

**Dopravná komisia**  
**Zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja**

Košice: 08. 10. 2024  
Číslo: 4648/2024/OD-46964  
Vybavuje: Ing. Peter Kočiško  
e-mail: peter.kocisko@vucke.sk  
telefón: 055/726 82 50

**ZÁPISNICA**

**zo 14. rokovania Dopravnej komisie**  
**Zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja konaného dňa 07. 10. 2024**  
**prezenčnou formou rokovania**

**PROGRAM ROKOVANIA**

1. Otvorenie, zistenie počtu prítomných členov, schválenie programu rokovania
2. Kontrola plnenia uznesení a požiadaviek z komisie
3. Aktuálne informácie v oblasti pozemných komunikácií a činnosti Správy ciest KSK:
  - a) Zimná údržba ciest v sezóne 2024/2025 – organizačné (materiálové, personálne, technické) zabezpečenie – príprava
  - b) Investičné akcie SC KSK – aktuálny stav realizácie a očakávaný plán do 12/2024
  - c) Hlavné prehliadky mostných objektov v správe Správy ciest KSK 06-09/2024 – vyhodnotenie, návrh zásobníka rekonštrukcií mostov
4. Aktuálne informácie v oblasti verejnej dopravy a činnosti IDS Východ, s.r.o.
5. Aktuálna informácia o spoločnosti GLIP KOŠICE a.s.
6. Schválenie realizácie a spolufinancovania projektov realizovaných v rámci „Opatrenia 3.2.3 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest II. a III. triedy“
7. Návrhy, podnety a požiadavky
8. Rôzne
9. Záver

**K bodu č. 1**

**Otvorenie, zistenie počtu prítomných členov, schválenie programu rokovania**

**Vyjadrenie:**

Predseda komisie privítal všetkých členov, pána riaditeľa Úradu KSK, tajomníka dopravnej komisie – vedúceho oddelenia dopravy Ú KSK, hlavného kontrolóra KSK, ostatných zamestnancov Ú KSK, konateľa IDS Východ, generálneho riaditeľa Správy ciest KSK, prevádzkového riaditeľa a investičnú riaditeľku Správy ciest KSK i prítomných novinárov. Informoval tiež prítomných, že z rokovania bude vyhotovený zvukový záznam pre účely vyhotovenia zápisu. Predseda komisie zároveň upozornil, že z rokovania komisie nie je možné

vyhotovovať ďalšie zvukové záznamy a následne otvoril 14. rokovanie komisie.

Z rokovania komisie sa ospravedlnili: Michal Rečka a Ing. Pavol Bečarik

Z celkového počtu 25 členov komisie bolo na začiatku prítomných 18 členov komisie. Predseda komisie konštatoval, že komisia bola uznášaniaschopná.

### **Uznesenie č. 36/2024**

Komisia schvaľuje program 14. rokovania komisie.

### **Hlasovanie č. 1**

Prítomní: 18      Za:18      Proti: 0      Zdržal sa: 0      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

### **K bodu č. 2**

#### **Kontrola plnenia uznesení a požiadaviek z komisie**

#### **Vyjadrenie:**

Ing. Peter Kočiško, tajomník dopravnej komisie informoval, že na minulom zasadnutí dopravnej komisie JUDr. Ing. Miloš Ihnát položil konkrétne otázky smerujúce na Správu ciest KSK. Správa ciest KSK spracovala odpovede na tieto otázky. Odpovede boli členom komisie zaslané mailom pred rokovaním komisie a boli prezentované členom dopravnej komisie aj prostredníctvom premietacieho zariadenia. Otázky smerovali k personálnym záležitostiam vo vzťahu k bývalému generálnemu riaditeľovi Antonovi Triščovi a tiež k využívaniu techniky prenajatej Správou ciest KSK.

Do diskusie sa zapojili:

JUDr. Ing. Miloš Ihnát uviedol, že nevstupuje do pracovnoprávných vzťahov Správy ciest KSK, bude sa pýtať na veci súvisiace s využívaním verejných zdrojov. Poukázal na nízke využívanie podvalníkov, na prídavné zariadenie - lyžicu, ktorá bola zarastená v areáli v Rožňave, na kráčajúci bager, ktorého využiteľnosť za minulý rok bola na základe záverov kontroly Útvoru hlavného kontrolóra len 23,81 % a tiež na 29 kusov prenajatých traktorov Valtra od spoločnosti Tempus, kde za cenu 8 ročného prenájmu 29 kusov traktorov mohla Správa ciest KSK kúpiť 44 kusov traktorov do majetku. Uviedol, že každý cent verejných financií sme povinní prevrátiť dvakrát, už sa o týchto témach vyjadruje rok a pol. Uviedol tiež, že Správa ciest KSK ho upozornila, že naňho podá žalobu.

Ing. Igor Petrik – predseda dopravnej komisie navrhol, aby sa tieto témy diskutovali v bode Rôzne. O efektívnosti využívania techniky bude Správa ciest KSK referovať na budúcom zasadnutí dopravnej komisie v súlade s prijatým uznesením. Zároveň predseda komisie vyzval prítomných zástupcov Správy ciest KSK, aby reagovali na vystúpenie poslanca JUDr. Ing. Miloša Ihnáta.

Ing. Vladimír Žiarný, generálny riaditeľ Správy ciest KSK uviedol, že cíti, že pán poslanec JUDr. Ing. Miloš Ihnát je zaujatý voči Správe ciest KSK, a že mu bude odpovedať len písomne, ústne na komisii nie.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát sa opýtal, ako je možné, že generálny riaditeľ Správy ciest KSK na rokovaní dopravnej komisie odmietne odpovedať na otázku poslancovi Zastupiteľstva KSK a členovi dopravnej komisie. Opätovne sa opýtal: Prečo nie sú využívané 2 podvalníky prenajaté za 18 tis. eur ročne? Opýtal sa aj na 10 nadstavieb z Pezinka, bez príslušných dokladov, aký je aktuálny stav? Má Správa ciest KSK k týmto nadstavbám doklady, sú nadstavby spôsobilé na používanie v cestnej premávke? Bola spôsobená škoda. Kto je za tento stav zodpovedný?

Ďalej uviedol, že odmieta tvrdenie, že by bol zaujatý voči Správe ciest KSK. Rok a pol sa venuje týmto otázkam aj za cenu vyhrážok žalobami.

Ing. Igor Petrik – predseda dopravnej komisie uviedol, že na otázku k využívaniu podvalníkov Správa ciest KSK odpovedala v písomnej odpovedi. Správa ciest KSK pripraví k otázke podvalníkov a k otázke nadstavieb doplňujúcu odpoveď, ktorá bude predložená na najbližšie rokovanie dopravnej komisie.

JUDr. Boris Bilčák, riaditeľ Úradu KSK v odpovedi poslancovi JUDr. Ing. Milošovi Ihnátovi uviedol, že Správa ciest KSK už zrozumiteľne písomne odpovedala na otázku k 10 nadstavbám. Správa ciest KSK robí aj v súčasnosti konkrétne kroky smerom k dodávateľovi. Generálny riaditeľ Správy ciest KSK túto záležitosť aktívne rieši. Napriek tomu nie je JUDr. Ing. Miloš Ihnát spokojný a využíva tento priestor na seba prezentáciu bez konštruktívnych návrhov. Téma využívania techniky Správy ciest KSK bude prezentovaná na ďalšom rokovaní komisie a zároveň je možné sa k nej vrátiť v bode Rôzne.

### **Uznesenie č. 37/2024**

Komisia berie na vedomie Kontrolu plnení uznesení a požiadaviek z komisie.

### **Hlasovanie č. 2**

Prítomní: 18      Za:17      Proti: 0      Zdržal sa: 1      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

### **K bodu č. 3**

**Aktuálne informácie v oblasti pozemných komunikácií a činnosti Správy ciest KSK:**

- a) Zimná údržba ciest v sezóne 2024/2025 – organizačné (materiálové, personálne, technické) zabezpečenie – príprava**
- b) Investičné akcie SC KSK – aktuálny stav realizácie a očakávaný plán do 12/2024**
- c) Hlavné prehliadky mostných objektov v správe Správy ciest KSK 06-09/2024 – vyhodnotenie, návrh zásobníka rekonštrukcií mostov**

### **Vyjadrenie:**

Ing. Peter Val'ko podal informácie o aktuálnej materiálnej, technickej a personálnej príprave Správy ciest KSK na zimné obdobie 2024/2025. Aktuálne je už cca 70 % strojov pripravených na výkon zimnej služby, pričom osadzovanie zimných posýpacích nadstavieb na vozidlá ďalej pokračuje. Oficiálny termín aktivovania dispečersko-spravodajskej služby v rámci zimného obdobia je od 1. novembra. Zložitá je personálna téma, dlhodobo je personálny problém najmä v okrese Košice – okolie, z toho dôvodu je Správa ciest nútená využívať aj externých pracovníkov na dohodu, len na zimné obdobie 5 mesiacov. Správa ciest KSK má aktuálne 242 vodičov nákladných vozidiel, pričom pri štvorsmennej prevádzke potrebuje 268 vodičov. 26 vodičov musia riešiť externou výpomocou. V prípade trojsmennej prevádzky je potreba externých pracovníkov trochu menšia. Na nepriaznivý stav mal vplyv aj prirodzený odchod zamestnancov do dôchodku.

Ing. Slávka Hudák Orlovská informovala o aktuálnom stave prípravy a realizácie investičných akcií na cestách a tiež o ukončených akciách k dnešnému dňu. Stavby sú rozdelené na cesty, mosty, cyklistickú infraštruktúru (pumptracky) a pozemné stavby (sklady soli).

Informovala tiež, že k termínu 26. 09. 2024 bolo zrealizovaných 180 hlavných prehliadok mostov, z toho 133 bolo bez zmeny stavu, v 11 prípadoch bol zaznamenaný zhoršujúci stav, na 17 mostoch bol zlepšený stav z dôvodu ich rekonštrukcie. Na najbližšie rokovanie dopravnej komisie Správa ciest KSK predloží výsledky všetkých hlavných prehliadok mostov v roku 2024.

Podrobné informácie boli spracované formou prezentácie a boli zaslané členom komisie pred rokovaním komisie a boli tiež podrobne odprezentované na rokovaní dopravnej komisie.

### **Diskusia:**

Ing. Iveta Rušinová sa opýtala na využitie frakcie kameniva 8 - 16 na posyp. Ing. Vaľko odpovedal, že štandardne sa využíva frakcia 4 – 8 mm. Frakcia 8 – 16 sa používa v náročnejších podmienkach, na horských priechodoch, prípadne na úsekoch s vylúčením chemického posypu, napríklad v okrese Rožňava.

Ing. Iveta Rušinová sa opýtala na režim dopravy počas rekonštrukcie mosta Jaklovce, ktorá by mala začať v máji 2025.

Ing. Slávka Hudák Orlovská a Ing. Igor Petrik odpovedali, že most bude počas rekonštrukcie uzatvorený a doprava bude vedená po náhradnom premostení.

Na tento projekt je podpísaná zmluva o NFP, stavba by mala byť financovaná z eurofondov. Zdroje, ktoré boli na túto stavbu pôvodne vyčlenené v rozpočte KSK, tak bude možné uvoľniť na financovanie ďalších investičných akcií.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát kladne hodnotil aktuálne využívanie vozidla Tatra, ktoré je aktuálne využívané v lete, aj v zime. Toto vozidlo nebolo v minulosti 7 mesiacov využívané a platíme zaňho nájom 5 000 eur mesačne.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát sa opýtal na aktuálny stav konania o správnej žalobe v súvislosti s pokutou 130 478 eur a tiež na mesačné splátky 5 tis. eur, kto to spláca?

Odpoveď aj na túto otázku bola zaslaná všetkým členom komisie v písomnej forme pred rokovaním komisie a bola tiež prezentovaná počas rokovania dopravnej komisie.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát uviedol, že nechce vstupovať do pracovnoprávných vzťahov Správy ciest KSK, napriek tomu sa pýta: Prečo zamestnanci, vedúci zamestnanci, ktorých Správa ciest KSK prepustila a plynie im výpovedná lehota, sú aktuálne doma z dôvodu prekážky v práci na strane zamestnávateľa?

Ing. Igor Petrik upozornil, že na tieto otázky bude priestor neskôr. Aktuálne je predmetom rokovania bod 3 v zmysle programu. Vzhľadom k vyjadrenej obave poslanca JUDr. Ing. Miloša Ihnáta, že v závere nemusia byť prítomní zástupcovia SC KSK, Ing. Vladimír Žiarný uviedol, že bude prítomný na celom rokovaní komisie, až do konca.

Ing. Igor Petrik sa opýtal na stav prípravy rekonštrukcie mosta Olcava Peklisko.

Ing. Slávka Hudák Orlovská informovala, že v rámci prípravy je v záverečnej fáze majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov – pred podpisom posledných nájomných zmlúv. Ostatné podklady sú už predložené stavebnému úradu.

Ing. Jozef Horváth ocenil úspešné ukončenie stavby rekonštrukcie oporného múra pri obci Zátín, čo kladne hodnotia aj obyvatelia samotnej obce Zátín, ale aj okolitých obcí. Stavba bola ukončená v sľúbenom termíne, za čo poďakoval generálnemu riaditeľovi Správy ciest KSK.

Ing. Vladimír Žiarný v tejto súvislosti ocenil aj prácu a profesionálny prístup zhotoviteľa, ktorý dokázal súčasne realizovať a perfektne zvládnuť dve náročné stavby na cestách Košického kraja, rekonštrukciu oporného múra Zátín a súčasne stavbu okružnej križovatky v Smižanoch. Vždy je to o ľuďoch a personálnych kvalitách. Je rád, že stavby sú úspešne dokončené. Pripomenul aj ďalšiu dôležitú stavbu v tomto regióne - most Vojany a zdôraznil, že most je stále otvorený pre dopravu, pre obyvateľov kraja.

PhDr. Marek Čižmár sa opýtal na aktuálny stav prípravy rekonštrukcie nadjazdu v Trebišove. Pýtal sa aj na aktuálny stav konštrukcie tohto mosta. Dá sa ešte do rekonštrukcie bezpečne

používať? Ako plánuje Správa ciest KSK túto situáciu riešiť? Nevie si predstaviť, aký dopad by malo na dopravu v meste prípadné uzatvorenie tohto mosta. Poukázal na skutočnosť, že v zlom stave je aj ďalší nadjazd nad železničnou traťou, ktorý je na obchvate mesta Trebišov, ktorý slúži pre medzinárodnú dopravu a kam by mala byť presmerovaná doprava, ak by bolo nutné uzavrieť nadjazd v Trebišove. Jeho otázka smerovala aj k aktuálnym možnostiam financovania rekonštrukcie nadjazdu v Trebišove z eurofondov.

Ing. Slávka Hudák Orlovská v odpovedi uviedla, že nedošlo k zmene samotnej výzvy, ale ministerstvo zverejnilo merateľné ukazovatele, ktoré musíme splniť. Keď minulý rok pripravovali projekty, ešte neboli dané merateľné ukazovatele. Predložili projekty, ktoré boli pripravené, to znamená, že majú vydané stavebné povolenia, patria medzi najkritickejšie a spĺňajú podmienky dané v zverejnenej výzve. Napríklad malo ísť o veľmi zlý, alebo havarijný stav a malo ísť o komplexnú rekonštrukciu. Vzniklo 8 projektov, ktoré spĺňali tieto podmienky. Na 4 projekty (Debraď, Chrašť, Ploské a Čečanka) majú v rozpočte finančné krytie. Nakoľko tieto projekty spĺňali podmienky výzvy, chceli tieto financie refundovať, aby vedeli použiť ušetrené prostriedky na iné stavby. Avšak aktuálne merateľné ukazovatele nastavovalo ministerstvo voči Európskej komisii. Problém je, že ministerstvo vyžaduje rekonštrukciu 37 km ciest, čo pri mostoch nie je možné splniť. Náklady na rekonštrukciu 1 km cesty bez mostov sa v súčasnosti pohybuje približne na úrovni 1 mil. eur. Na rekonštrukciu 37 km ciest by teda potrebovali približne 37 mil. eur, ale kraj bude mať k dispozícii len cca. 19 mil. eur. Podajú žiadosti a predpokladajú, že ministerstvo projekty schváli, ale následne ak nebudú splnené merateľné ukazovatele, že prídu korekcie. Aktuálne je výzva nastavená tak, že musia splniť až 70 % merateľných ukazovateľov, ak ich nesplnia, príde korekcia vo výške až 100 % a poskytnuté financie by museli vrátiť. Aktuálne v spolupráci s odborom regionálneho rozvoja Úradu KSK rokujú s ministerstvom a majú informácie, že by malo dôjsť k úprave výzvy a k úprave merateľných ukazovateľov. Výzva už bola 3x aktualizovaná, ale merateľné ukazovatele sa zatiaľ nemenili. Dnes nevedia s istotou, či dôjde k ich zmene. Tento problém majú všetky kraje.

Ing. Vladimír Žiarný uviedol, že určite plánujú podať dva projekty rekonštrukcií ciest -Hrašovík spojka a Kostofľany - Sokol II. etapa.

Ing. Igor Petrik potvrdil, že niekedy sú nastavené doslovne abstraktné neuskutočiteľné merateľné ukazovatele, majú s tým skúsenosti aj obce. Navrhol, že sa pokúsia túto tému otvoriť na konferencii v Brezne 8. októbra 2024 a tiež na rokovaní so štátnym tajomníkom. Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky v minulosti deklarovalo, že výzvy aj ukazovatele budú nastavené tak, aby vyhovovali uchádzačom. Vidíme, že sa tak nedeje.

Ing. Slávka Hudák Orlovská informovala, že v tomto roku boli vykonané hlavné prehliadky mostov, vrátane nadjazdu v Trebišove. Výsledkom je odporúčanie na okamžité podopretie konštrukcie nadjazdu. Na tom už aktuálne Správa ciest KSK pracuje. Potrebujeme toto podopretie naprojektovať a následne bude zrealizované. Zdôraznila, že nadjazd v Trebišove je vo veľmi zlom stavebnotechnickom stave.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát ocenil prácu PhDr. Mareka Čižmára, aj Správy ciest KSK, pri príprave rekonštrukcie nadjazdu v Trebišove a príprave projektov, napriek komplikovanej situácii a potvrdil, že 8. októbra na konferencii v Brezne bude možnosť otvoriť tému výzvy a merateľných ukazovateľov.

Ing. Vladimír Žiarný doplnil informáciu o nadjazde v Trebišove. Stavebné povolenie bolo právoplatné už minulý rok. Bol to ťažký projekt, náročný aj vzhľadom na to, že sa jedná o most nad hlavnou železničnou traťou. V rámci projektovej prípravy zistili technické pochybenia,

ku ktorým došlo pri predchádzajúcej rekonštrukcii. Sú tam také technické pochybenia, že dažďová voda bola nesprávne odvedená priamo na nosnú konštrukciu, čím došlo k urýchleniu degradácie konštrukcie mosta. Preto sa celá spodná stavba rozpadáva a musia ho podopierať.

Gejza Tóth sa vrátil k téme oporného múra Zatín. Stavby Zatín, aj most Vojany, mal na starosti pred piatimi rokmi pán Ing. Vladimír Žiarný, ako referent - mostár. Váži si poslancov a mali by byť informovaní pravdivo.

Ing. Vladimír Žiarný v reakcii uviedol, že most Vojany nezatvoril on, ale bývalý riaditeľ investičného úseku. Čo sa týka Zatínu, bol zamestnancom investičného úseku, keď sa začínala realizácia tejto stavby. Napriek zložitej situácii a komunikácii so zhotoviteľom počas výstavby, je osobne rád, že stavba je ukončená.

Gejza Tóth ďalej uviedol, že aktuálne prebiehajú opravy skladov posypového materiálu v Rožňave a v Mníšku nad Hnilcom. Podľa operačného plánu by do konca septembra malo byť 70 až 80 % posypového materiálu na stredisku a jednotlivých cestmajsterských obvodoch. Je cestmajsterstvo Mníšek nad Hnilcom zásobené chemickým posypovým materiálom?

Ing. Slávka Hudák Orlovská odpovedala, že sklad soli v Mníšku nad Hnilcom je hotový, v Rožňave a Spišskej Novej Vsi máme zabezpečené náhradné priestory.

Ing. Jozef Želinský sa opýtal na sklad soli v Kráľovskom Chlmci, ktorý je vo veľmi zlom stave.

Ing. Peter Vaľko informoval, že Správa ciest KSK realizovala ešte minulý rok nevyhnutnú sanáciu tohto skladu tak, aby sa dal využívať aspoň provizórne. Podotkol, že ide o garáž, nie sklad soli. Do konca roku 2024 plánuje Správa ciest KSK obstaráť projektovú dokumentáciu na sklady soli v Kráľovskom Chlmci, aj vo Veľkých Kapušanoch. V roku 2025 by sa tieto sklady mohli realizovať. Realizácia bude závisieť od nákladu stavby a finančných možností Košického samosprávneho kraja. Kapacitne pôjde o veľkosť skladu porovnateľnú so skladom v Mníšku nad Hnilcom s kapacitou cca 400 ton soli. V tejto súvislosti Správa ciest riešila aj kúpu pozemku v Kráľovskom Chlmci. Pozemok, na ktorom je sklad plánovaný, si Správa ciest KSK pôvodne prenajímala, podarilo sa ho odkúpiť.

#### **Uznesenie č. 38/2024**

Komisia berie na vedomie Aktuálne informácie v oblasti pozemných komunikácií a činnosti Správy ciest KSK.

#### **Hlasovanie č. 3**

Prítomní: 18      Za:18                      Proti: 0                      Zdržal sa: 0                      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

#### **K bodu č. 4**

##### **Aktuálne informácie v oblasti verejnej dopravy a činnosti IDS Východ, s.r.o.**

##### **Vyjadrenie:**

Ing. Hužvík informoval o procese zmeny cestovných poriadkov k platnosti od 15. 12. 2024 a uskutočnených pracovných stretnutiach so všetkými obcami na úrovni KSK v jednotlivých regiónoch. Zmeny realizované v súvislosti s prijatím novej zónovej tarify a zavedené časové predplatné cestovné lístky boli starostami prijímané veľmi pozitívne. Rozsah poskytovaných dopravných služieb je korigovaný a upravovaný podľa reálneho záujmu cestujúcich s cieľom zlepšenia koordinácie dopravy.

Systémové zmeny cestovných poriadkov v tomto roku nastanú v okolí Štítnika. Všetky linky tam

budú uvedené do taktového systému s tým, že v Štítniku budú v spolupráci s IDS BBK zabezpečované prestupy smerom na Banskobystrický samosprávny kraj smerom na Jelšavu a Revúcu.

Ďalšie plánované systémové zmeny budú realizované až v lete, na Zemplíne veľmi zásadná zmena hlavnej chrbtice od Košíc cez Michalovce až po Sobrance a všetkých nadväzných liniek.

Veľmi dôležitá informácia prišla až po skončení parciálnych porád, konečne bol doručený nový rámcový návrh cestovného poriadku železničnej dopravy, ktorý nám mal byť známy už v júli tohto roku. Stalo sa tak až 27. septembra. Došlo tam k veľmi výraznej a zásadnej zmene – rýchliky medzi Košicami a Bratislavou budú chodiť každú hodinu namiesto súčasného dvojhodinového intervalu, súčasne budú zrušené IC vlaky. Budú chodiť „iba“ klasické expresy, ktoré budú mať úplne rovnaké zastavovanie na všetkých zastávkach a rovnakú jazdnú dobu 5 hodín a 26 minút. Je to veľmi dôležitá zmena s dopadom na nadväznosť a spoľahlivosť verejnej dopravy. Akonáhle bude zavedený hodinový takt po tejto trase tak regionálna doprava po tejto trase nebude tak závislá od diaľkovej dopravy a bude oveľa spoľahlivejšia. Očakávame pozitívny dopad na regionálnu dopravu.

Na konci novembra musia byť schválené cestovné poriadky, preto sa veľmi intenzívne pracuje na kontrole nadväznosti, či už od osobných, zrýchlených alebo expresných vlakov. Robí sa tak v spolupráci s dopravcami.

V súvislosti so zónovou tarifou bolo vykonané prvé zúčtovanie za 8/2024. Meškalo štyri dni a dôvodom boli neúplné dáta od dopravcov a nutná rekonštrukcia údajov. Za september neočakávame chyby, tak clearingové centrum IDS Východ už môže bez problémov fungovať. Všetky dáta majú k dispozícii aj dopravcovia a objednávateľia, sú zrejme a transparentné. Vyjadrujú, ako sa každý jeden lístok rozúčtováva.

Vyhodnotenie marketingu realizovaného pre zavedenie zónovej tarify. Cez sociálne siete a mobilné zariadenia sme oslovili 1,4 mil. používateľov. Rozdali sme 18 tis. letákov a vylepilo sa 1 700 plagátov. Boli informované všetky obce a mestá na území východného Slovenska. Na parciálnych poradách sa spravila ďalšia vlna informácií pre starostov.

Prebieha spolupráca s Volvom ohľadom prípravy organizácie dopravných služieb. V súvislosti s touto zmenou sa v roku 2026 výrazne zvýši mobilita, zmení sa dopravný systém a budú zavedené nové vlaky smerom na Moldavu na Bodvou a Čaňu. Predpoklad zamestnávania občanov zo severného Maďarska a potreba ich dopraviť vytvára snahu smerom k ministerstvu dopravy predĺžiť vlaky po Hidasnémeti, aby sa všetci zamestnanci žijúci v severnej časti východného Maďarska neprepravovali osobnými autami.

IDS Východ spolupracuje prostredníctvom Úradu KSK aj na príprave všetkých projektov súvisiacich s terminálmi.

Podaná informácia o schválení a 15 % znížení navrhovaných nákladov na projekt OTRAKON, ktorého cieľom je na základe prieskumov a výpočtov dopravného modelu zadefinovať optimálny počet a druh hraničných priechodov medzi Slovenskom a Ukrajinou z celkového pohľadu dopravného systému.

### **Diskusia:**

Do diskusie sa zapojili:

Ing. Igor Petrik, Ing. Jozef Horváth, PhDr. Marek Čižmár, Ing. Jozef Hudák, hlavný kontrolór

Ing. Igor Petrik ohľadom problému s uplatnením časového lístka v autobuse.

Na otázku odpovedal Ing. Radovan Hužvík. Dôvodom nie je systémová chyba, ale ojedinelý problém strojčeka v autobuse.

Ing. Jozef Horváth diskutoval ohľadom terminálu v Trebišove a problémov s jeho spustením. Pýtal sa, či je do plánov terminálov zaradený Pribeník. Reagoval Ing. Radovan Hužvík. Pribeník nie je zaradený, o územia by sa mal starať plánovaný terminál v Kráľovskom Chlmci, ktorý už je schválený aj Radou partnerstva. Ohľadom terminálu v Trebišove intenzívne spolupracujeme s mestom Trebišov, aby sa to vyriešilo v súlade s legislatívou a zároveň aj s tým, ako boli čerpané finančné prostriedky z európskych zdrojov. Železnice, ako jediný žiadateľ a ako jediný oprávnený prijímateľ, a ktorý celú stavbu zrealizoval ako celok, sa teraz urputne snaží odovzdať iba samotný terminál a nie pozemky pod ním mestu, ktoré by sa malo o to starať – ale iba o tú autobusovú časť, pričom to nie je ani technicky možné.

PhDr. Marek Čižmár chronologicky rozobral problém ohľadom realizácie projektu a prístupu realizátora projektu, zhodnotil stav. Tento projekt sa pripravoval od rokov 2010/2011. Aj počas spracovania projektovej dokumentácie projektantom samospráva, ŽSR ani ARRIVA, ako dopravca, o tom nič nevedel. V rokoch 2014 bola projektová dokumentácia ukončovaná, ale stále nebolo jasné z akých prostriedkov sa bude projekt financovať. Prezentujem svoj pohľad a pohľad samosprávy. Našiel sa zdroj – Európske fondy. Aby sa mohli čerpať museli ŽSR vysporiadať svoj vzťah s ARRIVOU a mestom kvôli majetkovým pomerom, aby sa projekt realizoval v komplexnej podobe. To znamená, aby sa rekonštruovali nástupištia, aby sa rekonštruoval terminál (ako hlavná budova), aby vyriešili otázky s podchodom. Ako súčasť projektu pribudli cesty a veľkokapacitné parkovisko. Začiatok projektu bol v zhode všetkých, ale pri ukončovaní nastali problémy. Mesto a ARRIVA ústretovo k riešeniu pristúpili, vysporiadali majetok. Železnice boli oprávneným žiadateľom na finančné zdroje. Dnes Železnice argumentujú tým, že síce čerpali peniaze, ale akoby boli donútení čerpať peniaze aj na to, čo oni vo svojej správe nemajú mať (nástupištia autobusov, parkoviská a cesty). Mesto Trebišov sľúbilo participovať na požiadavkách Železníc. Železnice v prvej požiadavke chceli prenajať cestu, ale bez pozemku. Mesto súhlasilo. Železnice v druhej požiadavke chceli, aby mesto prevzalo starostlivosť o zeleň. Mesto súhlasilo s tým, že k tomu chcelo mať nejaký právny titul. Treťou požiadavkou Železníc bolo, aby mesto robilo monitoring stanice s napojením na mestskú políciu. Mesto súhlasilo. Stavba bola realizovaná a skončená. Objavili sa však mediálne požiadavky Železníc a výhrady, že mesto nechce zobrať nástupištia, mesto nechce zobrať budovu. Mesto nebolo prijímateľom finančných zdrojov a technologicky nevie spravovať nástupištia, preto odmietlo. K dnešnému dňu nie sú realizované žiadne zmluvy o cestách, zeleni. Následne Železnice oznámili, že aj nástupištia, aj terminál, aj parkoviská chcú a budú mať v správe. Teda všetci deklarujú že chcú, ale nič reálne a konkrétne nevidíme. Mesto nemôže regulovať vstup dopravcov a byť správcom nástupíšť, môžeme robiť iba to, čo je v našich možnostiach a našej kompetencii. V stredu má byť ďalšia kolaudácia.

Ing. Igor Petrik navrhol prijať uznesenie. Vyjadrili sa Ing. Radovan Hužvík a Ing. Jozef Horváth.

#### **Uznesenie č. 39/2024**

Komisia odporúča predsedovi KSK, aby listom požiadal Ministerstvo dopravy SR a ŽSR o plnohodnotné sprevádzkovanie TIOP Trebišov.

#### **Hlasovanie č. 4**

Prítomní: 18      Za:18      Proti: 0      Zdržal sa: 0      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

Z dôvodu zvolaného rokovania predsedom Košického samosprávneho kraja, ktorého sa mal zúčastniť Ing. Peter Kočiško, tajomník dopravnej komisie, došlo k výmene poradia predložených materiálov.



## **K bodu č. 6**

**Schválenie realizácie a spolufinancovania projektov realizovaných v rámci „Opatrenia 3.2.3 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest II. a III. triedy“**

### **Vyjadrenie:**

Materiál uviedol Ing. Peter Kočiško, ako jeden zo spracovateľov.

Navrhnuté je schválenie realizácie projektu a projektových zámerov v rámci výzvy s kódom: PSK-MIRRI-009-2024-ITI-EFRR:

- Projekt: ID R005 II/533 Gemerská Poloma – SNV – Harichovce – D1 (Jánovce Jablonov), so spolufinancovaním KSK vo výške 95 132,29 EUR.
- Projektový zámer: Rekonštrukcia mosta M3219 cez potok Čečanka za obcou Mokrance, so spolufinancovaním KSK vo výške 65 725,03 EUR.
- Projektový zámer: Rekonštrukcia mosta M 2575 cez rieku Bodva pred obcou Debrad', so spolufinancovaním KSK vo výške 97 264,69 EUR.
- Projektový zámer: Most cez Hornád – Chrasť nad Hornádom, oprava rímsy, chodníkov, so spolufinancovaním KSK vo výške 76 729,21 EUR.
- Projektový zámer: Rekonštrukcia mosta M4047 cez rieku Torysa v obci Ploské, so spolufinancovaním KSK vo výške 242 599,41 EUR.

### **Diskusia:**

V rámci tohto bodu nebola diskusia.

## **Uznesenie č. 40/2024**

Komisia odporúča zastupiteľstvu predložený materiál prerokovať a schváliť podľa predložených návrhov na uznesenia.

## **Hlasovanie č. 5**

Prítomní: 18      Za:18      Proti: 0      Zdržal sa: 0      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

Po prezentácii bodu č. 6, z rokovania odišli 4 členovia komisie.

## **K bodu č. 5**

**Aktuálna informácia o spoločnosti GLIP KOŠICE a.s.**

### **Vyjadrenie:**

Ing. arch. Peter Serfözö, vedúci oddelenia územného plánovania a strategických investícií, informoval o činnosti spoločnosť GLIP Košice, a.s., ktorej akcionármi sú Košický samosprávny kraj (60 %) a spoločnosť Interport Partners Group (40 %). Hlavným cieľom spoločnosti je rozvoj územia budúcej strategickej zóny GLIP Košice, ktorá sa nachádza v bezprostrednej blízkosti prekladiska spoločnosti Interport Košice a susediaceho areálu U.S. Steel Košice. Spoločnosť GLIP Košice, a.s. stojí pred veľkou výzvou, aby sa logistický a priemyselný park na celkovej rozlohe až 630 hektárov podarilo zaradiť do katalógu strategických území aj na úrovni vlády Slovenskej republiky. Splnenie tohto strategického cieľa môže Košickému kraju priniesť potenciál až 10-tisíc nových pracovných miest, pričom sa počíta s prekládkou tovarov s maximálnou kapacitou až 80-tisíc kontajnerov za rok.

V prípade úspešnosti tohto procesu spoločnosť GLIP Košice, a.s. v prvom kroku pristúpi

k výkupu predmetných pozemkov v budúcej priemyslovo-vedecko-výskumnej zóne. Počíta sa s tým, že strategický partner z oblasti najmodernejšej výroby, výskumu, vývoja a logistiky následne vybuduje kompletnú infraštruktúru a vznikne tak zóna, ktorá bude spĺňať všetky parametre územia nadregionálneho významu. Vďaka výhodnej polohe a dokonalému napojeniu na leteckú, diaľničnú i železničnú dopravu ukrajinského i európskeho rozchodu to vytvorí významný impulz pre ďalší rast ekonomického potenciálu Košického kraja.

Spoločnosť Interport Partners Group, a. s. ako menšinový akcionár spoločnosti GLIP Košice, a.s. deklarovala, že má zaistené financie vo výške 55 mil. eur, ktoré v nasledujúcich troch rokoch investuje do prekladiska Interport Košice, čo je v podstate úspešný začiatok investičného procesu do vyššie uvedeného územia. Celková výška predpokladanej investície po jeho dokončení sa odhaduje až na 3,5 miliardy eur. Tieto investície by sa mali realizovať v nasledujúcich 10-15 rokoch. Predpoklad je, že na rozvoji územia GLIP Košice sa budú podieľať okrem Košického samosprávneho kraja a spoločnosti Interport Partners Group, a. s. aj mnohé ďalšie významné spoločnosti z oblasti developmentu a investimentu. Ekonomický dopad do regiónu východného Slovenska s väzbou na trhy Ukrajiny, Poľska, Maďarska, Rumunska, Česka, ale i celej Európskej únie by v prípade úspechu tohto projektu bol nielen veľký a dlhotrvajúci. Keďže strategický park má následný kľúčový vplyv na hospodársky rast a konkurencieschopnosť celého regiónu, je v záujme KSK vyvinúť maximálne úsilie, aby sa tento projekt čím skôr realizoval.

Ing. arch. Peter Serfözö ďalej informoval o aktuálnych krokoch od poslednej informácie v júni 2023. Spoločnosť GLIP Košice, a.s. pristúpila k aktualizácii architektonicko urbanistickej štúdie a podnikateľského biznis plánu. V druhom polroku 2023 prebehli tiež stretnutia so všetkými významnými správcami infraštruktúry, SEPS, VSD a VVS k nárokom a možnostiam pripojenia parku na veľkokapacitné siete s predpokladanými odbermi. Títo správcovia konštatovali, že pripojenie parku je možné. Zároveň boli ich pripomienky a návrhy zapracované do pripravovaných dokumentov. Zároveň v závere roku 2023 sa nám podarilo dohodnúť s Národnou diaľničnou spoločnosťou a.s. druhý tzv. južný vjazd z rýchlostnej cesty do areálu GLIP. Košický samosprávny kraj v rámci pripomienkového procesu návrhu zákona o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete predložil pripomienku, že je potrebné uvažovať o strategickej investícii a o certifikáte aj pre GLIP. GLIP sa zatiaľ do zoznamu investícií, ktorý tvorí prílohu č. 1 tohto zákona nedostal. Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR, ako s autorom zákona, sme pripravili zmenu podkladov, ktoré vypracúvame s dôrazom na potenciálny dopravný, aj hospodársky význam parku. V septembri 2024 Úrad vlády SR pripravil dokument "Rámec zapojenia Slovenskej republiky do obnovy Ukrajiny". Košický samosprávny kraj sa uchádza o to, aby jedným z odporúčaní tohto dokumentu bolo udelenie štatútu významnej investície pre GLIP. Koncom roku 2024, resp. začiatkom roku 2025 podáme žiadosť o pridelenie štatútu významnej investície.

### **Diskusia:**

Ing. Iveta Rušinová sa opýtala na zámer a ciele GLIP a úlohu Košického samosprávneho kraja v tomto projekte. Na otázku odpovedal Ing. arch. Peter Serfözö, zároveň prisľúbil zaslať členom dopravnej komisie prostredníctvom tajomníka komisie mailom ideový zámer GLIP, vrátane grafickej prílohy.

Ing. Jozef Horváth uviedol, že informácie o aktuálnej činnosti si komisia vyžiadala aj v súvislosti s rôznymi medializovanými informáciami. Hovorí sa o investícii do Interportu vo výške cca 50 mil. eur. Zopakoval, že širokorozchodná trať je technologická trať a prevádzkovanie osobnej dopravy by znamenalo odpísanie nákladnej dopravy na tejto trati. Zaznamenal tiež medializované informácie, že by malo zaniknúť prekladisko v Čiernej nad Tisou. Na Ukrajinskej strane prebieha výstavba veľkého prekladiska aj zo zdrojov EÚ. My máme dobré plány na logistické centrum, ale chýba realizácia projektov.

Ing. arch. Peter Serfözö v krátkej odpovedi uviedol, že úpravu predstaničného priestoru v Haniske bude kraj realizovať na základe zmluvy s Volvom. Tento projekt nesúvisí s GLIPom. Žiaľ, tiež sa často dozvedáme o rôznych iniciatívach štátu z médií, ako napríklad o myšlienke osobnej prepravy po širokorozchodnej trati. Tento zámer našťastie nebude realizovaný. Poloha GLIPu na križovatke hodvábnej cesty a cesty Via Carpatia ho predurčuje k vytvoreniu logistického centra európskeho významu. V súvislosti s avizovanou investíciou do Interportu uviedol, že Interport je partnerom GLIPu.

Ing. Jozef Želinský uviedol, že v okolitých štátoch v Maďarsku v Poľsku aj na Ukrajine sa už realizuje výstavba konkrétnych projektov, preto je potrebné razantne presadzovať a urýchliť tento projekt GLIP.

#### **Uznesenie č. 41/2024**

Komisia žiada vedenie kraja o zvýšenie intenzity v rámci rokovaní k téme GLIP KOŠICE a.s.

#### **Hlasovanie č. 6**

Prítomní: 14      Za:13      Proti: 0      Zdržal sa: 1      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

#### **Uznesenie č. 42/2024**

Komisia berie na vedomie Aktuálnu informáciu o spoločnosti GLIP KOŠICE a.s.

#### **Hlasovanie č. 7**

Prítomní: 14      Za:14      Proti: 0      Zdržal sa: 0      Nehlasovali: 0

Návrh bol schválený.

### **K bodu č. 7**

#### **Návrhy, podnety a požiadavky**

Ing. Jozef Želinský vyjadril nespokojnosť so stavom cesty II. triedy Leles - Kráľovský Chlmec po súvislej oprave. Na poslancov sa v tejto veci obracajú aj obyvatelia kraja. Stav cesty je podľa neho horší, ako bol pred súvislou opravou, takáto oprava radšej nemala byť realizovaná. Navrhuje uplatniť reklamáciu.

Ing. Jozef Želinský sa na základe listu od starostov obcí opýtal aj na most M6993. Oprava tohto mosta je už mesiac zrealizovaná veľmi pekne, ale most stále nie je otvorený.

Ing. Slávka Hudák Orlovská k otázke mostu informovala, že len minulý piatok bolo preberacie konanie medzi zhotoviteľom a Správou ciest KSK. Správa ciest KSK už požiadala o kolaudáciu. Do vydania a nadobudnutia právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia nemôžu oficiálne sprevádzkovať predmetný úsek cesty. Zábrany na ceste nie sú. Kolaudačné konanie je správne konanie, ktoré má zákonom stanovené lehoty. Pre urýchlenie požiadajú o odňatie odkladného účinku, aby rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť skôr.

Ing. Vladimír Žiarný reagoval na nespokojnosť so stavom cesty II. triedy Leles - Kráľovský Chlmec po súvislej oprave. Pôvodné navrhované úpravy boli nacenené na 8,5 mil. eur. Poslanci schválili 6,5 mil. eur. Na niektorých úsekoch bolo preto nevyhnutné použiť inú technológiu. Ing. Vladimír Žiarný prisľúbil, že pôjde osobne na kontrolu tohto úseku spolu s Ing. Jozefom Želinským, cca. po mesiaci. Mikrokoberec sa musí vyjazdiť. Zvýšená hlučnosť súvisí s vyššou drsnosťou, ktorá na druhej strane zabezpečí podstatne kratšiu brzdnú dráhu a tým aj zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Dodal, že na cca 2,2 km úseku v Pribeníku vzhľadom na podložie bude potrebné spraviť aj výmenu konštrukcie vozovky alebo recykláciu napriek tomu, že tam bol

pôvodne plánovaný len asfalt.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát sa opätovne opýtal na suché pahýle stromov v úseku Rudník - Jasov, ako to pokračuje? Ako je to aktuálne s dodávateľom?

Ing. Peter Vaľko odpovedal, že Správa ciest KSK zabezpečila niekoľko posudkov, aj skúšobné odkopy. Boli zistené pochybenia, ktoré potvrdila aj autorizovaná oprávnená osoba. Na základe toho si Správa ciest KSK uplatnila reklamáciu. Nedohodli sa, pretože trvali na tom, aby to bolo opravené v celom rozsahu. Koncom októbra je vytýčené súdne pojednávanie so zhotoviteľom.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát poprosil Správu ciest KSK o naplnenie webovej stránky Správy ciest KSK, aby bola naplnená tak, ako bola naplnená pôvodne so zmluvami a všetkým komplet tak, ako to má byť v zmysle zákona, vrátane spätného prehľadu.

## **K bodu č. 8**

### **Rôzne**

Ing. Jozef Želinský sa opýtal na opravy ciest, ktoré by mali byť ešte zrealizované do konca roka 2024. Konkrétne Čičarovce - Kapušany, Leles - Bačka, Pribeník.

Ing. Igor Petrik odpovedal, že v podkladoch predložených Správou ciest KSK sú stavby uvedené, vrátane dátumov.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát zopakoval, že nie je jeho úlohou vstupovať do pracovnoprávných vzťahov Správy ciest KSK, ktorú vedie generálny riaditeľ, ako štatutár, ale musí sa opýtať:

„Pán riaditeľ, prepustili ste vedúcich pracovníkov nejakých prevádzok. Máte na to právo. Nechali ste ich doma s prekážkou v práci na strane zamestnávateľa a Správa ciest KSK ich z verejných financií platí, napriek tomu, že nie sú využití. Je to efektívne a hospodárne nakladanie s verejnými financiami?“ Poprosil o odpoveď na túto otázku. Keď je človek zamestnancom, odrobil tam 40 rokov, tak nech robí ďalej, až do konca výpovednej doby.

Ing. Vladimír Žiarný zopakoval, že na všetky otázky pánovi Ihnátovi odpovie len písomne.

Ing. Igor Petrik uviedol, že aj táto otázka bola vznesená na rokovaní komisie a predpokladá, že Správa ciest KSK na ďalšie rokovanie komisie predloží všetkým členom komisie písomne odpovede na vznesené otázky a následne bude možná diskusia.

Gejza Tóth na vysvetlenie k predchádzajúcim témam dodal, že mikrokoberec nie je rekonštrukcia, ani oprava, ale len údržba vozovky.

Gejza Tóth oslovil predsedu komisie a ostatných jej členov a požiadal o možnosť podať informáciu z druhej strany v mene skupiny zamestnancov a požiadal o priestor cca 10 minút, s čím predseda komisie súhlasil.

Gejza Tóth prečítal nasledovné:

*U cestárov na správe ciest pracujem od roku 1984, čiže 40 rokov. Zažil som za tú dobu všeličo, mnoho zmien, boli sme Okresné správy ciest, potom sa Okresné správy ciest presunuli pod Slovenskú správu ciest a potom aj pod Správu ciest KSK. Zažil som mnohé personálne výmeny riaditeľov. Za celú tu dobu, som ale pán Žiarný nezažil toľko neúcty a toľko arogancie, ako teraz. A to verte, že som mal za tie roky všelijakých nadriadených. Vo Vašom príhovore po Vašom menovaní ste povedali, že každý kto chce pracovať bude mať tú možnosť, lebo práce je dosť a že chcete uspokojiť situáciu na Správe ciest KSK. Vytvorením nových pracovných miest po organizačnej zmene v máji 2024 to aj vyzeralo tak, že svoje slová plánujete dodržať. Potom ale prišla organizačná zmena k 15. augustu 2024, kde ste mne a ďalším kolegom zrušili pracovné miesta a dali ste nám výpoveď, lebo že vraj už pre nás prácu nemáte. Čiže tie slová o tom,*

že každý kto chce pracovať bude mať prácu, to platilo len pre poslušných. Alebo to platí len pre Vašich známych? Ale neplatí to pre odborníkov s kritickým myslením. Pán Žiarný, na Zastupiteľstve KSK ste mali pekný monológ, kde ste sa snažili poslancov presvedčiť o nutnosti organizačnej zmeny a jej načasovania od 15. augusta 2024. Pán Žiarný, mohli ste mať úctu aspoň k poslancom, keď už ju nemáte k zamestnancom. Mohli ste pripraviť vlastné zdôvodnenie zmeny a nie kopírovať polovicu textu z dokumentu autora pána Gala z Fakulty manažmentu Prešovskej univerzity v Prešove pod názvom „Organizačné štruktúry a moderné systémy riadenia výkonnosti“ stiahnuté z internetu. Je to hanba, keď generálny riaditeľ nemá vlastné myšlienky. Pán Žiarný, v tom Vašom monológu plnom fráz a kopírovaných textov ste ani jedným slovom nezdôvodnili zmenu, pri ktorej ste prepustili ôsmich zamestnancov. Opísali ste tam nové pozície, ktoré ale neboli vytvorené 15. augusta 2024, ale už od 1. mája tohto roku, takže ani poslancom ste nehovorili pravdu. Viete povedať poslancom, koľko nových zamestnancov nastúpilo v roku 2024? A porovnajte aj rok 2023. Povedzte poslancom do očí, koľko ľudí nastúpilo 1. septembra 2024 po tom, čo ste 15. augusta 2024 prepustili zamestnancov so skúsenosťami. Lebo, že vraj ste pre nich nemali voľné miesto. Koľko z tých nových zamestnancov prijatých v roku 2024 je Vašich známych, spolužiakov, spolustraníkov a ich rodinných príslušníkov a ľudí odložených z VÚC? Prečo ste vedúcemu strediska SNV, ktorý tu pracuje od minulého roku 2023 a predtým pracoval na polícii, niekoľko dní pred organizačnou zmenou ponúkli pozíciu koordinátora západ? Ale zamestnancom s mnohoročnými skúsenosťami ste nemohli ponúknuť miesto koordinátora východ, alebo niektoré z mnohých voľných miest, ktoré boli od 1. mája 2024 neobsadené. Ako dlho vydrží Správa ciest KSK, keď pre Vás odbornosť nič neznamená? Ukludnenie situácie vo Vašom ponímaní je, že zatajujete informácie, prekrúcate fakty a zbavujete sa ľudí, ktorí rozumejú svojej profesii a vidia Vám na prsty. Hádzate vinu za poškodenie mena správy ciest na tých, ktorí rozumejú svojej profesii a dovoľia sa ozvať, keď vidia, že niečo nie je v poriadku. Vadí Vám, že sme Vás upozorňovali, že dávate mikrokoberec na úseky, kde táto technológia nie je vhodná. Keď už tu na Správe ciest nebudú ľudia, ktorí rozumejú svojej profesii, potom už bude v poriadku, že tam kde by sa mal položiť asfaltový koberec sa dáva mikrokoberec, ktorý má aj oveľa kratšiu životnosť a ešte k tomu za akú cenu. Kto v skutočnosti poškodzuje Správu ciest KSK? Rád by som pánovi generálnemu riaditeľovi pripomenul, že Správa ciest bola zriadená za účelom správy a údržby ciest vo vlastníctve VUC. Čiže jej prvoradou úlohou je údržba ciest KSK. A prečo to pripomínam? Pán generálny riaditeľ zriadil obchodné oddelenie so 6 ľuďmi, kde zamestnal svojich známych, aby zabezpečovali zákazky pre obchodnú činnosť. To sú pracovníčky, ktoré ani nevedia aké stroje máme, aké činnosti tie stroje dokážu vykonať a už vôbec nevedia poskytnúť informáciu o hodinovej, prípadne jednotkovej sadzbe za hocičo. Ja sa pýtam, koľko zakaziek toto oddelenie už prinieslo pre Správu ciest od mája? Náklady na ich mzdy a chod oddelenia sú násobne vyššie ako ich nulový prínos. Na konci júna pán predseda slávnostne oznamoval začiatok súvislých opráv ciest v kraji. Pýtam sa, koľko kilometrov ciest sa opravilo k dnešnému dňu? Viete ukázať preberacie protokoly? Vadí Vám, že sme upozorňovali, že za mesačný nájom kolesového bagera by nám celý mesiac iné firmy s radosťou vykonali za túto cenu prácu aj so strojníkom aj s palivom. A keď by sme ten bager nevyužívali, tak by sme neplatili nič. Na pokyn pána Val'ka, bol kráčajúci bager presunutý po župných dňoch v máji do okresu Košice okolie, kde odvtedy odpracoval možno 5 – 6 dní najviac. Pán Val'ko ho dal presunúť iba preto, lebo pán Ihnát sa stále vypytoval, prečo robí iba v jednom obvode, chcel mu dokázať, že robí aj inde. No nerobí. Ten pán Val'ko, ktorý neustále zneužíva služobné motorové vozidlo na súkromné účely, aj keď symbolicky možno za neho platí, ale vozí v ňom detskú sedačku a dňa 15.8.2024, v deň keď nám všetkým aj on ako svedok odovzdával doklad o zrušení funkčného miesta, tak v ten deň v podvečerných hodinách bol služobným autom v Trebišove v parku, videný a odfotený pravdepodobne našimi zamestnancami. Veríme, že aj túto cestu si zaplatil. Fotografie z toho dňa máme k dispozícii.

*Pán Val'ko nebol za 3 roky schopný dojednať ceny so Slovenskou správou ciest aj napriek tomu, že sme ho upozorňovali, že už fakturácia nepokrýva naše náklady. Poslanci, verejnosť a zamestnanci sú zo strany vedenia Správy ciest kŕmení klamstvami a polopravdami. Informácie, ktoré boli vždy verejné sú odrazu tajné. Každá normálna organizácia vo verejnej správe vždy hodnotí svoje ročné hospodárske výsledky, ktoré potom zverejní. Po Vašom nástupe pán Žiarný sa ale rozbor hospodárskej činnosti za rok 2023 nekonal. Prečo asi? Sú v ňom nejaké tajnosti? Napríklad aj to, že na platby za prenájom techniky si nevieme zarobiť, ale že na ňu idú peniaze zriaďovateľa? A keď sme pri tom, často spomínam prenájom techniky. Vadilo Vám alebo niekomu inému, že sme pravdivo vypovedali vo veci prenájmu techniky, ako aj o kúpe nadstavieb? My sme na Správe ciest KSK nikdy nerozprávali o prenájme, ale o kúpe techniky. A o konečnej špecifikácii techniky s prevádzkou nikto nikdy nekomunikoval. A naozaj si myslíte, že slepé počúvanie príkazov zhora je dôležitejšie, ako odbornosť? Pán Žiarný, ja viem koľko mám rokov, ale mohli ste mať aspoň tolko slušnosti a povedať mi to do očí, že v mojom veku už nemám na správe ciest čo hľadať. Že sa mám venovať tenisu, ako to robí Váš otec. To sú presne Vaše slová, ktoré ste povedali odborárom. Mali ste mi to povedať do očí, potom by som si Vás aspoň trochu mohol vážiť.*

Ing. Vladimír Žiarný prerušil slová Gejzu Tótha, oslovil predsedu komisie a uviedol, že pokiaľ bude používať jeho rodinu, toto nie. Poďakoval, rozlúčil sa a odišiel z rokovania komisie. JUDr. Ing. Miloš Ihnát a predseda komisie požiadali Gejzu Tótha, aby pokračoval a dočítal pripravený príhovor.

*Gejza Tóth pokračoval: Keď ste potrebovali pomoc, tak som vám bol dobrý aj v tomto veku. V normálnom živote to tak chodí, že starší skúsenejší odovzdávajú svoje skúsenosti mladším, aby sme sa ako spoločnosť niekam posúvali. Ale to čo ste predviedli a predvádzate Vy, nemá s normálnosťou nič spoločné. To, že potom ste nám zrušili miesta a poberáme miesto platu náhradu mzdy, ktorá by mala byť nemenná, tak ako bola dňa 14. augusta, ale vy nám nevieme z akého dôvodu, či zlomysel'nosti alebo nejakej pomsty, protiprávne kráťte aj túto náhradu mzdy, to svedčí o sile Vášho charakteru. Pán Žiarný, už ste zabudli, ako ste sa na mňa obracali, keď ste boli referentom na investičnom úseku a ja som Vám vždy pomáhal. V Košickom kraji nie je jediný okres, kde by som nebol nápomocný. Či okres Spišská Nová Ves, či Gelnica, či Rožňava, či môžem porozprávať Ortáše odvodnenie, Ploské oprava priepustu, Košická Polianka, Kysak, Obišovce, Sopotnica Malá Lodina, čo sme robili most, všade kde sa dalo, všade zamestnanci z Trebišova pomohli ostatným cestmajsterským obvodom. Aj minulú zimu sme pomáhali Košice - okolie, my sme mali Dargov aj Košickú časť, potom sme zobrali Kalšu, Slanské Nové Mesto a všetko sa robilo z Trebišova, len aby všetko fungovalo. Ale ja si myslím, že pán Žiarný to nevidí. Za obdobie, keď správa ciest II. a III. triedy prešla pod VÚC, som zažil viacerých riaditeľov. Stále nám bolo sľubované, že prídu noví super manažéri. Od roku 2018 sa tu vystriedalo mnoho takzvaných manažérov, ktorí za krátku dobu odišli. Pýtam sa, čo tu po nich zostalo? To čo prišlo od roku 2018, všetci tí riaditelia, to boli iba, vykonávači príkazov. O ničom nevedeli rozhodnúť, iba posluhovali. Či už to bol Rauch, Slivenská, Trišč, Val'ko a teraz Žiarný. Samá kauza. Tatrovky, teplomery, porušenie zákona o verejnom obstarávaní, neplatenie mýta, nákupy starých nadstavieb bez dokladov a vrchol všetkého prenájom techniky za nehorázne peniaze. Preto sme nepohodlní, lebo sme odmietli podpísať čestné vyhlásenie, že to my vedúci stredísk sme chceli túto prenajatú techniku. A pritom pravda je taká, že ani raz sa nespomínal prenájom, ale stále iba kúpa a že konečná špecifikácia bola urobená v Košiciach bez nás. Aby toho nebolo málo, pán Žiarný to zaklincoval svojou účelovou organizačnou zmenou, kde odstavil dlhoročných, pre neho nepohodlných pracovníkov. Poviem Vám tak, ja už som si chcel kludne užívať dôchodok, ale potom, čo ste so mnou urobili, keď ste ma po toľkých rokoch vyhodili ako prašivého psa a potom čo ďalej vyvádzate, bude mojim cieľom vrátiť sa aspoň na pár dní na Správu ciest po mojom úspešnom súdnom spore. Generálny riaditeľ verejnej správy je zodpovedný*

za efektívne vynakladanie verejných zdrojov. Pán Žiarný, uvedomujete si, že to bude Vaša zodpovednosť, ak prehráte súdny spor? Alebo surovo kalkulujete s tým, že Vy tu už vtedy aj tak nebudete a trovy za súdy, advokátov, a náhrady zamestnancom nepôjdu z Vášho vrecka, ale z peňazí nás všetkých občanov KSK? Ak naozaj takto rozmýšľate, tak vo verejnej správe nemáte čo hľadať. Žiadny súkromník by si toto nedovolil, ak by vedel, že to pôjde z jeho vrecka.

Prepáčte, ďakujem Vám za porozumenie.

Ešte by som dodal, viem, že som starší človek a je už môj čas odísť, ale že som stratil uňho dôveru, jednak že navštívil ma pán poslanec Ihnát, že ma navštívil pán poslanec a primátor Polaček a pani viceprimátorka Gurbaľová a plus že som nepodpísal čestné vyhlásenie, že som bol členom výberovej komisie na prenájom vozidiel. Zavolať nás pán Ing. Vaľko, mňa, pána kolegu Gretsmačera z Rožňavy a pána primátora (Balogu) lebo tiež u nás robil, že máme podpísať čestné vyhlásenie, že treba pomôcť pánovi Triščovi, že sme boli členovia komisie na prenájom vozidiel. Nikto o tom nič nevedel, všetko bolo tajné. A teraz nakoniec viem, že sme stratili dôveru aj u predsedu, lebo sme nedali jeden podpis. Inak pánovi predsedovi sme fandili, upozornili sme ho, že nie je stopercentne informovaný, nepravdivo sú informovaní poslanci. To je ešte len začiatok, možno budem žiadať o vystúpenie aj na zastupiteľstve. Treba urobiť poriadok.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát zopakoval, že do pracovnoprávných vzťahov Správy ciest KSK nevstupuje, ale poprosil, aby toto čo povedal Gejza Tóth, bolo zapísané v zápisnici z tohto rokovania, je to veľmi dôležité. Osobne vyčítal Ing. Petrovi Vaľkovi používanie služobného motorového vozidla. Prevádzkový riaditeľ by mal byť vzorom pre zamestnancov Správy ciest KSK. Je šokovaný, že generálny riaditeľ Ing. Vladimír Žiarný nedokázal vypočítať Gejzu Tótha do konca a odišiel. Pripomenul, že Správa ciest KSK sa mu vyhrážala žalobou.

Ing. Peter Vaľko poukázal na organizačnú štruktúru Správy ciest KSK. Každý jeden zamestnanec by na svojej úrovni mal byť zodpovedný za svoju prácu, ktorú robí.

Ing. Igor Petrik uviedol, že to čo bolo povedané, bude musieť byť v zápisnici, keďže zápisnica sa nikdy neupravuje, keď sa to povedalo, tak to musí byť v zápisnici.

Člen komisie, Vladimír Baloga nadviazal na Gejzu Tótha a uviedol, že to, čo čítal, je viac menej pravda, takto to bolo, takto to je. Je bývalý kolega momentálne uvoľnený na výkon verejnej funkcie, teda nie je v súčasnosti na správe ciest. Požiadal o informácie o novovytvorenom obchodnom oddelení na Správe ciest KSK. Vie, že čo sa týka zákaziek, sú to mizivé eurá, ktoré dokáže Správa ciest KSK zarobiť na zákazkách, lebo v prvom rade musí spravovať a udržiavať zverený majetok. Obchodné oddelenie je podľa neho pri takomto obsadení zbytočné.

Navrhuje vyžiadať od Správy ciest KSK predloženie informácie k novovytvorenému obchodnému oddeleniu, ktoré prezentoval aj Ing. Vladimír Žiarný vo svojom prejave na výberovom konaní.

Informácie v členení po mesiacoch za obdobie máj až september 2024:

1. vyčíslenie počtu zamestnancov na obchodnom oddelení k poslednému dňu v mesiaci,
2. hrubé mzdy zamestnancov obchodného oddelenia za daný mesiac,
3. celková cena práce za obchodné oddelenie za daný mesiac,
4. počet realizovaných zákaziek obchodného oddelenia v príslušnom mesiaci,
5. prehľad zákaziek v danom mesiaci v štruktúre: stručný popis zákazky, fakturovaná suma bez DPH, náklady na zákazku,

Zároveň žiada o pravidelné predkladanie hospodárenia a realizácie zákaziek v uvedenom členení 1 – 5 po mesiacoch, na každú nasledujúcu dopravnú komisiu. Komisia tak bude informovaná, ako plne obsadené obchodné oddelenie pracuje.

Navrhuje vyžiadať od Správy ciest KSK aj druhú informáciu:

Doposiaľ boli realizované dve organizačné zmeny, od 1. mája. a od 15. augusta 2024. Tieto organizačné zmeny neboli riadne prezentované a myslí si, že členovia komisie majú právo

a povinnosť vedieť o nich viac.

Navrhuje vyžiadať od Správy ciest KSK:

1. nástupy a výstupy zamestnancov po mesiacoch a počty zamestnancov v kategóriách R a THP, za obdobie od 1. 1. 2022 do 30. 9. 2024,
2. počet voľných pracovných miest v kategóriách THP a R k 30. 4. 2024 (pred organizačnou zmenou č. 1),
3. počet voľných pracovných miest v kategóriách THP a R k 14. 8. 2024 (pred organizačnou zmenou č. 2),
4. počet a konkrétne názvy vytvorených pracovných miest organizačnou zmenou k 1. 5. 2024 a informáciu, ktoré z týchto pracovných miest boli obsadené k 14. 8. 2024.
5. počet a konkrétne názvy vytvorených pracovných miest organizačnou zmenou k 15. 8. 2024.

Ing. Igor Petrik informoval, že tieto požiadavky budú uvedené v zápisnici z dopravnej komisie a je vecou vedenia správy ciest, či sa rozhodne na to reagovať. Ak by sme ich chceli vzniesť, ako požiadavky komisie, museli by byť formou uznesenia.

Gejza Tóth informoval, že starostlivosť o telesá ciest a cestné príslušenstvo je zanedbaná. Neboli podpísané rámcové zmluvy na náhradné diely, na základný materiál. O pár dní začína zimné obdobie. Obrusné vrstvy vozoviek nie sú vyspravené, sú v nich praskliny a výtlky. V priebehu zimy tak dôjde k veľkým škodám. Nikto sa o prevádzku správy ciest nestará. Nie je riadenie z riaditeľstva z Košíc. Veľa vecí vedia urobiť vo vlastnej réžii za malé peniaze. Nie všetko dodávateľsky za veľké peniaze. Mali strach o tom hovoriť. Bolo mu vytknuté, že komunikuje s JUDr. Ing. Milošom Ihnátom. JUDr. Ing. Miloš Ihnát ho navštívil za prítomnosti poslanca Jána Juhásza, MBA a vedúceho strediska z Michaloviec. Poslancovi JUDr. Ing. Ihnátovi nedal žiadne správy. Všetko včas ohlásil svojmu nadriadenému, Ing. Petrovi Vaľkovi. Preto stratil dôveru? Musíme si predsa ctiť a vážiť každého riadne zvoleného poslanca, ktorý zastupuje svoj región. Správy, ako vyhodnotenie zimnej údržby ciest, sú polopravdy. V rámci Slovenska sme mali najdrahšiu soľ, nie najlacnejšiu. Keď započítame do ceny centrálné sklady soli v Michalovciach a Spišskej Novej Vsi, prepravu a manipuláciu so soľou, mali sme najdrahšiu soľ v rámci Slovenska a mali by o tom poslanci vedieť. Čakali, že príchodom Ing. Žiarného sa situácia zlepší, že Ing. Žiarný bude komunikovať aj s prevádzkovým úsekom, žiaľ nestalo sa. Nekomunikoval, nepozná pomery prevádzky, nepozná údržbu. Spolupráca a koordinácia medzi investičným a prevádzkovým úsekom je pritom nevyhnutná, aj pri každej investičnej akcii je nevyhnutná pomoc a spolupráca prevádzkového úseku.

JUDr. Ing. Miloš Ihnát uviedol, že sa bude na tieto veci pýtať. Vadilo mu aj to, že bývalý generálny riaditeľ Anton Trišč vydal zamestnancom Správy ciest KSK príkaz - obmedzenie prístupu a komunikácie pre tretie osoby, vrátane poslancov, ktorý má k dispozícii.

Ing. Jozef Horváth uviedol, že je členom dopravnej komisie už x rokov. To, čo dnes Gejza Tóth povedal, povedal len na základe toho, že dostal výpoveď? JUDr. Ing. Miloša Ihnáta sleduje, ale JUDr. Ing. Ihnát je sám. Hovoríme o odborných veciach, prečo nebol vykonaný poslanecký prieskum? Kde ste boli doteraz, veď ja som poslanec z okresu Trebišov. Myslí si, že generálny riaditeľ urobil dobre, že odišiel, lebo jeho rodina s tým nemá nič spoločné.

Ján Juhász, MBA, poslanec, člen dopravnej komisie a zároveň cestmajster Správy ciest KSK uviedol, že Správa ciest KSK je rozdelená a komunikácia medzi prevádzkovým a investičným úsekom je často nedostatočná. Prevádzkový úsek má minimálne informácie o investičných akciách, ako napríklad Zatin.

Ing. Peter Vaľko uviedol, že pre efektívne fungovanie organizácie je nevyhnutná spolupráca nie len medzi prevádzkovým a investičným úsekom, ale aj medzi strediskami navzájom. Mala by to



byť samozrejmosť. Ukážme si čísla a fakty. Koľko napríklad stredisko Košice – okolie pomohlo a dalo ľudí na výpomoc pri stavbe provizória na moste Čechanka? Sabotovali celú akciu.

## **K bodu č. 10**

### **Záver**

Predseda komisie Ing. Igor Petrik ukončil rokovanie dopravnej komisie o 12.<sup>30</sup> hod. a oznámil, že ďalšie rokovanie sa uskutoční 25. novembra 2024 o 9.<sup>30</sup> hod. Prítomným členom komisie poďakoval za ich účasť na rokovaní.

.....  
Ing. Peter Kočiško  
tajomník komisie

.....  
Ing. Igor Petrik  
predseda komisie