

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Koncepcia cestnej siete 2015

NOVEMBER 2014

Obsah

1	MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE	6
1.1	Účel dokumentu.....	6
1.2	Motivácia.....	6
1.3	Princípy usporiadania a rozvoja cestnej siete.....	8
1.4	Praktická aplikácia navrhnutých princípov	10
2	ZÁKLADNÉ PRINCÍPY	12
2.1	Zdroje a ciele dopravy	12
2.2	Členenie ciest podľa vyhotovenia, významu a určenia.....	15
2.3	Kategórie ciest	19
2.4	Cestná sieť.....	20
2.5	Zodpovednosť za rozvoj a údržbu cestnej siete	24
3	DOPRAVNÉ CENTRÁ	27
3.1	Vymedzenie dopravných centier	27
3.2	Klasifikácia podľa obslužnej funkcie (občianska vybavenosť)	29
3.3	Klasifikácia podľa turistickej funkcie	35
3.4	Klasifikácia podľa administratívnej funkcie	36
3.5	Klasifikácia podľa rezidenčnej funkcie	37
4	FUNKČNÉ TRIEDY	38
4.1	Vymedzenie funkčných tried.....	38
4.2	Spôsob stanovenia funkčných tried	39
4.3	Vytvorenie O/D matíc dopravných spojení medzi sídlami.....	39
4.4	Mapovanie položiek O/D matíc na konkrétne úseky cestnej siete.....	42
4.5	Osobitná klasifikácia súbežných úsekov k diaľniciam.....	47
5	KATEGORIZAČNÉ SKUPINY	48
5.1	Vymedzenie kategorizačných skupín	48
5.2	Diaľnice	48
5.3	Krajinské cesty.....	48
5.4	Miestne cesty	49
5.5	Vzťah kategorizačných skupín ku kategóriám podľa súčasných STN	50
6	NOVÉ USPORIADANIE CESTNEJ SIETE.....	51
6.1	Východiská nového usporiadania	51
6.2	Diaľnice	52
6.3	Štátne cesty.....	56
6.4	Krajské cesty	62
6.5	Lokálne cesty	74
6.6	Miestne cesty	78

PRÍLOHA A	ZOZNAM DOPRAVNÝCH CENTIER	79
PRÍLOHA B	MINIMÁLNE TECHNICKÉ POŽIADAVKY PODĽA FUNKČNÝCH TRIED	91
PRÍLOHA C	PODROBNÉ TRASOVANIE EXISTUJÚCICH ŠTÁTNYCH CIEST	93
PRÍLOHA D	PODROBNÉ TRASOVANIE EXISTUJÚCICH KRAJSKÝCH CIEST.....	97
PRÍLOHA E	PRACOVNÉ VARIANTY TRASOVANIA DIAĽNIC A ŠTÁTNYCH CIEST	108
PRÍLOHA F	SCHEMATICKÁ MAPA NOVÉHO USPORIADANIA CESTNEJ SIETE.....	155

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Kategorizačné skupiny ciest	16
Tabuľka 2: Funkčné triedy ciest	16
Tabuľka 3: Kombinácie kategorizačných skupín a funkčných tried (celkové členenie).....	18
Tabuľka 4: Zaradenie ciest do kategórií na základe ich členenia.....	20
Tabuľka 5: Kritériá klasifikácie sídiel podľa turistickej funkcie	36
Tabuľka 6: Trasovanie a číslovanie diaľnic	54
Tabuľka 7: Trasovanie a číslovanie štátnych ciest	57
Tabuľka 8: Trasovanie a číslovanie krajských ciest.....	63
Tabuľka 9: Číslovací plán lokálnych ciest.....	75
Tabuľka 10: Úseky ciest určené na vyradenie z cestnej siete	77
Tabuľka 11: Minimálne technické požiadavky na zaradenie ciest do funkčných tried.....	91
Tabuľka 12: Podrobné trasovanie existujúcich štátnych ciest	93
Tabuľka 13: Podrobné trasovanie existujúcich krajských ciest	97
Tabuľka 14: Pracovná sieť diaľnic – nulový variant	108
Tabuľka 15: Pracovná sieť diaľnic – minimalistický variant	109
Tabuľka 16: Pracovná sieť diaľnic – variant podľa E-ciest	110
Tabuľka 17: Pracovná sieť diaľnic – modifikovaný variant podľa E-ciest	111
Tabuľka 18: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T variant s priamym číslovaním	112
Tabuľka 19: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T číslovaním západ - východ v dvoch blokoch	113
Tabuľka 20: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T číslovaním západ - východ v jednom bloku	114
Tabuľka 21: Pracovná sieť diaľnic – prirodzený variant.....	115
Tabuľka 22: Pracovná sieť diaľnic – tranzitný variant	117
Tabuľka 23: Pracovná sieť diaľnic – príklad modifikácie blokovým rozdelením.....	118
Tabuľka 24: Pracovná sieť štátnych ciest – krátke trasy	120
Tabuľka 25: Pracovná sieť štátnych ciest – krátke trasy s mestskými blokmi.....	123
Tabuľka 26: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy	127
Tabuľka 27: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s mestskými blokmi	130
Tabuľka 28: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s regionálnymi blokmi	133
Tabuľka 29: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s regionálnymi a mestskými blokmi.....	136
Tabuľka 30: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s modifikovanými regiónmi.....	139
Tabuľka 31: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s krajskými blokmi.....	143
Tabuľka 32: Pracovná sieť štátnych ciest – variant podľa diaľnic	149
Tabuľka 33: Pracovná sieť štátnych ciest – modifikovaný variant podľa diaľnic	152

Zoznam schém

Schéma 1: Princíp určenia kategórie cesty na základe členenia.....	9
Schéma 2: Vzťah medzi funkčnými triedami, zdrojmi a cieľmi dopravy.....	38
Schéma 3: Určenie susedných sídiel 1. a 2. úrovne podľa Delaunayovej triangulácie	41
Schéma 4: Referenčné vzdušné čiary medzi sídlom a jeho susednými sídlami	41
Schéma 5: Eliminácia koncových úsekov	45
Schéma 6: Zachovanie koncových úsekov – metropolitné oblasti, nadcentrá a stredné centrá.....	46
Schéma 7: Zachovanie koncových úsekov – základné centrá	47

1 Manažérske zhrnutie

1.1 Účel dokumentu

Účelom tohto dokumentu je definovať novú koncepciu cestnej siete. To znamená:

1. určenie princípov, podľa ktorých sa cestná sieť tvorí (usporadúva),
2. aplikáciu týchto princípov v praxi, teda návrh nového usporiadania cestnej siete a jej rozvoja.

Princípy definované v tomto dokumente sa premietajú do návrhu nového cestného zákona, ktorý by mal nahradiť viac ako 50 rokov starý a súčasným potrebám už nevyhovujúci zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách.

Aplikácia navrhnutých princípov sa premieta do návrhu nového usporiadania cestnej siete, a to pre *všetky kategórie* ciest, ako aj do návrhu ďalšieho rozvoja cestnej siete, teda určenia stavieb nových ciest a rekonštrukcií či preložiek ciest existujúcich.

1.2 Motivácia

Súčasnú usporiadanie cestnej siete pochádza – s výnimkou diaľnic a rýchlostných ciest – ešte z rokov 1946 až 1950. Hoci odvtedy došlo k mnohým zmenám v samotnej cestnej sieti, princípy, na ktorých je jej usporiadanie založené, sa nijakým podstatnejším spôsobom nezmenili. Navyše, zmeny v cestnej sieti sa od konca 70-tych rokov vykonávali ad-hoc, keďže dovtedajšie pravidlá už prestali vyhovovať praxi, no žiadne novšie neboli zadefinované. Tu treba podotknúť niekoľko podstatných skutočností:

1. V čase krátko po druhej svetovej vojne, kedy bolo definované súčasné členenie a usporiadanie cestnej siete, malo Slovensko na rozdiel od českých krajín veľmi riedku a často nespojitú cestnú sieť, a aj existujúce cesty boli z podstatnej časti nevyhovujúce. To malo za následok, že hoci v celom Československu boli určené rovnaké kategórie a triedy ciest, na Slovensku sa pravidlá usporiadania museli aplikovať odlišne ako v českých krajinách. Odvtedy však uplynulo bezmála 70 rokov a realie cestnej siete sú medzičasom úplne iné.
2. Cestná sieť definovaná na začiatku 50-tych rokov bola orientovaná na spojenie iných *cieľov dopravy* ako sú dnešné reálne potreby. Predovšetkým, už viac ako 20 rokov neexistuje spoločný československý štát a aj v rámci Slovenska sa podstatne zmenil význam mnohých miest: niektoré získali na význame, iné naopak stratili. Okrem toho, medzinárodná doprava už nie je orientovaná primárne na krajinu „východného bloku,“ ako tomu bolo do roku 1989 a taktiež podiel medzinárodnej dopravy je omnoho vyšší, a to nielen na diaľkovej, ale aj na regionálnej úrovni. Taktiež prevažujúce smerovanie vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy je v mnohých prípadoch podstatne odlišné od realíí 50-tych, 70-tych či raných 90-tych rokov.
3. Priamym dôsledkom týchto skutočností je, že zaradenie ciest do tried často vonkoncom nezodpovedá ich dopravnému významu – mnohé úseky ciest II. triedy majú nadregionálny, niektoré dokonca diaľkový dopravný význam a naopak, viaceré úseky ciest I. triedy sú čisto regionálnymi cestami. Ešte väčšími sa tieto anomálie prejavujú vo vzťahu ciest II. a III. triedy a dokonca existujú úseky ciest III. triedy, ktoré majú vyšší dopravný význam ako niektoré cesty I. triedy. Taktiež smerovanie veľkej časti ciest sa už dnes javí ako nezmyselné, čo je práve dôsledok úplnej zmeny realíí.

4. Problém nevhodného kategorizovania (roztriedenia) ciest je o to vypuklejší, že od 1.1.2004 je na Slovensku rozdelené vlastníctvo ciest rôznych tried (podobne ako vo väčšine európskych krajín) medzi štát a regionálne samosprávy, avšak pred delimitáciou ciest neprebehlo *systematické* rozdelenie ciest podľa ich skutočného dopravného významu, iba niekoľko menších úprav triedenia (cesty I/12 až I/15). Samosprávne kraje tak v nemálo prípadoch zabezpečujú údržbu ciest s celoštátnym, niekedy dokonca medzinárodným významom; naopak štát vo viacerých prípadoch zabezpečuje údržbu vyslovene regionálnych ciest. Zmyslom rozdelenia vlastníctva však bolo rozdelenie nákladov medzi štát a regionálnu samosprávu tak, aby štát zabezpečoval prevádzku medzinárodných a celoštátnych ciest a regionálne samosprávy prevádzku regionálnych ciest, slúžiacich najmä obyvateľom príslušného kraja.
5. Nezanedbateľným faktorom je aj pomerne nový fenomén palubných navigačných prístrojov a s tým súvisiacim šírením dopravných informácií. Vyhľadávanie najrýchlejšej cesty z bodu A do bodu B je výpočtovo náročná úloha a algoritmy si preto musia pomáhať práve členením cestnej siete podľa dopravného významu. Na rozdiel od človeka, ktorý dokáže „čítať“ aj mapu s nesprávne rozčlenenými cestami, sa počítač musí spoliehať na exaktné dáta, ktoré sú však na Slovensku v konečnom dôsledku chybné. Obdobným problémom je aj šírenie dopravných informácií: slovenské lokalizačné tabuľky v dôsledku nevhodného usporiadania cestnej siete nevyhnutne obsahujú množstvo neštandardných a kompromisne riešených situácií, čo značne znižuje ich použiteľnosť v praxi.

Pokiaľ ide o diaľnice, prvá koncepcia siete diaľnic a ciest pre motorové vozidlá bola schválená v roku 1963 a na rozdiel od koncepcie siete ciest I. až III. triedy bola neskôr viackrát aktualizovaná a doplnená. Rozpad spoločného štátu bol reflektovaný v „Novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ (ďalej len „Projekt“), schválenom v roku 2001 a neskôr niekoľkokrát doplnenom. K tejto veci treba tiež podotknúť niekoľko skutočností:

1. Projekt sa v princípe nepokúša o novú definíciu slovenskej diaľničnej siete, ale akceptuje a reflektuje pôvodnú federálnu koncepciu s niekoľkými úpravami: ide najmä o prečíslovanie niektorých diaľnic (D18, D61), degradovanie ďalších diaľnic na rýchlostné cesty, doplnenie jedného úseku a vypustenie jedného úseku. Najmä však boli nanovo označené rýchlostné cesty použitím triediaceho znaku R – v tom čase ale šlo len o evidenčné značenie, keďže z právneho hľadiska išlo o cesty I. triedy, ktorým aj naďalej zostali ich pôvodné trasy a čísla.
2. Projekt sa venuje predovšetkým otázkam ďalšieho financovania, prípravy a výstavby diaľnic a koncepčné otázky budúceho rozvoja ponecháva na neskoršie riešenie napr. na KURS 2001 (ktorá však iba opakuje ťahy zadefinované v projekte).
3. Vzhľadom na to Projekt neurčuje, na rozdiel od pôvodnej federálnej koncepcie, nijaký číslovací a trasovací systém pre budúce diaľnice. Novým trasám tak sú pridávané postupne ďalšie čísla v rade, bez ohľadu na ich polohu a význam. Dôsledkom je, že čísla a trasy sú „roztrúsené“ po území SR bez zjavnej logiky a napríklad niekoľkostometrový „fúz“ R5 je značený rovnocenne s 200 km dlhou cestou R1.
4. Sieť diaľnic (a rýchlostných ciest) je od začiatku navrhovaná bez nadväznosti na ostatné cesty. Projekt nerieši problematiku súbežných úsekov a problematiku diaľkových ciest, ktoré nie sú navrhované ako diaľnice alebo rýchlostné cesty, ani problematiku vzájomného doplnenia a zastúpenia rôznych kategórií ciest.

5. Celkovo nie je zrejmý zmysel existencie rýchlostných ciest ako samostatnej *triedy ciest* (ich zmysel ako *normovej kategórie* je jasný) – na rozdiel od napríklad Rakúska, kde sú ako „Bundesstraßen S“ označované diaľnice mimo siete E-ciest, resp. 3-pruhové diaľnice. Ako rýchlostná cesta je tak označená napr. R6 ktorá je pritom súčasťou *TEN-T koridoru*, a je teda zvlášť, že je daná na rovnakú úroveň s R7, ktorá je čisto nadregionálnym ťahom. Pojem rýchlostná cesta pritom pôvodne označoval len normovú *technickú kategóriu* pre diaľnice nižšieho štandardu a z pohľadu používateľa je medzi diaľnicou D 26,5 a rýchlostnou cestou R 24,5 či R 22,5 len zanedbateľný rozdiel, čo napokon tvrdí aj samotný Projekt. Z právneho hľadiska sú diaľnice a rýchlostné cesty *úplne ekvivalentné* a líšia sa len dopravnou značkou, ktorou sa označujú. Napokon, rýchlostné cesty v skutočnosti existujú v určitom právnom vákuu, nakoľko sa síce pojem vo viacerých právnych predpisoch uvádza, ale platný zákon č. 135/1961 Zb. rýchlostné cesty vôbec nedefinuje: zákon pozná len diaľnice, cesty, miestne a účelové komunikácie, pričom „cesty“ sa rozdeľujú (vo vyhláške) len na cesty I. až III. triedy.

Tento dokument odpovedá na vyššie uvedené problémy, nanovo navrhuje pravidlá usporiadania a ďalšieho rozvoja (celej) cestnej siete a navrhuje aplikáciu týchto pravidiel v praxi.

1.3 Princípy usporiadania a rozvoja cestnej siete

Tento článok zhrňa základné princípy koncepcie cestnej siete, ako sú definované v tomto dokumente:

Cesty sa delia do **kategórií**, ktorými sú:

- diaľnice (D),
- štátne cesty (S),
- krajské cesty (K),
- lokálne cesty (L),
- miestne cesty (M),
- účelové cesty (U).

Kategórie nahrádzajú doterajšie rozdelenie na diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. až III. triedy, miestne a účelové komunikácie, pričom však pravidlá delenia sú odlišné od súčasných.

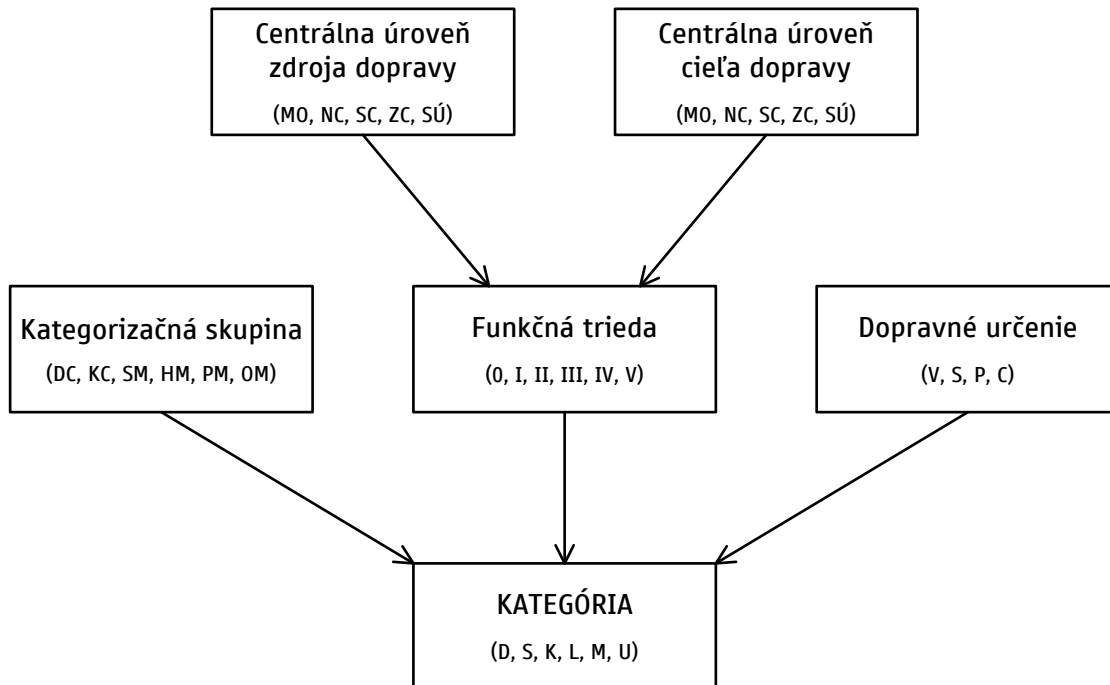
Do kategórií sa cesty zaraďujú na základe **členenia** podľa dvoch základných a jedného doplňujúceho kritéria, ktorými sú:

1. **katégorizačná skupina** – vyjadruje spôsob stavebno-technického vyhotovenia daného úseku a jeho vzťah k okolitému územiu. Rozoznávajú sa katégorizačné skupiny diaľnica (DC), krajská cesta (KC) a štyri katégorizačné skupiny miestnych ciest (SM, HM, PM, OM). Katégorizačné skupiny nahrádzajú doterajšie normové kategórie (D, R, C, MR, MZ, MO, MN), pričom sú ale definované na základe odlišných princípov.
2. **funkčná trieda** – vyjadruje dopravný význam cesty a určuje sa na základe toho, aké zdroje a ciele dopravy daná cesta spája; zdrojmi a cieľmi dopravy sú dopravné centrá rôznych centrálnych úrovní (významné ciele) a ostatné sídla a nehnuteľnosti (nevýznamné ciele). Rozoznáva sa 6 funkčných tried značených 0, I, II, III, IV a V, zodpovedajúcich dopravným významom od kontinentálneho (0) po miestny (V).

3. **dopravné určenie** – vyjadruje charakteristiky používania cesty. Ide o špecifické (účelové) určenie, funkciu privádzača a funkciu prejazdného úseku obce.

Kombinácia týchto kritérií určuje kategóriu cesty.

Schéma 1: Princíp určenia kategórie cesty na základe členenia



Z kategórie cesty vyplýva jej vlastníctvo, a to podľa jednoznačne stanovených pravidiel. Vo všeobecnosti je vlastníkom diaľnic s výnimkou koncesných Národná diaľničná spoločnosť a.s., vlastníkom štátnych ciest a koncesných diaľnic je štát, vlastníkom krajských a lokálnych ciest je samosprávny kraj a vlastníkom miestnych ciest je obec. Vlastníctvo účelových ciest je voľné. Zo všeobecných pravidiel sa z praktických dôvodov ustanovuje niekoľko výnimiek, napr. diaľničné privádzače bez ohľadu na svoju kategóriu patria vlastníkovi príslušnej diaľnice a prejazdné úseky hraničných priechodov cez vonkajšie hranice EÚ patria štátu, taktiež bez ohľadu na kategóriu.

Cesty sa zaraďujú do **cestnej siete**, ktorá je tvorená **sieťou základných ciest** a **sieťami miestnych ciest** v jednotlivých obciach. O usporiadaní cestnej siete rozhodujú **cestné správne orgány**, ktorými sú v prípade siete základných ciest MDVRR SR a v prípade sietí miestnych ciest obce. Cesty kategórií D, S, K a L patria do siete základných ciest, cesty kategórie M patria do siete miestnych ciest. Cesty kategórie U **nie sú** súčasťou cestnej siete.

Cestné úseky v cestnej sieti sa organizujú do súvislých **cestných ťahov**, ktoré sú v sieti základných ciest vždy obojsmerné a v sieťach miestnych ciest jedno- alebo obojsmerné.

Cestné ťahy v sieti základných ciest sa označujú číslami, pričom číslo cesty sa skladá z kódu kategórie a čísla v rámci danej kategórie. Na tento účel sú definované **číslovacie plány** s príslušnými rezervami pre jednotlivé územia. Cestné ťahy môžu byť pomenované, pričom diaľnice sú pomenované vždy a cesty kategórií S, K a L len vo vymedzených prípadoch, napr. turisticky významné cesty alebo horské prechody.

Cestné ťahy v sieťach miestnych ciest sú primárne pomenované, na základe názvu ulice alebo iného verejného priestranstva (ak takýto názov existuje). Okrem toho sú miestne cestné ťahy aj očíslované, pričom ide o číslovanie len pre evidenčné účely, ktoré sa neuvádza a ani sa neplánuje uvádzať na dopravnom značení.

Detaily možno nájsť v ďalšom obsahu dokumentu nasledovne:

- kapitola 2 detailne rozpracúva princípy usporiadania a tvorby cestnej siete,
- kapitola 3 definuje spôsob klasifikácie dopravných centier ako cieľov dopravy,
- kapitola 4 definuje spôsob určovania funkčných tried ciest,
- kapitola 5 definuje kategorizačné skupiny ciest.

1.4 Praktická aplikácia navrhnutých princípov

Tento článok zhŕňa aplikáciu princípov koncepcie cestnej siete, ako je navrhnutá v tomto dokumente:

Vzhľadom na to, že koncepcia už nepočíta s rýchlostnými cestami ako so samostatnou kategóriou, je diaľničná sieť definovaná tak, že zahŕňa všetky v súčasnosti prevádzkované, stavané aj plánované diaľnice a rýchlostné cesty. Interne sa potom rozlišujú (technicky) diaľnice v plnom a polovičnom profile. Koncepcia tiež pridáva návrhovú triedu 3-pruhovej diaľnice ako bezpečného a súčasne ekonomického riešenia pri nízkych intenzitách dopravy. Súčasťou diaľnic sú aj tzv. mestské diaľnice, pre ktoré sa v súčasnosti používa pojem miestna rýchlostná komunikácia funkčnej triedy A1.

Koncepcia preberá všetky diaľnice (a rýchlostné cesty) navrhnuté „Novým projektom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, pričom dopĺňa koridory, v ktorých bude výhľadovo potrebná výstavba diaľnice. Číslovanie diaľnic je prispôbené ich dopravnému významu a geografickej polohe v rámci Slovenska.

Koncepcia ďalej definuje sieť štátnych ciest a sieť krajských ciest. Pokiaľ ide o sieť lokálnych ciest, tá je tvorená zostávajúcimi existujúcimi cestami, s niektorými explicitne vymenovanými výnimkami (niekoľko ciest sa vyraduje, niekoľko ciest sa naopak pridáva).

Zaradenie do štátnych a krajských ciest je dané dopravným významom, na základe stanovených princípov. Oproti súčasnej sieti ciest I. triedy je navrhovaná sieť štátnych ciest hustejšia: celková dĺžka siete je cca o 1.000 km viac. K tomu došlo najmä prehodnotením významu viacerých ciest II. triedy, výnimočne aj ciest III. triedy. Na druhej strane, niektoré súčasné cesty I. triedy v rozsahu cca 100 km, nie sú zaradené do siete štátnych, ale krajských, prípadne lokálnych ciest. Sieť krajských ciest je taktiež rozsiahlejšia ako súčasná sieť ciest II. triedy, k čomu došlo najmä prehodnotením významu mnohých ciest III. triedy.

Číslovanie štátnych, krajských a lokálnych ciest zohľadňuje geografickú polohu cesty a v prípade štátnych ciest tiež rozlišuje ich dopravný význam: cesty s diaľkovým významom sú číslované v osobitnom bloku. V číslovacích plánoch sú vyhradené rezervy do budúcnosti, keď sú vytvorené regionálne bloky čísel, v ktorých sú ponechané niektoré čísla voľné.

Koncepcia tiež navrhuje výstavbu alebo rekonštrukciu viacerých štátnych, krajských a lokálnych ciest tam, kde takéto cesty podľa mapovania O/D matíc na existujúcu sieť chýbajú alebo sú nedostatočné. Takto navrhnuté cesty majú vyhradené čísla v navrhnutých číslovacích plánoch.

Číslovacie plány pre jednotlivé kategórie používajú nasledujúce číslovacie rozsahy:

- diaľnice: D 1 – D 49,
- štátne cesty: S 1 – S 99,
- krajské cesty: K 100 – K 999,
- lokálne cesty: L 1000 – L 9999.

Miestnymi cestami v jednotlivých mestách a obciach sa koncepcia bližšie nezaoberá, vo viacerých prípadoch však navrhuje zmeny trás priesťahov štátnych a krajských ciest, ktoré majú vplyv na miestne cesty v niektorých mestách. V nadväznosti na to koncepcia navrhuje preradenie niektorých miestnych ciest do vyššej kategórie.

Detaily možno nájsť v ďalšom obsahu dokumentu nasledovne:

- kapitola 6 obsahuje aplikáciu definovaných pravidiel v praxi, t.j. novú cestnú sieť,
- v prílohách sa nachádza detailný zoznam dopravných centier a určenie ich úrovni, minimálne technické požiadavky na zaradenie ciest do funkčných tried, podrobné trasovanie navrhnutých štátnych a krajských ciest a tiež informatívna príloha s pracovnými variantmi trasovania a číslovania diaľnic, štátnych ciest a krajských ciest.

2 Základné princípy

2.1 Zdroje a ciele dopravy

2.1.1 Funkcie ciest

Cesty plnia dve základné dopravné funkcie:

1. **spojovacia funkcia** – cesta zabezpečuje vzájomné dopravné spojenie medzi zdrojmi a cieľmi dopravy,
2. **obslužná funkcia** – cesta umožňuje dopravnú obsluhu príslušného územia.

Cesta môže mať jednu z týchto funkcií alebo obe funkcie.

Spojovacia a obslužná funkcia sú pritom vo vzájomnom rozpore: obsluha príslušného územia obmedzuje spojovacie možnosti danej cesty a naopak. Optimálnym riešením je špecializácia jednotlivých ciest buď na spojovacia alebo obslužnú funkciu, čo však v zastavaných územiach obcí často nie je možné dosiahnuť. Mimo zastavaných území je oddelenie oboch funkcií nevyhnutnosťou.

Z hľadiska usporiadania cestnej siete a jej rozvoja **je primárnou funkciou cesty jej spojovacia funkcia**. To znamená, že *dopravne významné* cesty majú výlučne spojovacia funkciu, kým cesty so zmiešanými funkciami alebo len s výlučne obslužnou funkciou cestnú sieť dopĺňajú a sú menej dopravne významné.

2.1.2 Vplyv významu zdrojov a cieľov dopravy na dopravný význam ciest

Na určenie dopravného významu cesty je potrebné vyhodnotiť dôležitosť jej spojovacej funkcie v cestnej sieti, teda **aké zdroje a ciele dopravy daná cesta spája**. Inými slovami, význam cesty závisí od významu zdrojov a cieľov dopravy, ktorým slúži.

Zdrojmi a cieľmi dopravy sú zastavané územia – sídla, resp. sídelné útvary: mestá, obce a ich časti, vo vnútri sídelných útvarov sú nimi potom jednotlivé nehnuteľnosti; špecifickým prípadom zastavaných území sú multimodálne uzly mimo miest a obcí, najmä letiská, prístavy a prekladiská.

Na určenie významu zastavaných území je rozhodujúce, či a v akom rozsahu sú **cieľom**.

Rozhodujúce teda je, nakoľko atraktívne sú tieto ciele pre potenciálnych „návštevníkov“ – čím sa myslí všetko od obchodných ciest cez turistiku, dochádzanie do práce, na úrady, k lekárovi či za športom alebo kultúrou, až po odber a dodanie tovarov.

Čím je sídlo významnejšie, tým väčší je jeho dopravno-gravitačný rádius, čo znamená, že „príťahuje“ dopravu z väčšej vzdialenosti a vo väčšom objeme. Samozrejme platí, že so zväčšujúcou sa vzdialenosťou od sídla sa znižuje objem dopravy, ktorú sídlo príťahuje. Príťažlivosť dvoch sídiel je – podobne ako gravitácia – vzájomná, pričom môže byť symetrická (v prípade približne rovnako významných sídiel) alebo asymetrická (významnejšie sídlo príťahuje viac dopravy z menej významného sídla ako naopak).

2.1.3 Rozdelenie cieľov dopravy

Pre potreby navrhovania a organizácie cestnej siete sa sídelné útvary ako ciele dopravy rozdeľujú do 5+1 základných úrovní *centrálnych sídiel* nasledovne:

- **Sídelné útvary bez centrálnej úrovne (SÚ)** – sídla, ktoré neposkytujú žiadne alebo poskytujú len minimálne služby svojmu okoliu. Majú lokálny význam a dopravno-gravitačný rádius nula až niekoľko kilometrov.
- **Malé centrá (MC)** – sídla poskytujúce blízke okoliu vybrané najzákladnejšie služby; v zásade ide o menej rozvinuté podcentrá. Majú okresný význam a dopravno-gravitačný rádius do 10 až 20 kilometrov.
- **Podcentrá (PC)** – sídla so základnou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú regionálny alebo okresný význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo desiatky kilometrov.
- **Stredné centrá (SC)** – sídla s významnou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú národný alebo nadregionálny význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo do 100 kilometrov.
- **Nadcentrá (NC)** – sídla so zvlášť významnou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú nadnárodný alebo národný význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo stovky kilometrov.
- **Metropolitné oblasti (MO)** – rozsiahle súmestia alebo veľké aglomerácie skladajúce sa typicky z viacerých nadcentier a stredných centier. Majú kontinentálny význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo viac ako 1.000 kilometrov.

Malé centrá a podcentrá spoločne tvoria **základné centrá (ZC)**, nakoľko spoločne poskytujú svojmu okoliu *základné* funkcie.

2.1.4 Dopravné centrá

2.1.4.1 Vymedzenie dopravných centier

Dopravné centrum je sídlo alebo skupina sídiel alebo sídelných útvarov tvoriacich jeden funkčný celok, ktorý je **významným cieľom dopravy** v určitom spádovom území.

V rámci rozdelenia cieľov dopravy podľa predchádzajúceho článku sa jedná o všetky ciele, ktoré **nie sú** sídelnými útvarmi bez centrálnej úrovne.

Klasifikácia dopravných centier je daná ich funkciami:

1. obslužná funkcia (občianska vybavenosť),
2. turistická funkcia,
3. administratívna funkcia,
4. rezidenčná funkcia.

2.1.4.2 Dopravné centrá podľa obslužnej funkcie (občianskej vybavenosti)

Klasifikácia podľa obslužnej funkcie zohľadňuje rozvinutosť sídelného útvaru, teda druh, rozsah a kvalitu **občianskej vybavenosti**, ktorú dané sídlo poskytuje svojmu spádovému územiu, ako aj veľkosť tohto spádového územia. Ide o základné kritérium klasifikácie dopravných centier.

Všeobecne možno charakterizovať rozdelenie dopravných centier do skupín nasledovne:

- malé centrá – sídla poskytujúce blízke okoliu **vybrané najzákladnejšie služby na dennej báze**, najmä supermarket, zdravotnú starostlivosť prvého kontaktu, bankomat, ČSPH, základné školstvo atď. Spádové územie má spravidla od 5 do 25 tisíc obyvateľov.
- podcentrá – sídla, ktoré sú centrom pre širšie okolie, ktorému poskytujú **úplné služby na dennej báze**, teda okrem služieb poskytovaných aj v malých centrách tiež napr. komplexnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť, banky, bežné kultúrno-športové vyžitie, zamestnanosť, stredné školstvo atď. Spádové územie má spravidla viac ako 20 tisíc obyvateľov. Tiež ide o zodpovedajúce časti nadcentier alebo stredných centier.
- stredné centrá – centrá regiónov, ktorým poskytujú okrem služieb na dennej báze tiež **služby nad rámec bežnej dennej bázy**, napr. obchodné centrá, špecializované predajne, komplexnú ústavnú aj ambulantnú zdravotnú starostlivosť, rozsiahle kultúrne, športové a spoločenské vyžitie atď. Spádové územie má spravidla viac ako 100 tisíc obyvateľov. Tiež ide o zodpovedajúce časti nadcentier.
- nadcentrá – centrá väčších regiónov, ktorým poskytujú všetky služby podcentier a stredných centier a okrem toho **špecializované služby**, napr. biznis centrá, vysoko špecializovanú zdravotnú starostlivosť, vysoké školstvo, divadlo atď. Spádové územie má minimálne 250 tisíc obyvateľov, spravidla ale viac ako pol milióna.
- metropolitné oblasti – husto obývané rozsiahle oblasti, ktoré poskytujú širokému spádovému územiu služby viacerých podcentier, stredných centier a nadcentier a okrem toho **vysoko špecializované služby**, napr. burzu cenných papierov, investičné banky, obchody s luxusným tovarom, pobočky nadnárodných korporácií atď.. Spádové územie má niekoľko miliónov obyvateľov.

POZNÁMKA: Bližšie sa klasifikácii dopravných centier podľa obslužnej funkcie venuje článok 3.2. Okrem úrovni uvedených vyššie sa rozlišujú aj medziúrovne medzi podcentrami a strednými centrami a medzi strednými centrami a nadcentrami.

2.1.4.3 Turistické dopravné centrá

Dopravnými centrami sú aj *centrá cestovného ruchu*, aj keď inak neposkytujú okoliu služby, ktoré zodpovedajú príslušnej centrálnej úrovni. Takéto sídla sa označujú ako **turistické centrá** a klasifikujú sa do zodpovedajúcej úrovne podľa svojho turistického významu:

- malé centrá – regionálny turistický význam,
- podcentrá – národný turistický význam,
- stredné centrá – medzinárodný turistický význam,
- nadcentrá – kontinentálny turistický význam,
- metropolitné centrá – celosvetový turistický význam.

2.1.4.4 Administratívne a rezidenčné dopravné centrá

Sídlo môže byť klasifikované ako dopravné centrum aj na základe svojej:

- administratívnej funkcie, teda ak je sídlom okresu alebo kraja alebo je hlavným mestom štátu.
- rezidenčnej funkcie, teda na základe počtu obyvateľov.

2.1.5 Ciele dopravy v susedných štátoch

Klasifikáciu cieľov dopravy je potrebné určiť aj pre sídla v susedných štátoch z dôvodu stanovenia medzinárodných trás, samozrejme len v primeranej vzdialenosti od hraníc, pričom táto vzdialenosť je pre každú úroveň iná. Pri určovaní klasifikácie dopravných centier v susedných štátoch sa vychádza, pokiaľ je to možné, zo zodpovedajúcej klasifikácie v príslušnom štáte.

2.2 Členenie ciest podľa vyhotovenia, významu a určenia

2.2.1 Kritériá členenia ciest

Cesty sa členia podľa dvoch kľúčových a jedného doplnkového kritéria:

1. **stavebno-technické vyhotovenie** – vyjadruje sa kategorizačnou skupinou,
2. **dopravný význam** – vyjadruje sa funkčnou triedou,
3. **dopravné určenie** – je doplnkovým kritériom vyjadrujúcim niektoré vlastnosti cesty týkajúce sa jej dopravného určenia.

Na základe týchto kritérií sa cesty zaraďujú do *kategórií* (pozri článok 2.3).

2.2.2 Kategorizačná skupina (stavebno-technické vyhotovenie)

Kategorizačná skupina vyjadruje spôsob stavebno-technického vyhotovenia daného úseku a jeho vzťah k okolitému územiu. Kategorizačná skupina je jedným z dvoch základných kritérií pre kategorizáciu ciest.

Definujú sa nasledujúce kategorizačné skupiny:

- **diaľnica** (DC) – cesta osobitného stavebno-konštrukčného vyhotovenia vyhradená výlučne na premávku motorových vozidiel, určená na rýchlu dopravu na veľké vzdialenosti alebo v priestore metropolitných oblastí a veľkých nadcentier (tzv. mestská diaľnica),
- **krajská cesta** (KC) – cesta mimo zastavaného územia, ktorá nie je diaľnicou,
- miestna cesta – cesta v zastavanom území, ktorá nie je diaľnicou; ďalej sa delí na:
 - **spojovacia miestna cesta** (SM) – s výlučne spojovacou funkciou,
 - **hlavná miestna cesta** (HM) – so zmiešanou funkciou, kde prevažuje spojovacia funkcia,
 - **prístupová miestna cesta** (PM) – so zmiešanou funkciou, kde prevažuje obslužná funkcia,
 - **obslužná miestna cesta** (OM) – s výlučne obslužnou funkciou.

Nasledujúca tabuľka určuje všeobecné vlastnosti jednotlivých kategorizačných skupín.

Tabuľka 1: Kategorizačné skupiny ciest

Vlastnosť	DC	KC	SM	HM	PM	OM
Funkcia	spojovacia			prevažne spojovacia	prevažne obslužná	obslužná
Druh spojenia	medzi sídlami		medzi sídlami a vnútri sídla		vnútri sídla	
Územie	nezastavané alebo zastavané	nezastavané	zastavané a blízke okolie	zastavané		
Priama zástavba	neobstavané cesty			obstavané cesty		
Obmedzený prístup	áno	možný		nie		
Obmedzené pripojenie	áno	spravidla áno		spravidla nie	nie	
Najvyššia dovolená rýchlosť (km/h)	100 – 130	do 90, pri obmedzenom prístupe viac	50 – 70	50	40 – 50	30 – 40 (zóna)

2.2.3 Funkčná trieda (dopravný význam)

Funkčná trieda úseku cesty určuje jeho dopravný význam a vyplýva z toho, aké sídla spája. Inými slovami, **funkčná trieda vyjadruje spojovaciu funkciu** daného úseku. Jednotlivé úseky často slúžia na spojenie viacerých párov sídiel – v tom prípade sa úseku pridelí najvyššia zo zistených funkčných tried.

Funkčná trieda sa určuje pre každý medzikrižovateľský úsek osobitne a spolu s kategorizačnou skupinou je základným kritériom pre kategorizáciu ciest.

Celkom sa definuje 6 funkčných tried podľa nasledujúcej tabuľky.

Tabuľka 2: Funkčné triedy ciest

Funkčná trieda	Dopravný význam	Spojovacia funkcia	
		Vertikálna	Horizontálna
0	kontinentálny	–	MO – MO
I	diaľkový	NC – MO	NC – NC
II	nadregionálny	SC – NC	SC – SC
III	regionálny	ZC – SC	ZC – ZC
IV	okresný	SÚ – ZC	SÚ – SÚ
V	miestny	Neh – SÚ	Neh – Neh

Spojovacia funkcia jednej funkčnej triedy je horizontálna a vertikálna:

- horizontálna spojovacia funkcia znamená spojenie sídiel rovnakej úrovne,
- vertikálna spojovacia funkcia znamená spojenie medzi sídlom určitej úrovne so sídlom vyššej úrovne, resp. pripojenie sídla určitej úrovne k sieti ciest vyššej funkčnej triedy.

Pri určovaní vertikálnej spojovacej funkcie vystupujú centrá vyšších úrovní, resp. ich vnútorné časti, zároveň ako centrá ľubovoľnej z nižších úrovní. Označenie ZC – SC pre funkčnú triedu III znamená teda nielen spojenie medzi základným centrom a stredným centrom, ale tiež spojenie medzi základným centrom a nadcentrom, ako aj medzi základným centrom a metropolitnou oblasťou.

POZNÁMKA: Označenie „Neh“ v tabuľke vyššie znamená „nehnuteľnosť.“

2.2.4 Dopravné určenie

2.2.4.1 Vymedzenie dopravného určenia cesty

Dopravné určenie cesty vyjadruje charakteristiky jej užívania. Dopravné určenie je jedno z nasledujúcich:

1. všeobecné určenie,
2. špecifické určenie,
3. funkcia privádzača,
4. funkcia prejazdneho úseku obce.

2.2.4.2 Všeobecné určenie

Cesta má všeobecné určenie, ak nemá špecifické určenie, funkciu privádzača ani funkciu prejazdneho úseku obce.

2.2.4.3 Špecifické určenie

Cesta má špecifické určenie, ak:

- sa nachádza v uzatvorenom objekte alebo priestore,
- alebo je určená výlučne na použitie na konkrétne účely obmedzenou skupinou používateľov, najmä na pripojenie nehnuteľnosti k cestnej sieti resp. na zabezpečenie prístupu z cestnej siete k uzatvorenému objektu alebo priestoru, na obhospodarovanie poľnohospodárskych pozemkov („poľné cesty“) alebo lesných pozemkov („lesné cesty“), na údržbu technologických zariadení, na prevádzku a údržbu vodných diel a na iné obdobné účely.

Za cesty so špecifickým určením sa *nepovažujú* cesty určené na konkrétne účely, ak slúžia väčšej skupine používateľov, napríklad na pripojenie väčšieho počtu nehnuteľností k cestnej sieti.

Špecifické určenie môžu mať len cesty s miestnym dopravným významom.

2.2.4.4 Funkcia privádzača

Cesta má funkciu privádzača, ak slúži *výlučne* na spojenie medzi cestou s obmedzeným prístupom (spravidla diaľnicou) a cestou s neobmedzeným prístupom.

Cesta s funkciou privádzača má vždy obmedzený prístup.

2.2.4.5 Funkcia prejazdneho úseku obce

Funkciu prejazdneho úseku obce má cesta kategorizačnej skupiny SM, HM alebo PM, ak okrem spojovacej a/alebo obslužnej funkcie vnútri zastaveného územia slúži tiež na vzájomné spojenie:

1. krajinských ciest vchádzajúcich do obce,
2. krajinskej cesty vchádzajúcej do obce a iného prejazdneho úseku obce,
3. dvoch, prípadne viacerých prejazdnych úsekov obce,

s podmienkou, že tieto vzájomné spojenia sú potrebné na účely vytvorenia súvislých cestných ťahov štátnych, krajských alebo lokálnych ciest (pozri články 2.3 a 2.4.4).

Za prejazdny úsek obce sa tiež považuje spojenie krajskej cesty s centrálnou časťou obce, ak ide o koncový úsek cesty (spravidla lokálnej).

2.2.5 Celkové členenie ciest

Celkové členenie cesty je určené kombináciou kategorizačnej skupiny a funkčnej triedy, s prípadným doplnením kódu dopravného určenia, ak cesta nemá všeobecné dopravné určenie.

Označenie sa skladá z:

1. kódu kategorizačnej skupiny (DC, KC, SM, HM, PM, OM) a
2. kódu funkčnej triedy (0, I, II, III, IV, V).

Dopravné určenie sa uvádza malým písmenom nasledovne:

1. všeobecné určenie sa neuvádza,
2. špecifické určenie písmenom „s“,
3. funkcia privádzača písmenom „p“,
4. funkcia prejazdneho úseku obce písmenom „c“.

Nasledujúca tabuľka uvádza možné kombinácie kategorizačnej skupiny funkčnej triedy. V zátvorkách sú uvedené prípustné dopravné určenia.

Tabuľka 3: Kombinácie kategorizačných skupín a funkčných tried (celkové členenie)

		DC	KC	SM	HM	PM	OM
0	kontinentálny	DC 0 (-)	KC 0 (-, p)	x	x	x	x
I	diaľkový	DC I (-)	KC I (-, p)	SM I (-, p, c)	x	x	x
II	nadregionálny	DC II (-)	KC II (-, p)	SM II (-, p, c)	HM II (-, c)	x	x
III	regionálny	x	KC III (-, p)	SM III (-, p, c)	HM III (-, c)	PM III (-, c)	x
IV	okresný	x	KC IV (-, p)	SM IV (-, p, c)	HM IV (-, c)	PM IV (-, c)	OM IV (-, c)
V	miestny	x	KC V (-, s)	x	HM V (-, s)	PM V (-, s)	OM V (-, s)

Kombinácie uvedené červenou farbou sú problematické a v prípade novo budovaných ciest sú prípustné len výnimočne.

Kombinácie označené „x“ sú nežiaduce, niektoré sa však historicky vyskytujú sa v slovenskej cestnej sieti. Možno ich priradiť iba už existujúcim cestám, nesmú sa však navrhovať pre novo budované cesty.

2.3 Kategórie ciest

2.3.1 Vymedzenie kategórií

Kategória cesty určuje jej postavenie v cestnej sieti. Z kategórie cesty vyplýva tiež jej vlastníctvo a správcovstvo. Cesty sa zaraďujú do kategórií na základe svojho členenia, t.j. kategorizačnej skupiny, funkčnej triedy a dopravného určenia. Cesty sa rozdeľujú do nasledujúcich kategórií:

1. diaľnice (D),
2. štátne cesty (S),
3. krajské cesty (K),
4. lokálne cesty (L),
5. miestne cesty (M),
6. účelové cesty (U).

Diaľnice zodpovedajú doterajším diaľniciam a rýchlostným cestám.

Štátne, krajské a lokálne cesty sú ekvivalentom doterajších ciest I., II. a III. triedy, avšak s odlišnými a exaktne definovanými pravidlami zaradenia.

Miestne cesty zodpovedajú doterajším miestnym komunikáciám a účelové cesty doterajším účelovým komunikáciám.

2.3.2 Zaradenie ciest do kategórií

Cesty sa zaraďujú do kategórií podľa nasledovných pravidiel:

1. cesty kategorizačnej skupiny DC sa zaraďujú nasledovne:
 - a) cesty funkčných tried 0 až II – diaľnice,
 - b) ostatné cesty – rovnakým spôsobom ako cesty kategorizačnej skupiny KC,
2. cesty kategorizačnej skupiny KC sa zaraďujú nasledovne:
 - a) cesty funkčných tried 0 až II – štátne cesty,
 - b) cesty funkčnej triedy III – krajské cesty,
 - c) cesty funkčnej triedy IV – lokálne cesty,
 - d) cesty funkčnej triedy V:
 - i) ak majú špecifické určenie – účelové cesty,
 - ii) v ostatných prípadoch – miestne cesty,
3. cesty kategorizačných skupín SM, HM, PM a OM sa zaraďujú
 - a) ak majú funkciu prejazdneho úseku obce – rovnakým spôsobom ako cesty kategorizačnej skupiny KC,
 - b) ak majú špecifické určenie – účelové cesty,
 - c) v ostatných prípadoch – miestne cesty.

Nasledujúca tabuľka zhrňa spôsob zaradenia ciest do kategórií na základe ich členenia.

Tabuľka 4: Zaradenie ciest do kategórií na základe ich členenia

			DC	KC	SM, HM, PM, OM	
					prejazdné úseky	ostatné
0	kontinentálny		D	S		M
I	diaľkový					
II	nadregionálny					
III	regionálny					
IV	okresný		L			
V	miestny	so všeobecným určením	M			
		so špecifickým určením	U			

2.4 Cestná sieť

2.4.1 Rozsah a rozdelenie cestnej siete

Cestná sieť je tvorená všetkými cestami okrem účelových ciest. Skladá sa zo:

- **základnej siete ciest**, ktorú tvoria všetky cesty kategórií diaľnica, štátna cesta, krajská cesta a lokálna cesta.
- **sietí miestnych ciest** na území jednotlivých miest a obcí, ktorú tvoria všetky cesty kategórie miestna cesta v územnom obvode príslušného mesta alebo obce.

2.4.2 Usporiadanie cestnej siete

Usporiadanie cestnej siete je evidencia cestných úsekov a cestných ťahov zaradených do cestnej siete **na základe rozhodnutia cestného správneho orgánu**. Usporiadanie obsahuje nasledujúce údaje:

1. zoznam cestných úsekov zaradených do cestnej siete a pre každý z nich jeho:
 - a) členenie (kategorizačná skupina, funkčná trieda, dopravné určenie),
 - b) kategória,
 - c) vlastník a správca,
2. zoznam zriadených cestných ťahov v cestnej sieti a pre každý z nich jeho:
 - a) číslo a/alebo názov,
 - b) usporiadaný zoznam úsekov, z ktorých sa skladá, v pozitívnom a v negatívnom smere,
 - c) staničenie.

O zmenách usporiadania cestnej siete rozhoduje cestný správny orgán, ktorým je v prípade základnej siete ciest MDVRR SR a v prípade siete miestnych ciest príslušné mesto alebo obec.

V prípade potreby presunu medzi základnou sieťou ciest a sieťou miestnych ciest je nadradenou základná sieť ciest. Pri vyradení úseku zo základnej siete ciest postúpi MDVRR SR prípad na ďalšie konanie miestne príslušnému cestnému správnomu orgánu, ktorý rozhodne buď o zaradení úseku do siete miestnych ciest alebo o vyradení z cestnej siete (napr. prekategorizovaním na účelovú cestu).

2.4.3 Cestné úseky

Cestné úseky v cestnej sieti sú vymedzené dvoma susednými uzlami cestnej siete, ktorými sú:

1. križovatky,
2. administratívne hranice (štátna hranica, hranica kraja, hranica okresu),
3. hranice vlastníctva a správcovstva,
4. začiatky a konce ciest mimo križovatiek a štátnych hraníc,
5. priečne rezy, v ktorých sa mení kategorizačná skupina cesty.

V zložitých križovatkách je uzlom každé rozdelenie alebo križovanie jazdných pásov.

2.4.4 Cestné ťahy

2.4.4.1 Vymedzenie cestných ťahov

Cestné úseky sa organizujú do cestných ťahov. Cestný ťah je postupnosť vzájomne nadväzujúcich cestných úsekov v jednom alebo dvoch dopravných smeroch.

Cestné ťahy základnej siete ciest majú oba dopravné smery, pričom podľa potreby môžu byť najmä v prejazdnych úsekoch cez obce dopravné smery vedené po rôznych jednosmerných cestných úsekoch. Cestné ťahy v sieti miestnych ciest na území obce môžu byť podľa potreby jednosmerné alebo obojsmerné.

2.4.4.2 Trasovanie cestných ťahov

Trasy cestných ťahov diaľnic, štátnych ciest a krajských ciest sa volia tak, aby mali zmysluplné smerovanie, t.j. *tak, aby malo zmysel prejsť celý cestný ťah v plnej dĺžke*.

Trasa cestného ťahu pritom musí vzájomne spájať nasledujúce ciele:

- diaľnice a štátne cesty kontinentálneho významu dve metropolitné oblasti,
- diaľnice a štátne cesty diaľkového dopravného významu dve nadcentrá,
- diaľnice a štátne cesty nadregionálneho dopravného významu dve stredné centrá,
- krajské cesty dve základné centrá (dve podcentrá, podcentrum s malým centrom alebo dve malé centrá).

Cestný ťah spája uvedené ciele, ak v nich alebo ich bezprostrednom okolí začína resp. končí, alebo ak je v plnej dĺžke súčasťou trasy, ktorá optimálne spája dvojicu uvedených cieľov. Za bezprostredné okolie sa považuje kruh so stredom v dopravnom strede daného cieľa s polomerom:

- do 30 km v prípade metropolitných oblastí,
- do 15 km v prípade nadcentier,
- do 8 km v prípade stredných centier,
- do 4 km v prípade základných centier (podcentier a malých centier).

V prípade lokálnych a miestnych ciest sa nepožaduje, aby malo zmysel prejsť celý cestný ťah v plnej dĺžke, je však vhodné toto pravidlo dodržať, ak je to možné.

2.4.4.3 Začiatky a konce cestných ťahov

Cestné ťahy môžu začínať a končiť:

1. na štátnej hranici,
2. v križovatke s cestným ťahom rovnakej alebo vyššej funkčnej triedy,
3. v sídelnom útvare zodpovedajúcej alebo vyššej centrálnej úrovne, t.j.:
 - a) ťahy kontinentálneho dopravného významu v metropolitnej oblasti,
 - b) ťahy diaľkového dopravného významu v nadcentre alebo metropolitnej oblasti,
 - c) ťahy nadregionálneho dopravného významu v strednom centre, nadcentre alebo metropolitnej oblasti,
 - d) ťahy regionálneho dopravného významu v základnom centre (podcentrum, malé centrum), strednom centre, nadcentre alebo metropolitnej oblasti,
 - e) ťahy okresného dopravného významu v ľubovoľnom zastavanom území (vrátane rekreačnej oblasti, priemyselného parku, železničnej stanice atď.),
 - f) ťahy miestneho dopravného významu kdekoľvek.

Tieto pravidlá sú odlišné od súčasných, nakoľko ***súvislosť cestnej siete nie je postavená na kategóriách ciest, ale na ich dopravných významoch.***

To znamená, že napríklad diaľnica môže začínať alebo končiť aj na štátnej ceste, ak má táto štátna cesta rovnaký alebo vyšší dopravný význam. V takom prípade sa totiž obe cesty líšia kapacitou a komfortom dopravného spojenia, nie však svojim významom pre dopravu.

Na druhej strane nie každá diaľnica môže končiť na ľubovoľnej inej diaľnici a rovnako nie každá štátna cesta môže končiť na ľubovoľnej štátnej ceste. Napríklad diaľnica alebo štátna cesta diaľkového dopravného významu nemôže začínať/končiť na diaľnici alebo štátnej ceste nadregionálneho dopravného významu. Nové pravidlá sú teda v posudzovaní nadväznosti ciest prísnejšie ako súčasné.

2.4.4.4 Prerušenia

Cestné ťahy môžu byť prerušené, ak sa plánuje výstavba chýbajúcej časti cestného ťahu alebo ak funkciu chýbajúcej časti cestného ťahu zabezpečuje cesta inej kategórie (tzv. prejazd, vid' nižšie).

2.4.4.5 Peáže a prejazdy

Z praktických dôvodov môžu dva cestné ťahy (výnimočne tri) viesť v určitom úseku po tej istej fyzickej ceste. Rozoznávajú sa pritom dve možnosti:

- **peáž** – oba cestné ťahy vedú príslušným úsekom, čísla aj ciele oboch ťahov sú vyznačené na dopravnom značení; staničenie je však vedené len pre jeden (primárny) z týchto cestných ťahov, ostatné ťahy majú staničenie prerušené,
- **prejazd** – v príslušnom úseku je vedený len jeden cestný ťah (primárny), čísla ostatných ťahov a spravidla ani ich ciele nie sú vyznačené na dopravnom značení, staničenie je vedené len pre primárny cestný ťah; ostatné ťahy sú teda prerušené a úsek slúži len na prejazd medzi oddelenými segmentmi prerušeného ťahu.

Peáž sa zriaďuje, ak je to dôležité z hľadiska smerovania vozidiel a pre oba (všetky) peážujúce cestné ťahy je peážny úsek logickou súčasťou cestného ťahu. Peáž sa zriaďuje podľa možnosti v čo najkratšej dĺžke, obvykle v prietahu obce. Dlhšiu peáž možno zriadiť najmä v prípade, ak ide o prechodný stav a jeden z peážujúcich ťahov bude v budúcnosti preložený alebo ak si to vyžadujú intenzity dopravy.

Peáž možno zriadiť len pre cesty rovnakej kategórie.

Prejazd sa zriaďuje, ak je to potrebné na spojenie rôznych segmentov jedného cestného ťahu, pri neexistencii technicky vhodnej alternatívy, pri priestorových obmedzeniach alebo ako dočasné riešenie. Prejazd sa taktiež zriaďuje, ak je potrebné previesť po jednom fyzickom úseku dopravu dvoch ciest rôznych kategórií.

Lokálne cesty nesmú peážovať a len výnimočne smú používať prejazydy.

2.4.4.6 Číslovanie cestných ťahov

Cestné ťahy sa označujú číslami, ktoré sú tvorené kódom kategórie cesty (pozri článok 2.3.1), za ktorým nasleduje číslo cesty nasledovne:

- pre diaľnice v rozsahu 1 – 49,
- pre štátne cesty v rozsahu 1 – 99,
- pre krajské cesty v rozsahu 100 – 999,
- pre lokálne cesty v rozsahu 1000 – 9999.
- pre miestne cesty v rozsahu určenom príslušným mestom alebo obcou.

Číslo štátnej alebo krajskej cesty môže byť v prípade krátkych ciest a ciest s funkciou privádzača doplnené indexom, ktorým je malé písmeno latinskej abecedy bez diakritického znamienka. Nesmú sa použiť písmená g, i, j, l, o, p, q, y.

Zvláštne použitie majú indexy „n“ a „s“:

- preložky štátnych a krajských ciest možno počas etapovitej výstavby dočasne označiť číslom pôvodnej cesty doplneným o index „n“; takto možno označiť aj etapovito budované diaľnice, ak sú niektoré jej úseky počas výstavby dočasne zaradené ako štátne cesty,
- úseky štátnych a krajských ciest, pre ktoré bola vybudovaná preložka, možno dočasne do doby ich preradenia do nižšej kategórie a vysporiadania vlastníctva označiť pôvodným číslom cesty doplneným o index „s“.

POZNÁMKA: Na dopravnom značení na novom úseku by sa už nemalo používať pri odbočke na pôvodný úsek cesty číslo pôvodnej cesty – to je však aplikovateľné iba v prípade, ak sa čísla ciest nižších kategórií na dopravnom značení neuvádzajú. Ak sa majú na Slovensku aj naďalej uvádzať čísla krajských ciest, musí sa pôvodnému úseku vopred priradiť číslo krajskej cesty a toto použiť na dopravnom značení ešte pred prekategORIZOVANÍM pôvodného úseku do nižšej kategórie.

Čísla cestných ťahov v základnej cestnej sieti musia byť jedinečné v rámci celej základnej siete ciest, s výnimkou prípadných dočasných čísel s indexmi „n“ a „s“ – tie sa formálne považujú za prerušenú cestu s prejazdom po zodpovedajúcej ceste bez indexu.

Čísla cestných ťahov v sieti miestnych ciest musia byť jedinečné vždy len v rámci konkrétnej siete miestnych ciest na území daného mesta alebo obce.

2.4.4.7 Názvy cestných ťahov a ich úsekov

Cestným ťahom možno priradiť názvy pre lepšiu orientáciu používateľov najmä pre potreby distribúcie dopravných informácií, propagácie v cestovnom ruchu apod. Názov možno priradiť celému cestnému ťahu alebo jeho časti, resp. jednotlivým častiam cestného ťahu. Názvy a čísla cestných ťahov nie sú nevyhnutne vo vzájomnom vzťahu 1 : 1.

Názvy sa pridelujú nasledovne, podľa jednotlivých kategórií:

- Diaľnice sa vždy označujú názvom. Obvykle má diaľnica v celej dĺžke jeden názov, t.j. na jedno číslo diaľnice pripadá jeden názov, výnimočne však možno dlhú diaľnicu (nad 250 km dĺžky) rozdeliť na dva rôzne pomenované segmenty.
- Štátne, krajské a výnimočne lokálne cesty sa označujú názvom, ak je to potrebné pre potreby cestovného ruchu. Okrem toho sa názvami označujú úseky horských prechodov.
- Miestne cesty sa označujú názvom, ktorým je názov ulice alebo iného verejného priestranstva. Ak takýto názov neexistuje, možno ceste prideliť všeobecne zaužívaný názov.

Názvy diaľnic, štátnych, krajských a lokálnych ciest musia byť jedinečné v rámci celej siete základných ciest. Názvy miestnych ciest musia byť jedinečné vždy len v rámci konkrétnej siete miestnych ciest na území daného mesta alebo obce.

2.5 Zodpovednosť za rozvoj a údržbu cestnej siete

2.5.1 Východiská určenia zodpovednosti za rozvoj a údržbu cestnej siete

Základnými východiskami sú nasledujúce premisy:

1. Štát zodpovedá za cesty, ktoré slúžia potrebám všetkých obyvateľov, bez ohľadu na región alebo obec.
2. Samosprávne kraje zodpovedajú za cesty, ktoré slúžia prevažne potrebám obyvateľom daného regiónu (kraja).
3. Mestá a obce zodpovedajú za cesty, ktoré slúžia prevažne potrebám obyvateľom daného mesta alebo obce.
4. Za cesty, ktoré prevažne alebo úplne slúžia potrebám len určitej fyzickej alebo právnickej osoby, resp. skupiny osôb, zodpovedá táto osoba alebo skupina osôb.

Pokiaľ ide o cesty s kontinentálnym dopravným významom a cesty s diaľkovým dopravným významom tvoriacich medzinárodné koridory, tieto okrem občanov SR slúžia do veľkej miery aj občanom iných krajín. Za rozvoj a údržbu týchto ciest zodpovedá štát.

2.5.2 Stavebné a prevádzkové bremeno

Stavebné bremeno predstavuje povinnosť štátu, samosprávneho kraja, mesta alebo obce finančne a organizačne zabezpečovať rozvoj určitej časti cestnej siete (plánovanie, prípravu a výstavbu).

Prevádzkové bremeno predstavuje povinnosť štátu, samosprávneho kraja, mesta alebo obce finančne a organizačne zabezpečovať prevádzku určitej časti cestnej siete (správu a údržbu).

Z praktických dôvodov je nevyhnutné, aby nositeľ stavebného a prevádzkového bremena bol vlastníkom (resp. v prípade novo budovaných ciest budúcim vlastníkom) ciest, ktorých sa toto bremeno týka.

V ďalšom preto tento dokument reflektuje všetky vzťahy štátu, samosprávneho kraja, mesta alebo obce k vybraným častiam cestnej siete prostredníctvom vlastníctva.

2.5.3 Vlastníctvo ciest

2.5.3.1 Všeobecné pravidlá

V súlade s východiskami podľa článku 2.5.1 je vlastníctvo (resp. budúce vlastníctvo) ciest určené nasledovne:

1. Vlastníkom diaľnic je
 - a) v prípade koncesných diaľnic štát,
 - b) v prípade ostatných diaľnic Národná diaľničná spoločnosť a.s. (NDS)

POZNÁMKA: Národná diaľničná spoločnosť a.s. ako štátom zriadená, plne vlastnená a kontrolovaná spoločnosť preberá stavebné a prevádzkové bremeno štátu vo vzťahu k diaľniciam, okrem koncesných.

2. Vlastníkom štátnych ciest je štát.
3. Vlastníkom krajských ciest je samosprávny kraj, v ktorého územnom obvode sa nachádzajú.
4. Vlastníkom lokálnych ciest je samosprávny kraj, v ktorého územnom obvode sa nachádzajú.
5. Vlastníkom miestnych ciest je mesto alebo obec, v ktorého územnom obvode sa nachádzajú.

Vlastníctvo účelových ciest je voľné a je principiálne určené tým, komu prevažne alebo úplne slúžia. Vlastníkom môže byť štát, samosprávny kraj, mesto, obec alebo iná právnická osoba alebo fyzická osoba, prípadne môže mať účelová cesta viac spoluvlastníkov.

2.5.3.2 Zvláštne prípady

Z pravidiel uvedených v článku 2.5.3.1 sa ustanovuje niekoľko výnimiek vo vlastníctve (resp. budúcom vlastníctve), ktoré sú potrebné z praktických dôvodov:

1. Vlastníkom úsekov štátnych ciest určených na prestavbu na diaľnicu je NDS.
2. Vlastníkom štátnych, krajských a lokálnych ciest na území mesta Bratislava je mesto Bratislava.
3. Vlastníkom krajských a lokálnych ciest na území mesta Košice je mesto Košice.
4. Vlastníkom prejazdnych úsekov ciest cez hraničné priechody vonkajších hraníc EÚ je štát.
5. Vlastníkom úsekov ciest s funkciou privádzača (pozri článok 2.2.4.4) je vlastník tej cesty s obmedzeným prístupom, ktorú tento úsek cesty spája s cestou s neobmedzeným prístupom.

2.5.4 Správa a údržba ciest

Správu a údržbu ciest vykonáva správca cesty. Správcom cesty je buď priamo vlastník cesty ako nositeľ prevádzkového bremena alebo ním zriadená alebo založená právnická osoba.

V nasledujúcich zvláštnych prípadoch sa správcovstvo líši od tohto všeobecného pravidla:

1. Správcom prejazdnych úsekov ciest cez hraničné priechody vonkajších hraníc Európskej únie je príslušný colný orgán.
2. Správcom koncesných ciest je počas trvania koncesnej zmluvy koncesionár.
3. Správcom účelových ciest vo vlastníctve štátu, samosprávneho kraja, mesta alebo obce je právnická osoba, ktorej cesta prevažne alebo úplne slúži.

3 Dopravné centrá

3.1 Vymedzenie dopravných centier

3.1.1 Účel definovania dopravných centier

Dopravný význam ciest, teda ich funkčná trieda (pozri článok 2.2.2) sa určuje na základe významu zdrojov a cieľov dopravy, ktoré cesta spája – týmito sú buď dopravné centrá (významné ciele) alebo sídla bez centrálnej úrovne a jednotlivé nehnuteľnosti (nevýznamné ciele). Funkčná trieda cesty je jedným z troch kritérií členenia ciest, na základe ktorých sa cesty delia do kategórií (pozri článok 2.3), podľa ktorých sa usporadúva cestná sieť a určuje vlastníctvo ciest.

3.1.2 Úrovne dopravných centier

Jednotlivé sídla (resp. sídelné útvary) sa klasifikujú do nasledujúcich úrovní podľa ich obslužnej, turistickej, administratívnej a rezidenčnej funkcie:

- úroveň 0: sídelný útvar – nie je dopravným centrom,
- úroveň 1: malé centrum
- úroveň 2: podcentrum
- úroveň 3: rozvinuté podcentrum
- úroveň 4: stredné centrum
- úroveň 5: rozvinuté stredné centrum
- úroveň 6: nadcentrum
- úroveň 7: metropolitná oblasť

Pre účely usporiadania a plánovania cestnej siete sa tieto úrovne združujú do nasledujúcich skupín:

- Sídelný útvar (SÚ) – úroveň 0,
- Základné centrum (ZC) – úrovne 1 až 3,
- Stredné centrum (SC) – úrovne 4 a 5,
- Nadcentrum (NC) – úroveň 6,
- Metropolitná oblasť (MO) – úroveň 7.

Tieto skupiny zodpovedajú rozdeleniu cieľov dopravy podľa článku 2.1.3 a spôsobu určovania funkčnej triedy (dopravného významu) ciest podľa článku 2.2.2.

3.1.3 Spôsob klasifikácie

Pre každý sídelný útvar sa určí zaradenie do úrovne 0 až 7 pre každú z nasledujúcich charakteristík:

- **obslužná funkcia** – ide o najpodstatnejšiu klasifikáciu, určujúcu rozsah služieb (občianskej vybavenosti), ktoré daný sídelný útvar (dopravné centrum) poskytuje svojmu spádovému územiu, ako aj veľkosť takéhoto spádového územia; službami sa myslí školstvo, zdravotníctvo, pracovné príležitosti, nákupné možnosti, kultúrne, spoločenské a športové vyžitie atď.,

- **turistická funkcia** – klasifikácia určuje atraktivitu daného sídelného útvaru ako turistického resp. dovolenkového cieľa, z hľadiska počtu potenciálnych návštevníkov, vzdialenosti, z ktorej do daného dopravného centra návštevníci cestujú a doby ich pobytu,
- **administratívna funkcia** – klasifikácia podľa územno-správneho členenia zohľadňujúca druh úradov, orgánov a organizácií verejnej správy sídlacích v danom dopravnom centre, z čoho vyplýva rozsah spádového územia, na ktorom je po týchto organizáciách dopravný dopyt,
- **rezidenčná funkcia** – klasifikácia na základe počtu obyvateľov; determinuje zdrojovú dopravu z daného územia ako aj občiansku cieľovú dopravu (návštevy, doručovanie zásielok apod.).

Celková klasifikácia sa potom určuje ako najvyššia z úrovní podľa jednotlivých čiastkových klasifikácií.

3.1.4 Určenie území dopravných centier

Pri posudzovaní úrovne sídiel sa berie do úvahy zastavané územie a celková funkcia tohto územia, nie územno-správne členenie. Napríklad Ľubotice sú z administratívneho hľadiska samostatnou obcou, sú však súčasťou zastavaného územia aglomerácie Prešov, preto sa neposudzujú ako samostatné sídlo, ale ako súčasť aglomerácie. Analogicky, mestá Prievdza a Bojnica sú síce samostatnými mestami, avšak z územného a funkčného hľadiska tvoria jeden celok.

Územie dopravného centra skladujúceho sa z viacerých sídiel sa nazýva podľa majoritného sídla. Vo vyššie uvedenom prípade sa teda celá zastavaná aglomerácia mesta Prešov nazýva ako Prešov, hoci zahŕňa aj samostatnú obec Ľubotice.

V prípade, že sa v rámci územia dopravného centra nachádzajú dve alebo viac majoritných sídiel, nazýva sa takéto dopravné centrum podľa oboch (príp. až troch) sídiel. Vo vyššie uvedenom príklade sa tak územie dopravného centra Prievdze a Bojníc nazýva Prievdza/Bojnica. Na oddelenie názvov sa používa lomka, aby sa predišlo zámene s názvami spojených sídiel (ako napr. Šaštín-Stráže).

3.1.5 Dvojcentrá so zdieľanou funkciou

V niektorých prípadoch môžu existovať dvojice pomerne blízkych sídiel, ktorých poskytované služby na určitej úrovni sa vzájomne dopĺňajú – napr. samy o sebe môžu byť len podcentrami, ale spoločne sa delia o funkciu stredného centra.

Takéto prípady sa nazývajú *dvojcentrá so zdieľanou funkciou*.

3.1.6 Centrá s čiastočnou funkciou vyššieho centra

Niektoré sídla nemožno jednoznačne zaradiť do klasifikácie podcentrum – stredné centrum – nadcentrum, nakoľko spĺňajú požiadavky na jednu úroveň a súčasne z veľkej časti, no zďaleka nie úplne, spĺňajú požiadavky na vyššiu úroveň.

V klasifikácii sa jedná o úrovne 3 a 5:

- úroveň 3: **rozvinuté podcentrá** – podcentrá s čiastočnou funkciou stredného centra (napr. Myjava, Zlaté Moravce...)
- úroveň 5: **rozvinuté stredné centrá** – stredné centrá s čiastočnou funkciou nadcentra (napr. Poprad, Zvolen...)

Na dopravné centrá s čiastočnou funkciou vyššieho centra sa hľadí ako na centrá nižšej z oboch úrovní, avšak pri plánovaní rozvoja cestnej siete sa zohľadňuje, že môže ísť o budúce centrum vyššej z oboch úrovní. Okrem toho, na informatívnom smerovom dopravnom značení môžu takéto centrá nahradiť centrum vyššej úrovne v úlohe cieľov tam, kde nie je vhodné použiť cieľ vyššej úrovne.

3.1.7 Jadrá dopravných centier

Pre každé dopravné centrum sa definuje poloha tzv. jadra. Ide o lokalitu, ktorá geograficky reprezentuje dopravný stred príslušného zastaveného územia, typicky centrum mesta.

Jadrá dopravných centier majú kľúčovú funkciu v metodike určovania dopravného významu ciest, nakoľko z tohto miesta sa vymeriavajú vzdialenosti (vzdušné aj pozemné) a smery k susedným dopravným centrá rovnakej úrovne a slúžia ako referenčné priestorové súradnice reprezentujúce zodpovedajúce centrum pri triangulácii územia.

Dvojcentrá majú vždy dve jadrá. Naproti tomu súvisle zastavené územia skladajúce sa z viacerých administratívne samostatných sídiel majú jedno jadro.

Špecifickým prípadom sú turistické centrá, ktoré môžu mať v niektorých prípadoch viac jadier.

3.1.8 Dopravné centrá v susedných štátoch

Klasifikáciu je potrebné určiť aj pre sídla v susedných štátoch z dôvodu stanovenia medzinárodných trás. Tieto sa samozrejme určujú len v primeranej vzdialenosti od hraníc (vzdialenosť je pre každú úroveň iná), pričom metropolitné oblasti sa môžu nachádzať aj ďalej ako len v susedných štátoch.

V štátoch, ktoré majú spracovanú oficiálnu klasifikáciu, sa použije oficiálna klasifikácia, v ostatných štátoch sa klasifikácia určí na základe dostupných údajov a informácií.

V prípade zahraničných dopravných centier však platia určité špecifiká, zohľadňujúce medzinárodný charakter dopravy: pri klasifikácii sa neberie do úvahy poskytovaná zdravotná starostlivosť, ignorujú sa malé centrá a v niektorých prípadoch môžu byť dopravné centrá určitej úrovne presunuté o úroveň nižšie (zohľadňuje sa vzájomný vzťah zahraničných dopravných centier k slovenským dopravným centrá na ekvivalentnej úrovni).

3.2 Klasifikácia podľa obslužnej funkcie (občianska vybavenosť)

3.2.1 Účel klasifikácie

Klasifikácia podľa obslužnej funkcie sídla zohľadňuje rozvinutosť sídelného útvaru, teda druh, rozsah a kvalitu občianskej vybavenosti, ktorú dané sídlo poskytuje svojmu spádovému územiu, ako aj veľkosť tohto spádového územia.

Zo zatriedenia podľa rozvinutosti potom vyplýva charakter dopravy, ktoré sídlo priťahuje a vzdialenosť, do ktorej túto dopravu priťahuje (spádové územie), vrátane nákladnej dopravy potrebnej na zásobovanie.

3.2.2 Vymedzenie úrovní

Sídla nižších úrovní poskytujú občiansku vybavenosť každodennej potreby, kým sídla vyšších úrovní poskytujú špecializované služby, u ktorých je potreba zo strany obyvateľstva menej frekventovaná:

- **Základné centrá** (úrovne 1 až 3), t.j. malé centrá a podcentrá, poskytujú svojmu spádovému územiu služby a tovary dennej potreby, čo znamená, že obyvatelia spádového územia typicky cestujú do základného centra viackrát týždenne, resp. na dennej báze.
- **Stredné centrá** (úrovne 4 a 5) poskytujú svojmu spádovému územiu služby a tovary nad rámec bežnej dennej potreby, čo znamená, že obyvatelia spádového územia typicky cestujú do stredného centra viackrát mesačne.
- **Nadcentrá** (úroveň 6) poskytujú svojmu spádovému územiu špecializované tovary a služby, ktorých potreba je zo strany obyvateľstva skôr nepravidelná, čo znamená, že obyvatelia spádového územia cestujú do nadcentra typicky niekoľkokrát do roka.
- **Metropolitné oblasti** (úroveň 7) sa vyznačujú vysokou koncentráciou poskytovaných služieb a tovarov všetkých úrovní (v princípe ide o viac nadcentier na jednom území) s pridanou hodnotou vysoko špecializovaných tovarov a služieb s občasnou potrebou zo strany obyvateľstva.

Spôsob zásobovania dopravných centier je taktiež daný ich úrovňou: centrá nízkych úrovní sa zásobujú prevažne ľahkou nákladnou dopravou na krátke vzdialenosti, so zvyšujúcou sa úrovňou pribúda stredne ťažká a ťažká nákladná doprava a zvyšujú sa vzdialenosti, z ktorých sa tieto centrá zásobujú.

Spádové územia jednotlivých dopravných centier sa môžu vzájomne čiastočne prekrývať. To platí nielen pre prekrytie spádových území centier rôznych úrovní, ale aj pre centrá rovnakej úrovne: môžu existovať územia, ktorú uspokojujú svoje potreby v dvoch alebo viacerých dopravných centrách tej istej úrovne.

3.2.3 Spôsob klasifikácie

Pre každú z úrovní je v nasledujúcich článkoch uvedená charakteristika dopravného centra a zoznam kritérií na klasifikáciu sídla do danej úrovne, spolu s prípadnými vysvetlivkami.

Pre každú úroveň sa stanovuje, koľko zo stanovených kritérií musí sídlo spĺňať, aby bolo do danej úrovne klasifikované. Sídlo teda nemusí nevyhnutne spĺňať všetky kritériá, iba stanovený minimálny počet (typicky 80 až 90 %).

3.2.4 Zohľadnenie predpokladov ďalšieho vývoja

Pri hodnotení plnenia konkrétneho kritéria sa berie do úvahy nielen to, či dané sídlo plní príslušné kritérium v súčasnosti, ale aj to, či je predpoklad, že ho bude plniť aj do budúcnosti, vo výhľade minimálne 5 rokov.

Naproti tomu, ak aj dané sídlo určité kritérium v súčasnosti neplní, ale na základe dostupných informácií je vysoko pravdepodobné, že v horizonte 5 rokov toto kritérium splní, možno považovať príslušné kritérium za splnené.

3.2.5 Úroveň 1 – Malé centrum

Malé centrá sú najnižšou úrovňou dopravných centier. Svoju spádovému územiu poskytujú najzákladnejšiu občiansku vybavenosť a služby každodennej potreby.

Jedná sa o väčšie strediskové obce alebo o malé mestechá. Malé centrá na rozdiel od podcentier zväčša nevytvárajú vlastné mikroregióny.

Malé centrum musí spĺňať aspoň 10 z nasledujúcich kritérií:

1. spádové územie minimálne 5.000 obyvateľov,
2. základná škola I. aj II. stupňa,
3. zdravotná starostlivosť prvého kontaktu: všeobecný lekár, pediater a stomatológ,
4. lekárň,
5. kultúrny dom alebo iné priestory na kultúrne a spoločenské podujatia,
6. verejná knižnica,
7. doručovacia alebo podacia pošta,
8. pobočka verejnej banky,
9. bankomat,
10. reštaurácia,
11. supermarket,
12. čerpacia stanica PHL.

Do verejných knižníc sa započítavajú krajské, regionálne, mestské a obecné. Nezapočítavajú sa dlhodobo stagnujúce knižnice.

Verejnou bankou sa myslí obchodná (t.j. nie investičná) banka poskytujúca svoje služby obyvateľstvu a podnikateľom.

Supermarketom sa myslí strednokapacitná samoobslužná predajňa širokého sortimentu potravinárskeho tovaru a vybraného sortimentu drogistického tovaru, tlače a doplnkového tovaru, s predajnou plochou najmenej 400 m². Sortiment potravinárskeho tovaru má zahŕňať pekárenské výrobky, ovocie, zeleninu, mäso, údeniny, mliečne výrobky, nealkoholické aj alkoholické nápoje, kávu, čas, koreniny, zaváraniny, cestoviny, cukrovinky atď.

Za supermarkety sa nepovažujú menšie predajne potravín, resp. zmiešaného tovaru ani predajne s menšou predajnou plochou alebo užším sortimentom, aj keď sa tieto oficiálne nazývajú „supermarket.“

3.2.6 Úroveň 2 – Podcentrum

Podcentrá poskytujú svoju spádovému územiu úplné služby a tovary bežnej dennej, resp. veľmi častej potreby.

Väčšinou sa jedná o malé mestá, výnimočne však môže ísť aj o veľké obce. Podcentrá sú centrami mikroregiónov a majú okresný až regionálny dopravný význam.

Podcentrum musí spĺňať všetky kritériá na úroveň 1 a aspoň 6 z nasledujúcich kritérií:

1. spádové územie minimálne 10.000 obyvateľov,
2. gymnázium,
3. stredná odborná škola,
4. ambulantná zdravotná starostlivosť v základných odboroch (viď nižšie),
5. detské ihrisko,
6. pracovné príležitosti pre ľudí s úplným stredoškolským vzdelaním,
7. veľká samoobslužná drogeria, predajňa domácich potrieb, obchod s oblečením a ďalšie obchody s bežným tovarom,
8. zákaznícke centrum telekomunikačného operátora,
9. telocvičňa alebo fitnesscentrum, príp. iné športovisko (napr. plaváreň).

Ambulantnou zdravotnou starostlivosťou v základných odboroch sa myslia lekári špecialisti v odboroch gynekológia, vnútorné lekárstvo, chirurgia a aspoň v 6 ďalších odboroch; okrem toho musí byť podcentrum vybavené rádiologickým pracoviskom.

3.2.7 Úroveň 3 – Rozvinuté podcentrum

Dopravné centrá úrovne 3 sú podcentrami s čiastočnou funkciou stredného centra.

Rozvinuté podcentrum musí spĺňať:

- všetky kritériá na úroveň 1,
- aspoň 8 kritérií na úroveň 2,
- aspoň 7 kritérií na úroveň 4.

3.2.8 Úroveň 4 – Stredné centrum

Stredné dopravné centrá poskytujú svojmu spádovému územiu tovary a služby nielen bežnej potreby, ale aj špecializované tovary a služby nie každodennej potreby.

Spravidla sa jedná o stredne veľké mestá so štatútom okresného mesta. Stredné centrá sú vo väčšine prípadov centrami regiónov; v rozvinutých oblastiach sa však v rámci jedného regiónu môže nachádzať viac stredných centier.

Stredné centrum musí vo vysokej kvantite spĺňať všetky kritériá na úrovne 1 a 2 a okrem toho aspoň 9 z nasledujúcich kritérií:

1. spádové územie minimálne 50.000 obyvateľov,
2. z toho obyvateľstvo samotného centra minimálne 15.000 obyvateľov,
3. komplexná ambulantná zdravotná starostlivosť okrem vysokošpecializovaných odborov,
4. základná ústavná zdravotná starostlivosť (spádová nemocnica),
5. pobočka alebo expozitúra aspoň jednej zdravotnej poisťovne,
6. pobočky najmenej 5 verejných bánk,

7. notárske a advokátske kancelárie,
8. pracovné príležitosti pre ľudí s vysokoškolským vzdelaním,
9. kino,
10. divadlo,
11. galéria alebo múzeum,
12. hypermarket alebo obchodný dom,
13. predajne elektrospotrebičov, hračiek, športových potrieb a ďalšieho tovaru okrem vysoko špecializovaného.

Komplexnou ambulantnou zdravotnou starostlivosťou sa myslia lekári špecialisti v odboroch gynekológia, vnútorné lekárstvo, chirurgia a aspoň v 15 ďalších odboroch; okrem toho musí byť stredné centrum vybavené rádiologickým pracoviskom.

Základnou ústavnou zdravotnou starostlivosťou sa myslí nepretržitá ústavná zdravotnú starostlivosť v rozsahu aspoň: gynekologicko-pôrodné oddelenie, novorodenecké, detské, interné, chirurgia, úrazová chirurgia, ortopédia, oddelenie anestézie a intenzívnej medicíny a okrem toho v aspoň dvoch ďalších odboroch okrem ODCH a rehabilitácie (preferuje sa neurológia a hematológia a transfuziológia); nemocnica musí mať tiež urgentný príjem, rádiologické pracovisko vrátane CT a spoločné vyšetrovacie a liečebné zložky.

Za divadlo sa považuje len stála divadelná scéna.

Hypermarketom sa myslí veľkokapacitná samoobslužná predajňa širokého sortimentu potravinárskeho tovaru aj nepotravinárskeho tovaru s predajnou plochou najmenej 2.500 m², pričom sortiment aj množstvo predávaného tovaru sú podstatne vyššie ako v prípade supermarketu. Úlohu hypermarketu alebo obchodného domu môže plniť aj nákupné centrum, ako je definované pre nadcentrá.

POZNÁMKA: Štandardne by kino malo byť kritériom na podcentrá, avšak v dôsledku prechodu distribútorov na výlučne digitálnu distribúciu v roku 2012 došlo k zániku viac ako troch štvrtín jednosálových kín na Slovensku (prípadne tieto kiná síce existujú, ale nepremietajú nové filmy). Potrvá niekoľko rokov, kým sa aj menším regionálnym kinám podarí zafinancovať digitálnu premietaciu technológiu (a aj to určite nie všetkým). Preto je aktuálne toto kritérium zaradené do stredných centier, pri budúcej revízii o cca 10 rokov však treba zvážiť jeho preradiť do podcentier.

3.2.9 Úroveň 5 – Rozvinuté stredné centrum

Dopravné centrá úrovne 5 sú strednými centrami, ktoré majú čiastočnú funkciu nadcentra.

Rozvinuté stredné centrum musí spĺňať:

- všetky kritériá na úrovne 1 a 2, a to vo vysokej kvantite,
- aspoň 12 kritérií na úrovni 4,
- aspoň 5 kritérií na úrovni 6.

3.2.10 Úroveň 6 – Nadcentrum

Nadcentrá poskytujú rozsiahlemu spádovému územiu vysoko špecializované tovary a služby, ktorých potreba je zo strany obyvateľstva nepravidelná.

Spravidla sa jedná o väčšie mestá až veľkomestá, so štatútom krajského mesta. Nadcentrá sú vždy centrami regiónov a obvykle aj združujúcimi centrami vyššej úrovne pre viacero regiónov.

Nadcentrum musí vo vysokej kvantite spĺňať všetky kritériá na úrovne 1 až 4 a okrem toho aspoň 8 z nasledujúcich kritérií:

1. spádové územie minimálne 500.000 obyvateľov,
2. z toho obyvateľstvo samotného centra minimálne 75.000 obyvateľov,
3. univerzita alebo vysoká škola technického smeru,
4. komplexná ústavná zdravotná starostlivosť,
5. vysokošpecializovaná zdravotná starostlivosť,
6. pobočky všetkých majoritných verejných bánk,
7. zastúpenia súkromných bánk,
8. pracovné príležitosti pre špičkových odborníkov,
9. multikino,
10. úplná divadelná scéna: činohra, opera, balet,
11. nákupné centrum, špecializované obchodné domy, predajne vysoko špecializovaného tovaru,
12. biznis centrum,
13. veľtržné výstavisko.

Komplexnou ústavnou zdravotnou starostlivosťou sa myslí nepretržitá ústavná zdravotná starostlivosť v rozsahu aspoň: gynekologicko-pôrodné oddelenie, novorodenecké, detské, interné, chirurgia, úrazová chirurgia, ortopédia, neurológia, hematológia a transfuziológia, oddelenie anestézie a intenzívnej medicíny a okrem toho v aspoň ďalších najmenej 12 odboroch okrem ODCH a rehabilitácie; nemocnica musí mať tiež urgentný príjem, rádiologické pracovisko vrátane CT a NMR, ako aj spoločné vyšetrovacie a liečebné zložky.

Vysokošpecializovanou zdravotnou starostlivosťou sa rozumie ústavná zdravotná starostlivosť vo všetkých špecializáciách uvedených pre komplexnú ústavnú zdravotnú starostlivosť, ďalej v rozsahu psychiatria, onkológia, kardiológia, urológia, ORL, oftalmológia, pneumológia a ftizeológia, infektológia, dermatovenerológia a nukleárna medicína a okrem toho v najmenej 18 ďalších odboroch zahŕňajúcich chirurgické špecializácie (napr. neurochirurgia, kardiochirurgia, cievna chirurgia, maxilofaciálna chirurgia, chirurgia hlavy a krku, chirurgia ruky, plastická chirurgia vrátane medicíny popálenín, hrudníková chirurgia atď.) a pediatrické špecializácie (detská chirurgia, ortopédia, kardiológia, neurológia, onkológia, urológia atď.).

Majoritnými verejnými bankami sa myslia také banky, ktoré majú viac ako jednu pobočku na 100 tisíc obyvateľov a ich podiel na trhu je viac ako 10 %.

Nákupným centrom sa myslí plnosortimentový komplex maloobchodných predajní s celkovou predajnou plochou viac ako 5.000 m². Predajne zahŕňajú minimálne supermarket, drogériu, parfumériu, hračkárstvo, obchody s módou vrátane značkových obchodov, predajne elektrospotrebičov a predajne ďalšieho sortimentu, pričom s výnimkou supermarketu a drogérie sú predajne zväčša s obsluhou. V nákupnom centre sa tiež nachádzajú kaviarne, reštaurácie a/alebo prevádzky s občerstvením, ako aj ďalšie služby (napr. fitnescentrum, multiplex apod.).

Špecializovanými obchodnými domami sa myslia predajne nábytku, elektrotechniky, stavebnín, hobby markety apod. s predajnou plochou viac ako 1.500 m².

Vysoko špecializovaným tovarom sa myslia luxusné výrobky a tovar, ktorý obyvatelia obvykle nakupujú vo viacročných cykloch, napr. automobily, zariadenie bytov atď.

Biznis centrom sa myslí budova resp. komplex budov s najmenej 5.000 m² kancelárskych priestorov na dlhodobý prenájom, pričom sú v nich zároveň zabezpečené ďalšie služby pre nájomcov resp. pre verejnosť, napr. reštaurácie, kaviarne, kongresové priestory, podzemné garáže atď.

Veľtržným výstaviskom sa myslí výstavisko s výstavnou plochou najmenej 50.000 m² s celoročnou prevádzkou a pravidelnou organizáciou veľtrhov medzinárodného alebo národného významu.

3.2.11 Úroveň 7 – Metropolitná oblasť

Metropolitné oblasti predstavujú rozsiahle zastavané oblasti s mimoriadne vysokou koncentráciou obyvateľstva, občianskej vybavenosti, priemyslu, obchodu a služieb.

Svojou funkciou zodpovedajú viacerým nadcentrám, pričom okrem toho poskytujú spádovému územiu a vysoko špecifické tovary a služby, ktoré nie sú bežné ani v nadcentrách.

Metropolitná oblasť sa definuje nasledovne:

1. spĺňa všetky kritériá na úrovne 1 až 6, a to vo vysokej kvantite,
2. skladá sa z, resp. plní úlohu, najmenej troch vnútorných nadcentier,
3. v rámci metropolitnej oblasti sa nachádza ďalšia špecifická vybavenosť, ako napríklad centrály veľkých podnikov, pobočky nadnárodných korporácií, burza cenných papierov, komoditná burza, investičné banky, obchody s luxusným tovarom vo všetkých trhových segmentoch atď.,
4. veľkosť spádového územia je minimálne 2.500.000 obyvateľov, pričom samotná metropolitná oblasť zahŕňa minimálne 500.000 trvalo bývajúcich alebo denne dochádzajúcich obyvateľov.

3.3 Klasifikácia podľa turistickej funkcie

3.3.1 Účel klasifikácie

Klasifikácia podľa turistickej funkcie zohľadňuje atraktivitu daného sídla ako cieľa turistickej (dovolenkovej) dopravy. Dopravné centrá klasifikované do určitej úrovne na základe turistickej funkcie sa označujú ako *turistické centrá*.

Jedná sa druhú hlavnú klasifikáciu (spoločne s obslužnou funkciou), nakoľko turistické centrá „pritahujú“ iný druh dopravy ako centrá klasifikované podľa občianskej vybavenosti, pričom turistické centrá spravidla neposkytujú takú občiansku vybavenosť, keďže uspokojujú úplne iný druh potrieb.

3.3.2 Spôsob klasifikácie

Zaradenie do úrovni je dané dvoma kritériami:

1. priemerným ročným počtom prenocovaní za posledných 5 rokov a výhľadom na nasledujúcich 10 rokov,
2. turistickou vybavenosťou daného sídla, určenou počtom a klasifikáciou hotelov a výskytom ďalších zariadení pre návštevníkov.

Sídlo sa zaraďuje do zodpovedajúcej úrovne, ak spĺňa obe kritériá na príslušnú úroveň. V prípade, že spĺňa len jedno z dvojice kritérií, zaraďuje sa o úroveň nižšie.

Nasledujúca tabuľka definuje kritériá na zaradenie sídiel do úrovni podľa turistickej funkcie.

Tabuľka 5: Kritériá klasifikácie sídiel podľa turistickej funkcie

Úroveň	Názov	Počet prenocovaní	Turistická vybavenosť
1	malé centrum	15 tisíc	aspoň jeden hotel/penzión klasifikácie 3* a vyššej, viac penziónov nižšej klasifikácie
2	podcentrum	50 tisíc	viac hotelov klasifikácie 3* a vyššej
4	stredné centrum	250 tisíc	viac hotelov klasifikácie 4* a vyššej
6	nadcentrum	1,5 milióna	viac hotelov klasifikácie 5*
7	metropolitná oblasť	10 miliónov	vysoký počet hotelov všetkých klasifikácií

Pri klasifikácii podľa turistickej funkcie sa nepoužívajú („preskakujú“) úrovne 3 a 5.

Oficiálne prírodné liečivé kúpele sa vždy klasifikujú ako turistické centrum minimálne úrovne 1; súčasne pri kúpeľoch nemusí brať do úvahy turistická vybavenosť, nakoľko tú poskytujú liečebné domy.

3.4 Klasifikácia podľa administratívnej funkcie

3.4.1 Účel klasifikácie

Klasifikácia podľa administratívnej funkcie zohľadňuje umiestnenie úradov verejnej správy v jednotlivých sídlach – toto nie je zahrnuté v klasifikácii podľa obslužnej funkcie, keďže administratívna funkcia sídla sama o sebe určuje jeho minimálnu úroveň aj v prípade, že dané sídlo inak nie je pre danú úroveň dopravného centra dostatočne rozvinuté.

Jedná sa o doplnkovú klasifikáciu, nakoľko v absolútnej väčšine prípadov má sídlo pri stanovenej administratívnej funkcii zároveň aj občiansku vybavenosť, ktorá ho na základe klasifikácie podľa obslužnej funkcie klasifikuje do príslušnej alebo vyššej úrovne dopravného centra.

3.4.2 Spôsob klasifikácie

Zaradenie do úrovni je určené nasledovne (úrovne 1, 3 a 5 sa v tejto klasifikácii nepoužívajú):

- sídlo okresného úradu: úroveň 2 – podcentrum
- sídlo samosprávneho kraja: úroveň 4 – stredné centrum
- hlavné mesto štátu/krajiny vo federácii: úroveň 6 – nadcentrum
- hlavné mesto štátu/federácie: úroveň 7 – metropolitná oblasť

3.5 Klasifikácia podľa rezidenčnej funkcie

3.5.1 Účel klasifikácie

Klasifikácia podľa obyvateľstva zohľadňuje zdrojovú dopravu generovanú daným sídlom, a to jednak objem tejto dopravy, jednak druh: pri malých sídlach je totiž absolútne prevažujúcou subregionálna až regionálna doprava do blízkych dopravných centier, so zväčšujúcim sa počtom obyvateľov však stúpa nielen objem, ale aj podiel dopravy na väčšie vzdialenosti. Okrem toho, sústredenie obyvateľstva na určitom území produkuje aj cieľovú dopravu v analogickom rozsahu (návštevy, doručovanie zásielok apod.).

Jedná sa o doplnkovú klasifikáciu, nakoľko v absolútnej väčšine prípadov má sídlo pri stanovenom počte obyvateľov aj občiansku vybavenosť, ktorá ho na základe klasifikácie podľa obslužnej funkcie klasifikuje do príslušnej alebo vyššej úrovne dopravného centra.

3.5.2 Spôsob klasifikácie

Zaradenie do úrovni je dané počtom obyvateľov daného sídla, a to nasledovne:

- nad 7.500 obyvateľov: úroveň 2 – podcentrum
- nad 25.000 obyvateľov: úroveň 4 – stredné centrum
- nad 100.000 obyvateľov: úroveň 6 – nadcentrum
- nad 750.000 obyvateľov: úroveň 7 – metropolitná oblasť

Úrovne 1, 3 a 5 sa v tejto klasifikácii nepoužívajú.

4 Funkčné triedy

4.1 Vymedzenie funkčných tried

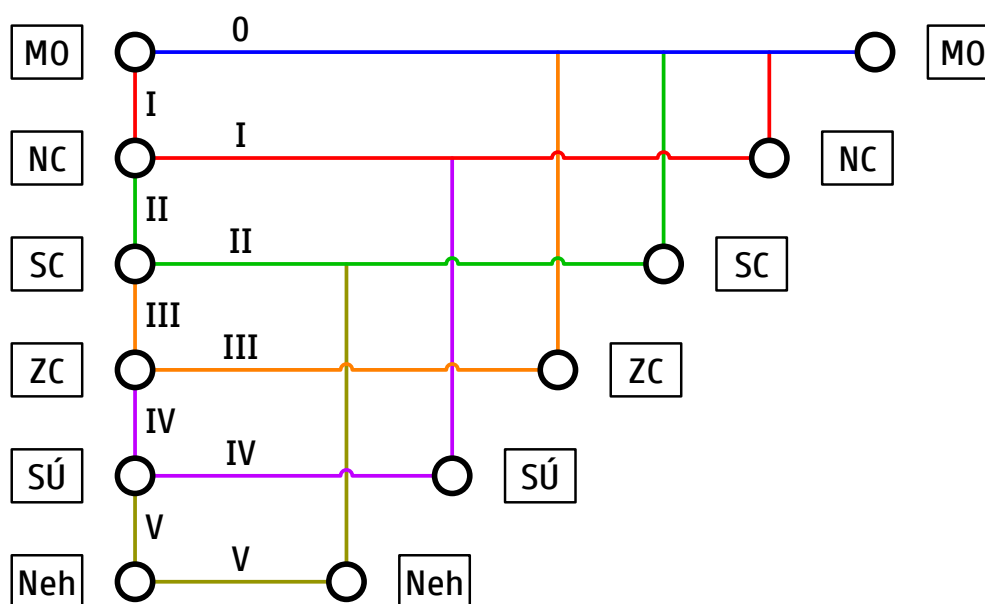
Funkčná trieda vyjadruje dopravný význam cesty a stanovuje sa na základe toho, aké dopravné centrá daná cesta spája. Funkčná trieda je následne jedným z troch kritérií členenia ciest, na základe ktorých sa cesty delia do kategórií (pozri článok 2.3), podľa ktorých sa usporadúva cestná sieť a určuje vlastníctvo ciest.

Funkčné triedy sú definované v článku 2.2.2. Pre cesty jednotlivých funkčných tried a z nich vyplývajúcich dopravných významov potom platí:

- cesty kontinentálneho dopravného významu (funkčná trieda 0) spájajú metropolitné oblasti,
- cesty diaľkového dopravného významu (funkčná trieda I) navzájom spájajú nadcentrá a pripájajú ich k sieti ciest kontinentálneho dopravného významu,
- cesty nadregionálneho dopravného významu (funkčná trieda II) navzájom spájajú stredné centrá a pripájajú ich k sieti ciest kontinentálneho a diaľkového významu,
- cesty regionálneho dopravného významu (funkčná trieda III) navzájom spájajú základné centrá (t.j. podcentrá a malé centrá) a pripájajú ich k sieti ciest vyšších významov,
- cesty okresného dopravného významu (funkčná trieda IV) navzájom spájajú sídla bez centrálnej úrovne a pripájajú ich k sieti ciest vyšších dopravných významov,
- cesty miestneho dopravného významu (funkčná trieda V) navzájom spájajú nehnuteľnosti vnútri sídla resp. sídelného útvaru a pripájajú ich k sieti ciest vyšších dopravných významov.

Funkčné triedy sa pridelujú jednotlivým cestným úsekom vymedzeným vždy dvojicou susedných križovatiek, resp. hraničným priechodom alebo iným koncom cesty a najbližšou križovatkou.

Schéma 2: Vzťah medzi funkčnými triedami, zdrojmi a cieľmi dopravy



Zdroj: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, Köln : 2008

4.2 Spôsob stanovenia funkčných tried

Stanovenie dopravných významov úsekov má dve fázy:

1. vytvorenie O/D matíc dopravných spojení,
2. mapovanie spojnic určených O/D maticami na konkrétne úseky cestnej siete.

Pritom vytvorenie O/D matíc je jednorazové, resp. sa tieto matice aktualizujú len zriedka. Priamo totiž vyplývajú z klasifikácie sídiel do jednotlivých centrálnych úrovní. To znamená, že O/D matice sa aktualizujú len v prípade zmeny klasifikácie sídiel do úrovni dopravných centier. Vzhľadom na to nedochádza k aktualizácii príliš často (predpoklad je v 10-ročných intervaloch).

Naproti tomu mapovanie spojnic určených O/D maticami na konkrétne úseky cestnej siete sa vykonáva vždy, keď dôjde k zmenám v cestnej sieti, ktoré majú alebo môžu mať vplyv na určenie funkčnej triedy (výstavba novej cesty, preložka alebo rekonštrukcia existujúcej cesty atď.).

4.3 Vytvorenie O/D matíc dopravných spojení medzi sídlami

4.3.1 Účel O/D matíc dopravných spojení

O/D matice dopravných spojení určujú páry sídiel, pre ktoré sa v cestnej sieti vytvára posudzovaná trasa medzi nimi. Matice určujú páry tzv. susedných sídiel. Tieto sa stanovujú tak, že pre spojenie medzi ľubovoľnou dvojicou sídiel v sieti platí, že:

- buď sú susednými sídlami a teda sa explicitne definuje trasa medzi nimi,
- alebo nie sú susednými sídlami a najvýhodnejšia trasa medzi nimi vedie vždy cez ich susedné sídla, resp. v ich blízkosti; táto vlastnosť sa aplikuje rekurzívne.

Z tejto vlastnosti vyplýva, že stačí určiť najvýhodnejšie trasy výlučne medzi jednotlivými párami susedných sídiel, tak ako sú definované v O/D matici dopravných spojení. Najvýhodnejšia trasa medzi ľubovoľnou dvojicou sídiel v sieti potom musí viesť po kombinácii najvýhodnejších trás medzi jednotlivými susednými sídlami.

4.3.2 Rozdelenie matíc

O/D matice sa vytvárajú pre každú z funkčných tried 0 až IV zvlášť, pričom do matíc jednotlivých dopravných významov sa zahrňajú jednotlivé sídla nasledovne:

- 0 kontinentálny: len jadrá metropolitných oblastí,
- I diaľkový: nadcentrá,
- II nadregionálny: nadcentrá a stredné centrá,
- III regionálny: nadcentrá, stredné centrá a základné centrá,
- IV okresný: všetky sídla.

Pre funkčnú triedu V sa O/D matica nevytvára – sem spadajú všetky spojenia, ktoré nie sú súčasťou O/D matíc pre funkčné triedy 0 až IV.

4.3.3 Spôsob tvorby O/D matíc

O/D matice sa definujú v štyroch krokoch.

4.3.3.1 Určenie jadier

V prvom kroku sa definujú tzv. jadrá jednotlivých sídiel. Ide o geografickú lokalitu, ktorú možno považovať za dopravný stred daného sídla. Od tohto miesta sa merajú všetky vzdialenosti a trasujú jednotlivé spojnice

POZNÁMKA: V záverečnej etape mapovania spojnic sú úseky v stredoch sídiel metodicky eliminované, najprv však poslúžia ako referenčné body.

4.3.3.2 Triangulačná sieť

Druhý krok predstavuje vytvorenie triangulačnej siete medzi jadrami jednotlivých sídiel.

Použije sa Delaunayova triangulácia (t.j. duál k Voronoiovmu diagramu) – ide o trianguláciu, pre ktorú platí, že žiadny bod triangulácie sa nenachádza vo vnútri opísanej kružnice ktoréhokoľvek zo vzniknutých trojuholníkov. Okrem veľmi špecifických prípadov (body na jednej priamke alebo viac ako 3 body na jednej kružnici) táto triangulácia vždy existuje a je jedinečná. V prípade, že dôjde k výskytu týchto špecifických prípadov, mierne sa posunie (cca o 1 meter) poloha jedného z jadier.

Špecifickou vlastnosťou Delaunayovej triangulácie je fakt, že *maximalizuje minimálne uhly trojuholníkov* a teda eliminuje dlhé a úzke trojuholníky, čím zaručuje rovnomerné rozdelenie územia.

4.3.3.3 Určenie susedných sídiel

Na základe vytvorenej triangulácie sa v tretom kroku určia pre každé sídlo susedné sídla. Tie sa určia ako susedné sídla prvej a druhej úrovne:

- Susedné sídla prvej úrovne sú tie, pre ktoré v triangulácii existuje priama spojnica medzi oboma sídlami.
- Susedné sídla druhej úrovne sú tie, ktoré sú susednými sídlami prvej úrovne pre všetky susedné sídla prvej úrovne daného sídla – to v praxi znamená, že v rámci danej triangulácie sa do nich z daného sídla dostaneme po dvoch spojniciach.

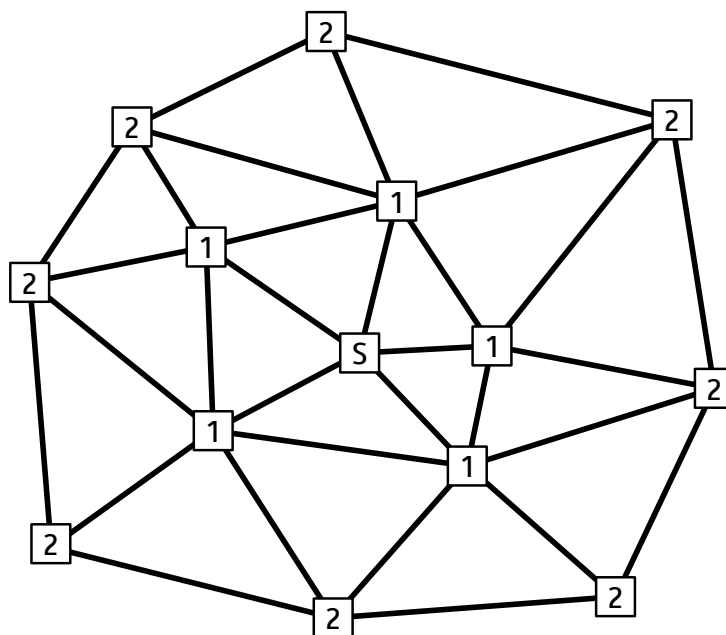
Schéma na nasledujúcej strane demonštruje uvedený princíp:

- bod „S“ je sídlo, pre ktoré zisťujeme susedné sídla,
- body označené „1“ sú susedné sídla prvej úrovne,
- body označené „2“ sú susedné sídla druhej úrovne.

Susedné sídla prvej a druhej úrovne sa spoločne nazývajú susedné sídla. Vďaka vlastnostiam Delaunayovej triangulácie platí, že optimálne cesty z daného sídla do vzdialenejších sídiel povedú v počiatočnej časti po optimálnych cestách do niektorého zo susedných sídiel.

Na základe rekurzívneho aplikovania tejto vlastnosti potom platí, že pre nájdenie optimálnej cesty medzi ľubovoľnými dvoma bodmi stačí definovať optimálne cesty len medzi susednými bodmi – všetky ostatné z nich vyplývajú.

Schéma 3: Určenie susedných sídiel 1. a 2. úrovne podľa Delaunayovej triangulácie



Zdroj: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, Köln : 2008

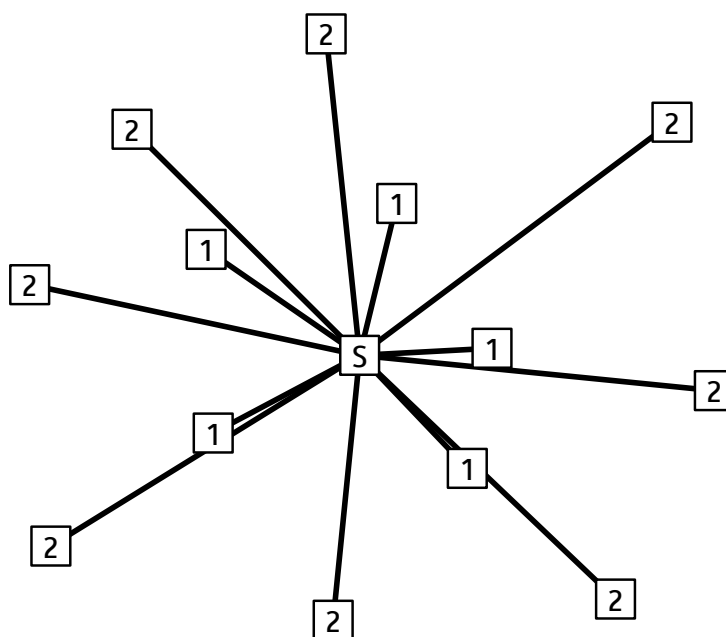
4.3.3.4 Definícia referenčných vzdušných čiar

Posledným krokom je definícia referenčných vzdušných čiar medzi jednotlivými susednými sídlami. Každá z týchto čiar je položkou výslednej O/D matice (v oboch smeroch) a určuje, pre ktoré páry sídiel sa budú hľadať spojenia v cestnej sieti.

Referenčná vzdušná čiara zároveň určuje vzdušnú vzdialenosť medzi týmito sídlami – tá je referenčnou hodnotou pre zisťovanie efektívnej cestovej rýchlosti a ďalšie hodnotenie kvality cestnej siete.

Nasledujúca schéma ukazuje zostavenie vzdušných čiar pre trianguláciu z predchádzajúceho článku.

Schéma 4: Referenčné vzdušné čiary medzi sídlom a jeho susednými sídlami



4.4 Mapovanie položiek O/D matíc na konkrétne úseky cestnej siete

4.4.1 Výber najvýhodnejších trás

Každé vzdušné spojenie medzi dvojicou sídiel je mapované na najvýhodnejšie spojenie po existujúcej cestnej sieti. To je definované jeho najnižšou cenou pre používateľa, pričom cena má dve zložky:

1. priame náklady, t.j. náklady na palivá atď.: toto je funkcia dĺžky príslušnej trasy,
2. nepriame náklady, t.j. cestovný čas.

Cena trasy je daná súčtom ceny cestovného času a ceny dĺžky trasy:

$$\alpha \cdot t + \beta \cdot l$$

kde:

- α je jednotková cena času (€/h),
- β je jednotková cena vzdialenosti (€/km),
- t je cestovný čas (h).
- l je dĺžka trasy (km).

Cestovný čas sa vypočíta na základe technických parametrov cesty, dopravných obmedzení a predpokladanej strednej dĺžky zdržaní v križovatkách.

Zväčša je rozhodujúcim parametrom výhodnosti danej trasy cestovný čas, avšak pri väčších obchádzkach sa môže stať výhodnejšou kratšia, hoci o niečo pomalšia trasa. Pritom cena času je pre jednotlivé dopravné významy rôzna: pre vyššie dopravné významy je čas vzácnejší ako pre nižšie dopravné významy (konštanty α a β sú pre jednotlivé funkčné triedy rôzne).

4.4.2 Obmedzenia pri výbere najvýhodnejších trás

4.4.2.1 Filtre cestných úsekov

Pri stanovení najvýhodnejšej trasy nemožno uvažovať každý cestný úsek pre ľubovoľnú funkčnú triedu. Pre každú funkčnú triedu sa stanovujú obmedzenia určujúce, ktoré cestné úseky možno použiť na zostavenie najvýhodnejšej trasy, a to podľa nasledujúcich článkov.

4.4.2.2 Ekologicky citlivé územia

Trasy najmä vyšších dopravných významov nemajú viesť cez ekologicky citlivé územia, ako sú národné parky, chránené krajinné územia atď.

Z tohto hľadiska sú ekologicky citlivé územia členené podľa ich významu (medzinárodný, národný, regionálny, miestny) a na základe toho platia obmedzenia na funkčné triedy ciest, ktoré môžu viesť cez dané ekologicky citlivé územie.

4.4.2.3 Zastavané územia

Ak najvýhodnejšia trasa vedie cez zastavané územie (obec/mesto) a existuje jeho obchvat, vedie sa trasa spojenia po obchvate, aj keď je menej výhodná. Toto je skôr teoretický prípad, pretože obchvaty bývajú v absolútnej väčšine prípadov výhodnejšie aj pre používateľov.

4.4.2.4 Technicky nevyhovujúce úseky

Pre každú z funkčných tried sa určujú minimálne technické požiadavky na cesty, po ktorých vedú príslušné trasy. Tým sa zohľadňujú požiadavky ako je napr. schopnosť kontinentálnych a diaľkových ciest niesť nákladnú dopravu bez obmedzení, bezpečnosť cestnej premávky, komfort používateľov apod.

Ak cesta nespĺňa stanovené kritéria pre danú funkčnú triedu, nemožno na ňu mapovať spojenia v tejto funkčnej triede a musí sa vybrať iná trasa. Namapovanie spojenia je prípustné, ak k nesplneniu kritérií dochádza len v obmedzenej dĺžke a nejedná sa o zásadné obmedzenie kvality spojenia („bodová závada“).

POZNÁMKA: Ak sa spojenie určitej funkčnej triedy namapuje na trasu, ktorá obsahuje bodové závady vo vzťahu k technickým požiadavkám na túto funkčnú triedu, implikuje to nutnosť naplánovania, prípravy a realizácie stavebných prác vedúcich k odstráneniu bodových závad.

4.4.2.5 Úseky s obmedzeným prístupom

V prípade okresného dopravného významu (funkčná trieda IV) sa z hľadania musia vylúčiť úseky s obmedzeným prístupom: trasy nízkych dopravných významov musia byť dostupné pre všetku dopravu, t.j. aj pre nemotorizovanú, poľnohospodárske stroje apod.

4.4.3 Alternatívne trasy

4.4.3.1 Použitie alternatívnych trás

V niektorých prípadoch sa pre vzdušné spojenie medzi dvojicou sídiel eviduje okrem primárneho (najvýhodnejšieho) spojenia aj sekundárne, prípadne viac sekundárnych spojení, podľa nasledujúcich článkov.

4.4.3.2 Regionálne trasy po cestách s obmedzeným prístupom

Ak v prípade regionálneho dopravného významu (funkčná trieda III) vedie najvýhodnejšia trasa po ceste s obmedzeným prístupom, **zriadi sa dve trasy pre zodpovedajúce spojenie**: primárna po ceste s obmedzeným prístupom a sekundárna po cestách s neobmedzeným prístupom.

4.4.3.3 Obmedzenia pre nákladnú dopravu

V zmysle medzinárodných dohôd môžu mať jednotlivé hraničné priechody obmedzenia pre nákladnú dopravu. Analogické obmedzenie môže nastať aj vo vnútroštátnej doprave, keď pre niektoré úseky môže byť ťažká, resp. všetka nákladná doprava nežiaduca (zakázaná), aj keď je cesta technicky vyhovujúca.

Zároveň však treba plánovať trasy tak, aby umožnili nákladnú dopravu nasledovne:

- funkčné triedy 0 a I: bez obmedzení,
- funkčná trieda II: minimálne do 12 t, optimálne bez obmedzení,
- funkčná trieda III: minimálne do 7,5 t, optimálne aspoň do 12 t,
- funkčná trieda IV: žiadne minimum, optimálne však do 7,5 t.

Ak najvýhodnejšie spojenie medzi dvojicou sídiel vedie cez hraničný priechod alebo iný úsek s nevyhovujúcim obmedzením pre danú funkčnú triedu, vytvorí sa pre nákladnú dopravu sekundárna trasa bez takéhoto obmedzenia.

4.4.3.4 Výhodnosť trasy pre nákladnú dopravu

Za určitých okolností môžu byť najvýhodnejšie trasy pre osobnú a pre nákladnú dopravu rôzne.

Ide najmä o prípady dlhšej obchádzky po diaľnici, kedy je pre osobnú dopravu časovo stále výhodnejšia dlhšia trasa, kým pre nákladnú dopravu (ktorá nie je na diaľnici až o toľko rýchlejšia ako osobná doprava, pričom jej priame náklady závisiace od dĺžky trasy sú vyššie) je výhodnejšia kratšia trasa.

V takomto prípade sa pre danú dvojicu sídiel vytvorí pre nákladnú dopravu sekundárna trasa.

4.4.4 Určenie funkčnej triedy pre každý cestný úsek

Po stanovení trás všetkých spojení (vrátane sekundárnych) podľa O/D matíc pre funkčné triedy 0 až IV prechádza každým medzikrižovatkovým úsekom nula alebo viac trás.

Funkčná trieda každého úseku je daná najvyššou z funkčných tried trás, ktoré ním prechádzajú.

Ak úsekom neprechádza žiadna trasa, jedná sa o úsek s miestnym dopravným významom a priradí sa mu funkčná trieda V.

4.4.5 Eliminácia koncových úsekov

Na základe predchádzajúceho postupu je vytvorená komplexná sieť, ktorá ale z metodických dôvodov ešte stále zahŕňa úseky až do jadier jednotlivých sídiel.

POZNÁMKA: Trasy medzi dvojicami sídiel sa metodicky ustanovujú medzi jadrami týchto sídiel.

To samozrejme nie je žiaduce, preto sa do nižších funkčných tried presunú také úseky, ktoré sú koncovými, t.j. nie sú reálnymi prietahmi daného sídla. To sa zabezpečí tak, že pre každé jednotlivé sídlo sa identifikujú spojenia začínajúce/končiace v danom sídle a ich mapovanie na úseky. Pre každý z dotknutých úsekov sa zistí, či okrem takto identifikovaných spojení slúži aj pre spojenia, ktoré v danom sídle nezačínajú/nekončia, je z danej funkčnej úrovne eliminovaný..

Pritom sa ale zachovávajú tie koncové časti, kde vzdialenosť k pripojeniu na dopravnú sieť rovnakej alebo vyššej funkčnej triedy prekračuje nasledujúcu hraničnú hodnotu:

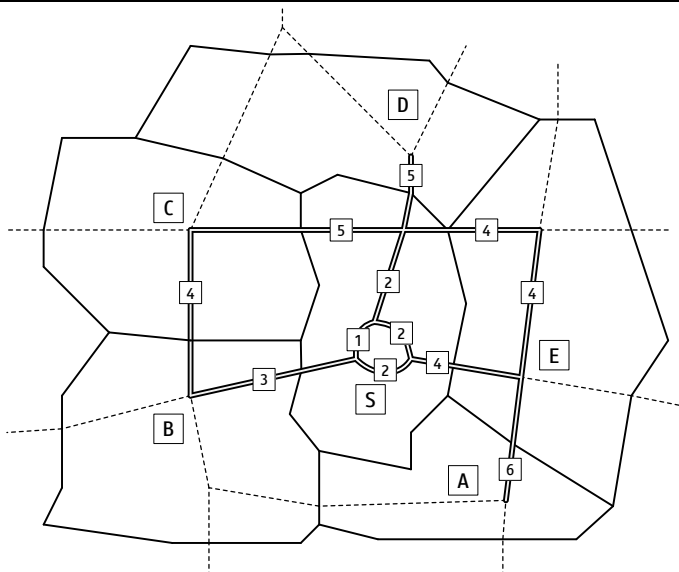
- funkčná trieda 0: nad 30 km,
- funkčná trieda I: nad 15 km,
- funkčná trieda II: nad 8 km,
- funkčná trieda III: nad 4 km,

Koncové časti funkčných tried IV a V sa zachovávajú vždy. Metropolitné oblasti, nadcentrá a stredné centrá sa pripájajú k sieti ciest zodpovedajúcej funkčnej úrovne vždy spojením s funkčnou úrovňou III alebo vyššou.

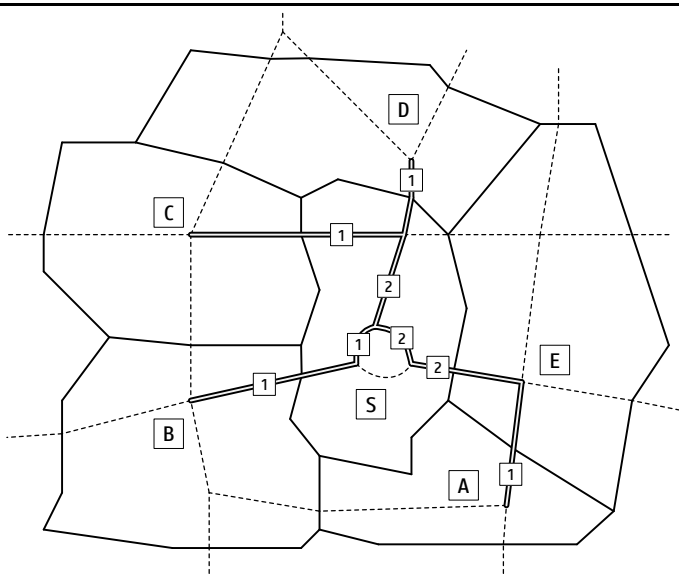
Na záver sa vykoná kontrola, či neexistujú prípadné krátke medzery medzi koncovými bodmi siete danej funkčnej úrovne. Ak existujú, doplnia sa spojením z nižšej funkčnej úrovne.

Schéma 5: Eliminácia koncových úsekov

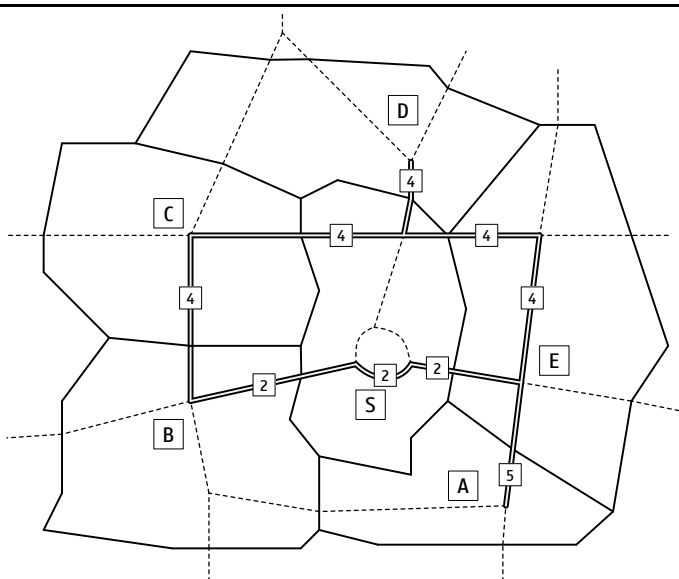
V prvom kroku sa pre každý úsek danej funkčnej úrovne určí počet vzdušných spojení O/D matice, ktoré ním vedú.



V druhom kroku sa pre každý úsek danej funkčnej úrovne určí počet vzdušných spojení O/D matice začínajúcich alebo končiacich v sídle S, ktoré ním vedú.

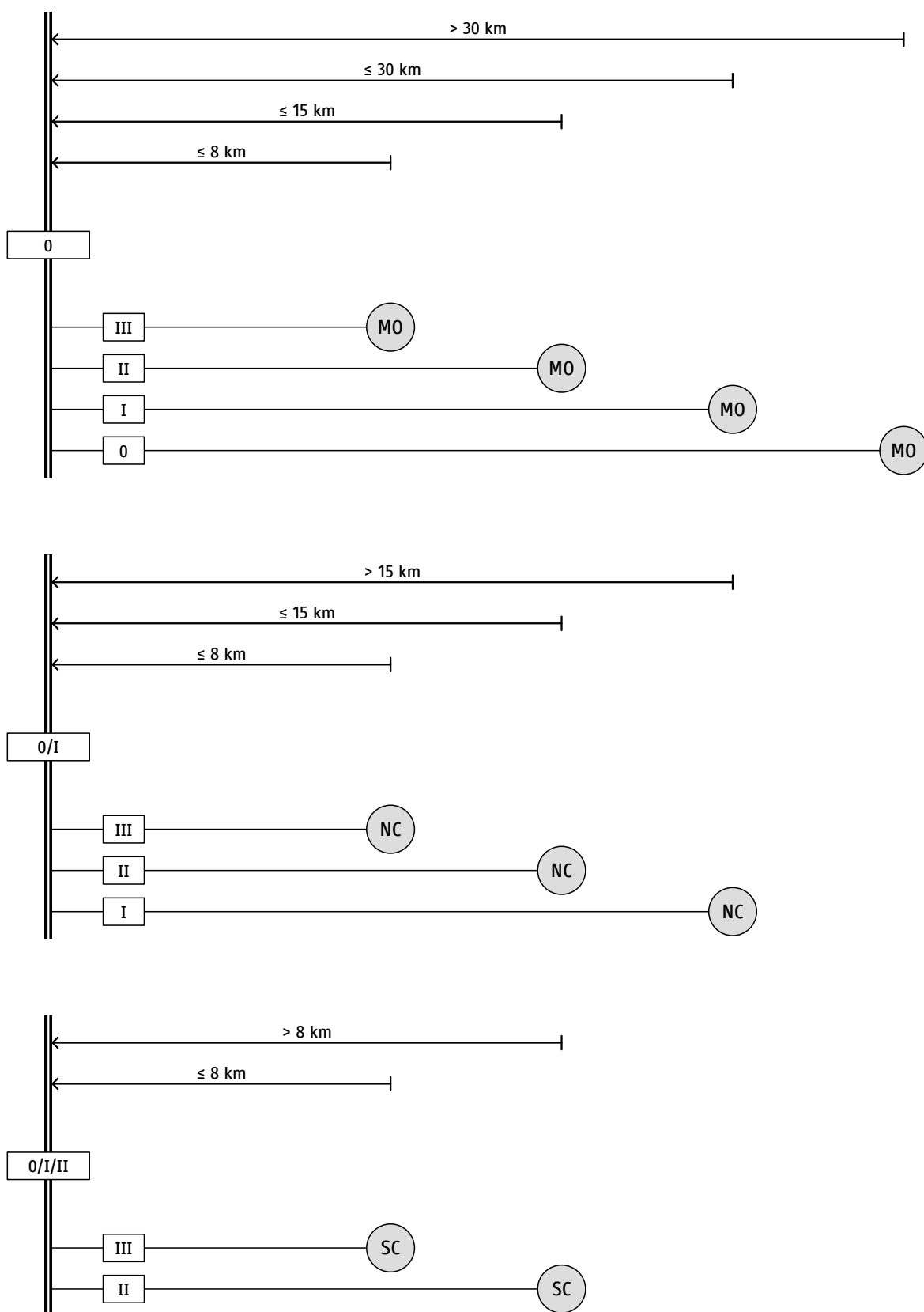


Rozdiel medzi počtom spojení celkom a počtom spojení začínajúcich/končiacich v danom sídle určuje, či sa daný úsek zachováva v príslušnej funkčnej úrovni: ak je výsledok viac ako nula, úsek sa zachová, ak je výsledok nula, úsek sa eliminuje (okrem prípadov prekročenia hraničnej vzdialenosti).



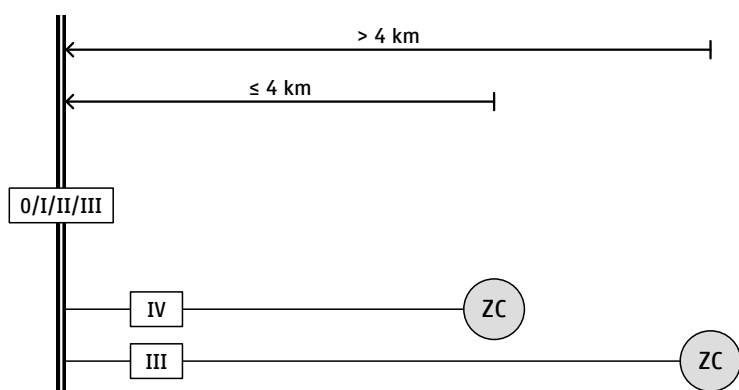
Zdroj: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, Köln : 2008

Schéma 6: Zachovanie koncových úsekov – metropolitné oblasti, nadcentrá a stredné centrá



Zdroj: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, Köln : 2008

Schéma 7: Zachovanie koncových úsekov – základné centrá



Zdroj: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, Köln : 2008

4.5 Osobitná klasifikácia súbežných úsekov k diaľniciam

Úseky ciest kategorizačnej skupiny inej ako DC vedúcich paralelne s cestou kategorizačnej skupiny DC a tvoriacich jej obchádzkovú trasu, sa klasifikujú:

- minimálne do funkčnej triedy II, ak ide o obchádzku DC funkčnej triedy 0 alebo I,
- minimálne do funkčnej triedy III, ak ide o obchádzku DC funkčnej triedy II.

Podmienkou takejto klasifikácie je však dodržanie minimálnych technických požiadaviek na cesty príslušnej funkčnej triedy (II alebo III).

5 Kategorizačné skupiny

5.1 Vymedzenie kategorizačných skupín

Kategorizačná skupina vyjadruje spôsob stavebno-technického vyhotovenia cesty a jej vzťah k okolitému územiu. Kategorizačná skupina je jedným z troch kritérií, na základe ktorých sa cesty delia do kategórií (pozri článok 2.3), podľa ktorých sa usporadúva cestná sieť a určuje vlastníctvo ciest.

Kategorizačné skupiny sú definované v článku 2.2.2.

5.2 Diaľnice

Diaľnica (Motorway, Autobahn) je cesta:

- určená len na premávku motorových vozidiel dosahujúcich zákonom predpísanú rýchlosť,
- bez akejkoľvek priamej obsluhy príslušného územia,
- s výlučne mimoúrovňovými križovaniami iných ciest,
- s vjazdmi a výjazdmi výlučne prostredníctvom na to určených prípojk,
- vedená mimo, v okolí alebo vo vnútri zastavaného územia,
- označená príslušnými dopravnými značkami ako diaľnica alebo rýchlostná cesta.

Diaľnice sa budujú v dvoch základných vyhotoveniach:

1. plný profil – smerovo rozdelená cesta s minimálne 2 jazdnými pruhmi v každom smere,
2. polovičný profil – smerovo nerozdelená, prípadne rozdelená, cesta s 2 alebo 3 jazdnými pruhmi celkom; pri 3-pruhovom usporiadaní je prídavný stredný pruh určený na predchádzanie a je striedavo pridelovaný k oboj dopravným smerom.

Kategorizačná trieda DC zahŕňa okrem diaľnic v zmysle STN tiež všetky cesty vykazujúce typické znaky diaľnice, t.j. diaľnice, rýchlostné cesty a mestské diaľnice (v zmysle STN patria mestské diaľnice do MR funkčných tried A1, príp. A2). Mestské diaľnice sa budujú výlučne v plnom profile.

Najvyššia dovolená rýchlosť je na diaľniciach v plnom profile len výnimočne obmedzená pod 130 km/h, napr. v tuneloch alebo na mestských diaľniciach, a s výnimkou extrémne hustej hmly nesmie byť za žiadnych iných okolností obmedzená na menej ako 60 km/h (bezpečnosť!). Na diaľniciach v polovičnom profile je rýchlosť obvykle obmedzená na 100 až 110 km/h

5.3 Krajské cesty

Krajská cesta (Rural Road, Landstraße) je v princípe ľubovoľná cesta okrem diaľnice, vedúca mimo zastavaného územia. Môže mať úrovňové alebo mimoúrovňové križovania s inými cestami, pričom v obmedzenej dĺžke (do cca ~20 km) môže ísť aj o smerovo rozdelenú cestu.

Krajské cesty majú v prevažnej väčšine neobmedzený prístup a v prípade ciest nižších dopravných významov je možný vjazd/výjazd aj mimo križovatiek. Najvyššia dovolená rýchlosť je 90 km/h alebo nižšia; na cestách s obmedzeným prístupom môže byť prípadne vyššia.

5.4 Miestne cesty

5.4.1 Vymedzenie

Miestna cesta je v princípe ľubovoľná cesta okrem diaľnice, vedúca zastavaným územím, resp. územím určenom na zastavanie. Miestne cesty majú vždy neobmedzený prístup.

Podľa vzťahu k zastavanému územiu a svojho určenia sa miestne cesty rozdeľujú na spojovacie, hlavné, prístupové a obslužné.

5.4.2 Spojovacie miestne cesty

Spojovacia miestna cesta (Open Trunk Road, anbaufreie Hauptverkehrsstraße) je miestna cesta s výlučne spojovacou funkciou, spravidla neobstavaná. Prípadná dopravná obsluha okolitého územia sa zabezpečuje prostredníctvom iných ciest resp. prostredníctvom osobitných, na to určených dopravných plôch. V blízkom okolí zastavaného územia tvoria SM prechod medzi obstavanými hlavnými miestnymi cestami a krajinou cestou.

Križovania s cestami nižšej kategorizačnej skupiny sa realizujú spravidla prostredníctvom riadených úrovňových križovatiek alebo okružných križovatiek, výnimočne prostredníctvom MÚK. Križovania s inými cestami kategorizačnej skupiny SM sa realizujú prostredníctvom riadených úrovňových križovatiek alebo MÚK.

Najvyššia dovolená rýchlosť je obmedzená na 70 km/h (v blízkom okolí zastavaného územia) až 50 km/h (v zastavanom území). Spravidla plnia úlohu časti priesahu alebo privádzača. V zmysle STN sem spadajú MR okrem mestských diaľnic a čiastočne MZ funkčnej triedy B1.

5.4.3 Hlavné miestne cesty

Hlavná miestna cesta (Built-up Trunk Road, angebaute Hauptverkehrsstraße) je miestna cesta so zmiešanou spojovacou aj obslužnou funkciou, pričom prevažujúcou funkciou je spojovacia.

Križovania s cestami nižšej kategorizačnej skupiny sa realizujú prostredníctvom riadených alebo neriadených križovatiek alebo okružných križovatiek; križovania s inými cestami kategorizačnej skupiny HM sa realizujú prostredníctvom riadených úrovňových križovatiek alebo okružných križovatiek, výnimočne prostredníctvom neriadených úrovňových križovatiek.

Najvyššia dovolená rýchlosť je spravidla 50 km/h. Hlavné miestne cesty môžu plniť úlohu priesahu. V zmysle STN sem spadajú MZ funkčných tried B1 a B2, výnimočne tiež MR funkčnej triedy A3.

5.4.4 Prístupové miestne cesty

Prístupová miestna cesta (Collector Road, Erschließungsstraße) je miestna cesta so zmiešanou spojovacou aj obslužnou funkciou, pričom prevažujúca funkcia je obslužná.

Križovania s cestami nižšej kategorizačnej skupiny sa realizujú prostredníctvom neriadených úrovňových križovatiek, výnimočne prostredníctvom malých okružných križovatiek; križovania s inými cestami kategorizačnej skupiny PM sa realizujú prostredníctvom neriadených úrovňových križovatiek a (spravidla malých) okružných križovatiek, výnimočne prostredníctvom riadených úrovňových križovatiek.

Najvyššia dovolená rýchlosť je obmedzená na 50 km/h až 40 km/h. Nemajú plniť úlohu prejazdneho úseku obce, s výnimkou lokálnych ciest. V zmysle STN sem spadajú MZ funkčnej triedy B3, čiastočne B2 a MO funkčnej triedy C1, čiastočne C2.

5.4.5 Obslužné miestne cesty

Obslužná miestna cesta (Local Road, Anliegerstraße) je miestna cesta s výlučne obslužnou funkciou.

Križovania s inými cestami kategorizačnej skupiny OM sa realizujú prostredníctvom neriadených úrovňových križovatiek, výnimočne prostredníctvom malých okružných križovatiek.

Najvyššia dovolená rýchlosť je obmedzená na 30 km/h, prípadne 40 km/h, spravidla formou zónovej značky. V zmysle STN sem spadajú MN všetkých funkčných tried a MO funkčných tried C2 a C3, čiastočne C1.

Obslužnými miestnymi cestami sú tiež chodníky pre chodcov, ktoré nie sú súčasťou inej cesty.

5.5 Vzťah kategorizačných skupín ku kategóriám podľa súčasných STN

V princípe kategorizačné skupiny vyjadrujú rovnakú vlastnosť ciest ako kategórie, resp. skupiny kategórií, podľa súčasných STN, sú však členené podľa iných znakov.

Mapovanie kategórií podľa súčasných STN na kategorizačné skupiny je nasledovné:

- diaľnice (D) spadajú v plnom rozsahu do kategorizačnej skupiny DC,
- rýchlostné cesty (R) spadajú v plnom rozsahu do kategorizačnej skupiny DC,
- cesty (C) spadajú v plnom rozsahu do kategorizačnej skupiny KC,
- miestne rýchlostné komunikácie (MR):
 - smerovo rozdelené s mimoúrovňovými križovaniami, obmedzeným prístupom a pripojením patria do kategorizačnej skupiny DC (ako mestské diaľnice),
 - ostatné do kategorizačnej skupiny SM,
- miestne zberné komunikácie (MZ): podľa vyhotovenia HM alebo PM, výnimočne SM,
- miestne obslužné komunikácie (MO): podľa vyhotovenia PM alebo OM,
- miestne nemotoristické komunikácie (MN): v plnom rozsahu do kategorizačnej skupiny OM.

Účelové cesty sa zaraďujú do zodpovedajúcej kategorizačnej skupiny – v prípade účelových ciest mimo zastaveného územia do kategorizačnej skupiny KC, v prípade účelových ciest v zastavanom území do kategorizačnej skupiny OM, výnimočne PM.

6 Nové usporiadanie cestnej siete

6.1 Východiská nového usporiadania

6.1.1 Postup prác

Nové usporiadanie cestnej siete vychádza z pravidiel uvedených v predchádzajúcich kapitolách a bolo vytvorené nasledujúcim postupom:

1. Boli zadefinované dopravné centrá v SR a okolitých štátoch.
2. Na základe definovaných dopravných centier boli zistené funkčné triedy cestných úsekov v SR.
3. Ďalej boli zistené kategorizačné skupiny a dopravné určenie cestných úsekov.
4. Na základe predchádzajúcich údajov boli jednotlivé cestné úseky zaradené do kategórií.
5. Pre jednotlivé kategórie D, S a K boli zostavené a očíslované cestné ťahy, a to vo väčšom počte variantov, z ktorých bol vytvorený optimálny návrh pre každú kategóriu.
6. Pre kategóriu L boli zistené počty ciest a zadefinovaný číslovací systém – do tohto budú cesty zaradené automatickým algoritmom.

6.1.2 Dopravné centrá

Dopravné centrá v SR boli určené podľa pravidiel uvedených v kapitole 3. Na tento účel boli zozbierané:

- detailné údaje o občianskej vybavenosti vo všetkých mestách a v 718 obciach (v ostatných obciach je minimálna alebo žiadna občianska vybavenosť a neboli preto posudzované),
- dostupné údaje o turistickom ruchu (počty prenocovaní, hotely a ich kategorizácia),
- údaje Štatistického úradu o obyvateľstve a územno-správnom členení.

Dopravné centrá v okolitých štátoch boli určené na základe oficiálnej klasifikácie (Rakúsko) a dostupnej územno-plánovacej dokumentácie a administratívneho členenia (Česko, Poľsko, Maďarsko). V prípade Ukrajiny boli vzhľadom na nedostupnosť vhodných údajov použité iba údaje územno-správneho členenia a údaje o obyvateľstve.

Zoznam dopravných centier na Slovensku a v susedných krajinách uvádza Príloha A.

6.1.3 Kategorizačné skupiny a funkčné triedy

Funkčné triedy boli určené podľa pravidiel uvedených v kapitole 4.

Na účely stanovenia obmedzení pre jednotlivé funkčné triedy (technické parametre, dopravné obmedzenia pre nákladnú dopravu apod.) boli použité údaje Cestnej databanky SSC, pričom bola vykonávaná tiež vizuálna kontrola prostredníctvom Google StreetView, výnimočne tiež prostredníctvom inšpekcie na mieste. Technické požiadavky na jednotlivé funkčné triedy uvádza Príloha B.

Kategorizačné skupiny boli určené podľa pravidiel uvedených v kapitole 5, s použitím rovnakých údajov.

6.1.4 Zaradenie do kategórií

Zaradenie do kategórií je jednoznačné na základe určenia kategorizačných skupín, funkčných tried a dopravných určení, použitím pravidiel uvedených v článku 2.3.

6.1.5 Zostavenie cestných ťahov

Cestné ťahy pre kategórie D, S a K boli zostavené v súlade s pravidlami uvedenými v článku 2.4.4.

V prípade diaľnic a štátnych ciest sa pracovalo s rôznymi variantmi zostavovania trás a ich číslovania a hľadal sa najvhodnejší model (pracovné verzie sú uvedené v prílohách). Na základe porovnania výhod a nevýhod jednotlivých posudzovaných variantov boli zostavené finálne návrhy sietí diaľnic a štátnych ciest.

V prípade krajských ciest sa už nepracovalo s viacerými pracovnými variantmi, namiesto toho sa cesty zostavovali priamo do finálnej podoby použitím pravidiel analogických k pravidlám, ktoré boli vybraté pre finálny variant trasovania a číslovania štátnych ciest.

6.2 Diaľnice

6.2.1 Rozsah siete diaľnic

Návrh diaľničnej siete vychádza z nasledujúcich pravidiel:

1. Trasy **kontinentálneho** dopravného významu sa **vždy** budujú ako diaľnice. V prípade relatívne nízkych intenzít dopravy sa vybudujú v polovičnom profile.
2. Trasy **diaľkového** dopravného významu sa **spravidla** budujú ako diaľnice, podľa intenzít dopravy v plnom alebo polovičnom profile. V prípade veľmi nízkych intenzít dopravy sa tieto trasy ponechajú ako štátne cesty až do doby, keď intenzity dopravy dosiahnu požadované minimum pre aspoň polovičný profil diaľnice.
3. Trasy **nadregionálneho** dopravného významu sa len **výnimočne** budujú ako diaľnice, a to v prípade veľmi vysokých intenzít dopravy, kde bežná krajská cesta kapacitne nepostačuje; sem spadajú tiež mestské diaľnice vo veľkých aglomeráciách (najmä Bratislava a Košice). Diaľnica na trase nadregionálneho dopravného významu sa buduje výlučne v plnom profile: pri bežných intenzitách dopravy sa nadregionálne trasy realizujú ako krajské cesty.
4. Trasy **regionálneho, okresného a miestneho** dopravného významu sa **nikdy** nebudujú ako diaľnice. V prípade vysokých intenzít dopravy – čo je obvykle len na krátkom úseku v blízkosti väčších miest – možno cestu vybudovať ako smerovo rozdelenú, nie však v parametroch diaľnice, pričom takáto cesta sa kategorizuje ako krajská, lokálna alebo miestna.

Pre trasy diaľkového dopravného významu sa v číslovacom pláne rezervuje číslo aj v prípade, ak sa výstavba vzhľadom na intenzity dopravy predpokladá v dlhodobom výhľade. V prípade trás nadregionálneho dopravného významu sa číslo prideluje len tam, kde je výstavba diaľnice už potrebná.

Vzhľadom na uvedené výsledný návrh zahŕňa celú diaľničnú sieť podľa „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ z roku 2001 a jeho neskorších doplnení a zároveň dopĺňa výhľadové koridory pre diaľkové trasy a tiež pre nadregionálne trasy, v ktorých je, alebo v blízkej budúcnosti bude potrebná diaľnica, resp. predĺženie plánovanej alebo existujúcej diaľnice.

6.2.2 Princíp zostavenia trás diaľnic

Návrh trasovania a číslovania diaľnic bol zostavený na základe posúdenia rôznych pracovných verzií a porovnania ich výhod a nevýhod. Pracovné varianty uvádza Príloha E.

Výsledný návrh vychádza z oficiálnej európskej siete TEN-T. Základnými ťahmi sú kontinentálne koridory TEN-T (cez Slovensko prechádzajú tri koridory), na ktoré nadväzuje najprv základná a súhrnná sieť TEN-T a potom ostatné trasy mimo siete TEN-T.

Tento návrh je optimálny pre slovenskú diaľničnú sieť, nakoľko:

- trasy hlavných diaľnic sú vymedzené prirodzeným smerovaním, pričom základné delenie je dané koridormi TEN-T a teda **je v súlade s európskou dopravnou politikou**,
- oddelenie diaľnic TEN-T siete do jedného bloku čísel (D1 až D19) a ostatných diaľnic do troch regionálnych blokov čísel **umožňuje vysokú flexibilitu rozširovania a dopĺňania** číslovacieho plánu v budúcnosti podľa potreby.

Súčasná trasa D1 je v tomto návrhu rozdelená na dve na seba nadväzujúce diaľnice – to je dané tým, že **návrh preferuje európske smerovanie pred vnútroštátnym smerovaním**, predovšetkým trojicu hlavných koridorov siete TEN-T (Orient/Východné stredozemie, Balt – Jadran, Rýn – Dunaj). Na tejto trojici koridorov pritom leží 8 z 10 najväčších miest na Slovensku, ktoré koridory navzájom spájajú. Mimo trojice hlavných koridorov sa z desiatky najväčších miest nachádzajú len Nitra a Banská Bystrica, ktoré sú k týmto koridorom pripojené trasami súhrnnej siete TEN-T (D4, D11).

Relatívnou nevýhodou návrhu je, že dochádza k zmenám označenia už existujúcich diaľnic D1 až D4. V princípe sa ale nejedná o príliš veľkú nevýhodu, nakoľko:

- zo súčasnej západnej časti D1 (Bratislava – Hričovské Podhradie) sa zachováva jej trasa a mení sa len jej číslo (na D3), pričom súčasná severná a východná časť D1 sa musia tak ako tak prestaničiť, nakoľko majú nesprávne staničenie,
- pre súčasnú diaľnicu D2 sa plne zachováva jej trasa aj číslo,
- zo súčasnej D3 je postavený len krátky úsek Hričovské Podhradie – Žilina-Strážov, ktorý navyše bude mať podľa tohto návrhu opäť číslo D3,
- zo súčasnej D4 sú postavené len dva veľmi krátke úseky, z toho jeden v polovičnom profile.

Okrem toho, ak sa prečíslovanie spojí s plánovanou zmenou vyhotovenia informatívneho smerového dopravného značenia, teoretická nevýhoda nutnosti zmeny značenia sa stáva irelevantnou.

6.2.3 Číslovací plán

Diaľnice sú rozdelené na diaľnice v sieti TEN-T a na diaľnice mimo tejto siete, pričom sú číslované v osobitných blokoch čísel.

Rozdelenie na bloky je nasledovné:

- D 1 až D 19: diaľnice v sieti TEN-T,
- D 20 až D 29: diaľnice mimo siete TEN-T začínajúce v regióne Západ,
- D 30 až D 39: diaľnice mimo siete TEN-T začínajúce v regióne Stred,
- D 40 až D 49: diaľnice mimo siete TEN-T začínajúce v regióne Východ.

Región Západ zahŕňa Bratislavský, Trnavský, Nitriansky a Trenčiansky kraj, región Stred zahŕňa Žilinský a Banskobystrický kraj a región Východ zahŕňa Košický a Prešovský kraj.

Zaradenie do regiónu je dané buď podľa začiatku diaľnice alebo, ak je to relevantné, podľa regiónu, v ktorom sa nachádza jej prevažná časť.

6.2.4 Zoznam diaľnic

Nasledujúca tabuľka uvádza zoznam diaľnic. V popise trasy sa v zátvorkách uvádza smerové pokračovanie koridoru po iných cestách.

Tabuľka 6: Trasovanie a číslovanie diaľnic

Číslo	Názov	Popis trasy
D 1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D 2	Západná diaľnica	Čunovo, št. hr. – Bratislava – Brodské, št. hr. (TEN-T koridor Orient/Východné stredozemie)
D 3	Považská diaľnica, Kysucká diaľnica	Bratislava (D1) – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (TEN-T koridor Balt – Jadran)
D 4	Južná diaľnica	Trnava (D3) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košické Olšany (D8)
D 6	Hornonitrianska diaľnica	Trenčín (D3) – Prievidza – pripojenie D4 alebo D9
D 7	Zlínska diaľnica	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša (D3) (TEN-T koridor Rýn – Dunaj, česká vetva)
D 8	Severná diaľnica, Východná diaľnica	Hričovské Podhradie (D3) – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. (TEN-T koridor Rýn – Dunaj, hlavná vetva)
D 9	Turčianska diaľnica	Žiar nad Hronom (D4) – Martin (D8)
D 10	Hontianska diaľnica alebo Tekovská diaľnica	uvažované dva varianty: Šahy, št. hr. – Krupina – Zvolen (D4) alebo Šahy, št. hr. – Levice – Hronský Beňadik (D4)
D 11	Nízkotatranská diaľnica	Zvolen (D4) – Banská Bystrica – Ružomberok (D8)
D 12	Oravská diaľnica	Ružomberok/Hubová (D8) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D 13	Abovská diaľnica	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D4)
D 14	Šarišská diaľnica	Prešov (D8) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D 20	Bratislavská mestská diaľnica	Peča (D2) – Prievoz (D23) – Trnávka (D22) – Ivanka (D1, D3)
D 21	Malokarpatská diaľnica	Rača (D1) – Pezinok
D 22	Privádzač Trnávka	Trnávka (D20) – Most pri Bratislave (D1, D4)
D 23	Podunajská diaľnica, Ipeľská diaľnica	Bratislava (D20) – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec (D4)
D 27	Trnavská spojka	Sereď (D4) – Trnava (po budúcom vyčlenení z D4)
D 28	Privádzač Nitra	Nitra-západ (D4) – Nitra-sever
D 29	Ponitrianska diaľnica	Komárno – Nové Zámky (D23) – Nitra (D4) – Bánovce n. B. (D6)
D 31	Odbočka Svrčinovec	súčasná trasa R5
D 32	Privádzač Lietavská Lúčka	Lietavská Lúčka (D8) – Žilina
D 33	Privádzač Zvolen	Budča (D4) – Zvolen-Pustý hrad
D 41	Privádzač Košice Juh	Šaca (D4) – Košice-Červený Rak
D 42	Privádzač Košice Sever	Košice KDH – Budimír (D8)

6.2.5 Komentáre k vybraným diaľniciam

D 3

Do vybudovania D 1 v úseku Jarovce – Ivanka diaľnica začína v križovatke Bratislava-Pečňa (D2) a teda zahŕňa aj budúcu diaľnicu D 20. Názov Považská diaľnica po Žilinu, názov Kysucká diaľnica za Žilinou.

D 4

V budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice D 27 a v rámci D 4 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď.

D 5, D 15 – D19

Dlhodobé rezervy na budúce doplnenia siete TEN-T.

D 8

Diaľnica má názov Severná diaľnica po Prešov a názov Východná diaľnica za Prešovom.

D 10

Pre diaľnicu sa uvažujú dva varianty: Šahy – Krupina – Zvolen („Hontianska diaľnica“) alebo Šahy – Levice – Hronský Beňadik („Tekovská diaľnica“). Rozhodnutie o vybranom variante bude vykonané na základe výsledkov štúdií uskutočniteľnosti a porovnania vplyvov na životné prostredie.

D 10, D 11

Nakoľko sa pre diaľnicu D 10 uvažuje aj variant cez Levice, je diaľnica Zvolen – Ružomberok označená samostatným číslom D 11. V prípade realizácie D 10 cez Krupinu sa D 10 a D 11 môžu spojiť ako D 10.

D 20

Zriadi sa až po vybudovaní D 1 v úseku Jarovce – Ivanka, dovededy tvorí súčasť D 3.

D 21

Ide o novo navrhovanú diaľnicu.

D 23

Názov Podunajská diaľnica platí po Nové Zámky, názov Ipel'ská diaľnica za Novými Zámkami.

D 27

Do vybudovania diaľnice Bratislava – Sereď sa číslo nepoužije a táto diaľnica zostane súčasťou D 4.

K diaľnici sa uvažuje potenciálne budúce predĺženie cez Senicu do Hodonína na českú D 55 („Záhorská diaľnica“). Potreba tohto predĺženia bude závisieť najmä od realizácie tunela Karpaty na diaľnici D 1.

D 29

Novo sa navrhuje predĺženie diaľnice Nitra – Bánovce nad Bebravou, zahrnutej v „Novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, o výhľadový koridor Komárno – Nitra, s nadväznosťou na maďarskú diaľnicu M1. Tým sa vytvorí alternatívny koridor Budapešť – Komárno – Nitra – Bánovce nad Bebravou – Trenčín – Žilina – Skalité – Katowice.

D 32

Alternatívne môže byť privádzač Lietavská Lúčka klasifikovaný ako štátna cesta (S 50a).

6.3 Štátne cesty

6.3.1 Princíp zostavenia trás štátnych ciest

Trasovanie a číslovanie štátnych ciest vychádza z pracovného variantu „Dlhé diaľkové trasy“, subvariant s nadregionálnymi trasami v blokoch podľa krajov (pracovné varianty uvádza Príloha E).

Pôvodný variant bol upravený tak, aby postupnosť číslovania štátnych ciest bola kompatibilná s ostatnými kategóriami ciest, teda aby začínala na juhozápade a končila na severovýchode Slovenska. Vzhľadom na to, že pri takejto postupnosti nebolo možné dodržať primerané rezervy v číslach v rámci Prešovského kraja, boli bloky čísel rozdelené na regióny Západ (BA, TT, NR, TN), Stred (ZA, BB) a Východ (KE, PO). Súčasne bolo číslovanie upravené tak, aby sa všetky čísla zmestili aj s primeranou rezervou do rozsahu 1 až 99, teda mestské trasy boli začlenené do základných blokov, čo si vyžiadalo niektoré presuny medzi blokmi.

Trasy sú zostavené v dvoch fázach: najprv sú zostavené diaľkové trasy vrátane obchádzkových trás diaľnic a následne sú doplnené nadregionálne trasy.

Diaľkové trasy sú zostavené na monocentrickom princípe, pričom centrom je hlavné mesto Bratislava. Ako prvé sú zostavené lúče vychádzajúce z Bratislavy; sem patrí aj oddeľujúca sa trasa od iného lúča, ktorá však z hľadiska dopravného smerovania začína/končí v Bratislave. Následne sú doplnené transversálne trasy, a to postupne podľa jednotlivých krajov tak, ako sa vzdávajú od hlavného mesta. Trasy sú v prípade lúčov staničené v smere z Bratislavy, transversálne trasy sú staničené v smeroch zo západu na východ a z juhu na sever, podľa zdroja a cieľa dopravy.

Nadregionálne trasy sú vytvorené podľa regiónov od západu na východ v poradí: Bratislava a okolie, Záhorie, Dolné Považie/Horné Podunajsko, Dolná Nitra/Dolné Podunajsko, Tekov, Horná Nitra, Stredné Považie, Horné Považie/Turiec, Kysuce, Orava, Liptov, Horehronie, Podpoľanie, Hont/Malohont, Novohrad, Gemer, Spiš/Zamagurie, Abov, Dolný Zemplín, Šariš, Horný Zemplín. Trasy sú staničené v smeroch zo západu na východ a z juhu na sever, podľa zdroja a cieľa dopravy – teda nie podľa začiatku a konca cesty, ale podľa najbližších stredných centier resp. nadcentier z/do ktorých vedú dopravu. Toto pravidlo neplatí pre indexované cesty, ktoré sú vždy orientované zhodne s ich základnou cestou.

6.3.2 Číslovací plán

Štátne cesty majú vyhradené čísla S 1 až S 99. Rozdelenie na bloky je nasledovné:

- S 1 – S 24: diaľkové trasy a súbežné trasy k diaľniciam,
- S 25 – S 59: nadregionálne trasy, región Západ,
- S 60 – S 79: nadregionálne trasy, región Stred,
- S 80 – S 99: nadregionálne trasy, región Východ.

Regióny Západ, Stred a Východ sú zhodné s regiónmi pre značenie diaľnic mimo siete TEN-T.

Zaradenie do regiónu je dané buď podľa začiatku cesty alebo, ak je to relevantné, podľa regiónu, v ktorom sa nachádza jej prevažná časť. V niektorých prípadoch je zaradenie do bloku dané logickou nadväznosťou na inú cestu.

Na označenie veľmi krátkych ciest (odbočky, spojovacie úseky a krátke privádzače) s dĺžkou niekoľko málo kilometrov sa nepoužíva samostatné číslo cesty, namiesto toho sa používajú indexované čísla.

6.3.3 Zoznam štátnych ciest

Nasledujúca tabuľka uvádza zoznam štátnych ciest. V popise trasy sa v zátvorkách uvádza smerové pokračovanie koridoru po iných cestách.

Tabuľka 7: Trasovanie a číslovanie štátnych ciest

Číslo	Popis trasy
S 1	Mestský okruh Bratislava
S 2	(Győr - Mosonmagyaróvár-) Rusovce - Bratislava - Skalica (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2a	(Bratislava - Malacky-) Kúty - Brodské, št. hr. (-Břeclav)
S 3	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3a	Privádzač Trenčín
S 4	(Bratislava-) Senec - Šaľa - Nitra - Žiar nad Hornom - Zvolen - Lučenec - Košice
S 5	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 6a	vyhradené pre západný obchvat Trnavy
S 7	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	(Budapest/Győr-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 8a	(Nitra - Topoľčany-) Nadlice - Bánovce nad Bebravou (-Trenčín)
S 9	(Brno-) Drietoma, št. hr. CZ - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar nad Hronom (-Zvolen)
S 9a	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 10	(Olomouc-) Makov, št. hr. CZ - Bytča (-Žilina)
S 10a	Spojka Bytča
S 11	Žilina - Čadca - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 11a	(Žilina - Čadca-) Svrčinovec, obec - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 12	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 13	Žiar nad Hronom - Martin
S 14	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 15	(Budapest-) Šahy, št. hr. HU - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)
S 16	(Miskolc-) Král, št. hr. HU - Tornaľa (-Zvolen - Banská Bystrica)
S 17	(Miskolc-) Milhost', št. hr. HU - Košice
S 18	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. (-Užhorod)
S 19	(Košice-) Budimír - Prešov
S 20	Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 21	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 22	rezerva
S 23	rezerva
S 24	rezerva
S 25	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 25a	BA Landererova/Dostojevského rad - Račianske Mýto
S 26	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 27	BA Petržalka juh - BA Mlynské Nivy
S 28	rezerva
S 29	(Dunajská Streda-) Šamorín - Senec - Pezinok - Malacky
S 30	(Břeclav-) Kúty - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.

Číslo	Popis trasy
S 30a	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 31	vyhradené pre Hohenau - Moravský Svätý Ján
S 32	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 33	Hlohovec - Topoľčany
S 34	rezerva
S 35	Dunajská Streda - Galanta - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 36	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Nitra)
S 37	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 38	(Győr-) Medved'ov, št. hr. HU - Veľký Meder (-Dunajská Streda - Galanta)
S 39	rezerva
S 40	Nitra - Levice - Hontianske Nemce (-Zvolen)
S 41	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 42	(Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 43	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU (-Esztergom)
S 44	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 45	Nové Zámky - Lučenec
S 46	Štúrovo - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 47	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 48	rezerva
S 49	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 50	Prievidza - Žilina
S 51	rezerva
S 52	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 53	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 54	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 55	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Beluša (-Žilina)
S 55n	Púchov - križ. Dolné Kočkovce (-Žilina)
S 56	Púchov - Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 57	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 58	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 59	rezerva
S 60	Okruh Žilina
S 61	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 62	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 63	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora, št. hr. PL (-Żywiec)
S 63a	(Tvrdošín-) Námestovo-STK - Námestovo-Nábřežie priehrady (-Żywiec)
S 64	rezerva
S 65	(Martin-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 66	Jasná - Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 67	rezerva
S 68	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 69	Poprad - Smokovce
S 70	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava

Číslo	Popis trasy
S 71	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 72	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 73	(Nové Zámky/Levice-) Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 74	(Vác-) Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU - Veľký Krtíš (-Lučenec)
S 75	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 76	rezerva
S 77	(Rimavská Sobota-) Tisovec - Brezno
S 78	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 79	rezerva
S 80	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Podspády, št. hr. PL (-Nowy Targ)
S 80a	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL (-Zakopane)
S 81	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 82	Košice - Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok - Kežmarok
S 83	Spišská Nová Ves - Levoča
S 84	rezerva
S 85	Mestský okruh Košice
S 85a	Vetva mestského okruhu Košice
S 86	Košice - Zemplínsky Branč-západ (-Sátoraljaújhely)
S 87	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 88	(Sátoraljaújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou
S 89	rezerva
S 90	Prešov vnútorný obchvat, resp. okruh
S 90a	Prešov privádzač D1 juh
S 91	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 92	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 93	vyhradené pre (Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. (-Nowy Sacz)
S 94	rezerva
S 95	(Prešov-) Lipany - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 96	Vranov nad Topľou - Humenné - Ubľa, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 97	(Vranov nad Topľou-) Podčičva - Stročin-juh (-Svidník)
S 98	rezerva
S 99	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. PL

Podrobné trasovanie existujúcich štátnych ciest podľa súčasného číslovania uvádza Príloha C.

6.3.4 Komentáre k vybraným cestám

S 3, S 3a

V Trenčíne sa predpokladá preložka S 3 na nový most a následne po II/507, čím sa tiež skrátí S 9a.

S 3a je diaľničný privádzač Trenčín v trase súčasného PD5. Alternatívne riešenie je neviest' S 4 po dostavbe nového mosta po novom úseku, ale ponechať ju v súčasnej trase I/61 cez starý most a namiesto toho predĺžiť S 4a až do m.č. Biskupice. Z istého pohľadu ide o logické riešenie, keďže tranzit cez Trenčín bude mimo špičky aj naďalej výhodnejší v starej trase.

S 4

Do Nitry vedie trasa cez Galantu a Šaľu, nie cez Sered', keďže nie je pravdepodobné, že by sa chýbajúce úseky bývalej I/51 zabraté v prospech súčasnej R1 niekedy doplnili. Medzi Novou Baňou a Žarnovicou je cesta prerušená a uvažuje sa prejazd po súčasnej R1. Rovnako sa uvažuje prejazd po súčasnej R1 v prerušenom úseku pred Zvolenom. Cesta je ukončená križovatkou s cestou S 17 (I/68), pričom sa uvažuje krátky prejazd po diaľničnom privádzači Šaca na cestu III/050187 (ktorá sa stane súčasťou S 5), alternatívne dostavba chýbajúceho spojovacieho úseku v rámci výstavby diaľnice.

S 7

Ako obchádzková trasa diaľnice Trnava – Nitra sa uvažuje S 7 cez Hlohovec, nakoľko pôvodná cesta I/51 bola zabratá v prospech R1. Je ale potrebné vyriešiť kapacitne nevyhovujúci prejazd Hlohovcom.

S 8, S 8a

Cesta je vedená po II/579 do Hradišťa, kde sa pripája na S 9 (I/50), namiesto aktuálneho trasovania I/64 cez Partizánske, ktoré je z hľadiska tranzitu nevýhodné. Smerovanie z Topoľčian do Bánoviec nad Bebravou a Trenčína je riešené indexovou cestou S 8a po súčasnej II/592.

S 9a

Úsek súčasnej II/507. V prípade preložky S 4 na trasu po novom trenčianskom moste sa cesta skráti len po križovatku Biskupice.

S 10, S 10a

Ako diaľková trasa v smere do Čiech je použitá cesta cez Makov po súčasnej I/18, nie koridor I/49, v ktorom je plánovaná diaľnica. Trasa cez Makov je výhodnejšia, keďže I/49 vedie cez prakticky súvislo zastavanú oblasť od Púchova až po Otrokovice, a tak je veľmi pomalá.

V Bytči je S 10 vedená po obchvate (II/507) na diaľnicu, spojenie s cestou S 4 (I/61) je po spojke S 10a.

S 11

Zachováva sa číslo pôvodnej cesty I/11, je však predĺžená až do Skalitého. Pripojenie na hraničný priechod Svrčinovec zabezpečuje odbočka S 11a.

S 12

Pri Ivachnovej je krátky jednosmerný prejazd po diaľnici (značka Diaľnica je posunutá do križovatky Ivachnová). Bude odstránený po dobudovaní diaľnice.

S 19

Zaradenie úseku Košické Olšany – Budimír do trasy S 19 je podmienené preložkou cesty (obchvatom obce Rozhanovce) a opravou nevyhovujúcich technických parametrov; do odstránenia týchto nedostatkov bude tento úsek klasifikovaný len ako krajská cesta, pričom S 19 bude začínať v križovatke Budimír (staničená však bude už z Košických Olšian).

S 29

Predpokladá sa budúce predĺženie tejto trasy do Rakúska cez Gajary do Dürnkrotu (prípadne cez Záhorsku Ves do Angern an der March); podmienkou na zaradenie do štátnych ciest je vybudovanie mostu cez rieku Morava. Smerom zo Šamorína treba posúdiť možné budúce predĺženie do Mosonmagyaróváru alebo Rajky prípadne do Čunova na S 3.

S 31

Číslo je vyhradené pre spojenie (Mistelbach –) Hohenau – Moravský Svätý Ján, po rekonštrukcii cesty tak, aby vyhovovala požiadavkám na cesty nadregionálneho dopravného významu.

S 32

Uvažuje sa potenciálne predĺženie cesty západným obchvatom obce Nemčice, križovaním s cestou S 33 (II/514) a napojením na cestu S 8 (I/64) severne od obce Chrabrany. Týmto sa vytvorí južný obchvat mesta Topoľčany pre smerovaní Piešťany/Hlohovec – Partizánske/Prievidza. Realizácia ale nadväzuje na spôsob riešenia diaľnice D 29.

S 33

V prípade realizácie predĺženia S 32 (viď komentár vyššie) sa ukončí v križovatke s cestou S 32 pri obci Nemčice. Zostávajúci úsek sa potom prekategORIZUJE na krajskú cestu.

S 35

Je potrebné zrealizovať východný obchvat Dunajskej Stredy: z dôvodu chýbajúceho obchvatu v súčasnosti jazdia vozidlá v smere Galanta – Győr po technicky problematických cestách II/561 a III/063036.

Taktiež je potrebné odstránenie bodových závad (obchvat obcí Čierny Brod a Mostová, preložka Jahodná a okolie). Po zrealizovaní týchto zmien a južného obchvatu Galanty (v súčasnosti vo výstavbe) vytvoria cesty alternatívny koridor Žilina – Győr.

S 40

Úsek Levice – Hontianske Nemce priamo nemá nadregionálny dopravný význam, je však kategorizovaný ako štátna cesta v úlohe obchádzkovej trasy diaľnice Nitra – Zvolen, z dôvodu chýbajúcich súbežných úsekov S 5. Po kompletizácii chýbajúcich úsekov cesty S 5 v technických parametroch ciest nadregionálneho dopravného významu sa cesta S 40 skráti a úsek Levice – Hontianske Nemce sa zaradí ako krajská cesta.

S 44

V budúcnosti sa predpokladá predĺženie po križovatku s diaľnicou Nové Zámky – Lučenec.

S 49

Prejazdný úsek cez Zlaté Moravce je trasovaný odlišne od súčasnej II/511 a zodpovedá skutočnému spôsobu tranzitu cez mesto: namiesto jazdy cez hlavné námestie a Chyzerovce (kde je o.i. zakázaný vjazd pre nákladnú dopravu) je trasovaný po Duklianskej, 1. mája a Prílepskej.

S 55n

Ako S 55n je označený úsek súčasnej I/49A, t.j. pokračovanie R6, ktoré ale nie je rýchlostnou cestou, iba cestou I. triedy s úrovňovými križovatkami. Úsek sa v budúcnosti po prestavbe stane diaľnicou a číslo S 55n bude následne zrušené.

S 70

Cesta Banskej Bystrici obsahuje jednosmerný prejazd koncovým úsekom súčasnej R1 v smere do Brezna. Prejazd bude odstránený po dostavbe diaľnice.

S 80, S 80a

Trasa vedie po súčasnej I/67 s jednou výnimkou, keď je záverečný úsek vedený po III/067029 na hraničný priechod Podspády s nadväznosťou na poľskú DK 49 namiesto na hraničný priechod Tatranská Javorina – tam je vedený odbočujúci úsek S 80a.

S 85, S 85a

Košický okruh má v juhozápadnej časti dva varianty. Kratší variant pre vozidlá, ktoré sa po okruhu presúvajú v rámci mesta, sa oddeľuje západne od križovatky VSS na Alejovú ulicu a pokračuje ku križovatke Moldavská/Trieda SNP, kde sa spája s dlhším variantom. Ten je určený pre vozidlá, ktoré na mestský okruh vchádzajú, resp. ho opúšťajú smerom z/na privádzač Šaca a vedie od križovatky VSS ku križovatke Optima (kde je privedený privádzač Šaca) a pokračuje po Moldavskej smerom do centra, kde sa opäť spája s kratším variantom.

V zozname je ako mestský okruh S 85 označený dlhší variant, kým vetva S 85a Alejová vyznačuje kratší variant okruhu.

S 87

Podmienečné zaradenie: iba ak sa zrealizuje hraničný priechod Čierna/Čop.

S 90, S 90a

Číslo S 90 je vyhradené na zostavenie budúceho prešovského okruhu po dostavbe západného obchvatu. Cesty S 12, S 19, S 20 a S 21 sa príslušne skrátiť tak, aby začínali/končili na okruhu. Číslom S 90a je označený diaľničný privádzač Prešov-juh.

S 92

Cesta I/77A, ktorá sem prináleží, bude len vetvou križovatky s poľskou okresnou cestou.

S 93

Číslo je vyhradené na spojenie cez Kurov na poľskú DK 75, po realizácii technického upgradu na poľskej strane.

S 99

Zaradenie úseku Humenné – Medzilaborce – Palota št. hr. je podmienené medzinárodnou dohodou s Poľskom o rekonštrukcii cestného ťahu na poľskej strane, smer Sanok a Przemyśl (v súčasnosti technicky absolútne nevyhovuje).

6.4 Krajské cesty

6.4.1 Princíp zostavenia trás krajských ciest

Trasy krajských ciest sú zostavené od juhozápadu na severovýchod krajiny, analogicky ako štátne cesty.

Trasy sú staničené v smeroch zo západu na východ a z juhu na sever, podľa zdroja a cieľa dopravy – to znamená nie nevyhnutne podľa začiatku a konca cesty, ale podľa najbližších podcentier resp. malých centier z/do ktorých vedú dopravu. Toto pravidlo neplatí pre indexované cesty, ktoré sú vždy orientované zhodne s ich základnou cestou.

Peáža sa používajú v minimálnej možnej miere, spravidla len vnútri obce.

6.4.2 Číslovací plán

Pre krajské cesty sú určené čísla K 100 až K 999, reálne sú rozdelené len čísla K 100 až K 459. Čísla od K 460 vyššie sú zatiaľ voľné na budúce použitie.

Čísla sú rozdelené do blokov podľa regiónov, v ktorých príslušná cesta začína, resp. v ktorých leží prevažná časť cesty. Regióny sú zhodné s regiónmi použitými pre diaľnice a štátne cesty: Západ (BA, TT, NR, TN), Stred (ZA, BB) a Východ (KE, PO). Rozdelenie čísel do blokov je nasledovné:

- K 100 až K 299: región Západ,
- K 300 až K 369: región Stred,
- K 370 až K 459: región Východ.

POZNÁMKA: V pracovnej verzii boli bloky rozdelené na celé stovky, t.j. Stred od 300 do 399 a Východ od 400 do 499, toto riešenie však bolo zamietnuté pre veľké množstvo rezervných čísel, ktoré by sa s najväčšou pravdepodobnosťou nikdy nepoužili.

V každom bloku sú v pravidelných intervaloch ponechané voľné (rezervné) čísla pre budúce rozšírenie siete krajských ciest. Osobitne sú vyznačené čísla, ktoré nie sú na okamžité použitie, ale sú vyhradené pre konkrétnu budúcu krajskú cestu (napr. priesťahy, ktoré budú preklasifikované po výstavbe obchvatu).

Krajské cesty môžu používať indexované čísla, rovnakým spôsobom ako štátne cesty, v návrhu číslovania krajských ciest sa však nepoužívajú. Potenciálne indexované cesty sú označené hviezdikou.

6.4.3 Zoznam krajských ciest

Nasledujúca tabuľka uvádza zoznam krajských ciest. V popise trasy sa v zátvorkách uvádza smerové pokračovanie koridoru po iných cestách.

Tabuľka 8: Trasovanie a číslovanie krajských ciest

Číslo	Popis trasy
K 100	BA Staromestská/Hodžovo nám. - BA Račianske Mýto
K 101	BA Nám. 1. mája - Americké nám. - Trnavské Mýto - Kuchajda - Zlaté piesky
K 102	BA Odborárske nám. - Štrkovec - Vrakunská
K 103	BA Prievoz- Ružinov - Kuchajda
K 104	BA Rožňavská - Ostredky - Vrakúňa
K 105	BA Križovatka Trnávka - Vajnorská
K 106	BA Križovatka Zlaté piesky - Vajnory - Púchovská
K 107	rezerva
K 108	rezerva
K 109	BA Lamačská - Dúbravka
K 110	BA Mlynská dolina - Karlova Ves - Dúbravka - Volkswagen - Stupava
K 111	BA križ. Istrijská - križ. Eisnerova - Bory - Lamač
K 112	BA Riviéra - Devín - Devínska Nová Ves - Volkswagen
K 113	rezerva
K 114	rezerva
K 115	BA Križovatka Pečňa - Dolnozemska

Číslo	Popis trasy
K 116	vyhradené pre budúcu Jantárovú cestu (Einsteinova - Panónska)
K 117	vyhradené pre Rusovskú, po zriadení Jantárovej
K 118	rezerva
K 119	BA Slnčnice - Jarovce - Kitsee, št. hr.
K 120	Bratislava - Lehnice - Dunajská Streda
K 121	(Bratislava-) Most pri Bratislave - Zlaté Klasy - Jelka - Sládkovičovo
K 122	Dunajská Lužná - Tomášov (-Senec)
K 123	(Šamorín-) Štvrtok na Ostrove - Tomášov - Veľký Biel (-Senec)
K 124	Ivanka pri Dunaji-západ - Bernolákovo-východ
K 125	Ivanka pri Dunaji - Malinovo (-Zlaté Klasy)
K 126	Bernolákovo - Hrubá Borša (-Jelka)
K 127	Bernolákovo - Pezinok
K 128	(Bernolákovo-) Slovenský Grob - Viničné (-Pezinok - Modra)
K 129	rezerva
K 130	Senec - Veľké Úľany
K 131 (*)	Spojka Senec
K 132	(Senec-) Hrubá Borša - Jelka
K 133	(Modra-) Blatné - Čataj (-Sládkovičovo)
K 134	Modra - Blatné (-Senec)
K 135	Pezinok - Šenkvice (-Blatné - Trnava)
K 136	Modra - Trnava
K 137	Sládkovičovo - Kaplna - Budmerice - Doľany (-Smolenice)
K 138	rezerva
K 139	rezerva
K 140	Stupava - Záhorská Ves
K 141	(Stupava-) Zohor-juh - Zohor - Lozorno-diaľnica (-Lozorno)
K 142	Lozorno - Rohožník - Jablonica
K 143	Malacky - Rohožník
K 144	Malacky - Borský Mikuláš-sever (-Senica)
K 145	(Gänserndorf-) Záhorská Ves, št. hr. - Malacky
K 146	(Dürnkrot-) Gajary, št. hr. - Kostolište (-Malacky)
K 147	Veľké Leváre - Závod - Moravský Svätý Ján
K 148	(Veľké Leváre-) Závod - odb. Laškárska Nová Ves (-Borský Mikuláš)
K 149	Plavecký Mikuláš - Laškárska Nová Ves
K 150	(Rohožník-) Plavecký Peter - Trstín (-Trnava)
K 151	rezerva
K 152	rezerva
K 153	Hohenau - Moravský Svätý Ján
K 154	Moravský Svätý Ján - Borský Mikuláš
K 155	Šaštín - Holíč
K 156	Stráže nad Myjavou - Gbely
K 157	(Kúty-) Adamov - Gbely - Petrova Ves (-Holíč)
K 158	(Smrdáky-) Rybky-sever - Radošovce - Skalica

Číslo	Popis trasy
K 159	(Šaštín-Stráže-) Dojč - Smrdáky - Senica
K 160	(Smrdáky-) Rybky - Rohov-východ (-Myjava)
K 161	(Senica-) Sobotište - Šance, št. hr. (-Veselí nad Moravou)
K 162	Brezová pod Bradlom - Myjava - Šance (-Veselí nad Moravou)
K 163	rezerva
K 164	rezerva
K 165	(Vrbové-) Čerenec - Krajné - Myjava
K 166	(Vrbové-) Krajné - Stará Turá
K 167	(Vrbové-) Krakovany - Nové Mesto nad Váhom
K 168	(Piešťany-) Banka - Trenčianska Turná (-Trenčín)
K 169	(Nové Mesto nad Váhom-) Rakoľuby-diaľnica - Rakoľuby-obec (-Beckov)
K 170	Hlohovec - Banka (-Piešťany)
K 171	(Modra-) Trstín - Vrbové
K 172	Trnava - Dechtice (-Chtelnica)
K 173 (*)	vyhradené pre budúci úsek Trnava-Tamaškovičova (po vybudovaní južného obchvatu)
K 174	Trnava - Veľké Kostoľany - Trebatice (-Vrbové)
K 175	(Leopoldov-) Madunice - Veľké Kostoľany - Chtelnica
K 176	(Hlohovec-) Trakovice - Jaslovské Bohunice - Kátlovce (-Chtelnica)
K 177	rezerva
K 178	rezerva
K 179	(Trnava-) Boleráz - Smolenice
K 180	(Častá-) Doľany - Trnava
K 181	Sládkovičovo - Trnava
K 182	Trnava-Trstínska - Trnava-východ
K 183	Trnava - Šúrovce (-Sereď)
K 184	rezerva
K 185	Sereď - Hlohovec
K 186 (*)	Sereď-západ - Sereď-Bratislavská
K 187	Šaľa - Sereď
K 188	(Sereď-) Šoporňa - Nitra
K 189	(Šaľa - Šoporňa-) Pata - Dvorníky (-Hlohovec)
K 190	(Šoporňa-) Alexandrov Dvor - Rišňovce
K 191	Pata - Močenok - Pereš (-Cabaj-Čápor)
K 192	Šaľa - Močenok
K 193	rezerva
K 194	Galanta - Gáň-východ (-Sereď)
K 195	vyhradené pre I/75 - priesťah Galanty, po výstavbe obchvatu
K 196	Veľké Úľany - Sládkovičovo
K 197	(Dunajská Streda-) Čierny Brod - Sládkovičovo
K 198	Veľké Úľany - Mostová (-Dunajská Streda)
K 199	rezerva
K 200	(Šamorín-) Báč - Gabčíkovo - Medved'ov (-Győr)
K 201	(Gabčíkovo-) Šulany-sever - Blatná na Ostrove - Lehnice - Nový Život (-Jelka)

Číslo	Popis trasy
K 202	Gabčíkovo - Dunajská Streda
K 203	Dunajská Streda-západ - Dunajská Streda-centrum
K 204	(Győr-) Čiližská Radvaň - Dunajská Streda
K 205	Gabčíkovo - Pataš (-Veľký Meder)
K 206	(Gabčíkovo-) Boheľov-juh - Dolný Štál (-Topoľníky)
K 207	Dunajská Streda - Topoľníky
K 208	(Veľký Meder-) Trhová Hradská - Jahodná (-Sládkovičovo)
K 209	(Dunajská Streda-) Trhová Hradská - Trstice
K 210	Veľký Meder - Galanta
K 211	(Gabčíkovo-) Dolný Štál - Topoľníky
K 212	rezerva
K 213	rezerva
K 214	(Dunajská Streda-) Dolný Štál - Okoč (-Kolárovo)
K 215	(Veľký Meder-) Okoč - Kolárovo
K 216	(Zemianska Olča-) Sokolce - Okoč
K 217	Zemianska Olča - Bodzianske Lúky (-Kolárovo)
K 218	(Trstice-) Kráľov Brod - Vičany
K 219	(Trstice-) Žihárec - Tešedíkovo - Diakovce (-Šaľa)
K 220	Komárno - Kolárovo - Šaľa
K 221	rezerva
K 222	Kolárovo - Nové Zámky
K 223	Spojka Nové Zámky
K 224	Nové Zámky - Šurany
K 225	Hurbanovo - Nesvady - Nové Zámky
K 226	Kolárovo - Nesvady
K 227	rezerva
K 228	rezerva
K 229	rezerva
K 230	(Komárno-) Chotín-žel.st. - Pribeta - Kolta (-Levice)
K 231	Chotín - Marcelová - Bátorove Kosihy - Mužla (-Štúrovo)
K 232	(Patince-) Vrt - Marcelová
K 233	Hurbanovo - Svätý Peter - Modrany (-Bátorove Kosihy)
K 234	Bátorove Kosihy - Nová Vieska (-Pribeta)
K 235	(Komárno-) Moča - Gbelce - Farná - Zálagoš (-Levice)
K 236	Gbelce - Kamenín-juh (-Želiezovce)
K 237	(Štúrovo-) Bína - Farná - Čaka (-Dvory nad Žitavou)
K 238	Farná - Želiezovce
K 239	rezerva
K 240	Štúrovo - Demandice (-Levice)
K 241	(Štúrovo-) Sadzice - Šahy
K 242	Šahy - Plášťovce (-Veľký Krtíš)
K 243	Dudince - Žemberovce (-Levice)
K 244	(Levice-) Kmeťovce - Banská Štiavnica

Číslo	Popis trasy
K 245	Tlmače - Kmeťovce (-Dudince)
K 246	Levice - Nová Dedina - Pukanec - Majere (-Banská Štiavnica)
K 247	(Nové Zámky-) Jur nad Hronom - Levice
K 248	Tekovské Lužany - Kalná nad Hronom
K 249	Kalná nad Hronom - Zlaté Moravce
K 250	(Tlmače-) Kozárovce - Olichov (-Zlaté Moravce)
K 251	(JE Mochovce-) Nemčiňany-juh - Malé Kozmálovce (-Tlmače)
K 252	(Vráble-) Čifáre - JE Mochovce
K 253	rezerva
K 254	rezerva
K 255	(Nové Zámky-) Dvory nad Žitavou - Tesárske Mlyňany (-Zlaté Moravce)
K 256	(Šurany-) Úľany nad Žitavou - Vráble
K 257	(Dvory nad Žitavou-) Úľany nad Žitavou - Nitra
K 258	(Tvrdošovce-) Rastislavice - Mojmírovce - Cabaj-Čápor
K 259	(Šaľa-) Riegler - Mojmírovce - Ivanka pri Nitre (-Nitra)
K 260	(Šaľa-) Jatov - Komjatice - Černík (-Vráble)
K 261	NR Cabajská - Štúrova
K 262	NR Hviezdoslavova trieda
K 263	NR Kmeťova
K 264	NR Štúrova - Brezový háj
K 265	rezerva
K 266	rezerva
K 267	Nitra-Kynek - Zbehy - Čakajovce (-Topoľčany)
K 268	(Rišňovce-) Alekšince - Zbehy (-Topoľčany)
K 269	(Nitra-) Zbehy - Veľké Ripňany - Radošina (-Piešťany)
K 270	(Nitra-) Dražovce - Bošany - Partizánske
K 271 (*)	(Výčapy-Opatovce-) Koniarovce - Dolné Lefantovce (-Bošany)
K 272	Veľké Ripňany - Ludanice -Kovarce (-Bošany)
K 273	Topoľčany - Solčany (-Bošany)
K 274	(Zlaté Moravce-) Skýcov - Bošany - Horné Chlebany (-Bánovce n.B.)
K 275	(Partizánske) - Oslany - Žarnovica
K 276	Nováky - Bojnice - Prievidza
K 277	vyhradené pre priesťah Prievidze (dnes I/64) po výstavbe obchvatu
K 278	Prievidza-centrum - Prievidza-východ (-Handlová)
K 279	Bojnice - Kanianka - Nedožery-Brezany (-Rajec - Žilina)
K 280	Nováky - Ilava
K 281	(Ilava-) Nitrianske Rudno - Bojnice (-Prievidza)
K 282	rezerva
K 283	rezerva
K 284	rezerva
K 285	Trenčín - Nemšová - Lednické Rovne - Púchov
K 286	vyhradené pre I/61 v Trenčíne po výstavbe mosta
K 287	Ilava - Pruské

Číslo	Popis trasy
K 288	(Ilava-) Košecká - Zliechov - Čičmany - Fačkov (-Rajec)
K 289	vyhradené pre zostatok cesty III/061040
K 290	Južný obchvat Považskej Bystrice
K 291	(Púchov-) Považská Bystrica - Bytča
K 292	rezerva
K 293	rezerva
K 294	rezerva
K 295	(Prievidza-) Jasenovo - Turčianske Teplice
K 296	Turčianske Teplice - Močkovce (-Valča/Martin)
K 297	vyhradené pre cestu Benice - Valčianska dolina
K 298	rezerva
K 299	rezerva
K 300	Bytča - Kotešová - Žilina
K 301	Kotešová - Turzovka
K 302	Turzovka - Klokočov, št. hr. (-Frýdek-Místek)
K 303	(Čadca-) Oščadnica - Veľká Rača
K 304	rezerva
K 305	Žilina - Terchová - Párnica (-Dolný Kubín)
K 306	(Terchová-) Belá-Zlieň - Stará Bystrica (-Čadca)
K 307	Terchová - Vrátna dolina
K 308	rezerva
K 309	rezerva
K 310	(Námestovo) Zubrohlava - Bobrov, št. hr. (-Jablonka - Rabka)
K 311	Trstená - Suchá Hora, št. hr. (-Zakopane)
K 312	Zuberec - Vitanová (-Zakopane/Nowy Targ)
K 313	Zuberec - Zverovka
K 314	Liptovská Teplá - Lúčky-kúpele
K 315	Letisko Ružomberok - Liptovská Teplá - Bešeňová
K 316	(Ružomberok) Liptovský Michal - Liptovská Sielnica (-Zuberec)
K 317	(Liptovský Mikuláš-) Uhorská Ves-sever - Liptovský Ján-kúpele
K 318	rezerva
K 319	rezerva
K 320	(Banská Bystrica-) Bystrá - Srdiečko
K 321	rezerva
K 322	BB Kostiviarska - BB východ
K 323	Detva - Banská Bystrica
K 324	Zvolenská Slatina - Zolná (-Banská Bystrica)
K 325	Zvolen-Veľká Stráž - Lieskovec (-Detva)
K 326	(Zvolen-) Lieskovec - Zolná (-Detva)
K 327 (*)	Zvolen-Lučenecká - Zvolen-Nám. SNP
K 328	rezerva
K 329	rezerva
K 330	Banská Štiavnica - Hronská Breznica (-Zvolen)

Číslo	Popis trasy
K 331	Žiar nad Hronom-) Hliník nad Hronom - Banská Štiavnica
K 332	(Žiar n.H.-) Bzenica - Vyhne
K 333	Žarnovica - Banská Štiavnica
K 334	Nová Baňa - Žarnovica
K 335	(Šahy-) Hontianske Nemce - Banská Štiavnica
K 336	rezerva
K 337	rezerva
K 338	rezerva
K 339	rezerva
K 340	Veľký Krtíš - Babiná-sever (-Zvolen)
K 341	(Krupina-) Devičie - Senohrad (-Veľký Krtíš)
K 342	(Šahy-) Veľká Ves nad Ipľom - Vinica - Kosihovce (-Veľký Krtíš)
K 343	Vinica - Kosihy nad Ipľom (-Balassagyarmat)
K 344	rezerva
K 345	(Szecény-) Dolná Strehová - Víglaš (-Banská Bystrica)
K 346	(Veľký Krtíš-) Stará Huta - Podkriváň (-Detva)
K 347	(Veľký Krtíš-) Pôtor - Rároš (-Salgotarján)
K 348	(Szecény-) Rároš - Lučenec
K 349 (*)	Lučenec-Vajanského - Lučenec-východ (-Fiľakovo)
K 350	(Fiľakovo-) Kurtáň - Nové Hony (-Rimavská Sobota)
K 351	(Lučenec-) Horná Slatinka - Kalinovo (-Poltár)
K 352	rezerva
K 353	(Veľký Krtíš-) Halič-západ - Lovinobaňa (-Hriňová - Brezno)
K 354	(Veľký Krtíš-) Stará Halič - Poltár - Kokava n.R.-juh (-Hnúšťa)
K 355	(Rimavská Sobota-) Rimavská Baňa - Kokava n.R. (-Hriňová)
K 356	Poltár - Hrachovo (-Hnúšťa)
K 357	(Rimavská Sobota-) Ožďany - Hrnčiarska Ves (-Poltár)
K 358	Fiľakovo - Jesenské - Pavlovce (-Kazincbarcika)
K 359	rezerva
K 360	Rimavská Sobota - Číž - Kráľ (-Kazincbarcika - Miskolc)
K 361	rezerva
K 362	(Zvolen-) Hriňová - Hnúšťa - Jelšava (-Rožňava)
K 363	(Revúca-) Jelšava - Rožňava
K 364	rezerva
K 365	(Tornaľa-) Behynce - Revúca - Muráň (-Poprad)
K 366	(Revúca-) Licince - Plešivec - Dlhá Ves, št. hr. (-Edelény)
K 367	Plešivec - Štítnik
K 368	rezerva
K 369	rezerva
K 370	(Rožňava-) Gemerská Poloma - Spišská Nová Ves
K 371	(Rožňava-) Krásnohorské Podhradie - Smolník (-Gelnica)
K 372	rezerva
K 373	Štítnik - Nižná Slaná (-Dobšiná)

Číslo	Popis trasy
K 374	(Dobšiná-) Dobšinský kopec - Sykavka (-Spišská Nová Ves)
K 375	(Rimavská Sobota-) Hranovica - Kišovce (-Spišská Nová Ves)
K 376	(Poprad-) Spišský Štiavnik - Hrabušice - Spišský Štvrtok (-Levoča)
K 377	rezerva
K 378	rezerva
K 379	Štrba - Svit
K 380	Štrba - Štrbské Pleso
K 381	(Poprad-) Mengusovce - Vyšné Hágy (-Štrbské Pleso)
K 382	vyhradené pre Svit - Tatranská Polianka
K 383	(Poprad-) Veľká Lomnica - Tatranská Lomnica
K 384	(Tatranská Lomnica-) Huncovce - Vrbov (-Levoča)
K 385	Spišská Belá - Spišská Stará Ves
K 386	(Ždiar-) Tatranská Kotlina - Lendak - Slovenská Ves (Spišská Belá)
K 387	rezerva
K 388	rezerva
K 389	(Stará Ľubovňa-) Nižné Ružbachy - Vyšné Ružbachy
K 390	(Nowy Targ-) Lysá n.D.,št. hr. - Hniezdne (-Stará Ľubovňa - Prešov)
K 391	(Levoča-) Spišský Hrad - Lipany
K 392	(Spišská Nová Ves-) Jamník - Klčov (Spišské Podhradie)
K 393	(Krompachy-) Spišské Vlchy - Spišské Podhradie-západ (-Levoča)
K 394	(Krompachy-) Kluknava - Široké (-Sabinov)
K 395	(Levoča-) Bertotovce - Sabinov
K 396	rezerva
K 397	(Sabinov) Gregorovce-západ - Demjata (-Bardejov)
K 398	rezerva
K 399	rezerva
K 400	(Gelnica-) Margecany - Prešov
K 401	(Rožňava-) Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Jaklovce (-Prešov/Košice)
K 402	(Spišská Nová Ves-) Hnilčík - Nálepko - Štós - Medzev - Košice
K 403	(Rožňava-) Dvorníky-Včeláre - Turňa nad Bodvou-západ (-Edelény)
K 404	(Edelény-) Hostovce, št. hr. - Turňa nad Bodvou (-Košice)
K 405	(Gelnica-) Jasov - Moldava nad Bodvou - Kechnec (-Encs)
K 406	rezerva
K 407	rezerva
K 408	rezerva
K 409	Šaca - Malá Ida
K 410	KE vnútorný okruh
K 411	KE obchádzka vonkajšieho okruhu (nákl. doprava)
K 412	KE Nám. osloboditeľov - VSS
K 413	KE Rastislavova - Pri prachárni
K 414	KE Moldavská/Alejová - Prešovská/Sečovská
K 415	KE Štúrova/Toryská - Trieda KVP/Moskovská trieda
K 416	KE Hviezdoslavova/Moyzesova - Festivalové nám.

Číslo	Popis trasy
K 417	KE Bačíkova/Hlavná - Hlinkova/Komenského
K 418	KE Hviezdoslavova/Štefánikova - Nám. nádeje
K 419	KE KDH - Herlianska
K 420	(Moldava n.B.-) Haniska - Čaňa - Nižná Myšľa (-Sečovce)
K 421	Košice - Čaňa
K 422	rezerva
K 423	(Michalovce-) Košické Olšany - Budimír (-Prešov)
K 424	(Čaňa-) Bohdanovce - Bidovce (-Vranov n.T.)
K 425	Trebišov - Sečovce
K 426	(Čaňa-) Zemplínska Teplica - Sečovce
K 427	(Čaňa-) Čelovce - Nový Ruskov (-Trebišov)
K 428	(Košice-) Slanské Nové Mesto - Luhyňa (-Sátoraljaújhely)
K 429	Trebišov - Zemplínsky Branč (-Veľké Kapušany)
K 430	(Košice-) Zemplínsky Branč-západ - Veľké Kapušany
K 431	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto-sever - Kráľovský Chlmec - Čierna
K 432 (*)	Sátoraljaújhely - Slovenské Nové Mesto (-Kráľovský Chlmec)
K 433	rezerva
K 434	Kráľovský Chlmec - [prerušenie] - Trhovište - Nižný Hrabovec (-Vranov nad Topľou)
K 435	(Kisvárd-) Pribenik, št. hr. - Kráľovský Chlmec - Michalovce
K 436	(Kráľovský Chlmec-) Rozošový dvor - Čierna nad Tisou - Čierna-východ
K 437	rezerva
K 438	(Veľké Kapušany-) Pavlovce nad Uhom - Sobrance
K 439	rezerva
K 440	(Sobrance-) Tibava - Ubľa (-Snina, Veľké Berezne)
K 441	Michalovce - Zemplínska Šírava
K 442	Spojka Michalovce I/50 - II/582
K 443	rezerva
K 444	rezerva
K 445	(Michalovce-) Nižný Hrabovec - Tovarné (-Stropkov)
K 446	(Trebišov-) Sačurov - Hencovce (-Stropkov)
K 447	(Košice-) Bidovce - Herľany - Vranov n.T.
K 448	(Vranov nad Topľou-) Hanušovce nad Topľou - Giraltovce
K 449	(Giraltovce-) Matovce - Turany nad Ondavou (-Stropkov)
K 450	Giraltovce - Bardejov
K 451	rezerva
K 452	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. (-Nowy Sacz)
K 453	(Bardejov-) Zborov - Becherov, št. hr. (-Gorlice)
K 454	(Bardejov-) Nižná Polianka-obec - Nižná Polianka št. hr. (-Jaslo)
K 455	Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. (-Sanok/Przemyśl)
K 456	Stropkov - Krásny Brod (-Medzilaborce)
K 457	rezerva
K 458	Snina - Medzilaborce
K 459	rezerva

Cesty označené hviezdíčkou sú krátke cesty, ktoré sú potenciálnymi kandidátmi na použitie indexovaného čísla; v niektorých prípadoch však nadväzujú len na štátne cesty.

Podrobné trasovanie existujúcich krajských ciest podľa súčasného číslovania uvádza Príloha D.

6.4.4 Komentáre k vybraným cestám

K 104

Po vybudovaní navrhovanej preložky K 120 (viď nižšie) sa predĺži po Dvojkřížnej na križovatku Dvojkřížna/Kazanská.

K 105

V budúcnosti sa predpokladá pokračovanie do Krasnian.

K 120

Trasa je vo Vrakuni aktuálne vedená po Kazanskej a Dvojkřížnej na križovatku Hradská/Ráztočná, odkiaľ pokračuje v súčasnej trase II/572.

Do budúcnosti sa počíta s preložkou trasy, a to predĺžením Kazanskej mostom ponad železnicu a jej následným pripojením na trasu II/572 v priestore západne od obce Most pri Bratislave, v bezprostrednej blízkosti diaľnic D 1 a D 22. Existujúci úsek medzi križovatkou Hradská/Ráztočná a novou preložkou sa potom degraduje na lokálnu (príp. miestnu) cestu a úsek medzi križovatkami Kazanská/Dvojkřížna a Hradská/Ráztočná sa zaradí do cesty K 104.

K 146

Ide o plánovanú budúcu štátnu cestu (S 31) po odstránení technických nedostatkov, ktoré zatiaľ neumožňujú klasifikáciu tejto cesty do funkčnej triedy II (nadregionálny dopravný význam).

K 162

V Myjave je cesta vedená inak ako súčasná II/499: namiesto po Nám. M. R. Štefánika vedie po Hurbanovej. Úsek námestia bude zaradený do lokálnej cesty na Starú Myjavu, krátky úsek Moravskej ako miestna cesta.

K 220

V Komárne je cesta vedená inak ako súčasná II/573: po Hadovskej ceste namiesto Roľníckej školy.

K 222

V Nových Zámkoch je cesta vedená inak ako súčasná II/563: namiesto jej slepého úseku je dovedená na križovatku so súčasnou cestou I/64.

K 243

Pri Dudinciach je cesta vedená inak ako súčasná III/061062, a to po nezatriedenej preložke (je pravdepodobne miestnou komunikáciou).

K 244, K 330

Alternatívne možno zvážiť zlúčenie týchto dvoch ciest do jedného ťahu; určite však nie zlúčenie K 330 a K 335 (ako je to dnes v prípade I/51).

K 262

V budúcnosti sa uvažuje začiatok cesty na križovatke s diaľnicou D4 (dnes R1), teda začlenenie časti III/051036 do tejto cesty.

K 279

V Kanianke sa nachádza úsek miestnej cesty, ktorá vzájomne spája súčasné III/050063 a III/518025. Tento úsek bude začlenený do cesty K 279.

K 286

Jedná sa o súčasný úsek I/61 v Trenčíne, ktorý sa preklasifikuje na krajskú cestu po výstavbe nového mosta. Alternatívne riešenie je zaradiť úsek od diaľničného privádzača po križovatku Vlárská do cesty K 285 a zostávajúci úsek označiť ako K 285a, prípadne ponechať túto cestu ako štátnu a označiť ju indexovaným číslom.

K 315

Potenciálne by táto cesta mohla začínať v Likavke za predpokladu, že by sa prestavali nevyhovujúce úseky medzi Likavkou a Liskovou. Úsek Letisko Ružomberok – Lisková by sa potom označil indexovaným číslom ako K 315a.

K 322

Uvažuje sa predĺženie na Majerskú cestu a následne ďalej až po križovatku so súčasnou II/591.

K 334

Ak sa postaví vhodná náhrada za úsek pôvodnej I/65 zabratý v prospech výstavby R1 medzi Novou Baňou a Žarnovicou, preradí sa táto cesta na lokálnu cestu.

K 353

Ako vhodná sa javí prestavba premostenia súčasnej III/508036 nad súčasnou I/50 v Lovinovani na križovatku (čiastočnú MÚK), aby sa predišlo zbytočnému prejazdu obcou.

K 363

Cesta nezahŕňa záverečný mestský úsek súčasnej II/526 v Rožňave – jedná sa o tradeoff z čias, keď I/50 a I/67 (resp. II/533, neskôr II/534) viedli centrom mesta. Cesta teda končí na križovatke so súčasnou cestou I/67. Mestský úsek treba zatriediť ako lokálnu cestu, spolu so súčasnou MK Košická.

K 379

Predpokladá sa budúce rozšírenie cesty o úsek Hybe – Važec, je však nutná rekonštrukcia tohto úseku pre nevyhovujúce šírkové pomery. Začiatok staničenia bude od začiatku meraný z obce Hybe.

K 391

Možné alternatívne trasovanie cesty Levoča – Lipany cez Repaše po III/018168 a III/018179 s napojením na III/018181, alebo po III/018168 a následne cez Blažovskú dolinu (údolím Torysy – nutná výstavba novej cesty) priamo na III/543053.

K 431

Ide o číslo vyhradené pre prípad, že cesta S 87 nebude zaradená do siete štátnych ciest (t.j. ak sa zruší dohoda o hraničnom priechode Čierna/Čop).

K 435

Vo Veľkých Kapušanoch má cesta iné smerovanie ako súčasná III/553034.

K 441

Cesta by mala byť predĺžená so Sobraniec, otázne však je, ktorou trasou. Aktuálna II/582 je vedená zjavne nevhodne, navyše na križovatkách s najmenej tromi cestami III. triedy je vedľajšou cestou.

K 446

Po vybudovaní južného obchvatu Vranova (preložka súčasnej I/18) sa cesta preradí do lokálnych ciest.

K 447

Treba zvážiť prerušenie cesty v úseku Herlianskeho sedla (medzi obcami Herľany a Banské) pre nevyhovujúce technické parametre cesty, a to až do času prestavby cesty na vyhovujúce parametre.

K 450

Súčasná cesta III/556005 je v úseku Marhaň - Kučín nedostavaná, preto časť trasy vedie po súčasných III/556006 a III/556007.

K 452

Ide o plánovanú štátnu cestu (S 93), na ktorú bude prekategORIZOVANÁ po uprade technických parametrov poľskej cesty DK 75.

K 455

Číslo je vyhradené pre prípad, že cesta S 99 nebude zaradená do siete štátnych ciest (t.j. nedôjde k dohode s poľskou stranou).

6.5 Lokálne cesty

6.5.1 Princíp zostavenia lokálnych ciest

Lokálne cesty sú vedené vždy len v nevyhnutnej dĺžke, často ako koncové úseky cestnej siete.

Cesty sú zostavené z existujúcich súčasných ciest III. triedy, ktoré neboli pretriedené na štátne alebo krajské cesty, resp. vyradené z cestnej siete, ďalej z degradovaných úsekov súčasných ciest II. triedy a výnimočne tiež I. triedy a tiež niektoré novo doplnené súčasné miestne, prípadne účelové komunikácie.

6.5.2 Číslovací plán

Cesty sú číslované v smere od juhozápadu na severovýchod Slovenska, analogicky ako diaľnice, štátne cesty a krajské cesty.

Čísla ciest sú vždy 4-miestne a sú rozdelené do blokov podľa regiónov Západ, Stred a Východ nasledovne:

- L 1000 – L 1999: región Západ,
- L 2000 – L 2999: región Stred,
- L 3000 – L 3999: región Východ.

V rámci jednotlivých blokov sú potom čísla rozdelené na subbloky podľa jednotlivých okresov. Cesty sa číslujú podľa okresu, v ktorom začínajú.

Každému okresu je pridelený počet čísel pokrývajúci potreby pri prvotnom očíslovaní lokálnych ciest a súčasne primeraný počet rezervných čísel do budúcnosti. V prípade, ak by predsa v budúcnosti došlo k situácii, kedy sa „minú“ všetky čísla v jednom okrese, je možné použiť číslo z bloku čísel susedného okresu: bloky sú navrhnuté tak, aby vždy existoval susedný okres s dostatočným počtom voľných čísel.

Rozdelenie čísel lokálnych ciest do blokov podľa okresov uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 9: Číslovací plán lokálnych ciest

Región	Okres	Začiatok bloku	Koniec bloku	Počet čísel
Západ	Bratislava I až V	L 1000	L 1039	40
Západ	Senec	L 1040	L 1079	40
Západ	Pezinok	L 1080	L 1099	20
Západ	Malacky	L 1100	L 1119	20
Západ	Skalica	L 1120	L 1139	20
Západ	Senica	L 1140	L 1179	40
Západ	Myjava	L 1180	L 1219	40
Západ	Nové Mesto nad Váhom	L 1220	L 1254	35
Západ	Piešťany	L 1255	L 1274	20
Západ	Trnava	L 1275	L 1309	35
Západ	Hlohovec	L 1310	L 1329	20
Západ	Galanta	L 1330	L 1364	35
Západ	Šaľa	L 1365	L 1374	10
Západ	Dunajská Streda	L 1375	L 1449	75
Západ	Komárno	L 1450	L 1489	40
Západ	Nové Zámky	L 1490	L 1539	50
Západ	Levice	L 1540	L 1609	70
Západ	Zlaté Moravce	L 1610	L 1639	30
Západ	Nitra	L 1640	L 1699	60
Západ	Topoľčany	L 1700	L 1744	45
Západ	Partizánske	L 1745	L 1769	25
Západ	Prievidza	L 1770	L 1819	50
Západ	Bánovce nad Bebravou	L 1820	L 1859	40
Západ	Trenčín	L 1860	L 1909	50
Západ	Ilava	L 1910	L 1934	25
Západ	Púchov	L 1935	L 1959	25
Západ	Považská Bystrica	L 1960	L 1999	40
Stred	Bytča	L 2000	L 2009	10
Stred	Čadca	L 2010	L 2049	40
Stred	Kysucké Nové Mesto	L 2050	L 2069	20
Stred	Žilina	L 2070	L 2129	60
Stred	Martin	L 2130	L 2169	40
Stred	Turčianske Teplice	L 2170	L 2209	40
Stred	Ružomberok	L 2210	L 2239	30

Región	Okres	Začiatok bloku	Koniec bloku	Počet čísel
Stred	Dolný Kubín	L 2240	L 2269	30
Stred	Námestovo	L 2270	L 2299	30
Stred	Tvrdošín	L 2300	L 2319	20
Stred	Liptovský Mikuláš	L 2320	L 2369	50
Stred	Brezno	L 2370	L 2409	40
Stred	Banská Bystrica	L 2410	L 2439	30
Stred	Zvolen	L 2440	L 2479	40
Stred	Žiar nad Hronom	L 2480	L 2509	30
Stred	Žarnovica	L 2510	L 2529	20
Stred	Banská Štiavnica	L 2530	L 2549	20
Stred	Krupina	L 2550	L 2579	30
Stred	Veľký Krtíš	L 2580	L 2629	50
Stred	Lučenec	L 2630	L 2689	60
Stred	Detva	L 2690	L 2709	20
Stred	Poltár	L 2710	L 2739	30
Stred	Rimavská Sobota	L 2740	L 2819	80
Stred	Revúca	L 2820	L 2859	40
Východ	Rožňava	L 3000	L 3059	60
Východ	Poprad	L 3060	L 3089	30
Východ	Kežmarok	L 3090	L 3119	30
Východ	Stará Ľubovňa	L 3120	L 3169	50
Východ	Sabinov	L 3170	L 3199	30
Východ	Levoča	L 3200	L 3239	40
Východ	Spišská Nová Ves	L 3240	L 3269	30
Východ	Gelnica	L 3270	L 3289	20
Východ	Košice - okolie	L 3290	L 3389	100
Východ	Košice I až IV	L 3390	L 3419	30
Východ	Prešov	L 3420	L 3479	60
Východ	Bardejov	L 3480	L 3529	50
Východ	Svidník	L 3530	L 3569	40
Východ	Stropkov	L 3570	L 3599	30
Východ	Vranov nad Topľou	L 3600	L 3649	50
Východ	Trebišov	L 3650	L 3729	80
Východ	Michalovce	L 3730	L 3789	60
Východ	Sobrance	L 3790	L 3819	30
Východ	Humenné	L 3820	L 3859	40
Východ	Medzilaborce	L 3860	L 3879	20
Východ	Snina	L 3880	L 3909	30

6.5.3 Prvotné zostavenie číslovania lokálnych ciest

Prvotné číslovanie lokálnych ciest bude vykonané algoritmicke z údajov Centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií. Pre jednotlivé lokálne cesty sa určí ich začiatkový bod, čím sa vyberie blok okresu, ktorý sa pre danú lokálnu cestu použije; v rámci okresu sa následne cesty zoradia podľa súčasného čísla cesty.

6.5.4 Vyradenie úsekov ciest z cestnej siete

Následujúce úseky súčasných ciest sa nezaradia ako lokálne cesty a z cestnej siete vyradia ako účelové, prípadne miestne komunikácie.

Tabuľka 10: Úseky ciest určené na vyradenie z cestnej siete

Číslo	Začiatok úseku	Koniec úseku
I/79	križ. III/553037	štátna hranica (koniec cesty)
II/552	Maťovské Vojkovce, križ. III/552045	štátna hranica (koniec cesty)
II/558	Ulič, východná hranica intravilánu obce	koniec cesty
II/566	Ruská Volová, severná hranica intravilánu obce	koniec cesty (križ. II/558)
III/002043	Marianka, obrastisko autobusov	BA Rača, Detvianska/Alstrova
III/066053	Hronec, križ. III/066055	Čierny Balog
III/508056	cesta I/75	Baňa Dolina
III/536003	Trst'any	Kľčov, križ. III/018172
III/557025	Becherov, severný koniec obce	Ondavka, križovatka pri cintoríne

6.5.5 Nové lokálne cesty

Následujúce úseky súčasných miestnych, prípadne účelových komunikácií sa zaradia do cestnej siete ako lokálne cesty:

- III/011076: predĺženie z okraja obce Zázrivá do Oravskej Lesnej (križ. II/520),
- III/506001: predĺženie po terminál kompy,
- III/506008: predĺženie okolo Čunova na križovatku s cestou I/2,
- III/519009: predĺženie z obce Valča do Valčianskej doliny (parkovisko pri údolnej stanici),
- III/525055: spojenie prerušených úsekov cesty Podhorím a Trnavou Horou (je prerušená za obcou Močiar),
- Brehy (III/065008) – Pukanec-Teplá Voda (III/510024) (horský prechod Slosberg),
- Oščadnica (III/011059) – Skalité (I/12),
- Ivanka pri Dunaji (III/061066) – Čierna Voda (III/502001),
- Prievidza: MK Košovská cesta v úseku Nábr. Sv. Metoda – Cíglianska (III/050066)
- Rožňava: MK Šafárikova – Košická, úsek II/526 – I/50,
- Šahy: MK Janka Kráľa, úsek III/510008 – I/66,
- Štúrovo: MK Széchenyiho - Sobieskeho – Kamenická, úsek I/63 – II/564

6.6 Miestne cesty

Usporiadanie miestnych ciest je mimo rozsahu tohto dokumentu: je v kompetencii jednotlivých obcí.

Príloha A Zoznam dopravných centier

A 1 Slovensko

A 1.1 Rozlíšenie rozhodujúcej funkcie

Ak názov dopravného centra nie je zvlášť označený, bolo klasifikované na základe obslužnej funkcie (t.j. podľa občianskej vybavenosti).

V ostatných prípadoch sa uvádza kód rozhodujúcej funkcie v hranatých zátvorkách pred názvom príslušného centra. Význam kódov je nasledovný:

- [T] – turistická funkcia,
- [A] – administratívna funkcia,
- [R] – rezidenčná funkcia.

A 1.2 Zoznam centier

Metropolitné oblasti:

- Bratislava

Nadcentrá:

- | | |
|-------------------|-----------|
| • Banská Bystrica | • Trenčín |
| • Košice | • Trnava |
| • Nitra | • Žilina |
| • Prešov | |

Rozvinuté stredné centrá:

- | | |
|-----------------|---------------------|
| • Martin/Vrútky | • Prievidza/Bojnice |
| • Poprad | • Zvolen |

Stredné centrá:

- | | |
|---------------------------------|------------------------|
| • Bánovce nad Bebravou | • Liptovský Mikuláš |
| • Bardejov | • Lučenec |
| • Brezno | • Malacky |
| • Čadca | • Michalovce |
| • [T] Demänovská dolina – Jasná | • Nové Mesto nad Váhom |
| • Dolný Kubín | • Nové Zámky |
| • Dubnica nad Váhom | • Partizánske |
| • Dunajská Streda | • Pezinok |
| • Galanta | • Piešťany |
| • Hlohovec | • Považská Bystrica |
| • Humenné | • Púchov |
| • Kežmarok | • Rimavská Sobota |
| • Komárno | • Rožňava |
| • Levice | • Ružomberok |

- Senec
- Senica
- Skalica
- Spišská Nová Ves/Smižany
- Stará Ľubovňa
- Svidník
- Šaľa

- Štúrovo
- Topoľčany
- Trebišov
- Tvrdošín/Trstená/Nižná
- Vranov nad Topľou
- [T] Vysoké Tatry
- Žiar nad Hronom

Rozvinuté podcentrá:

- Myjava
- Námestovo
- Sabinov
- Sered'
- Snina
- Zlaté Moravce

Podcentrá:

- Banská Štiavnica
- [T] Bešeňová
- [T] Brusno
- Bytča
- Detva
- [T] Donovaly
- [T] Dudince
- Fiľakovo
- Gelnica
- Giraltovec
- Handlová
- Hnúšťa
- Holíč
- [R] Hriňová
- Hurbanovo
- Ilava
- Ivanka pri Dunaji/Bernolákovo
- [T] Kaluža/Vinné/Klokočov (Zemplínska Šírava)
- Kolárovo
- [T] Kováčová
- Kráľovský Chlmec
- Kremnica
- Krompachy
- Krupina
- Kysucké Nové Mesto
- Levoča
- Lipany
- Liptovský Hrádok
- [T] Liptovský Ján
- [T] Lúčky
- Medzilaborce
- Modra
- Moldava nad Bodvou
- [T] Nimnica
- Nová Baňa
- Nová Dubnica
- Nováky
- Podbrezová
- [A] Poltár
- [T] Pribylina
- Rajec
- [T] Rajecké Teplice
- Revúca
- Sečovce
- Sládkovičovo
- [T] Sliač
- Sobrance
- Spišská Belá
- [T] Stará Lesná
- Stará Turá
- Stropkov
- Stupava
- Svit
- Šahy
- Šamorín
- Šaštín - Stráže
- [T] Štrba
- Šurany
- [T] Terchová
- Tisovec
- Tornaľa

- [T] Trenčianske Teplice
- Turčianske Teplice
- Turzovka
- Veľké Kapušany
- Veľký Krtíš
- Veľký Meder
- Vráble
- Vrbové
- [T] Vyšné Ružbachy
- [T] Zuberec/Habovka
- Žarnovica
- Želiezovce

Malé centrá:

- Bátorove Kosihy
- Beluša
- Borský Mikuláš
- Bošany
- Brezová pod Bradlom
- [T] Bystrá/Horná Lehota (Chopok-juh)
- Cabaj - Čápor
- Čachtice
- Čaňa
- Častá
- Čierna nad Tisou
- Čierny Balog
- [T] Číž
- [T] Dedinky/Mlynky
- Dobšiná
- Dolné Vestenice
- Dunajská Lužná
- Dvory nad Žitavou
- Farná
- Gabčíkovo
- Gbelce
- Gbely
- Hanušovce nad Topľou
- Heľpa
- Hliník nad Hronom
- Horné Saliby
- [T] Hrabušice
- Chtelnica
- Jablonica
- Jelka
- Jelšava
- Jesenské (okres Rimavská Sobota)
- Kalná nad Hronom
- Kanianka
- Kokava nad Rimavicou
- Krásno nad Kysucou
- Komjatice/Veľký Kýr
- Kúty
- Lednické Rovne
- Lehnice
- Lendak
- Leopoldov
- Liptovská Osada
- Lozorno
- [T] Lučivná
- Ludanice
- Makov
- Marcelová
- Medzev
- Močenok
- Mojmírovce
- Moravský Svätý Ján
- Nálepškovo
- Nemšová
- Nesvady
- Nitrianske Pravno
- Nitrianske Rudno
- Okoč
- Oslany
- Oščadnica
- [T] Patince
- Plešivec
- [T] Podhájska
- Podolíneč
- Polomka
- Prakovce
- Pribeta
- Pruské
- Pukanec
- Rabča
- Raková
- Raslavice
- Rišňovce
- Rohožník (okres Malacky)

- Skalité
- [T] Sklené Teplice
- Slovenská Ľupča
- Smolenice
- [T] Smrdáky
- Spišská Stará Ves
- Spišské Podhradie
- Spišské Vlachy
- Stará Bystrica
- [T] Staré Hory
- Strážske
- Streda nad Bodrogom
- Sučany
- Svätý Jur
- Šenkvice
- Široké
- Šoporňa
- Štítник
- [T] Štós
- Tekovské Lužany
- Teplička nad Váhom
- Tešedíkovo
- Tlmače
- Tomášov
- Topoľčianky
- Topoľníky
- Trenčianska Turná
- Trstice
- Turany
- Turňa nad Bodvou
- Tvrdošovce
- [T] Valča
- Varín
- Veľká Lomnica
- Veľké Kostoľany
- Veľké Leváre
- Veľké Ripňany
- Veľké Rovné
- Veľké Úľany
- Veľký Šariš
- Vinica
- Vlčany/Neded
- Výčapy-Opatovce
- Zákamenné
- Zemianska Olča
- Zlaté Klasy
- Zohor
- Zvolenská Slatina
- [T] Ždiar

Ostatné mestá a obce sú sídlami bez centrálnej úrovne.

A 2 Susedné štáty

A 2.1 Česko

Uvedené sú len centrálne sídla so vzťahom k SR: metropolitné oblasti a nadcentrá za celú ČR, stredné centrá za Jihomoravský, Zlínský, Olomoucký a Moravskoslezský kraj a podcentrá od hraníc so Slovenskom po líniu cca Ostrava – Olomouc – Brno – Znojmo.

Metropolitné oblasti:

- Ostrava (jadro Ostravskej metropolitnej oblasti)
- Praha

Nadcentrá:

- Brno
- České Budějovice
- Hradec Králové/Pardubice
- Jihlava
- Karlovy Vary
- Liberec
- Olomouc
- Plzeň
- Ústí nad Labem
- Zlín

Rozvinuté stredné centrá:

- Frýdek-Místek
- Karviná
- Opava

Stredné centrá:

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| • Blansko | • Orlová |
| • Bohumín | • Prostějov |
| • Boskovice | • Přerov |
| • Bruntál | • Šternberk |
| • Břeclav | • Šumperk |
| • Havířov | • Třinec |
| • Hodonín | • Uherské Hradiště |
| • Hranice (na Moravě) | • Valašské Meziříčí |
| • Jeseník | • Vsetín |
| • Krnov | • Vyškov |
| • Kroměříž | • Znojmo |
| • Nový Jičín | |

Rozvinuté podcentrá:

- | | |
|--------------------------|----------------|
| • Český Těšín | • Hustopeče |
| • Frenštát pod Radhoštěm | • Kopřivnice |
| • Hlučín | • Kyjov |
| • Holešov | • Uherský Brod |

Podcentrá:

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| • Bílovec | • Pohořelice |
| • Bučovice | • Rožnov pod Radhoštěm |
| • Bystřice pod Hostýnem | • Slavkov u Brna |
| • Frýdlant nad Ostravicí | • Šlapanice |
| • Jablunkov | • Valašské Klobouky |
| • Lipník nad Bečvou | • Valtice |
| • Luhačovice | • Veselí nad Moravou |
| • Mikulov | • Vizovice |
| • Odry | • Židlochovice |
| • Otrokovice | |

A 2.2 Rakúsko

Uvedené sú len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Rakúsko, stredné centrá za štáty Dolné Rakúsko a Burgenland, podcentrá a malé centrá v rozsahu severný Burgenland, Weinviertel (vrátane časti okresu Tulln v Mostvierteli) a severná časť Industrieviertelu (okresy Baden, Bruck an der Leitha, Mödling a Wien-Umgebung).

Metropolitné oblasti:

- Wien
- Linz (jadro metropolitnej oblasti Linz-Wels)

Nadcentrá:

- Bregenz/Dornbirn
- Graz
- Innsbruck
- Klagenfurt am Wörthersee
- Salzburg
- St. Pölten
- Villach
- Wels
- Wiener Neustadt

Rozvinuté stredné centrá:

- Eisenstadt
- Krems an der Donau

Stredné centrá:

- Amstetten
- Baden bei Wien
- Gmünd
- Hollabrunn
- Horn
- Klosterneuburg
- Korneuburg
- Mistelbach
- Mödling
- Neunkirchen/Ternitz
- Neusiedl am See
- Tulln an der Donau
- Waidhofen an der Thaya
- Zwettl (Niederösterreich)

Rozvinuté podcentrá:

- Bruck a.d. Leitha
- Gänserndorf
- Schwechat
- Stockerau

Podcentrá:

- Bad Vöslau
- Berndorf
- Breitenbrunn am Neusiedler See
- Ebreichsdorf
- Eggenburg
- Frauenkirchen
- Groß-Enzersdorf
- Hainburg an der Donau
- Haugsdorf
- Kirchschlag in der Buckligen Welt
- Kittsee
- Mattersburg
- Neudörfel
- Laa an der Thaya
- Parndorf
- Perchtoldsdorf
- Pernitz
- Podersdorf am See
- Poysdorf
- Purkersdorf
- Retz
- Rust
- Traiskirchen
- Wolkersdorf im Weinviertel
- Ziersdorf
- Zistersdorf

Malé centrá:

- Alland
- Atzenbrugg
- Brunn am Gebirge
- Deutsch-Wagram
- Dürnkrut
- Ebenfurth
- Ernstbrunn
- Felixdorf/Sollenau
- Fischamend
- Gaweinstal
- Göllersdorf
- Großweikersdorf
- Guntramsdorf
- Harmannsdorf
- Himberg
- Hohenau an der March (Cáhnov)
- Kirchberg am Wagram
- Langenzersdorf
- Lasse
- Leobersdorf
- Leopoldsdorf im Marchfelde
- Mannersdorf am Leithagebirge
- Marchegg
- Markt Piesting
- Matzen-Raggendorf
- Neusiedl an der Zaya
- Orth an der Donau
- Pottendorf
- Preßbaum
- Pulkau
- Ravelsbach
- Sieghartskirchen
- St. Andrä-Wördern
- Stronsdorf

A 2.3 Maďarsko

Uvedené sú len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Maďarsko, stredné centrá za župy Rábsko-mošonsko-šopronská, Vašská, Zalianka, Vesprémska, Komárňansko-ostrihomská, Stoličnobelehradská, Peštianska, Novohradská, Hevešská, Jasovsko-veľkohumánsko-solnocká, Boršodsko-abovsko-zemplínska, Hajducko-bihárska a Sabolčsko-satmársko-berežská; podcentrá za župy Rábsko-mošonsko-šopronská, Komárňansko-ostrihomská, Novohradská, Hevešská, Boršodsko-abovsko-zemplínska, Sabolčsko-satmársko-berežská a za časť žúp Vašská, Vesprémska, Stoličnobelehradská a Peštianska.

Metropolitné oblasti:

- Budapest

Nadcentrá:

- Békéscsaba
- Debrecen
- Győr
- Kecskemét
- Miskolc
- Nagykanizsa
- Nyíregyháza
- Pécs
- Szeged
- Székesfehérvár
- Szolnok
- Szombathely
- Tatabánya

Rozvinuté stredné centrá:

- Dunaújváros
- Eger
- Érd
- Salgótarján
- Sopron
- Veszprém
- Zalaegerszeg

Stredné centrá:

- Ajka
- Budaörs
- Cegléd
- Dunaharaszti
- Dunakeszi
- Esztergom
- Gödöllő
- Gyál
- Gyöngyös
- Hajdúböszörmény
- Hajdúnánás
- Hajdúszoboszló
- Hatvan
- Jászberény
- Kazincbarcika
- Keszthely
- Kisvárd
- Komárom
- Mátészalka
- Mezőtúr
- Monor
- Mosonmagyaróvár
- Nagykőrös
- Ózd
- Pápa
- Sárvár
- Sátoraljaújhely
- Siófok
- Szentendre
- Szigetszentmiklós
- Tata
- Tiszaújváros
- Törökszentmiklós
- Vác
- Várpalota
- Vecsés

Podcentrá vrátane rozvinutých:

- Ács
- Balassagyarmat
- Balkány
- Bánytereny
- Batorbágy
- Bicske
- Budakalász
- Budakeszi
- Celldömölk
- Csenger
- Csorna
- Dorog
- Edelény
- Encs
- Fehérgyarmat
- Felsőzsolca
- Fertőszentmiklós
- Fót
- Füzesabony
- Gárdony
- Göd
- Gyömrő
- Halásztelek
- Heves
- Ibrány/Nagyhalász
- Isaszeg
- Jánossomorja
- Kapuvár
- Kisbér
- Kistarcsa
- Kőszeg
- Lőrinci
- Maglód
- Martonvásár
- Mezőcsát
- Mezőkövesd

- | | |
|------------------|-----------------|
| • Mór | • Szécsény |
| • Nagyecsed | • Szerencs |
| • Nagykálló | • Szigethalom |
| • Nyékládháza | • Szikszó |
| • Nyergesújfalu | • Tét |
| • Nyírbátor | • Tiszalök |
| • Nyírtelek | • Tiszavasvári |
| • Oroszlány | • Tokaj |
| • Pannonhalma | • Tököl |
| • Pásztó | • Törökbálint |
| • Pécel | • Újfehértó |
| • Pilisvörösvár | • Üllő |
| • Pomáz | • Vásárosnamény |
| • Putnok | • Velence |
| • Sajószentpéter | • Veresegyház |
| • Sárospatak | • Zirc |
| • Százhalombatta | • Zsámbék |

A 2.4 Poľsko

Uvedené sú len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Poľsko, stredné centrá za vojvodstvá Opolské, Sliezske, Malopoľské a Podkarpatské, podcentrá za Sliezske, Malopoľské a Podkarpatské vojvodstvo.

Metropolitné oblasti:

- | | |
|------------------------------------|------------|
| • Gdańsk | • Łódź |
| • Kraków | • Poznań |
| • Katowice | • Wrocław |
| (Hornosliezka metropolitná oblasť) | • Warszawa |

Nadcentrá:

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| • Białystok | • Kalisz |
| • Bielsko-Biala | • Kielce |
| • Bydgoszcz | • Konin |
| • Bytom | • Koszalin |
| • Częstochowa | • Legnica |
| • Dąbrowa Górnicza | • Leszno |
| • Elbląg | • Łomża |
| • Gdynia | • Lublin |
| • Gliwice | • Nowy Sącz |
| • Gorzów Wielkopolski | • Olsztyn |
| • Grudziądz | • Opole |
| • Chełm | • Piotrków Trybunalski |
| • Chorzów | • Płock |
| • Jelenia Góra | • Przemyśl |

- Radom
- Ruda Śląska
- Rybnik
- Rzeszów
- Siedlce
- Słupsk
- Sosnowiec
- Suwałki
- Szczecin

- Tarnów
- Toruń
- Tychy
- Wałbrzych
- Włocławek
- Zabrze
- Zamość
- Zielona Góra

Stredné centrá:

- Andrychów
- Będzin
- Bieruń
- Bochnia
- Brzeg
- Bukowno
- Cieszyn
- Czechowice-Dziedzice
- Czeladź
- Czerwionka-Leszczyny
- Dębica
- Gorlice
- Chrzanów
- Jarosław
- Jasło
- Jastrzębie-Zdrój
- Jaworzno
- Kędzierzyn-Koźle
- Kluczbork
- Knurów
- Krosno
- Łańcut
- Łaziska Górne
- Lędziny
- Leżajsk
- Limanowa
- Lubaczów
- Lubliniec
- Mielec
- Mikołów
- Myślenice
- Mysłowice

- Myszków
- Nowy Targ
- Nysa
- Olkusz
- Orzesze
- Oświęcim
- Piekary Śląskie
- Prudnik
- Przeworsk
- Pszczyna
- Pszów
- Pyskowice
- Rabka-Zdrój
- Racibórz
- Radlin
- Radzionków
- Rydułtowy
- Sanok
- Siemianowice Śląskie
- Skawina
- Stalowa Wola
- Świętochłowice
- Tarnobrzeg
- Tarnowskie Góry
- Trzebinia
- Wadowice
- Wieliczka
- Wodzisław Śląski
- Zakopane
- Zawiercie
- Żory
- Żywiec

Podcentrá:

- Blachownia
- Boguchwała
- Brzesko
- Brzeszcze
- Brzozów
- Dąbrowa Tarnowska
- Dobczyce
- Dynów
- Głogów Małopolski
- Grybów
- Chelmek
- Imielin
- Jedlicze
- Jordanów
- Kalety
- Kęty
- Kłobuck
- Kolbuszowa
- Koniecpol
- Krynica-Zdrój
- Krzeszowice
- Kuźnia Raciborska
- Łazy
- Lesko
- Libiąż
- Maków Podhalański
- Miasteczko Śląskie
- Miechów
- Mszana Dolna
- Muszyna
- Niepołomice
- Nisko
- Nowa Dęba
- Nowa Sarzyna
- Piwniczna-Zdrój
- Poręba
- Proszowice
- Radymno
- Ropczyce
- Rudnik nad Sanem
- Sędziszów Małopolski
- Siewierz
- Skoczów
- Sławków
- Stary Sącz
- Strzyżów
- Sucha Beskidzka
- Sułkowice
- Szczawnica
- Szczyrk
- Tuchów
- Ustroń
- Ustrzyki Dolne
- Wiśła
- Wojkowice
- Wolbrom
- Zagórz

A 2.5 Ukrajina

Uvedené sú len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za oblasti po líniu Kyjevska a Vinnycka oblasť, stredné centrá za oblasti Zakarpatska, L'vovska a Ivanofrankivska a podcentrá za Zakarpatskú oblasť a juhozápadnú časť L'vovskej oblasti.

Metropolitné oblasti:

- Kyjev
- L'vov

Nadcentrá:

- Berdyčiv
- Bila Cerkva
- Černovice
- Drohobyč
- Chmeľnyckyj
- Ivano-Frankivsk

- Kamenec Podolský
- Kovel'
- Luck
- Mukačevo
- Rivne

- Stryj
- Ternopil'
- Užhorod
- Vinnycja
- Žytomyr

Stredné centrá vrátane rozvinutých:

- Berehovo
- Bolechiv
- Boryslav
- Brody
- Burštyn
- Červonohrad
- Čop
- Dolyna
- Horodok
- Chust
- Iršava
- Javoriv
- Kaluš
- Kamianka-Buzka
- Kolomyja
- Mykolajiv
- Nadvirna

- Novojavorivsk
- Novyj Rozdil
- Perečín
- Rachov
- Sambir
- Sňatyn
- Sokaľ
- Sosnivka
- Stebnyk
- Svaľava
- Ťáčov
- Truskavec
- Vinohradov
- Vynnyky
- Zoločiv
- Žovkva
- Žydačiv

Podcentrá vrátane rozvinutých:

- Buštín/Vyškov
- Čynadijovo
- Dobromyl'
- Dubove
- Ivano-Frankove
- Jasiňa
- Korolevo
- Mižhiria
- Moršyn
- Mostyska
- Pustomyty

- Rudky
- Skole
- Solotvyno
- Starý Sambir
- Sudova Vyšnja
- Terešva
- Turka
- Veľké Berezné
- Veľký Bočkov
- Volovec

Príloha B Minimálne technické požiadavky podľa funkčných tried

V nasledujúcom sú definované **minimálne** požiadavky (nie optimálne ani štandardné) na zaradenie **existujúcich** ciest postavených resp. projektovaných pred 1. júnom 2003, do funkčných tried.

Tieto požiadavky sa nevzťahujú na cesty projektované po tomto termíne – na tie sa vzťahujú ustanovenia platných technických noriem a technických predpisov, ktoré sú podstatne prísnejšie ako požiadavky uvedené nižšie.

Platí, že na zaradenie cestného úseku do určitej funkčnej triedy musí tento spĺňať technické požiadavky na príslušnú funkčnú triedu a súčasne technicky požiadavky na všetky nižšie funkčné triedy.

Tabuľka 11: Minimálne technické požiadavky na zaradenie ciest do funkčných tried

Trieda	Dopravný význam	Technické požiadavky (dvojpruhová cesta)
0	kontinentálny	šírka vozovky min. 8,5 m, šírka jazdného pásu min. 7,0 m, šírka jazdných pruhov min. 3,5 m, šírka spevnenej a nespevnenej krajnice vrátane vodiaceho pásika min. 2,0 m, šírka spevnenej krajnice vrátane vodiaceho pásika min. 0,5 m prejazdná výška min. 4,5 m mimo tunelov, 4,2 m v tuneloch návrhová rýchlosť min. 70 km/h, okrem horských prechodov a obcí únosnosť vozovky vhodná pre nadmerné dopravy do min. 60 t
I	diaľkový	zhodné s požiadavkami na funkčnú triedu 0 – kontinentálny dopravný význam
II	nadregionálny	šírka vozovky min. 6,5 m, šírka jazdného pásu min. 6,0 m, šírka jazdných pruhov min. 3,0 m, šírka spevnenej a nespevnenej krajnice vrátane vodiaceho pásika min. 1,5 m, prejazdná výška min. 4,0 m návrhová rýchlosť min. 60 km/h, okrem horských prechodov a obcí únosnosť vozovky min. 11,5 t na jednu nápravu
III	regionálny	šírka vozovky min. 5,5 m, šírka jazdného pásu min. 5,0 m, šírka jazdných pruhov min. 2,5 m, šírka spevnenej a nespevnenej krajnice vrátane vodiaceho pásika min. 1,0 m, návrhová rýchlosť min. 50 km/h, okrem horských prechodov
IV	okresný	bezprašný kryt vozovky (asfalt, cementobetón, príp. dlažba) šírka vozovky min. 4,5 m (pripúšťa sa jednopruhá cesta)
V	miestny	žiadne požiadavky

Na 3- a viacpruhových cestách sa požiadavky na šírku vozovky a jazdného pásu aplikujú analogicky, pričom tretí a ďalšie jazdné pruhy môžu mať na cestách funkčných triedy 0 a I šírku min. 3,0 m. Na smerovo rozdelených cestách sa požaduje šírka ľavej krajnice (pri deliacom páse) min. 0,5 m vrátane vodiaceho pásika; nespevnená krajnica sa nepožaduje.

Cesty normových kategórií podľa STN 73 6101 spĺňajú požiadavky nasledovne:

- diaľnice a rýchlostné cesty všetkých normových kategórií – všetky funkčné triedy,
- 4-pruhové cesty kategórie C 22,5/70 – všetky funkčné triedy,
- cesty kategórií C 11,5/70 a C 9,5/70 – všetky funkčné triedy,
- cesty kategórie C 7,5/60 – funkčné triedy II až V,
- cesty kategórie C 6,5/50 – funkčné triedy III až V.

Cesty mimo týchto normových kategórií (pochádzajúce zväčša spred roku 1985) sa musia posúdiť individuálne podľa tabuľky vyššie.

Pripúšťa sa lokálne nedodržanie minimálnych technických požiadaviek na úseku obmedzenej dĺžky, ak sa nejedná o zásadné obmedzenie kvality dopravného spojenia. V takom prípade jedná o tzv. bodovú závalu – takýto úsek možno do príslušnej funkčnej triedy zaradiť, zároveň je však nutné zabezpečiť následné odstránenie bodovej závady v lehote primeranej obmedzeniu kvality dopravného spojenia spôsobeného touto závadou a technickej náročnosti odstránenia predmetnej závady.

V prípade ciest okresného dopravného významu sa nemusia dodržať minimálne technické požiadavky, ak sa jedná o jedinú prístupovú cestu do obce alebo miestnej časti tvoriacej vlastné zastavané územie.

Príloha C Podrobné trasovanie existujúcich štátnych ciest

Nasledujúca tabuľka podrobne definuje vedenie trás štátnych ciest použitím súčasného usporiadania cestnej siete.

Tabuľka 12: Podrobné trasovanie existujúcich štátnych ciest

Číslo	Popis trasy
S 1	I/2 BA Patrónka - Slávičie údolie; Bratislava MK Mlynská dolina (Slávičie údolie - Botanická); MK Nábr. arm. gen. L. Svobodu; Botanická; MK Rázusovo nábr.; MK Vajanského nábr.; MK Dostojevského rad (Šafárikovo nám. - Landererova); MK Landererova; MK Prístavná; I/61 BA križ. Prievoz - Bajkalská/Trnavská; BA MK Bajkalská (Trnavská - Vajnorská); BA MK Jarošova
S 2	I/2 Rusovce, št. hr. - Panónska/Dolnozemská; Bratislava MK Panónska; MK Most SNP; MK Staromestská; MK Štefánikova; II/572 BA SAV - BA Patrónka; I/2 BA Patrónka - Kúty - Holíč, II/426 celá
S 2a	II/425 celá
S 3	II/572 SAV - Bajkalská/Trnavská; I/61 BA Bajkalská/Trnavská - Trnava-juh; I/51 TT-juh - TT-východ; I/61 Trnava - Ladce; I/61A celá; III/061049 Beluša; III/061047 Beluša; I/61 Beluša - Bytča; I/18 Bytča-Žilina okruh
S 3a	PD5 celá
S 4	I/62 Senec (I/61) - Sládkovičovo; I/75 Sládkovičovo - Trnovec n.V.; II/562 celá; I/64 NR Štefánikova/Štúrova - NR Levická; I/65 Nitra - Čaradice; III/076001 celá; I/76 Hronský Beňadik obec - R1; I/65 Hronský Beňadik R1 - Nová Baňa-Školská; III/06511A Železničný rad - R1; prerušenie; II/428 celá; I/65 Žarnovica-sever - Ladomerská Vieska; I/50 Ladomerská Vieska - Šašovské Podhradie; III/050092 celá; prejazd R1; III/050085 križ. Ostrá Lúka - Zvolen-obchvat; I/66 ZV Stráže - ZV Pustý Hrad; I/50 Zvolen-Pustý hrad - Košice-Šaca; prejazd R2 privádzač Šaca; III/050187 celá
S 5	I/2 BA Ovsíšte - Incheba; I/61 BA Incheba - Petržalka, št. hr.
S 6	I/51 Trnava-východ - Holíč, št. hr.
S 7	II/513 celá; prejazd R1A; Nitra MK Bratislavská, MK Štúrova po križ. Štúrova/Štefánikova
S 8	I/64 Komárno, št. hr. HUN - Nitra Cabajská/Novozámocká; peáž; I/51 NR Zlatomoravecká - Brezový Háj; peáž R1A; I/64 Nitra-sever - Topoľčany-východ; III/064059 TO-východ - Práznovce-západ; I/64B celá; I/64 TO-sever - Partizánske; II/579 celá
S 8a	II/592 celá
S 9	I/50 Drietoma, št. hr. - Ladomerská Vieska
S 9a	II/507 Trenčianska Turná - Trenčín-centrum
S 10	I/18 Makov, št. hr. - Bytča obchvat; II/507 Bytča-Hlavná - Bytča D1
S 10a	I/18 Bytča-obchvat - Bytča-Hrabové
S 11	I/11 ZA Estakáda - Krásno nad Kysucou; III/011087 Krásno nad Kysucou - prechod I/11; I/11 prechod III/011087 - Svrčinovec-obec, I/12 celá

Číslo	Popis trasy
S 11a	I/11 Svrčinovec-obec - Svrčinovec, št. hr.
S 12	I/18 Žilina - Ivachnová; jednosmerný prejazd D1; I/18 Liptovský Michal - Prešov Levočská/Sabinovská
S 13	I/65 Šašovské Podhradie - Martin-juh; I/65D celá
S 14	I/66 Šahy, št. hr. - ZV-Lučenecká; peáž I/50, I/66 ZV-Lučenecká - ZV-Stráže; I/66 ZV Stráže - Kováčová; I/69 celá; privádzač Kremnička; III/066024 Kremnička - BB-Hušťák; Banská Bystrica MK Nám. Vajanského; MK Janka Kráľa; MK Strieborné nám.; MK Jána Bottu; MK Lazovná; MK Medený Hámor; I/59 BB Sever - Ružomberok; peáž I/18; I/59 Ružomberok - Trstená, št. hr.
S 15	I/14 celá
S 16	I/67 Kráľ, št. hr. - Tornaľa-mesto
S 17	I/68 Milhost', št. hr. - Košice VSS
S 18	I/50 KE Prešovská/Sečovská - Vyšné Nemecké, št. hr.
S 19	I/68 Budimír - Prešov
S 20	I/68 Prešov - Mníšek nad Popradom, št. hr.
S 21	I/18 Prešov Levočská/Sabinovská - Lipany; I/73 celá
S 25	II/502 BA Račianske Mýto - Trstín
S 25a	Bratislava MK Dostojevského rad (Landererova – Továrenská); MK Karadžičova; MK Legionárska
S 26	Bratislava MK Mlynské Nivy; MK Prievozská; I/63 Bratislava - Komárno Nám. Kossutha; peáž; I/63 Komárno-Tehelňa - Štúrovo-Železničný rad (II/509)
S 27	I/2 BA Panónska - Ovsíšte; Bratislava MK Most Apollo; MK Košická (Prístavná - Mlynské Nivy)
S 29	II/503 Šamorín - Senec-juh; peáž I/62; II/503 Senec-západ - Pezinok; peáž II/502; II/503 Vinosady - Malacky
S 30	II/500 Kúty - Senica; peáž I/51; II/500 Senica - Sobotište; II/581 Sobotište - Nové Mesto n/V; I/54 Nové Mesto-západ - N.Mesto-Trenčianska; II/515 N.Mesto - Rakoluby D1
S 30a	II/581 Rohov (I/51) - Sobotište
S 32	II/501 Jablonica - Brezová pod Bradlom; II/499 Brezová pod Bradlom - Nemčice
S 33	II/507 Hlohovec SNP - Hlohovec-sever, II/514 celá, II/499 Nemčice - Topoľčany-východ
S 35	II/572 Dunajská Streda-východ - DS-centrum; II/507 DS-centrum - Galanta-západ; peáž I/75; I/75A Galanta - Gáň; II/507 Gáň - Sereď M.R.Štefánika; I/62 Sereď Cukrovarská - Nám. Slobody; III/513004 celá; III/513002 celá
S 36	I/62 Sládkovičovo - Sereď-Cukrovarská
S 37	III/507004 Tomášikovo - Horné Saliby; III/561004+III/561003 Horné Saliby - Diakovce; III/508005 Diakovce - Šaľa; II/573 Šaľa-Vlčanská - Šaľa-SNP
S 38	I/15 celá

Číslo	Popis trasy
S 40	I/51 NR Zlatomoravecká - Levice - Hontianske Nemce
S 41	II/580 celá
S 42	I/75 Trnovec nad Váhom - Nové Zámky sever
S 43	II/509 celá; I/63 Štúrovo-Železničný rad (I/63) - Štúrovo, št. hr. HU
S 44	II/511 Hurbanovo-Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou
S 45	I/75 Nové Zámky – Lučenec
S 46	I/76 Štúrovo - Kalná nad Hronom; peáž I/51; I/76 Kalná nad Hronom - Tlmače
S 47	II/564 Demandice - Tlmače; I/76 Tlmače - Hronský Beňadik
S 49	III/511010 Zlaté Moravce-juh - ZM-Sládkovičova; Zlaté Moravce MK 1. mája: Sládkovičova - Duklianska; MK Duklianska: 1. mája - Hviezdoslavova; II/511 Zlaté Moravce-Hviezdoslavova/Duklianska - Veľké Uherce-sever
S 50	I/64 Prievidza-juh - Žilina
S 52	I/64 Partizánske-Veľké Bielice - Nováky
S 53	II/516 celá
S 54	I/54 Nové Mesto-odb. Stará Turá - Moravské Lieskové, št. hr.
S 55	I/49 Lysá pod Makytou, št. hr. - Beluša
S 55n	I/49A celá
S 56	II/507 Púchov-Štefánikova - PB-Orlové; II/517 celá
S 57	I/57 celá
S 58	II/519 celá
S 60	I/18 ZA Estakáda - ZA Košická; I/18A celá; I/11 Estakáda
S 61	II/487 celá, okrem hraničného úseku na I/18
S 62	II/520 Krásno nad Kysucou - Nová Bystrica; III/520002 Nová Bystrica - Vychylovka; II/520A celá; II/520 Oravská Lesná - Lokca; I/78 Lokca - Vavrečka; II/520 Oravská Jasenica - Tvrdosín
S 63	I/78 Oravský Podzámok - Lokca; peáž II/520; I/78 Oravská Jasenica - Oravská Polhora, št. hr.
S 63a	III/520009 celá
S 65	I/70 celá
S 66	II/584 Jasná - Podbiel
S 68	II/537 celá

Číslo	Popis trasy
S 69	II/534 celá
S 70	I/66 BB-Hušťák (krátky úsek III/066024) - BB-východ; jednosmerný prejazd R1; I/66 BB-koniec R1 - Pusté Pole; I/76 Pusté Pole - Dobšiná - Rožňava
S 71	II/526 Kriváň - Hriňová; II/529 Hriňová - Brezno; peáž I/66; III/066056 Brezno-Halny - Mýto pod Ďumbierom
S 72	I/72 Podbrezová - Kráľova Lehota
S 73	II/527 Šahy - Slovenské Ďarmoty-juh
S 74	II/527 Slovenské Ďarmoty, št. hr. - Malý Krtíš-juh; II/527B celá; II/527 Veľký Krtíš 101m úsek
S 75	I/71 celá
S 77	I/72 Tisovec – Brezno
S 78	I/72 Rimavská Sobota - Tisovec; II/531 Tisovec - Červená Skala
S 80	I/67 Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Spišská Belá - Podspády; III/067029 celá
S 80a	I/67 Podspády - Tatranská Javorina, št. hr.
S 81	I/77 Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 82	II/547 Košice- Watsonova/Komenského - Spišské Vlchy; II/536 Spišské Vlchy - Spišský Štvrtok; peáž I/18; II/536 Jánovce - Kežmarok
S 83	II/533 Spišská Nová Ves-sever - Levoča
S 85	PR3 KDH - VSS; R2 VSS - Optima; Košice MK Moldavská: Optima - Alejová; MK Trieda SNP; MK Festivalové nám.; MK Watsonova; II/547 Hlinkova
S 85a	Košice MK Alejová
S 86	II/552 Košice - Zemplínsky Branč-západ
S 87	I/79 Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 88	I/79A; I/79 Slovenské Nové Mesto - Vranov nad Topľou
S 90a	PD16 celá
S 91	II/545 Kapušany - Bardejov
S 92	I/77 Ľubotín - Svidník
S 95	I/18 Lipany - Michalovce
S 96	I/15 Vranov nad Topľou - Podčičva; II/558 Podčičva - Humenné-západ; I/74A; I/74 Humenné-centrum - Ubl'a, št. hr.
S 97	I/15 Podčičva - Stročín-juh
S 99	I/74 Strážske - Humenné-západ; peáž I/74A; podmienená časť: II/559 Humenné - Medzilaborce-Duchnovičova; II/575 Medzilaborce - Palota, št. hr.

Príloha D Podrobné trasovanie existujúcich krajských ciest

Nasledujúca tabuľka podrobne definuje vedenie trás krajských ciest použitím súčasného usporiadania cestnej siete.

Tabuľka 13: Podrobné trasovanie existujúcich krajských ciest

Číslo	Popis trasy
K 100	Bratislava MK Tunel Hodžovo nám., Nám. 1. mája - Nám. Slobody - Mýtna [- Vazovova - Radlinského v pozitívnom smere; Mýtna v negatívnom smere]
K 101	Bratislava MK Kolárovo nám./Jánska - Mickiewiczova - Americké nám. - Odborárske nám. - Krížna - Vajnorská
K 102	Bratislava MK Záhradnícka - Ružinovská
K 103	Bratislava MK Tomášikova
K 104	II/572 Bratislava-Trnavská/Tomášikova (I/61) - Vrakuňa (križ. Ráztočná/Hradská)
K 105	Bratislava MK Galvaniho - Bojnická
K 106	Bratislava MK nepomenovaná (privádzač a obchvat Vajnor) - Rybníčná
K 109	Bratislava MK Harmincova
K 110	Bratislava MK Botanická - Karloveská - M. Sch. Trnavského - Saratovská - Agátová; II/505 BA Agátová - Stupava
K 111	Bratislava MK nepomenovaná ("Pri železnici"); II/505 Agátová - Hodonínska
K 112	Bratislava MK Devínska cesta - Kremel'ská - (nepomenovaná) - Nám. 6. apríla - Istrijská - Opletalova - Jána Jonáša
K 115	Bratislava MK Bratská - Pajštúnska - Kutlíkova
K 119	III/002046 celá
K 120	Bratislava MK Slovnaftská - Kazanská - Dvojkrižňa (Kazanská - Ráztočná) (II/573); II/572 BA Vrakuňa (Ráztočná/Hradská) - Dunajská Streda-centrum (II/507)
K 121	II/510 celá
K 122	III/063002 celá
K 123	III/503007 Štvrtok na Ostrove (II/572) - Veľký Biel (I/61)
K 124	III/061004 Ivanka pri Dunaji-západ (I/61) - Ivanka pri Dunaji-centrum (III/061066); III/061066 celá
K 125	III/061004 Ivanka pri Dunaji-centrum (III/061066) - Malinovo (II/510)
K 126	III/572002 Bernolákovo (III/061066) - Bodoház (II/503); III/572014 Bodoház - Hrubá Borša (III/061067)
K 127	III/502002 celá
K 128	III/502003 celá
K 130	III/061067 celá; III/572014 Hrubá Borša (III/061067) - Veľké Úľany (II/510)

Číslo	Popis trasy
K 131	III/503022 celá
K 132	III/572006 celá
K 133	III/061011 celá
K 134	III/061009 celá
K 135	III/502005 celá
K 136	II/504 Modra-Kráľová (II/502) - Trnava Trstínska/Cukrová
K 137	III/062004 celá; III/504002 celá; peáž II/504; III/502009 celá
K 140	III/002039 celá
K 141	III/002040 Zohor-juh - Zohor-obec (III/002037); III/002037 celá
K 142	II/501 Lozorno-západ - Jablonica
K 143	III/503010 celá
K 144	II/590 Malacky (II/503) - Borský Mikuláš-sever (II/500)
K 145	II/503 Záhorská Ves, št. hr. - Malacky (I/2)
K 146	III/503014 celá
K 147	III/002034 celá; III/002032 celá
K 148	III/503017 celá
K 149	III/501006 celá
K 150	III/502013 celá
K 153	III/002038 celá
K 154	III/002027 Moravský Svätý Ján (I/2) - Šaštín-Stráže (III/002030); III/002030 celá
K 155	III/002027 Šaštín (III/002030) - Stráže nad Myjavou (II/500); II/590 Stráže nad Myjavou (II/500) - Holíč (I/2)
K 156	III/500001 celá
K 157	III/500004 celá
K 158	III/051010 odb. Smrdáky - Skalica (II/426)
K 159	III/051012 celá; III/051010 odb. Smrdáky (III/051012) - Senica (I/51)
K 160	III/051011 celá
K 161	II/500 Sobotište - Šance, št. hr.

Číslo	Popis trasy
K 162	II/499 Brezová pod Bradlom (II/501) - Myjava-odb. Turá Lúka (II/581); prejazd II/581; II/499 Myjava-Viestova (II/581) - Myjava M.R.Štefánika/Hurbanova; Myjava MK Hurbanova: Nám. M.R.Štefánika - Moravská; II/499 Myjava Moravská/Hurbanova - Šance (II/500)
K 165	III/499026 celá
K 166	III/504023 Krajné (III/499026) - Hrachovište (III/581008); III/581008 celá
K 167	II/504 Krakovany (II/499) - Nové Mesto nad Váhom (I/54)
K 168	II/507 Banka (II/499) - Trenčianska Turná (I/50)
K 169	II/515 prípojka Rakofuby (D1) - Rakofuby-obec (II/507)
K 170	II/507 Hlohovec (II/514) - Banka (II/499)
K 171	II/502 Trstín - Vrbové
K 172	III/051031 TT Tamaškovičova (I/61) - Bernolákova; TT Sladovnícka - Hlboká - Špačinská - II/504 v križovatke s I/51; II/560 celá
K 174	II/504 Trnava (II/560) - Trebatice (II/499)
K 175	III/504019 Madunice-sever (I/61) - odb. Veľké Kostofany (III/504018); III/504018 celá; III/504017 celá
K 176	III/061019 celá; III/504013 celá
K 179	III/051027
K 180	III/504006 celá
K 181	III/062008 Sládkovičovo (III/062002) - Majcichov (III/061018); III/061018 celá; TT Dohnányho, Hospodárska, Trstínska; II/504 TT Cukrová - TT-sever
K 182	[neg: Šrobárova] - Rybníková - Bučianska - Piešťanská (I/51)
K 183	III/051031 Trnava-Sladovnícka - Šúrovce-obec (III/513006); III/513006 celá
K 185	II/507 Sered' (I/62) - Hlohovec (II/513)
K 186	III/051028 celá
K 187	II/573 Šaľa (I/75) - Šoporňa (R1); I/62 Šoporňa (R1) - Sered' (III/513004)
K 188	III/507006 Šoporňa (II/573) - Pata (III/562003); III/562003 Pata križ. III/507006 - križ III/051007; III/051007 celá; III/051074 križ. Mladý Háj (R1) - Alexandrov Dvor (R1); III/513001 Alexandrov Dvor (R1) - Nitra Trnavská/Hlohovecká; Nitra-Štúrova Hlohovecká - Bratislavská
K 189	III/507006 Pata (III/562003) - Dvorníky (II/507)
K 190	III/513011 Alexandrov Dvor (III/051074) - Rišňovce (II/513)
K 191	III/562003 Pata (III/051007) - Pereš (II/562)
K 192	III/508011 celá
K 194	II/507 Galanta (I/75) - Gáň-východ (I/75A)
K 196	III/062002 Veľké Úľany-sever (II/510) - Sládkovičovo-sever (I/75)

Číslo	Popis trasy
K 197	III/062007 celá
K 198	III/572007 celá
K 200	II/506 celá
K 201	III/063018 celá; prejazd I/63; III/063016 celá; III/572009 Lehnice (II/572) - Bellova Ves (III/572005); III/572005 celá
K 202	II/507 Gabčíkovo (II/506) - Dunajská Streda (II/572)
K 203	III/063061 celá
K 204	III/063028 Čiližská Radvaň (I/15) - Dunajská Streda (II/572)
K 205	III/507060 celá
K 206	III/063039 celá
K 207	III/063029 Dunajská Streda (II/572) - Trhová Hradská (III/063035); III/063035 celá
K 208	III/063029 Trhová Hradská-obec (III/063035) - Trhová Hradská-sever (III/507003); III/507003 celá
K 209	III/063029 Trhová Hradská-sever (III/507003) - Trstice-juh (II/561)
K 210	II/561 celá
K 211	III/063036 celá
K 214	III/561009 celá
K 215	III/063044 Okoč-obec (II/561) - Okoč-východ (III/063040); III/063040 celá; III/063047 Bozianske Lúky-východ (III/063040) - Kolárovo (II/573)
K 216	III/063044 Sokolce (I/63) - Okoč-východ (III/063040)
K 217	III/063047 Zemianska Olča (I/63) - Bodzianske Lúky-východ (III/063040)
K 218	III/508007 celá; III/508005 Žihárec (III/508007) - Vlčany-sever (II/573)
K 219	III/508005 Žihárec (III/508007) - Diakovce (III/561003)
K 220	Komárno MK Hadovská cesta, úsek I/63 - Roľníckej školy; II/573 Komárno-Hadovská cesta - Šaľa-Vlčanská (III/508005)
K 222	II/563 celá okrem slepého úseku Nitrianskej v NZ; Nové Zámky MK Krátka
K 223	Nové Zámky: Gúgsky priechod; S.H.Vajanského; Nábřežná; Komárňanská (úsek Hypernova - Nemocnica); prejazd I/64; III/508015 celá
K 224	III/064020 celá
K 225	III/064019 celá
K 226	III/563002 celá
K 230	II/589 celá
K 231	III/064003 celá

Číslo	Popis trasy
K 232	III/064004 celá
K 233	III/064009 Hurbanovo-Komárňanská (I/64) - H.-odb. žel. st; H. MK Podzáhradná, úsek Železničná - Dolnopeterská; III/064009 H.-Podzáhradná - Svätý Peter; peáž II/589; III/064008 celá
K 234	III/064005 celá
K 235	II/588 celá
K 236	III/510010 celá
K 237	III/510012 celá
K 238	III/509019 celá; III/509012 Nýrovce - odb. Tekovské Lužany; III/509020 celá
K 240	II/564 Štúrovo (I/76) - Demandice (I/75)
K 241	III/510008 celá
K 242	III/066001 Šahy (I/66) - Plášťovce (I/75)
K 243	III/051062 celá, okrem začiatočného úseku pri Dudinciach, vedeného po nezatriedenej preložke (asi je UK)
K 244	II/524 celá
K 245	III/510023 celá
K 246	III/051059 celá; peáž; III/510024 celá
K 247	III/051053 celá
K 248	III/510020 celá
K 249	III/511010 Kalná nad Hronom (I/76) - Zlaté Moravce-juh (I/65)
K 250	III/510026 celá
K 251	III/511014 celá
K 252	III/051049 celá
K 255	II/511 Dvory nad Žitavou (I/75) - Tesárske Mlyňany (I/65)
K 256	III/051046 celá
K 257	III/051037 celá
K 258	III/562001 celá (peáž v Mojmirovciach)
K 259	III/562002 celá; peáž s III/562001 v Mojmirovciach; III/064030 celá
K 260	III/064025 Jatov (I/75) - Komjatice (I/64); prejazd I/64; III/064027 celá
K 261	Nitra MK Železničiarska (zač. II/562) - Hollého

Číslo	Popis trasy
K 262	Nitra MK Hviezdoslavova trieda (začiatok III/051036) s pokračovaním po spojke na križovatku Hanulova/Hollého
K 263	Nitra MK Kmeťova (začiatok v križ. Hviezdoslavova trieda) - krátky úsek Pražskej (koniec v križ. Štúrova)
K 264	Nitra MK Wilsonovo nábrežie - Mostná (len most) - Napervilleľská
K 267	III/513011 NR-Trnavská - NR-Kyneľ (R1); prejazd II/513; III/513015 celá
K 268	III/513012 celá
K 269	III/513016 celá; prejazd II/514 vo Veľkých Ripňanoch; III/514005 celá
K 270	II/593 celá
K 271	III/064052 celá
K 272	III/064055 celá; III/064056 celá
K 273	III/064090 celá
K 274	III/064049 celá; peáž II/593; III/064062 Bošany (II/593) - Horné Chleľany (I/64)
K 275	II/512 celá
K 276	UK Nováky - Koš; III/050061 Koš - Opatovce nad Nitrou (III/050064); III/050064 Opatovce nad Nitrou (III/050061) - Boľnice-juh (III/050062); III/050062 Boľnice-juh (III/050064) - Prieľidza-centrum (I/64)
K 278	Prieľidza MK, začiatok III/050062: Gustáva Švéniho - Košovská cesta - Nábr. Svätého Metoda - Nábr. Svätého Cyrila - Cesta pod Banskou; rozdvojenie na konci (dnes vedené ako vetvy I/50)
K 279	III/050063 celá; MK Kanianka; III/518025 celá; III/518024 Lazany (III/518025) - Nedožery-Brezany (I/64)
K 280	II/574 Nitrianske Sučany-Majer (I/50) - Ilava-Štúrova (I/61)
K 281	III/050062 Nitrianske Rudno (II/574) - Boľnice-juh (III/050064)
K 285	II/507 Trenčín (I/61) - Púchov (I/49A)
K 287	II/574A celá; II/574 Ilava-sever (II/574A) - Pruské (II/507)
K 288	III/061040 Košeca (I/61) - Zliechov-lyžiarsky areál (III/518018); III/518018 celá
K 290	III/061056 PB-Slákovičova - odb. Moštence; III/061056A celá
K 291	II/507 Považská Bystrica (II/517) - Bytča (D1)
K 295	III/065045 Jasenovo-východ - Diviaky (I/65)
K 296	III/065038 celá
K 300	II/507 Bytča (I/18) - Považský Chľmec (I/11)
K 301	II/541 celá
K 302	II/484 celá

Číslo	Popis trasy
K 303	III/011059 celá
K 305	II/583A celá; II/583 Gbeľany-juh (II/583A) - Párnica (I/70)
K 306	III/520001 celá
K 307	III/011075 celá
K 310	III/520013 celá
K 311	II/520 Trstená (I/59) - Suchá Hora, št. hr. PL
K 312	III/520019A celá; III/520019 odb. Zuberec (III/520019A) - Vitanová (II/520)
K 313	III/059028 celá
K 314	III/018107 Liptovská Teplá (III/018104) - Kúpele Lúčky (cca km 4)
K 315	III/018105 celá; III/018104 Lisková (III/018105) - Bešeňová (III/018247)
K 316	III/018247 celá; III/018104 Bešeňová (III/018247) - Liptovská Sielnica (II/584)
K 317	III/018137 celá
K 320	II/584 Bystrá (I/72) - Srdiečko (Chopok-juh)
K 322	III/066034 Kostiviarska (I/59) - odb. Sásová (III/066075); III/066075 celá; III/066034 Kynceľová (III/066075) - Na Hrbe (III/066033); III/066033 Kynceľovská (III/066034) - Partizánska (I/66); MK Partizánska (I/66) - BB východ (R1)
K 323	III/066028 celá; II/591 Zolná-východ (III/066028) - BB Štadlerovo nábrežie
K 324	II/591 Zvolenská Slatina (I/50) - II/591 Zolná-východ (III/066028)
K 325	III/066022 celá
K 326	III/066027 celá
K 327	III/066023 celá
K 330	I/51 Banská Štiavnica-Pod Trojickým vrchom (II/524) - Hronská Breznica (R1)
K 331	III/065026 Hliník nad Hronom (I/65) - Podhorie (III/525055); III/525055 Podhorie - Banská Štiavnica (I/51)
K 332	III/065017 Bzenica (I/65) - Vyhne (križ. Vodný raj na začiatku obce)
K 333	III/065018 celá; III/065017 Červená Studňa (III/065018) -Banská Štiavnica (I/51)
K 334	III/065011A prípojka R1 - Brehy (III/065008); III/065008 Nová Baňa (III/065011A) - Žarnovica (III/065018)
K 335	I/51 Hontianske Nemce (I/66) - Banská Štiavnica-Pod Trojickým vrchom (II/524)
K 340	II/527 Veľký Krtíš (I/75) - Babiná-sever (I/66)
K 341	II/526 Devičie (I/66) - Senohrad (II/527)

Číslo	Popis trasy
K 342	III/527002 celá
K 343	III/527005 celá
K 345	II/591 Dolná Strehová (II/585) - Vígľaš (I/50)
K 346	II/526 Stará Huta (II/591) - Podkriváň (I/50)
K 347	II/585 Pôtor (I/75) - Rároš (III/585001)
K 348	III/585001 celá; II/585 Rároš (III/585001) - Lučenec (I/75)
K 349	III/071008 Lučenec-Vajanského (II/585) - Lučenec-východ (I/71)
K 350	III/571003 Kurtáň (I/71) - Nové Hony (I/50)
K 351	III/050114 celá
K 353	III/508036 celá; III/050268 Lovinobaňa-stred (III/508036) - Lovinobaňa-sever (I/50)
K 354	III/508035 celá; III/050206 odb. Stará Halič (III/508035) - Tomášovce-východ (I/50); II/595 Tomášovce-východ (I/50) - Kokava n.R.-juh (III/531007)
K 355	III/531007 celá; II/595 Kokava n.R.-juh (III/531007) - Kokava n.R.-obec (II/526)
K 356	III/508038 celá
K 357	III/050115 celá
K 358	II/571 Fiľakovo (I/71) - Pavlovce-juh (II/531)
K 360	II/531 Rimavská Sobota (I/50) - Pavlovce-juh (II/571); II/571 Pavlovce-juh (II/531) - Kráľ (I/67)
K 362	II/526 Hriňová (II/529) - Jelšava (II/532)
K 363	II/526 Jelšava (II/532) - Rožňava (I/67)
K 365	II/532 celá
K 366	III/532008 Licince (II/532) - odb. Plešivec (III/050150); III/050150 odb. Hucín - Plešivec (II/587); II/587 Plešivec-pod Koniarom - Dlhá Ves, št. hr.
K 367	II/587 Plešivec (III/050150) - Štítnik-juh (II/526)
K 370	II/533 Gemerská Poloma (I/67) - Spišská Nová Ves (II/536)
K 371	II/549 Krásnohorské Podhradie (I/50) - Smolník (II/548)
K 373	II/587 Štítnik-obec (II/526) - Nižná Slaná-juh (I/67)
K 374	II/535 celá
K 375	III/018157 Hranovica (I/67) - Spišský Štiavnik (III/018158); III/018158 celá; III/018156 Spišský Štiavnik-sever (III/018158) - Kišovce (I/18)
K 376	III/018156 Spišský Štiavnik-sever (III/018158) - Hrabušice-Mýto (III/536014); III/536014 Hrabušice-Mýto (III/018156) - Spišský Štvrtok (II/536)
K 379	III/018142 Štrba (III/018144) - Svit-západ (I/18)

Číslo	Popis trasy
K 380	III/018144 celá; II/538 celá
K 381	II/539 celá
K 383	II/540 celá
K 384	III/067022 celá
K 385	II/542 celá
K 386	III/067028 celá
K 389	III/541009 celá
K 390	II/543 celá
K 391	III/018181 celá; III/543053 Brezovica (III/018181) - Lipany (I/68)
K 392	III/018172 celá
K 393	II/547 Spišské Vlachy (II/536) - Spišské Podhradie-centrum (III/018252); III/018252 celá
K 394	III/018186 celá
K 395	III/543009 celá
K 397	III/543002 celá
K 400	II/546 Margecany (II/547) - Prešov (I/18)
K 401	II/546 Mníšek nad Hnilcom (II/549) - Jaklovce (II/547)
K 402	II/546 Hnilčík (II/533) - Mníšek nad Hnilcom (II/549); II/549 Mníšek nad Hnilcom (II/546) - Smolník (II/548); II/548 celá
K 403	III/050238 Dvorníky-Včeláre (I/50) - odb. Hostovce (III/050168)
K 404	III/050168 celá; III/050238 odb. Hostovce (III/050168) - Turňa nad Bodvou-východ (I/50)
K 405	II/550 Jasov - Moldava n.B.-mesto (III/550002); III/550002 Moldava n.B. (II/550) - Mokrance (III/050179); III/050179 celá; III/050184 odb. Mokrance (III/050179) - Buzica (III/050171); III/050171 Buzica (III/050187) - Perín (III/050185); UK Perín (III/050185) -Kechnec-juh (I/68)
K 409	III/050256 Šaca (I/50) - Malá Ida (II/548)
K 410	Košice MK križ. Jantárová/Južná trieda - Rastislavova - Moyzesova - [pozit: Továrenská, Bačíkova; negat: Hviezdoslavova] - Štefánikova - Protifašistických bojovníkov - Jantárová
K 411	Košice MK Trieda KVP - Popradská
K 412	Košice MK Južná trieda
K 413	Košice MK Gemerská
K 414	Košice MK Moldavská - Štúrova - [v negatívnom smere smerovanie cez Južnú triedu a Fejovu] - Nám. osloboditeľov - Palackého
K 415	Košice MK Torská - Moskovská trieda

Číslo	Popis trasy
K 416	Košice MK Hviezdoslavova - Československej armády (v pozit. smere začiatok Bačikova/Moyzesova)
K 417	Košice MK Hlavná - Nám. Maratónu mieru - Komenského
K 418	Košice MK Gorkého - Národná trieda
K 419	Košice MK Trieda armádneho generála Ludvíka Svobodu
K 420	III/068025 celá; III/068021 Čaňa (III/068025) - Ždaňa (III/552004); III/552004 celá
K 421	III/068021 KE Barca (I/68) - Čaňa (III/068025)
K 423	III/050201 Košické Olšany (I/50) - Vajkovce-juh (III/068019); III/068019 celá
K 424	II/576 Bohdanovce (II/552) - Bidovce (I/50)
K 425	III/553010 Trebišov - Nový Ruskov-juh (III/050213); III/050213 celá; III/050212 Sečovce-Partizánska - Sečovce-SNP; III/050211 Sečovce-Plechotická - Sečovce-Široká; III/050211A celá
K 426	III/050211 celá (krátka peáž v Sečovciach)
K 427	III/553010 Čelovce (II/552) - Nový Ruskov-juh (III/050213)
K 428	III/552011 celá
K 429	III/553011 celá
K 430	II/552 Zemplínsky Branč-západ (I/79) - Veľké Kapušany-centrum (II/555)
K 431	I/79 Slovenské Nové Mesto-sever (I/79A) - Čierna-východ (III/553037)
K 432	III/553017 celá
K 434	III/553051 Kráľovský Chlmec (I/79) - Boľ-Veľká Lúka - (prerušenie) - II/554 Oborín (II/552) - Trhovište (I/50); prejazd I/50; II/554 Trhovište (I/50) - Nižný Hrabovec (I/18)
K 435	MK Pribenik, št. hr. - Pribenik-obec; III/553034 Pribenik-odb. št. hr. - Kráľovský Chlmec-Mierová/Hlavná; [pozit. smer: Mierová - L.Kossutha, ďalej po III/553034; negat. smer: Kapušianska, ďalej po III/553034]; prejazd I/79; II/555 Kráľovský Chlmec (I/79) - Michalovce-Vrbovec (I/50)
K 436	III/553035 Rozošový dvor (I/79) - Biel (III/553037); III/553037 celá
K 438	III/552032 Pavlovce nad Uhom-juh (III/555) - Sobrance (I/50)
K 440	II/566 Tibava (I/50) - Ubľa (I/74)
K 441	II/582 Michalovce - Klokočov-odb obec (km 12,3; kumulatívne 13,2)
K 442	Michalovce MK Lastomírska - Jána Hollého - Andreja Sládkoviča
K 445	II/554 Nižný Hrabovec (I/18) - Tovarné (II/558)
K 446	III/553002 celá; III/018237 Dlhé Klčovo-sever (III/553002) - Hencovce (I/18)
K 447	II/576 Bidovce (I/50) - Vranov n.T. (I/79)

Číslo	Popis trasy
K 448	II/556 Hanušovce nad Topľou (I/18) - Gíraltovce (I/73)
K 449	II/556 Matovce-juh (I/73) - Turany nad Ondavou-sever (I/18)
K 450	III/556005 Gíraltovce (I/73) - Marhaň (III/556006); III/556006 celá; III/556007 Porúbka (III/556006) - Kučín (III/556005); III/556005 Kučín (III/556007) - Bardejov (I/77)
K 452	III/544005 celá
K 453	II/545 Zborov (I/77) - Becherov, št. hr.
K 454	III/557024 celá
K 455	II/559 Humenné-centrum (I/74) - Medzilaborce-centrum (II/575); II/575 Medzilaborce-centrum (II/559) - Palota, št. hr.
K 456	II/575 Stropkov (I/15) - Krásny Brod (II/559)
K 458	II/567 celá

Príloha E Pracovné varianty trasovania diaľnic a štátnych ciest

Táto príloha uvádza viacero variantov a subvariantov trasovania a číslovania diaľnic a štátnych ciest, s ktorými sa počas tvorby koncepcie pracovalo. Výsledné návrhy sú odvodené práve z tu uvedených pracovných variantov. Varianty, ktorých princípy boli zamietnuté už na začiatku, nie sú uvedené.

Pokiaľ je v texte uvedené číslo diaľnice ako „súčasná trasa“, ide o odkaz na diaľnicu podľa v súčasnosti (2014) platného číslovania, v opačnom prípade sa myslí nové číslovanie v príslušnom variante. Ak je uvedené číslo rýchlostnej cesty, ide vždy o v súčasnosti platné číslovanie.

E 1 Diaľnice

E 1.1 Nulový variant

Nulový variant zachováva trasovanie a číslovanie súčasných diaľnic D1 až D4. Pre rýchlostné cesty zachováva ich trasy, ale prideluje im nové čísla D, a to od západu na východ.

Osobitný prípad je úsek R1 Trnava – Sered', ktorý bude potrebné v budúcnosti preznačiť vzhľadom na plánovaný úsek Bratislava – Sered', ktorý sa má stať súčasťou trasy R1. Úseku Sered' – Trnava sa preto rezervuje samostatné číslo, pričom je orientovaný v opačnom smere ako dnes, aby ho bolo možné prípadne (v dlhodobom horizonte) predĺžiť cez Senicu do Hodonína na českú D55.

Tabuľka 14: Pracovná sieť diaľnic – nulový variant

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Západo-severo-východná diaľnica	súčasná trasa D1
D2	Pražská diaľnica	súčasná trasa D2
D3	Kysucká diaľnica	súčasná trasa D3
D4	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D5	Bratislava – Nitra – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok	súčasná trasa R1 s náhradou úseku Trnava – Sered' úsekom Bratislava – Sered'; do vybudovania tohto úseku však bude D5 viesť z Trnavy
D6	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Semerovce – Lučenec	súčasná trasa R7
D7	Sered' – Trnava	do vybudovania úseku Bratislava – Sered' zostane súčasťou D5; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D8	Nitra – Bánovce nad Bebravou	súčasná trasa R8
D9	Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – (peáž R1) – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice	súčasná trasa R2
D10	(Žilina –) Beluša – Púchov – Zlín – Brno/Olomouc	súčasná trasa R6
D11	Budapešť – Žiar nad Hronom – Martin – (peáž D1) – Dolný Kubín – Krakov	súčasná trasa R3; je riešená variantne v úseku Šahy – Žiar nad Hronom (cez Zvolen alebo cez Levice, obe s peážou s D5) ako aj medzi Žiarom nad Hronom a Turčianskymi Teplicami
D12	Rešov – Svidník – Prešov – (peáž D1) – Košice – Miškovec	súčasná trasa R4

Čísla D21 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic, typicky s charakterom privádzača: privádzač Nitra (dnes R1A), privádzač Zvolen-západ (dnes súčasť R2), privádzač Košice-sever (dnes súčasť PR3), privádzač Košice-juh (dnes súčasť R2), ale tiež súčasná trasa R5 (odbočka z D3 na hraničný priechod Svrčinovec).

E 1.2 Minimalistický variant

V minimalistickom variante sú zachované trasy a čísla súčasných diaľnic D1 až D4, trasy rýchlostných ciest sú ale mierne modifikované, pričom sú zvolené prirodzenejšie trasovania namiesto súčasných. Taktiež sú eliminované umelé peáže.

Sieť diaľnic podľa modifikovaného nulového variantu uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 15: Pracovná sieť diaľnic – minimalistický variant

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Západo-severo-východná diaľnica	súčasná trasa D1
D2	Pražská diaľnica	súčasná trasa D2
D3	Kysucká diaľnica	súčasná trasa D3
D4	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D5	Južná diaľnica	Trnava (D1) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košice – Košické Olšany (D1); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D5 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D6	Trnavská spojka	Trnava (D1) – Sereď (D5); do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D5; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D7	Dolnonitrianska diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Nitra – Komárno – Budapest
D8	Hornonitrianska diaľnica	Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom alebo Horná Štubňa
D9	Zlínska diaľnica	súčasná trasa R6
D10	Turčianska diaľnica	Žiar nad Hronom (D5) – Turčianske Teplice – Martin (D1)
D11	Hontianska diaľnica alebo Tekovská diaľnica	dva uvažované varianty: Šahy, št. hr. – Zvolen (D5) alebo Šahy, št. hr. – Levice – Hronský Beňadik (D5)
D12	Podpoliansko-oravská diaľnica	Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D1) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D13	Abovská diaľnica	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D5)
D14	Zamagurská diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Prešov – Stará Ľubovňa – Nowy Sacz – Krakow
D15	Šarišská diaľnica	Prešov (D1) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D7)

Čísla D1 až D20 sú vyhradené pre diaľnice kontinentálneho a diaľkového dopravného významu, z toho D1 až D4 pre súčasné diaľnice D1 až D4.

Čísla D21 až D40 sú vyhradené pre diaľnice nadregionálneho dopravného významu.

Čísla D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic, typicky s charakterom privádzača alebo spojky. Sem spadá aj úsek súčasnej trasy R5.

Minimalistický variant má výhodu jednoduchšej implementácie, keďže diaľnice D1 až D4 nepotrebujú žiadne zmeny. Súčasne však zostanú zachované aj niektoré anomálie v súčasnom trasovaní a číslovaní, predovšetkým vedenie diaľnice D1 a tiež nie práve logické usporiadanie čísel diaľnic D1 až D4 (odhliadnuc od faktu, že existujúce severné a východné úseky D1 je potrebné prestaničiť, nakoľko súčasné staničenie je nesprávne).

E 1.3 Variant podľa E-ciest

V tomto variante sú diaľnice trasované primárne podľa trás E-ciest, následne sú doplnené ostatné diaľnice s diaľkovým dopravným významom, za nimi diaľnice s nadregionálnym dopravným významom a nakoniec mestské diaľnice a krátke diaľnice s charakterom privádzača alebo spojky.

Tam, kde E-cesty v dlhšom úseku peážujú, je peážny úsek pridelený v prospech významnejšej trasy: najprv referenčné cesty (dvojmiestne čísla končiace nulou alebo päťkou), následne tranzitné cesty (ostatné dvojmiestne čísla) a nakoniec spojovacie cesty (trojmiestne čísla).

Čísla diaľnic sú rozdelené do nasledujúcich blokov:

- D1 – D9: diaľnice s kontinentálnym a diaľkovým dopravným v trasách E-ciest,
- D10 – D20: ostatné diaľnice s diaľkovým dopravným významom,
- D21 – D40: diaľnice s nadregionálnym dopravným významom,
- D41 a vyššie: mestské diaľnice a úseky diaľnic s charakterom privádzača alebo spojky.

Sieť diaľnic podľa E-variantu uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 16: Pracovná sieť diaľnic – variant podľa E-ciest

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	E65	Brodské, št. hr. – Bratislava – Čunovo, št. hr.
D2	E75	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Svrčinovec, št. hr.
D3	E58	Jarovce, št. hr. – Jarovce (D1) – Ketelec (D22) – Most pri Bratislave – Ivanka sever (D2); prerušenie trasy; Trnava (D2) – Nitra – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (D4); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D4	E50	Hričovské Podhradie (D2) – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr.
D5	E572	Trenčín (D2) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D3)
D6	E77	Šahy, št. hr. – Zvolen – Hubová – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.; medzi Šahami a Zvolenom riešená variantne: buď priamo v koridore súčasnej cesty I/66 alebo cez Levice a následne v peáži s D3; medzi Zvolenom a Ružomberkom (príp. Hubovou) taktiež riešená variantne, buď cez Banskú Bystricu alebo cez Martin
D7	E71	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D3)
D8	E371	Prešov (D4) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D9	Zlínska diaľnica	súčasná trasa R6, výhľadová časť trasy E50
D10	severný obchvat Bratislavy	časť súčasnej trasy D4, ktorá nie je v E-cestách: Ivanka (D2) – Rača (D21) – Stupava (D1) – Devínska Nová Ves, št. hr.
D11	Trnavská spojka	Sereď (D3) – Trnava (D2); do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D3; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
		smer Senica – Hodonín (česká D55)
D12	Dolnonitrianska diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Nitra – Komárno – Budapest
D13	Hornokysucká diaľnica	Svrčinovec – Skalité: predĺženie trasy E75 smerom do Poľska (aktuálne je E75 trasovaná cez Česko)
D14	alternujúca trasa A6	podľa zvolenej alternatívy trasy D6: buď Žiar nad Hronom – Martin, alebo Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok
D15	Zamagurská diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Prešov – Stará Ľubovňa – Nowy Sacz – Krakow
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D12)

Číslo D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom privádzača alebo spojky.

E 1.4 Modifikovaný variant podľa E-ciest

V tomto variante dochádza k niekoľkým modifikáciám predchádzajúceho variantu, pre sprehľadnenie organizácie celej siete a zohľadnenie výhľadových zmien v E-trasách po dobudovaní diaľničnej siete:

- nultý bratislavský okruh je samostatnou trasou s číslom D1,
- trase E50 sa predpokladá, že z ČR bude viesť cez Zlín do Beluše, nie z Brna do Trenčína; keďže však aj tak dochádza k dlhej peáži s E65, bude úsek súčasnej R6 vyčlenený ako samostatná diaľnica, na rozdiel od predchádzajúceho variantu však s nižším číslom, lebo sa bude považovať za súčasť E50,
- trase E65 sa predpokladá, že bude viesť do Poľska cez hraničný priechod Skalité namiesto súčasnej trasy cez Českú republiku.

Sieť diaľnic podľa modifikovaného E-variantu uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 17: Pracovná sieť diaľnic – modifikovaný variant podľa E-ciest

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D2	E65	súčasná trasa D2
D3	E75	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (súčasná západná D1 + D3)
D4	E58	Trnava (D3) – Nitra – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (D7); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vyčlenený do samostatnej diaľnice a nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D5	E572	Trenčín (D3) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D4)
D6	E50 (výhľadovo)	súčasná trasa R6
D7	E50	Hričovské Podhradie (D3) – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr.
D8	E77	Šahy, št. hr. – Zvolen – Hubová – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.; medzi Šahami a Zvolenom riešená variantne: buď priamo v koridore súčasnej cesty I/66 alebo cez Levice a následne v peáži s D4; medzi Zvolenom a Ružomberkom (príp. Hubovou) taktiež riešená variantne, buď cez Banskú Bystricu alebo cez Martin

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D9	E71	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D4)
D10	E371	Prešov (D7) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D11	Trnavská spojka	Sereď – Trnava: do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D4; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D12	Dolnonitrianska diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Nitra – Komárno – Budapešť
D13	alternujúca trasa D8	podľa zvolenej alternatívy trasy D8: buď Žiar nad Hronom – Martin, alebo Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok
D14	Zamagurská diaľnica	rezervované číslo pre možný koridor Prešov – Stará Ľubovňa – Nowy Sacz – Krakow
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D12)

Čísla D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom privádzača. Sem spadá aj úsek súčasnej trasy R5.

E 1.5 TEN-T variant a jeho subvarianty

V tomto variante sú diaľnice trasované a číslované primárne na základe trás siete TEN-T. Prednostne sú ustanovené trasy z koridorov TEN-T, následne ostatné trasy základnej siete, ďalej z trás súhrnnej siete, potom ostatné diaľkové trasy, nadregionálne trasy a na záver privádzače a mestské diaľnice.

Číslovanie vybraných trás je v troch subvariantoch:

1. čísla sú pridelené v rovnakom poradí, ako sú vytvorené trasy,
2. najprv sú vytvorené trasy a potom sú im pridelené čísla od západu na východ v dvoch blokoch – najprv TEN-T trasy, potom ostatné trasy,
3. najprv sú vytvorené trasy a potom sú im pridelené čísla od západu na východ bez rozdelenia na dva bloky.

Číslo 1 má vo všetkých prípadoch nultý bratislavský okruh.

Sieť diaľnic podľa TEN-T variantu s priamym číslovaním uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 18: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T variant s priamym číslovaním

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D2	Koridor Orient/Východné stredozemie	súčasná trasa D2
D3	Baltsko-jadranský koridor	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (súčasná západná D1 + D3)
D4	Koridor Rýn – Dunaj	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša – (peáž D3) – Hričovské Podhradie – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. (súčasná R6 + severná a východná D1)
D5	Trasa základnej siete TEN-T: Budapešť – Zvolen	Šahy, št. hr. – Zvolen; uvažované dva varianty: cez Krupinu a cez Levice s pripojením na D7
D6	Trasa základnej siete TEN-T:	Zvolen (D5) – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin (D4)

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
	Zvolen – Žilina	
D7	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Bratislava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Košice	Trnava (D3) – Nitra – Žiar nad Hronom – (peáž D6) – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (DD); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D7 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D8	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Trenčín – Zvolen	Trenčín (D3) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D7) alebo Horná Štubňa (D6)
D9	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Zvolen – Ružomberok – Krakov	Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D4) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D10	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Miškovec – Košice	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D7)
D11	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Prešov – Rešov	Prešov (D4) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D12	Diaľková trasa mimo TEN-T: Sereď – Trnava	do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D7; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D13	Diaľková trasa mimo TEN-T: Komárno – Nitra	rezerva na potenciálny budúci koridor
D14	Diaľková trasa mimo TEN-T: Prešov – Nowy Sacz – Krakov	rezerva na potenciálny budúci koridor
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D13)

Číslo D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom prívádzača. Sem spadá aj úsek súčasnej trasy R5.

Možné modifikácie:

- rozdelenie trasy D4 na dve samostatné trasy, aby sa predišlo dlhej peáži v úseku Beluša – Hričovské Podhradie,
- zlúčenie trás D5 a D6 do jednej trasy (Budapešť–) Šahy – Zvolen – Martin (– Žilina), ak bude trasa vedená cez Krupinu,
- skrátenie trasy D6 tak, aby začínala od Žiaru nad Hronom, aby sa predišlo peáži v úseku Zvolen – Žiar nad Hronom, alebo rozdelenie trasy D7 v tomto úseku (čo však nie je príliš vhodné, nakoľko nejde o prirodzene prevažujúce smerovanie).

Sieť diaľnic podľa TEN-T variantu s postupným číslovaním západ – východ, s rozdelením na bloky uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 19: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T číslovaním západ - východ v dvoch blokoch

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D2	Koridor Orient/Vých. stredozemie	súčasná trasa D2
D3	Baltsko-jadranský koridor	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr.
D4	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Bratislava – Nitra – Zvolen –	Trnava (D3) – Nitra – Žiar nad Hronom – (peáž D8) – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (D6); v budúcnosti bude úsek Trnava –

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
	Lučenec – Košice	Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D4 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D5	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Trenčín – Zvolen	Trenčín (D3) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D4) alebo Horná Štubňa (D8)
D6	Koridor Rýn – Dunaj	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša – (peáž D3) – Hričovské Podhradie – Martin – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. (súčasná R6 + severná a východná D1)
D7	Trasa základnej siete TEN-T: Budapešť – Zvolen	Šahy, št. hr. – Zvolen; uvažované dva varianty: cez Krupinu a cez Levice s pripojením na D4
D8	Trasa základnej siete TEN-T: Zvolen – Žilina	Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin
D9	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Zvolen – Ružomberok – Krakov	Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D6) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D10	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Miškovec – Košice	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D4)
D11	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Prešov – Rešov	Prešov (D6) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Diaľková trasa mimo TEN-T: Sereď – Trnava	do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D4; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D24	Diaľková trasa mimo TEN-T: Komárno – Nitra	rezerva na potenciálny budúci koridor
D25	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D24)
D26	Diaľková trasa mimo TEN-T: Prešov – Nowy Sacz – Krakov	rezerva na potenciálny budúci koridor

Blok čísel 1 – 20 prináleží trasám TEN-T (aj budúcim), blok čísel 21 – 40 ostatným trasám, bez rozlíšenia diaľkového a nadregionálneho významu. Číslo D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom privádzača. Sem spadá aj úsek súčasnej trasy R5.

Sieť diaľnic podľa TEN-T variantu s postupným číslovaním západ – východ, bez rozdelenia na bloky uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 20: Pracovná sieť diaľnic – TEN-T číslovaním západ - východ v jednom bloku

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D2	Koridor Orient/Vých- stredozemie	súčasná trasa D2
D3	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D4	Baltsko-jadranský koridor	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (súčasná západná D1 + D3)
D5	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Bratislava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Košice	Trnava (D4) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (D12); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D5 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D6	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D7	Diaľková trasa mimo TEN-T: Sereď – Trnava	do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D5; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
		(česká D55)
D8	Diaľková trasa mimo TEN-T: Komárno – Nitra	rezerva na potenciálny budúci koridor
D9	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8; alternatívne môže byť toto predĺžením rezervovaného čísla D8 Komárno – Nitra
D10	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Trenčín – Zvolen	Trenčín (D4) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D5) alebo Horná Štubňa (D14)
D11	Koridor Rýn – Dunaj, česká vetva	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša (súčasná R6)
D12	Koridor Rýn – Dunaj, hlavná vetva	Hričovské Podhradie – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. (súčasná severná a východná D1)
D13	Trasa základnej siete TEN-T: Budapešť – Zvolen	Šahy, št. hr. – Zvolen; uvažované dva varianty: cez Krupinu a cez Levice s pripojením na D5
D14	Trasa základnej siete TEN-T: Zvolen – Žilina	Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin (D12)
D15	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Zvolen – Ružomberok – Krakov	Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D12) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D16	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Miškovec – Košice	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D5)
D17	Diaľková trasa mimo TEN-T: Prešov – Nowy Sacz – Krakov	rezerva na potenciálny budúci koridor
D18	Trasa súhrnnej siete TEN-T: Prešov – Rešov	Prešov (D12) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.

Číslo D41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom privádzača (vrátane súčasného úseku R5).

Nevýhodou tretieho subvariantu je problematická rozšíriteľnosť do budúcnosti, ak sa nerezervujú čísla na budúce trasy – je však samozrejme ťažké dnes odhadnúť potreby SR o 20-30 rokov.

E 1.6 „Prirodzený“ variant

Tento variant rozdeľuje diaľničnú sieť na trasy podľa prirodzeného smerovania v sieti **po jej úplnom vybudovaní**. Kľúčovou podmienkou zostavenia ťahu je, aby mal zmysel jeho prejazd v celej dĺžke.

Výsledok je v princípe veľmi podobný TEN-T variantu, mierne odchýlky sú dané najmä tým, že preferuje silnejšie smerovania tam, kde sú v konflikte s TEN-T koridormi. V tomto variante sú eliminované peáže, s výnimkou krátkych.

Sieť diaľnic podľa prirodzeného variantu uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 21: Pracovná sieť diaľnic – prirodzený variant

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D2	Západná diaľnica	súčasná trasa D2
D3	Podunajsko-kysucká diaľnica	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (súčasná západná D1 + D3)
D4	Južná diaľnica	Trnava (D3) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košice (D13); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D4 nahradený úsekom Most pri

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
		Bratislava – Sereď
D5	Trnavská spojka	Sereď – Trnava: do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D4; v budúcnosti možné pokračovanie z Trnavy smer Senica – Hodonín (česká D55)
D6	Dolnonitrianska diaľnica	Komárno – Nitra: rezervované číslo pre potenciálny budúci koridor
D7	Hornonitrianska diaľnica	Trenčín (D3) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D4) alebo Horná Štubňa (D10)
D8	Zlínska diaľnica	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša (D3)
D9	Severná diaľnica	Hričovské Podhradie (D3) – Martin – Ružomberok – Poprad – Prešov (D13)
D10	Turčianska diaľnica	Žiar nad Hronom (D4) – Turčianske Teplice – Martin (D9)
D11	Hontianska diaľnica alebo Tekovská diaľnica	dva uvažované varianty: Šahy, št. hr. – Zvolen (D4) alebo Šahy, št. hr. – Levice – Hronský Beňadik (D4)
D12	Podpoliansko-oravská diaľnica	Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D9) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.;
D13	Východná diaľnica	Milhost', št. hr. – Košice (D4) – Košické Oľšany (D) – Prešov (D9) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D14	Zemplínska diaľnica	Košické Oľšany (D13) – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr.
D15	Zamagurská diaľnica	Prešov – Nowy Sacz – Krakov: rezervované číslo pre potenciálny budúci koridor
D21	Malokarpatská diaľnica	Bratislava – Pezinok (zatiaľ neplánovaná; rezervované číslo)
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8 (alternatívne spojiť s D6)

Číslo A41 a vyššie sa použijú pre mestské diaľnice a pre krátke odbočujúce úseky diaľnic s charakterom privádzača. Sem spadá aj úsek súčasnej trasy R5.

E 1.7 Tranzitný variant

Tranzitný variant je modifikáciou „prirodzeného“ variantu a je orientovaný na základné tranzitné trasy cez Slovenskú republiku tak, aby tranzitujúce vozidlá na najviac využívaných ťahoch jazdili celú trasu v pokiaľ možno po jednej diaľnici z hľadiska jej čísla. Súčasne sa týmto spôsobom v čo najväčšej možnej miere organizujú aj hlavné vnútroštátne ťahy.

Variant taktiež vychádza zo siete TEN-T, avšak s určitými úpravami. Vzniká niekoľko peážnych úsekov, za účelom udržania jedného čísla trasy pre každý z koridorov – výnimkou sú iba prípadné dlhé peážne úseky, kde dochádza k prerušeniu trasy a jej rozdelenie na dve čísla.

Diaľnice nadregionálneho dopravného významu, mestské diaľnice a krátke odbočky s funkciou privádzača sú usporiadané v osobitných blokoch čísel, členených podľa regiónov: Západ (kraje BA, TT, NR, TN), Stred (kraje ZA, BB) a Východ (kraje KE, PO).

Číslovací plán rozdeľuje čísla do blokov nasledovne:

- D1 až D19: diaľnice kontinentálneho a diaľkového dopravného významu,
- D20 až D29: diaľnice nadregionálneho významu a privádzače v regióne Západ,
- D30 až D39: diaľnice nadregionálneho významu a privádzače v regióne Stred,
- D40 až D49: diaľnice nadregionálneho významu a privádzače v regióne Východ.

Špecificky je pritom posúdená diaľnica D6 (v trase súčasnej R8): ide síce o trasu len nadregionálneho významu, ale zohľadňuje sa možné budúce predĺženie z Komárna s nadväznosťou na Maďarsko, čím by celý tento ťah získal diaľkový dopravný význam. S ohľadom na to je táto diaľnica začlenená do bloku D1 – D19 pre kontinentálne a diaľkové ťahy.

Trasovanie a číslovanie diaľnic podľa tranzitného variantu je nasledovné:

Tabuľka 22: Pracovná sieť diaľnic – tranzitný variant

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D 1	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D 2	Západná diaľnica	Čunovo, št. hr. – Bratislava – Brodské, št. hr.
D 3	Podunajsko-kysucká diaľnica	Bratislava (D1) – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr.
D 4	Južná diaľnica	Trnava (D3) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košice – Vyšné Nemecké, št. hr.; v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D4 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D 5	Trnavská spojka	Sereď (D4) – Trnava (D3); do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D4; potenciálne budúce predĺženie cez Senicu do Hodonína na českú D55
D 6	Ponitrianska diaľnica	Nitra (D4) – Bánovce nad Bebravou (D7); potenciálne budúce predĺženie už z Komárna s nadväznosťou na M1 v Maďarsku
D 7	Hornonitrianska diaľnica	Trenčín (D3) – Prievidza – pripojenie D4 alebo D10
D 8	Zlínska diaľnica	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša (D3)
D 9	Severná diaľnica	Hričovské Podhradie (D3) – Martin – Poprad – Prešov (D12)
D 10	Turčianska diaľnica	Žiar nad Hronom (D4) – Martin (D9)
D 11	Pešťkrakovská diaľnica	Šahy, št. hr. – Krupina – Zvolen (D4) – Banská Bystrica – Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D 12	Východná diaľnica	Milhost', št. hr. – Košice-juh – peáž D4 – Košické Olšany – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D 20	Bratislavská mestská diaľnica	Pečňa (D2) – Prievoz (D23) – Trnávka (D22) – Ivanka (D1, D3)
D 21	Malokarpatská diaľnica	Rača (D1) – Pezinok
D 22	Privádzač Trnávka	Trnávka (D20) – Most pri Bratislave (D1, D4)
D 23	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava (D20) – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec (D4)
D 29	Privádzač Nitra	Nitra-západ (D4) – Nitra-sever
D 31	Odbočka Svrčinovec	súčasná trasa R5
D 32	Privádzač Lietavská Lúčka	Lietavská Lúčka (D9) – Žilina
D 33	Privádzač Zvolen	Budča (D4) – Zvolen-Pustý hrad; aktuálne súčasť R2
D 41	Privádzač Košice Juh	Šaca (D4) – Košice-Červený Rak; aktuálne súčasť R2
D 42	Privádzač Košice Sever	Budimír (D12) – Košice KDH; aktuálne súčasť PR3

Ako je uvedené vyššie, tento návrh zachováva smerovanie v jednotlivých hlavných tranzitných koridoroch cez Slovensko a podľa možnosti aj v hlavných vnútroštátnych ťahoch – v týchto trasách je vedené jedno číslo diaľnice (D2, D3, D4, D9, D11, D12), s potenciálnym prejazdom cez vonkajší bratislavský okruh (D1).

Nevýhodou je, že dochádza k „rozbitiu“ TEN-T koridoru Rýn – Dunaj na východnom Slovensku v prospech východného koridoru z Maďarska do Poľska (Milhost' – Vyšný Komárnik), ktorý je v tomto

prípade významnejším smerom. To je dané najmä tým, že Ukrajina nie je členom EÚ a obchodná výmena v tomto smere je podstatne nižšia ako obchodná výmena v rámci krajín V4.

Ďalším podstatným dôsledkom je, že tento návrh nepočíta s prípadným vedením stredoslovenského severojužného ťahu vo variante Šahy – Levice – Hronský Beňadik. Takéto vedenie trasy by totiž úplne rozbilo stredný pešťkrakovský koridor a celý návrh trasovania by tak podstatným spôsobom stratil zmysel – trasu by potom bolo možné realizovať iba za cenu veľmi dlhých peáží.

E 1.8 Rozdelenie na bloky

Vo väčšine prípadov vyššie sa trasy diaľnic delia zväčša do troch blokov:

1. D1 – D20: „hlavné“ diaľnice, t.j. s kontinentálnym a diaľkovým významom, príp. diaľnice v sieti TEN-T (druhý číslovací subvariant podľa TEN-T),
2. D21 – D40: „vedľajšie“ diaľnice, t.j. s nadregionálnym významom, príp. diaľnice mimo siete TEN-T (druhý číslovací subvariant podľa TEN-T),
3. D41 – D99: „pripojovacie“ diaľnice, t.j. krátke odbočky (napr. k hraničným priechodom), diaľnice s charakterom privádzača, resp. mestské diaľnice.

Dôležitým prvkom toho rozdelenia je, že koridory jedného bloku môžu začínať a končiť len dotykom s koridorom rovnakého alebo vyššieho bloku alebo na štátnej hranici.

Túto schému samozrejme možno rôznymi spôsobmi modifikovať, najmä pre zabezpečenie rezerv do budúcnosti, čo je najmä prípad posledného bloku, kde sa nedá dopredu dosť dobre odhadnúť, koľko takýchto „fúзов“ bude reálne potrebných. Aby sa predišlo chaotickému „rozhádzaniu“ čísel po celom území Slovenska, je vhodné uvažovať o priestorovom rozdelení, napr. podľa regiónov Západ, Stred, Východ (viď tranzitný variant).

Druhou alternatívou je takýmito blokmi číslovať aj „vedľajšie“ diaľnice, čo je vhodné najmä v prípade druhého číslovacieho subvariantu podľa TEN-T. V takomto prípade by boli bloky rozdelené podľa jednotlivých krajov: D20 – D29 Bratislavský, D30 – D39 Trnavský atď. Diaľnice prechádzajúce územiami viacerých krajov by boli číslované podľa kraja, kde začínajú. Prvé číslo v bloku (končiace nulou), by bolo vyhradené pre okruh okolo hlavného mesta kraja.

Ako príklad takéhoto delenia uvádzame modifikovaný druhý číslovací subvariant podľa TEN-T:

Tabuľka 23: Pracovná sieť diaľnic – príklad modifikácie blokovým rozdelením

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
D1	Koridor Orient/Východné stredozemie	súčasná trasa D2
D2	Baltsko-jadranský koridor	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité, št. hr. (súčasná západná D1 + D3)
D3	Južná diaľnica	Trnava (D2) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košické Oľšany (D6); v budúcnosti bude úsek Trnava – Sereď vydelený do samostatnej diaľnice a v rámci D3 nahradený úsekom Most pri Bratislave – Sereď
D4	Hornonitrianska diaľnica	Trenčín (D2) – Prievidza – Žiar nad Hronom (D3) alebo Horná Štubňa (D8)
D5	Koridor Rýn – Dunaj, česká vetva	Lysá pod Makytou, št. hr. – Púchov – Beluša (D2)
D6	Koridor Rýn – Dunaj, hlavná vetva	Hričovské Podhradie (D2) – Martin – Ružomberok – Poprad –

Číslo	Popis	Vedenie trasy na území SR
		Prešov – Budimír – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. (súčasná R6 + severná a východná D1)
D7	Hontianska diaľnica / Tekovská diaľnica	uvažované dva varianty: Šahy, št. hr. – Krupina – Zvolen (D3) alebo Šahy, št. hr. – Levice – Hronský Beňadik (D3)
D8	Turčianska diaľnica	Žiar nad Hronom (D3) – Horná Štubňa (potenciálne napojenie D4) – Martin (D6)
D9	Podpoliansko-oravská diaľnica	Zvolen (D3) – Banská Bystrica – Ružomberok – (potenciálna peáž s D6) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr.
D10	Abovská diaľnica	Milhost', št. hr. – Košice-juh (D3)
D11	Šarišská diaľnica	Prešov (D6) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr.
D20	Bratislavský okruh	súčasná trasa D4
D21	Malokarpatská diaľnica	Rača (D20) – Pezinok; rezervované číslo
D22	Podunajsko-ipeľská diaľnica	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec
D23	Bratislavská mestská tangenta	Pečňa (D1) – Prievoz (D22) – Trnávka (D24) – Ivanka (D2, D20)
D24	Privádzač Trnávka	Trnávka (D23) – Most pri Bratislave (D3, D20)
D31	Trnavská spojka	Sereď – Trnava ; do vybudovania úseku Bratislava – Sereď zostane súčasťou D3
D41	Privádzač Trenčín	súčasná PD5 (ak nebude štátnou cestou)
D51	Privádzač Nitra	súčasná R1A
D52	Dolnonitrianska diaľnica	Komárno – Nitra: rezerva na potenciálny budúci koridor
D53	Ponitrianska diaľnica	súčasná trasa R8; alternatívne spojiť s D52
D61	Odbočka Svrčinovec	súčasná trasa R5
D62	Privádzač Lietavská Lúčka	ak nebude štátnou cestou
D71	Privádzač Zvolen	aktuálne súčasť R2
D81	Zamagurská diaľnica	Prešov – Nowy Sacz – Krakov: rezerva na potenciálny budúci koridor
D91	Privádzač Košice-sever	Košice KDH – Budimír (D6); aktuálne súčasť PR3
D92	Privádzač Košice-juh	Košice-Červený Rak – Šaca (D3); aktuálne súčasť R2

Z uvedeného je zjavné, že rozdelenie číslovacieho rozsahu podľa krajov (NUTS 2) je pravdepodobne príliš „luxusné,“ keď sa zväčša použije len jedno až dve čísla v kraji. Vhodnejšie sa tak javí delenie číslovacieho rozsahu podľa regiónov Západ, Stred, Východ, prípadne podľa regiónov NUTS 1.

E 2 Štátne cesty

E 2.1 Posudzované varianty

V princípe boli posudzované štyri základné varianty trasovania štátnych ciest, nazývané v ďalšom texte podľa svojich kľúčových vlastností nasledovne:

- krátke trasy
- dlhé diaľkové trasy
- trasy podľa diaľnic
- mriežka

Pokiaľ ide o číslovanie, vo variantoch krátkych a dlhých diaľkových trás sa posudzovali podvarianty, v ktorých sú mestské okruhy, privádzače apod. číslované v osobitnej sekvencii (nad S 100). V rámci variantu s dlhými diaľkovými trasami (a krátkymi nadregionálnymi) boli posudzované subvarianty, v ktorých sú čísla nadregionálnych ťahov prideľované v blokoch podľa skupín regiónov resp. podľa jednotlivých regiónov. Pre variant trasovania podľa diaľnic boli taktiež posudzované dva podvarianty, líšiace sa v spôsobe číslovania trás súbežných s diaľnicami (existujúcimi aj plánovanými).

V pracovných variantoch sa nepracovalo priamo s indexovanými číslami ciest, boli však identifikované cesty, ktoré sú kandidátmi na takéto očíslovanie. Indexy sa použili až vo finálnom návrhu.

E 2.2 Krátke trasy

E 2.2.1 Základný variant

V tomto variante sú jednotlivé trasy obmedzované vo svojej celkovej dĺžke tak, aby spájali najviac dve nadcentrá. To znamená, že prípadný súvislý ťah prechádzajúci viacerými nadcentrami je rozdelený na viac samostatných trás.

Trasy sú zostavené systematicky na multicentrickom princípe, kde jednotlivými gravitačnými centrami cestných ťahov sú dopravné nadcentrá (ktoré zodpovedajú krajským mestám). Postupnosť prideľovania trás je: Bratislava, Trnava, Nitra, Trenčín, Žilina, Banská Bystrica, Košice, Prešov.

Pre každé centrum je najprv vytvorený okruh okolo daného centra (ak existuje) a následne sú vytvorené lúče, t.j. trasy vychádzajúce z príslušného centra, a to postupne od západu v smere hodinových ručičiek. Lúčmi sú aj ťahy, ktoré síce priamo z centra nevychádzajú, ale oddeľujú sa od iného lúča, pričom platí, že prevažujúce smerovanie na oddeľujúcom sa lúči vedie z/do príslušného centra. Po zostavení lúčov sú doplnené transversálne trasy, a to postupne podľa jednotlivých lúčov.

Čísla sú v tomto prípade prideľované štátnym cestám postupne v rovnakom poradí, ako sú vytvárané ich trasy.

Sieť štátnych ciest podľa variantu krátkych trás uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 24: Pracovná sieť štátnych ciest – krátke trasy

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 1	Bratislava	Mestský okruh Bratislava
S 2	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 3	Bratislava	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 4	Bratislava	Bratislava - Senec - Trnava
S 5	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra
S 6	Bratislava	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 7	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár)
S 8	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Wien)
S 9	Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 10	Bratislava	Bratislava Račianske Mýto - Nábrežie - Mlynská dolina
S 11	Bratislava	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 12	Bratislava	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Hlohovec)
S 13 (*)	Trnava	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 14	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 15	Trnava	Trnava - Piešťany - Nové Mesto n.V. - Trenčín
S 16	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 17	Trnava	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 18 (*)	Trnava	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 19	Trnava	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Nemčice (-Topoľčany)
S 20	Trnava	Hlohovec - Topoľčany
S 21	Trnava	(Győr-) Medveďov – V. Meder – D. Streda - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 22	Trnava	Šaľa - Tomášikovo (-Dunajská Streda)
S 23	Nitra	Nitra - Topoľčany - Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 24	Nitra	Nitra - Zlaté Moravce - Žiar nad Hronom (prerušená!)
S 25	Nitra	Nitra - Levice - Hontianske Nemce (-Zvolen)
S 26	Nitra	Nitra - Komárno, št. hr. HU (-Győr/Budapest)
S 27	Nitra	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 28	Nitra	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 29	Nitra	Nové Zámky - Lučenec
S 30	Nitra	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 31	Nitra	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 32	Nitra	Štúrovo - Kalná nad Hronom - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 33	Nitra	(Žiar nad Hronom-) Tlmače - Levice - Dmandice (-Lučenec)
S 34	Nitra	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 35	Trenčín	Trenčín D1 - Trenčín-Biskupice
S 36	Trenčín	(Brno-) Drietoma, št. hr. CZ - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 37	Trenčín	Trenčín-juh - Dubnica nad Váhom - Považská Bystrica - Žilina
S 38	Trenčín	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 39	Trenčín	(Topoľčany-) Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 40	Trenčín	(Dubnica n.V.) - Trenčianska Teplá - Bánovce n.B.
S 41	Trenčín	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 42	Trenčín	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 43	Trenčín	Považská Bystrica - Púchov - Lysá pod Makytou, št. hr. CZ (-Zlín)
S 44	Trenčín	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 45	Žilina	Okruh Žilina
S 46	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 47 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 48	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 49	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 50	Žilina	(Žilina-) Martin - Žiar nad Hronom
S 51	Žilina	Žilina - Prievidza
S 52	Žilina	Martin - Nitrianske Pravno (-Prievidza)
S 53	Žilina	Čadca - Makov (-Vsetín)
S 54	Žilina	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 55	Žilina	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 56	Žilina	Ružomberok - Dolný Kubín - Tvrdošín - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 57	Žilina	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 58	Žilina	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora, št. hr. PL (-Żywiec)
S 59	Žilina	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 60	Žilina	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 61	Žilina	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 62	Žilina	Poprad - Smokovce
S 63	Žilina	Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 64 (*)	Žilina	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 65	Žilina	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 66	Žilina	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 67	Žilina	Poprad - Pusté Pole (-Rožňava)
S 68	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 69	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Ružomberok
S 70	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 71	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Zvolen - Šahy, št. hr. HU (-Budapest)
S 72	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 73	Banská Bystrica	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 74	Banská Bystrica	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 75	Banská Bystrica	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 76	Banská Bystrica	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 77	Banská Bystrica	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 78	Banská Bystrica	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 79	Banská Bystrica	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 80	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 81	Košice	Mestský okruh Košice
S 82 (*)	Košice	Vetva mestského okruhu Košice
S 83	Košice	Košice - Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok (-Poprad/Kežmarok)
S 84	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 85	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 86	Košice	Spišská Nová Ves - Levoča
S 87	Košice	(Košice-) Budimír - Prešov
S 88	Košice	(Sátorajújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou
S 89	Košice	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 90	Prešov	Prešov vnútorný okruh
S 91 (*)	Prešov	Prešov privádzač D1 juh
S 92	Prešov	Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 93	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 94	Prešov	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 95	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 96	Prešov	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 97	Prešov	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 98	Košice	Vranov nad Topľou - Stročín-juh (-Svidník)

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 99	Prešov	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. PL
S 100	Prešov	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubľa, št. hr. UA (-Drohobyč)

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla.

Poznámky:

- S 1: Trasa severnej tangenty zatiaľ nie je jasná; južná časť okruhu vedie zatiaľ po D2 a D1.
- S 21: Stojí za zváženie zaradiť úsek Veľký Meder – Medveďov ako samostatnú trasu.
- S 24: Trasa je v súčasnosti prerušená (chýbajúce úseky zabraté v prospech R1).
- S 35: Koncový úsek (súčasná PD5) môže byť potenciálne klasifikovaná ako D-cesta.
- S 55: Miniúsek hraničného priechodu Makov/Velké Karlovice bude len vetvou križovatky.
- S 59 a S 60: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej.
- S 66: Alternatívne možno zaradiť ako pokračovanie S 83, namiesto samostatného čísla.
- S 73 a S 74: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej a odbočku na hraničný priechod Slovenské Ďarmoty označiť indexovaným číslom.
- S 87: Trasa začína v Budimíre, potenciálne by mohla pre kompaktnosť siete začínať už v Košických Oľšanoch, v takom prípade je však potrebná rekonštrukcia predmetného úseku.
- S 89: Zaradenie do štátnych ciest je podmienené iba v prípade, ak sa zrealizuje hraničný priechod Čierna/Čop.
- S 96: Súčasná odbočka I/77A bude len vetvou križovatky, prípadne indexovanou cestou.
- S 98: Alternatívne je možné tento úsek spojiť prostredníctvom peáže s cestou S 94.
- S 100: Zaradenie úseku Humenné – Medzilaborce – Palota št. hr. je podmienené dohodou s Poľskou republikou na rekonštrukcii cestného ťahu na poľskej strane, smer Sanok a Przemyśl (v súčasnosti absolútne nevyhovuje).

E 2.2.2 Variant s osobitnými mestskými trasami

Tento variant je ekvivalentný s predchádzajúcim, líši sa však v číslovaní mestských okruhov a privádzačov a tiež mestských štátnych ciest v Bratislave a Košiciach: tieto sú číslované v rámci samostatného bloku čísel od S 100 vyššie. Pre každé nadcentrum je vyhradený samostatný blok 10 čísel, a to v rovnakom poradí, ako sú nadcentrá použité na zostavenie siete.

Sieť štátnych ciest podľa variantu krátkych trás s osobitnými mestskými trasami uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 25: Pracovná sieť štátnych ciest – krátke trasy s mestskými blokmi

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 3	Bratislava	Bratislava - Senec - Trnava
S 4	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 5	Bratislava	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 6	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU
S 7	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT
S 8	Bratislava	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 9	Bratislava	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Hlohovec)
S 10	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 11	Trnava	Trnava - Piešťany - Nové Mesto n.V. - Trenčín
S 12	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 13	Trnava	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 14 (*)	Trnava	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 15	Trnava	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 16	Trnava	Hlohovec - Topoľčany
S 17	Trnava	(Győr-) Medveďov - V. Meder - D. Streda - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 18	Trnava	Šaľa - Tomášikovo (-Dunajská Streda)
S 19	Nitra	Nitra - Topoľčany - Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 20	Nitra	Nitra - Zlaté Moravce - Žiar nad Hronom
S 21	Nitra	Nitra - Levice - Hontianske Nemce (-Zvolen)
S 22	Nitra	Nitra - Komárno, št. hr. HU (-Győr/Budapest)
S 23	Nitra	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 24	Nitra	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 25	Nitra	Nové Zámky - Lučenec
S 26	Nitra	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 27	Nitra	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 28	Nitra	Štúrovo - Kalná nad Hronom - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 29	Nitra	(Žiar nad Hronom-) Tlmače - Levice - Demandice (-Lučenec)
S 30	Nitra	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 31	Trenčín	(Brno-) Drietoma, št. hr. CZ - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 32	Trenčín	Trenčín-juh - Dubnica nad Váhom - Považská Bystrica - Žilina
S 33	Trenčín	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 34	Trenčín	(Topoľčany-) Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 35	Trenčín	(Dubnica n.V.) - Trenčianska Teplá - Bánovce n.B.
S 36	Trenčín	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 37	Trenčín	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 38	Trenčín	Považská Bystrica - Púchov - Lysá pod Makytou, št. hr. CZ (-Zlín)
S 39	Trenčín	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 40	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 41 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 42	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 43	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 44	Žilina	(Žilina-) Martin - Žiar nad Hronom
S 45	Žilina	Žilina - Prievidza
S 46	Žilina	Martin - Nitrianske Pravno (-Prievidza)

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 47	Žilina	Čadca - Makov (-Vsetín)
S 48	Žilina	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 49	Žilina	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 50	Žilina	Ružomberok - Dolný Kubín - Tvrdošín - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)
S 51	Žilina	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 52	Žilina	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora, št. hr. PL (-Żywiec)
S 53	Žilina	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 54	Žilina	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 55	Žilina	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 56	Žilina	Poprad - Smokovce
S 57	Žilina	Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 58 (*)	Žilina	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 59	Žilina	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 60	Žilina	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 61	Žilina	Poprad - Pusté Pole (-Rožňava)
S 62	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 63	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Ružomberok
S 64	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 65	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Zvolen - Šahy, št. hr. HU (-Budapest)
S 66	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 67	Banská Bystrica	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 68	Banská Bystrica	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 69	Banská Bystrica	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 70	Banská Bystrica	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 71	Banská Bystrica	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 72	Banská Bystrica	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 73	Banská Bystrica	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 74	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 75	Košice	Košice - Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok (-Poprad/Kežmarok)
S 76	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 77	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 78	Košice	Spišská Nová Ves - Levoča
S 79	Košice	(Košice-) Budimír - Prešov
S 80	Košice	(Sátoraljaújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou
S 81	Košice	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 82	Prešov	Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 83	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 84	Prešov	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 85	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 86 (*)	Prešov	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 87	Prešov	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 88	Prešov	Vranov nad Topľou - Stročin-juh (-Svidník)

Číslo	Centrum	Popis trasy
S 89	Prešov	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. PL
S 90	Prešov	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubľa, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 100	Bratislava	Mestský okruh Bratislava
S 101	Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 102	Bratislava	Bratislava Račianske Mýto - Nábrežie - Mlynská dolina
S 110	Trnava	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 130	Trenčín	Trenčín D1 - Trenčín-Biskupice
S 140	Žilina	Okruh Žilina
S 160	Košice	Mestský okruh Košice
S 161	Košice	Vetva mestského okruhu Košice
S 170	Prešov	Prešov vnútorný obchvat
S 171	Prešov	Prešov privádzač D1 juh

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.3 Dlhé diaľkové trasy

E 2.3.1 Základný variant

V tomto variante sú trasy zostavené v dvoch fázach: najprv sú zostavené diaľkové trasy vrátane obchádzkových trás diaľnic a následne sú doplnené nadregionálne trasy.

Pritom diaľkové trasy v tomto prípade nie sú limitované na spojenie dvoch nadcentier, ale súvislý ťah spája podľa potreby aj viacero nadcentier.

Diaľkové trasy sú zostavené na monocentrickom princípe, pričom centrom je hlavné mesto Bratislava. Ako prvé sú zostavené lúče vychádzajúce z Bratislavy postupne od západu v smere hodinových ručičiek; sem patrí aj oddeľujúca sa trasa od iného lúča, ktorá však z hľadiska dopravného smerovania začína/končí v Bratislave. Následne sú doplnené transverzálne trasy, a to postupne podľa jednotlivých krajov tak, ako sa vzdávajú od Bratislavy.

Veľmi špecificky je tu poňatá trasa Bratislava – Zvolen – Košice, ktorá je rozdelená do dvoch ciest, nakoľko sa nepredpokladá, že prerušenie medzi Žiarom nad Hronom a Zvolenom bude ešte niekedy v budúcnosti obnovené. Alteratívne je však možné túto trasu označiť jedným číslom a považovať ju za prerušenú, alebo využiť pôvodnú trasu cesty I/50 (je však neúplná, cca 2 km boli zabraté pre 4-pruh).

Nadregionálne trasy sú vytvorené postupne podľa jednotlivých skupín regiónov tak, aby čísla súvisle stúpali v smere od západu na východ. Na tento účel boli zadané skupiny dopravných regiónov nasledovne:

- Bratislavsko,
- Záhorie – Dolné Považie,
- Dolná Nitra – Podunajsko,
- Horná Nitra – Tekov,
- Stredné a Horné Považie,

- Kysuce – Orava – Turiec – Liptov,
- Horehronie – Hont – Novohrad – Gemer,
- Spiš – Zamagurie,
- Abov – Šariš,
- Horný a Dolný Zemplín.

Smer staničenia ciest je prednostne západ – východ a juh – sever, okrem trás nadväzujúcich na diaľkové trasy, kde sa zachováva smerovanie tak, aby bolo súhlasné so smerovaním príslušného diaľkového tahu.

Sieť štátnych ciest podľa variantu dlhých diaľkových a krátkych nadregionálnych trás uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 26: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra - Žiar n.H. (-Zvolen)
S 4	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 7	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	Nitra	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 9	Trenčín	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 10	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 11 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 12	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 13	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 14	Žilina	Žiar nad Hronom - Martin
S 15	Žilina	(Budapest-) Šahy - Zvolen - Ružomberok - Trstená (-Krakow)
S 16	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 17	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 18	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 19	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 20	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 21	Prešov	(Košice-) Budimír - Prešov - S. Ľubovňa - Mníšek n.P. (-Nowy Sacz)
S 22	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 23	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárník, št. hr. (-Rzeszow)
S 24	Bratislavsko	Mestský okruh Bratislava
S 25	Bratislavsko	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 26	Bratislavsko	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 27	Bratislavsko	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 28	Bratislavsko	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 29	Bratislavsko	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 30	Záhorie - Dolné Považie	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 31 (*)	Záhorie - Dolné Považie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 32	Záhorie - Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 33	Záhorie - Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 34 (*)	Záhorie - Dolné Považie	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 35	Záhorie - Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Sereď (-Hlohovec)
S 36	Záhorie - Dolné Považie	(Győr-) Medveďov - V. Meder - D. Streda - Sereď - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 37	Záhorie - Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 38	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 39	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 40	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 41	Dolná Nitra - Podunajsko	Nové Zámky - Lučenec
S 42	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 43	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 44	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 45	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 46	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 47	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 48	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 49	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 50	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 51	Stredné a Horné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 52 (*)	Stredné a Horné Považie	Privádzač Trenčín
S 53 (*)	Stredné a Horné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 54	Stredné a Horné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 55	Stredné a Horné Považie	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 56	Stredné a Horné Považie	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Považská Bystrica
S 57	Stredné a Horné Považie	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 58	Stredné a Horné Považie	Okruh Žilina
S 59	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 60	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 61	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 62	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 63	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)
S 64	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 65	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 66	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 67	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 68	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 69	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 70	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 71	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 72	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 73	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 74	Spiš - Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 75 (*)	Spiš - Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 76	Spiš - Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 77	Spiš - Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 78	Spiš - Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 79	Spiš - Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 80	Spiš - Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 81	Spiš - Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 82	Abov - Šariš	Mestský okruh Košice
S 83 (*)	Abov - Šariš	Vetva mestského okruhu Košice
S 84	Abov - Šariš	Prešov vnútorný obchvat
S 85 (*)	Abov - Šariš	Prešov privádzač D1 juh
S 86	Abov - Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 87	Abov - Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 88	Abov - Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 89	Horný a Dolný Zemplín	(Sátoraljaújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov n.T. - Stročin-juh (-Svidník)
S 90	Horný a Dolný Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 91	Horný a Dolný Zemplín	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 92	Horný a Dolný Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla.

Poznámky:

- S 2: V Trenčíne sa predpokladá preložka na nový most a po II/507 do centra.
- S 3: Trasa je v súčasnosti prerušená (chýbajúce úseky zabraté v prospech R1).
- S 21: Trasa začína v Budimíre, potenciálne by mohla pre kompaktnosť siete začínať už v Košických Oľšanoch, v takom prípade je však potrebná rekonštrukcia predmetného úseku.
- S 24: Trasa severnej tangenty zatiaľ nie je jasná; južná časť okruhu vedie zatiaľ po D2 a D1.
- S 36: Stojí za zváženie zaradiť úsek Veľký Meder – Medved'ov ako samostatnú trasu.
- S 43: V budúcnosti predĺženie po diaľnicu Nové Zámky - Lučenec
- S 55: Môže byť potenciálne klasifikovaná ako D-cesta.
- S 53: Po preložke I/61 v Trenčíne sa skráti (je kandidát na indexované číslo).

- S 59: Miniúsek hraničného prechodu Velké Karlovice bude len vetvou križovatky.
- S 64 a S 65: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej.
- S 69 a S 70: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej a odbočku na hraničný priechod Slovenské Ďarmoty označiť indexovaným číslom.
- S 78: Alternatívne možno zaradiť ako pokračovanie S 82, namiesto samostatného čísla.
- S 87: Súčasná odbočka I/77A bude len vetvou križovatky, prípadne indexovanou cestou.
- S 88: Alternatívne je možné tento úsek spojiť prostredníctvom peáže s cestou S 88.
- S 90: Zaradenie úseku Humenné – Medzilaborce – Palota št. hr. je podmienené dohodou s Poľskou republikou na rekonštrukcii cestného ťahu smer Sanok a Przemyśl.
- S 92: Zaradenie do štátnych ciest je podmienené iba v prípade, ak sa zrealizuje hraničný priechod Čierna/Čop.

Číslovanie nadregionálnych ťahov v tomto prípade plynulo nadväzuje na číslovanie diaľkových ťahov. Možná alternatíva je vyhradiť diaľkovým ťahom čísla napr. S 1 až S 29, aby sa vytvorila rezerva do budúcnosti, a nadregionálne cesty začať číslovať až od čísla S 30.

E 2.3.2 Variant s osobitnými mestskými trasami

Tento variant je ekvivalentný s predchádzajúcim, líši sa však v číslovaní mestských okruhov a privádzačov a tiež mestských štátnych ciest v Bratislave a Košiciach: tieto sú číslované v rámci samostatného bloku čísel od S 100 vyššie. Pre každé nadcentrum je vyhradený samostatný blok 10 čísel, a to v rovnakom poradí, ako sú nadcentrá použité na zostavenie siete, t.j. S 100 – S 109 pre Bratislavu, S 110 – S 119 pre Trnavu atď. až S 170 – S 179 pre Prešov.

Sieť štátnych ciest podľa variantu dlhých diaľkových trás a krátkych nadregionálnych trás, s osobitnými mestskými trasami uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 27: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s mestskými blokmi

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra - Žiar n.H. (-Zvolen)
S 4	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 7	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	Nitra	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 9	Trenčín	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 10	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 11 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 12	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 13	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 14	Žilina	Žiar nad Hronom - Martin
S 15	Žilina	(Budapest-) Šahy - Zvolen - Ružomberok - Trstená (-Krakow)

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
S 16	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 17	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 18	Banská Bystrica	Tornaľa - Král, št. hr. HU (-Miskolc)
S 19	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 20	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 21	Prešov	(Košice-) Budimír - Prešov - S. Ľubovňa - Mníšek n.P (-Nowy Sacz)
S 22	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 23	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárník, št. hr. (-Rzeszow)
S 24	Bratislavsko	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 25	Bratislavsko	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 26	Bratislavsko	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 27	Záhorie - Dolné Považie	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 28 (*)	Záhorie - Dolné Považie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 29	Záhorie - Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 30	Záhorie - Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 31	Záhorie - Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Hlohovec)
S 32	Záhorie - Dolné Považie	(Győr-) Medveďov - Veľký Meder - Dunajská Streda - Galanta - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 33	Záhorie - Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 34	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 35	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 36	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 37	Dolná Nitra - Podunajsko	Nové Zámky - Lučenec
S 38	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 39	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 40	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 41	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 42	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 43	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 44	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 45	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 46	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 47	Stredné a Horné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 48 (*)	Stredné a Horné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 49	Stredné a Horné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 50	Stredné a Horné Považie	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 51	Stredné a Horné Považie	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Považská Bystrica
S 52	Stredné a Horné Považie	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 53	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 54	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 55	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 56	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 57	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
S 58	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 59	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 60	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 61	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 62	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 63	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 64	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 65	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 66	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 67	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 68	Spiš - Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 69 (*)	Spiš - Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 70	Spiš - Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 71	Spiš - Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 72	Spiš - Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 73	Spiš - Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 74	Spiš - Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 75	Spiš - Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 76	Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 77	Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 78	Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 79	Horný a Dolný Zemplín	(Sátorajújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou - Stročín-juh (-Svidník)
S 80	Horný a Dolný Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 81	Horný a Dolný Zemplín	(Svidník-) Podčižva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 82	Horný a Dolný Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 100	Bratislava	Mestský okruh Bratislava
S 101	Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 102	Bratislava	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 110	Trnava	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 130	Trenčín	Privádzač Trenčín
S 140	Žilina	Okruh Žilina
S 160	Košice	Mestský okruh Košice
S 161	Košice	Vetva mestského okruhu Košice
S 170	Prešov	Prešov vnútorný obchvat
S 171	Prešov	Prešov privádzač D1 juh

Cesty označené hviezdičkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.3.3 Variant s regionálnym číslovaním

Trasy sú v tomto variante zhodné so základným variantom, líši sa však číslovanie. Diaľkovým trasám je vyhradený blok S 1 až S 29, nadregionálne trasy sú rozdelené do blokov podľa skupiny regiónov, v ktorej začínajú, príp. v ktorej leží podstatná časť príslušnej trasy. Každé skupine regiónov je pridelený blok desiatich čísel, pričom pridelenie blokov je nasledovné:

- Bratislavsko S 30 – S 39,
- Záhorie – Dolné Považie S 40 – S 49,
- Dolná Nitra – Podunajsko S 50 – S 59,
- Horná Nitra – Tekov S 60 – S 69,
- Stredné a Horné Považie S 70 – S 79,
- Kysuce – Orava – Turiec – Liptov S 80 – S 89,
- Horehronie – Hont – Novohrad – Gemer S 90 – S 99,
- Spiš – Zamagurie S 100 – S 109,
- Abov – Šariš S 110 – S 119,
- Horný a Dolný Zemplín S 120 – S 129.

Sieť štátnych ciest podľa variantu dlhých diaľkových trás a krátkych nadregionálnych trás, s číslovaním nadregionálnych trás podľa skupín regiónov uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 28: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s regionálnymi blokmi

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra - Žiar n.H. (-Zvolen)
S 4	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 7	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	Nitra	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 9	Trenčín	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 10	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 11 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 12	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 13	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 14	Žilina	Žiar nad Hronom - Martin
S 15	Žilina	(Budapest-) Šahy - Zvolen - Ružomberok - Trstená (-Krakow)
S 16	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 17	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 18	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 19	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 20	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 21	Prešov	(Košice-) Budimír - Prešov - S. Ľubovňa - Mníšek n.P (-Nowy Sacz)
S 22	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 23	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárník, št. hr. (-Rzeszow)
S 30	Bratislavsko	Mestský okruh Bratislava
S 31	Bratislavsko	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 32	Bratislavsko	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 33	Bratislavsko	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 34	Bratislavsko	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 35	Bratislavsko	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 40	Záhorie - Dolné Považie	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 41 (*)	Záhorie - Dolné Považie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 42	Záhorie - Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 43	Záhorie - Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 44 (*)	Záhorie - Dolné Považie	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 45	Záhorie - Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Sereď (-Hlohovec)
S 46	Záhorie - Dolné Považie	(Győr-) Medveďov - Veľký Meder - Dunajská Streda - Galanta - Sereď - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 47	Záhorie - Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 50	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 51	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 52	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 53	Dolná Nitra - Podunajsko	Nové Zámky - Lučenec
S 54	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 55	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 60	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 61	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 62	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 63	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 64	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 65	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Pribovce (-Martin)
S 66	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 70	Stredné a Horné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 71 (*)	Stredné a Horné Považie	Privádzač Trenčín
S 72 (*)	Stredné a Horné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 73	Stredné a Horné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 74	Stredné a Horné Považie	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 75	Stredné a Horné Považie	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Považská Bystrica
S 76	Stredné a Horné Považie	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 77	Stredné a Horné Považie	Okruh Žilina
S 80	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Vsetín-) Makov - Čadca

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 81	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 82	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 83	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 84	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)
S 85	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 86	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 90	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 91	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 92	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 93	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 94	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 95	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 96	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 97	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 100	Spiš - Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 101 (*)	Spiš - Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 102	Spiš - Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 103	Spiš - Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 104	Spiš - Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 105	Spiš - Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 106	Spiš - Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 107	Spiš - Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 110	Abov - Šariš	Mestský okruh Košice
S 111 (*)	Abov - Šariš	Vetva mestského okruhu Košice
S 112	Abov - Šariš	Prešov vnútorný obchvat
S 113 (*)	Abov - Šariš	Prešov privádzač D1 juh
S 114	Abov - Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 115	Abov - Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 116	Abov - Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 120	Horný a Dolný Zemplín	(Sátoraljaújhely) - SNM - Trebišov - Vranov - Stročín-juh (-Svidník)
S 121	Horný a Dolný Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 122	Horný a Dolný Zemplín	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 123	Horný a Dolný Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.3.4 Variant s regionálnym číslovaním a osobitnými mestskými trasami

Tento variant je ekvivalentný s predchádzajúcim, líši sa však v číslovaní mestských okruhov a privádzačov a tiež mestských štátnych ciest v Bratislave a Košiciach: tieto sú číslované v rámci samostatného bloku čísel od S 120 vyššie. Pre každé nadcentrum je vyhradený samostatný blok 10 čísel, a to v rovnakom poradí, ako sú nadcentrá použité na zostavenie siete, t.j. S 120 – S 129 pre Bratislavu, S 130 – S 139 pre Trnavu atď. až S 190 – S 199 pre Prešov.

Mierne modifikované je tiež rozdelenie regiónov: Šariš a Zemplín sú spojené do jednej skupiny regiónov s prideleným blokom S 110 – S 119, región Abov sa neuvažuje (všetky štátne cesty v rámci tohto regiónu sú mestské).

Sieť štátnych ciest podľa variantu dlhých diaľkových trás a krátkych nadregionálnych trás s regionálnym číslovaním, s osobitnými mestskými trasami uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 29: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s regionálnymi a mestskými blokmi

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra - Žiar n.H. (-Zvolen)
S 4	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 7	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	Nitra	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 9	Trenčín	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 10	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)
S 11 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 12	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 13	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 14	Žilina	Žiar nad Hronom - Martin
S 15	Žilina	(Budapest-) Šahy - Zvolen - Ružomberok - Trstená (-Krakow)
S 16	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 17	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 18	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 19	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 20	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 21	Prešov	(Košice-) Budimír - Prešov - S. Ľubovňa - Mníšek n.P. (-Nowy Sacz)
S 22	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 23	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 30	Bratislavsko	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 31	Bratislavsko	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 32	Bratislavsko	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 40	Záhorie - Dolné Považie	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 41 (*)	Záhorie - Dolné Považie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 42	Záhorie - Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
S 43	Záhorie - Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 44	Záhorie - Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Hlohovec)
S 45	Záhorie - Dolné Považie	(Győr-) Medveďov - Veľký Meder - Dunajská Streda - Galanta - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 46	Záhorie - Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 50	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 51	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 52	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 53	Dolná Nitra - Podunajsko	Nové Zámky - Lučenec
S 54	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 55	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 60	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 61	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 62	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 63	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 64	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 65	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 66	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 70	Stredné a Horné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 71 (*)	Stredné a Horné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 72	Stredné a Horné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 73	Stredné a Horné Považie	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 74	Stredné a Horné Považie	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Považská Bystrica
S 75	Stredné a Horné Považie	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 80	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 81	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 82	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 83	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 84	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)
S 85	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 86	Kysuce - Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 90	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 91	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 92	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 93	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 94	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 95	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 96	Horehronie - Hont - Novohrad -	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)

Číslo	Skupina regiónov / Mesto	Popis trasy
	Gemer	
S 97	Horehronie - Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 100	Spiš - Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 101 (*)	Spiš - Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 102	Spiš - Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 103	Spiš - Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 104	Spiš - Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 105	Spiš - Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 106	Spiš - Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 107	Spiš - Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 110	Šariš - Zemplín	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 111	Šariš - Zemplín	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 112	Šariš - Zemplín	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 113	Šariš - Zemplín	(Sátorajújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou - Stročin-juh (-Svidník)
S 114	Šariš - Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 115	Šariš - Zemplín	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 116	Šariš - Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 120	Bratislava	Mestský okruh Bratislava
S 121	Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 122	Bratislava	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 130	Trnava	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 150	Trenčín	Privádzač Trenčín
S 160	Žilina	Okruh Žilina
S 180	Košice	Mestský okruh Košice
S 181	Košice	Vetva mestského okruhu Košice
S 190	Prešov	Prešov vnútorný obchvat
S 191	Prešov	Prešov privádzač D1 juh

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.3.5 Modifikovaný variant s regionálnym číslovaním

Variant je obdobný ako variant s regionálnym číslovaním, namiesto skupín regiónov sú však pre pridelovanie blokov čísel použité priamo jednotlivé regióny; dĺžka bloku na región je potom 5 čísel. Pridelenie blokov je nasledovné:

- Bratislavsko S 30 – S 34,
- Záhorie S 35 – S 39,
- Dolné Považie S 40 – S 44,
- Dolná Nitra S 45 – S 49,
- Podunajsko S 50 – S 54,

- Tekov S 55 – S 59,
- Horná Nitra S 60 – S 64,
- Stredné Považie S 65 – S 69,
- Horné Považie S 70 – S 74,
- Kysuce S 75 – S 79,
- Turiec S 80 – S 84,
- Orava S 85 – S 89,
- Liptov S 90 – S 94,
- Horehronie S 95 – S 99,
- Podpoľanie: žiadne štátne cesty,
- Hont S 100 – S 104,
- Novohrad S 105 – S 109,
- Gemer S 110 – S 114,
- Horný Spiš S 115 – S 119,
- Dolný Spiš S 120 – S 124,
- Zamagurie S 125 – S 129,
- Šariš S 130 – S 134,
- Zemplín S 135 – S 139.

Mestské okruhy a privádzače a tiež mestské štátne cesty v Bratislave a Košiciach sú číslované v osobitných blokoch od S 140 vyššie. Bratislave je priradený blok 10 čísel (S 140 – S 149), ostatným nadcentrám sú priradené bloky po 5 čísel postupne v poradí od západu na východ, t.j. Trnava má blok S 150 – S 154, Nitra blok S 155 – S 159 atď. až Prešov blok S 180 – S 184.

Sieť štátnych ciest podľa modifikovaného variantu dlhých diaľkových trás a krátkych nadregionálnych trás s regionálnym číslovaním uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 30: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s modifikovanými regiónmi

Číslo	Región / Mesto	Popis trasy
S 1	Bratislava	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 2	Bratislava	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 3	Bratislava	(Bratislava-) Senec - Galanta - Šaľa - Nitra - Žiar nad Hronom (-Zvolen)
S 4	Bratislava	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	Bratislava	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	Trnava	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 7	Trnava	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	Nitra	(Budapest/Győr-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 9	Trenčín	(Brno-) Drietoma, št. hr. CZ - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 10	Žilina	(Žilina-) Bytča - Makov, št. hr. CZ (-Olomouc)

Číslo	Región / Mesto	Popis trasy
S 11 (*)	Žilina	Spojka Bytča
S 12	Žilina	Žilina - Čadca - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 13	Žilina	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 14	Žilina	Žiar nad Hronom - Martin
S 15	Žilina	(Budapest-) Šahy, št. hr. HU - Zvolen - Ružomberok - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)
S 16	Banská Bystrica	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 17	Banská Bystrica	Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice (Šaca)
S 18	Banská Bystrica	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 19	Košice	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. UA (-Užhorod)
S 20	Košice	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 21	Prešov	(Košice-) Budimír - Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 22	Prešov	Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 23	Prešov	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 30	Bratislavsko	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 31	Bratislavsko	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 32	Bratislavsko	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 35	Záhorie	(Břeclav-) Brodské, št. hr. CZ - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 36 (*)	Záhorie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 37	Záhorie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 40	Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 41	Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Hlohovec)
S 42	Dolné Považie	(Győr-) Medveďov - V. Meder - D. Streda - Sered' - Madunice (-Piešťany)
S 43	Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 45	Dolná Nitra	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 46	Dolná Nitra	(Galanta - Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky
S 47	Dolná Nitra	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 48	Dolná Nitra	Nové Zámky - Lučenec
S 50	Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 51	Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 55	Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 56	Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 60	Horná Nitra	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 61	Horná Nitra	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 62	Horná Nitra	Prievidza - Žilina
S 63	Horná Nitra	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 65	Stredné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 66 (*)	Stredné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 67	Stredné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 70	Horné Považie	(Trenčín-) Beluša - Púchov
S 71	Horné Považie	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Považská Bystrica
S 72	Horné Považie	Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 75	Kysuce	(Vsetín-) Makov - Čadca

Číslo	Región / Mesto	Popis trasy
S 76	Kysuce	(Čadca-) Svrčinovec - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 77	Kysuce	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 80	Turieč	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 85	Orava	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 86	Orava	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora, št. hr. PL (-Żywiec)
S 90	Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 91	Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 95	Horehronie	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 96	Horehronie	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 97	Horehronie	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 100	Hont	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 101	Hont	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 105	Novohrad	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 110	Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 111	Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 115	Horný Spiš	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 116 (*)	Horný Spiš	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 117	Horný Spiš	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 118	Horný Spiš	Poprad - Smokovce
S 120	Dolný Spiš	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 121	Dolný Spiš	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 122	Dolný Spiš	Spišská Nová Ves - Levoča
S 125	Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 130	Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 131	Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 132	Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 135	Zemplín	(Sátorajaujhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov n.T. - Stročin-juh (-Svidník)
S 136	Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. PL
S 137	Zemplín	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubľa, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 138	Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 140	Bratislava	Mestský okruh Bratislava
S 141	Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 142	Bratislava	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 150	Trnava	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 160	Trenčín	Privádzač Trenčín
S 165	Žilina	Okruh Žilina
S 175	Košice	Mestský okruh Košice
S 176	Košice	Vetva mestského okruhu Košice
S 180	Prešov	Prešov vnútorný obchvat
S 181	Prešov	Prešov privádzač D1 juh

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.3.6 Variant s číslovaním nadregionálnych ciest po krajoch

Tento variant bol pôvodne vybratý ako najvýhodnejší, napokon bol ale ďalej modifikovaný do podoby, ktorú uvádza článok 6.2.5. Dôvodom bolo najmä zosúladenie poradia ciest s ostatnými kategóriami (D, K, L) tak, aby číslovanie vychádzalo z juhozápadu a končilo na severovýchode.

Vo variante sú (dlhé) diaľkové trasy číslované postupne v bloku S 1 až S 25 a nadregionálne trasy sú číslované v blokoch podľa kraja, v ktorom začínajú, prípadne v ktorom sa nachádza prevažná časť ich dĺžky.

Nadregionálne trasy sú vytvorené postupne podľa regiónov od západu na východ v poradí: Bratislava a okolie, Záhorie, Dolné Považie/Horné Podunajsko, Dolná Nitra/Dolné Podunajsko, Tekov, Horná Nitra, Stredné Považie, Horné Považie/Turiec, Kysuce, Orava, Liptov, Horehronie, Podpoľanie, Hont/Malohont, Novohrad, Gemer, Horný Spiš, Zamagurie, Šariš, Horný Zemplín, Abov/Dolný Spiš, Dolný Zemplín. Poradie regiónov je prispôsobené územno-správnemu členeniu (krajom). Nadregionálne trasy sú staničené v smeroch zo západu na východ a z juhu na sever, podľa zdroja a cieľa dopravy – to znamená nie nevyhnutne podľa začiatku a konca cesty, ale podľa najbližších stredných dopravných centier resp. dopravných nadcentier z/do ktorých vedú dopravu. Toto pravidlo neplatí pre indexované cesty, ktoré sú vždy orientované zhodne s ich základnou cestou.

Mestské trasy sú v samostatných blokoch, reálne je však použitý len blok pre Bratislavu.

Štátne cesty majú vyhradené čísla S 1 až S 199. Číslovací plán je nasledovný:

- S 1 až S 24 – diaľkové trasy a súbežné trasy k diaľniciam,
- S 25 až S 99 – nadregionálne trasy,
- S 100 až S 124 – mestské okruhy, privádzače atď.,
- S 125 až S 199 – dočasne pridelené čísla pre cesty určené na prekategORIZOVANIE.

Čísla nadregionálnych trás sú prideľované v blokoch podľa toho, v ktorom kraji príslušná cesta začína. Výnimočne, ak má cesta v kraji, v ktorom začína, len minimálnu dĺžku, je zaradená do bloku toho kraja, v ktorom sa nachádza prevažujúca časť jej dĺžky. Rozdelenie blokov je nasledovné:

- S 25 – S 29: Bratislavský kraj,
- S 30 – S 39: Trnavský kraj,
- S 40 – S 49: Nitriansky kraj,
- S 50 – S 59: Trenčiansky kraj,
- S 60 – S 69: Žilinský kraj,
- S 70 – S 79: Banskobystrický kraj,
- S 80 – S 89: Prešovský kraj,
- S 90 – S 99: Košický kraj.

V jednotlivých blokoch sú ponechané voľné čísla ako rezerva do budúcnosti. Vo väčšine blokov sú dve voľné čísla.

Čísla mestských okruhov, privádzačov atď. sú prideľované v blokoch podľa mesta. Aktuálne je pridelený len blok S 100 až S 109 pre Bratislavu, ostatné bloky sa pridelia podľa potreby v budúcnosti.

Číslo S 125 až S 199 sú špecificky vyhradené na dočasné použitie. Jedná sa najmä o súčasné cesty I. triedy, ktoré budú v zmysle koncepcie prekategORIZOVANÉ do nižšej kategórie. V prechodnom období, do vysporiadania vlastníctva atď., budú mať takéto cesty pridelené dočasné čísla z tohto bloku. Ide len o evidenčné číslovanie, ktoré nebude použité v teréne na dopravných značkách: tam sa existujúce čísla budú zmažú (prelepia) alebo sa priamo nahradia novým číslom cesty nižšej kategórie.

V budúcnosti sa môže blok S 125 až S 199 použiť na iné špecifické účely tam, kde nebude vhodné pridelenie čísla z predchádzajúcich rozsahov. Taktiež sa môžu použiť v blokoch v prípade, keď nezostane žiadna voľná rezerva pre daný kraj (napr. pre Prešovský kraj sa použije blok S 180 – S 189).

V tomto variante sa na rozdiel od predchádzajúcich už priamo používajú indexované čísla. Dôvodom je fakt, že bez ich aplikácie by nebolo možné dodržať stanovené dĺžky blokov. Navyše, čísla ciest končiacie číslicami 0 a 5 sú tu najvýznamnejšími nadregionálnymi cestami v rámci príslušného kraja.

Tabuľka 31: Pracovná sieť štátnych ciest – dlhé diaľkové trasy s krajskými blokmi

Číslo	Kraj / Mesto	Popis trasy
S 1	-	Bratislava - Malacky - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště - Zlín)
S 1a	-	(Bratislava - Malacky-) Kúty - Brodské, št. hr. (-Břeclav)
S 2	-	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina
S 2a	-	Privádzač Trenčín
S 3	-	(Bratislava-) Senec - Šaľa - Nitra - Žiar n.H. - Zvolen - Lučenec - Košice
S 4	-	Bratislava - Rusovce, št. hr. HU (-Mosonmagyaróvár - Győr)
S 5	-	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 6	-	Trnava - Senica - Holíč, št. hr. (-Hodonín)
S 6a	-	vyhradené pre západný obchvat Trnavy
S 7	-	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 8	-	(Budapest/Győr-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 8a	-	(Nitra - Topoľčany-) Nadlice - Bánovce nad Bebravou (-Trenčín)
S 9	-	(Brno-) Drietoma, št. hr. CZ - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 9a	-	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 10	-	(Olomouc-) Makov, št. hr. CZ - Bytča (-Žilina)
S 10a	-	Spojka Bytča
S 11	-	Žilina - Čadca - Skalité, št. hr. PL (-Bielsko-Biala)
S 11a	-	(Čadca-) Svrčinovec, obec - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)
S 12	-	Žilina - Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov
S 13	-	Žiar nad Hronom - Martin
S 14	-	Banská Bystrica - Turčianske Teplice (-Martin)
S 15	-	(Budapest-) Šahy - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok - Trstená (-Krakow)
S 16	-	(Miskolc-) Král, št. hr. HU - Tornaľa
S 17	-	(Miskolc-) Milhost', št. hr. HU - Košice
S 18	-	Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké, št. hr. (-Užhorod)
S 19	-	(Košice-) Budimír - Prešov
S 20	-	Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 21	-	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 22	-	rezerva

Číslo	Kraj / Mesto	Popis trasy
S 23	-	rezerva
S 24	-	rezerva
S 25	Bratislavský	Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 26	Bratislavský	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 27	Bratislavský	(Dunajská Streda-) Šamorín - Senec - Pezinok - Malacky
S 28	Bratislavský	rezerva
S 29	Bratislavský	rezerva
S 30	Trnavský	(Břeclav-) Kúty - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 30a	Trnavský	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 31	Trnavský	vyhradené pre Hohenau - Moravský Svätý Ján
S 32	Trnavský	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topolčany
S 33	Trnavský	Hlohovec - Topolčany
S 34	Trnavský	rezerva
S 35	Trnavský	Dunajská Streda - Galanta - Sered' - Hlohovec - Madunice (-Piešťany)
S 36	Trnavský	(Senec-) Sládkovičovo - Sered' (-Nitra)
S 37	Trnavský	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 38	Trnavský	(Győr-) Medveďov, št. hr. HU - Veľký Meder (-Dunajská Streda - Galanta)
S 39	Trnavský	rezerva
S 40	Nitriansky	Nitra - Levice - Hontianske Nemce (-Zvolen)
S 41	Nitriansky	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 42	Nitriansky	(Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nové Zámky - Lučenec
S 43	Nitriansky	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU (-Esztergom)
S 44	Nitriansky	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 45	Nitriansky	Štúrovo - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 46	Nitriansky	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 47	Nitriansky	rezerva
S 48	Nitriansky	rezerva
S 49	Nitriansky	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 50	Trenčiansky	Prievidza - Žilina
S 51	Trenčiansky	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 52	Trenčiansky	rezerva
S 53	Trenčiansky	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 54	Trenčiansky	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 55	Trenčiansky	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Beluša (-Žilina)
S 55n	Trenčiansky	Púchov - križ. Dolné Kočkovce (-Žilina)
S 56	Trenčiansky	Púchov - Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 57	Trenčiansky	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 58	Trenčiansky	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 59	Trenčiansky	rezerva
S 60	Žilinský	Okruh Žilina
S 61	Žilinský	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 62	Žilinský	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín

Číslo	Kraj / Mesto	Popis trasy
S 63	Žilinský	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora, št. hr. PL (-Żywiec)
S 63a	Žilinský	(Tvrdošín-) Námestovo-STK - Námestovo-Nábřežie priehrady (-Żywiec)
S 64	Žilinský	rezerva
S 65	Žilinský	(Martin-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 66	Žilinský	Jasná - Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 67	Žilinský	rezerva
S 68	Žilinský	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 69	Žilinský	Poprad - Smokovce
S 70	Banskobystrický	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 71	Banskobystrický	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-Liptovský Mikuláš)
S 72	Banskobystrický	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 73	Banskobystrický	(Nové Zámky/Levice-) Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 74	Banskobystrický	(Vác-) Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU - Veľký Krtíš (-Lučenec)
S 75	Banskobystrický	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 76	Banskobystrický	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 77	Banskobystrický	(Rimavská Sobota-) Tisovec - Brezno
S 78	Banskobystrický	rezerva
S 79	Banskobystrický	rezerva
S 80	Prešovský	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Podspády, št. hr. PL (-Nowy Targ)
S 80a	Prešovský	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL (-Zakopane)
S 81	Prešovský	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 82	Prešovský	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 83	Prešovský	vyhradené pre (Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. (-Nowy Sacz)
S 84	Prešovský	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 85	Prešovský	Prešov vnútorný obchvat, resp. okruh
S 85a	Prešovský	Prešov privádzač D1 juh
S 86	Prešovský	(Prešov-) Lipany - Vranov nad Topľou - Michalovce
S 87	Prešovský	Vranov nad Topľou - Humenné - Ubľa, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 88	Prešovský	(Vranov nad Topľou-) Podčičva - Stročin-juh (-Svidník)
S 89	Prešovský	rezerva
S 90	Košický	Mestský okruh Košice
S 90a	Košický	Vetva mestského okruhu Košice
S 91	Košický	Košice - Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok -Kežmarok
S 92	Košický	Spišská Nová Ves - Levoča
S 93	Košický	Košice - Zemplínsky Branč-západ (-Sátorajújhely)
S 94	Košický	rezerva
S 95	Košický	(Sátorajújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou
S 96	Košický	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr. PL
S 97	Košický	rezerva
S 98	Košický	rezerva
S 99	Košický	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 100	Mesto Bratislava	Mestský okruh Bratislava

Číslo	Kraj / Mesto	Popis trasy
S 101	Mesto Bratislava	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 102	Mesto Bratislava	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto

Poznámky:

- S 2: V Trenčíne sa predpokladá preložka na nový most a následne po II/507, čím sa skráti S 9a.
- S 2a: Ide o diaľničný privádzač Trenčín v trase súčasného PD5.
Alternatívne riešenie je neviest' S 2 po dostavbe nového mosta po novom úseku, ale ponechať ju v súčasnej trase I/61 cez starý most a namiesto toho predĺžiť S 2a až do m.č. Biskupice. Z istého pohľadu ide o logické riešenie, keďže tranzit cez Trenčín bude mimo špičky aj naďalej výhodnejší v starej trase.
- S 3: Do Nitry vedie trasa cez Galantu a Šaľu, nie cez Sereď, keďže nie je pravdepodobné, že by sa chýbajúce úseky bývalej I/51 zabraté v prospech súčasnej R1 niekedy doplnili.
Medzi Novou Baňou a Žarnovicou je cesta prerušená a uvažuje sa prejazd po súčasnej R1. Rovnako sa uvažuje prejazd po súčasnej R1 v prerušenom úseku pred Zvolenom.
Cesta je ukončená križovatkou s cestou S 17 (I/68), pričom sa uvažuje krátky prejazd po diaľničnom privádzači Šaca na cestu III/050187 (ktorá sa stane súčasťou S3), alternatívne dostavba chýbajúceho spojovacieho úseku v rámci výstavby diaľnice.
- S 7: Ako obchádzková trasa diaľnice Trnava – Nitra sa uvažuje S 7 cez Hlohovec, nakoľko pôvodná cesta I/51 bola zabratá v prospech R1. Je ale potrebné vyriešiť kapacitne nevyhovujúci prejazd Hlohovcom.
- S 8, S 8a: Cesta je vedená po II/579 do Hradišťa, kde sa pripája na S 9 (I/50), namiesto aktuálneho trasovania I/64 cez Partizánske, ktoré je z hľadiska tranzitu nevýhodné. Smerovanie z Topoľčian do Bánoviec nad Bebravou a Trenčína je riešené indexovou cestou S 8a po súčasnej II/592.
- S 9a: Úsek súčasnej II/507. V prípade preložky S 2 na trasu po novom trenčianskom moste sa cesta skráti len po križovatku Biskupice.
- S 10, S 10a: Ako diaľková trasa v smere do Čiech je použitá cesta cez Makov po súčasnej I/18, nie koridor I/49, v ktorom je plánovaná diaľnica. Trasa cez Makov je výhodnejšia, keďže I/49 vedie cez prakticky súvislo zastavanú oblasť od Púchova až po Otrokovice, a tak je veľmi pomalá. V Bytči je S 10 vedená po obchvate (II/507) na diaľnicu, spojenie s cestou S 2 (I/61) obstaráva spojka S 10a.
- S 11: Zachováva sa číslo pôvodnej cesty I/11, je však predĺžená až do Skalitého. Pripojenie na hraničný priechod Svrčinovec zabezpečuje odbočka S 11a.
- S 12: Pri Ivachnovej je krátky jednosmerný prejazd po diaľnici (značka Diaľnica je posunutá do križovatky Ivachnová). Bude odstránený po dobudovaní diaľnice.
- S 19: Zaradenie úseku Košické Olšany – Budimír do trasy S 19 je podmienené preložkou cesty (obchvatom obce Rozhanovce) a opravou nevyhovujúcich technických parametrov; do odstránenia týchto nedostatkov bude tento úsek klasifikovaný len ako krajská cesta, pričom S 19 bude začínať v križovatke Budimír (staničená však bude už z Košických Olšian).

- S 27: Predpokladá sa budúce predĺženie tejto trasy do Rakúska buď cez Záhorskú Ves do Angern an der March alebo cez Gajary do Dürnkrutu; podmienkou na zaradenie do štátnych ciest je vybudovanie mostu cez rieku Morava. Smerom zo Šamorína treba posúdiť možné budúce predĺženie do Mosonmagyaróváru alebo Rajky prípadne do Čunova na S 4.
- S 31: Číslo je vyhradené pre spojenie (Mistelbach –) Hohenau – Moravský Svätý Ján, po rekonštrukcii cesty tak, aby vyhovovala požiadavkám na cesty nadregionálneho dopravného významu.
- S 32: Uvažuje sa potenciálne predĺženie cesty západným obchvatom obce Nemčice, križovaním s cestou S 33 (II/514) a napojením na cestu S8 (I/64) severne od obce Chrabrany. Týmto sa vytvorí južný obchvat mesta Topoľčany pre smerovaní Piešťany/Hlohovec – Partizánske/Prievidza. Realizácia ale nadväzuje na spôsob riešenia diaľnice D 29.
- S 33: V prípade realizácie predĺženia S 32 sa ukončí v križovatke s cestou S 32 pri obci Nemčice. Zostávajúci úsek sa potom prekategORIZUJE na krajskú cestu.
- S 35: Je potrebné zrealizovať východný obchvat Dunajskej Stredy: z dôvodu chýbajúceho obchvatu v súčasnosti jazdia vozidlá v smere Galanta – Győr po technicky problematických cestách II/561 a III/063036. Taktiež je potrebné odstránenie bodových závad (obchvat obcí Čierny Brod a Mostová, preložka Jahodná a okolie). Po zrealizovaní týchto zmien a južného obchvatu Galanty (v súčasnosti vo výstavbe) vytvoria cesty alternatívny koridor Žilina – Győr.
- S 40: Úsek Levice – Hontianske Nemce priamo nemá nadregionálny dopravný význam, je však kategorizovaný ako štátna cesta v úlohe obchádzkovej trasy diaľnice Nitra – Zvolen, z dôvodu chýbajúcich súbežných úsekov S 3. Po kompletizácii chýbajúcich úsekov cesty S 3 v technických parametroch ciest nadregionálneho dopravného významu sa cesta S 40 skráti a úsek Levice – Hontianske Nemce sa zaradí ako krajská cesta.
- S 44: Predpokladá sa budúce predĺženie po križovatku s diaľnicou Nové Zámky – Lučenec.
- S 49: Prejazdný úsek cez Zlaté Moravce je trasovaný odlišne od súčasnej II/511 a zodpovedá skutočnému spôsobu tranzitu cez mesto: namiesto jazdy cez hlavné námestie a Chyzerovce (kde je o.i. zakázaný vjazd pre nákladnú dopravu) je trasovaný po Duklianskej, 1. mája a Prílepskej.
- S 55n: Ako S 55n je označený úsek súčasnej I/49A, t.j. pokračovanie R6, ktoré ale nie je rýchlostnou cestou, iba cestou I. triedy s úrovňovými križovatkami. Úsek sa v budúcnosti po prestavbe stane diaľnicou a číslo S 55n bude následne zrušené.
- S 70: Cesta Banskej Bystrici obsahuje jednosmerný prejazd koncovým úsekom súčasnej R1 v smere do Brezna. Prejazd bude odstránený po dostavbe diaľnice.
- S 80, S 80a: Trasa vedie po súčasnej I/67 s jednou výnimkou, keď je záverečný úsek vedený po III/067029 na hraničný priechod Podspády s nadväznosťou na poľskú DK 49 namiesto na hraničný priechod Tatranská Javorina – tam je vedený odbočujúci úsek S 80a.
- S 82: Cesta I/77A, ktorá sem prináleží, bude len vetvou križovatky s poľskou okresnou cestou.
- S 83: Číslo je vyhradené na spojenie cez Kurov na poľskú DK 75, po realizácii technického upgradu na poľskej strane.

- S 85: Číslo je vyhradené na zostavenie budúceho prešovského okruhu po dostavbe západného obchvatu. Cesty S 12, S 19, S 20 a S 21 sa príslušne skrátiť tak, aby začínali/končili na okruhu.
- S 90, S 90a: Košický okruh má v juhozápadnej časti dva varianty. Kratší variant (S 90a) pre vozidlá, ktoré sa po okruhu presúvajú v rámci mesta, sa oddeľuje západne od križovatky VSS na Alejovú ulicu a pokračuje ku križovatke Moldavská/Trieda SNP, kde sa spája s dlhším variantom (S 90). Ten je určený pre vozidlá, ktoré na mestský okruh vchádzajú, resp. ho opúšťajú smerom z/na privádzač Šaca a vedie od križovatky VSS ku križovatke Optima a pokračuje po Moldavskej smerom do centra, kde sa opäť spája s kratším variantom.
- S 96: Zaradenie úseku Humenné – Medzilaborce – Palota št. hr. je podmienené medzinárodnou dohodou s Poľskom o rekonštrukcii cestného ťahu na poľskej strane, smer Sanok a Przemyśl (v súčasnosti technicky absolútne nevyhovuje).
- S 99: Podmienené zaradenie: iba ak sa zrealizuje hraničný priechod Čierna/Čop.

E 2.4 Trasy podľa diaľnic

E 2.4.1 Základný variant

V tomto variante sú cesty rozdelené na cesty súbežné s diaľnicou (resp. tvoriace jej obchádzku) a na ostatné cesty.

Cesty súbežné s diaľnicou tvoria trasy s číslami S 101 a vyššie tak, že ich číslo zodpovedá číslu diaľnice zvýšenému o 100. Ako základ číslovania bol vybraný finálny variant trasovania a číslovania diaľnic (pozri článok 6.2). Trasy takýchto ciest však nie úplne presne kopírujú trasu diaľnice, čo je dané určitými odlišnosťami v štruktúre siete diaľnic a siete štátnych ciest.

Ostatné cesty sú vytvorené tak, aby túto základnú sieť dopĺňali, pričom sú číslované od S 1 postupne od západu na východ, podľa jednotlivých skupín regiónov. Skupiny regiónov sa mierne odlišujú od skupín regiónov vo variante dlhých diaľkových trás a sú nasledovné:

- Bratislavsko,
- Záhorie,
- Dolné Považie,
- Dolná Nitra – Podunajsko,
- Horná Nitra – Tekov,
- Stredné Považie,
- Horné Považie – Kysuce,
- Orava – Turiec – Liptov,
- Horehronie – Podpoľanie,
- Hont – Novohrad – Gemer,
- Spiš – Zamagurie,
- Abov – Šariš,
- Zemplín.

Sieť štátnych ciest podľa variantu trás podľa diaľnic uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 32: Pracovná sieť štátnych ciest – variant podľa diaľnic

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 1	Bratislavsko	Mestský okruh Bratislava
S 2	Bratislavsko	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 3	Bratislavsko	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 4	Záhorie	(Malacky-) Kúty - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště)
S 5	Záhorie	(Břeclav-) Kúty - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 6 (*)	Záhorie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 7	Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 8	Dolné Považie	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 9	Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 10	Dolné Považie	(Galanta-) Sereď - Madunice (-Piešťany)
S 11	Dolné Považie	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 12	Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Nové Zámky
S 13	Dolné Považie	(Győr-) Medveďov – V. Meder – D. Streda - Sereď (-Hlohovec)
S 14	Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 15	Dolná Nitra - Podunajsko	Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 16	Dolná Nitra - Podunajsko	(Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nitra
S 17	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 18	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 19	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr. HU
S 20	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)
S 21	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 22	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 23	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 24	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 25	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 26	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 27	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 28	Stredné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 29 (*)	Stredné Považie	Privádzac Trenčín
S 30 (*)	Stredné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 31	Stredné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 32	Horné Považie - Kysuce	Púchov - Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 33	Horné Považie - Kysuce	Okruh Žilina
S 34	Horné Považie - Kysuce	(Olomouc-) Makov, št. hr. CZ - Bytča (-Žilina)
S 35 (*)	Horné Považie - Kysuce	Spojka Bytča
S 36	Horné Považie - Kysuce	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 37	Horné Považie - Kysuce	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 38	Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 39	Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)
S 40	Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 41	Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 42	Horehronie - Podpoľanie	(Martin-) Turčianske Teplice - Banská Bystrica
S 43	Horehronie - Podpoľanie	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 44	Horehronie - Podpoľanie	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 45	Horehronie - Podpoľanie	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-L. Mikuláš)
S 46	Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 47	Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 48	Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 49	Hont - Novohrad - Gemer	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 50	Hont - Novohrad - Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 51	Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 52	Spiš - Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 53 (*)	Spiš - Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 54	Spiš - Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 55	Spiš - Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 56	Spiš - Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 57	Spiš - Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 58	Spiš - Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 59	Spiš - Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 60	Abov - Šariš	Mestský okruh Košice
S 61 (*)	Abov - Šariš	Vetva mestského okruhu Košice
S 62	Abov - Šariš	Prešov vnútorný obchvat
S 63 (*)	Abov - Šariš	Prešov privádzač D1 juh
S 64	Abov - Šariš	(Košice-) Budimír - Prešov - S. Ľubovňa - Mníšek n.P. (-Nowy Sacz)
S 65	Abov - Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 66	Abov - Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 67	Abov - Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 68	Horný a Dolný Zemplín	(Sátoraljaújhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou - Stročín-juh (-Svidník)
S 69	Horný a Dolný Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 70	Horný a Dolný Zemplín	(Svidník-) Podčižva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 71	Horný a Dolný Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 101	-	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 102	-	(Mosonmagyaróvár-) Rusovce - Bratislava - Brodské (-Břeclav)
S 103	-	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité (-Katowice)
S 104	-	(Bratislava-) Senec - Nitra - Zvolen - Lučenec - Košice - Michalovce
S 105	-	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 106	-	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Beluša (-Žilina)
S 107	-	Žilina - Prešov - Michalovce - Vyšné Nemecké (-Užhorod)
S 108	-	Žiar nad Hronom - Martin
S 109	-	(Budapest-) Šahy, št. hr. HU - Zvolen
S 110	-	Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok
S 111	-	Ružomberok - Dolný Kubín - Tvrdošín - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 112	-	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 113	-	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 120	-	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 121	-	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 122	-	Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Lučenec
S 131	-	potenciálne Sereď - Trnava; Trnava - Senica - Holíč (-Hodonín)
S 133	-	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 141	-	(Čadca-) Svrčinovec, obec - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla.

Poznámky:

- S 13: Stojí za zváženie zaradiť úsek Veľký Meder – Medved'ov ako samostatnú trasu.
- S 20: Budúce predĺženie po diaľnicu Nové Zámky - Lučenec.
- S 29: Môže byť potenciálne klasifikovaná ako D-cesta.
- S 30: Po preložke I/61 v Trenčíne sa skrúti.
- S 36: Miniúsek hraničného prechodu Velké Karlovice bude len vetvou križovatky.
- S 40 a S 41: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej.
- S 46 a S 47: Potenciálne je možné tieto dve cesty zlúčiť do jednej a odbočku na hraničný priechod Slovenské Ďarmoty označiť indexovaným číslom.
- S 56: Alternatívne možno zaradiť ako pokračovanie S 58, namiesto samostatného čísla.
- S 64: Trasa začína v Budimíre, potenciálne by mohla pre kompaktnosť siete začínať už v Košických Olšianoch, v takom prípade je však potrebná rekonštrukcia predmetného úseku.
- S 66: Súčasná odbočka I/77A bude len vetvou križovatky, prípadne indexovanou cestou.
- S 67: Alternatívne je možné tento úsek spojiť prostredníctvom peáže s cestou S 65.
- S 69: Zaradenie úseku Humenné – Medzilaborce – Palota št. hr. je podmienené dohodou s Poľskou republikou na rekonštrukcii cestného ťahu smer Sanok a Przemyśl.
- S 71: Zaradenie do štátnych ciest je podmienené iba v prípade, ak sa zrealizuje hraničný priechod Čierna/Čop.
- S 103: V Trenčíne sa predpokladá preložka na nový most a po II/507 do centra.
- S 104: Trasa je v súčasnosti prerušená (chýbajúce úseky zabraté v prospech R1); na rozdiel od D4 je ukončená v Michalovciach namiesto Košických Olšian.
- S 107: Na rozdiel od D7 vedie trasa cez Vranov nad Topľou (trasa cez Budimír a Košické Olšany je nevyhovujúca ako štátna cesta).

E 2.4.2 Modifikovaný variant

Tento variant sa od predchádzajúceho líši tým, že číslami od 100 vyššie sú označené len trasy súbežné s diaľnicami mimo siete TEN-T. Trasy súbežné s diaľnicami v sieti TEN-T majú rovnaké číslo ako príslušná diaľnica (s prefixom S namiesto D). Ostatné cesty sú číslované v bloku S 20 po S 119.

Špecificky je riešený úsek cesty Prešov – Budimír, súbežný s diaľnicou D7: tento je označený ako S 107, nakoľko cesta S7 vedie z Prešova do Michaloviec cez Vranov nad Topľou.

Sieť štátnych ciest podľa modifikovaného variantu trás podľa diaľnic uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 33: Pracovná sieť štátnych ciest – modifikovaný variant podľa diaľnic

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 1	-	Malacky - Pezinok - Senec - Šamorín (-Dunajská Streda)
S 2	-	(Mosonmagyaróvár-) Rusovce - Bratislava - Brodské (-Břeclav)
S 3	-	Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité (-Katowice)
S 4	-	(Bratislava-) Senec - Nitra - Zvolen - Lučenec - Košice - Michalovce
S 5	-	(Brno-) Drietoma - Trenčín - Bánovce n.B. - Prievidza - Žiar n.H.
S 6	-	(Zlín-) Lysá pod Makytou, št. hr. CZ - Púchov - Beluša (-Žilina)
S 7	-	Žilina - Prešov - Michalovce - Vyšné Nemecké (-Užhorod)
S 8	-	Žiar nad Hronom – Martin
S 9	-	(Budapest-) Šahy, št. hr. HU – Zvolen
S 10	-	Zvolen - Banská Bystrica – Ružomberok
S 11	-	Ružomberok - Dolný Kubín - Tvrdošín - Trstená, št. hr. PL (-Krakow)
S 12	-	Košice - Milhost', št. hr. HU (-Miskolc)
S 13	-	(Prešov-) Lipany - Svidník - Vyšný Komárnik, št. hr. (-Rzeszow)
S 20	Bratislavsko	Mestský okruh Bratislava
S 21	Bratislavsko	Bratislava Mlynské Nivy - Petržalka juh
S 22	Bratislavsko	Bratislava Mlynská dolina - Nábrežie - Račianske Mýto
S 23	Záhorie	(Malacky-) Kúty - Skalica, št. hr. CZ (-Uherské Hradiště)
S 24	Záhorie	(Břeclav-) Holíč - Senica - Myjava - Nové Mesto n.V.
S 25 (*)	Záhorie	(Hodonín-) Rohov - Sobotište (-Myjava - Nové Mesto n.V.)
S 26	Dolné Považie	(Senica-) Jablonica - Brezová pod Bradlom - Piešťany - Topoľčany
S 27	Dolné Považie	(Trnava-) Trakovice - Hlohovec - Nitra
S 28	Dolné Považie	Hlohovec - Topoľčany
S 29	Dolné Považie	(Galanta-) Sered' - Madunice (-Piešťany)
S 30	Dolné Považie	rezerva pre západný obchvat Trnavy
S 31	Dolné Považie	(Senec-) Sládkovičovo - Nové Zámky
S 32	Dolné Považie	(Győr-) Medveďov – V. Meder – D. Streda - Sered' (-Hlohovec)
S 33	Dolné Považie	(Dunajská Streda-) Tomášikovo - Šaľa
S 34	Dolná Nitra - Podunajsko	Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo
S 35	Dolná Nitra - Podunajsko	(Šaľa-) Trnovec nad Váhom - Nitra
S 36	Dolná Nitra - Podunajsko	Nitra - Levice - H.Nemce (-Zvolen)
S 37	Dolná Nitra - Podunajsko	(Galanta - Šaľa-) Palárikovo-východ - Šurany - Kalná n.H. (-Levice)
S 38	Dolná Nitra - Podunajsko	(Nové Zámky-) Bajč - Štúrovo, št. hr.
S 39	Dolná Nitra - Podunajsko	(Komárno-) Pavlov dvor - Dvory nad Žitavou (-Levice/Lučenec)

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 40	Horná Nitra - Tekov	Štúrovo - Hronský Beňadik (-Žiar nad Hronom)
S 41	Horná Nitra - Tekov	(Lučenec-) Demandice - Levice - Tlmače (-Žiar nad Hronom)
S 42	Horná Nitra - Tekov	(Nitra-) Zlaté Moravce - Veľké Uherce (-Prievidza)
S 43	Horná Nitra - Tekov	Partizánske - Nováky (-Prievidza)
S 44	Horná Nitra - Tekov	Prievidza - Žilina
S 45	Horná Nitra - Tekov	(Prievidza-) Nitrianske Pravno - Příbovce (-Martin)
S 46	Horná Nitra - Tekov	Bánovce n.B. - Trenčianska Teplá (-Dubnica n.V.)
S 47	Stredné Považie	Nové Mesto nad Váhom - Moravské Lieskové, št. hr. CZ (-Brno)
S 48 (*)	Stredné Považie	Privádzač Trenčín
S 49 (*)	Stredné Považie	Trenčín-juh - Trenčín-centrum
S 50	Stredné Považie	Dubnica n.V. - Horné Srnie, št. hr. CZ (-Zlín/Vsetín)
S 51	Horné Považie - Kysuce	Púchov - Považská Bystrica - Rajec (-Prievidza)
S 52	Horné Považie - Kysuce	Okruh Žilina
S 53	Horné Považie - Kysuce	(Olomouc-) Makov, št. hr. CZ - Bytča (-Žilina)
S 54 (*)	Horné Považie - Kysuce	Spojka Bytča
S 55	Horné Považie - Kysuce	(Vsetín-) Makov - Čadca
S 56	Horné Považie - Kysuce	(Čadca-) Krásno nad Kysucou - Tvrdošín
S 57	Orava - Turiec - Liptov	(Žilina-) Kraľovany - Dolný Kubín
S 58	Orava - Turiec - Liptov	(Dolný Kubín-) Oravský Podzámok - Oravská Polhora (-Żywiec)
S 59	Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Podbiel (-Tvrdošín - Krakow)
S 60	Orava - Turiec - Liptov	Liptovský Mikuláš - Jasná
S 61	Horehronie - Podpoľanie	(Martin-) Turčianske Teplice - Banská Bystrica
S 62	Horehronie - Podpoľanie	Banská Bystrica - Brezno - Rožňava
S 63	Horehronie - Podpoľanie	(Banská Bystrica-) Podbrezová - Kráľova Lehota (-Poprad)
S 64	Horehronie - Podpoľanie	(Lučenec-) Kriváň - Brezno - Mýto pod Ďumbierom (-L. Mikuláš)
S 65	Hont - Novohrad - Gemer	Šahy - Slovenské Ďarmoty (-Salgótarján)
S 66	Hont - Novohrad - Gemer	(Lučenec-) Veľký Krtíš - Slovenské Ďarmoty, št. hr. HU (-Vác)
S 67	Hont - Novohrad - Gemer	Lučenec - Šiatorská Bukovinka, št. hr. HU (-Salgótarján - Budapest)
S 68	Hont - Novohrad - Gemer	Tornaľa - Kráľ, št. hr. HU (-Miskolc)
S 69	Hont - Novohrad - Gemer	Rimavská Sobota - Červená Skala (-Poprad)
S 70	Hont - Novohrad - Gemer	Brezno - Tisovec (-Rimavská Sobota)
S 71	Spiš- Zamagurie	(Rožňava-) Pusté Pole - Poprad - Kežmarok - Nowy Targ
S 72 (*)	Spiš- Zamagurie	(Poprad - Kežmarok-) Podspády - Tatranská Javorina, št. hr. PL
S 73	Spiš- Zamagurie	Tatranská magistrála (Cesta slobody)
S 74	Spiš- Zamagurie	Poprad - Smokovce
S 75	Spiš- Zamagurie	(Spišská Nová Ves-) Jánovce - Kežmarok
S 76	Spiš- Zamagurie	(Poprad-) Spišská Belá - Stará Ľubovňa
S 77	Spiš- Zamagurie	(Poprad/Kežmarok-) Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves - Košice
S 78	Spiš- Zamagurie	Spišská Nová Ves - Levoča
S 79	Abov - Šariš	Mestský okruh Košice
S 80 (*)	Abov - Šariš	Vetva mestského okruhu Košice
S 81	Abov - Šariš	Prešov vnútorný obchvat

Číslo	Skupina regiónov	Popis trasy
S 82 (*)	Abov - Šariš	Prešov privádzací D1 juh
S 83	Abov - Šariš	Prešov - Stará Ľubovňa - Mníšek n.P., št. hr. PL (-Nowy Sacz)
S 84	Abov - Šariš	(Prešov-) Kapušany - Bardejov
S 85	Abov - Šariš	(Stará Ľubovňa-) Ľubotín - Bardejov - Svidník
S 86	Abov - Šariš	(Bardejov-) Tarnov - Kurov, št. hr. PL (-Nowy Sącz)
S 87	Zemplín	(Sátorajjájhely) - SNM, št. hr. HU - Trebišov - Vranov nad Topľou - Stročín-juh (-Svidník)
S 88	Zemplín	(Michalovce-) Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota, št. hr.
S 89	Zemplín	(Svidník-) Podčičva - Humenné - Ubl'a, št. hr. UA (-Drohobyč)
S 90	Zemplín	(Trebišov-) Slovenské Nové Mesto - Čierna
S 107	-	Budimír - Prešov
S 120	-	Bratislava - Petržalka, št. hr. AT (-Hainburg - Wien)
S 121	-	Bratislava - Pezinok - Trstín (-Senica)
S 122	-	Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Lučenec
S 131	-	potenciálne Sered' - Trnava; Trnava - Senica - Holíč (-Hodonín)
S 133	-	(Budapest-) Komárno - Nitra - Partizánske - Hradište (-Prievidza)
S 141	-	(Čadca-) Svrčinovec, obec - Svrčinovec, št. hr. CZ (-Ostrava)

Cesty označené hviezdíčkou sú kandidátmi na použitie indexovaného čísla. Poznámky k základnej verzii platia analogicky.

E 2.5 Mriežka

V tomto variante základná sada diaľkových ciest pretína krajinu v smere sever – juh a východ – západ, vytvárajúc tak mriežku. Hlavné trasy tvoriace mriežku majú čísla rozdelené na párne a nepárne podľa smeru, v ktorom vedú. Ostatné cesty nadväzujú na hlavné ťahy tvoriace mriežku a ich čísla sa odvodzujú buď z polohy v rámci krajiny alebo z čísel hlavných ťahov.

Variant mriežky bol po preskúmaní zamietnutý ako neaplikovateľný v podmienkach SR a nebolo navrhnuté žiadne konkrétne použitie (v skutočnosti je vhodný skôr pre rozľahlé štáty).

Príloha F Schematická mapa nového usporiadania cestnej siete

Schematická mapa sa distribuuje v osobitnom elektronickom dokumente vo formáte TIFF.