EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

MINISTERSTVO
DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II

Európska únia
Európsky fond regionálneho rozvoja

Európska únia
Európsky fond regionálneho rozvoja

December 2016

Obsah

OBSAH 2

1 MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE 3

2 ÚVODNÉ INFORMÁCIE 7

2.1 ÚČEL DOKUMENTU 7

2.2 PROCES PRÍPRAVY DOKUMENTU 8

2.3 NADVÄZNOSŤ NA STRATEGICKÉ ENVIRONMENTÁLNE HODNOTENIE 8

2.4 NADVÄZNOSŤ NA OSTATNÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY 10

2.5 RIADENIE A AKTUALIZÁCIA DOKUMENTU 11

2.6 ZÁKLADNÉ PRINCÍPY TVORBY STRATÉGIE 11

3 KĽÚČOVÉ PROBLÉMY DOPRAVNÉHO SEKTORA SR 13

3.1 CESTNÁ DOPRAVA 17

3.2 ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA 28

3.3 VEREJNÁ OSOBNÁ A UDRŽATEĽNÁ LOKÁLNA A REGIONÁLNA DOPRAVA 33

3.4 VODNÁ DOPRAVA 41

3.5 CIVILNÉ LETECTVO 46

4 NASTAVENIE VÍZIE A CIEĽOV DOPRAVNÉHO SEKTORA SR 49

4.1 VÍZIA DOPRAVNÉHO SEKTORA A JEJ VÝCHODISKA 49

4.2 GLOBÁLNE STRATEGICKÉ CIELE A ICH VÝCHODISKÁ 50

4.3 ŠPECIFICKÉ CIELE DOPRAVNÉHO SEKTORA A ICH VÝCHODISKÁ 55

4.4 VÄZBY GLOBÁLNYCH STRATEGICKÝCH A ŠPECIFICKÝCH CIEĽOV 59

5 DEFINÍCIA OPATRENÍ PRE PLNENIE SEKTOROVEJ STRATÉGIE 61

5.1 SYSTÉMOVÉ OPATRENIA 61

5.2 INFRAŠTRUKTÚRNE OPATRENIA 64

5.3 ORGANIZAČNÉ OPATRENIA 75

5.4 PREVÁDZKOVÉ OPATRENIA 78

5.5 VÄZBY A SÚVISLOSTI MEDZI OPATRENIAMI 80
5.6 SÚVISLOSŤ OPATRENÍ SO ŠPECIFICKÝMI CIEĽMI 82
5.7 PREPOJENIE OPATRENÍ A PROBLÉMOV DOPRAVNÉHO SEKTORA 87
6 HODNOTENIE OPATRENÍ A STRATÉGIA ROZVOJA 99
6.1 PRINCÍP TVORBY STRATÉGIE ROZVOJA 99
6.2 METODIKA HODNOTENIA OPATRENÍ 100
6.3 VYHODNOTENIE OPATRENÍ VO VZŤAHU KU GLOBÁLNYM STRATEGICKÝM CIEĽOM 107
6.4 VÝBER OPATRENÍ 112
6.5 STRATÉGIA ROZVOJA 113
7 ZÁVER 127
8 ZOZNAM SKRATIEK 128

1 Manažérske zhrnutie

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Ide o výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie stanovených ex ante kondicionalít. Financovanie rozvojových aktivít z európskych fondov v rokoch 2016 - 2020 je teda na tomto dokumente, resp. jeho schválení zo strany EK, priamo závislé.

Dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu Programového obdobia 2014 - 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí, v novembri 2012, schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020.

Kľúčové problémy dopravného sektora

Kľúčové problémy dopravného sektora boli identifikované na základe vykonania extenzívnych analytických činností. Analytická časť bola zameraná ako na jednotlivé dopravné módy, v delení na cestnú, železničnú, verejnú osobnú, vodnú dopravu a civilné letectvo, tak na problémy prechádzajúce naprieč dopravnými módmi, obmedzujúce fungovanie multimodality v osobnej i nákladnej doprave.

V globálnom pohľade je nutné spomenúť jeden zo základných problémov dopravného sektora na Slovensku, ktorým je dlhodobo nepriaznivý vývoj deľby prepravnej práce v prospech cestnej, a to predovšetkým individuálnej (neverejnej) dopravy. Na tomto mieste je potrebné podotknúť, že s podobným problémom sa stretávajú aj okolité európske krajiny s podobným ekonomickým vývojom.

Zatiaľ čo v roku 1995 bol pomer výkonov verejnej a neverejnej dopravy takmer rovnaký, v roku 2014 už verejná doprava predstavuje len štvrtinu celkových dopravných výkonov. Logickým dôsledkom tejto situácie je neúmerný nárast individuálnej automobilovej dopravy, čo predstavuje záťaž pre cestnú infraštruktúru i životné prostredie. Nezanedbateľným negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu sú tiež časové straty plynúce z kongescií, čo má nepriamy vplyv na ekonomickú aktivitu obyvateľstva.

Vízia a ciele dopravného sektora

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky teda reflektujú tak európske požiadavky, ako aj národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.

Týmto prístupom bola zaistená dostatočná miera integrácie Slovenskej republiky v rámci európskeho dopravného priestoru a súčasne postupná eliminácia interných problémov a potrieb.

VÍZIA ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA DO ROKU 2030

Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.

Globálne strategické ciele boli nastavené v analógii k vyššie uvedenej vízii dopravného sektora Slovenskej republiky. Odrážajú trendy a potreby, ktoré sú ukotvené v európskych a národných strategických, popr. analytických dokumentoch.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 1 (SGC 1)

Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 2 (SGC 2)

Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 3 (SGC 3)

Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty deľby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 4 (SGC 4)

Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií / postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 5 (SGC 5)

Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania / realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Princíp tvorby stratégie

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je založený na princípe „od analýzy k návrhu“, ktorý bol v priebehu celého procesu jej prípravy dôsledne uplatňovaný. **Na základe problémov identifikovaných v analytickej časti bola vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty definovaná cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030.**

Naplnenie tejto vízie je štruktúrované do niekoľkých úrovní - globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov a opatrení. Vlastná stratégia spočíva v nastavení tzv. strategických priorít, teda opatrení ohodnotených a prioritizovaných z pohľadu ich potenciálneho prínosu dopravnému

sektoru, ekonomickej efektivity a výsledkov strategického environmentálneho hodnotenia. Ku každej skupine priorít sú ďalej nastavené strategické zásady, ktoré je potrebné zvažovať v rámci spôsobu ich realizácie.

Miera úspešnosti plnenia stratégie bude sledovaná prostredníctvom indikátorov nastavených pre všetky globálne strategické a oba typy špecifických cieľov.

Opatrenia plnenia sektorovej stratégie

Opatrenia pre naplnenie stratégie boli definované na základe globálnych trendov, medzinárodných dohôd a záväzkov SR a problémov identifikovaných v analytickej časti prípravy stratégie. Každé predstavuje súbor aktivít, iniciatív, prípadne projektov integrovaných na základe vecnej podstaty cieľa, resp. problému, ktorý má riešiť. V konzistencii s ostatnými časťami tohto strategického dokumentu sú i opatrenia delené ako z pohľadu infraštruktúry, organizácie a prevádzky, tak podľa jednotlivých dopravných módov.

Súbor opatrení ako celok predstavuje nástroj naplnenia globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov, i samotnej vízie rozvoja dopravného sektora do roku 2030. Stratégia neobsahuje zoznam konkrétnych projektov.

Vyhodnotenie plnenia stratégie

Pre potreby budúceho vyhodnotenia priebehu implementácie tejto stratégie do praxe budú nastavené indikátory umožňujúce porovnať budúci stav dopravného sektora Slovenskej republiky so stavom v dobe jej prípravy.

Indikátory budú definované na úrovni globálnych strategických a špecifických cieľov (horizontálnych i modálnych) s informáciou o svojej východiskovej hodnote vo vzťahu k roku 2015, a o hodnotách očakávaných po implementácii stratégie v rokoch 2023 a 2030. Východisková a cieľová hodnota ukazovateľov bude stanovená na základe výstupov záverečného dopravného modelovania opatrení v najbližšej aktualizácii stratégie.

Tabuľka 1 Ukazovatele plnenia globálnych strategických cieľov

Názov/opis ukazovateľa	Opis ukazovateľa	Jednotka ukazovateľa	Metóda merania	Prístup k nastaveniu cieľov
Deľba prepravnej práce v osobnej doprave – podiel verejnej / železničnej dopravy	Ukazovateľ vyjadruje hodnotu podielu dopravy na osobnej doprave – podiel verejnej / železničnej dopravy	%	Prieskumy	Ciele politiky + model/y prognózovania premávky
Deľba prepravnej práce v osobnej doprave – podiel nemotorovej osobnej dopravy	Ukazovateľ vyjadruje hodnotu podielu dopravy na osobnej doprave – podiel nemotorovej osobnej dopravy	%	Prieskumy	Ciele politiky + model/y prognózovania premávky
Deľba prepravnej práce v nákladnej doprave – podiel železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy	Ukazovateľ vyjadruje hodnotu podielu dopravy na nákladnej doprave – podiel železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy	%	Prieskumy	Ciele politiky + model/y prognózovania premávky
Celkový počet usmrtených osôb v doprave (okrem leteckej dopravy)	Ukazovateľ vyjadruje počet smrteľných zranení v dôsledku dopravných nehôd vo všetkých druhoch dopravy (okrem leteckej dopravy)	Celkový počet smrteľných zranení vo všetkých druhoch dopravy (okrem leteckej dopravy) za rok	Národné štatistické údaje	Ciele politiky
Miera smrteľných a ťažkých zranení v dôsledku nehôd v cestnej doprave	Ukazovateľ vyjadruje mieru ťažkých a smrteľných zranení v dôsledku nehôd v cestnej doprave vzhľadom na objem dopravy	Počet nehôd (ťažké zranenia a smrteľné zranenia) na 1 mil. vozokilometrov za rok	Národné štatistické údaje	Ciele politiky /prognózovaný celkový objem vnútroštátnej cestnej premávky podľa typu ciest + predpokladaná miera podľa typu ciest
Priemerný cestovný čas nákladnej dopravy medzi hlavnými sídlami Slovenskej republiky (v zmysle prvej skupiny KURS 2001 v zneni 2011)	Priemerná úspora cestovného času v prípade cestovania na dlhšie vzdialenosti v nákladnej doprave (viac ako 50 km)	Hodiny	Meranie cestovného času + aktuálny dopravný model	Prognózovaný národný dopravný model
Priemerný cestovný čas osobnej dopravy medzi hlavnými sídlami Slovenskej republiky (v zmysle prvej skupiny KURS 2001 v zneni 2011)	Priemerná úspora cestovného času v prípade cestovania na dlhšie vzdialenosti v osobnej doprave (viac ako 50 km)	Hodiny	Meranie cestovného času + aktuálny dopravný model	Prognózovaný národný dopravný model

Emisie CO_2 z dopravy	Ukazovateľ vyjadruje ročný objem emisií CO_2 vyprodukovaných v dopravnom sektore	Tony CO_2/rok	Aktuálne predpokladané emisie CO2 jednotkových vozidiel + celkové národné dopravné štatistické údaje podľa druhu dopravy	Ciele politiky + celkový prognózovaný objem dopravy v krajine podľa druhu dopravy s predpokladanými budúcimi emisiami CO_2jednotkových vozidiel
Priemerná ročná koncentrácia PMx	Ukazovateľ vyjadruje priemernú ročnú koncentráciu PMx v ovzduší	µg/m3 za rok	Aktuálne predpokladané emisie PMx jednotkových vozidiel + celkové národné dopravné štatistické údaje	Ciele politiky + celkový prognózovaný objem dopravy v krajine podľa druhu dopravy s predpokladanými budúcimi emisiami PMx jednotkových vozidiel

Implementačný plán

V nadväznosti na definované strategické zásady a priority je nutné zostaviť implementačný / finančný plán, teda spôsob realizácie tejto rozvojovej stratégie. Implementačný plán nastaví východiskový smer implementácie strategického rozvoja dopravného sektora Slovenskej republiky, ktorý bude potrebné v súlade s relevantnými strategickými zásadami pravidelne aktualizovať.

Cieľom implementačného plánu musí byť naplnenie vízie a jednotlivých cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky nastavených s výhľadom do roku 2030. Ide o nastavenie chronológie realizácie jednotlivých opatrení tak, aby zodpovedali nielen strategickým zásadám a prioritám uvedeným v rámci stratégie, ale aj okolitým podmienkam ovplyvňujúcich tento proces.

Dostupnosť zdrojov

Splnenie cieľov Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 bude priamo súvisieť s dostupnosťou zdrojov, ktoré bude možné do konca roku 2030 použiť na tento účel. Medzi hlavné zdroje financovania patria prostriedky zo štátneho rozpočtu, fondov Európskej únie alebo spolupráca so súkromným sektorom. Do roku 2020 sú dominantným zdrojom financovania rozvoja dopravnej infraštruktúry fondy EÚ, ktorých podoba po roku 2020 nie je dnes definovaná. Keďže dnes nie je jasný objem peňazí ktorý bude možné na plnenie cieľov odhadnúť, bude sa dynamika napĺňania cieľov meniť v závislosti od dostupných zdrojov.

2 Úvodné informácie

Dopravná infraštruktúra a služby poskytované v doprave sú neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Zároveň podmieňujú dosahovanie ekonomického rastu, zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti. Prispievajú k zvyšovaniu zamestnanosti a sú kľúčovým faktorom pre prílev zahraničných investícií, rozvoj cestovného ruchu a napomáhajú znižovať disparity medzi regiónmi a štátmi.

Priebežný rozvoj dopravného sektora je tak nutnou podmienkou úspešného rozvoja Slovenskej republiky ako celku. Dôsledné plánovanie, priebežná príprava a realizácia rozvojových projektov nastavujúcich smer vo všetkých oblastiach dopravného sektora je z tohto pohľadu nutnou, nie však dostačujúcou podmienkou. V tomto zmysle ide najmä o potrebu previazanosti rozvojových aktivít s aktuálnymi možnosťami ekonomiky, ako jedného z limitujúcich faktorov. Rozvoj dopravy tak musí byť prioritne cielený na oblasti a aspekty, ktorých podpora povedie v strednodobom horizonte k vytvoreniu udržateľného dopravného systému. Výsledkom tohto procesu musí byť dopravný systém, ktorý podporuje ekonomický rast a rozvoj Slovenskej republiky, nie systém zaťažujúci národnú ekonomiku.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora. Plne reflektuje vyššie uvedené tézy a stanovuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie.

2.1 Účel dokumentu

Rozvoj dopravného sektora je rozsiahly, finančne i technicky náročný proces, ktorý bude v podmienkach Slovenskej republiky (ďalej aj „SR“) zo strednodobého hľadiska aj naďalej silne závislý od zdrojov z fondov EÚ.

Pre Slovenskú republiku sa 1. januára 2014 otvorili možnosti prístupu k čerpaniu finančných prostriedkov z fondov EÚ v rámci programového obdobia rokov 2014 - 2020. Pre implementáciu politiky po roku 2013 boli Európskou komisiou (ďalej aj „EK“) pre členské štáty EÚ stanovené tématické a všeobecné ex ante kondicionality, ktorých splnením Komisia podmienila prístup k fondom EÚ v rámci programového obdobia 2014 – 2020.

Pre sektor dopravy bola zo strany EK stanovená podmienka v podobe zabezpečenia komplexných plánov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry, vrátane plánov pre udržateľný rozvoj mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy. Tieto plány majú vychádzať z dôsledných analýz potrieb v sektore a následnej identifikácie kľúčových úzkych miest (napr. chýbajúcich úsekov, nevyhovujúcich parametrov na infraštruktúre a pod.) a potenciálnych faktorov rozvoja, ktorých realizácia významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného hľadiska, hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou.

Cieľom EK je zabezpečiť dlhodobé ekonomické a sociálne účinky fondov spoločného strategického rámca. Od členských štátov sa preto očakáva, že zosúladia obsahy národných programov s politickými prioritami agendy Európa 2020, s makroekonomickými cieľmi a ex ante kondicionalitami, čo spolu s výkonnostnými stimulmi a tematickým zameraním povedie k efektívnejšiemu vynakladaniu verejných prostriedkov.

V roku 2013 bola z vyššie uvedených dôvodov realizovaná tzv. I. fáza prípravy strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktorá bola podmienkou pre začatie čerpania európskych fondov. Európska komisia výstupy tejto fázy akceptovala, avšak s podmienkou ich rozpracovania v rámci fázy nadväzujúcej. Ide o tzv. II. fázu, ktorá je už zameraná nielen na rozvoj dopravnej infraštruktúry, ale na komplexný rozvoj celého dopravného sektora SR.

Tento dokument je výstupom II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie stanovených ex kondicionalít. Financovanie rozvojových aktivít z fondov EÚ v rokoch 2016 - 2020 je teda na tomto dokumente, resp. jeho schválení zo strany EK, priamo závislé.

Koncepcie rozvoja jednotlivých druhov dopravy, ktoré sú MDVRR SR a správcami infraštruktúry pripravované spravidla na obdobie najbližších troch rokov, budú rešpektovať obsah identifikovaný v tomto dokumente.

2.2 Proces prípravy dokumentu

Dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu programového obdobia 2014 - 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí v novembri 2012, schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020.

V súlade s rešpektovaním princípu „bottom up“ predchádzalo príprave samotného strategického dokumentu vypracovanie analýz za jednotlivé módy dopravy. Na účely prípravy analytických dokumentov boli vytvorené technické pracovné skupiny zložené z odborných pracovníkov príslušných sekcií MDVRR SR, jeho organizácií, agentúr a relevantných aktérov v každom zo spracovávaných dopravných módov, a to nasledujúcim spôsobom:

- Technická skupina pre cestnú dopravu
- Technická skupina pre železničnú dopravu
- Technická skupina pre verejnú osobnú dopravu
- Technická skupina pre vodnú dopravu
- Technická skupina pre civilné letectvo

Na čele každej skupiny stál odborný garant reprezentovaný generálnym riaditeľom príslušnej sekcie, práca skupín bola v rámci skupiny koordinovaná externými expertmi. Všetky pracovné skupiny vypracovali analýzy za príslušný dopravný mód, ktoré identifikovali jeho kľúčové disparity a potenciálne faktory rozvoja. Bolo vypracovaných 5 sektorových analýz, intermodálna doprava bola zapracovaná do analýzy železničnej

dopravy. Následne boli výstupy analýz zapracované do zastrešujúceho analytického dokumentu za celý sektor dopravy. Tým sa dosiahla kombinácia prístupu „bottom up“ s „top down“, vzhľadom na to, že jednotlivé analytické závery bolo potrebné vzájomne zosúladiť do jedného komplexného celku.

Na tento účel bola vytvorená horizontálna pracovná skupina, ktorá sa podieľala na rokovaniach súvisiacich s tvorbou a čiastkovými výstupmi tohto strategického dokumentu, predstavujúceho hlavný výstup II. fázy prípravy strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030.

Na zasadnutia pracovných skupín boli prizývaní príslušní experti JASPERS (Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch), ktorí aktívne reagovali na priebežné verzie vypracovávaných dokumentov a metodicky usmerňovali proces jeho tvorby. Príprava dokumentu bola monitorovaná Pracovnou skupinou pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020.

Významným aspektom v procese prípravy dokumentu bol princíp partnerstva, a to v dvoch základných rovinách:

1. Zloženie samotnej Pracovnej skupiny pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020 bolo koncipované na partnerských princípoch. Skupina bola vytvorená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, miestnej samosprávy a mimovládnych organizácií.
2. Zloženie technických pracovných skupín rešpektovalo nielen relevantnosť jednotlivých členov a zastrešenie skúmanej problematiky v celej šírke, ale aj názory oponentov. Pracovné skupiny boli zložené zo zástupcov príslušných odborných útvarov MDVRR SR, správcov infraštruktúry, relevantných ekonomických a sociálnych partnerov, miestnej samosprávy a akademickej obce. V pracovnej skupine pre verejnú osobnú dopravu predstavovali zástupcovia samospráv a vybraných miest väčšinu členov technickej skupiny.

Na oboch úrovniach sa princíp partnerstva ukázal byť účinným nástrojom hľadania konsenzuálnych riešení.

2.3 Nadväznosť na strategické environmentálne hodnotenie

Vzhľadom na strategický charakter a celoštátny dosah dokumentu, podlieha tento materiál strategickému environmentálnemu hodnoteniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“).

Hlavným cieľom uplatňovania procesu SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja. Proces odborného a verejného posudzovania vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie je zameraný na zistenie, opísanie a vyhodnotenie ich priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie. Súčasťou procesu posudzovania je porovnanie výhod a nevýhod návrhov strategických dokumentov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, vyhodnotenie variantných riešení, vrátane porovnania nulového variantu s jednotlivými variantnými riešeniami. V procese posudzovania sa zároveň na základe identifikovaných a zhodnotených predpokladaných vplyvov určujú opatrenia na ich minimalizáciu, prípadne na úplnú elimináciu. Tento proces umožňuje získať odborný podklad pre ďalší rozhodovací proces týkajúci sa prijatia alebo schválenia príslušného strategického dokumentu.

S cieľom zakomponovať environmentálne otázky do dokumentu už počas jeho tvorby, došlo z pozície MDVRR SR k zazmluvneniu externého konzultanta, ktorý sa zúčastňoval zasadnutí pracovných skupín. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie sa tak stalo organickou súčasťou procesu tvorby dokumentu.

Výstupy jednotlivých častí procesu SEA, ktoré prebehli počas prípravy tohto materiálu, boli priebežne zapracovávané.

Proces strategického environmentálneho hodnotenia dokumentu pozostával z nasledovných krokov:

Tabuľka 2 Harmonogram procesu strategického environmentálneho hodnotenia dokumentu

Krok	Dátum vydania
Zverejnenie oznámenia o strategickom dokumente	03.03.2016
Pripomienkovanie oznámenia verejnosťou a dotknutými subjektmi	19.03.2016
Verejné prerokovanie návrhu rozsahu hodnotenia	05.04.2016
Zverejnenie rozsahu hodnotenia	12.04.2016
Konzultácie k strategickému dokumentu podľa § 63 ods. 1 zákona	18.03.2016/26.04.2016
Návrh strategického dokumentu	05.08.2016

Zverejnenie strategického dokumentu a správy o hodnotení	19.09.2016
Verejné prerokovanie Správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu	29.09.2016
Predkladanie stanovísk verejnosti	10.10.2016
Začiatok procesu cezhraničného posudzovania	21.10.2016
Ukončenie procesu cezhraničného posudzovania	December 2016
Vypracovanie odborného posudku	December 2016
Vydanie záverečného stanoviska	December 2016

Strategický dokument bol zo strany SEA ovplyvnený nasledovným spôsobom:

- Zapracovaním pripomienok verejnosti vrátane subjektov oslovených v rámci SEA procesu a dotknutých orgánov, ktoré bolo možné vzniesť počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu vrátane cezhraničného posudzovania alebo v rámci konzultácií osobitne ustanovených v zákone č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (verejné prerokovanie, prerokovanie návrhu rozsahu hodnotenia, predkladanie písomných stanovísk k oznámeniu o strategickom dokumente, k rozsahu hodnotenia, k správe o hodnotení a konzultácie podľa § 63 ods. 1 zákona).
- Zapracovaním pripomienok spracovateľov SEA, ktorí sa zúčastňovali všetkých pracovných rokovaní počas prípravy dokumentu (identifikácia možných problémových lokalít z hľadiska ochrany životného prostredia, spolupráca pri spoločnej formulácii cieľov, opatrení a zásad), ako aj zapracovaním ich odporúčaní k finálnej verzii dokumentu (návrh na doplnenie legislatívnych, informačných a modálnych opatrení pre zmiernenie vplyvov na emisie skleníkových plynov, návrh na doplnenie opatrení na zmiernenie vplyvov hluku a vibrácií, návrh na doplnenie opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo a zdravie, návrh na doplnenie opatrenia na zmiernenie vplyvov na prírodu a krajinu, ako aj ďalšie návrhy týkajúce sa vôd, rizík spojených so zmenou klímy, produkcie odpadov, dodržiavania princípov zeleného verejného obstarávania, vypracovania indikátorov plnenia globálnych strategických a špecifických cieľov stratégie, návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie a pod.).
- V rámci procesu hodnotenia opatrení boli použité vstupy zo strany SEA týkajúce sa kvalitatívneho preferenčnéhohodnotenia opatrení zoradených podľa globálnych strategických cieľov z hľadiska ich vplyvov, rizík a príležitostí pre jednotlivé zložky životného prostredia. Výsledky tohto hodnotenia boli využité pre potreby výberu optimálneho modálneho variantu a zároveň boli súčasťou celkového kombinovaného hodnotenia odhadovaného potenciálu opatrení z environmentálneho, ekonomického a multimodálneho hľadiska.

  Podrobnejšie informácie sú uvedené v časti 5.2 tohto dokumentu.

2.4 Nadväznosť na ostatné strategické dokumenty

Rozvoj dopravného sektora je z pohľadu národného hospodárstva kľúčovým procesom, ktorý svojimi dôsledkami zasahuje do celého radu iných odvetví. Z tohto dôvodu je nevyhnutné koordinovať súvisiace aktivity a rozvíjať tak dopravný sektor efektívnym spôsobom, ktorý bude generovať aj významné synergie vo vzťahu k ostatným sektorom. Preto boli identifikované významné rozvojové národné aj európske dokumenty, ktoré treba v rámci prípravy dopravnej sektorovej stratégie brať do úvahy.

2.4.1 Európske strategické a koncepčné dokumenty

Koncepčné a strategické dokumenty EÚ v oblasti dopravy udávajú smer rozvoja dopravy, bezpečnosti, životného prostredia a pod. Ide predovšetkým o tieto dokumenty:

- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení
- Agenda 2030

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501 z 20.7.2016)

Okrem vyššie uvedených dokumentov možno ďalej hovoriť o viacerých modálne špecifických materiáloch, ako napr.:

- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM (2008) 886 v konečnom znení
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020
- Modrá kniha: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave - NAIADES II, KOM (2013) 623 v konečnom znení
- Vnútrozemská vodná doprava a sústava Natura 2000 – udržateľný rozvoj a riadenie vnútrozemských vodných ciest v kontexte smerníc EÚ o vtákoch a biotopoch
- Spoločné stanovisko k hlavným zásadám pre vývoj vnútrozemskej plavby a ochrane životného prostredia v povodí rieky Dunaj
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (tzv. Dunajská stratégia)

2.4.2 Národné strategické a koncepčné dokumenty

V analógii k vyššie uvedenému sú ďalej uvedené kľúčové strategické a koncepčné dokumenty národnej úrovne. Ide predovšetkým o dokumenty:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) a jej aktualizácie
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2016 - 2020
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Stratégia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
- Energetická politika SR
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami
- Akčné plány rozvoja najmenej rozvinutých okresov

2.5 Riadenie a aktualizácia dokumentu

Z pohľadu zabezpečenia udržateľného rozvoja sektora, schopnosti reagovať na neustále rastúce prepravné požiadavky, plnenie záväzkov SR, spoločenskú objednávku po kvalitnej dopravnej infraštruktúre a službách, ako aj na zmierňovanie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie bude kľúčové, aby bol obsah dopravnej stratégie nielen systematicky uplatňovaný v praxi, ale taktiež konfrontovaný s vývojom v sektore, a aby bol pravidelne aktualizovaný.

MDVRR SR v úzkej spolupráci s relevantnými partnermi a pod dohľadom EK bude zodpovedné za riadenie a pravidelnú aktualizáciu obsahu dokumentu.

2.6 Základné princípy tvorby stratégie

Stratégický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je založený na princípe "**od analýzy k návrhu**", ktorý bol v priebehu celého procesu jeho prípravy dôsledne uplatňovaný. V rámci prípravy tejto stratégie – analytickej a návrhovej časti – bol použitý strategický dopravný model Slovenskej republiky. V tomto kontexte je potrebné spomenúť jeho významnú pridanú hodnotu predstavovanú hlavne nasledovnými výstupmi:

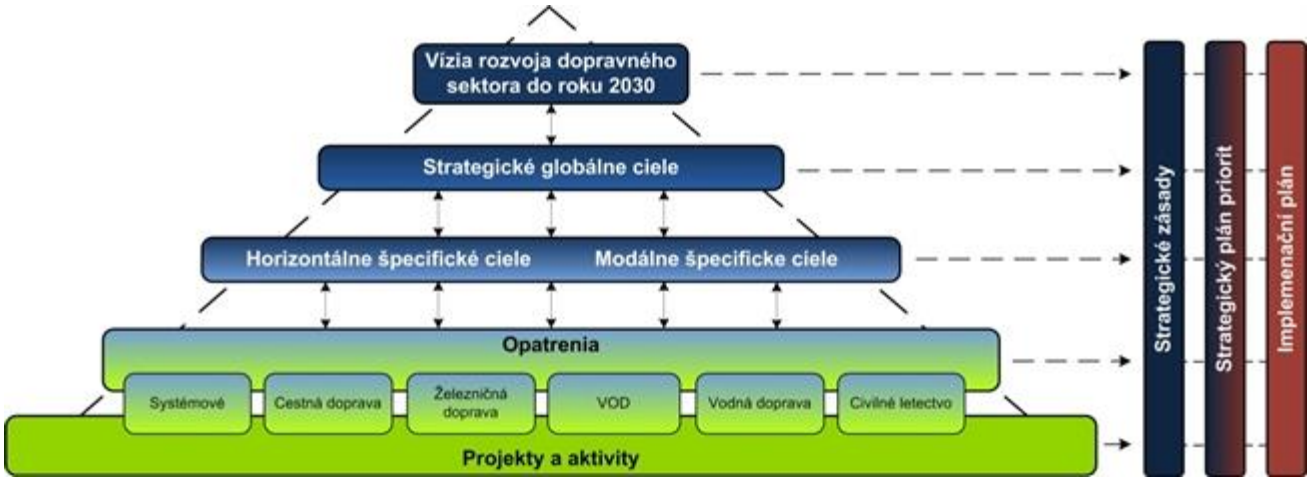
- Identifikáciou vybraných dopravných problémov
- Prognózou budúceho vývoja ekonomiky a populácie SR – na jej základe bol modelom stanovený okrem iného aj budúci dopyt v jednotlivých dopravných módoch
- Modelovaním vybraných opatrení

Na základe problémov identifikovaných v analytickej časti bola, vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty, definovaná cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030.

Naplnenie tejto vízie je štruktúrované do niekoľkých úrovní - globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov a opatrení. Globálne strategické ciele sú nastavené v tesnom súlade s európskymi rozvojovými politikami a reprezentujú celospoločenské prínosy plynúce z realizácie tejto stratégie.

Špecifické ciele potom reflektujú aktuálny stav dopravného sektora a jeho problémy. Nastavujú smer jeho ďalšieho rozvoja v delení na horizontálne špecifické ciele, ktoré sú spoločné pre všetky dopravné módy a modálne ciele, ktoré sú špecifické pre jednotlivé dopravné módy.

Obrázok 1 Schéma tvorby stratégie (zdroj: vlastný)



Najnižšia strategická úroveň tohto dokumentu je úroveň opatrení. Ide o súbor aktivít, ktoré priamo prispievajú k naplneniu vízie a cieľov dopravného sektora SR, za súčasného odstraňovania, resp. minimalizácie problémov identifikovaných v rámci vykonaných analýz.

Vlastná stratégia je predstavovaná tzv. strategickými zásadami, ktoré sú formulované na základe syntézy poznatkov získaných v rámci procesu prípravy tohto materiálu a udávajú jasný smer rozvoja všetkých oblastí dopravného sektora Slovenskej republiky.

Posledným prvkom je implementačný / finančný plán, ktorý je nutné vytvoriť v nadväznosti na nastavenú stratégiu a zaistiť tak jej realizáciu. Miera úspešnosti plnenia stratégie bude sledovaná prostredníctvom indikátorov nastavených pre všetky globálne strategické a oba typy špecifických cieľov.

3 Kľúčové problémy dopravného sektora SR

Nižšie sú uvedené kľúčové problémy dopravného sektora Slovenskej republiky, identifikované v rámci extenzívnych analýz jednotlivých dopravných podsektorov. Uvedené skutočnosti priamo vstupujú do nastavenia cieľov rozvoja dopravy Slovenskej republiky, ktorých naplnením budú uvedené problémy postupne minimalizované. **Konkrétne opatrenia na minimalizáciu, resp. elimináciu uvedených problémov, sú definované v kapitole 5 Stratégie.**

Jedným zo základných problémov dopravného sektora na Slovensku je dlhodobo nepriaznivý vývoj deľby prepravnej práce v prospech cestnej, a to predovšetkým individuálnej (neverejnej) dopravy. Na tomto mieste je nutné podotknúť, že s podobným problémom sa stretávajú aj okolité európske krajiny s obdobným ekonomickým vývojom. Tento trend najlepšie ilustrujú nasledujúce grafy.

Graf 1 Pomer výkonov verejnej a neverejnej osobnej dopravy (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Zatiaľ čo v roku 1995 bol pomer výkonov verejnej a neverejnej osobnej dopravy takmer rovnaký, v roku 2014 už verejná doprava predstavuje len štvrtinu celkových dopravných výkonov. Príčinou tejto situácie je neúmerný nárast statickej aj dynamickej individuálnej automobilovej dopravy, čo predstavuje záťaž pre cestnú infraštruktúru i životné prostredie. Nezanedbateľným negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu sú tiež časové straty plynúce z kongescií, čo má nepriamy vplyv na ekonomickú aktivitu obyvateľstva.

Graf 2 Stupeň automobilizácie a motorizácie v SR (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Nárast individuálnej automobilovej dopravy a cestnej dopravy ako celku možno ilustrovať aj na ukazovateľoch stupňa automobilizácie a motorizácie, tzn. počtu osobných automobilov, resp. cestných motorových vozidiel, na jedného obyvateľa Slovenska. Zatiaľ čo v roku 1995 pripadal 1 osobný automobil na viac ako 5 obyvateľov, v roku 2014 je to už na 2,8 obyvateľa. Ako bolo spomenuté v úvodnej kapitole tohto dokumentu, jedným zo zásadných parametrov, ktoré majú vplyv na nárast individuálnej automobilovej dopravy, je zvyšujúca sa životná úroveň obyvateľstva a ich rastúce nároky na kvalitu prepravy. V predchádzajúcom grafe č. 2 je okrem koeficientu motorizácie a automobilizácie znázornený tiež vývoj hrubého domáceho produktu v SR.

Graf 3 Deľba prepravnej práce vo verejnej osobnej doprave (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Ako bolo uvedené vyššie, verejná osobná a nemotorová doprava zaznamenala za posledných 20 rokov výrazný útlm. Medzi rokmi 1995 - 2010 išlo o strmý pokles dopravných výkonov, cca v posledných 5 rokoch sa situácia pomerne ustálila a dopravné výkony vo verejnej doprave osôb viac-mennej stagnujú. Objem individuálnej automobilovej dopravy však naďalej rastie. Za pozitívny jav možno naopak považovať mierne rastúci trend výkonov železničnej osobnej dopravy.

Jedným z negatívnych dôsledkov nedostatočného dopytu po verejnej doprave sú rastúce nároky na jej financovanie. Štátna správa a samospráva je pre svojich obyvateľov povinná zabezpečiť základnú dopravnú obslužnosť verejnou dopravou, a preto u dopravcov objednáva spoje, ktoré následne musí dotovať. Objem takýchto spojov zostáva viac-menej konštantný (podľa požiadaviek na základnú dopravnú obslužnosť), avšak dopyt, resp. obsadenosť na týchto linkách dlhodobo klesá. Logickým dôsledkom je vyšší objem dotácií požadovaných súkromnými alebo verejnými dopravcami od štátu. Tento stav ilustrujú nasledujúce grafy.

Graf 4 Porovnanie dotácií a výkonov vo verejnej cestnej doprave (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Graf 5 Porovnanie dotácií a výkonov v železničnej doprave (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Poznámka: Uvedené hodnoty objemu dotácií v grafe č. 5 zohľadnujú jednorazové finančné vyrovnanie tzv. nekrytej straty za jednotlivé roky.

Graf 6 Porovnanie dotácií a výkonov v mestskej hromadnej doprave (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

K zlepšeniu celkovej situácie neprispieva ani stav v nákladnej doprave. Kým význam dopravných módov vhodných pre prepravu veľkých objemov tovaru bez nadmernej záťaže na infraštruktúru a životné prostredie buď klesá, alebo je v celkovom prepravnom objeme úplne zanedbateľný, dopravné výkony cestnej nákladnej dopravy strmo rastú. Vývoj modal splitu v nákladnej doprave na Slovensku je znázornený v nasledujúcom grafe.

Graf 7 Deľba prepravnej práce v nákladnej doprave na Slovensku (zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR, MDVRR SR)

Priame aj nepriame dôsledky tohto stavu, resp. kľúčové problémy jednotlivých dopravných módov sú bližšie rozobrané v nasledujúcich podkapitolách a predovšetkým potom v samostatných sektorových analýzach. Opatrenia na ich riešenie sú ďalej uvedené v kapitole 5 tohto dokumentu.

Význam sektora dopravy a jeho príspevok k zamestnanosti v národnom hospodárstve je možné demonštrovať aj štatistickými údajmi o počtoch zamestnancov, pričom je možné už v súčasnosti konštatovať nedostatok pracovnej sily v oblasti autobusovej, resp. cestnej nákladnej dopravy.

Tabuľka 3 Priemerný počet zamestnaných osôb za dopravné podniky zapísané v Obchodnom registri a v Registri živnostníkov (vrátane podnikov vládneho sektora) *Zdroj: Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2016*

Ukazovateľ	2013	2014	2015
Podniky s počtom zamestnancov 20 a viac	73,843	75,050	79,118
Podniky s počtom zamestnancov do 20 osôb	10,264	10,977	13,348
Živtnostníci	8,952	12,924	8,629
Doprava spolu	**93,059**	**98,951**	**101,095**

Tabuľka 4 Priemerný počet zamestnaných osôb v dopravných podnikoch (vrátane podnikov vládneho sektora) *Zdroj: Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2016*

Ukazovateľ	2013	2014	2015
Železničná doprava	12,533	12,367	12,535
Cestná doprava bez MHD a bez taxi	41,562	45,269	47,020
veľké podniky (250 a viac zam.)	10,384	11,356	12,533
stredné podniky (50 - 249 zam.)	9,849	10,576	10,922
malé podniky (20 - 49 zam.)	5,531	5,400	7,146
(0 - 19 zam.)	7,375	7,916	10,554
živnostníci	8,423	10,021	5,865
Mestská hromadná doprava	4,585	4,425	4,378
Vnútrozemská vodná doprava	428	372	341
Letecká doprava	250	351	353
Vedľajšie a pomocné činnosti v doprave	32,030	35,047	33,890
Doprava spolu	**91,388**	**97,831**	**98,517**
	z toho v podnikoch s počtom zamestnancov 20 a		

			viac
Železničná doprava	12,491	12,325	12,492
Cestná nákladná doprava	18,363	19,790	23,109
Cestná doprava bez MHD a bez taxi	7,401	7,542	7,492
Vnútrozemská vodná doprava	403	361	332
Letecká doprava	217	310	256
Vedľajšie a pomocné činnosti v doprave	29,162	29,177	30,004

S ohľadom na strategický dopravný model Slovenskej republiky, ktorý je v rámci prípravy tejto stratégie použitý je potrebné spomenúť jeho významnú pridanú hodnotu v podobe prognózy budúceho vývoja ekonomiky a populácie SR. Táto prognóza je východiskovým parametrom, na ktorého základe bol modelom stanovený dopyt v jednotlivých dopravných módoch.

Pre lepšiu orientáciu a prehľadnosť sú identifikované problémy kategorizované ako z pohľadu dopravného módu, tak z pohľadu súvislosti s infraštruktúrou, prevádzkou, organizáciou, životným prostredím a pod. Poradie prezentácie jednotlivých problémov nepredstavuje mieru ich závažnosti.

3.1 Cestná doprava

3.1.1 Problémy z oblasti plánovania

Neschválená a neaplikovaná zmena koncepcie cestnej siete

Súčasné 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.

Pokiaľ ide o diaľnice, prvá koncepcia siete diaľníc 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. Rozdelenie Československa bolo reflektované v materiáli „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktorý bol schválený v roku 2001 a neskôr niekoľkokrát doplnený.

Princípy novonavrhovanej koncepcie sa po vnútrorezortnej diskusii na MDVRR SR a po schválení vedením MDVRR SR premietnu do návrhu nového cestného zákona, ktorý by mal nahradiť viac ako 50 rokov starý zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), ktorý je vzhľadom na súčasné potreby (napriek viacerým novelizáciám) nevyhovujúci.

Aplikácia navrhnutých princípov sa premietne do návrhu nového účelnejšieho 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 existujúcich ciest.

Podľa novej koncepcie by sa mali cesty deliť 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)

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. Kategorizačná skupina – vyjadruje spôsob stavebno-technického vyhotovenia daného úseku a jeho vzťah k okolitému územiu. Rozoznávajú sa kategorizačné skupiny diaľnica (DC), krajinská cesta (KC) a štyri kategorizačné skupiny miestnych ciest (SM - spojovacia miestna cesta, HM - hlavná

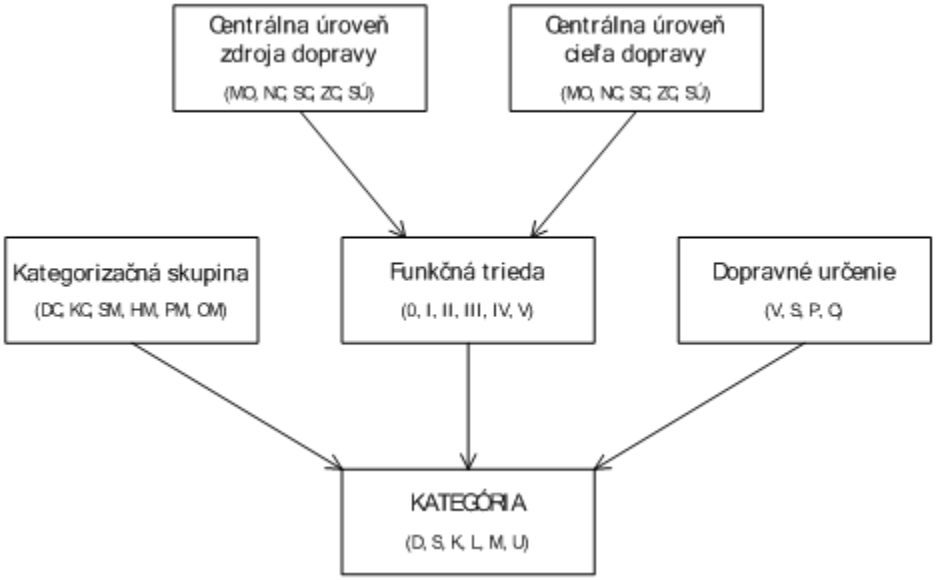
miestna cesta, PM - prístupová miestna cesta, OM - obslužná miestna cesta). Kategorizačné skupiny nahrádzajú doterajšie normové kategórie (D - diaľnice, R - rýchlostné cesty, C - cesty, MR - miestne rýchlostné komunikácie, MZ - miestne zberné komunikácie, MO - miestne obslužné komunikácie, MN - miestne nemotoristické komunikácie), pričom sú však 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 – viď Obrázok 2 nižšie.

Obr. č.1

Obrázok 2 Princíp určenia kategórie cesty na základe členenia (zdroj: Koncepcia cestnej siete 2015)



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.

Číslovacie plány pre jednotlivé kategórie používajú nasledujúce číslovacie rozsahy:

1. Diaľnice: D 1 – D 49
2. Štátne cesty: S 1 – S 99
3. Krajské cesty: K 100 – K 999
4. Lokálne cesty: L 1000 – L 9999

Miestnymi cestami v jednotlivých mestách a obciach sa koncepcia bližšie nezaoberá, vo viacerých prípadoch však navrhuje zmeny trás prieťahov 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.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe (OPC1).

Dlhá doba trvania predinvestičnej a investičnej prípravy

Procesy investičnej a najmä predinvestičnej prípravy boli od roku 2013 významne zosilnené. O tom svedčí nielen množstvo realizovaných štúdií uskutočniteľnosti a technických štúdií, ale aj pokročilé štádium prípravy EIA, DUR a DSP pre jednotlivé úseky diaľnic a rýchlostných ciest.

Negatívnym aspektom je stále veľmi dlhá doba investičnej a predinvestičnej prípravy, ktorá je v priemere okolo 5 až 7 rokov. Tento stav by mal zlepšiť, okrem iného, aj nový zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov z 18. 11. 2015 v znení neskorších predpisov, ktorý ruší a nahrádza doterajší zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Pomalý postup výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest

V prípade dodržania súčasného priemerného tempa výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, za posledných 20 rokov pre obe kategórie, môže byť doba určená na dobudovanie základnej siete TEN-T (rok 2030) prekročená o niekoľko rokov.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Systémovo neuchopený rozvoj inteligentných dopravných systémov

Z pohľadu budovania inteligentných dopravných systémov (IDS) je veľmi dôležitá realizácia Národného systému dopravných informácií (NSDI), ktorý bude tvoriť centrálny prvok IDS na Slovensku. Pre efektívnu funkciu NSDI je ale potrebné budovať periférnu infraštruktúru, na základe ktorej bude NSDI generovať dopravné informácie pre koncových používateľov, príp. pre riadenie dopravy.

V globálnej rovine sa javí ako problematická najmä nedostatočná previazanosť výstavby nových komunikácií a ich vybavovanie nástrojmi IDS, a ďalej umiestňovanie IDS technológií na cesty I. triedy a primerane aj na cestách II. a III. triedy.

Periférna infraštruktúra na diaľniciach a rýchlostných cestách bola k 31.12.2014 prevádzkovaná spravidla v podobe samostatných technologických skupín (sčítač, premenné značenie, a pod.), ktoré je nutné v budúcnosti budovať ako komplexné integrujúce systémy líniového riadenia dopravy - najmä v okolí miest s vysokou intenzitou dopravy.

Cesty I. triedy sú z pohľadu IDS vybavené úplne nedostatočne - či už ide o systémy na monitorovanie dopravy, dopravno-informačné systémy, a pod. Z toho vyplýva významná absencia vstupných dát umožňujúcich nielen zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ale aj efektívne plánovanie.

K ďalším súvislostiam patrí:

- Jednotná referenčná sieť (CEPK) nepokrýva všetky typy pozemných komunikácií, po ktorých je realizovaná verejná cestná doprava a to miestne a verejne prístupné účelové komunikácie. Tento rozsah je nevyhnutne potrebný preriešenie dopravných úloh. Povinnosť rozšírenia centrálnej evidencie aj pre spomenuté typy pozemných komunikácií stanovuje zákon č. 317/2012 Z. z. o Inteligentných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Neefektívna technológia terénneho zberu údajov CEPK - potreba nových efektívnych zberových technológií (mobile mapping) zabezpečujúcich bezpečnosť meracej posádky, údaje na kvalitatívne vyššej úrovni a ich efektívne vyhodnocovanie
- Nedostatočná podpora informatizácie procesov produkujúcich situačné dopravné informácie
- Absencia inteligentných riadiacich systémov v doprave pre podporu zvyšovania bezpečnosti premávky, efektívnejšieho využívania cestnej infraštruktúry

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Koncepčne realizovaný rozvoj IDS sektora (OPC4)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nedostupnosť vybraných vstupných dát do analýz a plánovania

Ide predovšetkým o dostupnosť dátových vstupov na úrovni dopravných prieskumov individuálnej dopravy, prieskumov v oblasti nákladnej dopravy (posledný smerový prieskum dopravy prebehol v roku 2007), podrobné výstupy z mýtneho systému, atď.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)

Nepresnosť pilotnej verzie dopravného modelu a jeho výstupov

V rámci vyhodnotenia dopravno-inžinierskych parametrov dopravného sektora bol použitý Dopravný model Slovenskej republiky vo verzii, ktorá bola dostupná počas prípravy sektorových analýz. Napriek tomu, že ide o národný strategický model spracovaný na úrovni priemerného pracovného dňa, čo z podstaty vylučuje využitie modelu na niektoré detailné analýzy, boli zistené isté nedostatky jeho funkcie, ktoré budú v budúcnosti podliehať aktualizácii. Ide najmä o mieru kalibrácie modelu na úrovni dopravných intenzít cestnej dopravy a prepravné vzťahy individuálnej automobilovej dopravy i verejnej osobnej dopravy (BUS + vlak), ktoré sú na úrovni významných miest SR v mnohých prípadoch mierne skreslené (počty ciest z/do). Dôsledkom toho bolo nutné obmedziť rozsah a hladinu detailu vykonávaných analýz na úroveň, ktorá daný fakt minimalizuje.Záverečná správa Dopravného modelu SR je zverejnená na stránke MDVRR SR http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=200559 .

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5).

3.1.2 Problémy z oblasti infraštruktúry

Prekročenie návrhových kapacít diaľnice D1 na určitých úsekoch

V roku 2014 bolo identifikovaných 36 km diaľnic a rýchlostných ciest v stave na úrovni kvality dopravy D a horšom, čo predstavuje 5% z ich celkovej dĺžky.

V súčasnosti a v blízkej budúcnosti sú priemerné denné intenzity prekračované najmä na diaľnici D1, najmä na úsekoch v intraviláne Bratislavy a medzi Bratislavou a Trnavou.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5).

Významné prekročenie návrhových kapacít ciest I. triedy vo väčšine krajov SR

Z výstupov dopravného modelu vyplýva, že v súčasnosti je silno preťažených cca 50% dĺžky ciest I. triedy v Trnavskom, Žilinskom, Trenčianskom a Banskobystrickom kraji, čo je alarmujúce. V ostatných krajoch dochádza k preťaženiu cca 25 - 35% dĺžky.

Nízke úrovne kvality dopravy v stupni E na dlhších úsekoch sú identifikované na cestách I/9 medzi Trenčínom a Prievidzou, I/66 medzi Banskou Bystricou a Breznom, I/70 a I/59 predstavujúcich severovýchodný ťah od Martina do Poľska, I/66 v severo-južnom smere , I/11 medzi Žilinou a Čadcou, I/16 v úseku Zvolen - Detva, I/75 v úseku Galanta – Nové Zámky, I/16 nadväzujúci na R2 v blízkosti Košíc, na cestách I/2 a I/63 v okolí Bratislavy a na východnom Slovensku cesty I. triedy zbiehajúce sa pri meste Strážske (I/18 a I/74).

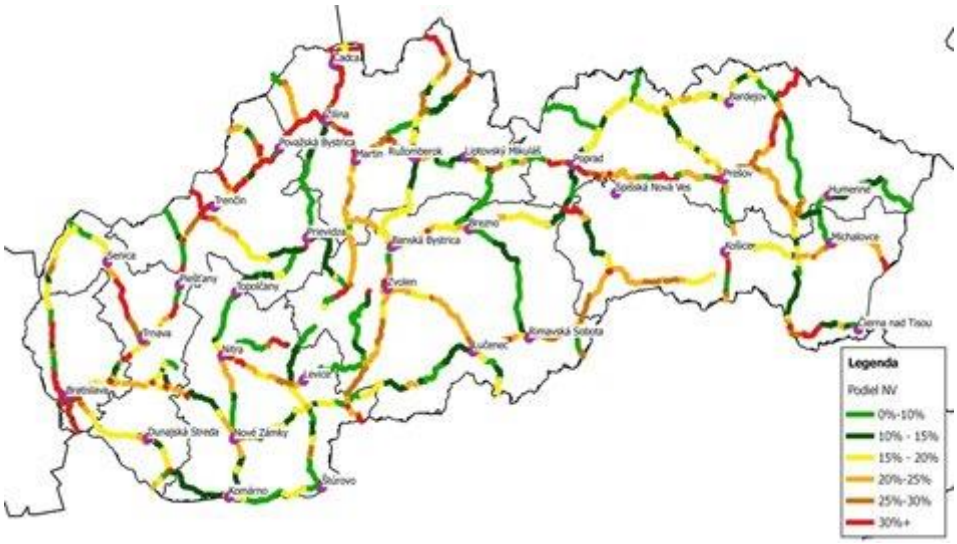
Súvisiace opatrenia z kap. 4:

- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5)
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)
- Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku (OPC7)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ (OPC8)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (OPC9)
- Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii (OPC10)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené (OPC12)

Vysoké intenzity nákladných vozidiel na cestách I. triedy

Významnými v súčasnosti vyťaženými cestami (podľa Strategického dopravného modelu SR) sú úseky cesty I/18 v trase plánovanej diaľnice D1 (napr. kritická doprava v meste Ružomberok a Prešov), ale i pokračovanie cesty I/18 z Prešova cez Vranov nad Topľou do Strážskeho a tiež úsek cesty I/10 medzi Bytčou, Makovom a štátnou hranicou s Českou republikou, čiže najvýznamnejšie prepojenie západnej a východnej časti územia Slovenska jeho severnou časťou od Českej republiky po Ukrajinu. Alarmujúci je podiel ťažkej nákladnej dopravy na ceste I/11 spolu s cestou I/12 medzi Žilinou a Čadcou do Českej republiky a Poľska, kde vo veľkej miere ide o tranzit v severojužnom smere a o dopravu medzi automobilkami pri Žiline a českých Nošoviciach. V dlhodobom horizonte je potrebné zabezpečiť vylúčenie dopravy z intravilánov municipalít v rámci cesty I/59 medzi Dolným Kubínom a štátnou hranicou s Poľskou republikou.

Obrázok 3 Podiel nákladných vozidiel na cestách I. triedy (zdroj: vlastné spracovanie, dopravný model SR)



Cesty I. triedy vykazujú vysoké podiely nákladnej dopravy i na niektorých úsekoch s diaľničnými úsekmi, napríklad v trase Trenčín – Čadca alebo Liptovský Mikuláš - Prešov. Medzi ďalšie najzaťaženejšie ťahy patrí ťah (cesta I/21) severovýchodne od Prešova smerom do Poľska, alebo severozápadný ťah z Bratislavy na Záhorie (cesta I/2). Problémom sú taktiež neefektívne nástroje kontroly všetkých dopravcov na území SR.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5)
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)
- Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku (OPC7)

- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ (OPC8)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (OPC9)
- Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii (OPC10)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené (OPC12)

Vysoký pomer tranzitnej dopravy pri vybraných mestách

V niektorých mestách s kritickými hodnotami tranzitu v roku 2007 (dátum posledného smerového prieskumu) sa situácia ku dnešnému dňu výrazne zlepšila po otvorení niektorých úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov ciest I. triedy (Žiar nad Hronom, Levoča, Trnava, Považská Bystrica, Svit, Svidník, Nitra, Trstená, Poprad). V blízkosti niektorých miest s kritickými hodnotami tranzitu sú už v súčasnosti vo výstavbe projekty, ktoré odvedú tranzit z ich intravilánov (Bánovce nad Bebravou, Žilina a Ružomberok).

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5)
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)
- Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku (OPC7)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ (OPC8)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (OPC9)
- Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii (OPC10)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené (OPC12)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Obťažná dostupnosť diaľnic a rýchlostných ciest z vybraných okresov

Z projekcie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných ciest z pohľadu času je zrejmá lokalizácia existujúcich prevádzkovaných úsekov diaľnice D1 a D2 a rýchlostnej cesty R1. Všetky regióny, ktorými prechádza niektorá zo spomínaných komunikácií, dosahujú 1. stupeň dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných ciest, teda dostupnosť do 15 minút.

Priľahlé regióny dosahujú zväčša druhý až tretí stupeň dostupnosti. Najhoršiu dostupnosť majú okresy, ktoré sú okrajové a prihraničné, a to najmä okresy Snina, Medzilaborce, Rimavská Sobota, Sobrance, Humenné, Komárno, Poltár, Rožňava a Revúca. Grafické znázornenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných ciest teda naznačuje tendencie ďalšieho rozvoja cestnej infraštruktúry.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5)
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)
- Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku (OPC7)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ (OPC8)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (OPC9)
- Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii (OPC10)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené (OPC12)

3.1.3 Problémy oblasti správy a prevádzky

Nedostatok vlastných technických prostriedkov pre údržbu ciest I. triedy na strane SSC

Slovenská správa ciest je k 1.1.2015 správcom a vlastníkom ciest I. triedy v celkovej dĺžke 3 166,8 km, avšak nedisponuje žiadnymi kapacitami na zabezpečovanie bežnej údržby a opráv ciest I. triedy. Proces obstarávania údržby a opráv je veľmi špecifický, nedá sa presne kvantifikovať, následne preberať objednané práce, čo znamená vyššiu finančnú náročnosť. Operatívnosť, ktorá je rozhodujúca pri správe majetku je pri tomto systéme vylúčená, podobne ako aj kontrola takejto činnosti, čo dokazuje aj súčasný stav cestnej siete.

V období, keď SSC disponovala kapacitami zabezpečujúcimi bežné opravy a údržbu, t. j. technikou a pracovnými silami sa operatívnejšie zabezpečovala oprava a údržba. SSC mohla promptne reagovať na vzniknuté problémy pri zimnej údržbe – v prípade potreby posilnenia problémových úsekov technikou – bolo minimum presunov bez výkonov. Vykonávanie opráv ciest v zimnom období (výtlky) bolo operatívnejšie. Kládol sa väčší dôraz na dodržiavanie technologických postupov a počas priaznivého počasia sa využívali pracovníci v službe na iné práce.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

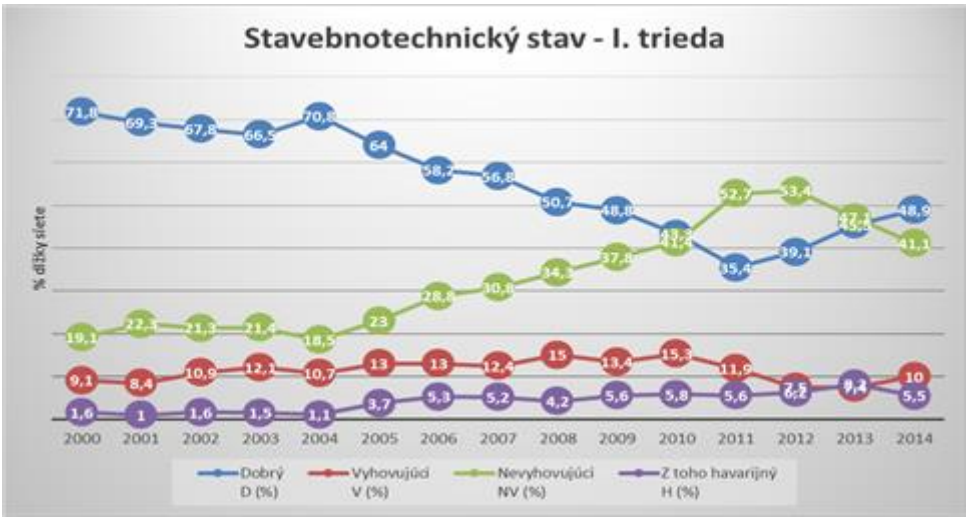
Stavebnotechnický stav ciest a mostov na cestách I. triedy

Nárastom úsekov ciest v havarijnom a nevyhovujúcom stave priamo úmerne narastajú náklady na bežnú údržbu, t. j. opravy vozoviek, zalievanie trhlín, brúsenie nerovností a označovanie nevyhovujúcich úsekov. Obmedzovaním rýchlostí na takýchto úsekoch ciest sa znižuje aj kapacita ciest a jazdná rýchlosť, čo negatívne vplýva na bezpečnosť cestnej premávky.

Z vyhodnotenia hlavných prehliadok ciest I. triedy v správe SSC, ktoré boli vykonané v roku 2014 vyplýva, že 1 144 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave, čo predstavuje 35.5 % z celkovej dĺžky 3 221 km. Z toho v havarijnom stave je 178,5 km (5,5 %).

Tieto cesty sú z hľadiska stavebného stavu degradované z dôvodu nevyhovujúcej únosnosti alebo rozpadu povrchu a konštrukcie. Ich uvedenie do prevádzkyschopného stavu si vyžaduje nákladnejšie opatrenia, v niektorých prípadoch až úplnú rekonštrukciu vozovky. Tento stav je jednoznačne spôsobený oneskorovaním cyklickej obnovy vozoviek.

Obrázok 4 Vývoj stavebnotechnického stavu na cestách I. triedy (zdroj: vlastné spracovanie podľa Cestnej databanky SSC)



Veľká časť ciest I. triedy je z pohľadu pozdĺžnych a priečnych nerovností v nevyhovujúcom stave, pričom horší stav sa týka pozdĺžnych nerovností. Z pohľadu percentuálneho vyjadrenia sa síce situácia od roku 2012 zlepšila, ale v absolútnom vyjadrení ide stále o veľmi vysoké hodnoty. Z hodnotenia pozdĺžnej nerovnosti vyplýva, že v nevyhovujúcom stave je cca 26 % z celkovej dĺžky siete, čo predstavuje cca 875 km. Pri priečnych nerovnostiach sú hodnoty o niečo priaznivejšie. V nevyhovujúcom stave je cca 19 % dĺžky komunikácií, čo predstavuje cca 639 km.

Na cestách I. triedy bolo posúdených celkom 1 714 mostov, z ktorých sa 229 nachádza v stave V a horšom (k roku 2014). Ďalších 507 mostov je v stave IV - uspokojivý a je teda potrebné posilniť ich údržbu, aby nedošlo k ďalšiemu zhoršeniu.

Súvisiace opatrenia z kap. 4:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Nevyvážené financovanie údržby medzi NDS a SSC

Nepomer vo financovaní bežnej údržby medzi NDS a SSC pri porovnaní dĺžky spravovanej cestnej siete vyvoláva fakt, že NDS okrem dotácií zo štátneho rozpočtu na financovanie údržby využíva vlastné zdroje financovania, ktoré tvoria najmä výnosy z mýta (čistý výnos NDS z mýta za rok 2014 bol cca 69 mil. EUR) a predaja diaľničných známok (výnos z predaja diaľničných známok pre rok 2014 bol cez 56 mil. EUR), a zároveň má možnosť využívať vlastné kapacity, t. j. zariadenia a pracovné sily, čo umožňuje pružnejšie reagovať na aktuálny stav komunikácií.

Na strane SSC je za posledných 10 rokov stagnácia nákladov na 1 km a pruh cestnej siete oproti kontinuálnemu rastu na strane NDS. V roku 2014 sa na údržbu na 1 km / pruh komunikácií na strane NDS vynaložilo cca 22 tis. EUR. Údržba na strane SSC potom bola v roku 2014 financovaná v priemere 5 tis. EUR na 1 km / pruh. Hoci sú diaľnice a rýchlostné cesty, ako komunikácia vyššej kategórie na prevádzku a údržbu nákladnejšie, nepomer financovania je aj tak evidentný. To jasne ukazuje na nedostatočne nastavené finančné zdroje určené na prevádzku a údržbu na strane SSC, čoho dôsledkom je zhoršujúci sa stav infraštruktúry a rast vnútorného dlhu údržby.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

Nedostatočné financovanie údržby ciest I. triedy v správe SSC

Pri cestách I. triedy boli identifikované významné problémy ako na strane organizácie, tak financovania údržby. Na strane organizácie ide predovšetkým o skutočnosť, že SSC nedisponuje zodpovedajúcim technickým zázemím, ktoré by umožnilo nielen operatívne, ale aj cyklicky riešiť údržbu siete ciest I. triedy. V súčasnej dobe sa majorita činností rieši prostredníctvom externých dodávateľov, čo je minimálne časovo nepružné, a často aj ekonomicky neefektívne. Obdobne je to tak aj na strane financovania, kedy je SSC zo svojej podstaty závislá iba na príjmoch zo štátneho rozpočtu, ktoré sú minimálne v posledných 15 rokoch nedostatočné a objemovo pomerne stagnujúce.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

Výška vnútorného dlhu údržby ciest I. triedy a mostov

Na odstránenie havarijného stavu vozoviek na cestách I. triedy v dĺžke 177,2 km (pri uvažovanej priemernej šírke 8 m a predpokladanom minimálnom odhadovanom náklade na 1m^2 cca 20,5 EUR) je potrebných cca 29,1 mil. EUR. Na odstránenie nevyhovujúcich úsekov, ktorých je celkovo 1146,8 km (taktiež pri uvažovanej priemernej šírke 8 m a predpokladanom minimálnom odhadovanom náklade na 1 m^2 cca 14,2 EUR) predstavuje potreba cca 130,4 mil. EUR. Celkovo je možné finančnú potrebu odhadnúť na cca 160 mil. EUR. Analogicky je možné vyčísliť potrebné finančné prostriedky pre mosty.

Na základe zaradenia mostných objektov do klasifikačných stupňov je 150 mostov zaradených do stupňa V – zlý, 64 mostov do stupňa VI – veľmi zlý a 15 mostov do stupňa VII – havarijný. Ďalších 507 mostov je v stupni IV - uspokojivý. S cieľom zlepšiť, respektíve udržať prevádzkyschopný stav mostných objektov je potrebné na opravu mostov vyčleniť odhadom finančné prostriedky vo výške cca 468 mil. EUR.

Uvedené náklady uvažujú s nákladmi spojenými s údržbou vozoviek a mostov, v prípade komplexných rekonštrukcii so zásahom do cestného telesa sú náklady násobne vyššie.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Existencia dvoch správcov štátnych ciest

Systémovým nedostatkom, ktorý vychádza z neefektívnej koordinácie politík v cestnom hospodárstve, je prístup k výstavbe, údržbe, prevádzke a rekonštrukcii diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

Dôsledkom tohto stavu je nedostatočná koordinácia činností NDS a SSC pri plánovaní výstavby ako aj v oblasti prevádzky a údržby. Dôsledkom toho nedochádza vždy k efektívnemu plánovaniu novej výstavby a realizácie zodpovedajúceho stupňa údržby, predovšetkým na strane SSC, ktorá s ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti nedisponuje potrebným technickým zázemím, finančnými prostriedkami, atď.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

3.1.4 Problémy z oblasti bezpečnosti a životného prostredia

Nevyhovujúce parametre dopravnej infraštruktúry a jej stav z hľadiska bezpečnosti (rozhľadové podmienky, vodorovné značenie, objekty pri cestách, atď.)

Hodnotenie EuroRAP podľa metodiky Star Rating ukázalo, že slovenské cesty a rýchlostné komunikácie stále obsahujú množstvo potenciálnych rizík. Z hodnotení vyplýva, že v rámci hodnotenia miery rizika pre posádku vozidiel bolo iba 32 % sledovanej siete hodnotené tromi a viac hviezdičkami, pri cestách I. triedy je tento podiel dokonca len 23%. Inšpekcia preukázala tiež nízku úroveň ochrany zraniteľných účastníkov premávky na sledovanej sieti - chodcov a cyklistov. Tento fakt je mierne skreslený tým, že inšpekcia prebiehala vo veľkej väčšine v extravilánových úsekoch, kde je predpokladaná pešia prevádzka veľmi nízka. Zhruba polovica sledovaných úsekov nebola pre chodcov a cyklistov vôbec hodnotená, lebo sa títo účastníci na predmetných úsekoch komunikácií nevyskytujú (spravidla diaľnice a rýchlostné cesty).

V rámci hodnotenia rizík pre posádku vozidiel boli najhoršie výsledky zaznamenané na diaľnici D2 a rýchlostnej ceste R2 v kategórii smerovo delených komunikácií, a cestách I/65 a I/66 medzi smerovo nedeleným komunikáciami. Naopak najlepšie výsledky boli dosiahnuté na privádzači R2a a PR3 (čo je vo veľkej miere spôsobené nižším rýchlostným limitom na týchto komunikáciách), resp. na cestách I/11 a I/68.

Čo sa týka hodnotenia diaľnic, bolo zaznamenané pomerne veľké množstvo nechránených stromov na strane spolujazdca ato väčšinou vo vzdialenosti do 5 metrov od okraja vozovky. Tieto potenciálne prekážky v kombinácii s vysokými rýchlosťami na diaľnici predstavujú extrémne vysoké riziko. Ďalším častým javom na diaľniciach sú nechránené konce zvodidiel, ktoré môžu byť tiež príčinou nebezpečných nehôd. Čo sa týka stredného deliaceho pásu, v drvivej väčšine je oddelený od jazdného pásu betónovým či oceľovým zvodidlom, nebezpečné prekážky sa tu vyskytujú len výnimočne.

Hodnotenie rýchlostných ciest má podobné výsledky ako hodnotenie pre diaľnice. Na strane spolujazdca bolo tiež identifikovaných množstvo nechránených stromov v blízkosti do 5 metrov od vozovky. Stredný deliaci pás je väčšinou chránený zvodidlom, avšak čísla pre rýchlostné cesty (na strane vodiča) sú mierne skreslené tým, že niektoré hodnotené úseky sú smerovo nedelené.

Analýza prekážok v okolí ciest I. triedy ukázala, že potenciál vzniku vážnych dopravných nehôd na týchto komunikáciách je veľmi vysoký. Najväčší problém predstavujú stromy, ktoré sa nachádzajú na takmer polovici celkovej dĺžky hodnotených ciest. Drvivá väčšina z nich sa nachádza do 5 metrov od vozovky, podstatná časť je dokonca vo vzdialenosti do 1 metra. Ďalšími častými prekážkami sú stĺpy a stožiare, ktoré nie sú z deformovateľného materiálu (stĺpiky bilboardov, dopravných značiek, el. vedenia a pod.). Tieto prekážky taktiež bývajú často v tesnej blízkosti vozovky. Ďalším častým typom prekážok sú nechránené konce oceľových zvodidiel (popr. veľmi krátke zvodidlá, často s dĺžkou iba v jednotkách metrov s krátkym výškovým nábehom) a v niektorých miestach sa pozdĺž komunikácií nachádzajú nechránené hlboké zrázy.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC (OPC3)
- Koncepčne realizovaný rozvoj IDS (OPC4)
- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) (OPC5)
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)
- Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku (OPC7)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ (OPC8)
- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (OPC9)
- Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii (OPC10)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené (OPC12)
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy (OPS8)

Rádovo vyšší počet usmrtených osôb na cestách I. triedy v porovnaní s diaľnicami a rýchlostnými cestami

Hoci patrí Slovenská republika ku krajinám, v ktorých sa darí napĺňať politiku bezpečnosti cestnej premávky a tým znižovanie počtu dopravných nehôd, je potrebné sa dôsledne zamerať

na bezpečnostné parametre všetkých kategórií cestnej infraštruktúry. Aktuálne štatistické dáta poukazujú na potrebu zníženia rizikových faktorov a parametrov najmä na cestách I. tried vykazujúcich v porovnaní s D a RC rádovo vyšší počet usmrtených osôb.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Koncepčne realizovaný rozvoj IDS (OPC4)
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy (OPC11)
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy (OPS8)

Monitoring životného prostredia a prekračovanie limitov hluku z cestnej dopravy pričom neboli zohľadnené staré záťaže na existujúcich komunikáciách

Problémom limitujúcim posudzovanie súčasných a budúcich vplyvov prevádzky a rozvoja cestného dopravného sektora na životné prostredie je jeho nedostatočný monitoring. Táto skutočnosť súvisí s problematikou znečistenia ovzdušia, aj oblastí hluku. Metodickou chybou pri realizácii týchto prieskumov je potom nezohľadnenie starých záťaží na existujúcich komunikáciách.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

Nepravidelné spracovanie strategických hlukových máp

Práva a povinnosti pri vypracovávaní strategických hlukových máp a nadväzujúcich akčných plánov ochrany pred hlukom sú upravené zákonom Národnej rady SR č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov, ktorým je do legislatívneho systému SR prebratá Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/EC z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku.

Uvedený zákon ukladá povinnosť vypracovávať strategické hlukové mapy a akčné plány pre aglomerácie, väčšie pozemné komunikácie, väčšie železničné dráhy a väčšie letiská.

Strategické hlukové mapy pre diaľnice a rýchlostné cesty boli spracovávané v rokoch 2011 - 2013 (tzv. I. a II. etapa). Vlastné hodnotenie ale reflektuje iba stav roku 2011 s poznámkami ohľadom možných zmien v rokoch 2012 a 2013. V roku 2016 by mala byť realizovaná III. etapa.

Strategické hlukové mapy pre cesty I. triedy v správe SSC neboli vo svojej II. etape doteraz dopracované. Dostupné strategické hlukové mapy pre tieto komunikácie sú tak z roku 2006.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

Riziko prekračovania hodnôt znečistenia ovzdušia v mestách Bratislava, Senec, Košice, v okresoch Trnava, Nitra a Prešov a koridore pozdĺž Váhu

K vyššie uvedeným regiónom a cestným dopravným stavbám by mala byť v pripravovaných návrhových variantoch venovaná zvýšená pozornosť. Mal by byť regulovaný nárast dopravných intenzít v týchto oblastiach, po prípade by mal byť kompenzovaný preferovaním ekologickej verejnej osobnej dopravy (napr. CNG a LNG autobusy, alternatívne autobusy na elektrický pohon a trolejbusy) a podporovaním individuálnej osobnej dopravy s alternatívnym pohonom. Posledným spôsobom, ale nákladovo najnáročnejším, je riešenie preloženia komunikácií do väčších vzdialeností od ľudských sídiel.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

3.2 Železničná doprava

3.2.1 Problémy z oblasti plánovania

Nedostatočná väzba medzi zberom prepravných dát a ich vyhodnotením, nedostupnosť dátovej základne opisujúcej prepravné prúdy v nákladnej železničnej doprave

Znalosť zdrojov a cieľov prepravy nákladu, ako aj typu prepravovanej komodity, je základným predpokladom pre prijatie strategických rozhodnutí o ďalšom smerovaní jednotlivých segmentov nákladnej dopravy.

Dátová základňa nákladnej železničnej prepravy je síce veľmi podrobne spracovaná dopravcom ZSSK CARGO, keďže na rozdiel od ŽSR a ZSSK nie je medzi MDVRR a ZSSK CARGO zmluvný vzťah, ktorý by takúto povinnosť definoval, nie je pravidelne poskytovaná MDVRR pre vyhodnotenie a použitie pri plánovaní. Ministerstvo má na ročnej báze pravidelne k dispozícii len celkové výkony nákladnej železničnej dopravy v hrtkm, i keď v pomerne podrobne štruktúrovanom systéme traťových úsekov (hranicami úsekov sú body odbočenia, pohraničné stanice a body významných zlomov výkonov). To však nehovorí nič o prepravovaných komoditách a druhoch nákladných vlakov. Dátová základňa nákladnej cestnej prepravy nie je dostačujúca, alebo je úplne nedostupná. Bez dostatočnej informácie o smerovosti prúdov a typu prepravovaných komodít (vo všetkých módoch dopravy) nie je možné definovať a odôvodniť účinné opatrenia pre presun prepráv z ciest na železnicu, podporu intermodálnej dopravy alebo segmentu jednotlivých vozňových zásielok. Obchodné tajomstvo súkromných nákladných dopravcov nesmie byť prekážkou pre podrobný opis nákladnej prevádzky na dopravnej sieti. Neposkytovanie prepravných údajov zo strany dopravcov znemožňuje štátu zacieliť infraštruktúrne opatrenia, čím na koniec trpí sama nákladná doprava.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nedostatočné zdôvodnenie výberu limitného potenciálu tratí pre ešte efektívnu racionalizáciu

Prevádzkovanie železničnej dopravy na tratiach, ktoré svojimi parametrami v súčasnosti ani v budúcnosti neumožňujú dosiahnuť atraktívne dopravné ponuky, a ktoré vykazujú nízke počty prepravených cestujúcich, je dlhodobo neudržateľné. V prípade takýchto tratí je potrebné zistiť, či by iný spôsob organizácie prevádzky, či multimodálnej spolupráce nezabezpečil atraktívnu dopravnú ponuku, alebo či spojenie na existujúcej, často paralelnej cestnej infraštruktúre neobslúži územie efektívnejšie. Potenciál tratí v SR je zhodnotený multikriteriálnou analýzou v štúdii VÚD z roku 2015, avšak metodika stanovenia hranice potenciálu tratí pre ešte efektívnu racionalizáciu nie je zrejmá. Potenciál tratí pomôže lepšie odhaliť aj dopravný model.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy (OPŽ11)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)

3.2.2 Problémy z oblasti infraštruktúry

Nedostatočná funckionalita železničného uzla v Bratislave

V najväčšej slovenskej aglomerácii, ktorá navyše susedí s najväčšou rakúskou aglomeráciou, sa už v súčasnosti prejavuje chýbajúca kapacita železničných tratí. Bratislava leží na križovatke niekoľkých celoeurópsky dôležitých koridorov nákladnej dopravy. Okrem dvoch nákladných železničných koridorov (RFC 5 a 7) Bratislavou preteká aj rieka Dunaj, ktorá je významným zdrojom a cieľom prepráv komodít, ktoré sa ďalej do vnútrozemia dajú dopravovať iba kapacitnou železničnou dopravou (hromadné substráty, kvapaliny). Ďalší nárast dopytu po doprave je možné predpokladať z dôvodu očakávanej pokračujúcej urbanizácii, rastu počtu cestujúcich na dlhé vzdialenosti, nákladnej dopravy a pravidelne dochádzajúcich cestujúcich. Bratislavský železničný uzol je hlavným (alebo jedným z hlavných) oporných bodov celého slovenského železničného systému a jeho adekvátne fungovanie je predpokladom pre ekonomický rast a udržateľný dopravný rozvoj. Vplyv železničného uzla presahuje hranice, vrátane Viedne a celého slovensko-rakúsko-maďarsko-českého metropolitného (funkčného) regiónu.

Ďalším potenciálnym problémom ovplyvňujúcim železničný uzol sú kapacitné obmedzenia staníc, predovšetkým železničnej stanice Bratislava hlavná stanica.

Uvedené problémy sú detailne riešené a analyzované v pripravovanej štúdii realizovateľnosti bratislavského železničného uzla.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzla vrátane vybraných ovplyvnených tratí vyplývajúc zo štúdie realizovateľnosti Bratislavského železničného uzla (OPŽ7)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Nevyčíslený vnútorný dlh v údržbe infraštruktúry

Výška vnútorného dlhu v údržbe infraštruktúry nebola nikdy objektívnym spôsobom vyčíslená. Napriek tomu je vysoký skrytý dlh zrejmý. Dlhodobé podfinancovanie údržby sa prejavuje v početných rýchlostných prepadoch, ktoré majú vplyv na cestovné doby, v jazdnom komforte a vplyvu na údržbu vozového parku, aj v stave priestorov a zariadení pre osobnú aj nákladnú dopravu. Stratégia v údržbe infraštruktúry by mala súvisieť s rozhodnutím, na ktorých tratiach a v akých službách, resp. segmentoch služieb, má železničná doprava prepravný potenciál, a prostriedky na údržbu smerovať prioritne do nich.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Chýbajúce prepojenie parametrov prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku

Infraštruktúru železničnej dopravy je nutné modernizovať spolu s jednoznačnou výhľadovou prevádzkovou koncepciou. Výhľadová koncepcia prevádzky, najmä v podobe celoštátneho taktového grafikonu, určí polohu základných prestupných uzlov v sieti a stanoví požiadavky na dosiahnutie konkurencieschopných systémových cestovných dôb medzi nimi. Dosiahnuť požadované cestovné doby je možné niekoľkými spôsobmi, pričom cesta nákladnej rekonštrukcie či výstavby infraštruktúry je vždy až tá posledná v rade. Značných časových úspor možno dosiahnuť prispôsobením vozidlového parku (napr. nasadením dynamickejších vozidiel s vyšším výkonom, príp. s naklápacími skriňami na tratiach s početnými smerovými oblúkmi) alebo organizačnými opatreniami - pásmovaním dlhších prepravných ramien (osobné verzus zrýchlené vlaky), skrátením jazdných dôb prechádzaním málo využívaných zastávok, skrátením a sprehľadnením prestupných väzieb. Podobne výhľadové koncepcie prevádzky jednoznačne definuje požiadavky na konfiguráciu koľajísk a nástupíšť železničných staníc, na umiestnenie výhybní pre zvýšenie priepustnosti jednokoľajných tratí, alebo na dimenzovanie trakčnej sústavy. Finančne náročné, ale cielené stavebné zásahy potom majú nespochybniteľný prínos a vysokú efektivitu.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 (OPŽ3)
- Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach (OPŽ6)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)

3.2.3 Problémy osobnej železničnej dopravy

Podcenená frekvencia obsluhy

Z hľadiska atraktivity dopravnej služby je dôležité, aby cestovná doba (teda doba cesty vrátane čakania na prvý vhodný spoj vo východiskovej stanici) z miesta A do miesta B bola čo najmenej závislá na okamihu rozhodnutia cestujúceho, že cestu uskutoční. V prípade, že je napríklad prímestská alebo regionálna linka prevádzkovaná v intervale 120 minút, je pravdepodobnosť dlhej doby čakania na najbližší vhodný spoj veľmi vysoká. Tento stav vedie cestujúcich na uprednostnenie iného operatívnejšieho druhu dopravy. Aj keď dopyt po železničnom spojení existuje, je "odradený" nedostatočnou frekvenciou spojov. Naplniť spoj idúci v intervale 120 minút cestujúcimi je preto veľmi ťažké (s výnimkou obdobia dopravnej špičky), čo často vedie k chybnému presvedčeniu, že z dôvodu nezáujmu cestujúcich možno interval ešte viac predĺžiť. Neustále predlžovanie intervalu s cieľom dosiahnuť vyššiu obsadenosť spojov a efektivity linky je nazývané začarovaným kruhom zániku verejnej dopravy.

Kde je železnica efektívnou alternatívou osobnej dopravy, dopravná ponuka (frekvencia spojov) by sa nemala riadiť len existujúcim dopytom, ale aj primeraným potenciálnym dopytom odhadnutým na základe prevádzky a frekvencie. Toto by malo cestujúcemu v každom okamihu garantovať atraktívnu kvalitu a znížené celkové cestovné doby, vrátane prehľadnosti cestovných poriadkov.

Hoci medzi regiónmi v rámci Slovenska existujú v tomto smere značné rozdiely, všeobecne početnosť obsluhy v regiónoch Slovenskej republiky je možné hodnotiť v porovnaní so štandardom početnosti obsluhy v iných západoeurópskych krajinách ako nízku a dlhodobo nedostatočne konkurencieschopnú.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 (OPŽ3)
- Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach (OPŽ6)
- Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla (OPŽ7)
- Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy (OPŽ11)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)

Inštitucionálne stanovenie minimálnych štandardov kvality obsluhy pre všetkých dopravcov v záväzku verejnej služby

Ako vyplýva z opisu predchádzajúceho problému, na začiatku plánovania dopravnej obslužnosti územia musia stáť inštitucionálne definície minimálnych štandardov kvality obsluhy územia, pod ktoré nesmú parametre ponúkanej dopravnej služby na dopravnej sieti nikde klesnúť. Zásadné je v tomto zmysle najmä stanovenie minimálneho intervalu obsluhy v jednotlivých segmentoch (diaľková, medziregionálna, regionálna, prímestská doprava). Ostatné kvalitatívne parametre, ako sú napr. cestovný komfort, kvalita informačného systému, bezbariérovosť, vybavenosť prestupných uzlov, staníc a zastávok atď. by mali byť definované podrobne a konkrétne, a v prípade parametrov vozidiel zhodne pre všetkých dopravcov zabezpečujúcich dopravnú obslužnosť v záväzku verejnej služby.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)

Nedostatočná intermodálna koordinácia

Charakteristickým rysom železničnej dopravy je jej vysoká prepravná kapacita, čo železnici predurčuje úlohu chrbtice verejnej dopravy. Pre efektívne plnenie nosnej role je pri väčšine tratí nutné cestujúcich na železnici vhodne nasmerovať.

Zároveň však nie je možné, aby železnica zaisťovala plošnú obsluhu príliš veľkého počtu prepravných bodov, pretože by sa tým neúmerne zvyšovali cestovné doby. Nutné je železnicu previazať v prestupových uzloch s ostatnými druhmi dopravy (autobusovou, mestskou hromadnou, ale aj individuálnou automobilovou prostredníctvom parkovísk P+R, pešou a cyklistickou dopravou).

Súčasťou intermodálnej koordinácie v osobnej doprave by mala byť okrem prevádzkovej integrácie aj z pohľadu cestujúceho veľmi dôležitá tarifná integrácia. Odporučiť možno napríklad zavedenie tarifného systému, v ktorom súčasne koexistujú tri tarify:

- Základná tarifa by mala byť celosieťová, plne prestupová a jednotná pre všetky druhy a segmenty verejnej dopravy. Táto tarifa musí byť povinne uznávaná všetkými dopravcami v záväzku verejnej služby (železničnými aj autobusovými dopravcami, mestskými dopravnými podnikmi).
- Tarifa integrovaných mestských oblastí by mala byť platná iba v obmedzenej časti dopravnej siete zabezpečujúcej dopravné potreby obyvateľov aglomerácií respektíve oblastí, ktoré spádujú do centra (alebo viac centier) dochádzky.
- Tarifa komerčná, voliteľne zavádzaná dopravcami nad rámec základnej tarify (základnú tarifu si zákazník môže zvoliť vždy) - napr. dočasné sezónne akčné cestovné atď.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)

Zlý obraz verejnej dopravy v očiach verejnosti

Verejná doprava, najmä železničná, je obyvateľmi Slovenska často považovaná za nemoderný a zastaraný spôsob dopravy. Do tejto pozície sa verejná doprava dostala neschopnosťou zareagovať na rastúci stupeň automobilizácie už v 90. rokoch a od tej doby sa postoj verejnosti k nej príliš nezlepšuje. Ak sa má tento nepriaznivý vývoj podariť zvrátiť, musí dôjsť ku koncepčnej zmene v plánovaní dopravnej obsluhy tak, ako je popísané napríklad v odsekoch vyššie. Po vykonaní koncepčných zmien je na nové dopravné možnosti treba verejnosť upozorniť a vrátiť verejnej doprave moderný status, pri čom zohráva zásadnú, ale často podceňovanú úlohu aj marketing a aktívna podpora verejnej dopravy. Samostatnou otázkou je vplyv zavedenia nulového cestovného (pre deti do 15 rokov, študentov denného štúdia do 26 rokov a poberateľov dôchodku) na vzťah verejnosti k železničnej doprave, ktorá zvýšila záujem uvedených segmentov.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 (OPŽ3)

3.2.4 Problémy nákladnej železničnej dopravy

Kapacitné problémy a obmedzenia interoperability na tratiach RFC

Dva z troch slovenských RFC koridorov sú trasované cez uzol Bratislava. Prístav Bratislava-Pálenisko je hlavným prístupovým bodom Slovenska na európsku sieť vnútrozemských vodných ciest a v Dunajskej Strede sa nachádza terminál intermodálnej prepravy (TIP). Tento terminál dlhodobo vykazuje najväčší objem spracovaných intermodálnych prepravných jednotiek zo všetkých slovenských TIP napriek tomu, že nie je súčasťou TEN-T ani RFC (ku koridorom je napojený nízkokapacitnou jednokoľajnou a neelektrifikovanou traťou Bratislava – Komárno). Treba si uvedomiť, že v uzle Bratislava a celom bratislavskom regióne existuje veľký potenciál nárastu počtu osobných vlakov a že veľa tratí v dôležitých prepravných smeroch (najmä cezhraničné trate a trať Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - št. hranica HU) je len jednokoľajných. Napriek tomu môže problém nedostatočnej kapacity zostať skrytý. Železničná doprava je, na rozdiel od cestnej, pevne organizovaná a prevádzkovateľ dráhy neponúkne trasy pre nákladnú dopravu, ktoré by nešli realizovať. V dôsledku (pozitívneho) rozvoja osobnej dopravy dochádza k vytlačeniu trás pre nákladné vlaky do neatraktívnych polôh a k zhoršovaniu ich kvality (časté zastavovanie, dlhé pobyty z dopravných dôvodov). Tým je potenciálny dopyt po nákladnej doprave

odradený, bez toho aby sa prejavil viditeľne v podobe stojacich kolón ako na ceste. Na obmedzenie tohto javu je potrebné udržiavať miernu prevahu kapacity infraštruktúry (ponuky) nad aktuálnym dopytom a dodržať aj pre nákladné vlaky prijateľnú kvalitu ponúkaných trás.

Z hľadiska obmedzenia interoperability by mala byť čo najskôr riešená najmä chýbajúca elektrifikácia tratí (Devínska Nová Ves - št. hranica AT), chýbajúca vybavenosť ETCS a GSM-R (Kúty - Bratislava - Nové Zámky - Komárno / Štúrovo), lokálne obmedzená priestorová priechodnosť, nedostatočná užitočná dĺžka staničných koľají a častá frekvencia rýchlostných prepadov.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves - št. hranica AT (OPŽ1)
- Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou (OPŽ4)
- Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr. (OPŽ5)
- Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla (OPŽ7)
- Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč (OPŽ8)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Nedostatočná stratégia ďalšieho vývoja intermodálnej dopravy a segmentu jednotlivých vozňových zásielok

Ako bolo uvedené vyššie, pre strategické rozhodnutia v nákladnej doprave je najprv nevyhnutné detailne spoznať súčasný objem a smerovosť prepráv a typ prepravovaných komodít, a to nielen v železničnej, ale tiež v cestnej nákladnej doprave (chýbajúce dopravné prieskumy). Bez tejto znalosti nie je možné zodpovedne definovať a odôvodniť požiadavky na terminály intermodálnej prepravy (TIP) alebo na zriaďovacie stanice v prípade prepravy jednotlivých vozňových zásielok. Vývoj v zastavenej príprave výstavby ďalších verejných terminálov intermodálnej prepravy závisí na vyhodnotení vplyvu TIP Žilina-Teplička na presun prepravy tovaru z cesty na železnicu a na vývoj výkonov ostatných neverejných terminálov.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá) (OPŽ9)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

3.2.5 Ostatné problémy

Nedostatočná centralizácia riadenia prevádzky

Centralizácia riadenia prevádzky do jedného či dvoch riadiacich centier pre celú železničnú sieť prináša vyššiu efektivitu operatívneho riadenia, ktorá je umožnená lepším prehľadom o prevádzkovej situácii v ucelenej časti siete, alebo aspoň na súvislom úseku trate. Zároveň je po zapojení do centrálneho dispečerského pracoviska možné dosiahnuť výrazné úspory prevádzkových zamestnancov a prevádzkových nákladov, a dosiahnuť tak vyššiu ekonomickú efektívnosť modernizačných projektov. Napriek niektorým existujúcim plánom je jej realizácia dosiaľ nedostatočná.

Relatívne vysoký počet zamestnancov na niektorých tratiach je dôsledkom aj všeobecne nízkej úrovne staničných a traťových zabezpečovacích zariadení.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Centralizácia riadenia prevádzky (OPŽ10)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Praktické problémy v otázke zdieľania dep, odstavných koľajísk a ostatných údržbových a zariadení pre zbrojenie

Vplyvom pokračujúceho súťaženia o dopravný trh bude na slovenskej železničnej sieti prebiehať nárast počtu osobných dopravcov. Je preto nutné zvoliť stratégiu v otázke zdieľania dep, odstavných koľajísk a ostatných údržbových zariadení a zariadení pre zbrojenie viacerými dopravcami, ktorí budú prevádzkovať linky v záväzku verejnej služby (prípadne aj komerčnými osobnými i nákladnými dopravcami).

Nediskriminačný prístup musí byť zaistený vo vzťahu ku staniciam tankovania pohonných hmôt a zariadeniam pre hygienickú údržbu osobných súprav, pre ich plnenie vodou a elektrické predkurovanie. Tieto činnosti by mali byť prednostne zabezpečované manažérom infraštruktúry v miestach, kde sa po konsolidácii taktového grafikonu stabilizuje potreba vykonávania takýchto činností.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla (OPŽ7)

3.3 Verejná osobná a udržateľná lokálna a regionálna doprava

3.3.1 Problémy z oblasti infraštruktúry

Obnova vozidlového parku

Najmä v mestskej hromadnej doprave je pre mestá ťažko riešiteľná pravidelná obnova vozidlového parku. Priemerný vek električiek sa pohyboval ešte v roku 2013 nad hranicou 20 rokov, trolejbusov 19 rokov a autobusov 12 rokov. Situácia sa radikálne zlepšila v Bratislave (nové električky a trolejbusy) a Košiciach (nové električky a autobusy) so spolufinancovaním z eurofondov, ale ani v týchto mestách nie je vyriešený ďalší cyklus obnovy (v Košiciach ani splátky úveru za autobusy).Rizikom do budúcnosti je rovnaký vek nových vozidiel.

Vozidlový park regionálnej železničnej dopravy je obnovovaný s dotáciami z eurofondov, ale vozidlá pokrývajú iba časť premávky a doprava ZSSK nie je zatiaľ schopná garantovať prepravu modernými nízkopodlažnými vozidlami na väčšine tratí.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPVO3)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

Nedobudovaná infraštruktúra

Chýbajúce prestupové terminály, nevhodne riešené prestupné uzly a zlý stav zastávok znižujú atraktivitu VOD a zvyšujú tlak na priame spojenia bez prestupovania. Chýbajúce a neprepojené trolejbusové trate v Bratislave, Banskej Bystrici a Žiline neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy. Sieť električiek v Bratislave neobsluhuje niektoré významné zdroje a ciele dopravy a nie je tak celkom využitý ich potenciál, v Košiciach chýba kompletizácia jestvujúcej električkovej siete (najmä v centre mesta) a napojenie sídliska Ťahanovce na túto sieť a nie je zrejmé, či trolejbusová doprava zostane zachovaná.

Nie sú vytvorené centrá pre koordináciu subsystémov VOD a v niektorých prevádzkach MHD vozidlá VOD nie sú dostatočné vybavené modernými prostriedkami pre komunikáciu. Chýbajú inteligentné zastávky a ďalšie informačné systémy poskytujúce informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.

Chýbajúce a neprepojené cyklo-cesty vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok. Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenia na VOD prispievajú k masívnemu vstupu individuálnej automobilovej dopravy (IAD) priamo do centier miest. Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky pre ostatné dopravné módy a pre iné než dopravné funkcie ulíc.

Problémami sú aj:

a) počty a umiestňovanie obratísk cestnej MHD na mestských komunikačných sieťach v optimálnych polohách (z hľadiska kvality obsluhy a efektívnosti prevádzky), najmä v novej zástavbe;

b) počty a umiestňovanie dostatočne dimenzovaných zariadení pre K+R a B+R v blízkosti významných staníc a zastávok verejnej hromadnej dopravy

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov (OPVO5)
- Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania (OPVO6)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Údržba

Nedostatočná miera údržby električkových a trolejbusových tratí má za následok množstvo bodových a úsekových obmedzení, v Bratislave a Košiciach prebieha rozsiahla modernizácia so spolufinancovaním z eurofondov. V prípade dodania nových električiek sú v súčasnosti niektoré trate pre moderné nízkopodlažné vozidlá nezjazdné. Aj po modernizácii z eurofondov bude aktuálna potreba zabezpečenia dostatočnej údržby a obnovy tratí.

Nedostatočná údržba a obnova viedla v minulosti opakovane k prerušeniu prevádzky (napr. výluka električkovej trate na Hlavnú stanicu v Bratislave v rokoch 2011 – 2015). Stav infraštruktúry trolejbusovej dopravy v Košiciach viedol spolu s ekonomickou situáciou dopravcu k odporúčaniu zastaviť prevádzku trolejbusov a hľadať iné výhľadové riešenie s využitím moderných technológií v spracovanej Stratégii. Aj v budúcnosti bude premávka hromadnej dopravy ohrozená nedostatkami v údržbe, ak sa nezvýšia finančné zdroje pre premávku a údržbu MHD.

Nevhodne nastavená údržba vozidiel MHD vedie k ich zvýšenej poruchovosti a k nižšej atraktivite pre cestujúcich.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPVO3)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Nedostatky cestnej infraštruktúry

Mestá a kraje nemajú dostatok prostriedkov na údržbu ciest, čo vedie aj k poškodzovaniu a spomaľovaniu vozidiel HD.

Cesty nie sú upravované pre prevádzku MHD, čo spôsobuje škody v nízkom využívaní hromadnej dopravy a vo vyšších prevádzkových nákladoch.

Premávka VOD na cestách nie je doposiaľ považovaná za rozhodujúci činiteľ pri rozhodovaní o ich výstavbe alebo rekonštrukcii, potreby prímestskej dopravy a MHD riešiť rýchly priechod cez preťažené uzly a umiestňovať v nich zastávky optimálne vo vzťahu k prestupom a iným potrebám cestujúcich nie sú rešpektované , to vedie k preferovaniu automobilovej dopravy na úkor verejnými rozpočtami podporovanej hromadnej dopravy.

Cestná infraštruktúra sa rozvíja bez ohľadu na potreby cyklistickej dopravy.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy (OPS8)

3.3.2 Problémy preferencie verejnej osobnej dopravy

Nedostatočná legislatíva a technické normy

Existujúca legislatíva nedostatočne podporuje ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy, alebo priamo podporuje rozvoj motorizmu. Ako príklad možno spomenúť Zákon 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení

neskorších predpisov, ktorý legalizáciou parkovania na chodníkoch dramaticky rozšíril počet parkovacích miest v mestách. Technické normy pre výstavbu cestných komunikácií dostatočne nezohľadňujú vývoj v Európe za ostatné desaťročia a často vedú k realizácii predimenzovaných riešení pre IAD a naopak nedostatočných riešení pre ostatné druhy dopravy (napríklad nemožnosti návrhu zúžených jazdných pruhov pre vloženie cyklistických pruhov).

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy (OPVO8)

Slabá miera preferencie vozidiel VOD

Dopravné politiky miest často v praxi neuprednostňujú preferenciu vozidiel VOD pred individuálnou automobilovou dopravou. Ani legislatíva nestanovuje prioritu jednotlivých druhov dopráv pri posudzovaní dopravných riešení. Napríklad Zákon 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov určuje ako jednu z úloh Policajného zboru dohľad na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobenie pri jej riadení, a to bez ohľadu na ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy. Preferencia VOD sa tak v praxi uplatňuje nesystematicky a len na tých miestach, kde sa neobmedzí IAD alebo sa obmedzí len minimálne.

Absencia previazania urbanistického rozvoja a výstavby nových sídelných útvarov s koncepčným riešením verejnej osobnej dopravy a infraštruktúry a prístupu peších a cyklistov.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (OPVO1)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

Nízke preferencie pre riešenie problematiky hromadnej dopravy

Slovenská spoločnosť je výrazne orientovaná na využívanie automobilov a budovanie infraštruktúry automobilovej dopravy, na financovanie hromadnej dopravy sú vynakladané relatívne nízke čiastky. Keďže je väčšina sídiel na Slovensku menšej veľkosti, nevyvoláva tento vývoj veľké strety so záujmami ochrany životného prostredia a na veľkej časti území nevznikajú až také neprijateľné situácie. V posledných rokoch sa stala neudržateľnou situácia v hlavnom meste Bratislava, kde nedostatočná kvalita hromadnej dopravy a bezproblémové parkovanie v meste viedli pri nadpriemernej životnej úrovni obyvateľov k veľmi vysokému využívaniu automobilov (deľba IAD:HD 54:46). Tiež moderná cestná sieť Košíc je plne využívaná pre cesty automobilmi, ktoré sú väčšinou veľmi rýchle, deľba je tiež 54:46. Tu nemôže hromadná doprava konkurovať rýchlosťou, aj keď obnova vozového parku ponúkne vyšší komfort. Menšie mestá ponúkajú omnoho nižší rozsah hromadnej dopravy. Regionálne systémy v posledných desiatich rokoch získali relatívne vysokú kvalitu v autobusovej doprave, zlepšuje sa aj železničná doprava, ponuka je ale relatívne obmedzená. So znižujúcimi sa počtami cestujúcich sa pri raste kvality rýchlo zvyšovali aj náklady na regionálnu dopravu a v ohrození je zachovanie jej rozsahu aj do budúcnosti.

Bude potrebné prerušiť reťazec nízkej tržby – malá atraktivita ponúkanej služby – úbytok cestujúcich. To je možné len dobre cielenou investíciou do atraktivity hromadnej dopravy pri súčasnom obmedzovaní dostupnosti centier miest automobilmi.

Problém prináša nízka rýchlosť hromadnej dopravy v mestách. Zásadným opatrením pre vyššiu udržateľnosť je preferencia a zvyšovanie rýchlosti verejnej hromadnej dopravy. Tak sa zároveň zvýši jej atraktivita a znížia prevádzkové náklady.

Kraje a mestá málo využívajú možnosti finančnej podpory pre inovatívne projekty v hromadnej doprave, napr. CEF – Horizont 2020 – inteligentná, zelená, integrovaná doprava.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (OPVO1)
- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy (OPVO8)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Obmedzené vnímanie dôležitosti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

Masívny prechod k individuálnej automobilovej dopravy v posledných dvoch desaťročiach došiel do situácie, keď podiel hromadnej dopravy na počte všetkých motorizovaných ciest je podľa anketových prieskumov iba 28 % (vo veľkých mestách 39 %,) pričom 80 % ciest je kratších ako 15 km. Až tretina ciest na Slovensku sa uskutočňuje peši, ale iba 7 % bicyklami. 10 % obyvateľov využíva predplatné cestovné doklady na hromadnú dopravu, vo veľkých mestách až 22 %. Deľba prepravnej práce je vyššia pre hromadnú dopravu v prípade dochádzky do Bratislavy, pre diaľkové cesty s využitím frekventovaných rýchlych železničných spojení (pozdĺž tratí Kúty - Bratislava – Košice a Bratislava - Nové Zámky) a frekventovaných autobusových liniek (napr. Bratislava – Nitra). Menšinový podiel používateľov hromadnej dopravy vedie k zdanlivej strate jej významu, jej nekvalita nie je vnímaná politikmi ako zásadný problém. Tento prístup vedie k ďalšiemu znižovaniu významu a kvality hromadnej dopravy.

Nemotorová doprava je považovaná za ešte menej dôležitú ako hromadná doprava a jej význam je podceňovaný. Stav chodníkov je preto horší ako stav ciest, sú bežne využívané na parkovanie (chodci musia často chodiť z dôvodu nedostatočného priestoru po vozovkách), chýba bezbariérovosť, veľké sídliská v niektorých mestách vôbec nemajú vyriešený prístup pre peších a cyklistov. Navyše, cyklistika je považovaná za voľnočasovú aktivitu a nie za rovnocenný dopravný systém.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (OPVO1)
- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy (OPVO8)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nedostatočná pozornosť venovaná prístupu k cestujúcim, kvalite priestorov a motivačným faktorom

Od vyššieho využívania verejnej osobnej dopravy odradzuje aj nekvalitné prostredie zastávok, staníc a príchodov k nim a neexistujúce doplnkové služby a marketing.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania (OPVO6)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

3.3.3 Problémy organizácie verejnej osobnej dopravy

Roztrieštenosť a nedostatok kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy

Verejnú osobnú dopravu objednáva množstvo subjektov (MDVRR SR, VÚC, mestá, obce, vo veľkých mestách je treba zvládnuť často protichodné záujmy veľkých počtov mestských častí).

Jednotliví objednávatelia dopravy spravidla nemajú odborné zázemie na kvalifikované plánovanie a vyhodnocovanie dopravy, preto ich úlohy preberajú priamo dopravcovia, ktorí určujú konkrétnu podobu objednávky výkonov vo verejnom záujme a predkladajú ju na schválenie objednávateľovi. To platí obzvlášť v mestskej hromadnej doprave a tiež v niektorých VÚC objednávajúcich autobusovú dopravu, u železničnej dopravy MDVRR prebralo úlohu objednávateľa, má však nedostatok dáto regionálnych potrebách a nedostatok kapacít a síl s regiónmi rokovať. Premávka v regionálnej doprave je tiež často v kolízii s potrebami diaľkovej dopravy, ktorú štát prirodzene uprednostňuje.

Pomerne rozšírená je absencia funkcie niektorých častí vzťahu objednávateľ (samospráva) – dodávateľ (dopravca), a to najmä v najväčších prevádzkach MHD. Objednávateľ nemá prehľad o plánovaných a skutočných výkonoch dopravcu a nie je plne informovaný, za čo platí, netrvá na dodaní služieb v požadovanej kvalite, prípadne ani nepožaduje dostatočnú kvalitu, naopak dodávateľ nedostáva uhradenú celú stratu pri výkonoch vo verejnom záujme. Zatiaľ sa nevyužíva možnosť riešiť kontrolnú činnosť hromadne pre všetky módy VOD prostredníctvom organizátora integrovaného dopravného systému resp. dopravnej autority, a to zatiaľ ani u existujúceho krajského integrovaného systému v Bratislavskom samosprávnom kraji.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Finančné problémy

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR) má na objednávanie výkonov vo verejnom záujme na železniciach rozpočet cca 230 mil. € ročne (v roku 2015 - 245 mil) , čomu je nutné prispôsobiť aj rozsah dopravy.

Vlaky bezplatne pre študentov a dôchodcov zavedené od 17.11.2014 priniesli nových cestujúcich na železnicu a zvýšenie prevádzkových kompenzácií, ale vniesli nerovnosť do prepravných podmienok v železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej doprave. Sociálna politika štátu musí byť zavedená rovnako v celom rozsahu VOD a aktivity štátu v sociálnej politike v doprave sú silným argumentom, aby štát prevzal postupne zodpovednosť aj za proces integrácie verejnej dopravy.

VÚC dokážu zo svojich rozpočtov financovať už len základnú dopravnú obslužnosť územia, a to aj v prímestských oblastiach s vysokým dopytom po doprave do miest. Prímestské obce nemajú finančné zdroje na financovanie vyššieho štandardu regionálnej dopravy. Klesajúce využitie regionálnych autobusov a rastúce náklady, hlavne po obnove vozidlového parku, značným spôsobom zaťažujú rozpočty VÚC.

Mestá, vrátane tých najväčších, majú celkovo nízke rozpočty a možnosti kompenzácie strát premávky MHD a sú tak veľmi obmedzené v porovnaní s iným krajinami EÚ. Mestá bežne nefinancujú celú stratu dopravných podnikov, ktoré sú stratové. Mestá s dráhovou dopravou nemajú preto dostatok prostriedkov na jej údržbu, čo je obzvlášť markantné u miest s električkovou dopravou (Bratislava, Košice). Bez systémového riešenia zlepšenia financovania, ale súčasne aj kontroly údržby, nebude možné riadne udržiavať ani nové a modernizované trate. Terajšie riešenie potrieb modernizovať infraštruktúru s pomocou eurofondov je veľmi osožné, nie je však možné s ním počítať aj po roku 2020 ako s jediným možným riešením v strednodobom a dlhodobom časovom horizonte.

Príjmy miest, napr. z parkovania nie sú dobre využité, môžu byť zdrojom pre financovanie MHD a je možné ponúkať aj výhody pre držiteľov predplatného vo forme zľav na parkovaní, napr. popoludní a cez víkendy. Pre financovanie mobility bude dôležité zabezpečiť finančnú spoluúčasť cestujúcich po meste, v prvom rade automobilmi, a to napríklad odstránením možnosti veľmi rozšíreného parkovania na chodníkoch, čo môže docieliť významný presun IAD do verejnej dopravy.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPVO3)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov

Napriek nedávnym pozitívnym krokom, jednotlivé subjekty objednávajúce verejnú osobnú dopravu navzájom komunikujú nanedostatočnej úrovni, ak vôbec, čoho dôsledkom je časté nekoordinovanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy navzájom.

Železničný grafikon verejnej dopravy (GVD) je pevne stanovený s prioritou diaľkovej dopravy a VÚC nemajú vždy možnosť ovplyvňovať časové polohy regionálnych vlakov podľa potrieb obcí a miest. Vzhľadom na nízku kvalitu a malý počet regionálnych vlakov objednávajú VÚC často spoje v rovnakých časoch, ako sú prevádzkované vlakové spojenia, po len málo odlišných trasách. Na prímestských úsekoch

železníc vo veľkých mestách je počet regionálnych vlakov nedostatočný čo do kapacity aj časového rozloženia ponuky v dopravných špičkách. Vzhľadom na to, že prímestská železničná doprava nedostatočne pokrýva požadovaný objem pre mobilitu, cestujúci využívajú a prepĺňajú diaľkové vlaky a tiež aj regionálne rýchliky, ktorých nedostatočný počet je posilnený o REX len v dopravných špičkách.

VÚC často objednávajú autobusovú dopravu v čiastočnom súbehu so železničnou dopravou a neplánujú tento prístup zásadne meniť z nasledujúcich dôvodov:

- odstránenie súbehov by znamenalo výrazný pokles objednávaných výkonov v autobusovej doprave, čo je často v rozpore s uzatvorenými zmluvami s dopravcami, alebo presunutie výkonov do lokalít s nižším počtom cestujúcich, čo by znamenalo vyššiu stratu autobusového dopravcu a nutnosť vyššej kompenzácie z rozpočtu VÚC bez vyššieho transferu zo štátneho rozpočtu
- na danom úseku je nedostatočná frekvencia alebo kapacita vlakov (napr. doprava na/z pracovných zmien s určeným začiatkom/koncom)
- železničná infraštruktúra je nekvalitná s nízkymi cestovnými rýchlosťami a nízkym štandardom staníc a zastávok, chýbajú záchytné parkoviská a prestupné terminály
- je nevhodná poloha alebo hustota železničných staníc a zastávok
- autobusové spoje sú niekedy lepšie napojené do centier spádových oblastí ako železničná trať
- okrem IDS BK a Rajeckej doliny neexistuje funkčná tarifná integrácia, tzn. odstránenie súbehov by cestujúcim predražilo cestu a zhoršilo atraktivitu VOD
- nedostatočné previazanie dispečingov jednotlivých dopráv (nie sú prenášané informácie o odchýlkach voči cestovnému poriadku, nie je možné garantovať nadväznosti) a táto možnosť nie je často ani vo vnútri toho istého dopravcu
- zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný (pričom je potrebné jasne zadefinovať pojmy „prijateľná súbežnosť“ a „neprijateľná súbežnosť“).
- nie je funkčná kontrola dodržiavania zákazu súbežnosti

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov (OPVO5)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy (OPVO8)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Rôzny výklad pojmu „verejný záujem“

Nie je spracovaný plán dopravnej obslužnosti SR, chýbajú definície štandardov dopravnej obsluhy. Zákon o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. § 18 síce definuje dopravnú obslužnosť[1], avšak predmetnú definíciu je potrebné ďalej špecifikovať.

Pojem “záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme” je definovaný aj v nariadení (ES) č. 1370/2007.

Je deklarovaný záujem uvažovať s VOD ako reálnou alternatívou k IAD, avšak finančné prostriedky postačujú najmä vo VÚC iba na základnú dopravnú obsluhu – cesty do/z zamestnania, škôl a zdravotníckych zariadení.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Nedostatočné dopravné plánovanie

Nie všetci objednávatelia prepravných služieb vo verejnom záujme využívajú pre dopravné plánovanie výsledky dopravných prieskumov, nie všetci využívajú dáta z predaja lístkov, nie všetci dokážu získať dostatočné informácie najmä od súkromných autobusových dopravcov vykonávajúcich dotované výkony vo verejnom záujme. Na úrovni štátu, napriek jasne formulovanému zadaniu konceptu objednávky výkonov na železnici, chýba odborná kapacita pre detailnejšie dopravné plánovanie, na VÚC sa dopravné plánovanie s využitím uvedených dáta vykonáva len v niekoľkých prípadoch (napr. odbor dopravy Košického samosprávneho kraja realizuje analýzy, rozbory, úpravy dopravnej ponuky a koordináciu dopravy v spolupráci so všetkými dopravcami, odstraňovanie súbežností, zavádza aj linky pre získavanie nových cestujúcich a pripravuje tarifnú integráciu), mestá nemajú odbornú kapacitu na plánovanie a objednávanie výkonov MHD vo verejnom záujme. Vôbec sa dosiaľ nepracuje s analýzami vývoja dopravy s pomocou dopravných modelov, opisujúcich, aké komplexné dopady budú mať jednotlivé opatrenia v oblasti dopravy, vrátane medzimodálnych vzťahov. Chýbajú tiež kvalitné informácie o vzťahoch medzi jednotlivými módmi dopravy a odhady dopravnej indukcie a dopravnej redukcie.

Dopravné plánovanie zabezpečujú namiesto objednávateľov väčšinou dopravcovia, často veľmi zodpovedne, ale aj s rôznou mierou uplatnenia verejného záujmu a bez dostatočných nadväzností na ostatné dopravné systémy.

Najmä väčšie mestá nedisponujú presnými dátami o parkovacích miestach a o počte vozidiel parkujúcich mimo nich.

Dopravné prieskumy sú zamerané takmer výlučne na cestnú a verejnú dopravu a nie aj na cyklistickú a pešiu dopravu.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

3.3.4 Problémy prevádzky verejnej osobnej dopravy

Deľba prepravnej práce s nízkym a klesajúcim podielom hromadnej, železničnej a nemotorovej dopravy

Podľa anketového prieskumu, aj podľa výsledkov dopravného modelovania iba okolo 30 % ciest dopravnými prostriedkami pripadne na verejnú hromadnú dopravu (zo zvlášť nízkymi hodnotami vo „vidieckych“ regiónoch ale aj napríklad vo vnútri Bratislavského a Trnavského samosprávneho kraja).

Iba 18 % ciest hromadnou dopravou sa realizuje vlakmi, atraktívnosť vlakov rastie iba tam, kde došlo k výraznému posilneniu dopravy v podmienkach potenciálneho dopytu (napr. Bratislava – Pezinok, Komárno – Bratislava). Ponuka vlakov je predovšetkým v prímestskej doprave obmedzená a nenadväzujú na regionálne autobusy.

Dostupnosť sídel hromadnou dopravu je v regiónoch bez modernizovaných železničných tratí oveľa pomalšia ako osobnými automobilmi.

Rozmach IAD nepriaznivo vplýva aj na VOD a nemotorovú dopravu:

- VOD idúca po ceste sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie bez účinnej preferencie spomaľuje a zvyšujú sa jej náklady.
- Pokračuje úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, čo spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi dopadmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme.
- Úbytok cestujúcich je rýchlejší vo „vidieckych“ regiónoch, kde nie je zabezpečená taktová doprava do spádových centier počas celého dňa, ale sú prevádzkované iba vybrané spoje sociálneho charakteru.
- Úbytok cestujúcich spôsobuje rušenie málo využitých spojov najmä vo večerných hodinách, čo generuje ďalší úbytok cestujúcich vzhľadom na znižujúcu sa atraktivitu VOD.
- Nemotorová doprava je postupne vytláčaná automobilovou dopravou – cyklisti vplyvom intenzity IAD na cestách, chodci z dôvodu legalizovaného parkovania na chodníkoch. Nevhodné stavebno-

technické riešenia komunikácií a križovatiek vytvárajú pre nemotorovú dopravu bariéry z priestorového i časového hľadiska.

- Pri posudzovaní vplyvov na dopravu sa v prvom rade prihliada na požiadavky IAD, prípadne aj VOD, a nemotorová doprava je odsunutá do role doplnkovej dopravy.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (OPVO1)
- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPVO3)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy (OPVO8)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Nedostatočná frekvencia vlakov

Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna. Priestor pre radikálne zvýšenie frekvencie je po optimalizácii železničnej siete v režime zníženia prestojov dopravných prostriedkov a ich plnohodnotné využitie počas celého dňa. Tu totiž rovnakým pomerom rastú len náklady za dopravnú cestu a energie, avšak náklady na ostatnú prevádzku sú vo väčšine prípadov v porovnaní s nárastom výkonov zanedbateľné keďže vznikajú už za súčasného stavu (napr. prestoje vlakového personálu, ktoré sú už hradené v plnej výške).

Základnou prekážkou sú aktuálne vysoké náklady na prevádzku regionálnej železničnej dopravy a bez vnútornej optimalizácie prevádzky (plnohodnotného hodinového taktového režimu počas celého dňa) nebude výrazné zvýšenie frekvencie možné. Bez výrazného zvýšenia frekvencie nedôjde k výraznej zmene deľby prepravnej práce.

Regionálna železničná doprava je na veľkej časti siete prevádzkovaná v takte 2 hodiny, čo nezodpovedá chrbtovej úlohe železnice a neponúka atraktívnu voľbu pre dochádzanie.

Vyvolaným problémom je nedostatočná ponuka diaľkovej dopravy, ktorá do značnej miery zabezpečuje rýchlu regionálnu dopravu (napr. pri posilnení a reorganizácii obsluhy je možné vlakom denne dochádzať na vzdialenosti až cca 100 km).

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nedostatočná kapacita verejnej dopravy v mestách a prímestskej doprave

Najmä v Bratislave, Prešove a čiastočne v Košiciach nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD počas prepravných špičiek, čo neumožňuje zastaviť, či zvrátiť úbytok cestujúcich v prospech IAD.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Neprehľadnosť systému regionálnej autobusovej dopravy

Systémy regionálnej autobusovej dopravy sú vo väčšine krajov organizované podľa dopytu ich cestujúcich, málo využité spoje sú rušené. Výsledkom je nie celkom systematické usporiadanie liniek, ktoré je málo prehľadné pre získavanie nových a príležitostných cestujúcich.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)

Nedoriešená prevádzka terminálov integrovanej osobnej prepravy

Prvé realizované terminály integrovanej osobnej prepravy (napr. Moldava nad Bodvou) poukázali na nedoriešené financovanie prevádzky terminálov a na obťiažnu koordináciu železničnej a regionálnej autobusovej dopravy bez spoločného objednávania výkonov. Výsledkom je nedostatočné využitie potenciálu terminálov a vyššie náklady na kompenzácie strát po ich zavedení do prevádzky.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

3.4 Vodná doprava

3.4.1 Problémy z oblasti infraštruktúry vodných ciest

Nedostatočné plavebné podmienky na Dunaji

Dunaj, ako vodná cesta medzinárodného významu, by mal zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, ktorá je podľa kritérií Dunajskej komisie a dohody AGN(Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu) min. 300 dní v roku. Zlepšenie splavnosti Dunaja by malo aj významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR. Z vykonanej analýzy vyplýva jednoznačný záver, že každý z logicky rozdelených úsekov Dunaja (ústie rieky Morava - Bratislava, Bratislava - Sap a Sap - Štúrovo) vykazuje vážne nedostatky z pohľadu zabezpečenia zodpovedajúcich plavebných podmienok.

- Nedostatočné plavebné parametre v úseku medzi ústím rieky Moravy a Bratislavou sú spôsobené najmä niektorými plytčinami (brody) a úžinami, u ktorých ani pri zabezpečení pravidelných bagrovacích prác, nie je možné zabezpečiť garantované plavebné podmienky, t. j. minimálne plavebné hĺbky ako aj šírky. Celkom 5 lokalít v tejto časti (z toho 4 na spoločnom slovensko-rakúskom úseku) bolo Stratégiou EÚ pre podunajskú oblasť z roku 2014 identifikovaných ako kritických, vrátane prirodzene úzkeho miesta, kamenného prahu v profile Devín. Účinnosť úpravných zásahov (bagrovanie, výhony) je v niektorých úsekoch vyčerpaná, pretože dno je na časti úseku obnažené po neogén. Preto je potrebné zaoberať sa aj možnosťou realizovať technické opatrenia na zabezpečenie minimálnych parametrov plavebnej dráhy podľa odporúčania Dunajskej komisie výlučne na slovenskom území.
- Nedostatočné plavebné parametre v úseku medzi Sap a Štúrovom, spôsobené realizáciou len náhradného riešenia Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (SVD G-N), nazývaného “Variant C“, s menšou zdržou a prehradením Dunaja pri Čunove na slovenskom území, t. j. uvedením do prevádzky len Vodného diela Gabčíkovo, predstavujú charakteristickú plavebnú prekážku na dunajskej vodnej ceste. Zlepšenie plavebných podmienok v tomto úseku je zahrnuté v prioritnom projekte TEN-T, os Rýn-Mohan-Dunaj, č. 18.4 Sap - Mohács, ktorý predstavuje dôležitú vodnú os spájajúcu západnú a strednú Európu. Tento projekt pripravuje a realizuje Maďarsko samostatne a SR je zatiaľ nútená vykonávať údržbu vodnej cesty na tomto slovensko-maďarskom úseku Dunaja bagrovaním, a to podľa schváleného plánu dohodnutého na zasadnutiach splnomocnencov vlád Slovensko-maďarskej komisie pre hraničné vody. Takáto údržba je finančne náročná a navyše tieto aktivity neprinášajú dlhodobý želaný efekt, keďže ide o údržbu kritických miest, kde sa nachádzajú hlavne brody so skalným dnom. Vykonaná analýza počtu splavných dní na brodoch VC Dunaj v úseku r. km 1811.000 – 1720.000 prišla k záverom, že za sledované obdobie rokov 2003 až 2013 bolo v priemernom roku splavných iba 245 dní (s minimom 196 splavných dní v roku 2011) a s priemernou ročnou využiteľnosťou 67,2%, toto potvrdzuje.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)

- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Takmer trvalý režim prevádzkovania len jednej plavebnej komory na VD Gabčíkovo (VDG)

Na úseku Dunaja Bratislava – Sap sú problémom, najmä z pohľadu plynulosti plavby, neplánované havarijné opravy prevádzkovanej komory pri dlhodobom odstavení druhej plavebnej komory pre poruchu, resp. údržbu. V rokoch 2010 - 2015 bola aspoň jedna z plavebných komôr odstavená skoro neustále (po viac ako 89% tohto časového obdobia posledných šiestich rokov). Tieto skutočnosti potom pri poruche alebo akejkoľvek nehode v prípade druhej plavebnej komory (napr. havária z roku 2014, kedy poškodenie horných vrát pravej plavebnej komory ochromilo plavbu po Dunaji na štyri dni) nepriaznivo ovplyvňujú režim preplavovania, čo vedie k častým protestom voči SR prostredníctvom medzinárodných organizácií.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)

Vplyv riadenia prevádzky Vodnej elektrárne Gabčíkovo (VEGA), resp. manipulácie s prietokmi na VEGA, na parametre plavebnej dráhy

Ďalším problémom na úseku Dunaja Bratislava – Sap je problematika riadenia prevádzky Vodnej elektrárne Gabčíkovo (ďalej „VEGA“) a jej vplyv na parametre plavebnej dráhy. Manipulácia s prietokmi na VEGA by mala zabezpečovať optimálne využitie hydroenergetického potenciálu rieky Dunaj, ako aj všetky ostatné funkcie VD Gabčíkova. Avšak z dôvodu, že nie je realizovaná vyrovnávacia nádrž Vodného diela Nagymaros (VDN), t. j. dolná vyrovnávacia zdrž pod stupňom Gabčíkovo, ktorá by eliminovala rozkolísanosť prietokov spôsobenú špičkovou prevádzkou VEGA a mohla tak zabezpečovať vzdutím hladiny Dunaja aj parametre plavebnej dráhy v úseku Dunaja pod stupňom Gabčíkovo, je funkcia VEGA obmedzená. Dôsledkom je, že nie je možná produkcia špičkovej energie na VD Gabčíkovo a obmedzujú sa parametre plavebnej dráhy. V roku 2015 sa napr. vyskytol problém, kedy došlo v úseku nad VD Gabčíkovo k zaneseniu zdrže Hrušov i vlastnej plavebnej dráhy veľkým množstvom sedimentov. Tie boli v hĺbke tesne pod vytýčenou plavebnou dráhou, takže bolo nutné preloženie plavebnej kynety, čo tiež obmedzovalo možnosti ďalšieho energetického využitia vodného diela.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)

Neexistencia aktívnej spolupráce s Maďarskom pre zaistenie všetkých funkcií starého koryta Dunaja

Na úseku Dunaja Bratislava – Sap nemalo staré koryto Dunaja po ukončení výstavby VD Gabčíkovo prestať plniť funkciu vodnej cesty a štatút vodnej cesty ani nestratilo. Svoje hlavné funkcie v súčasnej situácii plniť nemôže a z toho plynú najmä problémy, ako slabá protipovodňová ochrana v pôvodnom dunajskom koryte, nemožnosť zabezpečenia plavby v čase havarijného stavu na prívodnom kanáli VD Gabčíkovo a neexistencia spoločného bilaterálneho slovensko-maďarského záujmu pri rozvíjaní osobnej rekreačnej plavby a tiež rekreačných a športových aktivít a cestovného ruchu. Na uvedené úlohy je však potrebná aktívna spolupráca s Maďarskom.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)
- Spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti (OPV5)

Nezodpovedajúci prevádzkyschopný stav Vodnej cesty Váh

Vážska vodná cesta bola budovaná od Maduníc až po Žilinu. Je vedená po derivačných kanáloch projektovaných aj na plavebné účely, avšak v dôsledku nekoncepčného postoja bola dobudovaná len pre energetické a vodohospodárske účely a jej energetické stupne sú osadené nedokončenými plavebnými komorami. V dôsledku toho sú v prevádzke iba horné vráta plavebných komôr, ktoré sa využívajú len na prepúšťanie veľkej vody, ale nie na preplavovanie plavidiel. Vodný stupeň Selice nie je rovnako dokončený, vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov.

V úseku Komárno - Hlohovec ostávajú nedobudovanými úseky úsek Komárno - Vodné dielo Selice, kde je z dôvodu chýbajúceho Vodného diela Nagymaros v úseku medzi Komárnom a plavebnou komorou VD Selice značné kolísanie hladín a nedostatočná plavebná hĺbka, a úsek Vodné dielo Kráľová – Hlohovec

(Vodné dielo Madunice). Predpokladá sa, že sa na týchto úsekoch len dostavbou existujúcich a výstavbou chýbajúcich objektov vodných stavieb dosiahne potrebná využiteľnosť vodnej cesty. Tým by sa otvorili možnosti alternatívnej dopravy do priemyselných centier v priľahlých oblastiach. Tento predpoklad je však nutné overiť prostredníctvom štúdií realizovateľnosti, ako aj štúdiami dopytu.

V úseku Hlohovec – Žilina sú vytvorené podmienky iba pre plavbu v plavebných kanáloch vážskej kaskády a na vodných nádržiach. Plavebné komory boli vybudované iba čiastočne a bude potrebné ich rekonštruovať a prebudovať. Na vodných nádržiach Nosice a Hričov a stupňoch VD Mikšová a Považská Bystrica plavebné komory vybudované nie sú vôbec.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

Nedostatočne dobudované súčasti vodných ciest

Za súčasť vodnej cesty sa považujú miesta státia plavidiel v prístavoch alebo mimo prístavov, hate, plavebné komory, rejdy, prístaviská, vyväzovacie zariadenia prístavov, opevnenia brehov, regulačné stavby, signálne znaky, plavebné chodníky, ochranné pásma vodnej cesty, vodné časti, brehové úpravy a nábrežné múry prístavov. V tejto oblasti však bola dlhodobo riešená výstavba iba základných a nevyhnutných súčastí a je nutné ju dobudovať, aj s napojením na odber elektrickej energie a pitnej vody tam, kde je to žiaduce a vhodné. Tie súčasti vodných ciest, ktoré sú vybudované, by bolo vhodné zrekonštruovať a zabezpečiť k nim udržiavanú prístupovú cestu.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Minimálny rozsah investícií do rozvoja a modernizácie infraštruktúry vodných ciest a ich súčastí

Investície do rozvoja a modernizácie infraštruktúry vodných ciest a ich súčastí boli v poslednom období realizované v minimálnom rozsahu a to najmä z dôvodu nedostatočných finančných zdrojov a z dôvodu nejasností týkajúcich sa kompetencií v oblasti rozvoja a modernizácie vodných ciest.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnostiplavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)

Pretrvávajúce problémy s financovaním údržby vodných ciest a rozdelenia kompetencií

Zabezpečenie garantovaných plavebných podmienok v minulosti aj v súčasnosti plní správca vodných tokov Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. (SVP, š.p.) z prostriedkov kapitoly MŽP SR a vlastného rozpočtu. Správca vodných tokov uplatňuje nárok na úhradu ekonomicky oprávnených nákladov za služby prostredníctvom MŽP SR z prostriedkov štátneho rozpočtu do 31. marca bežného roka. Niekoľkoročná prax je však taká, že uplatnené nároky na úhradu ekonomicky oprávnených nákladov za služby pre potrebu vodných ciest boli správcovi vodného toku (SVP, š.p.) uhradené zo štátneho rozpočtu od roku 2005 iba v objeme do cca 10 - 20 % zo skutočných nákladov. Z toho vyplýva, že štát si riadne neplní povinnosti ustanovené nariadením vlády SR. Prostriedky, ktoré správca vodného toku vynaložil na zabezpečovanie úloh prevádzkovateľa vodnej cesty a vytyčovanie plavebnej dráhy z vlastných zdrojov potom chýbali na rozvoj a modernizáciu vodných ciest a ich súčastí.

Od roku 2011 prešla preto kompetencia rozvoja a modernizácie infraštruktúry vodných ciest z rezortu životného prostredia na rezort dopravy pod Agentúru rozvoja vodnej dopravy. Údržba vodných ciest však naďalej zostala v kompetencii rezortu životného prostredia a problémy s jej financovaním naďalej pretrvávajú.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti (OPV5)

- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)

3.4.2 Problémy z oblasti verejných prístavov

Neštandardné nastavenie vlastníckych vzťahov a prevádzkového modelu

Prístavy SR majú veľký potenciál na rozvoj nákladného aj osobného prístavu, ktorému však bránia zle nastavené majetkovoprávne vzťahy v rámci vlastníctva infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov. Súčasné nastavenie vlastníckych vzťahov je v porovnaní s praxou v iných verejných prístavoch v Európe značne neštandardné, keďže rozsiahla časť infraštruktúry je vlastnená súkromným subjektom, ktorý je zároveň dominantným operátorom v prístavoch. Táto infraštruktúra zahŕňa inžinierske siete, ako aj všetky cestné a železničné komunikácie vo vymedzenom území verejného prístavu Bratislava a verejného prístavu Komárno.

Hlavné nedostatky v súvislosti so súčasným modelom prevádzky možno zhrnúť do týchto bodov:

- Vybavenie prístavov a pozemky patria subjektom odlišnej povahy, z čoho plynie neochota investovať do nového vybavenia a modernizácie infraštruktúry
- Vysoká miera rizika spojená s investíciami súkromných subjektov a zastarané vybavenie v prístavoch obmedzujúce jeho konkurencieschopnosť
- Prevádzkové riziko s dopadom na riadenie bezpečnosti v prístavoch
- Subjekty majú obmedzený prehľad o vzájomnom pôsobení v prístavoch

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch (OPV4)

Nevyhovujúci technický a prevádzkový stav prístavnej infraštruktúry a superštruktúry

V tejto oblasti zápasia prístavy s mnohými problémami, ako nevyhovujúci technický a prevádzkový stav prístavných zariadení, prekládkových technológií, komunikácií, inžinierskych sietí, skladových plôch a priestorov, vyväzovacích prvkov, schodísk k prekladným polohám na šikmom brehu a obslužných chodníkov. Väčšina prekládkových technológií vo verejných prístavoch Bratislava a Komárnno sa nachádza na konci svojho životného cyklu z dôvodu, že do prístavného zariadenia vo všeobecnosti boli v posledných dekádach investované len minimálne zdroje za účelom udržania ich prevádzkyschopnosti. Keďže je celá superštruktúra v majetku súkromného operátora, mala by byť táto agenda zabezpečovaná z jeho strany. V podobnom stave sa nachádza aj infraštruktúra týchto prístavov, ktorá nespĺňa bezpečnostné a prevádzkové požiadavky na jej optimálne využitie. V osobných prístavoch Bratislava a Komárno neexistuje postačujúce dopravné napojenie pre výletné a kajutové plavidlá. Uvedené dôvody majú zároveň výrazne negatívny dopad aj na samotnú atraktivitu prístavov a s tým súvisiaci dopyt po ich službách.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV3)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)

Nízky podiel prepravených kontajnerov

Problémom je i nízky podiel prepravených kontajnerov prostredníctvom vodnej dopravy vzhľadom na možnosti a trendy prepravy kontajnerov prostredníctvom tohto dopravného módu. Preprava kontajnermi tvorí iba 0.2% celkového objemu hlavných komodít prepravovaných vodnou dopravou v prístave Bratislava. Aj keď sa celkové objemy prekladaných kontajnerov vo verejnom prístave Bratislava pohybujú na úrovni 70 tis. EUR, majoritná väčšina je však prepravovaná na dvojmodálnej báze cesta-železnica.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV3)

Nedostatočné zabezpečenie kvalitných služieb pre plavidlá stojace v prístave a pre posádky na týchto plavidlách

Hlavným identifikovaným nedostatkom verejného prístavu Bratislava, ktorý je však prenositeľný aj na ostatné prístavy, v oblasti poskytovania a zabezpečenia služieb pre plavidlá stojace v prístave a pre

posádky na týchto plavidlách, je odber pitnej vody pre plavidlá a napojenie sa na elektrickú energiu počas státia plavidla v prístave, ako aj napr. možná prevádzka obchodu s potravinami a pod. Tieto služby aktuálne čiastočne supluje svojimi dodávkami súkromný operátor, čo však vôbec nie je štandardné pre verejný prístav a je potrebné túto situáciu riešiť.

Do tejto oblasti je možné zaradiť aj problematiku zberu odpadov, ktorý je zaistený iba pre tuzemské plavidlá; pre zahraničné plavidlá v súčasnosti legislatíva neumožňuje odovzdanie vyprodukovaného odpadu na plavidle počas jeho prevádzky.

Rovnako smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá zameraná aj na využívanie alternatívnych palív vo vodnej doprave zaväzuje členské štáty zabezpečiť zavedenie primeraného počtu čerpacích staníc LNG vo vnútrozemských prístavoch na umožnenie prevádzky plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy používajúcich LNG v základnej sieti TEN-T do 31. decembra 2030. Na slovenskom území sa plánujú vybudovať zásobovacie miesta vo verejných prístavoch Bratislava a Komárno.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV3)

Ostatné prístavy

Prístav Komárno, rovnako ako prístav v Bratislave, trpí nedostatkom poskytovaných služieb v nákladnom prístave, usporiadaním majetkových vzťahov a jeho blízkosť k obytnej zóne (snaha o jeho re-dislokáciu zo strany mesta Komárno), ako aj šikmé, resp. pološikmé prekladné hrany, ktoré pri nízkom vodostave Dunaja nútia uväzovať plavidlá vo väčšej vzdialenosti od brehu.

Prístav Štúrovo plní v súčasnej dobe len funkciu osobného prístavu. Problémom ostáva jeho nedobudovanie v podobe odbavovacej budovy a poskytovaním turistických služieb.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)

3.4.3 Ostatné problémy vodnej dopravy

Pokles celkového počtu plavidiel a ich nepriaznivé vekové rozdelenie

Zo spracovanej analýzy vývoja počtu plavidiel VVD v rokoch 2004 - 2014 vyplýva, že ich celkový počet kontinuálne klesá (celkovo o 34%, najvýraznejšie nákladné člny). Rovnako prognóza veku plavidiel nie je dobrá, keď priemerný vek remorkérov sa pohybuje medzi 32 - 35 rokmi a nákladných lodí medzi 43 - 50 rokmi. Vek pohonných jednotiek a pomocných motorov je obdobný, z čoho vyplýva, že až na výnimky nebude žiadne z plavidiel spĺňať emisné limity v zmysle nariadenia vlády SR č. 370/2006 Z. z.

So starnutím plavidiel samozrejme súvisia aj ďalšie negatíva ako možné ohrozenie ich spoľahlivosti. Tu je problém v nedostatočných, resp. žiadnych finančných prostriedkoch pridelených zo štátneho rozpočtu formou štátnej pomoci na účel prestavby plavidiel v rámci zabezpečenia prevádzkyschopnosti plavidiel. Všetky náklady na prestavbu musí znášať prevádzkovateľ plavidla a keďže ide o značnú finančnú investíciu, do prestavieb sa púšťa málo prevádzkovateľov. V rozpätí niekoľkých rokov môže dôjsť ku krachu prevádzkovateľov z dôvodu, že nimi vlastnené, resp. prevádzkované plavidlo nebude prevádzkyschopné, alebo spôsobilé prevádzky z hľadiska vysokého ekologického zaťaženia životného prostredia (emisie, hluk, ...) a nespĺňania požadovaných technických predpisov stanovených európskymi normami (smernica 2006/87/ES a smernica 2008/68/ES - dohoda ADN). Riešením by mohli byť napríklad prestavby jednoplášťových starších tankových plavidiel na dvojplášťové plavidlá a výmena hlavnej pohonnej jednotky plavidla (napr.remotorizácia plavidiel, pričom sa pri zvažovaní remotorizácie budú zohľadňovať ekologické aspekty napr. emisie, hluk a pod).

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj (OPV1)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

Potreba zabezpečenia plnej funkčnosti implementovaných Riečnych Informačných Služieb (RIS)

V súčasnosti sa ako hlavný problém javí zabezpečenie cezhraničného fungovania RIS najmä z hľadiska výmeny dát a harmonizácie služieb v zmysle požiadaviek užívateľov a plnohodnotného využívania výhod RIS pre prevádzku, riadenie dopravy a logistické využívanie informácií. Medzi hlavné výzvy v tejto oblasti patrí aj plnohodnotná integrácia všetkých druhov dopravy pozdĺž siete TEN-T a ich vzájomné informačné prepojenie, čo bude výrazným spôsobom utilizovať dopravné služby s pozitívnym dopadom na ich efektívne využívanie, ako aj životné prostredie.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV2)

Problematika odborného vzdelávania pracovníkov vo vodnej doprave a nedostatok kvalifikovaných členov posádok

Po odlive odborne vyučených pracovníkov vo vodnej doprave s dostatočnou praxou do krajín rýnskej plavebnej oblasti sa začiatkom 21. storočia začal prejavovať nedostatok kvalifikovaných pracovníkov vo vodnej doprave aj na Slovensku. Spôsob, akým je podľa legislatívy SR možné získať najnižšiu odbornú spôsobilosť na funkciu lodník, je minimálne ročná plavebná prax na plavidle (t. j. 180 odplávaných dní v kalendárnom roku) vo funkcii pomocný lodník pod odborným dozorom niektorého člena posádky plavidla určeného vodcom plavidla. Podmienkou je absolvované základné vzdelanie a vek minimálne 16 rokov. V dnešných ekonomických a prevádzkových podmienkach je poskytnutie potrebnej praxe bez akéhokoľvek zvýhodnenia náročné.

Problémom, ktorému odborné vzdelávanie v tejto oblasti čelí, je zabezpečenie odborných spôsobilostí člena posádky na rôzne funkcie na plavidle v prípade získavania teoretických poznatkov. Praktické vzdelanie získavajú už absolventi praxou na plavidle počas prevádzky plavidla. Získavanie ostatných odborných spôsobilostí členov posádky je legislatívne i prakticky zabezpečené.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (OPV3)

3.5 Civilné letectvo

3.5.1 Problémy z oblasti plánovania

Nízka úroveň kvality a dostupnosti dát pre potreby plnohodnotného procesu plánovania rozvoja sektora civilného letectva

Exaktné určenie potenciálu prepravených cestujúcich žijúcich v atrakčnej oblasti medzinárodných verejných letísk určených na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy, ktorí majú snahu a možnosť cestovať a využiť za účelom realizácie cesty konkrétne medzinárodné verejné letisko určené na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy, nie je v súčasnej dobe na Slovensku možné. Dôvodom je absencia potrebných vstupných dát a prieskumov, ktoré nie sú k dispozícii. V budúcnosti bude nutné v podmienkach SR zaviesť na celonárodnej úrovni zber týchto údajov a realizáciu potrebných prieskumov.

Ďalej ide najmä o:

- Vyhodnotenie konkurenčného postavenia letísk SR a EÚ z dôvodu absencie štruktúry cestujúcich prechádzajúcich cez jednotlivé letiská
- Absenciu strategických rozvojových a marketingových materiálov pre jednotlivé letiskové spoločnosti
- Nedostatočný objem a kvalitu údajov o údržbe letiskové infraštruktúry (technická a prevádzková)
- Vysokú mieru nekonzistencie údajov od jednotlivých letiskových spoločností vo vzťahu k evidovanej infraštruktúre, jej technického stavu a kapacitných obmedzení
- Absencia prognózy vývoja objemov prepravy výlučne z pohľadu cestovného ruchu

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)

3.5.2 Problémy z oblasti infraštruktúry

Kapacitné obmedzenia letísk

Letisková spoločnosť Letisko Košice – Airport Košice, a. s.

- TWY: Vzhľadom na rôzne typy lietadiel používajúce letisko Košice je nevyhnutné zrealizovať rozšírenie šiestich TWY na šírku 23 m so súvisiacimi postrannými plochami.
- Odbavovacie plochy a stojiská: Z pohľadu rozvoja leteckej nákladnej dopravy na letisku je limitujúcim faktorom absencia odbavovacej plochy slúžiacej pre odbavenie nákladu.
- Hangáre: Z pohľadu budúceho rozvoja leteckej nákladnej dopravy je limitujúcim faktorom absencia vyhovujúcich hangárov pre dopravné lietadlá a odbavovacej budovy pre odbavovanie nákladu, ktorý by umožnil odbavenie zásielok na kvalitatívne požadovanej úrovni.

Letisková spoločnosť Letisko Poprad – Tatry, a. s.

- Šírka TWY A: je kapacitne nevyhovujúca. Šírka TWY A predstavuje kapacitné obmedzenie a je nutné zrealizovať jej rozšírenie na 23 m. Výhľadovo je potrebné zvážiť výstavbu druhej TWY západne od súčasnej, aby bolo možné vytvoriť odlúčené státie lietadla a alternatívne využívať skrátenú RWY pri údržbových prácach na východnej polovici RWY.
- Rozmery odbavovacej plochy predstavujú čiastočné kapacitné obmedzenie rozvoja.
- Parkovanie vozidiel cestujúcich: kapacitne nevyhovujú a je potrebné realizovať rozšírenie kapacity parkoviska.

Letisková spoločnosť Letisková spoločnosť Žilina, a. s.

- Súčasná dĺžka RWY, šírky TWY a rozmery odbavovacej plochy predstavujú kapacitne limitujúci faktor prevádzky letiska. Parametre letiskovej infraštruktúry neumožňujú prijať lietadlá s vyššou kapacitou sedadiel, resp. s vyššou maximálnou vzletovou hmotnosťou. Letisko je z dôvodu tohto kapacitného obmedzenia možné využívať len pre prípojné linky na prestupový „hub“. Pokiaľ však bude zachovaná súčasná funkcia letiska aj v budúcnosti, tak nepredstavuje dĺžka RWY, šírka TWY a rozmery odbavovacej plochy kapacitné obmedzenie jeho prevádzky.
- Parkovanie vozidiel cestujúcich – parkovacie a odstavné plochy: Počet parkovacích miest o kapacite cca 20 miest predstavuje už v súčasnej dobe limitujúci faktor prevádzky letiska.

Letiskové spoločnosti Letisko Piešťany, a. s. a Letisko Sliač, a. s.

- Na základe kapacitnej analýzy je možné konštatovať, že kapacity kľúčových prvkov infraštruktúry týchto letiskových spoločností sú v súčasnosti dostatočné a nebudú predstavovať kapacitné obmedzenia ani pre budúce prognózované výkony.
- Pri letiskovej spoločnosti Sliač, a. s. je však čiastočne kapacitne limitujúcim faktorom súčasné parkovisko o kapacite cca 150 miest.

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva (OPL1)
- Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility (OPL2)

Nevyhovujúci technický stav, funkčné a kapacitné obmedzenia na letiskách TEN-T

Z pohľadu dosahovaných prevádzkových výkonov, dve najvýznamnejšie letiská - letisko M. R. Štefánika Bratislava a letisko Košice, v poslednom období realizovali investičné akcie zväčša z vlastných zdrojov. Malé letiská sú a budú z pohľadu finančného zabezpečovania potrieb ich rozvoja odkázané na štátne dotácie.

Všetky investičné štátne dotácie pre jednotlivé letiská boli v minulosti vynakladané nielen za účelom odstránenia nevyhovujúcich parametrov a zastaraného vybavenia niektorých letísk, ale aj za účelom ďalšieho rozvoja letísk a podpory ich rastu.

Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s.: Na základe posúdenia povrchu dráhy metódou Index stavu vozovky je stav vozoviek zhoršený čo znamená, že obe RWY sú stále prevádzkyschopné, no už v súčasnej dobe je potrebné realizovať zvýšenú kontrolu ich povrchu. Degradácia technicko-prevádzkového stavu najmä RWY 13/31 pokračuje tempom, ktoré predikuje v blízkej budúcnosti jej zlý až havarijný stav. Svetelné zabezpečovacie zariadenia, ktoré boli inštalované na RWY 13/31 v roku 1997, sú na konci

životnosti. Najväčšie problémy sú s udržaním prevádzkyschopnosti osovej rady a dotykovej sústavy. Zapustené návestidlá RWY 13/31 sú vplyvom prevádzky a zimnej údržby v zlom technickom stave a je potrebné ich vymeniť. Na zdroje konštantného prúdu sa už nevyrábajú náhradné diely. Z pohľadu nutnosti zabezpečenia plnohodnotnej prevádzky v budúcnosti je nutné riešiť tento stav RWY 13/31 modernizáciou všetkých jej súčastí.

Absencia plnohodnotného zabezpečenia riešenia odmrazovania lietadiel predstavuje významný technický problém. V súčasnosti sa všetky potrebné úkony spojené s danou činnosťou vykonávajú na dočasnom mieste s priamym odvodom kvapaliny do zbernej nádrže, ktorého technický stav a usporiadanie nevyhovuje pre výkon týchto činností. V budúcnosti je potrebné riešiť túto situáciu.

Letisko Košice – Airport Košice, a. s.: Z hľadiska technicko-prevádzkového stavu možno za slabé miesto letiskovej infraštruktúry považovať súčasný hangár. Jeho technický stav je nevyhovujúci pre zabezpečenie jeho súčasnej prevádzky. Hangár je využívaný čiastočne aj na odbavenie nákladu, čomu nie je technicky prispôsobený.

Letisko Poprad – Tatry, a. s.: Vzhľadom na súčasný veľmi zlý technický stav RWY 09/27, jej niektoré nevyhovujúce parametre, nevyhovujúci stav niektorých súčastí svetelných zabezpečovacích zariadení a nevyhovujúci technický stav TWY je nutné realizovať celkovú modernizáciu RWY a priľahlých pohybových plôch.

Dopravné napojenie letísk na železničnú sieť

Žiadne letisko nie je priamo napojené na železničnú dopravu pomocou železničnej trate okrem letiska Sliač, na ktoré vedie vlečka zo žst. Vlkanová, ktorá je však len veľmi sporadicky využívaná.

Letisko prevádzkované letiskovou spoločnosťou Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) je dobre napojené verejnou hromadnou autobusovou dopravou pomocou dvoch liniek MHD. Železničná verejná hromadná doprava je umožnená len do hlavnej žst. stanice Bratislava a odtiaľ sú cestujúci odkázaní na dopravu taxíkom alebo autobusovou verejnou hromadnou dopravou. V rámci nákladnej dopravy je letisko napojené pravidelne využívanou železničnou vlečkou. Z pohľadu zabezpečenia budúceho rozvoja letiska Bratislava a vzhľadom na jeho potenciál je vhodné uvažovať s priamym napojením letiska železničnou dopravou. Takéto napojenie bolo navrhované v rámci projektu TEN-T 17, ktoré umožní prepojenie letiska Viedeň z letiska M.R. Štefánika Bratislava.

Letisko Košice je napojené na systém verejnej hromadnej dopravy pomocou autobusovej linky, ktorá spája Letisko s centrom mesta a železničnou a autobusovou stanicou. Pripravované napojenie Letiska pomocou železničnej trate v rámci projektu integrovanej dopravy KORID zabezpečí ďalší rozvoj letiska. Na trati sa predpokladá jazda klasických električiek aj vozidiel typu Regio Train (jednotky prímestského typu).

Súvisiace opatrenia z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva (OPL1)
- Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility (OPL2)
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy (OPS8)

Hluk produkovaný leteckou dopravou

Hoci sa za posledných 30 rokov hlučnosť lietadiel znížila o 75 %, veľká časť obyvateľov Európskej únie je stále vystavená vysokým hladinám hluku, ktoré majú zásadný negatívny vplyv na zdravie. S cieľom zabezpečiť udržateľnosť civilného letectva budú na letiskách aj naďalej potrebné opatrenia zamerané na znižovanie vplyvu hluku z lietadiel. Z tohto pohľadu protihlukové opatrenia obmedzujú nielen kapacitu konkrétneho letiska, ale aj letecký systém ako celok prostredníctvom sprievodných efektov. Rozhodnutie o protihlukových opatreniach a požadovaná úroveň protihlukovej ochrany musia preto zabezpečiť celkové správne vyváženie s dopadom na kapacitu.

Súvisiace opatrenie z kap. 4 identifikované pre riešenie horeuvedených problémov:

- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

4 Nastavenie vízie a cieľov dopravného sektora SR

V prostredí európskeho hospodárskeho priestoru je potrebné zaistiť nastavenie harmonizovaných rozvojových aktivít a systematické naplnenie komplexnej vízie o konkurencieschopnom a udržateľnom európskom dopravnom systéme. Táto vízia je definovaná strategickými dokumentmi Európskej komisie, najmä tzv. Bielou knihou, ktorá vymedzuje základné mantinely pre stanovenie národných rozvojových stratégií jednotlivých členských krajín.

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi stanovujúcimi globálne vízie a ciele, ale aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky teda reflektujú ako európske požiadavky, tak národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.

Uvedeným prístupom bola zaistená dostatočná miera integrácie Slovenskej republiky v rámci európskeho dopravného priestoru a súčasne postupná eliminácia interných problémov a napĺňanie potrieb.

4.1 Vízia dopravného sektora a jej východiska

Európska komisia sa s ohľadom na rôznorodosť dopravnej problematiky vo svojej vízii konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému, definovaného Bielou knihou, zameriava na tri hlavné druhy dopravy:

- dopravu na stredné vzdialenosti
- dopravu na dlhé vzdialenosti
- mestskú dopravu

Dôraz je kladený na vytvorenie nových efektívnych, bezpečných a ekologicky prívetivejších spôsobov využitia dopravy, ktoré by čo najúčinnejšie, prípadne kombináciou niekoľko druhov dopravy, súčasne prepravovali vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujúcich do ich destinácií. Na záverečný úsek cesty je uprednostňovaná individuálna doprava, za využitia informačných technológii umožňujúcich jednoduchšiu a spoľahlivejšiu prepravu. Prostriedkom je zaistenie vyššej miery integrácie modálnych sietí - letisko, prístavy, železničné a autobusové stanice by mali byť stále viac prepájané a menené na multimodálne dopravné uzly pre cestujúcich. Informačné online systémy a elektronické rezervačné a platobné systémy zahrňujúce všetky dopravné prostriedky by mali multimodálne cestovanie a prepravu nákladu ďalej uľahčiť. Pre širšie používanie hromadnej dopravy by mali byť stanovené príslušné práva cestujúcich.

V súlade s vyššie uvedeným bola na národnej úrovni v Stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 stanovená vízia, ktorá sa zameriava na:

- vysoko kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického potenciálu ako tranzitnej krajiny
- konkurencieschopné dopravné služby, ktoré podporia ekonomický rast, zabezpečia potreby pre všetkých – používateľov a prevádzkovateľov dopravy pri optimalizácii využitia dopravnej siete a zabezpečení rovnovážneho rozvoja jednotlivých dopravných služieb s využitím logistického prístupu a urýchleniu procesu integrácie jednotlivých dopravných módov nielen z národného, ale aj európskeho hľadiska

- používateľsky prijateľnú dopravu, kde používateľ – cestujúci alebo prepravca, bude v centre záujmu a zo strany dopravcu bude zaručená ochrana jeho práv nielen počas prepravy, ale aj pred jej začiatkom a po jej skončení
- ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu, ktorá bude mať minimálny dopad na životné prostredie a verejné zdravie

Vzhľadom na aktuálny stav rozvoja dopravného sektora Slovenskej republiky je možné vyššie uvedené vízie považovať za relevantný smer i v budúcich rokoch. Cieľom tohto dokumentu a naň nadväzujúcich aktivít, je uvedené tézy ďalej prehlbovať a rozvíjať. Iba nástroje a možnosti vedúce k ich naplneniu sa môžu líšiť, čo je dané všeobecným vývojom Slovenskej republiky, úrovňou súčasného odborného poznania a novými technickými možnosťami.

Na najvyššej, strategickej úrovni, je teda potrebné definovať víziu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030, ktorá reflektuje aktuálne i prognózované trendy vývoja nielen dopravného sektora, ale Slovenskej
republiky ako celku, odráža vývoj a politiku Európskej únie a v neposlednom rade rieši aktuálne i očakávan é problémy dopravného sektora.

VÍZIA ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA DO ROKU 2030

Udržateľný integrovaný
multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potrebyspoločnosti a prispieva k plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.

4.2 Globálne strategické ciele a ich východiská

Globálne strategické ciele boli nastavené v analógii k vyššie uvedenej vízii dopravného sektora Slovenskej republiky. Odrážajú trendy a potreby, ktoré sú stanovené v európskych a národných strategických, príp. analytických dokumentoch. Nižšie sú uvedené základné východiská rozvoja dopravy Slovenskej
republiky z perspektívy Európskej únie:

- Dosiahnutie udržateľnej mobility
je celosvetovým cieľom. Oneskorené, či obmedzené zavádzanie nových technológií by
mohlo odsúdiť odvetvie dopravy v EÚ k nezvratnému úpadku. Odvetvie dopravy EÚ čelí rastúcej konkurencii na rýchle sa rozvíjajúcich svetových trhoch dopravy.
- Dôležitosť kvality, prístupnosti a spoľahlivosti dopravných služieb v nadchádzajúcich rokoch ešte vi ac vzrástli, okrem iného v dôsledku starnutia obyvateľstva a potreby podporovať verejnú dopravu. Dostatočná frekvencia,
komfort, jednoduchý prístup, spoľahlivosť služieb a intermodálna integrácia sú hlavnými rysmi kvalit y služieb. Dostupnosťinformácií o dobe strávenej na ceste a traťových alternatívach je pre zaistenie hladkej priamej mobility rovnakodôležitá, a to pre cestujúcich, aj pre náklad.
- Európa potrebuje sieť koridorov, ktoré by prepravovali veľké a konsolidované objemy nákladu i cestujúcich, pričompreprava by bola vysoko účinná a nízkoemisná, vďaka širokému využívaniu účinnejších druhov dopravy používaných v multimodálnych kombináciách a využívaní pokročilých technológií a infraštruktúry dodávok čistých palív.
- Aj napriek rozšíreniu EÚ existujú v dopravnej infraštruktúre medzi východnou a západnou časťou EÚ veľké rozdiely, s ktorými bude potrebné sa vysporiadať. Európsky kontinent sa musí zjednotiť i v oblasti infraštruktúry.
- Mali by byť zavedené nástroje informačných technológií, ktoré by uľahčili správne postupy, umožnili sledovanie a vyhľadávanie ná kladu a optimalizovali cestovné plány a toky dopravy (napr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS). Ich zavádzanie by malo byť presadzované aj vďaka ich využívaniu v infraštruktúre TEN-T a postupnej integrácii modálnych systémov.
- Základná sieť musí zaistiť účinné multimodálne spojenie medzi hlavnými
mestami EÚ a ďalšími veľkými mestami, prístavmi, letiskami a kľúčovými pozemnými hraničnými prechodmi, ako i inými hlavnými ekonomickými centrami. Mala by sa zamerať na
dokončenie chýbajúcich spojení, predovšetkým v cezhraničných úsekoch a na problematických miestach a obchvatoch, ďalej na modernizáciu existujúcej infraštruktúry a na vývoj multimodálnych terminálov v riečnych prístavoch a

na mestské logistické konsolidačné centrá. Pri preprave na dlhé vzdialenosti je potrebné zaviesť lepšie spojenie medzi železnicou a letiskami.

- Preťaženie dopravy je veľkým problémom, obzvlášť v cestnej doprave a ohrozuje prístupnosť. Na verejné zdroje financovania infraštruktúry je vyvíjaný zvýšený tlak a je potrebné zaujať nový prístup k financovaniu a stanovovaniucien.

- Pokiaľ ide o dopravu v mestách, je potrebná kombinovaná stratégia zahrňujúca územné plánovanie, režimy stanovenia cien, účinné služby verejnej dopravy a infraštruktúry pre nemotorizované druhy dopravy a nabíjanie čistých vozidiel/doplňovanie ich palív, aby sa znížilo preťaženie a emisie. Mestá presahujúce určitú veľkosť by malibyť nabádané, aby vypracovali mestské plány mobility, ktoré by zlučovali všetky tieto prvky. Mestské plány mobility by mali byť plne v súlade s integrovanými plánmi mestského rozvoja. Bude potrebné vytvoriť rámec na úrovni EÚ, ktorý zaistí, aby režimy cestných poplatkov za používanie medzimestských a mestských ciest boli interoperabilné.

- Jednotný európsky dopravný priestor by mal zjednodušiť pohyb občanov a prepravu nákladu, znížiť náklady a posilniť udržateľnosť európskej dopravy. Oblasťou kde sú nedostatky najviac zrejmé, je vnútorný trh služieb železničnej dopravy, ktorého dokončenie je prioritou pre vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru. Sem patrí aj odstránenie technických, správnych a právnych prekážok, ktoré stále bránia vstupu na vnútroštátne železničné trhy. Vďaka ďalšej integrácii trhu cestnej nákladnej dopravy bude cestná doprava účinnejšia a konkurencieschopnejšia. Taktiež je potrebné vytvoriť vhodný rámec pre riešenie európskych úloh v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Tržný prístup k prístavom sa musí ďalej zdokonaľovať.

- Otváranie trhov sa musí lepšie prispôsobiť kvalite pracovných príležitostí a pracovným podmienkam, keďže ľudské zdroje s ú zásadným prvkom akéhokoľvek vysoko kvalitného dopravného systému. Taktiež je dobre známe, že nedostatok kvalifikovaných pracovných síl bude v budúcnosti predstavovať v doprave závažný problém. Bude dôležité zjednotiť konkurencieschopnosť a sociálnu agendu v nadväznosti na sociálny dialóg, aby sa predišlosociálnym konfliktom, o ktorých je známe, že v niekoľkých odvetviach, najmä v letectve, spôsobili významné hospodárske straty.

- Výber projektov vhodných na financovanie EÚ musí tuto víziu odrážať a musí zdôrazniť európsku pridanú hodnotu. Spolufinancované projekty by taktiež mali odrážať potrebu infraštruktúry, ktorá minimalizuje dopad na životnéprostredie, je odolná voči možnému dopadu zmeny klímy a zdokonaľuje bezpečnosť a ochranu používateľov.

- Sú potrebné diverzifikované zdroje financií z verejných i súkromných zdrojov. Je tiež nevyhnutné lepšie koordinovať Kohézny fond a štrukturálne fondy s cieľmi dopravnej politiky a členské štáty musia zaistiť dostupnosť dostatočnýchvnútroštátnych finančných prostriedkov pri plánovaní svojich rozpočtov, ako aj dostatočné kapacity pre plánovanie a realizáciu projektov. Ďalšie zdroje financovania, ktoré je treba zvážiť, zahrňujú režimy pre internalizáciu externých nákladov a poplatky za používanie infraštruktúry, ktoré by mohli vytvoriť dodatočné zdroje príjmov.

- Začať plne uplatňovať zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a viacej zapojiť súkromný sektor do odstraňovania nesúladu, vrátane škodlivých dotácií, do vytvárania ziskov a zaisťovania financovania budúcichdopravných investícií.

- Ochrana dopravy je prioritou EÚ. Komplexný prístup EÚ k vytváraniu politiky, právnych predpisov a sledovaniu ochrany leteckej a námornej dopravy by mal byť ďalej konsolidovaný a posilnený prostredníctvom spolupráce s hlavnými medzinárodnými partnermi. Pre účely bezpečnosti cestujúcich je potrebné zlepšiť detekčné metódy s cieľom zaistiť vysokú úroveň ochrany s minimálnymi ťažkosťami. V oblasti ochrany nákladu pochádzajúceho mimo EÚ, by sa mal zvážiť prístup založený na riziku. Taktiež je potrebné nájsť vhodný európsky prístup k ochrane pozemnej dopravy v tých oblastiach, kde má intervencia EÚ pridanú hodnotu.

- Ustanovenie rámca pre bezpečnú dopravu je pre európskych občanov zásadné. Bude vypracovaná európskastratégia pre bezpečnosť civilného letectva, vrátane prispôsobenia sa novým technológiám a samozrejme, vrátanemedzinárodnej spolupráce

s hlavnými partnermi. V železničnej doprave je v jednotnom európskom železničnompriestore zásadná harmonizácia vydávania osvedčení o bezpečnosti a následný dohľad. V týchto odvetviach dopravy hrajú nenahraditeľnú úlohu európske agentúry pre bezpečnosť leteckej a železničnej dopravy.

- I keď sa počet smrteľných dopravných nehôd v EU znížil takmer na polovicu, je treba rozvíjať iniciatívy (v oblasti technológie, presadzovaní právnych predpisov, vzdelávaní a na jmä zameriavaní pozornosti na nechránených účastníkov cestnej premávky), ktoré budú pre ďalšie, ešte výraznejšie zníženie týchto strát na životoch kľúčové.

- Po skúsenostiach s extrémnymi poveternostnými podmienkami posledných rokov je zrejmé, že bude potrebnévypracovať plány trvalého zabezpečenia mobility s cieľom zachovať počas mimoriadnych udalostí mobilitu cestujúcich a tovaru a priechodnosť síl a prostriedkov záchranných zložiek. Tieto mimoriadne udalosti taktiežpreukázali potrebu zvýšiť odolnosť dopravného systému v ypracovaním scenárov a plánovaním postupu počas udalostí spojených s extrémnymi poveternostnými podmienkami.

- Vzhľadom na záväzky vyplývajúce Slovenskej republike z medzinárodných zmlúv v oblasti civilného núdzového plánovania je potrebné zabezpečiť zjazdnosť vytýčených dopravných koridorov pre vojenskú techniku Aliančných vojsk, resp. budovanie nových koridorov a ich diverzifikáciu. Pri budovaní novej civilnej infraštruktúry je potrebné zohľadňovať aj špecifické požiadavky vojenskej techniky (napr. vyššie zaťaženie vozovky, prejazdnosť mostov a podjazdov) na dopravnú infraštruktúru. Uvedené je potrebné zohľadňovať pri všetkých dostupných druhoch dopravnej infraštruktúry (lodná, železničná, letecká, cestná).

- Európska Únia so súhlasom medzinárodného spoločenstva zároveň vyzvala k drastickému zníženiu celosvetovýchemisií skleníkových plynov s cieľom obmedziť zmenu klímy pod 2°C. Za účelom dosiahnutia tohto cieľa musí všeobecne vzaté EÚ do roku 2050 znížiť emisie o 80–95 % pod úroveň roku 1990, a to v kontexte nevyhnutných znížení v rozvinutých krajinách ako skupine. Z analýzy Európskej komisie vyplýva, že zatiaľ čo v ostatnýchodvetviach ekonomiky je možné dosiahnuť výraznejšie zníženie, v odvetví dopravy, ktoré je dôležitým a stále rastúcim zdrojom skleníkových plynov, je potrebné do roku 2050 znížiť emisie skleníkových plynov aspoň o 60 %, v porovnaní s rokom 1990. Do roku 2030 bude cieľom v odvetví dopravy znížiť emisie skleníkových plynov približne o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhľadom na výrazný nárast emisií z dopravy za posledné dve desaťročia by to aj tak znamenalo, že emisie by stále presahovali úroveň z roku 1990 o 8 %.

- Pokiaľ budeme uplatňovať doterajší prístup, mohla by závislosť dopravy na rope dosahovať stále takmer 90 % a zdroje obnoviteľnej energie by iba o niečo málo presahovali 10 %, cieľ stanovený pre rok 2020. Emisie CO_2z dopravy by v roku 2050 boli v porovnaní s rokom 1990 o tretinu vyššie. Náklady spôsobené preťažením dopravy sa do roku 2050 zvýšia približne o 50 %. Rozdiel v prístupnosti medzi centrálnymi a okrajovými oblasťami sa zvýši. Sociálne náklady nehôd a hluku by naďalej rástli.

S ohľadom na vyššie uvedené konsekvencie boli zo strany EU nastavené globálne ciele, ktoré sú preberané do súdobýchostatných európskych i národných dokumentov. Tieto ciele musia byť v rámci nastavení priorít rozvoja slovenského dopravného sektora reflektované.

- Do roku 2030 plne sprevádzkovať celo-únijnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s tým, že do roku 2050 by táto sieť bola vysoko kvalitná a vysoko kapacitná a existoval by odpovedajúci súbor informačných služieb.

- Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Strojnásobiť do roku 2030 dĺžku existujúcichvysokorýchlostných železničných sietí a udržovať hustotu železničnej siete vo všetkých členských štátoch. Väčšina objemu prepravy cestujúcich na strednú v zdialenosť by do roku 2050 mala prebiehať po železnici.

- 30 % cestnej prepravy nákladu nad 300 km by malo byť do roku 2030 prevedených na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac než 50 %. Pomôcť by tomu mali aj účinné zelené koridory pre nákladnú dopravu.

- Prepojiť do roku 2050 všetky letiská na základnej sieti na železničnú sieť, pokiaľ možno vysokorýchlostnú; zaistiť, že všetky hlavné morské prístavy sú napojené na nákladnú železničnú dopravu a prípadne na vnútrozemské vodné cesty.

- Zaviesť modernizovanú infraštruktúru usporiadania toku letovej prevádzky (SESAR) v Európe do roku 2020 a dokončiť jednotný európsky vzdušný priestor. Zaviesť príslušné systémy riadenia pozemnej a vodnej dopravy (ERTMS, ITS, SSN a LRIT, RIS). Rozmiestniť európsky globálny navigačný družicový systém (Galileo).
- Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačný, riadiaci a platobný systém európskej multimodálnej dopravy.
- Znížiť do roku 2050 počet úmrtí v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom usiluje EÚ o zníženiedopravných nehôd do roku 2020 na polovicu. Zaistiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch.
- Znížiť používanie „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ichvyradiť z prevádzky v mestách do roku 2050; do roku 2030 dosiahnuť vo veľkých mestách zavedenie mestskej logistiky v podstate bez obsahu CO_2.
- Používanie udržateľných nízko uhlíkových palív v letectve by do roku 2050 malo dosiahnuť 40 %.
- Začať plne uplatňovať zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a viacej zapojiť súkromný sektor do odstraňovania nesúladu, vrátane škodlivých dotácii, do vytvárania ziskov a zaisťovania financovania budúcichdopravných investícii.

Definícia globálnych strategických cieľov rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 zvažuje všetky vyššie uvedené skutočnosti, ktoré združuje do 5 integrálnych a navzájom previazaných cieľov, spoločne naplňujúcich vyššie uvedenú víziu.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 1 (SGC 1)

Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačnéhoprístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 2 (SGC 2)

Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 3 (SGC 3)

Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty deľby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 4 (SGC 4)

Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 5 (SGC 5)

Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Naplnenie uvedených strategických globálnych cieľov Slovenskej republiky bude realizované v tesnom súlade s prebiehajúcimi iniciatívami, definovanými Bielou knihou a ostatnými strategickými
dokumentmi EÚ, zameranými na globálne témy európskej úrovne. Ide predovšetkým o tieto témy:

ÚČINNÝ A INTEGROVANÝ SYSTÉM MOBILITY

Jednotný európsky dopravný priestor

Témy:

Cestná nákladná doprava, skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy, dokončenie iniciatívy jednot néhoeurópskeho vzdušného priestoru, kapacita a kvalita letísk, vhodný rámec pre vnútrozemskú plavbu, multimodálna doprava tovaru: e-Freight, Energetická únia (http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/energy-union/)

Podpora kvalitných pracovných príležitostí a dobrých pracovných podmienok

Témy:

Sociálny kódex pre mobilných pracovníkov v cestnej doprave, sociálna agenda
pre námornú dopravu, sociálnezodpovedné odvetvie letectva, hodnotenie prístupu EÚ k pracovným príležitostiam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy

Ochrana dopravy pred činmi protiprávneho zasahovania

Témy:

Ochrana nákladu, vysoká úroveň ochrany cestujúcich, ochrana pozemnej dopravy, ochrana v celom rozsahu

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy

Témy:

Smerom k „vízii nula“ v bezpečnosti cestnej premávky, európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva, bezpečnejšia lodná doprava, bezpečnosť železničnej dopravy, preprava nebezpečného tovaru

Kvalita a spoľahlivosť služieb

Práva cestujúcich, hladká priama mobilita, plány trvalého zabezpečenia mobility

MODERNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A ROZUMNÉ FINANCOVANIE

Dopravná infraštruktúra: územná celistvosť a hospodársky rast

Témy:

Základná sieť strategickej európskej infraštruktúry – Európska sieť mobility, multimodálne nákladné koridory preudržateľné dopravné siete, kritériá hodnotenia projektov ex-ante

Súvislý rámec pre financovanie

Témy:

Nový rámec pre financovanie dopravnej infraštruktúry, zapojenie súkromného sektora

Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam

Témy:

Rozumné stanovovanie cien a zdanenia

INOVÁCIE PRE BUDÚCNOSŤ: TECHNOLÓGIE A PRÍSTUP

Európska výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy

Témy:

Technologický plán, inovačná a implementačná stratégia, regulačný rámec pre inovačnú dopravu

Podpora udržateľnejšieho správania

Témy:

Dopravné informácie, označovanie vozidiel podľa emisií CO_2 a palivovej účinnosti, kalkulačky uhlíkovej stopy, ekologická jazda a obmedzenia rýchlosti

Integrovaná mestská mobilita

Témy:

Plány mestskej mobility, rámec EÚ pre vyberanie poplatkov za používanie mestských ciest, stratégia pre „mestskú logistiku so skoro nulovými emisiami“ do roku 2030

4.3 Špecifické ciele dopravného sektora a ich východiská

Špecifické ciele sú prostriedkom k plneniu globálnych strategických cieľov. Na rozdiel od nich ale reflektujú nielen globálneeurópske trendy a potreby,
ale najmä špecifické potreby národnej úrovne plynúce ako z medzinárodných záväzkov a dohôd,
tak z aktuálnych problémov dopravného sektora.

Pre potreby
nastavenia celistvej stratégie rozvoja dopravy, uvažovaný dopravný sektor ako celok, a nielen ako množina samostatných dopravných módov, sú špecifické ciele definované v dvoch doplňujúcich sa kategóriách:

- Horizontálne špecifické ciele
- Modálne špecifické ciele

Horizontálne špecifické ciele určujú smer vo vybraných oblastiach všetkých dopravných módoch a komplex ne tak ovplyvňujúďalší vývoj dopravného systému. Ide o prierezové ciele, ktoré je nutné plniť bez ohľadu na dopravný mód, avšak za využitiarôznych typov - systémových či modálne špecifických - opatrení.

Modálne špecifické ciele odrážajú špecifiká jednotlivých dopravných módov, ktoré z ich vecnej podstaty neb olo možné zastrešiť cieľmi horizontálnymi. Ide o ciele, ktoré budú plnené prostredníctvom modálnych opatre ní a ich kombináciou.

4.3.1 Horizontálne špecifické ciele

V súlade s vyššie uvedenou charakteristickou sú ďalej definované horizontálne špecifické ciele dopravného sektora Slovenskej republiky do roku 2030.

ŠHC1: ZABEZPEČIŤ PRÍPRAVU A PODMIENKY PRE SYSTEMATICKÝ A KONCEPČNÝ ROZVOJ DOPRAVY V SR

Zabezpečenie prípravy a podmienok pre systematický a koncepčný rozvoj dopravného sektora Slovenskej republiky je významným prierezovým špecifickým cieľom smerujúcim k zaisteniu efektívneho prístupu k plánovaniu a príprave rozvojových aktivít.

Z vecného hľadiska bude cieľ plnený realizáciou opatrení zameraných na metodické i faktické časti zapracovania rozvojových dokumentov, predinvestičnej prípravy, financovanie, zmeny organizácie dopravy, vrátane súvisiacich úprav legislatívnych dokumentov, vzdelávanie v odborných profesiách, atď.

S ohľadom na efektivitu plnenia tohto špecifického cieľa musia byť uskutočnené aj aktivity súvisiace so zaistením dátovej základne, podporujúcej jednotlivé rozhodovacie procesy.

ŠHC2: ZLEPŠIŤ BEZPEČNOSŤ, EFEKTÍVNOSŤ A UDRŽATEĽNOSŤ DOPRAVNÝCH OPERÁCIÍ PROSTREDNÍCTVOM POSILNENIA NOVÝCH TECHNOLÓGIÍ

Zlepšenie bezpečnosti, efektívnosti a udržateľnosti dopravy je primárnym cieľom, ktorý musí byť dosiahnutý okrem iného zavádzaním nových technológií.Riešenia zahŕňajú informačné systémy, riadiace systémy, podporu rozvoja a preferencie integrovaných dopravných systémov, zabezpečovacích systémov, atď.

Dôležitým aspektom plnenia tohto cieľa musí byť aj previazanosť v zavádzaní nových technológií naprieč dopravnými módmi. Týmto spôsobom dôjde nepriamo zároveň aj k podpore konkurencieschopnosti dopravných módov a vytvorení potenciálu pre zmenu rozdelenia prepravnej práce.

ŠHC3: SYSTEMATICKY ZNIŽOVAŤ NEGATÍVNE SOCIOEKONOMICKÉ A ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY DOPRAVY

Znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov dopravy je významným cieľom majoritne zameraným na:

- redukciu emisií skleníkových plynov do ovzdušia,
- minimalizáciu počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom, vibráciami, dopravnými nehodami a ďalšími determinantmi zdravia generovanými dopravným sektorom,
- znižovanie spotreby energie,
- zábery pôdy,
- prírodu a krajinu,
- vodné útvary,
- riziká spojené so zmenou klímy.
- minimalizáciu tvorby odpadov a zabezpečenie environmentálne priaznivého nakladania s nimi

Primárnymi referenciami musia byť právne predpisy týkajúce sa chránených území a právne predpisy EÚ v oblasti životného prostredia.

ŠHC4: SYSTEMATICKY ZVYŠOVAŤ PARAMETRE BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY BODOVÝCH I LÍNIOVÝCH PRVKOV DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

Okrem zvyšovania bezpečnosti prostredníctvom zavádzania nových technológií je potrebné zamerať sa i na základné parametre dopravnej infraštruktúry. Ide o minimalizáciu počtu nehodových lokalít, ale aj o prevenciu úpravou nevhodných návrhových parametrov cestných komunikácií, vodných ciest, atď., ktoré boli identifikované bezpečnostnými auditmi. V multimodálnom kontexte bude tento cieľ plnený predovšetkým zameraním sa na infraštruktúrne úpravy železničných prejazdov, poprípade ostatných bezpečnostne kritických častí infraštruktúry. Pre naplnenie cieľa musí byť uvažovaná aj problematika bezpečnostnej ochrany, ktorá je významná hlavne v oblasti civilného letectva.

4.3.2 Modálne špecifické ciele

Modálne špecifické ciele sú definované pre každý dopravný mód samostatne a spolu s cieľmi horizontálnymi tvoria východiskovú bázu pre definíciu opatrení vedúcich k ich naplneniu a tým i realizácii tohto strategického dokumentu.

Cestná doprava

ŠC1: ZABEZPEČIŤ DOSTUPNOSŤ VŠETKÝCH REGIÓNOV SLOVENSKA PROSTREDNÍCTVOM EFEKTÍVNEJ A UDRŽATEĽNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Zabezpečenie dostupnosti regiónov Slovenskej republiky, či už z pohľadu vnútroštátneho či medzinárodného, je zásadným multimodálnym cieľom stratégie. Pre väčšinu krajiny je garantovaná cestami, ktoré tiež slúžia aj pre verejnú dopravu. V oblastiach kde je primerané a potencionálne poskytovanie železničnej verejnej dopravy bude optimálna kombinácia opatrení identifikovaná v rámci multi/inter – modálneho posúdenia. To bude obsahovať nielen infraštruktúrne riešenia, ale tiež zásahy do politík, parkovania, IDS a podobne.
Opatrenia, ktoré povedú k jeho plneniu, so sebou musia niesť potenciál zvýšenia dostupnosti chrbtovej infraštruktúry a tým zvýšeniu dostupnosti sídiel aj priemyselných zón nedostatočne infraštruktúrne vyspelých regiónov.

Jednotlivéopatrenia musia vykazovať udržateľnosť vo vzťahu k budúcej údržbe a ekonomickú efektivitu súvisiacu s potenciálnym dopravným dopytom, ktorý je predstavovaný zodpovedajúcou voľbou návrhov ých parametrov infraštruktúry.

Železničná doprava

ŠŽ1: POSILNIŤ ÚLOHU ŽELEZNICE AKO NOSNÉHO DOPRAVNÉHO MÓDU V SYSTÉME VEREJNEJ HROMADNEJ DOPRAVY TAM KDE JE TO OPODSTATNENÉ

Účinná a efektívna železničná verejná doprava má potenciál byť moderný, bezpečný a ekologický dopravný mód, ktorý je vhodné podporovať najmä ako nosnú časť dopravného systému VOD, a to ako v medzinárodnej (cezhraničnej), medziregionálnej, tak aj prímestskej mierke. Železnica je všeobecne vhodným riešením ak existuje dostatočný dopyt na opodstatnenie nákladov a environmentálnych dopadov (tak stavebných ako aj prevádzkových).
Tam kde sú dopravné intenzity nižšie, iné riešenia na báze koľají by mohli byť najúčinnejšie (napríklad električky) resp. trolejbusové alebo autobusových riešenia, (prípadne s podporou konceptu BRT - rýchlej autobusovej prepravy) a/alebo prioritne poháňané alternatívnymi palivami.

Podiel železničnej nákladnej dopravy je na celkovom dopravnom výkone veľmi nízky. Železnica má potenciál tento podiel navýšiť a prispieť tak najmä k zníženiu záťaže na životné prostredie a k zvýšeniu bezpečnosti prevádzky. Potenciál rozvoja je najmä v kombinovanej doprave a v ucelených nákladných vlakoch na dlhšie vzdialenosti. Nástrojmi tohto cieľa sú dosiahnutie interoperability na tratiach TEN-T, zaistenie dostatočnej kapacity pre rozvoj nákladnej dopravy na železnici, nastavenie udržateľnej stratégie poplatkov za dopravnú cestu, zlepšene podmienok kombinovanej dopravy, podpora rozvoja nákladíšť a zefektívnenie prevádzky nákladnej dopravy.

ŠŽ3: ZLEPŠENIE KVALITY A ENVIRONMENTÁLNYCH DOPADOV ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov osobnej a nákladnej dopravy bude vyžadované na posilnenie úlohy železnice ako chrbtice VOD zvýšenie výkonnosti v nákladnej doprave. V nákladnej doprave je cieľom interoperabilita, hospodárnosť a ekologickosť hnacích vozidiel, v osobnej doprave je kladený dôraz najmä na dostatočný počet (a kapacitu) moderných komfortných vozidiel v systéme VOD, pričom na neelektrifikovaných tratiach a predovšetkým v mestských a prímestských oblastiach je rovnako dôležitým cieľom dosiahnuť ekologickosť hnacích vozidiel, a to aj podporou alternatívnych palív.

Nástrojmi tohto cieľa je zaistenie nevyhnutnej legislatívnej úpravy pre dlhodobú nediskriminačnú podporu nákupu a modernizácie vozidlového parku, dodržovanie štandardov kvality vlakov osobnej dopravy, zaistenie financovanianadobudnutia a prevádzky vozidiel pre VOD, zaistenie údržby vozidiel VOD a ich zázemia a modernizácie vozidlového parku s cieľom znížiť záťaž na životné prostredie.

Verejná osobná a nemotorová doprava

ŠVO1: UROBIŤ ATRAKTÍVNU VEREJNÚ A NEMOTOROVÚ DOPRAVU SOCIÁLNOU ISTOTOU VŠADE A PRIRODZENOU VOĽBOU PRE CESTY V MESTSKÝCH AGLOMERÁCIÁCH

Verejná doprava je ponúkaná väčšinou ako služba vo verejnom záujme, ale na území štátu nie sú aplikované rovnaké sociálne štandardy ani štandardy dopravnej obslužnosti a dnes nastavený systém neumožňuje vyjsť v ústrety zvýšenému potenciálnemu dopytu po doprave v okolí väčších miest a tým napomôcť ich lepšej dostupnosti a kvalitnejšiemu životnému prostrediu. Pôsobením národnej dopravnej autority bude potrebné zjednotiť sociálne, prepravné aj tarifné štandardy ako minimálnu povinnú ponuku na celom území štátu s uprednostneným využívaním železničných tratí s nadväznou aj samostatnou autobusovou obsluhou na minimálnom sociálnom štandarde. V miestach so zvýšeným dopytom bude potrebné dôsledné prepájať mestské a regionálne systémy dopravnej obslužnosti a vytvoriť integrované systémy prímestskej a mestskej dopravy, ktorá bude vhodným spôsobom ponúkaná cestujúcim a bude sledované jej rastúce využívanie.

ŠVO2: Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy

Pôsobnosť objednávateľov dopravy vo verejnom záujme je na Slovensku roztrieštená a výsledkom je zväčša nedostatočná koordinácia medzi železničnou, regionálnou autobusovou a mestskou hromadnou dopravou. Je potrebné sa vyhnúť zbytočnej a neefektívnej konkurencii medzi jednotlivými módmi dopravy. Pre pokrytie všetkých druhov verejnej hromadnej dopravy bude potrebné zriadiť na úrovni štátu národnú dopravnú autoritu, v ktorej kompetencii bude objednávanie železničnej dopravy, jednotná celoštátna tarifa na železnici aj objednávanie nadväznej a samostatnej autobusovej dopravy v rozsahu minimálnych štandardov v koordinácii s mestskými a regionálnymi objednávateľmi. Celoštátne štandardy a legislatívne predpisy bude nutné zadefinovať a zabezpečiť celoštátnu konektivitu a kompatibilitu integrovaných dopravných systémov. Na úrovni prímestskej a mestskej dopravy je potrebné vyvinúť aktivity objednávateľov dopravy na úrovni samosprávnych krajov a/alebo miest. Formálne usporiadanie sa ponecháva na vôli miest a regiónov, ale bude potrebné, aby mestské a regionálne úrady prebrali plnú zodpovednosť za objednávanie mestskej a prímestskej dopravy, za jej integráciu a za jej koordináciu s celoštátne organizovaným segmentom s metodickou podporou národnej dopravnej autority.

ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni

Vinou roztrieštených kompetencií a nie vždy plne zohľadnenej potreby cestujúcich nie je vždy služba vo verejnom záujme ponúkaná v primeranom rozsahu a linkovom vedení, cestovné poriadky prímestskej dopravy bývajú neprehľadné a služby nie sú vždy dostatočne koordinované. Nie sú dostatočne ponúkané nové služby potenciálnym zákazníkom formou vhodného marketingu dopravy. Prímestské integrované dopravné systémy bude potrebné vytvárať na miestnej úrovni so silnou účasťou starostov zainteresovaných miest a obcí a mestských správ a v spolupráci s odbormi dopravy krajských úradov. Integrované dopravné systémy budú prispôsobené miestnym potrebám tak, aby sa maximálne efektívne využili prostriedky na kompenzácie strát a maximalizovalo sa využitie služieb ponúkaných nad rozsah minimálnych štandardov. Tam, kde sa bude pripravovať prímestská a mestská integrácia, bude potom národná dopravná autorita intenzívne spolupracovať so samosprávnymi krajmi na vzájomnej koordinácii, bude partnerom prímestských integrovaných systémov. Rozhranie medzi celoštátne integrovanou dopravou a prímestskými systémami bude vecou dohody a národná autorita bude povinná vychádzať v ústrety mestám a regiónom.

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

Keďže sa výstavba dopravnej infraštruktúry na Slovensku dlhodobo orientovala na výstavbu mestských komunikácií, rýchlostných ciest a diaľnic, ako aj obchvatov miest, pre potreby rýchlej automobilovej dopravy s veľkým nárokmi na kapacitu je v slovenských mestách prakticky nemožná bezpečná premávka bicyklov a zhoršili sa aj podmienky pre chôdzu. Cyklistická infraštruktúra vznikla vo veľmi obmedzenom rozsahu, nové pešie cesty sa stavali iba pre prístup k novým domom alebo komerčným zónam, nie na celomestskej úrovni, chodníky pozdĺž ciest sa stali s rastom intenzít automobilovej dopravy veľmi bariérovými a priechody často nebezpečnými. Bude potrebné prijať celý rad opatrení od zmeny prístupu pri priestorovom plánovaní k priorite nemotorových módov, cez úpravy jestvujúcich priestorov všade tam, kde priestor pre automobilovú dopravu nie je celkom využívaný, alebo je využívaný v rozpore so základnými mestskými funkciami. Chodníky je treba zbaviť parkujúcich áut, je treba vyprojektovať, zafinancovať a realizovať novú priestorovo integrovanú infraštruktúru pre peších a cyklistov tam, kde je to potrebné.

Vodná doprava

ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné

Dunaj je vodná cesta medzinárodného významu podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest. Cieľ je v tomto kontexte zameraný na zlepšenie splavnosti Dunaja a bude mať významný

dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR a výrazne posilní úlohu vodnej dopravy pri preprave tovarov nad 300 km ako významného dopravného módu v multimodálnom systéme dopravy.
Kým vodná doprava má potenciál priniesť iný druh dopravy a môže prispieť k redukcii emisií, hluku a podobne, pravidlá vzťahujúce sa na Smernicu o vodách, ochranu citlivých chránených území a územia Natura 2000 musia byť dodržiavané.

ŠV2: ZLEPŠENIE SYSTÉMU SLOVENSKÝCH VEREJNÝCH PRÍSTAVOV

Cieľ je zameraný na zlepšenie nevyhovujúceho technického a prevádzkového stavu verejných prístavov a súvisiacej infraštruktúry pre identifikované potreby dopytu. Zlepšenie technických a prevádzkových podmienok systému verejných prístavov minimalizuje negatívny dopad vodnej dopravy na životné prostredie a zdravie ľudí tým, že prispeje k prechodu na iný druh dopravy (hlavne v nákladnej doprave). Akékoľvek infraštruktúrne opatrenia budú musieť byť v súlade s enviromentálnou legislatívou na národnej úrovni, ako aj na úrovni EÚ.

ŠV3: STANOVENIE OPODSTATNENOSTI A PODMIENOK PRE ROZVOJ, MODERNIZÁCIU A REKONŠTRUKCIU INÝCH SLEDOVANÝCH VODNÝCH CIEST V SR

Vhodné stanovenie opodstatnenosti a podmienok prispeje v budúcnosti k redukcii dopravných zápch, zlepší bezpečnosť cestnej nákladnej dopravy, dosiahnutiu väčších energetických úspor a environmentálnej ochrane.

4.4 Väzby globálnych strategických a špecifických cieľov

Väzby, ktoré predstavujú spôsob vecného plnenia vízie dopravného sektora Slovenskej republiky do roku 2030 uvádza nižšie uvedená tabuľka.

Tabuľka 5 Väzby globálnych strategických a špecifických cieľov

	Strategické globálne ciele
	SGC
SGC1	Zaistenie ekvivalentnejdostupnosti sídel podporujúcichhospodársky rast a sociálnuinklúziu v rámci všetkýchregiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvomnediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.
SGC2	Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie

Strategické globálne ciele	
SGC	
SGC3	Zvýšenie konkurencieschopnostidopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcichprevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému republiky.
SGC4	Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov pri využití preventív
SGC5	Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívnehoplánovania/realizácieinfraštruktúry a znižovanie počtu konvenčne poháňan

5 Definícia opatrení pre plnenie sektorovej stratégie

Opatrenia pre naplnenie stratégie boli definované na základe globálnych trendov, medzinárodných dohôd a záväzkov SR a problémov identifikovaných v analytickej časti prípravy stratégie, ktorej výstupy sú zhrnuté v kapitole 3.

Každé opatrenie predstavuje súbor aktivít, iniciatív, prípadne projektov integrovaných na základe vecnej podstaty cieľa, ktorý má naplniť, resp. problému, ktorý má riešiť. V konzistencii s ostatnými časťami tohto strategického dokumentu súaj opatrenia delené ako z pohľadu infraštruktúry, organizácie a prevádzky, tak podľa jednotlivých dopravných módov.Samostatnou skupinou sú opatrenia systémové, ktorých definície platia pre dopravný sektor ako celok. Takýto prístup uľa hčínielen prípravu, ale i vlastnú realizáciu implementačného plánu stratégie.

Súbor opatrení, ako celok, predstavuje nástroj k naplneniu globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov i samotnej vízie rozvoja dopravného sektora do roku 2030.

5.1 Systémové opatrenia

Kategória systémových opatrení predstavuje skupinu, ktorej opatrenia súvisia s dopravným sektorom ako celkom, bez ohľadu na jednotlivé dopravné módy. Definície jednotlivých opatrení boli vykonané na základe identifikácie opakujúcich sa problémových tém jednotlivých podsektorov.

OPS1: Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora

Vo väzbe na jeden z hlavných problémov dopravného sektora Slovenskej republiky, ktorým je nedostatočná suma finančných zdrojov, je potrebné pripraviť konkrétny plán pre ich zabezpečenie a efektívne čerpanie.

Tento plán musí reflektovať reálne potreby dopravného sektora ako celku a konzistentným spôsobom pristupovať k plánovaniu financovania všetkých dopravných módov, vrátane riešenia ich vnútorného dlhu. S cieľom skvalitňovať posudzovanie vplyvu dopravnej politiky a prijímania strategických rozhodnutí, ktoré by mali byť založené na dôkazoch, je zároveň potrebné vytvoriť systémové podmienky pre posilnenie analytických kapacít a výkon potrebných činností systemizáciou vnútorných kapacít príslušných odborných útvarov MDVRR SR realizujúcich toto opatrenie.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS2: Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry

Opatrenie je zamerané na zabezpečenie procesov realizácie viacročných plánov údržby dopravnej infraštruktúry v pravidelnej perióde. Prostredníctvom tohto opatrenia bude zaistený koncepčný prístup k údržbe, ktorý ďalej podporí efektívne nakladanie s finančnými prostriedkami, vrátane riešenia vnútorného dlhu jednotlivých módov dopravnej infraštruktúry.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS3: Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít

Proces investičného plánovania nadväzuje na európske a národné záväzné dohovory, ktoré zahrňujú najvýznamnejšie investičné aktivity. Opatrenie je zamerané na zabezpečenie procesov realizácie rozvoja dopravnej infraštruktúry v potrebnom rozsahu a hĺbke. Prostredníctvom tohto opatrenia bude zaistený koncepčný prístup k rozvoju dopravnej infraštruktúry, ktorý ďalej podporí efektívne plánovanie a nakladanie s finančnými prostriedkami.

V súčasnej dobe tvoria najväčší objem projektov v strednodobom horizonte akcie spolufinancované z európskych fondov, ktoré sú členené podľa daných priorít EK. Je teda nutné nastaviť procesné aj metodické postupy realizácie jednotlivých častí predprojektovej prípravy, ktoré budú viazané na časti realizačné. Zároveň bude potrebné aby sa zintenzívnila vzájomná informovanosť medzi orgánmi štátnej správy, resp. investormi ako stavebníkmi infraštruktúrnych projektov a orgánmi územnej samosprávy za účelom vylúčenia, resp. obmedzenia a zníženia negatívneho vplyvu týchto stavieb na verejné zdravie, pri ich príprave, výstavbe a prevádzke, vrátane ich modernizácie. Taktiež je potrebné koordinovať postup investorov ako stavebníkov infraštruktúrnych projektov navzájom pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry tak, aby sa predišlo, resp. minimalizovalo riziko negatívnych kumulatívnych vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie, osobitne v okolí chránených území.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS4: Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov

S ohľadom na chýbajúce vstupné dáta umožňujúce podrobné plánovanie rozvoja dopravného sektora je toto opatrenie zamerané na ich doplnenie, resp. nastavenie procesov, ktoré zodpovedajúcim spôsobom tieto dáta zaistia. Dôležitou súčasťou realizácie tohto opatrenia musia byť aj plány priebežných aktualizácií dát.

Realizácia tohto opatrenia tak okrem doplnenia a priebežného udržiavania dátovej základne potrebnej pre efektívne plánovanie rozvoja dopravného sektora prispeje tiež k zaisteniu dát potrebných pre aktualizáciu a k zabezpečeniu funkčnostidopravného modelu Slovenskej republiky. Je potrebné venovať zvýšenú pozornosť riešeniu dostupnosti dát pre profesijné združenia, akademickú obec, výskumné organizácie a pod. V rámci opatrenia je potrebné odbúravať legislatívne prekážky na to, aby boli dopravné dáta poskytované odbornej verejnosti.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS5: Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky

Vylepšenie funkcionalít multimodálneho dopravného modelu je kľúčovým predpokladom na nastavenie procesov efektívneho dopravného plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Nemenej významná je jeho priebežná aktualizácia na základe dostupných dátových zdrojov. Zaistenie tohto procesu má tak priamu väzbu na plnenie systémového opatrenia OPS3 - Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS6: Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov

Významné strategické a rozvojové dokumenty musia byť pravidelne aktualizované. Jedine tak bude možné zabezpečiť kontinuitu plánovacieho procesu, ktorý bude môcť reagovať na aktuálny vývoj okolitých podmienok priamo ovplyvňujúcich dopravný systém Slovenskej republiky.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPS7: Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP

Keďže je doprava jedným z významných znečisťovateľov ovzdušia a producentov hlukovej záťaže, je žiaduce mieru týchto negatívnych vplyvov pravidelne monitorovať, za účelom sledovania trendov a plánovania preventívnych a nápravných opatrení. Priebežný monitoring relevantných ukazovateľov v teréne a spracovanie súvisiacich analýz je dôležitým podkladom pre tvorbu koncepčných, regulačných a organizačných, ako aj infraštruktúrnych opatrení, realizáciou ktorých budú redukované negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie.

Pri spracovaní strategických hlukových máp a akčných plánov je vhodné použiť multimodálny dopravný model a vychádzať z modelových intenzít pre aktuálny scenár rozvoja dopravnej siete do roku 2030. To umožní zohľadnenie výhľadových dopravných intenzít a prípravu dlhodobých opatrení na zníženie súčasnej aj predpokladanej hlukovej záťaže obyvateľov.

Je žiaduce zaistiť monitoring emisií z dopravy (zameraný na suspendované častice PM_{25} a benzo(a)pyrén) v regiónoch s najvyšším zastúpením oblastí s potenciálnym zhoršením imisnej situácie oproti nulovému variantu koncepcie, ktorými sú Bratislavský kraj a Žilinský kraj. V týchto krajoch je vhodné realizovať pravidelné sčítanie dopravy na chrbticových komunikáciách (napr. vhodným umiestnením automatických sčítačov dopravy), ktoré bude použité k aktualizácií dopravných modelov a dopravnej emisnej bilancie krajov. V prípade zistení vzostupného trendu emisií z dopravy alebo roztvárania trendu dopravných emisií týchto krajov oproti ostatným regiónom Slovenskej republiky je potrebné aktualizovať dopravné stratégie týchto krajov s cieľom znížiť záťaž obyvateľstva spojenú s nadlimitnými imisnými koncentráciami.

Medzi legislatívne aktivity redukujúce negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie môžeme zaradiť aj obmenu vozidlového parku novými vozidlami a to motiváciou občanov prostredníctvom priamej finančnej podpory zo strany štátu, prípadne daňových nástrojov, resp. v prípade nákladných vozidiel na alternatívny pohon oslobodením od platby mýta.Možnosti zníženia dane z motorových vozidiel budú predmetom medzirezortnej diskusie medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Ministerstvom financií SR za účelom zvýšenia motivácie cestných nákladných dopravcov k obnove a ekologizácii vozového parku (s cieľom zníženia emisií a hlukového zaťaženia z prevádzky cestnej dopravy). Vhodným nástrojom môže byť aj zlepšenie funkčnosti a sprísnenie podmienok systému pravidelných kontrol technického stavu vozidiel (napr. úplnosti výfukových systémov). Informačnými aktivitami zameranými na podporu car – sharingu a ekologického riadenia (eco-drivingu), resp. zavádzaním nízkoemisných zón vo veľkých mestách je možné taktiež prispieť k ďalšej redukcii negatívnych vplyvov dopravy.

S tým súvisí aj úprava podmienok parkovania zo strany miest a obcí s cieľom podporiť využívanie alternatívnych pohonov s nižšou produkciou skleníkových plynov a naopak reguláciou vstupu ostatných vozidiel.

K zvýšeniu kvality ovzušia je možné čiastočne prispieť aj elektrifikáciou železničných tratí tam, kde to preukážu relevantné štúdie realizovateľnosti, resp. podporou používania nízkouhlíkových palív v leteckej doprave.

S plnením cieľov a politík súvisiacich so znižovaním vplyvov dopravy na životné prostredie, konkrétne cieľov spojených so znižovaním emisií, súvisí aj podpora využívania alternatívnych palív. V rámci Slovenskej republiky tak ide predovšetkým o podporu výstavby nabíjacích a čerpacích staníc s alternatívnymi palivami na sieti dopravnej infraštruktúry, respektíve aplikácie rôznych spôsobov zvýhodnenia pri obstaraní a prevádzke dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá. Vhodným prostriedkom znižovania vysokého ekologického zaťaženia životného prostredia v oblasti vodnej dopravy môže byť zabezpečenie možnosti obnovy plavidiel vypracovaním schémy pre financovanie prestavby a remotorizácie plavidiel na alternatívne palivá.

Cieľom aktivít v rámci tohto opatrenia nie je len redukcia negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie, ale tieto sa zameriavajú aj na ďalšie determinanty zdravia, prírodu a krajinu, vodné útvary ako aj riziká spojené so zmenou klímy.

Pre ďalšiu aktualizáciu tohto dokumentu je vhodné spracovať nasledovné podklady:

- Štúdie migračných trás veľkých šeliem pre celú SR. Výsledky štúdie by mali byť rešpektované pri plánovaní územného vedenia stavieb a opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov.
- Štúdie potrebnosti a vhodnosti splavňovania jednotlivých vodných ciest. Okrem analýzy dopytu po vodnej doprave a voľných kapacít súbežných dopravných módov, najmä železnice, a ekonomickej analýzy finančných investícií a prínosov by mala štúdia obsahovať analýzu poskytovaných ekosystémových služieb, ktorých hodnota môže byťbudovaním vodných ciest potenciálne znížená.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

OPS8: Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy

Okrem bezpečnostných auditov a inšpekcií vyplývajúcich zo zákona vo fázach plánovania, výstavby a uvedenia do užívania novej / modernizovanej infraštruktúry je potrebné venovať pozornosť pravidelným bezpečnostným auditom dopravnej infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Výstupy auditov predstavujú kľúčové podklady pre návrh opatrení zvyšujúcich bezpečnosť a slúžiacich k prevencii vzniku dopravných nehôd.

K systematickému a efektívnemu vynaloženiu prostriedkov za účelom minimalizácie zdravotných a materiálnych následkov dopravných nehôd slúži okrem týchto stavebných, respektíve technologických opatrení, tiež osveta. K zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a obzvlášť zraniteľných účastníkov cestnej premávky je možné zaradiť aj aktivity zamerané na primerané zabezpečenie a organizáciu dopravy detí a mládeže do škôl a školských zariadení, ako aj zlepšenie organizácie dopravy napr. k športovým strediskám, vrátane zabezpečenia prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou.Vedľa bezpečnosti prevádzky je potrebné zabezpečiť aj bezpečnostnú ochranu kritickej infraštruktúry, napríklad letísk.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.2 Infraštruktúrne opatrenia

5.2.1 Cestná doprava

OPC3: Modernizácia odpočívadiel (viď koncepcia rozvoja odpočívadiel)

Vzhľadom na narastajúcu dopravu a nárast podielu nákladnej dopravy je potrebné zvýšiť množstvo odstavných plôch a modernizovať odpočívadlá na starších úsekoch diaľnic. Základné požiadavky na umiestnenie a vybavenie odpočívadiel stanovuje Koncepcia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách v Slovenskej republike. V súlade s implementáciou Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a Národnou politikou zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky je vhodné vytvoriť podmienky na zabezpečenie výstavby nabíjacích a čerpacích staníc s alternatívnymi palivami (napr. CNG, LNG) na odpočívadlách, aby sa umožnila prejazdnosť vozidiel s alternatívnym pohonom. Vzhľadom na významné zastúpenie ciest I. triedy v cestnej doprave je potrebné zaoberať sa aj otázkou realizácie odpočívadiel na cestách I. triedy, najmä tam, kde nie je plánovaná výstavba diaľnice či rýchlostnej cesty a obdobným spôsobom ako pri diaľniciach a rýchlostných cestách hľadať vhodné modely ako zabezpečiť výstavbu nabíjacích a čerpacích staníc s alternatívnymi palivami.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC4: Koncepčne realizovaný rozvoj IDS

Na získavanie kvalitných údajov o doprave, efektívne plánovanie cestnej siete, riadenie a reguláciu dopravy je potrebné, aby diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy boli vybavené zariadeniami IDS, medzi ktoré patria najmä meteostanice, premenné dopravné značenie, automatické sčítače dopravy, zariadenia na smerový prieskum dopravy, systémy pre líniové riadenia dopravy,systémy pre dynamické váženie atď.

Keďže zariadenia IDS budú zberať množstvo údajov, bude ich potrebné integrovať a spracovávať v rámci NDIC/NSDI za účelom ich ďalšieho využitia. V rámci realizácie tohto opatrenia však musí najprv byť spracovaná jednotná koncepcia rozvoja IDS vyhodnocujúca potrebu a účelnosť nasadenia jednotlivých technológií na konkrétne ťahy a úseky. Rýchle zabezpečenie tohto opatrenia bude vyžadovať odôvodniteľný a flexibilný prístup, ktorý bude zahrnutý v stratégii rozvoja IDS. Toto by malo zabezpečiť kompatibilitu a modernizáciu systémov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC5: Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)

Súčasťou koridoru základnej siete multimodálneho koridoru TEN-T Rýn - Dunaj je rýchlostná cesta R6 s napojením do Českej republiky, ktorá zlepší vzájomnú dostupnosť severozápadného regiónu a iných častí SR s Českou republikou. Na tento úsek nadväzuje diaľnica D1, ktorá je najvýznamnejším diaľničným prepojením naprieč územím SR v západovýchodnom smerovaní a tvorí nosnú os cestnej siete. Po dobudovaní bude spájať 6 krajských miest a 8 z desiatich najväčších miest na Slovensku a ich priľahlých regiónov. Významne tak prispeje k zlepšeniu vzájomnej dostupnosti týchto miest a zároveň k zlepšeniu spojenia s Ukrajinou a bude poskytovať potrebnú kapacitu v týchto dopravných smeroch. Úseky diaľnic a rýchlostných ciest dopĺňajú v tomto ťahu cesty I. triedy, ide o I/18, I/19, I/20, I/49 a I/61, ktorých úseky v súčasnosti suplujú kapacitné napojenie na TEN-T.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC6: Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky

Slovenská republika je významnou tranzitnou krajinou pre cestnú dopravu v severojužnom smere. V jej západnej časti je v tejto osi vyťažený multimodálny koridor TEN-T Balt-Jadran zahŕňajúci diaľnice D1 a D3. Súčasná cestná sieť svojimi technickými parametrami však nepostačuje kapacitne ani bezpečnosťou. Je potrebné urýchlené dobudovanie diaľnice D3 spolu s nadväzujúcou rýchlostnou cestou R5 (patrí do súhrnnej siete TEN-T), čo výrazne zlepší vzájomnú dostupnosť SR, priemyselného regiónu Žiliny a hospodársky dôležitého Ostravska a Horného Sliezska. Slovenská republika sa k dobudovaniu tohto spojenia zaviazala medzinárodnymi zmluvami s Poľskom a Českou republikou. Severojužný

ťah v súčasnosti zastupujú cesty I. triedy I/11, I/12, I/60 a I/61. Kým nebude tento koridor dobudovaný musia byť riadne zvážené a implementované alternatívne strednodobé riešenia na existujúcich cestách I. triedy.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC7: Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku

Vzhľadom na významný objem nákladného tranzitu medzi Poľskom a Maďarskom cez tento región, kapacitne a bezpečnostnými parametrami nevyhovujúce súčasné prepojenie po cestách I. triedy, je potrebné riešiť toto prepojenie dobudovaním rýchlostnej cesty R4, resp. v niektorých zatiaľ kapacitne postačujúcich úsekoch modernizáciou cesty I. triedy I/21, ktorá bude slúžiť medzinárodnej tranzitnej doprave v tomto smere a zároveň zlepší vzájomnú dostupnosť Košíc a Prešova s Miskolcom, Budapešťou a Rzeszówom. Táto trasa je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC8: Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ

Vybudovanie rýchlostnej cesty R2, ako súčasti súhrnnej siete TEN-T, významným spôsobom prispeje k zlepšeniu vzájomného prepojenia Trenčína, Zvolena/Banskej Bystrice a Košíc a taktiež odľahlých regiónov zasiahnutých štrukturálnymi zmenami v ekonomike a vysokou mierou nezamestnanosti. Vybudovanie tejto cestnej osi poskytne potrebnú kapacitu a úroveň bezpečnosti, ktoré sú v súčasnosti na niektorých úsekoch ciest I. triedy I/9 a I/16 dlhodobo silne nedostačujúce.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC9: Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh

Dôležitou potrebou je zlepšenie vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie

kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispeje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch doplňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a enviromentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC10: Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii

Z ciest vyššej kategórie je existujúca cestná sieť zostavená z úsekov D1, D2, D4, I/2, I/61 a I/63. Súčasná cestná sieť v regióne Bratislavy má dlhodobo prekračovanú kapacitu a nevyhovuje z hľadiska bezpečnosti, komfortu cestnej dopravy a zvyšujúcej sa intenzity dopravy. Riešením tohto problému bude vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnica D4, súčasť súhrnnej siete TEN-T) a navýšenie kapacity existujúcich prístupových komunikácií do hlavného mesta a ich doplnenie vybudovaním chýbajúcich úsekov nadväzujúcich cestných komunikácií. (IDS, verejná doprava, „Park and Ride“ parkovacia politika, atď). Optimálna kombinácia bude identifikovaná prostredníctvom multimodálneho zhodnotenia, ktoré sa uskutoční na základe regionálneho / širšie metropolitného cestného masterplánu.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC11: Rozvoj siete ciest I. a II. triedy

Na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov Slovenskej republiky je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T (napr. cesty I. triedy I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75, I/76, I/79). Prioritné konkrétne úseky ciest I. a II. triedy budú stanovené na základe štúdie realizovateľnosti. Vzhľadom na identifikované problémy v oblasti preťaženosti ciest I. a II. triedy je žiaduce aby MDVaRR v ramci zakona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave vytvorílo legislatívny priestor na kontrolu prepravných povolení všetkých dopravcov na uzemí SR v spolupráci s Ministerstvom financií, aby nemohlo dochádzať k porušovaniu dohôd o cestnej doprave zo strany dopravcov. Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPC12: Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené

Mimo úsekov definovaných v rámci opatrení vzťahujúcich sa k prioritným cestným ťahom je v záujme dosiahnutia požadovaných parametrov dostupnosti územia a dodržanie štandardov úrovne kvality dopravy na cestnej sieti potrebné venovať pozornosť modernizácii a rozvoji ostatných úsekov D a RC. Ide napr. o rozvoj rýchlostných ciest R7 a R8 mimo siete TEN-T, respektíve modernizáciu diaľnice D2 a rýchlostnej cesty R1. Taktiež je potrebné zamerať sa na podporu výstavby obchvatov miest a obcí za účelom zvýšenia plynulosti prevádzky a tým aj zníženia spotreby PHM.

Vybudovanie a modernizácia úsekov D a RC v regiónoch, kde v súčasnosti neexistuje tento typ infraštruktúry významne prispeje k zlepšeniu dopravnej dostupnosti a k zmene prepravných vzťahov, avšak akýkoľvek zásah musí byť podložený účelovými štúdiami v kombinácii s východiskami lokálnych a/alebo regionálnych Master Plánov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.2.2 Železničná doprava

OPŽ1: Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov – Žilina, Žilina – Čadca – št. hranica, Devínska N. Ves – št. hranica AT

Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti, príprava na prechod na striedavý napájací systém. Zmena cestovného poriadku v súvislosti so skrátením cestovných časov.

Spomenuté trate sú súčasťou dnešnej chrbtice železničného systému Slovenska. Sú súčasťou základnej siete TEN-T a RFC, vykazujú vysoký prepravný potenciál ako v osobnej, tak v nákladnej doprave.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPŽ4: Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou

Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, preložky vybraných úsekov, zvýšenie rýchlosti, príprava na prechod na striedavý napájací systém.

Zmena cestovného poriadku, navýšenie počtu spojov.

Nosná východno-západná trať Slovenska. Je súčasťou základnej siete TEN-T a RFC9. Najzaťaženejšia trať nákladnou dopravou s potenciálom rastu. Jediná rýchla železničná východno-západná spojnica v osobnej doprave. Modernizácia podľa schválenej štúdie realizovateľnosti prinesie zaistenie interoperability a skrátenie cestovných časov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPŽ5: Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.

Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti.

Zmena cestovného poriadku, navýšenie počtu spojov.

Chrbtová trať juhozápadného Slovenska, významná predovšetkým pre medzinárodnú osobnú dopravu, prímestskú dopravu v okolí Bratislavy ale aj medzinárodnú nákladnú dopravu. Je čiastočne súčasťou základnej siete TEN-T a RFC7. Modernizácia podľa schválenej štúdie realizovateľnosti prinesie zaistenie interoperability a skrátenie cestovných časov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPŽ7: Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla

Sfunkčnenie bratislavského železničného uzla vrátane kľúčových staníc je považované za kľúčové z hľadiska svojej strategickej polohy na hlavných železničných koridoroch a z hľadiska svojho potenciálu prispievať k udržateľnosti regionálnej a diaľkovej prepravy. Súčasný stav infraštruktúry, limitovaná funkcionalita a operovateľnosť nie sú postačujúce z hľadiska budúcich prepravných potrieb.

Toto všetko bude detailne zanalyzované v súčasnosti pripravovanej štúdii realizovateľnosti Bratislavského železničného uzla. Na základe výsledkov tejto štúdie budú prispôsobené opatrenia a do plánov implementácie budú zahrnuté možné projekty.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy,

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPŽ8: Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč

Modernizácia (predĺženie) staníc, zaistenie interoperability, príprava na prechod na striedavý napájací systém.

Stredne významná medzinárodná spojnica. Je súčasťou základnej siete TEN-T a RFC9. Trať má potenciál pre rozvoj tranzitnej osobnej a nákladnej dopravy, a to predovšetkým s ohľadom na pripravovanú optimalizáciu nadväznej trate na českom území Horní Lideč - Hranice na Moravě.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.2.3 Verejná osobná a nemotorová doprava

OPVO1: Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach

Dopravné politiky miest v praxi neuprednostňujú preferenciu vozidiel VOD, ani legislatíva nestanovuje prioritu VOD, výstavba nových sídelných útvarov nie je previazaná s koncepčným riešením VOD. Súčasťou rozvoja udržateľnej mobility v mestách sa musí stať systematická preferencia vozidiel VOD v rámci integrovaných dopravných systémov, na križovatkách riadených CSS a zriaďovaním preferenčných vyhradených pruhov pre trolejbusy a autobusy tam, kde je to potrebné. Zároveň je žiaduce vybavenie cestných a mestských komunikácií zariadeniami, ktoré vhodne slúžia potrebám VOD, napríklad umiestnenie stanovíšť zastávok MHD v križovatkách liniek tak, aby sa minimalizovali pešie cesty pri čakaní na spoj a pri prestupoch, resp.zriaďovanie autobusových obratísk v dostatočnom počte a v optimálnom umiestnení z hľadiska kvality obsluhy aj efektívnosti. Projekty nových sídelných aj komerčných celkov by mali rátať v svojich konceptoch v prvom rade s riešením nemotorovej a verejnej osobnej dopravy pri poskytnutí dostatočnej kapacity aj očakávanej automobilovej doprave. K tomu sú potrebné legislatívne zmeny, úpravy noriem a zmeny dopravných politík.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

OPVO4: Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov

Zastaraný stav peších a cyklistických ciest v mestách a ich okolí nebude možné vyriešiť vždy iba finančnými prostriedkami a dostupným priestorom obmedzenou výstavbou novej infraštruktúry. Omnoho významnejšie je postupné prispôsobovanie intravilánu miest aj ciest v okolí miest potrebám nemotorovej dopravy počas rekonštrukcií povrchov. Samozrejmosťou musí byť hľadanie takých riešení, ktoré uprednostnia chodcov a budú rešpektovať cyklistov aj za cenu prípadného obmedzenia automobilovej dopravy, vrátane zabezpečenia bezbariérového prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou v súlade s nariadením EP a Rady č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPVO5: Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov

Pre vyšší podiel železničnej dopravy na prepravnej práci je potrebné podporovať kombinovanú prepravu individuálnou a verejnou dopravou, čo je teraz len obmedzene využívaná možnosť. Dopyt je vysoký tam, kde je ponúkaná pomerne častá prímestská doprava rýchlejšia než dochádzka autom, napr. na úseku prímestskej železnice Trnava - Bratislava. Preto budú stavané záchytné parkoviská s dostatočnou kapacitou, ktoré uchránia mestá pred časťou vozidiel prichádzajúcich v dopravných špičkách a zvýšia využitie železničnej dopravy. Tiež pri termináloch integrovanej prepravy, ktorých úlohou bude umožniť integráciu autobusovej a železničnej dopravy bude potrebné vybudovať dostatočné kapacity pre odstavovanie osobných automobilov. V prípade, že analýza potenciálu verejnej osobnej vodnej dopravy preukáže ekonomickú udržateľnosť národného vodného dopravcu, je možné uvažovať nad vybudovaním odstavných plôch pre verejnú dopravu v prístavoch čím vzniknú možnosti pre rozšírenie integrovanej dopravy o mód vodnej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

OPVO6: Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania

Nekvalitné prostredie železničných zastávok, staníc a príchodov k nim a ich nedostatočné vybavenie pre odbavovanie a poskytovanie informácií cestujúcim odrádza od využívania železničných spojov v regionálnej a diaľkovej doprave. Nielen modernizácia železničných tratí, ale aj systematická rekonštrukcia hlavných železničných staníc vo vyššom štandarde aj bežných zastávok v základnom štandarde je predpokladom zvýšenia podielu železničnej dopravy na prepravnej práci. Na kvalitu cestovania pozitívne vplývajú aj doplnkové služby ako napr. WiFi, resp odkladacie priestory pre batožinu a bicykle. S ohľadom na dosiahnutie vyššieho podielu cestujúcej verejnosti je potrebné kontinuálne zvyšovať kvalitu poskytovaných služieb.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPVO7: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti

Subjekty zabezpečujúce verejnú osobnú dopravu navzájom nedostatočne spolupracujú, nie je koordinovaná železničná, prímestská autobusová a mestská hromadná doprava, nie sú ani k dispozícii vhodné priestory pre vzájomné previazanie prímestských a mestských spojov alebo autobusov a vlakov. Pre podporu integrácie je vhodné vybudovať prestupné terminály, ktoré musia byť kompaktné, budované na minimálnom potrebnom priestore a s minimálnymi prevádzkovými nákladmi a veľmi účelne na základe vopred definovaných koncepcií integrovanej verejnej dopravy, ktorá bude v praxi preverená a povedie k vyššej kvalite poskytovanej služby bez zbytočného navýšenia prevádzkovaných nákladov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPVO8: Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy

Električkové a trolejbusové trate v slovenských mestách ako aj údržbová základňa sú v posledných desaťročiach udržiavané iba v rozsahu finančných možností dopravcov alebo v rámci jednorazových modernizácií spolufinancovaných z eurofondov, chýba systematická ťažká údržba a pravidelné rekonštrukcie a obnova infraštruktúry. V súčasnom období je potrebné realizovať modernizácie tratí s využitím spolufinancovania z eurofondov, v budúcnosti bude ale potrebné postupne zaviesť také finančné modely v mestách s dráhovou dopravou, ktoré zabezpečia financovanie obnovy infraštruktúry bez ohrozovania bezpečnosti a samotnej premávky vozidiel MHD. Bude potrebné postupne realizovať inteligentné zastávky a ďalšie informačné systémy poskytujúce informácie v reálnom čase pre dostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD. V prípade preukázania vhodnosti a účelnosti bude taktiež potrebné zabezpečiť výstavbu infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc s alternatívnymi palivami (napr. CNG a LNG) najmä v mestskej a prímestskej verejnej doprave s cieľom znižovať emisie skleníkových plynov, oxidov dusíka, pevných častíc v mestských aglomeráciách a tiež znižovať úroveň hluku.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

5.2.4 Vodná doprava

OPV1: Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj

Opatrenie je zamerané na realizáciu technických opatrení pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj. V rámci opatrenia sú definované dve prioritné opatrenia a nadväzné opatrenia.

Prvé prioritné opatrenie je zamerané na zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj, ako sú hĺbka a šírka plavebnej dráhy, polomer oblúkov, podjazdná výška pod mostmi pre príslušnú klasifikačnú triedu vodnej cesty. Jednotlivé technické opatrenia budú realizované v nadväznosti na výsledky štúdie realizovateľnosti, ktorá potvrdí opodstatnenosť a realizovateľnosť týchto opatrení.

Druhé prioritné opatrenie je zamerané na rekonštrukciu a modernizáciu plavebných komôr vodného diela Gabčíkovo z dôvodu ich havarijného stavu.

Opatrenia týkajúce sa zlepšenia splavnosti vodnej cesty Dunaj budú riešené v závislosti od dôležitosti opatrenia vo vzťahu k zabezpečeniu požadovaných parametrov plavebnej dráhy s ohľadom na ich význam a realizovateľnosť. Opatrenia budú zamerané na odstránenie úzkych miest (brody a úžiny) podľa toho, ako sú dané úzke miesta limitujúce pre plavbu. Realizácia opatrení sa bude odvíjať aj od ich posúdenia štúdiami realizovateľnosti.

Súvisiacimi opatreniami budú technické opatrenia zamerané na budovanie súčastí vodných ciest (miesta na státie plavidiel v prístavoch alebo na kotviskách, rejdách, prístaviskách, či plavebné chodníky a pod.).

Prípadná implementácia opatrenia OPV1 by sa mal riadiť aj procesom dohodnutým v rámci Joint Conclusions of Strategic Environmental Assessment of the Gabčíkovo-Nagymaros Project. V oblasti implementácie technických opatrení existujú tzv. príklady dobrej praxe, ktoré sú definované napr. v rámci platformy PLATINA (Príručka osvedčených postupov udržateľného plánovania vodných ciest).

Súvislosť s cieľmi:

ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné

ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPV2: Zavádzať rozšírené riečne informačné služby

Opatrenie je zamerané na zlepšovanie využívania riečnych informačných služieb (RIS) v kontexte zvýšenia bezpečnosti a rozvoja komunikačnej a informačnej infraštruktúry vo vodnej doprave. Opatrenie vyžaduje zavedenie ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) na rieke Dunaj. Zavádzanie RIS na ostatných sledovaných vodných cestách je podmienené výsledkami štúdií realizovateľnosti týkajúcich sa týchto vodných tokov, ako aj realizácie potenciálnych technických opatrení na týchto vodných tokoch.

Súvislosť s cieľmi:

ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

OPV3: Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu

Opatrenie je zamerané na modernizáciu prístavov na rieke Dunaj. Do roku 2030 sa plánuje realizovať modernizácia dvoch prístavov na rieke Dunaj. Opatrením sa má dosiahnuť rast výkonov prostredníctvom vodnej dopravy v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok podnikania a modernizácie infraštruktúry prístavov na Dunaji.

Prioritným projektom je modernizácia prístavu Bratislava. Modernizácia bude zameraná na realizáciu nových investícií do infraštruktúry a superštruktúry prístavu, investícií do prekladných polôh a prekladných zariadení vrátane zabezpečenia intermodálnych prepráv a umožnenia prevádzky plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy používajúcich LNG, ako aj na budovanie nových skladovacích a manipulačných technológií pre nové druhy tovarov a nových prevádzkovateľov v prístavoch, vrátane zaistenia likvidácie odpadov

z prevádzky vodnej dopravy vybudovaním zberných dvorov a polôh na zber odpadov, čím sa dosiahne harmonizovaný systém likvidácie odpadov z prevádzky vodnej dopravy v rámci jednotných európskych pravidiel.

Súvislosť s cieľmi:

ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

5.2.5 Civilné letectvo

OPL2: Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility

Opatrenia v podobe modernizácie, budovania a údržby letiskovej infraštruktúry vychádzajú z rozsahu potrieb letiskových spoločností na strane prevádzkovanej infraštruktúry, či už ide o komplexnú modernizáciu letiskovej infraštruktúry, budovanie novej infraštruktúry pre nákladnú dopravu alebo o infraštruktúrne opatrenia v podobe údržbových prác.

Realizácia opatrení spočíva v zaistení kontinuálneho vytvárania podmienok umožňujúcich rozvoj sektora civilného letectva, vrátane tvorby aktívnych nástrojov na podporu vstupu dôležitých leteckých dopravcov na trh, s cieľom rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov a v podobe zaistenia funkčného, kvalitného a prevádzkyschopného stavu optimalizovanej siete infraštruktúry civilného letectva v SR.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.3 Organizačné opatrenia

5.3.1 Cestná doprava

OPC1: Implementácia novej koncepcie cestnej siete

Nová koncepcia cestnej siete určuje princípy, podľa ktorých sa usporadúva cestná sieť vzhľadom na dopravný význam jednotlivých ťahov. Ďalej potom definuje aplikáciu týchto princípov v praxi. V súčasnej dobe jednotlivé triedy ciest v mnohých prípadoch nezodpovedajú ich dopravnému významu. S touto skutočnosťou potom súvisí okrem iného nezodpovedajúca výška financovania ich správy a údržby. Implementácia novej koncepcie má tak priamy vplyv na trvalo udržateľný a systematický rozvoj cestnej siete.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPC2: Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry

Efektívnosti správy a údržby cestnej siete neprospievajú nevyvážené kapacity a kompetencie správcov ciest (Národná diaľničná spoločnosť a.s., Slovenská správa ciest). Ide predovšetkým o nemožnosť Slovenskej správy ciest realizovať údržbu vlastnými prostriedkami, ale len dodávateľským spôsobom, dlhodobý nedostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie cyklickej obnovy atď. Údržba a opravy ciest a mostov sú súčasťou systému hospodárenia s mostami a systému hospodárenia s vozovkami, pričom pre jeho efektívne fungovanie je potrebné zabezpečiť dostatočné vybavenie správcov diagnostickou technikou a personálom. Pravidelnou diagnostikou bude možné efektívne rozhodovať o rekonštrukciách havarijných úsekov ciest a mostných objektov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.3.2 Železničná doprava

OPŽ9: Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)

Podpora rozvoja kombinovanej dopravy, podpora zaistenia interoperability hnacích vozidiel a obnovy vozidiel.

Výstavba centrálnych dispečerských pracovísk, postupná úprava zabezpečovacieho zariadenia tratí pre prechod na centrálne riadenie. Doriešenie a obnovenie výstavby TIP.

V rámci tohto opatrenia je možné uvažovať s podporou konkurencieschopnosti železnice v nákladnej doprave zvýšením plynulosti jej prevádzky, odstránením úzkych miest, nastavením konkurencieschopných cien vo vzťahu k cestnej doprave.

Z analýzy je zrejmé, že potenciál v rozvoji nákladnej dopravy je v kombinovanej doprave a ucelených vlakoch. Je preto potrebné podporovať a rozvíjať terminály kombinovanej dopravy a podporovať rozvoj významných miest nakládky tovaru na železnici. Cieľom je uľahčenie prechodu nákladnej dopravy z ciest na železnice a zníženie produkcie CO_2.

Model podpory prevádzkovania JVZ bude predmetom ďalších parciálnych stratégií a dokumentov, resp. vnútornej implementačnej stratégie príslušných dopravcov, pričom zvolený prístup bude rešpektovať výsledky dopytovej analýzy trhu po tomto segmente a finančných možností štátneho rozpočtu. Pre Slovenskú republiku je veľmi dôležité, aby sa zachoval, resp. zvyšoval podiel prepravy ťažkých nákladov z cestnej dopravy na železnicu, aj v prípade JVZ. Zároveň je potrebné vytvárať také podmienky, aby sa rozvoj nákladnej železničnej dopravy v tomto segmente rozvíjal podľa pravidiel, ktoré nastavila EÚ a sú už využívané v krajinách EÚ. Na základe skúseností zo zahraničia je potrebné, pri rešpektovaní pravidiel štátnej pomoci, analyzovať možnosti podpory menších opatrení s cieľom prispieť k plneniu cieľov Bielej knihy, a to previesť 30 % cestnej prepravy nákladu nad 300 km do roku 2030 na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

5.3.3 Verejná osobná a nemotorová doprava

OPVO2: Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy

Pre zabezpečenie praktického fungovania systému organizácie verejnej dopravy organizátorom zastupujúcim priamo štát, kraj alebo mesto je potrebné zriadiť národnú dopravnú autoritu. Ak sa potvrdí opodstatnenosť a uskutočniteľnosť, mohli by byť zriadené takéto regionálne dopravné autority.Táto organizácia, v ktorej budú zastúpené aj jednotlivé regióny, bude zodpovedná za celkovú koncepciu dopravnej obslužnosti Slovenska v diaľkovej aj regionálnej doprave s presahomk systémom mestskej a prímestskej dopravy. Zaručí aplikáciu jednotnej sociálnej politiky štátu, zavedenie a prevádzkovanie základného celoštátneho integrovaného dopravného systému založeného na dopravnej, fyzickej,

legislatívnej, informačnej a tarifnej integrácii s nosnou úlohou železnice. Bude definovať objednávku pre železničnú dopravu, vybrané spoje alebo linky diaľkovej autobusovej dopravy a časť regionálnej dopravy významu pre celoštátnu obslužnosť alebo nadväznosti na diaľkové linky. Bude tiež garantovať aplikáciu sociálnej politiky štátu na celý dopravný systém, zabezpečí jednotnú celoštátnu tarifu na železnici a konektivitu jednotlivých integrovaných dopravných systémov. Zabezpečí na celoštátnej úrovni integráciu verejnej dopravy prevádzkovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme a jej koordináciu s komerčne prevádzkovanými a medzinárodnými linkami, ktorých vnútroštátne úseky budú plne integrované do celoštátneho systému. Môže sa stať aj vlastníkom časti vozidlového parku železníc nakupovaného s investičnou dotáciou, ktorý bude prenajímať dopravcom.Národná dopravná autorita by sa mala v rámci liberalizácie osobnej železničnej dopravy zaoberať taktiež otázkou prevádzkovania prípojných spojení súvisiacich s liberalizovanou traťou bez ohľadu na to, či ide o železničnú alebo autobusovú dopravu.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠVO2: Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy

ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni

ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

5.3.4 Vodná doprava

OPV4: Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch

Opatrenie je prioritne zamerané na vysporiadanie majetkových vzťahov v prístave Bratislava. Vysporiadanie je aj jednou zo základných podmienok pre možné financovanie rozvoja prístavu Bratislava zo zdrojov EÚ. Dlhodobým zámerom je prevádzkovať prístav Bratislava prostredníctvom obchodného modelu s viacerými operátormi. Model predpokladá vlastníctvo a správu infraštruktúry v kompetencii jedného subjektu, tzv. prevádzkovateľa prístavu, t.j. spoločnosti Verejné prístavy, a. s.

Súvislosť s cieľmi:

ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov

OPV5: Spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti

MDVRR SR bude nápomocné pri zabezpečovaní prevádzkových opatrení spojených so správou a údržbou vodných ciest v SR a plavebných objektov na týchto vodných cestách tak, aby bola zabezpečená celoročná splavnosť a zabezpečené požadované parametre plavebnej dráhy na vodných cestách v súlade s deklaráciou ministrov dopravy o efektívnej údržbe infraštruktúry vodnej cesty na Dunaji a jeho splavných prítokoch. Vzhľadom na kompetencie dané právnym poriadkom SR toto opatrenie predpokladá úzku spoluprácu so správcom vodných tokov.

Súvislosť s cieľmi:

ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné

ŠV3: Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.3.5 Civilné letectvo

OPL1: Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva

Spoločné prevádzkovo-organizačné opatrenia na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.4 Prevádzkové opatrenia

5.4.1 Železničná doprava

OPŽ2: Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050

Ustanovenie centrálneho koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu.

Výstavba multimodálnych prestupných terminálov na vybraných miestach, vrátane infraštruktúry technicko – hygienickej údržby.

V súčasnej dobe nie je na Slovensku koordinovaná autobusová a železničná osobná doprava. Dochádza k súbehom autobusov a vlakov a tým aj ku neefektivite. Železnica má na mnohých miestach Slovenska potenciál stať sa nosnou chrbticou verejnej dopravy, a to i bez výrazných investícií do infraštruktúry, no s predpokladom obnovy vozového parku, ktorý je v súčasnosti na Slovensku značne zastaraný.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPŽ3: Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020

Zmena cestovného poriadku, navýšenie počtu spojov.

Odstránenie úzkych hrdiel na vybraných miestach.

Cieľový grafikon 2020 má za cieľ predovšetkým zlepšiť prestupné väzby na železnici a to úpravou časových polôh vlakov taktovej dopravy, najmä však odstránením úzkych hrdiel na železničnej infraštruktúre, brániacich zavedeniu rovnomerného taktového grafikonu.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

OPŽ6: Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach

Stanovenie prevádzkového konceptu "Cieľového grafikonu 2030" a z neho vyplývajúcich infraštruktúrnych a organizačných opatrení, vrátene implementačného plánu.

Výstavba nových výhybní na vybraných miestach podľa požiadaviek prevádzkového konceptu.

Po modernizácii trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. dôjde vplyvom skrátenia jazdných dôb ku zmene časových polôh vlakov v prípojných staniciach. Pre zaistenie prípojov z nadväzujúcich tratí je potrebné stanoviť organizačné a infraštruktúrne opatrenia na nadväzujúcich tratiach. Týka sa to iba tratí s prepravným potenciálom pre osobnú dopravu.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR

OPŽ10: Centralizácia riadenia prevádzky

Zaistenie implementačného plánu centralizácie riadenia prevádzky, príprava výstavby centrálnych dispečerských pracovísk.

Výstavba centrálnych dispečerských pracovísk, postupná úprava zabezpečovacieho zariadenia tratí pre prechod na centrálne riadenie.

Centralizácia riadenia prevádzky povedie k prevádzkovým úsporám a ku zvýšeniu spoľahlivosti prevádzky.

Súvislosť s cieľmi:

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

OPŽ11: Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy

Na základe prevádzkového konceptu stanoviť prípadné racionalizačné opatrenia na vybraných regionálnych tratiach.

Ostatná sieť železníc môže, ale nemusí mať potenciál pre dlhodobé zaistenie dopravnej obsluhy územia. V súčasnej dobe je viac tratí udržovaných s nepravidelnou osobnou dopravou alebo celkom bez nej , čo nie je dlhodobo udržateľný stav. Je nutné racionalizovať prevádzku na týchto tratiach a v prípade nevyužitia pre verejnú dopravu je potrebné hľadať ich iný potenciál, napríklad ako turistické železnice. Pri procese nastavenia racionalizačných opatrení sa budú zvažovať okrem ekonomických a dopravných aj strategické a sociálne aspekty.

Súvislosť s cieľmi:

ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

5.4.2 Verejná osobná a nemotorová doprava

OPVO3: Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite

Najmä v mestskej hromadnej doprave je pre dopravcov ťažko riešiteľná pravidelná obnova vozidlového parku. Ani národný železničný dopravca ZSSK nemal prostriedky na riešenie obnovy vozidiel, najmä v prímestskej doprave. Pre vyriešenie kritického stavu boli a naďalej budú nutné dotácie z eurofondov, bude ale tiež potrebné predefinovať financovanie a prevádzku verejnej dopravy (napr. väčším zapojením súkromných dopravcov) tak, aby bola možná obnova vozidlového parku z prostriedkov získaných počas bežnej prevádzky z tržieb a kompenzácií a to aj pri rastúcom dopyte po dráhových dopravných prostriedkoch po integrácii hromadnej dopravy a posilneniu úlohy železničnej a električkovej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách

ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

5.5 Väzby a súvislosti medzi opatreniami

Pre všetky infraštruktúrne opatrenia boli identifikované základné súvislosti s opatreniami ostatnými. Týmto spôsobom je reflektovaná skutočnosť, že maximálna efektivita vynaložených investícií do infraštruktúry bude zabezpečená len za predpokladu realizácie opatrení aj na strane prevádzky a organizácie.

V nižšie uvedených tabuľkách sú tieto súvislosti vyznačené krížikmi - jedno prevádzkové alebo organizačné opatrenie môže ovplyvňovať výslednú efektivitu jedného alebo viacerých infraštruktúrnych opatrení. Uvedené tabuľky ďalej obsahujú vyznačenie tzv. silných väzieb (tučným). Tieto väzby poukazujú na nutnosť realizácie podporných opatrení, aby nedochádzalo k vyššiemu alebo nižšiemu mareniu vynaložených infraštruktúrnych investícií z pohľadu ich efektívnosti v dlhodobom horizonte.

Tabuľka 6 Väzby a súvislosti medzi opatreniami – cestná doprava

	ID opatrenia	Názov opatrenia	Infraštruktúrne opatrenia					
			OPC3	OPC5	OPC6	OPC7	OPC8	
			Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ	Dobud stredo cestne – juh
Ostatné	OPC1	Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe		x	x	x	x	
	OPC2	Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry		x	x	x	x	
	OPC4[2]	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS	x	**X**	**X**	**X**	**X**	

Tabuľka 7 Väzby a súvislosti medzi opatreniami – verejná osobná a nemotorová doprava

	ID opatrenia	Názov opatrenia	Infraštruktúrne opatrenia					
			OPVO1	OPVO4	OPVO5	OPVO6	OPVO7	OPVO8

			Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov	Budovanie záchytných odstavných plôch v okolí železničných staníc a terminálov	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy
Ostatné	OPVO3	Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite						x
	OPVO2	Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy	x	x	x	x	**X**	x

Tabuľka 8 Väzby a súvislosti medzi opatreniami – vodná doprava

	ID opatrenia	Názov opatrenia	Infraštruktúrne opatrenia		
			OPV1	OPV2	OPV3
			Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	Zavádzať rozšírené riečne informačné služby	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu
	OPV4	Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch			**X**
	OPV5	Spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti	**X**	**x**	x

Tabuľka 9 Väzby a súvislosti medzi opatreniami – železničná doprava

	ID opatrenia	Názov opatrenia	Infraštruktúrne opatrenia			
			OPŽ1	OPŽ4	OPŽ5	OPŽ7

			Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – št. hranica AT	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou	Modernizácie koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.	Modernizácia a zlepše Bratislavského uzlu v relevantných dotknuty podľa potrieb vyplýva štúdie realizovateľnos bratislavského železn
Ostatné	OPŽ2	Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050	x	X	X	X
	OPŽ3	Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020	x			
	OPŽ6	Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach		X	X	X
	OPŽ9	Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)	X	X	X	X
	OPŽ10	Centralizácia riadenia prevádzky	x	X	X	X
	OPŽ11	Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy				

5.6 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi

Účelom každého opatrenia je prispievať k naplneniu stratégie, teda naplneniu vytýčených špecifických cieľov, ktoré následne prispievajú k plneniu globálnych strategických cieľov a pomáhajú realizovať cieľovú víziu dopravného sektora. V tomto zmysle sú ďalej uvedené tabuľkové prehľady popisujúce tieto súvislosti, kde každé z opatrení prispieva k plneniu aspoň jedného zo špecifických cieľov.

Tabuľka 10 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – systémové opatrenia

ID	Názov opatrenia	Horizontálny špecifický cieľ

opatrenia		ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií	ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy	ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora	x			
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry	x			
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít	x			
OPS4	Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov	x			
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky	x			
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov	x			
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP	x	x	x	
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy		x	x	x

Tabuľka 11 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – cestná doprava

ID opatrenia	Názov opatrenia	Modálny špecifický cieľ	Horizontálny špecifický cieľ

		ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry	ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií	ŠHC3: Syste znižovať ne socioekono environme vplyvy do
OPC1	Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe		x		
OPC2	Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry	x	x		
OPC3	Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC	x			x
OPC4	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS	x		x	x
OPC5	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)	x		x	x
OPC6	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky	x		x	x
OPC7	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku	x		x	x
OPC8	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ	x		x	x
OPC9	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh	x		x	x
OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii	x		x	x
OPC11	Rozvoj siete ciest I. a II. triedy	x		x	x
OPC12	Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené	x		x	x

Tabuľka 12 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – železničná doprava

ID	Názov opatrenia	Modálny špecifický cieľ	Hori

opatrenia		ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené	ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone	ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky	ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2: Zlepšiť b efektívnosť a uc dopravných operácií posilnenia novýc
OPŽ1	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – št. hranica AT	x	x			x
OPŽ2	Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050	x		x	x	
OPŽ3	Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020	x		x		
OPŽ4	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou	x	x			x
OPŽ5	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.	x	x			x
OPŽ6	Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach	x		x	x	
OPŽ7	Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla	x	x	x		x
OPŽ8	Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč		x	x		x
OPŽ9	Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)		x	x		x
OPŽ10	Centralizácia riadenia prevádzky					x
OPŽ11	Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy			x		x

Tabuľka 13 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – verejná osobná a nemotorová doprava

ID	Názov opatrenia	Modálny špecifický cieľ	

opatrenia		ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách	ŠVO2: Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy	ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni	ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni	ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2 efekti dopravnýc posilne
OPVO1	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	x					
OPVO2	Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy	x	x	x	x	x	
OPVO3	Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite	x					
OPVO4	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov	x		x	x	x	
OPVO5	Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov	x			x		
OPVO6	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania	x			x		
OPVO7	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	x		x	x		
OPVO8	Modernizácia a výstavbaelektričkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy	x		x		x	

Tabuľka 14 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – vodná doprava

ID	Názov opatrenia	Modálny špecifický cieľ	

opatrenia		ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné	ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov	ŠV3: Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR	ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2: Zlepši efektívnosť a dopravných o posilnenia no
OPV1	Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splvnostiplavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	x	x			
OPV2	Zavádzať rozšírené riečne informačné služby	x				
OPV3	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu		x			
OPV4	Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch		x			
OPV5	Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti	x		x		

Tabuľka 15 Súvislosť opatrení so špecifickými cieľmi – civilné letectvo

ID opatrenia	Názov opatrenia	Horizontálny špecifický cieľ			
		ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR	ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií	ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy	ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému
OPL1	Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva	x			x
OPL2	Modernizácia a budovanie infraštruktúry		x		x

	civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility				

5.7 Prepojenie opatrení a problémov dopravného sektora

V analógii k predchádzajúcej časti, kde boli uvedené súvislosti opatrení s konkrétnymi cieľmi stratégie, sú nižšie uvedené prepojenia opatrení a problémov identifikovaných v rámci vykonaných analytických činností.

V oboch prípadoch ide o veľmi dôležitú časť stratégie, ktorá transparentným spôsobom uvádza ako bude postupované k dosiahnutiu cieľového stavu, teda naplnenia vízie dopravného sektora.

Tabuľka 16 Súvislosť opatrení s problémami – cestná doprava

Kľúčové problémy cestnej dopravy		**Oblasť plánovania**						
		Nedostupnosť vybraných vstupných dát do analýz a plánovania	**Neschválená a neaplikovaná zmena koncepcie cestnej siete**	**Dlhá doba trvania predinvestičnej a investičnej prípravy**	**Pomalý postup výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest**	**Systémovo neuchopený rozvoj inteligentných dopravných systémov**	**Nepresnosť dopravného modelu a jeho výstupov**	**Prekročenie návrhových kapacít diaľnice D1 na určitých úsekoch**
ID op.	**Opatrenia**							
OPC1	Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe		x					
OPC2	Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry							
OPC3	Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC							
OPC4	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS					x		
OPC5	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)							x
OPC6	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky							

Kľúčové problémy cestnej dopravy		Oblasť plánovania						
		Nedostupnosť vybraných vstupných dát do analýz a plánovania	Neschválená a neaplikovaná zmena koncepcie cestnej siete	Dlhá doba trvania predinvestičnej a investičnej prípravy	Pomalý postup výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest	Systémovo neuchopený rozvoj inteligentných dopravných systémov	Nepresnosť dopravného modelu a jeho výstupov	Prekročenie návrhových kapacít diaľnice D1 na určitých úsekoch
ID op.	Opatrenia							
OPC7	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku							
OPC8	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ							
OPC9	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh							
OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii							
OPC11	Rozvoj siete ciest I. a II. triedy							
OPC12	Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené							
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora				x			
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry							
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít			x	x	x		
OPS4	Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov	x						
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky						x	
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov					x		

Kľúčové problémy cestnej dopravy		Oblasť plánovania						
		Nedostupnosť vybraných vstupných dát do analýz a plánovania	Neschválená a neaplikovaná zmena koncepcie cestnej siete	Dlhá doba trvania predinvestičnej a investičnej prípravy	Pomalý postup výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest	Systémovo neuchopený rozvoj inteligentných dopravných systémov	Nepresnosť dopravného modelu a jeho výstupov	Prekročenie návrhových kapacít diaľnice D1 na určitých úsekoch
ID op.	Opatrenia							
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP							
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy							

Tabuľka 17 Súvislosť opatrení s problémami – železničná doprava

Kľúčové problémy železničnej dopravy		Oblasť plánovania		Oblasť infraštruktúry			
		Nedostatočná väzba medzi zberom prepravných dát a ich vyhodnotením, nedostupnosť dátovej základne opisujúci prepravné prúdy v nákladnej cestnej doprave	Nedostatočné zdôvodnenie výberu limitného potenciálu trati pre ešte efektívnu racionalizáciu	Nedostatočná funkcionalita železničného uzla v Bratislave	Nevyčíslený vnútorný dlh v údržbe infraštruktúry	Chýbajúce prepojenie parametrov prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku	Po fre o
ID op.	Opatrenia						

Kľúčové problémy železničnej dopravy		Oblasť plánovania		Oblasť infraštruktúry			
		Nedostatočná väzba medzi zberom prepravných dát a ich vyhodnotením, nedostupnosť dátovej základne opisujúci prepravné prúdy v nákladnej cestnej doprave	Nedostatočné zdôvodnenie výberu limitného potenciálu trati pre ešte efektívnu racionalizáciu	Nedostatočná funkcionalita železničného uzla v Bratislave	Nevyčíslený vnútorný dlh v údržbe infraštruktúry	Chýbajúce prepojenie parametrov prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku	Po fre o
ID op.	Opatrenia						
OPŽ1	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves - št. hranica AT						
OPŽ2	Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050	x	x			x	
OPŽ3	Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020					x	
OPŽ4	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou						
OPŽ5	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.						
OPŽ6	Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach					x	
OPŽ7	Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzlu vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla			x			
OPŽ8	Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč						
OPŽ9	Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)						
OPŽ10	Centralizácia riadenia prevádzky						

Kľúčové problémy železničnej dopravy		Oblasť plánovania		Oblasť infraštruktúry			
		Nedostatočná väzba medzi zberom prepravných dát a ich vyhodnotením, nedostupnosť dátovej základne opisujúci prepravné prúdy v nákladnej cestnej doprave	Nedostatočné zdôvodnenie výberu limitného potenciálu trati pre ešte efektívnu racionalizáciu	Nedostatočná funkcionalita železničného uzla v Bratislave	Nevyčíslený vnútorný dlh v údržbe infraštruktúry	Chýbajúce prepojenie parametrov prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku	Po fre o
ID op.	Opatrenia						
OPŽ11	Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy		x				
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora				x	x	
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry				x		
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít	x	x	x			
OPS4	Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov	x					
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky	x	x			x	
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov	x					
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP						
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy						

Tabuľka 18 Súvislosť opatrení s problémami – verejná osobná a nemotorová doprava

Kľúčové problémy verejnej osobnej dopravy	Oblasť infraštruktúry	Oblasť udržateľno

ID op.	Opatrenia	Obnova vozidlového parku	Nedobudovaná infraštruktúra	Údržba	Nedostatky cestnej infraštruktúry	Nedostatočná legislatíva a technické normy	Slabá miera preferencie vozidiel VOD	Nízke politické preferencie pre riešenie problematiky hromadnej dopravy	vním ve a
OPVO1	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach						x	x	
OPVO2	Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy					x		x	
OPVO3	Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite	x		x					
OPVO4	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov		x		x	x			
OPVO5	Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov		x						
OPVO6	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania		x						
OPVO7	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti								
OPVO8	Modernizácia a výstavbaelektričkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy					x		x	
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora	x		x			x	x	
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry	x		x					
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít	x	x		x		x	x	
OPS4	Doplnenie a priebežné								

Kľúčové problémy verejnej osobnej dopravy		Oblasť infraštruktúry				Oblasť udržateľnos			
		Obnova vozidlového parku	Nedobudovaná infraštruktúra	Údržba	Nedostatky cestnej infraštruktúry	Nedostatočná legislatíva a technické normy	Slabá miera preferencie vozidiel VOD	Nízke politické preferencie pre riešenie problematiky hromadnej dopravy	vním ve a
ID op.	Opatrenia								
	udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov								
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky								
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov	x	x		x		x	x	
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP	x					x		
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy				x				

Tabuľka 19 Súvislosť opatrení s problémami – Vodná doprava

Kľúčové problémy vodnej dopravy	Oblasť infraštruktúry

ID op.	Opatrenia	Nedostatočné plavebné podmienky na Dunaji	Takmer trvalý režim prevádzkovania len jednej plavebnej komory na VD Gabčíkovo (VDG)	Vplyv riadenia prevádzky Vodnej elektrárne Gabčíkovo (VEGA), resp. manipulácie s prietokmi na VEGA, na parametre plavebnej dráhy	Neexistencia aktívnej spolupráce s Maďarskom pre zaistenie všetkých funkcií starého koryta Dunaja	Nezodpovedajúci prevádzkyschopný stav Vodnej cesty Váh	Nedos dobu sú vo c
OPV1	Zrealizovať technické opatrenia pre ulepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	x	x	x	x		
OPV2	Zavádzať rozšírené riečne informačné služby						
OPV3	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu						
OPV4	Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch						
OPV5	Spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti				x		
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora	x				x	
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry	x				x	
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít	x				x	
OPS4	Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov	x				x	
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky						
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov	x				x	
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP						
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy						

Tabuľka 20 Súvislosť opatrení s problémami – civilné letectvo

Kľúčové problémy civilného letectva	Oblasť plánovania	Oblasť infraštruktúry

ID op.	Opatrenia	Nízka úroveň kvality a dostupnosti dát pre potreby plnohodnotného procesu plánovania rozvoja civilného letectva.	Kapacitné obmedzenia letísk	Nevyhovujúci technický stav a funkčné obmedzenia na letiskách TEN-T	Hluk produkovaný leteckou dopravou
OPL1	Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva		x	x	
OPL2	Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility		x	x	
OPS1	Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora				
OPS2	Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry			x	
OPS3	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít	x			
OPS4	Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov	x			
OPS5	Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky				
OPS6	Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov				
OPS7	Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP				x
OPS8	Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy			x	

6 Hodnotenie opatrení a stratégia rozvoja

Táto časť dokumentu popisuje stratégiu vedúcu k naplneniu vízie dopravného sektora Slovenskej republiky a súčasného odstránenia, resp. minimalizácie problémov identifikovaných vykonanými analýzami.

Vlastná stratégia je predstavovaná tzv. strategickými zásadami, ktoré sú formulované na základe syntézy poznatkov získaných v rámci procesu prípravy tohto materiálu a udávajú jasný smer rozvoja všetkých oblastí dopravného sektora Slovenskej republiky.

Zostavenie strategických zásad je založené na multimodálnom prístupe k dopravnému systému, s reflektovaním silných väzieb medzi infraštruktúrnou, organizačnou a prevádzkovou zložkou. Odráža problémy a ciele dopravného sektora v obecnej rovine a súčasne zohľadňuje aj výstupy strategického hodnotenia jednotlivých opatrení, ktoré boli zamerané na ich efektivitu - z pohľadu vplyvu na dopravný sektor aj súvisiacich investícií.

Týmto prístupom je zaistené definovanie rozvojových aktivít dopravného sektora spôsobom, ktorý úplne transparentne vedie k naplneniu najvyššej strategickej úrovne, teda vízie a globálnych strategických cieľov.

6.1 Princíp tvorby stratégie rozvoja

Celý metodický postup tvorby stratégie rozvoja dopravy je možné rozdeliť do dvoch hlavných častí, ktorým predchádzaanalytická časť a návrh opatrení. Tieto časti na seba nadväzujú svojimi postupmi aj výstupmi. Ide o:

1. Strategické hodnotenie opatrení
2. Tvorbu strategických zásad

Základný princíp metodiky je znázornený na nasledujúcej schéme.

Obrázok 5 Schéma tvorby stratégie *(zdroj: vlastný)*

Strategické hodnotenie opatrení

Strategické hodnotenie opatrení je realizované prostredníctvom nasledovných hodnotení:

a) Expertné hodnotenie

b) Hodnotenie na základe výstupov dopravného modelu (len infraštruktúrne opatrenia)

c) Enviromentálne hodnotenie

Strategické hodnotenie opatrení predstavuje komplexný proces, cieľom ktorého je zabezpečiť výber opatrení pre optimálne a efektívne naplnenie globálnych strategických cieľov a špecifických cieľov z enviromentálneho, dopravného a ekonomického pohľadu. Východiskovým bodom tohto procesu sú definované opatrenia. Pre každý strategický globálny cieľ boli definované okrem horizontálnych špecifických cieľov i modálne špecifické ciele a k nim prislúchajúce opatrenia, ktoré prispievajú k ich naplneniu. Plnenie každého globálneho strategického cieľa je preto zabezpečené prostredníctvom viacerých alternatívnych opatrení, ktoré reprezentujú dostupné módy dopravy. Okrem týchto modálne špecifických opatrení boli definované systémové opatrenia presahujúce rámec jedného dopravného módu. Vzhľadom na povahu týchto opatrení, ktoré je potrebné realizovať priebežne a bez zbytočných odkladov, systémové opatrenia nevstupovali do strategického hodnotenia.

Výstupom strategického hodnotenia je zoznam opatrení zoradených na základe agregovaných výsledkov jednotlivých hodnotení – hodnotenie z pohľadu vplyvu na stanovené parametre dopravy (expertné posúdenie), posúdenia na základe výstupov dopravného modelu a posúdenie z environmentálneho hľadiska.

Výsledný zoznam opatrení predstavuje následne výber naoptimálnejších opatrení pre dosiahnutie stanovených cieľov v zmysle výsledkov hodnotenia, a ktoré sú zároveň realizovateľné z pohľadu predpokladaného objemu celkových dostupných finančných zdrojov do roku 2030.

Tvorba strategických zásad

V druhom kroku sú najprv rozpracované základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení do podoby strategických zásad, ktoré tvoria samotný základ rozvojovej stratégie. Následne sú v súlade s tým

zostavené výstupy strategického hodnotenia, obsahujúce ohodnotené zoznamy opatrení z oblasti infraštruktúry, prevádzky a organizácie, a formulované súvisiace strategické zásady rozvoja dopravného sektora.

Strategické zásady tak predstavujú, spolu s uvedenými opatreniami a ich strategickým hodnotením, hlavný výstup tejto stratégie. Súčasne predstavujú východiskový podklad pre tvorbu implementačného plánu.

6.2 Metodika hodnotenia opatrení

6.2.1 Definícia hodnotiacich parametrov

Za účelom realizácie hodnotenia opatrení bol zostavený zoznam hodnotiacich parametrov vo väzbe na definované globálne strategické ciele.

Hodnotiace parametre stanovené pre expertné hodnotenie a hodnotenie na základe výstupov dopravného modelu umožňujú hodnotiť mieru pozitívneho dopadu realizácie opatrení na:

- **Sídelnú dostupnosť**

  Ide o parameter popisujúci časové nároky na cestovanie medzi jednotlivými sídelnými jednotkami SR (mestá, obce, atď.). Zlepšenie sídelnej dostupnosti je predstavované skrátením cestovných časov napr. dôsledkom výstavby kapacitnej infraštruktúry, zavedením nových technológií, zmenou organizácie VOD, atď.

  Z pohľadu hodnotenia je dôležité zvažovať nielen národné, ale aj medzinárodné hľadisko - napojenie na susedné krajiny.

- **Konkurencieschopnosť dopravných módov**

  Konkurencieschopnosť dopravných módov je parameter posudzujúci opatrenia z pohľadu jeho potenciálu na zmenu deľby prepravnej práce. Príkladom vo VOD môže byť zmena tarifnej politiky, zavádzanie integrovaných dopravných systémov, atď.

  Tento parameter musí byť zvažovaný aj z pohľadu nákladnej dopravy (cesty verzus ostatné dopravné módy). V rámci hodnotenia bude uvedený prevažujúci výsledok - osobné/nákladné.

- **Prepravnú ponuku**

  Prepravná ponuka reflektuje geograficky lokalizované opatrenia (úzke miesta na dopravnej sieti, ktoré sú dôsledkom napr. nedokončenosti kapacitnej infraštruktúry, prevádzkových či technických obmedzení, atď.), ako aj systémové opatrenia, ako napr. nedostatočná ponuka spojov VOD, nadväznosti železničnej a autobusovej dopravy, atď.

- **Bezpečnosť premávky**

  Bezpečnosť prevádzky je kritériom zameraným na zníženie počtu dopravných nehôd a ich dôsledkov vo všetkých dopravných módoch. Je zameraná na elimináciu súčasných problémov, ako aj na prevenciu ich vzniku - napr. opatrenia upravujúce technické parametre infraštruktúry, zavádzanie nových zabezpečovacích technológií a zariadení v rámci železničného podsektora, atď.

- **Životné prostredie**

  Parameter vplyvu na životné prostredie vyjadruje predpoklad zníženia emisií skleníkových plynov a počtu hlukom ovplyvnených obyvateľov dôsledkom realizácie tohto opatrenia. Príkladom môže byť elektrifikácia železničných tratí, výstavba protihlukových stien, využívanie alternatívnych palív, zvýšenie plynulosti dopravy vplyvom výstavby mestských obchvatov a rozvoja IDS, atď.

- **Finančnú udržateľnosť prevádzky**

  Hľadisko finančnej udržateľnosti dopravného sektora je zamerané napr. na opatrenia vedúce k náprave súčasného podfinancovania údržby a prevádzky, financovanie dopravy ako celku, efektívne rozdeľovanie finančných prostriedkov medzi jednotlivé subjekty, atď. Ďalším príkladom môže byť napr. aj efektívne plánovanie výstavby - s ohľadom na budúce prevádzkové náklady.

- **Nákladnú dopravu**

Ide o parameter zohľadňujúci pozitívne opatrenia na nákladnú dopravu, ako dôležitého segmentu z hľadiska národného hospodárstva. Reflektuje nielen význam opatrení z hľadiska dopravného napojenia hospodársko/priemyslovo významných lokalít, ale i vedenie nákladnej tranzitnej dopravy a podporu nákladnej multimodality.

Tieto parametre boli hodnotené v škále 1 – 5, kde stupeň 1 predstavuje minimálny alebo žiadny pozitívny dopad opatrenia v rámci príslušného kritéria.

V rámci environmentálneho hodnotenia boli opatrenia hodnotené podľa ich vplyvov, rizík a príležitostí na jednotlivé zložky životného prostreda:

- Ovzdušie
- Emisie skleníkových plynov
- Hluk a vibrácie
- Obyvateľstvo a zdravie
- Príroda a krajina
- Povrchové a podzemné vody
- Klimatické riziká
- Horninové prostredie a nerastné suroviny
- Pôdy
- Kultúrne dedičstvo
- Odpady

Uvedené parametre environmentálneho hodnotenia boli posudzované v škále -2 až +2, t. j. od významne negatívnych vplyvoch a rizík až po významne pozitívne vplyvy a príležitosti.

6.2.2 Hodnotenie dopravným modelom

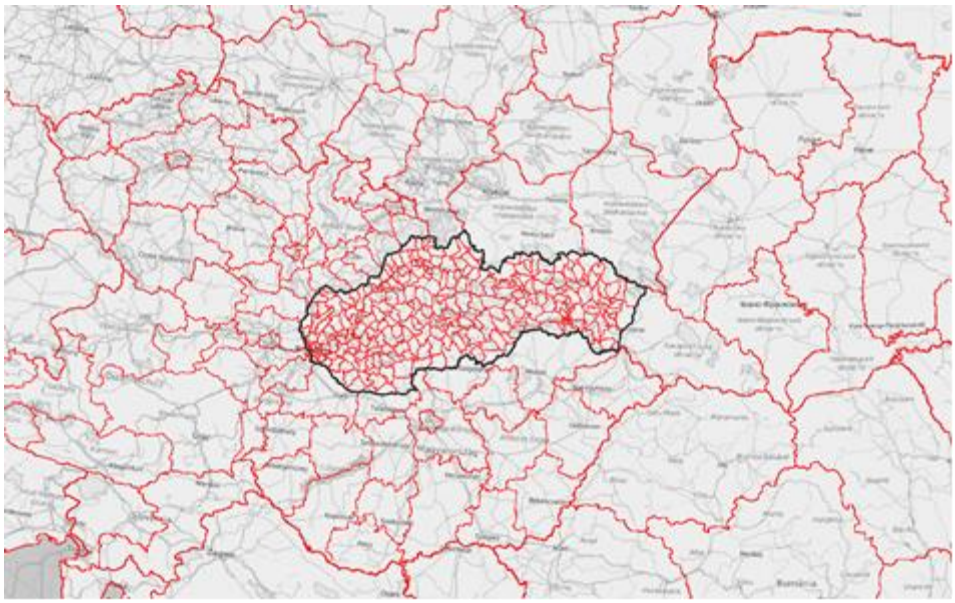
Pre hodnotenie prínosu vybraných opatrení bol použitý multimodálny dopravný model vytvorený v prostredí PTV Visum pre MDVRR SR.

Vzhľadom na spôsob spracovania dopravného modelu a jeho výstupov bolo možné využívať iba dáta pre oblasť cestnej a železničnej dopravy. Módy leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravy nebolo možné pre potreby hodnotenia použiť.

Pre cestnú dopravu je k dispozícii sieť, členená podľa typu komunikácie na diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy a v prípade väčších miest miestne komunikácie. Európsku sieť ciest tvoria predovšetkým diaľnice a rýchlostné cesty. Sieť železničnej dopravy je na Slovensku tvorená všetkými železničnými traťami a vo zvyšku Európy potom významnými traťami s medzinárodným významom. Železničné trate sú ďalej delené podľa počtu traťových koľají a trakcie. Verejnú dopravu v modeli reprezentujú autobusové linky v delení na mestské (v Bratislave a Košiciach), regionálne, diaľkové a medzinárodné a železničné linky v delení na osobné vlaky, rýchliky a vlaky vyššej kategórie.

Model z hľadiska zonálneho členenia obsahuje spolu 462 dopravných zón, z toho 305 na území Slovenska a zvyšných 157 zón tvoria v rôznych stupňoch podrobnosti okolité štáty, zvyšok Európy a ostatné svetadiely.

Obrázok 6 Podrobnosť dopravných zón na území Slovenska a okolitých štátov (zdroj: dopravný model SR)



Po preverení dopravných modelov boli zo zoznamu opatrení vybrané tie, ktorých prínosy je možné jeho prostredníctvom overiť. V konečnom dôsledku išlo o infraštruktúrne opatrenia železníc a ciest. V prípade existencie priamych alternatív (v zmysle multimodality) v rámci daného opatrenia, bolo vykonané posúdenie všetkých zmysluplných kombinácií. Prehľad opatrení, vrátane ich variant (pri opatrení OPC9), je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 21 Zoznam modelovateľných opatrení

ID opatrenia	Názov opatrenia
OPŽ4	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
OPŽ5	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.
OPC5	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
OPC6	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
OPC7	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
OPC8	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ
OPC9a	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (vetva R1 Zvolen – Ružomberok)
OPC9b	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (vetva R3 Žiar n. Hronom - Martin)
OPC9c	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh (obe vetvy)
OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii
OPC12	Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené

Ako základný stav modelu bol použitý tzv. scenár BAU 2030 obsahujúci všetky nespochybniteľné stavby – rozostavané, prípadne nachádzajúce sa vo vysokom stupni prípravy.

Scenár je založený primárne na niekoľkých pilieroch, javoch a ich predpodkladaných zmenách:

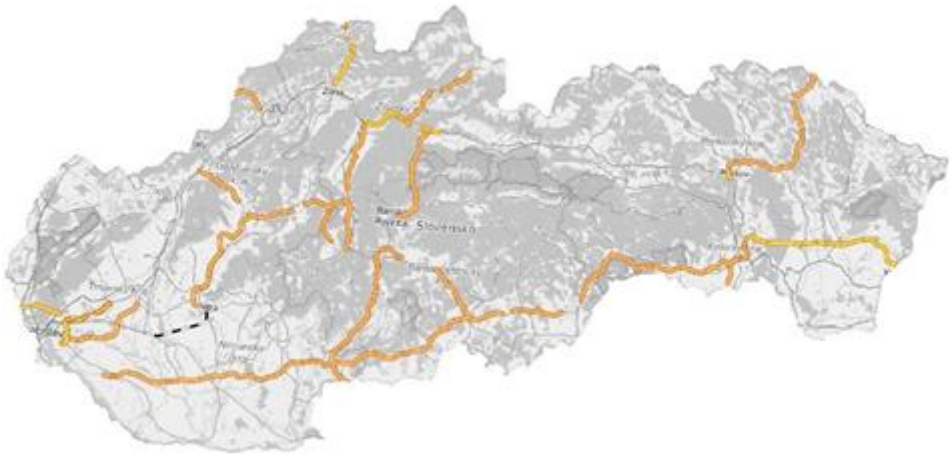
- Očakávaný rozvoj dopravnej siete;
- Predpokladaný demografický a sociálno - ekonomický rozvoj na Slovensku;
- Očakávaný ekonomický rast Slovenska v EÚ a susedných krajín a zmeny v štruktúre ekonomických sektorov a zodpovedajúcich tovarov;
- Očakávaný vývoj cien energie;
- Očakávané zmeny v legislatíve a v daniach;
- Varianty poplatkov za používanie dopravnej infraštruktúry (parkovanie, cestná sieť, železnice) a rozvoj cestovného vo verejnej osobnej doprave; a
- Predpokladaný vplyv zmien v poplatkoch za dopravnú infraštruktúru na dopravnom trhu na Slovensku.

Použité demografické parametre sú založené na údajoch z Prognostického ústavu Slovenskej Akadémie Vied, makroekonomické dáta pochádzajú z Európskej komisie a zo Štatistického Úradu Slovenskej Republiky a údaje o dopravnej infraštruktúre sú založené na dokumentoch Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a zahraničné dáta pochádzajú z Európskej komisie (model prepravných dokumentov).

Tento základný stav bol ďalej modifikovaný jednotlivými opatreniami. Stav obsahujúci všetky testované opatrenia bol označený ako "2130", ktorý vo svojom dôsledku predstavuje ideálny stav dopravného sektora ako z pohľadu infraštruktúry, tak všetkých poskytovaných služieb zaťažených zodpovedajúcim dopytom. Tento stav bol vytvorený pre porovnanie so stavmi, kedy je zdôraznené vždy jedno konkrétne opatrenie. Týmto porovnaním je možné zistiť benefit daného opatrenia v kontexte všetkých ostatných.

Pre vytvorenie jednotlivých scenárov bol použitý Scenario management v softvéri PTV Visum, kde bol ako základný použitý scenár BAU 2030 a ako jeho modifikácie boli namodelované buď jednotlivé projekty dopravných stavieb, alebo aj celé opatrenia.

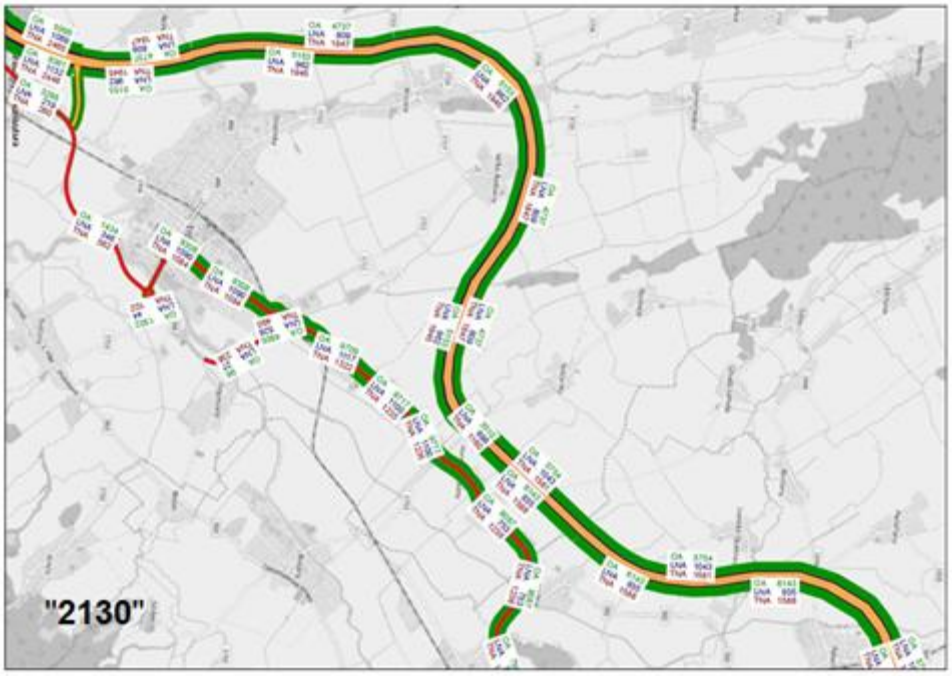
Obrázok 7 Situácia všetkých modelovaných opatrení stavebného charakteru (zdroj: dopravný model SR)



Oproti pôvodnému modelu bola upravovaná len dopravná ponuka - dopravná sieť, jej parametre a linky verejnej dopravy. Zvyšné funkčné zložky modelu, predovšetkým postupnosť a parametre výpočtu, boli zachované, aby nebola narušená funkčnosť modelu. Cestné opatrenia predstavujú cestné ťahy a modifikácie, t.j. cestné stavby - nové úseky diaľnic a rýchlostných ciest. Pri železničných opatreniach ide predovšetkým o zmeny ponuky železničných spojení - navýšenie počtu spojov a skrátenie jazdných dôb na rekonštruovaných úsekoch tratí.

Obrázok 8 Príklad cestných modifikácií – R8 Topoľčany - Rybany, rok 2030 (zdroj: dopravný model SR)

Obrázok 9 Príklad cestných modifikácií – R8 Topoľčany - Rybany, rok "2130" (zdroj: dopravný model SR)



Poznámka: Vyššie uvedené obrázky slúžia len ako ilustrácia vykonávaných modifikácií dopravnej infraštruktúry v dopravnom modeli. Ich predmetom nie je konkrétne trasovanie daného úseku, ktoré je tiež iba ilustratívne.

V prostredí PTV Visum boli vytvorené modifikácie, ďalej združené do scenárov, ktoré boli následne spočítané pomocou postupnosti procedúr, získaných od tvorcov modelu, nasledujúcim spôsobom. Na modifikované scenáre bola v troch krokoch aplikovaná výpočtová procedúra dodaná tvorcami modelu. V prvom kroku boli spočítané objemy ciest (v našom prípade bez zmeny oproti BAU 2030) a ďalej distribúcia ciest a modal split. V druhom a treťom kroku boli už iba vypočítané matice prepravných vzťahov, prípadne externé matice pre pridelenie na sieť. Pridelenie na sieť je realizované v dvoch krokoch s ohľadom na rôzne nastavenia algoritmu výpočtu pre interné a externé matice.

Obrázok 10 Schéma postupu výpočtu (zdroj: vlastný)

Z vypočítaných scenárov boli exportované dáta - celosieťové parametre pre porovnanie jednotlivých scenárov a ďalej špecifické parametre. Pre hodnotenie jednotlivých opatrení boli porovnávané rôzne parametre vždy pre dvojicu scenárov "2130" a "2130 bez opatrení". V prvom rade bola vytvorená sada celosieťových parametrov, ktorých hodnoty sú univerzálnym porovnávacím prostriedkom využiteľným pre všetky opatrenia a ďalej sú, ako doplnok k celosieťovým hodnotám, porovnávané parametre, ktoré sú pre každé opatrenie špecifické. Ide o matice cestovných dôb medzi významnými sídlami, ktoré sú opatrením významne ovplyvnené.

Nasledujúci prehľad popisuje, ktoré výstupy dopravného modelu boli použité ako kritériá pre definované hodnotiace kategórie.

- Sídelná dostupnosť – pri tomto kritériu bol hodnotený počet priaznivo ovplyvnených ciest a objem ušetreného času, ktorý tieto cesty predstavovali, čo spoločne predstavuje potenciál zlepšenia dostupnosti. Dotknuté relácie boli identifikované na základe zmeny cestovných dôb medzi významnými mestami bez a s realizovaným opatrením.
- Konkurencieschopnosť dopravných módov – kritériom bola zmena modalsplitu (počtu ciest) VOD na celosieťovej úrovni.
- Prepravná ponuka - kvalita prepravnej ponuky bola hodnotená pomocou parametra Level of Service na cestách I. až III. triedy vychádzajúceho z HCM. Konkrétne bola hodnotená miera úbytku siete v stupni D a horšom.
- Bezpečnosť prevádzky – parameter bezpečnosti prevádzky v cestnej doprave bol odvodený od zmien výkonu vo vozokm.
- Životné prostredie – pozitívny vplyv na životné prostredie bol, podobne ako pre bezpečnosť, odvodený od zmien výkonu vo vozokm. V prípade opatrení železničnej dopravy bol zohľadnený typ trakcie (elektrická x motorová).

Parametre hodnotenia a rozsah škál zodpovedali parametrom opatrení hodnotených expertmi. Nasledujúca tabuľka prezentuje hraničné hodnoty škály (v rozsahu 1-5) pre jednotlivé výstupy modelu, vrátane ich príslušnosti k hodnotiacim parametrom. Škály boli primárne stanovené lineárne na základe intervalov odvodených od opatrení s najväčším prínosom.

Tabuľka 22 Hraničné hodnoty hodnotiacich škál modelovateľných opatrení

Hraničné hodnoty						
Škála	Sídelná dostupnosť		Konkurencieschopnosť dopr.	Prepravná ponuka	Bezpečnosť a životné prostredie	
	Objem ušetreného času (h)	Počet priaznivo ovplyvnených ciest	Nárast počtu ciest VOD	Zníženie stupňa D-F na cestách I. - III.	Zmena výkonov na cestách (vozokm)	Zmena výkonov na železnici (vozokm)
1	0	1000	0	-10,64%	0	0
2	2351	3000	2676	-19,55%	-1,86%	0,47%
3	4441	5000	5352	-28,47%	-3,72%	0,93%
4	6530	10000	8027	-37,39%	-5,57%	1,40%
5	-	-	-	-	-	-

Vzhľadom na povahu a limity dopravného modelu SR nebolo možné jeho prostredníctvom posúdiť vplyvy na finančnú udržateľnosť prevádzky a vplyv na nákladnú dopravu. Hodnotenie týchto parametrov bolo u modelovateľných opatrení prevzaté z expertného hodnotenia (viď ďalej).

6.2.3 Expertné posúdenie

Posúdenie bolo realizované za využitia základných princípov delfskej metódy (hodnotenie skupinou nezávislých expertov z odboru), ktorá je, okrem iného, využívaná na prognózovanie vývoja exaktne ťažko predvídateľných parametrov.

Týmto spôsobom boli posudzované všetky opatrenia v 7 definovaných kategóriách na stupnici 1 - 5 v optike pozitívneho vplyvu daného opatrenia (napr. zníženie cestovných dôb, zvýšenie využívania železnice proti IAD, zníženie dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo, a pod.).

Pre tieto účely bolo oslovených 26 expertov z radov odborníkov MDVRR SR, akademickej sféry, zástupcov krajov a miest, vecne príslušných organizácií.

Ich zloženie bolo nasledovné:

- Zástupcovia z prostredia štátnej správy v oblasti dopravy (9)
- Zástupcovia z prostredia najväčších miest SR (3)
- Zástupcovia z prostredia samosprávnych krajov (8)
- Zástupcovia z prostredia občianskych združení zaoberajúcich sa ochranou prírody a krajiny (2)
- Zástupcovia z prostredia záujmových združení združujúcich členské organizácie z jednotlivých odvetví dopravy (1)
- Zástupcovia z prostredia výskumných organizácií (1)
- Zástupcovia z prostredia akademickej obce (2)

Každý z oslovených zástupcov v rámci svojej profesie pôsobí v sektore dopravy, resp. sa dopravou v rámci výkonu svojej funkcie intenzívne zaoberá.Hodnotenia vyplnených dotazníkov boli následne agregované a prepojené s výstupmi hodnotení infraštruktúrnych opatrení z dopravného modelu v dôsledku čoho vznikol jednotný zoznam všetkých opatrení naprieč dopravnými módmi s ich hodnotením v 7 kategóriách.

6.2.4 Environmentálne hodnotenie a výber modálne alternatívnych opatrení

Environmentálne hodnotenie opatrení pozostávalo z hodnotenia ich vplyvov, rizík a príležitostí na jedenásť zložiek životného prostreda (viď kapitolu 6.2.1)

Rozsah hodnotiacej škály bol zostavený nasledovne:

5	Významné pozitívne vplyvy alebo príležitosti opatrenia
4	Pozitívne vplyvy alebo príležitosti opatrenia
3	Pozitívne aj negatívne vplyvy opatrenia
2	Negatívne vplyvy alebo riziká opatrenia
1	Významné negatívne vplyvy alebo riziká opatrenia
N/A	Opatrenie nemá väzbu na túto zložku životného prostredia

Za účelom porovnania boli opatrenia následne ohodnotené jednou sumárnou kategóriou podľa nasledujúcej tabuľky:

5	Opatrenie veľmi prínosné z hľadiska vplyvov na životné prostredie so žiadnymi alebo malými negatívnymi vplyvmi
4	Opatrenie prevažne prínosné z hľadiska vplyvov na životné prostredie
3	Opatrenie má pozitívne aj negatívne vplyvy na životné prostredie a, Opatrenia vzhľadom na životné prostredie neutrálne
2	Opatrenie má negatívne vplyvy na niektoré zložky životného prostredia

1	Z hľadiska vplyvov na životné prostredie ide o problematické opatrenie s významnými negatívnymi vplyvmi

Opatrenia hodnotené v rozmedzí 4 - 5 môžu mať na niektorú zložku životného prostredia aj negatívny vplyv, prevažujú však pozitívne vplyvy. Naopak opatrenia hodnotené 1 - 2 môžu mať na niektorú zložku životného prostredia pozitívny vplyv, ale negatívne vplyvy sú nezanedbateľné, resp. významné.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie potom boli v procese výberu preferované vždy opatrenia vo verejnej osobnej doprave a v železničnej doprave, ktoré majú viac pozitívnych a menej negatívnych vplyvov. Cestné opatrenia majú obvykle pozitívne aj negatívne vplyvy, pričom u niektorých mierne prevažujú negatívne vplyvy a riziká. Opatrenia v leteckej doprave sú z pohľadu vplyvov na životné prostredie skôr negatívne. Infraštruktúrne opatrenia vo vodnej doprave možno za súčasného stavu poznania považovať za potenciálne najviac rizikové, resp. môžu mať najväčšie negatívne vplyvy (hlavne v závislosti na zvolené technické riešenie) najmä na povrchové a podzemné vody.

Opatrenia s prevažujúcimi negatívnymi vplyvmi by mali byť realizované vtedy, pokiaľ nie je možné dosiahnuť ciele pozitívnymi alebo neutrálnymi opatreniami, a negatívne vplyvy by mali byť v maximálnej miere zmiernené na projektovej úrovni.

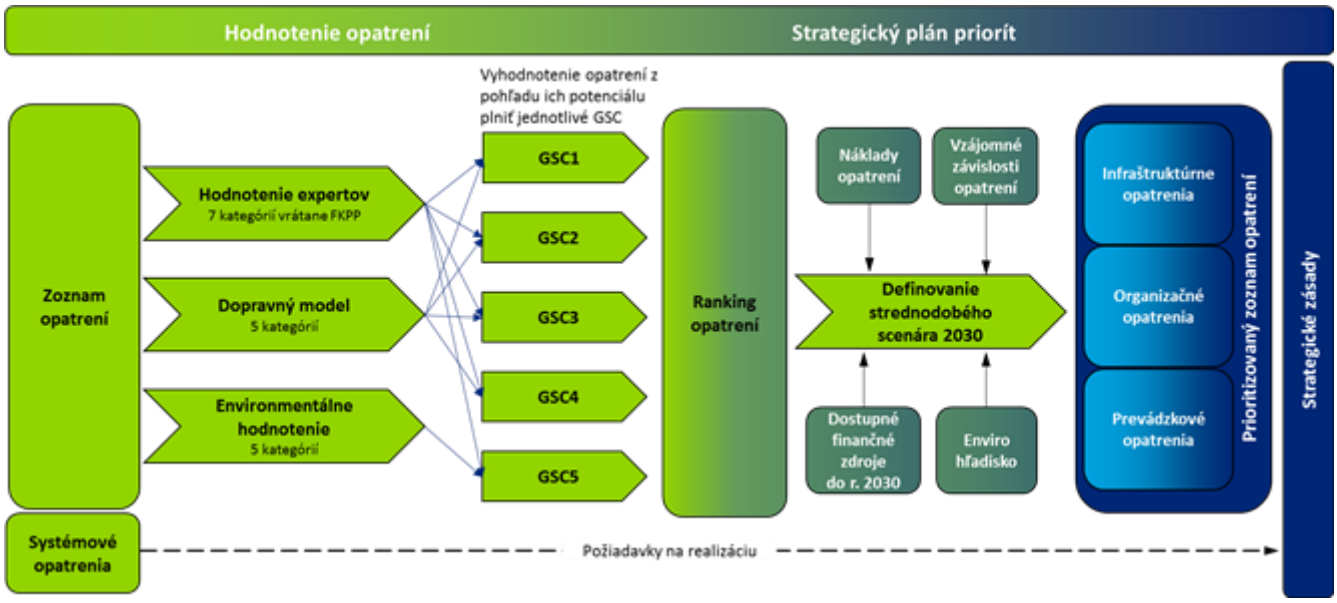
6.3 Vyhodnotenie opatrení vo vzťahu ku globálnym strategickým cieľom

Spôsob celkového vyhodnotenia opatrení spočíva v stanovení potenciálu týchto opatrení plniť definované globálne strategické ciele. Pre každý globálny strategický cieľ boli identifikované tie hodnotiace kritériá z už vykonaných hodnotení (expertné posúdenie, hodnotenie dopravným modelom a environmentálne hodnotenie), ktoré najviac definujú príslušný globálny strategický cieľ. Výsledky hodnotenia opatrení v daných kritériách a ich agregácia umožnili zostaviť poradie všetkých opatrení v pohľadu ich potenciálu prispieť k plneniu jednotlivých cieľov. V tomto zmysle bolo pre všetkých päť globálnych strategických cieľov zostavených päť samostatných rebríčkov opatrení.

Celkové vyhodnotenie opatrení je potom vykonané na základe výpočtu aritmetického priemeru piatich vyhodnoteníreprezentujúcich potenciál každého opatrenia plniť príslušný globálny strategický cieľ.

Na základe porovnania výsledkov záverečného hodnotenia bolo zostavené výsledné poradie (ranking) opatrení.

Obrázok 11 Znázornenie spôsobu vyhodnotenia opatrení v spojitosti s globálnymi strategickými cieľmi



Metodika celkového vyhodnotenia opatrení je možné popísať v nasledovných krokoch:

1) Identifikácia kritérií pre každý globálny strategický cieľ, ktoré už boli posudzované v rámci vykonaných primárnych hodnotení opatrení (expertné posúdenie, hodnotenie dopravným modelom a environmentálne hodnotenie), a ktorými možno vyhodnotiť príspevok opatrenia ku plneniu predmetného globálneho strategického cieľa,

Tabuľka 23 Hodnotiace kritériá identifikované pre jednotlivé globálne strategické ciele

Globálny strategický cieľ (GSC)	Hodnotenie dopravným modelom	Expertné hodnotenie	Hodnotenie SEA
GSC1 Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám	• Sídelná dostupnosť • Prepravná ponuka • Konkurencieschopnosť dopravných módov • Vplyv na nákladnú dopravu	• Sídelná dostupnosť • Prepravná ponuka • Konkurencieschopnosť dopravných módov	N/A
GSC2 Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.	• Finančná udržateľnost • Finančná náročnosť	• Finančná udržateľnost • Finančná náročnosť	N/A
GSC3 Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty deľby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.	• Konkurencieschopnosť dopravných módov	• Konkurencieschopnosť dopravných módov	N/A
GSC4 Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.	• Bezpečnosť premávky	• Bezpečnosť premávky	N/A
GSC5 Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.	• Životné prostredie (20% hodnoty kritéria)	• Životné prostredie (20% hodnoty kritéria)	• Celkové hodnotenie SEA (60% hodnoty)

2) Priradenie hodnoty, ktorá je výsledkom posúdenia opatrenia z pohľadu každého kritéria. Táto hodnota je agregovaným výsledkom hodnôt z posúdení daného opatrenia prostredníctvom vykonaných primárnych hodnotení (expertné posúdenie, hodnotenie dopravným modelom a environmentálne hodnotenie),

3) Vyhodnotenie každého opatrenia z pohľadu jeho potenciálu k naplneniu daného globálneho strategického cieľa. Hodnota je vypočítaná na základe aritmetického priemeru primárnych hodnotení opatrenia z pohľadu prislúchajúcich kritérií.

4) Zoradenie všetkých opatrení na základe vypočítanej hodnoty vyjadrujúcej potenciál k naplneniu daného globálneho strategického cieľa a identifikácia opatrení s najväčším potenciálom.

5) Celkové vyhodnotenie opatrení na základe agregácie výsledkov hodnotení z pohľadu ich potenciálu k naplneniu jednotlivých globálnych strategických cieľov. Agregácia spočíva vo výpočte aritmetického priemeru týchto piatich hodnotení.

6) Zostavenie výsledného poradia (rankigu) opatrení na základe porovnania výsledkov celkového vyhodnotenia opatrení.

Stanovené poradie opatrení (ranking) z pohľadu ich potenciálu plniť každý jednotlivý globálny strategický cieľ a výsledné poradie (ranking) opatrení je uvedené v nasledovnej tabuľke.

Tabuľka 24 Ranking opatrení z pohľadu ich potenciálu plniť príslušný globálny strategický cieľ a ranking opatrení

ID opatrenia	GSC1		GSC2		GSC3		GSC4	
	Hodnota	Poradie	Hodnota	Poradie	Hodnota	Poradie	Hodnota	Porad
OPC 01	2.37	32	2.61	30	2.16	30	2.47	23
OPC 02	2.48	28	3.50	7	2.47	25	3.63	2
OPC 03	2.38	31	2.39	37	2.21	28	3.00	12
OPC 04	2.91	15	2.58	32	2.79	22	3.11	8
OPC 05	3.94	2	3.42	10	1.20	33	1.20	36
OPC 06	3.25	9	3.47	9	1.20	33	1.20	36
OPC 07	2.69	22	3.31	15	1.20	33	2.40	24
OPC 08	3.91	3	3.31	16	1.20	33	6.01	1
OPC 09	4.59	1	3.56	5	4.21	7	3.61	3
OPC 10	2.31	34	3.50	7	1.20	33	1.20	36
OPC 11	3.50	6	3.38	12	4.22	5	3.50	4
OPC 12	2.84	16	3.14	18	1.20	33	2.40	24
OPL 01	2.24	35	2.69	28	2.17	29	1.94	32
OPL 02	2.71	21	3.03	21	2.67	23	2.33	27
OPV 01	2.39	30	3.16	17	3.13	20	2.75	19
OPV 02	1.97	36	2.34	38	2.13	31	2.81	17
OPV 03	2.37	33	3.53	6	2.94	21	2.50	22
OPV 04	1.69	38	2.44	35	2.31	26	1.50	35
OPV 05	2.58	24	2.47	33	2.31	26	2.38	26
OPVO 01	3.58	4	2.68	29	4.28	3	3.17	7
OPVO 02	2.78	20	2.41	36	3.47	17	2.25	29
OPVO 03	2.79	18	3.38	12	4.22	5	3.50	4
OPVO 04	2.54	26	2.46	34	3.31	18	2.94	13
OPVO 05	3.03	14	2.76	26	3.78	12	2.89	14
OPVO 06	2.46	29	2.91	22	3.56	16	2.11	31
OPVO 07	2.82	17	2.88	23	3.76	13	2.71	20
OPVO 08	2.79	18	3.35	14	3.72	14	3.06	9
OPŽ 01	3.09	13	3.84	2	3.94	9	3.18	6
OPŽ 02	3.17	12	2.72	27	4.06	8	2.53	21
OPŽ 03	3.21	11	2.60	31	3.94	9	1.82	33
OPŽ 04	3.49	7	3.97	1	6.01	1	3.01	10
OPŽ 05	3.26	8	3.75	3	6.01	1	3.01	10
OPŽ 06	3.25	10	2.81	25	3.71	15	2.24	30
OPŽ 07	3.53	5	3.72	4	4.24	4	2.76	18
OPŽ 08	2.65	23	2.84	24	3.24	19	2.29	28
OPŽ 09	2.50	27	3.06	20	3.88	11	2.82	15
OPŽ 10	2.56	25	3.41	11	2.65	24	2.82	15
OPŽ 11	1.69	37	3.09	19	1.94	32	1.53	34

6.3.1 Finančný rámec pre obdobie 2014 - 2030

Zoznam opatrení, ktoré boli výsledkom vyššie uvedeného hodnotenia bolo treba zasadiť do finančného rámca pre obdobie, na ktoré je stratégia definovaná a teda rok 2030. Z pohľadu zdrojov a objemu finančných prostriedkov, ktoré sú potrebné na realizáciu opatrení je možné identifikovať finančný rámec nižšie uvedeným postupom.

Tabuľka 25 Indikatívny finančný rámec (dostupné finančné prostriedky) pre obdobie 2014 – 2030

Obdobie	Finančný zdroj	Infraštruktúrne a prevádzkové aktivity	Cekom [mld. EUR]

2014 - 2023	EÚ zdroje	a) Operačný program Integrovaná Infraštrukúra 2014 – 2020	1.37
		b) Nástroj na prepájanie Európy (CEF)	0.12
		c) Integrovaný regionálny operačný program (IROP)	0.42
	Štátny rozpočet a vlastné zdroje subjektov	d) Spolufinancovanie štátu k OPII, CEF a IROP (spolufinancovanie 15% NFP, resp. v prípade IROP 50% pre viacrozvinuté regióny, neoprávnené náklady, výdavky nad rámec finančnej medzery)	1.00
		e) Finančné prostriedky na prevádzku a údržbu v rámci jednotlivých módov dopravy (pre roky 2014 - 2023)	12.07
		f) Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme s REGIOJET	0.08
		g) Výnosy zo spoplatnenia pre NDS	1.99
	Spolu pre roky 2014 - 2023		**17.04**
2024 - 2030	**Predpoklad pre roky 2024 – 2030**		**14.32**
Spolu pre roky 2014 - 2030			**31.36**

Indikatívny finančný rámec pre obdobie 2014 - 2030 bol stanovený súčtom príspevkov Európskej únie, zdrojov z rozpočtovej kapitoly MDVRR SR resp. vlastných zdrojov prijímateľov pre definované obdobie. Odhady finančného rámca vychádzajú zo súčasných rozpočtov a dotácií na jednotlivé druhy dopravy a nezohľadňujú ich budúce možné navýšenia z dôvodu valorizácie cien, resp. rozhodnutí o realokácii EÚ fondov. Stanovenie finančného rámca je indikatívne, bolo vypracované na základe usmernenia JASPERS a slúži primárne pre odhad finančných potrieb a tvorbu realistického scenára implementácie opatrení stratégie.

Zdroje EÚ

V prípade príspevkov Európskej únie ide o:

a) celkovú alokáciu bez národného spolufinancovania v rámci **Operačného programu Integrovaná infraštruktúra2014 – 2020** (okrem prioritných osí, ktoré sa venujú informačnej spoločnosti a technickej pomoci). Od tejto alokácie boli odrátané náklady projektov realizovaných vo fázach podľa nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1303/2013 - projekty diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, ako aj všetky nespochybniteľné stavby v súlade so scenárom BAU 2030 v dopravnom modeli,

b) alokáciu **Nástroja na prepájanie Európy 2014 – 2023**.

Od tejto alokácie boli odrátané náklady na realizáciu všetkých nespochybniteľných stavieb v súlade so scenárom BAU 2030 v dopravnom modeli,

c) alokáciu z **Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020**, konkrétne prioritnej osi 1 Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch.

Štátny rozpočet a vlastné zdroje subjektov

Štátne zdroje sú tvorené nasledovne:

d) **Spolufinancovanie štátu (15%-né spolufinancovanie, úhrada neoprávnených výdavkov a výdavkov nad rámec finančnej medzery)** k projektom financovaným z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Nástroja na prepájanie Európy (CEF), ako aj Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020, (prioritná os 1 Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch), suma národného spolufinancovania bola stanovená nazáklade skúseností z predchádzajúcich programových období a indikatívneho zoznamu projektov s identifikáciou projektov generujúcich príjem.

e) **Finančné prostriedky subjektov** (štátna správa, územná samospráva a nimi vytvorené subjekty s ich majetkovou účasťou) **na prevádzku a údržbu v rámci jednotlivých módov dopravy:**

- Cestná infraštruktúra (NDS, SSC, samosprávne kraje pre cesty II. tried, v prípade ciest II. triedy aj mestá Bratislava a Košice),
- Železničná infraštruktúra (ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO),
- Infraštruktúra vodnej dopravy (ARVD, VP),

- Infraštruktúra civilnej leteckej dopravy (letiská Bratislava, Košice, Poprad, Žilina, Piešťany, Sliač).

f) dotácia pre spoločnosť REGIOJET na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe,

g) výnosy zo spoplatnenia cestnej infraštruktúry (elektronický výber mýta a predaj diaľničných známok), po odrátaní nákladov na nezávislého znalca, nákladov na provízie predajcom diaľničných známok, nákladov na bankové poplatky, nákladov na prevádzku fleet kariet a celkových platieb resp. nárastu záväzkov voči poskytovateľovi systému elektronického mýta, pričom je zohľadnený aj predpokladaný 3% ročný nárast výnosov.

Do celkovej výšky finančných prostriedkov určených na dopravu v období 2014 – 2020 nie sú zahrnuté:

- dlhodobé a krátkodobé úvery
  - (napríklad NDS čerpá na obdobie rokov 2007 – 2022 dva úvery a to vo výške cca 498 mil. EUR a 60 mil. EUR. Ostatné významné subjekty, pôsobiace v sektore dopravy akými sú napr. ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO taktiež v značnom rozsahu využívajú úvery na financovanie svojej činnosti a obstaranie novej infraštruktúry).
  - Je možné predpokladať, že v období rokov 2023 - 2030 môžu subjekty ako NDS, ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO čerpať úverové zdroje v celkovej odhadovanej výške cca 0,5 mld. EUR (v závislosti od vplyvov na deficit verejných financií).
- dotácie miest určené pre ich dopravné podniky na krytie prevádzkových nákladov, resp. strát,
- výber daní z motorových vozidiel,
- prostriedky vyčlenené na mimoriadne situácie.

Pre obdobie rokov 2014 – 2023 je za predpokladu zachovania súčasných trendov možné predpokladať, že indikatívny objem finančných prostriedkov, ktoré môžu byť alokované na riešenie potrieb dopravy je cca 17,04 mld. EUR. V uvedenej sume nie sú zahrnuté náklady spojené s financovaním rozostavaných stavieb financovaných z OPII (odhadované náklady cca. 2,7 mld. EUR) a projekty PPP (cca. 1,49 mld. EUR) nakoľko tieto nespadajú do rozsahu opatrení tejto stratégie.

Pre stanovenie objemu možných disponibilných finančných prostriedkov na roky 2024 – 2030 sa predbežne vychádzalo z predpokladu, že objem dostupných finančných prostriedkov v sektore dopravy bude podobného rozsahu ako pre obdobie 2014 – 2023. Objem disponibilných zdrojov na roky 2024 – 2030 je teda upravený koeficientom dĺžky trvania (o tri roky kratšie obdobie ako 2014 - 2023). Je nevyhnutné poznamenať, že tento scenár je závislý na získaní EÚ zdrojov v podobnom rozsahu a s rovnakou mierou intenzity pomoci.

Disponibilita zdrojov v oblasti dopravy na obdobie 2014 – 2030 je pre účely tejto stratégie predbežne odhadovaná na úrovni31,36 mld. EUR. Je nutné opätovne zdôrazniť, že predmetný odhad je indikatívny a bude podliehať aktualizáciám v rámci procesu prípravy finančného plánu stratégie a počas tvorby rozpočtu verejnej správy.

6.4 Výber opatrení

Výsledné poradie (ranking) opatrení bolo stanovené na základe ich potenciálu plniť definované vízie a strategické ciele.Tento potenciál opatrení bol vyhodnotený podľa ich pozitívneho vplyvu na posudzované kľúčové parametre týkajúce sa dopravy a životného prostredia.

Tabuľka 26 Výsledné poradie opatrení na základe celkového hodnotenia (potenciál plniť globálne strategické ciele)

Poradie	ID opatrenia	Názov opatrenia
1	OPŽ 05	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.
2	OPŽ 04	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
3	OPC 09	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever

4	OPC 11	Rozvoj ostatnej siete ciest I. a II. triedy
5	OPVO 03	Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite
6	OPVO 01	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach
7	OPC 08	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ
8	OPŽ 07	Modernizácia, skapacitnenie a zaistenie interoperability širšieho Bratislavského uzlu - Skapacitnenie a modernizácia vybraných tratí podľa potrieb plánu dopravnej obsluhy, v rozsahu: uzol Bratislava a vetvy na Kittsee, Rajku a Komárno
9	OPŽ 01	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – Marchegg
10	OPVO 08	Modernizácia a výstaba elekričkových a trolejbusových tratí a súvisajúcej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy
11	OPVO 05	Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov
12	OPŽ 09	Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)
13	OPŽ 02	Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celorepublikového prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050
14	OPVO 07	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti
15	OPVO 04	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov
16	OPŽ 06	Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach
17	OPC 02	Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry
18	OPŽ 03	Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020
19	OPC 04	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS
20	OPVO 06	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania
21	OPŽ 08	Zaistenie interoperability a zaistenie adekvátnej kapacity na ostatných hlavných tratiach TEN-T: Púchov - Horní Lideč
22	OPVO 02	Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy
23	OPŽ10	Centralizácia riadenia prevádzky
24	OPV 03	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu
25	OPV 01	Zrealizovať technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj
26	OPL 02	Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility
27	OPC 03	Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC
28	OPC 07	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
29	OPC12	Modernizacia a rozvoj ostatnej siete D a RC
30	OPC 01	Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe
31	OPC 05	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
32	OPV 02	Zavádzať rozšírené riečne informačné služby
33	OPV 05	Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti
34	OPL 01	Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy
35	OPŽ11	Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy
36	OPC 06	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
37	OPV 04	Vysporiadať majetkovoprávne vzťahy vo verejných prístavoch
38	OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii

Pozn. Vyššie uvedený ranking opatrení uvažuje s vybudovaním všetkých nespochybniteľných stavieb – rozostavané, prípadne nachádzajúce sa vo vysokom stupni prípravy (scenár BAU 2030 v dopravnom modeli)

Plnenie stanovených cieľov v oblasti rozvoja dopravy do roku 2030 je však možné realizovať prostredníctvom tých opatrení, ktoré sú uskutočniteľné z pohľadu dostupných finančných zdrojov a časovej náročnosti.

Pre každé hodnotené opatrenie bola stanovená predpokladaná finančná náročnosť na základe odhadu predpokladaných nákladov jednotlivých projektov v rámci tohto opatrenia. Zároveň bol stanovený odhad termínu realizácie opatrenia podľa odhadovaných termínov realizácie prislúchajúcich projektov.

Poznámka:

V rámci procesu strategického environmentálneho hodnotenia boli identifikované dve opatrenia – OPV1 (Zrealizovať technické opatrenia na zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj) a OPV5 (Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti), pri ktorých ide z hľadiska vplyvov na životné prostredie o potenciálne rizikové opatrenia s negatívnymi vplyvmi. Dôvodom sú predpokladané potenciálne negatívne vplyvy týchto opatrení na chránené územia, NATURA 2000, biodiverzitu ako aj povrchové a podzemné vody a zároveň neboli v rámci hodnotenia identifikované významnejšie prínosy pre životné prostredie.

Vzhľadom na to, že ide o strategické hodnotenie na úrovni opatrení a nie konkrétnych projektov, kde sa už predpokladá vyššia úroveň poznania technických, environmentálnych, socioekonomických a dopravných charakteristík daných projektov, je možné, že konkrétne vplyvy projektov na životné prostredie bude možné vyhodnotiť pozitívnejšie návrhom a realizáciou príslušných zmierňujúcich, resp. kompenzačných opatrení.

6.5 Stratégia rozvoja

V nadväznosti na vyššie uvedený metodický postup t.j. realizácia hodnotení opatrení z pohľadu ich pozitívneho vplyvu na posudzované kľúčové parametre týkajúce sa dopravy a životného prostredia (viď kapitola 6.2) a následne realizácia vyhodnotenia opatrení na základe ich potenciálu plniť definované globálne strategické ciele (viď kapitola 6.3) sú nižšie definované základné požiadavky na realizáciu systémových, infraštruktúrnych, prevádzkových a organizačných opatrení v podobe hlavných strategických zásad.

6.5.1 Základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení

Systémové opatrenia uvedené v kapitole 5.1 sú chápané ako celosektorové opatrenia reagujúce na prierezové sektorové problémy. Ide o problémy, ktoré je spravidla nutné riešiť vo všetkých dopravných podsektoroch, a ich realizácia predstavuje východiskové predpoklady k naplneniu cieľov tejto stratégie.

Z podstaty systémových opatrení smeruje ich realizácia do oblasti úpravy legislatívy, nastavenia jednotlivých postupov, a pod. a následne vlastnej realizačnej podoby. Pre prvý prípad sú ďalej definované čiastkové strategické závery, ktoré vymedzujú základné parametre realizácie týchto opatrení. Pri opatreniach obsahujúcich i realizačnú časť je potrebné v rámci implementačného plánu definovať konkrétne projekty a subjekty zodpovedajúce za ich realizáciu.

V súlade s vyššie uvedeným sú ďalej uvedené strategické zásady odrážajúce výstupy súvisiacich analýz a nastavujúcich základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení vzťahujúcich sa k dopravnému sektoru ako celku. Uvedené strategické zásady by však mali byť relevantným spôsobom uplatňované nielen na úrovni MDVRR SR a jemu podriadených organizácii, ale aj na úrovni krajov a miest.

6.5.1.1 Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora

Strategické zásady vo vzťahu k nastaveniu princípov udržateľného financovania dopravného sektora sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 1

Nastavenie udržateľného financovania dopravného sektora je zásadným predpokladom jeho ďalšieho udržateľného rozvoja. Východiskovým krokom musí byť spracovanie podrobného, realistického plánu udržateľného financovania dopravného systému Slovenskej republiky ktoré berie do úvahy súčasné i nové možnosti jeho financovania (za použitia zásad štruktúrovaného financovania).

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 2

Prioritným cieľom plánu udržateľného financovania dopravného sektora musí byť nastavenie parametrov zaisťujúcich udržateľnosť existujúcej dopravnej infraštruktúry. Toto je predstavované predovšetkým zaisteným finančným krytím prevádzky, údržby a opráv (vrátane likvidácie súčasného vnútorného dlhu údržby dopravného sektora) za predpokladu stabilizácie národných finančných zdrojov. Nová investičná výstavba nesmie túto požiadavku narušovať i za cenu jej nižšieho tempa.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 3

Finančné príjmy z platieb za využívanie dopravnej infraštruktúry by mali byť prerozdeľované jednotlivým správcovským subjektom primárne za účelom údržby a opráv infraštruktúry. Sekundárnym kritériom by malo byť cielené prerozdeľovanie potenciálnych prebytkov za účelom prispenia k umoreniu vnútorného dlhu údržby.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 4

Vzhľadom na rozpočtové možnosti Slovenskej republiky a investičné potreby súvisiace s rozvojom dopravnej infraštruktúry, ktorá je súčasťou sietí TEN-T, je nutné vyrokovať spolufinancovanie zo strany Európskej únie aj pre nasledujúce obdobie.

6.5.1.1 Periodická príprava a realizácia plánov údržby dopravnej infraštruktúry

Strategické zásady vo vzťahu k periodickej príprave a realizácie plánov údržby dopravnej infraštruktúry sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 5

S ohľadom na rastúci dopravný dopyt, nedostatočný výkon údržby v minulých rokoch a z toho vyplývajúcej degradácie infraštruktúry je nutné pripraviť pre všetky dopravné módy podrobné plány opráv a údržby. Tieto plány musia obsahovať okrem stanovenia štandardných finančných požiadaviek na prevádzku a údržbu vychádzajúcich z príslušných technických podmienok tiež rozpad finančných potrieb súvisiacich s umorením vnútorného dlhu údržby.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 6

Plány údržby musia tvoriť jeden zo vstupov do prípravy plánov udržateľného financovania dopravného sektora. Dodržiavanie schválených plánov údržby a ich finančných alokácií musí byť dôsledne legislatívne ošetrené.

6.5.1.2 Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátanie súvisiacich aktivít

Strategické zásady vo vzťahu k procesu prípravy a realizácie rozvojových aktivít sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 7

1. <u>Koncepčná príprava</u>

V rámci procesu prípravy projektového plánu by sa mali dodržiavať určité poriadky a normy, ktoré definujú najlepšie riešenie pre jeho implementáciu. Rovnako dôležité je zjednodušenie a zlepšenie kvality prípravy projektu, ktorý sa skladá z nasledujúcich krokov:

- 1.1 prognózy, prieskumy
- 1.2 koncepčné štúdie (štúdie možností a príležitosti) – variantné riešenie
- 1.3 štúdie uskutočniteľnosti (ŠU), vrátane voľby vhodnej trasy s ohľadom na záujmy ochrany životného prostredia a zdravia ľudí, chránených území a území Natura 2000
- 1.4 príprava zmien územných plánov a posúdenie ich kumulatívnych vplyvov na životné prostredie pomocou strategického hodnotenia podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z.
- 1.5 územne technická štúdia, podklad pro dokumentáciu stavebného zámeru

2. <u>Príprava investície – zhotovenie dokumentácie</u>

- 2.1 dokumentácia stavebného zámeru vybranej varianty
- 2.2 dokumentácia pre posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie (EIA)
- 2.3 dokumentácia pre územné rozhodnutie
- 2.4 dokumentácia pre stavebné povolenie

3. <u>Realizácia investície – zhotovenie stavby</u>

- 3.1 dokumentácia pre realizáciu stavby, pre výber zhotoviteľa
- 3.2 realizácia stavby
- 3.3 dokumentácia skutočného vyhotovenia stavby

Potreba realizácie všetkých vyššie uvedených krokov musí byť posúdená v spolupráci s príslušnými orgánmi.Nadväzujúce dokumentácie, ktoré majú byť pripravované, majú byť posudzované na systematickej úrovni - niektoré kroky môžu byť zlúčené s cieľom zlepšenia a optimalizácie povoľovacieho konania.
V zložitejších prípadoch môžu byť naopak doplnené o rôzne dodatočné prognózy a prieskumy. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na chránené územia, územia Natura 2000 a hodnotné krajinné prvky a posúdiť územné vedenie na úrovni územných plánov procesom SEA.

Pri zadávaní zákaziek v oblasti dopravnej infraštruktúry je potrebné primerane dbať na zachovanie princípov tzv. zeleného verejného obstarávania. V procese prípravy ako aj výstavby je potrebné minimalizovať tvorbu odpadov, zabezpečiť environmentálne priaznivé nakladanie s odpadmi, ich recykláciu a druhotné využívanie ako aj minimalizovať vznik zvláštnych a nebezpečných odpadov. Taktiež je vhodné zamerať sa na možnosti podpory znižovania produkcie odpadov najmä z výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry ako aj obslužnej infraštruktúry vodnej a leteckej dopravy. Je nutné zohľadniť potrebu znižovania materiálovej náročnosti, resp. uprednostňovanie opätovného využitia a recyklácie odpadov v rámci výstavby, modernizácie alebo prevádzky a údržby dopravnej infraštruktúry.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 8

V súvislosti so strategickou zásadou 7 je potrebné definovať kategórie/typy projektov s požadovaným rozsahom dokumentácie vo fáze koncepčnej prípravy. Nesplnenie požadovaného rozsahu a časovej nadväznosti koncepčnej prípravy neumožní prechod do fázy prípravy investície. Stanovené požiadavky rozsahu a poradia jednotlivých krokov koncepčnej prípravy musia byť, spolu s doporučenými metodikami pre ich spracovanie, zakotvené v príslušných predpisoch, ktoré tuto problematiku upravujú.

6.5.1.3 Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov

Strategické zásady vo vzťahu k doplneniu a priebežnému udržiavaniu databáz jednotlivých podsektorov sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 9

S ohľadom na chýbajúce vstupné dáta umožňujúce podrobné plánovanie rozvoja dopravného sektora je nutné nastaviť procesy, ktorých prostredníctvom budú potrebné dátové bázy zodpovedajúcim spôsobom zaistené, udržované a aktualizované.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 10

Pre každý dopravný podsektor je potrebné zostaviť zoznam dátovej bázy potrebnej pre jeho efektívne riadenie, optimalizáciu funkcie a plánovanie jeho rozvoja. V nadväznosti na tieto zoznamy budú pripravené komplexné plány zberu, vyhodnotenia, aktualizácie a archivácie týchto dát, vrátane podrobných informácií jednotlivých dátových položiek a ich atribútov. Získané vstupy budú zapracované do „Plánu doplnenia, udržovania a aktualizácie dátových báz dopravného sektora a vytvorenia centrálnej databázy dopravných, ekonomických a finančných údajov rezortu“.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 11

Povinnosť zhromažďovať, zapracovávať, pravidelne aktualizovať a archivovať dátové sady definované podľa strategickej zásady č. 10, resp. „Plánu pre doplnenie, udržovanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektoraa vytvorenia centrálnej databázy dopravných, ekonomických a finančných údajov rezortu“, musia byť stanovené minimálne na úrovni vnútorných predpisov dotknutých subjektov a organizácií.

6.5.1.4 Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky

Strategické zásady vo vzťahu k vylepšeniu funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 12

Strategický dopravný model Slovenskej republiky a jeho kvalita, resp. vypovedajúca schopnosť je priamo závislá na rozsahu a kvalite vstupných dát. Z tohto dôvodu je nutné zaistiť komplexný zoznam požiadaviek na vstupné dáta pre potreby dopravného modelu, a v súlade so strategickou zásadou č. 10, ich začleniť do plánu pre doplnenie, udržovanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektora.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 13

S ohľadom na dátové nároky súvisiace s aktualizáciami a úpravami dopravného modelu je nutné zaistiť súčinnosť naprieč rezortmi a garantovať tak získanie dát spadajúcich mimo sektor dopravy (demografické dáta, ekonomické ukazovatele, a pod.). Zabezpečený musí byť prístup k dátam z verejného aj súkromného sektora pre osobnúa nákladnú dopravu.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 14

Pre potreby využívania strategického dopravného modelu Slovenskej republiky je nutné zaistiť jeho pravidelné aktualizácie. Perióda týchto aktualizácií musí byť nastavená v súlade s Plánom pre doplnenie, udržovanie a aktualizáciu dátových báz dopravného sektora a byť jeho neoddeliteľnou súčasťou.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 15

V rámci budúcich úprav dopravného modelu je nutné zaistiť úplnú integráciu všetkých dopravných módov, osobnej i nákladnej dopravy do jedného spoločného dopravného modelu.

6.5.1.5 Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov

Strategické zásady vo vzťahu k pravidelnej aktualizácii strategických a rozvojových dokumentov sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 16

V nadväznosti na periodické aktualizácie a udržovanie dátových báz dopravného podsektora musia byť pravidelne vyhodnotené a následne aktualizované všetky kľúčové strategické a rozvojové dokumenty. Ide najmä o aktualizácie:

- Implementačného plánu Stratégie dopravy do roku 2030;
- Plánov financovania dopravnej infraštruktúry;
- Plánov údržby dopravnej infraštruktúry;
- Plánu pre doplnenie, udržovanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektora;
- Monitorovacích správ dopadov dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo;
- Bezpečnostných auditov dopravnej infraštruktúry;
- Strategického dopravného modelu SR.

a ďalších dokumentov, ktoré musia byť pre tieto potreby vymenované naprieč dopravným sektorom.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 17

Pre každý z dokumentov uvedených v zozname spracovanom podľa strategickej zásady 16 musí byť stanovená perióda aktualizácie, ktorej nastavenie musí byť v súlade s aktualizáciami dátových báz. Ďalej musí byť jasne stanovený subjekt a jeho organizačná jednotka/zložka, ktorá za prevedenie aktualizácie daného dokumentu a jeho archiváciu zodpovedá.

6.5.1.6 Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP

Strategické zásady vo vzťahu k pravidelnému monitoringu hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 18

Pre potreby účinnej realizácie opatrení s potenciálnymi dopadmi na životné prostredie musia byť nastavené jednotné pravidlá a parametre pravidelného monitoringu hluku a kvality ovzdušia, monitoring úhynu stavovcov na cestách a železniciach, mapovanie migračných koridorov živočíchov, doplnenie opatrení zamedzujúcich zrážkam a opatrení umožňujúcich migráciu na súčasnej infraštruktúre (ekodukty, široké podmostie a priepustky so suchým brehom, ploty a zábrany proti obojživelníkom spolu s priechodmi). Tieto pravidlá musia byť z pohľadu vecnej podstaty nastavené v súlade s normami, ktoré danú problematiku upravujú. Povinnosť pravidelnej realizácie monitoringu životného prostredia musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 19

Výstupy monitoringu životného prostredia realizované podľa strategickej zásady 18 budú východiskovým podkladom pre návrh a realizáciu technických opatrení (protihlukové steny, obchvaty miest, a pod.) a ku každému technickému návrhu budú doložené v rámci procesu EIA.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 20

Pri plánovaní nových, resp. rekonštrukciách a obnovách súčasných časti dopravnej infraštruktúry musí byť po vzniku „Národného politického rámca na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá a spoločné technické špecifikácie“ reflektované jeho požiadavky a definované technické parametre. Súčasne s týmto procesom musí dochádzať k podpore komerčnej sféry k doplneniu súčasnej energetickej dopravnej infraštruktúry infraštruktúrou pre alternatívne palivá. Preto je nevyhnutné implementovať, vrátane podporných opatrení, aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a Európsku stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu a priebežne monitorovať plnenie čiastkových cieľov v nich stanovených tak, aby sa podarilo splniť emisné ciele v roku 2050.

6.5.1.7 Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy

Strategické zásady vo vzťahu k pravidelnému vykonávaniu bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy sú nasledujúce:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 21

V snahe naplniť ciele Európskej komisie smerovanej do oblasti bezpečnosti dopravy je nutné pravidelne realizovať bezpečnostné audity dopravnej infraštruktúry a na ich základe vykonávať nápravné opatrenia. Audity je potrebné vykonávať v súlade s medzinárodnými metodikami umožňujúcimi porovnávanie výsledkov naprieč členskými štátmi EU (u cestnej infraštruktúry napr. metodika EuroRAP). Povinnosť pravidelnej realizácie infraštruktúrnych bezpečnostných auditov musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 22

Vzhľadom na skutočnosť, že časti dopravnej infraštruktúry spadajú do tzv. kritickej infraštruktúry a súčasne, že dopravná infraštruktúra býva často cieľom teroristických útokov, je dôležité zaistiť parametre bezpečnosti nielen na strane prevádzky, ale i na strane bezpečnosti a ochrany. Zvláštna pozornosť musí byť venovaná preberaniu posledných medzinárodných noriem v oblasti železničnej dopravy a civilného letectva.

6.5.2 Stratégia rozvoja v oblasti infraštruktúry

Ďalej je uvedený výstup strategického hodnotenia infraštruktúrnych opatrení zoradený podľa výsledku ich výsledného hodnotenia (potenciál plniť globálne strategické ciele) v súlade s vyššie uvedeným metodickým postupom (kapitola 6.3). Prezentovaný je súbor všetkých infraštruktúrnych opatrení naprieč dopravnými módmi, ktorý demonštruje význam navrhovaných infraštruktúrnych opatrení. V rámci stanovenia významu jednotlivých infraštruktúrnych opatrení boli tieto posudzované ako celok (tzn. ako súbor konkrétnych projektov), čo ale neznamená, že vybrané projekty v rámci opatrení s nižším celkovým hodnotením nemôžu byť implementované ako prioritné.

Uvedený výstup priamo ovplyvňuje tvorbu ďalej uvedených strategických zásad súvisiacich s dopravnou infraštruktúrou a predstavuje jeden zo vstupov do tvorby implementačného plánu tejto stratégie.

Hodnoty potenciálneho prínosu jednotlivých opatrení sú priamo ovplyvnené mnohými faktormi, ktoré musia byť brané do úvahy pri implementácii tejto stratégie. Ide napr. o pomer celkovej dĺžky opatrení k dĺžke nedobudovaných úsekov, čo ovplyvňuje jeho mieru relatívneho prínosu, dĺžku úsekov opatrenia ako takú a pod.

Uvedené hodnotenie teda nepredstavuje celkovú strategickú významnosť opatrenia. Pri hodnotení dopravným modelom bol **ako základný stav použitý scenár „BAU 2030“, ktorý obsahuje všetky nespochybniteľné stavby – rozostavané, prípadne nachádzajúce sa vo vysokom stupni prípravy.** Predmetná skutočnosť taktiež ovplyvňuje potenciálnu mieru prínosu opatrení.

Tabuľka 27 Výstup strategického hodnotenia - prínos infraštruktúrnych opatrení (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokročilom štádiu prípravy) z pohľadu ich potenciálu plniť definované globálne strategické ciele

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPŽ 05	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.	3.97
OPŽ 04	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou	3.87
OPC 09	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh	3.86
OPC11	Rozvoj ostatnej siete ciest I. a II. triedy	3.68
OPVO 01	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	3.64
OPC 08	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ	3.61
OPŽ 07	Modernizácia, skapacitnenie a zaistenie interoperability širšieho Bratislavského uzlu - Skapacitnenie a modernizácia vybraných tratí podľa potrieb plánu dopravnej obsluhy, v rozsahu: uzol Bratislava a vetvy na Kittsee, Rajku a Komárno	3.60
OPŽ 01	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – Marchegg	3.56
OPVO 08	Modernizácia a výstaba elekričkových a trolejbusových tratí a súvisajúcej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy	3.47
OPVO 05	Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov	3.34
OPVO 07	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	3.20
OPVO 04	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov	3.15
OPC 04	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS	2.98
OPVO 06	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania	2.97
OPŽ 08	Zaistenie interoperability a zaistenie adekvátnej kapacity na ostatných hlavných tratiach TEN-T: Púchov - Horní Lideč	2.88
OPV 03	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu	2.70
OPV 01	Zrealizovať technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	2.60
OPL 02	Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility	2.55
OPC 03	Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC	2.49
OPC 07	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku	2.47
OPC12	Modernizacia a rozvoj ostatnej siete D a RC	2.47
OPC 05	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)	2.41
OPC 06	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky	2.16
OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii	1.98

Z vyššie uvedených výstupov plynú základné podklady umožňujúce definovanie multimodálnych strategických zásad v oblasti dopravnej infraštruktúry a nadväzujúcu tvorbu implementačného plánu.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 23

Vzhľadom k významnej výške investičných a prevádzkových potrieb nutných k zaisteniu kapacitnej, udržateľnej infraštruktúry dopravného sektora Slovenskej republiky je nutné tieto prostriedky vynakladať pri využití všetkých zásad efektívneho plánovania s cieľom maximalizácie ich úžitku. Týmto spôsobom by malo byť pristupované vo vzťahu k zaisteniu národnej a medzinárodnej dostupnosti Slovenskej republiky v oblasti osobnej i nákladnej dopravy.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 24

S ohľadom na termíny dokončenia infraštruktúry TEN-T nastavené zo strany EK je nutné ďalej pokračovať v ich príprave a realizácii s maximálnym nasadením. Priority by mali byť nastavené s ohľadom na vyššie uvedené výstupy hodnotenia, ich potenciálneho prínosu a efektivity. Technické návrhové parametre musia spĺňať nielen požiadavky kladené na infraštruktúru TEN-T, ale zodpovedať reálnym potrebám.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 25

Významným smerom rozvoja dopravnej infraštruktúry v strednodobom horizonte bude oblasť verejnej osobnej dopravy a jej preferencie, s nutnými presahmi do železničnej a cestnej infraštruktúry. V tejto súvislosti je potrebné definovať optimálnu cieľovú hodnotu deľby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky, ako súčasť dopravnej politiky. V nadväznosti na túto cieľovú hodnotu určiť nástroje a kroky na jej dosiahnutie. Pri každom projekte v oblasti dopravnej infraštruktúry, kde je to realizovateľné a uskutočniteľné, je potrebné posúdiť jeho dopravnú indukciu a príspevok k zmene deľby prepravnej práce v prospech environmentálne a ekonomicky prijateľnejších druhov dopravy.
V osobnej diaľkovej a nákladnej doprave je dôležité zamerať sa najmä na dokončenie modernizácie a skapacitnenie významných koridorových železničných tratí a rozvoj kapacitnej cestnej infraštruktúry podporovanej technológiami inteligentných dopravných systémov.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 26

Podpora multimodality v osobnej a nákladnej doprave musí byť významným hľadiskom realizácie rozvojových infraštruktúrnych projektov. Rozvoj cestnej a železničnej infraštruktúry musí podporovať nielen tieto dopravné módy navzájom, ale tiež pripravovať podmienky podporujúce efektivitu investícií vynakladaných do opatrení vo vnútrozemskej vodnej doprave a civilnom letectve.

Ďalej sú pre prehľadnosť prezentované výstupy strategického hodnotenia v delení podľa jednotlivých dopravných módov. Potenciál plniť strategické ciele vstupuje ako parameter do prípravy implementačného plánu, ktorý ďalej, okrem iného, zohľadňuje aj aspekty pripravenosti, rozostavanosti jednotlivých opatrení a ich potencionálnu ekonomickú efektivitu.

6.5.2.1 Výstupy strategického hodnotenia v oblasti cestnej infraštruktúry

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výstupy strategického hodnotenia v oblasti cestnej infraštruktúry.

Tabuľka 28 Výstupy strategického hodnotenia cestnej infraštruktúry (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokočilom štádiu prípravy)

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPC 09	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh	3.86
OPC11	Rozvoj ostatnej siete ciest I. a II. triedy	3.68
OPC 08	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ	3.61
OPC 04	Koncepčne realizovaný rozvoj IDS	2.98
OPC 03	Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC	2.49
OPC 07	Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku	2.47
OPC12	Modernizacia a rozvoj ostatnej siete D a RC	2.47
OPC 05	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)	2.41

OPC 06	Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky	2.16
OPC10	Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii	1.98

Uvedená tabuľka uvádza výstupy strategického hodnotenia v oblasti dopravnej infraštruktúry pri využití maximalistických návrhových parametrov cestných opatrení na všetkých úsekoch.

S ohľadom na prognózovaný dopyt je vhodné uvažovať s prehodnotením šírkového usporiadania vybraných úsekov, s potenciálom ich úpravy v nádväznosti na celoštátne sčítanie cestnej dopravy, ktoré sa realizuje každých 5 rokov. Ide o úseky o celkovej dĺžke 403 km, zoznam ktorých je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 29 Plánované úseky diaľnic a rýchlostných ciest s potenciálom prehodnotenia šírkového usporiadania vo výhľadovom období v závislosti od intenzít dopravy

Opatrenie	Vedenie ťahu	Názov úseku
Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)	R6 + D1 – dobudovanie v úsekoch Žilina – Košice, Košice – hranica UK	D1 Pozdišovce - št. hr. SK/UA
		D1 Michalovce, privádzač
		R6 Púchov - Mestečko
		R6 Mestečko - št. hr. SR/ČR
Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky	D3 + R5 hranica PL - Žilina; križovatka D1	R5 št. hr. SR/ČR - Svrčinovec
Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku	R4 hranica HU-Košice, R2 Košice, D1 Košice-Prešov, R4 Prešov - Poľsko	R4 št. hr. SR/PL - Hunkovce
		R4 Hunkovce - Ladomirová
		R4 Svidník – Rakovčík
		R4 Rakovčík (obchvat Šarišského Štiavnika) – Radoma
		R4 Radoma – Giraltovce
		R4 Giraltovce (obchvat Giraltoviec) – Kuková
		R4 Kuková – Lipníky
Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ	R2 Trenčín – Žiar n. Hronom – Lučenec - Košice	R2 Pravotice - Dolné Vestenice
		R2 Nováky - Žiar nad Hronom, sever
		R2 Lovinobaňa - Ožďany, západ (časť Lovinobaňa - Lučenec)
		R2 Ožďany, východ - Zacharovce
		R2 Zacharovce - Bátka
		R2 Bátka - Figa, západ
		R2 Tornaľa - Gombasek
		R2 Gombasek - Rožňava
		R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou
		R2 Jabloňov nad Turnou - Včeláre
		R2 Včeláre - Moldava nad Bodvou
		R2 Moldava nad Bodvou - Košice, Šaca
Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh	R3 hranica HU – Zvolen, R1 Zvolen – Ružomberok, D1 Ružomberok-Hubová, R3 Hubová – hranica PL	R3 Tvrdošín - Nižná
		R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín
		R3 Dolný Kubín - D1
	R3 hranica HU – Zvolen, R1 Zvolen – Žiar n. Hronom východ, R3 Žiar n. Hronom východ - Martin, D1 Martin - Hubová, R3 Hubová – hranica PL	R3 Rakovo - Horná Štubňa, sever
		R3 Horná Štubňa, juh - Šášovské Podhradie
		R3 Zvolen - Šahy
Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC	R7 Bratislava - Lučenec	R7 Dunajská Streda - Nové Zámky

Opatrenie	Vedenie ťahu	Názov úseku
		R7 Nové Zámky - Čaka
		R7 Čaka - Veľký Krtíš
		R7 Veľký Krtíš - Lučenec

Dôsledkom zmeny návrhových parametrov uvedených úsekov môže dôjsť k odhadovanému zníženiu investičných nákladov jednotlivých opatrení o cca 8 mld. EUR. Náklady na prevádzku a údržbu na 30 rokov budú krátené analogicky o cca 750 mil. EUR.

Poradie v Tabuľka **28 je do značnej miery spôsobené veľkými rozdielmi vo veľkosti potenciálu plniť strategické ciele. Okrem potenciálu plniť strategické ciele je ale nutné realisticky zvažovať aj okolité podmienky ich realizácie.**

Na uvedený výstup nadväzujú tieto strategické zásady pre oblasť rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 27

Vzhľadom k vysokému prínosu väčšiny uvedených infraštruktúrnych opatrení na jednej strane, ale významným rozdielom ich potenciálu plniť strategické ciele na druhej strane, je nutné, aby boli v rozhodovacom procese o príprave a realizácii jednotlivých stavieb zohľadnené i možnosti rozdelenia opatrení na podcelky (s uvažovaním dopravnej logiky, rozostavanosti, stavu prípravy, atď.) a priorizovať tie, ktoré budú vykazovať vyšší potenciál plniť strategické ciele budú predstavovať lepšiu „value for money“.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 28

Príprava plánu rozvoja IDS a jeho implementačného plánu musí byť jednou z významných priorít projektovej prípravy v tejto oblasti. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry potom musí byť v súlade s týmto plánom sprevádzaný nasadzovaním technológií inteligentných dopravných systémov, pretože tieto vykazujú vysokú nákladovú efektivitu a potencionálny prínos.
Vzhľadom k súčasnému rozsahu dopravnej siete a spôsobu jej využitia musí byť IDS technológiami vybavované nie len diaľnice a rýchlostné cesty, ale i cesty I. triedy.
Informácie z IDS musia byť na centrálnej úrovni spracované, vyťažované a distribuované prostredníctvom Národného systému dopravných informácií.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 29

Neoddeliteľnou súčasťou výstavby, opráv a rekonštrukcií siete diaľnic a rýchlostných komunikácií musí byť výstavba nových a modernizácia súčasných odpočívadiel. Realizácia výstavby i rekonštrukcií musí byť v súlade s Koncepciou rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách v Slovenskej republike.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 30

Cesty I. a II. triedy, ktoré sú mimo trasovania siete TEN-T, musia byť modernizované a vykazovať dostatočné kapacitné i bezpečnostné parametre. Ide napr. o cesty I. triedy č. I/10, I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75 a I/79. V súlade so strategickou zásadou č. 28, musí byť súčasťou modernizácie taktiež vybavenie ciest, technológiami IDS.

6.5.2.2 Výstupy strategického hodnotenia v oblasti železničnej infraštruktúry

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výstupy strategického hodnotenia v oblasti železničnej infraštruktúry.

Tabuľka 30 Výstupy strategického hodnotenia železničnej infraštruktúry (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokočilom štádiu prípravy)

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPŽ 05	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.	3.97
OPŽ 04	Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou	3.87
OPŽ 07	Modernizácia, skapacitnenie a zaistenie interoperability širšieho Bratislavského uzlu - Skapacitnenie a modernizácia vybraných tratí podľa potrieb plánu dopravnej obsluhy, v rozsahu: uzol Bratislava a vetvy na Kittsee, Rajku a Komárno	3.60
OPŽ 01	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – Marchegg	3.56
OPŽ 08	Zaistenie interoperability a zaistenie adekvátnej kapacity na ostatných hlavných tratiach TEN-T: Púchov - Horní Lideč	2.88

Na uvedený výstup nadväzujú tieto strategické zásady pre oblasť rozvoja železničnej dopravnej infraštruktúry:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 31

Vzhľadom na vysoký prínos väčšiny uvedených infraštruktúrnych opatrení na strane jednej, ale významný rozdiel ich potenciálu plniť strategické ciele je nutné, aby boli v rozhodovacom procese o príprave a realizácii jednotlivých stavieb zohľadnené aj priority objednávateľov verejnej dopravy a komerčných prevádzkovateľov osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 32

Je potreba priorizovať úpravy/modernizácie tratí resp. opatrení, s ktorými perspektívne súvisí možnosť dlhodobého zazmluvnenia prepravcu. Tieto skutočnosti musia byť premietnuté do prevádzkového konceptu spôsobom zaručujúcim minimalizáciu dlhodobých výluk z dôvodu úprav dopravnej infraštruktúry.
Stanovenie priorít vo vzťahu k plneniu interoperability musí ďalej reflektovať význam jednotlivých tratí a medzinárodných záväzkov Slovenskej republiky.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 33

Voľné finančné prostriedky je potrebné hľadať okrem iného aj prostredníctvom racionalizácie prevádzky a s tým súvisiacou reštrukturalizáciou železničnej dopravnej siete Slovenskej republiky, pri zachovaní kvality dopravnej obslužnosti daného územia ako celku. Zároveň treba rešpektovať strategické zásady č. 34 – 36 a 41 – 44.

6.5.2.3 Výstupy strategického hodnotenia v oblasti infraštruktúry verejnej osobnej dopravy

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výstupy strategického hodnotenia v oblasti infraštruktúry verejnej osobnej dopravy.

Tabuľka 31 Výstupy strategického hodnotenia infraštruktúry VOD (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokočilom štádiu prípravy)

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPVO 01	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	3.64
OPVO 08	Modernizácia a výstaba elekričkových a trolejbusových tratí a súvisajúcej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy	3.47
OPVO 05	Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov	3.34
OPVO 07	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	3.20
OPVO 04	Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov	3.15
OPVO 06	Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania	2.97

Na uvedený výstup nadväzujú tieto strategické zásady pre oblasť rozvoja infraštruktúry verejnej osobnej dopravy:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 34

S ohľadom na stále rastúci dopyt po preprave v osobnej doprave je nutné, vo vzťahu k prevádzkovej udržateľnosti dopravného systému Slovenskej republiky, sa dôsledne zamerať na rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy. Kvalita infraštruktúry a nadväzujúcich služieb je faktorom ovplyvňujúcim ich atraktivitu a akceptovateľnosť na strane verejnosti.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 35

Rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy musí prebiehať koordinovane na všetkých jej úrovniach - od mestskej, cez regionálnu až po diaľkovú dopravu. Koordinácia služieb na rozhraní jednotlivých úrovní je ďalším predpokladom jej akceptovateľnosti.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 36

Realizácia uvedených strategických priorít na jednotlivých úrovniach musí byť uskutočnená v súlade s výstupmi Plánu udržateľnej mobility a za koordinácie dopravnou autoritou, prípadne dopravnými autoritami.

6.5.2.4 Výstupy strategického hodnotenia v oblasti vodnej infraštruktúry

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výstupy strategického hodnotenia v oblasti vodnej infraštruktúry.

Tabuľka 32 Výstupy strategického hodnotenia vodnej infraštruktúry (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokočilom štádiu prípravy)

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPV 03	Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu	2.70
OPV 01	Zrealizovať technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	2.60

Na uvedený výstup nadväzujú tieto strategické zásady pre oblasť rozvoja infraštruktúry vodnej dopravy:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 37

Podpora infraštruktúry vodnej dopravy je jedným z významných predpokladov ďalšieho rozvoja multimodálnej nákladnej dopravy. Realizácia jednotlivých opatrení ale musí byť uskutočnená výhradne s ohľadom na potenciál budúceho dopytu a v tesnej koordinácii s rozvojom nadväzujúcej železničnej a cestnej infraštruktúry. Naplňovanie cieľov a opatrení v oblasti vodnej dopravy musí prebiehať v súlade s environmentálnymi cieľmi Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách. S ohľadom na významnosť potenciálnych negatívnych vplyvov projektov vodnej dopravy musí samotnej realizácii predchádzať dôkladná štúdia uskutočniteľnosti, ktorá posúdi vplyv na dosiahnutie cieľov Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách a navrhne opatrenia pre elimináciu, príp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na kvalitu vôd a vodné hospodárstvo.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 38

Významnou prioritou rozvoja vodnej infraštruktúry je zabezpečenie požadovaných parametrov splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj a modernizácie z pohľadu nákladnej dopravy perspektívnych verejných prístavov. Je nutné zaistiť tesnú časovú nadväznosť realizácie oboch týchto opatrení tak, aby boli dokončené spoločne v jednom časovom horizonte.

6.5.2.5 Výstupy strategického hodnotenia v oblasti infraštruktúry civilného letectva

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výstupy strategického hodnotenia v oblasti infraštruktúry civilného letectva.

Tabuľka 33 Výstupy strategického hodnotenia infraštruktúry civilného letectva (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokočilom štádiu prípravy)

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPL 02	Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility	2.55

Na uvedený výstup nadväzujú tieto strategické zásady pre oblasť rozvoja infraštruktúry civilného letectva:

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 39

Civilné letectvo tvorí významnú časť dopravného systému pokrývajúcu oblasť osobnej a nákladnej dopravy, a to najmä z pohľadu cezhraničnej dostupnosti Slovenskej republiky. Na rastúcej konkurencii v tomto odvetví je nutné reagovať zodpovedajúcou modernizáciou infraštruktúry a poskytovaných služieb spolu s zaistením dostatočnej informačnej podpory.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 40

Dostupnosť leteckej infraštruktúry pre ostatné dopravné módy musí byť východiskovou prioritou vo vzťahu k posilneniu multimodality v osobnej a nákladnej diaľkovej cezhraničnej doprave.

6.5.3 Stratégia rozvoja v oblasti organizácie a prevádzky

Obdobne ako pri infraštruktúrnych opatreniach je nižšie uvedený výstup strategického hodnotenia modálne špecifických organizačných a prevádzkových opatrení, rozširujúcich multimodálne definované systémové opatrenia, zoradený podľa ich potenciálu plniť definované globálne strategické ciele. V rámci stanovenia významu jednotlivých organizačných a prevádzkových opatrení boli tieto posudzované ako celok (tzn. ako súbor konkrétnych projektov), čo ale neznamená, že vybrané projekty v rámci opatrení s nižším celkovým hodnotením nemôžu byť implementované ako prioritné.

Tabuľka 34 Výstup strategického hodnotenia v oblasti prevádzky

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPVO 03	Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite	3.66
OPŽ 02	Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celorepublikového prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050	3.21
OPŽ 06	Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach	3.07
OPŽ 03	Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020	2.99
OPŽ10	Centralizácia riadenia prevádzky	2.80
OPŽ11	Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy	2.16

Tabuľka 35 Výstup strategického hodnotenia v oblasti organizácie

ID opatrenia	Názov opatrenia	Hodnotenie
OPŽ 09	Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)	3.31
OPC 02	Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry	3.05

OPVO 02	Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy	2.85
OPC 01	Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe	2.45
OPV 05	Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti	2.24
OPL 01	Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy	2.21
OPV 04	Vysporiadať majetkovoprávne vzťahy vo verejných prístavoch	2.08

Väčšina modálne špecifických organizačných a prevádzkových opatrení je silne previazaná (viď kapitola 5.5) s opatreniami infraštruktúrnymi, resp. pozitívne umocňuje ich dopady na fungovanie dopravného systému Slovenskej republiky.

Hodnotová výška ich prínosového potenciálu podporuje význam strategických zásad č. 3 a 4 a potvrdzuje tak úzke previazanie prevádzkovej a infraštruktúrnej zložky dopravného systému z pohľadu jeho výstupnej funkcie. Ideo komplementárne opatrenia a je teda nutné realizovať ich vo vzájomnom súbehu a koordinácii.

Z týchto skutočností a výstupov strategického hodnotenia plynú nasledujúce závery.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 41

K plánovaniu i samotnému rozvoju dopravného systému je nutné pristupovať komplexným spôsobom a systémovo prepájať realizáciu opatrení z oblasti organizácie a prevádzky s opatreniami infraštruktúrnymi.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 42

Stanovenie a implementácia nového prevádzkového konceptu a cieľového grafikonu do roku 2030 je, spolu s implementáciou cieľového grafikonu do roku 2020, hlavnou prevádzkovou prioritou železničnej dopravy na území Slovenskej republiky.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 43

Efektívny a udržateľný rozvoj cestnej infraštruktúry musí byť sprevádzaný organizačnými zmenami na strane princípov zaistenia jej správy a údržby. Ide predovšetkým o zmenu na strane financovania vecne príslušných organizácií (viď systémové opatrenia), technického zázemia a z toho plynúcich prevádzkových kompetencií.

STRATEGICKÁ ZÁSADA Č. 44

Rozvoj multimodálne koncipovanej dopravnej infraštruktúry musí byť sprevádzaný organizačnými a prevádzkovými zmenami. V osobnej doprave ide predovšetkým o zriadenie národnej dopravnej autority (jedno alebo viacúrovňovej) a jej činností, multimodalita v nákladnej v doprave musí byť podporená zlepšením základných princípov jej prevádzky, organizácie a zaistením podpory výstavby multimodálnych verejných logistických center.
Spoločným menovateľom je potreba organizačných zmien smerom k optimalizácii dopravných sietí jednotlivých módov, čo do rozsahu, funkcie, dostupnosti a prevádzkyschopnosti.

7 Záver

Návrh strategického plánu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 sa opiera o aktuálne poznatky týkajúce sa stavu dopravného sektora v oblasti organizácie, prevádzky, infraštruktúry, atď. V nadväznosti na európske trendy a záväzky Slovenskej republiky bola navrhnutá cieľová vízia, ktorej naplnením dôjde k minimalizácii súčasných problémov efektívneho rozvoja dopravného sektora. Dôsledkom bude posilnenie hospodárskeho rastu a sociálnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru, sprevádzaného zvýšením kvality života občanov.

Tento dokument plynule nadviazal na výstupy tzv. I. fázy prípravy dopravnej stratégie a rozvinul jej výstupy do komplexnej, systémovo spracovanej podoby. V rámci analytickej časti boli zapracované nové dátové a informačné vstupy, na ktoré bolo v priebehu I. fázy poukázané ako na kľúčové podklady, potrebné k úspešnej realizácii tejto, tzv. II. fázy prípravy dopravnej stratégie. Podobne tomu bolo aj s princípmi jej prípravy, kedy boli striktne dodržiavané všeobecne platné zásady tvorby strategických rozvojových dokumentov.

Prepracovaná a rozvinutá bola tak analytická časť, zameraná na identifikáciu problémov dopravného sektora v jeho kľúčových oblastiach, ako aj strategická, návrhová časť. Dôraz bol kladený na transparentné previazanie jednotlivých úrovní stratégie, jasné previazanie analytickej a návrhovej časti. a v neposlednom rade na jasné definovanie mantinelov pre nadväzujúcu prípravu implementačného plánu stratégie.

Implementačný plán musí obsahovať definíciu projektov a aktivít smerujúcich k naplneniu cieľovej vízie v podobe finančného plánu, za rešpektovanie nastavených strategických rozvojových zásad dopravného sektora. Dôležitým aspektom jeho prípravy musí byť aj priama väzba na reálne potreby a možnosti Slovenskej republiky, zaisťujúce jeho realizovateľnosť.

Rozvoj dopravného sektora Slovenskej republiky je nutné vnímať ako dlhodobú, kontinuálnu aktivitu, predstavujúcu okrem postupného zvýšenia výkonnosti ekonomiky a hospodárskeho rastu aj hlbšiu integráciu Slovenskej republiky do globálnych ekonomických štruktúr. Dôslednosť plnenia jednotlivých krokov a strategických zásad tohto dokumentu potom priamo ovplyvňuje nielen dosiahnutie stanovenej vízie v danom čase, ale aj efektivitu tohto procesu ako celku. Súčasne je potrebné si uvedomiť, že dôsledky z toho plynúce ovplyvnia nielen súčasné, ale predovšetkým budúce generácie. Taktiež je veľmi dôležité zabezpečiť kontinuitu plánovacieho procesu prostredníctvom pravidelnej aktualizácie významných strategických a rozvojových dokumentov za predpokladu vytvorenia, resp. posilnenia analytických kapacít a výkonu potrebných činností príslušných odborných útvarov MDVRR SR. To vytvorí vhodné podmienky pre skvalitnenie posudzovania vplyvu dopravnej politiky ako aj prijímania strategických rozhodnutí.

8 Zoznam skratiek

Skratka	Význam skratky
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGR	European Agreement on Main International Traffic Arteries (Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou)

Skratka	Význam skratky
ASD	Automatické sčítače dopravy
B+R	Bike and Ride
CEF	Connecting Europe Facility
CEPK	Centrálna evidencia pozemných komunikácií
CNG	Compressed natural gas
CSS	Cestné svetelná signalizácia
D	diaľnice
DSP	Dokumentácia pre stavebné povolenie
DUR	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
ECDIS	Electronic chart display and information systém
EK	Európska Komisia
ERTMS	The European Railway Traffic Management Systém
ES	Europské spoločenstvo
ETCS	European Train Control Systém
EÚ	Európska Únia
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HCM	Highway Capacity Manual
HD	Hromadná doprava
HDP	Hrubý domáci produkt
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Inteligentný dopravný systém
ITS	Intelligent Transport Systems
JRS	Jednotná referenčná sieť
KNL	Kritické nehodové lokality
K+R	Kiss and Ride
LNG	Liquefied natural gas
LRIT	Long Range Identification and Tracking
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MHD	Mestská hromadná doprava
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia SR
NDIC	Národný dopravný informačný systém
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NSDI	Národný systém dopravných informácií
NUTS	Územná štatistická jednotka
P+R	Park and Ride
RC	Rýchlostné cesty
REX	Regionálny expres
RFC	Rail Freight Corridor
RIS	Riečne informačné služby
RWY	RunWay
SEA	Strategic environmental assessment
SESAR	Single European Sky ATM Research
SGC	Strategický globálny cieľ
SR	Slovenská republika
SSN	SafeSeaNet
SSÚD	Stredisko správy a údržby diaľnice

Skratka	Význam skratky
SSÚR	Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty
SSC	Slovenská správa ciest
SVD	Sústava vodných diel
SVP	Slovenský vodohospodársky podnik
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEM	Transeurópska magistrála
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TIP	Terminál intermodálnej prepravy
TWY	Taxiway
VD	Vodné dielo
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyššie územné celky
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a.s.
VVD	Vnútrozemská vodná doprava
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ZSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.
žst.	Železničná stanica

[1] (1) Dopravnou obslužnosťou na účely tohto zákona sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce.
(2) Primeraným rozsahom sa na účely odseku 1 rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných prepráv a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti prepráv, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

[2] Opatrenie OPC4 bolo vzhľadom k silným väzbám na ďalšie infraštruktúrne opatrenia zaradené v tejto tabuľke do kategórie ostatných opatrení