



Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy



OBSAH

Zoznam príloh.....	4
Zoznam obrázkov	5
Zoznam tabuliek	7
Zoznam skratiek a pojmov.....	9
Úvod	11
1.1 Účel a cieľ dokumentu.....	11
1.2 Nadväznosť na strategické dokumenty	12
2 Sieť cestných komunikácií zabezpečujúcich dopravnú obsluhu na úrovni regiónov Slovenska	13
3 Všeobecná časť – charakteristika samosprávnych krajov	15
3.1 Banskobystrický samosprávny kraj.....	15
3.2 Bratislavský samosprávny kraj.....	17
3.3 Hlavné mesto SR Bratislava	19
3.4 Košický samosprávny kraj.....	21
3.5 Mesto Košice	22
3.6 Nitriansky samosprávny kraj	23
3.7 Prešovský samosprávny kraj.....	26
3.8 Trenčiansky samosprávny kraj	28
3.9 Trnavský samosprávny kraj	30
3.10 Žilinský samosprávny kraj.....	31
4 Analytická časť – súčasný stav dopravnej infraštruktúry na regionálnej úrovni	34
4.1 Dopravno-hospodársky význam ciest.....	36
4.1.1 Banskobystrický samosprávny kraj	36
4.1.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava	42
4.1.3 Košický samosprávny kraj a mesto Košice.....	48
4.1.4 Nitriansky samosprávny kraj.....	53
4.1.5 Prešovský samosprávny kraj.....	60
4.1.6 Trenčiansky samosprávny kraj	66
4.1.7 Trnavský samosprávny kraj.....	70
4.1.8 Žilinský samosprávny kraj	75
4.2 Kapacita ciest.....	83
4.2.1 Banskobystrický samosprávny kraj	85
4.2.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava	86
4.2.3 Košický samosprávny kraj a Mesto Košice.....	88
4.2.4 Nitriansky samosprávny kraj.....	89
4.2.5 Prešovský samosprávny kraj.....	90
4.2.6 Trenčiansky samosprávny kraj	91

4.2.7	Trnavský samosprávny kraj.....	92
4.2.8	Žilinský samosprávny kraj	93
4.3	Stavebno-technický stav.....	95
4.3.1	Banskobystrický samosprávny kraj	99
4.3.2	Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava	102
4.3.3	Košický samosprávny kraj a mesto Košice.....	106
4.3.4	Nitriansky samosprávny kraj.....	109
4.3.5	Prešovský samosprávny kraj.....	112
4.3.6	Trenčiansky samosprávny kraj	115
4.3.7	Trnavský samosprávny kraj.....	118
4.3.8	Žilinský samosprávny kraj	120
4.4	Bezpečnosť	124
4.4.1	Banskobystrický samosprávny kraj	127
4.4.2	Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava	128
4.4.3	Košický samosprávny kraj a mesto Košice.....	129
4.4.4	Nitriansky samosprávny kraj.....	130
4.4.5	Prešovský samosprávny kraj.....	131
4.4.6	Trenčiansky samosprávny kraj	132
4.4.7	Trnavský samosprávny kraj.....	133
4.4.8	Žilinský samosprávny kraj	135
4.5	Identifikácia hlavných problémov cestnej infraštruktúry v regiónoch.....	136
5	Vízie a strategické ciele rozvoja cestnej dopravy	139
5.1	Výstavba	139
5.2	Rekonštrukcia	143
5.3	Údržba a oprava	152
6	Identifikácia projektov na dosiahnutie cieľov	156
7	Finančný plán implementácie stratégie rozvoja ciest na regionálnej úrovni.....	158
7.1	Finančné potreby pre obdobie 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023).....	158
7.1.1	Finančné potreby výstavby cestnej infraštruktúry na úrovni ciest II. a III. triedy.....	158
7.1.2	Finančné potreby modernizácie a rekonštrukcie cestnej infraštruktúry na úrovni ciest II. a III. triedy ..	159
7.1.3	Finančné potreby údržby a opráv cestnej infraštruktúry	159
7.2	Finančné zabezpečenie modernizácie, výstavby a rekonštrukcie komunikácií II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023).....	161
7.3	Finančné zabezpečenie potrieb údržby a opráv komunikácií II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023).....	161
7.4	Návrh využitia finančných zdrojov vo vzťahu k potrebám/projektom.....	161

Zoznam príloh

Príloha 1: Zoznam kľúčových projektov (dostupné v elektronickej forme)



Zoznam obrázkov

obr. č.1	Multimodálne koridory TEN-T a koridory doplnkovej siete TEN-T.....	35
obr. č.2	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v BBSK.....	37
obr. č.3	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v BSK.....	43
obr. č.4	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v KSK.....	49
obr. č.5	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v NSK.....	54
obr. č.6	Zaťaženie úsekov cestnej siete v NSK na základe dochádzky za prácou	56
obr. č.7	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v PSK.....	61
obr. č.8	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v TSK.....	66
obr. č.9	Regionálne spádové centrá TSK.....	67
obr. č.10	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v TTSK.....	71
obr. č.11	Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v ŽSK.....	77
obr. č.12	Vývoj priemerných denných intenzít na cestách II. triedy v rokoch 2000 až 2010 a ich prognóza do roku 2020 v jednotlivých VÚC	84
obr. č.13	Vývoj priemerných denných intenzít na cestách III. triedy v rokoch 2000 až 2010 a ich prognóza do roku 2020 v jednotlivých VÚC	85
obr. č.14	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v BBSK.....	86
obr. č.15	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v BSK.....	88
obr. č.16	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v KSK.....	89
obr. č.17	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v NSK	90
obr. č.18	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v PSK.....	91
obr. č.19	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v TSK.....	92
obr. č.20	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v TTSK	93
obr. č.21	Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v ŽSK	94
obr. č.22	Stav ciest II. triedy v SR v roku 2012.....	96
obr. č.23	Stav ciest III. triedy v SR v roku 2012.....	96
obr. č.24	Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. triedy v SR v roku 2013.....	97
obr. č.25	Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách III. triedy v SR v roku 2013.....	98
obr. č.26	Vývoj počtu MO na cestách II. a III. triedy v SR v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave.....	99
obr. č.27	Stav ciest II. triedy v BBSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	100

obr. č.28	Stav ciest III. triedy v BBSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	101
obr. č.29	Stav mostných objektov v BBSK na cestách II. triedy [počet]	101
obr. č.30	Stav mostných objektov v BBSK na cestách III. triedy [počet]	102
obr. č.31	Stav ciest II. triedy v BSK a meste Bratislava na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	103
obr. č.32	Stav ciest III. triedy v BSK a meste Bratislava na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	104
obr. č.33	Stav mostných objektov v BSK na cestách II. triedy [počet].....	105
obr. č.34	Stav mostných objektov v BSK na cestách III. triedy [počet].....	105
obr. č.35	Stav ciest II. triedy v KSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	106
obr. č.36	Stav ciest III. triedy v KSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	107
obr. č.37	Stav mostných objektov v KSK na cestách II. triedy [počet].....	108
obr. č.38	Stav mostných objektov v KSK na cestách III. triedy [počet].....	108
obr. č.39	Stav ciest II. triedy v NSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	109
obr. č.40	Stav ciest III. triedy v NSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	110
obr. č.41	Stav mostných objektov v NSK na cestách II. triedy [počet]	111
obr. č.42	Stav mostných objektov v NSK na cestách III. triedy [počet]	111
obr. č.43	Stav ciest II. triedy v PSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	112
obr. č.44	Stav ciest III. triedy v PSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	113
obr. č.45	Stav mostných objektov v PSK na cestách II. triedy [počet].....	114
obr. č.46	Stav mostných objektov v PSK na cestách III. triedy [počet].....	114
obr. č.47	Stav ciest II. triedy v TSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	115
obr. č.48	Stav ciest III. triedy v TSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom.....	116
obr. č.49	Stav mostných objektov v TSK na cestách II. triedy [počet].....	117
obr. č.50	Stav mostných objektov v TSK na cestách III. triedy [počet].....	117
obr. č.51	Stav ciest II. triedy v TTSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	118
obr. č.52	Stav ciest III. triedy v TTSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	119
obr. č.53	Stav mostných objektov v TTSK na cestách II. triedy [počet]	119
obr. č.54	Stav mostných objektov v TTSK na cestách III. triedy [počet].....	120
obr. č.55	Stav ciest II. triedy v ŽSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	120
obr. č.56	Stav ciest III. triedy v ŽSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom	121
obr. č.57	Stav mostných objektov v ŽSK na cestách II. triedy [počet]	122
obr. č.58	Stav mostných objektov v ŽSK na cestách III. triedy [počet].....	122
obr. č.59	Počet dopravných nehôd na cestách II. triedy podľa krajov v rokoch 2010-2012	125
obr. č.60	Počet dopravných nehôd na cestách III. triedy podľa krajov v rokoch 2010-2012	125
obr. č.61	Priemerná hustota DN na prevádzkovej sieti ciest II. triedy v rokoch 2010-2012	126
obr. č.62	Priemerná hustota DN na prevádzkovej sieti ciest III. triedy v rokoch 2010-2012	126

Zoznam tabuliek

tab. č.1	Vývoj dĺžky cestnej infraštruktúry na úrovni regiónov SR v období 2000-2013.....	13
tab. č.2	Vybrané ukazovatele BBSK.....	16
tab. č.3	Vybrané ukazovatele BSK (vrátane Hlavného mesta Bratislava)	18
tab. č.4	Vybrané ukazovatele Hlavného mesta Bratislava	20
tab. č.5	Vývoj dopravného zaťaženia mostov cez Dunaj v Bratislave (bez mosta Apollo)	20
tab. č.6	Vybrané ukazovatele KSK vrátane mesta Košice.....	21
tab. č.7	Vybrané ukazovatele Mesto Košice.....	23
tab. č.8	Vybrané ukazovatele NSK.....	25
tab. č.9	Vybrané ukazovatele PSK	27
tab. č.10	Vybrané ukazovatele TSK	28
tab. č.11	Vybrané ukazovatele TTSK	30
tab. č.12	Vybrané ukazovatele ŽSK	32
tab. č.13	Regióny cestovného ruchu v BBSK a potenciál ich rozvoja	38
tab. č.14	Priemyselné parky v BBSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	39
tab. č.15	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v BBSK	42
tab. č.16	Regióny cestovného ruchu v BSK a potenciál ich rozvoja	45
tab. č.17	Priemyselné parky v BSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	46
tab. č.18	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v BSK.....	47
tab. č.19	Regióny cestovného ruchu v KSK a potenciál ich rozvoja	50
tab. č.20	Priemyselné parky v KSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	52
tab. č.21	Dopravno-hospodársky význam ciest II. a III. triedy v KSK.....	53
tab. č.22	Regióny cestovného ruchu v NSK a potenciál ich rozvoja	57
tab. č.23	Priemyselné parky v NSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre.....	58
tab. č.24	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v NSK	60
tab. č.25	Regióny cestovného ruchu v PSK a potenciál ich rozvoja	62
tab. č.26	Priemyselné parky v PSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	63
tab. č.27	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v PSK.....	65
tab. č.28	Regióny cestovného ruchu v TSK a potenciál ich rozvoja.....	68
tab. č.29	Priemyselné parky v TSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	69
tab. č.30	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v TSK.....	70
tab. č.31	Regióny cestovného ruchu v TTSK a potenciál ich rozvoja.....	72
tab. č.32	Priemyselné parky v TTSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	73
tab. č.33	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v PSK.....	74
tab. č.34	Regióny cestovného ruchu v ŽSK a potenciál ich rozvoja.....	79
tab. č.35	Priemyselné parky v ŽSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre	82
tab. č.36	Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v ŽSK.....	82

tab. č.37	Priemerné denné intenzity na komunikáciách II. a III. triedy (VÚC a SR) v roku 2010.....	84
tab. č.38	Vybrané úseky ciest II. triedy v BBSK s viac ako 1/3 dĺžkou v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	100
tab. č.39	Vybrané úseky ciest II. triedy v BSK a meste Bratislava s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave	103
tab. č.40	Vybrané úseky ciest II. triedy v KSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	106
tab. č.41	Vybrané úseky ciest II. triedy v NSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	110
tab. č.42	Vybrané úseky ciest II. triedy v PSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	113
tab. č.43	Vybrané úseky ciest II. triedy v TSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	116
tab. č.44	Vybrané úseky ciest II. triedy v TTSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	118
tab. č.45	Vybrané úseky ciest II. triedy v ŽSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave.....	121
tab. č.46	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v BBSK v rokoch 2010-2012.....	128
tab. č.47	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v BSK a hlavného mesta Bratislavy v rokoch 2010-2012.....	129
tab. č.48	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v KSK a meste Košice v rokoch 2010-2012.....	130
tab. č.49	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v NSK v rokoch 2010-2012	131
tab. č.50	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v PSK v rokoch 2010-2012.....	132
tab. č.51	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v TNBSK v rokoch 2010-2012	133
tab. č.52	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v TTSK v rokoch 2010-2012	134
tab. č.53	Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v ŽSK v rokoch 2010-2012	135
tab. č.54	Celkové finančné potreby výstavby ciest II. a III. triedy pre obdobie 2014 – 2023.....	158
tab. č.55	Celkové finančné potreby modernizácie a rekonštrukcie ciest II. III. triedy na obdobie 2014–2023.....	159
tab. č.56	Odhad vývoja finančnej potreby údržby a opráv ciest II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (tis. EUR).....	160

Zoznam skratiek a pojmov

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGR	Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
ČR	Česká republika
DN	Dopravná nehoda
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EÚ	Európska únia
HDP	Hrubý domáci produkt
HMB	Hlavné mesto SR Bratislava
CHKO	Chránená krajinná oblasť
IAD	Individuálna automobilová doprava
IVSC	Investičná výstavba a správa ciest
KR PZ	Krajské riaditeľstvo policajného zboru
KSK	Košický samosprávny kraj
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MP	Metodický pokyn
MR	Maďarská republika
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
NUTS	Nomenklatúra štatistická územná jednotka
ODI	Okresný dopravný inšpektorát
OP	Operačný program
PP	Priemyselný park
PR	Poľská republika
PSK	Prešovský samosprávny kraj
SARIO	Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu
SC	Správa ciest

SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
SÚC	Správa a údržba ciest
TEM	Transeurópska magistrála (Trans-European Motorways)
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť (Trans-European Transport Network)
TP	Technické podmienky
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
UA	Ukrajina
UNESCO	Organizácia Spojených národov pre výchovu, vedu a kultúru
VOJ	Vnútoraná organizačná jednotka
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a.s.
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj

Úvod

Dopravná infraštruktúra a služby poskytované v doprave sú neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Zároveň podmieňujú dosahovanie ekonomického rastu, zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti, zvyšovanie zamestnanosti, prílev zahraničných investícií, rozvoj cestovného ruchu a napomáhajú k znižovaniu disparít medzi regiónmi. Rozvoj dopravnej infraštruktúry je rozsiahly a technicky náročný proces.

Európska komisia pre sektor dopravy požaduje zabezpečenie komplexných plánov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry, vrátane plánov pre udržateľný rozvoj mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy. Tieto plány majú vychádzať z dôsledných analýz potrieb v sektore a následnej identifikácie kľúčových úzkych miest a potenciálnych faktorov rozvoja, realizáciou ktorých sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho a environmentálneho hľadiska alebo ich kombináciou.

Výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry je vzhľadom na preukázateľné multiplikačné efekty nástrojom pre podporu hospodárskeho rastu, tvorbu nových pracovných miest a zvyšovania konkurencieschopnosti štátu a jeho regiónov.

Rozvoj národných regiónov veľmi úzko súvisí s rozvojom dopravnej infraštruktúry, predovšetkým s rozvojom cestnej siete, kde je dopravná obslužnosť na lokálnej úrovni zabezpečovaná cestami II. a III. triedy.

1.1 Účel a cieľ dokumentu

Cieľom predkladaného Masterplanu je poskytnúť detailnú analýzu zdrojov a potrieb dopravných služieb z hľadiska zabezpečenia rozvoja cestnej infraštruktúry miestneho charakteru tak, aby boli udržané ciele a priority rozvoja v dopravnom sektore, ako aj konkrétne opatrenia na ich dosiahnutie. Predkladaný dokument rieši komplexným spôsobom sieťové potreby cestnej dopravy so zameraním na cesty II. a III. triedy, vrátane ďalších oblastí ako poskytovanie dopravných služieb, či nastavenie vnútorných mechanizmov pri organizácii dopravnej prevádzky na celoštátnej a regionálnej úrovni.

Hlavným zámerom predloženého dokumentu je hĺbkovou analýzou posúdiť súčasný stav cestnej infraštruktúry a dopravnej obslužnosti zabezpečovanej na regionálnej úrovni. Podrobná analýza bola sústredená najmä na prepojenie ciest II. a III. triedy na ostatnú cestnú infraštruktúru so zameraním na TEN-T, pričom bola preskúmaná najmä intenzita na cestách, ktoré sú kľúčové pre jednotlivé regióny na úrovni samosprávnych krajov, cestné prepojenie na priemyselné a dopravné uzly, priemyselné parky a turistické centrá.

Predkladaný dokument predstavuje výstup, v ktorom je podrobne analyzovaná infraštruktúra ciest II. a III. triedy pre doplnenie komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR. Dokument nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy, predovšetkým Dopravnú politiku SR do roku 2015 a Stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.

Implementácia opatrení uvedených v tomto dokumente prispeje k dosiahnutiu viacerých strategických cieľov. Odstránením identifikovaných kľúčových úzkych miest v cestnej infraštruktúre sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho resp. environmentálneho hľadiska.

Dokument prispeje k zefektívneniu procesov a služieb dopravy, k jej udržateľnému rozvoju, prispeje k zmenám v organizácii dopravy a zmenám inštitucionálneho charakteru vedúcim k zefektívneniu prevádzky

cestnej dopravy, k vyhľadaniu úzkych miest rozvoja ciest II. a III. triedy, k zvyšovaniu bezpečnosti dopravy a k znižovaniu energetickej náročnosti pri spotrebe prírodných zdrojov a pri ochrane ekosystémov.

Realizácia predkladaných zámerov a cieľov uvedených v predložennom dokumente bude slúžiť pre systémové nastavenie plánovania rozvoja dopravného systému v SR.

1.2 Nadväznosť na strategické dokumenty

Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov Slovenska nadväzuje na viaceré európske, národné a regionálne strategické dokumenty. Definícia stratégie rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov je v súlade s víziami, cieľmi a stratégiami definovanými v európskych dokumentoch **„Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“** a **„Zelená kniha: Za novú kultúru mestskej mobility“**.

Na národnej úrovni dopĺňa a podrobnejšie špecifikuje vízie a ciele definované v **„Stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020“** a v **„Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020“**. Prienik s týmito dokumentmi je definovaný najmä v oblasti vízií do roku 2020:

- ✓ *kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra,*
- ✓ *konkurencieschopné dopravné služby,*
- ✓ *užívateľsky prijateľná doprava,*
- ✓ *ekologicky a energeticky efektívna a bezpečná doprava,*
- ✓ *moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest nižšej funkčnej triedy.*

Vízie a ciele definované v tomto strategickom dokumente vyplývajú z podrobnej analýzy súčasných obmedzení, úzkych miest a okrajových ohraničení, dopĺňajú stratégie definované v príslušných regionálnych koncepčných **„Programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja samosprávnych krajov“** Slovenska. Sú v súlade s príslušnými územnými plánmi rozvoja jednotlivých krajov a regiónov.

Záveru uvedené v tomto dokumente vychádzajú z koncepčných strategických dokumentov vypracovaných na úseku rozvoja a údržby ciest na úrovni jednotlivých regiónov ako aj ďalších podkladov poskytnutých VÚC:

- ✓ *Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni Banskobystrického samosprávneho kraja – cestný regionálny Master plán pre programové obdobie 2014 – 2020;*
- ✓ *Strategický plán rozvoja a údržby ciest Bratislavského kraja 2014 – 2020 – Cestný regionálny Master plán;*
- ✓ *Strategický plán rozvoja, modernizácie a údržby ciest II. a III. triedy - regionálny Master plán Košického samosprávneho kraja;*
- ✓ *Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020 („Master plan“);*
- ✓ *Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy Prešovského samosprávneho kraja 2014-2020;*
- ✓ *Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Trenčianskeho samosprávneho kraja do roku 2020 („Master plan“);*
- ✓ *Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve Trnavského samosprávneho kraja;*
- ✓ *Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Žilinského samosprávneho kraja do roku 2020 („Master plan“).*

2 Sieť cestných komunikácií zabezpečujúcich dopravnú obsluhu na úrovni regiónov Slovenska

Cestná dopravná infraštruktúra patrí ku kľúčovým faktorom významne ovplyvňujúcim rozvoj hospodárstva ako aj priestorové usporiadanie štátu a jednotlivých regiónov Slovenska. Neustále sa zvyšujúci rast automobilovej dopravy vyvoláva potrebu rozširovania kapacity cestnej siete a jej modernizáciu, a to nielen na úrovni medzinárodných a hlavných cestných ťahov, ale aj na úrovni komunikácií regionálneho významu.

Cestná sieť na úrovni regiónov Slovenska je tvorená najmä komunikáciami II. a III. triedy, doplnenými o sieť miestnych komunikácií. Cesty II. a III. triedy zabezpečujú dopravné napojenie regiónov Slovenska na hlavnú a následne medzinárodnú cestnú sieť. Tým zabezpečujú mobilitu tovaru, obyvateľstva a podporujú hospodársky rast regiónov. Cesty II. a III. triedy sú významnými spojnicami jednotlivých sídiel regiónov a v niektorých prípadoch zabezpečujú jediné dopravné spojenia obcí so strediskami priemyslu, ekonomiky, a vzdelania.

V zmysle Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 (v zmysle aktualizácie 2011), ktorej predmetom je určenie priestorového usporiadania štátu z hľadiska definovania predpokladov ekonomického, sociálneho, územného rozvoja a definovania dopravnej sústavy, predstavujú cesty II. a III. triedy jediné cestné dopravné napojenia sídiel Slovenska na cestné „tepny“ spadajúce do siete TEN-T koridorov, ktorými sú najmä multimodálny koridor Orient/Východné Stredozemie (bývalý koridor č. IV) a Baltsko-jadranský koridor (bývalý koridor č. Va v trase Bratislava - Žilina a bývalý koridor VI) a koridor Rýn - Dunaj (bývalý koridor Va Žilina - SR/UA hranica, rozšírený o úsek ČR/SR hranica - Žilina). Okrem multimodálnych koridorov zabezpečujú cesty II. a III. triedy dopravné napojenie obyvateľstva na súhrnnú sieť TEN-T, na 11 cestných ťahov Slovenska tvoriacich sieť európskych ciest „E“, kde z celkovej dĺžky 1528 km spadá až 60,9% do siete transeurópskych magistrál „TEM“.

Na území Slovenska je k 1. 1. 2014 evidovaných 13 995,707 km ciest II. a III. triedy. Vývoj celkovej dĺžky tejto cestnej siete má pomerne stagnujúci charakter a jej prírastky predstavujú len niektoré menšie akcie budovania nových obchvatov sídelných útvarov.

tab. č.1 Vývoj dĺžky cestnej infraštruktúry na úrovni regiónov SR v období 2000-2013

	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Miestne komunikácie
2000	3 826,302	10 393,658	25 219,900
2001	3 827,933	10 391,357	25 219,900
2002	3 828,655	10 395,516	25 219,900
2003	3 728,693	10 396,018	25 219,900
2004	3 729,028	10 393,853	25 219,900
2005	3 733,546	10 400,565	25 941,900
2006	3 742,133	10 398,966	25 941,900
2007	3 742,376	10 402,065	25 941,900
2008	3 686,295	10 402,295	25 941,900
2009	3 643,673	10 406,412	25 941,900

	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Miestne komunikácie
2010	3 643,226	10 408,319	26 769,870
2011	3 639,044	10 411,398	25 941,900
2012	3 636,648	10 414,723	--
2013	3 617,049	10 378,658	--

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

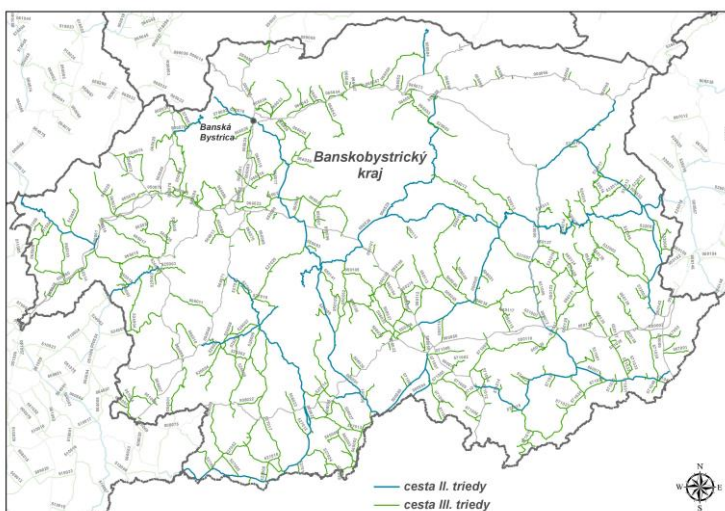
Význam týchto cestných komunikácií je pre potreby rozvoja regiónov nezastupiteľným a tieto komunikácie tvoria neoddeliteľnú súčasť cestnej infraštruktúry Slovenska. Stav ich kvality, kapacity a technického stavu je veľmi úzko spojený s možnosťami rozvoja regiónov. Tieto cestné komunikácie sú historicky dané, a ak majú plniť v plnej miere svoju funkciu, je nutné kontinuálne zabezpečovať ich modernizáciu, obnovu a rozširovanie.

3 Všeobecná časť – charakteristika samosprávnych krajov

Kompetencie správy, organizácie, údržby a zabezpečovania ďalšieho rozvoja ciest II. a III. triedy prešli na Slovensku od 1. 1. 2004 podľa zákona NR SR č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky do vlastníctva samosprávnych krajov, respektíve miest Bratislava a Košice.

Potreby jednotlivých regiónov Slovenska, ich hospodársky rast, ekonomická sila a početnosť obyvateľstva si vyžaduje zabezpečiť dostatočnú hustotu cestnej siete na požadovanej kvalitatívnej úrovni. Takto vybudovanou cestnou infraštruktúrou bude zabezpečený rast ich ďalšej ekonomickej produkcie, rozvoj turizmu, aktívneho cestovného ruchu a integrácia na úroveň európskeho priemeru.

3.1 Banskobystrický samosprávny kraj



Cestná dopravná infraštruktúra Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej len BBSK) je charakterizovaná relatívne hustou cestnou sieťou, avšak s nižším podielom cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu. Podiel ciest II. a III. triedy na ich celkovej dĺžke v rámci SR je najvyšší spomedzi všetkých samosprávnych krajov (cca. 17,55 %) a v prípade zastúpenia mostov na týchto komunikáciách má vyšší podiel už len BSK.

Z plánovaných úsekov rýchlostných ciest R1, R2 a R3 sú na území BBSK dokončené úseky R1 (hr. kraja - Banská Bystrica,

obchvat) a R2 (obchvaty s polovičným profilom Figy, Oždian a Tornale). Časť rýchlostných ciest je vo výstavbe, ale prevažná dĺžka rýchlostných ciest je zatiaľ len v štádiu prípravy. Aktuálne sa budujú úseky R2 – západný obchvat mesta Žiar nad Hronom, Zvolen, východ – Pstruša a Pstruša – Kriváň. Najdôležitejším cestným úsekom BBSK sú rýchlostné cesty R1, R2, R3, ktoré sa zbiehajú na cestnom úseku Žiar nad Hronom – Zvolen. Tento úsek, resp. dopravný uzol Zvolen je jedným z ťažísk cestnej siete Slovenskej republiky. Cez tento "dopravný stred" Slovenska vedú najkratšie tranzitné spojenia okrajových regiónov Slovenskej republiky, najmä spojenie najväčších slovenských miest Bratislava – Košice.

Banskobystrický kraj s rozlohou 9 455 km² je najväčším krajom v Slovenskej republike. Podľa územno-správneho usporiadania sa člení na 13 okresov, v ktorých sa nachádza 516 obcí, z toho 24 miest. Počet obyvateľov 652 218 predstavuje 12% z počtu obyvateľov SR. Hustota obyvateľstva v kraji predstavuje 69 obyv/km² a je najnižšia v porovnaní s ostatnými samosprávnymi kraji. Stupeň urbanizácie je na úrovni 53,30, čo znamená, že viac ako polovica obyvateľov žije v mestách.

Na územie kraja zasahuje 5 národných parkov, 4 chránené krajinné oblasti, pričom Banská Štiavnica bola zapísaná do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Dôležité miesto v tomto regióne predstavuje kúpeľníctvo. Z priemyslu je významná ťažba nerastných surovín a výroba kovov.

Prirodzeným centrom dochádzky je krajské mesto a okresné mestá ako aj ďalšie obce so štatútom mesta. Okresné mestá sú prepojené sieťou rýchlostných ciest a ciest I. triedy s výnimkou Poltára a Revúcej, ktoré sú prepojené cestami nižších tried. V kraji treba zlepšiť technické a kvalitatívne parametre cestnej

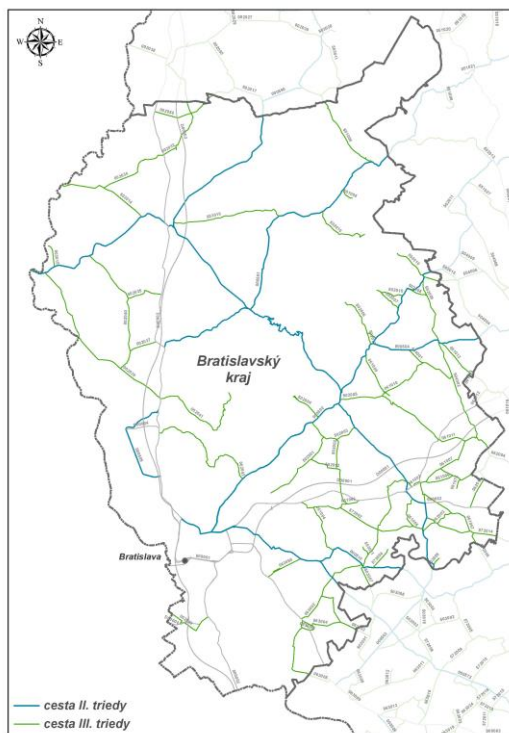
infraštruktúry, zlepšiť stav a dopravné napojenie ciest II. a III. triedy na hlavné komunikačné ťahy a zlepšiť prepojenie okresných miest.

tab. č.2 Vybrané ukazovatele BBSK			
Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	9 455	19,28
Počet obyvateľov	počet	652 218	12,00%
HDP	mil. eur	1 977	10,29
Dĺžka ciest II. triedy	km	607,859	16,81
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 848,465	17,81
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	2 456,324	17,55
Hustota cestnej siete A cesty II tr.	km/1000 obyv.	0,932	--
Hustota cestnej siete A cesty III tr.	km/1000 obyv.	2,834	--
Hustota cestnej siete B cesty II tr.	km/ km ²	0,064	--
Hustota cestnej siete B cesty III tr.	km/ km ²	0,196	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	76,79	
Vozidlá cestnej dopravy	počet	277 805	11,38
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	1 135	19,07
Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014			

Za účelom správy a údržby ciest II. a III. triedy a mostných objektov vo vlastníctve BBSK a investičnej činnosti na týchto cestách bola založená na základe uznesenia Zastupiteľstva BBSK č. 204/2007 zo dňa 21.06.2007 Banskobystrická regionálna správa ciest, a.s. Jej jediným akcionárom je BBSK. Organizačne je rozdelená na závody Banská Bystrica, Lučenec, Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Zvolen a Žiar nad Hronom s celkovým počtom zamestnancov 506 v roku 2012. Okrem bežnej údržby zabezpečuje aj realizáciu investičných projektov podľa schváleného Registra investícií. Na základe zmluvy vykonáva taktiež údržbu na cestách I. triedy, pre potreby NDS a ostatných subjektov.

Celkové náklady BBSK na údržbu ciest II. a III. triedy vrátane mostov boli v roku 2012 na úrovni 11,8 mil. eur, z toho na úseky ciest II. triedy a mosty boli 3,54 mil. eur a na cesty III. triedy a mosty boli 8,264 mil. eur, čo v priemere na 1 km dĺžky ciest (vrátane mostov) predstavuje 4,803 tis. eur. Vzhľadom na nízku kvalitu ciest a nepriaznivé klimatické podmienky v kraji je tento objem vynaložených finančných prostriedkov nedostatočný. Nedostatočné finančné zdroje do zabezpečovania údržby súvisia so zastaranosťou vozidlového parku, ktorý nie je v dostatočnej miere obnovovaný.

3.2 Bratislavský samosprávny kraj



Cestná sieť Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len BSK) má pomerne veľké zastúpenie cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu, v ktorej dominujú dokončené diaľničné úseky D1 – smer Trnava a D2 v smere ČR – Maďarsko s prepojením na Rakúsko. Keďže za posledné obdobie nedošlo k výraznejšiemu nárastu dĺžky cestnej siete a naopak došlo k značnému nárastu počtu obyvateľov kraja, hodnoty hustoty cestnej siete z hľadiska počtu km na 1000 obyvateľov zaznamenali mierny pokles. BSK má vo vlastníctve a správe cesty II. a III. triedy, ktoré spoločne tvoria nosnú časť dopravy samotného kraja, a ktoré si kontinuálne vyžadujú značné investície na údržbu a rekonštrukciu. BSK hraničí s ČR, Rakúskom a Maďarskom. Hlavné mesto Bratislava sa podieľa v 68 % na počte obyvateľov kraja, ktorý sa administratívne člení na 8 okresov, v rámci ktorých je 73 obcí, z toho 7 so štatútom mesta. Stupeň urbanizácie je na úrovni 81,15.

Okres Pezinok z územného hľadiska dotvárajú geomorfologické hranice Malých Karpát a špecifický prvkov prírodného dedičstva, vinohradníckych oblastí. Z dôvodu

komplikovanejších územno-technických podmienok zaznamenávame menej intenzívny sídelný rozvoj (medzi rokmi 2000 a 2012 narástla hustota obyvateľstva na km² len o 11 obyvateľov) v porovnaní s ťahmi ciest I. triedy v kraji v smere podkarpatského pásu Bratislava – Pezinok – Modra. Tomu zodpovedá aj prognóza nárastu počtu obyvateľov v okrese medzi rokmi 2010 a 2025 (nárast len o 3,8 %). Obce s potenciálom sídelného rozvoja napájajúce sa na cestu II/504 ležia relatívne ďaleko od administratívnych hraníc mesta Bratislavy, na základe čoho nepredpokladáme výrazný záujem o nové investičné celky v tejto lokalite v strednodobom horizonte. Na úpäť Malých Karpát je hlavný sídelný pás v severovýchodnom smere tvorený od Bratislavy najmä mestami Svätý Jur, Pezinok, Modra a ďalšími menšími vinohradníckymi obcami. V smere na podunajskú nížinu je sústava obcí na spojnicach diaľnice D1, resp. cesty I/61 ako sú Slovenský Grob, Viničné, Šenkvice, Blatné, Vištuk, Budmerice, Báhoň. Celkovo je v okrese sedemnást obcí a tri mestá.

V severnej časti BSK sa nachádza okres Malacky, charakteristický prírodnými bariérami v podobe rieky Morava pozdĺž celého územia s riečnymi terasami a širokou riečnou nivou v západnej časti okresu, ale aj administratívnymi bariérami - Vojenský obvod Záhorie a CHKO Záhorie, pre ktoré platia špecifické podmienky vstupu, užívania a pohybu. Okres Malacky hraničí na území SR s Trnavským samosprávnym krajom, ale aj s Dolným Rakúskom, ktoré je jedným z územnosprávnych celkov Rakúskej republiky. V okrese Malacky sa nachádza 26 obcí, ktoré si zachovali pôvodnú, až rurálnu atmosféru, a pre ktoré sú prirodzené rozvojové centrá dve mestá: Stupava a Malacky. V roku 2012 bol celkový počet obyvateľov v okrese Malacky 68 517, pričom hustota zaľudnenia je v medziokresnom porovnaní BSK najnižšia - len na úrovni 72,2 obyvateľov na jeden km² (priemer hustoty zaľudnenia BSK je 298,5 obyvateľov na km²). Tento trend sa premieta aj vo veľkosti poľnohospodárskej pôdy na celkovej výmere okresu, ktorej podiel je až 41%, z čoho až 78% predstavuje orná pôda. Záhorská nížina je jednou z oblastí s najvyšším produkčným potenciálom na Slovensku.

Do okresu Senec výrazne nezasahujú administratívne ani prírodné obmedzenia územia. Okrem CHKO Dunajské Luhy v juhozápadnej časti okresu popri Dunaji a malej časti CHKO Šúr má územie z pohľadu

priestorového rozvoja sídel najväčší urbanizačný potenciál, čo charakterizuje aj prognóza vývoja počtu obyvateľov. Do roku 2025 by mal byť Senec najľudnatejším mimobratislavským okresom v kraji s počtom 80 058 obyvateľov. Štruktúra sídelného systému je však veľmi špecifická a ovplyvnená najmä vysokým urbanizačným potenciálom Hlavného mesta Bratislava a rozdrobenosťou obcí. Napriek vysokej hustote zaľudnenia (194 obyv./km²) sa podľa štatistickej evidencie z roku 2012 v okrese nachádzal najväčší počet obcí pod 2000 obyvateľov (celkom 20 obcí), pričom až 75% obyvateľov žilo mimo mesta. Hlavným centrom je Senec, jediná obec so štatútom mesta v okrese. V porovnaní s ostatnými okresmi, má okres Malacky 61% podiel obyvateľov a okres Pezinok len 39% obyvateľov žijúcich mimo mesta. Okres Senec je zo sídelného pohľadu tvorený dvoma charakteristickými sídelnými pásmi:

- Prvý, tzv. senecký pás je tvorený obcami pozdĺž diaľnice D1 v smere Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec až po Čataj. V juhovýchodnom smere medzi cestou I/61 a riekou Dunaj je sídelný pás historicky sa vyvíjajúci pozdĺž ciest II. a III. triedy v smere Bratislava – Most pri Bratislave – Tomášov/Štvrtok na Ostrove.
- Druhý pás v smere na Žitný ostrov je pozdĺž cesty I/63 v smere Bratislava – Rovinka – Dunajská Lužná.

Na území kraja je sústredená veľká časť podnikateľských subjektov, finančných inštitúcií, vysokých a stredných škôl, úradov, zdravotníckych zariadení, vedeckých a kultúrnych ustanovizní a kraj tvorí takmer štvrtinu HDP krajiny. Hlavné mesto Bratislava je prirodzeným dochádzkovým centrom pre značnú časť obyvateľstva SR. BSK má významnú polohu aj z hľadiska dopravy, najmä z hľadiska medzinárodného tranzitu.

tab. č.3 Vybrané ukazovatele BSK (vrátane Hlavného mesta Bratislava)

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	2 053	4,19
Počet obyvateľov	Počet	628 686	11,57
HDP	mil. eur	4 795	24,82
Dĺžka ciest II. triedy	km	207,333	5,73
Dĺžka ciest III. triedy	km	353,005	3,40
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	560,338	4,00
Hustota cestnej siete A cesty II tr.	km/1000 obyv.	0,33	--
Hustota cestnej siete A cesty III tr.	km/1000 obyv.	0,56	--
Hustota cestnej siete B cesty II tr.	km/ km ²	0,101	--
Hustota cestnej siete B cesty III tr.	km/ km ²	0,172	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	69,83	
Vozidlá cestnej dopravy	Počet	418 711	17,15
Mosty na cestách II. a III. triedy	Počet	139	2,56

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

Na území BSK sa nachádza len 4,2% z celkovej dĺžky ciest II. a III. triedy v SR a 2,38 % z celkového počtu mostov v SR. Na druhej strane sa jedná o kraj s najvyšším podielom HDP v SR (až 24,82%) a má taktiež najvyšší počet evidovaných vozidiel zo všetkých krajov (17,15% z celkového počtu vozidiel v SR).

Správu a údržbu na cestách II. a III. triedy BSK zabezpečuje spoločnosť Regionálne cesty Bratislava a.s., s hospodárskymi strediskami v Bratislave, Malackách, Senci a Pezinku.

Celkové náklady BSK na údržbu ciest II. a III. triedy v roku 2012 boli zhruba 7,9 mil. eur, z toho na cesty II. triedy to bolo 3,16 mil. eur a na cesty III. triedy boli 4,74 mil. eur, čo predstavuje priemerné náklady na 1 km na úrovni 14,023 tis. eur.

3.3 Hlavné mesto SR Bratislava

Bratislava ako hlavné mesto republiky má osobitú úlohu v dopravnej sieti Slovenska. Špecifickosť fungovania a vnútorného usporiadania dopravného uzla Bratislava umocňuje niekoľko geograficky významných okolností, najmä jeho excentrická a hraničná poloha v rámci štátu, blízkosť Viedne, prírodné pomery, ale i vnútorná funkčno-priestorová štruktúra mesta a jej vývoj. V 90. rokoch 20. storočia sa Bratislava vytýčením paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov stáva križovatkou niekoľkých paneurópskych koridorov, čím tento dopravný uzol získal nový rozmer a úlohy. V priestore Bratislavy prichádza k stretu troch z týchto koridorov, konkrétne ide o koridor IV. Berlín/Norimberg – Praha – (Bratislava) – Budapešť – Constanța/Thessaloniki/Istanbul, vetvu A koridoru V. s trasou Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – Lvov a koridor VII. tvorený riekou Dunaj.

Z dopravného hľadiska je Bratislava významným vnútroštátnym a medzinárodným uzlom, ktorého priaznivá poloha v rámci Európy historicky predurčila toto mesto stať sa križovatkou kontinentálnych dopravných systémov. Bratislava leží v priestore, kde sa stretávajú Alpy, Karpaty, Viedenská kotlina a Panónska panva, v mieste, kde sa Dunaj prerezal cez znížené výbežky Karpát, nachádzajúce sa na rozhraní dvoch spomínaných horských masívov. Už v období stredoveku sa táto bránová poloha osvedčila, keďže tadiaľto viedlo viacero diaľkových obchodných ciest (Jantárová, Dunajská). V súčasnosti sa bránová poloha Bratislavy stáva jedným zo styčných bodov na rozhraní západnej a východnej Európy, pričom je tento fakt umocnený jej polohou medzi Viedňou a Budapešťou.

Osobitosťou Bratislavy ako kľúčového hospodárskeho a politicko-administratívneho centra Slovenska je jej excentrická poloha v štáte, čo sa z dopravného hľadiska javí ako pomerne ojedinelé a neefektívne. Mikropoloha mesta na oboch brehoch rieky Dunaj a v priestore styku masívu Malých Karpát s riekou má za následok, že tieto prírodné fenomény sa vďaka priestorovému a hospodárskemu rozvoju mesta, a následnému rozvoju dopravy na jeho území stali bariérami v dopravnej sieti mesta. Rieka Dunaj predstavuje bariéru predovšetkým v styku ľavobrežnej časti (kde je sústredená dominantná časť pracovných príležitostí a služieb mesta) a pravobrežnej (s dominantnou obytnou funkciou). Masív Malých Karpát zasahujúci priamo k rieke Dunaj vytvára bariéru medzi západnými a východnými oblasťami ľavobrežnej časti mesta. Dôsledkom tejto polohy je koncentrácia dopravných prúdov a nárast rizika kongescií na cestných komunikáciách vo vnútornom priestore mesta. Vďaka polohe a prírodným pomerom (reliéf) i urbanistickej štruktúre mesta sú limitované možnosti zvýšenia kapacity dnešnej hlavnej železničnej stanice a súčasnej siete železničných staníc na území mesta vo všeobecnosti.

tab. č.4 Vybrané ukazovatele Hlavného mesta Bratislava

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	367,584	0,75
Počet obyvateľov	počet	415 589	7,65
Dĺžka ciest II. triedy	km	31,219	0,858
Dĺžka ciest III. triedy	km	20,317	0,20
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	51,536	0,367
Hustota cestnej siete A cesty II tr.	km/1000 obyv.	0,08	--
Hustota cestnej siete A cesty III tr.	km/1000 obyv.	0,05	--
Hustota cestnej siete B cesty II tr.	km/ km ²	0,08	--
Hustota cestnej siete B cesty III tr.	km/ km ²	0,05	--
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	12	0,22

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2013

Významnou dopravnou bariérou vždy bola a aj naďalej zostáva rieka Dunaj, cez ktorú bolo postupne vybudovaných 5 mostov: dnešný Starý most (slúžil pre cestnú, v minulosti aj železničnú dopravu, v súčasnosti v rekonštrukcii na most pre pešiu, cyklo dopravu a električky), most SNP (cestná doprava), Prístavný most (cestná i železničná doprava), most Lafranconi (cestná doprava) a most Apollo (cestná doprava). Cestné mosty cez rieku Dunaj spájajú ľavobrežnú a pravobrežnú časť mesta, zároveň slúžia pre tranzitnú dopravu (najmä most Lafranconi a Prístavný most) a sú dopravne výrazne zaťažené najmä v čase dennej dopravnej špičky. Dôvodom je nevyváženosť medzi funkciami ľavobrežnej a pravobrežnej časti mesta, keďže pravobrežná časť mesta bola v období socializmu rozvíjaná prioritne ako obytná zóna bez dostatku pracovných príležitostí, a hoci sa v tomto smere situácia mení pozitívnym smerom, spomínaný stav nevyváženosti dodnes pretrváva, čo pri náraste využívania individuálnej automobilovej dopravy (IAD) spôsobuje zvyšovanie záťaže existujúcej siete mostov cez Dunaj (viď tab. nižšie). V roku 2004 dosahovalo dopravné zaťaženie všetkých existujúcich mostov (bez mosta Apollo, ktorý bol uvedený do prevádzky v roku 2005) hodnotu 241 tisíc vozidiel/24 hod (v roku 1995 to bolo 121 tisíc vozidiel/24 hod). Za jedno desaťročie teda narástla dopravná záťaž na mostoch cez Dunaj prakticky o 100%.

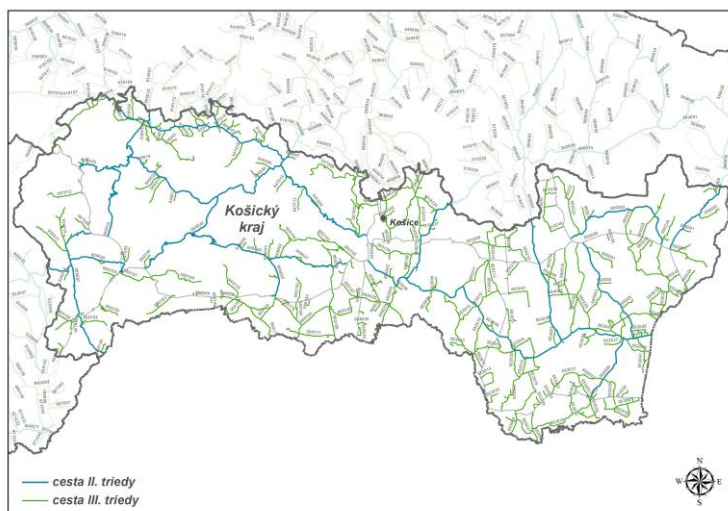
tab. č.5 Vývoj dopravného zaťaženia na vybraných mostov v Bratislave

Most	1995	2010	Index 2010/1995
Most Lafranconi	29 150	88 089	3,02
Prístavný most	51 700	100 267	1,94

Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy 2010

Správu a údržbu na cestách II. a III. triedy na území Bratislavy zabezpečuje Magistrát Hlavného mesta. Celkové náklady hlavného mesta v roku 2012 na údržbu ciest II. a III. triedy boli 130,4 tis. eur, z toho na cesty II. triedy to bolo 89,4 tis. eur a na cesty III. triedy 14,0 tis. eur.

3.4 Košický samosprávny kraj



Cestná infraštruktúra Košického samosprávneho kraja (ďalej len KSK) je charakterizovaná stredne hustou cestnou sieťou s nízkym podielom cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu. Mesto Košice je diaľnične prepojené na mesto Prešov (D1 spojí v budúcnosti KSK s Ukrajinou) a so štátnou hranicou s Maďarskom prostredníctvom R4 v úseku Košice-Milľhošť. Okresné mestá sú s Košicami prepojené cestami I. triedy s výnimkou Gelnice, kadiaľ prechádza cesta nižšej kategórie.

KSK zaberá 13,8% územia krajiny a má rozlohu 6 755 km². Z hľadiska počtu obyvateľov je v poradí druhým najľudnatejším krajom. Má spoločné hranice s Maďarskom a Ukrajinou. Podľa územno-správneho usporiadania sa člení na 11 okresov, v ktorých sa nachádza 440 obcí, z toho 17 miest. Stupeň urbanizácie dosahuje hodnotu 55,74.

Z hľadiska zastúpenia hospodárstva je krajom s hutníckym priemyslom, ťažbou nerastných surovín, spracovateľským priemyslom a poľnohospodárstvom. Z pohľadu tvorby HDP patrí k najvýznamnejším krajom v rámci SR. Je tu rozvinutá sieť obchodu, služieb, finančných inštitúcií, zdravotníckych a sociálnych zariadení a vedeckých a kultúrnych ustanovizní. Obdobne ako v Banskobystrickom a Prešovskom kraji pretrváva v tomto regióne vysoká nezamestnanosť. Priaznivé predpoklady pre rozvoj má najmä cestovný ruch.

tab. č.6 Vybrané ukazovatele KSK vrátane mesta Košice

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	6 755	13,78
Počet obyvateľov	Počet	780 000	14,35
HDP	mil. eur	2 372	12,28
Dĺžka ciest II. triedy	km	583,515	16,13
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 414,522	13,63
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	1 998,037	14,28
Hustota cestnej siete A cesty II tr.	km/1000 obyv.	0,748	--
Hustota cestnej siete A cesty III tr.	km/1000 obyv.	1,813	--
Hustota cestnej siete B cesty II tr.	km/km ²	0,086	--
Hustota cestnej siete B cesty III tr.	km/km ²	0,209	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	83,86	
Vozidlá cestnej dopravy	Počet	294 170	12,05

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Mosty na cestách II. a III. triedy	Počet	676	12,46

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

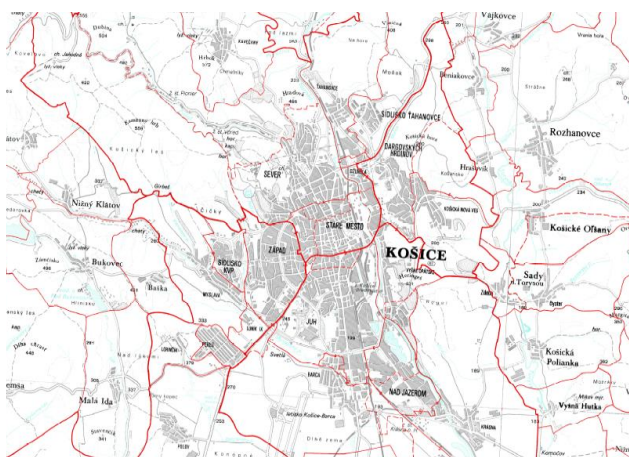
Z hľadiska dĺžky ciest II. triedy sa radí KSK na druhé miesto v SR. Podiel ciest II. a III. triedy na celkovej dĺžke ciest kraja tvorí až 83,86% a je najvyšším podielom v SR.

KSK je od roku 2004 vlastníkom ciest II. a III. triedy na svojom území s výnimkou prejazdnych úsekov cez mesto Košice a cez colné priestory. Spolu s mestom Košice to predstavuje 583,515 km ciest II. triedy a 1414,522 km ciest III. triedy, ako aj 676 mostných objektov. KSK zabezpečuje plánovanie, prípravu a modernizáciu cestnej siete. Za účelom správy ciest, ich bežnej a zimnej údržby bola zriadená príspevková organizácia Správa ciest KSK.

S účinnosťou od 1. januára 2011 došlo k zmene spôsobu financovania a právnej formy Správy ciest KSK z rozpočtovej organizácie na príspevkovú organizáciu. Organizačne je členená na strediská Michalovce, Moldava nad Bodvou, Rožňava, Spišská Nová Ves, Trebišov. Má viac ako 400 zamestnancov. Na základe zmluvy so SSC IVSC Košice vykonáva SC KSK údržbu aj na cestách I. triedy.

Celkové náklady KSK v roku 2012 na údržbu ciest II. a III. triedy vrátane mostov boli spolu 9,483 mil. eur, z toho na cesty a mosty II. triedy 3,777 mil. eur a na cesty a mosty III. triedy to bolo 5,706 mil. eur, čo predstavuje priemerne na 1 km sumu 4,727 tis. eur. Tieto vynaložené finančné prostriedky boli však nedostatočné vzhľadom na nízku kvalitu ciest a tiež vzhľadom na udržiavanie horských priechodov v kraji, ktoré sú náročnejšie na zimnú údržbu a vyžadujú si zvýšené finančné prostriedky. Nedostatočné finančné zdroje do zabezpečovania údržby spôsobujú aj to, že vozidlový park značne zastaráva a nie je dostatočne obnovovaný, pričom organizácia zabezpečuje aj údržbu a opravy ciest I. triedy.

3.5 Mesto Košice



Mesto Košice je významným politickým, hospodárskym a kultúrnym strediskom, je druhé najväčšie mesto SR a je metropolou východného Slovenska. Vo svojich administratívnych hraniciach má rozlohu 244 km². Mesto patrí do jedného zo štyroch regiónov v KSK, pričom je centrom Abovského regiónu. Mesto je členené na štyri okresy a 22 mestských častí, ktoré majú najmenšiu rozlohu v rámci kraja. V krajskom meste žije 240,7 tis. obyvateľov, čo je 30,35% z celkového počtu obyvateľstva KSK. Najhustejšie zaľudnenie v kraji vykazujú okresy mesta Košice: Košice III – 1 775,38 obyv./km², Košice II – 1 028,96 km², Košice IV – 974,98 obyv./km², Košice I – 800,90 obyv./km². Z demografického hľadiska je najväčšou mestskou časťou Košice – Západ (40 695 obyvateľov) a najmenšou Lorinčík (468 obyvateľov).

Z hľadiska posudzovania aglomerácie mesta Košice v podobe rozvoja hospodárstva v priemyselnej oblasti je najdôležitejším priemyselným okresom mesta okres Košice II s mestskou časťou Šaca s podnikom U.S.Steel Košice s.r.o., ktorý zamestnáva viac ako 16 000 zamestnancov.

tab. č.7 Vybrané ukazovatele Mesto Košice

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	244	0,498
Počet obyvateľov	Počet	240 164	4,454
Dĺžka ciest II. triedy	km	25,009	0,688
Dĺžka ciest III. triedy	km	37,178	0,357
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	62,187	0,443
Hustota cestnej siete A cesty II tr.	km/1000 obyv.	0,10	--
Hustota cestnej siete A cesty III tr.	km/1000 obyv.	0,15	--
Hustota cestnej siete B cesty II tr.	km/km ²	0,102	--
Hustota cestnej siete B cesty III tr.	km/km ²	0,152	--
Mosty na cestách II. a III. triedy	Počet	20	0,368

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2013

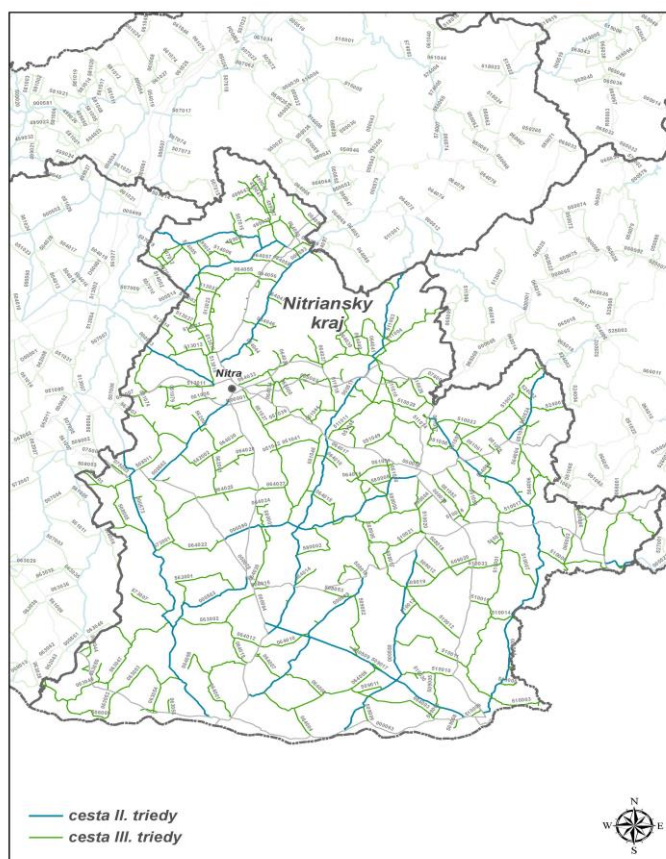
Mesto Košice je od roku 2004 vlastníkom ciest II. a III. triedy na svojom území okrem prejazdnych úsekov ciest I. triedy a diaľničného privádzača – Prešovská cesta a rýchlostnej cesty Červený Rak cez mesto Košice. Spolu to predstavuje 25,994 km ciest II. triedy a 37,726 km ciest III. triedy, ako aj 655 mostných objektov.

Správu ciest v Košiciach zabezpečuje Mesto Košice prostredníctvom dodávateľských firiem vybraných na základe verejného obstarávania. V roku 2012 bolo na cestách II. a III. triedy preinvestovaných 189 693 eur. Zimná údržba je tiež zabezpečovaná dodávateľsky. Za rok 2012 boli použité finančné prostriedky vo výške 132 628 eur. Na čistotu komunikácií boli použité výdavky vo výške 110 286 eur. Tieto vynaložené finančné prostriedky boli však nedostatočné vzhľadom na nízku kvalitu ciest a zložitú zimnú údržbu a vyžaduje si zvýšené finančné prostriedky.

3.6 Nitriansky samosprávny kraj

Nitriansky samosprávny kraj (ďalej len NSK) má významné postavenie v rámci Slovenska z hľadiska priaznivého demografického potenciálu, strategickej dopravnej polohy najmä vzhľadom k prepojeniu na Maďarsko a vysokému potenciálu rozvoja cestovného ruchu. Cestná infraštruktúra kraja sa vyznačuje strednou hustotou ciest II. a III. triedy. Cesty I. triedy zabezpečujú spojenie okresných miest s krajským mestom Nitra a následne ich prepojenie na rýchlostnú cestu R1 Trnava – Banská Bystrica a následne na diaľnicu D1.

NSK svojou rozlohou patrí medzi stredne veľké kraje v SR, v počte obyvateľov zaberá 3. miesto v rámci krajiny. Podľa územno-správneho usporiadania sa člení na 7 okresov, v ktorých sa nachádza 354 obcí, z toho 15 miest. Stupeň urbanizácie je na úrovni 46,03, čo znamená, že je menej obyvateľov sústredených v mestách než na vidieku.



Krajom prechádza významný cestný koridor – rýchlostná cesta R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok, na ktorý je potrebné zabezpečiť spojenie jednotlivých dochádzkových centier, ktorými sú najmä krajské mesto a okresné mestá, kde je sústredený priemysel, školské zariadenia, úrady, finančné, zdravotnícke, kultúrne a iné inštitúcie.

Posledné úseky rýchlostnej cesty R1 boli na území NSK dobudované a odovzdané do užívania až v roku 2011 s celkovou dĺžkou 45,866 km. Výstavba rýchlostnej cesty bola rozdelená do 3 úsekov a je napojená na sprevádzkovanú trasu R1 Trnava – Nitra v križovatke Nitra (západ) a končí za odpočívadlom Tekovské Nemce napojením na sprevádzkovanú trasu R1 Hronský Beňadik – Banská Bystrica, jej prevádzkovateľom je Granvia Operation, a.s.

Medzi plánované rýchlostné cesty prechádzajúce územím kraja patria:

- Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy s celkovou dĺžkou 70,640 km je v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.
- Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda - Nové Zámky – Čaka - Veľký Krtíš s celkovou dĺžkou 140,64 km je v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA.
- Rýchlostná cesta R8 Nitra - Bánovce nad Bebravou s celkovou dĺžkou 54,890 km je v príprave.

Do dobudovania plánovaných rýchlostných ciest je doprava riešená po existujúcich cestách I. triedy, resp. po súbežných cestách II. a III. triedy. Cestná sieť v kraji je dôležitá pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov, prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín a zabezpečuje dopravnú obsluhu celého územia.

Krajské mesto Nitra má významné miesto v priemysle, okrem toho je tu sústredený značný počet finančných inštitúcií, úradov, vysokoškolských zariadení, stredné školstvo. Kraj je najvýznamnejšou poľnohospodárskou oblasťou SR. Záujmové lokality pre cestovný ruch sú chránené krajinné oblasti, rekreačné a kúpeľné zariadenia vo vzťahu na existenciu liečivých termálnych prameňov a rekreačno-turistických stredísk, ako aj kultúrno-historické dominanty.

Geografická poloha kraja predurčuje toto územie ako kontaktné a tranzitné územie voči susediacim regiónom a krajinám. Územie NSK je priamo napojené na európske multimodálne koridory:

- multimodálny koridor č. IV. (Berlín/Norimberg – Praha) – Kúty – Bratislava/Rusovce – (Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko) lokalizovaný pre cesty siete TEN-T, (Berlín/Norimberg – Praha) – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – (Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko) lokalizovaný pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy siete TEN-T;
- multimodálny koridor č. VII. vodná cesta Dunaj s verejnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove. Územie NSK je súčasťou rozsiahlej urbanistickej siete mestských aglomerácií európskeho

významu, tvoriacu jednu z hlavných európskych urbanizačných osí tiahnucu sa pozdĺž toku Dunaja v smere Stuttgart – Ulm- Mníchov- Salzburg/Linz – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Belehrad. Cestná sieť je vybudovaná pomerne dobre, spája centrá dochádzky s jednotlivými obcami.

tab. č.8 Vybrané ukazovatele NSK

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	6 343	12,93
Počet obyvateľov	počet	704 752	12,97
HDP	mil. eur	2 196	11,37
Dĺžka ciest II. triedy	km	498,330	13,78
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 537,098	14,81
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	2 035,428	14,54
Hustota cestnej siete A cesty II. tr.	km/1000 obyv.	0,707	--
Hustota cestnej siete A cesty III. tr.	km/1000 obyv.	2,181	--
Hustota cestnej siete B cesty II. tr.	km/ km ²	0,079	--
Hustota cestnej siete B cesty III. tr.	km/ km ²	0,242	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	78,54	
Vozidlá cestnej dopravy	počet	341 951	14,01
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	525	9,68

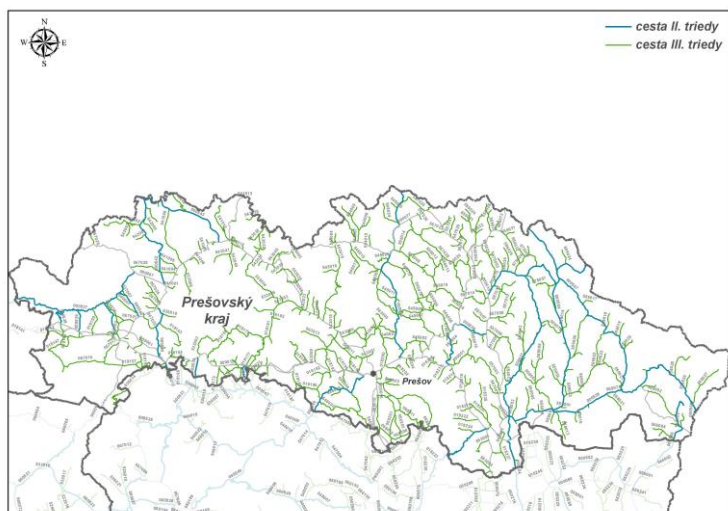
Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

NSK má druhý najväčší počet evidovaných vozidiel v SR (tvorí 14,1% z počtu vozidiel v SR) a tretiu najdlhšiu dĺžku ciest III. triedy v SR (14,81% z dĺžky ciest III. triedy SR). Cesty II. a III. triedy sú vo vlastníctve kraja, pričom tieto cesty má v správe Regionálna správa a údržba ciest Nitra a.s., ktorá má pracovné strediská lokalizované v Nitre, Leviciach, Komárne, Nových Zámkoch a Topolčanoch.

Celkové náklady NSK v roku 2012 na údržbu ciest II. a III. triedy vrátane mostov boli spolu 11,079 mil. eur, čo predstavuje priemerne 5 429 eur na 1 km. Táto suma je nedostatočná pre udržiavanie ciest II. a III. triedy aj vzhľadom na klimatické podmienky, rozmanitosť terénu a povinnosť udržiavať zjazdnosť ciest v kraji. Podľa údajov cestnej databanky z roku 2012 bolo v kraji v nevyhovujúcom 92,711 km a v havarijnom stave 37,267 km, čo predstavuje takmer 26% ciest II. triedy. U ciest III. triedy je 467,358 km v nevyhovujúcom stave a 9,732 km v havarijnom stave čo predstavuje takmer 31% ciest III. triedy. Zhoršuje sa aj stav mostov, keď do kategórie zlý, veľmi zlý a havarijný bolo ku koncu roka 2013 zaradených 35 mostov, čo predstavuje 7 % z celkového počtu mostov.

Nedostatok investícií do opráv a udržiavania sa prejavuje aj zastaranosťou vozidlového parku a mechanizmov Regionálnej správy a údržby ciest Nitra, a.s., pričom akciová spoločnosť zabezpečuje aj údržbu a opravy ciest I. triedy.

3.7 Prešovský samosprávny kraj



Stav cestnej infraštruktúry Prešovského samosprávneho kraja (ďalej len PSK) sa vyznačuje relatívne vysokou hustotou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyššej kategórie. Diaľničnú sieť v kraji charakterizuje v súčasnosti neúplné diaľničné spojenie s Bratislavou (chýbajúce úseky sú v súčasnosti vo výstavbe) ako aj absencia prepojenia s Poľskom a Maďarskom cez naše územie. Cestnú infraštruktúru kraja tvoria diaľnice, diaľničné privádzače, rýchlostné cesty, cesty I. triedy, cesty II. triedy a cesty III. triedy v celkovej dĺžke 3 149,055 km,

pričom cesty II. a III. triedy tvoria podiel 77,4%. Keďže administratívne sa kraj delí na 13 okresov, v ktorých je 666 obcí (pričom štatút mesta má 23 obcí), je potrebné zabezpečiť spojenie s dochádzkovými centrami a napojenie obcí na cestnú sieť s vyšším dopravným významom prostredníctvom siete ciest II. a III. triedy. Vybudovaná a udržiavaná cestná infraštruktúra je dôležitá aj pre možnosť zvýšenia podielu na tvorbe HDP, ktorého podiel je v súčasnosti na úrovni 9,23 % v rámci celej SR. Stupeň urbanizácie 48,35 znamená, že viac ako polovica obyvateľstva býva na vidieku a mali by mať zabezpečený aj prístup k významným cestným trasám medzinárodného významu:

- E50 v úseku Drietoma – Žilina – Prešov – Košice – hranica SR/UA – Užhorod;
- E371 v úseku Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – hranica SR/PL (Rzeszov);
- cesta I/68 smerujúca do Poľska cez Mníšek nad Popradom.

Plánovaná je rýchlostná cesta R4, ktorá spojí štátnu hranicu s Poľskom so Svidníkom, Prešovom, Košicami a štátnou hranicou s Maďarskom. Po R4 bude prechádzať viacero európskych ciest, napr. E371. V súčasnosti je v prevádzke obchvat Svidníka.

Plánované je vybudovanie hraničného priechodu na ceste II/559 Čertižné – Jašliská a modernizácia hraničného priechodu na ceste III/067029 Podspády – Jurgov. Cesta III/55724 v úseku Nižná Polianka – štátna hranica s Poľskom bola ukončená v roku 2010, a tým bol sprístupnený hraničný priechod Nižná Polianka – Ozenna pre osobnú a nákladnú dopravu do 7,5 tony.

V prípade rozvinutia prepravy na Ukrajinu je potrebné dobudovať prístup na hraničný priechod Ubľa. Postupne tiež zvyšovať štandard vybraných ciest zahrnutých do budovania infraštruktúry pre rozvoj cestovného ruchu a zabezpečiť v budúcnosti prístup k dobudovaným častiam D1 a R4.

Okrem priemyslu je v rámci kraja vysoko rozvinutý cestovný ruch, pričom je tu sústredená 1/5 všetkých ubytovacích zariadení na Slovensku, ktorú využije ročne viac ako 600 tis. návštevníkov. Najviac navštevované sú regióny Vysoké Tatry, okresy Bardejov, Kežmarok, Prešov a Stará Ľubovňa. Aj z tohto dôvodu je potrebné dostatočné udržiavanie ciest II. a III. triedy, ktoré zabezpečia spojenie s infraštruktúrou vyššej kategórie. Význam cestnej siete je zdôraznený v kraji aj tým, že obce okresov Stropkov a Svidník nie sú napojené na železničnú dopravu.

tab. č.9 Vybrané ukazovatele PSK

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	8 974	18,30
Počet obyvateľov	počet	809 443	14,89
HDP	mil. eur	1 782	9,23
Dĺžka ciest II. triedy	km	521,017	14,40
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 915,721	18,46
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	2 436,738	17,41
Hustota cestnej siete A cesty II. tr.	km/1000 obyv.	0,644	--
Hustota cestnej siete A cesty III. tr.	km/1000 obyv.	2,996	--
Hustota cestnej siete B cesty II. tr.	km/ km ²	0,058	--
Hustota cestnej siete B cesty III. tr.	km/ km ²	0,213	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	77,38	
Vozidlá cestnej dopravy evidované v kraji	počet	280 361	11,48
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	1 238	22,82

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

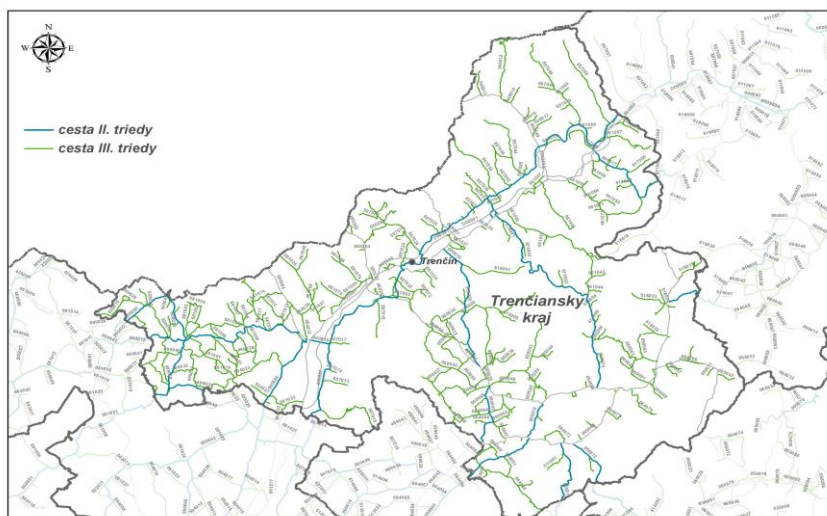
Údržbu ciest II. a III. triedy vykonáva organizácia Správa a údržba ciest PSK, ktorého zriaďovateľom je PSK. Organizácia vedie evidenciu majetku PSK zvereného do správy SÚC PSK, zabezpečuje prehliadky ciest na území PSK, zabezpečuje prehliadky mostov, údržbu ciest, zimnú a letnú údržbu ciest a objektov, plánuje prípravu a stavia cesty vo vlastníctve PSK podľa štátnej koncepcie diaľnic a ciest a vykonáva sčítanie cestnej dopravy na cestách.

SÚC PSK je rozpočtová organizácia napojená na rozpočet PSK, ktorý garantuje jej činnosť a prijíma opatrenia v prípade nedostatkov. Svoje organizačné zložky má pre oblasti Bardejov, Humenné, Poprad, Prešov, Stará Ľubovňa, Svidník a Vranov nad Topľou.

Jednotlivé strediská Správy a údržby ciest PSK zabezpečujú zimnú údržbu na cestách II. a III. triedy v Prešovskom kraji a na základe dohody medzi Správou a údržbou ciest PSK a Slovenskou správou ciest, IVSC Košice vykonávajú zimnú údržbu na cestách I. triedy, podľa operačného plánu vypracovaného SSC, IVSC Košice.

Celkové náklady na údržbu ciest PSK boli v r. 2012 vo výške 22,468 mil. eur, z toho na cesty II. a III. triedy vrátane mostov boli 20,246 mil. eur, čo predstavuje na 1 km ciest II. a III. triedy sumu 8,284 tis. eur. Vzhľadom na stav cestnej infraštruktúry boli tieto prostriedky nedostatočné aj vzhľadom na nepriaznivé klimatické podmienky časti kraja. V havarijnom stave bolo v roku 2012 celkom 34,482 km ciest II. triedy (napr. úseky Vyšné Hágy – Štrbské Pleso, Ublá – Klenová, Veľká Lomnica – Prieťah...). Nedostatočné finančné zdroje do zabezpečovania údržby spôsobujú aj to, že vozidlový park SÚC PSK je zastaralý a nie je možné, aby bol v dostatočnej miere obnovovaný z prostriedkov kraja.

3.8 Trenčiansky samosprávny kraj



Trenčiansky samosprávny kraj (ďalej len TSK) má pomerne dobre rozvinutú cestnú infraštruktúru, ktorá zahŕňa diaľnice, diaľničné privádzacie, rýchlostné cesty, cesty I. triedy, cesty II. triedy a cesty III. triedy v celkovej dĺžke 1 874,478 km. Cesty II. a III. triedy tvoria 79,10% z celkovej dĺžky komunikácií. Územie je prevažne hornatým krajom a tak osídlenie obyvateľstvom nie je rovnomerné, ale je sústredené v priemyselných oblastiach, ktoré boli vybudované

najmä v údoliach riek. Územno-správne sa kraj delí na 9 okresov, v ktorých sa nachádza 275 obcí, z toho 18 má štatút mesta. Stupeň urbanizácie je 56,24, čo znamená, že väčšina obyvateľov žije v mestách, ktoré musia mať zabezpečený prístup na dopravnú infraštruktúru medzinárodného významu. Spojenia medzi centrami kraja a obcami zabezpečuje najmä cestná sieť II. a III. triedy.

Krajom prechádza významný cestný koridor - diaľnica D1 Bratislava – Trenčín – Žilina, na ktorý je potrebné zabezpečiť spojenie jednotlivých dochádzkových centier, ktorými sú najmä krajské mesto a okresné mestá, kde je sústredený priemysel, školské zariadenia, úrady, finančné, zdravotnícke, kultúrne a iné inštitúcie.

Plánované rýchlostné cesty prechádzajúce územím kraja:

- rýchlostná cesta R2 je trasovaná v línii Chocholná, križovatka s D1 – Bánovce nad Bebravou – Brezolupy, križovatka s rýchlostnou cestou R8 – Nováky – Prievidza – Handlová – hranica BBSK - Žiar nad Hronom – Zvolen – Košice, križovatka s diaľnicou D1.
- rýchlostná cesta R6 je trasovaná v línii Beluša, križovatka s diaľnicou D1 – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR.
- rýchlostná cesta R8 je trasovaná v línii Nitra, križovatka s rýchlostnou cestou R1 – Topoľčany - hranica NSK – Pravotice, križovatka s rýchlostnou cestou R2.

V súčasnej dobe je v prevádzke časť R6 v dĺžke 7,547 km (vrátane úseku I/49A), jeden úsek R2 vo výstavbe, ostatné úseky sú zatiaľ vo fáze prípravy a doprava je riešená po existujúcich cestách I. triedy. Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov, prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín a zabezpečujú dopravnú obsluhu celého územia.

Vzhľadom na hornatý ráz kraja je budovanie a udržiavanie infraštruktúry sťažené, pričom je nevyhnutné aj z dôvodu ďalšieho rozvoja cestovného ruchu na území kraja. Záujmové lokality pre cestovný ruch sú chránené krajinné oblasti, rekreačné a kúpeľné zariadenia.

tab. č.10 Vybrané ukazovatele TSK

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	4 502	9,18
Počet obyvateľov	počet	598 819	11,02

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
HDP	mil. eur	2 058	10,65
Dĺžka ciest II. triedy	km	347,711	9,61
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 135,145	10,94
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	1 482,856	10,60
Hustota cestnej siete A cesty II. tr.	km/1000 obyv.	0,581	--
Hustota cestnej siete A cesty III. tr.	km/1000 obyv.	1,896	--
Hustota cestnej siete B cesty II. tr.	km/km ²	0,077	--
Hustota cestnej siete B cesty III. tr.	km/km ²	0,252	x
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	79,11	
Vozidlá cestnej dopravy evidované v kraji	počet	261 739	10,72
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	629	11,59

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

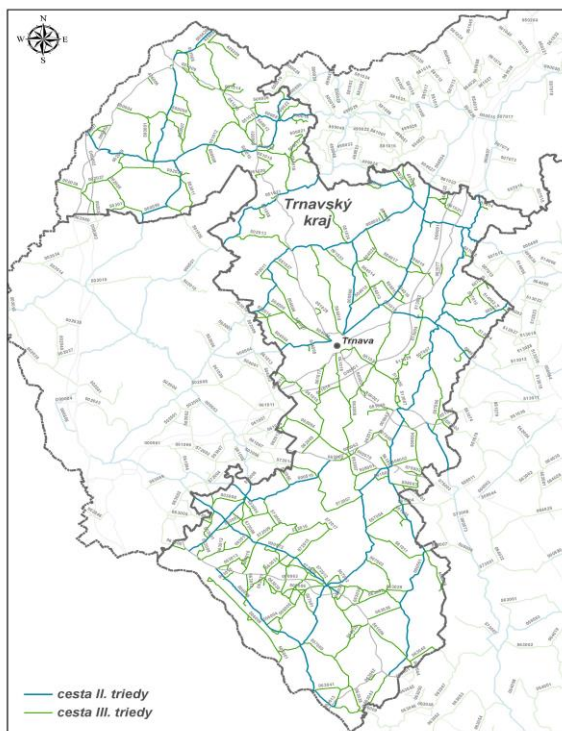
Údržbu ciest II. a III. triedy vykonáva Správa ciest TSK, ktorá je príspevkovou organizáciou. Hlavným predmetom činnosti je správa a údržba ciest a delimitovaného majetku v TSK, údržba ciest vo vlastníctve SR, nachádzajúcich sa na jeho území na základe zmluvy so SSC, investičná činnosť na cestách vo vlastníctve TSK.

SC TSK má tri vnútorné organizačné jednotky: VOJ Trenčín so strediskami údržby - Trenčín, Nové Mesto n/V, Myjava, VOJ Považská Bystrica so strediskami - Považská Bystrica, Ilava a VOJ Prievidza so strediskami - Prievidza, Partizánske, Bánovce nad Bebravou, Nitrianske Rudno, Nitrianske Pravno, Nováky a Jalovec.

Náklady na udržiavanie ciest v samosprávnom kraji v r. 2012 boli 14,852 mil. eur, z toho na cesty II. a III. triedy vrátane mostov 10,644 mil. eur, čo je na 1 km ciest II. a III. triedy suma 7,141 tis. eur. Táto suma je nedostatočná pre udržiavanie ciest II. a III. triedy aj vzhľadom na klimatické podmienky a povinnosť udržiavať horské priechody v kraji. Podľa údajov cestnej databanky k 1. 1. 2012 bolo v kraji iba 6,9 km II. triedy vo veľmi dobrom stave, 125 km v nevyhovujúcom stave, 15,7 km v havarijnom stave, čo predstavuje takmer tretinu ciest II. triedy. U ciest III. triedy je 513 km v nevyhovujúcom stave a 57 km v havarijnom stave. Zhoršuje sa aj stav mostov, keď do kategórie zlý, veľmi zlý a havarijný bolo koncom roka 2013 zaradených 71 mostov. Ročne z vlastných zdrojov je TSK schopný opraviť 30 km ciest II. a III. triedy.

Nedostatok investícií do opráv a udržiavania sa prejavuje aj zastaranosťou vozidlového parku a mechanizmov organizácie SC TSK, ktoré nie je možné z prostriedkov kraja obnoviť, pričom organizácia zabezpečuje aj údržbu a opravy ciest I. triedy.

3.9 Trnavský samosprávny kraj



Trnavský samosprávny kraj (ďalej len TTSK) patrí medzi menšie kraje rozlohou aj počtom obyvateľov, ale hustota obyvateľstva 135,78 obyv./km² je druhou najvyššou hustotou po BSK. Podľa územno-správneho členenia je v kraji 7 okresov, 251 obcí, z ktorých má 16 štatút mesta. Stupeň urbanizácie je 47,67, čo znamená, že väčšina obyvateľov nie je sústredená v mestách a musí mať zabezpečené spojenie s centrami, ktorými sú najmä krajské a okresné mestá a tiež s cestnou infraštruktúrou vyššieho dopravného významu. Cestná sieť v kraji je tvorená diaľnicami, rýchlostnými cestami, cestami I, II. a III. triedy, pričom podiel ciest II. a III. triedy je 81,60 % z celkových komunikácií v kraji. Kraj má potenciál zvyšovania podielu HDP, ktorý je v súčasnosti na úrovni 11,12 % celej SR, prostredníctvom vybudovaných priemyselných parkov. Predpokladom k tomu je dostatočná infraštruktúra ciest nižšej kategórie a ich napojenie na cestnú infraštruktúru vyššieho dopravného významu, ktorou sú:

- diaľnica D1 – najvýznamnejšia slovenská diaľnica, ktorá po svojom dokončení spojí Bratislavu so štátnou hranicou s Ukrajinou a je súčasťou vetvy „A“ V. paneurópskeho koridoru a európskych ciest E50, E58, E75, E442, E571;
- diaľnica D2 – spája hraničný priechod Brodské na hranici SR/ČR s hraničným prechodom Čunovo na hranici SR/Maďarsko, prechádza cez Kúty, Malacky, Bratislavu;
- rýchlostná cesta R1 – Trnava – Nitra – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok;
- navrhovaná rýchlostná cesta R7 – Bratislava – Nové Zámky – Veľký Krtíš - Lučenec.

tab. č.11 Vybrané ukazovatele TTSK

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	4 147	8,46
Počet obyvateľov	počet	563 081	10,36
HDP	mil. eur	2 149	11,12
Dĺžka ciest II. triedy	km	526,363	14,55
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 059,921	10,21
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	1 586,284	11,33
Hustota cestnej siete A cesty II. tr.	km/1000 obyv.	0,94	--
Hustota cestnej siete A cesty III. tr.	km/1000 obyv.	1,88	--
Hustota cestnej siete B cesty II. tr.	km/ km ²	0,127	--

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Hustota cestnej siete B cesty III. tr.	km/ km ²	0,256	x
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	81,68	
Vozidlá evidované v kraji	počet	285 669	11,70
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	386	7,11

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja (SÚC TTSK) vznikla v roku 2004 zriaďovacou listinou TSK ako rozpočtová organizácia zlúčením troch bývalých vnútorných organizačných jednotiek SSC Bratislava a to Správy a údržby v Trnave, Dunajskej Strede a Senici. SÚC TTSK je rozdelená na 12 obvodov a to: Dunajská Streda, Šamorín, Veľký Meder, Senica, Holíč, Sekule, Trnava, Buková, Červeník, Piešťany, Sereď a Galanta.

Významné úseky cestných komunikácií na udržiavanie sú horský priechod Havran, cesta k hraničnému prechodu SR/ČR a cesta k hraničnému prechodu SR/Rakúsko.

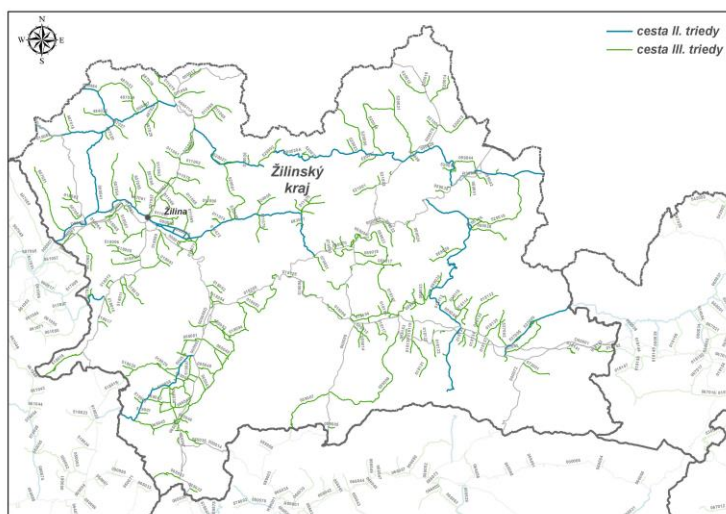
Okrem údržby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve kraja SÚC TTSK zabezpečuje aj údržbu štátnych ciest I. triedy na území TTSK na základe zmluvného vzťahu so SSC. SÚC TTSK mala k 31.12.2010 celkový fyzický počet 310 pracovníkov.

Finančné prostriedky vynakladané na opravy a údržby ciest II. a III. triedy TTSK sú nedostatočné, o čom svedčí aj fakt, že v zlom technickom stave je 179,1 km ciest II. a III. triedy, čo predstavuje 11,2 % z celkovej dĺžky ciest. Veľmi zlý technický stav vykazuje 6 mostov, v zlom stavebnotechnickom stave je tiež ďalších 5 mostov. Predpokladané náklady na nevyhnutné rekonštrukcie a opravy ciest II. a III. triedy a mostov TTSK sú 42,5 mil. eur. Nepriaznivo sa na kvalite ciest II. a III. triedy a mostov prejavuje ťažká tranzitná nákladná doprava, ktorá využíva cesty II. a III. triedy ako obchádzkové trasy a cestné komunikácie nie sú na takéto zaťaženie projektované.

Vynaložené náklady na opravy a údržbu ciest v TTSK boli v r. 2012 vo výške 8,587 tis. eur, z toho na cesty II. a III. triedy a mosty na týchto komunikáciách 5,993 tis. eur, čo predstavuje na 1 km ciest II. a III. triedy náklady 3,758 tis. eur. Táto výška je značne nedostačujúca aj vzhľadom ku klimatickým podmienkam, ktoré nepriaznivo vplyvajú na kvalitu cestných komunikácií. Toto nedostatočné financovanie sa odráža aj v stave dopravných prostriedkov a mechanizmov SÚC TTSK, ktoré sú zastarané a nie je možné ich v dostatočnej miere obnoviť z prostriedkov samosprávneho kraja.

3.10 Žilinský samosprávny kraj

Žilinský samosprávny kraj (ďalej len ŽSK) má významné postavenie v rámci Slovenska z hľadiska priaznivého demografického potenciálu, strategickej dopravnej polohy najmä vzhľadom k ČR a Poľsku a vysokému potenciálu rozvoja cestovného ruchu. Územno-správne sa člení na 11 okresov, 315 obcí, z ktorých 18 má štatút mesta. Stupeň urbanizácie je 49,39, čo znamená, že väčšina obyvateľstva žije na vidieku a musí mať zabezpečený prístup do dochádzkových centier, ktorými sú krajské mesto, ostatné mestá a iné väčšie obce a tiež cestnej infraštruktúre vyššieho dopravného významu, ktorá je v kraji vybudovaná. Cestnú dopravnú sieť ŽSK tvoria cesty I. triedy, cesty II. a III. triedy a diaľnice, diaľničné privádzacie, rýchlostné cesty, ktoré patria do nadradenej cestnej siete TEN-T:



- diaľnica D1 Bratislava – Žilina – Košice, ktorá je na území ŽSK v niektorých úsekoch už v používaní, vo výstavbe alebo v príprave;
- diaľnica D3 je plánovaná v úseku Hričovské Podhradie – Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Svrčinovec – Skalité – št. hranica s Poľskom, pričom v používaní je úsek Hričovské Podhradie (križovatka D1) – Žilina, Strážov a Oščadnica – Čadca, Bukov (Čadca, obchvat);
- rýchlostná cesta R1 – plánovaná v úseku Hriadeľské Sedlo – Ružomberok, trasovanie nie je definitívne stanovené;
- rýchlostná cesta R3 – plánovaná v úseku Trstená – Tvrdošín – Dolný Kubín, ktorá nie je ešte definitívne stanovená (v súčasnosti sú v prevádzke v polovičnom profile úseky Trstená, obchvat; Horná Lehota – Oravský Podzámok a Horná Štubňa, obchvat);
- rýchlostná cesta R5 – plánovaná v dĺžke 2 km od križovatky s diaľnicou D3 po Svrčinovec, št. hr. s ČR.

V ŽSK sa plánuje výstavba Terminálu intermodálnej prepravy Žilina, ktorý bude vyžadovať dobre rozvinutú cestnú infraštruktúru vo svojom atrakčnom obvode.

Územím kraja prechádzajú dôležité medzinárodné cestné ťahy:

- E50 ČR – Žilina – Košice – Ukrajina;
- E75 (sever – juhozápad) Poľsko – Čadca – Žilina – Maďarsko – Rakúsko;
- E77 Poľsko – Trstená – Dolný Kubín – Šahy – Maďarsko;
- E442 ČR – Makov – Bytča – Žilina s pripojením na E50 a E75.

Podiel ciest II. a III. triedy je v ŽSK 71,03%, čo je však dôsledkom málo rozvinutej siete II. a III. triedy, keďže jej hustota na 1000 obyvateľov je 2,061 km a 0,211 km/km² (najnižšia hodnota v SR). Budovanie infraštruktúry je vzhľadom na hornatý ráz kraja sťažené, je potrebné zabezpečiť napojenie ciest II. a III. triedy na postupne budovanú nadradenú infraštruktúru. Zabezpečia sa tak podmienky pre ďalšiu rast HDP v kraji, pre ktorý má potenciál najmä pracovných síl. Dostatočná cestná sieť II. a III. triedy je potrebná najmä v okrese Námestovo, ktorý nemá vybudovanú železničnú dopravu.

V súčasnej dobe je z hľadiska technického a prevádzkyschopného nevyhovujúcich 13,62 % ciest II. triedy, ciest III. triedy 19,44 % a v havarijnom stave je 1,4 %. Niektoré nevyhovujúce úseky ciest si vyžadujú komplexnú rekonštrukciu (21 % ciest III. triedy a 14 % ciest II. triedy). Na cestách II. a III. triedy je v súčasnosti 20 % mostov v zlom a veľmi zlom stave. ŽSK má identifikované úseky v nevyhovujúcom stave na cestách II. a III. triedy, ktoré je potrebné rekonštruovať.

tab. č.12 Vybrané ukazovatele ŽSK

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Rozloha	km ²	6 809	13,89
Počet obyvateľov	počet	698 274	12,85
HDP	mil. eur	1 989	10,29

Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Hodnota	Podiel na SR v %
Dĺžka ciest II. triedy	km	324,921	8,98
Dĺžka ciest III. triedy	km	1 114,781	10,74
Spolu dĺžka ciest II. a III. triedy	km	1 439,702	10,29
Hustota cestnej siete A cesty II. tr.	km/1000 obyv.	0,465	--
Hustota cestnej siete A cesty III. tr.	km/1000 obyv.	1,596	--
Hustota cestnej siete B cesty II. tr.	km/ km ²	0,048	--
Hustota cestnej siete B cesty III. tr.	km/ km ²	0,164	--
Podiel ciest II. a III. triedy z celkovej dĺžky ciest kraja	%	70,91	
Vozidlá cestnej dopravy evidované v kraji	počet	281 120	11,51
Mosty na cestách II. a III. triedy	počet	794	14,63

Zdroj: SSC, Cestná databanka, 2014

Správu a údržbu ciest II. a III. triedy v ŽSK zabezpečuje Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja (SC ŽSK) od r. 2006. SC ŽSK je príspevkovou organizáciou v zriaďovacej pôsobnosti kraja. Z organizačného hľadiska sú jednotlivé závody SC ŽSK lokalizované v mestách Čadca, Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Martin a Žilina. SC ŽSK vykonáva aj údržbu ciest I. triedy nachádzajúcich sa v územnom obvode ŽSK na základe zmluvy so správcom alebo vlastníkom ciest I. triedy.

V súčasnej dobe sa zhoršuje najmä situácia pri cestných komunikáciách ciest II. triedy, ktoré sú využívané pre ťažkú nákladnú dopravu a na takúto vysokú záťaž neboli komunikácie projektované. Nepriaznivé klimatické podmienky súvisiace s nadmorskou výškou kraja zvyšujú náklady na opravy a údržbu ciest, pričom ŽSK má najvyššiu priemernú nadmorskú výšku. Disponibilné prostriedky na opravy a údržbu sú nedostačujúce aj z toho dôvodu, že pre oblasť údržby cestnej siete je dôležitý fakt, či sa musia v kraji udržiavať horské priechody, ktoré sú náročnejšie na údržbu, najmä zimnú. V ŽSK sú to horské prechody Jasná (II/584), Nová Bystrica - Oravská Lesná (II/520), Jasenovo (II/519), Huty (II/584), Rovná Hora (II/583), Semeteš (II/541), Klokočov (II/484).

Aj keď v r. 2008 a 2009 boli vynaložené značné prostriedky na obnovu vozidlového a strojového parku SC ŽSK a to najmä vozidlového parku určeného pre zimnú údržbu, dosahuje vek mechanizmov 16 – 29 rokov. ŽSK však nedokáže zo svojho rozpočtu pokryť všetky výdavky potrebné na správu, údržbu, opravy a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy a mostov a pokryť ani výdavky potrebné na obnovu vozidlového a strojového parku.

4 Analytická časť – súčasný stav dopravnej infraštruktúry na regionálnej úrovni

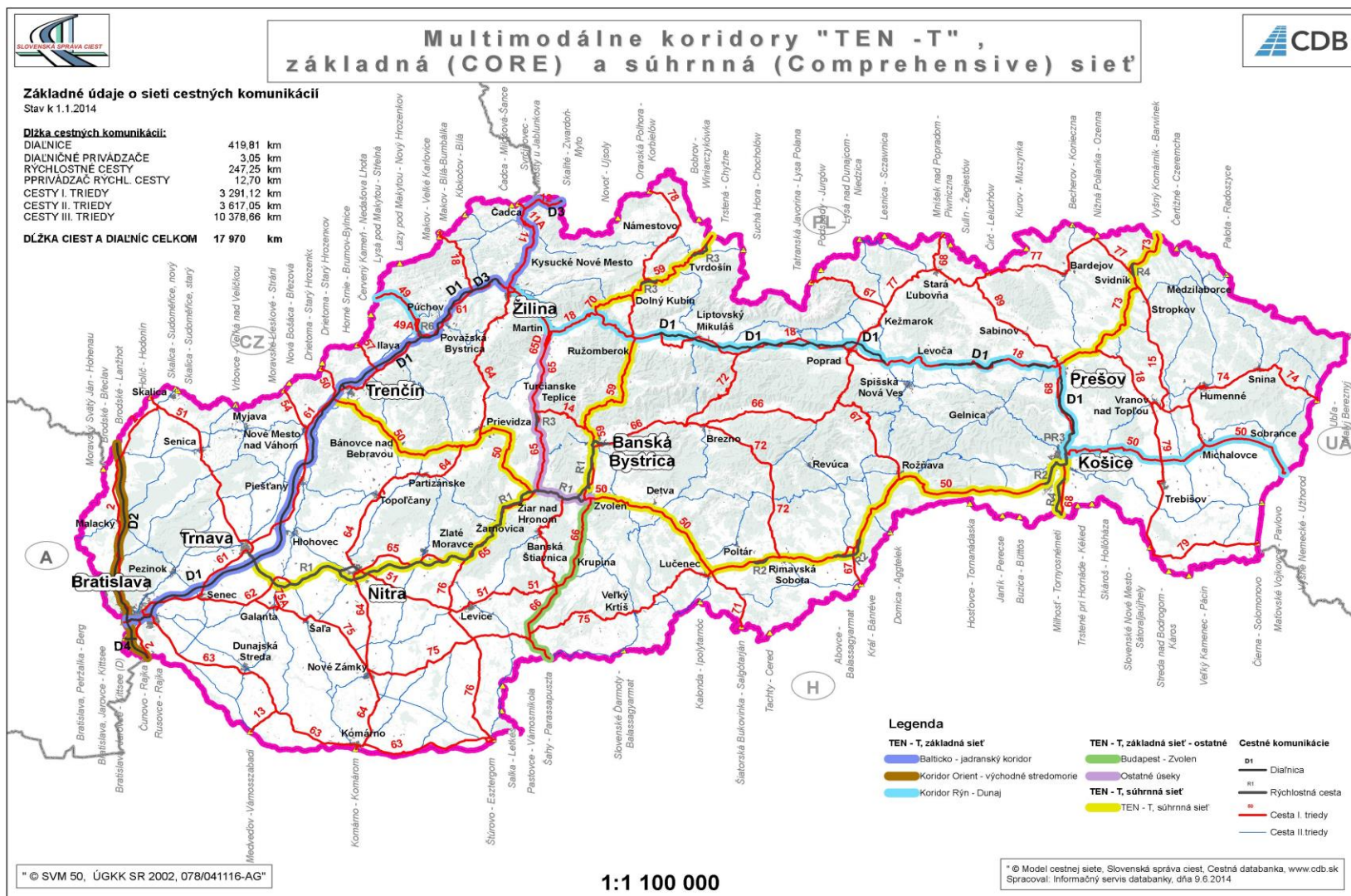
Cestná doprava sa dlhodobo považuje za kľúčový dopravný mód z hľadiska obslužnosti územia osobnou i nákladnou dopravou. Význam cestnej infraštruktúry v tejto súvislosti tkvie predovšetkým v procese hospodárskeho rozvoja centier a regiónov, a s ním súvisiacich zahraničných investícií a cestovného ruchu. Predpoklad ďalšieho rozvoja, ktorý zohľadňuje strategickú geografickú polohu SR, je založený na dostupnosti jednotlivých regiónov k transeurópskym dopravným sieťam EÚ (TEN-T). Priame napojenie na sieť TEN-T alebo pri jej absencii prevzatie úlohy dopravnej tepny cestami nižšej kategórie je významným dopravným atribútom, ktorý priamo pôsobí na potreby každého regiónu v oblasti hospodárskeho rozvoja a odstraňovaní vzájomných regionálnych disparít.

Nevyhnutným predpokladom efektívneho fungovania dopravného systému SR je existencia súvislej siete pozemných komunikácií vyššieho významu, ktorá bude schopná uspokojiť neustále rastúce požiadavky na mobilitu osôb a tovaru. V súčasnosti orientuje SR významné finančné prostriedky obzvlášť v oblasti budovania a modernizácie tohto typu dopravnej infraštruktúry a zároveň tým vytvára synergický účinok v podobe zníženia dopravného zaťaženia ciest nižšej kategórie, ktoré sú nútené znášať negatívne dôsledky tranzitu. Z hľadiska ďalšieho rozvoja samotných regiónov je potom dôležité mať k dispozícii vhodné napojenie na sieť komunikácií vyššieho významu, ktorú v podmienkach SR z väčšej časti predstavuje medzinárodná dopravná sieť TEN-T. Hodnotenie dostupnosti územia na dopravnú sieť sa sleduje z hľadiska prístupnosti regiónov na medzinárodnú dopravnú sieť a z pohľadu úrovne realizácie diaľnic a rýchlостných komunikácií resp. modernizácie železničnej siete v medzinárodných dopravných koridoroch. V tomto zmysle je potrebné hodnotiť taktiež ucelenosť dopravných ťahov. Hodnotenie dostupnosti územia by malo zahŕňať nielen prístup na medzinárodné dopravné koridory, ale tiež regionálnu dostupnosť, t.j. napr. dostupnosť krajských sídiel z jednotlivých lokalít/iných sídiel v rámci kraja, ďalej prepojenie krajských sídiel navzájom, dostupnosť okresných sídiel atď. Krajské a okresné sídla sú sídlami úradov a inštitúcií, do ktorých obyvatelia Slovenska potrebujú cestovať častejšie ako do sídiel na medzinárodných dopravných ťahoch.

Z uvedeného vyplýva, že na analýzu dostupnosti územia je nepostačujúce hodnotiť iba prístupnosť na medzinárodné dopravné koridory a úroveň realizácie diaľnic a rýchlостných ciest. Je potrebné tiež hodnotiť úroveň, zaťaženosť a kapacity cestnej siete nižších tried (cesty II. a III. triedy) mimo medzinárodných koridorov. Dostupnosť sídelných centier prostredníctvom cestnej siete predstavuje základnú charakteristiku v hodnotení konkurencieschopnosti jednotlivých sídiel, nakoľko táto sieť zabezpečuje komplexné prepojenie osídlenia na medzinárodnej ako aj lokálnej úrovni. Najhoršiu časovú dostupnosť k sieti diaľnic a rýchlостných komunikácií majú okresy na východe Slovenska: Snina, Medzilaborce, Sobrance a juhu stredného Slovenska: Revúca, Rimavská Sobota resp. Rožňava. Najlepšiu dostupnosť majú okresy, ktoré sú v dotyku uzlov siete diaľnic a rýchlостných komunikácií.

Špecifikom SR je priaznivá poloha najvýznamnejších centier osídlenia a ťažísk osídlenia k zahraničným sídelným aglomeráciám celoeurópskeho významu ako aj postupné formovanie cezhraničných aglomerácií, akými sú napr. Viedeň – Bratislava, Sliezsko – Ostravsko – Žilina – Martin, Košice – Prešov s nadväznosťou na michalovsko – vranovsko – humenské ťažisko osídlenia a s previazaním na sídelnú sieť v Maďarskej republike.

obr. č.1 Multimodálne koridory TEN-T a koridory doplnkovej siete TEN-T



Trendom v posledných desaťročiach je urbanizácia a očakáva sa, že tento vývoj bude aj naďalej pokračovať. Urbanistický rozmach je hlavným problémom pre mestskú dopravu, pretože zvyšuje potrebu individuálnych druhov dopravy, čím dochádza k preťaženiu dopravy a environmentálnym problémom. Z mestskej dopravy pochádza 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií iných znečisťujúcich látok. Dopravné preťaženia, ku ktorým dochádza predovšetkým v aglomeráciách a na ich prístupových cestách, sú zdrojom vysokých nákladov z hľadiska časových strát a vyššej spotreby pohonných hmôt.

Dopravné preťaženie v mestách takisto negatívne vplýva na medzimestskú dopravu, pretože východiskovým a konečným bodom väčšiny nákladnej a osobnej dopravy sú mestské oblasti. Rozvoj verejnej osobnej dopravy musí reagovať na výzvy, ktorými sú predovšetkým: starnutie populácie, zníženie vplyvov na životné prostredie a znižovanie preťaženia dopravnej infraštruktúry najmä v mestách. Jej prednosti možno definovať z hľadiska ekologického, sociálneho, regionálneho, priestorového a bezpečnostného. Zabezpečenie kvality verejnej osobnej dopravy je možné dosiahnuť tvorbou optimálneho modelu ponuky, riadenia a financovania prostredníctvom plánov dopravnej obslužnosti. Z pohľadu budúceho rozvoja ciest II. a III. triedy je potrebné, aby bolo zabezpečené na regionálnej úrovni spojenie spádových regionálnych centier s krajským mestom a spojenie samotných centier navzájom. Plošné spojenie obcí so spádovými regionálnymi centrami bude prevažne realizované verejnou autobusovou dopravou. Minimálny počet spojov medzi koncovými obcami a spádovými regionálnymi centrami musí poskytnúť základnú dopravnú obslužnosť, ktorou sa zabezpečí doprava do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a späť.

Využívanie viacerých nadväzných druhov dopravy vyvoláva nutnosť prestupovania cestujúcich, a to nielen medzi rôznymi druhmi dopravy, ale aj medzi rôznymi spojmi toho istého druhu dopravy. Problém vzniká hlavne pri prestupovaní cestujúcich medzi dopravnými prostriedkami rôznych druhov dopravy, pričom ich zastávky sú od seba priestorovo aj časovo vzdialené. Je to napríklad vtedy, keď železničná a autobusová stanica sú situované v rôznych častiach sídla. Vtedy musí cestujúci rátať s dlhším časom potrebným na presun z jednej stanice na druhú. Tým sa však celková preprava stáva málo atraktívna, a ak musí cestujúci využiť aj mestskú hromadnú dopravu, stáva sa aj cenovo náročnejšia. Preto pri návrhu nového dopravného systému treba brať do úvahy aj túto skutočnosť. Hlavné prestupové uzly vzniknú v miestach, kde autobusová doprava zväžá cestujúcich z miest bez železničnej infraštruktúry, resp. z miest s nižšou frekvenciou cestujúcich na hlavnú prepravnú os. Z každej takejto železničnej stanice, resp. zastávky, kde dochádza k zväžaniu cestujúcich autobusovou dopravou, sa stáva vrchol dopravnej siete, ktorý má svoj atraktívny obvod. V týchto miestach je nutné zabezpečiť plynulé a bezpečné prestupovanie cestujúcich z autobusu na vlak a opačne.

4.1 Dopravno-hospodársky význam ciest

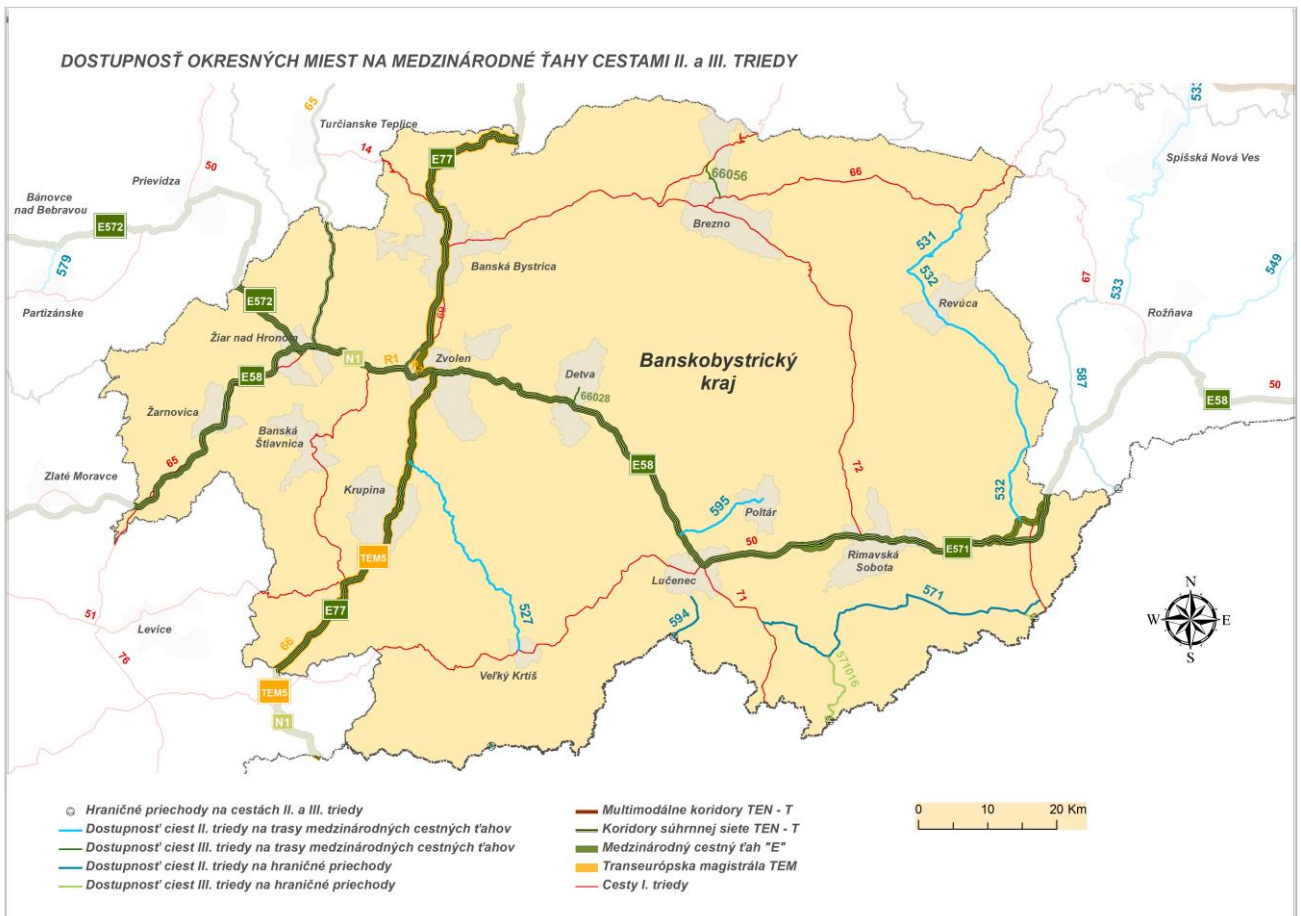
4.1.1 Banskobystrický samosprávny kraj

Územím BBSK neprechádza žiaden z multimodálnych koridorov siete TEN-T. Z trás základnej siete TEN-T prechádza územím BBSK cestné prepojenie Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina - Šahy – št. hr. SR/Maďarsko. Zo súhrnnej siete TEN-T sú to nasledujúce trasy, ktorých časti prechádzajú týmto krajom: trasa Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok; trasa Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice. Významným dopravným uzlom je mesto Zvolen, ktoré je ťažiskom cestnej a železničnej siete SR. Krajom prechádzajú dva významné cestné ťahy a to:

- severo - južný, ktorý tvoria štátne cesty I/66 a I/59 zaradené do európskej cestnej siete ako E77,
- západno - východný, ktorý tvoria štátne cesty I/50 a I/65 taktiež zaradené do európskej cestnej siete pod označením E58, E571 a E572.



obr. č.2 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v BBSK



Napojenie ciest II. triedy na súhrnnú sieť TEN-T z okresných miest BBSK sa uskutočňuje nasledovne: okresné mesto Veľký Krtíš prostredníctvom cesty II/527; Poltár prostredníctvom cesty II/595, Revúca prostredníctvom cesty II/532, II/526, Brezno II/529 a II/526, Žarnovica prostredníctvom cesty II/428. Na cestu medzinárodného významu E58 sa napájajú okresné mestá Poltár cestou II/595, Revúca cestou II/532 a Detva cestou III/66028. Úlohu cestných hraničných priechodov s Maďarskom plnia cesty II/527 (Slovenské Ďarmoty - Balassagyarmat), II/594 (Kalonda - Ipolytarnóc), III/57116 (Tachty - Cered) a III/57141 (Abovce - Balassagyarmat).

V zmysle plnenia požiadaviek na mobilitu obyvateľstva v súvislosti s dostupnosťou terciárnej sféry cesty II. triedy sú hlavne regionálneho charakteru. Väčšina okresných miest v BBSK je priamo napojená na cesty I. triedy. Krajské mesto Banská Bystrica ako križovatka ciest vyššej kategórie (R1, I/14, I/59, I/66) využíva pre potreby dopravnej obslužnosti spádovej oblasti cesty II. triedy len v prípade ciest II/578 (západ) a II/591, ktorá je paralelná s cestou I/69. Okresné mesto Brezno využíva cestu II/529 ako alternatívu južného napojenia na budúcu trasu R1 (E58/E571) a v napojení na cestu II/526 ako spojenie s mestom Detva. Dostupnosť Krupiny je riešená napojením spádovej oblasti na východe cestami II/526 a II/527, s prepojením na cestu I/66, ktorá mestom prechádza. Mobilitu obyvateľstva južne od Lučenca zabezpečujú cesta II/585 a cesta II/594, ktorá plní aj funkciu cezhraničného prepojenia s neďalekým Maďarskom. Praktický celú dopravnú obslužnosť okolia Poltára poskytuje cesta II/595, ktorá takisto spája mesto s cestou I/50. Obdobne je tomu aj v prípade Revúcej, ktorou neprechádza komunikácia vyššej kategórie, a preto sú dopravné úlohy rozložené na cesty II/531 a II/532. Napojenie na obchvat mesta Rimavská Sobota (I/50) zabezpečuje cesta III/53117 a II/531, ktorá zároveň spája mesto s obcami na juhu. Cesta II/527 je významná hlavne pre obce na

juhu a severe od mesta Veľký Krtíš a tvorí taktiež napojenie na cestu I/75. Prepojenie Žarnovice a obchvatu mesta R1 poskytujú cesty II/428 a II/512 (spojenie s mestom Partizánske).

Na území BBSK sa nachádzajú štyri regióny cestovného ruchu: *Ipeľský, Gemerský, Horehronský a Pohronský*, ktoré majú podľa *Regionalizácie cestovného ruchu v Slovenskej republike* nasledovnú charakteristiku:

tab. č.13 Regióny cestovného ruchu v BBSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Ipeľský	Dudince kúpele	Regionálny	Nadregionálny
	Dolná Strehová		
Gemerský	Jaskyňa Domica- Aggtelek-mimo územia BBSK	Nadregionálny	Národný
	Ochtinská aragonitová jaskyňa		
	Prírodné jódové kúpele Číž		
	Revúca		
Horehronský	Horehronie záver	Medzinárodný	Medzinárodný
	Banská Bystrica		
	Kúpele Brusno		
	Nízke Tatry – Ďumbierska časť – juh		
	Donovaly		
Pohronský	Banská Štiavnica	Nadregionálny	Národný
	Zvolen – Sliač – Kováčová		
	Kúpele Sliač a Kováčová		
	Kremnica		
	Kúpele Sklené Teplice		
	Podpoľanie		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Rozvoj turizmu v *Ipeľskom regióne* možno predpokladať hlavne v oblasti kúpeľníctva a vidieckeho turizmu, ktorý vychádza z ponuky tichých lokalít, miestnych tradícií a vinárstva. Perspektívnym trhom sa javí byť klientela zo susedného Maďarska a to obzvlášť v podobe krátkodobých a víkendových pobytov. Za významné lokality mestského typu sa v tomto regióne považuje Krupina - situovaná na trase súhrnnej siete TEN-T (taktiež kúpele Dudince) a Lučenec, ktorý leží na križovatke cestných trás spájajúcich Bratislavu s Košicami a miestny región s Maďarskom a súčasne na železničnej trati prepájajúcej Zvolen s Košicami. V regióne sa nachádzajú taktiež rekreačné územia dostupné prevažne cestami II. a III. triedy: Krupinská vrchovina (II/526 a II/527), Javorie (II/591), Cerová vrchovina (II/571 a III/5712) a najrozsiahlejšie pohorie v rámci SR - Slovenské rudohorie.

Gemerský región v súčasnosti využíva svoj potenciál na nízkej úrovni. Gemer leží na juhu stredného Slovenska a presahuje až do územia KSK a Maďarska. Prednosť regiónu spočíva v pestrosti ponuky a jeho vysokej atraktivity z hľadiska prírodného prostredia a historického dedičstva. V dlhodobom horizonte to bude región národného významu so zaujímavým podielom zahraničných turistov. Centrálne mestského typu v rámci BBSK sú Rimavská Sobota, ktorej spojenie na sever do miest Brezno a Poprad zabezpečuje cesta I/72 a na juh cesta II/531, a Revúca napojená na významné trasy cestou II/532. Iné mestá nachádzajúce sa v Revúckom okrese,

Jelšava a hlavne Tornaľa, majú lepšie riešenú cestnú sieť ako samotné okresné mesto. Revúcej chýba lepšie cestné spojenie najmä so severom Slovenska. Prístupnosť do krajského mesta, ktorým je Banská Bystrica, nie je dnes optimálna. Komplikuje ju aj relatívne náročný terén, najmä Slovenské rudohorie. Za atraktívne miesto regiónu je možné považovať kúpele Číž (II/571).

Medzi typicky horské regióny patrí *Horehronský región*, ktorý je v súčasnosti vyhľadávaný pre lyžiarske pobyty. Všetky časti regiónu sú dopravne veľmi dobre dostupné a aj z toho dôvodu sa môže presadiť ako destinácia medzinárodného významu. Významnými lokalitami mestského typu sú Banská Bystrica s napojením na R1 a Brezno (križovatka ciest I/66 a II/529). Kultúrne pamiatky sa nachádzajú v obciach Hronsek, dopravne napojenom na cestu I/69 cez cestu III/06619, Slovenská Ľupča a Heľpa v priamom kontakte s cestou I/66, Čierny Balog s napojením na Brezno cestou II/529.

V prípade *Pohronského regiónu* je úroveň turizmu vzhľadom na svoj potenciál veľmi nízka. Turistické príležitosti regiónu majú veľmi dobrú skladbu – hory aj s možnosťou lyžovania, kultúrne pamiatky – nie iba solitérne, ale koncentrované do dvoch banských miest a výskyt termálnych vôd pre liečenie a rekreáciu. Napriek veľkej zanedbanosti kultúrnych pamiatok sa región bezpochyby rozvinie do destinácie národnej úrovne, so subregiónom Štiavnických vrchov s medzinárodným významom. Pod značkou UNESCO tvorí Banská Štiavnica a okolie dobrý marketingový prostriedok pre propagáciu nielen vlastného regiónu v zahraničí. Hlavné dopravné komunikácie mesta sú vedené na jeho okraji a tranzitné vzťahy sú minimálne, podstatnú časť vonkajšej dopravy predstavuje doprava cieľová a zdrojová. Z uvedeného dôvodu je potrebné riešiť skvalitnenie napojenia mesta na sieť ciest vyššej triedy. Ďalšími turistickými centrami mestského typu sú Kremnica situovaná na ceste I/65 a Zvolen s napojením na R1. Vyhľadávanými kúpeľnými miestami sú Sliač (I/69), Kováčová (I/69) a Sklené Teplice (III/065026). Medzi najznámejšie rekreačné územia patria Kremnické vrchy dostupné zo západnej časti cestami II/578 a III/05079 a Nízke Tatry.

Hospodárska štruktúra kraja je podmienená jeho geografickými pomermi. Hornatá severná časť bola vždy strediskom ťažby nerastov a priemyselnej výroby, kým na juhu prevažoval poľnohospodársky charakter ekonomiky. Región má dlhú tradíciu v oblasti baníctva. Najmä vďaka dlhej banickej histórii kraja, je dominujúcim odvetvím priemyslu v regióne hutníctvo. Reprezentujú ho najväčšie spoločnosti v kraji. Výroba kovov sa podieľa na objeme celkového priemyselného exportu kraja podielom 60%. Ďalšími významnými sektormi sú drevársky, strojársky, chemický, farmaceutický a potravinársky priemysel. Krajské mesto Banská Bystrica sa v posledných rokoch orientuje najmä na rozvoj služieb a obchodu. Významné ložiská silikátov sa nachádzajú v silikátovej zóne pri Lučenci a tiež v okolí Revúcej, kde sa ťaží a spracováva magnezitová ruda.

Ekonomický rast jednotlivých okresov BBSK je značne nevyvážený. Severné okresy vykazujú pomerne uspokojivý hospodársky rast, napríklad okres Žiar nad Hronom aj z celoslovenského hľadiska. Na druhej strane južné okresy majú vážne problémy rozvoja. Tieto disparity súvisia so stavom rozvoja infraštruktúry ale aj zameraním a úrovňou hospodárskeho rozvoja v predchádzajúcich rokoch.

K väčšine priemyselných parkov v BBSK je dostupný prístup po cestách II. a III. triedy ako aj po cestách I. triedy. Vzhľadom na skutočnosť, že cestná infraštruktúra vyššieho dopravného významu je vybudovaná len v značne obmedzenom rozsahu, prístup k týmto parkom je zatiaľ pomerne vzdialený. Na území BBSK je situovaných viacero priemyselných parkov, pričom za najvýznamnejšie sa považujú:

tab. č.14 Priemyselné parky v BBSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D, R	I. trieda	II./III. trieda
PP Majer - Šalková	Banská Bystrica	35,7	20	R1 (4km)	I/66 (0,1 km)	II/591 (3 km)
PP Brezno Rohozná	Brezno	63	0	R1 (48 km)	I/66 (5 km)	II/529 (5 km)



Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D, R	I. trieda	II./III. trieda
					I/72 (0 km)	
PP Detva - Trstená	Detva	11	11	R1 (30 km)	I/50 (2 km)	III/06628 (0 km)
PP Detva - areál PPS	Detva	29	16	R1 (30 km)	I/50 (2 km)	III/06628 (0 km)
PP Vígláš - Pod Bachtárom	Vígláš	14	14	R1 (15 km)	I/50 (1 km)	III/05091 (2 km)
PP Krupina Juh	Krupina	12	12	R1 (70 km)	I/66 (200 m)	III/0669 (2 km)
PP Tomášovce	Tomášovce	32	32	R1 (52,6 km)	I/75 (0 km)	III/50857 (0 km)
PP Lučenec Juh	Lučenec	70,8	0	R1 (58,2 km)	I/50 (1 km)	II/585 (0 km) III/0717 (0 km)
PP Poltár Jelšoviny	Poltár	23	20	R1 (67 km)	I/50 (17 km)	II/595 (1 km) III/5713 (0 km)
PP Rimavská Sobota Sever	Rimavská Sobota	13,8	13,8	R1 (84 km)	I/50 (5 km)	II/531 (1,5km) III/050121 (0 km)
PP Gemer	Rimavská Sobota	11,5	11,5	R1 (84 km)	I/50 (5 km)	II/531 (1km) III/050118 (0 km)
PP Malý Krtíš	Malý Krtíš	25	2,5	R1 (58 km)	I/75 (2 km)	II/527 (0 km) III/52713 (0 km)
PP Hliník nad Hronom	Hliník nad Hronom	24	24	R1 (400 m)	I/65 (0,4 km)	III/06526 (0 km)
PP Pod Lipou	Žarnovica	19	19	R1 (10 km)	I/65 (4 km)	III/065008 (0 km)
PP ZSNP	Žiar nad Hronom	287	15	R1 (0 km)	I/65 (0 km)	
PP Hnúšťa	Hnúšťa	38,4	5	R1(80,1 km)	I/72 (3 km)	II/526 (0 km) III/53112 (0 km)
PP Kriváň	Kriváň	20	12	R1 (27,4 km)	I/50 (0 km)	II/526 (0 km)
PP Nová Baňa	Nová Baňa	22	21	R1 (300 m)	I/65 (1 km)	III/06510 (0 km)
PP Tornaľa	Tornaľa	19,8	5,5	R1 (111 km)	I/50 (0 km)	II/532 (3 km) III/050142 (0 km)
PP Krupina Juh	Krupina	12	12	R1 (70 km)	I/66 (0,2 km)	III/066009 (2 km)

Zdroj: Sario, 2013

Významnými zamestnávateľmi v rámci BBSK sú firmy lokalizované v Podbrezovej (oceliarstvo), Detve (strojárstvo), Jelšave a Lubeníku (spracovanie magnezitu), Filakove (nábytkárstvo), Žiari nad Hronom (metalurgia), Rimavskej Sobote a Hnúšti (automobilový priemysel) a samozrejme v krajskom meste Banská Bystrica s centrálnymi viacerých podnikov s celonárodnou pôsobnosťou.

Aby bola aglomerácia konkurencieschopná musia mať jadrové mestá dostatočne silný hospodársky potenciál, presahujúci hranice vlastného mesta. Predpokladom je dostatočne diverzifikovaná ekonomická základňa. Od schopnosti rozvoja miest závisí aj schopnosť rozvoja vidieka. Akcieschopnosť a konkurencieschopnosť aglomerácie sa zakladá na spolupráci jednotlivých miest medzi sebou a úzkym spolužitím mesta a jeho vidieckeho zázemia. Pre zvýšenie konkurencieschopnosti celého sídelného systému sa odporúča

v dlhodobejšej perspektíve orientovať vzájomné sídelné väzby v smere vytvorenia kompaktnej sieťovej sústavy a to napriek existujúcim prírodným prekážkam a morfológickým bariéram.

V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry je potrebné:

- podporovať v strednej časti republiky, v záujme vytvorenia celoštátne homogénneho a medzinárodne konkurenčného sídelného prostredia, rovnomerne rozložený systém osídlenia miest a vytvorenie vzájomného prepojenia žilinsko-martinského, banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s tým, aby sa v južnej časti SR podporilo vytvorenie centier a lučenecko-rimavskosobotského ťažiska osídlenia, ktoré bude rovnocenné ostatným, a ktorého vzájomné prepojenie bude plne podporovať a zabezpečovať rozvoj celého stredojužného územia republiky.

Rozvoj špecifických centier

- podporovať rozvoj centra prvej skupiny, ktoré tvorí jej prvú – Banská Bystrica a druhú podskupinu – Zvolen,
- podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu - Lučenec, Rimavská Sobota,
- podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu - Brezno, Žiar nad Hronom,
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu - Banská Štiavnica, Detva,
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu – Fiľakovo, Hnúšťa, Kremnica, Krupina, Nová Baňa, Revúca, Veľký Krtíš,
- podporovať rozvoj kvartérnych centier, predovšetkým v aglomeráciách s najväčším predpokladom zabezpečenia rozvoja kvartérnych aktivít: banskobystricko-zvolenská aglomerácia.

Ťažiská osídlenia

- podporovať ako ťažiská osídlenia najvyššej úrovne - banskobystricko-zvolenské a žilinsko-martinské ťažiská osídlenia ako aglomerácie najvyššieho celoštátneho a medzinárodného významu,
- podporovať ako ťažiská osídlenia druhej úrovne: lučenecko-rimavskosobotské ťažisko osídlenia,
- podporovať ako ťažiská osídlenia tretej úrovne prvej skupiny: veľkokrtíšske ťažisko osídlenia, žiarske ťažisko osídlenia,
- podporovať ako ťažiská osídlenia tretej úrovne druhej skupiny – banskoštiavnické, hnuštianske a revúcke ťažisko osídlenia.

Rozvojové osi

- podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa: nitriansko-pohronskú rozvojovú os /Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen/, zvolensko-turčiansku rozvojovú os /Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (v úseku Banská Bystrica – Turčianske Teplice ako komunikačno-sídelnú os)/, zvolensko-južnoslovenskú rozvojovú os /Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice/,
- podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa: hornonitriansku rozvojovú os /Topoľčany/Bánovce nad Bebravou – Partizánske – Prievidza – Handlová – Žiar nad Hronom/, pohronskú rozvojovú os /Hronský Beňadik – Levice – Želiezovce – Štúrovo/, južnoslovenskú rozvojovú os /Dunajská Streda – Nové Zámky – Želiezovce – Šahy – Veľký Krtíš – Lučenec (v úsekoch Dunajská Streda – Nové Zámky, Želiezovce – Dudince ako komunikačno-sídelnú os), novohradskú rozvojovú os /Lučenec – Fiľakovo – hranica s Maďarskou republikou/, hornopohronskú rozvojovú os /Banská Bystrica – Brezno – Heľpa/,
- podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa: kremnicko-turčiansku rozvojovú os /Žiar nad Hronom – Kremnica – Turčianske Teplice/, starohorskú rozvojovú os /Banská Bystrica – Staré Hory/, horehronskú rozvojovú os /Heľpa – Vernár – Poprad/, muráňsku rozvojovú os /hranica s Maďarskou republikou – Tornaľa – Revúca – Tisovec/, rimavickú rozvojovú os /Rimavská Sobota – Hnúšťa – Tisovec – Brezno/, cerovskú rozvojovú os /Fiľakovo – Rimavská Sobota/Rimavská Seč – hranica s

Maďarskou republikou/Tornaľa/, krupinskú rozvojovú os /Zvolen – Krupina – Šahy – hranica s Maďarskou republikou (v úseku Krupina – Šahy – hranica s Maďarskou republikou ako komunikačno-sídelnú os).

tab. č.15 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v BBSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/425		○		
II/428	○	○		
II/512		○		
II/524		○	○	
II/526	○	○	○	○
II/527	○	○	○	○
II/529	○	○	○	○
II/531		○	○	○
II/532	○	○	○	○
II/571	○	○	○	
II/578		○	○	
II/584		○	○	
II/585	○	○		○
II/591	○	○	○	○
II/594	○	○		
II/595	○	○		○

4.1.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava

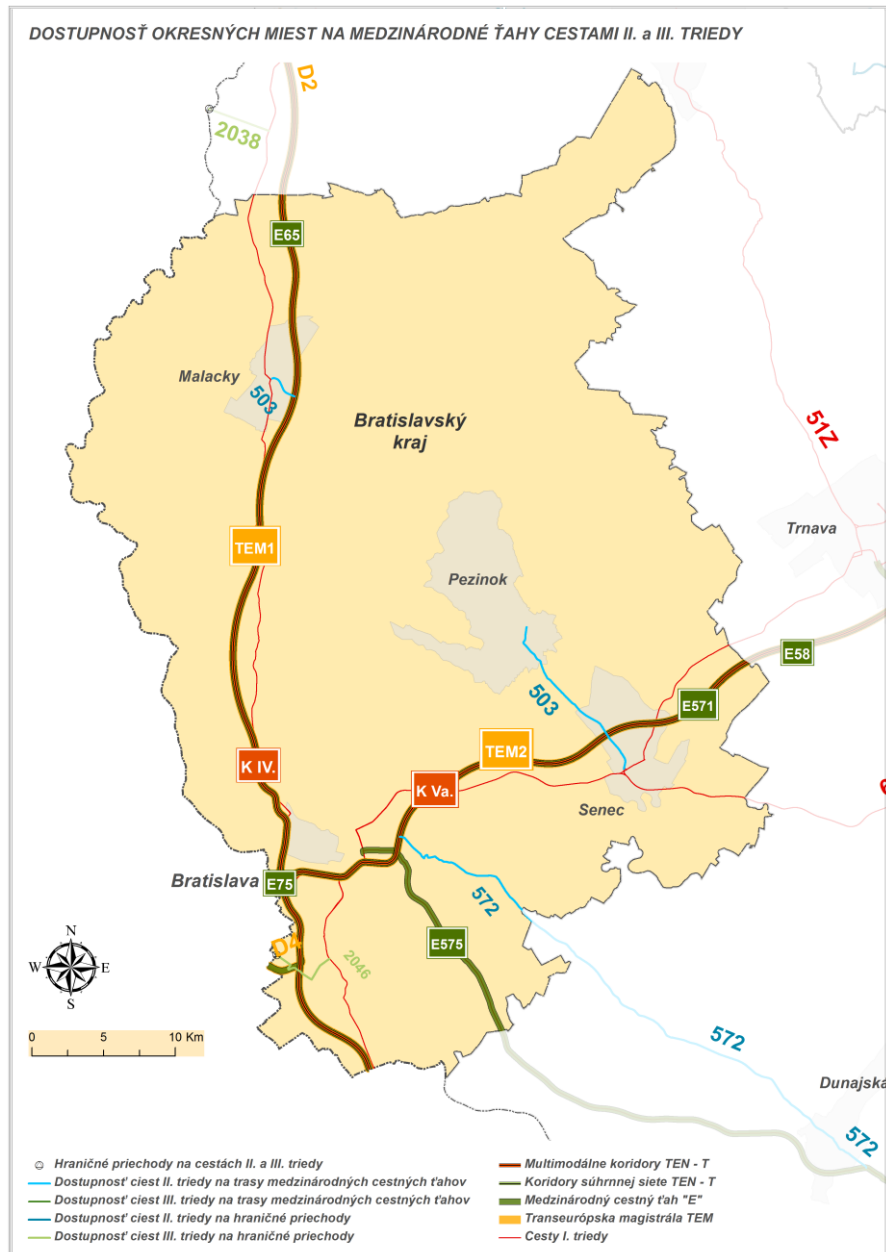
Dopravná sieť BSK je pohorím Malých Karpát rozdelená na dve časti (severnú a východnú), ktoré sú navzájom prepojené v meste Bratislava a cez sedlo Pezinská Baba. Z hľadiska širších medzinárodných dopravných vzťahov má BSK veľmi dobrú dostupnosť transeurópskymi multimodálnymi koridormi:

- koridor č. IV: Berlín– Praha – Kúty – Bratislava – Rusovce / Nové Zámky – Štúrovo – Budapešť – Constanta (Thessaloniki) – Istambul, ktorého súčasťou na území Slovenska a BSK je diaľnica D2,
- koridor č. Va: Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Užhorod, ktorého súčasťou na území BSK je diaľnica D1, cesta I/61 a železničná trať č. 120 z Bratislavy na Žilinu.

Dopravný systém BSK križujú európske cestné trasy E58, E65, E75, E571 v trase koridorov TEN-T č. Va a IV a E575 v trase D1 a cesty I/63.

So susednými štátmi a ostatným územím Slovenska je BSK prepojený hlavne diaľničnými a železničnými trasami. Diaľnica D2 prepája kraj s Českou a Maďarskou republikou, diaľnica D1 a D4 vytvárajú jeho spojenie s Rakúskom a v smere na Žilinu s Poľskom a Ukrajinou. Dopravnú kostru kraja tvoria najdôležitejšie cestné trasy pozostávajúce z diaľnic a ciest I. a II. triedy, železničné medzinárodné a regionálne trasy, trasa vodnej dopravy a letecká doprava. Súčasťou trás sú aj dôležité dopravné zariadenia, ktoré dotvárajú funkciu základnej dopravnej obsluhy. Sú to najmä autobusové a železničné stanice, prístavy, letiská, hraničné priechody a terminály kombinovanej dopravy.

obr. č.3 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v BSK



Napojenie okresných miest BSK cestami II. triedy na vyššie uvedené komunikácie medzinárodného významu je realizované v prípade cesty II/503 v meste Malacky ako vzájomné prepojenie diaľnice D2 a cesty I/2. Cesta II/503 predstavuje napojenie okresných miest Pezinok a Senec na diaľnicu D1. Cestné hraničné priechody sú riešené komunikáciami vyššej kategórie. Výnimku predstavuje len cesta II/503 a III/2046, ktorá zabezpečujú cezhraničné spojenie s Rakúskom.

Na negatívny vývoj kvality ciest II. a III. triedy v okrese Senec výrazne nevlýva tranzitná doprava, keďže podobne ako okres Malacky, okres Senec disponuje diaľnicou D1 – zaradenou do siete TEN-T, ako aj dvoma cestami I/61 a I/63. Uvedená infraštruktúra tak slúži väčšine dopravy prechádzajúcej cez okres Senec. Charakter novej výstavby podnikateľských celkov navyše umožňuje lokalizáciu v blízkosti diaľnice D1. Výnimkou sú však cesty využívané pri preprave materiálov z ťažísk štrkopieskov v okrese Senec v obci Hrubá Borša a susediacom okrese Dunajská Streda v obci Čakany.

Cesta II/503 tvorí významnú regionálnu dopravnú tepnu v okrese Senec a z regionálneho pohľadu spája tri okresné mestá Malacky, Pezinok a Senec. Takzvaný *župný okruh* v rámci širších vzťahov prepája v južnej časti okresu ďalšie významné centrum Podunajska, mesto Šamorín, ktoré je nepriamo považované za ďalšie terciárne centrum sídelnej štruktúry BSK. V okrese Senec cesta prechádza obcami Hrubý Šur – mesto Senec – smerom na Viničné, respektíve Pezinok. Nemenej významnou funkciou tejto cesty je napojenie na TEN-T, teda na diaľnicu D1 a D2, ktorá slúži obyvateľom, ktorí smerujú do mesta Bratislava za prácou a službami.

Cesta II/510 je situovaná medzi dvoma rozvojovými osami okresu Senec a prechádza obcami Most pri Bratislave – Malinovo – Tomášov – smer Zlaté Klasy (TTSK). Aj napriek tomu, že jej charakter je výhradne regionálny, narastajúca intenzita dopravy v Moste pri Bratislave (1,6 násobný nárast medzi rokmi 2005 a 2010) potvrdzuje jej dôležitosť aj pre obyvateľov obcí okresu Senec a časti územia TTSK. Veľká časť tejto cesty je v nevyhovujúcom stave, čo môže mať vplyv na ďalší sídelný rozvoj spomenutých obcí, ktoré môžu čeliť znižujúcej atraktivite bývania plynúcej z narastajúcej časovej dostupnosti do mesta Bratislava.

Územie obsluhované cestami II/572 a II/510 nebude výrazne formované zavedením integrovaného dopravného systému ani novou výstavbou cestnej siete vyššieho dopravného významu (D4, R7), najmä v prípade obcí v blízkosti Malého Dunaja. Na druhej strane je územie bohaté na prírodné a kultúrne dedičstvo (Malý Dunaj), ktoré môže zohrať významnú úlohu v rozvojových zámeroch obcí a BSK.

Na špecifickosť sídelnej štruktúry musí nevyhnutne reflektovať štruktúra cestnej siete. Cesty III. triedy s hustotou 0,653 km/km², najvyššou z pomedzi mimobratislavských okresov kraja, zodpovedajúcou požiadavke veľkému počtu malých obcí na území okresu. Možno konštatovať, že v okrese Senec má kategória týchto ciest väčší význam v porovnaní s ostatnými okresmi, keďže zabezpečujú možnosť pohybu veľkému počtu obyvateľov.

V rámci okresu Pezinok sa realizuje predovšetkým cieľová, zdrojová a miestna doprava. Z tohto dôvodu musia túto funkciu plniť cesty II. triedy (napr. napojenie na D1 prostredníctvom cesty II/503), ktoré však nezodpovedajú šírkou ciest a trasovaním, ktoré vedú cez centrá väčšiny obcí okresu ako aj hlavných rozvojových miest Pezinku a Modry. Dlhodobý problém narastajúceho počtu vozidiel nákladnej dopravy urýchlil znehodnotenie podielu ciest II. triedy, ktoré sú v nevyhovujúcom alebo havarijnom stave medzi rokmi 2010 až 2012 z takmer 60% na úroveň takmer 90%. Obmedzenia pre nákladnú dopravu na tomto smere do Bratislavy budú ťažko implementovateľné a to najmä v prípade ak sa nevytvorí pre tento druh dopravy alternatívne spojenie (ako je to v prípade okresu Malacky alebo Senec). Intenzita dopravy (najmä nákladnej dopravy) v husto obývaných územiach, ktorá dlhodobo obmedzuje rastový potenciál miest Svätý Jur, Pezinok a Modra dosahuje na ceste II/502 úroveň, ktorá negatívne vplyva na zdravie obyvateľov kraja, mestské prostredie a narušuje statiku fyzickej infraštruktúry.

O výraznú zmenu stavu ciest II. triedy sa pričínal aj nárast ekonomických aktivít v okrese Malacky. Okres je zaujímavý najmä lokalitou, ktorá disponuje energetickou a surovinovou bázou nadregionálneho významu, diaľnicou D2 – zaradenou do siete TEN-T a železničným napojením. Medzi rokmi 2008 až 2012 v okrese Malacky narástol počet podnikov v priemyselnej výrobe zo 188 na 231, v stavebníctve zo 112 na 189 podnikov, v doprave a skladovaní bol zaznamenaný nárast o 48 podnikov. Z uvedených štatistík z primárneho ako aj sekundárneho sektora, ktorý zaznamenáva kontinuálny nárast, zaznamenávame zvýšenú intenzitu nákladných vozidiel na všetkých úsekoch ciest napájajúcich sa na diaľnicu D2. Navyše sú v okrese Malacky lokalizované dva priemyselné parky Eurovalley a Logistic park Lozorno, ktoré budú aj do budúcnosti podnecovať ďalší rozvoj hospodárskych aktivít, najmä vo väzbe na D2. Významnú surovinovú bazu nadregionálneho významu v okrese Malacky predstavujú vysokopercentné vápence a korekčné cementárske sialické suroviny z oblasti Rohožníka, kde je situovaný významný závod Holcim (Slovensko) a.s., ktorý sa zaoberá výrobou a predajom cementu, transportovaného betónu a kameniva. Okrem cementárne v

Rohožníku sa koncentruje aj vodná ťažba štrkopieskov v obci Vysoká pri Morave. Špecifický význam má preto cesta III. triedy medzi Malackami a Rohožníkom, ktorá poskytuje dopravné napojenie cementárne Holcim a.s. na cestnú infraštruktúru vyššieho dopravného významu. V strednodobom výhľade narastá riziko obchádzania celej trasy z dôvodu nevyhovujúcich parametrov šírky tejto cesty pre nákladné vozidlá nad 12 t.

Z pohľadu cestovného ruchu leží na území BSK celá časť Bratislavského a južná časť Záhorského regiónu, ktorá plynule prechádza v severnej časti do pôsobnosti TTSK. Špecifikácia výnimočných lokalít a subregiónov je uvedená nasledovne:

tab. č.16 Regióny cestovného ruchu v BSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokality cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Bratislavský	Malokarpatský subregión	Medzinárodný	Medzinárodný
	Bratislava		
	Senec		
Záhorský (Južná oblasť)	Skalica	Regionálny	Nadregionálna
	Veľké Leváre		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Bratislavský región je zásluhou Bratislavy najvyhľadávanejším cieľom zahraničných turistov na Slovensku. V blízkej budúcnosti si svoju pozíciu, minimálne udrží alebo mierne posilní. V dlhodobejšom výhľade sa jeho podiel na výkonoch za SR zníži, napriek absolútnemu rastu výkonov tohto regiónu, a to v dôsledku postupného výraznejšieho sa presadzovania aj ďalších slovenských regiónov na zahraničných trhoch. Región má všetky predpoklady na konkurencieschopnú ponuku v jednotlivých oblastiach obchodného a poznávacieho turizmu, v oboch prípadoch v kombinácii s atraktívnymi doplnkovými aktivitami. Významnými lokalitami mestského typu sú už spomínaná Bratislava - križovatka ciest medzinárodného významu, Pezinok s napojením prostredníctvom ciest II/503 a II/502, Modra cestami II/502 a II/504, a samozrejme Senec vďaka cestám I/61 a II/503. Kultúrne pamiatky je možné nájsť okrem týchto sídel aj vo Svätom Jure dostupnom prostredníctvom cesty II/502, Častá - Červený Kameň (II/502) a Bernolákovo (I/61).

Do okresu Senec výrazne nezasahujú administratívne ani prírodné obmedzenia územia. Okrem CHKO Dunajské Luhy v juhozápadnej časti okresu popri Dunaji a malej časti CHKO Šúr (II/502) má územie z pohľadu priestorového rozvoja sídel najväčší urbanizačný potenciál, čo charakterizuje aj prognóza vývoja počtu obyvateľov.

Výhodná poloha poslúžila BSK pre vybudovanie si pozície ekonomicky najvýznamnejšieho kraja v rámci celého Slovenska. Jeho ďalšími plusmi sú kvalifikovaná pracovná sila, množstvo univerzít a finančných inštitúcií. Priemysel v regióne zahŕňa všetky sektory. Juh regiónu sa špecializuje na odvetvia, ktoré sú svojim charakterom komplementárne k poľnohospodárstvu. Hlavné produkčné odvetvia kraja sú chemický, automobilový, strojársky, elektrotechnický a potravinársky priemysel. Tieto sektory využívajú silné výhody, ktoré kraj poskytuje – vysokú vzdelanostnú úroveň, rozvinutú dopravnú a technickú infraštruktúru, aktívny zahraničný obchod a najvyšší dopyt po tovaroch a službách. Napriek tomuto faktoru je BSK prvým regiónom Slovenska, kde obchod a služby získavajú prevahu nad priemyselnou produkciou. Prístup k priemyselným parkom v BSK je zabezpečovaný predovšetkým po cestách II. a III. triedy, s prepojením na cestnú infraštruktúru ciest I. triedy a na diaľnice D1 a D2.

tab. č.17 Priemyselné parky v BSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
DNV Logistics Park	Bratislava	18	2,5	D2 (6 km)	I/2 (8 km)	II/505 (0 km)
Industrial Park Eurovalley	Malacky	207	168	D2 (1 km)	I/2 (0 km)	II/503 (0 km) II/590 (0 km)
Logistics Park Point Park	Lozorno	40	7,2	D2 (0 km)	I/2 (0 km)	II/501 (1 km)
Logistics Park Senec	Senec	56	29	D1 (1 km)	I/61 (3 km)	II/503 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013

Záväzná časť KURS 2001 vo vzťahu k územia BSK vyjadruje v regulatívoch tieto koncepčné princípy a rozvojové zámery, ktoré musia byť v zosúladené v nasledujúcich oblastiach.

V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

- upevňovať priame väzby na jednu z hlavných európskych urbanizačných osí v smere Stuttgart – Ulm – Mníchov – Salzburg/Linz – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Belehrad, a to najmä prepojeniami v oblasti Bratislavy a pozdĺž toku Dunaja,
- rozvíjať ťažiská osídlenia a sídla pozdĺž spojnic katowickej a viedenskej aglomerácie,
- rozvíjať bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia ako súčasť vyššej celoeurópskej aglomerácie Viedeň – Bratislava – Győr s dominantným centrom tvoreným hlavným mestom Bratislava ako jedným z jadier tejto európskej rozvojovej aglomerácie,
- vytvárať nadnárodnú sieť spolupráce medzi jednotlivými mestami, regiónmi a ostatnými aktérmi územného rozvoja v Slovenskej republike a okolitých štátoch s využitím väzieb jednotlivých sídiel a sídelných systémov v euroregiónoch a ďalších oblastiach cezhraničnej spolupráce,
- rozvíjať dotknuté sídla na trasách multimodálnych koridorov, predovšetkým v uzloch križovania týchto koridorov v smere sever – juh a západ – východ.

V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

- formovať základnú makrokonceptiu sídelných štruktúr Slovenskej republiky v smere vytvárania polycentrickej siete ťažísk osídlenia a miest, ktorých prepojenia budú podporované rozvojovými osami.
- rozvojom polycentrickej sídelnej štruktúry sledovať naviazanie sa na celoeurópsku polycentrickú sídelnú sústavu a komunikačnú kostru prostredníctvom medzinárodne odsúhlasených dopravných koridorov,
- podporovať predpoklady vytvorenia homogénneho bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho ťažiska osídlenia medzinárodného významu s prepojením na najvyššiu európsku polycentrickú sústavu aglomerácií a miest,
- zabezpečovať rozvojovými osami pozdĺž komunikačných prepojení medzinárodného a celoštátneho významu sídelné prepojenia na medzinárodnú sídelnú sieť, ako aj konzistenciu a rovnocennosť rozvojových podmienok ostatného územia Slovenskej republiky,
- formovať sídelnú štruktúru na celoštátnej a nadregionálnej úrovni prostredníctvom regulácie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia jednotlivých hierarchických úrovní ťažísk osídlenia, centier osídlenia, rozvojových osí a vidieckych priestorov.

Podporovať rozvoj sídelných centier, ktoré tvoria základné terciárne centrá osídlenia, rozvojové centrá hospodárskych, obslužných a sociálnych aktivít ako pre priliehajúce zázemie, tak pre príslušný regionálny celok, a to hierarchickým systémom pozostávajúcim z týchto skupín centier:



Špecifické centrá

- mesto Bratislava ako špecifické centrum plniace funkcie hlavného mesta štátu a centra európskeho významu,
- podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: Pezinok,
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu: Malacky, Senec,
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: Modra,
- podporovať rozvoj centier štvrtej skupiny: Stupava.

Podporovať rozvoj kvartérnych centier, predovšetkým v aglomeráciách s najväčším predpokladom zabezpečenia rozvoja kvartérnych aktivít, akými sú:

- bratislavsko-trnavsko-nitrianska aglomerácia.

Ťažiská osídlenia

- podporovať ako ťažiská osídlenia najvyššej úrovne: bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia ako najvýznamnejšiu aglomeráciu európskeho medzinárodného významu,
- podporovať ťažiská osídlenia ako rozvojové sídelné priestory vytváraním ich funkčnej komplexnosti so zohľadnením ich regionálnych súvislostí,
- podporovať nástrojmi územného rozvoja diverzifikáciu ekonomickej základne ťažisk osídlenia pri využívaní špecifických daností a podmienok jednotlivých území,
- sledovať pri decentralizácii riadenia rozvoja územia vytváranie polycentrických systémov – sietí miest a aglomerácií, ktoré efektívne podporujú vytváranie vyššej funkčnej komplexnosti regionálnych celkov,
- formovať ťažiská osídlenia uplatňovaním princípov dekoncentrovanej koncentrácie.

Rozvojové osi

- podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa: považskú rozvojovú os /Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina/, záhorskú rozvojovú os /Bratislava – Malacky – Kúty – hranica s Českou republikou,
- podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa: žitnoostrovno-dunajskú rozvojovú os /Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo/,
- podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa: malokarpatskú rozvojovú os /Modra – Smolenice – Chtelnica – Vrbové/, podunajskú rozvojovú os /Senec – Galanta – Nové Zámky/.

tab. č.18 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v BSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/501	○	○		○
II/502		○	○	
II/503	○	○	○	○
II/504		○	○	○
II/505	○	○		
II/510		○		
II/572	○	○		
II/590		○		○

4.1.3 Košický samosprávny kraj a mesto Košice

S rozvojom hospodárstva úzko súvisí zvyšovanie objemu prepravy tovarov a osôb, čo kladie zvýšené nároky na kvalitu cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu, teda sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Na území KSK sa jedná o diaľnicu D1 a rýchlostné cesty R2 a R4. V súčasnosti je na území kraja v prevádzke 5,395 km diaľnic a 26,470 km rýchlostných ciest, pričom tento stav sa považuje za nepostačujúci. Existuje snaha o maximálne urýchlenie prípravy a výstavby stavieb diaľnic a rýchlostných ciest na území tohto regiónu.

Z hľadiska medzinárodného významu prechádzajú cez územie KSK multimodálny koridor TEN-T Va v trase Bratislava – Žilina – Užhorod (križ.s D2, I/2, I/61 Bratislava – Trnava – Trenčín - Považská Bystrica – Žilina – Ružomberok - Lipt.Mikuláš - Poprad – Prešov - Košice – Michalovce - Sobrance – št.hranica SK/U, hr.priechod Vyšné Nemecké, okr.Sobrance). Súhrnnú sieť TEN-T tvorí trasa 003 prechádzajúca územím Košického kraja (križ. s I/50, I/68 Košice – št.hranica SK/H, hr.priechod Milhošť, okr. Košice) ako súčasť trasy SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhošť – št. hr. SR/Maďarsko a trasa Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice. V rámci siete TEM trás, pôvodne navrhnuté na základe medzinárodných cestných ťahov „E“, krajom prechádzajú trasy s označením TEM 4 a TEM 6 so zhodným trasovaním ako sieť TEN-T.

Z uvedených medzinárodných cestných ťahov „E“, krajom prechádzajú trasy:

- E50 – št.hranica CZ/SK, hr.priechod Drietoma, okr.Trenčín – Žilina – Ružomberok – Lipt.Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – št.hranica SK/U, hr.priechod Vyšné Nemecké, okr. Sobrance,
- E58 – št.hranica A/SK, hr.priechod Bratislava Petržalka – Bratislava – Trnava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice – Michalovce – št.hranica SK/U, hr.priechod Vyšné Nemecké, okr.Sobrance,
- E71 – križ.s I/50, I/68 Košice-Staré mesto-Košice stred – št.hranica SK/H, hr.priechod Milhošť, okr.Košice vidiek,
- E571 – križ.s D1, I/61 Bratislava-Ružinov-Trnávka – Trnava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Rožňava – križ. s I/50, I/68 Košice-Staré mesto-Košice-Stred.

Prioritou kraja v rozvoji cestnej dopravnej siete (v súlade so Stratégiou rozvoja dopravy SR do roku 2020 a koncepcnými dokumentmi kraja) je podporovať:

- dobudovanie cestnej siete TEN-T (diaľnica D1 po hranicu s Ukrajinou, rýchlostná cesta R4) a rýchlostná cesta R2 (s prioritou tunel Soroška a juhovýchodný obchvat Košíc),
- vybudovanie základnej siete terminálov intermodálnej prepravy (terminály Košice a Dobrá) v súlade s OP Doprava,
- vybudovanie Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach - GLIP (ÚPN VÚC a PHSR KSK).

Mesto Košice leží na križovaní hlavných priedahov ciest medzinárodného významu E50, E571 a E71 do Poľska, Maďarska a Ukrajiny, ktorými sa komunikačná sieť mesta Košice napája na multimodálny koridor TEN-T Va (Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Ukrajina). Koridor TEN-T Va so smerom východ-západ tanguje mesto Košice zo severu. V priedahu mesta je vedená trasa súhrnnej siete TEN-T 003 v smere sever-juh priznanej úsekom diaľnice D1 Prešov – Košice, priedah mestom cestou I/68 – E71 (úsek rýchlostnej cesty Južné Nábrevie) – rýchlostná cesta R4, hraničný priechod s MR Milhošť.

Medzi zrealizované úseky ciest vyššieho dopravného významu v okrese Košice patria:

- diaľničný privádzač D1 – Prešovská cesta (I/68,E50) – mimoúrovňová križovatka Prešovská, Sečovská - rýchlostná cesta (I/68,I/50) Južné Nábrevie, Červený rak so 4 mimoúrovňovými križovatkami: Nižné Kapustníky (s II/552), Vyšné Kapustníky (s I/68), Alejová, Červený rak s I/50 (R2),
- zaradenie cesty I/50 v úseku Šaca – Košice mimoúrovňová križovatka Červený do siete rýchlostných ciest – R2,

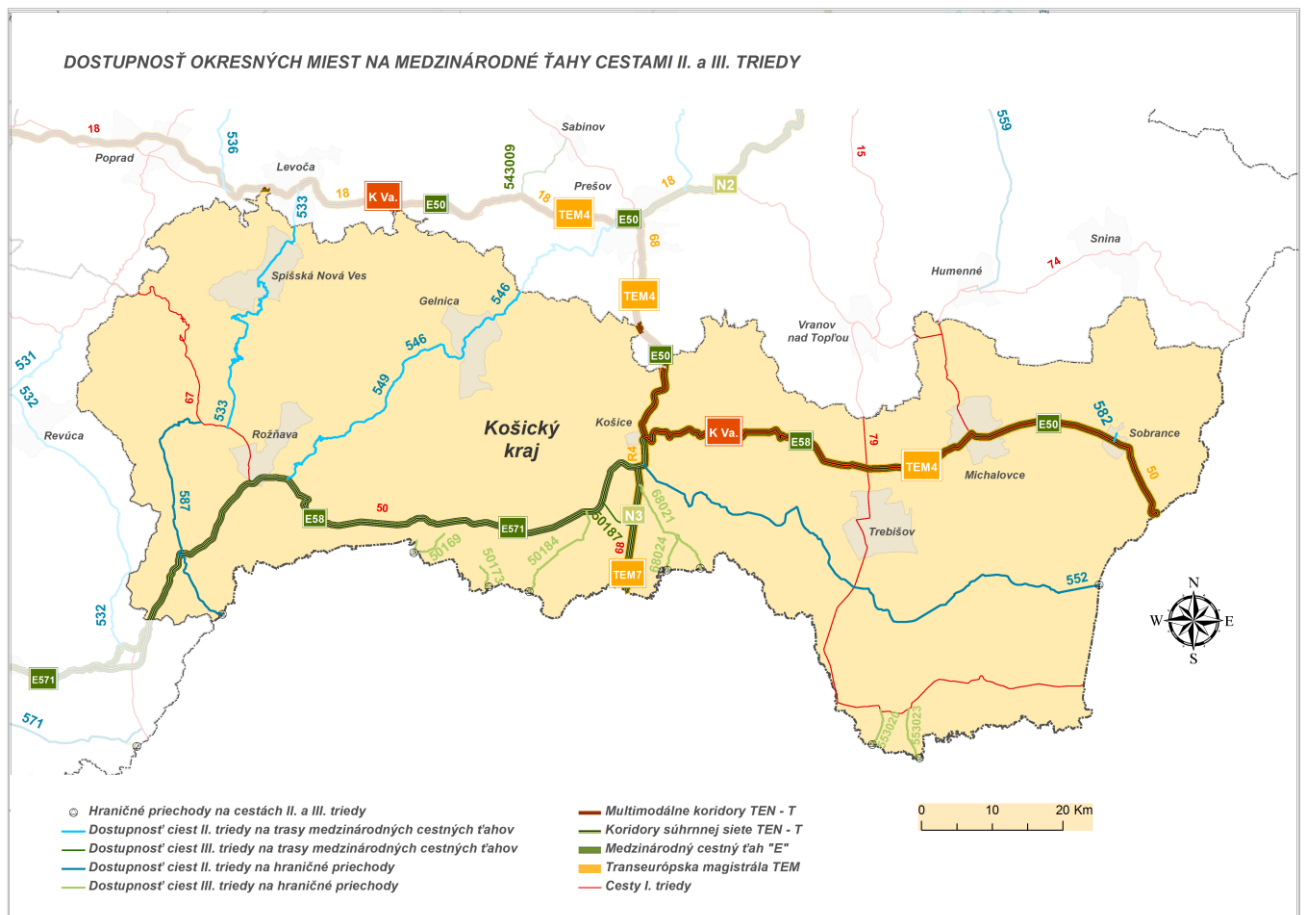
- v úseku od hranice s MR po hranicu okresu mesta Košice bola mimoúrovňovou križovatkou na I/68 napojená rýchlostná cesta R4.

Rýchlostné cesty sú priamo napojené na základný komunikačný systém mesta (ZAKOS) a aj tranzitná doprava hlavne ťažká nákladná (US Steel Košice, priemyselný park Pereš, priemyselný park Kechnec, nákladná doprava zo smeru Bratislava) so smerom na hranicu s Ukrajinou zaťažuje komunikačnú sieť mesta prejazdmi aj obytným územím.

Prioritou v rozvoji ciest vyššieho dopravného významu pre mesto Košice je:

- urýchlenie procesu výstavby rýchlostnej cesty R2 v úseku I/50 Šaca – napojenie US Steel Košice – prestavba mimoúrovňovej križovatky s I/68, R4 – mimoúrovňová križovatka s II/552 v Krásnej nad Hornádom – mimoúrovňová križovatka s pripravovanou D1 v Košických Oľšanoch. Táto trasa R2 bude plniť funkciu juhovýchodného obchvatu mesta pre odklonenie tranzitnej dopravy mimo zastavané územie mesta Košice.

obr. č.4 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v KSK



Napojenie okresných miest na cesty medzinárodného významu sa uskutočňuje prostredníctvom ciest II/549 v smere na juh a II/546 v smere na sever od Gelnice. V prípade okresného mesta Spišská Nová Ves sa jedná o cestu II/533 s napojením na sieť TEN-T už v rámci územia PSK. Okresné mesto Gelnica je napojené na súhrnnú sieť TEN-T prostredníctvom cesty II/547, na základnú sieť aj II/546. Mesto Sobrance a jeho spádové územie je spojené s koridorom TEN-T Va vďaka krátkemu úseku cesty II/582. Za pozornosť stoja aj viaceré cestné priechody hlavne s Maďarskom na juhu regiónu. Cezhraničné cestné spojenie zabezpečujú cesty II/587 (Domica – Aggtelek), III/50169 (Hostovce – Tornanádaska), III/050173 (Janík – Percse), III/050184

(Buzica – Buttos), III/06824 (Trstené pri Hornáde – Kéket), III/06821 (Skároš – Hollóháza), III/553020 (Streda nad Bodrogom – Káros) a III/553023 (Veľký Kamenec – Pácin).

Do Košíc, ako do centra KSK za prácou a do škôl denne dochádza cca 43 tisíc osôb zo všetkých okresov KSK a PSK. Z výsledkov analýz vyplývajú nasledovné závery:

- v okrese Košice – okolie býva zhruba polovica všetkých osôb cestujúcich do Košíc za prácou a do škôl (celkom cca 22,2 tis. obyvateľov),
- druhá polovica všetkých cestujúcich osôb býva takmer rovnakým podielom v PSK,
- na území okresov Košice – okolie, Trebišov, Michalovce, Gelnica a Prešov býva 77% všetkých osôb cestujúcich do Košíc,
- najsilnejším centrom výjazdu do Košíc sú Prešov, Moldava nad Bodvou, obyvatelia okresu Košice-okolie (obce Valaliky, Čaña, Gyňov, Seňa... a ďalšie)
- pomerne veľký počet osôb cestuje z relatívne vzdialených okresných miest KSK a PSK (Michalovce, Bardejov, Humenné, Spišská Nová Ves, Poprad),
- väčšia časť územia PSK má pomerne silnejšie vzťahy výjazdu za prácou do Košíc ako do Prešova; týka sa to hlavne okresov a miest: Poprad, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Levoča, Stropkov, Medzilaborce, Humenné a Snina; v prípade Vranova nad Topľou prevažuje spádovosť do Košíc najmä z okresného mesta.

Z uvedeného vyplýva, že mesto Košice je najsilnejším centrom dochádzky v kraji. Riešením pre zefektívnenie a zvýšenie kvality cestovania je integrovaná doprava, t.j. integrácia všetkých jej subsystémov (železničnej, prímestskej a mestskej dopravy) a vytvorenie integrovaného dopravného systému. Integráciou dopravy a vytvorením nezávislého organizátora integrovaného dopravného systému sa predpokladá dosiahnutie zlepšenia ekonomického využitia verejných finančných zdrojov investovaných do verejnej pravidelnej dopravy v KSK, zlepšenie stavu životného prostredia, udržanie súčasných a získanie nových cestujúcich.

Mobilita obyvateľstva prostredníctvom dopravnej obslužnosti okresných miest ako prirodzených zdrojov a cieľov dopravy je do značnej miery riešená komunikáciami nižšej kategórie – hlavne cestami II. triedy. Priame spojenie okresného mesta Gelnica a Prešova je zabezpečené cestou II/546, pričom následným napojením na cestu II/547 je dostupné aj krajské mesto Košice. Po trase ciest II/546 a II/549 vzniká napojenie na mesto Rožňava. Severo-južné napojenie Rožňavy a Spišskej Novej Vsi vrátane príľahlých obcí je zabezpečené z veľkej časti cestou II/533. Alternatívne napojenie mesta Trebišov na Košice voči ceste I/79 a I/50 predstavuje cesta II/552. Výrazné skrátenie trasy medzi Vranovom nad Topľou (PSK) a Košicami prebieha v smere cesty II/576 a následne cesty I/50. Dostupnosť služieb, respektíve zamestnania v meste Sobrance je pre severnú spádovú oblasť riešená cestami II/582 a II/566. Centrum spišského regiónu – Spišská Nová Ves - je spojené s príľahlými obcami cestou II/533 v severo-južnom a II/536 vo východo-západnom smere.

Územie KSK v strediskách cestovného ruchu ponúka možnosti pre rôzne aktivity v rámci aktívneho oddychu. Teritórium kraja pozostáva z nasledujúcich tradičných regiónov cestovného ruchu s danou charakteristikou:

tab. č.19 Regióny cestovného ruchu v KSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Košický	Košice a okolie	Národný	Národný
Dolnozemplínsky	Zemplínska Šírava	Regionálny	Nadregionálny
	Tokajské vrchy a Zabodrožie		
Spišský	Slovenský raj	Nadregionálny	Medzinárodný
	Sústredenie pamiatok UNESCO		

Región cestovného ruchu	Subregión/lokality cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
	Krompachy – Plejsy		
Gemerský (Východná oblasť)	Rožňava	Nadregionálny	Národný
	Slovenský kras		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Košický región tvorí najmä mesto Košice. V nich dominuje predovšetkým obchodný turizmus – služobné cesty, hoci mesto je samo osebe dostatočne atraktívne aj ako turistická destinácia. Táto možnosť sa zatiaľ realizuje len vo veľmi malom rozsahu. Dôsledkom prevládajúcich služobných pobytov je veľmi nízka priemerná dĺžka pobytu, vôbec najnižšia spomedzi všetkých regiónov. Nízke je aj využitie kapacít, ktoré sú obsadzované prevažne len v pracovnej časti týždňa. Atraktívne lokality v okolí (prírodné, kultúrne aj športové) sú využívané zatiaľ viac na rekreáciu obyvateľov Košíc a regiónu, než účastníkmi cestovného ruchu. Napriek málo rozvinutému „dovolenkovému“ turizmu, majú Košice a ich okolie predpoklady aj vďaka dobrej napojenosti na cesty vyššieho významu, aby už v relatívne krátkej budúcnosti sa začali presadzovať ako štandardná turistická destinácia. Zaujímavou destináciou sú aj kúpele Štós v priamej blízkosti cesty II/548 a miesta ako Turňa nad Bodvou s napojením na Maďarsko cez cestu III/050168.

V súčasnosti sa takmer celý cestovný ruch *Dolnozemplínskeho regiónu* realizuje na Zemplínskej šírave. Jej momentálne nie dobrým stavom je ovplyvnená aj jeho celková úroveň. Z hľadiska výkonov región vykazuje výrazne menšie podiely v porovnaní s jeho podielom na ubytovacej kapacite. Budúce konkurenčné postavenie a podiel na trhu sa môže výrazne zlepšiť prostredníctvom modernizácie a dobudovania Zemplínskej šíravy, rozvojom oblasti Tokaj – ako perspektívneho vinárskeho regiónu, obnovou bývalých kúpeľov Byšta a Sobrance, rekonštrukciou vybraných historických objektov a ich zapojením do cestovného ruchu. Za významné lokality mestského typu sa považujú mestá Michalovce s dostupnosťou na už spomínanú Zemplínsku šíravu cez cestu II/582 a Trebišov (I/79).

KSK je druhý najvýznamnejší kraj Slovenska vzhľadom na exportnú výkonnosť a produkciu HDP na obyvateľa. Medzi najviac rozvinuté oblasti patria okresy Košice I., II., III., IV. Región je tiež osobitne významný svojou produkčnou základňou, ktorá má kľúčovú pozíciu v hospodárstve celej republiky. Priemysel sa sústreďuje najmä v okresoch Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves a zahŕňa všetky sektory, od potravinárstva až po hutníctvo. Z pohľadu priemyselnej štruktúry sú najvýznamnejšími sektormi v kraji hutnícky, chemický a elektrotechnický priemysel.

Dominujúce je bezpochyby hutníctvo, ktoré tvorí 60% priemyselnej produkcie regiónu a 50% jeho exportu. V tomto odvetví pôsobí aj najväčšia spoločnosť v kraji U.S. Steel Košice. Ďalšie dva sektory sú tiež silne proexportne orientované. Chemko Strážske vyvíja aktivity v oblasti organickej a anorganickej chémie. V elektrotechnike pôsobia najmä spoločnosti so zahraničným kapitálom ako napríklad BSH Drives and Pumps Michalovce.

Poľnohospodárstvo zohráva kľúčovú rolu v južnej časti kraja. Úrodná pôda Východoslovenskej nížiny je základňou pre pestovanie obilnín a olejní. Na hornatom severe sa pestujú menej náročné poľnohospodárske plodiny. V kraji sa tiež nachádzajú ložiská rôznych nerastov, ktoré majú celoslovenský význam. Za zmienku stojí aj zásoba zemného plynu v okrese Michalovce a tiež náleziská čierneho a hnedého uhlia. Prístup k priemyselným parkom v KSK je zabezpečený prevažne po cestách II. a III. triedy.

tab. č.20 Priemyselné parky v KSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
Industrial Park Trebišov	Trebišov	10	4,7	D1 (49,4 km)	I/79 (2 km)	II/552 (8 km) III/55347(0 km)
Industrial Park Michalovce	Michalovce	14,2	0,32	D1 (60 km)	I/50 (3 km)	II/555 (0 km) III/050229 (0 km)
Industrial Park Kechnec	Kechnec	332	160	D1 (20,1 km)	I/68 (1 km)	III/06828 (0 km)
Industrial Zone Strážske	Strážske	75	n.a.	D1 (64,9 km)	I/18 (2 km)	II/554 (7 km) III/050222 (0 km)
Industrial Park Rožňava	Rožňava	15,9	1,3	D1 (68 km)	I/50 (2 km)	II/526 (0 km) III/0676 (0 km)
Industrial Park Sobrance	Bunkovce	100	100	D1 (81 km)	I/50 (0 km)	II/566 (0 km) III/05241 (0 km)
Industrial Park Pereš - Košice	Košice	180	80	R2 (1,4 km) R4 (9,6 km)	I/68 (4,9 km)	III/050191 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013

Významným zamestnávateľom nielen v rámci kraja aj celého Slovenska sú US Steel Košice, ktoré sú zároveň jednou z vlajkových lodí národného hospodárstva. Krajské mesto predstavuje aj na základe záverov analýzy centrum zamestnanosti nielen pre KSK ale aj pomerne blízky PSK. V meste sídlia podniky zamerané na softvérové služby, stavebnú činnosť, dopravu ako aj strojárstvo. Ďalšie dôležité spoločnosti, ktoré možno považovať za hlavných zamestnávateľov v príslušnej oblasti sídlia v mestách Spišská Nová Ves (strojárstvo) a Krompachy (káblové zväzky).

V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry KURS je potrebné podporovať rozvoj osídlenia vo východnej časti republiky s dominantným postavením košicko-prešovskej aglomerácie s nadväznosťou na michalovsko-vranovsko-humenské ťažisko osídlenia a popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia a s previazaním na sídelnú sieť v smere južnoslovenskej rozvojovej osi. Taktiež je potrebné podporovať rozvoj mesta Košice ako špecifického centra plniaceho medzinárodné a celoštátne funkcie so zohľadnením postavenia rozhodujúceho/najvýznamnejšieho centra Karpatského euroregiónu. V rámci podpory centier nižšej úrovne sa má pozornosť venovať rozvoju centier Michalovce, Spišská Nová Ves a Trebišov v nadväznosti na centrá Rožňava, Gelnica a Moldava nad Bodvou. Medzi ťažiská osídlenia najvyššej úrovne patrí košicko-prešovské ťažisko osídlenia ako aglomerácia medzinárodného významu s dominantným postavením v Karpatskom euroregióne. Ťažiskami osídlenia druhej úrovne v rámci KSK a priľahlých krajov sú michalovsko-vranovsko-humenské ťažisko osídlenia a popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia. Tretiu úroveň ťažísk osídlenia predstavuje rožňavské ťažisko osídlenia v nadväznosti na nižšiu úroveň gelnického, svidnícko-stropkovského a tornalianskeho ťažiska osídlenia. V rámci rozvojových osí prvého stupňa je to košicko-prešovská rozvojová os (hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranica s Maďarskou republikou) a východoslovenská rozvojová os (Košice – Sečovce – Michalovce – Sobrance – hranica s Ukrajinou). Rozvojovými osami druhého stupňa sú hornádska rozvojová os (Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Krompachy – Košice /v úseku Gelnica – Košice ako komunikačno-sídelnú os) a tretieho stupňa zamagurská rozvojová os (Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves), laborecká rozvojová os (Svidník – Stropkov – Medzilaborce – hranica s Poľskou

republikou/Humenné), zemplínska rozvojová os (Košice – Slovenské Nové Mesto – Kráľovský Chlmec – Čierna nad Tisou) a v neposlednom rade vranovsko-trebišovská rozvojová os (Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – hranica MR) a rožňavsko-dobšinská rozvojová os (Rožňava – Dobšiná – Vernár).

V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia je potrebné stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestoroch východného Slovenska a dopravno-gravitačného centra Košice/Prešov.

tab. č.21 Dopravno-hospodársky význam ciest II. a III. triedy v KSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/526	○	○		○
II/533	○	○		
II/535		○		
II/536	○	○		
II/546	○	○		
II/547	○	○	○	○
II/548	○	○	○	○
II/549	○	○		
II/550	○	○		
II/552	○	○		○
II/554	○	○		○
II/555	○	○		○
II/566		○		○
II/576	○	○		
II/582	○	○	○	
II/587	○	○		

4.1.4 Nitriansky samosprávny kraj

Územím NSK prechádza trasa súhrnnej siete TEN-T v smerovaní Trnava – Nitra – Žiar n/Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok.

Prepojenie s ostatným územím SR a susednými štátmi je realizované v smere:

Východ - západ

- rýchlostnou cestou R1, ktorá je súčasťou ťahu E571 Bratislava – Nitra – Zvolen – Rimavská Sobota – Košice s napojením na D1 a zároveň súčasťou súhrnnej siete TEN-T,
- cestou I/65 v trase Nitra – Zlaté Moravce – hranica kraja NR / BB,
- cestou I. triedy I/51 v trase Nitra – Levice – hranica kraja NR / BB – napojenie na I/66,
- cestou I/63 v úseku hranica kraja TT / NR – Komárno – Štúrovo – napojenie na I/76,
- cestou I/75 v úseku hranica kraja TT / NR – Nové Zámky – hranica kraja NR – BB.

Sever – juh

- cestou I. triedy I/66 v trase štátna hranica SR / MR – Šahy – Zvolen – Banská Bystrica – Dolný Kubín – Trstená, štátna hranica SR/PR,

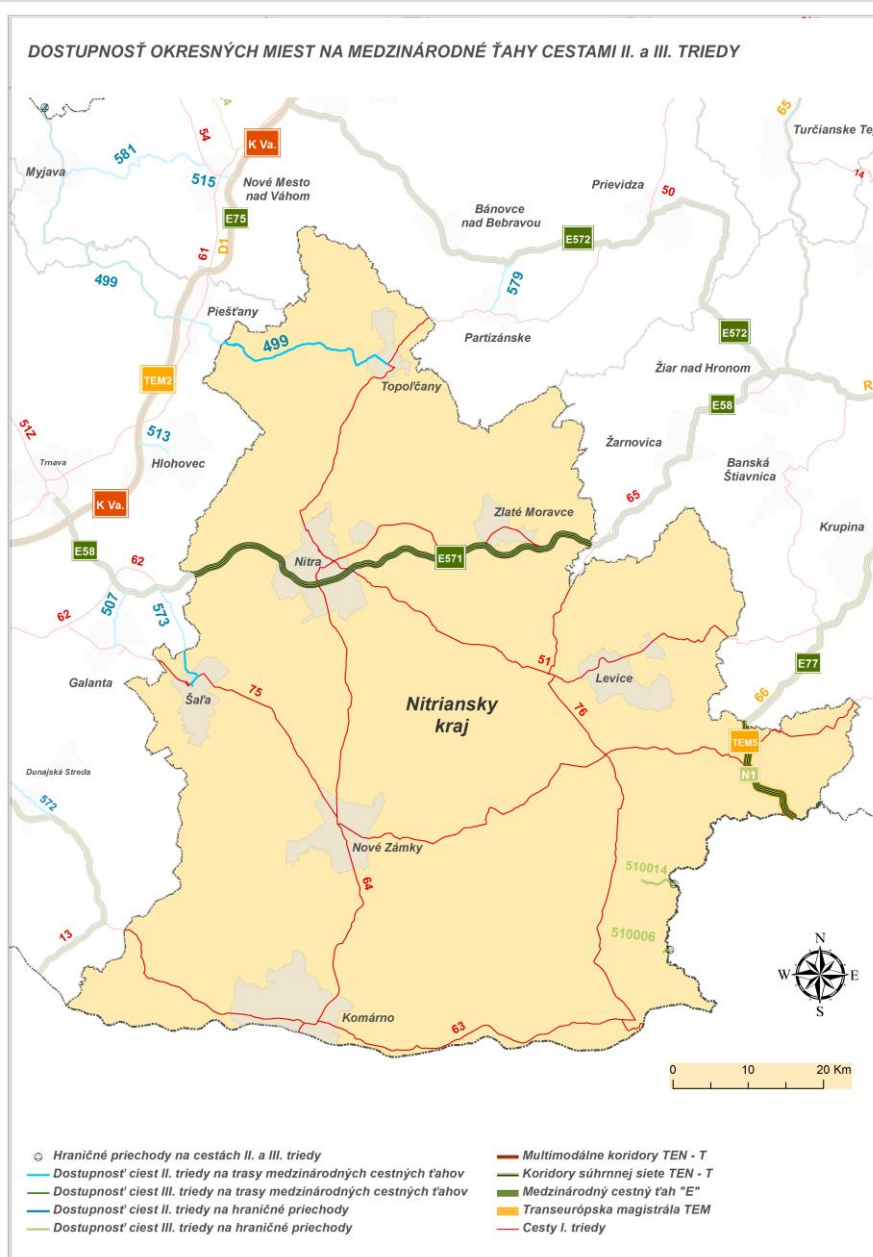
- cestou I/64 v úseku – štátna hranica SR / MR – Komárno – Nové Zámky – Nitra – Topoľčany hranica kraja NR / TN, s napojením na diaľnicu D1.

Najvýznamnejším cestným ťahom prechádzajúcim územím NSK je ťah E571 Bratislava – Košice, ktorý v úseku Trnava – Nitra – Žiar n/Hronom – Zvolen je vedený ako po rýchlostnej ceste R1 (súhrnná sieť TEN-T).

Napojenie okresných miest na cesty medzinárodného významu je realizované prostredníctvom cesty II/573 zo Šale, ktorá sa napája na cestu E571 na území TTSK a cestou II/499 z Topoľčian na koridor TEN-T v trase diaľnice D1 pri meste Piešťany (TTSK). Cesta III/5106 tvorí cezhraničné spojenie s Maďarskom v podobe cestného hraničného priechodu Salka – Letkés.

Napojenie okresných miest NSK na súhrnnú sieť TEN-T cestami II. triedy je zabezpečené v mestách Levice prostredníctvom cesty II/564, ktorá sa pripája na I/76 smerujúcu na R1; Šaľa II/573, Komárno II/573 (prioritne cestou I/64) a Zlaté Moravce komunikáciou II/511 pripájajúcou sa na komunikáciu R1 a I/65.

obr. č.5 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v NSK



NSK vďaka svojej polohe medzi súčasnými európskymi metropolami sa nachádza v európskych rozvojových priestoroch ako územie ekonomickej integrácie. Na základe bezprostrednej územnej nadväznosti jednotlivých priestorov z hľadiska morfológických aspektov (proximity, fyzickej blízkosti) má predpoklad intenzifikovať vzájomné sídelné vzťahy v týchto sa rozvíjajúcich a potenciálnych cezhraničných sústavách:

- Komárno – Komárom,
- Štúrovo – Ostrihom – Dorog,
- Šahy – Nagyoroszi.

Priestory s vysokým potenciálom pre rozvoj z hľadiska tzv. relačných aspektov majú Nové Zámky – Hurbanovo – Komárno – Komárom – Tata – Tatabánya.

Územie NSK je súčasťou jednej z hlavných urbanizačných osí tiahnucej sa pozdĺž toku Dunaja. V kontexte nadnárodného významu môžeme uvažovať i o možnom vzniku rozvojovej sídelnej osi medzi hlavnými metropolami troch susediacich štátov, ktoré sú súčasťou dynamicky sa rozvíjajúceho „tzv. zlatého trojuholníka“ na osi Wien – Bratislava – Gyor/Budapešť. Kraj je v dobrej dostupnosti k najvýznamnejším európskym centram a ich aglomeráciám predstavovanými mestami Viedeň a Budapešť. Súvislý pás osídlenia vo svojej urbanizačnej rastovej osi spája zároveň i významné ťažiská osídlenia, tvorené aglomerizovanými územiami BSK, TTSK a NSK. V KURS 2001 ako i v iných národných strategických dokumentoch sa vo vzťahu k územiu NSK v oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania území, osídlení a rozvoja sídelnej štruktúry predpokladá vytvorenie homogénneho bratislavsko – trnavsko – nitrianskeho ťažiska osídlenia medzinárodného významu s prepojením na najvyššiu polycentrickú sústavu aglomerácií a miest.

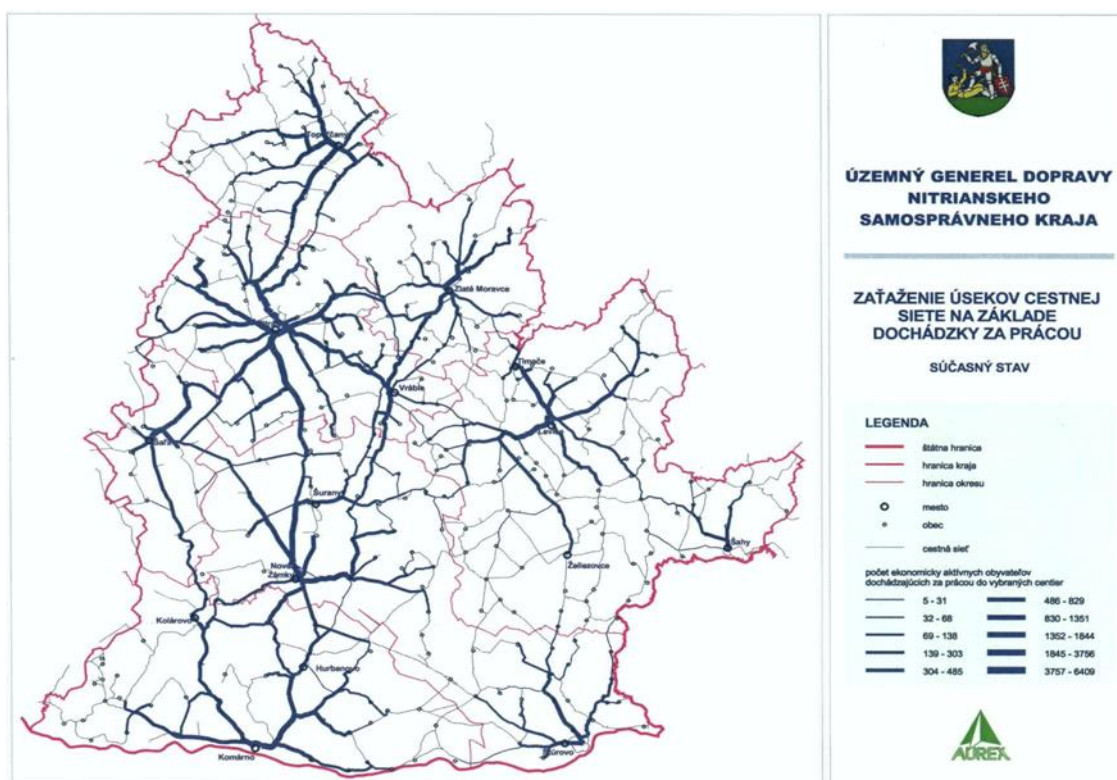
Na základe týchto skutočností je dôležité vytvárať infraštrukturálne prepojenia na budované európske multimodálne koridory. Budovanie tejto infraštruktúry je nutné z hľadiska využitia v prospech kraja, aby boli komunikačné prepojenia priamo previazané na európske a celoštátne systémy. V tejto súvislosti sa odporúča dobudovať prepojenie multimodálnych medzinárodných koridorov na území Slovenska. Z tohto pohľadu sa javí možnosť skrátenia multimodálneho koridoru č. VI. pre záujemcov smerujúcich zo severu na juhovýchod (skrátenie trasy cca o 60 km) vedením zodpovedajúcich komunikácií cez NSK. Išlo by o využitie smeru Leopoldov diaľnica D1 – Hlohovec - Nitra – Nové Zámky – Komárno - Komárom – diaľnica M1 v Maďarsku a vybudovanie adekvátnej výkonnej pozemnej komunikácie v kategórii zodpovedajúcej medzinárodnej tranzitnej preprave, s novým premostením Dunaja a hraničného priechodu s Maďarskou republikou. Rýchlostná cesta R1 je zaradená do súhrnnej siete TEN-T a medzinárodnej cestnej siete ako E571, cesta I/66 zo Šiah je zaradená ako E77.

Pre posilnenie rozvoja východnej časti územia NSK je vhodné z hľadiska medzinárodných a celoeurópskych súvislostí uvažovať s vybudovaním perspektívnej pozemnej komunikácie v smere sever – juh: Žiar nad Hronom – Levice – Štúrovo a premostením cez rieku Dunaj v oblasti Štúrova. Malo by to byť prepojenie medzi dvoma štátmi na medzinárodnej úrovni, ktoré by zodpovedalo všetkým parametrom komunikačných systémov vyššieho významu a súčasne by malo vyhovovať aj požiadavkám na zabezpečenie plavby po rieke Dunaj. Tento zámer by pomohol rozvoju aj problémového územia južnej časti stredného Slovenska. Ďalšou možnou alternatívou severojužného prepojenia je realizácia ťahu Šahy – Zvolen - Trstená, plánovaného ako rýchlostná cesta R3.

Vybudovaním uvedených komunikačných prepojení by sa územie kraja stalo križovatkou viacerých ciest európskeho významu, čo by bolo rozvojovým impulzom aj pre celý sídelný systém kraja. Popísané zámery majú prioritný význam tiež z hľadiska časovej dostupnosti kraja s metropolitným územím Bratislavy a s ostatnými krajskými mestami. Modelové varianty riešenia rozvoja cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu kraja sú navrhnuté v Dopravnom genereli NSK z roku 2008.

Vzájomná kombinácia vykonaných hodnotení určuje prioritu potrieb na úpravy cestných úsekov s cieľom zvýšenia ich priepustnosti, zvýšenia plynulosti jazdy a následne aj zrýchlenie dopravy s priamym dopadom na dochádzkové časy vzdialenosti pri pravidelných cestách za prácou. Je potrebné zamerať pozornosť na riešenie situácie na úsekoch cestnej siete hodnotenej ako nevyhovujúce najmä v polohách, ktoré sa nachádzajú v 10 - minútovej dostupnosti k centráram osídlenia v NSK, ktoré sú najviac preťažované dennou dochádzkou za prácou. Výsledkom je zhodnotenie zohľadňujúce šírkové usporiadanie, využitia prípustnej intenzity, polohu v rámci izochróny dostupnosti k jednotlivým centráram a veľkosť príťaženia od ciest za prácou. Zaťaženie úsekov cestnej siete na základe dochádzky za prácou zreteľne znázorňuje nasledujúci obrázok.

obr. č.6 Zaťaženie úsekov cestnej siete v NSK na základe dochádzky za prácou



Sociálne a ekonomické potreby obyvateľstva v NSK sa sústreďujú v jeho okresných mestách: *Topoľčany, Zlaté Moravce, Komárno, Levice, Nitra, Nové Zámky a Šaľa*. Medzi významné komunikácie v oblasti dostupnosti tetrciárnej sféry v rámci okresného mesta Topoľčany patrí cesta II/499, ktorá plní úlohu dopravnej obslužnosti pre obce v jej tesnej blízkosti ako aj úlohu dopravného spojenia s mestom Piešťany (TTSK). Obdobné úlohy plní aj cesta II/514 s dopravným napojením na mesto Hlohovec (TTSK). Spojenie mesta Zlaté Moravce s komunikáciami vyššieho významu a mestom Partizánske zabezpečuje cesta II/511. Dopravné spojenie mesta Komárno so Šaľou a Kolárovom sa uskutočňuje cestou II/573, ktorá v nadväznosti na cestu II/563 predstavuje alternatívnu trasu smerom do Nových Zámkov. Hlavná záťaž v meste Levice sa sústreďuje na cestu I/51, avšak cesta II/564 je zasa využívaná ako rýchla spojnice mesta s cestami I/76 a I/75. Krajské mesto Nitra, ktoré je zároveň centrom zamestnania, vzdelávania, zdravotníckych služieb a kultúry veľkej skupiny obyvateľstva, je spojená s inými centrami komunikáciami vyššieho významu (R1, I/51 I/64, I/65). Cesta II/513 tak v tomto prípade predstavuje hlavne dopravné spojenie s mestom Hlohovec (TTSK). Významným dopravným spojením pre viacero obcí v blízkom okolí Nitry (Lužianky, Zbehy) je cesta III/51315. Mesto Nové Zámky, ktoré je križovatkou ciest I/64 a I/75, je dostupné pre priľahlé obce v smere na západ cestou II/563 s následným napojením v meste Kolárovo na cestu II/573. Priame napojenie mesta Šaľa na R1

predstavuje cesta II/573, ktorá zároveň lemuje západný breh vodnej nádrže Kráľová – centra vodných športov.

Územie NSK je charakteristické prienikom viacerých regiónov cestovného ruchu, ktoré tvoria prirodzené prepojenia so susednými samosprávnymi kraji. V kraji sú rozmiestnené Nitriansky, Podunajský (východná oblasť) a Hornonitriansky región.

tab. č.22 Regióny cestovného ruchu v NSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Nitriansky	Nitra	Národný	Národný
	Podhájska		
	Topoľčianky		
Podunajský (Východná oblasť)	Štúrovo	Nadregionálny	Národný
Hornonitriansky (Južná oblasť)	Topoľčany	Nadregionálny	Národný

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Nitriansky región je svojimi výkonmi mierne pod úrovňou podielu kapacít na celoslovenskej ponuke. Kapacitnou vybavenosťou sa radí k priemeru, celkovými výkonmi mierne podpriemerne a vo vzťahu k príjazdovému turizmu je jeho podiel ešte nižší. Rozvoj turizmu v budúcom období môže byť založený na historickom dedičstve, termálnych vodách a výstavníctve ako nosných prvkov. Medzi centrá regiónu mestského typu patrí samozrejme krajské mesto Nitra s vhodným napojením na cesty vyššieho významu (R1 a cesty I. triedy), Levice v trase cesty I/51 a Zlaté Moravce, ktoré sú napojené na rýchlostnú cestu R1 cez cestu II/511 a následne cestu I/65. Na ceste II/511 sa nachádza obec Topoľčianky s viacerými kultúrnymi pamiatkami. Z hľadiska cestovného ruchu predstavuje subregión okolo Topoľčianok územie s medzinárodným významom. Jedna z najstarších sakrálnych pamiatok Slovenska (kostol sv. Juraja) je lokalizovaná v obci Kostolany pod Tribečom, ktorá je spojená s okolím cestou III/06437. Obľúbeným návštevným miestom sú aj kúpele Podhájska prepojené na komunikácie vyššieho významu cestou II/580 a II/511, a kúpele Santovka dostupné cez cestu II/564. Z lokalít rekreačného významu je známa Národná prírodná rezervácia Včelár prístupná cestou III/5114 v smere na Zlaté Moravce.

Východná oblasť *Podunajského regiónu* je známa hlavne vďaka mestu Štúrovo v tesnej blízkosti maďarského Ostrihomu, s ktorým je prepojené cestou I/63. Subregióny v lokalite Komárna a pozdĺž Dunaja predstavujú vysoký dlhodobý potenciál pre cestovný ruch z hľadiska väzby na prírodné prostredie, termálne a minerálne vody a vodácke športy. Južná časť *Hornonitrianskeho regiónu* na území NSK je prezentovaná Topoľčanmi, ktoré je na obchvat mesta (I/64) napojené cestou II/499. Významnou súčasťou tohto regiónu je archeologický park v obci Bojná.

NSK môže byť klasifikovaný ako priemyselno-poľnohospodársky. Vďaka geografickým a klimatickým podmienkam v kraji vždy prevládala orientácia na poľnohospodárstvo a výrobu k poľnohospodárstvu doplnkovú. V súčasnosti sú tu zastúpené takmer všetky odvetvia hospodárstva, ktoré sa sústreďujú v najvýznamnejších mestách kraja. V regióne sú najviac rozvinuté tri odvetvia - papierenský, chemický a strojársky priemysel. Rozloženie priemyslu má špecifický charakter, pretože sa sústreďuje v mestách, ktoré tak získavajú homogénny charakter. Napríklad Šaľa je centrom chemickej produkcie, Komárno lodiárstva, Tlmače strojárstva. Jedine krajské mesto Nitra má výrazne diverzifikovaný priemysel.

NSK má najlepšie podmienky pre poľnohospodársku produkciu z celého Slovenska. Jeho mierna a suchá klíma a pôda tej najvyššej kvality sú vynikajúce predpoklady pre pestovanie obilnín a kukurice. Región je tiež známy vďaka produkcii kvalitných vín. Surovinová základňa kraja sa nachádza v jeho severnej časti. Najmä Štiavnické vrchy sú už od stredoveku centrom baníctva. Vo všeobecnosti však tento kraj nezohráva v celoslovenskom rámci významnú úlohu ako zdroj surovín. Vzhľadom na pomerne nízku dokončenosť cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu, dostupnosť priemyselných parkov NSK zabezpečujú predovšetkým cesty III. triedy, nasledujú cesty II. triedy a cesty I. triedy. Dostupnosť z rýchlostnej komunikácie R1 je pri väčšine týchto priemyselných parkov pomerne dobrá.

tab. č.23 Priemyselné parky v NSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
PP Levice Geňa	Levice	65	22	R1 (44 km)	I/51 (0 km) I/76 (0 km)	II/564 (0 km)
PP Nitra	Nitra	210	100	R1 (0 km)	I/51 (0 km)	II/513 (0 km) III/51315 (0 km)
PP Zlaté Moravce	Zlaté Moravce	24	0	R1 (28,3 km)	I/65 (1 km)	II/511 (0 km) III/5118 (0 km)
PP Vrábľa	Vrábľa	23	0	R1 (21 km)	I/51 (2 km)	II/511 (1 km) III/51111 (0 km)
PP Diakovce	Diakovce	8,2	5,3	R1 (32 km)	I/75 (4,1 km)	II/573 (4,1 km) III/5613 (0 km)
PP Hurbanovo	Hurbanovo	5,5	1,6	R1 (52,2 km)	I/64 (1 km)	II/512 (9 km) III/0647 (0 km)
PP Čab	Čab	80	37,3	R1 (15,6 km)	I/64 (6,9 km)	III/51328 (0 km) III/51316 (0 km)
PP Palárikovo	Palárikovo	20	20	R1 (37 km)	I/75 (2,5 km)	II/580 (2,5 km) III/06422 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013

Okrem vyššie uvedených priemyselných parkov sa na zamestnanosti v kraji výrazne podieľajú spoločnosti lokalizované v mestách Kolárovo (káblové zväzky), Topoľčany (nábytok, káble), Šaľa (hnojivá, betón), Tlmače (turbíny), Vrábľa (automobilový priemysel) a Hurbanovo (nápoje).

Sídelná štruktúra NSK v zmysle KURS je charakteristická relatívne rovnomerným osídlením, ktoré je rozlíšiteľné v jeho severnej časti nitrianskym ťažiskom osídlenia najvyššej úrovne a v južnej časti novozámocko – komárňanským ťažiskom osídlenia. V rámci celého regiónu sú relatívne rovnomerne rozmiestnené stredne veľké mestá, ktoré sú terciárnymi centrami. Popri najväčšom meste Nitra sú to centrá Topoľčany, Nové Zámky, Šurany, Štúrovo, Zlaté Moravce, Levice, Komárno, Želiezovce, Šaľa a Šahy. NSK je dobre prepojený cestnými komunikáciami medzi okresmi. Konceptia KURS v rámci NSK predpokladá, že vyššie spomenuté mestá ako sídelné uzly sú základnou sídelnou i komunikačnou kostrou územia kraja s najväčším rozvojovým potenciálom z hľadiska hospodárskeho rozvoja.

V záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry sa v záväznej časti KURS vo vzťahu k územiu stanovujú zásady a regulatívy štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania a funkčného využívania

územia, ktoré akcentujú rozvoj ťažísk osídlenia kraja v súlade s ich hierarchickým postavením v sídelnom systéme SR:

- nitrianske ťažisko osídlenia najvyššej úrovne ako aglomeráciu celoštátneho významu,
- novozámocko-komárňanské ťažisko ťažisko osídlenia druhej celoštátnej úrovne,
- levické, topolčianske a zlatomoravecké ťažiská osídlenia ako ťažiská osídlenia tretej celoštátnej úrovne prvej skupiny,
- šahianske a štúrovské ťažiská osídlenia ako ťažiská osídlenia tretej celoštátnej úrovne druhej skupiny.

Popri uvedených centrách a ťažiskách osídlenia sú na území kraja z hľadiska dopravnej dostupnosti sídiel zreteľné sídelné rozvojové osi, ktoré sa rozvinuli na základe historických koridorov pozdĺž vodných tokov. KURS predpokladá podporu územnému rozvoju v smere nasledovných rozvojových osí ležiacich na území kraja výstavbou príslušných zariadení infraštruktúry a komunikačných zariadení, ktoré v súčasnosti zabezpečuje cestná infraštruktúra vyššieho dopravného významu prostredníctvom rýchlostnej cesty R 1 a ciest I. triedy (I/63, I/64, I/75, I/76, I/65...):

- nitriansko-pohronská rozvojová os prvého stupňa (Trnava) – Nitra – (Žiar nad Hronom), žitnoostrovno-dunajská rozvojová os druhého stupňa (Bratislava –Dunajská Streda) – Komárno – Štúrovo,
- ponitrianska rozvojová os druhého stupňa (Bánovce nad Bebravou) –Topolčany – Nitra – Nové Zámky – Komárno,
- hornonitrianska rozvojová os druhého stupňa Topolčany – (Partizánske),
- pohronská rozvojová os druhého stupňa (Hronský Beňadik) – Levice – Želiezovce – Štúrovo,
- južnoslovenská rozvojová os druhého stupňa (Dunajská Streda) – Nové Zámky – Želiezovce – Šahy – (Veľký Krtíš – Lučenec) (v úseku (Dunajská Streda) – Nové Zámky, Želiezovce – (Dudince) ako komunikačno-sídelná os),
- piešťansko-topolčianska rozvojová os tretieho stupňa (Vrbové – Piešťany) – Topolčany,
- podunajská rozvojová os tretieho stupňa (Galanta) – Nové Zámky,
- krupinská rozvojová os tretieho stupňa (Zvolen – Krupina) – Šahy – hranica s Maďarskou republikou (v úseku Krupina – Šahy – hranica s Maďarskou republikou ako komunikačno-sídelná os).

Alternatívou k dostupnosti sídiel rozvojových osí sú cesty II. a III. tried, ktoré sú vedené v súbehu s uvedenou cestnou infraštruktúrou vyššieho dopravného významu (II/573, II/564, II/511, II/513, II/499, II/580...). Základným princípom koncepcie rozvoja sídelnej štruktúry NSK je vymedzenie rozvojových centier, stanovenie ich postavenia v sídelnom systéme a vymedzenie hlavných rozvojových smerov v území. Rozvoj sídelnej štruktúry sa odporúča v diferencovanej podpore rozvoja jednotlivých sídelných štruktúr v územných častiach kraja vo väzbe na ich hospodársky a sociálny charakter. Dominantnou sídelnou štruktúrou kraja je aglomerácia vytvorená okolo mesta Nitra, ktorá sa prepája v smere cez trnavskú aglomeráciu na bratislavskú aglomeráciu. Vytvára sa tak jeden nadradený sídelný celok celoštátneho až medzinárodného významu bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho ťažiska osídlenia.

Sídelný rozvoj v rámci nitrianskej aglomerácie sa odporúča podporovať v smere rozvíjajúcich sa suburbanizačných trendov a koncentrovanej dekoncentrácie imigrujúcich hospodárskych a sídelných aktivít.

Silným potenciálnym rozvojovým priestorom sú rozvojové osi. Predovšetkým ide o rozvojovú os celoštátneho významu v smere od Trnavy cez Nitru po Zvolen a BSK. Z hľadiska regionálnych aspektov je pre kraj Nitra rozhodujúca severo-južná rozvojová os od mesta Topolčany cez mesto Nitra, Nové Zámky po mesto Komárno. Na tejto rozvojovej osi sú významné aglomerácie nižšieho celoštátneho významu tvorené okolo miest Topolčany a Nové Zámky vo väzbe na Hurbanovo a Komárno. Mestá Topolčany, Nové Zámky, Hurbanovo a Komárno je potrebné podporovať v rozvoji ako centrá aglomerácií spolu s ich priamym zázemím.

Výrazne odlišná je situácia v juhovýchodnej časti územia NSK, v okresoch Levice a vo východnej časti okresu Nové Zámky. Toto územie je označované aj ako marginalizované, a preto potrebuje k svojmu rozvoju aj adekvátnu politiku v podpore hospodárskych a sociálnych faktorov. Vo väzbe na sklbenie efektov podporujúcich rozvoj tohto územia sa odporúča v tomto území podporovať koncentračné, urbanizačné, tendencie smerujúce k výraznej podpore sídelných centier, ktorými sú mesto Levice spolu s Tlmačmi, Vrábľami, Želiezovcami a Štúrovo. Tieto sídelné centrá by mali tak plniť funkciu „hýbateľov“ celkového rozvoja tohto územia kraja, ako aj vytvárať relatívne dostatočnú konkurencieschopnosť voči susediacim krajom a zahraničiu.

tab. č.24 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v NSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/499	○	○	○	○
II/509		○	○	○
II/511	○	○	○	○
II/513	○	○		○
II/514		○		○
II/524		○	○	
II/527	○	○		○
II/561		○		○
II/562	○	○	○	
II/563		○	○	
II/564		○		○
II/573	○	○		○
II/580		○	○	○
II/588		○	○	
II/589		○		
II/593		○		

4.1.5 Prešovský samosprávny kraj

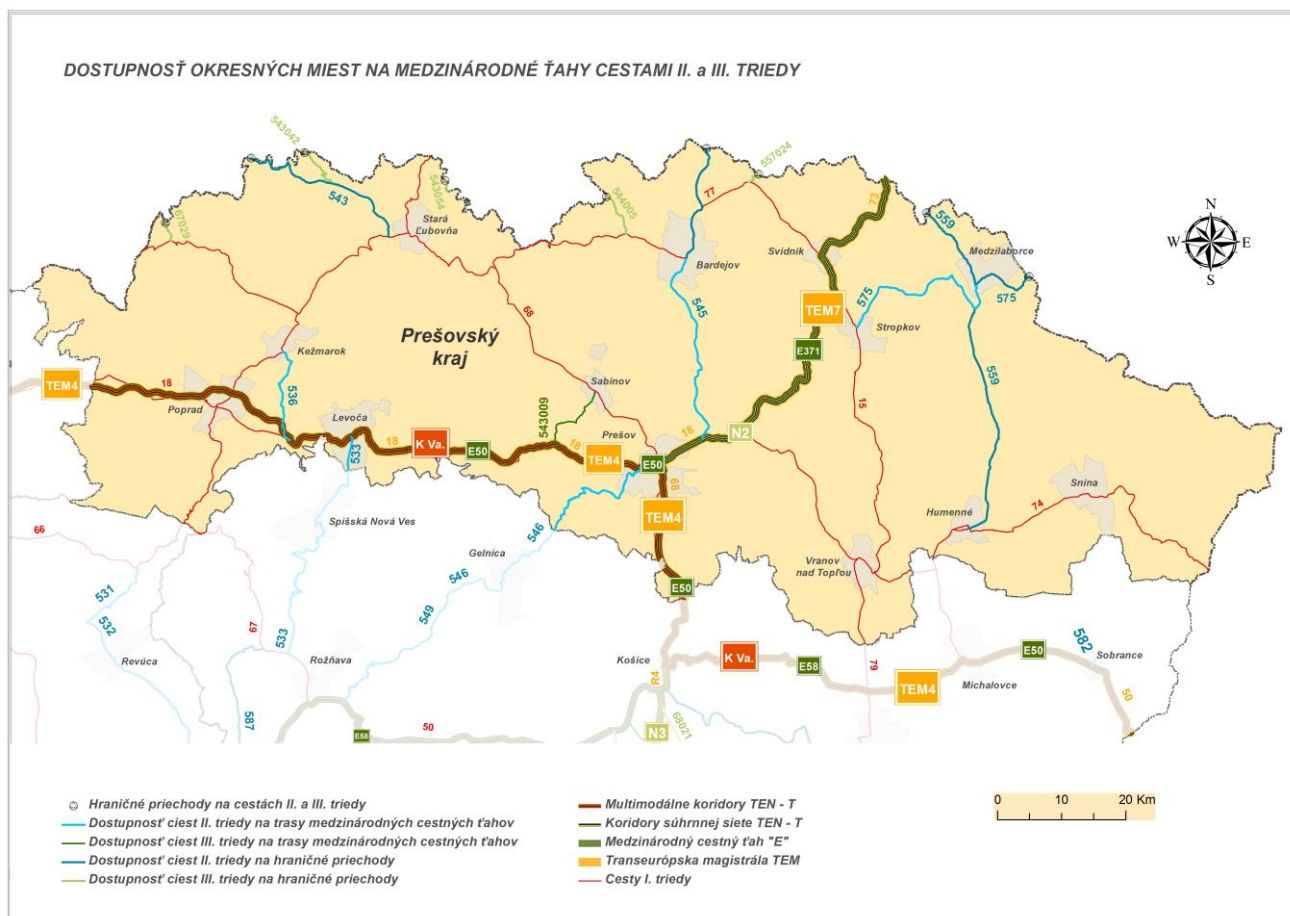
Dobudovanie cestných sietí v PSK výrazne zaostáva. Nie je vybudované diaľničné prepojenie kraja s inými regiónmi – diaľnicou sú spojené iba krajské mestá Košice a Prešov. Prepojenie kraja s hlavným mestom SR Bratislava severným ťahom je preťažené a nekvalitné (väčšina chýbajúcich úsekov je v realizácii), o čom svedčí aj vysoký počet dopravných nehôd. Nevyhovujúce je aj severo – južné prepojenie Prešovského kraja smerom na hranicu s Poľskou republikou a Maďarskou republikou. Dopravné siete SR medzinárodnej úrovne dotýkajúce sa Prešovského kraja sú definované v rámci hlavnej a doplnkovej siete TEN-T nasledovne:

- multimodálny koridor č. Va Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina, lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy ako základná sieť TEN-T, časť prechádzajúca PSK
- trasa štátna hranica SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhošť – št. hranica SR/Maďarsko ako súčasť súhrnnej siete TEN-T, časť prechádzajúca PSK.

V rámci dopravných sietí zaradených podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC) je výhľadovo zastúpená súčasť cestných komunikácií v línii Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné/Michalovce. Dopravný systém SR a v ňom územie východného Slovenska zasahujú tieto európske cestné trasy:

- cesta E50 v úseku hran. ČR/SR - Drietoma - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - hran. SR/UA (Užhorod),
- cesta E71 v úseku Košice - Seňa – hranica SR/MR (Miškolc),
- cesta E371 v úseku Prešov - Svidník - Vyšný Komárnik - hranica SR/PR (Rzeszow),
- cesta E571 v úseku Bratislava - Nitra - Zvolen - Lučenec - Košice (trasa má medzinárodný charakter v prepojení na vyššie uvedené cestné trasy).

obr. č.7 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v PSK



Napojenie okresných miest na vyššie uvedené trasy medzinárodného významu sa uskutočňuje prostredníctvom ciest I. a II. triedy. V prípade mesta Medzilaborce a jeho pripojenia na súhrnnú sieť TEN-T sa jedná o cestu II/575 s následným napojením na cestu I/15 v Stropkove. Priame napojenie okresného mesta Bardejov na súhrnnú sieť TEN-T je realizované cestou II/545. Za alternatívne spojenie miest Humenné a Snina s touto vetvou sa môže považovať cesta II/559. Na hlavný koridor siete TEN-T sa Kežmarok napája cestou II/536 (prioritne I/67) a Levoča cestou II/533. V tomto kontexte sa považuje ako spojnica aj cesta III/5439 zo Sabinova, ktorá alternuje cestu I/68. Cestné hraničné priechody komunikácií II. a III. triedy sú situované na severnej hranici s Poľskom. Konkrétne sa jedné o priechody zabezpečované nasledujúcimi komunikáciami: III/67029 (Podpády - Jurgów), II/543 (Lysá nad Dunajcom - Niedzica), III/54342 (Lesnica - Sczawnica), III/5445 (Sulín - Zegiestów), II/545 (Becherov - Konieczna), III/5445 (Kurov - Muszynka), III/55724 Nižná Polianka - Ozenna, II/559 (Certižné - Czeremcha) a II/575 (Palota - Radoszyce).

Význam ciest II. triedy z hľadiska poskytnutia dopravnej obslužnosti spádových oblastí a spojenia s inými centrami terciárnej sféry (okresné mestá) je v PSK mimoriadne dôležitý obzvlášť z dôvodu absencie primeraného počtu komunikácií vyššej kategórie. Spojenie Bardejova a Prešova je realizované hlavne cestou II/545, ktorá je zároveň spojením s Poľskom. Funkciu napojenia spádových obcí do okresného mesta Humenné plnia cesty II/559 v severnom a II/558 vo východnom smere. Obdobne tomu je aj v prípade Kežmarku, kde cesta II/542 zároveň predstavuje v nadväznosti na cestu II/543 jednu z možných spojení pre turistov z Poľska do oblasti Vysokých Tatier. Cesta II/533 je priamym spojením miest Levoča a Spišská Nová Ves (KSK). Špeciálnym prípadom je mesto Medzilaborce, ktoré leží na križovatke ciest II/559 a II/575 (spojenie so Stropkovom). V blízkosti sa nachádza aj cesta II/567. Takmer celá dopravná obslužnosť v okrese je potom riešená cestami II. triedy. Centrum tatranského regiónu – Poprad – spája s rekreačnými strediskami Vysokých Tatier cesta II/534, ktorá sa napája na cestu II/537 - hlavnou obslužnou komunikáciou pre túto turistickú destináciu. Vstup do krajského mesta Prešov zabezpečujú hlavne cesty I/18 a I/68.

PSK je zastúpený tradičnými regiónmi cestovného ruchu - Hornozemplínsky, Šarišský, Tatranský, ktoré presahujú svojim významom nielen územie kraja ale aj celého Slovenska.

tab. č.25 Regióny cestovného ruchu v PSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokality cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Hornozemplínsky	Vodná plocha Domaša	Regionálny	Nadregionálny
	Sninské rybníky		
Šarišský	Prešov - mesto	Národný	Národný
	Bardejov		
	Drienica Lysá		
	Okolie Svidníka		
Tatranský	Vysoké Tatry	Medzinárodný	Medzinárodný
	Pieniny		
	Vyšné Ružbachy		
	Zamagurie		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Hornozemplínsky región je v súčasnosti len minimálne využívaný pre cestovný ruch. Aj rozsahom obmedzené kapacity sú veľmi málo využívané. V minulosti hlavná atrakcia letnej rekreácie – vodná plocha Veľká Domaša, vyžaduje modernizáciu vybavenosti, ale aj riešenie problému nízkej hladiny vody. Popri tejto vodnej ploche možno turisticky zužitkovať neporušenosť lesných porastov a tiché lokality, architektúru drevených kostolíkov, múzeum moderného umenia Andyho Warhola. Vzhľadom na klimatické podmienky možno na vhodných terénoch prevádzkovať menšie a stredné lyžiarske areály, ktoré po otvorení nových hraničných prechodov do Poľska, majú potenciál byť komerčne úspešné. Napriek vzdialenej polohe od rozhodujúcich trhov, možno v tomto regióne rozvinúť turizmus atrahujúci turistov z iných častí Slovenska a priľahlého zahraničia. Dominantou regiónu mestského typu je mesto Medzilaborce dostupné len komunikáciami nižšej kategórie - cesty II/559 a II/575 s priamym napojením do Poľska. Medzi útvary cestovného ruchu patria aj Sninské rybníky na trase cesty II/558, ktorá zároveň umožňuje dostupnosť Národného parku Poloniny v blízkosti ukrajinskej hranice.

V súčasnosti *Šarišský región* s nevelkými, ale nadpriemerne využívanými kapacitami, je známy najmä zásluhou kúpeľného mesta Bardejov s významným napojením na Prešov prostredníctvom cesty II/545. Zvyšná

časť regiónu len postupne začína využívať svoj turistický potenciál. Zaujímavé je centrum krajského mesta Prešov, ktoré leží na križovatke viacerých ciest medzinárodného významu. Postupne sa začína rozvíjať horský turizmus, avšak málo sa využíva historické dedičstvo v podobe drevených kostolíkov a skutočne unikátnych historických objektov a zariadení na ťažbu a spracovanie soli. Región má možnosti v neďalekej budúcnosti sa presadiť ako turistické územie národného významu. Pritom historický Bardejov ako pamiatka na zozname UNESCO, spolu s kúpeľným areálom, predstavuje lokalitu medzinárodného významu.

Tatranský región je vďaka Vysokým Tatrám nepochybne najvýznamnejší turistický región. Aj keď ponuka tohto regiónu neobsahuje takú šírku atraktivít ako napr. na Liptove, úroveň vysokohorského prostredia svojou atraktivitou a jedinečnosťou úplne dominuje. Navyše v regióne sa nachádzajú aj vysoko atraktívne kultúrne pamiatky, termálne kúpaliská, kúpele, čo predstavuje možnosť ich úspešného predaja vo väzbe na Vysoké Tatry. V počte zahraničných hostí síce vedie Bratislava, ale v počte ich prenocovaní sú vyššie Tatry. Možnosti regiónu ani zďaleka nie sú vyčerpané, pričom samotné horstvo Tatier môže podporiť rozvoj turizmu v celom regióne, kde sú veľké rozvojové príležitosti. Centrami cestovného ruchu mestského typu sú Poprad s priamym napojením na D1 a Kežmarok, ktorým prechádza cesta I/67. Oblasť pohoria Vysokých Tatier je dostupná z komunikácií vyššieho významu cestami II/534, II/537, II/538, II/539 a II/540. Významným strediskom cestovného ruchu je taktiež Národný park Pieniny na hranici s Poľskom, ktorého dopravnú obslužnosť zabezpečuje cesta II/543. Medzi vyhľadávané lokality patria aj kúpele Ružbachy s dostupnosťou na cestu I/77 prostredníctvom cesty III/5419.

PSK je ekonomicky najslabším krajom Slovenska prevažne s vidieckym charakterom. Vďaka nízkemu vnútornému investičnému potenciálu nie je priemysel v regióne dostatočne rozvinutý. Vzhľadom na poľnohospodársky charakter kraja sa najviac podnikov v oblasti zaoberá potravinárskou výrobou. Priemysel je sústredný v okresných mestách. Na tvorbe exportu a produkcie PSK sa v najväčšej miere podieľajú štyri odvetvia – potravinársky, chemický, strojársky a textilný priemysel. S výnimkou chemickej produkcie sú tieto odvetvia rovnomerne rozložené v celom kraji. Chemický priemysel zastupuje niekoľko veľkých spoločností v okresoch Humenné a Poprad.

Medzi najdôležitejšie výhody PSK patria pozitívny demografický vývoj, dobré cestné spojenie so slovenskými krajinami, vysoká miera zalesnenia, veľký potenciál pre drevospracujúci priemysel, výroba a spracovanie tradičných výrobkov, voľné kapacity pre ďalšiu výrobu, medzinárodné letisko v Poprade, kvalifikovaná pracovná sila, výhodné podmienky pre vývoj cestovného ruchu, zachované prírodné prostredie so zdrojmi geotermálnych a minerálnych prameňov, výhodná poloha pre spoluprácu s Poľskom. Keďže v PSK je málo zastúpená cestná diaľničná infraštruktúra, dostupnosť priemyselných parkov PSK je zabezpečovaná predovšetkým po cestách II. a III. triedy, ako aj po cestách I. triedy. Prepojenie na časť dokončenej diaľnice D1 je pomerne vzdialené.

tab. č.26 Priemyselné parky v PSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
Poprad - Matejovce	Poprad	14	0	D1 (30,2 km)	I/67 (0 km)	III/6721 (0 km)
Vihorlat Snina	Snina	46	20	D1 (93 km)	I/74 (3 km)	II/567 (0 km) III/5592 (0 km)
Industrial Park Za traťou	Lipany	8,5	4,5	D1 (30,5 km)	I/68 (2 km)	III/54325 (0 km)
Industrial Zone Kežmarok	Kežmarok	27	10,6	D1 (40 km)	I/67 (0 km)	II/536 (6 km) III/06726 (3 km)

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
Ind. Zone Chemes Humenné	Humenné	64	8,7	D1 (73,3 km)	I/74 (0 km)	II/559 (0 km) III/5537 (0 km)
Prešov Záborské	Prešov	26	12	D1 (2,5 km)	I/68 (4 km)	III/06811 (0 km)
Industrial Park Ferovo	Vranov nad Topľou	16,9	15,7	D1 (47,5 km)	I/79 (1 km)	II/576 (3 km) III/018243 (2 km)

Zdroj: Sario, 2013

PSK je známy svojou vysokou mierou nezamestnanosti a nízkym počtom pracovných miest. O to viac sú významné existujúce spoločnosti, ktoré zamestnávajú väčší počet pracovných síl. Tieto spoločnosti sú situované hlavne v okresných mestách kraja, akými sú Poprad (strojárstvo), Stropkov (elektrotechnika), Bardejov (obuvníctvo) a Svit (chemický priemysel).

V zmysle KURS 2001 je PSK a jeho rozvoj úzko spätý s KSK ako dôsledok relatívne blízkej polohy krajských miest Prešov a Košice. Z tejto skutočnosti vyplývajú aj nasledujúce potreby urbanizačných rozvojových aktivít. V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

- rozvíjať košicko-prešovské ťažisko osídlenia ako ťažisko osídlenia celého Karpatského euroregiónu.

V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

- podporovať rozvoj osídlenia vo východnej časti republiky s dominantným postavením košicko-prešovskej aglomerácie s nadväznosťou na michalovsko-vranovsko-humenské ťažisko osídlenia a popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia a s previazaním na sídelnú sieť v smere južnoslovenskej rozvojovej osi.

Rozvoj špecifických centier

- podporovať rozvoj centra prvej skupiny, ktoré tvorí jej prvú – Prešov a druhú podskupinu – Poprad,
- podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu - Bardejov, Humenné,
- podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu - Kežmarok, Vranov nad Topľou
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu - Levoča, Stará Ľubovňa, Šaľa, Snina, Svidník,
- podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu – Medzilaborce, Sabinov, Stropkov, Svit, Vysoké Tatry,
- podporovať rozvoj kvartérnych centier, predovšetkým v aglomeráciách s najväčším predpokladom zabezpečenia rozvoja kvartérnych aktivít - košicko-prešovská aglomerácia.

Ťažiská osídlenia

- podporovať ako ťažiská osídlenia najvyššej úrovne - košicko-prešovské ťažisko osídlenia ako aglomeráciu medzinárodného významu s dominantným postavením v Karpatskom euroregióne,
- podporovať ako ťažiská osídlenia druhej úrovne - michalovsko-vranovsko-humenské a popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia,
- podporovať ako ťažiská osídlenia tretej úrovne prvej skupiny - bardejovské ťažisko osídlenia,
- podporovať ako ťažiská osídlenia tretej úrovne druhej skupiny - medzilaborecké, sninské staroľubovnianske a svidnícko-stropkovské ťažisko osídlenia.

Rozvojové osi

- podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa - žilinsko-podtatranskú rozvojovú os /Žilina – Martin – Poprad – Prešov/, košicko-prešovskú rozvojovú os /hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranica s Maďarskou republikou/,
- podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa - kežmarsko-toryskú rozvojovú os /Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov/, prešovsko-michalovskú rozvojovú os /Prešov – Hanušovce nad Topľou – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce/Humenné/, vihorlatskú rozvojovú os /Humenné – Snina – hranica s Ukrajinou/, hornádsku rozvojovú os /Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Krompachy – Košice (v úseku Gelnica – Košice ako komunikačno-sídelnú os)/.
- Podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa - šarišskú rozvojovú os /Prešov – Bardejov – hranica s Poľskou republikou/, ľubovniansko-svidnícku rozvojovú os /Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník/, zamagurskú rozvojovú os /Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves/, laboreckú rozvojovú os /Svidník – Stropkov – Medzilaborce – hranica s Poľskou republikou/Humenné/, vranovsko-trebišovskú rozvojovú os - /Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – hranica MR/, horehronskú rozvojovú os /Heľpa – Vernár – Poprad/ a juholaboreckú rozvojovú os /Michalovce – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec (v úseku Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec ako komunikačno-sídelnú os)/.

tab. č.27 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v PSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/533	○	○		○
II/534	○	○	○	
II/536	○	○		○
II/537	○	○	○	
II/538		○	○	○
II/539	○	○	○	○
II/540		○	○	
II/542		○		○
II/543		○	○	
II/545	○	○	○	○
II/546	○	○	○	○
II/547	○	○		
II/554	○	○		
II/556	○	○	○	○
II/558		○	○	
II/559		○	○	○
II/566		○		○
II/567		○		○
II/575	○	○	○	
II/576	○	○		○

4.1.6 Trenčiansky samosprávny kraj

TSK disponuje veľmi dobre rozvinutým systémom cestnej a železničnej dopravy. Hlavný tranzit cestnej dopravy v rámci regiónu je vedený cez nasledujúce koridory základnej siete TEN-T (časti prechádzajúce Trenčianskym samosprávnym krajom):

- D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št.hr. SR/Ukrajina,
- R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št.hr SR/ČR.

Do súhrnnej siete TEN-T patrí trasa:

- Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok (časť vedúca Trenčianskym samosprávnym krajom).

Prepojenie regiónov kraja Považie a Ponitrie je v súčasnosti nedostatočné a je potrebné vybudovať rýchlostnú komunikáciu R2, ktorá je trasovaná v línii Chocholná, križovatka s D1 – Bánovce nad Bebravou – Brezolupy, križovatka s rýchlostnou cestou R8 – Nováky – Prievidza – Handlová – hranica BBSK - Žiar nad Hronom – Zvolen – Košice, križovatka s diaľnicou D1. Významným dopravným prínosom bude taktiež rýchlostná cesta R6 (trasovaná v línii Beluša, križovatka s diaľnicou D1 – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR) a rýchlostná cesta R8 (trasovaná v línii Nitra, križovatka s rýchlostnou cestou R1 – Topoľčany - hranica Nitrianskeho kraja – Pravotice, križovatka s rýchlostnou cestou R2).

Krajom prechádza ťah D1 v úseku od hranice TTSK cez Trenčín, Považskú Bystricu po hranicu so ŽSK v celkovej dĺžke 86,506 km (diaľničné privádzače s dĺžkou 4,396 km). Zo siete rýchlostných ciest SR do TSK zasahujú rýchlostné cesty R2 (v trase: Trenčín – Prievidza – hranica s Banskobystrickým krajom), R6 (v trase: Beluša, križovatka s D1 – Púchov – Lysá pod Makytou – št.hranica SR/ČR) a R8 (hranica s Nitrianskym krajom – Pravotice, križovatka s R2). Momentálne je v prevádzke iba časť R6 v dĺžke 7,547 km, ostatné sú zatiaľ vo fáze prípravy, respektíve výstavby a doprava je riešená po existujúcich cestách I. triedy.

obr. č.8 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v TSK

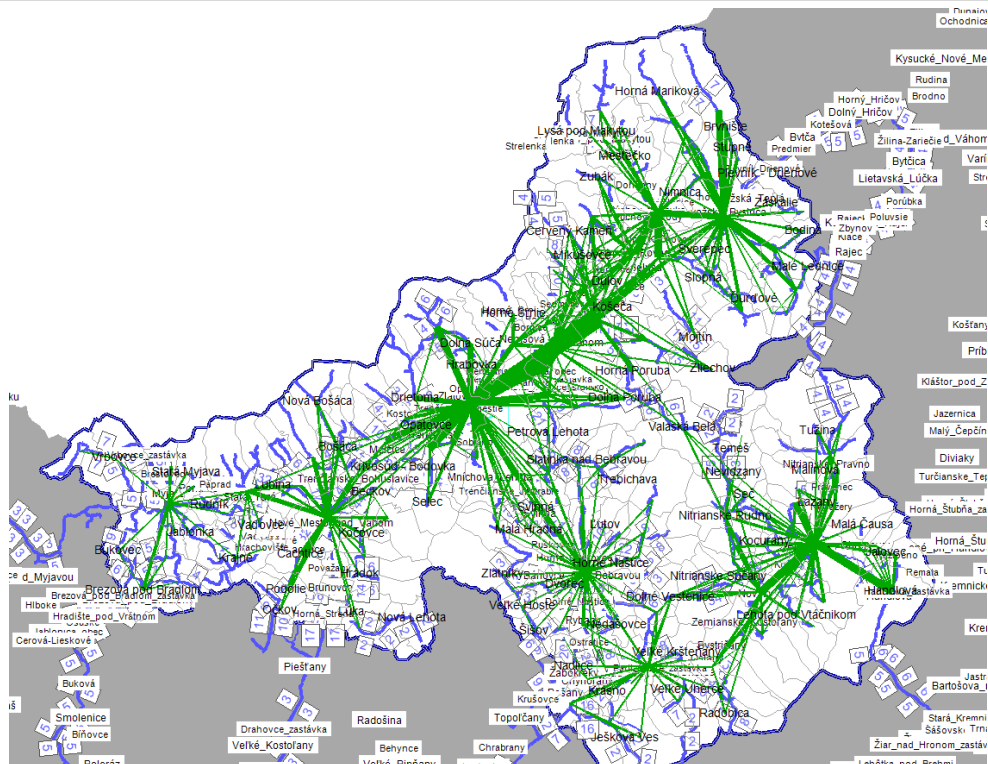


Význam ciest II. triedy spočíva aj v možnosti napojenia na sieť komunikácií medzinárodného významu. Takéto dopravné napojenie predstavuje pre Nové Mesto nad Váhom cesta II/515 a okresné mesto Partizánske cesta II/579. Pre Trenčín je možným napojením na súhrnnú sieť TEN-T cesta II/507. Okrem nich plnia obdobnú funkciu cesty II/581 pre Myjavu a II/574 pre Ilavu. Na území kraja sú situované viaceré cestné hraničné priechody s ČR prostredníctvom ciest II. a III. triedy:

- cesta II/499 (Vrbovce – Veľká nad Veličkou),
- cesta III/50265 (Drietoma - Starý Hrozenkov),
- cesta III/50736 (Červený Kameň – Nedašova Lhota),
- cesta III/4912 (Lazy pod Makytou).

Okresné mestá v TSK sú súčasne aj regionálnymi spádovými centrami pre oblasť verejnej dopravy. Najhustejšie sú osídlené povodia Váhu a Nitry, kadiaľ vedú aj dôležité dopravné ťahy, hlavne na Považí – diaľnica D1 a cesty I. a II. triedy. Riedke osídlenie je v horských oblastiach, kde sa nachádzajú menšie sídla, ktorých obslužnosť je zabezpečovaná cestami II. a III. triedy. Pre mesto Bánovce nad Bebravou a jej spádovú oblasť predstavuje cesta II/592 prepojenie na cestu I/64 a následne do mesta Topoľčany, cesta II/516 spája mesto s Trenčianskymi Teplicami a Novou Dubnicou. Spojenie okresných miest Ilava a Prievidza (križovatka ciest I/50 a I/64) je zo značnej časti tvorené cestou II/574. Osobitý význam majú cesty II. triedy (II/499 a II/581) v prípade mesta Myjava, keďže zabezpečujú prakticky celú dopravnú obslužnosť v rámci okresu. Vzájomné prepojenie s Novým Mestom nad Váhom poskytuje cesta II/581 a s Piešťanmi cesta II/499. V smere od Nového Mesta nad Váhom prakticky až na územie je v pôsobnosti TTSK trasa ciest II/507 a II/504, ktoré sú paralelné ku komunikáciám vyššieho významu D1 a I/61. Prepojenie krajského mesta Trenčín na cestu I/50 v smere do Bánoviec nad Bebravou je skrátené vďaka ceste II/507. Účel spojnice predstavuje cesta II/507 aj v prípade miest Púchov a Považská Bystrica. V prípade Považskej Bytrice a jej okolia možno uviesť aj cestu II/517, ktorá spája mesto s Rajcom (ŽSK). Dopravnú obslužnosť spádových centier v kraji je možné považovať za dostatočnú.

obr. č.9 Regionálne spádové centrá TSK



V zmysle KURS 2001 sú centrami osídlenia na území TSK krajské mesto Trenčín a mestá Prievidza, Považská Bystrica a Púchov. Medzi ťažiská osídlenia najvyššej úrovne v kraji patrí trenčianske ťažisko osídlenia ako aglomerácia celoštátneho významu. Do skupiny ťažísk osídlenia druhej úrovne je zaradené považsko-bystricko – púchovské ťažisko osídlenia, prievidzské ťažisko osídlenia s nadväznosťou na nižšiu kategóriu bánoveckobebravského a partizánskeho ťažiska osídlenia. Zásady tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry sa uplatňujú v rozvojových osiach prvého stupňa (považská rozvojová os: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina), druhého stupňa (ponitrianska rozvojová os: Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Topoľčany – Nitra – Nové Zámky – Komárno a hornonitrianska rozvojová os: Topoľčany/Bánovce nad Bebravou – Partizánske – Prievidza – Handlová – Žiar nad Hronom) a tretieho stupňa (malokarpatská rozvojová os: Modra – Smolenice – Chtelnica – Nové Mesto nad Váhom, rozvojová os: Piešťany – Topoľčany, myjavská rozvojová os: Senica – Myjava – Stará Turá – Nové Mesto nad Váhom).

Z hľadiska rozvoja nadradeného dopravného vybavenia je potrebné rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované ako výhľadová súčasť doplnkovej siete cestných komunikácií TINA:

- Púchov – Lysá pod Makytou – ČR,
- Trenčín – Drietoma – ČR.

V rámci dopravných sietí zaradených podľa európskych dohôd je treba rešpektovať cestné komunikácie v trase Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Košice. Dopravné siete (cestné komunikácie) celoštátnej úrovne, ktoré prechádzajú územím kraja sú v trase Nitra – Topoľčany – Partizánske – Prievidza – Nitrianske Pravno – Turčianske Teplice, s vetvou Topoľčany – Chynorany – Bánovce nad Bebravou. V prípade nadregionálnej úrovne sa jedná o cestné komunikácie Rakúsko – Moravský Svätý Ján – Šaštíň Stráže – Senica – Nové Mesto nad Váhom.

Z pohľadu turizmu a jeho regionalizácie je TSK známy vďaka Strednopovažskému a Hornonitrianskemu regiónu cestovného ruchu.

tab. č.28 Regióny cestovného ruchu v TSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Strednopovažský	Trenčín – Trenčianske Teplice	Národný	Národný
	pod Javorinou		
	Beckov, Zelená voda		
Hornonitriansky (Severná oblasť)	Bojnice a okolie	Nadregionálny	Národný

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

V strednodobom horizonte je pozícia *Strednopovažského regiónu* na trhu silne závislá od Trenčiansko-Teplicka, pričom aj tento subregión, ak nezlepší kvalitu ponuky, môže svoju pozíciu na kúpeľnom trhu postupne oslabovať. Vo vzdialenejšej budúcnosti, tento menej nápadný región môže rozvinúť pestrú ponuku služieb, úspešne konkurujúcu na národnom trhu, sčasti v ČR a profitovať aj zo silného tranzitu. Prednosťou regiónu je dobrý stav životného prostredia. Strediskami mestského typu je samozrejme krajské mesto Trenčín s dobrým napojením na D1, Nové Mesto nad Váhom, ktorého funkciu diaľničného privádzača (D1) plní cesta II/515 a Myjava, ktorej dopravnú obslužnosť zabezpečujú cesty II/581 a II/499. V okolí Nového Mesta nad Váhom sa nachádzajú hrady Beckov (dostupnosť z D1 cez II/515 a II/507) a Čachtice situovaný v blízkosti II/504. Typickým mestom kúpeľného charakteru, známym aj vďaka každoročnému filmovému festivalu, sú Trenčianske Teplice na ťahu cesty II/516. Na územie TSK sčasti zasahuje aj *Severopovažský región* cestovného ruchu (okresy Považská Bystrica a Púchov), ktorého centrá sú popísané časti venovanej ŽSK.

Severná oblasť *Hornonitrianskeho regiónu* sa svojimi kapacitami radí pod priemer a ešte o málo nižšie sú jeho výkonnové ukazovatele. Napriek tomu, že v regióne sú zastúpené takmer všetky druhy atraktivít pre cestovný ruch, dosiahnutá úroveň cestovného ruchu tomu nezodpovedá. Turizmus v regióne je zastúpený hlavne mestom Bojnice (dostupné cestami III/05062 a III/05063), ktorého kúpele priťahujú aj zahraničných hostí a výrazne zvyšujú počet prenocovaní. Navyše Bojnice so svojim zámkom presadzujú región do povedomia verejnosti. Podmienka rozvoja turizmu v tomto regióne je založená na podpore ďalších zložiek jeho potenciálu. Predovšetkým horský turizmus v obidvoch jeho formách a termálne vody, ktoré okrem samostatného produktu predstavujú aj vyhľadávaný doplnok k pobytu na horách. Navštevovanými útvarmi cestovného ruchu v rámci regiónu sú aj Nitrianske Rudno (camping) s dostupnosťou na cestu medzinárodného významu I/50 cez cestu II/574 a rekreačná oblasť Remata s dopravným napojením prostredníctvom cesty III/06533.

Na základe ekonomickej štruktúry môže byť TSK charakterizovaný ako priemyselný región. Má dlhú tradíciu najmä v oblasti strojárskoho, textilného, chemického a gumárskeho priemyslu. V súčasnosti sa radí medzi ekonomicky najsilnejšie regióny Slovenska. Je tiež mimoriadne aktívny v oblasti podnikania malých a stredných firiem – kde je v rámci tejto kategórie zaregistrovaných vyše 6500 podnikateľských subjektov. Najvýznamnejšími výrobnými odvetviami kraja je automobilový, strojársky, elektrotechnický a elektronický priemysel, odevný priemysel. Strojárka produkcia bola v minulosti orientovaná najmä na zbrojné účely. V regióne sa rozvíjajú aj nové progresívne odvetvia. Elektrotechnická výroba v Novej Dubnici tvorí viac než 75% priemyselnej produkcie mesta. Za najvýznamnejšími investíciami do produkcie káblových zväzkov a ovládacích prvkov pritom možno nájsť zahraničných investorov.

Vďaka geografickej charakteristike regiónu v ňom oddávna zohrávalo dôležitú úlohu lesníctvo. Bukové, dubové a borovicové porasty pokrývajú takmer 49% jeho celkovej plochy. Poľnohospodárstvo je najrozvinutejšie v okrese Prievidza. Prírodné zdroje TSK sú bohaté a rôznorodé. Nachádzajú sa tu ložiská hnedého uhlia v Handlovej a tiež ložiská rôznych stavebných materiálov - pieskovec, vápenec, štrk a tehliarsky íl. Veľký význam majú aj zdroje minerálnych vôd, pri ktorých sa rozvinuli prosperujúce liečebné kúpele. Dostupnosť priemyselných parkov TSK je dobre zabezpečená nielen cestami II. a III. triedy, ale aj cestami I. triedy. Väčšina týchto ciest sa nachádza v blízkosti diaľnice D1.

tab. č.29 Priemyselné parky v TSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
PK Dubnica nad Váhom	Dubnica	21	21	D1 (2 km)	I/61 (1 km)	II/507 (4 km)
PK Javorinská Myjava	Myjava	16	0	D1 (26 km)	I/61 (25 km)	II/581 (5 km) III/58121 (0 km)
PK Partizánske	Partizánske	26,2	26,2	D1 (48 km)	I/64 (1 km)	II/593 (2 km) III/06470 (0 km)
PK Prievidza – west	Prievidza	47	32	D1 (64,7 km)	I/50 (3 km)	III/05061 (0 km)
PK Trenčín	Trenčín	115	50	D1 (2 km)	I/61 (0 km)	II/507 (3,5 km) III/06132 (0 km)
PK Chocholná Velčice	Chocholná Velčice	38	38	D1 (2 km)	I/61 (1 km)	III/06128 (0 km)
PK Považská Bystrica	Považská Bystrica	10	10	D1 (2,5 km)	I/61 (3 km)	II/507 (4 km) III/5171 (0 km)
PK Nováky	Nováky	9,7	9,1	D1 (54,8 km)	I/50 (2 km)	II/574 (5 km)

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
						III/06495 (0 km)
PK Rakoľuby	Rakoľuby	14	14	D1 (3 km)	I/61 (3 km)	II/507 (0 km) III/50717 (1 km)
PK Horná Streda	Horná Streda	22	22	D1 (2 km)	I/61 (1 km)	III/06123 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013

Centrá zamestnanosti sa okrem vyššie uvedených priemyselných parkov a zón nachádzajú aj v mestách Púchov (gumársky priemysel), Nové Mesto nad Váhom (elektrotechnika), Lednické Rovne (automobilový priemysel), Stará Turá (výroba meracej techniky) a Bánovce nad Bebravou (automobilový priemysel a obuvníctvo).

tab. č.30 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v TSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/499	○	○	○	
II/500		○	○	
II/501		○	○	○
II/504		○	○	○
II/507	○	○	○	○
II/511	○	○		
II/512	○	○	○	○
II/515	○	○	○	
II/516	○	○	○	○
II/517	○	○	○	○
II/574	○	○	○	○
II/579	○	○		○
II/581		○	○	
II/592		○	○	○
II/593	○	○		○

4.1.7 Trnavský samosprávny kraj

TTSK je svojou polohou veľmi významným regiónom v dopravnom systéme. V európskom kontexte je dopravná sústava TTSK zapojená do procesu dopravnej obsluhy územia v nadštandardnej miere. Jeho územím prechádzajú tri paneurópske multimodálne koridory, vzdialenosť krajského mesta od najdôležitejšieho slovenského dopravného transformačného uzla siete TEN-T – Bratislavy – je len 50 km. Z hľadiska širších medzinárodných dopravných vzťahov má TTSK relatívne dobrú dostupnosť transeurópskymi multimodálnymi koridormi. Obdobne ako v prípade BSK sa jedná o:

- koridor č. IV: Berlín– Praha – Kúty – Bratislava – Rusovce / Nové Zámky – Štúrovo – Budapešť – Constanta (Thessaloniki) – Istanbul, ktorého súčasťou na území TTSK je diaľnica D2,

- koridor č. Va: Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Užhorod, ktorého súčasťou na území TTSK je diaľnica D1, cesta I/61 a železničná trať č. 120 z Bratislavy na Žilinu.

Do súhrnnej siete patrí trasa Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok na území Trnavského samosprávneho kraja. Dopravný systém BSK križujú európske cestné trasy E58, E65, E571 v trase koridorov TEN-T č. Va a IV a E575 v trase D1 a cesty I/63.

obr. č.10 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v TTSK



Cesty II. triedy tvoria primárne alebo sekundárne napojenie všetkých okresných miest TTSK na sieť komunikácií medzinárodného významu. Cesta II/426 spája v nadväznosti na cestu I/2 mesto Skalica na trasu koridoru TEN-T IV (D2). Spojenie Senice na tento koridor zabezpečuje cesta II/500. Pre mesto Piešťany tvorí spojniciu s koridorom TEN-T Va (D1) cesta II/499, Hlohovec cesta II/513 a Dunajskú Stredú cesta II/572. Pre

dopravné spojenie Dunajskej Stredy so súhrnnou sieťou TEN-T je dôležitá cesta II/507, táto cesta tvorí spojenie aj pre mesto Galanta, avšak spojenie je zabezpečené aj prostredníctvom cesty I/62, nakoľko II/507 sa križuje s R1 mimoúrovňovo, podobne je to aj v prípade Hlohovca. Napojenie Galanty na cestu európskeho významu E58 predstavuje cesta II/507. Cestné hraničné priechody v rámci kategórie ciest II. a III. triedy je realizované cestami III/2038 (Moravský Svätý Ján - Hohenau), II/425 (Brodské – Lanžhot), II/426 a III/4268 (Skalica - Sudoměřice).

Z hľadiska mobility obyvateľstva a dostupnosti terciérnej sféry cestami II. triedy sa v prípade Dunajskej Stredy vytvára napojenie na obchvat mesta (I/63) cestou II/507, ktorá je zároveň spojnicou s mestom Galanta a obsluhujúca komunikácia pre priľahlé obce. Dostupnosť okresného mesta v západnom smere umožňuje cesta II/572. Cesta II/507 predstavuje pre okresné mesto Galantu taktiež napojenie na R1. Pre Hlohovec predstavujú cesty II/507, II/513 a II/514 základnú dopravnú kostru mesta a dostupnosť pre obce v okolitej oblasti. Obdobne je riešené napojenie na komunikácie vyššej kategórie a obslužnosť územia v prípade okresného mesta Piešťany. Tieto dopravné úlohy vykonávajú cesty II/499, II/507 a cesty v tesnej blízkosti II/504, respektíve II/502. Vzájomné prepojenie okresných miest Senica a Myjava (TSK) je riešené cestami II/500 a II/581. Cesta II/426 je pre okresné mesto Skalica možnosťou napojenia na cesty I/2 a I/51. Krajské mesto Trnava je dopravne riešené cestami I. triedy s možnosťou napojenia na D1. Cesty II/560 a II/504 sa tak využívajú hlavne z dôvodu dostupnosti mesta pre obce v spádovej oblasti.

Rezervácia územného koridoru pre výhľadové riešenie preložky cesty II/499 v Piešťanoch by mala vytvoriť podmienky na odvedenie tranzitnej dopravy z centra mesta. Celostátny severojužný tranzit mimo mesto Piešťany zabezpečuje diaľnica D1, v prípade cesty II/499 ide o západovýchodný tranzit regionálnej dopravy. Navrhovaná trasa preložky cesty II/499, obsahujúca premostenie Váhu a železničnej trate č. 120, však predstavuje náročný investičný projekt, presahujúci možnosti rozpočtu správcu komunikácie - TTSK.

TTSK je bohatý na potenciál kultúrneho, historického a prírodného dedičstva. Ponúka veľa možností a zážitkov a svojou geografickou polohou sa orientuje v podstatnej miere na letný turizmus, poznávaciu turistiku a liečebno-relaxačné pobyty. V pôsobnosti kraja sa nachádzajú Dolnopovažský región a západná oblasť Podunajského regiónu cestovného ruchu.

tab. č.31 Regióny cestovného ruchu v TTSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Dolnopovažský	Piešťany a okolie	Nadregionálny	Národný
	Trnava		
	Kráľová pri Váhu		
	Malé Karpaty – stred		
Podunajský (Západná oblasť)	Malý Žitný ostrov	Nadregionálny	Národný
	Dunajská Streda		
	Veľký Meder		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Dolnopovažský región má dominantné postavenie v rámci dlhodobých pobytov vo vzťahu k domácim a ešte výraznejšie k zahraničným hosťom. Jeho podiel na lôžkovej kapacite SR je 6,6%, avšak na počte prenocovaní domácich turistov 9,3% a zahraničných až 13,4%. Viac ako každé ôsme prenocovanie zahraničných účastníkov cestovného ruchu sa realizuje v tomto regióne, s koncentráciou v Piešťanoch (dostupnosť na D1 z cesty II/499 a I/61). Zostávajúca časť regiónu je turisticky menej využívaná. Toto územie, ako aj samotné Piešťany, svoju pozíciu a najmä ponuku môžu výrazne zlepšiť v strednodobom a dlhodobom horizonte. Významným centrom

cestovného ruchu je aj samotné krajské mesto Trnava (kultúrne pamiatky) s priamym napojením na R1, následne na D1 a mesto Hlohovec prístupný z D1 cestou II/513 a Vrbové - križovatka ciest II/502 a II/499. Z rekreačných území v pôsobnosti TTSK sú známe Malé Karpaty (severná časť) dostupné cestami II/501 a II/502.

Podunajský región (západná oblasť) je región vyhľadávaný najmä menej solventnou klientelou ako miesto lacnej dovolenky. Zo zahraničných hostí sa jedná len o dovolenkárov z Čiech s nízkym rozpočtom na pobyt a hostí zo susedného Maďarska, často kvôli etnickým zväzkom. Región má predpoklady zlepšenia svojej pozície na trhu. K tomu je potrebné využiť os Dunaja (zasahujúcu na územie NSK), na ktorej sa rozvíja v posledných rokoch medzinárodný turizmus. Druhou šancou sú zdroje termálnej vody. Nutné je však budovať zariadenia, ktoré sa kvalitou svojej ponuky vyrovnajú úrovni v susednom Maďarsku. V takom prípade je reálne získať aj solventnejšiu klientelu v porovnaní so súčasnosťou. V regióne bude dlhodobo dominovať letná sezóna. Typickými centrami mestského typu sú Šamorín (križovatka I/63 a II/503), Dunajská Streda s napojením na cestu medzinárodného významu I/63 cestami II/507 a II/572 a Veľký Meder na križovatke ciest I/63 a I/13.

Priemysel má v regióne dlhú históriu. Kým na úrodnom juhu prevláda potravinársky, sever je domovom spotrebného priemyslu. V priemyselnom centre Trnava možno nájsť zastúpenie všetkých odvetví od strojárstva až po produkciu skla. Výrobné činnosti zamestnávajú viac ako 40% obyvateľstva. Medzi hlavné odvetvia patrí automobilový, elektrotechnický, hutnícky, chemický a sklársky priemysel. V poslednom čase rastie výroba s väčšou pridanou hodnotou najmä v strojárstve a elektronike, ktoré sa v poslednom období rozvíjajú hlavne príchodom zahraničných investorov.

TTSK sa stal už v minulosti najvýznamnejšou poľnohospodárskou oblasťou Slovenska najmä svojim prírodným potenciálom. Úrodná pôda a mierne podnebie sú priaznivé pre pestovanie obilnín, vďaka čomu aj južná časť regiónu získala pomenovanie „Žitný ostrov“. V súčasnosti pracuje v poľnohospodárstve asi 16% obyvateľov regiónu. Prírodné zdroje sú sústredené prevažne v severnej časti regiónu. Zahŕňajú depozity zemného plynu a ropy v Gbeloch a lomy s ťažbou rôznych stavebných materiálov. Je zaznamenaný výskyt viacerých minerálnych prameňov, ktoré sú významnými aktívami pre cestovný ruch v TTSK. Kraj disponuje pomerne dobre rozvinutou sieťou cestnej infraštruktúry a tak dostupnosť priemyselných parkov je na dobrej úrovni z celej disponibilnej cestnej siete v kraji.

tab. č.32 Priemyselné parky v TTSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
Priemyselný park Senica	Senica	180	138	D2 (23 km) D1 (45 km)	I/51 (3 km)	II/500 (1 km) III/50010 (0 km)
Industrial park Voderady	Voderady	80	31	D1 (3 km)	I/61 (5 km)	III/06116 (0 km)
Ind. park Kostolné Kračany	Kostolné Kračany	34	30	R1 (41,1 km)	I/63 (2 km)	II/507 (5 km) III/5067 (0 km)
Trnava Logistický Park	Trnava	50	12	D1 (5 km)	I/51 (0 km)	II/504 (0 km) III/5046 (0 km)
Priemyselný park Sereď	Sereď	261	220	D1 (13 km) R1 (2 km)	I/62 (1 km)	II/507 (1 km) III/5137 (0 km)
Technologický park Trnava	Trnava	0,85	0,52	D1 (5 km)	I/51 (0 km)	II/504 (0 km) III/5046 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013



Stav sídelnej štruktúry v TTSK je výsledkom pôsobenia prírodných a civilizačných daností. Vidiecke sídla a viaceré sídelné pásy sú pomerne rovnomerne rozložené. Osídlenie kraja okrem prírodných daností formovali aj civilizačné danosti, predovšetkým historické cestné trasy. Najdôležitejším faktorom funkčnosti dopravnej sústavy kraja je jej vzájomná previazanosť s priestormi BSK a NSK. Postupným a dlhodobým vývojom sídelných väzieb, regionálnej a dopravnej gravitácie sa priestor uvedených krajov sformoval do kompaktných dopravných regiónov Juhozápadné Slovensko a Bratislava. Región má pomerne hustú cestnú a železničnú sieť nadregionálneho významu. Regiónom prechádzajú dôležité ťahy z Bratislavy cez Trnavu do Žiliny, ako aj z Hodonína cez Trnavu do Nitry. Dôležitými tepnami je aj cesta I/63, ktorá smeruje z Bratislavy cez Šamorín a obchvatom Dunajskej Stredy cez Veľký Meder smerom na Komárno. Územie kraja predstavuje z hľadiska perspektív rozvoja osídlenia územie so stabilizovaným rozvojom. Z lokálneho hľadiska sú rozvojové potenciály predovšetkým v založenej hospodárskej a obslužnej infraštruktúre a kvalifikačnej štruktúre obyvateľov. Rozvojový potenciál predstavuje rozvinutá priemyselná výroba, poľnohospodárstvo, infraštruktúra nadregionálneho významu prechádzajúca cez región a aktivity viazané najmä na elektrárňu Jaslovské Bohunice.

Pre TSK je špecifickým znakom jeho funkčná a územná väzba na hlavné mesto SR Bratislavu. Zároveň sa regionálne ťažiská osídlenia formujú v priestoroch:

- Senica, Skalica – Holíč, Trnava, Piešťany – Hlohovec, Galanta – Sereď, Dunajská Streda – Šamorín – Gabčíkovo.

Na území kraja sa nachádzajú centrá nadregionálneho významu (Trnava, Piešťany). Regionálne centrá na území kraja sú: Senica, Skalica, Holíč, Piešťany, Vrbové, Hlohovec, Leopoldov, Galanta, Sereď, Dunajská Streda, Šamorín a Veľký Meder.

Cez TTSK prechádzajú sídelné rozvojové osi celoslovenského významu:

- rozvojová os sídelného systému západná – prevádzajúca Viedenskú a Sliezsku aglomeráciu pozdĺž Považia, rozvojová os sídelného systému južná – prevádzajúca ťažiská osídlenia v priestoroch Bratislavy a Košíc juhom Slovenska,
- rozvojová os sídelného systému prechádzajúca Záhorím smerom na Českú republiku.

Popri rozvojových osiach celoštátneho významu možno sledovať rozvojové osi regionálneho významu. Skelet sídelného systému je spolutvorený smermi ďalších sídelných väzieb.

tab. č.33 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v TTSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/425		○		
II/426		○		
II/499	○	○	○	○
II/500	○	○		○
II/501	○	○	○	
II/502		○	○	
II/503	○	○	○	○
II/504		○		○
II/506		○		
II/507	○	○	○	○
II/510		○		

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/513	○	○	○	
II/514		○		
II/560		○		
II/561		○		○
II/572	○	○	○	
II/573	○	○	○	○
II/581		○		
II/590		○		○

4.1.8 Žilinský samosprávny kraj

Cestná infraštruktúra je v Žilinskom samosprávnom kraji (ďalej len ŽSK) tvorená cestami I., II. a III. triedy a nadradenou cestnou sieťou TEN-T (Transeurópske dopravné siete - Trans European Network for Transport), kde patria diaľnice (D) a rýchlostné cesty (R). Územím ŽSK tiež prechádzajú dva medzinárodné multimodálne koridory, a to:

- vetva koridoru č. Va - Žilina – Bratislava, Žilina – Košice,
- koridor č. VI Žilina – Čadca – Skalité – Zwardoň (PL) a doplnková vetva (v súčasnosti je snaha zaradiť ju do základnej siete TEN – T) Čadca – Ostrava, ktorá tvorí spojnicu koridoru č. VI (Gdaňsk – Varšava – Katowice – Zwardoň - Čadca – Žilina) a vetvu koridoru č. VIb (Bialsko Biala – Ostrava – Břeclav) s napojením sa v Břeclavy na koridor č. IV (Berlin - Praha - Brno - Břeclav Kúty – Bratislava – Štúrovo).

Multimodálny koridor č. VI je tvorený: v železničnej doprave traťovým úsekom Žilina – Čadca - Skalité - Skalité-Serafínov, št. hr. s Poľskou republikou (hraničný prechod Skalité/Zwardoň), s číslom tratí 129 a 120, v cestnej doprave diaľničným úsekom D3, vo vodnej doprave plánovaným prieplyvným spojením Vážskej vodnej cesty s Oderskou vodnou cestou. V zmysle dohody AGTC predstavuje tento koridor rovnako aj významnú medzinárodnú trasu intermodálnej prepravy C–E 63.

Vetva multimodálneho koridoru č. Va je tvorená: v železničnej doprave traťovým úsekom Žilina – Vrútky – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – Važec, s číslom trate 180 a traťovým úsekom Žilina – Bytča, s číslom trate 120, v cestnej doprave diaľnicou D1 a vo vodnej doprave plánovanou Vážskou vodnou cestou. V zmysle dohody AGTC predstavuje tento koridor aj významnú medzinárodnú trasu intermodálnej prepravy C–E 63 v úseku Žilina – Liptovský Mikuláš – Važec.

Okrem toho prechádza ŽSK doplnková vetva siete TEN-T v smere Martin – Horná Štubňa - hranica kraja (Sklené) – Zvolen – Šahy/št. hranica s Maďarskom. Nadradenú cestnú sieť v ŽSK ako znázorňuje obrázok tvoria plánované diaľnice: D1, D3 a rýchlostné cesty: R5, R3 a R1, z ktorých D3, D1 a R5 sú zároveň súčasťou multimodálnych koridorov.

Diaľnica D1 je na území kraja plánovaná v úseku: Vrtižer – Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala – Turany - Hubová - Ivachnová - Liptovský Mikuláš – Liptovský Ján – Liptovský Hrádok - Hybe – Važec. Úsek Vrtižer – Hričovské Podhradie a úseky od Ivachnovej po Važec sú už v prevádzke. V súčasnosti sú vo výstavbe úseky Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, Dubná Skala – Turany a Hubová - Ivachnová úsek Turany – Hubová je v príprave.

Diaľnica D3 je plánovaná v úseku: Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov – Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Čadca, Bukov – Svrčinovec – Skalité – Skalité, št. hr. s Poľskou republikou. Súčasťou

diaľnice D3 je aj obchvat mesta Čadce. Diaľnica D3 sa v Hričovskom Podhradí napája na diaľnicu D1. Celá trasa D3 sa nachádza v ŽSK. Z diaľnice D3 je už v prevádzke úsek Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov, sčasti je v prevádzke obchvat mesta Čadce a tunel Horelica spolu s úsekom Oščadnica – Čadca ako ľavým pásom D3 v dĺžke 3,440 km. Vo výstavbe sú úsek Svrčinovec – Skalité vrátane dostavby úseku Skalté – št.hr. a úsek Žilina, Strážov – Žilina, Brodno, ostatné úseky sú v príprave. Zaujímavosťou diaľnice D3 je 5 tunelov: tunel Považský Chlmec, tunel Kysuca, tunel Svrčinovec, tunel Poľana a prevádzkovaný tunel Horelica.

Rýchlostná cesta R5 je plánovaná v dĺžke 2 km, a to od križovatky s diaľnicou D3 v Svrčinovci, po Svrčinovec, št. hr. s Českou republikou (ČR). V ČR bude pokračovať ako súčasť cesty I. triedy I/11. Celá trasa R5 sa nachádza v Žilinskom kraji.

Rýchlostná cesta R3 je v ŽSK plánovaná v úseku: obchvat mesta Trstená - Tvrdošín – Nižná – Dlhá nad Oravou – Sedliacka Dubová - Horná Lehota – Oravský Podzámok – Dolný Kubín. Trasa rýchlostnej cesty R3 v úsekoch: Dolný Kubín – Kralovany a Martin – Horná Štubňa (až po hranicu kraja) nie je definitívna, uvažuje sa s ňou len ako s jednou z alternatív. V úseku Kralovany – Vrútky je cesta R3 prerušená diaľnicou D1, ktorá ju v tomto úseku križuje a plní úlohu jej spojnice.

Rýchlostná cesta R1 je plánovaná v úseku Hiadeľské Sedlo – Ružomberok, kde sa napojí na diaľnicu D1. Toto trasovanie úseku R1 nie je definitívne stanovené.

V zmysle Európskeho dohovoru o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou územím kraja prechádzajú tieto dôležité medzinárodné cestné ťahy:

Hlavné európske cesty:

- E50 št. hr.ČR/SR - Drietoma - Kostolná - Trenčín - Bytča - Žilina - Poprad - Prešov - Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké - hr.SR/Ukrajina,
- E75 št. hr.ČR/SR - Svrčinovec - Čadca - Žilina - Trenčín - Bratislava - Rusovce - št. hr. SR/Maďarsko.

Vedľajšie európske cesty

- E77 št. hr.Poľsko/SR - Trstená - Dolný Kubín - Ružomberok - Donovaly - Banská Bystrica - Zvolen - Krupina - Šahy.

Doplnkové európske cesty:

- E442 št. hr.ČR/SR - Makov - Bytča - Žilina.

obr. č.11 Napojenie ciest II. a III. triedy na cesty medzinárodného významu a na hraničné priechody v ŽSK



Na sieť TEN-T sa v ŽSK priamo napájajú niektoré úseky ciest I. triedy (I/64, I/65, I/59, I/72, I/70, a I/11 v úseku Čadca – Svrčinovec – št. hranica /budúca R5/, niektoré úseky ciest II. triedy - II/520, II/487, II/584, II/583, II/537 a niektoré úseky ciest III. triedy - III/01159, III/01158, III/01179, III/01156, III/01161, III/01162, III/01178, III/01165, III/01167, III/018255, III/018145, III/018135, III/01108, III/018104, III/018105, III/018247, III/05915. Na doplnkovú sieť TEN-T – I/65 sa napájajú cesty III. triedy: III/06540, III/06553, 006551, III/06545, III/06549, III/06547, III/06548, III/01894) a cesta II. triedy II/519.

Cesta II/520 je jedinou spojniciou dvoch veľkých regiónov, nachádzajúcich sa v pohraničnom území s Českou a Poľskou republikou, a to Kysúc a Oravy a v Krásne nad Kysucou sa napája priamo na multimodálny koridor č. VI a zároveň na cestu európskeho významu E77. Oblasť Kysúc je napojená na súhrnnú sieť TEN-T prostredníctvom cesty II/487, ktorá sa na koridor č. VI - I/11 - budúca D3 napája v okresnom meste Čadca. Okres Námestovo je napojený na súhrnnú sieť TEN-T, koridor č. VI. prostredníctvom cesty II/520, ktorá sa križuje s I/78 a mimoúrovňovo s budúcou R3. Pre Námestovo a Tvrdošín predstavuje cesta II/520 najkratšiu spojniciu s možnosťou napojenia na cesty I/78 a I/59, ktoré cez ne prechádzajú. Spojnicu cesty II/520 a I/78 v Námestove tvorí cesta III/52009. Významnú prepravnú trasu, v nadväznosti na cestu II/520, tvorí tiež cesta III/52010 z Oravskej Jasenice cez Mútne a Beňadovo. Oblasť Oravy má, okrem cesty II/520, prístup k D1 ako súčasťou základnej siete TEN-T aj cestou II/584, ktorá sa na TEN-T – koridor č. Va napája v Liptovskom Mikuláši.

V oblasti Liptova majú rovnako význam cesty III/018104, III/018247, ktoré napájajú priamo na TEN-T - koridor č. Va - I/18 - D1 významné medzinárodné turistické centrum Bešeňová, ktoré zamestnáva viac ako 300 zamestnancov. Tieto cesty tvoria najbližšie dopravné spojenie do tohto centra z mesta Ružomberok. Významnú spojniciu s TEN-T – koridor č. Va tvorí tiež cesta II/537, ktorá napája na TEN-T Liptovský Hrádok.

Významné cesty v oblasti Liptova sú tiež III/01894, III/01893, III/06553, ktoré napájajú priemyselný park v Sučanoch na sieť TEN-T – koridor Va – D1 a doplnkovú sieť TEN-T pri Martine.

ŽSK, ktorý susedí s Českou republikou a Poľskom má na svojom území pomerne hustú sieť hraničných priechodov. Cesta II/484 spája SR a ČR (Klokočov – Bílá) a spojenie s Poľskom je realizované aj komunikáciami nižšej kategórie: III/11079, III/5206 a III/52013. V pohraničí s Českou republikou má význam tiež cesta III/484022 z Korne a cesta III/487022 z Klokočova, ktoré v nadväznosti na cestu II/484 tvoria významné dopravné prepojenie do okresného mesta Čadca, kde sa priamo napájajú na TEN-T – koridor č. VI - budúcu D3. Významné prepojenie s Českou republikou tvorí tiež cesta III/01179 z Čadca, Milošová po hraničný prechod s Českou republikou Svrčinovec – Mosty u Jablunkova. Významný hraničný prechod s Poľskou republikou je Suchá Hora – Chocholów, ktorý sa nachádza na ceste II/520, ktorá nadväzuje na cestu III/52019 (Vitanová – Zuberec) a na cestu II/584, a tvorí tak významnú prepravnú trasu prepájajúcu Poľsko s Liptovským Mikulášom, centrom osídlenia 2. skupiny, 1. podskupiny, podľa KURS 2011, kde sa napája na TEN-T – koridor č. Va.

Centrami sociálnych a ekonomických potrieb, ktoré sú hybnou silou obyvateľstva, sú okresné mestá. Mesto Bytča zabezpečuje dostupnosť služieb a zamestnania pre spádové obce cestou II/507, ktorá je zároveň alternatívnou trasou cesty I/61. Centrom terciárnej sféry Kysúc je mesto Čadca, ktorej dopravná obslužnosť v smere sever – juh je riešená cestou I/11 a v smere východ – západ cestami II/487 a II/520. V prípade Dolného Kubína sú dopravné úlohy súvisiace s mobilitou obyvateľstva zaistené cestami I/70 a I/59. Poloha Kysuckého Nového Mesta v tesnej blízkosti Žiliny má za následok vhodné napojenie na cesty vyššieho významu prostredníctvom cesty I/11. V prípade spádových obcí je dopravná obslužnosť riešená hlavne cestami III. triedy (III/01165, III/01162, III/01161, III/01178, III/01163). Pre cesty obyvateľstva do Liptovského Mikuláša je využívaná komunikácia II. triedy II/584 hlavne v smere sever-juh, ktorá tvorí zároveň napojenie mesta na D1. Martin ležiaci na križovatke ciest I/18 a I/65 využíva pre svoju dostupnosť cesty III. triedy (III/06553, III/06549). Mesto Turčianske Teplice leží na križovatke ciest I/65 a I/14, napájajúce mesto na smery Žiar nad Hronom a Banská Bystrica. Jediné prepojenie Turčianskych Teplíc a okolia smerom na Prievidzu tvorí cesta II/519, ktorá sa priamo napája na doplnkovú sieť TEN-T a prepája dva samosprávne kraje – žilinský a trenčiansky. Z dôvodu, že úsek cesty I/65 je v úseku Turčianske Teplice – Príbovce v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave, táto cesta, ako aj okolité cesty III. triedy tvoria obchádzkové trasy tohto úseku cesty I/65 a cesta II/519 supluje v tejto oblasti cestu I/65. V oblasti Turca majú význam aj cesty III/06551, III/06563; III/51099, ktoré napájajú na doplnkovú trasu TEN-T priemyselný park v Košťanoch nad Turcom. Významné dopravné napojenie mesta Turčianske Teplice na doplnkovú sieť TEN-T tvorí cesta III/06545 zo smeru Budiš a cesta III/06538 zo smeru Moškovec a Jazernica.

Dostupnosť služieb a zamestnania v Ružomberku je riešená cestami I/18 a I/59, pričom komunikácie nižšej kategórie sú využívané obcami len ako napojenie na tieto hlavné ťahy. Dopravná obslužnosť okresu Turčianske Teplice je realizovaná hlavne cestami I/65, I/14, II/519 a sieťou ciest III. triedy. Obyvateľstvo obcí v prihraničnej oblasti okresu Trstená využívajú na cestovanie do mesta cestu II/520.

V zmysle KURS 2001 sa odporúča podporovať v strednej časti republiky, v záujme vytvorenia celoštátne-homogénneho a medzinárodne konkurenčného sídelného prostredia, rovnomerne rozložený systém osídlenia miest a vytvorenie vzájomného prepojenia žilinsko – martinského, banskobystricko – zvolenského ťažiska osídlenia s tým, aby sa v južnej časti Slovenskej republiky podporilo vytvorenie centier a lučenecko – rimavskosobotského ťažiska osídlenia, ktoré bude rovnocenné ostatným, a ktorého vzájomné prepojenie bude plne podporovať a zabezpečovať rozvoj celého stredojužného územia republiky. V rámci ŽSK sú zastúpené centrá osídlenia hlavne v mestách Žilina, Martin, Čadca, Liptovský Mikuláš a Ružomberok. Iniciatívy pre podporu rozvoja kvartérnych centier by mali byť smerované predovšetkým v aglomeráciách s

najväčším predpokladom zabezpečiť rozvoj kvartérnych aktivít, akým je žilinsko – martinská aglomerácia. Medzi ťažiská osídlenia najvyššej úrovne v kraji patrí žilinsko – martinská aglomerácia najvyššieho celoštátneho a medzinárodného významu. Ťažiskom osídlenia druhej úrovne je liptovskomikuláško – ružomersko – dolnokubínske ťažisko osídlenia. Podpora vyššie uvedených ťažísk osídlenia tkvie v podobe rozvoja sídelných priestorov a vytvárania ich funkčnej komplexnosti so zohľadnením ich regionálnych súvislostí. V rámci rozvojových osí je potrebné podporovať ich budovanie v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Do rozvojových osí prvého stupňa patrí:

- povážská rozvojová os: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina,
- žilinsko – podtatranská rozvojová os: Žilina – Martin – Poprad – Prešov,
- žilinsko – kysucká rozvojová os: Žilina – Čadca – hranice s ČR.

Do rozvojových osí druhého stupňa patrí:

- liptovsko – oravská rozvojová os: Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená – hranice – PR.

Do rozvojových osí tretieho stupňa patrí:

- kremnicko – turčianska rozvojová os: Žiar nad Hronom – Kremnica – Turčianske Teplice,
- kysucká rozvojová os: Čadca – Turzovka – Makov,
- kysucko – oravská rozvojová os: Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica - Námestovo – Oravská Polhora,
- žilinská rozvojová os: Žilina – Varín – Terchová,
- rajecká rozvojová os: Žilina – Rajec.

V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia je potrebné stabilizovať základné zónovanie SR v priestore severozápadného Slovenska a dopravno-gravitačného centra Žilina/Martin a rešpektovať dopravné siete zaradené podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC) v členení PR – Trstená – Dolný Kubín – Kraľovany/Ružomberok (s napojeniami na diaľnicu D1) v prípade cestných komunikácií a mesto Ružomberok ako centrum intermodálnej dopravy. Taktiež je potrebné rešpektovať dopravné siete (cestné komunikácie):

- pre *medzinárodnú turistickú dopravu* - západná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Trstená – Dolný Kubín – Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – MR (Budapešť), s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica,
- *celoštátnej úrovne* - ČR – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná – Námestovo – Trstená – Suchá Hora – PR s pokračovaním PR – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Bardejov – Svidník,
- *nadregionálnej úrovne* - Žilina – Rajec – Nitrianske Pravno, Makov – Bytča, PR – Oravská Polhora – Námestovo.

Z hľadiska geomorfológie je ŽSK mnohotvárný – od údolných nív vodných tokov (Váh, Kysuca, Turiec a Orava), cez poľnohospodársku a lesnú krajinu až po neosídlenú vysokohorskú krajinu hrebeňových pásiem pohorí Vysokých a Nízkych Tatier, Chočských vrchov, Veľkej a Malej Fatry, Javorníkov a Strážovských vrchov. Ide teda o prevažne hornatú krajinu, ktorej osídlenie je sústredené najmä v údolných polohách s výraznou koncentráciou obyvateľstva do miest. V rámci ŽSK sa nachádzajú tradičné regióny cestovného ruchu - Severopovažský, Turčiansky, Oravský a Liptovský.

tab. č.34 Regióny cestovného ruchu v ŽSK a potenciál ich rozvoja

Región cestovného ruchu	Subregión/lokality cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
Severopovažský	Malá Fatra	Medzinárodný	Medzinárodný
	Žilina - mesto		
	Rajec, Rajecké Teplice		
	Veľká Rača		

Región cestovného ruchu	Subregión/lokalita cestovného ruchu	Strednodobý horizont	Dlhodobý horizont
	pod Javorníkmi		
Turčiansky	Martin a Martinské Hole		
	Turčianske Teplice		
Oravský	Roháče	Národný	Medzinárodný
	Oravská priehrada		
	Oravský Podzámok		
	Oravská Magura		
Liptovský	Nízke Tatry	Medzinárodný	Medzinárodný
	Liptovská Mara		
	Malinô – Vlkolínec		
	Západné Tatry – juh		

Zdroj: MDVRR SR, Regionalizácia cestovného ruchu v SR

Severopovažský región, na juhozápade zasahujúci na územie TSK, má veľmi dobré predpoklady pre ďalší rozvoj turizmu so zapojením širšieho územia než je tomu doteraz. Na súčasnom postavení regiónu na trhu, má však zásluhu najmä časť okolo Žiliny s dobrým napojením na D1 a budúcu trasu D3 s najatraktívnejšou časťou Malej Fatry a kúpeľmi Rajecké Teplice (I/64). Pre udržanie si svojej pozície na trhu bude potrebné, aj v tejto najatraktívnejšej časti, venovať sa ponuke služieb, aby sa nestrácala, resp. nezhoršovala štruktúra klientely. Popri tom treba intenzívnejšie využívať aj ďalšie časti regiónu, aby sa vysoký potenciál premenil na reálny rozvoj a výkony cestovného ruchu. Centrami mestského typu sú mestá Bytča s napojením na D1 a Čadca na ceste medzinárodného významu I/11. Oblúbenými lokalitami sú Súľovské skaly dostupné cestou III/06160, pohorie Javorníky s dopravným napojením cez cesty III/01888 a III/50751 a už spomínaná Malá Fatra s obcou Terchová na ceste II/583.

Turčiansky región má pomerne nízky objem ubytovacích kapacít, ich vyťaženosť však prevyšuje celonárodnú úroveň, nepochybne aj vďaka kúpeľom Turčianske Teplice, ktoré sú situované na ceste I/65. V súčasnosti však región svoj potenciál využíva len čiastočne. Možnosti ďalšieho rastu spočívajú vo využití skvelých podmienok územia ohraničenom Malou a Veľkou Fatrou, s výbornými terénmi pre zjazdové lyžovanie a atraktívnymi dolinami i hrebeňmi pre atraktívnu turistiku. V kombinácii so zdrojmi liečivej a termálnej vody sa ponúka možnosť vytvárania vysoko atraktívnej ponuky. V dlhodobom horizonte možno počítať s rastom významu tohto turistického regiónu. Centrom regiónu v podobe mestského typu je okresné mesto Martin (križovatka ciest I/18 a I/65). Historické pamiatky sa nachádzajú napríklad v obci Kláštor pod Znievom s dostupnosťou na cestu II/519 cez cestu III/51819, Slovenskom Pravne ležiacom na ceste II/519 (spojnica ciest I/64 a I/65) a Necpaloch s dostupnosťou ciest III/01894 a III/06549 na cestu I/65. V regióne sú hlavne v zimnom období vyhľadávané strediská vo Valčianskej doline spojennej s cestou I/65 prostredníctvom ciest III/5199 a II/519 a Jasenskej doline v blízkosti už spomenutej obce Necpaly.

Vzhľadom na vysoký podiel ubytovania v súkromí, skutočné výkony v *Oravskom regióne* asi výrazne prevyšujú aktuálne dostupné údaje. Vysoký podiel zahraničných účastníkov z Poľska naznačuje ďalšie možnosti vyplývajúce aj z polohy regiónu na hraniciach s Poľskom – s vysokým dopytom po pobytoch na horách. Región však má predpoklady získať klientelu aj z iných zahraničných trhov. Orava má vynikajúce rozvojové možnosti v horskom, zimnom aj letnom turizme, aj mimo prísne chránených území. Kombinácia s možnosťou vodných športov, kúpania v termálnej vode, zaujímavých historických pamiatok a vysoko estetickéj krajiny,

predurčuje región k medzinárodnému významu. Regiónu dominujú centrá mestského typu Dolný Kubín situovaný spolu s Tvrdošínom na ceste medzinárodného významu I/59 (spojnica s Poľskom) a ceste I/70. Medzi typické miesta s kultúrnymi pamiatkami patria Oravský Podzámok v trase už uvedenej cesty I/59, Zuberec (Roháče) s napojením na túto komunikáciu cestou II/584 a Leštiny cestou III/05917. Letné využitie má hlavne Oravská priehrada, po ktorej južnom brehu je spojnica miest Námestovo a Tvrdošíň - cesta II/520.

Liptovský región predstavuje najširšiu a najuniverzálnejšiu ponuku cestovného ruchu v rámci Slovenska. Územie poskytuje možnosti takmer pre všetky aktivity cestovného ruchu vo veľmi vysokej úrovni, niektoré z nich v úplne špičkovej. Prednosťou regiónu je aj jeho poloha medzi ďalšími vysoko atraktívnymi regiónmi. Výkony regiónu sú vyššie ako jeho podiel na kapacitách, najviac pri prenocovaniach zahraničných hostí. Možnosti existujúcich stredísk ešte nie sú vyčerpané, pritom v regióne sú možnosti pre otvorenie nových, veľmi perspektívnych lokalít (napr. Nižná a Vyšná Boca). Aj bez zakladania nových stredísk je možné viac využívať aj Západné Tatry, ktoré môžu prispieť aj k zmene imidžu celého regiónu. V posledných rokoch je sa rozvinuli aktivity v stredisku Jasná pod Chopkom s dostupnosťou vďaka ceste II/584, kde sú najvhodnejšie podmienky pre zjazdové lyžovanie v celej strednej Európe (s výnimkou Rakúska). Región má všetky predpoklady presadiť sa výraznejšie aj na medzinárodnom trhu. Typickými centrami mestského typu sú Liptovský Mikuláš a Ružomberok v trase diaľnice D1. V regióne sa nachádza aj osada Vlkoš, ktorá je na zozname pamiatok UNESCO. Termálne kúpaliská sú situované v Liptovskom Mikuláši, Bešeňovej s prístupom na cestu I/18 cestou III/018110 a Liptovský Ján s napojením na D1 cestou III/018137.

ŽSK možno klasifikovať ako priemyselný región s vysokým potenciálom na rozvoj. Vďaka za to dvom faktorom - lokalizácii v blízkosti priemyselných zón susednej Českej a Poľskej republiky, ale tiež aj nedostatku úrodnej pôdy. Priemysel sa na ročnej produkcii kraja podieľa 72%. Zahŕňa všetky sektory a je pomerne rovnomerne rozložený. Najvýkonnejšie spoločnosti v kraji pôsobia v odvetviach automotive, metalurgie, strojárstva, produkcie dreva, celulózy, papiera a príbuzných produktov. V porovnaní s ostatnými krajinami má v ŽSK silnú pozíciu stavebníctvo, ktoré sa podieľa na ročnom obrate 13%. V regióne má relatívne významné postavenie elektrotechnický priemysel a telekomunikácie. Jeho význam narastá najmä vďaka aktivitám zahraničných investorov. Informatika, komunikačné technológie a elektronika sú dôležitými odvetvami s dlhoročnou tradíciou najmä vo výskume a vývoji, ale aj v oblasti softwarovej a hardwarovej produkcie. V súčasnosti najväčší rozvoj zaznamenáva automobilový priemysel vďaka umiestneniu VW, KIA a ich dodávateľov v regióne. Mnoho iných spoločností súvisiacich s automobilovým priemyslom sa taktiež etablovalo v danom regióne v posledných rokoch. Región má zároveň stálu výskumnú základňu, obzvlášť v oblasti logistiky, informačných a komunikačných technológií, chemického, textilného a potravinárskeho priemyslu.

Výraznou súčasťou regiónu sú lesy, ktoré predstavujú potenciál pre obchod rôzneho druhu. Pokrývajú takmer 57% povrchu kraja. Poľnohospodárstvo má len malý význam pre ekonomiku kraja, pričom sa prevažne zameriava na finálne potravinárske produkty. V kraji sa nenachádzajú takmer žiadne významné surovinové ložiská. Je tu niekoľko lomov produkujúcich stavebné materiály ako travertín, pieskovec a vápenec. Na druhej strane sa tu však hojne vyskytujú minerálne a termálne pramene, ktorých voda sa fľaškuje a distribuuje po celom Slovensku. Kúpeľníctvo je rovnako neodlučiteľnou súčasťou kraja s centrami na Liptove a Orave a tradične v Turčianskych a Rajeckých Tepliciach. V regióne rýchlo rastie ponuka a kvalita služieb. Dostupnosť priemyselných parkov ŽSK je zabezpečovaná predovšetkým cestami III. a II. triedy, resp. I. triedy s prepojením na existujúce úseky diaľnice D1.

tab. č.35 Priemyselné parky v ŽSK a ich dostupnosť k cestnej infraštruktúre

Priemyselný park/zóna	Lokalita	Rozloha [ha]		Dostupnosť cestnej infraštruktúry		
		Celkom	Voľné	D/R	I. trieda	II./III. trieda
Industrial Park KIA	Teplička nad Váhom, Gbeľany	422	0	D1 (12 km)	I/18 (6 km)	II/583 (0 km) III/018249 (0 km)
Industrial Park Strečno	Strečno	60	9	D1 (13 km)	I/18 (1 km)	II/583 (5 km) III/018160 (0km)
Industrial Park Varín	Varín	18,5	18,5	D1 (15 km)	I/18 (3 km)	II/583(0 km) III/01171 (0 km)
Industrial Park Dolný Hričov	Dolný Hričov	40	40	D1 (0,5 km)	I/18 (1 km)	III/5181 (0 km)
Industrial Park Horný Hričov	Horný Hričov	11	0,44	D1 (3 km)	I/18 (1 km)	III/5181 (0 km)
Industrial Park CTPark	Martin	13	13	D1 (33 km)	I/65 (1 km)	II/519 (0 km) III/5197 (0 km)
Industrial Park Gbeľany	Gbeľany	15	15	D1 (14 km)	I/18 (4 km)	II/583 (0 km) III/01181 (0 km)
Punch Námestovo	Námestovo	20,5	14,2	D1 (87 km)	I/78 (0 km)	II/520 (2 km)
Ind. Park Tehelňa Sučany	Sučany	5,9	5,6	D1 (35 km)	I/18 (0 km)	III/01894 (0 km)
Ind.Park Košťany nad Turcom	Košťany nad Turcom	10,1	10,1	D1 (39 km)	I/65 (0 km)	III/06551 (0 km)
Industrial Park Čadca	Čadca	9	9	D1 (41 km)	I/12 (0 km)	III/01156 (0 km)

Zdroj: Sario, 2013

Medzi významných zamestnávateľov v regióne patria spoločnosti s prevádzkami v mestách Kysucké Nové Mesto (strojárstvo), Ružomberku (papierenský priemysel), Vrútkach pri Martine (výroba koľajových vozidiel), Trstenej (elektrotechnika), Námestovo (strojárstvo) a Istebné (spracovanie kovov).

tab. č.36 Dopravno-hospodársky význam ciest II. triedy v ŽSK

Číslo cesty	Dopravno – hospodársky význam			
	Spojenie s TEN-T/TEM/E	Mobilita	Cestovný ruch	Pracovné príležitosti
II/484		○		
II/487	○	○		
II/507	○	○	○	○
II/517	○	○	○	
II/519	○	○	○	○
II/520	○	○	○	
II/537	○	○	○	
II/541		○		○
II/583		○	○	○
II/584	○	○	○	○

ZÁVERY

- Dopravno-hospodársky význam ciest spočíva najmä v zabezpečovaní prepojenia hospodárskych, kultúrnych a administratívnych centier, v poskytovaní dopravnej obslužnosti občanom SR ako aj v zabezpečení prepojenia na infraštruktúru okolitých štátov.
- Výhodný prístup k priemyselným parkom prostredníctvom siete regionálnych ciest a ich napojenie na dopravnú infraštruktúru vyššieho typu zohráva veľmi dôležitú úlohu v ekonomickom rozvoji príslušných regiónov. Z tohto hľadiska majú výhodnejšiu pozíciu predovšetkým kraje západného Slovenska.
- Slovenská republika je krajinou, ktorú jej geografické aj historické pomery predurčujú predovšetkým na rozvoj turistiky. Okrem toho prevažne hornaté a zalesnené oblasti územia, ktoré sú aj zdrojom nerastných surovín, ponúkajú možnosti na rozvoj priemyslu. S rozvojom turistiky, či priemyslu vzrastá aj dopravno-hospodársky význam ciest na území SR.
- Významnú úlohu zohráva aj napojenie jednotlivých regiónov na medzinárodnú cestnú sieť, čo je dôležité, kvôli prílevu zahraničného kapitálu. V mnohých regiónoch SR je vysoký potenciál rýchleho rozvoja cestovného ruchu a keď bude využitý naplno dopravno-hospodársky význam komunikácií do cieľových bodov ešte vzrastie. Väčšina koncových bodov záujmu, či už ide o turistickú atrakciu, lyžiarske stredisko, zábavný park, rekreačnú oblasť alebo priemyselný areál je napojená na sieť komunikácií vyšších kategórií domáceho alebo medzinárodného významu prostredníctvom komunikácií II. a III. triedy. Tým rastie ich dopravno-hospodársky význam a tomu by mal zodpovedať aj ich stav.
- Okrem medzinárodného aspektu dopravno-hospodársky význam komunikácií II. a III. triedy rastie aj v súvislosti s pohybom obyvateľov, či sa jedná o každodenné dochádzanie za prácou a službami alebo o migráciu v rámci presídľovania z aglomerácií do pokojnejšieho vidieckeho prostredia. Funkciu zberných komunikácií v týchto prípadoch plnia hlavne komunikácie II. a III. triedy.

4.2 Kapacita ciest

Priemerná denná intenzita vozidiel na cestách II. triedy na celom území SR sa podľa celoštátneho sčítania v roku 2010 pohybuje na úrovni 3 557 vozidiel za deň. V porovnaní s výsledkami sčítania dopravy v roku 2005 sa jedná o priemerný nárast intenzity na cestách II. triedy o 17%. V prípade ciest III. triedy bola v roku 2010 priemerná denná intenzita vozidiel na celom území SR na úrovni 1 896 vozidiel za deň. Oproti roku 2005 sa jedná o priemerný nárast intenzity na cestách III. triedy až o 18%. Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že na cestách II. triedy sú priemerné intenzity takmer dvojnásobne vyššie v porovnaní s cestami III. triedy. Pretože cesty II. triedy zabezpečujú dopravnú obslužnosť niektorých regionálnych centier a v mnohých prípadoch tvoria napojenie na sieť komunikácií tvoriacich TEN–T koridory, treba počítať so zvýšenými nákladmi na prevádzku a údržbu týchto komunikácií, nakoľko vplyvom vysokého zaťaženia týchto komunikácií, keď na niektorých ich úsekoch dochádza aj k niekoľkonásobnému prekročeniu ich kapacity, dochádza k ich rýchlej degradácii a stávajú sa nebezpečnými pre plynulú premávku. Na cestách III. triedy takisto dochádza k ich degradácii vplyvom vysokého zaťaženia, toto zaťaženie je však oproti cestám II. triedy priemerne dvojnásobne nižšie. Navyše, cesty III. triedy majú hlavne miestny význam, z pohľadu ich využitia medzinárodnou dopravou sú teda prakticky irelevantné.

Nasledujúca tabuľka znázorňuje hodnoty priemerných denných intenzít na cestách II. a III. triedy v jednotlivých VÚC a graficky je znázornený vývoj priemerných intenzít od roku 2000 do 2010 s následnou prognózou do roku 2020. Pri prognózovaní vývoja intenzít do roku 2020 boli smerodajné údaje z

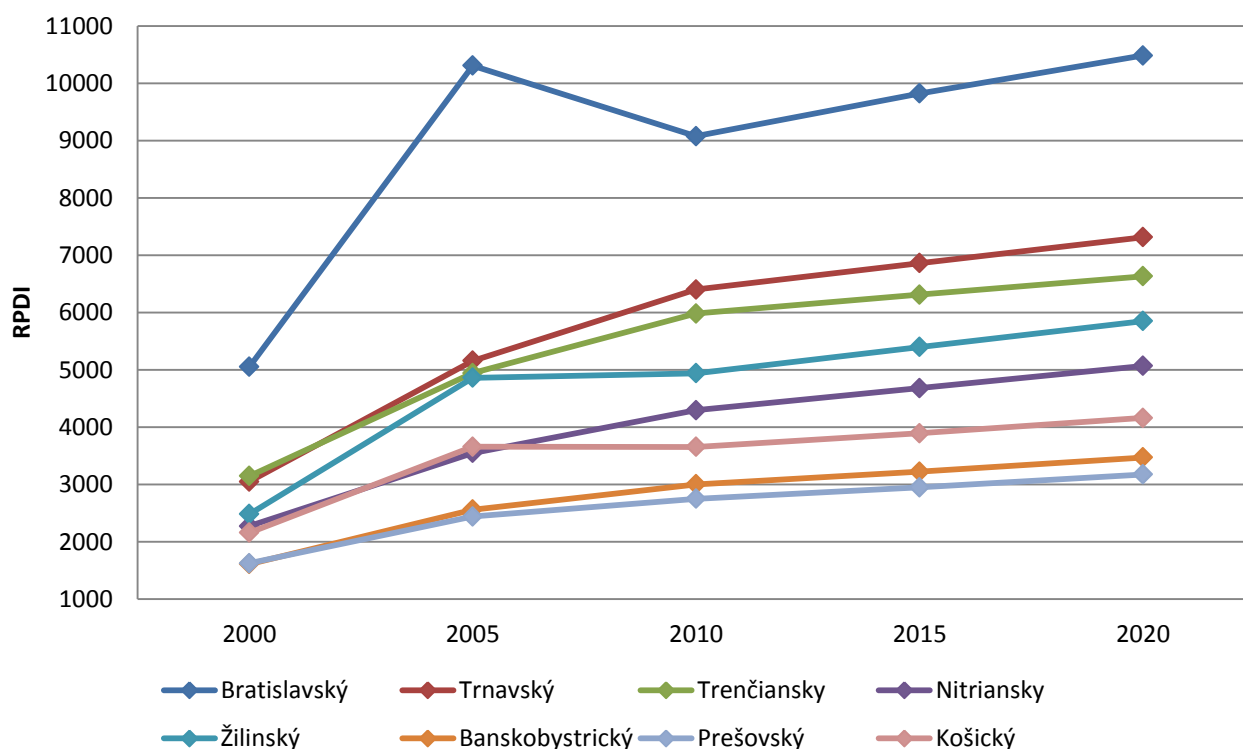
celoštátneho sčítania dopravy v rokoch 2005 a 2010, ktoré boli prepočítané pomocou koeficientov rastu dopravy na základe Metodického pokynu MP 1/2006¹ na intenzity v rokoch 2015 a 2020.

tab. č.37 Priemerné denné intenzity na komunikáciách II. a III. triedy (VÚC a SR) v roku 2010

VÚC	Cesty II. triedy		Cesty III. triedy	
	voz./24h	voz./h	voz./24h	voz./h
Banskobystrický	2 078	87	1 816	76
Bratislavský	9 430	393	2 941	123
Košický	2 592	108	1 581	66
Nitrianský	3 343	139	1 923	80
Prešovský	2 095	87	1 514	63
Trenčiansky	4 559	190	1 842	77
Trnavský	4 741	198	2 390	100
Žilinský	3 810	159	1 998	83
Priemer SR	3 557	148	1 896	79

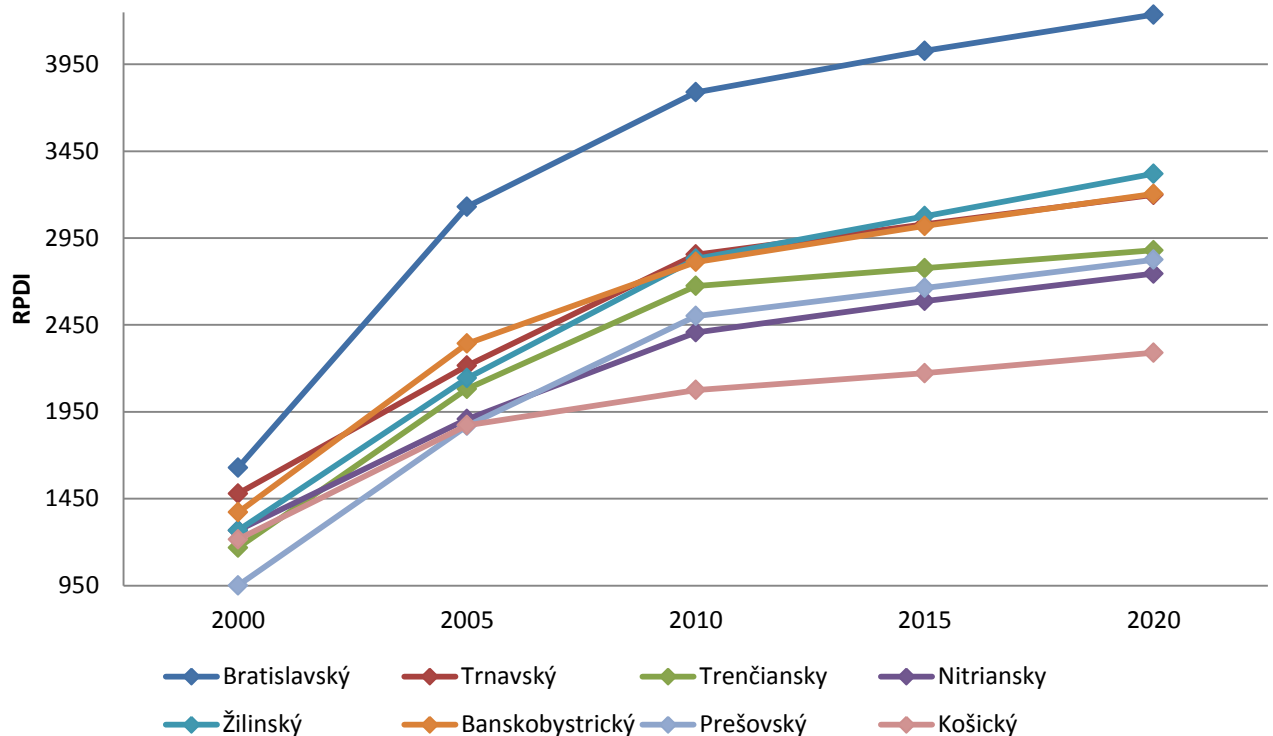
Zdroj: SSC, upravené VÚD, a.s.

obr. č.12 Vývoj priemerných denných intenzít na cestách II. triedy v rokoch 2000 až 2010 a ich prognóza do roku 2020 v jednotlivých VÚC



¹ Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040

obr. č.13 Vývoj priemerných denných intenzít na cestách III. triedy v rokoch 2000 až 2010 a ich prognóza do roku 2020 v jednotlivých VÚC



Z vyššie uvedených grafov je zjavné, že hoci sa tempo rastu intenzít medzi rokmi 2005 a 2010 na cestách II. a III. triedy spomalilo oproti predchádzajúcim 5 rokom, celkový trend do roku 2020 predstavuje kontinuálny rast, s čím sú spojené zvýšené náklady na udržanie, najmä ciest II. triedy, v požadovanom technickom a prevádzkovom stave. Z obsahu analytickej časti je zjavné, že už v súčasnosti sú mnohé úseky, dokonca aj súvislé ťahy ciest II. a III. triedy preťažené a podľa prognóz znázornených vo vyššie uvedených obrázkoch sa dá očakávať ďalšie zhoršenie súčasnej situácie. Z dôvodu vyššieho dopravného významu ciest II. triedy z pohľadu obslužnosti regiónov a napojenia na medzinárodné cestné ťahy je potrebné pozornosť upriamiť obzvlášť na túto kategóriu pozemných komunikácií. Pre potreby určenia nadmerne zaťažených ciest II. a III. triedy boli vykonané analýzy intenzít dopravy z celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010, pričom za hraničné hodnoty výberu boli zvolené priemerné intenzity na príslušnej kategórii ciest pre celú SR.

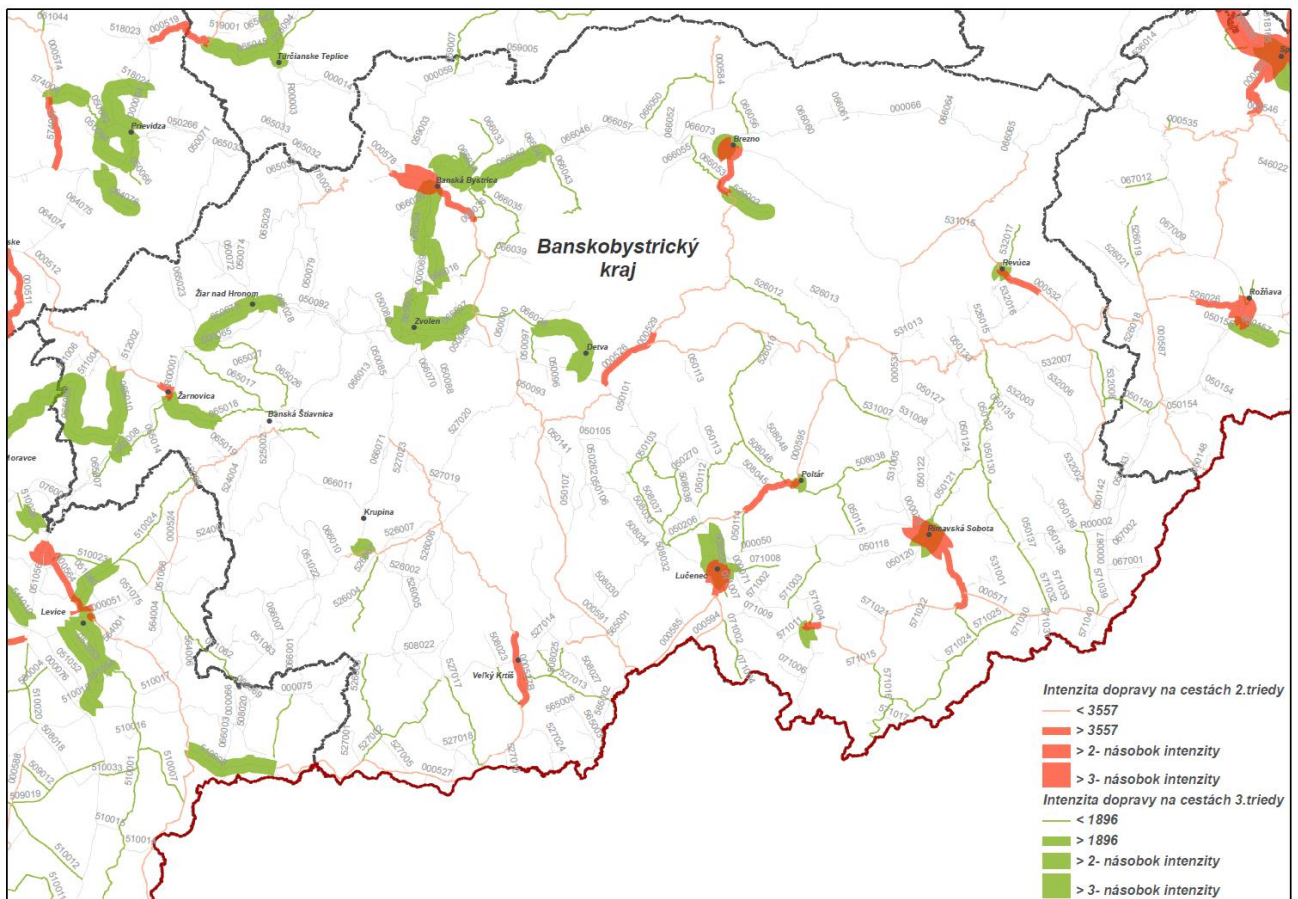
4.2.1 Banskobystrický samosprávny kraj

Všetky úseky ciest II. a III. triedy graficky znázornené nižšie majú v BBSK prekročenú priemernú intenzitu z dôvodu zabezpečenia obslužnosti regionálnych centier a napojenia na komunikácie vyšších kategórií bez európskeho významu. Najviac prekročené priemerné intenzity sú v okolí Banskej Bystrice, Zvolena, Brezna, Lučenca a Rimavskej Soboty. Lokálne prekročené intenzity sa nachádzajú na úsekoch cesty II/526 smerom do Hriňovej - mesta s možnosťou zamestnania v miestnom priemysle (sklárne, píla), a na ceste II/595 v úseku medzi Lučencom a Poltárom, kde komunikácia zabezpečuje obslužnosť Poltára. V okolí miest Žarnovica, Žiar nad Hronom a Zvolen sú vysoké intenzity dopravy na cestách III. triedy, čo je spôsobené hlavne absenciou ciest vyššej kategórie v týchto oblastiach a skutočnosťou, že cesty III. triedy tak preberajú funkciu dopravnej obslužnosti v oblastiach so zvýšenou mobilitou obyvateľstva napríklad za pracovnými príležitosťami. Okrem toho v smere od Žarnovice po Banskú Bystricu vedie spolpatnený úsek rýchlostnej cesty R1 a vodiči využívajú na kratšie trasy práve úseky ciest III. triedy, aby sa vyhli dodatočným nákladom v podobe poplatkov za

použitie tejto cesty. V okolí Detvy zapríčiňuje zvýšenú intenzitu na ceste III/66028 hlavne dochádzanie za prácou do spoločnosti PPS Group, a.s.

Nakoľko tieto intenzity spôsobujú proces degradácie vozoviek daných komunikácií, mali by byť vynakladané adekvátne finančné prostriedky na ich obnovu. Hoci v súčasnosti na žiadnom z úsekov nie je prekročená prípustná kapacita, dosahované intenzity na niektorých z nich sú veľmi vysoké, čo sťažuje snahu udržať ich v požadovanom technickom a prevádzkovom stave.

obr. č.14 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v BBSK



4.2.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava

V BSK (vrátane Hlavného mesta SR Bratislava) je dopravne najzložitejšia situácia s opakujúcimi sa dopravnými kongesciami (najmä v smeroch do a z práce) na vstupoch do Bratislavy na diaľniciach D1 a D2 – zaradených do siete TEN-T, cestách I/61 a I/63 a cestách II/502 a II/572. V BSK v sú vysoko zaťažené najmä cesta II/502 na celom jej úseku, II/503 najmä na úseku medzi Sencom a Pezinkom a II/572 medzi hranicou BSK a Bratislavou. V niektorých úsekoch týchto komunikácií sú dosahované intenzity, ktoré sú viac ako trojnásobne vyššie oproti priemerným intenzitám. Tieto komunikácie tvoria významné ťahy, zabezpečujúce spojenie s hlavným mestom SR a napojenie okresných miest na trasu multimodálneho koridoru TEN–T Va. Okrem toho je cesta II/502 alternatívnou trasou ku cestám I/61 a D1. Cesta II/503 zabezpečuje alternatívne spojenie medzi Podunajskou nížinou a Záhorím a zároveň vytvára skratku oproti trase po multimodálnych koridoroch TEN-T IV. a Va. Táto komunikácia má osobitný význam pre BSK, pretože je to jediná tangenciálna komunikácia naprieč celým samosprávnym krajom, ktorá prekračuje horský masív Malých Karpát. Vysoké zaťaženie má aj cesta II/505, a to hlavne z dôvodu zabezpečenia príjazdu do priemyselného areálu Volkswagen Slovakia.

Cesta II/501 je z hľadiska celkových intenzít priemerná, je však charakteristická nadpriemerným podielom ťažkých vozidiel.

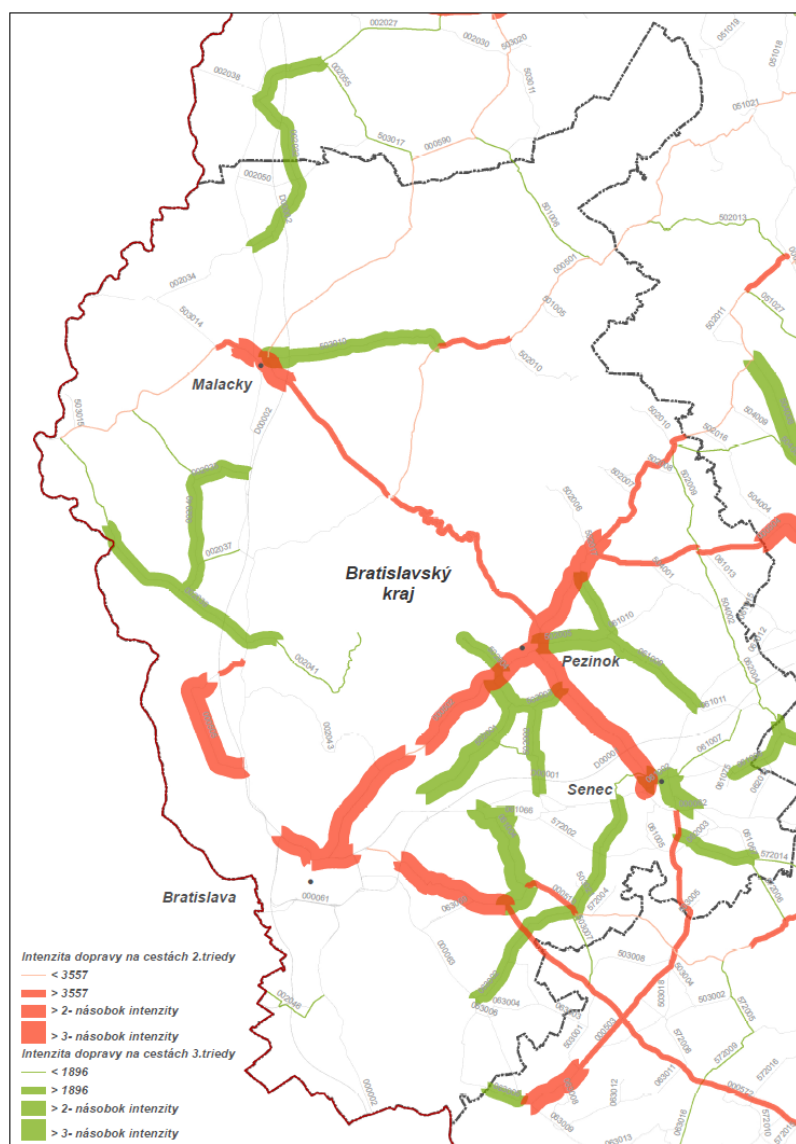
Kombinácia narastajúcej miery urbanizácie okresu Senec a znižujúcej sa kvality ciest II. triedy bude negatívne vplývať na mobilitu v celom Podunajskom regióne, ktorý presahuje do Trnavského kraja a to aj napriek vysokej hustote cestnej siete. Z dôvodu preťaženia úsekov najmä v ranných hodinách dochádza k častým pnutiam na vstupoch do mesta Bratislava na hlavných komunikáciách. Na týchto úsekoch stúpila priemerne intenzita dopravy medzi rokmi 2005 až 2010 o 1,6 násobok (Most pri Bratislave, Vrakuňa). Nemenej veľkým problémom intenzity dopravy je pre okres Senec aj vstup na diaľnicu D1 pri meste Senec z cesty II/503, ktorej sa prikladá veľký význam z pohľadu regionálnej mobility a dostupnosti na TEN-T.

Z grafického znázornenia je zrejmé, že vysoko zaťažené sú aj niektoré cesty III. triedy (III/61004, III/502001, III/502005), ktoré v prevažnej miere zabezpečujú spojenie medzi vyššie vymenovanými ťahmi, prípadne sa jedná o miestne extrémny a to hlavne na vjazdoch do okresných miest alebo v blízkosti priemyselných areálov, ktoré však nemajú dôležitý význam s ohľadom na obsluhu regiónu alebo v medzinárodnom meradle. Za zmienku stojí cesta III/2039, ktorá je charakteristická jednak nadpriemernými intenzitami cestnej dopravy, ako aj vysokým podielom ťažkej nákladnej dopravy na celkových intenzitách. Dopravná priepustnosť týchto komunikácií je na hranici stupňa D kvality dopravného prúdu (QSV). Opatrenia na zlepšenie dopravnej situácie na týchto úsekoch by mali byť realizované už do roku 2020.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}), boli identifikované tri úseky na ceste II/503, jeden úsek na ceste II/502, na ktorých je už v súčasnosti prekročená kapacita príslušných komunikácií. Cesta II/502 Svätý Jur – Pezinok – Vinosady - Modra – Dubová – Častá – Doľany saturuje prevažnú časť dopravy a prepravy na území okresu Pezinok v smere do hlavného mesta SR, Bratislavy. Z toho vyplýva aj intenzita, ktorá na vstupe do Bratislavy neustále narastá. Problém však nie je len na vstupe do Bratislavy, ale po celej dĺžke cesty, ktorá prechádza v blízkosti alebo priamo centrami miest Svätý Jur, Pezinok, Modra a mnohými priľahlými obcami. Na ceste II/502 je nameraných v priemere 24 500 skutočných vozidiel za deň s negatívnym dopadom na pamiatkovú zónu v Modre s historickým sídelným usporiadaním a pamiatkovými hodnotami.

Porovnanie intenzity dopravy medzi rokmi 2005 a 2010 podľa celoštátneho sčítania intenzity dopravy identifikovali v niekoľkých prípadoch výrazný nárast prejdených vozidiel na meraných úsekoch. Na ceste II/501 v okrese Malacky bol nameraný nárast v jednom meranom úseku až o 50%. V okrese Pezinok sú identifikované tri úseky na ceste II/502 s nárastom intenzity v uvedených rokoch o 38% v okrese Pezinok a jeden úsek s nárastom o 43%. Extrémny prípad na tejto ceste bol nameraný v jednom úseku, kde namerali 38435 skutočných vozidiel na 24 hodín. Cesta II/503 prepajajúca terciárne centrá osídlenia mesta Bratislavy zaznamenala v roku 2010 64% nárast intenzity dopravy v jednom z meraných úsekov v okrese Malacky a to z 8849 vozidiel na hodnotu 14 583. Najväčšiu intenzitu dopravy zaznamenali v okrese Senec na tejto ceste s podielom 20781 vozidiel na 24 hodín. Cesta II/504 podľa údajov zo sčítania dopravy dosiahla v meranom bode nárast intenzity dopravy v roku 2010 v porovnaní s rokom 2005 o 71% v okrese Pezinok. V smere od Malaciek na hlavné mesto Bratislava dosahuje úroveň intenzity dopravy na ceste II/505 pri vstupe do mesta Bratislava 13945 skutočných vozidiel na 24 hodín, čo predstavuje 30% nárast v porovnaní s rokom 2005. V okrese Senec je z hľadiska intenzity dopravy kritická situácia aj na ceste II/510, kde na meranom úseku narástla intenzita dopravy o 69%. Cesta II/572 dosahuje vo viacerých úsekoch v rámci Bratislavy intenzitu dopravy na úrovni až 40 000 vozidiel za 24 hodín.

obr. č.15 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v BSK

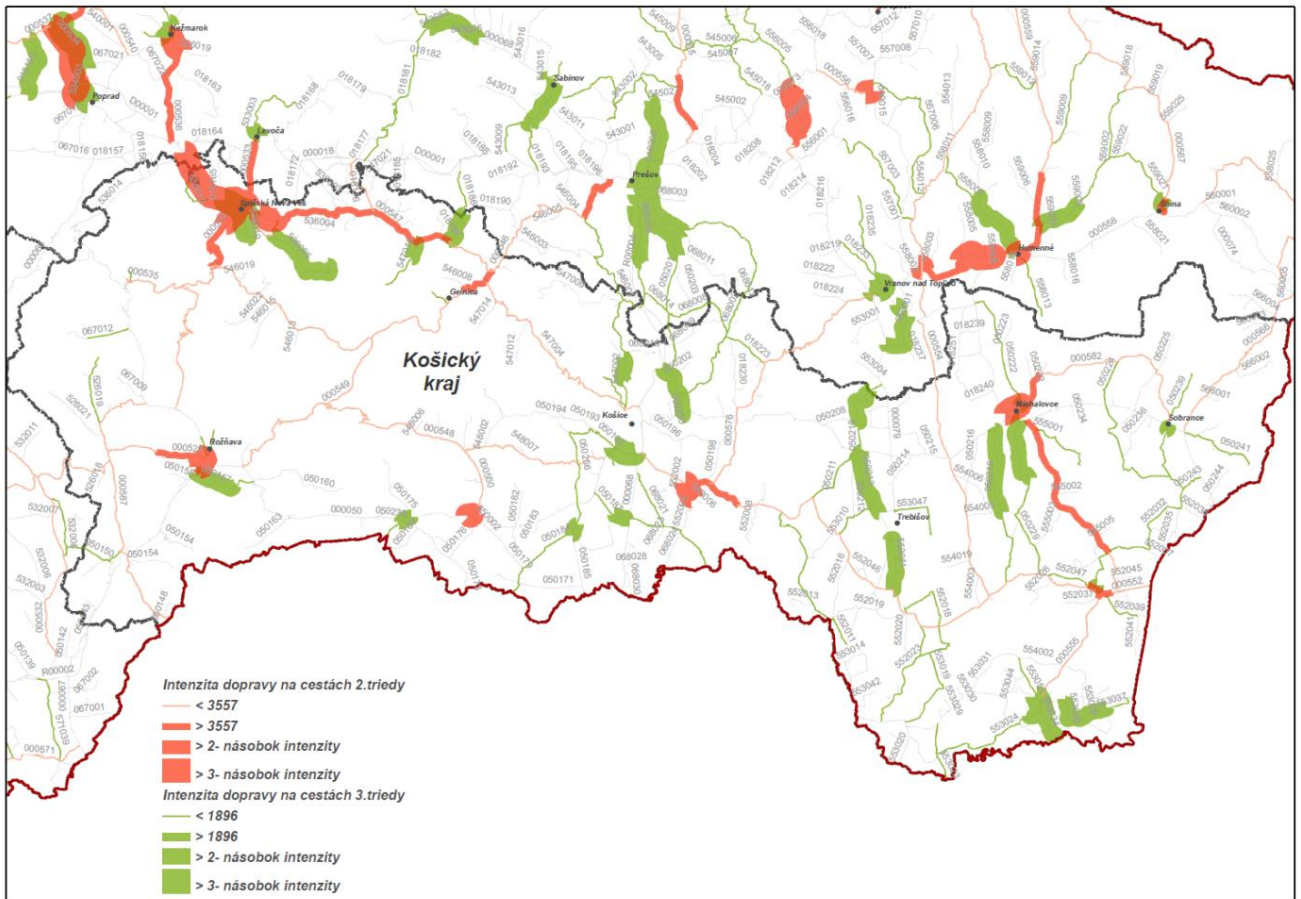


4.2.3 Košický samosprávny kraj a Mesto Košice

Najviac vyťaženou komunikáciou v KSK je cesta II/533, zabezpečujúca obsluhu Spišskej Novej Vsi i jej napojenie na multimodálny koridor TEN-T, pričom z veľkej časti je využívaná ťažkými vozidlami. Cesta II/536, spájajúca Kežmarok a Spišskú Novú Ves, je charakteristická nadpriemernými intenzitami s vysokým podielom ťažkých vozidiel. O niečo nižšie intenzity dosahuje cesta II/582 pri Michalovciach, ktorá okrem obsluhy Michaloviec tvorí aj alternatívnu trasu ku ceste I/50 a zabezpečuje prístup k Zemplínskej Šírave, teda je významná aj z hľadiska cestovného ruchu. Cesta I/50 sa nachádza na trase multimodálneho koridoru TEN-T Va a napojenie naň okrem cesty II/582 zabezpečuje taktiež cesta II/555. Tá zároveň slúži ako alternatívna trasa od hraníc s Ukrajinou a umožňuje prístup k spomínanej Zemplínskej Šírave z južných oblastí východného Slovenska. Ostatné cesty II. a III. triedy uvedené na mape, napríklad II/576 pri Vranove nad Topľou, majú význam z hľadiska regionálnej obsluhy väčších miest, prípadne obsluhy priemyselných areálov. Zaťaženie týchto komunikácií vysokými intenzitami dopravy si vyžaduje zvýšenie prostriedkov na ich opravy a údržbu, aby bol ich technický a prevádzkový stav na požadovanej úrovni.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}), bol identifikovaný jeden úsek na ceste II/576, na ktorom je už v súčasnosti prekročená kapacita komunikácie.

obr. č.16 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v KSK



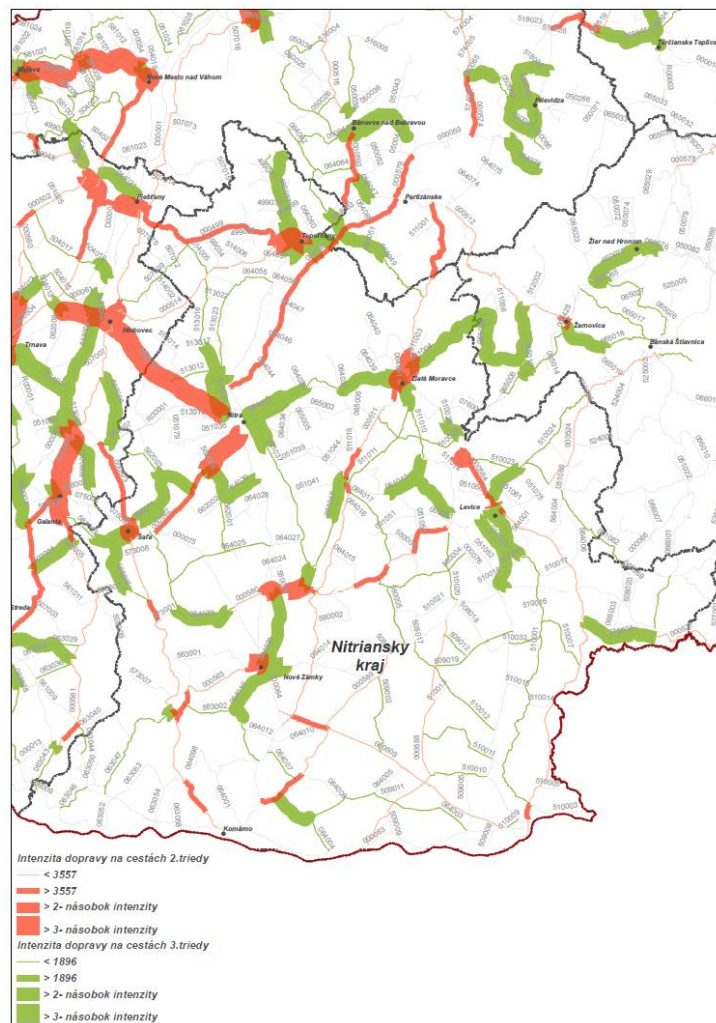
Najviac zaťaženou cestou II. triedy v meste Košice je cesta II/552, ktorá zabezpečuje obsluhu priemyselnej zóny Košice-Juh, okres Košice IV a je hlavnou vstupnou radiálou do mesta Košice z a do smeru mesta Trebišov. Cesta II. triedy bude mimoúrovňovou križovatkou napojená na pripravovanú trasu rýchlostnej cesty R2. Cesta II/552 je kapacitne nepostačujúca a v zmysle platného Územného plánu mesta Košice je navrhovaná v úseku mestskej časti Sídlička Nad Jazerom jej prestavba na štvorpruhovú komunikáciu a v úseku jej prejazdu obytným územím mestskej časti Krásna nad Hornádom je navrhovaná preložka tejto komunikácie do polohy západne od zastavaného územia mesta.

4.2.4 Nitriansky samosprávny kraj

Cez územie NSK prechádza multimodálny koridor TEN-T len okrajovo a napojenie naň je vo väčšine prípadov realizované formou ciest vyššej kategórie, s výnimkou cesty II/499, ktorá vytvára spojnicu medzi okresnými mestami NSK (Topoľčany) a TSK (Piešťany, Myjava) a cesta II/513, ktorá vytvára alternatívne napojenie Nitry na multimodálny koridor cez mesto Hlohovec. Táto komunikácia je charakteristická nadpriemernými intenzitami s vysokým podielom ťažkých vozidiel. Väčšina komunikácií s vysokou mierou intenzity v tomto kraji má teda význam hlavne z pohľadu zabezpečenia obsluhu regionálnych centier. Cesta II/562 spájajúca Nitru a Šaľu, ktorá je rovnako typická vysokými intenzitami a nadpriemerným zastúpením ťažkých vozidiel, tvorí významnú skratku voči trase po cestách I/64 a I/75 a cesta II/564 tvorí zasa skratku voči trase po cestách

I/51 a I/76. Mierne nadpriemerné hodnoty intenzít sú aj na ceste II/593, ktorá je alternatívnou trasou voči komunikácii I/64. Hoci platí na tejto komunikácii zákaz tranzitu pre nákladné vozidlá, je príťažlivá aj pre osobnú dopravu, pretože sa na nej nachádza menej prejazdov cez obce ako na ceste I/64, čím je rýchlejšia. Prekročené hodnoty priemerných intenzít na cestách II. a III. triedy sú dosahované prakticky na všetkých komunikáciách v okolí väčších miest. Aby bola aj naďalej zachovaná obslužnosť týchto oblastí bez obmedzení, je nevyhnutné vynaložiť prostriedky na zachovanie týchto komunikácií v primeranom prevádzkovom a technickom stave. Z ciest III. triedy sú z hľadiska intenzít nadpriemerne využívané cesty III/064042, III/499037, III/064020, III/508015 III/64019, III/508005, III/508011, III/510008 a III/511010, pričom sú taktiež charakteristické nadpriemerným podielom ťažkých vozidiel.

obr. č.17 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v NSK



Hoci v súčasnosti na žiadnom úseku hodnotených komunikácií nie je prekročená prípustná kapacita, dosahované intenzity na úsekoch zobrazených na obrázku vyššie sú veľmi vysoké, čo sťažuje snahu udržať ich v požadovanom technickom a prevádzkovom stave. Dopravná obsluha územia je nevyhnutná a je potrebné zmodernizovať cestnú infraštruktúru tak, aby nevytvárala obmedzenia pre dopravnú obsluhu územia.

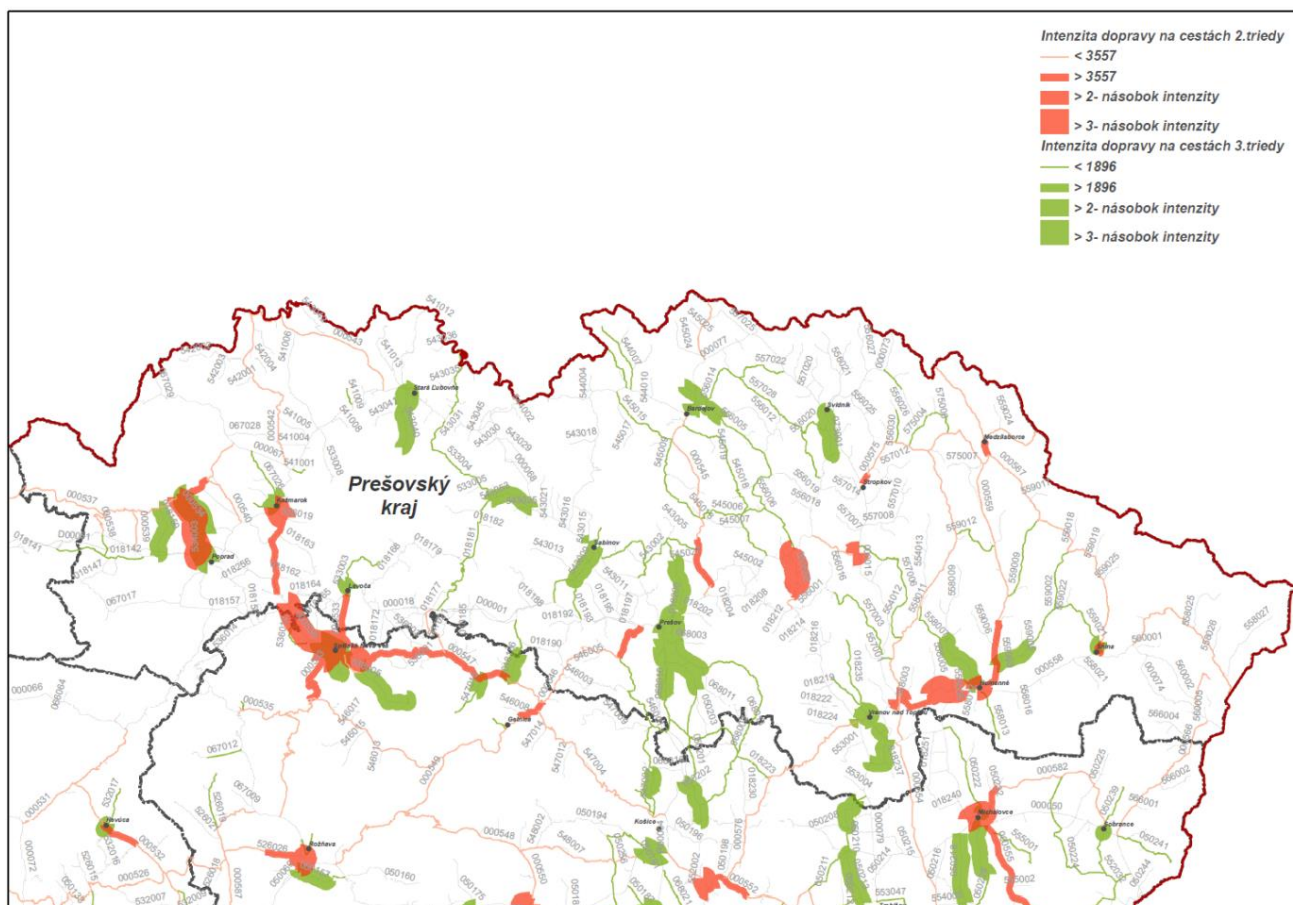
4.2.5 Prešovský samosprávny kraj

V PSK sú najviac vyťažené cesty II/545 (nadpriemerne využívaná ťažkými vozidlami), ktorá zabezpečuje regionálnu obslužnosť v okrese Bardejov a napojenie tohto regiónu na multimodálny koridor TEN-T, cesty

II/534 a II/536, ktoré okrem napojenia na multimodálny koridor majú význam aj z hľadiska cestovného ruchu, pretože zabezpečujú prístup do Vysokých Tatier. Cesta II/536 zabezpečuje aj obsluhu okresu Spišská Nová Ves a spolu s nadväzujúcimi komunikáciami (II/546 a II/547) vytvára alternatívnu trasu k hlavným komunikáciám koridoru. Väčšina tejto alternatívnej trasy sa nachádza už v KSK. Cesta II/558 (nadpriemerne využívaná ťažkými vozidlami) v okolí mesta Humenné tvorí skratku medzi cestami I/74, I/18 a I/15 a cesta II/556 tvorí skratku medzi ťahmi I/18 a I/73. Cesta I/73 je zároveň aj trasou doplnkového koridoru transeurópskej siete a cesty II/545 a II/556 tvoria napojenie na tento koridor. Ostatné úseky ciest II. a III. triedy s prekročenými hodnotami priemerných intenzít znázornené graficky nižšie majú regionálny význam pri obsluhu väčších miest, prípadne je lokálny extrém intenzity spôsobený prítomnosťou priemyselných areálov. Všetky tieto prípady si vyžadujú vynaloženie prostriedkov na zabránenie degradácie vozoviek vplyvom vysokého zaťaženia vozidlami.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}), bol identifikovaný jeden úsek na ceste II/536, na ktorom je už v súčasnosti prekročená kapacita komunikácie.

obr. č.18 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v PSK



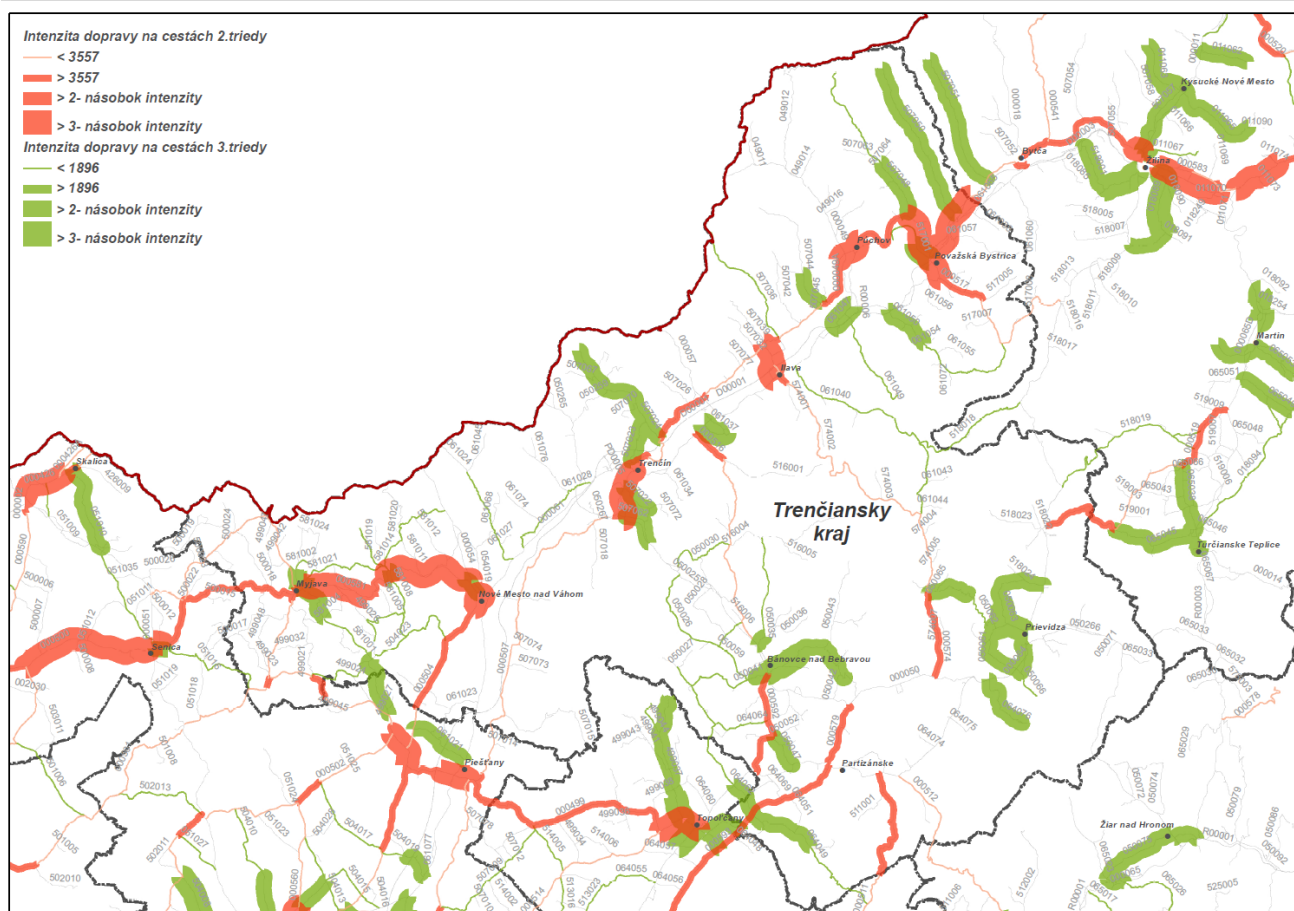
4.2.6 Trenčiansky samosprávny kraj

V TSK sú vysoko zaťažené komunikácie tvoriace napojenie na sieť komunikácií TEN-T prípadne komunikácie, ktoré sú vedené paralelne s týmito komunikáciami, a to konkrétne cesty II/504 a II/507. Tieto komunikácie pokračujú z TSK a tvoria tak ucelené vysoko vyťažené ťahy v severojužnom smere naprieč západnou časťou SR. Nachádzajú sa v smere multimodálneho koridoru TEN-T číslo Va, a ako už bolo uvedené vyššie, tvoria

významné paralelné obchádzky hlavných komunikácií tohto koridoru. Cesta II/517 vytvára napojenie na tento koridor pri Považskej Bystrici a má význam aj z hľadiska cestovného ruchu a kúpeľných možností v Rajeckej doline. Cesta II/581 vytvára napojenie pri Novom Meste nad Váhom a okrem toho zabezpečuje obsluhu okresu Myjava, nakoľko v ňom absentujú cesty vyšších kategórií. Cesta II/581 je z pohľadu intenzít nadpriemerne zaťažená s vysokým podielom nákladnej dopravy. Ostatné úseky ciest II. a III. triedy vyznačené nižšie taktiež prekračujú priemerné hodnoty intenzít a to hlavne z dôvodu zabezpečenia obsluhy regionálnych centier (III/50062, III/517001). Komunikácie regionálneho významu II/579 a II/592 sú využívané hlavne nákladnou dopravou ako skratky voči spoplatneným úsekom ciest I. triedy. Všetky spomenuté komunikácie vyžadujú zvýšenie vynakladaných prostriedkov na predchádzanie ich degradácie vplyvom vysokých intenzít dopravy.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}), bol identifikovaný jeden úsek na ceste II/581, na ktorom je už v súčasnosti prekročená kapacita komunikácie.

obr. č.19 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v TSK



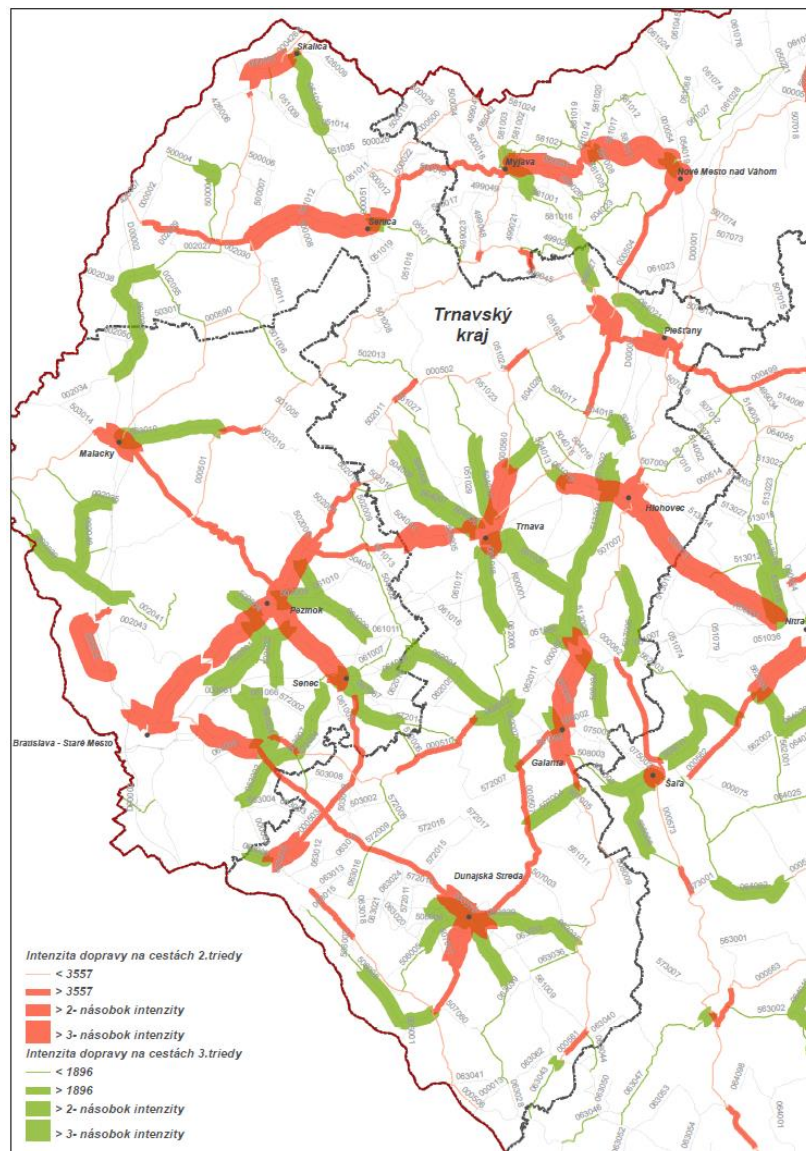
4.2.7 Trnavský samosprávny kraj

V TTSK sú vysoko zaťažené cesty II/499, II/500, II/504, II/507 a II/513, ktoré zaisťujú napojenie regiónov na sieť komunikácií TEN-T. Cesty II/561 a II/572 na druhej strane zabezpečujú dopravnú obsluhu miest Galanta, resp. Dunajská Streda. Veľmi vysoké intenzity sú najmä na ceste II/513, ktorá okrem napojenia na multimodálny koridor zabezpečuje aj prepojenie medzi TTSK a NSK (Hlohovec – Nitra). Cesta II/500 na Záhorí predstavuje skratku voči trase po cestách I/2 (D2) a I/51, okrem toho zabezpečuje obsluhu Senice a je

napojením tohto regiónu na hraničný prechod s Českou republikou pri Kútoch. Na spomenutých komunikáciách je nadpriemerná intenzita na celých ťahoch a na niektorých úsekoch je priemer prekročený viac než trojnásobne (viď. obrázok nižšie), čo zrýchľuje degradáciu vozoviek a zvyšuje nároky na udržanie komunikácií v prevádzkyschopnom stave. Na komunikáciách III. triedy je priemerná intenzita prekročená hlavne na úsekoch v okolí Trnavy a Dunajskej Stredy a taktiež v niektorých úsekoch zabezpečujúcich napojenie na sieť TEN-T, kde absentujú komunikácie vyšších kategórií. Tu sú však hodnoty intenzít nižšie ako na vyššie uvedených komunikáciách.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}) bol identifikovaný jeden úsek na ceste II/513, ktorý už v súčasnosti prekračuje kapacitu danej komunikácie.

obr. č.20 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v TTSK



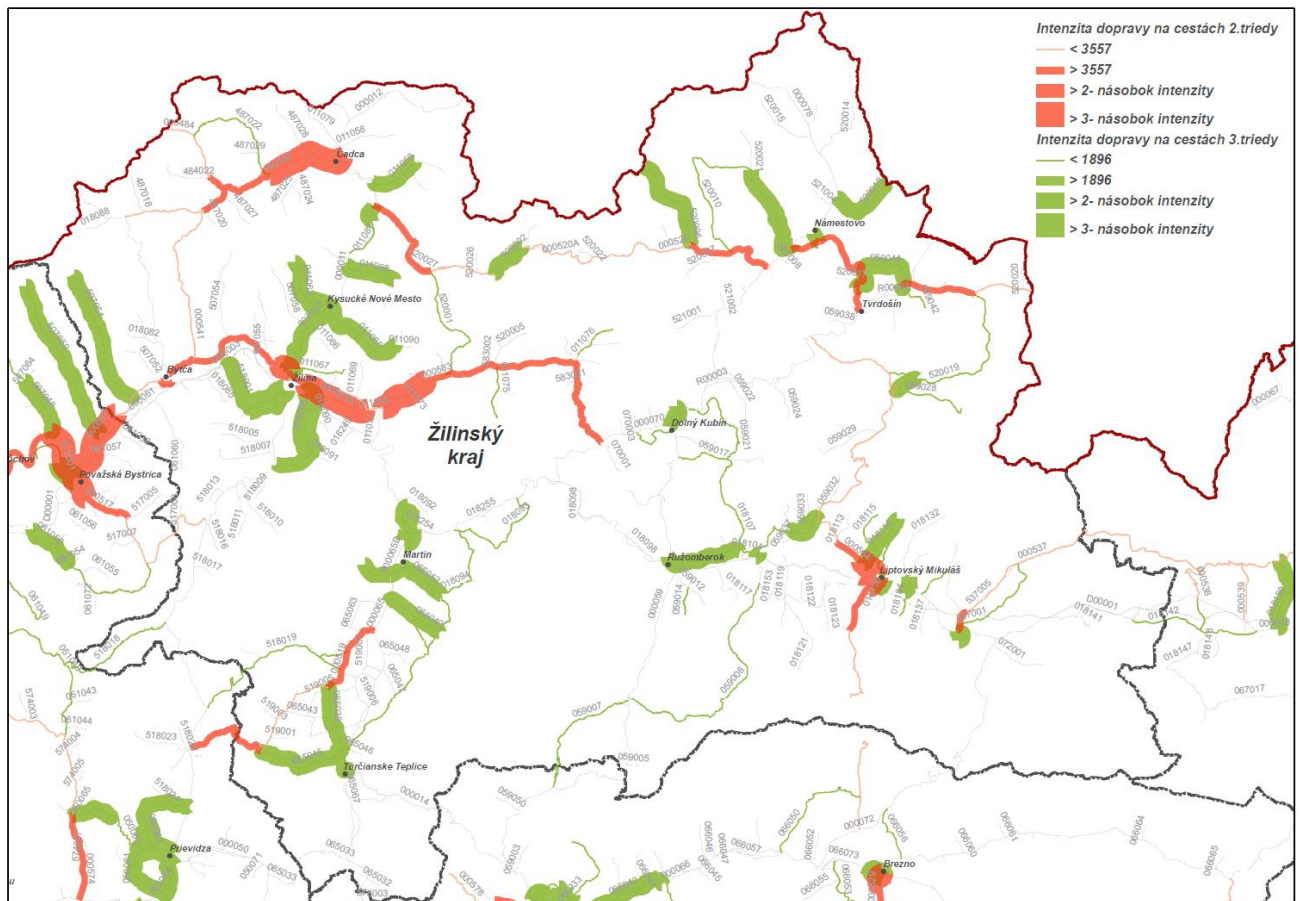
4.2.8 Žilinský samosprávny kraj

V ŽSK sa nachádza križovatka dvoch multimodálnych koridorov TEN-T, a preto aj cesty II/487, II/507, II/519, II/537, II/583 a II/584, ktoré okrem zabezpečenia obslužnosti regionálnych centier zabezpečujú aj napojenie

na tieto dva koridory, sú vysoko zaťažené. Cesty II/507 a II/519, sú navyše z pohľadu intenzít charakteristické nadpriemerným zastúpením ťažkých vozidiel. Cesty II/583 a II/584 majú taktiež význam aj z hľadiska cestovného ruchu v regióne (Vrátna dolina, Orava, Západné Tatry, Liptov, Nízke Tatry), ale zároveň sú aj alternatívnymi trasami k hlavným komunikáciám v spomínaných oblastiach a regiónoch. Cesta II/487 okrem obsluhy regiónu Horných Kysúc vytvára skratku medzi významnými hraničnými prechodmi Svrčinovec (ČR) alebo Skalité (PR) a Makov (ČR). Aj cesta II/520, ako alternatívne spojenie medzi Kysucami a Oravou vykazuje na niektorých úsekoch nadpriemerné intenzity. Preto by malo byť v záujme kompetentných udržať vozovky týchto ciest vo vyhovujúcom stave. Ostatné úseky ciest II. a III. triedy so zvýšenou intenzitou zobrazené graficky majú hlavne obslužný charakter a vyskytujú sa zväčša v okolí väčších miest.

Hodnotením výkonnosti cestnej siete vypracovanej v roku 2005 a následným porovnaním prekročenia prípustnej intenzity (I_p) 50-rázovou intenzitou (I_{50}), bol identifikovaný jeden úsek na ceste II/520 a jeden úsek na ceste II/583, na ktorých je už v súčasnosti prekročená kapacita príslušných komunikácií.

obr. č.21 Nadpriemerne zaťažené úseky ciest II. a III. triedy v ŽSK



ZÁVERY

Podľa vyššie uvedených údajov je intenzita dopravy na cestách II. a III. triedy najvyššia najmä v miestach napojenia týchto ciest na krajské a okresné mestá. Vo všetkých krajoch je na cestách II. a III. triedy zaznamenávaný sústavný rast intenzity.

Nárast intenzít na cestách II. a III. triedy má za následok pribúdanie počtu nadpriemerne vyťažených úsekov smerujúcich k dosahovaniu prípustných intenzít (naplnenie kapacity) daných úsekov, čo sa v konečnom dôsledku prenáša na celé cestné ťahy. Tento trend sa prejavuje nasledujúcimi negatívnymi vplyvmi:

- Degradácia stavebno-technického stavu vozoviek (výraznejšia na úsekoch s vyšším podielom ťažkých vozidiel) a z toho plynúca potreba vynakladania finančných prostriedkov na rekonštrukcie, opravy a údržby.
- Environmentálne vplyvy (nárast hluku, vibrácií, emisií atď.) a z toho vyplývajúca potreba vynakladania prostriedkov na implementáciu príslušných eliminačných opatrení.
- Zníženie potenciálnej bezpečnosti ciest a nárast rizika nehôd na daných úsekoch.
- Časové straty vyplývajúce z výskytu kongescií a plynulosti dopravy.
- Zníženie komfortu cestovania účastníkov cestnej premávky.

Dosah negatívnych vplyvov nárastu intenzít prekračuje lokálnu a regionálnu úroveň a preto je im potrebné venovať náležitú pozornosť a smerovať k ich eliminácií.

4.3 Stavebno-technický stav

Regionálna infraštruktúra v SR je tvorená prevažne cestami I., II. a III. triedy. Podľa dostupných údajov dosahujú cesty II. triedy celkovú dĺžku 3 617,049 km a cesty III. triedy 10 378,658 km.² Na základe údajov o dĺžke, rozlohe a počte obyvateľov krajiny je možné stanoviť hustotu siete ciest regionálneho významu. Hustota ciest II. triedy predstavuje zhruba 0,0742 km/km², čo je 0,6695 kilometrov ciest na 1000 obyvateľov a hustota ciest III. triedy okolo 0,2123 km/km², čo je 1,9155 kilometrov na 1000 obyvateľov.

Stav ciest II. a III. tried sa určuje na základe hlavných prehliadok správcov ciest II. a III. tried, ktoré sa vykonávajú vždy po zimnom období v zmysle Technických podmienok *TP 8/2013 Prehliadky, údržba a oprava cestných komunikácií. Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty.*

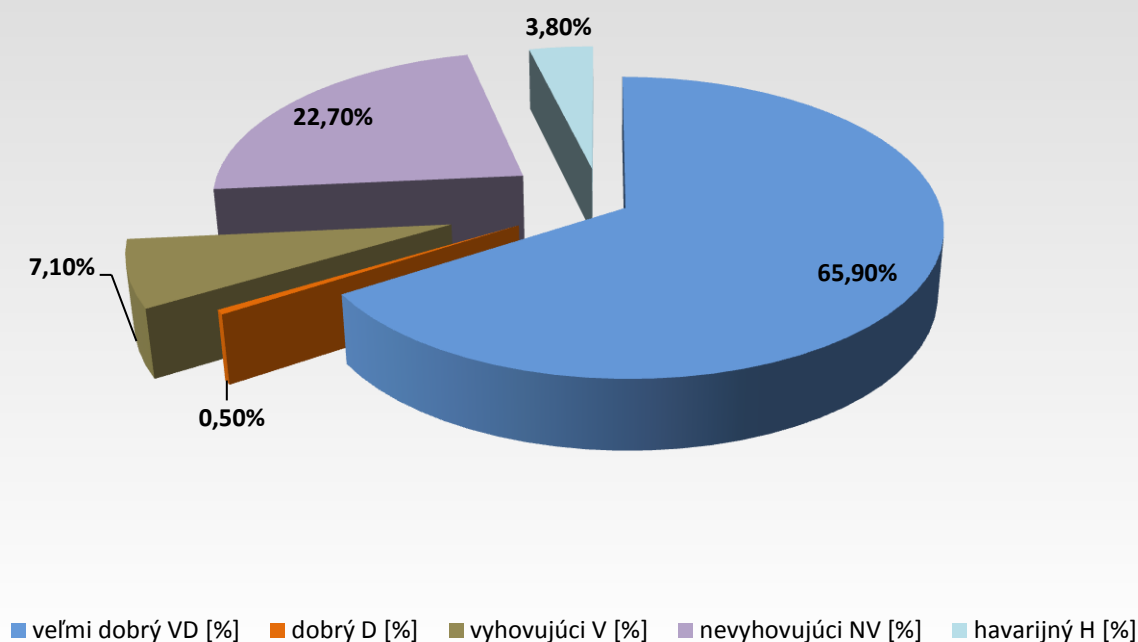
Obsluhu regiónov SR a napojenie na sieť ciest vyššieho dopravného významu a sieť európskeho významu zabezpečujú najmä cesty II. triedy. Podľa výsledkov prehliadok vykonávaných správcami komunikácií v roku 2012 je technický stav týchto ciest nasledovný.

² Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií SR k 1.1.2014, SSC



obr. č.22 Stav ciest II. triedy v SR v roku 2012

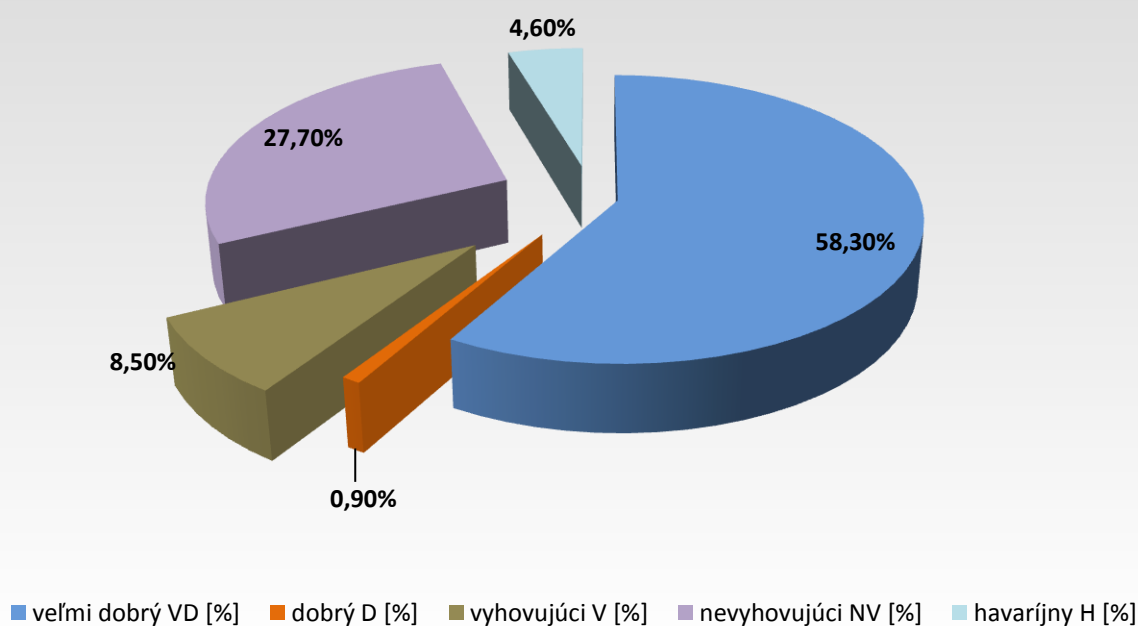
Stavebno technický stav ciest II. triedy v SR v roku 2012



Dopravnú obsluhu a spojenie odľahlých obcí na centrá príslušných regiónov v kraji zabezpečujú hlavne cesty III. triedy.

obr. č.23 Stav ciest III. triedy v SR v roku 2012

Stavebno technický stav ciest III. triedy v SR v roku 2012



Z celkovej dĺžky ciest II. triedy vykazuje nevyhovujúci a havarijný stav **26,5 %**. Pri cestách III. triedy sa v nevyhovujúcom a havarijnom stave nachádza **32,3 %** vozoviek.

Aj napriek pomerne vysokým nákladom vynaloženým ročne na pravidelnú údržbu a opravy ciest nie je možné udržať celú sieť v krajoch vo vyhovujúcom stave a v stave dostatočnej prevádzkovej spôsobilosti.

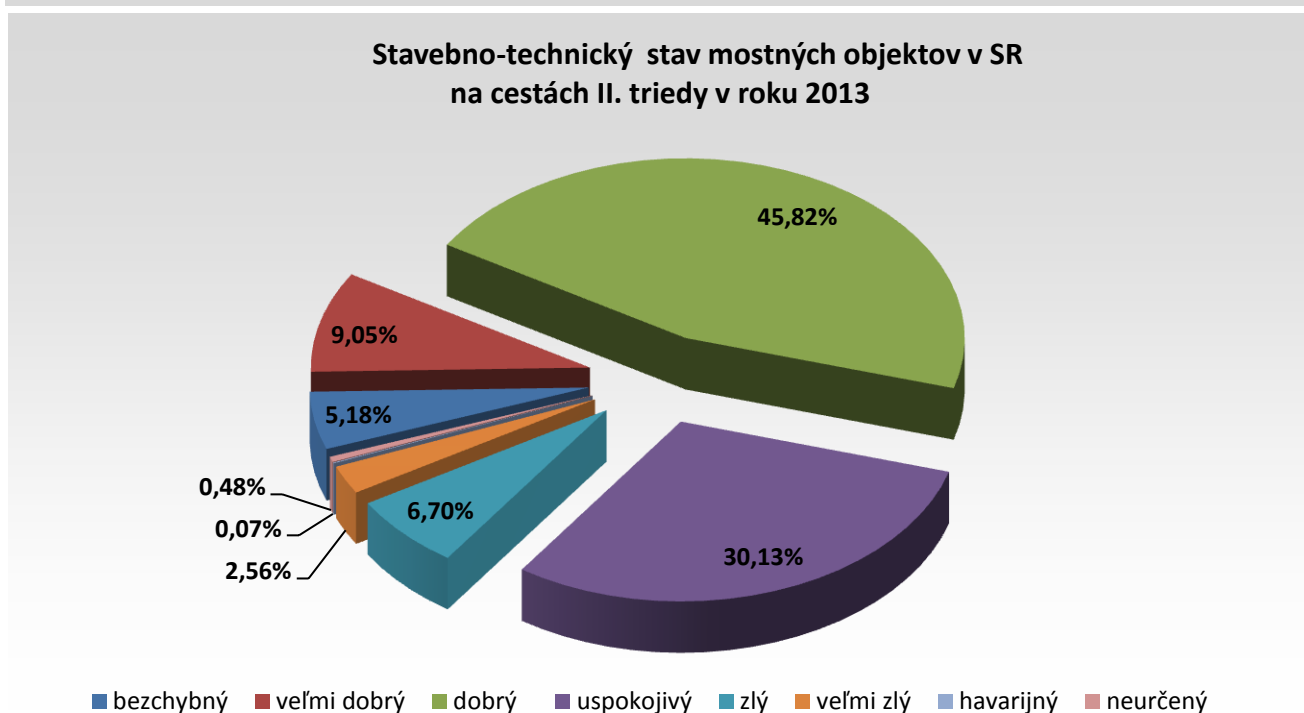
Tento stav je zapríčinený najmä vekom komunikácie a zastaranou technológiou realizácie. Na komunikáciu okrem iného nepriaznivo pôsobia aj dopravné zaťaženie a klimatické pomery územia. Z tohto pohľadu je nutné vkladať investície do ich modernizácie a obnovy.

Nevyhovujúci a havarijný stav ciest spôsobený súčasným vekom a technickými parametrami má vplyv nielen na plynulosť a komfort jazdy, ale i na mobilitu v kraji resp. regiónu, bezpečnosť premávky, technický stav a opotrebovanie motorových vozidiel. Zlý stav vozoviek nepriaznivo vplýva okrem priamych užívateľov aj na obyvateľov v najbližšom okolí komunikácii, ktorí sú v rámci premávky vystavovaní zvýšenej hladine hluku a vibrácií.

Správcovia infraštruktúry musia na cestách II. a III. triedy vykonávať správu a údržbu nielen cestných komunikácií, ale aj mostných objektov. Na území SR sa nachádza na cestách II. triedy celkovo 1470 mostných objektov a na cestách III. triedy celkovo 3956 mostných objektov.³

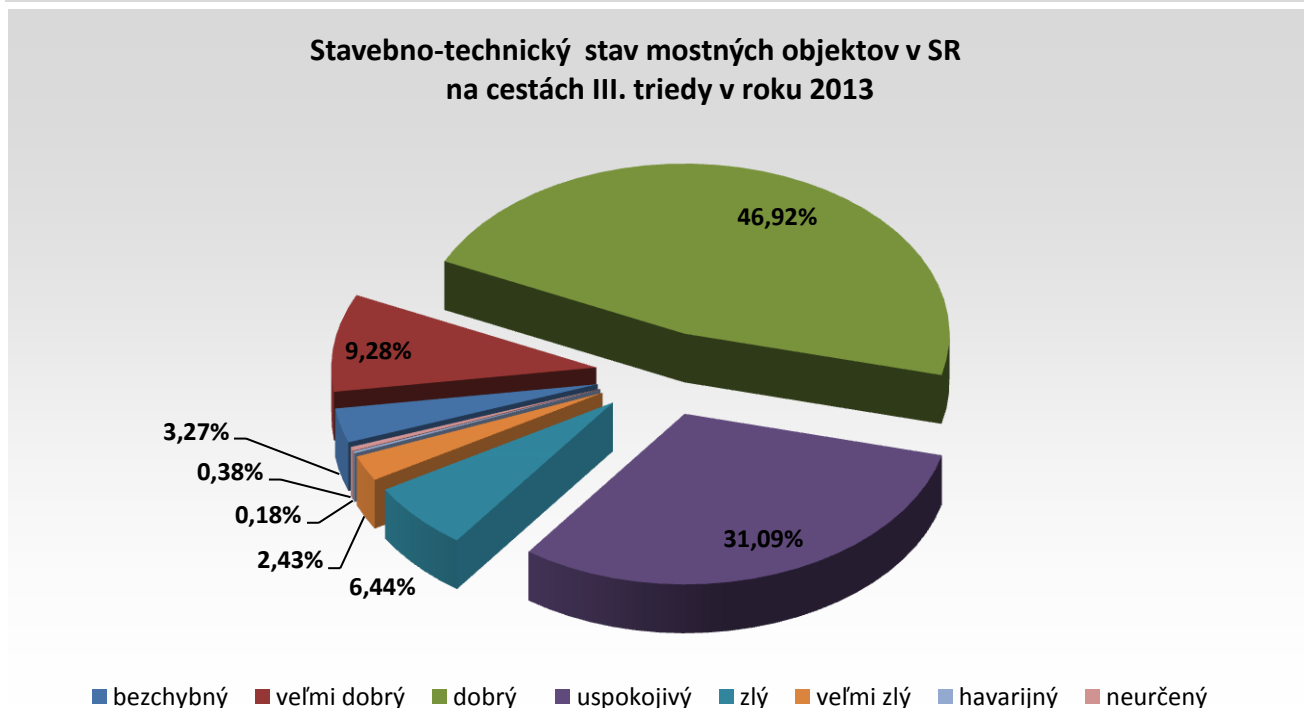
Stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy sa určuje prehliadkami mostných objektov (v prípade že sú potrebné doplnujúce informácie získava sa diagnostickým prieskumom), ktoré sa vykonávajú na jar v zmysle technických podmienok *TP 8/2012 Prehliadky, údržba a opravy cestných komunikácií. Mosty*.

obr. č.24 Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. triedy v SR v roku 2013



³ Cestné objekty - Tabuľkové prehľady k 1.1.2014, SSC

obr. č.25 Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách III. triedy v SR v roku 2013



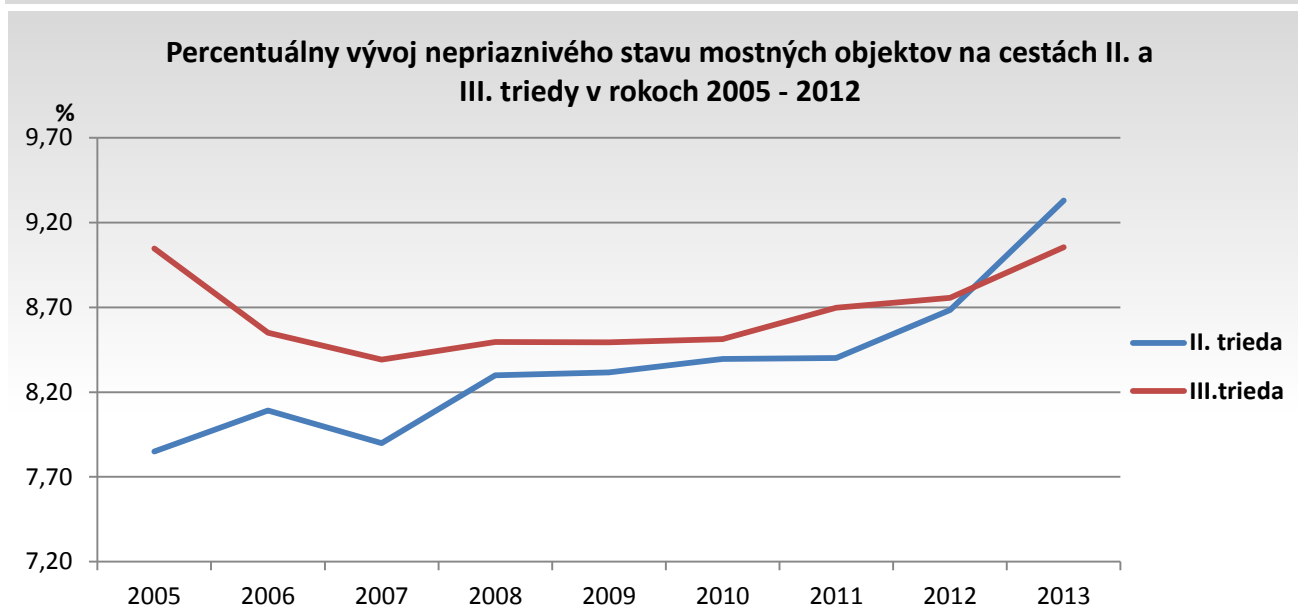
Podľa výsledkov prehliadok vykonávaných správcami komunikácii v roku 2013 je hodnotenie technického stavu mostných objektov na cestách II. a III. triedy uvedené na predchádzajúcich grafoch.

Z vyplýva, že z celkového počtu mostných objektov na cestách regionálneho významu je pri cestách II. triedy v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave 9,33% mostných objektov a na cestách III. triedy je v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave 9,05 % mostných objektov.

Na pravidelnú údržbu a opravu mostných objektov na cestách II. a III. triedy vynakladajú správcovia komunikácií nemalé finančné prostriedky, ale i napriek tomu nie je možné udržať všetky mostné objekty vo vyhovujúcom technickom stave a v stave dostatočnej prevádzkovej spôsobilosti.

Nevyhovujúci stav mostných objektov je vo väčšine prípadov spôsobený vekom mostného objektu a zastaranou technológiou realizácie. Okrem tejto hlavnej príčiny vplývajú nepriaznivo na mostné objekty aj dopravné zaťaženie a klimatické a poveternostné podmienky.

obr. č.26 Vývoj počtu MO na cestách II. a III. triedy v SR v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave



Vývojový graf stavu mostných objektov na cestách II. a III. triedy za sledované obdobie 2005 – 2013 poukazuje na skutočnosť, že aj keď sa správcom komunikácií v počiatočných rokoch podarilo znížiť percento počtu mostných objektov v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave, od roku 2007 počet mostných objektov v nevyhovujúcom stave kontinuálne stúpa.

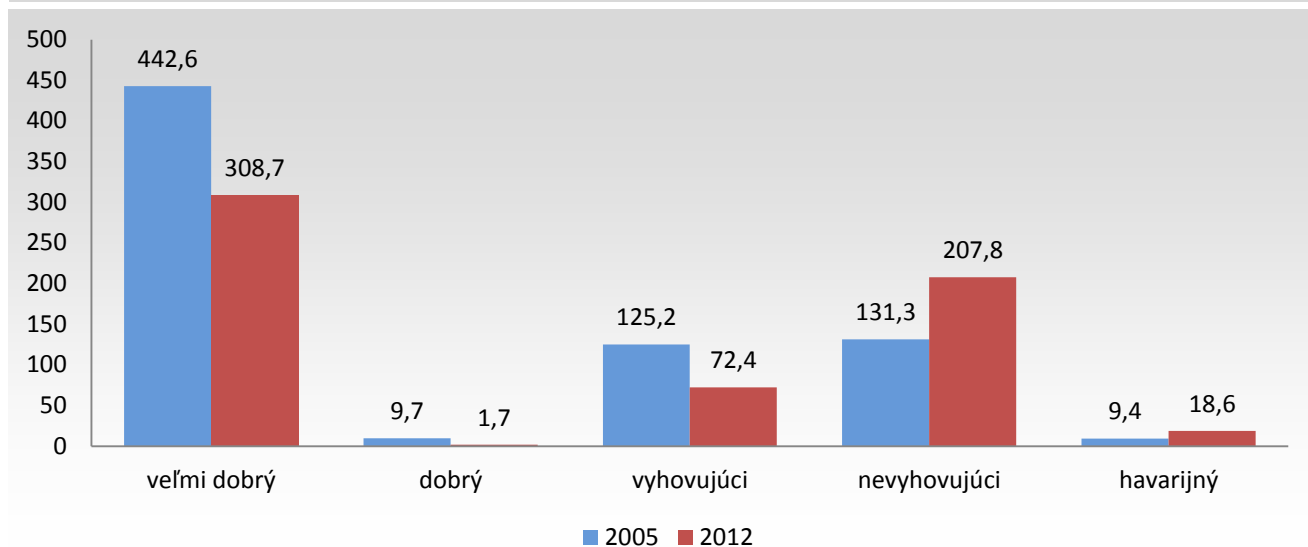
Z uvedených údajov vyplýva, že regionálni správcovia infraštruktúry musia pravidelne vynakladať finančné prostriedky na opravy a rekonštrukcie mostných objektov, aby ich udržali v prevádzkyschopnom stave. V opačnom prípade sa výrazne zhorší stav mostných objektov, čo by v budúcnosti mohlo obmedziť prejazdnosť niektorých komunikácií.

4.3.1 Banskobystrický samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

Dopravná infraštruktúra je charakterizovaná relatívne hustou cestnou sieťou, avšak s nižším podielom ciest nadradenej infraštruktúry umožňujúcich dopravnú obslužnosť kraja. BBSK spravoval ku koncu roka 2013 celkovo 607,859 km ciest II. triedy a 1848,465 km ciest III. triedy. O túto dĺžku komunikácií sa stará dohromady 6 stredísk údržby. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 bolo z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja až 37,1% v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazovalo nepriaznivý stav 45,5% ciest.

obr. č.27 Stav ciest II. triedy v BBSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Porovnanie stavu ciest v rokoch 2005 a 2012 ukazuje na nepriaznivý vývoj. Výrazne poklesli dĺžky ciest vo veľmi dobrom, dobrom i vyhovujúcom stave. Dĺžka ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave výrazne vzrástla. V celkovom hodnotení sa stav ciest II. triedy v BBSK značne zhoršil. Na údržbu a opravu komunikácií v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 11,489 mil. eur. V zlom technickom stave je väčšina úsekov ciest bez ohľadu na funkciu, akú pre motoristov plnia. Zhoršený stav majú cesty v prihraničnej oblasti. Kraj disponuje vyššou hustotou ciest II. triedy, čo spoločne s geografickými podmienkami môže zhoršovať situáciu ohľadne údržby a opráv.

V nasledujúcej tabuľke sú dopravne vybrané významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

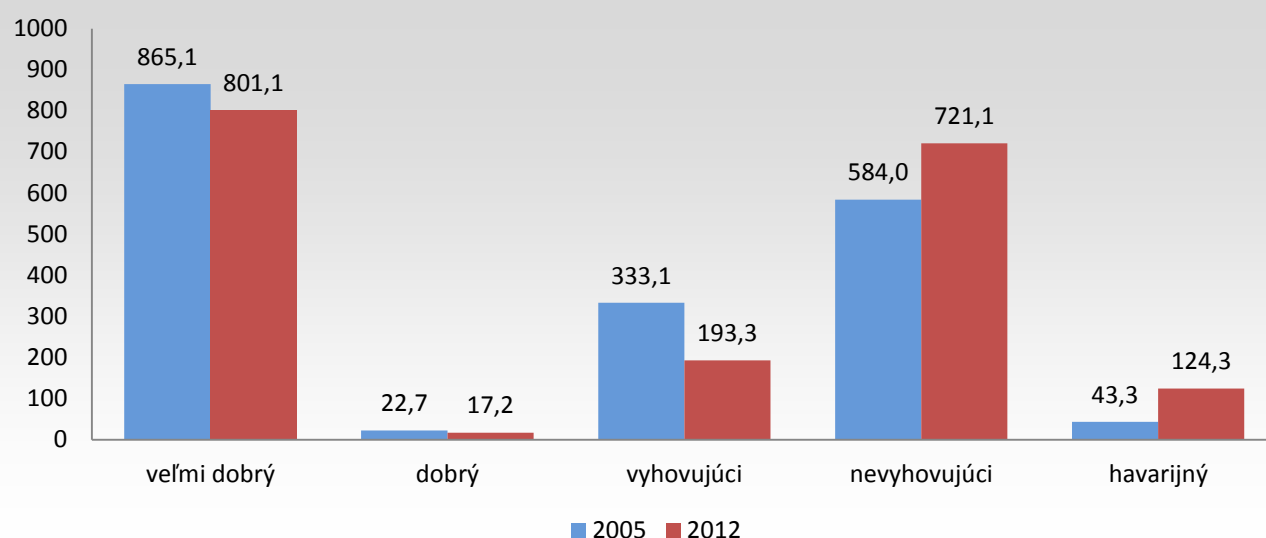
tab. č.38 Vybrané úseky ciest II. triedy v BBSK s viac ako 1/3 dĺžkou v nevyhovujúcom a havarijnom stave

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/578	10,207	39,9
II/591	47,807	43
II/531	21,063	39,3
II/526	48,425	40
II/529	13,768	67,1
II/585	29,67	62,9
II/594	7,738	62,3
II/571	41,46	53,9

Na technickom stave ciest II/529 a II/585 sa vo veľkej miere prejavuje i zvýšená intenzita ťažkej nákladnej dopravy. Jedná sa o cesty spájajúce okresné mestá.

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v BBSK nachádza celkovo 844,917 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

obr. č.28 Stav ciest III. triedy v BBSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

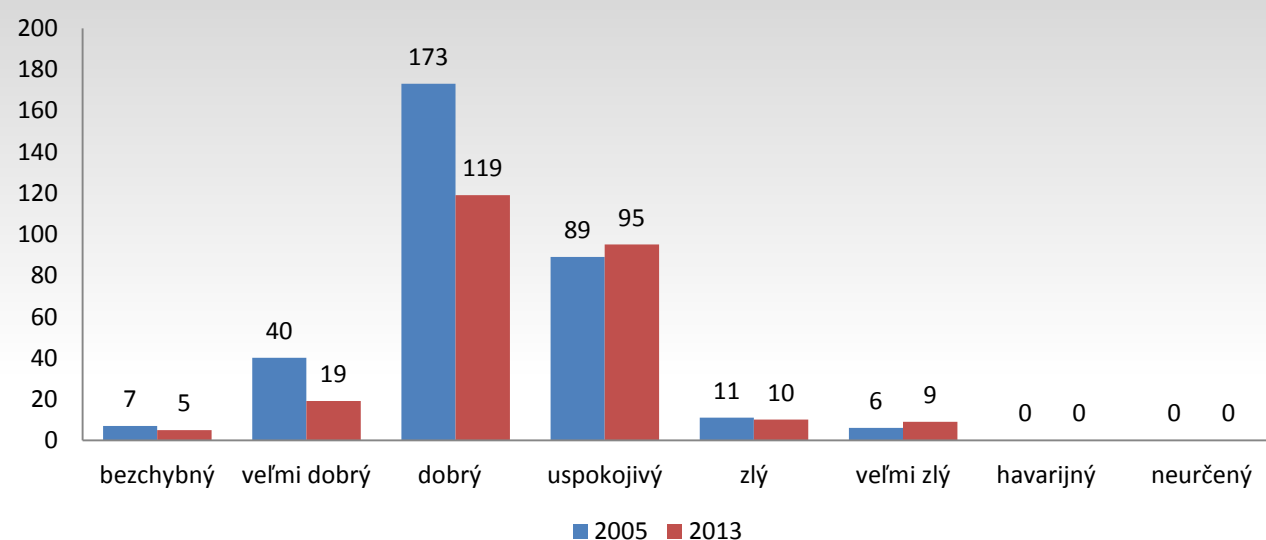


Na údržbu a opravu ciest II. a III. triedy a mostov na týchto komunikáciách je nedostatok finančných prostriedkov. Z tohto dôvodu treba rozvíjať a dobudovať cestnú sieť vyššieho dopravného významu, čím sa prispeje k odľahčeniu niektorých ciest nižších tried, a tým aj mostných objektov.

Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

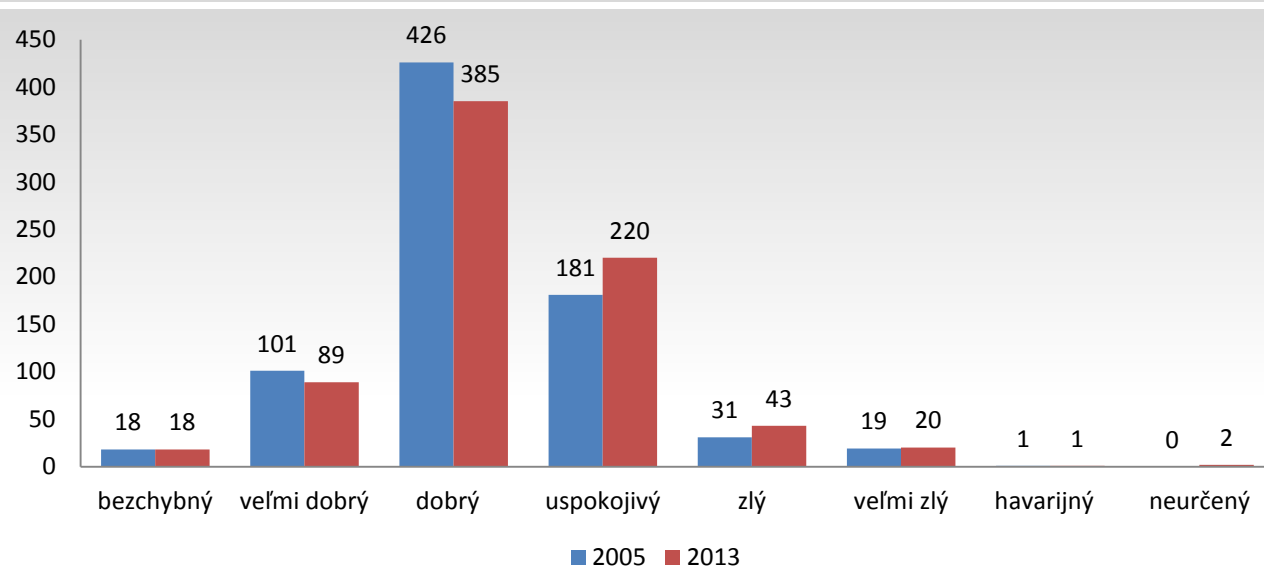
BBSK mal ku koncu roka 2013 vo svojej správe 257 mostných objektov na cestách II. triedy a 778 mostných objektov na cestách III. triedy. V kraji je hustá sieť ciest II. a III. triedy, a vysoká početnosť mostov, ktoré je potrebné udržiavať.

obr. č.29 Stav mostných objektov v BBSK na cestách II. triedy [počet]



Vývoj stavu mostných objektov za sledované obdobie 2005 – 2013 poukazuje na pokles mostných objektov v bezchybnom, veľmi dobrom a dobrom stave. V celkovom hodnotení sa stav mostných objektov na cestách II. triedy v BBSK zhoršil. V roku 2013 bolo v zlom, veľmi zlom a havarijnom technickom stave 19 mostov. Na údržbu a opravu mostných objektov na cestách II. triedy v správe BBSK bolo v roku 2012 vyčlenených 138 000 eur.

obr. č.30 Stav mostných objektov v BBSK na cestách III. triedy [počet]



Podľa údajov o stave mostných objektov na cestách III. triedy v sledovanom období 2005 a 2013 je zrejmý pokles mostov v dobrom stave. Vzástol počet mostov v uspokojivom a zlom stave. V ostatných kategóriách sa počty výrazne nemenili. Z celkového hľadiska sa za sledované obdobie situácia ohľadom stavu mostov na cestách III. triedy v BBSK mierne zhoršila. V roku 2013 bolo v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave 64 mostov. Na údržbu mostných objektov bolo v roku 2012 vyčlenených 177 000 eur.

Ak bude tento trend stavu mostných objektov pokračovať, kraj bude potrebovať mnoho finančných prostriedkov na údržbu a opravy mostných objektov. Už teraz je stav na mostoch na cestách II. a III. triedy zlý resp. ohrozujúci prevádzku. Aj napriek snahe kraja udržiavať mosty v dostatočnom prevádzkyschopnom stave je tento objem finančných prostriedkov vynaložený na údržbu a opravy mostov nedostatočný.

Medzi mosty s najhorším technickým stavom patria: Most ev. č. 585-003 Panické Dravce, Most ev. č. 527019-7 Pliešovce, Most ev. č. 585-016 Dolná Strehová, Most ev. č. 591-033 Dolná Strehová, Most ev. č. 5255-1 Podhorie, Most ev. č. 529-009 Čierny Balog, Most ev. č. 06661-2 Bacúch, Most ev. č. 06635-2 Šalková.

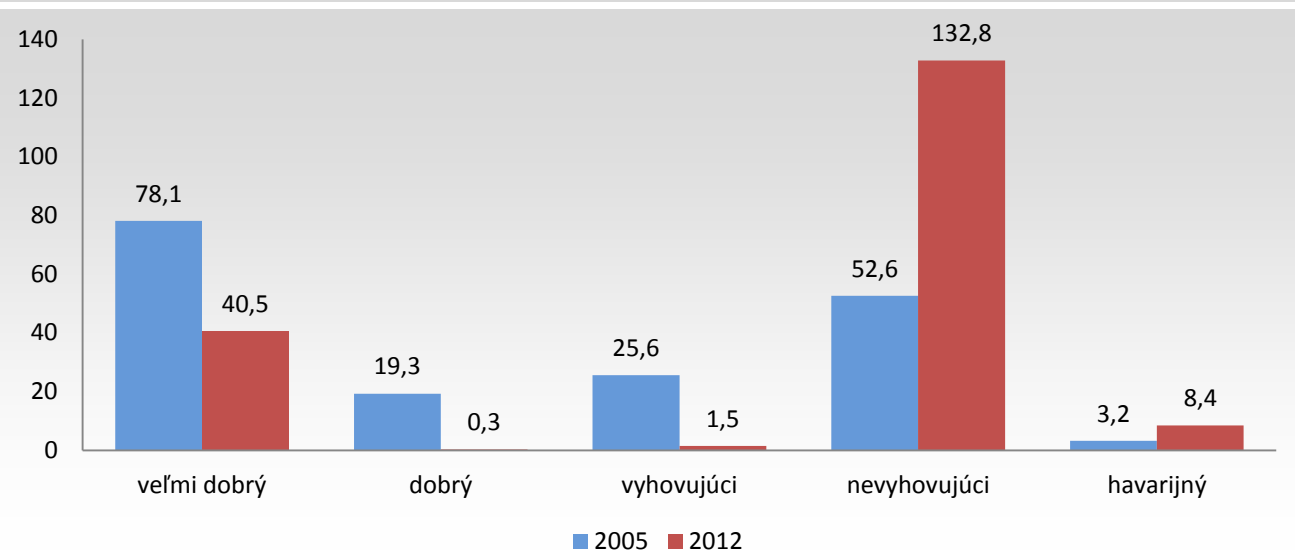
Väčšia hustota ciest II. a III. triedy a rastúce dopravné zaťaženie sa podpisuje pod fakt, že BBSK nedokáže pri súčasných finančných prostriedkoch vynaložených na údržbu a opravu a zastaranému vozidlovému parku údržby a opravy zlepšovať alebo aspoň zachovávať vyhovujúci technický a prevádzkyschopný stav významných ciest II. a III. triedy a ním prislúchajúcich mostných objektov. Pod technický stav mostných objektov sa v určitej miere podpisuje aj fakt, že významná časť kraja sa nachádza v území zasahovanom povodňami (ohrozená statika mostov).

4.3.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

BSK a hlavné mesto Bratislava mali vo svojej správe ku koncu roka 2013 celkovo 207,333 km ciest II. triedy a 353,005 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja až 76,9% v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazuje nepriaznivý stav dokonca až 87,7% ciest.

obr. č.31 Stav ciest II. triedy v BSK a meste Bratislava na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Najvýraznejšie zmeny nastali v dĺžke komunikácií s nevyhovujúcim stavom, kedy nárast predstavuje oproti roku 2005 takmer trojnásobný. Rovnako výrazne vzrástla i dĺžka ciest v havarijnom stave. Za sledované obdobie došlo teda k celkovému zhoršeniu ciest II. triedy. Na údržbu a opravu komunikácií v správe BSK a mesta Bratislava bolo v roku 2012 vyčlenených 7,903 mil. eur. V zlom technickom stave sú prevažne cesty, ktoré sú preťažované najmä na vstupoch do Bratislavy. Preťaženie vyplýva hlavne z dôvodu, že Bratislava a jej blízke okolie poskytuje obyvateľom kraja najviac pracovných príležitostí. Rovnako najväčšie priemyselné parky sú situované na periférii hlavného mesta. S takýmito možnosťami rastú nároky na dopravu a prepravu cestujúcich za prácou.

V nasledujúcej tabuľke sú vybrané dopravne významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave. Uvedené cesty sú nadpriemerne zaťažované dopravnou intenzitou.

tab. č.39 Vybrané úseky ciest II. triedy v BSK a meste Bratislava s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

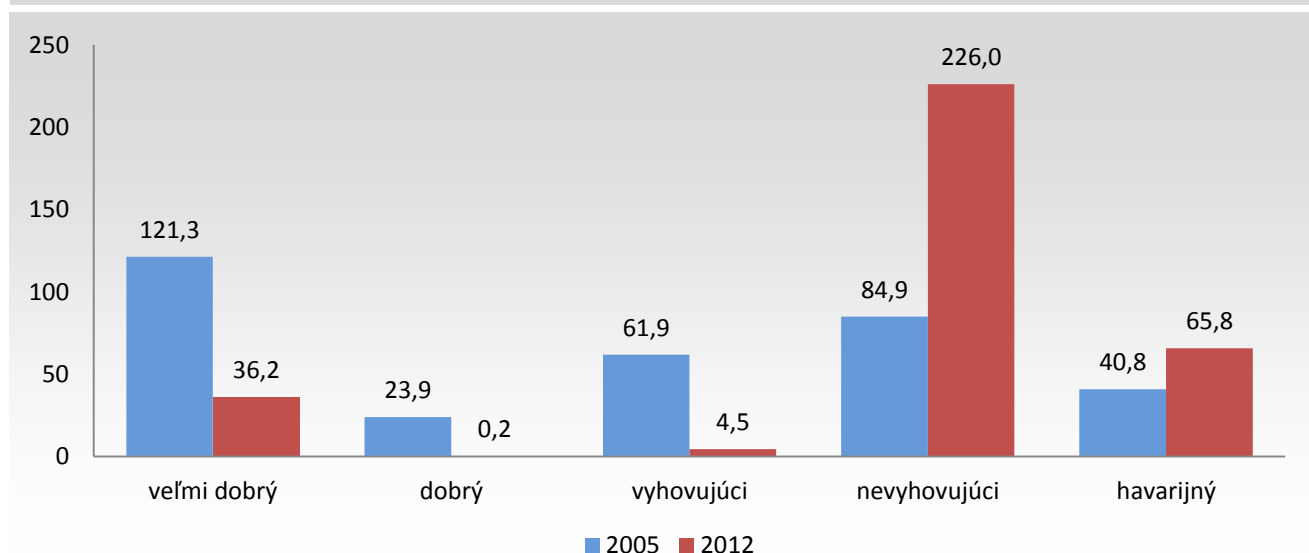
Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/505	2,942	53,8
II/502	29,064	62,4
II/504	11,735	63
II/510	10,055	71
II/572	5,83	90,9
II/501	36,027	43,1
II/590	16,153	39,2

Pre túto oblasť sú okrem vybraných komunikácií s najrozsiahlejším porušením významné z hľadiska dopravy i ďalšie komunikácie. Napr. cesta II/503 tvorí významnú regionálnu dopravnú tepnu v okrese Senec a z regionálneho pohľadu spája tri okresné mestá Malacky, Pezinok, Senec. Takzvaný *župný okruh* v rámci širších vzťahov prepája v južnej časti ďalšie významné centrum, mesto Šamorín, ktoré je nepriamo

považované za ďalšie terciárne centrum sídelnej infraštruktúry BSK. Veľká časť tejto cesty je v nevyhovujúcom stave, čo môže mať vplyv na ďalší sídelný rozvoj spomenutých obcí, ktoré môžu čeliť znižujúcej atraktivite bývania plynúcej z narastajúcej časovej dostupnosti do mesta Bratislava.

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v BSK nachádzalo celkovo 291,754 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

obr. č.32 Stav ciest III. triedy v BSK a meste Bratislava na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

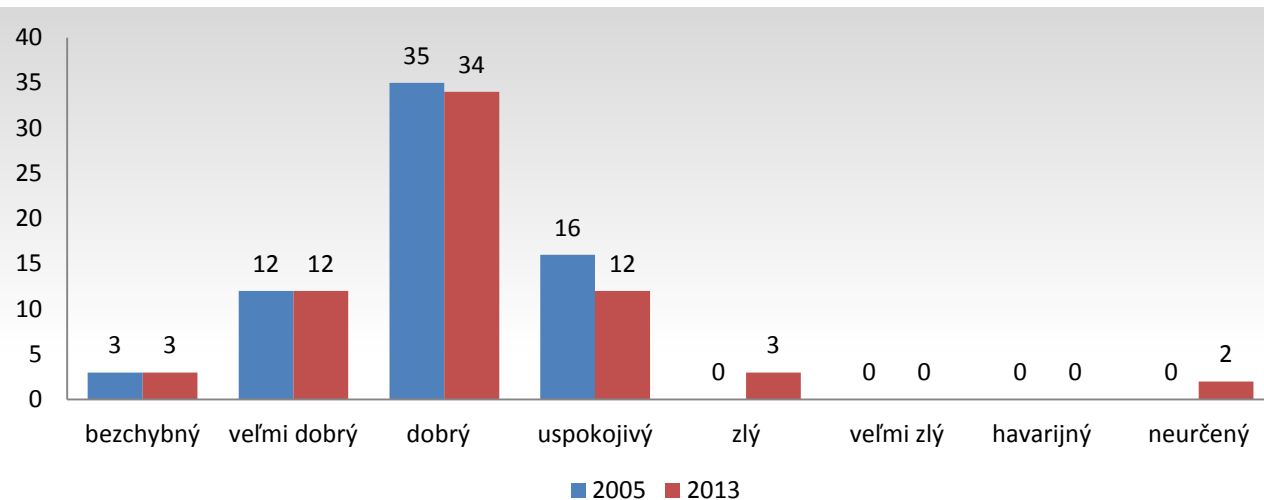


V okrese Senec v porovnaní za roky 2005 a 2012 došlo k najvýraznejšiemu nárastu ciest v nevyhovujúcom stave. Zhoršenie stavu ciest II. triedy je podmienené nárastom celkového počtu obyvateľov okresu Senec, keď medzi rokmi 2005 až 2012 narástol počet obyvateľov o 24%, v dôsledku čoho došlo k zvýšenej intenzite využívania cestnej siete. V BSK prevláda v celkovom meradle dĺžka ciest s nevyhovujúcim stavom nad dĺžkou ciest s vyhovujúcim stavom.

Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

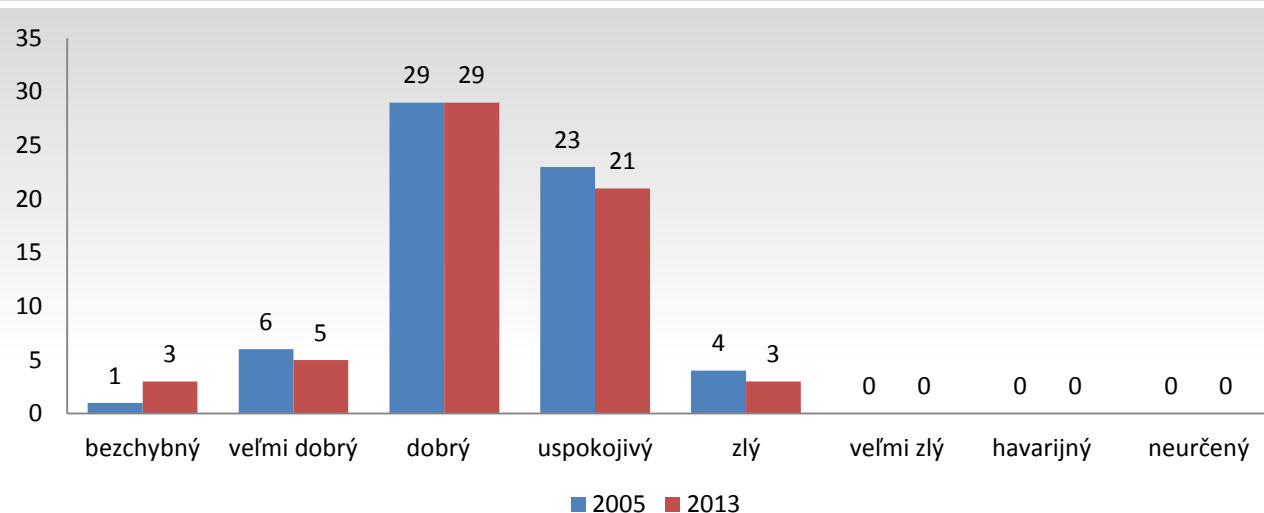
V BSK sa nachádza veľa ciest II. a III. triedy, ktoré sú systematicky preťažované a to najmä na vstupoch do Bratislavy. Jedným z faktorov vplývajúcim na stav infraštruktúry je práve zaťaženie dopravou, takže na základe tejto skutočnosti sa predpokladá, že aj mosty na týchto cestách sú preťažované a opotrebovávajú sa rýchlejšie. BSK mal vo svojej správe ku koncu roka 2013 celkom 66 mostných objektov na cestách II. triedy a 61 mostných objektov na cestách III. triedy.

obr. č.33 Stav mostných objektov v BSK na cestách II. triedy [počet]



Podľa údajov z rokov 2005 a 2013 o stave mostných objektov došlo k nárastu počtu mostov v zlom technickom stave a poklesu mostov v dobrom a uspokojivom stave. Stagnáciu zaznamenali mosty v bezchybnom, veľmi dobrom a veľmi zlom stave. Na základe tohto vývoja je možné tvrdiť že stav mostných objektov sa za sledované obdobie mierne zhoršil. Napriek tomu, že sa nezaznamenali mostné objekty vo veľmi zlom a havarijnom stave, počet mostov v zlom stave dosahuje hodnotu 3.

obr. č.34 Stav mostných objektov v BSK na cestách III. triedy [počet]



Na cestách III. triedy je podobná situácia ako na cestách II. triedy. Vysoká dopravná záťaž má vplyv aj na stav mostných objektov nachádzajúcich sa na týchto cestách. Na základe porovnania údajov z rokov 2005 a 2013 o stave mostných objektov sa veľký počet mostov nachádza v uspokojivom stave, ktorý predstavuje pomyselnú hranicu, kedy je potrebné zvážiť ich údržbu resp. opravu. V zlom, veľmi zlom a havarijnom stave sú 3 mosty.

Pri tomto vývoji je možné konštatovať, že stav mostných objektov na cestách II. aj III. triedy sa zhoršuje a je potrebné vyčleniť finančné prostriedky na údržbu a opravy mostov aby nedošlo k zhoršeniu ich technického stavu. Na základe dostupných údajov v rokoch 2010 – 2012 v BSK neboli vyčlenené žiadne finančné prostriedky na údržbu a opravy mostných objektov na cestách II. a III. triedy, takže aj toto je jeden z dôvodov prečo sa stav mostov zhoršuje.

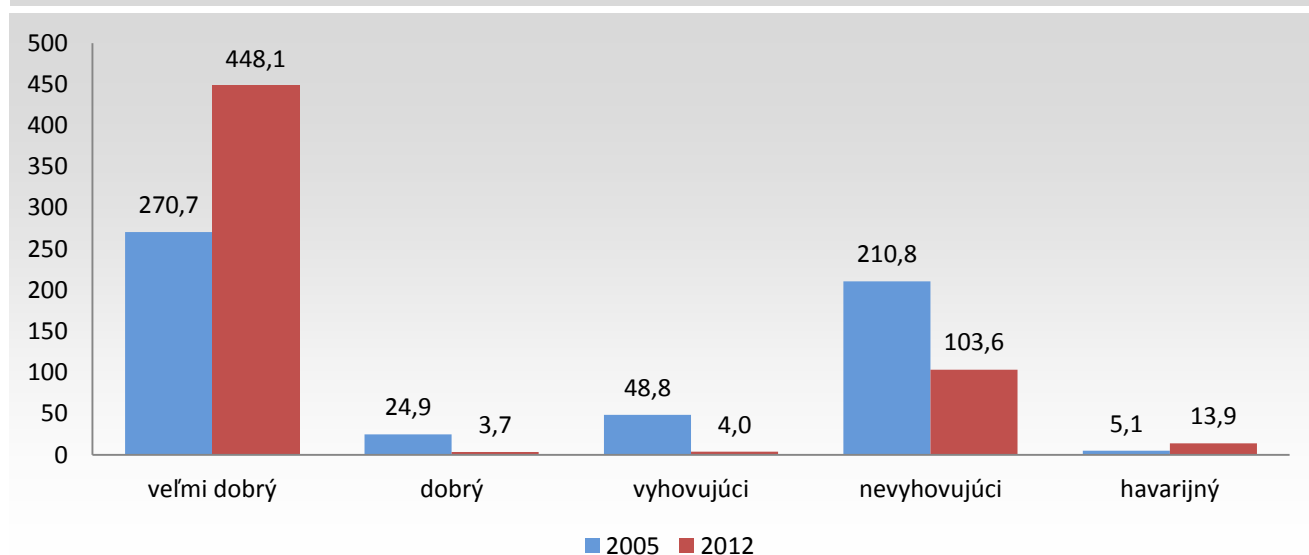
4.3.3 Košický samosprávny kraj a mesto Košice

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

Strediská údržby v KSK spravovali ku koncu roka 2013 celkom 583,515 km ciest II. triedy a 1414,522 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja až 20,40 % v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazuje nepriaznivý stav 31,50 % ciest.

Mesto Košice spravuje na svojom území 746,287 km ciest, z toho 25,994 km ciest II. triedy a 37,726 kilometrov ciest III. triedy (zvyšok sú miestne komunikácie). Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe mesta až 16,23 % v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe mesta vykazuje nepriaznivý stav 29,15 % ciest.

obr. č.35 Stav ciest II. triedy v KSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Najvýraznejšie zmeny za sledované obdobie nastali v náraste dĺžky komunikácií II. triedy s veľmi dobrým stavom, kedy dĺžka z pôvodných 270,7 km stúpila na 448,1 km. Výrazne klesla dĺžka nevyhovujúcich komunikácií. Dĺžka komunikácií v havarijnom stave naopak vzrástla. Z celkového hľadiska sa však situácia v KSK za sledované obdobie zlepšila. Na údržbu a opravu komunikácií v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 9,389 mil. eur. V zlom technickom stave sú najmä cesty v okrese Gelnica a Spišská Nová Ves. V týchto okresoch absentujú cesty vyššej triedy. Celá dopravná záťaž, vrátane cestnej nákladnej dopravy je teda vedená po cestách II. a III. triedy. Na údržbu a opravu ciest II. a III. triedy v správe mesta Košice bolo v roku 2012 vyčlenených 189,693 tis. eur.

V nasledujúcej tabuľke sú vybrané významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

tab. č.40 Vybrané úseky ciest II. triedy v KSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

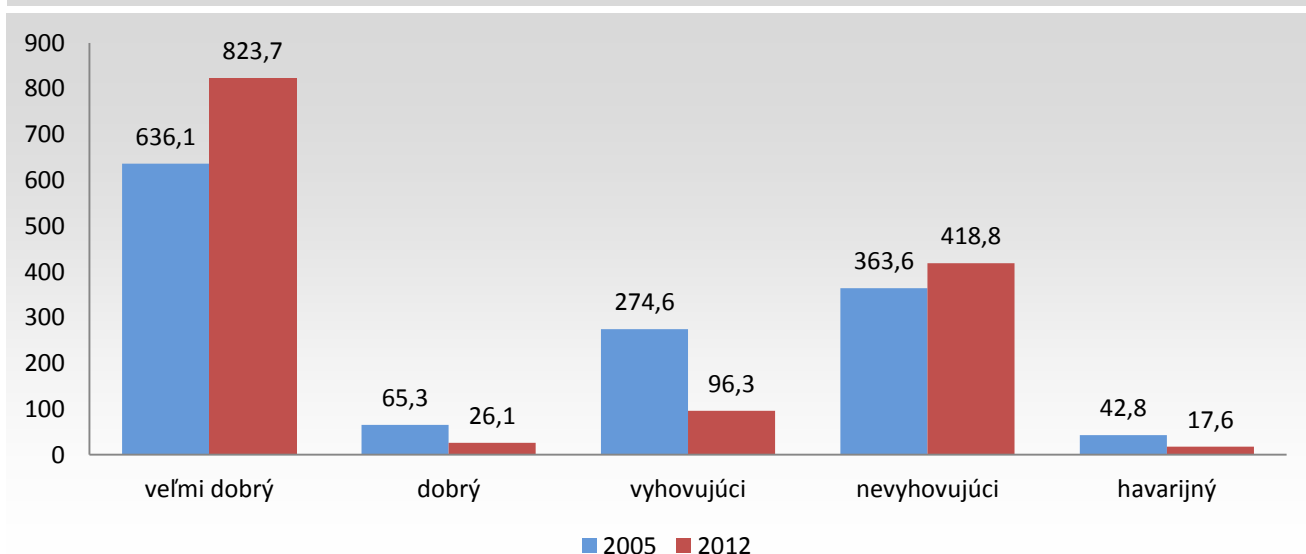
Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/546	52,256	47,3
II/549	30,587	64
II/533	35,333	51,7

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/535	8,99	70,1
II/552 (Slanecká)	6,51	89

Cesta II/533 je nadmerne zaťažovaná nákladnou dopravou a na niektorých úsekoch intenzita dosahuje až 4 násobok priemeru. Zvýšené intenzity vykazujú i komunikácie II/582, II/555, II/552 v okrese Michalovce, ktoré spájajú navzájom cesty I. triedy. Cesta II/552 v rámci mesta Košice je nadmerne zaťažovaná nákladnou aj osobnou dopravou najmä v rannej a poobedňajšej špičke.

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v KSK nachádza celkovo 435,488 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave, pričom v meste Košice sa jedná o 10,998 km ciest III. triedy.

obr. č.36 Stav ciest III. triedy v KSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

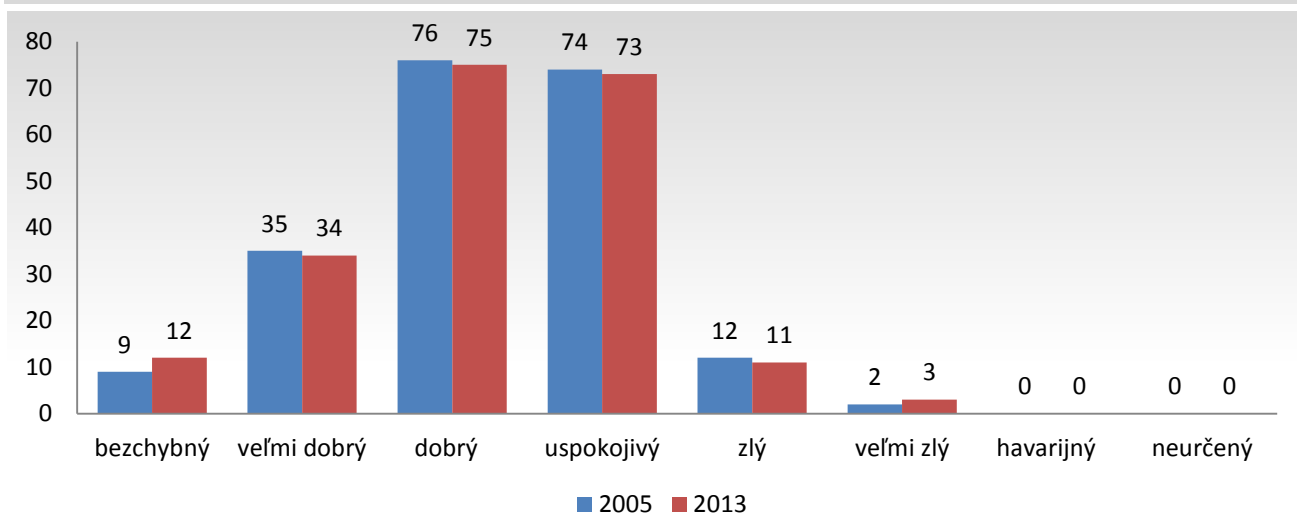


Nadpriemernou intenzitou ťažkých nákladných vozidiel sú zaťažované i niektoré cesty v okolí Trebišova. Ide o cesty III/553034, III/536005 a III/553035.

Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

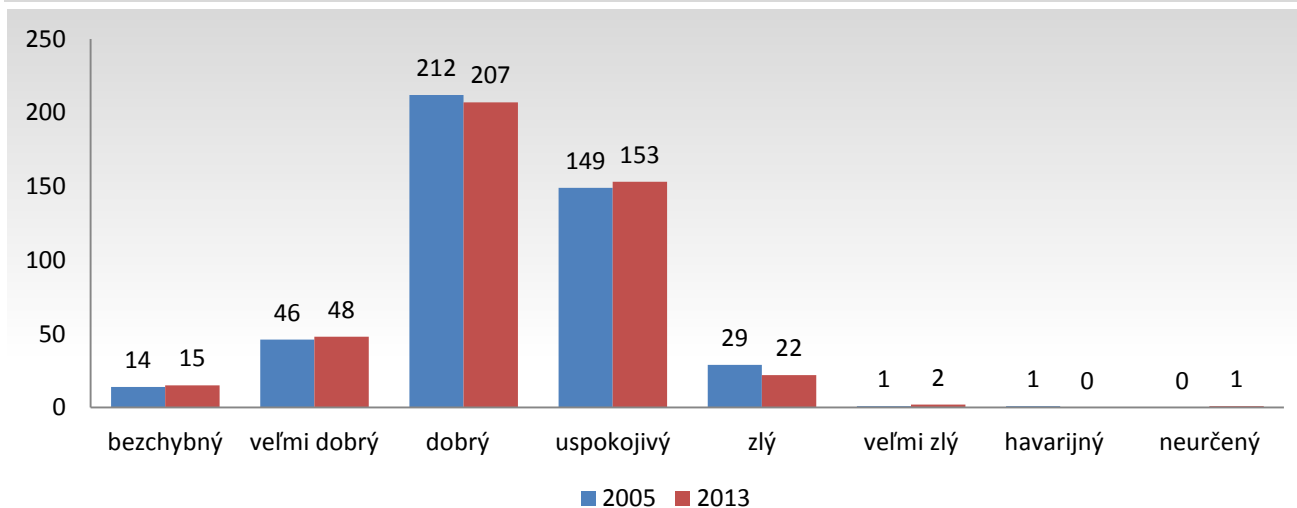
KSK a mesto Košice mali vo svojej správe ku koncu roka 2013 celkovo 208 mostných objektov na cestách II. triedy (15 pod správou mesta Košice) a 448 mostných objektov na cestách III. triedy (6 pod správou mesta Košice). Oprávam a modernizácii mostov bola v minulosti venovaná pomerne malá pozornosť, čo sa odzrkadlilo na ich stavebnom stave ako aj ďalších dôležitých parametroch, ako napr. zaťažiteľnosť alebo prietok nad vodnou hladinou. Mnohé mosty boli postavené v období po druhej svetovej vojne a niektoré sa blížia k hranici životnosti. S tým súvisí aj nedostatočná zaťažiteľnosť, kapacita a parametre mostov pre dnešné dopravné zaťaženie.

obr. č.37 Stav mostných objektov v KSK na cestách II. triedy [počet]



Podľa grafu vývoja stavu mostných objektov na cestách II. triedy za obdobie 2005 a 2013 je možné sledovať prakticky rovnakú početnosť zastúpenia mostných objektov v jednotlivých kategóriách. Najvyšší rozdiel sa zaznamenal u mostných objektov v bezchybnom stave, kde sa zvýšil ich počet na hodnotu 12. Z celkového pohľadu a pri určení hranice medzi ešte vyhovujúcim a nevyhovujúcim stavom mostných objektov sa situácia ohľadne technického stavu mostných objektov na cestách II. triedy v KSK oproti situácii roku 2005 výrazne nezmenila. V zlom, veľmi zlom a havarijnom technickom stave bolo 14 mostov. V roku 2012 bolo na opravu a údržbu mostov na cestách II. triedy samosprávnym krajom vyčlenených 24 tis. eur.

obr. č.38 Stav mostných objektov v KSK na cestách III. triedy [počet]



Porovnanie technického stavu mostov v rokoch 2005 a 2013 na cestách III. triedy poukazuje na menšie zmeny v počtoch mostov v dobrom a zlom stave. V týchto kategóriách sa zaznamenal pokles oproti hodnotám z roku 2005. Množstvá v ostatných kategóriách sa výrazne nemenia. Z celkového hľadiska je situácia v sledovaných rokoch okolo stavu mostov približne rovnaká. Pri celkovom pohľade je 22 mostov v zlom a horšom stave a až 153 mostov v uspokojivom stave, čo indikuje potrebu finančných prostriedkov na ich údržbu a opravu. Na údržbu a opravu mostov na cestách III. triedy bolo v KSK za rok 2012 vyčlenených 70 tis. eur.

Sledovaním vývoja stavu mostných objektov nám vychádza, že ich stav sa zhoršuje či už na cestách II. alebo III. triedy. Aj napriek vyčlenenému objemu finančných prostriedkov na údržbu a opravu nie je možné udržiavať mosty na dlhšie obdobie v dostatočnom technickom prevádzkyschopnom stave.

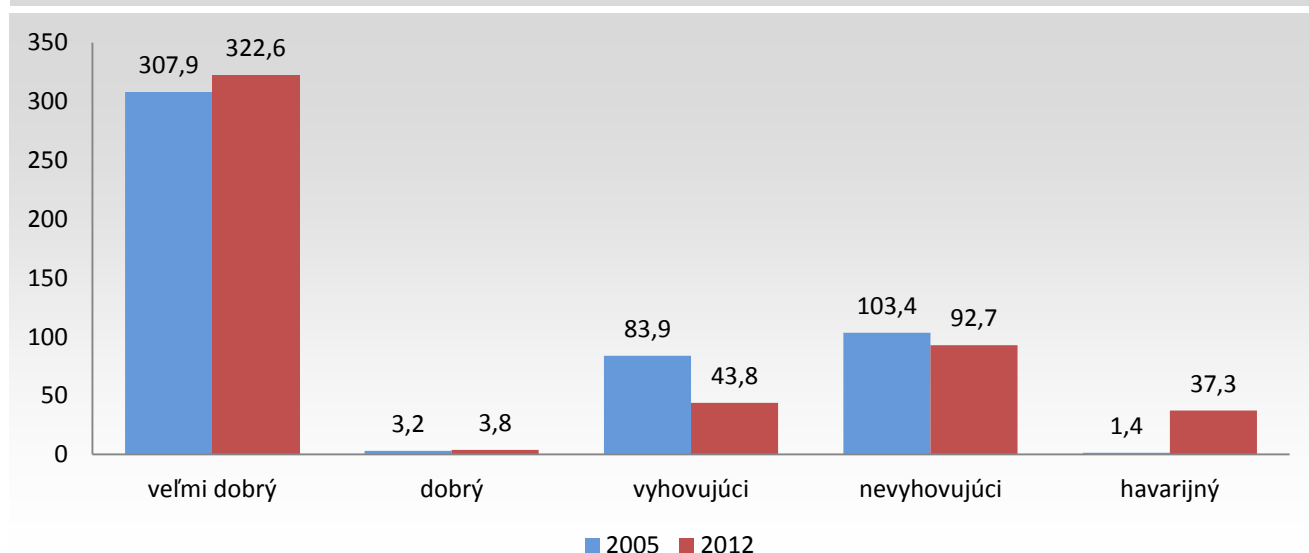
Z pohľadu KSK sa javí ako dôležité zlepšovanie stavebného stavu mostov, zvyšovanie zaťažiteľnosti existujúcich mostov a zvyšovanie prietoku mostov nad vodnými tokmi na cestách regionálneho významu kraja. Prietok najmä u starších mostov, na ktorý boli projektované, nevyhovuje súčasným požiadavkám. Povodňová aktivita je najzávažnejším faktorom, ktorý dlhodobo narušuje technický stav množstva mostov na cestách regionálneho významu. Na pilieroch sa často zachytávajú naplaveniny a často dochádza k poškodeniu alebo vybočeniu pilierov a následnej strate stability mosta.

4.3.4 Nitriansky samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

Päť stredísk v NSK spravovalo koncom roka 2013 celkom 498,330 km ciest II. triedy a 1537,098 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja až 25,90 % v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazujú nepriaznivý stav 31 % ciest.

obr. č.39 Stav ciest II. triedy v NSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



V NSK nastali oproti roku 2005 najvýraznejšie zmeny pri cestách v havarijnom stave. Dĺžka ciest II. triedy v havarijnom stave vzrástla na 37,3 km z pôvodných 1,4. Vzrástla však i dĺžka ciest v dobrom technickom a prevádzkyschopnom stave. Na úkor ciest v havarijnom stave je možné tvrdiť, že sa celková situácia v NSK zhoršila. Na údržbu a opravu komunikácií v správe VUC Nitra bolo v roku 2012 vyčlenených 11,079 mil. eur. V zlom technickom stave sú cesty vstupujúce do hlavného centra kraja (mesto Nitra), ktoré poskytuje pre obyvateľov najviac pracovných príležitostí a cesty, ktoré motoristi využívajú ako prepojenia a skrátene medzi cestami vyššieho dopravného významu.

V nasledujúcej tabuľke sú vybrané dopravné významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

tab. č.41 Vybrané úseky ciest II. triedy v NSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

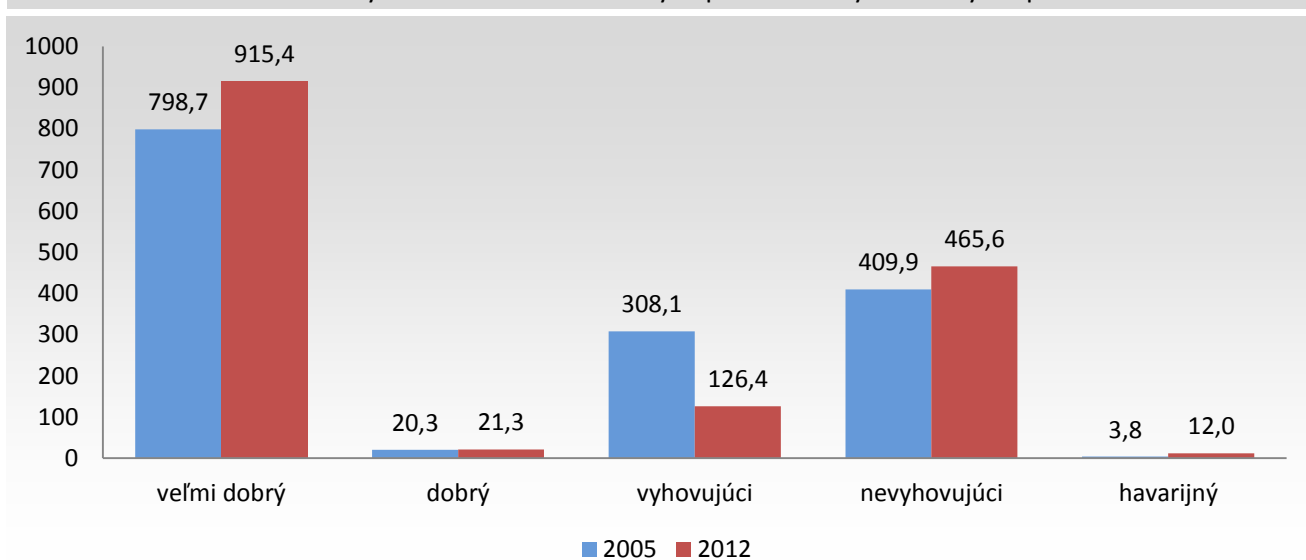
Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/562	14,759	35,6
II/593	27,503	50,4
II/509	27,326	48,5
II/514	17,091	48,8
II/511	28,012	36,0
II/499	26,862	18,0
II/573	57,784	56,0
II/580	38,522	35,3

Cesty napájajúce okresné mestá s infraštruktúrou vyššieho dopravného významu napr. II/499 a II/513 sú v niektorých úsekoch vystavované nadmernému dopravnému zaťaženiu a v najbližšej dobe je možné očakávať zhoršenie ich technického stavu.

Najväčší problém ciest II. a III. triedy v NSK, je že v čase ich budovania neboli projektované na súčasnú záťaž a intenzitu. Z toho dôvodu vo väčšine prípadov oprava ciest II. III. triedy bez výmeny a zlepšenia stavu podložja nemá požadovaný účinok a za krátky čas dôjde opäť k ich degradácii. Rovnako ako intenzita dopravy aj klimatické podmienky majú značný vplyv na stav ciest a na ich opotrebenie a degradáciu. Rozpočet určený na opravu a údržbu komunikácií II. a III. triedy je nedostatočný na dlhodobé zlepšenie ich technického a prevádzkyschopného stavu.

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v NSK nachádza celkovo 477,595 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

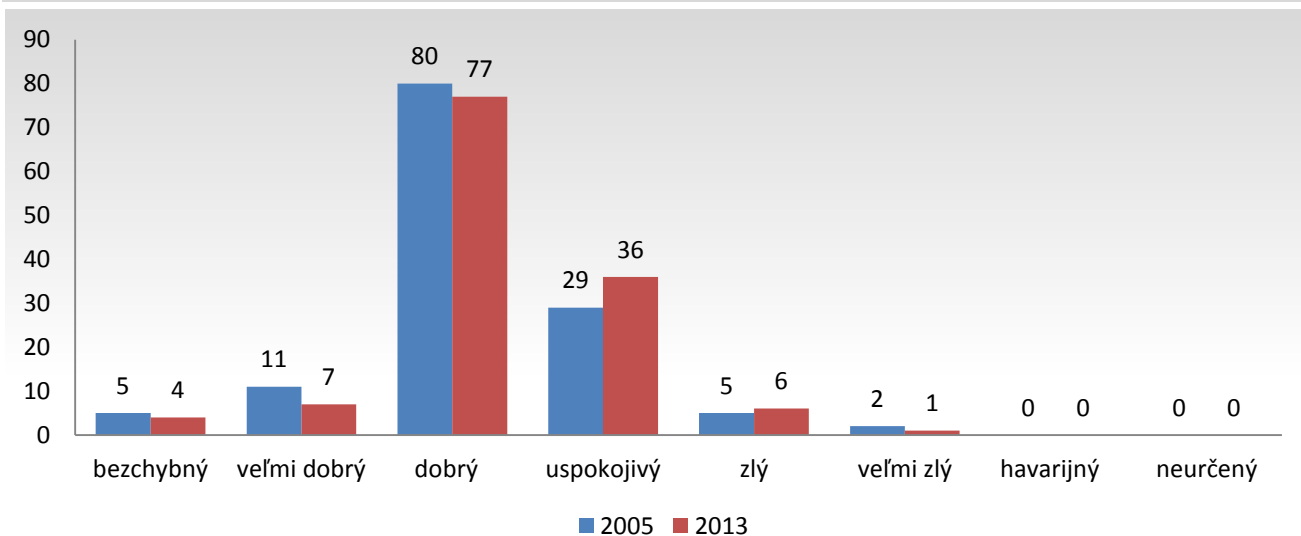
obr. č.40 Stav ciest III. triedy v NSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

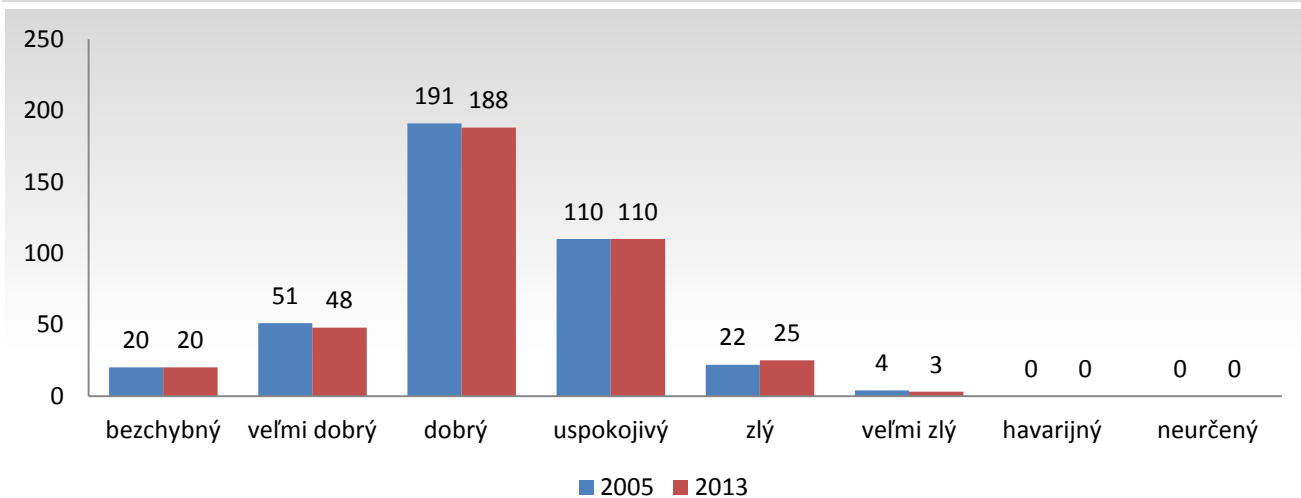
NSK má vo svojej správe 131 mostných objektov na cestách II. triedy a 394 mostných objektov na cestách III. triedy.

obr. č.41 Stav mostných objektov v NSK na cestách II. triedy [počet]



Podľa údajov o stave mostných objektov na cestách II. triedy sa za sledované obdobie zmenil nepriaznivo stav mostov v dobrom stave. Na úkor toho vzrástol počet mostov v uspokojivom stave a počet mostov v zlom stave, čo nám indikuje nutnosť opráv. Zmeny v sledovanom období je možné zhrnúť do záveru, že stav mostov na cestách II. triedy sa zhoršil. V zlom, veľmi zlom alebo havarijnom stave bolo 7 mostov.

obr. č.42 Stav mostných objektov v NSK na cestách III. triedy [počet]



NSK disponuje hustou sieťou ciest III. triedy, a tým aj počtom mostných objektov na spomínaných komunikáciách. Z grafu vývoja za sledované obdobie je zrejmé, že stav mostných objektov sa výraznejšie nezmenil. V zlom, veľmi zlom alebo havarijnom stave bolo 28 mostov.

Celkový vývoj stavu mostných objektov na cestách II. aj III. triedy je nepriaznivý. Veľa mostov v kraji je v zlom stave. Oprávam a modernizácii mostov bola v minulosti venovaná pomerne malá pozornosť, čo sa odzrkadlilo na ich stavebnom stave ako aj ďalších dôležitých parametroch, ako napr. zaťažiteľnosť alebo prietok nad vodnou hladinou. Kraj má snahu vyčleniť viac finančných prostriedkov z rozpočtu, ktoré sú určené na údržbu a opravu mostov, ale i napriek tejto snahe je objem finančných prostriedkov vynaložených krajom na údržbu a opravu nedostatočný, aby sa mosty udržali v dostatočnom technickom a prevádzkyschopnom stave.

Medzi mosty v najhoršom technickom stave patria Most ev. č. 524-007 Bohunice, Most ev. č. 510024-009 Pukanec, Most ev. č. 513020-002 Malé Ripňany, Most ev. č. 573-008 Kolárovo – Kameničná, Most ev. č. 064019-002 Imeľ, Most ev. č. 051053-005 Starý Hrádok, Most ev. č. 064033-011 Jelenec, Most ev. č. 064033-021 Sľažany, Most ev. č. 513023-002 Šurianky, Most ev. č. 510018-001 Jur nad Hronom.

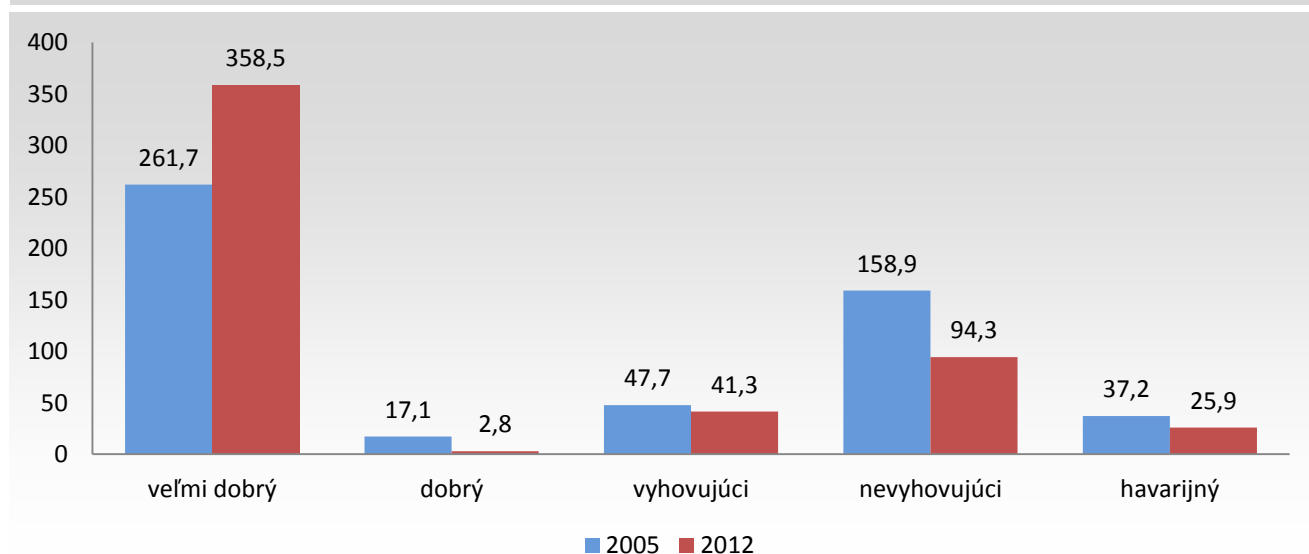
Mnohé mosty boli postavené v období po druhej svetovej vojne a niektoré sa blížia k hranici životnosti. S tým súvisí aj nedostatočná zaťažiteľnosť, kapacita a parametre mostov pre dnešné dopravné zaťaženie. Samostatným problémom je prietok storočnej vody Q100 u mostov nad vodnými tokmi. Najmä u starších mostov prietok na ktorý boli projektované nevyhovuje súčasným požiadavkám. Najčastejšími poruchami mostov na vytypovaných cestách sú rozpad betónu opôr a pilierov, priehyb nosníkov, podomletie základov opôr, rozpad betónu nosnej konštrukcie a poruchy vozovky ako sú vypieranie, nadmerná hrúbka, vlnenie a priečne poklesnutie.

4.3.5 Prešovský samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

PSK mal so svojimi 7 strediskami údržby koncom roka 2013 v správe 521,017 km ciest II. triedy a 1915,721 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja až 23 % v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazujú nepriaznivý stav 33,30 % ciest.

obr. č.43 Stav ciest II. triedy v PSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Graf stavu ciest znázorňuje nárast dĺžky ciest vo veľmi dobrom stave oproti situácii v roku 2005. Výrazne klesla dĺžka ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave. Z uvedeného vyplýva že v PSK sa za sledované obdobie situácia ohľadom technického stavu ciest II. triedy zlepšila. Na údržbu a opravu komunikácii v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 19,820 mil. eur. V zlom technickom stave sú hlavne cesty v Tatranskej oblasti (významné z hľadiska turizmu), v regiónoch na východe kraja, kde absentujú cesty vyššieho dopravného významu a cesty pri hraniciach s Poľskou republikou.

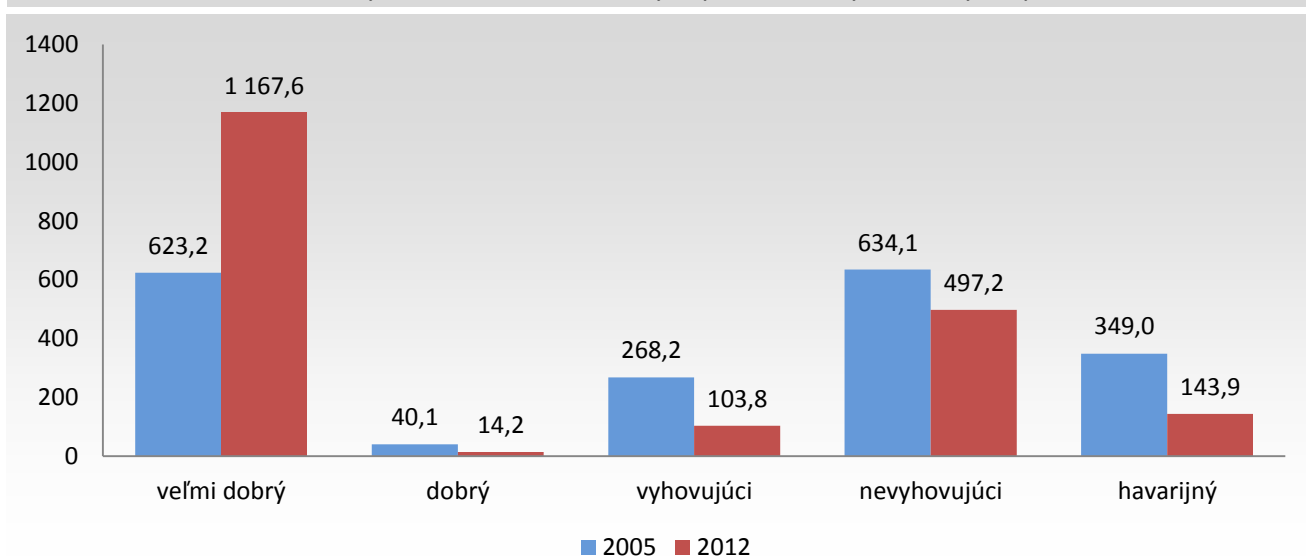
V nasledujúcej tabuľke sú z vybrané dopravné významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

tab. č.42 Vybrané úseky ciest II. triedy v PSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/536	17,961	56,59
II/542	29,686	42,01
II/547	4,77	64,82
II/567	44,274	37,09
II/534	10,44	31,67
II/545	42,983	28,39

V PSK sa v roku 2013 nachádzalo celkovo 641,625 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

obr. č.44 Stav ciest III. triedy v PSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

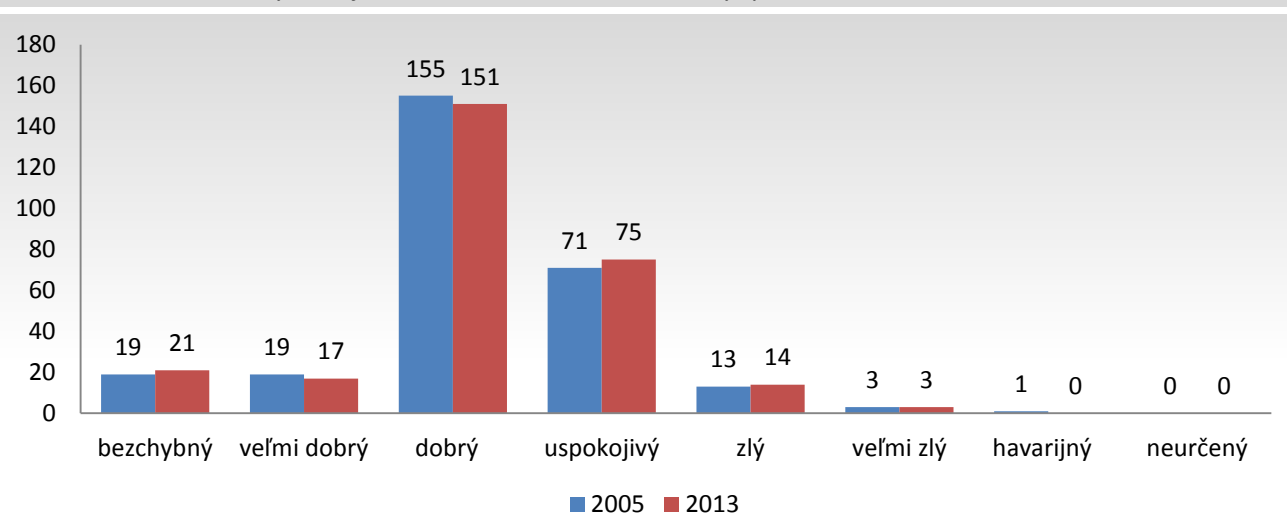


Cesty v PSK sú systematicky preťažované najmä nákladnou dopravou, čo spôsobuje poškodenie a zhoršovanie technického stavu komunikácií a objektov na nich. Medzi najviac preťažované patria cesty II/558 a II/559 v okrese Humenné. Nemalý vplyv na stav cestnej siete majú i záplavy, kedy rozvodnené rieky podmývajú a zaplavujú cesty, prípadne narušujú statiku mostných objektov.

Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

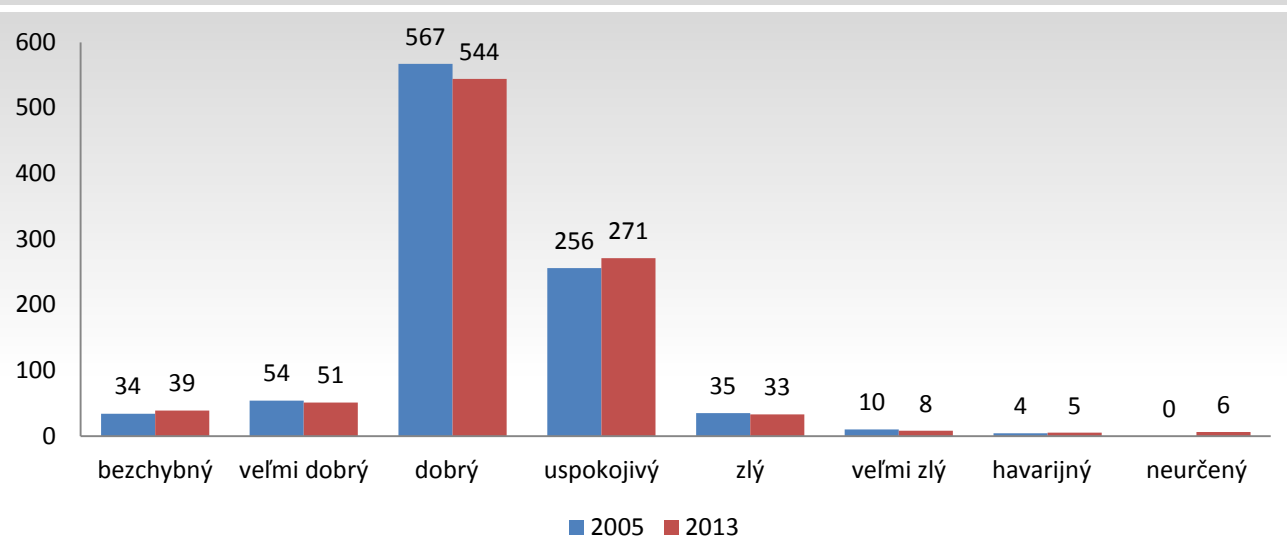
PSK malo koncom roka 2013 vo svojej správe 281 mostných objektov na cestách II. triedy a 957 mostných objektov na cestách III. triedy. V kraji sa nachádza pomerne hustá sieť ciest II. a III. triedy čo sa prejavuje aj v nákladoch na ich opravu a údržbu a teda aj opravu a údržbu mostov na týchto cestách.

obr. č.45 Stav mostných objektov v PSK na cestách II. triedy [počet]



Podľa údajov o stave mostných objektov na cestách II. triedy v rokoch 2005 a 2013 je možné sledovať nárast počtu mostov v uspokojivom, zlom ale aj bezchybnom stave. Naopak, je zaznamenaný pokles v počte mostov vo veľmi dobrom, dobrom a havarijnom stave. Veľmi zlý stav zaznamenal stagnáciu. Z celkového pohľadu sa až 17 mostov nachádza v zlom a horšom stave a až 75 mostov má uspokojivý stav, čo indikuje súčasnú, ale aj budúcu potrebu opravy a údržby mostov. Na údržbu a opravu mostných objektov v rámci siete ciest II. triedy vyčlenil v roku 2012 PSK 96 tis. eur.

obr. č.46 Stav mostných objektov v PSK na cestách III. triedy [počet]



PSK má najviac mostov na cestách III. triedy zo všetkých ostatných krajov, takže potrebuje značné finančné prostriedky na ich údržbu. Podľa údajov o stave mostných objektov na cestách III. triedy v rokoch 2005 a 2013 je možné sledovať nárast počtu mostov v uspokojivom a bezchybnom stave a zároveň pokles počtu mostov vo veľmi dobrom a dobrom stave. Havarijný, zlý a veľmi zlý stav zaznamenal relatívnu stagnáciu a celkový počet mostných objektov v týchto kategóriách predstavuje 46 mostov. Počet 271 mostov v uspokojivom stave indikuje nutnú potrebu opráv a rekonštrukcie mostov v kraji. Na údržbu a opravu mostných objektov v rámci siete ciest III. triedy vyčlenil v roku 2012 PSK 330 tis. eur.

Medzi mosty v najhoršom stavebno-technickom stave patria: Odplavené mosty ev. č. 543036-004 Sulín a ev. č. 018195-002 Svinia, most v havarijnom stave (7) ev.č. 541006-007 Veľká Lesná, mosty vo veľmi zlom (6) stavebno-technickom stave: ev. č. 541014-001 Kremná, ev. č. 542001-006 Jezersko, ev. č. 541008-002 Podolinec, ev. č. 543009-006 Hermanovce, ev. č. 542-005 Vojňany.

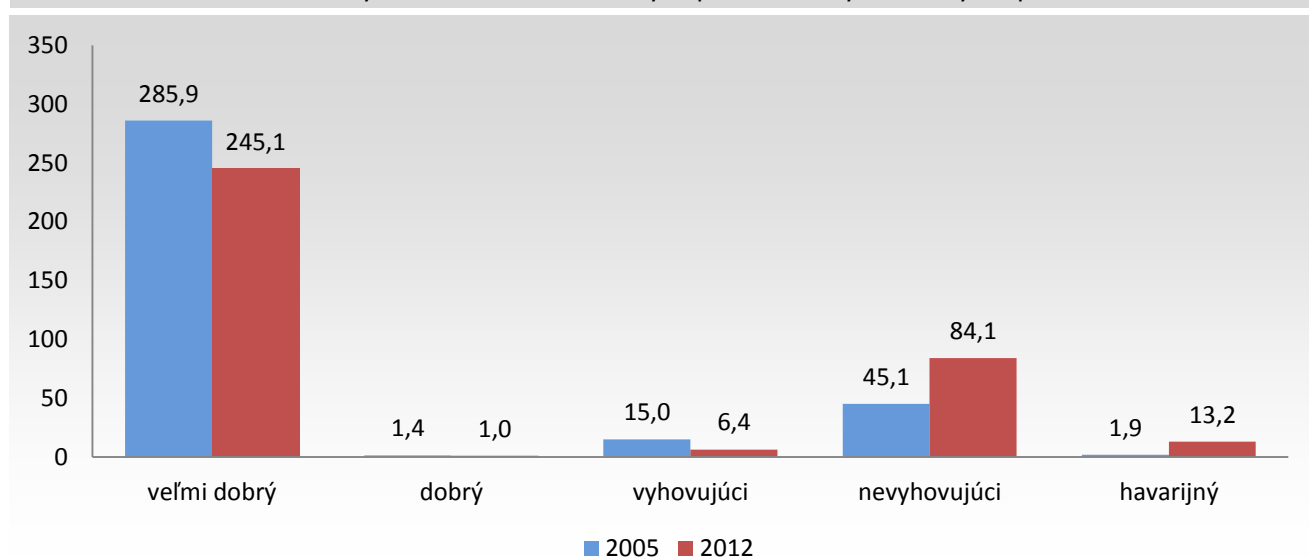
Vzhľadom na tento nepriaznivý vývoj stavu mostných objektov kraj vyvíja snahu a investuje finančné prostriedky do údržby a opravy mostov na cestách II. aj III. triedy. Podľa aktuálneho stavu mostov je tento objem finančných prostriedkov nedostatočný, aby sa mosty udržali v požadovanom technicko-prevádzkovom stave.

4.3.6 Trenčiansky samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

Strediská údržby v TSK spravovali koncom roka 2013 celkovo 347,711 km ciest II. triedy a 1135,145 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja 27,8% v nepriaznivom stave (nevyhovujúci a havarijný stav). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazuje nepriaznivý stav dokonca až 21,6% ciest.

obr. č.47 Stav ciest II. triedy v TSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Vývoj stavu ciest poukazuje na pokles dĺžky ciest vo veľmi dobrom, dobrom i vyhovujúcom stave, čo sa odrzkadlilo na náraste dĺžky ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave. Najvýraznejšia zmena je viditeľná v dĺžke ciest v havarijnom technickom stave. Celková situácia dotýkajúca sa stavu ciest II. triedy sa v Trenčianskom kraji značne zhoršila. Na údržbu a opravu komunikácií v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 10,496 mil. eur. V zlom technickom stave sú najmä cesty II. triedy plniace funkciu spojnice medzi cestami vyššieho dopravného významu a vstupy do okolitých krajov, ktoré vodiči motorových a ťažkých motorových vozidiel nemálo využívajú na skrátenie prepravného času a obchádzky spoplatnených ciest nadregionálneho významu. Týmto došlo k značnému poškodeniu ciest, ktoré boli vybudované pred niekoľkými desiatkami rokov a neboli na takúto záťaž konštrukčne riešené. TSK disponuje menšou hustotou ciest na 1000 obyvateľov, čo môže v dôsledku nárastu motorizácie prispievať k zhoršovaniu stavu ciest nižšieho dopravného významu.

V nasledujúcej tabuľke sú vybrané dopravne významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

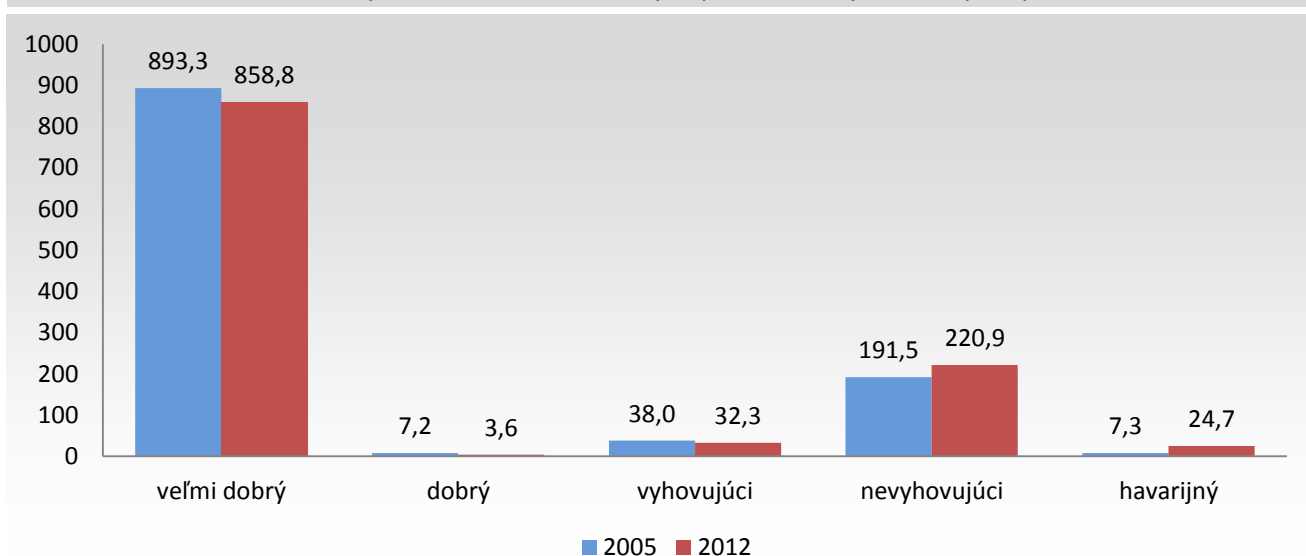


tab. č.43 Vybrané úseky ciest II. triedy v TSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/511	13,714	43,8
II/579	7,174	55,8
II/592	5,346	35,6
II/593	13,419	43,2
II/519	6,679	100
II/512	8,665	41,1
II/574	32,497	43,8

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v TSK nachádza celkovo 246,313 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

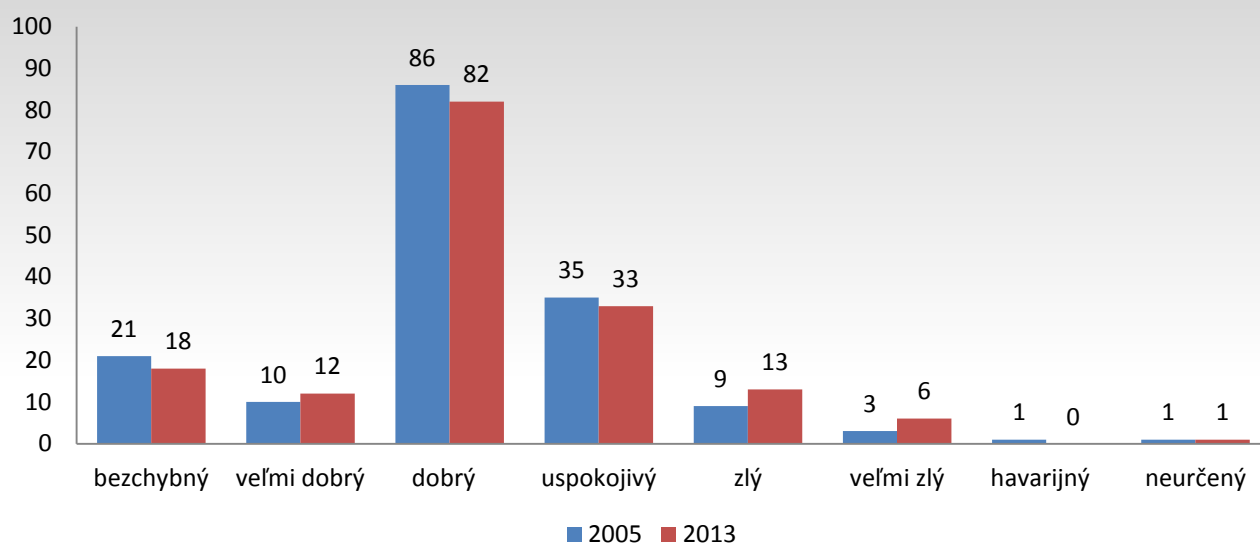
obr. č.48 Stav ciest III. triedy v TSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

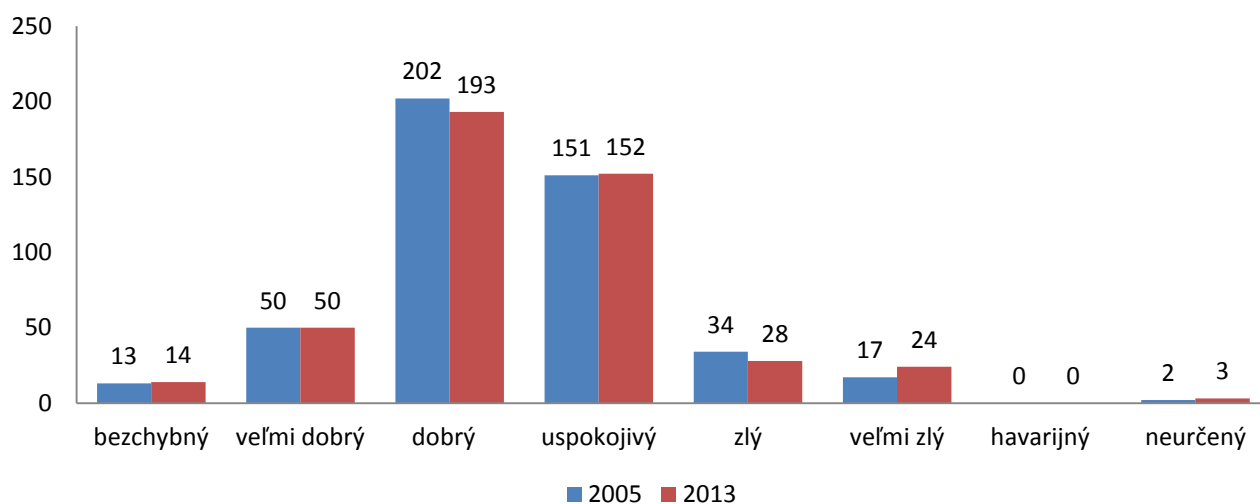
TSK má vo svojej správe spoločne s cestnými komunikáciami regionálneho významu i 165 mostných objektov na cestách II. triedy a 464 mostných objektov na cestách III. triedy.

obr. č.49 Stav mostných objektov v TSK na cestách II. triedy [počet]



Rovnako ako v prípade iných samosprávnych krajov, aj v TSK sa nachádzajú niektoré pre kraj významné komunikácie II. triedy, ktorých využitie je výrazne nadpriemerné. Nadmernému dopravnému využitiu sú rovnako vystavované i mostné objekty na týchto cestách, ktorých konštrukčné riešenie nezodpovedá terajšej intenzite nákladných vozidiel a záťaži. Narastá počet mostov s nízkou zaťažiteľnosťou, čo môže postupne viesť k obmedzeniu dopravy. Z porovnania rokov 2005 a 2013 je zrejmé, že opravou a údržbou sa nedokáže zlepšovať stav mostných objektov. Na túto činnosť vynaložil správca komunikácií v roku 2012 celkovo 39 tis. eur. V zlom a veľmi zlom stavebno-technickom stave je celkovo 19 mostov.

obr. č.50 Stav mostných objektov v TSK na cestách III. triedy [počet]



V TSK sa nachádza vysoký počet mostov na cestách III. triedy, takže sú potrebné veľké finančné prostriedky na ich údržbu a opravy. V roku 2012 sa na opravu a údržbu mostov na cestách III. triedy vynaložilo 109 tis. eur. Aj napriek tejto snahe je veľké množstvo mostov v nepriaznivom (zlom a veľmi zlom) technickom stave - celkovo 52.

Medzi mosty s najhorším stavebno-technickým stavom patria: Most ev. č. 507-088 Udiča, Most ev. č. 507-092 Podvažie, Most ev. č. 517-001 Považská Bystrica, Most ev. č. 58121-004 Poriadie, Most ev. č. 58121-006

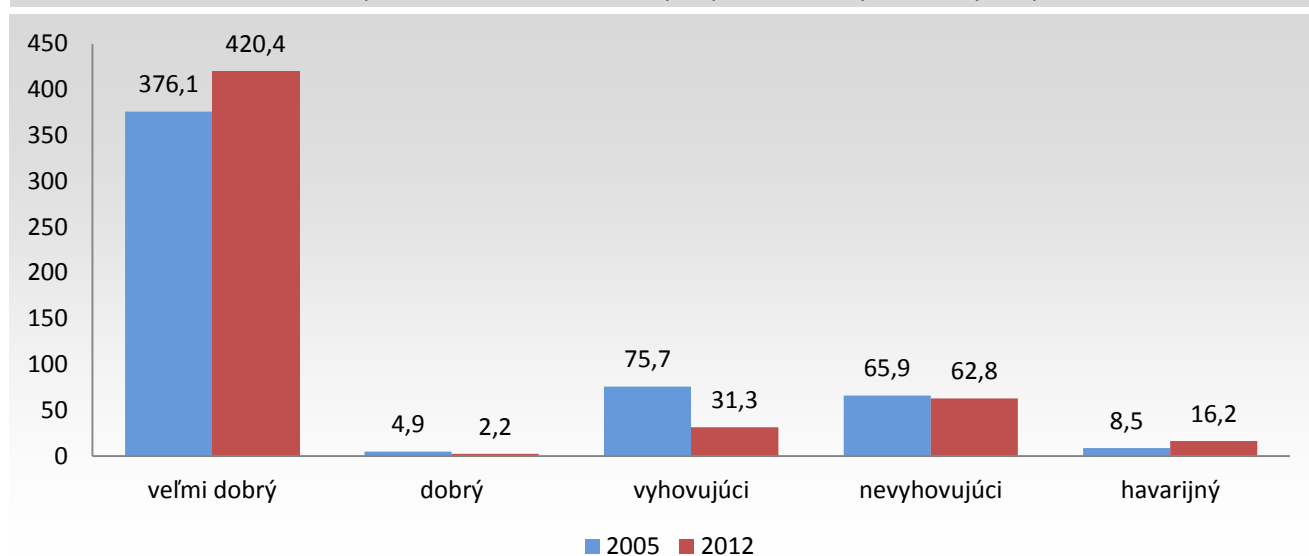
Paprad', Most ev. č. 58121-009 Stará Turá, Most ev. č. 58121-010 tará Turá, Most č. 050264-001 Drietoma-Brusné, Mosty ev. č. 49924-001/002 Podkylava.

4.3.7 Trnavský samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

TTSK má vo svojej správe celkovo 526,363 km ciest II. triedy a 1059,921 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja 14,8% v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazujú nepriaznivý stav dokonca až 16,5% ciest.

obr. č.51 Stav ciest II. triedy v TTSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



Z priebehu grafu je viditeľný mierny nárast dĺžky ciest vo veľmi dobrom technickom stave. Dvojnásobne však vzrástla dĺžka ciest v havarijnom stave. Táto dĺžka však v pomere k celkovej dĺžke ciest II. triedy v kraji predstavuje len minimálnu časť. Z celkového pohľadu sa situácia stavu ciest II. triedy v TTSK oproti roku 2005 výrazne nezmenila. Na údržbu a opravu komunikácií v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 5,913 mil. eur. V zlom technickom stave sú najmä cesty plniace funkciu vstupov a prepojenia medzi kraji, ktoré privádzajú motoristov na komunikácie vyššieho dopravného významu.

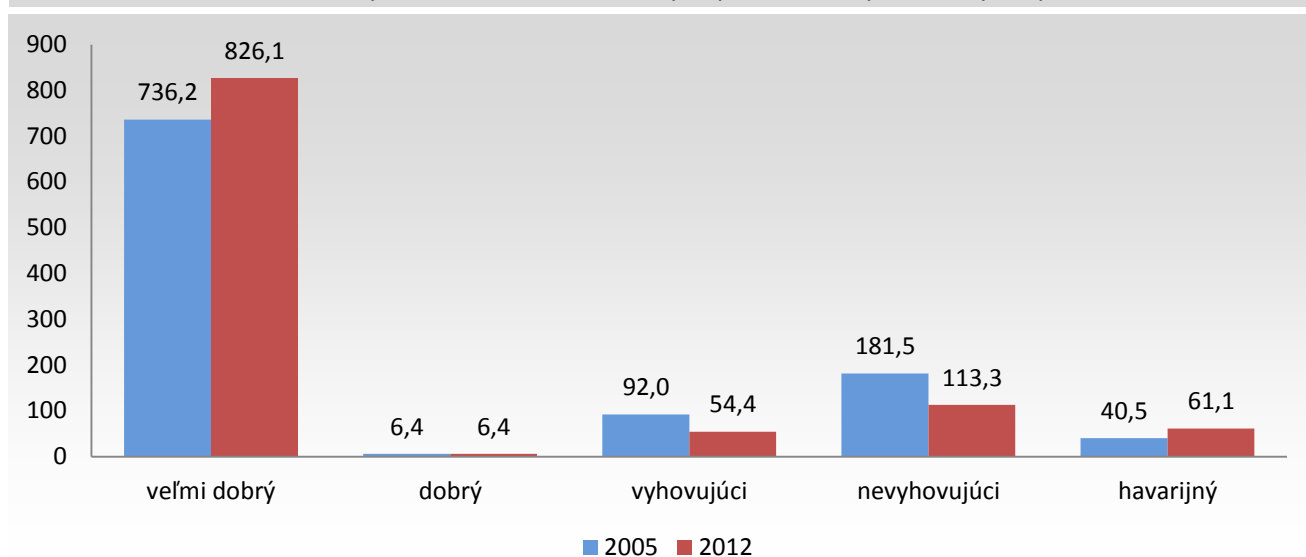
V nasledujúcej tabuľke sú vybrané dopravné významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

tab. č.44 Vybrané úseky ciest II. triedy v TTSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/573	9,386	49,5
II/581	10,321	39,8

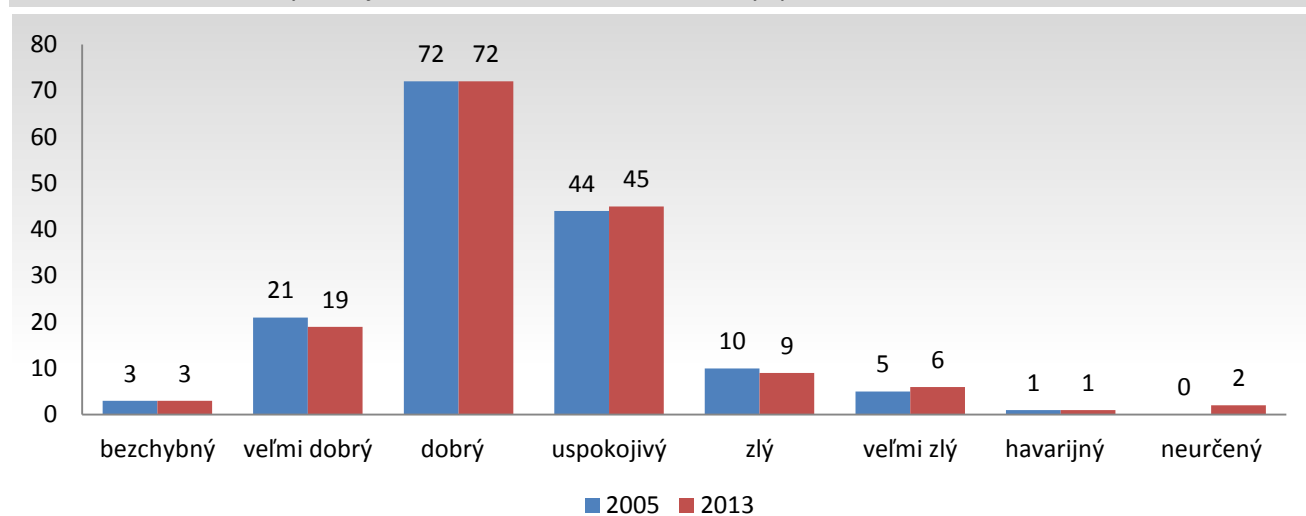
Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v TTSK nachádza celkovo 175,116 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

obr. č.52 Stav ciest III. triedy v TTSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

*Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy*

TTSK mal koncom roka 2013 vo svojej správe 157 mostných objektov na cestách II. triedy a 229 mostných objektov na cestách III. triedy. Najviac zaťažené úseky ciest II. a III. triedy sú vstupy do okresných miest kraja.

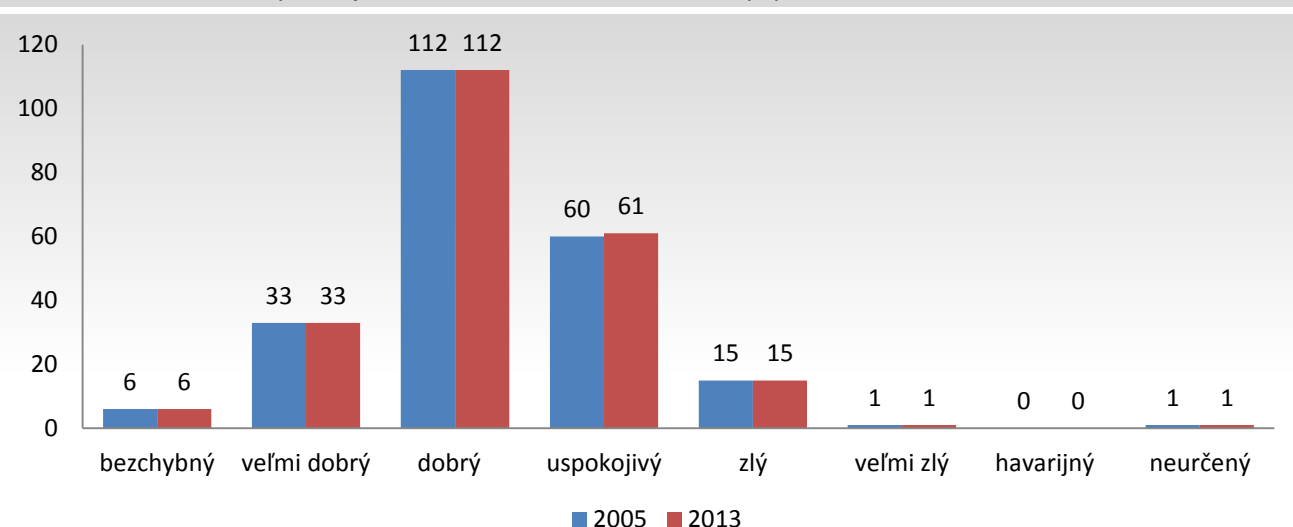
obr. č.53 Stav mostných objektov v TTSK na cestách II. triedy [počet]



Z grafu je zrejmé, že stav mostných objektov na cestách II. triedy sa oproti roku 2005 výrazne nemenil a rovnako celkové zhodnotenie stavu hovorí o zachovaní stavu z roku 2005. V zlom a veľmi zlom a havarijnom stavebno-technickom stave je celkovo 16 mostov. Na údržbu a opravu mostov vynaložili správcovia ciest v TTSK 46 tis. eur.

Stav mostných objektov na cestách III. triedy v roku 2013 je takmer identický so stavom v roku 2005, takže až 15 mostov je v zlom technickom stave a je potrebné riešiť ich technický stav a až 61 mostov je v uspokojivom stave, takže je možné očakávať nárast počtu mostov v zlom technickom stave.

obr. č.54 Stav mostných objektov v TTSK na cestách III. triedy [počet]



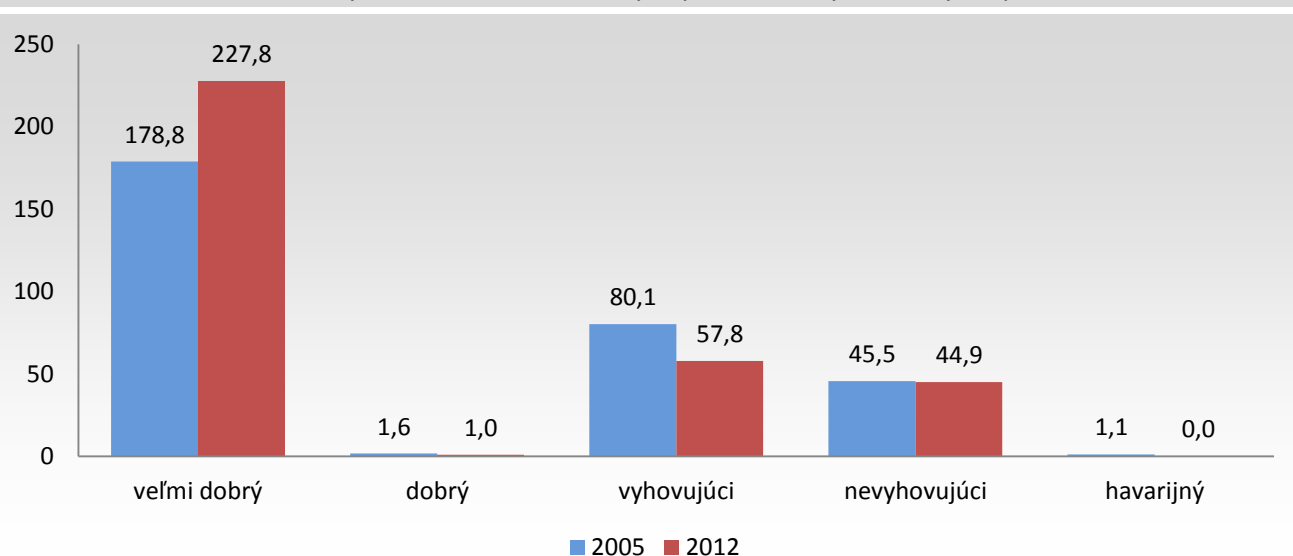
Je zrejmé, že údržbou a opravou sa nedocieli zlepšenie celkového stavu a bude nutná komplexná rekonštrukcia a modernizácia. Medzi mosty s najhorším stavebno-technickým stavom je možné zaradiť: Most ev. č. 425-031 Kúty – Brodské, Most ev. č. 590-011 Petrova Ves, Most ev. č. 499-044 Piešťany, Most ev. č. 573-001 Šoporňa, Most ev. č. 504-022 Trebatice, Most ev. č. 504-018 Dubovany, Most ev.č. 504-021 Borovce.

4.3.8 Žilinský samosprávny kraj

Stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy

V ŽSK sa o komunikácie regionálneho významu stará 5 stredísk údržby, ktoré mali koncom roka 2013 vo svojej správe 324,921 km ciest II. triedy a 1114,781 km ciest III. triedy. Na základe vyhodnotenia hlavných prehliadok vykonaných v roku 2012 je z celkovej dĺžky ciest II. triedy v správe kraja 13,50 % v nepriaznivom stave (nevyhovujúci + havarijný). Pri cestách III. triedy z celkovej dĺžky v správe kraja vykazuje nepriaznivý stav 20,70 % ciest.

obr. č.55 Stav ciest II. triedy v ŽSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom



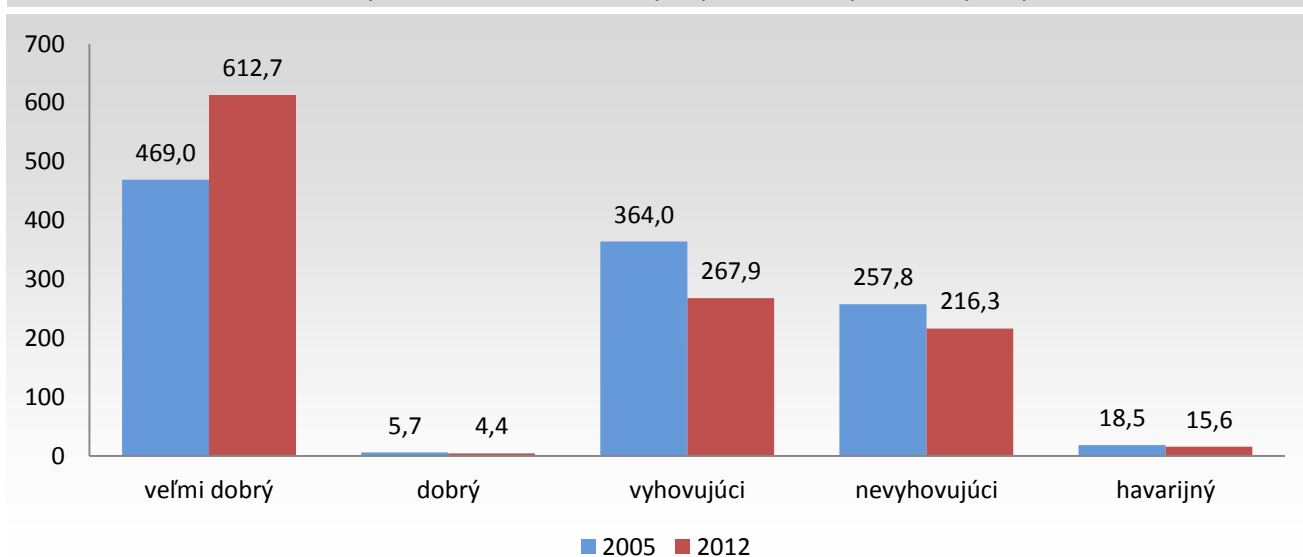
Graf poukazuje na zrejmy nárast dĺžky ciest vo veľmi dobrom technickom stave. Poklesla však i dĺžka ciest vo vyhovujúcom stave, no na druhú stranu, dĺžka ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave zostala nezmenená. Z celkového pohľadu sa situácia ohľadom technického a prevádzkyschopného stavu ciest II. triedy v ŽSK oproti roku 2005 zlepšila. Na údržbu a opravu komunikácií a mostných objektov v správe kraja bolo v roku 2012 vyčlenených 2,108 mil. eur. V zlom technickom stave sú najmä cesty, ktoré motoristi využívajú ako obchádzky problematických úsekov, kde často dochádza ku kongesciám v dôsledku zahľtenia v čase špičky a prácam na komunikácii. Poškodenie vykazujú i cesty plniace pre vodičov nielen osobných vozidiel funkciu skratiek. V nasledujúcej tabuľke sú vybrané dopravne významné cesty II. triedy v kraji, na ktorých je viac ako 33% dĺžky komunikácie v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

tab. č.45 Vybrané úseky ciest II. triedy v ŽSK s viac ako 1/3 dĺžky v nevyhovujúcom a havarijnom stave

Číslo cesty	Dĺžka cesty (km)	V nevyhovujúcom/havarijnom stave (%)
II/541	14,35	33,1
II/519	23,395	60,7
II/507	8,847	55,4

Okrem nevyhovujúcich ciest II. triedy sa v ŽSK nachádza celkovo 231,222 km ciest III. triedy v nevyhovujúcom a havarijnom stave.

obr. č.56 Stav ciest III. triedy v ŽSK na základe hlavných prehliadok vykonávaných správcom

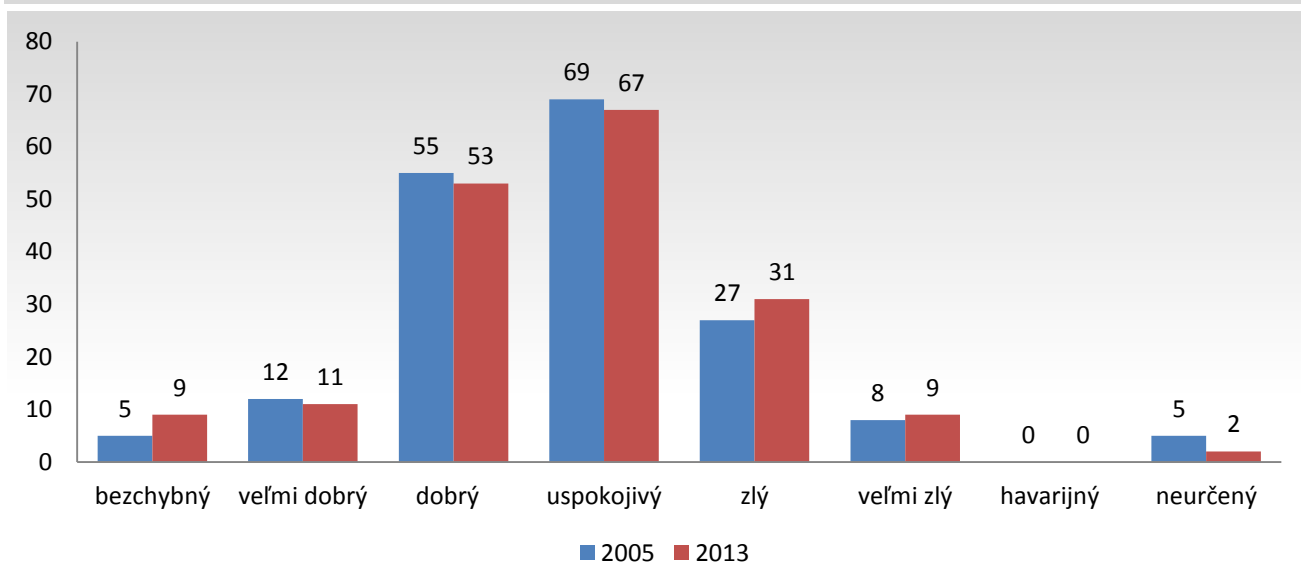


Najväčším problémom ciest II. a III. triedy v ŽSK je, že v čase keď boli postavené, neboli projektované na takú záťaž a intenzitu, aká je na nich zaznamenávaná v súčasnosti. Z toho dôvodu vo väčšine prípadov oprava ciest II. a III. triedy bez výmeny a zlepšenia stavu podložja nemá požadovaný účinok a za krátky čas dôjde opäť k ich degradácii. Rovnako ako intenzita dopravy aj klimatické podmienky majú značný vplyv na stav ciest a mostov a na ich opotrebenie a degradáciu. Rozpočet určený na opravu a údržbu komunikácií II. a III. triedy je nedostačujúci na dlhodobé zlepšovanie ich technického a prevádzkyschopného stavu.

Stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy

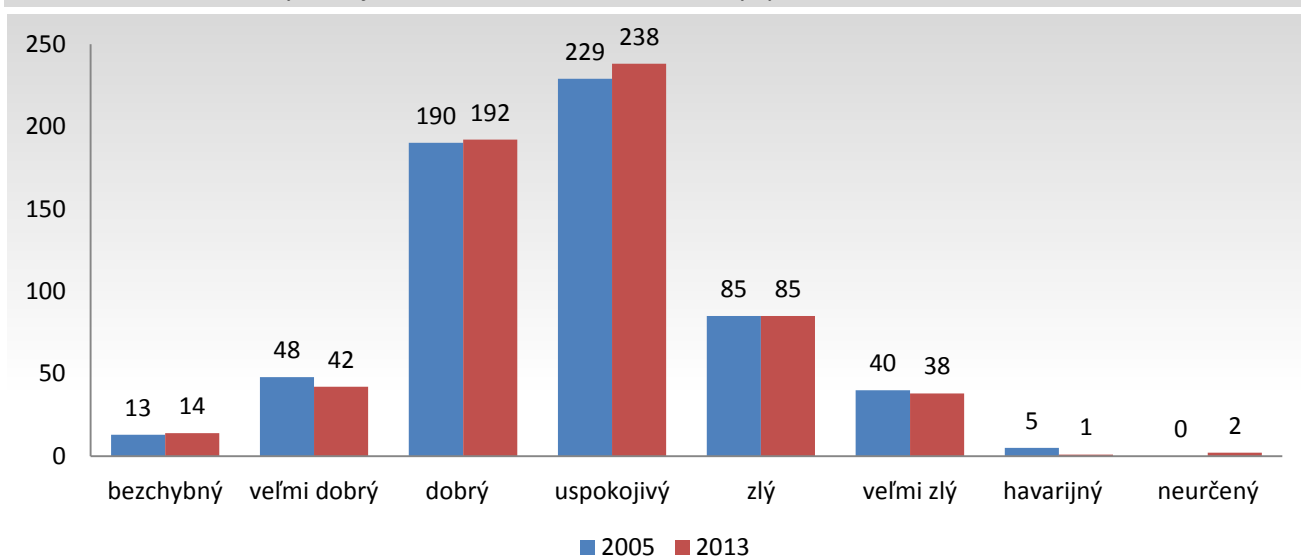
ŽSK má vo svojej správe 182 mostných objektov na cestách II. triedy a 612 mostných objektov na cestách III. triedy. Na cestách II. a III. triedy sa nachádza veľký počet mostných objektov hlavne z dôvodu horninového reliéfu územia ŽSK.

obr. č.57 Stav mostných objektov v ŽSK na cestách II. triedy [počet]



Podľa údajov o stave mostných objektov na cestách II. triedy v rokoch 2005 a 2013 je možné sledovať nárast zlého a veľmi zlého stavu mostných objektov, ale i nárast počtu mostov v bezchybnom stave. Z celkového hľadiska je vidno že stav mostných objektov sa časom zhoršuje. V zlom a veľmi zlom stavebno-technickom stave je 40 mostov na cestách II. triedy.

obr. č.58 Stav mostných objektov v ŽSK na cestách III. triedy [počet]



Pri pohľade na porovnanie je zrejmé, že stav mostov v havarijnom stave sa oproti roku 2005 mierne zlepšil. Značná časť mostov je na hranici medzi uspokojivým a zlým stavom a v dohľadnej dobe bude nutné riešiť ich opravu. V zlom, veľmi zlom a havarijnom stave je dohromady 124 mostov. Na údržbu a opravu mostov na cestách III. triedy bolo v roku 2012 vyčlenených v ŽSK 45 tis. eur. Na stav mostných objektov, na ich opotrebenie a degradáciu majú v ŽSK najväčší vplyv intenzita dopravy a klimatické podmienky.

Medzi mosty s najhorším stavebno-technickým stavom patria: Most ev. č. 507-101 Kotešová, Most ev. č. 507-107 Považský Chlmec, Most ev. č. 519-Ivančiná, Most ev. č. 519-013 Moškovec, Most ev. č. 520-001 Krásno nad Kysucou, Most ev. č. 520-002 Zborov nad Bystricou, Most ev. č. 520-011 Nová Bystrica, Most ev. č. 541-

002 Veľké Rovné, Most ev. č. 541-009 Turzovka, Most ev. č. 487-063 a 487-064 Raková, Most ev. č. 487-061 Staškov, Most ev. č. 537-001 Liptovský Hrádok a Mosty ev. č. 584-027a - 027d v Liptovskom Mikuláši.

ZÁVERY

- Podľa vyššie uvedenej štatistiky stavebno-technického stavu ciest II. triedy sa situácia v roku 2012 v porovnaní s rokom 2005 zhoršila v 4 krajoch, v 1 kraji sa nezmenila a v 3 krajoch sa dosiahlo určité zlepšenie. Spolu bolo v SR v roku 2012 v nevyhovujúcom a havarijnom stave 956,5 km ciest II. triedy. Stavebno-technický stav ciest III. triedy sa v sledovanom období v 3 krajoch zhoršil, v 3 krajoch nezmenil a v 2 krajoch sa zlepšil. Spolu bolo v SR v roku 2012 v nevyhovujúcom a v havarijnom stave 3 345,2 km ciest III. triedy. V prípade porovnania stavebno-technického stavu mostných objektov medzi rokmi 2013 a 2005 sa situácia na cestách II. triedy v 4 krajoch zhoršila a v 4 krajoch nedošlo k výraznejšej zmene. Spolu bolo v SR v roku 2013 v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave na cestách II. triedy 135 mostov. Na cestách III. triedy sa stavebno-technický stav mostov v tom istom čase v 2 krajoch zhoršil a v 6 krajoch nezmenil. V roku 2013 bolo na cestách III. triedy v SR v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave 357 mostov.

- Vzhľadom na vyššie uvedené údaje o stave ciest a mostov na cestách II. a III. triedy aj napriek pomerne vysokým nákladom (celkovo 76,592 mil. eur) vynakladaným ročne na pravidelnú údržbu a opravy ciest, nie je možné udržať celú sieť v krajoch vo vyhovujúcom technickom stave a v stave dostatočnej prevádzkovej spôsobilosti.

- Najväčšou príčinou nepriaznivého technicko-prevádzkového stavu ciest je samotný vek komunikácií, nadmerné dopravné zaťaženie a zastarané a technicky nevhodné vykonávanie cyklickej opravy a údržby, ktorá vo všetkých VÚC vyžaduje modernizáciu a obnovu strojového a vozidlového parku.

- Ďalšou príčinou je nevhodné podložie ciest II. a III. triedy, nakoľko v čase ich budovania v 60. rokoch neboli projektované a budované na takú intenzitu dopravy a zaťaženie, aké sú v súčasnosti.

- Naďalej dochádza k neustálemu nárastu najmä individuálneho motorizmu a stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy sa tejto skutočnosti neprispôbuje.

Cesty II. a III. triedy čelia zvýšenej dopravnej záťaži spôsobenej ťažkými vozidlami, ktorej príčinou je najmä chýbajúca infraštruktúra vyššieho dopravného významu v kraji.

- Hlavnou príčinou nepriaznivého stavobno-technického stavu mostných objektov je skutočnosť, že mnohé mosty boli postavené ešte v období krátko po druhej svetovej vojne, a teda sa blížia k hranici svojej životnosti.

- Príčinou zhoršovania stavebno-technického stavu mostov je vo väčšine prípadov nedostatočná zaťažiteľnosť a prietok nad hladinou vodného toku, a preto je nutná ich modernizácia a obnova. Mosty sú systematicky preťažované nákladnou dopravou a v záplavových územiach sú vystavované častým povodňami.

- Z pohľadu dopravného významu sa javí ako nutná najmä modernizácia na cestách II. triedy číslo:

- II/502, II/504, II/572, II/510 v správe BSK a hlavného mesta Bratislava,
- II/581, II/573, II/504, II/499 v správe TTSK,
- II/579, II/574, II/519, II/512, II/507 v správe TSK,
- II/514, II/509, II/511, II/524 v správe NSK,
- II/519, II/507, II/520, II/537, II/541 v správe ŽSK,
- II/591, II/529, II/526, II/594, II/585 v správe BBSK,
- II/534, II/539, II/567, II/545, II/542, II/545 v správe PSK,
- II/546, II/535, II/533, II/549, II/552 v správe KSK a mesta Košice.

4.4 Bezpečnosť

Dopravná nehodovosť na sieti cestnej dopravnej infraštruktúry predstavuje vážny celospoločenský problém. Efektívnosť jeho riešenia je založená na schopnosti koordinácie inštitucionálnych zložiek a všetkých zainteresovaných subjektov vrátane podpory širokej verejnosti. Gesciu nad bezpečnosťou na pozemných komunikáciách na Slovensku zastrešuje MDVRR, ktoré sa dlhodobo zaoberá riešením koncepčných otázok politiky bezpečnosti cestnej premávky.

V rámci týchto snáh bol v roku 2005 vládou prijatý spoločný strategický dokument definujúci ciele a úlohy subjektov zapojených do procesu zvyšovania cestnej bezpečnosti tzv. Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010.

Nadväzujúcim strategickým plánom v tejto oblasti je súčasne platný dokument novej národnej stratégie na dekádu do roku 2020, v ktorom sa väčšina opatrení, najmä dlhodobého charakteru, prelína s predchádzajúcim národným plánom. Vychádzajúc z pozitívnych skúseností EÚ s nastavením jednotného strategického zámeru predchádzajúceho obdobia je ústredným cieľom opätovne znížiť počet úmrtí na cestách o 50 % do roku 2020 s referenčným rokom 2010. Uvedený cieľ je v súlade s európskymi odporúčaniami a zaznamenáva podporu aj v európskych stratégiách – Biela kniha.

Predchádzajúce skúsenosti naznačujú, že formulovanie takýchto ambiciózných dlhodobých zámerov s dosahom na všetkých užívateľov cestnej siete, nevyhnutne vyžadujúci prijímanie systémových opatrení na úseku cestnej bezpečnosti, je všeobecne spojené s lepšou akceptáciou navrhovaných opatrení zo strany verejnosti.

Hlavným indikátorom stavu bezpečnosti cestnej siete je početnosť nehodových udalostí. V roku 2009 došlo prijatím nového zákona o premávke na pozemných komunikáciách (8/2009) k zmenám v evidencii dopravných nehôd zavedením termínu škodová udalosť. Znamená to, že udalosti v cestnej premávke, pri ktorých nedošlo k usmrteniu ani zraneniu osôb, nevznikla škoda na ceste ani verejnoprospešnom zariadení, ani neunikli nebezpečné veci a pri ktorých hmotná škoda neprevyšuje 3990 €, nie sú od roku 2009 zaznamenávané v štatistikách nehodovosti. Relevantné je preto porovnávať vývoj nehodovosti na cestnej sieti za posledné tri roky, t.j. 2010 – 2012.

Z pohľadu bezpečnosti ciest regionálneho významu v správe VÚC možno hovoriť o dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy. Napriek dlhodobo klesajúcemu trendu vývoja počtu nehodových udalostí na jednotlivých kategóriách ciest v celoslovenskom meradle je potrebné konštatovať, že historicky po prvýkrát nastala v posledných dvoch rokoch situácia, kedy súčet dopravných nehôd na cestách II. a III. triedy presiahol počet nehôd na cestách I. triedy.

Táto skutočnosť môže znamenať pozitívne účinky opatrení prijímaných zo strany správcu SSC na cestách I. triedy, alebo predstavovať dôsledok presunu dopravných intenzít a následne nehodovosti na cesty nižšieho významu. Rozhodujúcim faktorom je úroveň intervencie správcov ciest II. a III. triedy vo vzťahu k bezpečnosti z dôvodu prijímania nízkoinvazívnych technicko-prevádzkových opatrení vzhľadom na obmedzený objem vyčlenených finančných prostriedkov na tento účel.

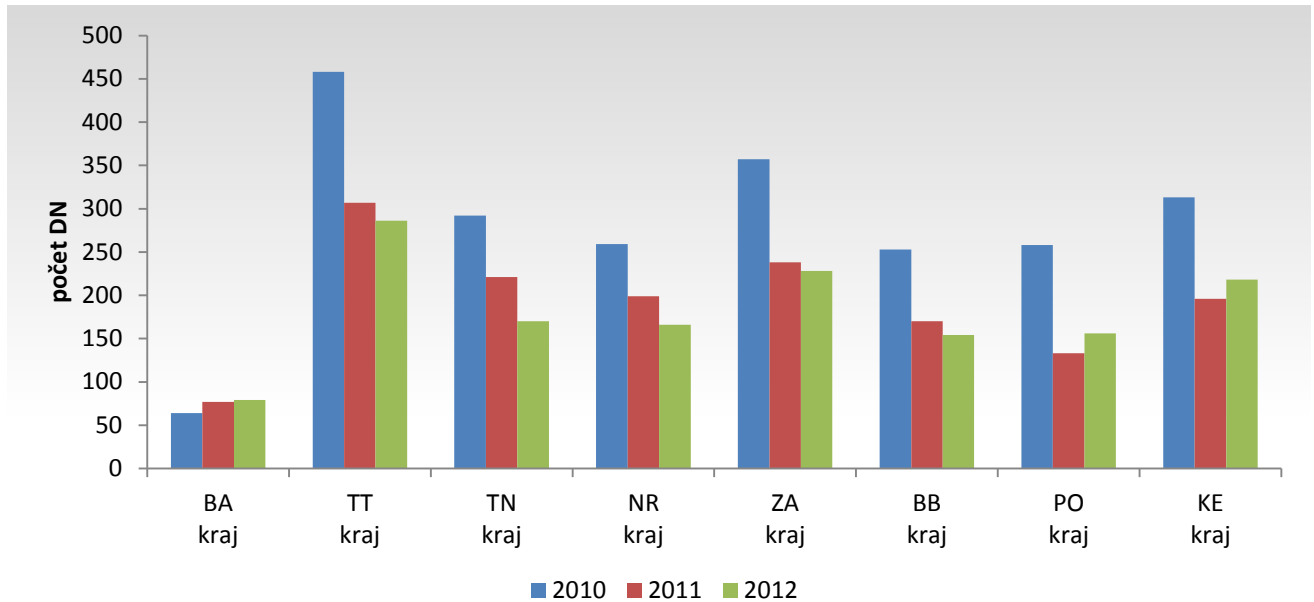
V záujme zvýšenia bezpečnostnej situácie na cestách II. a III. triedy je potrebné prehodnotiť technické parametre komunikácií s ohľadom na druh dopravnej prevádzky a štruktúru dopravných prostriedkov s dôrazom na podiel nákladných vozidiel.

Na cestách II. triedy možno vo všeobecnosti s výnimkou BSK, PSK a KSK konštatovať priaznivý vývoj počtu dopravných nehôd. Dlhodobo najvyšší podiel nehodovosti na cestách II. triedy spomedzi ostatných krajov dosahuje TTSK, čo vyplýva z postavenia týchto ciest v dopravnom systéme kraja. Uvedené komunikácie plnia

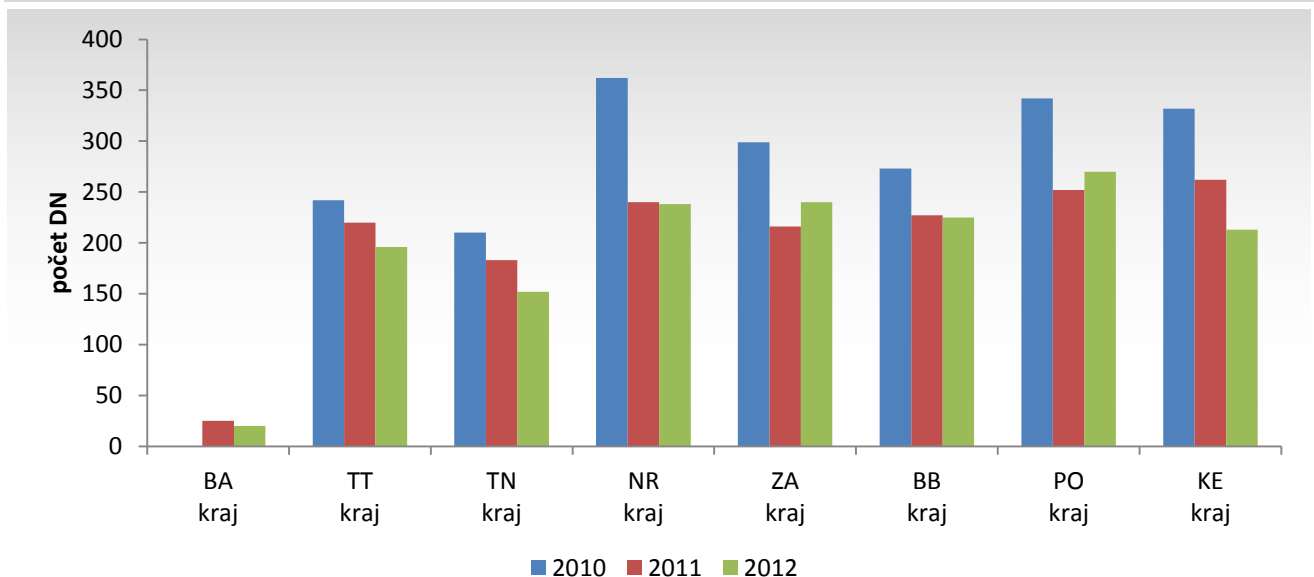
úlohy významnej obslužnej siete pre vzájomné spojenie lokálnych sídel, resp. ich napojenie na infraštruktúru vyššieho významu. Priemerná nehodovosť na cestách II. triedy v krajoch dosiahla v roku 2012 hodnotu viac ako 182 dopravných nehôd.

V prípade ciest III. triedy bol v TTSK, TSK, KSK a v rokoch 2011 a 2012 aj BSK, zaznamenaný medziročný pokles počtu dopravných nehôd. Stagnáciu nehodovosti registrujeme na cestách III. triedy v NSK a BBSK a mierny nárast, cca 10 %, na cestách v ŽSK a PSK. V poslednom roku dosiahol priemerný počet nehôd na cestách III. triedy kraji cca 194 nehôd, pričom najhorší bol PSK s 270 dopravnými nehodami.

obr. č.59 Počet dopravných nehôd na cestách II. triedy podľa krajov v rokoch 2010-2012



obr. č.60 Počet dopravných nehôd na cestách III. triedy podľa krajov v rokoch 2010-2012

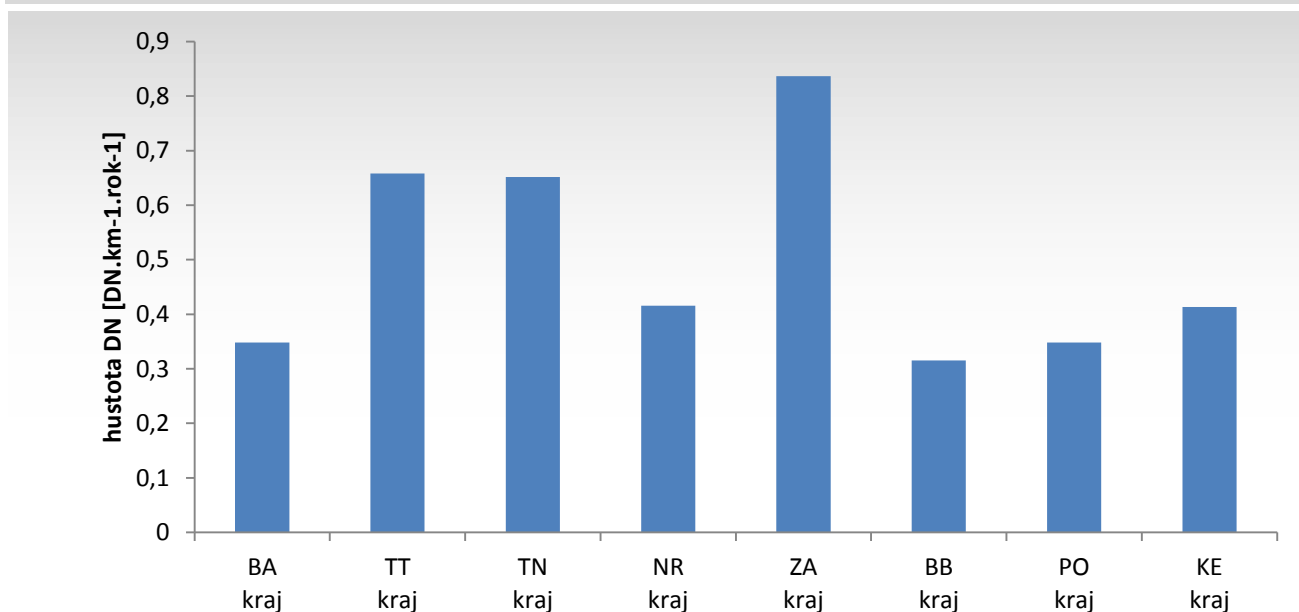


Výpovedným ukazovateľom bezpečnosti pozemných komunikácií je hustota dopravných nehôd na jeden kilometer prevádzkovej dĺžky ciest príslušnej kategórie za jeden rok. Z nasledujúceho grafu je zrejmé, že

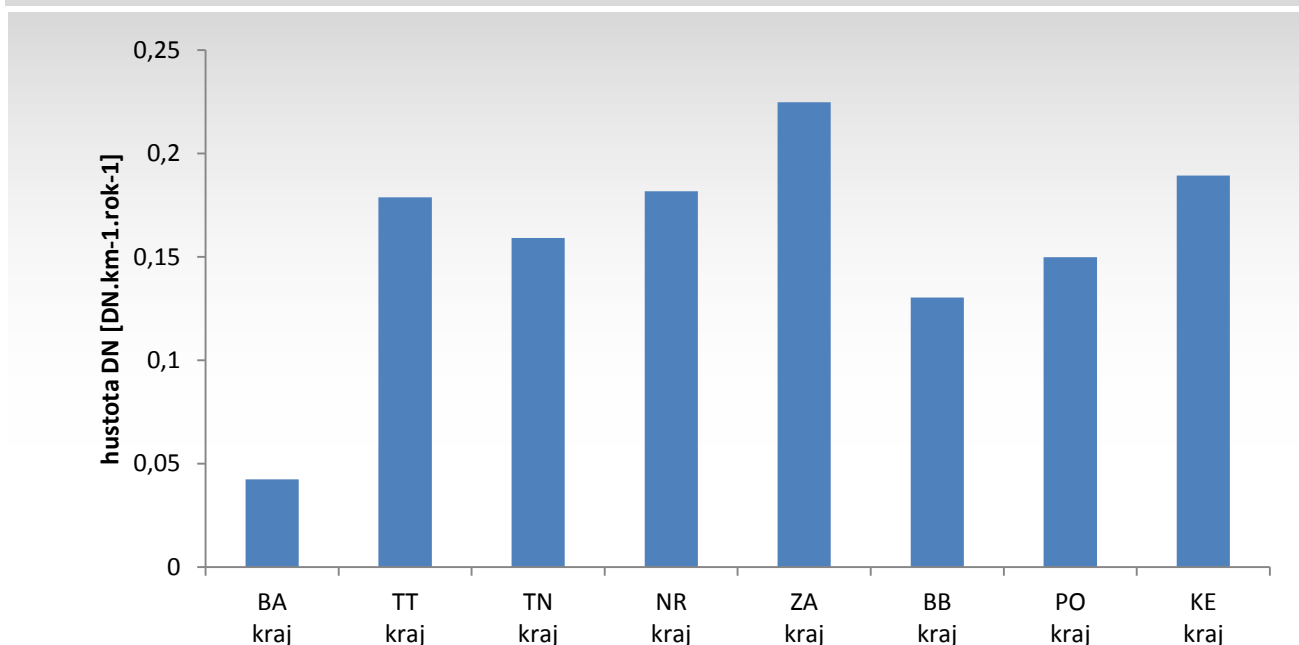
najvyššiu priemernú hustotu nehodovosti na cestách II. triedy v pomere k dĺžke v danom roku prevádzkovej siete ciest kategórie II. triedy dosahuje ŽSK s hodnotu takmer 0,84 nehody na 1 kilometer.

Naopak najnižšie hodnoty priemernej hustoty nehodovosti za posledné tri roky dosiahli komunikácie II. triedy v BSK, NSK, BBSK, PSK a KSK s hustotou na úrovni jednej dopravnej nehody na úsek cesty dĺžky cca 2,5 až 3 km cesty.

obr. č.61 Priemerná hustota DN na prevádzkovej sieti ciest II. triedy v rokoch 2010-2012



obr. č.62 Priemerná hustota DN na prevádzkovej sieti ciest III. triedy v rokoch 2010-2012



Obdobnú analýzu priemernej hustoty nehodovosti možno vykonať aj na cestách III. triedy. Najväčší podiel počtu dopravných nehôd za roky 2010 až 2012 k pomeru dĺžky infraštruktúry III. triedy vykazuje opäť ŽSK. Napriek približne štvornásobne nižšej hustote nehodovosti oproti cestám II. triedy pripadá v žilinskom regióne na každého cca 4,5 km cesty III. triedy.

V rokoch 2010 až 2012 bola jedna dopravná nehoda na úsekoch dĺžky cca 5,5 km zaznamenaná na cestách TTSK, NSK a KSK. Medzi najbezpečnejšie komunikácie III. triedy patria cesty v BBSK s hustotou 1 dopravnej nehody na každých 7,7 km ciest pri prevádzkovaní dĺžke infraštruktúry viac ako 1850 km. Výrazný rozdiel v úrovni bezpečnosti evidujeme na týchto cestách v BSK, v ktorom bola od roku 2010 zaznamenaná len jedna dopravná nehoda na každých viac ako 23,5 km. Úlohu v dosahovaní tohto priaznivého stavu v samosprávnom kraji s hlavným mestom zohráva jeho veľkosť a len 354 km sieť ciest III. triedy, kde dopravnú obsluhu zabezpečujú zväčša komunikácie vyššieho dopravného významu.

Z predchádzajúcej analýzy vyplýva, že dopravná nehodovosť nie je na cestách II. a III. triedy v jednotlivých krajoch rozmiestnená rovnomerne. Z tohto dôvodu je úroveň cestnej bezpečnosti v ďalšej časti strategického plánu analyzovaná za každý kraj samostatne.

4.4.1 Banskobystrický samosprávny kraj

V rokoch 2010 až 2012 bolo na cestnej sieti v BBSK zaznamenaných ročne priemerne 192 dopravných nehôd na cestách II. triedy, pri ktorých zahynulo priemerne 4 až 5 osôb a takmer 242 nehôd na cestách III. triedy, pri ktorých zahynulo priemerne 7 osôb. Z hľadiska následkov dopravných nehôd evidujeme priemerne ročne 25 ťažko zranených a 109 ľahko zranených osôb na cestách II. triedy a viac ako 27 ťažko a 117 ľahko zranených na cestách III. triedy. V rámci následkov v podobe usmrtení a ťažkých zranení možno za tieto roky hovoriť o stagnácii početnosti na cestách II. ako aj III. triedy.

V roku 2012 bola z pohľadu nehodovosti na cestách II. triedy v BBSK najviac exponovaná cesta II/527 s 25 dopravnými nehodami, kde až 17 z nich sa stalo v okrese Veľký Krtíš. Druhou najnebezpečnejšou cestou bola v roku 2012 cesta II/ 526, na ktorej bolo zaznamenaných 23 dopravných nehôd, pričom najviac v okrese Rimavská Sobota (7 nehôd) a Detva (6 nehôd). Výraznejší počet nehôd bol zaznamenaný aj na ceste II/ 532 v okrese Revúca (18 nehôd) a ďalej v okresoch Lučenec a Rimavská Sobota na ceste II/571 dohromady 17 nehôd.

V roku 2011 boli na cestách II. triedy v rámci BBSK identifikované kritické nehodové lokality v okrese Rimavská Sobota, a to na cestách II/531 (v km 4,470 až 4,470) pred obcou Rimavské Janovce, II/532 v úseku 3,900 až 4,100 km cesty v extraviláne za obcou Otrockov v smere na Gemerskú Ves, II/571 v km 50,350 až 50,440 pred križovatkou s cestou III/57128 v smere na obec Martinová. Ďalšie kritické nehodové lokality boli identifikované na ceste II/527 v km 44,600 až 45,010 v intraviláne obce Malý Krtíš v okrese Veľký Krtíš a na ceste II/526 v intraviláne obce Sídliisko Bystrô pred obcou Hriňová v okrese Zvolen.

Okrem kritických nehodových lokalít eviduje KR PZ ODI Banská Bystrica tzv. rizikové úseky ciest a to v okrese Brezno úsek cesty II/529 v km 32,300 – 39,030, v okrese Veľký Krtíš úsek v km 158,1 – 158,990 cesty II/527 a v okrese Banská Bystrica na cestách II/578, III/066 a II/591. V Lučeneckom okrese ide o prieťah mestom Lučenec na ceste II/585 v mieste križovatky s miestnou komunikáciou a cestou II/594, ďalej prieťah mestom Filakovo na ceste II/571 v križovatke s miestnou komunikáciou a prieťah II/526 mestom Kokava nad Rimavicou. Ďalšími identifikovanými rizikovými úsekmi v okrese Lučenec je cesta II/594 v katastrálnom území obcí Kolonda a Rapovce a v okrese Poltár cesta II/595 v katastrálnych územiach obcí Veľká Ves, Kalinovo, Poltár.

tab. č.46 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v BBSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	253	4	23	89	244	4	26	130	838,00
2011	170	5	23	76	163	6	23	116	621,71
2012	154	3	21	60	147	4	26	81	664,41
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	273	4	23	87	267	4	26	126	N/A
2011	227	8	32	71	216	9	35	117	776,47
2012	225	7	20	85	215	8	21	109	751,40

Zdroj: MDVRR SR

4.4.2 Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava

Výskyt dopravných nehôd na cestách II. a III. triedy v BSK a mesta Bratislavy odráža špecifiká tohto VÚC v podobe hustoty siete cestných komunikácií vyššieho dopravného významu, ktoré so sebou nesú nielen dopravné intenzity, ale aj pravdepodobnosť vzniku dopravných nehôd. Jedným z hlavných indikátorov nehodovosti je okrem prítomnosti lokálnych rizikových faktorov na cestnej sieti aj intenzita dopravy, ktorá je v rámci tohto regiónu prerozdelená na nosnú cestnú infraštruktúru diaľnic a ciest I. triedy. Tento fakt najviac reflektuje hustota dopravných nehôd na cestách III. triedy relativizovaná na dĺžku príslušnej infraštruktúry, ktorá dosahuje v poslednom roku 2012 len jednu nehodu na každých 17 kilometrov. Za posledné 3 roky bolo v rámci BSK a mesta Bratislavy zaznamenaných ročne priemerne 73 dopravných nehôd na cestách II. triedy a len 15 nehôd na cestách III. triedy. Túto štatistickú interpretáciu čiastočne skresľuje rok 2010, v ktorom nebola zaznamenaná ani jedna dopravná nehoda na komunikácii uvedenej triedy.

Z hľadiska analýzy následkov od roku 2011 možno konštatovať, že na cestách II. triedy priemerne každá cca tridsiata dopravná nehoda je so smrteľným následkom, pričom na cestách III. triedy je to každá 20 až 25 nehoda. Z celkovej početnosti nehôd a nehôd s ľahkým zranením vyplýva, že priemerne každá druhá až tretia dopravná nehoda končí minimálne ľahkým zranením jej účastníkov.

Najviac dopravných nehôd na cestách II. triedy a to až 39 bolo zaznamenaných na jedinej ceste II/502 v okrese Pezinok. V rovnakom okrese boli tiež exponované cesty II/503 so šiestimi a II/504 s ôsmimi nehodami. Uvedené cestné komunikácie predstavujú hlavnú infraštruktúru na úrovni ciest II. triedy zabezpečujúcich prepojenie mesta Pezinok s okolitými sídlami - na juhozápade s Bratislavou, severozápade Malackami, severovýchode s Trnavou a juhovýchode so Sencom.

Slovenská správa ciest identifikovala v roku 2011 na cestách II. triedy kritickú nehodovú lokalitu na ceste II/590 v km 5,000 v smere z Malaciek na obec Studienka, na ceste II/499 v km 28,050 v extraviláne pred križovatkou s cestou III/49946 v smere na Myjavu, na ceste II/500 v km 3,700 za Kútmi v smere na obec Córy v okrese Senica. Poslednou nehodovou lokalitou je cesta II/503 v km 21,000 za Sencom v smere na Zlaté Klasy pred križovatkou s cestou III/5722.

Bezpečná a plynulá doprava vozidiel a cyklistov ako najohrozenejších účastníkov cestnej premávky k prestupným terminálom a záchytným parkoviskám je predpoklad pre zvyšovanie atraktivity verejnej osobnej dopravy. V ďalších etapách budovania integrovaného dopravného systému sa javí možnosť budovania modelu schopného rozšíriť integrovaný dopravný systém o cyklotrasy napájajúce sa na zastávky regionálnej autobusovej a železničnej dopravy, v prípade ak bude cestná sieť v uvedených smeroch dostatočne bezpečná nielen pre automobilovú dopravu.

tab. č.47 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v BSK a hlavného mesta Bratislavy v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	64	0	1	20	61	0	1	24	320,00
2011	77	2	2	33	77	4	2	41	373,30
2012	79	3	5	31	77	3	6	39	285,49
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	N/A
2011	25	1	0	10	24	1	0	12	259,27
2012	20	1	2	7	20	1	2	11	96,31

Zdroj: MDVRR SR

4.4.3 Košický samosprávny kraj a mesto Košice

Úroveň cestnej bezpečnosti v KSK na komunikáciách II. a III. triedy najlepšie interpretuje ukazovateľ hustoty dopravnej nehodovosti relativizovaný na dĺžku infraštruktúry. V roku 2012 bolo prevádzkovaných viac ako 586 km ciest II. a 1420 km ciest III. triedy, na ktorých bolo zaznamenaných 332 resp. 213 dopravných nehôd. Uvedené štatistiky zodpovedajú hustote dopravných nehôd na úrovni 0,41 nehody na 1 km ciest II. triedy, t.j. jednej dopravnej nehody na každého 2,5 km ciest a hustote 0,19 nehody na kilometer III. triedy, čo zodpovedá jednej nehode na každých piatich kilometroch. Za roky 2010 až 2012 sa v KSK stalo priemerne 242 dopravných nehôd na cestách II. triedy a 269 nehôd na cestách III. triedy.

Z analýzy štatistík následkov dopravných nehôd možno konštatovať, že s nárastom počtu dopravných nehôd na cestách II. triedy v roku 2012 oproti predchádzajúcemu roku o cca 11 % súčasne vzrástol počet usmrtených pri dopravných nehodách na úroveň roka 2010. Stagnáciu počtu smrteľných dopravných nehôd možno pripísať skôr výsledku náhodných fluktuácií nehodovosti na cestnej sieti, ako konkrétnym lokálnym rizikovým faktorom. Opačný vývoj v následkoch nehôd na životoch možno sledovať na cestách III. triedy, kde medziročne klesol počet dopravných nehôd s usmrtením zo 14 na 5 nehôd. Z hľadiska priemeru následkov nehodovosti za posledné tri roky bolo v KSK zaznamenaných 35 ťažkých a 168 ľahkých zranení na cestách II. triedy a 33 ťažkých a 164 ľahkých zranení na cestách III. triedy.

Medzi najnebezpečnejšie cesty II. triedy v KSK za rok 2012 patrí cesta II/552 s 30 dopravnými nehodami, z ktorých až polovica bola zaznamenaná v okrese Košice – okolie a cesta II/536 so všetkými 29 dopravnými nehodami evidovanými v okrese Spišská Nová Ves. Nemenej rizikové sú úseky ciest II/582 s 26 dopravnými

nehodami v okrese Michalovce a II/547 s dvanástimi nehodami v okrese Gelnica a jedenástimi v okrese Spišská Nová Ves. V prípade ciest v správe mesta Košice patria medzi najrizikovejšie cesty II/552 s 15 dopravnými nehodami a II/547 s rovnako 15 zaznamenanými nehodami.

V rámci kritických nehodových lokalít na cestách II. triedy boli v roku 2011 identifikované nasledovné úseky – na ceste II/548 v kilometri 12,150 v extraviláne za obcou Hodkovce pred križovatkou s cestou III/5487, na ceste II/552 v kilometri 25,000 pred obcou Zemplínska Teplica v okrese Trebišov a na tej istej ceste v kilometri 50,230 v tesnej blízkosti obce Zemplínsky Branc, ďalej na ceste II/555 v kilometri 4,600 až 4,800 v extraviláne obce Zemplínska Široká v okrese Michalovce a tiež v kilometri 40,500 vo vzdialenosti 2,5 kilometra od križovatky s cestou prvej triedy I/79 v okrese Trebišov a nakoniec na ceste II/582 v kilometri 3,000 až 3,500 za Michalovcami v smere na Vinné. Posledná kritická lokalita je v okrese Spišská Nová Ves na ceste II/546 v kilometri 39,500 až 39,730 pred obcou Prakovce v smere z Gelnice.

tab. č.48 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v KSK a meste Košice v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	313	10	41	134	301	11	42	200	1 377,00
2011	196	8	26	116	189	8	33	160	680,92
2012	218	8	25	111	210	11	30	144	636,55
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	332	9	26	151	318	10	30	196	N/A
2011	262	14	37	122	252	16	40	158	686,85
2012	213	5	26	96	202	6	31	137	572,65

Zdroj: MDVRR SR

4.4.4 Nitriansky samosprávny kraj

Hustota dopravnej nehodovosti na dopravnej infraštruktúre v NSK je podmienená dĺžkou ciest II. a III. triedy na úrovni cca 500 km a 1540 km. Pri cestách II. triedy dosahuje hodnotu jednej dopravnej nehody na 2,5 km ciest a jednej dopravnej nehody na každých 5,5 km ciest III. triedy. Za roky 2010 až 2012 bolo na cestnej sieti v NSK zaznamenaných ročne priemerne 208 nehodových udalostí na cestách II. triedy, z ktorých približne každá tridsiata nehoda bola so smrteľným zranením a priemerne 280 nehôd na cestách III. triedy s priemerným počtom cca 10 usmrtených. Z pohľadu závažnosti následkov evidujeme priemerne cca 16 nehôd s ťažkým zranením na cestách II. triedy, pričom na cestách III. triedy je to priemerne až 20 dopravných nehôd s týmito následkami. Dôvodom je jednak trojnásobná dĺžka ciest III. triedy oproti cestám II. triedy, no zároveň aj rozsiahla sieť týchto ciest zabezpečujúca dopravnú obslužnosť územia mimo hlavných ťahov.

Podľa štatistík nehôd evidovaných na cestách II. triedy NSK v roku 2012 možno medzi komunikácie výrazne exponované dopravnou nehodovosťou zaradiť predovšetkým cestu II/593 s 24 nehodami, z ktorých polovica bola zaznamenaná v okrese Nitra a polovica v okrese Topoľčany a cestu II/511 s 23 dopravnými nehodami, z ktorých až 20 sa stalo v úseku cesty v okrese Zlaté Moravce. Ďalšími úsekmi s vyššou frekvenciou

nehodovosti v Nitrianskom kraji sú cesty II/564 s 21 dopravnými nehodami, z toho 12 v okrese Levice a II/562 s osemnástimi nehodami, z ktorých bolo až 14 zaznamenaných v okrese Nitra.

Slovenskou správou ciest boli na regionálnej infraštruktúre Nitrianskeho samosprávneho kraja identifikované v roku 2011 kritické nehodové lokality na cestách II/511 v km 83,540 v extraviláne cca 5,5 km od križovatky s cestou I/64 v smere na Hurbanovo a v km 20,400 až 20,800 pred obcou Topoľčianky v smere na Zlaté Moravce. V rámci okresu Nitra boli identifikované nehodové lokality na ceste II/513 v kilometri 20,000 až 20,500 za obcou Rišňovce v smere na Nitru a na ceste II/562 v km 1,800 až 2,200 za Nitrou v smere na Cabaj-Čápor. Ďalšie štyri kritické nehodové lokality boli v roku 2012 zistené v okrese Levice, na ceste II/564 v dvoch úsekoch – v km 2,270 v extraviláne za obcou Tlmače pred križovatkou s cestou III/51023 a v km 10,220 v intraviláne Levíc v smere na Kalinčiakovo, a na ceste II/527 v km 3,450 v extraviláne pri obci Tešmák za Šahmi a ceste II/588 v km 29,200 v extraviláne za obcou Veľké Ludince. Jedna nehodová lokalita bola na cestách II. triedy identifikovaná v okrese Nové Zámky a to na ceste II/509 v km 30,100 za obcou Gbelce v smere do Štúrova. Posledným okresom s dvomi kritickými nehodovými lokalitami podľa štatistík roka 2012 je okres Topoľčany. Jednak to je úsek cesty II/514 v km 27,150 až 27,200 v extraviláne medzi obcami Horné Štitáre a Urmice a cesty II/593 v km 23,690 až 24,100 pred obcou Solčany.

tab. č.49 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v NSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	259	6	14	101	249	8	15	133	977,00
2011	199	11	16	91	194	11	18	141	883,17
2012	166	4	19	74	159	4	20	97	722,69
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	362	11	13	136	351	11	13	192	N/A
2011	240	6	26	96	230	6	27	125	829,69
2012	238	13	21	105	226	14	22	137	849,29
Zdroj: MDVRR SR									

4.4.5 Prešovský samosprávny kraj

Vývoj bezpečnosti na cestách II. a III. triedy v PSK počas sledovaného trojročného obdobia je poznačený nepriaznivým trendom v početnosti dopravných nehôd a ich následkov. V roku 2012 je evidovaný medziročný nárast počtu dopravných nehôd o viac ako 17 % na cestách II. triedy s priemerným ročným počtom 182 dopravných nehôd za analyzované obdobie a o viac ako 7 % na cestách III. triedy s ročnou priemernou úrovňou nehodovosti na hladine 288 udalostí. Pri stagnujúcom počte dopravných nehôd s následkami smrteľných zranení a náraste počtu nehôd s ťažkým a ľahkým zranením v posledných dvoch rokoch bol na cestách II. triedy súčasne zaznamenaný päťnásobný nárast počtu usmrtených a ťažko zranených osôb a viac ako 42 % nárast počtu osôb s ľahkými zraneniami. Na cestách III. triedy v PSK bol v posledných dvoch rokoch pri rastúcom počte nehôd s ťažkým zranením a počte ťažko zranených o takmer polovicu, zaznamenaný stabilný

vývoj dopravných nehôd s následkom ľahkých zranení a tiež počtu osôb s ujmom na zdraví na úrovni ľahkého zranenia.

Z hľadiska úrovne bezpečnosti ciest II. triedy možno konštatovať, že najvyšší podiel nehodovosti bol v poslednom roku zaznamenaný PSK na ceste II/545, na ktorej až 12 nehôd bolo zaznamenaných v okrese Bardejov a 9 nehôd v okrese Prešov. Dovedna 20 dopravných nehôd sa za rok 2012 eviduje na ceste II/536, z ktorých 11 bolo v okrese Kežmarok a zvyšok v okrese Levoča a Poprad. Výrazne exponovanou cestou II. triedy z hľadiska počtu dopravných nehôd je úsek cesty II/537, na ktorom bolo zaznamenaných v jedinom okrese Poprad až 18 nehodových udalostí. Medzi najrizikovejšie cesty III. triedy z pohľadu počtu dopravných nehôd zaznamenaných v PSK v roku 2012 patria cesty III/543040 s 11 dopravnými nehodami, cesta III/534003 s deviatimi a cesta III/556005 s ôsmimi nehodami, na ktorej štatistiky evidujú aj jedno smrteľné zranenie.

Podľa úrovne bezpečnosti zistenej na základe hustoty následkov dopravných nehôd v roku 2011 bola najnebezpečnejšou cestou v kraji cesta II/545, na ktorej boli identifikované štyri kritické nehodové lokality, z ktorých dve v okrese Bardejov a dve v okrese Prešov. V Bardejovskom okrese sa nachádzajú nehodové lokality v km 20,900 až 21,200 v extraviláne pred obcou Kobyly v smere na Bardejov a v km 27,220 až 27,500 pred križovatkou s cestou III/54515 za obcou Klušov. V okrese Prešov je výskyt kritických nehodových lokalít na ceste II/545 zaznamenaný v km 2,100 v smere z Kapušian pred križovatkou s cestou III/5452 a v km 6,960 za obcou Tulcík tesne pred križovatkou s cestou III/54527. Nehodovou lokalitou je taktiež úsek cesty II/536 v km 27,000 a 27,200 v okrese Levoča v blízkosti hranice KSK v extraviláne v smere na obec Spišský Štvrtok.

tab. č.50 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v PSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	258	3	20	71	252	3	29	110	1 022,00
2011	133	5	15	43	130	5	17	61	547,57
2012	156	5	19	56	150	6	20	87	467,58
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	342	8	31	103	332	9	40	141	N/A
2011	252	8	21	88	241	8	23	127	855,19
2012	270	5	29	89	260	5	34	125	800,63

Zdroj: MDVRR SR

4.4.6 Trenčiansky samosprávny kraj

Bezpečnostnú situáciu na cestách v TSK kraji ovplyvňuje prepojenie spádových území cestnou dopravnou infraštruktúrou II. a III. triedy s centrálne vedenou diaľnicou D1. Horizont štatistickej evidencie posledných troch rokov zaznamenáva pozitívny trend vo vývoji počtu dopravných nehôd ako aj ich následkov na oboch kategóriách ciest. Priemerný ročný objem dopravných nehôd zaznamenaných v TSK za posledné obdobie predstavuje 228 nehodových udalostí na cestách II. triedy, pri ktorých zahynulo priemerne 10 osôb a 21 sa ťažko zranilo a takmer 182 dopravných nehôd na cestách III. triedy, pri ktorých došlo priemerne k štyrom úmrtiam a pätnástim ťažkým zraneniam. Uvedené štatistiky zodpovedajú hustote dopravných nehôd na

cestách II. triedy podľa posledného roka na úrovni 1 nehody na každé viac ako dva kilometre a 1 nehody na každých 7,5 kilometra na cestách III. triedy. Medziročný pokles počtu dopravných nehôd v roku 2012 predstavuje 23 % na cestách II. a 17 % na cestách III. triedy.

V roku 2012 bola najnebezpečnejšou cesta II/507 s najvyšším zaznamenaným počtom dopravných nehôd na cestách II. triedy v TSK na úrovni 58 udalostí. Až 22 z nich eviduje dopravný inšpektorát v okrese Trenčín a 16 v okrese Púchov. Zvyšok je prerozdelený medzi okresy Ilava, Nové Mesto nad Váhom a Považská Bystrica. Dôvodom je jednak dĺžka cestnej komunikácie, ale hlavne súbeh s nadradenou cestnou infraštruktúrou, diaľnicou D1. Výrazne exponované sú z hľadiska počtu dopravných nehôd na úrovni 18 aj cesty II/517 v jedinom okrese Považská Bystrica a cesta II/581 s 10 nehodami v okrese Myjava a ôsmimi nehodami v okrese Nové Mesto nad Váhom.

V TSK bolo na cestách II. triedy v roku 2011 identifikovaných celkovo sedem kritických nehodových lokalít. Z nich 3 boli na ceste II/581 v km 25,800 až 25,850 v intraviláne obce Hrašné v okrese Myjava, km 36,400 až 36,630 za obcou Bzince pod Javorinou v smere na Starú Turú pred križovatkou s cestou III/58111 a nakoniec v km 40,200 až 40,700 pred križovatkou s cestou III/50425 v smere do centra Nového Mesta nad Váhom. Dve kritické nehodové lokality sú evidované na ceste II/507 a to v km 130,420 v extraviláne pri obci Trenčianska Turná pred križovatkou s cestou III/50762 v okrese Trenčín a v km 190,400 až 190,600 v extraviláne za obcou Považské Podhradie v okrese Považská Bystrica. V rámci považskobystrického okresu bola identifikovaná nehodová lokalita aj na ceste II/517 v km 12,050 až 12,500 za križovatkou s cestou III/5177 v smere z Prečína do Domaniže. Poslednou nehodovou lokalitou je cesta II/516 v km 7,600 v extraviláne za Trenčianskymi Teplicami v smere na Bánovce nad Bebravou.

tab. č.51 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v TNBSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	292	12	13	106	284	15	23	164	1 307,00
2011	221	8	22	85	210	9	22	117	751,58
2012	170	6	13	75	165	6	17	103	641,28
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	210	3	13	87	202	3	14	115	N/A
2011	183	4	18	68	173	5	19	89	440,58
2012	152	5	11	65	146	5	12	94	585,96

Zdroj: MDVRR SR

4.4.7 Trnavský samosprávny kraj

V TTSK determinuje úroveň cestnej bezpečnosti na infraštruktúre regionálneho významu práve pomer dĺžky ciest II. triedy k dĺžke ciest III. triedy na úrovni 1:2. Na takmer 530 km ciest II. triedy dosahuje hustota dopravných nehôd v roku 2012 hladinu 0,54 nehody na kilometer. V prípade dĺžky ciest III. triedy na úrovni 1065 km dosahuje ukazovateľ hustoty nehodovosti hodnotu jednej dopravnej nehody na každých bežmála 10 km. Z hľadiska vývoja početnosti nehodových udalostí za obdobie rokov 2010 až 2012 možno na oboch

kategóriách ciest konštatovať priaznivý vývoj, ktorý je v súlade s vývojom počtu nehôd podľa smrteľných následkov na úrovni okolo 7 % na cestách II. triedy a okolo 10 % na cestách III. triedy. Opačný vývoj možno sledovať na cestách III. triedy v prípade nehôd s ťažkým zranením, ktorých počet medziročne vzrástol o takmer 15 %. V rámci TTSK došlo v uplynulých troch rokoch priemerne k 350 dopravným nehodám na cestách II. triedy a 220 nehodám na cestách III. triedy.

Rozloženie nehodovosti na cestnej sieti ciest II. triedy zodpovedá charakteru ich využívania, ktoré do značnej miery ovplyvňuje blízkosť BSK. Podobne ako v TSK dosiahla v roku 2012 najvyššiu početnosť dopravných nehôd cesta II/507 s 54 dopravnými nehodami, z ktorých až 24 bolo zaznamenaných v okrese Galanta a 14 v okrese Dunajská Streda. Zvyšok bol rozložený v okresoch Hlohovec a Piešťany. Veľký počet nehodových udalostí je na tejto ceste podmienený jednak jej dopravným významom ako centrálnej spojnice severnej a južnej časti kraja no zároveň je daný aj jej celkovou dĺžkou. Hladinu 31 dopravných nehôd eviduje na ceste II/500 za minulý rok jediný dopravný inšpektorát a to v okrese Senica. Výrazný počet nehôd bol z pohľadu regionálneho zaznamenaný v okrese Trnava a to 19 nehôd na ceste II/504, 15 nehôd na ceste II/560 a 13 nehôd na ceste II/502.

Z hľadiska hustoty následkov dopravných nehôd identifikovala v roku 2011 Slovenská správa ciest v TTSK dohromady 11 kritických nehodových lokalít. Z nich dve sa nachádzajú na ceste II/507 v km 74,900 až 75,200 severne za Hlohovcom pred križovatkou s cestou III/5079 a v km 86,900 až 87,400 v extraviláne pred obcou Ratnovce v smere na Piešťany. Ďalšie dve kritické lokality boli zistené na ceste II/504 v km 25,800 za výjazdom z Trnavy na Malženice a v km 41,000 až 41,400 v obci Dubovany tesne za križovatkou s cestou III/50418. Severne od Trnavy je kritická nehodová lokalita aj na ceste II/560 v km 1,700 až 2,200 v smere na Špačince. V okrese Piešťany je kritickou nehodovou lokalitou miesto v km 59,070 na ceste II/499 pred obcou Vrbové v smere na Piešťany. V okrese Hlohovec je to cesta II/513 v km 13,600 pred obcou Kľačany v smere z Hlohovca a cesta II/514 v km 10,200 za obcou Dolné Trhovište pred križovatkou s cestou III/5142. V okrese Dunajská Streda je nehodová lokalita na ceste II/561 pred obcou Okoč v smere na Veľký Meder v km 36,400 a v Galantskom okrese na ceste II/573 v km 8,500 v smere do Šale pred hranicou s NSK.

tab. č.52 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v TTSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	458	15	36	173	439	17	43	228	2 572,00
2011	307	13	39	140	303	16	46	190	1 678,30
2012	286	12	31	134	266	15	36	182	1 245,80
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	242	6	20	84	241	6	26	125	N/A
2011	220	11	27	91	216	11	31	112	1 089,72
2012	196	10	31	74	187	12	32	103	999,89

Zdroj: MDVRR SR

4.4.8 Žilinský samosprávny kraj

Štatistickú úroveň bezpečnosti v ŽSK reprezentovanú počtom dopravných nehôd na cestnej dopravnej infraštruktúre regionálneho významu podmieňuje rozsah siete ciest II. triedy na úrovni len 328 km. Dopravnú obsluhu územia vo veľkej miere zabezpečuje okrem diaľnic a rýchlostných ciest aj relatívne hustá sieť ciest I. triedy (506 km) spoločne s cestami III. triedy s prevádzkovanou dĺžkou bezmála 1120 km. Tento fakt je nevyhnutné zohľadniť pri interpretácii základného ukazovateľa bezpečnosti v podobe hustoty dopravných nehôd relativizovaného na dĺžku infraštruktúry. Uvedený indikátor dosiahol na cestách II. triedy v ŽSK v roku 2012 značnú hodnotu a to takmer 0,7 nehody na každý 1 km cesty, pričom v prípade bezpečnosti ciest III. triedy možno hovoriť o jednej nehode na každých 4,65 km. Za analyzované obdobie troch rokov predstavuje priemerný ročný počet nehodových udalostí hladinu 274 nehôd na cestách II. a 252 nehôd na cestách III. triedy. Napriek kontinuálne klesajúcemu trendu celkovej nehodovosti na cestách II. triedy je najzávažnejším zistením medziročný nárast počtu dopravných nehôd s následkami smrteľných zranení v roku 2012, ktorý bol na tejto úrovni zaznamenaný naposledy v roku 2008. Z hľadiska posledného roka sú na tom obdobie aj cesty III. triedy, na ktorých bol zaznamenaný nielen 50 % nárast počtu smrteľných dopravných nehôd, ale súčasne aj 11 % nárast celkového počtu dopravných nehôd.

Podľa topografickej zostavy nehodových udalostí na cestách II. triedy je na základe počtu dopravných nehôd na území ŽSK najnebezpečnejšou cesta II/487, na ktorej bolo v jedinom okrese Čadca v roku 2012 zaznamenaných 52 dopravných nehôd. Výrazne exponovanými sú z hľadiska početnosti nehôd aj cesta II/583, na ktorej žilinský ODI eviduje 36 dopravných nehôd a 10 nehôd ODI v Dolnom Kubíne a ďalej cesta II/520, na úsekoch ktorej bolo v minulom roku zaevidovaných 47 nehodových udalostí, 21 v okrese Námestovo, 18 v okrese Čadca a 8 v okrese Tvrdošín. Najvyššia frekvencia nehodovosti na cestách II. triedy bola spomedzi všetkých okresov ŽSK zaznamenaná v okrese Čadca, súhrnne až 73 dopravných nehôd, čo predstavuje takmer 1/3 všetkých nehôd na cestách II. triedy v kraji.

Pri vyhodnocovaní kritických nehodových lokalít na infraštruktúre regionálneho významu v ŽSK identifikovala Slovenská správa ciest v roku 2011 tri nehodové lokality, z toho dve v žilinskom okrese. Prvou je nehodová lokalita na ceste II/517 spájajúcej Rajec s Považskou Bystricou v km 20,200 pred obcou Veľká Čierna v smere na Rajec pred križovatkou s cestou III/5179 a druhou nehodová lokalita na ceste II/583 v km 9,100 až 9,500 v extraviláne pri obci Gbeľany v smere na Krasňany. V poradí treťou nehodovou lokalitou je úsek cesty II/520 v kilometri 16,200 až 16,600 v extraviláne pri obci Nová Bystrica v blízkosti križovatky s cestou III/5202.

tab. č.53 Vývoj dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy v ŽSK v rokoch 2010-2012

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
Dopravná nehodovosť na cestách II. triedy									
2010	357	8	29	85	353	9	31	114	1 422,00
2011	238	2	22	83	224	2	26	106	945,69
2012	228	9	30	67	220	12	32	92	955,84
Dopravná nehodovosť na cestách III. triedy									
2010	299	8	22	82	286	8	24	103	N/A
2011	216	3	22	76	209	3	23	110	609,51

Rok	Počet DN	Počet DN s usmrtením	Počet DN s ťažkým zranením	Počet DN s ľahkým zranením	Počet DN s hmotnou škodou	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda v tis. €
2012	240	6	23	76	226	6	24	99	644,83

Zdroj: MDVRR SR

ZÁVERY

- Z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky a súvisiacim počtom dopravných nehôd na cestnej infraštruktúre je celosvetovým trendom snaha o celoplošné znižovanie nehodovosti vrátane eliminácie následkov z dopravných nehôd. Týka sa to aj komunikácií II. a III. triedy. Hoci dnešná technológia umožňuje budovať čoraz bezpečnejšie a odolnejšie vozidlá a počet dopravných nehôd za posledné roky výrazne poklesol, stále sa jedná o dôležitú problematiku, špeciálne na komunikáciách II. a III. triedy, a to aj z nasledujúcich dôvodov:

- Šírkové usporiadanie komunikácií II. a III. triedy neumožňuje vodičom tak bezpečné a komfortné vykonávanie určitých manévrov, ako komunikácie vyšších kategórií, čo zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd hlavne pri predchádzaní.

- Predchádzajúci bod súvisí aj s rozľadmi, ktoré sú kratšie v dôsledku vedenia komunikácií II. a III. triedy v hornatých a členitých oblastiach (s výnimkou rovinných oblastí) s častými zákrutami, stúpaniami a klesaniami.

- Komunikácie II. a III. triedy je v niektorých oblastiach problematické udržiavať v prevádzkyschopnom stave, najmä v zime, čo sa môže prejavovať na ich technickom stave aj v ostatných obdobiach roka, nakoľko finančných prostriedkov na údržbu a opravy je nedostatok. Táto skutočnosť tiež zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd.

- Komunikácie II. a III. triedy prechádzajú cez mnoho obcí, čím sa zvyšuje riziko kolízie s obyvateľmi. V neobývaných oblastiach, hlavne pri trase popri lesoch a lúkach, sa zase zvyšuje riziko kolízie so zverou.

Všetkým uvedeným skutočnostiam je potrebné venovať náležitú pozornosť tak, aby snahy vyvíjané zo strany správcov komunikácií v oblasti znižovania počtu dopravných nehôd a ich následkov v podobe opatrení boli čo najefektívnejšie.

4.5 Identifikácia hlavných problémov cestnej infraštruktúry v regiónoch

Cestná infraštruktúra v regiónoch má veľký dopravný-hospodársky význam, ktorý spočíva najmä zabezpečovaní prepojenia na hospodárske, kultúrne a administratívne centrá, v zabezpečení prepojenia na infraštruktúru vyššieho dopravného významu, a tým aj na infraštruktúru okolitých štátov ako aj v poskytovaní dopravnej obsluhy občanom SR.

Vo všetkých regiónoch Slovenska popri cestnej infraštruktúre vyššieho dopravného významu existuje pomerne hustá sieť ciest II. a III. kategórie, ktorá je na rozdiel od diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. kategórie nesporne v horšom stave.

Na technický stav ciest II. a III. triedy majú vplyv predovšetkým tieto činitele:

- využívanie ciest (intenzita),



- pravidelnosť údržby a opráv,
- kvalita vykonávanej údržby a opráv,
- geologické a klimatické podmienky v regiónoch.

Využívanie ciest II. a III. triedy závisí predovšetkým od ich kvality, ale aj od hustoty ciest a kapacity týchto ciest v jednotlivých regiónoch. Dôsledkom je prudké zhoršovanie kvality ciest II. a III. triedy (obrusovanie ciest, výtlky) a tiež negatívny vplyv na prostredie (napr. pukanie omietky na domoch blízko týchto ciest, nadmerný hluk, atď.).

Intenzita dopravy na cestách II. a III. triedy je najvyššia najmä v miestach napojenia týchto ciest na krajské a okresné mestá. Vo všetkých krajoch je na cestách II. a III. triedy zaznamenaný sústavný rast intenzity. Prekračovanie kritickej miery intenzity dopravy na cestách II. a III. triedy má nielen negatívny vplyv na kvalitu týchto ciest, ale zvyšuje sa tým aj nebezpečenstvo vzniku dopravných kolízií. Dosah negatívnych vplyvov nárastu intenzít prekračuje lokálnu a regionálnu úroveň a preto je im potrebné venovať náležitú pozornosť a smerovať k ich eliminácii.

Pravidelnosť a kvalita vykonávanej údržby a opráv na cestách II. a III. triedy závisia od kvality strojového a vozidlového parku, ktoré sa pri údržbe a opravách používajú. Je všeobecne známe, že údržbársky park je značne v zlom technickom stave. Spolu s nedostatkom finančných prostriedkov vynakladaných na obnovu opravárskych strojov tieto skutočnosti majú vplyv nielen na zhoršenú kvalitu ciest II. a III. triedy, ale aj na negatívny vývoj stavu týchto ciest. Pri vykonávaní údržby a opráv ciest II. a III. triedy vzniká v niektorých prípadoch tiež problém – kto má vykonať údržbu, resp. opravu (komu patrí daný úsek vozovky). Vedľajším dôsledkom práce cestárov pri opravách a údržbe ciest je, že spôsobujú vytváranie kolón až s niekoľko hodinovými zdržaniami.

Geologické a klimatické podmienky v regiónoch sa značne odlišujú. Kým v hornatých regiónoch s prevažne nižšími priemernými teplotami spolu s väčšími zimnými mrazmi je potrebné vynakladať veľké množstvá posypových materiálov s negatívnym vplyvom na životné prostredie, v južných rovinatých regiónoch s teplejšou klímou dochádza v letných mesiacoch naopak k zhoršovaniu kvality ciest práve v dôsledku extrémnych horúčav.

Medzi ďalšie problémy cestnej infraštruktúry v regiónoch Slovenska možno zaradiť:

- nedostatočná kapacita ciest,
- zlý stavebno-technický stav ciest,
- bezpečnosť dopravy.

Nedostatočná kapacita ciest sa prejavuje najmä v tých úsekoch cestnej infraštruktúry, kde prebiehajú práve opravy a údržba. V takých kritických miestach dochádza k spomaľovaniu dopravy, k vytváraniu kongescií a tiež k častejším dopravným nehodám. Nepriaznivý stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy má tiež vplyv na spomaľovanie dopravy a taktiež môže byť príčinou dopravných nehôd.

Nepriaznivý stavebno-technický stav ciest II. a III. triedy sa podľa štatistiky uvedenej vyššie neustále zhoršuje a preto ho treba považovať za jeden z hlavných problémov cestnej infraštruktúry. Spôsobovaný je najmä vysokou intenzitou dopravy na týchto cestách a ich nedostatočnou údržbou úzko súvisiacou s nedostatkom finančných prostriedkov. Má tiež vplyv na spomaľovanie dopravy a taktiež môže byť príčinou dopravných nehôd.

V roku 2012 nevyhovujúci a havarijný stav vykazovalo 26,5 % ciest II. triedy a až 32,3 % ciest III. triedy. S týmto problémom úzko súvisí neutešený stav mostov na cestách II. a III. triedy. Zlý, veľmi zlý a havarijný stavebno-technický stav mostných objektov na cestách II. a III. triedy v roku 2012 dosiahol takmer 9 %.

Čo sa týka bezpečnosti dopravy – vysoká intenzita dopravy spolu s ďalšími faktormi (napríklad šírkovým usporiadaním komunikácií II. a III. triedy, ktoré neumožňuje vodičom tak bezpečné a komfortné vykonávanie určitých manévrov ako na cestách vyšších kategórií) zvyšuje riziko nehodovosti hlavne pri predchádzaní. Bezpečnosť na cestách II. a III. triedy je tiež ohrozená kvôli určitej neprehľadnosti súvisiacej s menším rozhľadom a ich väčšou členitosťou (zákruty, stúpania, klesania). Keďže komunikácie II. a III. triedy prechádzajú cez mnoho obcí, zvyšuje sa tým riziko kolízie s obyvateľmi. Vedľajším dôsledkami nehodovosti sú straty na životoch a hmotné škody na vozidlách a vozovke.



5 Vízie a strategické ciele rozvoja cestnej dopravy

Víziou rozvoja infraštruktúry na regionálnej úrovni je dosiahnuť také vlastnosti cestnej siete, ktoré umožnia ekonomickému subjektom vytvárať hospodársky rast a zamestnanosť a zároveň nebude svojimi vlastnosťami limitovať vnútorný potenciál kraja.

Aktivity v procese rozvoja cestnej infraštruktúry by mali zohľadňovať nasledujúce princípy a požiadavky:

- **bezpečná**, pre najohrozenejšie skupiny účastníkov cestnej premávky;
- **interoperabilná**, pre rôzne druhy dopravy;
- **inteligentná**, poskytujúca informácie účastníkom cestnej premávky;
- **kapacitná**, schopná zabezpečiť plynulosť dopravy pri vysokej intenzite dopravy;
- **trvalo udržateľná**, zaisťujúca environmentálnu, ekonomickú a sociálnu udržateľnosť ekonomického rozvoja.

Vlastnosti cestnej siete budú dosiahnuté prostredníctvom cieľov a opatrení, ktoré sú členené do kategórií výstavba, rekonštrukcia, údržba a oprava. Počas realizácie predmetných aktivít bude potrebné prihliadať na prípadné požiadavky rozvoja cyklistickej dopravy.

5.1 Výstavba

Strategický cieľ 5.1.1: Posilnenie regionálnej mobility a zníženie dopravného zaťaženia v husto obývaných územiach VÚC budovaním napojení na Transeurópsku a medzinárodnú cestnú sieť.

Podporovaná vlastnosť cestnej infraštruktúry: kapacitná, bezpečná

Prepojenie sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou Transeurópskej a medzinárodnej siete ciest výrazne posilní regionálnu mobilitu. Dopravný význam stavieb napojených na cesty medzinárodného významu a sieť TEN-T zabezpečí plynulé, bezpečné a rýchle prevedenie dopravy vzhľadom na nevyhovujúcu dopravnú situáciu v dotyku s centrom miest a rozvojových pólov regiónu (funkčných území miest). Vytvorí tak podmienky pre odľahčenie prejazdu cez centrá osídlenia, zaistí bezpečné, kapacitné a rýchle cestné prepojenie. Nová výstavba ciest zvýši plynulosť a bezpečnosť dopravy, zároveň sa zníži nehodovosť a ostatné negatívne vplyvy dopravy v obytných častiach miest a obcí odklonením tranzitnej dopravy mimo sídel. Odklonenie tranzitnej dopravy mimo miest a obcí otvára nové možnosti hospodárskeho rastu a iných podnikateľských aktivít aj cestovného ruchu a zároveň zvyšuje kvalitu života obyvateľov. Znižuje sa negatívny vplyv nákladnej dopravy na statiku sociálnej infraštruktúry.

V rámci realizácie tohto cieľa bude pre kľúčové projekty dôraz kladený najmä na opatrenia:

1. Právna analýza vlastníckych vzťahov.
2. Príprava finančnej analýzy realizácie.
3. Štúdiá uskutočniteľnosti.
4. Posúdenie vplyvov na životné prostredie.
5. Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby.
6. Výstavba obchvatov miest a obcí.
7. Budovanie cestných mostov.

Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa 5.1.1

- dobudovanie obchvatov zastavaných území miest a obcí,

- budovanie križovatiek za účelom napojenia na sieť TEN-T,
- zlepšenie dostupnosti k cestnej infraštruktúre vyššieho dopravného významu, napojenie ciest II. a III. triedy na sieť ciest I. triedy supľujúcu sieť TEN-T v regióne NUTS3,
- rozšírenie existujúcej cestnej siete o nové prepojenia k priemyselným zónam a parkom a k centram turizmu.

Komplementárne a synergické väzby cieľu na nadradené strategické dokumenty

Dokument	1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I.	SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy	SC5.1: Zníženie dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja BSK 2014-2020	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.2: Posilnenie regionálnej mobility
Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2007-2013, prioritná os 4 - Doprava	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obslužnosť kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a bezbariérový pohyb občanov. Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obslužnosť pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atraktivitám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné prostriedky sú prístupné aj pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.	Cieľ 4.1: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná cestná infraštruktúra kraja Cieľ 4.2: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná železničná infraštruktúra kraja Cieľ 4.3: Zavedený efektívny systém verejnej osobnej dopravy v rámci kraja Cieľ 4.4: Dobudované medzinárodné letisko Sliac zaradené do kategórie schengenských letísk Cieľ 4.5: Vybudovaný a do prevádzky uvedený verejný terminál intermodálnej dopravy vo Zvolene	Priorita 4.1: Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry Priorita 4.2: Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry Priorita 4.3: Rozvoj verejnej osobnej dopravy Priorita 4.4: Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry Priorita 4.5: Budovanie a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy Priorita 4.6: Budovanie siete cykloturistických trás s ich napojením na celoslovenskú sieť cyklotrás
Územný plán Veľkého územného celku Košický kraj - Program hospodárskeho, a sociálneho rozvoja Košického	Vízia	Priorita	Opatrenie
	Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a	Priorita 1.1. modernizácia	Opatrenie 1.1.1. výstavba diaľnic

<p>samosprávneho kraja 2007-2013, špecifický cieľ 1 zmiernenie disparít na regionálnej úrovni v oblasti dopravy</p>	<p>železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obsluhu kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a bezbariérový pohyb občanov.</p> <p>Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obsluhu pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atraktivitám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné prostriedky sú prístupné aj pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.</p>	<p>a rozvoj cestnej infraštruktúry.</p> <p>Priorita 1.2 modernizácia a rozvoj železničnej inštruktúry a rozvoj verejnej železničnej osobnej dopravy</p> <p>Priorita 1.3 rozvoj integrovanej dopravy</p> <p>Priorita 1.4 rozvoj intermodálnej dopravy</p>	<p>Opatrenie 1.1.2. výstavba rýchlostných ciest</p> <p>Opatrenie 1.1.3. modernizácia a výstavba ciest I. triedy</p> <p>Opatrenie 1.1.4. modernizácia a výstavba ciest II. a III. triedy</p> <p>Opatrenie 1.1.5. rekonštrukcia miestnych komunikácií</p> <p>Opatrenie 1.1.6. zníženie nehodovosti na cestách</p> <p>Opatrenie 1.2.1. modernizácia a rozvoj železničných tratí (TEN-T a ostatné trate v súlade s nariadením pre Kohézny fond)</p> <p>Opatrenie 1.2.2. obnova železničných mobilných prostriedkov pre regionálnu a medziregionálnu dopravu na elektrifikovaných a neelektrifikovaných tratiach</p> <p>Opatrenie 1.2.3. podpora mobility cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie</p> <p>Opatrenie 1.2.4. podpora regionálnej a prímestskej dopravy</p> <p>Opatrenie 1.3.1. vytvorenie a rozvoj integrovaného dopravného systému (IDS).</p>
---	---	--	---

			Opatrenie 1.4.1. Vybudovanie siete verejných terminálov intermodálnej prepravy, ktoré budú splať parametre stanovené Dohodou AGTC vrátane kvalitného železničného a cestného napojenia na základnú dopravnú sieť
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2012 - 2018	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	SC IV: Modernizácia a zvýšenie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry v prostredí transeurópskeho dopravného systému. Zlepšenie dostupnosti a zvýšenie atraktivity miest a obcí Nitrianskeho kraja a dobudovanie energetickej a informačnej infraštruktúry kraja.	ŠC 1: Skvalitnenie regionálnej dopravnej infraštruktúry a jej napojenie na nadregionálne siete	1.1: Budovanie a rozširovanie siete rýchlostných ciest a ciest I. triedy vrátane výstavby obchvatov miest a obcí 1.2: Modernizácia a rekonštrukcia ciest II. a III. tr. a napojenie na nadradenú dopravnú infraštruktúru 1.5: Vytvorenie podmienok pre zníženie environmentálnych dôsledkov výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry
	SC I: Dlhodobý stabilný ekonomický vývoj založený na diverzifikovanej štruktúre s prevahou odvetví produkujúcich vysokú pridanú hodnotu a odvetví využívajúcich endogénne zdroje kraja	ŠC 2: vytváranie podmienok pre príchod nových investorov a rozvoja priemyselných odvetví s vyššou tvorbou pridanej hodnoty	2.1 Podpora existujúcich priemyselných parkov a podnikateľských zón (prostredníctvom rozširovania a modernizácie infraštruktúry)
Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, 2012	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	KURS 2001 – záväzná časť v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001; Záväzná zásady a regulatívy – 11. V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia	Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, Záväzná časť; 7. Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia	Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia – uvedené pod č. 7.1 – 7.56
Stratégia rozvoja vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja 2009 - 2015	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	Dostupnosť a územná prepojenosť vidieka	2.1 Skvalitniť a dobudovať cestnú infraštruktúru vidieka NSK 2.2 Zvýšiť kvalitu a pokrytie verejnej dopravy smerom k vidieku NSK	2.1.1 Podporiť dobudovanie cestnej siete vo vidieckych oblastiach 2.2.2 Podporiť alternatívnu dopravu na vidieku

	Priorita	Cieľ	Opatrenia
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TSK	Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry TSK	zabezpečiť kvalitné cestné spojenie v rámci jednotlivých okresov a s krajským sídlom Trenčín, s prepojením na hl.mesto Bratislavu a dopravnú os východ – západ vybudovaním rýchlostných ciest, výstavbou nových cestných úsekov, križovatiek, obchvatov miest a obcí, ako aj rekonštrukciou ciest II. a III triedy.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budovanie cestných komunikácií nadregionálneho a regionálneho významu 2. Modernizácia a rekonštrukcia ostatných ciest II. a III. kategórie a miestnych komunikácií 3. Budovanie regionálnych a nadregionálnych cyklotrás
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2009-2015	Zámer	Cieľ	Opatrenia
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maximálne dostupná, celoročne zjazdná a bezpečná sieť komunikácií v kraji 2. TTSK- región s najkvalitnejšou komunikačnou infraštruktúrou v kraji 3. Moderná infraštruktúra komunikácií, v maximálnej miere spájajúca všetky regióny kraja, udržiavaná 365 dní v roku 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zabezpečiť operatívnu zimnú údržbu ciest podľa operačného plánu 2. Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií po zimnej sezóne 3. Zabezpečiť bežnú údržbu komunikácií na území kraja 4. Eliminovať havarijné úseky v cestnej sieti kraja 5. Zabezpečiť plynulé a bezpečné využívanie komunikácií 6. Znížiť dopravnú nehodovosť v cestnej sieti kraja 7. zabezpečiť operatívne odstránené problémy vzniknuté na cestách TTSK 8. Zlepšiť automobilovú dostupnosť území TTSK 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zlepšenie dostupnosti (automobilovej prístupnosti) území kraja, prostredníctvom systematického kvantitatívneho rozvoja cestných komunikácií, modernizácie a rekonštrukcie zastaraných cestných úsekov, s uplatnením princípu prednostnej spoločenskej potrebnosti 2. Analýza najhavarijnejších úsekov cestných komunikácií 3. Prieskum spokojnosti vodičov s kvalitou cestnej infraštruktúry v kraji

5.2 Rekonštrukcia

Strategický cieľ 5.2.1: Zabezpečenie kvalitnej dopravnej obsluhy územia rekonštrukciou ciest II. a III. triedy zabezpečujúcich prepojenia centier cestovného ruchu, priemyselných zón, centier osídlenia a podporujúcich cezhraničnú spoluprácu Euroregiónov.

Podporovaná vlastnosť cestnej infraštruktúry: kapacitná, bezpečná

Lokalizácia priemyselných aktivít založených na endogénnom potenciáli VÚC dôležitých pre hospodársky rast a zamestnanosť výrazne mení štruktúru a intenzitu dopravy. Na túto zmenu musí reagovať aj koncepcia dopravnej infraštruktúry regiónu, ktorá bude schopná riešiť špecifické potreby prepravy materiálu a tovarov. Ide najmä o úseky ciest s nevyhovujúcim štandardom na prepravu tovarov smerujúce k priemyselným podnikom, z ktorých nie je z technických alebo ekonomických príčin možné odkloniť nákladnú dopravu. Zároveň udržateľný rozvoj regiónu vyžaduje nastolenie rovnováhy medzi požiadavkami tranzitnej dopravy,

ochrany životného prostredia a bezpečnosti obyvateľov a ochrany ich majetku, najmä v zastavaných územiach.

V rámci realizácie tohto cieľa bude pre kľúčové projekty dôraz kladený najmä na opatrenia:

1. Dokumentácia preukazujúca nevyhovujúci alebo havarijný stav.
2. Právna analýza vlastníckych vzťahov.
3. Finančná analýza realizácie.
4. Štúdiá uskutočniteľnosti.
5. Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby.
6. Odstraňovanie nevyhovujúcich technických parametrov ciest.

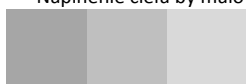
Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa 5.2.1

- rekonštrukcia úsekov ciest II. a III. triedy v havarijnom a nevyhovujúcom stave,
- rozširovanie vozoviek ciest v úzkych, kritických úsekoch,
- rekonštrukcia križovatiek v nevyhovujúcom dopravno-technickom stave,
- zvýšenie bezpečnostných a environmentálnych aspektov dopravy.

Komplementárne a synergické väzby cieľu na nadradené strategické dokumenty

Dokument	1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy ⁴	SC1.2: Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja BSK 2014-2020	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.2: Posilnenie regionálnej mobility
Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2007-2013, prioritná os 4 - Doprava	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obslužnosť kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a bezbariérový pohyb občanov. Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obslužnosť pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu	Cieľ 4.1: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná cestná infraštruktúra kraja Cieľ 4.2: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná železničná infraštruktúra kraja Cieľ 4.3: Zavedený efektívny systém verejnej osobnej dopravy v rámci kraja Cieľ 4.4: Dobudované medzinárodné letisko Sliac zaradené do kategórie schengenských letísk	Priorita 4.1: Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry Priorita 4.2: Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry Priorita 4.3: Rozvoj verejnej osobnej dopravy Priorita 4.4: Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry Priorita 4.5: Budovanie a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy Priorita 4.6: Budovanie siete cykloturistických trás s ich

⁴ Naplnenie cieľa by malo viesť najmä k zvýšeniu medzinárodnej dostupnosti, dostupnosti regiónov, okresov, významných bodov záujmu apod.



	pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atraktivitám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné prostriedky sú prístupné aj pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.	Cieľ 4.5: Vybudovaný a do prevádzky uvedený verejný terminál intermodálnej dopravy vo Zvolene	napojením na celoslovenskú sieť cyklotrás
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2012-2018	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	SC IV: Modernizácia a zvýšenie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry v prostredí transeurópskeho dopravného systému. Zlepšenie dostupnosti a zvýšenie atraktivity miest a obcí Nitrianskeho kraja a dobudovanie energetickej a informačnej infraštruktúry kraja.	ŠC 1: Skvalitnenie regionálnej dopravnej infraštruktúry a jej napojenie na nadregionálne siete	1.1: Budovanie a rozširovanie siete rýchlostných ciest a ciest I. triedy vrátane výstavby obchvatov miest a obcí 1.2: Modernizácia a rekonštrukcia ciest II. a III. tr. a napojenie na nadradenú dopravnú infraštruktúru 1.5: Vytvorenie podmienok pre zníženie environmentálnych dôsledkov výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry
	SC I: Dlhodobý stabilný ekonomický vývoj založený na diverzifikovanej štruktúre s prevahou odvetví produkovajúcich vysokú pridanú hodnotu a odvetví využívajúcich endogénne zdroje kraja	ŠC 2: vytváranie podmienok pre príchod nových investorov a rozvoja priemyselných odvetví s vyššou tvorbou pridanej hodnoty	2.1 Podpora existujúcich priemyselných parkov a podnikateľských zón (prostredníctvom rozširovania a modernizácie infraštruktúry)
Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, Závazná časť, 2012	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	KURS 2001 – záväzná časť v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001; Závazné zásady a regulatívy – 11. V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia	Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, Závazná časť; 7. Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia	Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia – uvedené pod č. 7.1 – 7.56
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TSK	Priorita	Cieľ	Opatrenia
	Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry TSK	zabezpečiť kvalitné cestné spojenie v rámci jednotlivých okresov a s krajským sídlom Trenčín, s prepojením na hl.mesto Bratislavu a dopravnú os východ – západ vybudovaním rýchlostných ciest, výstavbou	1. Budovanie cestných komunikácií nadregionálneho a regionálneho významu 2. Modernizácia a rekonštrukcia ostatných ciest II. a III. kategórie a miestnych

		nových cestných úsekov, križovatiek, obchvatov miest a obcí, ako aj rekonštrukciou ciest II. a III triedy.	komunikácii 3. Budovanie regionálnych a nadregionálnych cyklotrás
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2009-2015	Zámer	Cieľ	Opatrenia
	<p>1. Maximálne dostupná, celoročne zjazdná a bezpečná sieť komunikácií v kraji</p> <p>2. TTSK- región s najkvalitnejšou komunikačnou infraštruktúrou v kraji</p> <p>3. Moderná infraštruktúra komunikácií, v maximálnej miere spájajúca všetky regióny kraja, udržiavaná 365 dní v roku</p>	<p>1. Zabezpečiť operatívnu zimnú údržbu ciest podľa operačného plánu</p> <p>2. Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií po zimnej sezóne</p> <p>3. Zabezpečiť bežnú údržbu komunikácií na území kraja</p> <p>4. Eliminovať havarijné úseky v cestnej sieti kraja</p> <p>5. Zabezpečiť plynulé a bezpečné využívanie komunikácií</p> <p>6. Znížiť dopravnú nehodovosť v cestnej sieti kraja</p> <p>7. zabezpečiť operatívne odstránené problémy vzniknuté na cestách TTSK</p> <p>8. Zlepšiť automobilovú dostupnosť územia TTSK</p>	<p>1. Zlepšenie dostupnosti (automobilovej prístupnosti) územia kraja, prostredníctvom systematického kvantitatívneho rozvoja cestných komunikácií, modernizácie a rekonštrukcie zastaraných cestných úsekov, s uplatnením princípu prednostnej spoločenskej potrebnosti</p> <p>2. Analýza najhavarijnejších úsekov cestných komunikácií</p> <p>3. Prieskum spokojnosti vodičov s kvalitou cestnej infraštruktúry v kraji</p>

Strategický cieľ 5.2.2: Cílené investície do nevyhovujúcich mostných objektov za účelom zabezpečenia konektivity územia ohrozeného izoláciou.

Podporovaná vlastnosť cestnej infraštruktúry: bezpečná

Významný prvok z hľadiska dostupnosti, bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky predstavujú mostné objekty. Mnohé z mostných objektov, ktorých súčasťou sú aj rôzne distribučné inžinierske siete, sa vyznačujú zlým technickým stavom a prekročenou dobou životnosti. Opravám a modernizácii mostov bola v minulosti venovaná pomerne malá pozornosť, čo sa odzrkadlilo na ich stavebnom stave ako aj ďalších dôležitých parametroch. Mostné objekty ponad vodné toky zároveň podliehajú zvýšenému negatívnemu vplyvu externého prostredia na technický stav, bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

V rámci realizácie tohto cieľa bude pre kľúčové projekty dôraz kladený najmä na opatrenia:

1. Statické posúdenie mostných objektov, súvisiace s poruchami nosnej konštrukcie.
2. Výpočet zaťažiteľnosti mostov a vypracovanie mostných listov.
3. Dokumentácia preukazujúca nevyhovujúci alebo havarijný stav.
4. Právna analýza vlastníckych vzťahov.
5. Finančná analýza realizácie.
6. Štúdia uskutočniteľnosti.
7. Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby.

8. Odstraňovanie nevyhovujúcich technických parametrov mostov.
9. Zvýšenie nosnosti nevyhovujúcich mostových konštrukcií alebo ich výmeny.
10. Regulácia tokov súvisiacich s výstavbou mostov.
11. Úprava vodných tokov.

Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa 5.2.2

- rekonštrukcia mostných objektov v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave.

Komplementárne a synergické väzby cieľu na nadradené strategické dokumenty

Dokument	1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete	SC2.1: Zlepšenie stavebno-technického stavu diaľnic a rýchlostných ciest ⁵
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja BSK 2014-2020	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.2: Posilnenie regionálnej mobility
Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2007-2013, prioritná os 4 - Doprava	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obslužnosť kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a bezbariérový pohyb občanov. Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obslužnosť pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atraktivitám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné prostriedky sú prístupné aj	Cieľ 4.1: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná cestná infraštruktúra kraja Cieľ 4.2: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná železničná infraštruktúra kraja Cieľ 4.3: Zavedený efektívny systém verejnej osobnej dopravy v rámci kraja Cieľ 4.4: Dobudované medzinárodné letisko Sliač zaradené do kategórie schengenských letísk Cieľ 4.5: Vybudovaný a do prevádzky uvedený verejný terminál intermodálnej dopravy vo Zvolene	Priorita 4.1: Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry Priorita 4.2: Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry Priorita 4.3: Rozvoj verejnej osobnej dopravy Priorita 4.4: Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry Priorita 4.5: Budovanie a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy Priorita 4.6: Budovanie siete cykloturistických trás s ich napojením na celoslovenskú sieť cyklotrás

⁵ V rámci realizácie tejto priority bude dôraz kladený aj na rekonštrukciu mostov na základe posúdenia a výsledkov zo systému hospodárenia s mostmi.

	pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.		
	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2012-2018	SC IV: Modernizácia a zvýšenie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry v prostredí transeurópskeho dopravného systému. Zlepšenie dostupnosti a zvýšenie atraktivity miest a obcí Nitrianskeho kraja a dobudovanie energetickej a informačnej infraštruktúry kraja.	ŠC 1: Skvalitnenie regionálnej dopravnej infraštruktúry a jej napojenie na nadregionálne siete	1.2 Modernizácia a rekonštrukcia ciest II. a III. tr. a napojenie na nadradenú dopravnú infraštruktúru 1.5 Vytvorenie podmienok pre zníženie environmentálnych dôsledkov výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry
	Priorita	Cieľ	Opatrenia
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TSK	Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry TSK	zabezpečiť kvalitné cestné spojenie v rámci jednotlivých okresov a s krajským sídlom Trenčín, s prepojením na hl.mesto Bratislavu a dopravnú os východ – západ vybudovaním rýchlostných ciest, výstavbou nových cestných úsekov, križovatiek, obchvatov miest a obcí, ako aj rekonštrukciou ciest II. a III triedy.	1. Budovanie cestných komunikácií nadregionálneho a regionálneho významu 2. Modernizácia a rekonštrukcia ostatných ciest II. a III. kategórie a miestnych komunikácií 3. Budovanie regionálnych a nadregionálnych cyklotrás
	Zámer	Cieľ	Opatrenia
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2009-2015	1. Maximálne dostupná, celoročne zjazdná a bezpečná sieť komunikácií v kraji 2. TTSK- región s najkvalitnejšou komunikačnou infraštruktúrou v kraji 3. Moderná infraštruktúra komunikácií, v maximálnej miere spájajúca všetky regióny kraja, udržiavaná 365 dní v roku	1. Zabezpečiť operatívnu zimnú údržbu ciest podľa operačného plánu 2. Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií po zimnej sezóne 3. Zabezpečiť bežnú údržbu komunikácií na území kraja 4. Eliminovať havarijné úseky v cestnej sieti kraja 5. Zabezpečiť plynulé a bezpečné využívanie komunikácií 6. Znížiť dopravnú nehodovosť v cestnej sieti kraja 7. zabezpečiť operatívne odstránené problémy vzniknuté na cestách TTSK 8. Zlepšiť automobilovú dostupnosť území TTSK	1. Zlepšenie dostupnosti (automobilovej prístupnosti) území kraja, prostredníctvom systematického kvantitatívneho rozvoja cestných komunikácií, modernizácie a rekonštrukcie zastaraných cestných úsekov, s uplatnením princípu prednostnej spoločenskej potrebnosti 2. Analýza najhavarijnejších úsekov cestných komunikácií 3. Prieskum spokojnosti vodičov s kvalitou cestnej infraštruktúry v kraji

Strategický cieľ 5.2.3: Zvýšenie bezpečnosti dopravy, podpora integrácie verejnej hromadnej dopravy a zavádzania alternatívnych pohonov dopravy obnovou a modernizáciou úsekov ciest II. a III. triedy zabezpečujúcich dopravné napojenia terminálov osobnej dopravy, budovaním prvkov upokojenia dopravy v sídlach a budovanie inteligentných dopravných systémov.

Podporovaná vlastnosť cestnej infraštruktúry: bezpečná, interoperabilná, inteligentná

Technické parametre ciest II. a III. triedy v jednotlivých regiónoch nezodpovedajú skutočným potrebám hospodárstva a nárastom dopravných výkonov. Nedostatočné investície do regionálnej cestnej infraštruktúry vytvárajú obmedzujúce podmienky najmä pre rýchlo sa rozvíjajúcu ekonomiku v kombinácii s narastajúcou motorizáciou v regióne. Vysoký stupeň pohybu tovarov a rozvíjajúce sa odvetvia s vysokou pridanou hodnotou vyžadujú zaistiť bezpečnú úroveň mobility v regiónoch. Cieľom je dosiahnuť takú inteligentnú a integrovanú cestnú sieť, ktorá bude schopná reagovať na nové výzvy v dopravnom sektore. Ide hlavne o využívanie nových technológií pre nízkoúhlíkovú, efektívnu a ekologickú mobilitu. Okrem toho negatívne vplyvy spôsobené vonkajšími podmienkami vytvárajú rizikové úseky pre účastníkov cestnej premávky na viacerých úsekoch a to v extravilánoch ako aj v intraviláne obcí a miest. Základná myšlienka preto spočíva aj v zdieľaní rovnakého dopravného priestoru rôznymi skupinami účastníkov cestnej premávky. Za účelom zaistenia bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky najmä zraniteľných, musí byť rýchlosť motorizovanej dopravy nízka. Rizikové zóny sú umiestnené v obytných oblastiach a v okolí školských zariadení, kde sa očakáva zvýšený výskyt chodcov a cyklistov. Okrem toho sú umiestnené aj do historických centier väčších miest. Cieľom je vytvorenie rezidenčných oblastí "s ulicami navrhnutými pre ľudí, a nielen pre motorizovanú dopravu". Výsledkom je zvýšenie kvality života, ktorá je vyjadrená prostredníctvom bezpečnejšieho dopravného prostredia pre peších, cyklistov alebo hrajúce sa deti a redukcia počtu usmrtených a zranených na cestách. Nízke rýchlosti motorizovanej dopravy sú zabezpečené prostriedkami pre upokojenie dopravy spolu s dopravným značením a budovaním inteligentných dopravných systémov. Prínosy sú v podobe znížených nákladov na odstránenie dôsledkov dopravnej nehodovosti a pozitívneho účinku na životný štýl (uprednostnenie pešej a cyklistickej dopravy) čím sa taktiež znižuje objem dopravy.

V rámci realizácie tohto cieľa bude pre kľúčové projekty dôraz kladený najmä na opatrenia:

1. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky (odstraňovanie kritických nehodových lokalít, kolíznych bodov a pod.).
2. Projekty zamerané na budovanie inteligentných dopravných systémov.
3. Zvýšenie bezpečnosti križovatiek na cestách II. a III. triedy (signalizácia, mimoúrovňové križovanie, zmeny riešenia, kruhové objazdy).
4. Opatrenia na zvyšovanie bezpečnosti, nasvietenie prechodov pre chodcov na komunikáciách, signalizácie.

Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa 4.2.3

- budovanie cyklistických chodníkov na cestách II. a III. triedy za účelom zvýšenia bezpečnosti cyklistov,
- zavádzanie a využívanie informačných technológií na mapovanie intenzity dopravy, a to najmä v križovatkách a na najkritickejších úsekoch regionálnej infraštruktúry,
- zvýšenie bezpečnostných a environmentálnych aspektov dopravy,
- podpora a rozvoj integrovanej prímestskej alebo alternatívnej dopravy.

Komplementárne a synergické väzby cieľu na nadradené strategické dokumenty

Dokument	1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy	SC4.2: Odstránenie kritických nehodových lokalít
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy	SC5.1: Zníženie dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC3: Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)	SC3.1: Rozvoj infraštruktúry IDS na sieti diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja BSK 2014-2020	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.2: Posilnenie regionálnej mobility
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.6 Zavádzanie a rozvoj inteligentných dopravných systémov
Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2007-2013, prioritná os 4 - Doprava	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	<p>Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obslužnosť kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a bezbariérový pohyb občanov.</p> <p>Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obslužnosť pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atrakciám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné</p>	<p>Cieľ 4.1: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná cestná infraštruktúra kraja</p> <p>Cieľ 4.2: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná železničná infraštruktúra kraja</p> <p>Cieľ 4.3: Zavedený efektívny systém verejnej osobnej dopravy v rámci kraja</p> <p>Cieľ 4.4: Dobudované medzinárodné letisko Sliač zaradené do kategórie schengenských letísk</p> <p>Cieľ 4.5: Vybudovaný a do prevádzky uvedený verejný terminál intermodálnej dopravy vo Zvolene</p>	<p>Priorita 4.1: Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry</p> <p>Priorita 4.2: Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry</p> <p>Priorita 4.3: Rozvoj verejnej osobnej dopravy</p> <p>Priorita 4.4: Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry</p> <p>Priorita 4.5: Budovanie a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy</p> <p>Priorita 4.6: Budovanie siete cykloturistických trás s ich napojením na celoslovenskú sieť cyklotrás</p>

	prostriedky sú prístupné aj pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.		
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2012-2018	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	SC IV: Modernizácia a zvýšenie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry v prostredí transeurópskeho dopravného systému. Zlepšenie dostupnosti a zvýšenie atraktivity miest a obcí Nitrianskeho kraja a dobudovanie energetickej a informačnej infraštruktúry kraja.	ŠC 1: Skvalitnenie regionálnej dopravnej infraštruktúry a jej napojenie na nadregionálne siete	1.2: Modernizácia a rekonštrukcia ciest II. a III. tr. a napojenie na nadradenú dopravnú infraštruktúru 1.5: Vytvorenie podmienok pre zníženie environmentálnych dôsledkov výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry
	SC I: Dlhodobý stabilný ekonomický vývoj založený na diverzifikovanej štruktúre s prevahou odvetví produkujúcich vysokú pridanú hodnotu a odvetví využívajúcich endogénne zdroje kraja	ŠC 4: Podpora cestovného ruchu	4.2 Podpora budovania infraštruktúry cestovného ruchu (vrátane budovania, rozširovania a prepájania cyklotrás)
Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, Závazná časť, 2012	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	KURS 2001 – záväzná časť v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001; Závazné zásady a regulatívy 11. V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia; 9. V oblasti rozvoja rekreácie a turizmu – 9.9	Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, Závazná časť; 2. Zásady a regulatívy rozvoja rekreácie, cestovného ruchu a kúpeľníctva	Zásady a regulatívy rozvoja rekreácie, cestovného ruchu a kúpeľníctva – uvedené pod č. 2.1 – 2.16;
Stratégia rozvoja vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja 2009 - 2015	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	Dostupnosť a územná prepojenosť vidieka	2.1 Skvalitniť a dobudovať cestnú infraštruktúru vidieka NSK 2.2 Zvýšiť kvalitu a pokrytie verejnej dopravy smerom k vidieku NSK	2.1.1 Podporiť dobudovanie cestnej siete vo vidieckych oblastiach 2.2.2 Podporiť alternatívnu dopravu na vidieku
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TSK	Priorita	Cieľ	Opatrenia
	Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry TSK	zabezpečiť kvalitné cestné spojenie v rámci jednotlivých okresov a s krajským sídlom Trenčín, s prepojením na hl.mesto Bratislavu a dopravnú os východ – západ vybudovaním rýchlých ciest, výstavbou nových cestných úsekov, križovatiek, obchvatov miest a obcí, ako aj rekonštrukciou	1. Budovanie cestných komunikácií nadregionálneho a regionálneho významu 2. Modernizácia a rekonštrukcia ostatných ciest II. a III. kategórie a miestnych komunikácií 3. Budovanie regionálnych a nadregionálnych cyklotrás

	ciest II. a III. triedy.		Opatrenia
	Zámer	Cieľ	
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2009-2015	1. Maximálne dostupná, celoročne zjazdná a bezpečná sieť komunikácií v kraji	1. Zabezpečiť operatívnu zimnú údržbu ciest podľa operačného plánu 2. Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií po zimnej sezóne 3. Zabezpečiť bežnú údržbu komunikácií na území kraja	1. Zlepšenie dostupnosti (automobilovej prístupnosti) území kraja, prostredníctvom systematického kvantitatívneho rozvoja cestných komunikácií, modernizácie a rekonštrukcie zastaraných cestných úsekov, s uplatnením princípu prednostnej spoločenskej potrebnosti 2. Analýza najhavarijnejších úsekov cestných komunikácií 3. Prieskum spokojnosti vodičov s kvalitou cestnej infraštruktúry v kraji
	2. TTSK- región s najkvalitnejšou komunikačnou infraštruktúrou v kraji 3. Moderná infraštruktúra komunikácií, v maximálnej miere spájajúca všetky regióny kraja, udržiavaná 365 dní v roku	4. Eliminovať havarijné úseky v cestnej sieti kraja 5. Zabezpečiť plynulé a bezpečné využívanie komunikácií 6. Znížiť dopravnú nehodovosť v cestnej sieti kraja 7. zabezpečiť operatívne odstránené problémy vzniknuté na cestách TTSK 8. Zlepšiť automobilovú dostupnosť území TTSK	

5.3 Údržba a oprava

Strategický cieľ 5.3.1: Kontinuálne zabezpečovanie zjazdnosti, kvality prevádzkovej spôsobilosti vozoviek ciest II. a III. triedy a ich súčastí, odstraňovaním závad a vykonávaním pravidelnej údržby pomocou vysoko odborného personálu a kvalitného vozidlového a strojového parku.

Podporovaná vlastnosť cestnej infraštruktúry: bezpečná, kapacitná

Činnosti údržby na zabezpečovaní prevádzkovej spôsobilosti ciest sú významné najmä pre jej operatívnosť, pre schopnosť čiastočne nahradzovať opravy vozoviek lokálnym odstraňovaním porúch na vozovke, alebo zlepšovať stavebný stav najmä drsnosť povrchov súvislou údržbou, vytvárať na cestách potrebnú orientáciu dopravným značením a smerovými prvkami, vytvárať bezpečné prostredie cestnej dopravy a zabezpečovať správnu funkciu ostatného príslušenstva a vybavenia. Z hľadiska zimnej údržby má v klimatických podmienkach Slovenskej republiky významné postavenie vykonávanie činností predovšetkým v zimnom období, kedy kvalita zimnej údržby rozhoduje najmä o zjazdnosti ciest a o plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a cestnej dopravy, ako významného prvku rozvoja národného hospodárstva.

Koncentračné sily centier záujmu vytvárajú významné trendy v mobilite pracovnej sily, ktorá sa odzrkadľuje migráciou za prácou z blízkeho okolia aj z priľahlých regiónov. Medzi najviac zaťažené úseky individuálnou osobnou dopravou patria prieťahy ciest II. triedy na vstupoch do týchto centier zo všetkých smerov. Zaťaženie ciest II. triedy je výrazne väčšie v porovnaní s priemerným zaťažením extravilánových úsekov týchto ciest. Vplyvom vysokej intenzity dopravy dochádza k poškodzovaniu povrchu vozovky, čo zároveň zapríčiňuje znižovanie povolených rýchlostí vozidiel a zvyšuje pravdepodobnosť dopravných nehôd.

V rámci realizácie tohto cieľa bude pre kľúčové projekty dôraz kladený najmä na opatrenia:

1. Pravidelné vyhodnocovanie záznamov z prehliadok cestných komunikácií a mostných objektov.
2. Predchádzanie (zabraňovanie) vzniku porúch a zhoršovaniu stavu krytu vozoviek a príslušenstva prostredníctvom bežnej údržby cestných komunikácií nestavebnej údržby mostných objektov.
3. Činnosti súvislej údržby cestných komunikácií a stavebnej údržby a opráv mostných objektov.
4. Následná (operatívna) údržba cestných komunikácií a mostných objektov vyvolaná nepredvídanými poruchami.
5. Lokálna údržba vozoviek ako napr. opravy lokálnych výtlkov a trhlín v dĺžke menej ako 30 m.
6. Súvislá údržba vozoviek, teda stavebná údržba, pričom hrúbka vrstvy, o ktorú sa zosilňuje alebo vymieňa nepresiahne 30 mm.
7. Príprava podkladov na opravy.
8. Stavebné práce súvisiace so zosilnením krátkeho úseku ciest, výmenou krytov, prípadne podkladových vrstiev vozovky.
9. Obnova projektom stanovených parametrov, zlepšenie vlastností vozovky, najmä z hľadiska bezpečnosti premávky.

Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa 5.3.1

- obnova a modernizácia vozidlového a strojového parku určeného na správu, opravu a údržbu ciest,
- zabezpečovanie pravidelnej a kvalitnej údržby a opravy dopravnej infraštruktúry,
- využívanie asfaltových zmesí s dostatočnými vlastnosťami odolnými voči degradáciám cestných telies s ohľadom na ich záťaž, intenzitu dopravy a klimatické podmienky.

Komplementárne a synergické väzby cieľu na nadradené strategické dokumenty

Dokument	1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	VC1: Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete	SC2.1: Zlepšenie stavebno-technického stavu diaľnic a rýchlostných ciest
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja BSK 2014-2020	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.2: Posilnenie regionálnej mobility
	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
	Integrovaná a ekologická doprava	7: Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7.7: Rozvoj integrovanej dopravy
Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2007-2013, prioritná os 4 - Doprava	Vízia	Strategický cieľ	Priorita
	Kvalitne vybudovaná a udržiavaná cestná a železničná infraštruktúra umožňujúca trvalo udržateľnú dopravnú obsluhu kraja a jeho okresov. Cestná infraštruktúra je riešená s ohľadom na rozvoj nemotorovej dopravy a	Cieľ 4.1: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná cestná infraštruktúra kraja Cieľ 4.2: Vybudovaná a udržiavaná kvalitná železničná infraštruktúra kraja Cieľ 4.3: Zavedený efektívny	Priorita 4.1: Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry Priorita 4.2: Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry Priorita 4.3: Rozvoj verejnej osobnej dopravy

	bezbariérový pohyb občanov. Efektívny systém verejnej osobnej dopravy zabezpečujúci dopravnú obslužnosť pre obyvateľov a návštevníkov kraja - mobilitu pracovnej sily, prístup k školským zariadeniam, zariadeniam zdravotných služieb, sociálnych služieb a prístup k atraktivitám kraja v rámci cestovného ruchu. Systém verejnej osobnej dopravy a jeho dopravné prostriedky sú prístupné aj pre zdravotne postihnutých a imobilných cestujúcich a cestujúcich s detskými kočíkmi.	systém verejnej osobnej dopravy v rámci kraja Cieľ 4.4: Dobudované medzinárodné letisko Sliač zaradené do kategórie schengenských letísk Cieľ 4.5: Vybudovaný a do prevádzky uvedený verejný terminál intermodálnej dopravy vo Zvolene	Priorita 4.4: Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry Priorita 4.5: Budovanie a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy Priorita 4.6: Budovanie siete cykloturistických trás s ich napojením na celoslovenskú sieť cyklotrás
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2012-2018	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	SC IV: Modernizácia a zvýšenie bezpečnosti dopravnéj infraštruktúry v prostredí transeurópskeho dopravného systému. Zlepšenie dostupnosti a zvýšenie atraktivity miest a obcí Nitrianskeho kraja a dobudovanie energetickej a informačnej infraštruktúry kraja.	ŠC 1: Skvalitnenie regionálnej dopravnéj infraštruktúry a jej napojenie na nadregionálne siete	1.2: Modernizácia a rekonštrukcia ciest II. a III. tr. a napojenie na nadradenú dopravnú infraštruktúru 1.5: Vytvorenie podmienok pre zníženie environmentálnych dôsledkov výstavby a prevádzky dopravnéj infraštruktúry
Stratégia rozvoja vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja 2009 - 2015	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie
	Dostupnosť a územná prepojenosť vidieka	2.1 Skvalitniť a dobudovať cestnú infraštruktúru vidieka NSK 2.2 Zvýšiť kvalitu a pokrytie verejnej dopravy smerom k vidieku NSK	2.1.1 Podporiť dobudovanie cestnej siete vo vidieckych oblastiach 2.2.2 Podporiť alternatívnu dopravu na vidieku
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TSK	Priorita	Cieľ	Opatrenia
	Modernizácia a rozvoj dopravnéj infraštruktúry TSK	zabezpečiť kvalitné cestné spojenie v rámci jednotlivých okresov a s krajským sídlom Trenčín, s prepojením na hl.mesto Bratislavu a dopravnú os východ – západ vybudovaním rýchlostných ciest, výstavbou nových cestných úsekov, križovatiek, obchvatov miest a obcí, ako aj rekonštrukciou ciest II. a III triedy.	1. Budovanie cestných komunikácií nadregionálneho a regionálneho významu 2. Modernizácia a rekonštrukcia ostatných ciest II. a III. kategórie a miestnych komunikácií 3. Budovanie regionálnych a nadregionálnych cyklotrás
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2009-2015	Zámer	Cieľ	Opatrenia
	1. Maximálne dostupná,	1. Zabezpečiť operatívnu zimnú údržbu ciest podľa	1. Zlepšenie dostupnosti (automobilovej)

	<p>celoročne zjazdná a bezpečná sieť komunikácií v kraji</p> <p>2. TTSK- región s najkvalitnejšou komunikačnou infraštruktúrou v kraji</p> <p>3. Moderná infraštruktúra komunikácií, v maximálnej miere spájajúca všetky regióny kraja, udržiavaná 365 dní v roku</p>	<p>operačného plánu</p> <p>2. Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií po zimnej sezóne</p> <p>3. Zabezpečiť bežnú údržbu komunikácií na území kraja</p> <p>4. Eliminovať havarijné úseky v cestnej sieti kraja</p> <p>5. Zabezpečiť plynulé a bezpečné využívanie komunikácií</p> <p>6. Znížiť dopravnú nehodovosť v cestnej sieti kraja</p> <p>7. zabezpečiť operatívne odstránené problémy vzniknuté na cestách TTSK</p> <p>8. Zlepšiť automobilovú dostupnosť území TTSK</p>	<p>prístupnosti) území kraja, prostredníctvom systematického kvantitatívneho rozvoja cestných komunikácií, modernizácie a rekonštrukcie zastaraných cestných úsekov, s uplatnením princípu prednostnej spoločenskej potrebnosti</p> <p>2. Analýza najhavarijnejších úsekov cestných komunikácií</p> <p>3. Prieskum spokojnosti vodičov s kvalitou cestnej infraštruktúry v kraji</p>
--	---	--	--

6 Identifikácia projektov na dosiahnutie cieľov

Hodnotiacia tabuľka projektov v oblasti výstavby

	Kategória	Hodnotiace kritérium	Hodnotenie	Počet bodov*		
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, RC, intenzita dopravy presahujúca priemernú intenzitu v danej triede, situovanie cesty v území bez cestnej siete vyššieho dopravného významu a pod.	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Cesta zabezpečuje dennú mobilitu osôb a dostupnosť sociálnych a ekonomických potrieb (zamestnanie, vzdelávanie, zdravotnícke služby, kultúra, rekreácia, význam z pohľadu verejnej osobnej dopravy (napr. napojenie na terminály integrovanej dopravy, stanice VOD, a pod.))	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Prepojenia významných stredísk cestovného ruchu	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Cesta prepája centrá osídlenia zadané v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál)	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		B	Dopravná prevádzka	Prekročenie hodnoty priemernej intenzity na alternujúcich úsekoch (porovnanie intenzity na existujúcich cestách, ktoré nový úsek nahradí/spojí s priemernou intenzitou v kraji)	Nespĺňa	0
					Spĺňa	1
D	Bezpečnosť	Dopravná nehodovosť na alternujúcich úsekoch ciest (porovnanie s priemernou dopravnou nehodovosťou na existujúcich cestách, ktoré nový úsek nahradí/prepojí)	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		

* súčet bodového hodnotenia sa prepočíta koeficientom 9/7

Výsledok hodnotenia			Súčet
Priorita	projekt nie je prioritný, realizácia nemá výrazný dopad na vlastnosti cestnej siete	nízka	<0;3)
	projekt je prioritný pre formovanie vlastností cestnej siete	stredná	<3;7)
	projekt je pripravený a má výrazný dopad na formovanie vlastností cestnej siete	vysoká	<7;9>



Hodnotiaci tabuľka projektov v oblasti rekonštrukcie

	Katégoria	Hodnotiace kritérium	Hodnotenie	Počet bodov**		
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, RC, intenzita dopravy presahujúca priemernú intenzitu v danej triede, situovanie cesty v území bez ciest vyššej triedy a pod.	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Cesta zabezpečuje dennú mobilitu osôb a dostupnosť sociálnych a ekonomických potrieb (zamestnanie, vzdelávanie, zdravotnícke služby, kultúra, rekreácia, význam z pohľadu verejnej osobnej dopravy(napr. napojenie na terminály integrovanej dopravy, stanice VOD, a pod.))	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Prepojenia významných stredísk cestovného ruchu	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		Cesta prepája centrá osídlenia zafinované v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál)	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		
		B	Dopravná prevádzka	Prekročenie hodnoty priemernej intenzity (v kraji)	Nespĺňa	0
					Spĺňa	1
C	Stavebno-technický stav	Stavebno – technický stav cesty (pozdĺžne a priečne nerovnosti, vyjazdené koľaje, únosnosť vozovky a pod.)	veľmi dobrý, dobrý a vyhovujúci	0		
			nevyhovujúci/havarijný	1		
		Stav mostných objektov (nosnosť, zatekanie, stav mostovky a pod.)	bezchybný až zlý	0		
			veľmi zlý/havarijný	1		
D	Bezpečnosť*	Dopravná nehodovosť v danom úseku v rámci okresu (porovnanie hustoty dopravných nehôd na príslušnej ceste v okrese s priemernou hustotou v kraji)*	Nespĺňa	0		
			Spĺňa	1		

*aplikuje sa na cesty II. triedy

** pre všetky cesty III. triedy sa súčet bodového hodnotenia prepočíta koeficientom 9/8

pozn.: mosty zahrnuté v projektoch ciest prevezmú hodnotenie kritérií z ciest, v osobitných projektoch rekonštrukcie MO vychádza hodnotenie z ciest, ktorých sú súčasťou



7 Finančný plán implementácie stratégie rozvoja ciest na regionálnej úrovni

Finančné krytie realizácie opatrení premietnutých do projektov bude zabezpečené kombináciou finančných zdrojov z európskych fondov, vlastných finančných zdrojov samosprávnych krajov v kombinácii potenciálnych príjmov správcov cestných komunikácií a úverových zdrojov.

Finančný plán implementácie výstupov prípravy stratégie rozvoja ciest na regionálnej úrovni je zostavený pre horizont 2014 – 2020, resp. 2014 – 2023. Rok 2023 je uvažovaný z dôvodu nových pravidiel európskeho financovania, ktoré novo definuje tzv. pravidlo n+3. Vzhľadom k skutočnosti, že európske fondy budú tvoriť podstatnú časť objemu investičných prostriedkov tohto obdobia, je treba uvedené pravidlo reflektovať.

7.1 Finančné potreby pre obdobie 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023)

Finančné potreby boli získané na základe finančného priemetu zoznamu jednotlivých druhov projektov uvedených v kapitole 6. Nižšie uvedené finančné potreby vychádzajú zo súčasného stavu poznania a definície jednotlivých projektov s plánovaným prehodnotením, ktoré budú prehodnotené v rámci aktualizácie (II. fázy) tohto Strategického plánu rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov.

7.1.1 Finančné potreby výstavby cestnej infraštruktúry na úrovni ciest II. a III. triedy

Súhrn finančných potrieb výstavby cestnej infraštruktúry na úrovni regiónov Slovenska pre obdobie 2014 – 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

tab. č.54 Celkové finančné potreby výstavby ciest II. a III. triedy pre obdobie 2014 – 2023

Samosprávny kraj	2014 - 2023
Finančné potreby (zelené projekty) mil. €	
Banskobystrický samosprávny kraj	16,71
Bratislavský samosprávny kraj	55,00
Košický samosprávny kraj	12,30
Nitrianský samosprávny kraj	10,00
Prešovský samosprávny kraj	22,00
Trenčianský samosprávny kraj	2,00
Trnavský samosprávny kraj	0
Žilinský samosprávny kraj	26,00
Spolu za cesty II. a III. triedy	144,012

7.1.2 Finančné potreby modernizácie a rekonštrukcie cestnej infraštruktúry na úrovni ciest II. a III. triedy

Súhrn finančných potrieb modernizácie a rekonštrukcie cestnej infraštruktúry na úrovni regiónov Slovenska pre obdobie 2014 – 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

tab. č.55 Celkové finančné potreby modernizácie a rekonštrukcie ciest II. III. triedy na obdobie 2014–2023

Položka (tis. EUR) / rok	2014 - 2023
Finančné potreby (zelené projekty) mil. €	
Banskobystrický samosprávny kraj	26,436
Bratislavský samosprávny kraj	0 (bez zelených)
Košický samosprávny kraj	74,200
Nitrianský samosprávny kraj	57,223
Prešovský samosprávny kraj	85,375
Trenčianský samosprávny kraj	51,550
Trnavský samosprávny kraj	9,760
Žilinský samosprávny kraj	38,802
Spolu za cesty II. a III. triedy	341,396

7.1.3 Finančné potreby údržby a opráv cestnej infraštruktúry

Odhad potrieb financovania údržby dopravnej infraštruktúry vychádza zo štatistických údajov vynakladaných prostriedkov v minulých obdobiach. Jednotlivé samosprávne kraje vynakladali ročne na údržbu a opravu ciest II. a III. triedy (vrátane opráv mostov) v priemere za roky 2010 – 2012 tieto finančné obnosy:

- ✓ Banskobystrický samosprávny kraj: 11,533 mil. eur/rok
- ✓ Bratislavský samosprávny kraj: 6,945 mil. eur/rok
- ✓ Košický samosprávny kraj: 8,764 mil. eur/rok
- ✓ Nitrianský samosprávny kraj: 10,166 mil. eur/rok
- ✓ Prešovský samosprávny kraj: 17,876 mil. eur/rok
- ✓ Trenčianský samosprávny kraj: 10,588 mil. eur/rok
- ✓ Trnavský samosprávny kraj: 5,775 mil. eur/rok
- ✓ Žilinský samosprávny kraj: 7,499 mil. eur/rok

Je potrebné poznamenať, že výška vyššie uvedených pravidelne vynakladaných finančných prostriedkov nedokáže pokryť skutočné potreby údržby a opráv a cestná infraštruktúra postupne degraduje. V rámci aktualizácie prípravy stratégie je teda nevyhnutné, v súlade s nastavenými systémovými opatreniami, pripraviť realistický, udržateľný plán financovania ciest II. a III. triedy i z pohľadu údržby a opráv.

V rámci prípravy nasledujúcich finančných odhadov je tento fakt spracovaný a premietnutý v podobe skokového navýšenia výdavkov na údržbu od roku 2014 (v uvedenej tabuľke kalkulované s pesimistickým odhadom predstavujúcim navýšenie o cca 3 % ročne). Kalkulácia vychádza z predpokladu, že v roku 2013 budú v jednotlivých samosprávnych krajoch vynakladané na potreby údržby a opráv cestných komunikácií priemerné hodnoty ako v rokoch 2010 – 2012. Priemerný 3 %-ný ročný nárast reflektuje aj predpokladaný nárast potreby údržby nových projektov výstavby definovaných v tomto strategickom dokumente.

Takto spracovaný odhad celkových nákladov súvisiacich s údržbou cestnej infraštruktúry na úrovni krajov v období 2014 - 2020 je v rozdelení podľa samosprávnych krajov Slovenska uvedený v nasledujúcej tabuľke.

tab. č.56 Odhad vývoja finančnej potreby údržby a opráv ciest II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (tis. EUR)							
Samosprávny kraj/typ komunikácie	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Banskobystrický samosprávny kraj	11 879	12 235	12 602	12 980	13 370	13 771	14 184
- cesty II. triedy	3 736	3 848	3 963	4 082	4 205	4 331	4 461
- cesty III. triedy	8 143	8 387	8 639	8 898	9 165	9 440	9 723
Bratislavský samosprávny kraj	7 153	7 368	7 589	7 816	8 051	8 292	8 541
- cesty II. triedy	2 639	2 718	2 800	2 884	2 970	3 060	3 151
- cesty III. triedy	4 514	4 649	4 789	4 932	5 080	5 233	5 390
Košický samosprávny kraj	9 027	9 298	9 576	9 864	10 160	10 464	10 778
- cesty II. triedy	3 622	3 730	3 842	3 958	4 076	4 199	4 325
- cesty III. triedy	5 405	5 567	5 734	5 906	6 083	6 266	6 454
Nitrianský samosprávny kraj	8 227	8 474	8 728	8 990	9 259	9 537	9 823
- cesty II. triedy	2 645	2 724	2 806	2 890	2 977	3 066	3 158
- cesty III. triedy	5 582	5 749	5 922	6 099	6 282	6 471	6 665
Prešovský samosprávny kraj	18 412	18 964	19 533	20 119	20 723	21 344	21 985
- cesty II. triedy	5 279	5 437	5 600	5 768	5 941	6 120	6 303
- cesty III. triedy	13 133	13 527	13 933	14 351	14 782	15 225	15 682
Trenčianský samosprávny kraj	10 906	11 233	11 570	11 917	12 274	12 643	13 022
- cesty II. triedy	3 666	3 776	3 889	4 006	4 126	4 250	4 377
- cesty III. triedy	7 240	7 457	7 681	7 911	8 149	8 393	8 645
Trnavský samosprávny kraj	5 948	6 127	6 310	6 500	6 695	6 895	7 102
- cesty II. triedy	2 716	2 797	2 881	2 968	3 057	3 148	3 243
- cesty III. triedy	3 232	3 329	3 429	3 532	3 638	3 747	3 859
Žilinský samosprávny kraj	7 724	7 955	8 194	8 440	8 693	8 954	9 223
- cesty II. triedy	3 619	3 728	3 840	3 955	4 073	4 196	4 322
- cesty III. triedy	4 105	4 228	4 354	4 485	4 620	4 758	4 901
Spolu	79 275	81 653	84 103	86 626	89 225	91 901	94 658

7.2 Finančné zabezpečenie modernizácie, výstavby a rekonštrukcie komunikácií II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023)

Finančný plán implementácie stratégie rozvoja ciest na regionálnej úrovni pre oblasť opatrení typu modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest II. a III. triedy priamo nadväzuje na projekty uvedené v predchádzajúcej časti tohto dokumentu. Jedná sa o plán realizácie tzv. zelených projektov, teda projektov, ktoré svojou podstatou spĺňajú kritériá dopravného významu, významne prispievajú k zvýšeniu mobility obyvateľstva, majú význam v oblasti podpory rozvoja cestovného ruchu a priemyslu regiónov a zabezpečujú cezhraničné dopravné prepojenie centier regiónov s okolitými krajinami európskeho spoločenstva resp. ich napojenie na medzinárodnú cestnú sieť. Realizácia tohto typu projektov zabezpečí vyokú pridanú hodnotu celospoločenských prínosov ako z pohľadu regiónov, tak aj z pohľadu rozvoja Európskej únie.

Majoritu finančných zdrojov potrebných pre zabezpečenie finančného krytia realizácie opatrení a projektov typu modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest II. a III. triedy budú predstavovať najmä finančné prostriedky európskych Štrukturálnych a Investičných fondov alokované v Operačnom programe Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020 a v príslušných Operačných programoch cezhraničnej spolupráce.

Na prostriedky poskytnuté európskou úniou z uvedených fondov je viazané kofinancovanie z rozpočtov verejnej správy príslušných samosprávnych krajov na úrovni 5 %.

V dobe prípravy tohto dokumentu však stále niesú uzavreté rokovania Európskej komisie so Slovenskou republikou o výške alokácie v jednotlivých fondoch a ich prerozdelenie medzi príslušné Operačné programy IROP 2014 – 2020 a programy cezhraničnej spolupráce 2014 – 2020.

V tejto fáze spracovania dokumentu teda nieje možné exaktne zdefinovať alokáciu finančných zdrojov krytia projektov modernizácie, výstavby a rekonštrukcie cestných komunikácií II. a III. triedy, ani návrh využitia týchto prostriedkov vo vzťahu k potrebám. Toto prerozdelenie bude nutné dopracovať v rámci aktualizácie tohto strategického dokumentu, ktorá by mala nastať po uzavretí rokovaní Európskej komisie so Slovenskou republikou.

7.3 Finančné zabezpečenie potrieb údržby a opráv komunikácií II. a III. triedy v období 2014 – 2020 (resp. 2014 – 2023)

Vzhľadom na nedostupnosť predikcie rozpočtov verejnej správy príslušných samosprávnych celkov pre roky 2014 a ďalej, nieje možné exaktne zostaviť a stanoviť potenciálne finančné zdroje krytia potrieb správy, údržby a opráv dopravnej infraštruktúry. Potenciálne zdroje financovania potrieb údržby a opráv cestnej siete na úrovni regiónov predstavujú najmä vlastné prostriedky a príjmy verejných samospráv a úverové pôžičky. Aj v budúcnosti budú tieto finančné potreby kryté z vyššie uvedených zdrojov. Tento stav je však dlhodobou neudržateľný a v rámci II. fázy prípravy stratégie rozvoja a údržby cestnej infraštruktúry na úrovni regiónov je teda nevyhnutné, v súlade s nastavenými systémovými opatreniami, pripraviť realistický, udržateľný plán financovania ciest II. a III. triedy i z pohľadu údržby a ich opráv.

7.4 Návrh využitia finančných zdrojov vo vzťahu k potrebám/projektom

Vzhľadom na skutočnosť, že v dobe prípravy tohto dokumentu stále niesú uzavreté rokovania Európskej komisie so Slovenskou republikou o výške alokácie v jednotlivých fondoch a ich prerozdelenie medzi príslušné Operačné programy IROP 2014 – 2020 a programy cezhraničnej spolupráce 2014 – 2020, nieje

možné spracovať exaktné nastavenie využitia finančných zdrojov vo vzťahu k identifikovaným potrebám už tejto fáze spracovania dokumentu.

Presnú definíciu nastavenia návrhu využitia finančných zdrojov vo vťahu k potrebám/projektom výstavby, modernizácie a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy, bude nutné zdefinovať v rámci aktualizácie tohto dokumentu.





PRÍLOHA 1

Zoznam kľúčových projektov (dostupné v elektronickej forme)

