



Výskumný ústav dopravný



EURÓPSKA ÚNIA



Stratégia trvalej udržateľnosti financovania opráv a údržby ciest II. a III. triedy v Košickom kraji

ZHRNUTIE VÝSLEDKOV

Číslo projektu:	309/100
Odberateľ:	Košický samosprávny kraj
Dátum publikovania:	September 2015
Generálny riaditeľ:	Ing. Ľubomír Palčák
Zodpovedný riešiteľ:	Ing. Ľubomír Palčák

Tento projekt je spolufinancovaný v rámci Regionálneho operačného programu z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.
„Investícia do vašej budúcnosti“

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY

Generálny riaditeľ: Ing.	Ing. Ľubomír Palčák
Vecný garant projektu:	Ing. Dana Alezárová
Riaditeľ divízie:	Ing. Roman Ondrejka, PhD.
Projektový manažér:	Ing. Štefan Machciník, PhD.
Zodpovedný riešiteľ projektu:	Ing. Ľubomír Palčák
Riešitelia:	Ing. Peter Hronský, Ing. Pavol Kajánek, PhD., Ing. Peter Vonš, Ing. Katarína Kilianová, PhD., Ing. Miloš Zuziak
Spolupracujúce organizácie:	VÚD, a. s., DAQE Slovakia, s. r. o.

Počet strán	27
Počet obrázkov	0
Počet tabuliek	8
Počet príloh	3
Charakter správy	Sumár

Generálny riaditeľ:

Riaditeľ divízie:

Zodpovedný riešiteľ projektu:

ANOTÁCIA

Cestná infraštruktúra v regiónoch má veľký dopravno-hospodársky význam, ktorý spočíva najmä v zabezpečovaní prepojenia na hospodárske, kultúrne a administratívne centrá, zabezpečení prepojenia na infraštruktúru vyššieho dopravného významu, a tým aj na infraštruktúru okolitých štátov ako aj v poskytovaní dopravnej obslužnosti občanom SR. Vyššie uvedené skutočnosti zabezpečuje vo veľkej miere pomerne hustá sieť ciest II. a III. kategórie, ktorá je na rozdiel od diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. kategórie nesporne v horšom stave.

Z hľadiska zachovania mobility, dostupnosti, konkurencieschopnosti, rastu ekonomického potenciálu a rozvoja regiónov je potrebné flexibilne reagovať na súčasné potreby a vzniknutú situáciu a rozumne investovať do rozvoja dopravnej infraštruktúry a nutnej rehabilitácie existujúcich vozoviek.

Rozvoj priemyslu a poľnohospodárstva je silno závislý od stavu cestnej infraštruktúry, ktorej úlohou je zabezpečiť dopravnú obsluhu daného územia. Vzhľadom na to, že oblasť priemyslu a poľnohospodárstva má perspektívu sa naďalej rozvíjať a je priam žiadúce, aby sa aj naďalej rozvíjal, je nevyhnutné neustále udržiavať dobrý technický stav cestnej infraštruktúry. Modernizácia ciest regionálneho významu a dobudovanie chýbajúcej infraštruktúry umožní nie len zabezpečenie obsluhy územia na národnej, ale tiež na medzinárodnej úrovni.

OBSAH

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY.....	I
ANOTÁCIA.....	II
OBSAH.....	III
ZOZNAM TABULIEK.....	IV
ZOZNAM SKRATIEK.....	V
1. ANALYTICKÁ ČASŤ.....	6
1.1 Analýza cestnej dopravnej infraštruktúry v pôsobnosti KSK.....	6
1.1.1 Stav dopravnej infraštruktúry v KSK - kvantita.....	6
1.1.2 Stavebno - technický stav cestnej infraštruktúry v pôsobnosti KSK.....	7
1.1.2.1 Objekty na cestách vo vlastníctve KSK.....	8
1.1.3 Súčasné zaťaženie cestnej siete v pôsobnosti KSK.....	8
1.1.4 Nehodovosť na cestách vo vlastníctve KSK.....	9
1.1.5 Analýza výsledkov meraní únosnosti na vybraných úsekoch ciest.....	9
1.1.6 Analýza klimatických a geodynamických vplyvov.....	10
1.2 Analýza súčasného stavu správy a údržby ciest II. a III. triedy.....	10
2. PRÍPRAVA STRATÉGIE - DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA.....	11
2.1 Rámec pre stanovenie priorít projektov.....	11
2.1.1 Výber projektov a popis jednotlivých projektov.....	11
2.1.2 Výber kritérií pre hodnotenie a stanovenie váh.....	12
2.1.3 Prioritizácia projektov podľa výsledkov MCA.....	13
3. PRÍPRAVA STRATÉGIE - FINANČNÁ ČASŤ A PLÁN AKTUALIZÁCIE.....	14
3.1 Finančné potreby.....	14
3.1.1 Minimalistický scenár alokácie finančných prostriedkov.....	14
3.1.2 Maximalistický scenár alokácie finančných prostriedkov.....	14
3.1.3 Optimálny scenár alokácie finančných prostriedkov.....	15
3.1.4 Zhrnutie finančných potrieb cestnej infraštruktúry pre jednotlivé scenáre.....	15

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 1-1	Súhrnný stav dopravnej infraštruktúry KSK v rozdelení na okresy.....	7
Tab. 1-2	Stav ciest II. a III. triedy na základe prehliadok vykonaných v roku 2014.....	7
Tab. 1-3	Rozdelenie mostných objektov v KSK podľa vlastníka a cesty.....	8
Tab. 1-4	Stav mostných objektov na cestných komunikáciách v správe KSK.....	8
Tab. 1-5	Významné cesty KSK z hľadiska dosahovania maximálnych intenzít – cesty II. triedy ..	8
Tab. 1-6	Významné cesty KSK z hľadiska dosahovania maximálnych intenzít – cesty III. triedy .	9
Tab. 1-7	Údaje o cestách II. a III. triedy v Košickom samosprávnom kraji	10
Tab. 3-1	Celkové finančné potreby projektov v jednotlivých oblastiach.....	14

ZOZNAM SKRATIEK

CK	Cestná komunikácia
CSD	Celoštátne sčítanie dopravy
DN	Dopravná nehoda
EIB	Európska investičná banka
ISDN PZ SR	Informačný systém dopravných nehôd Policajného zboru Slovenskej republiky
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
KSK	Košický samosprávny kraj
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
MCA	Multikriteriálna analýza
SC KSK	Správa ciest Košického samosprávneho kraja
SSC	Slovenská správa ciest
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyšší územný celok

1. ANALYTICKÁ ČASŤ

Problematika oblasti cestnej siete sa rieši v zmysle zásad štátnej dopravnej politiky a v záujme hospodárnej, bezpečnej a plynulej cestnej premávky. Cestná dopravná infraštruktúra má nepopierateľný význam pre ekonomický, sociálny a kultúrny rozvoj nielen na úrovni štátu, ale aj pre oblasti regionálneho významu a preto by sa mala udržiavať v dostatočnom stavebno-technickom a prevádzky-schopnom stave, aby neznižovala bezpečnosť a komfort dopravy.

Dopravná infraštruktúra na úrovni krajov a regiónov je tvorená predovšetkým cestami nižšieho dopravného významu – cestami II. a III. triedy, doplnená miestnymi komunikáciami. Tieto cestné komunikácie zabezpečujú prepojenie miest a obcí a dopravné napojenie na cestnú sieť vyššieho dopravného významu.

Cesty II. triedy sú významné pre dopravu medzi krajmi a okresmi, keďže spájajú miesta okresného významu. Cesty III. triedy sa vyznačujú miestnym významom, spájajú obce s cestami I. alebo II. triedy, ak obce ležia mimo nich a dopĺňajú cestnú sieť ekonomicky a dopravne zdôvodnenými cestnými prepojeniami.

1.1 ANALÝZA CESTNEJ DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V PÔSOBNOSTI KSK

Košický samosprávny kraj je s rozlohou 6755 km² štvrtým najväčším samosprávnym krajom v Slovenskej republike a zaberá 13,8% jej územia. Počtom obyvateľstva je po Prešovskom druhým najväčším na Slovensku. Na juhu hraničí s Maďarskou republikou, na východe s Ukrajinou, na severe s Prešovským a na západe s Banskobystrickým krajom.

Z územno-správneho hľadiska sa Košický samosprávny kraj člení na 11 okresov (z toho 4 na území mesta Košice). V kraji je 440 obcí z toho 17 získalo štatút mesta. Územno-správne rozdelenie kraja vytvára priestor pre dostatočne hustú sieť cestných komunikácií plniacu funkciu nielen pre obyvateľov územia ale i funkciu z národnej a medzinárodnej stránky.

Stav dopravnej infraštruktúry v jednotlivých samosprávnych krajoch sa sleduje a hodnotí na základe kvantitatívnych a kvalitatívnych ukazovateľov cestnej siete. Následné hodnotenie slúži ako podkladový materiál nielen pre plánovanie údržby a opravy ciest II. a III. triedy ale i návrh opatrení potrebných pre napĺňanie požiadaviek rozvoja cestnej infraštruktúry.

1.1.1 STAV DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V KSK - KVANTITA

Podľa centrálnej databanky SSC dosahovala celková hustota cestnej siete v KSK k 1.1.2014 hodnotu 0,353 km/ km² resp. 3,054 km/1000 obyv. Hustota cestnej siete dosahuje približne rovnaké hodnoty v Košickom kraji, ako aj pre celé územie SR. Na území Košického samosprávneho kraja bolo k 1.1.2014 vybudovaných a sprevádzkovaných 2382,464 kilometrov ciest a z hľadiska dĺžky ciest sa radí KSK na druhé miesto v SR. Rozdelenie cestnej infraštruktúry podľa dopravného významu a dĺžky sú zhrnuté v nasledovnej tabuľke.

Tab. 1-1 Súhrnný stav dopravnej infraštruktúry KSK v rozdelení na okresy

Okres	Diaľnice (km)	Rýchlostné cesty (km)	Privádzač rýchlostnej cesty (km)	Cesty I. triedy (km)	Cesty II. triedy (km)	Cesty III. triedy (km)	Spolu (km)	Rozloha (km ²)	Počet obyvateľov	Hustota cestnej siete	
										km/km ²	km/1000 obyv.
GL					89,897	41,394	131,29	584	31440	0,225	4,176
KE I			8,056	0,344	16,544	9,415	34,359	85	67185	0,402	0,511
KE II		9,605		1,675	2,62	21,587	35,487	74	80838	0,48	0,439
KE III				5,438		1,356	6,794	17	29602	0,402	0,23
KE IV		2,62	4,258	5,031	6,272	4,475	22,656	61	56264	0,372	0,403
KS	5,395	14,245	0,387	64,168	105,511	399,372	589,08	1541	116322	0,382	5,064
MI				48,484	114,683	223,425	386,59	1019	110166	0,379	3,509
RV				94,853	89,686	138,63	323,17	1173	61827	0,275	5,227
SO				21,353	29,406	128,757	179,52	538	23213	0,334	7,733
SN					90,199	118,524	208,72	587	97784	0,355	2,135
TV				98,515	38,697	327,587	464,8	1074	105362	0,433	4,411
KSK spolu	5,395	26,47	12,701	339,861	583,515	1414,522	2382,5	6755	780000	0,353	3,054

Košický samosprávny kraj sa stal od 1.1.2004 na území kraja vlastníkom ciest II. a III. triedy, okrem ich prejazdnych úsekov cez mesto Košice.

K 1.1.2014 bol podľa údajov Cestnej databanky SSC Košický samosprávny kraj vlastníkom :

- Ciest II. triedy v celkovej dĺžke: 558,032 km, čo predstavuje 15,43% dĺžky všetkých ciest II. triedy na území SR,
- Ciest III. triedy v celkovej dĺžke: 1377,323 km, čo predstavuje 13,27% dĺžky všetkých ciest III. triedy na území SR.

1.1.2 STAVEBNO - TECHNICKÝ STAV CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V PÔSOBNOSTI KSK

Kvalita cestných komunikácií sa najviac odvíja od stavebno-technického stavu vozoviek, ktorý sa určuje na základe hlavných prehliadok, ktoré vykonáva vlastník a správca dotknutých cestných komunikácií s každoročnou pravidelnosťou vždy po zimnom období v zmysle TP 8/2013 Prehliadky, údržba a oprava cestných komunikácií. Pri určovaní stavebno-technického stavu sa vychádza z reálnej dĺžky vozoviek.

Nie všetky cestné komunikácie, resp. vozovky na cestných komunikáciách v správe KSK sú vo vyhovujúcom stavebno-technickom stave. Vozovky CK pre motorové vozidlá musia byť z hľadiska používateľov vždy v prevádzkyschopnom stave, aby vytvárali dostatočné podmienky pre bezpečnosť cestnej premávky. Vozovky musia spĺňať technické parametre stanovené príslušnými predpismi.

Na základe hlavných prehliadok vykonaných v roku 2014 je z celkovej dĺžky vozovky v správe kraja k júnu 2014 na cestách II. a III. triedy nasledovný stavebno-technický stav.

Tab. 1-2 Stav ciest II. a III. triedy na základe prehliadok vykonaných v roku 2014

Kategória CK	Velmi dobrý VD (%)	Dobrý D (%)	Vyhovujúci V (%)	Nevyhovujúci NV (%)	Havarijný H (%)
CK II. triedy	80,89	1,22	1,51	10,72	5,66
CK III. triedy	67,52	3,43	5,11	21,71	2,23

1.1.2.1 OBJEKTY NA CESTÁCH VO VLASTNÍCTVE KSK

V košickom kraji sa podľa dostupných údajov na cestných komunikáciách II. a III. k 1.1.2014 evidovalo celkovo 25 636 objektov. Z pohľadu hodnotenia kvantity a kvality cestnej infraštruktúry sú najdôležitejším objektom mosty. Košický samosprávny kraj má vo svojom vlastníctve a prostredníctvom Správy ciest Košického samosprávneho kraja spravuje 655 mostných objektov.

Tab. 1-3 Rozdelenie mostných objektov v KSK podľa vlastníka a cesty

Vlastník/Správca	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Spolu
KE SK/SC KSK	208	447	655

Stav mostných objektov sa odvíja od rôznych faktorov. Na súčasný stav mostných objektov nielen vo vlastníctve KSK má najväčší vplyv samotný vek mostných objektov, dopravné zaťaženie, živelné pohromy, poveternostné a klimatické vplyvy. Tým, že boli viaceré mosty vybudované ešte v období po II. svetovej vojne, neboli navrhované na súčasné intenzity dopravy a majú i nižšiu konštrukčnú zaťažiteľnosť.

Tab. 1-4 Stav mostných objektov na cestných komunikáciách v správe KSK

Cesta	Bezchybný	Veľmi dobrý	Dobrá	Uspokojivý	Zlý	Veľmi zlý	Havarijný	Neurčitý
cesty II. triedy	12	34	75	73	11	3	0	0
cesty III. triedy	15	48	207	153	22	2	0	1
Spolu	27	82	282	226	33	5	0	1

Poznámka: Neurčitý stav reprezentuje neúplné údaje o mostnom objekte v centrálnej evidencii cestných komunikácií.

1.1.3 SÚČASNÉ ZAŤAŽENIE CESTNEJ SIETE V PÔSOBNOSTI KSK

Priemerná denná intenzita vozidiel na cestných komunikáciách II. triedy na celom území SR sa na základe celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 pohybuje na úrovni 3557 vozidiel za 24 hodín. Priemerná denná intenzita všetkých vozidiel na cestných komunikáciách II. triedy v správe KSK sa podľa CSD 2010 pohybuje na úrovni 3625 vozidiel za 24 hodín. Oproti celkovému celoštátnemu priemeru to predstavuje zvýšenú intenzitu o 1,9%, z čoho sa dá konštatovať, že priemerná intenzita na cestách II. triedy v KSK je ľahko nadpriemerná. Pri cestách III. triedy na celom území SR sa podľa CSD 2010 pohybuje priemerná denná intenzita vozidiel na úrovni 1896. Na cestách rovnakého dopravného významu v správe KSK dosahovala priemerná intenzita hodnotu 2072 vozidiel za deň. Oproti celkovému celoštátnemu priemeru 2010 sú teda priemerné intenzity vozidiel na úsekoch ciest III. triedy v KSK o 9,28% vyššie.

Najvýznamnejšie cesty II. a III. triedy resp. úseky v správe KSK z pohľadu dosahovania denných intenzít sú zhrnuté v nasledovnej tabuľke.

Tab. 1-5 Významné cesty KSK z hľadiska dosahovania maximálnych intenzít – cesty II. triedy

Číslo cesty	Max. Intenzita (voz/24 hod)	Min. Intenzita (voz/24 hod)	Dĺžka cesty/úsekov (km)
II/533	14079	511	52,5
II/536	13290	4382	28,2
II/582	11075	910	44,7
II/526	10401	1476	24,4

Tab. 1-6 Významné cesty KSK z hľadiska dosahovania maximálnych intenzít – cesty III. triedy

Číslo cesty	Max. Intenzita (voz/24 hod)	Min. Intenzita (voz/24 hod)	Počet sčítacích úsekov csd 2010
III/3244 (III/536005)	15067	1984	6
III/3695 (III/553034)	6320	3824	2
III/3248 (III/536010)	6097	2844	2
III/3655 (III/050212)	5409	5409	1

1.1.4 NEHODOVOŠŤ NA CESTÁCH VO VLASTNÍCTVE KSK

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.

Z pohľadu bezpečnosti ciest regionálneho významu vo vlastníctve VÚC možno hovoriť o dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy.

Zo štatistiky nehodovosti získanej z ISDN PZ SR je možné podľa označenia komunikácie a kilometrického staničenia DN presne lokalizovať miesta a úseky s častým vznikom dopravnej nehody za rok 2014 (vznik 2 a viac DN za rok).

Na cestách II. triedy v správe KSK je za miesta častého výskytu dopravnej nehody možné označiť nasledujúce lokality:

- Cesta II/582 – kilometer 0,500
- Cesta II/582 – kilometer 1,500
- Cesta II/582 – kilometer 6,000
- Cesta II/555 – kilometer 1,000
- Cesta II/555 – kilometer 36,500
- Cesta II/552 – kilometer 26,000
- Cesta II/548 – kilometer 7,500
- Cesta II/547 – kilometer 37,790
- Cesta II/526 – kilometer 15,700
- Cesta II/526 – kilometer 16,110
- Cesta II/536 – kilometer 13,500
- Cesta II/536 – kilometer 21,800

1.1.5 ANALÝZA VÝSLEDKOV MERANÍ ÚNOSNOSTI NA VYBRANÝCH ÚSEKOKH CIEST

Z analýzy výsledkov merania, ktoré boli poskytnuté Slovenskou správou ciest je možné vyvodiť nasledovné závery. Merania únosnosti boli zrealizované na 450,715 kilometroch ciest II. triedy v správe KSK. Orientačné hodnotenie resp. charakteristika únosnosti na úrovni cestnej siete sa vykonáva na základe celoročného priemeru prejazdov ťažkých nákladných vozidiel a vypočítaného ekvivalentného modulu pružnosti v piatich stupňoch hodnotenia. V nevyhovujúcom 5. stupni sa nachádza celkovo 111,664 kilometrov zmeraných ciest II. triedy čo hovorí o tom, že zhruba 24,8% zmeraných ciest ma nevyhovujúcu

resp. nedostatočnú únosnosť vozovky. Hodnotenie únosnosti potvrdzuje fakt, že viaceré cesty II. a III. triedy nevyhovujú pre súčasné dopravné zaťaženie a je nutná ich oprava, prípadne rekonštrukcia.

Rovnaké meranie bolo zrealizované na 38,38 kilometroch vybraných ciest III. triedy v správe KSK. V 5. nevyhovujúcom stupni je podľa hodnotenia na základe ekvivalentného modulu pružnosti 7,55 kilometra čo predstavuje necelých 19,70% ciest s nedostatočnou únosnosťou vozovky.

1.1.6 ANALÝZA KLIMATICKÝCH A GEODYNAMICKÝCH VPLYVOV

Na kvalitu vozoviek nevyplýva nepriaznivo len priame zaťaženie dopravou. V kombinácii s ostatnými vplyvmi, najmä klimatickými a geodynamickými javmi môžu nastať katastrofálne scenáre, ktoré sa výrazným spôsobom premietnu do plánu údržby a opráv jednotlivých správcov.

Z analýzy klimatických a geodynamických vplyvov sa zistilo, že na území KSK sa v súčasnosti nachádza veľké množstvo oblastí s výskytom významného povodňového rizika a rajónov nestabilných území. Z dôvodu že na území KSK existuje až 378 geografických oblastí, v ktorých existuje potenciálne významné riziko je povodňami permanentne zasahovaných a poškodzovaných niekoľko úsekov ciest II. a III. triedy. Rajónmi nestabilných území je trasovaných okolo 26,6 kilometrov ciest II. triedy a približne 50,7 kilometrov ciest III. triedy vo vlastníctve KSK.

1.2 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU SPRÁVY A ÚDRŽBY CIEST II. A III. TRIEDY

Od roku 2004 je Košický samosprávny kraj vlastníkom ciest II. a III. triedy po uzatvorení Dohody o prechode majetku a s ním súvisiacich práv a povinností z vlastníctva štátu v správe Slovenskej správy ciest. Košický samosprávny kraj zriadil v koncepcii prechodu správy, údržby, modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest v pôsobnosti Košického samosprávneho kraja rozpočtovú organizáciu s názvom Správa ciest Košického samosprávneho kraja. Od roku 2011 Správa ciest KSK zmenila svoju organizáciu z rozpočtovej na príspevkovú a teda došlo k zmene jej financovania.

Uzatvorením Dohody o prechode majetku a s ním súvisiacich práv a povinností prešli do kompetencie KSK aj nasledovné cesty II. a III. triedy.

Cestná sieť II. a III. triedy vo vlastníctve KSK a správe SC KSK k 1.1.2014 je obsahom tabuľky.

Tab. 1-7 Údaje o cestách II. a III. triedy v Košickom samosprávnom kraji

Vlastník	Správca	Okres	Stredisko	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Spolu
KSK	SC KSK	Košice- okolie	SÚ Moldava nad Bodvou	96,646	391,029	487,675
KSK	SC KSK	Michalovce	SÚ Michalovce	114,683	223,425	338,108
KSK	SC KSK	Sobrance		29,406	128,757	158,163
KSK	SC KSK	Rožňava	SÚ Rožňava	89,639	138,630	228,269
KSK	SC KSK	Gelnica	SÚ Spišská Nová Ves	89,897	41,394	131,291
KSK	SC KSK	Košice- okolie		8,865	8,280	17,145
KSK	SC KSK	Spišská Nová Ves		90,199	118,524	208,723
KSK	SC KSK	Trebišov	SÚ Trebišov	38,697	327,587	366,284
			Spolu:	558,032	1377,626	1935,658

Zdroj: http://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/2014/prehľad_ck_vl-spravca_k_01-01-2014.pdf

2. PRÍPRAVA STRATÉGIE - DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Súčasťou druhej časti stratégie je na základe stanoveného rámca určiť priority rozvoja, potreby dopravnej infraštruktúry a definovať indikatívne projekty.

2.1 RÁMEC PRE STANOVENIE PRIORÍT PROJEKTOV

Stanoviť rámec priorít projektov je možné pomocou multikriteriálnej analýzy. Multikriteriálna analýza patrí k metódam kvantitatívneho hodnotenia, kedy výsledkom analýzy je celkové ohodnotenie stavu a porovnanie medzi sebou viacerých variantov v tomto prípade projektov.

Jedným z najdôležitejších krokov takejto analýzy je vytipovanie kritérií, ktoré ovplyvňujú analyzovaný projekt a tie sa následne modifikujú a pridelia sa im váhy podľa dôležitosti a vplyvu na riešenie. Nastavené kritéria môžu byť na rovnakej úrovni dôležitosti alebo môžu byť hierarchicky členené. Pri jednoúrovňovej štruktúre kritérií sa najčastejšie využíva pomerovo- indexová metóda, ktorá sa využíva aj vtedy keď majú byť všetky vytipované kritéria sústredené do jedného rozhodnutia či ukazovateľa. Pri hierarchickom členení sa najčastejšie využíva metóda AHP. V tomto prípade budú kritéria rozdelené do skupín podľa oblastí ich pôsobenia.

Multikriteriálna analýza pozostáva z nasledovných krokov:

1. Krok: Výber projektov a popis jednotlivých projektov
2. Krok: Výber kritérií pre hodnotenie
3. Krok: Stanovenie váh hodnotiacich kritérií
4. Krok: Hodnotenie projektov
5. Krok: Usporiadanie projektov podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy tzv. prioritizácia

2.1.1 VÝBER PROJEKTOV A POPIS JEDNOTLIVÝCH PROJEKTOV

Vzhľadom na zoznam strategických a špecifických cieľov zameraných na rozvoj regionálnej infraštruktúry boli na odstránenie nedostatkov identifikovaných na cestnej sieti definované opatrenia v podobe konkrétnych projektov zatriedených v príslušnej kategórii investičnej akcie.

V Košickom samosprávnom kraji bol zoznam kľúčových projektov rozdelený do štyroch hlavných skupín a to:

- projekty na výstavbu infraštruktúry (dva projekty),
- projekty na rekonštrukciu infraštruktúry (23 projektov),
- projekty na opravu a údržbu infraštruktúry (44 projektov),
- projekty týkajúce sa opráv a údržby mostov (5 projektov).

Pre výsledné stanovenie priorít rozvoja a potreby dopravnej infraštruktúry sa vybrali projekty, ktoré boli v Strategickom pláne rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy na úrovni regiónov ohodnotené ako projekty,

ktoré sú pripravené a majú výrazný dopad na formovanie vlastností cestnej siete – projekty označené ako zelené.

2.1.2 VÝBER KRITÉRIÍ PRE HODNOTENIE A STANOVENIE VÁH

Základným koncepčným dokumentom umožňujúcim definovať potreby dopravnej infraštruktúry a stanoviť priority rozvoja v KSK je Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy na úrovni regiónov. Na základe spomínaného koncepčného dokumentu a analytickej časti riešenej stratégie bol expertným tímom zostavený rámec pre hodnotenie vybraných projektov. Pre jednotlivé aspekty dopravnej analýzy boli zostavené kritéria pre finálnu prioritizáciu projektov z hľadiska miery splnenia ich potrieb reflektujúcich požiadavky dopravnej siete ako celku v rámci trvalej udržateľnosti financovania opráv a údržby a iných investičných aktivít týkajúcich sa ciest II. a III. triedy a objektov na cestách II. a III. triedy vo vlastníctve KSK.

Kritéria boli vybrané a navrhnuté tak, aby umožnili vo svojej podstate analyzovať a posúdiť požiadavky kladené na dopravno-hospodársky význam regionálnej infraštruktúry a rovnako zhodnotiť technické parametre danej infraštruktúry a okrajovo i určité ohrozenia v dôsledku pôsobenia prírodných síl.

Hodnotiace kritéria pre prioritizáciu a zostavenie rebríčka projektov a opatrení sú sústredené do 5 kategórií reprezentujúcich konkrétne oblasti posudzovania rozvoja dopravnej infraštruktúry:

- A. Dopravno-hospodársky význam,
- B. Dopravná prevádzka,
- C. Stavebno-technický stav,
- D. Bezpečnosť,
- E. Klimatické a geodynamické vplyvy.

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

Vlastnosti cestnej siete budú dosiahnuté prostredníctvom cieľov a opatrení, ktoré sú členené do oblastí výstavba (1), rekonštrukcia (2), údržba a oprava cestných komunikácií (3) a rekonštrukcia, údržba a oprava mostov (4). Projekty z každej oblasti sú posudzované skupinou kritérií patriacej do kategórie priamo súvisiacej s danou oblasťou do ktorej, projekt spadá. To znamená, že každá analyzovaná oblasť môže mať rozdielny počet kategórií s rôznymi kritériami. V našom prípade platí skutočnosť, že projekty z oblasti rekonštrukcie infraštruktúry a údržby a opravy infraštruktúry majú totožné kategórie kritérií a identické kritéria hodnotenia. Rozdielne je len stanovenie váh kritérií.

Ako už bolo uvedené, pre vyhodnotenie projektov je nevyhnutné stanoviť váhy jednotlivým kritériám. Keďže projekty sú rozdelené do štyroch základných skupín, aj samotné váhy sú vypočítané pre každú skupinu samostatne. Váhy hodnotiacich kritérií projektov vo všetkých oblastiach boli získané zostavením Saatyho matice, kde sa hierarchicky najprv maticou posudzovali kategórie medzi sebou a následne samotné hodnotiace kritéria.

Kritéria a váhy kritérií pre hodnotenie projektov sú obsahom prílohy č. 1 tohto sumáru.

2.1.3 PRIORITIZÁCIA PROJEKTOV PODĽA VÝSLEDKOV MCA

Výsledky prioritizácie projektov na základe multikriteriálnej analýzy sú obsahom prílohy č. 2 tohto sumáru.

3. PRÍPRAVA STRATÉGIE - FINANČNÁ ČASŤ A PLÁN AKTUALIZÁCIE

Finančné krytie potrieb regionálnej cestnej infraštruktúry zhrnutých vo forme navrhovaných opatrení v projektoch výstavby, rekonštrukcie a údržby a opravy bude zabezpečené kombináciou finančných prostriedkov pochádzajúcich zo zdrojov Európskej únie (európske fondy), vlastných finančných zdrojov samosprávnych krajov (príjmy a rozpočet VÚC) a úverov z EIB.

3.1 FINANČNÉ POTREBY

Celkové finančné potreby je možné identifikovať na základe finančného priemetu zoznamu prioritizácie rôznych druhov projektov zostaveného v predošlej kapitole. Nižšie zadefinované finančné potreby vychádzajú zo súčasného stavu poznania a definície jednotlivých projektov.

Tab. 3-1 Celkové finančné potreby projektov v jednotlivých oblastiach

Oblasť činnosti	Finančné potreby (zelené projekty) milión €
projekty výstavby cestnej infraštruktúry	12,000
projekty rekonštrukcie cestnej infraštruktúry	74,500
projekty údržby a opravy cestnej infraštruktúry	9,000
projekty rekonštrukcie, opravy a údržby mostov	1,735
spolu za cesty II. a III. triedy v KSK	95,50

3.1.1 MINIMALISTICKÝ SCENÁR ALOKÁCIE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV

Minimalistický scenár predstavuje základné úkony a potreby cestnej infraštruktúry, ktoré by mal správca ciest II. a III. triedy vykonať preto, aby ostali zachované aspoň primárne predpoklady udržateľnosti kvalitatívnych parametrov existujúcej cestnej siete na úrovni regiónov. Tieto úkony reprezentujú okrem činností, ktoré sú predmetom základnej pravidelnej letnej a zimnej údržby i realizáciu opatrení v podobe projektov údržby a opravy ciest II. a III. triedy a rekonštrukcie vybraných mostov, ktoré svojimi parametrami už nespĺňajú požiadavku pre bezpečnú, plynulú a hospodárnu jazdu vozidiel a svojim stavom by mohli ohroziť účastníkov cestnej premávky a rovnako zvyšovať nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

3.1.2 MAXIMALISTICKÝ SCENÁR ALOKÁCIE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV

Pri maximalistickom scenári sa predpokladá s uskutočnením maximálneho (kompletného) počtu potrieb cestnej infraštruktúry zhmotnených v podobe opatrení do projektov oblasti výstavby, rekonštrukcie a údržby a opravy cestnej siete na úrovni regiónu. Pri takomto scenári musí KSK realizovať 2 investičné projekty v oblasti výstavby ciest II. triedy (12 000 000 €), 23 investičných projektov v oblasti rekonštrukcie ciest II. a III triedy (74 500 000 €), 44 menších projektov z oblasti údržby a opravy ciest III. triedy (9 000 000 €) a 5 projektov z oblasti rekonštrukcie mostov (1 735 000 €). V celkovom súčte to predstavuje 74 projektov pri odhadovaných investičných nákladoch zhruba 97 235 000 eur.

Po analýze dostupných zdrojov a možností financovania potrieb cestnej infraštruktúry v KSK je zrejmé že maximalistický scenár sa bez úverových pôžičiek a navýšenia príjmu prostredníctvom ďalších zárobkových činností KSK nepodarí za dané obdobie splniť.

3.1.3 OPTIMÁLNY SCENÁR ALOKÁCIE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV

Optimálny scenár predstavuje akúsi strednú cestu medzi minimalistickým a maximalistickým scenárom a mal by v sebe zahŕňať okrem činností spojených s pravidelnou bežnou údržbou investičné akcie a rekonštrukčné úkony, ktoré by mala byť VÚC pri vhodnom nastavení alokácie finančných prostriedkov schopná v danom období splniť.

Pri optimálnom scenári musí VÚC zafinancovať realizáciu základných opatrení, ktorými sa docieli zachovaniu parametrov, ktoré udržia cestnú sieť regionálneho významu v dostatočnom prevádzkyschopnom a technickom stave. Daná skutočnosť sa dosiahne realizáciou projektov údržby a opravy podobne ako v minimalistickom scenári. Tieto činnosti budú financované výlučne z vlastných finančných prostriedkov.

Optimálny scenár sa docieli prefinancovaním minimalistického scenáru plus iných odôvodnených projektov z maximalistického scenáru.

3.1.4 ZHRNUTIE FINANČNÝCH POTRIEB CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY PRE JEDNOTLIVÉ SCENÁRE

Finančné potreby navrhovaných opatrení s priradeným opodstatneným zdrojom financovania projektov zoskupených v jednotlivých scenároch sú obsahom prílohy č. 3 tohto sumáru.

V prípade ak na navrhované projekty v scenári nebude mať VÚC Košice dostatok vlastných financií alebo v druhom prípade budú finančné potreby navrhovaných projektov prevyšovať nad rámec prostriedkov z IROP je potrebné aby VUC siahla k pôžičke alebo dotácii a pokryla financovanie spomínaných investície úverom z EIB. Táto možnosť sa v súčasnosti javí ako nevyhnutná a pri pohľade na ostatné možnosti získania finančných prostriedkov ako najvýhodnejšia.

PRÍLOHY

Príloha 1 – Hodnotiace kritéria a váhy kritérií projektov v jednotlivých oblastiach

Príloha 2 – Prioritizácia projektov jednotlivých oblastí investície podľa výsledkov MCA

Príloha 3 – Zhrnutie finančných potrieb cestnej infraštruktúry pre jednotlivé scenáre

PRÍLOHA 1

Hodnotiace kritéria a váhy kritérií projektov v jednotlivých oblastiach

Kritéria a váhy kritérií projektov v oblasti výstavby

1	Katégoria	Hodnotiace kritérium	Absolútna váha kritéria
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, R, situovanie cesty v území bez nadradenej cestnej siete a podobne.	0,14
		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 podobne).	0,09
		Prepojenie alebo napojenie významných stredísk cestovného ruchu	0,10
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	0,21
		Cesta prepája centrá osídlenia zadané v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál).	0,20
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)	0,19
D	Bezpečnosť	Dopravná nehodovosť na alternujúcich úsekoch ciest (porovnanie s priemernou dopravnou nehodovosťou na existujúcich cestách, ktoré nový úsek nahradí/prepojí)	0,08

Kritéria a váhy kritérií projektov v oblasti rekonštrukcie

2	Katégoria	Hodnotiace kritérium	Absolútna váha kritéria
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, R, intenzita dopravy presahujúca priemernú intenzitu v danej triede, situovanie cesty v území bez nadradenej cestnej siete a podobne.	0,05
		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 podobne)).	0,07
		Prepojenie alebo napojenie významných stredísk cestovného ruchu	0,02
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	0,04
		Cesta prepája centrá osídlenia zadané v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál).	0,08
B	Dopravná prevádzka	Prekročenie hodnoty priemernej intenzity dopravy v kraji (zaťaženie cesty)	0,11
C	Stavebno-technický stav	Stavebno-technický stav cesty (na základe vyhodnotenia vizuálnych prehľadok - nerovnosti, koľaje...)	0,18
		Únosnosť vozovky (KUAB)	0,18
D	Bezpečnosť	Dopravná nehodovosť v danom úseku v rámci okresu (porovnanie hustoty dopravných nehôd na príslušnej ceste v okrese s priemernou hustotou v kraji)	0,13
E	Klimatické a geodynamické vplyvy	Oblasť s významným povodňovým rizikom	0,07
		Náchylnosť územia na svahové deformácie	0,07

Kritéria a váhy kritérií projektov v oblasti opravy a údržby

3	Kategória	Hodnotiace kritérium	Absolútna váha kritéria
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, R, intenzita dopravy presahujúca priemernú intenzitu v danej triede, situovanie cesty v území bez nadradenej cestnej siete a podobne.	0,05
		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 podobne)).	0,07
		Prepojenie alebo napojenie významných stredísk cestovného ruchu	0,02
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	0,04
		Cesta prepája centrá osídlenia zadané v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál).	0,08
B	Dopravná prevádzka	Prekročenie hodnoty priemernej intenzity dopravy v kraji (zaťaženie cesty)	0,12
C	Stavebno-technický stav	Stavebno-technický stav cesty (na základe vyhodnotenia vizuálnych prehľadok - nerovnosti, koľaje...)	0,18
		Únosnosť vozovky (KUAB)	0,18
D	Bezpečnosť	Dopravná nehodovosť v danom úseku v rámci okresu (porovnanie hustoty dopravných nehôd na príslušnej ceste v okrese s priemernou hustotou v kraji)	0,14
E	Klimatické a geodynamické vplyvy	Oblasť s významným povodňovým rizikom	0,05
		Náchylnosť územia na svahové deformácie	0,05

Kritéria a váhy kritérií projektov v oblasti rekonštrukcie, opravy a údržby mostov

4	Kategória	Hodnotiace kritérium	Absolútna váha kritéria
A	Dopravno-hospodársky význam	Spojenie s cestami vyššieho dopravného významu D, RC, I. triedy, plnenie funkcie privádzača na D, R, intenzita dopravy presahujúca priemernú intenzitu v danej triede, situovanie cesty v území bez nadradenej cestnej siete a podobne.	0,05
		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 podobne)).	0,07
		Prepojenie alebo napojenie významných stredísk cestovného ruchu	0,03
		Dopravné prepojenie priemyselných zón a prekladísk intermodálnej prepravy	0,04
		Cesta prepája centrá osídlenia zadané v KURS 2011 (v zásade sa jedná o mestá, ktoré majú z hľadiska hospodárskeho rastu regiónov najväčší rozvojový potenciál).	0,07
B	Dopravná prevádzka	Prekročenie hodnoty priemernej intenzity dopravy v kraji (zaťaženie cesty)	0,09
C	Stavebno-technický stav	Stavebno-technický stav objektu	0,10
		Zaťažiteľnosť	0,11
		Vek mosta (viac ako 50)	0,04
		Bezpečnostné vybavenie (zvodidlá, zábradlia, závery...)	0,05
D	Bezpečnosť	Dopravná nehodovosť v danom úseku v rámci okresu (porovnanie hustoty dopravných nehôd na príslušnej ceste v okrese s priemernou hustotou v kraji)	0,10
E	Klimatické a geodynamické vplyvy	Oblasť s významným povodňovým rizikom	0,12
		Náchylnosť územia na svahové deformácie	0,12

PRÍLOHA 2

Prioritizácia projektov jednotlivých oblastí investície podľa výsledkov MCA

Prioritizácia projektov v oblasti výstavby

ID projektu	Číslo cesty	Miestopis úseku	Hodnotenie	Rozpočet mil. €	Poradie
ID V002	II/536	Preložka cesty II/536 obchvat Smižian	1,0000	10,0	1
ID V001	II/550	Preložka cesty II/550	0,8116	2,0	2

Prioritizácia projektov v oblasti rekonštrukcie

ID projektu	Číslo cesty	Miestopis úseku	Hodnotenie	Rozpočet mil. €	Poradie
ID R003	II/526	Rožňava - Štítник - hranica kraja KSK/BBSK	0,8641	2	1
ID R009	II/555	Michalovce - V. Kapušany - Kráľovský Chlmec	0,8641	3,6	1
ID R008	II/550, II/548	Moldava nad Bodvou - Jasov - Košice	0,8189	3	2
ID R005	II/533	Gemerská Poloma - SNV- Harichovce - D1 (Jánovce - Jablonov)	0,8068	5,6	3
ID R007	II/552	hranica okresu KE/KS - Veľké Kapušany- hranica UA	0,7681	6	4
ID R002	II/576	Bohdanovce - Herľany	0,7632	6	5
ID R001	II/547	Hranica okresu KE/KS - Spišské Vlachy	0,7551	10	6
ID R010	II/582	Michalovce - Sobrance	0,7551	2,4	6
ID R044	III/3244 (III/536005)	Prieťah mesta Spišská Nová Ves, Markušovce - Rudňany - Poráč + zosuv	0,7551	1,6	6 (1)
ID R014	II/549	Krásnohorské Podhradie - Úhorná - Mníšek nad Hnilcom	0,6937	8,4	7
ID R006	II/536	Spišské Vlachy - SNV - hranica okresu SNV/LE (I/18)	0,6871	4,8	8
ID R013	II/546	Jaklovce - Mníšek nad Hnilcom	0,6692	5,9	9
ID R055	III/3710 (III/553047)	Trebišov - Trebišov, časť Nový Majer	0,5496	1	10 (2)
ID R004	II/587	Štítник - Henckovce	0,5435	3,7	11
ID R012	II/554	Trhovište - hranica okresu MI/VT	0,5435	2,7	11
ID R015	II/535, III/3048 (III/535004), III/3047 (III/535001)	Dobšinský kopec - Palcmanská Maša - Dobšinská Maša	0,5000	1,2	12
ID R043	III/3201 (III/018165)	hr. Okr. PP/SNV - Iľiašovce - Smižany	0,2921	1	13 (3)
ID R027	III/3410 (III/050196)	Olšovany - Ďurkov	0,2648	0,5	14 (4)
ID R034	III/3440 (III/068002)	Kecerovce - Čížatice - Rozhanovce	0,2648	1,6	14 (4)
ID R036	III/3343 (III/068025)	Križovatka I/68 - Čaňa	0,2469	0,6	15 (5)
ID R061	III/3667 (III/552023)	Cejkov križovatka s I/79 Borša	0,2139	1	16 (6)
ID R031	III/3295 (III/018230)	Bidovce - Kecerovce	0,1969	1,4	17 (7)
ID R018	III/3807 (III/552033)	Bežovce - Záhor	0,1395	0,5	18 (8)

Prioritizácia projektov v oblasti opravy a údržby

ID projektu	Číslo cesty	Miestopis úseku	Hodnotenie	Rozpočet mil. €	Poradie
ID UO016	III/3302 (III/050171)	Turňa – Žarnov – poškodený starý klenbový priepust	0,6263	0,1	1
ID UO018	III/3337 (III/068016) – križ. III/3390 (III/547002)	Intravilán obce Družstevná p/H	0,6092	0,1	2
ID UO011	III/3754 (III/55232)	križovatka s Ul. Tibavská , Sobrance – malá okružná križovatka	0,5826	0,3	3
ID UO012	Križovatka II/555 s III/3754 (III/55232)	Križovatka II/555 s III/55232 – extravilán – okružná križovatka	0,5768	0,3	4
ID UO029	III/3005 (III/050150)	G. Hôrka priepust	0,5525	0,1	5
ID UO003	III/3770 (III/555001)	Michalovce - prietah	0,5286	0,1	6
ID UO036	III/3279 (III/546022)	Nálepkovo - Peklisko	0,5272	0,2	7
ID UO026	III/3227 (III/53614)	Spišský Štvrtok - Stratená	0,5227	0,3	8
ID UO027	III/3010 (III/050155)	Brzotín intravilán	0,5118	0,1	9
ID UO019	III/3460 (III/546001)	Obišovce-Bzenov	0,4985	0,1	10
ID UO033	III/3250 (III/536012)	Prietah Spišské Tomášovce	0,4732	0,2	11
ID UO039	III/3250 (III/536012)	Železničný nadjazd v prietahu obce Spišské Tomášovce	0,4732	0,1	11
ID UO040	III/3250 (III/536012)	Za obcou Spišské Tomášovce - Čingov	0,4732	0,1	11
ID UO005	III/3754 (III/552032)	Lekárovce - prietah	0,4490	0,2	12
ID UO041	III/3690 (III/553024)	Veľký Horeš - Kráľovský Chlmec	0,4445	0,8	13
ID UO004	III/3753 (III/552030)	Krišovská Liesková	0,4381	0,1	14
ID UO008	III/3757 (III/552041)	Veľké Slemence - Ptrukša	0,4192	0,1	15
ID UO021	Malá Ida od križ. III/3405 (III/050 256) a III/3403 (III/050 192) prietah	Bukovec – Malá Ida od križ. III/050 256 a III/050 192	0,4192	0,1	15
ID UO007	III/3757 (III/552041)	Ruská - V. Slemence	0,3950	0,1	16
ID UO030	III/3071 (III/018159)	hr.okr.PP/SNV - Hrabušice	0,3847	0,4	17
ID UO017	III/3333 (III/050263)	Zádiel spojka	0,3802	0,1	18
ID UO043	III/3680 (III/553014)	V. Trňa - okružná	0,3802	0,8	18
ID UO013	III/3359 (III/548003)	Jasov – Poproč	0,3738	0,1	19
ID UO015	III/3440 (III/068002)	Rozhanovce – Čižatice - 2 poškodené priepusty	0,3708	0,1	20
ID UO025	III/3036 (III/06715)	Dobšinská Ťadová Jaskyňa - príjazdová	0,3694	0,1	21
ID UO022	III/3336 (III/068 009)	extravilán Ortáže	0,3605	0,1	22
ID UO014	III/3359 (III/548003)	Intravilán obce Poproč – zosuv cesty	0,3497	0,1	23
ID UO020	III/3293 (III/018228)	Herľany - Žirovce	0,3307	0,1	24
ID UO031	III/3244 (III/536005)	Rudňany - zosuv	0,3307	0,9	24
ID UO024	III/3034 (III/06713)	Dobšiná - príjazdová	0,3263	0,1	25
ID UO034	III/3215 (III/018180)	hr. okr. LE/SN - Hodkovce - Žehra	0,3263	0,1	25
ID UO009	III/3732 (III/018240)	Rakovce n/O.	0,3066	0,1	26
ID UO044	III/3678 (III/553012)	Zemplínske Hradište - spojka	0,3066	0,2	26
ID UO001	III/3735 (III/018251)	Pusté - Čemerné	0,3059	0,1	27
ID UO028	III/3038 (III/52619)	Roštár - Brdárka	0,2915	0,1	28
ID UO038	III/3281 (III/547014)	Kojšov - spojka	0,2767	0,2	29
ID UO037	III/3270 (III/018187)	Hrišovce	0,2673	0,1	30
ID UO035	III/3280 (III/547013)	Štefanská Huta - spojka	0,2526	0,1	31
ID UO023	III/3362 (III/548006)	Medzev - Vyšný Medzev	0,2375	0,3	32

ID projektu	Číslo cesty	Miestopis úseku	Hodnotenie	Rozpočet mil. €	Poradie
ID UO042	III/3715 (III/554001)	Boľ - Vojka	0,2375	0,5	32
ID UO006	III/3755 (III/552037)	Čičarovce - prieťah	0,2133	0,2	33
ID UO032	III/3245 (III/536007)	Matejovce - spojka	0,1490	0,3	34
ID UO010	III/3796 (III/050235)	Fekišovce - prieťah	0,1445	0,1	35
ID UO002	III/3797 (III/050236)	Bunkovce - Blatné Remety	0,1248	0,2	36

Prioritizácia projektov v oblasti rekonštrukcie, opravy a údržby mostov

ID projektu	Číslo cesty	Popis mosta	Hodnotenie	Rozpočet mil. €	Poradie
	II/549	549-003 Most cez potok Uhorná za obcou Smolník	0,6917	0,104	1
	II/533	533-013 Most ponad vodný tok (SNV)	0,6797	0,061	2
ID OM016	III/3368	552004-001; Most nad železničnou traťou Košice - Čierna nad Tisou pred obcou Nižná Myšľa	0,6132	1,20	3
ID OM010	III/3308	050177-001; Most cez stojacu vodu za obcou Peder	0,4960	0,08	4
ID OM034	III/3711	553048-003 Most za železničným priestestím Onča	0,3363	0,29	5

PRÍLOHA 3

Zhrnutie finančných potrieb cestnej infraštruktúry pre jednotlivé scenáre

Zhrnutie finančných potrieb pre minimalistický scenár

MINIM. SC	Financovanie aktivít z vlastných zdrojov (2016 -2020)			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Správa, bežná letná a zimná údržba ciest a mostov	-	51,440	61,640
2	Projekty údržby a opravy CK	44	9,000	
3	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	1	1,200	
MINIM. SC	Financovanie aktivít zo zdrojov EÚ			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	2	0,165	0,165

Zhrnutie finančných potrieb pre maximalistický scenár

MAXIM. SC	Financovanie aktivít z vlastných zdrojov (2016 -2020)			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Správa, bežná letná a zimná údržba ciest a mostov	-	51,440	66,010
2	Projekty údržby a opravy CK	44	9,000	
3	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	3	1,570	
4	Rekonštrukcia ciest II. a III. triedy	4	4,000	
MAXIM. SC	Financovanie aktivít zo zdrojov EÚ			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Projekty výstavby cestnej infraštruktúry	2	12,000	82,665
2	Rekonštrukcia ciest II. a III. triedy	19	70,500	
3	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	2	0,165	

Zhrnutie finančných potrieb pre optimálny scenár

OPTIM. SC	Financovanie aktivít z vlastných zdrojov (2016 -2020)			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Správa, bežná letná a zimná údržba ciest a mostov	-	51,440	81,110
2	Projekty údržby a opravy CK	44	9,000	
3	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	3	1,570	
4	Rekonštrukcia ciest II. a III. triedy	3	19,100	
OPTIM. SC	Financovanie aktivít zo zdrojov EÚ			
p. č.	oblasť činnosti	počet projektov	celkové náklady (mil. €)	
1	Projekty výstavby cestnej infraštruktúry	2	12,000	46,365
2	Rekonštrukcia ciest II. a III. triedy	8	34,200	
3	Rekonštrukcie, údržba a oprava mostov	2	0,165	