameriavajúce sa na ochranu cestných komunikácií a ich príslušenstva, t.j. hlavné a bežné prehliadky ciest, hlavné a bežné prehliadky mostov; váženie nápravových tlakov, odstraňovanie následkov dopravných nehôd a podobne.

Tabuľka 10 Náklady na 9 skupín činností Správy ciest KSK na cestách II. a III. triedy
Potreba finančných prostriedkov v cenovej úrovni roku 2012

Číslo skupiny	Názov skupiny činností	Potreba finančných prostriedkov na krytie nákladov v €
1	Zimná údržba ciest	3 950 000
2	Údržba a opravy vozoviek pri predpokladanej cykličnosti opráv krytov	10 500 000
	2 a údržba vozoviek - vysprávky	2 436 000
	2 b súvislé opravy ciest s cykličnosťou 20 rokov	8 064 000
3	Dopravné značenie	650 000
4	Bezpečnostné zariadenia	230 000
5	Cestné teleso a odvodnenie	910 000
6	Údržba a bežné opravy mostov	1 950 000
	6 a údržba mostov	250 000
	6 b opravy mostov - 10 mostov ročne	1 700 000
7	Odstavné plochy, parkoviská, oplotenie, múry ...	50 000
8	Údržba cestnej zelene	1 500 000
9	Ostatné činnosti (obhliadky ciest, meranie nápravových tlakov, správa	4 800 000
	9 a obhliadky ciest, meranie nápravových tlakov, správa ciest...	701 000
	9 b poplatky za zrážkové vody - stočné	139 000
	9 c odpisy ciest a cestného príslušenstva	3 960 000
Spolu	Náklady na správu a údržbu ciest bez nákladov na zrážkové vody, bez nákladov na odpisy ciest a cestného príslušenstva, bez nákladov na súvislé opravy ciest a bez nákladov na opravy mostov spolu $1 + 2a + 3 + 4 + 5 + 6a + 7 + 8 + 9a =$	10 677 000
	Poplatky za zrážkové vody - stočné a odpisy ciest a cestného príslušenstva $9b + 9c =$	4 099 000
	Náklady na súvislé opravy ciest pri cykličnosti 20 rokov a náklady na opravy 10 mostov ročne $2b + 6b =$	9 764 000
Spolu:		24 540 000

V prípade, že počítame s cyklickosťou súvislých úprav asfaltových kobercov 20 rokov (v ideálnom prípade by mala byť 12 rokov), je potrebné súvisle upraviť každoročne cca 98 km ciest, čo si vyžaduje finančné prostriedky vo výške cca 8,064 mil. € ročne, na dlhodobé udržanie krytov ciest v dobrom stavebnom stave. Vo vlastníctve KSK je tiež 655 mostov. V minulosti boli opravy týchto mostov značne zanedbané, v dôsledku čoho dochádza k zhoršovaniu ich stavebného stavu. Ročne je potrebné komplexne opraviť minimálne 10 mostov, čo si vyžiada náklady 1,7 mil €. Ďalších približne 10,677 mil. € ročne je potrebných na bežnú činnosť Správy ciest KSK. Posilnenie financovania Košického samosprávneho kraja (daňových príjmov) je nevyhnutné pre trvalo udržateľný rozvoj regionálnej cestnej infraštruktúry.

c. Zvyšovanie efektívnosti činností Správy ciest KSK

Ľudské zdroje

Prijaté opatrenia:

Za účelom zvyšovania efektivity a znižovania nákladov bol zavedený 4 dňový pracovný týždeň s predĺženou pracovnou dobou, zavedením ktorého bolo dosiahnuté efektívnejšie využívanie pracovného času, ako aj personálnych a technických kapacít,

Bol tiež zavedený viacstupňový systém kontroly vykonávaných činností s dôrazom na dodržiavanie technologických postupov, kvality prác, bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov.

Návrh ďalších opatrení:

Je nevyhnutné zvyšovanie kvalifikácie zamestnancov v oblasti technologických postupov, v oblasti využívania nových materiálov a nových technológií s následnou aplikáciou získaných poznatkov v praxi.

Z hľadiska celkovej dĺžky spravovaných ciest a počtu mostov je počet zamestnancov na minimálnej úrovni, kde hlavne v zimnom období, už pri výpadku 2% pracovníkov s prevahou fyzickej práce môže dôjsť k ohrozeniu zabezpečenia výkonov zimnej údržby.

Vozidlá, mechanizmy a mechanizácia

Súčasný stav v oblasti vozidiel, mechanizmov a mechanizácie:

Správa ciest KSK spravuje a udržiava cesty II. a III. triedy technikou, ktorá je v prevažnej miere značne zastaraná a vyžaduje výraznú obnovu a modernizáciu.

Sypače značky LIAZ majú priemerný vek 32 rokov,

sypače zn. Tatra majú priemerný vek 22 rokov,

nakladače majú priemerný vek 21 rokov,

traktory majú priemerný vek 26 rokov.

Len vďaka vynakladaniu veľkého úsilia do údržby staršej techniky najmä vlastnými kapacitami, bola stará a poruchová technika udržiavaná doposiaľ v prevádzkyschopnom stave.

Návrh ďalších opatrení:

V záujme zvýšenia efektívnosti výkonov a zníženia nákladov na opravy poruchovej techniky určenej na výkon údržby ciest je potrebná postupná modernizácia vozového a strojového parku obstaraním novej techniky. Pri výkone celoročnej údržby ciest absentujú predovšetkým špeciálne posýpacie vozidlá (v lete vyklápač, v zime sypač) a univerzálne nakladače (s prednou lyžicou na nakladanie a zadnou lyžicou na podkop), ako aj malé prevádzkové vozidlá.

V rámci prvej tranže (časti) úveru EIB pod názvom Mechanizácia pre správu ciest KSK, bolo zakúpených 10 nových sypačov, po dva kusy na každé Stredisko správy a údržby. Zároveň bola obstaraná drobná mechanizácia na údržbu ciest a prenosné váhy na váženie nákladných vozidiel. V roku 2011 bolo v rámci projektu financovaného EÚ obstaraných 10 nových samozberných zametačov a 10 nových kropníc. Tieto vozidlá pomohli zvýšiť efektivitu výkonov údržby ciest a nepochybne prispeli aj k zlepšeniu životného prostredia obyvateľov kraja. V podobných projektoch je potrebné pokračovať kombináciou zdrojov EÚ a súkromného sektora.

Hospodárenie so zásobami

Prijaté opatrenia:

V oblasti logistiky v rámci Správy ciest KSK je zavedený systém detailnej operatívnej evidencie spotreby stavebných materiálov, ako aj materiálov bežnej spotreby, ktorý zároveň slúži ako kontrolný a vyhodnocovací nástroj celkovej materiálovej spotreby.

Zníženie spotreby PHM na súčasnú úroveň dosiahla Správa ciest KSK postupnými organizačnými a technickými opatreniami ako napríklad zavedenie denného tankovania, zníženie hodnôt noriem spotreby, montážou GPS jednotiek (zatiaľ len vo vozidlách strediska Michalovce).

K stratám v hospodárení s cestným materiálom dochádza najmä cudzím zavinením, a to krádežami dopravných značiek a poškodzovaním dopravných zariadení.

Nedostatkom pri hospodárení so zásobami sypkého charakteru je absencia možnosti kontroly skladových pohybov pomocou certifikovaných a ciachovaných váh.

Proces objednávanía tovarov, služieb a prác v rámci Správy ciest KSK sa realizuje prostredníctvom centrálného informačného systému, kde je komplexne evidovaný celý postup objednávanía, počnúc kontrolným listom, internou žiadosťou, vystavenou objednávkou až po samotnú prijatú faktúru od dodávateľa. To znamená, že v každom časovom okamihu je možné centrálné sledovať a vyhodnocovať celý logistický proces. Prípadné zistené nedostatky v procese objednávanía je teda možné okamžite efektívne korigovať

Návrh ďalších opatrení:

Vybaviť celý vozový park GPS systémom s možnosťou sledovania spotreby PHM a činnosti jednotlivých vozidiel.

Zabezpečenie váženia sypkých materiálov na vstupe aj na výstupe pomocou certifikovaných a ciachovaných váh.

Udržať dôsledné monitorovanie spotreby materiálových zásob vo vzťahu k jednotlivým činnostiam a vybudovať kamerový kontrolný systém.

Strediská správy a údržby

Súčasný stav:

Geografické rozmiestnenie cestmajsterstiev je vo väčšine prípadov prispôsobené rozmiestneniu nehnuteľností KSK. V prenajatých priestoroch sídli riaditeľstvo SC KSK ako aj cestmajsterstvá Hincovce a Mníšek nad Hnilcom. Vzhľadom na členenie udržiavanej cestnej siete a v zimnom období aj s ohľadom na časovú dostupnosť exponovaných úsekov sú v súčasnosti cestmajsterstvá Čaňa a Hincovce umiestnené excentricky.

Správa ciest KSK analyzuje geografické rozmiestnenie a počet cestmajsterstiev zo zreteľom na optimalizáciu výkonov zimnej služby s prihliadnutím na časový a vzdialenostný aspekt. Najviac excentricky umiestnené stredisko správy a údržby vo vzťahu k pridelenému obvodu je stredisko Moldava nad Bodvou. K zvýšeniu efektivity výkonu správy a údržby ciest by prispelo zriadenie cestmajsterského obvodu pre severovýchod okresu Košice – okolie, v okolí obce Bidovce. Cestmajsterstvo Košický Klečenov slúži pre potreby NDS a.s, ktorá v tomto obvode zabezpečuje zimnú údržbu.

Základným technickým vybavením všetkých cestmajsterstiev za účelom vykonávania zimnej údržby ciest sú posýpacie vozidlá a nakladače v počte prispôsobenom dĺžke v zime udržiavaných ciest. Okrem tejto techniky každé cestmajsterstvo disponuje referentským vozidlom slúžiacim na prepravu zamestnancov v rámci cestnej siete. Pre letnú údržbu disponuje každé cestmajsterstvo kosačkou trávnatých porastov a pre výkon vysprávok výtlkov teplou obaľovanou zmesou nadstavbou pre prepravu obaľovanej zmesi. Okrem už

uvedenej techniky majú strediská Trebišov a Rožňava zverené aj univerzálne dokončovacie stroje (UDS) po jednom kuse.

Časť administratívnych a sociálnych priestorov stredísk Michalovce, Trebišov, Rožňava a Spišská Nová Ves sú v súčasnosti nevyužívané v dôsledku radikálneho zníženia počtu zamestnancov týchto stredísk v porovnaní so stavom v období výstavby uvedených priestorov. Správa ciest KSK ponúkla nevyužívané priestory na prenájom no zatiaľ bez odozvy. Nevyužitou a nepotrebnou pre predmet činnosti Správy ciest KSK je ucelená nehnuteľnosť na Malom Vrchu v správe strediska Rožňava. Z dôvodu zamedzenia znehodnoteniu a devastácie tejto nehnuteľnosti Správa ciest KSK zabezpečuje stráženie objektu prostredníctvom služby SBS. V nevyhovujúcich a stiesnených podmienkach sídli stredisko Moldava nad Bodvou, na stredisku absentujú priestory opravárenskej dielne. Sklad chemického posypového materiálu je nevyhovujúci. Chýbajú prístrešky pre odstavenie techniky. Pre lepšie zásobovanie stredísk posypovou soľou je potrebné vo vybraných cestmajsterstvách tiež vybudovať a rozšíriť kryté haly pre uskladnenie posypovej soli

Zrealizované stavby na strediskách a cestmajsterstvách v období 2008-2011:

- rekonštrukcia sociálnych zariadení Kráľovský Chlmec,
- rekonštrukcia sociálnych zariadení administratívna budova Spišská Nová Ves,
- oprava strechy na administratívnej budove v Michalovciach,
- oprava strechy dielne v Sobranciach,
- rekonštrukcia administratívnej budovy v Moldave nad Bodvou,
- oprava strechy dielne v Spišskej Novej Vsi,
- oprava strechy dielne v Trebišove,
- oprava strechy na administratívnej budove Kráľovský Chlmec,
- oprava podlahy dielne v Trebišove,
- inštalácia spätnej klapky do kanalizácie, ochrana pred zaplavením administratívnej budovy v Trebišove.

Potreba výstavby a modernizácie prevádzkových priestorov stredísk:

- výstavba vrátnice pri vchode do areálu v Moldave nad Bodvou,
- rekonštrukcia dielní v Moldave nad Bodvou,
- výstavba prístreškov pre techniku v Moldave nad Bodvou a Čani,
- spevnenie plochy areálu v Moldave nad Bodvou a Čani,
- vybudovanie skladových priestorov pre nebezpečný odpad v Čani,
- stavebná úprava skladu nebezpečného odpadu v Moldave nad Bodvou,
- oprava strechy a opláštenia haly na chemický materiál a sklad sezónnej techniky v Moldave nad Bodvou,
- výstavba skladových priestorov pre chemický posypový materiál v Moldave nad Bodvou,
- výstavba skladových priestorov pre chemický posypový materiál Rožňava (Dobšiná),
- oprava strechy Rožňava (Štítnik),
- rekonštrukcia strechy administratívnej budovy na cestmajsterstve Veľké Kapušany,
- oprava strechy a zvodov administratívnej budovy v Trebišove,
- odizolovanie základov administratívnej budovy v Spišská Nová Ves,
- rekonštrukcia sociálnych zariadení administratívnej budovy Spišská Nová Ves v suteréne.

Znižovanie energetickej náročnosti budov

Zrealizované úpravy v období 2008-2011 zamerané na znižovanie energetickej náročnosti:

- rekonštrukcia plynovej kotolne administratívnej budovy v Rožňave,
- rekonštrukcia plynovej kotolne dielni Trebišov,
- rekonštrukcia plynovej kotolne garáží Trebišov,
- rekonštrukcia plynovej kotolne v Kráľovskom Chlmci,
- rekonštrukcia plynovej kotolne a systému vykurovania v Moldave nad Bodvou,
- výmena okien na poschodí administratívnej budovy Spišská Nová Ves,
- výmena okien dielni Trebišov,
- výmena okien a vchodových dverí vo Veľkých Kapušanoch
- výmena regulačných ventilov radiátorov administratívnej budovy Spišská Nová Ves.

Potreby modernizácie administratívnych a prevádzkových priestorov:

- prestavba skladov a garáží na zateplené garáže vrátane vykurovania na stredisku Michalovce,
- obstaranie a inštalácia kotla na ohrev teplej vody Spišská Nová Ves,
- výmena okien na prízemí administratívnej budovy Spišská Nová Ves,
- výmena okien administratívnej budovy Trebišov,
- zateplenie administratívnej budovy Trebišov,
- rekonštrukcia vykurovania administratívnej budovy Trebišov
- zateplenie dielne a riešenie kúrenia v Moldave nad Bodvou,
- zateplenie administratívnej budovy v Moldave nad Bodvou,
- zateplenie administratívnej budovy v Čani,
- automatická regulácia ústredného kúrenia administratívnej budovy v Rožňave,
- náhrada akumulčných pecí v dielni v Rožňave.

Dopravná logistika

V rámci dopravnej logistiky v štruktúre Správy ciest KSK chýba centrálna dopravno-logistické pracovisko so sídlom v blízkosti mesta Košice, ktoré by malo za úlohu zabezpečovať intenzívnejšie využívanie súčasnej aj budúcej špecializovanej techniky, napr. stroj na vodorovné dopravné značenie, UDS, zrezávač krajníc, cestná fréza a podobne.

V záujme približovania riadiacich štruktúr k výkonným zložkám by špecializovaná dopravná centrála mohla byť zároveň aj sídlom riaditeľstva Správy ciest KSK.

5. Aktualizácia „Plánu prípravy a výstavby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja“

Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja dňa 22.augusta.2005, uznesením č. 2005/508 schválilo strategický materiál v oblasti cestnej infraštruktúry, s názvom Plán prípravy a výstavby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.

Súčasťou schváleného materiálu bol zoznam plánovaných stavieb. Podkladom pre spracovanie zoznamu boli podnety, informácie a požiadavky na rozvoj cestnej siete spracované odborom dopravy v súčinnosti so Správou ciest KSK. Zoznam stavieb bol následne spracovaný s odborom regionálneho rozvoja a územného plánovania Úradu KSK a súčasne bol prerokovaný s dotknutými orgánmi miestnej samosprávy a ďalšími subjektmi.

Tabuľka č. 11 Stavby zo zoznamu plánovaných stavieb v rámci „Plánu prípravy a výstavby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja“, realizované v období 2005 – 2013.

Číslo stavby	Číslo cesty / mosta	Názov stavby	Dĺžka úseku (km)
5.	III/050229	Michalovce I/50 a III/050229 okružná križovatka (Lastomírska)	0,345
6.	II/566	Tibava II/566 a I/50 rekonštrukcia križovatky	0,624
11.	III/050197	Košické Olšany - Byster - rekonštrukcia cesty a zaradenie do cestnej siete	3,500
22.	III/050150	Gemerská Hôrka - rekonštrukcia cesty	2,000
25.	II/526	Rožňava - okružné križovatky	1,000
26.	18186/006	Kluknava - výstavba mosta č. 18186/006	0,050
27.	546/023	Prakovce - výstavba mosta č. 546/023	0,050
31.	II/535	Mlynky - Knola - rekonštrukcia cesty č. II/535 *	4,587
35.	549/002	Smolnícka Huta - výstavba mosta č. 549/002	0,050
46.	III/55327	Streda nad Bodrogom - okružná križovatka	0,400
47.	II/552, I/79	Komárov - okružná križovatka	0,500

* stavba bude zrealizovaná v rámci projektu Cesty KSK 10 v roku 2013

Doterajšie skúsenosti s prípravou a realizáciou stavieb preukázali vysokú náročnosť prípravy a realizácie preložiek ciest a novej výstavby ciest, predovšetkým z pohľadu majetkoprávného vysporiadania pozemkov a tiež z pohľadu potreby realizácie preložiek inžinierskych sietí. Naopak ako efektívne sa ukázali stavby zamerané na modernizáciu existujúcej cestnej siete, zamerané na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, modernizáciu križovatiek, modernizáciu mostov a podobne.

V bode 8 je spracovaný nový zásobník projektov v súlade s dopravnou politikou EÚ podľa Bielej knihy Európskej komisie.

Strategická - návrhová časť

6. SWOT analýza

<i>Silné stránky</i>	<i>Možnosti pre využitie predností</i>
<i>Relatívne vysoká hustota cestnej siete regionálneho charakteru (ciest II. a III. triedy).</i>	<i>Možnosť zlepšenia kvality cestnej siete a teda aj k zlepšeniu kvality mobility pracovnej sily a tovarov.</i>
<i>Zabezpečenie relatívne pravidelného a stabilného financovania správy a údržby jestvujúcej cestnej siete.</i>	<i>Motivácia na kontinuálnom udržiavaní zjazdnosti a priepustnosti cestnej siete kraja.</i>
<i>Postupné znižovanie počtu dopravných nehôd, počtu usmrtených a zranených, ako aj škôd na majetku.</i>	<i>Možnosť nadviazania na doterajší relatívne priaznivý vývoj a zameranie sa na ďalšie zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky v súlade s dopravnou politikou EÚ.</i>
<i>Slabé stránky</i>	<i>Možnosti pre odstránenie nedostatkov</i>
<i>Nedobudovaná sieť diaľnic a rýchlostných ciest prispieva k zvyšovaniu dopravného zaťaženia regionálnych ciest a brzdí prílev investícií do kraja. V okresoch Gelnica a Spišská Nová Ves dokonca nie sú ani žiadne cesty I. triedy a intenzita dopravy na cestách II. triedy dosahuje 15 000 vozidiel za 24 hodín.</i>	<i>Presadzovanie maximálneho urýchlenia prípravy a výstavby nadradenej cestnej aj železničnej infraštruktúry.</i>
<i>Nedostatočné napojenie územia na nadradenú cestnú infraštruktúru, nedobudované diaľničné privádzače.</i>	<i>Sústredenie zdrojov na zlepšenie napojenia regionálnej cestnej infraštruktúry na nadradenú cestnú infraštruktúru.</i>
<i>Časté prekračovanie maximálnej povolenej rýchlosti v intravilánoch miest a obcí- najčastejšia príčina dopravných nehôd.</i>	<i>Budovanie prvkov upokojuvania dopravy a dopravných subsystémov na cestách II. a III. triedy.</i>
<i>Nízka efektivita výkonu bežnej a zimnej údržby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov Správy ciest KSK. - Modernizácia vozidlového parku a mechanizácie. - Modernizácia stredísk a znižovanie energetickej náročnosti budov. - Rozšírenie využitia informačných technológií pri riadení a výkone správy a údržby ciest.
<i>Príležitosti</i>	<i>Možnosti pre využitie príležitostí</i>
<i>Zlepšenie životného prostredia a kvality života pre obyvateľov v lokalitách s exponovanou cestnou dopravou pri cestách II. a III. triedy v prejazdných úsekoch miest a obcí</i>	<i>Plánovanie a výstavba obchvatov miest a obcí,</i>

<i>Zlepšenie komfortu života obyvateľov žijúcich v lokalitách s nadmernou hlukovou záťažou z dopravy po cestách II. a III. triedy</i>	<i>Pravidelný monitoring hlukových záťaží v exponovaných lokalitách, plánovanie a realizácia protihlukových opatrení.</i>
Ohrozenia	Možnosti pre elimináciu hrozieb
<i>Vysoká intenzita cestnej, najmä nákladnej dopravy na cestách II. a III. triedy spôsobuje nadmerné poškodzovanie regionálnej cestnej infraštruktúra zhoršenie kvality životného prostredia – hluk, prašnosť, otrasy a ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky .</i>	<i>Prioritné sústredenie zdrojov na zosilnenie, rozšírenie a modernizáciu ciest, ktoré slúžia na dopravnú obsluhu územia (v priemyselných oblastiach, v blízkosti kameňolomov, terminálov intermodálnej dopravy a podobne). Presadzovanie obmedzenia tranzitnej cestnej nákladnej dopravy na regionálnych cestách a jej nasmerovanie na nadradenú infraštruktúru.</i>
<i>Trasovanie niektorých úsekov ciest II. a III. triedy v územiach s aktívnymi zosuvmi a svahovými deformáciami, ako aj v záplavových územiach ohrozených povodňami.</i>	<i>Sústredenie zdrojov na stabilizáciu nestabilných svahov a cestných telies a na budovanie účinných odvodnení ciest.</i>
<i>Nedostatočný prietok Q_{100} u mostov nad vodnými tokmi a nedostatočná zaťažiteľnosť mostov, môže ohroziť plynulú dopravnú obsluhu územia nákladnou dopravou.</i>	<i>Sústredenie zdrojov na modernizáciu mostov.</i>

7. Návrh cieľov príslušnej oblasti

Návrh jednotlivých cieľov vychádza z identifikovaných oblastí vyžadujúcich si intervenčný zásah.

- Strategický cieľ 1:** **Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a zlepšovanie životného prostredia obyvateľov sídel zaťažených cestnou dopravou.** Tento strategický cieľ je v súlade s cieľom stanoveným v Bielej knihe Európskej komisie: *„Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu a zároveň zabezpečiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch.*
- Špecifický cieľ 1.1:** Skvalitňovanie zvislého a vodorovného dopravného značenia a dopravných zariadení, využívanie dopravných subsystémov – meračov rýchlosti, meračov vlhkosti a teploty
- Špecifický cieľ 1.2:** Budovanie prvkov upokojenia dopravy v sídlach, vytváranie podmienok pre bezpečný pohyb zraniteľných účastníkov premávky, predovšetkým chodcov a cyklistov. Odstraňovanie bodových závad a pevných prekážok na cestách. Znižovanie zaťaženia životného prostredia hlukom, otrasmi a prašnosťou.
- Špecifický cieľ 1.3:** Zvyšovanie priepustnosti a bezpečnosti križovatiek – budovanie okružných križovatiek, rozširovanie o jazdné pruhy pre odbočenie vľavo, zlepšovanie rozhľadových pomerov v križovatkách.
- Špecifický cieľ 1.4:** Zlepšenie environmentálnych aspektov života obyvateľovo miest a obcí prostredníctvom budovania obchvatov sídiel a zvyšovaním plynulosti dopravy, znižovaním nehodovosti
- Strategický cieľ 2:** **Rozvoj cestných regionálnych a nadregionálnych prepojení v Košickom kraji.**
- Špecifický cieľ 2.1:** Modernizácia, skapacitnenie a zosilnenie ciest II. triedy a ciest III. triedy zaťažených nákladnou dopravou.
- Špecifický cieľ 2.2:** Zlepšovanie dopravného napojenia sídel, priemyselných zón, prekladísk intermodálnej prepravy a terminálov integrovanej osobnej prepravy na nadradenú dopravnú infraštruktúru. Zvyšovanie mobility pracovnej sily - dochádzky do zamestnania (pólov rastu a pólov rozvoja). Podľa materiálu Výboru regiónov z 5.3.2012 Návrh stanoviska komisie pre politiku územnej súdržnosti „Revízia legislatívneho rámca TEN-T“ (č. mat. COTER-V-023) bod 16. „Výbor regiónov podporuje zásadu,

podľa ktorej sa má sieť stať „obehovým systémom“ jednotného trhu umožňujúcim neobmedzený presun osôb a tovaru v celej Únii s cieľom dosiahnuť, aby sa v roku 2050 veľká väčšina podnikov a občanov nachádzala najviac 30 min. cesty od komplexnej siete,“.

- Špecifický cieľ 2.3:** Modernizácia mostov – zvyšovanie zaťažiteľnosti mostov, zvyšovanie prietoku u mostov nad vodnými tokmi na storočnú vodu Q_{100} .
- Špecifický cieľ 2.4:** Stabilizácia ciest v nestabilných zosuvných územiach a v úsekoch ohrozených povodňami. Úprava a zvyšovanie kapacity odvodňovacích systémov.
- Špecifický cieľ 2.5:** Projekčná príprava stavieb – spracovanie štúdií, dokumentácií pre územné rozhodnutie, stavebné povolenie a realizáciu stavieb.
- Strategický cieľ 3:** **Zvyšovanie efektivity výkonu bežnej a zimnej údržby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.**
- Špecifický cieľ 3.1:** Zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov Správy ciest KSK.
- Špecifický cieľ 3.2:** Modernizácia vozidlového parku a mechanizácie.
- Špecifický cieľ 3.3:** Modernizácia stredísk a znižovanie energetickej náročnosti budov.
- Špecifický cieľ 3.4:** Rozšírenie využitia informačných technológií pri riadení a výkone správy a údržby ciest.

8. Zásobník projektov

Na základe výsledkov analýzy územia, analýzy cestnej infraštruktúry, analýzy výkonu správy a údržby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja, SWOT analýzy, v súlade s návrhom strategických a špecifických cieľov je spracovaný aktuálny **zásobník projektov**:

1. BECEP 1 – modernizácia dopravného značenia a dopravných zariadení, použitie dopravných subsystémov na cestách Košického samosprávneho kraja.
2. BECEP 2 – Budovanie prvkov upokojenia dopravy v intravilánoch sídel a vytváranie podmienok pre bezpečný pohyb zraniteľných účastníkov cestnej premávky na cestách Košického samosprávneho kraja.
3. BECEP 3 – Odstraňovanie bodových závad a pevných prekážok na cestách Košického samosprávneho kraja.
4. BECEP 4 – Zvyšovanie priepustnosti a bezpečnosti križovatiek na cestách Košického samosprávneho kraja.
5. ENVIRO 1 – Znižovanie zaťaženia životného prostredia obyvateľov Košického samosprávneho kraja hlukom, otrasmi a prašnosťou.
6. ENVIRO 2 – Budovanie obchvatov sídel Košického samosprávneho kraja - zlepšenie environmentálnych aspektov života obyvateľov.
7. ENVIRO 3 – Stabilizácia cestných telies v zosuvných územiach.
8. ENVIRO 4 – Úprava a zvyšovanie kapacity odvodňovacích systémov – ochrana pred povodňami.
9. ZOSILNENIE VOZOVIEK na cestách Košického samosprávneho kraja s vysokým dopravným zaťažením.
10. MOSTY 1 – Zlepšenie stavebného stavu mostov na cestách Košického samosprávneho kraja.
11. MOSTY 2 – Zvyšovanie zaťažiteľnosti mostov na cestách Košického samosprávneho kraja.
12. MOSTY 3 – Ochrana pred povodňami - zvyšovanie prietoku mostov nad vodnými tokmi na cestách Košického samosprávneho kraja.
13. PROJEKTOVÁ PRÍPRAVA stavieb na cestách Košického samosprávneho kraja.
14. SPRÁVA CIEST 1 – Modernizácia vozidiel a mechanizácie Správy ciest KSK.

15. SPRÁVA CIEST 2 – Modernizácia a zvýšenie energetickej efektívnosti stredísk Správy ciest KSK.
16. SPRÁVA CIEST 3 – Elektronické systémy riadenia a výkonu údržby ciest Košického samosprávneho kraja.

9. Záver

Pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja regionálnej cestnej infraštruktúry (pravidelnej údržby a opráv ciest a mostov), je dôležité posilnenie financovania samosprávnych krajov (spravodlivejšie prerozdelenie daňových príjmov) zo strany štátu.

Strategické ciele si však vyžadujú využitie viaczdrojového financovania s použitím eurofondov. Dôležité bude správne nastavenie hodnotiacich kritérií (napríklad benchmark a pod.), vzhľadom na charakter strategických a špecifických cieľov.

Regionálne cesty II. a III. triedy predstavujú až 77,87 % celej cestnej siete na území Slovenska. Pre úspešné splnenie cieľov Európskej dopravnej politiky do roku 2020 a do roku 2050, ako napríklad zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, zlepšovanie životného prostredia obyvateľov sídel zaťažených cestnou dopravou, znižovanie energetickej náročnosti a rozvoj cestných regionálnych a nadregionálnych prepojení, je nevyhnutná podpora plnenia cieľov Európskej dopravnej politiky práve na cestách II. a III. triedy.

Košice 15.05.2013

Spracoval: Ing. Peter Restei