

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

- Návrh -

**Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR
do roku 2020**

Fáza I

Júl 2013

Obsah

Obsah	2
Zoznam príloh	4
Zoznam obrázkov	4
Zoznam tabuliek	4
Zoznam skratiek a pojmov	7
1 Úvod	10
1.1 Účel dokumentu	10
1.2 Proces prípravy dokumentu	12
1.3 Štruktúra dokumentu	13
1.4 Nadväznosť na strategické environmentálne hodnotenie	13
1.5 Nadväznosť na ostatné strategické dokumenty.....	14
1.6 Riadenie a aktualizácia dokumentu.....	17
2 Analýza dopravného sektora Slovenskej republiky	18
2.1 Doprava a socioekonomické súvislosti.....	18
2.2 Organizačné parametre dopravného sektora	23
2.3 Prevádzkové parametre dopravného sektora.....	36
2.4 Infraštruktúrne parametre dopravného sektora.....	49
2.5 Bezpečnosť dopravy	63
2.6 Dopady na životné prostredie a obyvateľstvo	68
2.7 Hlavné zistenia – kľúčové problémy a potreby dopravného sektora SR.....	76
3 Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky	94
3.1 Východiská pre nastavenie konkrétnych vízií a cieľov dopravného sektora	94
3.2 Vízie a ciele procesov stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora	95
3.3 Vízie a ciele v cestnej doprave.....	97
3.4 Vízie a ciele v železničnej doprave	101
3.5 Vízie a ciele v intermodálnej doprave	105
3.6 Vízie a ciele v leteckej doprave	107
3.7 Vízie a ciele vo vodnej doprave	110
3.8 Vízie a ciele vo verejnej osobnej doprave	113
4 Opatrenia pre naplnenie vízií a cieľov dopravného sektora	115
4.1 Systémové opatrenia.....	115
4.2 Organizačné opatrenia	120
4.3 Prevádzkové opatrenia.....	124
4.4 Infraštruktúrne opatrenia.....	128
4.5 Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou	149
4.6 Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo.....	151

5	Projektový plán implementácie sektorovej stratégie	153
5.1	Projektový plán pre programové obdobie 2014 – 2020 (resp. 2023)	153
5.2	Projektový plán na obdobie 2020 – 2030.....	163
6	Finančný plán implementácie sektorovej stratégie.....	164
6.1	Finančné zdroje pre obdobie 2014 – 2020 (2023)	164
6.2	Finančné potreby na obdobie 2014 – 2020 (2023)	167
6.3	Návrh využitia finančných zdrojov vo vzťahu k potrebám/projektom.....	170
7	Záver	173

Zoznam príloh

Príloha č. 1 - Zoznam projektov

Zoznam obrázkov

Obr. č. 1	Rozloženie obyvateľstva v rámci Slovenskej republiky	19
Obr. č. 2	Hustota zaľudnenia v rámci jednotlivých častí Slovenskej republiky	19
Obr. č. 3	Podiel mestského obyvateľstva v jednotlivých okresoch Slovenskej republiky	20
Obr. č. 4	Kraje SR a ich podiel na celkovom HDP	21
Obr. č. 5	Miera nezamestnanosti v % - rok 2010	22
Obr. č. 6	Sieť cestnej infraštruktúry Slovenskej republiky zaradenej v TEN-T	49
Obr. č. 7	Sieť železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky zaradenej v TEN-T	49

Zoznam tabuliek

Tab. č. 1	Celkové výdavky do dopravnej infraštruktúry (v bežných cenách; v mil. EUR).....	29
Tab. č. 2	Dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb (v mil. EUR).....	30
Tab. č. 3	Priemerný evidenčný počet zamestnancov vo fyzických osobách v podnikoch s počtom zamestnancov 20 a viac	31
Tab. č. 4	Priemerná mesačná mzda v EUR na 1 zamestnanca	31
Tab. č. 5	Prepravný výkon osobnej dopravy	36
Tab. č. 6	Prepravené osoby v cestnej verejnej osobnej doprave	37
Tab. č. 7	Prepravný výkon IAD (mil. oskm)	37
Tab. č. 8	Prepravené osoby v železničnej doprave	38
Tab. č. 9	Počet odbavených cestujúcich v rokoch 2005 - 2012	38
Tab. č. 10	Výkony osobnej lodnej dopravy v mil. oskm	39
Tab. č. 11	Prepravené osoby mestskou hromadnou dopravou	41
Tab. č. 12	Výkony cestnej nákladnej dopravy v tkm	41
Tab. č. 13	Výkony železničnej nákladnej dopravy	42
Tab. č. 14	Objem prepravy intermodálnej dopravy v rokoch 2000 - 2011	43
Tab. č. 15	Množstvo prepraveného tovaru leteckou nákladnou dopravou v tonách	43
Tab. č. 16	Výkony vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy	44
Tab. č. 17	Vývoj dĺžky cestnej infraštruktúry v SR v období 2000 - 2012	51
Tab. č. 18	Kategorizácia železničných tratí	53
Tab. č. 19	Vývoj dĺžky železničnej infraštruktúry v SR v období 2000 - 2011	54
Tab. č. 20	Súčasný stav kontajnerových prekladísk v SR	56
Tab. č. 21	Infraštruktúra intermodálnej dopravy v SR v rokoch 2000 - 2011	57
Tab. č. 22	Infraštruktúra leteckej dopravy v SR v rokoch 2000-2011	58
Tab. č. 23	Prehľad letísk SR prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami Chyba! Záložka nie je definovaná.	

Tab. č. 24	Triedy vodných ciest.....	60
Tab. č. 25	Vývoj dĺžky infraštruktúry vodnej dopravy v SR v období 2000 - 2011.....	62
Tab. č. 26	Celkový počet nehôd s následkami a hmotnou škodou.....	63
Tab. č. 27	Počet nehôd na diaľniciach.....	64
Tab. č. 28	Počet nehôd na cestách I. triedy.....	64
Tab. č. 29	Počet nehôd na cestách II. triedy.....	65
Tab. č. 30	Najzávažnejšie nehody v rokoch 2011 a 2012.....	66
Tab. č. 31	Počet udalostí v civilnom letectve SR.....	67
Tab. č. 32	Plavebné nehody na medzinárodnej vodnej ceste Dunaj.....	68
Tab. č. 33	Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2011.....	69
Tab. č. 34	Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2010.....	70
Tab. č. 35	Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku - L_{dvn}	73
Tab. č. 36	Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku - L_{noc}	73
Tab. č. 37	Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku v železničnej doprave.....	74
Tab. č. 38	Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku v leteckej doprave – letisko M. R. Štefánika Bratislava.....	75
Tab. č. 39	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov.....	116
Tab. č. 40	Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v cestnej doprave.....	140
Tab. č. 41	Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v železničnej doprave.....	142
Tab. č. 42	Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v leteckej doprave.....	145
Tab. č. 43	Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení vo vodnej doprave.....	148
Tab. č. 44	Projekty diaľnic a rýchlостných ciest – výstavba nových úsekov.....	155
Tab. č. 45	Projekty diaľnic a rýchlостných ciest – modernizácia a bezpečnosť.....	155
Tab. č. 46	Projekty ciest I. triedy – výstavba nových úsekov.....	156
Tab. č. 47	Projekty ciest I. triedy – modernizácia a bezpečnosť.....	156
Tab. č. 48	Rozvoj inteligentných dopravných systémov.....	157
Tab. č. 49	Projekty diaľnic a rýchlостných ciest – projektová dokumentácia.....	158
Tab. č. 50	Projekty ciest I. triedy – projektová dokumentácia.....	158
Tab. č. 51	Železničné projekty – modernizácia.....	159
Tab. č. 52	Železničné projekty – projektová dokumentácia.....	160
Tab. č. 53	Projekty leteckej dopravy - realizácia.....	161
Tab. č. 54	Projekty leteckej dopravy – projektová dokumentácia.....	161
Tab. č. 55	Projekty vodnej dopravy - realizácia.....	162
Tab. č. 56	Projekty vodnej dopravy – projektová dokumentácia.....	162
Tab. č. 57	Plánované finančné zdroje – európske fondy.....	165
Tab. č. 58	Celkové finančné potreby na obdobie 2014 – 2023.....	168
Tab. č. 59	Finančné potreby na údržbu dopravnej infraštruktúry v období 2014 – 2020.....	168
Tab. č. 60	Finančné potreby na údržbu a opravy cestnej infraštruktúry v období 2014 - 2020.....	169

Tab. č. 61	Finančné potreby na údržbu železničnej a intermodálnej infraštruktúry v období 2014 – 2020	169
Tab. č. 62	Finančné potreby na údržbu leteckej infraštruktúry v období 2014 – 2020	169
Tab. č. 63	Finančné potreby na údržbu vodnej infraštruktúry v období 2014 – 2020	169
Tab. č. 64	Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu CEF	170
Tab. č. 65	Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu CEF	170
Tab. č. 66	Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu EFRR	171
Tab. č. 67	Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných na financovanie z EFRR	172

Zoznam skratiek a pojmov

ADP	Analyzátor dopravného prúdu
AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGR	Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (European Agreement on Main International Traffic Arteries)
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
ARVD	Agentúra rozvoja vodnej dopravy
ASD	Automatický sčítač dopravy
BTS	Letisko M . R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s.
CEF	Fond - finančný nástroj „Spájame Európu“ (Connecting Europe Facility)
CEPK	Centrálne evidencie pozemných komunikácií
CCTV	Uzavretý televízny okruh (Closed-Circuit Television)
CK	Cestné komunikácie
DN	Dopravná nehoda
DÚ	Dopravný úrad
DÚ-DVP	Dopravný úrad, divízia vnútrozemskej plavby
EFRR	Európsky fond regionálneho rozvoja (European Regional Development Fund)
EHK OSN	Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EK	Európska komisia
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Európsky systém riadenia vlaku (European Train Control System)
EÚ	Európska únia
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie - železnice (Global System for Mobile Communications - Railway)
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HDP	Hrubý domáci produkt
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Inteligentný dopravný systém
IDS	Integrovaný dopravný systém
IKD	Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy
ITCP	Integrovaný taktový cestovný poriadok
IVSC	Investičná výstavba a správa ciest
IZS	Integrovaný záchranný systém

JASPERS	Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions)
JIT	Just-in-time (JIT) - inovačná stratégia riadenia zásob
JRS	Jednotná referenčná sieť
KD	Kombinovaná doprava
KF	Kohézny fond
KNL	Kritická nehodová lokalita
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
LPS SR	Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.
MDVRR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MHD	Mestská hromadná doprava
MKA	Multikriteriálna analýza
MÚK	Mimoúrovňová križovatka
NAIADES	Integrovaný európsky akčný program na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe)
NDIC	Národné dopravné a informačné centrum
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
NS	Noise Score – Metóda pre výber problémových miest (z pohľadu ochrany pred hlukom)
NUTS	Nomenklatúra štatistická územná jednotka
OP	Operačný program
PD	Projektová dokumentácia
PP	Prevádzkové poruchy
P&R	Park & Ride
PR1BINA	Projekt PPP - rýchlostná cesta R1
PSA	Automobilka Peugeot Citroën (Peugeot Sociétés Anonyme - Peugeot S.A.)
PVM	Porada vedenia ministerstva
RWY	Vzletová a pristávacia dráha
SHM	Strategické hlukové mapy
SPaP	Slovenská plavba a prístavy a.s.
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
SSP	Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky
SVP	Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
ŠU	Štúdiá uskutočniteľnosti
ŠÚ	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEM	Transeurópska magistrála (Trans-European Motorways)
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť (Trans-European Transport Network)
TWY	Rolovacia dráha (Taxiway)

UIRR	Medzinárodná únia spoločností kombinovanej dopravy cesta-železnica
UIC	Medzinárodná železničná únia
ÚNS	Ústredná nákladná stanica
ÚRŽD	Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
ÚVZ SR	Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky
VD	Vodné dielo
VOD	Verejná osobná doprava
VP	Verejné prístavy, a. s.
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a. s.
VVÚŽ	Výskumný a vývojový ústav železníc, o.z.
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ŽI	Železničná infraštruktúra
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1 Úvod

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

Pre Slovenskú republiku sa od 1. januára 2014 otvárajú nové možnosti prístupu k čerpaniu finančných prostriedkov z fondov EÚ, a to v rámci programového obdobia rokov 2014 - 2020. V legislatíve pre implementáciu politiky po roku 2013 boli Európskou komisiou (ďalej aj „EK“) pre členské štáty EÚ stanovené tematické 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.

Na rozvoj dopravnej infraštruktúry je potrebné hľadiť nielen ako na nákladovú položku, ale zároveň ako na položku zdrojovú, nakoľko výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry je vzhľadom na preukázateľné multiplikačné efekty nástrojom na podporu hospodárskeho rastu, tvorby nových pracovných miest a zvyšovania konkurencieschopnosti štátu a jeho regiónov.

Cieľom EK je zabezpečiť dlhodobé ekonomické a sociálne účinky fondov spoločného strategického rámca. Od členských štátov sa preto očakáva, že zosúladiť obsahy národných programov s politickými prioritami agendy Európa 2020, s makroekonomickými cieľmi a ex ante kondicionalitami, čo spolu s výkonnosťnými stimulmi a tematickým zameraním povedie k efektívnejšiemu vynakladaniu verejných prostriedkov. Inými slovami, tento nový prístup kladie dôraz na silnú prioritizáciu, orientáciu na výsledky a odkláňa sa od kultúry nárokov a atomizácie pomoci.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry je vo všeobecnosti strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý je priebežne aktualizovaný a prispôbovaný potrebám. Stanovujú sa ním ciele a priority rozvoja v sektore, ako aj konkrétne opatrenia na ich dosiahnutie, vrátane identifikácie potrebných finančných zdrojov. Dokument tohto typu, ktorý by komplexným spôsobom riešil sieťové potreby všetkých druhov dopravy v SR, vrátane ďalších oblastí ako poskytovanie a financovanie dopravných služieb, či nastavenie vnútorných mechanizmov pri organizácii dopravnej prevádzky na celoštátnej a regionálnej úrovni, Slovenskej republike doposiaľ chýbal.

1.1 Účel dokumentu

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020. Tento dokument predstavuje výstup I. fázy tvorby komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR. Dokument nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy, predovšetkým Dopravnú politiku SR do roku 2015 a Stratégiu rozvoja dopravy

Slovenskej republiky do roku 2020. Konceptie rozvoja jednotlivých druhov dopravy, tzv. harmonogram prípravy a výstavby infraštruktúry, ktoré sú MDVRR SR a správcami infraštruktúry pripravované spravidla na obdobie 3 najbližších rokov, budú rešpektovať obsah identifikovaný v tomto dokumente.

Materiál je rozdelený na dve samostatné časti – analytickú a strategickú. Analytická časť dokumentu predstavuje výstup analýz jednotlivých druhov dopravy, ktoré boli vypracované technickými pracovnými skupinami.

Strategická časť materiálu zahŕňa návrh konkrétnych vízií, cieľov, projektov a projektových zámerov so stanovením odporúčania na zabezpečenie ich finančného krytia. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že napĺňanie jednotlivých cieľov bude potrebné zabezpečiť viaczdrojovým financovaním (fondy EÚ 2014 – 2020, štátny rozpočet, Fond „Spájame Európu“, inovatívne finančné nástroje, úvery, verejno-súkromné partnerstvá a pod.). Kvantifikácia finančných potrieb sektora do roku 2020 a návrh na zabezpečenie ich finančného krytia je uvedený v časti 6 tohto dokumentu.

Implementácia opatrení uvedených v dokumente prispeje k dosiahnutiu týchto strategických cieľov:

- odstránením identifikovaných kľúčových úzkych miest na infraštruktúre sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho environmentálneho hľadiska alebo ich kombináciou,
- vytvorenie podmienok na splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z pripravovaného usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), tzn. dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 a súhrnnej siete najneskôr do roku 2050,
- zaistenie postupného navýšenia finančných prostriedkov na činnosti súvisiace s výkonom údržby a opráv sietí tak, aby nedochádzalo k ďalšiemu zvyšovaniu vnútorného dlhu,
- zabezpečenie dostatočnej absorpčnej kapacity SR na financovanie z fondov EÚ v rámci programového obdobia 2014 – 2020 prostredníctvom OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 a nástroja „Spájame Európu“,
- zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej dopravy,
- nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy,
- príspevanie k zmenám v organizácii dopravy a zmenám inštitucionálneho charakteru vedúcim k zefektívneniu prevádzky jednotlivých druhov dopravy,
- budovanie kvalitnej databázy údajov pre plánovanie rozvoja dopravného sektora,
- budovanie informatizácie dopravy, telematiky, inteligentných dopravných systémov,
- zvyšovanie bezpečnosti dopravných systémov,
- znižovanie energetickej náročnosti, spotreby prírodných zdrojov, ochrany ekosystémov a v konečnom dôsledku rozvoj nízkouhlíkového hospodárstva,
- zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov dopravy a podpora ekologicky a energeticky efektívnej a bezpečnej dopravy, ktorá bude chrániť životné prostredie, s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

Spracovanie 2. fázy dokumentu, ktorej ukončenie sa predpokladá najneskôr do konca roku 2016, bude slúžiť na systémové nastavenie plánovania rozvoja dopravného systému v SR. V tejto fáze MDVRR SR zabezpečí vypracovanie funkčného dopravného modelu SR, ktorý prispeje k systémovému prístupu

definovania potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry z viacerých hľadísk, ako aj pri zbere dát a pri následnom modelovaní prepravno-dopravných požiadaviek na sieti.

Ciele, priority, opatrenia a akčný plán riadenia v sektore rozvoja cestnej infraštruktúry v správe VÚC budú obsiahnuté v regionálnych strategických plánoch dopravy.

1.2 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 januári 2013 bola vytvorená koordinačná kancelária pre prípravu dokumentu, ktorá je zodpovedná za organizáciu a koordináciu všetkých procesov spojených s prípravou dokumentu. 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, 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 podskupina pre intermodálnu dopravu;
- Technická skupina pre verejnú osobnú dopravu;
- Technická skupina pre leteckú dopravu;
- Technická skupina pre vodnú dopravu.

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 vypracované analýzy spracované do strategického dokumentu za celý sektor dopravy, čím sa dosiahla kombinácia prístupu „bottom up“ s „top down“, vzhľadom k tomu, že jednotlivé analytické závery bolo potrebné vzájomne zosúladiť do jedného komplexného celku. Na tento účel bola vytvorená horizontálna pracovná skupina.

Na zasadnutia technických pracovných skupín boli prizývaní príslušní experti Jaspers, ktorí aktívne reagovali na priebežné verzie vypracovávaných dokumentov. K vypracovaným analýzám železničnej, cestnej a leteckej dopravy predložili svoje pripomienky. Tie boli čiastočne zapracované do predmetných analýz, zostávajúca časť bude zapracovávaná v priebehu 2. polroka 2013 a počas 2. etapy prípravy dokumentu v závislosti od charakteru a časovej náročnosti spracovania pripomienok.

Príprava dokumentu bola monitorovaná Pracovnou skupinou pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020. Na svojom zasadnutí dňa 12. 4. 2013 pracovná skupina zobrala na vedomie informáciu o vypracovaní sektorových analýz a o hlavných identifikovaných úzkych miestach jednotlivých módov; zasadnutie skupiny dňa 24.6. 2013 odhlasovalo a schválilo predložený Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Etapa I).

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 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 skupine verejnej osobnej dopravy predstavovali zástupcovia samospráv a vybraných miest väčšinu členov technickej skupiny.

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

1.3 Štruktúra dokumentu

Dokument je rozdelený do dvoch logických celkov. Prvým je zhrnutie poznatkov získaných v rámci prípravy podrobných analytických dokumentov jednotlivých dopravných podsektorov, druhým je štruktúrovaný návrh vlastnej dopravnej sektorovej stratégie.

V rámci analytického zhrnutia (Kapitola 2) sú popísané všetky problémy dopravného sektora ako celku. Takýto prístup neznamená iba identifikáciu problémov súvisiacich výhradne s dopravnou infraštruktúrou, ale zachytáva aj aspekty súvisiace s organizáciou prevádzky alebo systémovým nastavením plánovania rozvoja dopravy. Na základe identifikovaných problémov boli jasne definované potreby, ktoré povedú k eliminácii identifikovaných úzkych miest.

Návrhová časť dokumentu spracováva získané poznatky do podoby ucelenej stratégie rozvoja dopravného sektora. V jednotlivých kapitolách sú uvedené definície vízií a strategických cieľov jednotlivých podsektorov (Kapitola 3), sú navrhnuté konkrétne celosieťové opatrenia vedúce k ich naplneniu (Kapitola 4) a k zostaveniu projektového plánu, ktorý je priamo spojený s definovanými opatreniami (Kapitola 5). Posledná kapitola uvádza základné parametre finančného plánu, prostredníctvom ktorého bude stratégia zavedená do praxe.

1.4 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 dôležitých zasadnutí pracovných

skupín. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie sa tak stalo organickou súčasťou procesu tvorby dokumentu.

Oznámenie o strategickom dokumente s celoštátnym dosahom podľa zákona č. 24/2006 Z. z., tzn. oficiálne začatie zisťovacieho konania vplyvov dokumentu na životné prostredie, bolo zverejnené dňa 08. júla 2013. Ukončenie celého procesu sa predpokladá v decembri 2013.

1.5 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 dokumenty, ktoré treba v rámci prípravy dopravnej sektorovej stratégie brať do úvahy.

1.5.1 Národné dokumenty

Dopravná politika Slovenskej republiky sa začala formovať v súvislosti so vznikom Slovenskej republiky, čo si vyžadovalo prehodnotiť a definovať nový prístup a stratégiu pri napĺňaní ekonomických a integračných ambícií. V tomto zmysle sú rozsah, smerovanie a kvalita dopravnej politiky samostatnej SR vyjadrené v nasledujúcich kľúčových dokumentoch:

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR;
- Dopravná politika SR do roku 2015 ;
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020;
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS);
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 - so zmenami a doplnkami smernej časti z roku 2011.

Zásady štátnej dopravnej politiky SR

V roku 2000 došlo k aktualizácii Zásad štátnej dopravnej politiky SR, ktorú schválila vláda SR uznesením č. 21/2000, ako základného systémového dokumentu rezortu dopravy.

Aktualizovaná štátna dopravná politika SR bola formulovaná v konkrétnych zásadách, ktorých následná implementácia zabezpečila plynulú integráciu SR do európskych štruktúr v oblasti dopravy.

V uvedenom dokumente bol stanovený globálny cieľ – zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility, ktorý je rozdelený na 8 špecifických cieľov:

- Vytvoriť transparentné a harmonizované podmienky hospodárskej súťaže na dopravnom trhu;
- Zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry;
- Zabezpečiť primerané financovanie v sektore dopravy;
- Znižovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie;
- Zvyšovať kvalitu a rozvoj služieb v doprave;
- Zvyšovať bezpečnosť dopravy a bezpečnostnej ochrany;
- Podporovať výskum a vývoj v doprave;
- Zvládnuť dopady globalizácie dopravy.

Dopravná politika SR do roku 2015

Uznesením vlády SR č. 445 z 8. júna 2005 bol schválený dokument Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015. Dopravná politika je koncipovaná ako dlhodobý strategický dokument, ktorý tvorí základ pre vypracovanie a implementáciu jednotlivých koncepcií rozvoja jednotlivých druhov dopravy do roku 2015.

Cieľom dopravnej politiky je vytvoriť transparentné podmienky, minimalizovať riziká v rámci prístupu na dopravný trh a dopravnú infraštruktúru a zabezpečiť neustále narastajúce prepravné potreby spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie. Základom pre dosiahnutie týchto cieľov musí byť zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja, ktorý zahŕňa hospodársky rozvoj, spoločenskú solidaritu a ktorý je zároveň prijateľný z pohľadu vplyvov na životné prostredie.

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. SR 158 z 3. 3. 2010) je základný dokument, ktorým sa vymedzujú základné dlhodobé ciele, priority rozvoja dopravy v SR, nástroje a zdroje nevyhnutné na dosiahnutie cieľov. Predstavuje východisko pre vypracovanie ďalších koncepcných materiálov MDVRR SR a formulovanie pozície SR k budúcej európskej dopravnej politike v nasledujúcom období pričom je v súlade s koncepcnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ ako napr. Lisabonská stratégia, Göteborgská stratégia a Dopravná politika EÚ. Stratégia rozvoja dopravy zároveň rešpektuje koncepcné materiály prijaté vládou SR ako napr. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015, Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013 a pod. Vo vzťahu k železničnej doprave hovorí o investičnom rozvoji siete a terminálov, o posilnení regulačného úradu vzhľadom na predpokladanú liberalizáciu železničnej dopravy, certifikáciu rušňovodičov, ako aj o novom systéme spoplatnenia infraštruktúry, rozbehu intermodálnej nákladnej prepravy, podpore záujmu mládeže o zamestnanie v doprave, o potrebe zavádzať do praxe európsky úzus práv a povinností cestujúcich v železničnej doprave, o potrebe rozvíjať integrované dopravné systémy a riešiť bezpečnosť na železničných priecestiach.

Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS)

Plánovací a implementačný proces rozvoja dopravy v SR je založený aj na potrebe zosúladenia rozvoja na základe Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS). KURS rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia SR a ustanovuje rámec sociálnych, ekonomických, environmentálnych a kultúrnych požiadaviek štátu na územný rozvoj, starostlivosť o životné prostredie a na tvorbu krajiny SR a jej regiónov.

Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 - so zmenami a doplnkami smernej časti z roku 2011

Predstavuje celoštátnu územnoplánovacia dokumentáciu s relevantnou právnou záväznosťou vo vzťahu k jej záväznej časti. Ide o vyjadrenie vízie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia Slovenska v záujme ujasňovania rozhodovania v krátkodobom a strednodobom výhľade. Úlohou celoštátnej územnoplánovacej dokumentácie je nastaviť predstavy na optimálne priestorové súvislosti na celoštátnej a medzinárodnej úrovni.

1.5.1.1 Základné strategické dokumenty v cestnej doprave

Ku kľúčovým strategickým dokumentom pre oblasť cestnej dopravy patrí:

- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001;
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest;
- Doplnok č.1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001

1.5.1.2 Základné strategické dokumenty v železničnej doprave

Ku kľúčovým strategickým dokumentom pre oblasť železničnej dopravy patrí:

- Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry.

Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2014 bol schválený uznesením vlády SR č. 655 z 12. 10. 2011.

1.5.1.3 Základné strategické dokumenty v leteckej doprave

Infraštruktúra leteckej dopravy, jej udržateľnosť a rozvoj je trvalo zakomponovaná v jednotlivých územno-plánovacích dokumentoch samosprávnych krajov, na ktorých území sa táto infraštruktúra nachádza a taktiež v strategických materiáloch o hospodárskom a sociálnom rozvoji samosprávnych krajov. V týchto dokumentoch je uvedený najmä rozvoj letiskovej infraštruktúry Slovenska zaradenej do siete TEN-T.

Ide o nasledujúce kraje:

- Bratislavský;
- Prešovský;
- Košický.

1.5.1.4 Základné strategické dokumenty pre vodnú dopravu

Ku kľúčovým strategickým dokumentom pre oblasť vodnej dopravy patrí:

- Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 469/2000) a jej aktualizácia (01/2003 schválená PVM);
- Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009);
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (schválená uznesením vlády SR č. 846/2010);
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región (schválená uznesením vlády SR č. 149/2010).

1.5.2 Európske strategické dokumenty

Európska únia do podstatnej miery ovplyvňuje obsah a priority dopravnej stratégie tromi hlavnými spôsobmi:

- Európskou dopravnou politikou – tzv. BIELA KNIHA;
- nariadeniami a smernicami;
- prioritami finančnej pomoci Európskej únie.

Prehľad významných európskych dokumentov pokrývajúcich oblasť dopravného sektora:

- 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;
- Dohoda AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) - (1983);
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení;

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

1.6 Riadenie a aktualizácia dokumentu

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

Predkladaný dokument zaväzuje SR pokračovať v začatých aktivitách a dopracovať dopravnú sektorovú stratégiu o II. fázu, a to najneskôr do konca roku 2016 z dôvodu splnenia ex ante kondicionalít stanovených zo strany EK a eliminácie hrozby zablokovania prístupu k zdrojom z fondov EÚ v rokoch 2014 - 2020. Od Slovenskej republiky sa preto očakáva predovšetkým doplnenie chýbajúcej vstupnej dátovej základne dôležitej pre modelovanie vzťahov, obstaranie a nasadenie multimodálneho dopravného modelu SR, definovanie multikriteriálnej analýzy pre objektivizáciu procesu výberu projektov a pod.

Ani po dokončení II. fázy však súvisiace činnosti nebudú ukončené. Z pohľadu zabezpečenia trvalo 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.

2 Analýza dopravného sektora Slovenskej republiky

Analýza dopravného sektora Slovenskej republiky bola s ohľadom na šírku špecifík danej problematiky realizovaná samostatne pre jednotlivé dopravné podsektory: cestná, železničná, letecká, vnútrozemská vodná a verejná osobná doprava.

Ďalej sú uvedené iba kľúčové prierezové poznatky súvisiace s identifikáciou kľúčových problémov a potrieb dopravných podsektorov v oblasti organizácie, prevádzky, infraštruktúry, bezpečnosti a životného prostredia. Podrobné informácie popisujúce ich stav aj z pohľadu ostatných analytických vrstiev sú uvedené v sektorových analýzach za jednotlivé módy dopravy. Závbery, resp. kľúčové problémy a potreby dopravného sektora uvedené v kapitole 2.7 z týchto materiálov priamo vychádzajú a sú teda komplexným zhrnutím súčasného stavu sektora.

2.1 Doprava a socioekonomické súvislosti

Doprava ako jedno z kľúčových odvetví národného hospodárstva má prostredníctvom svojej horizontálnej povahy priamy vplyv na fungovanie jednotlivých hospodárskych odvetví, a tým na ekonomiku štátu ako celku. Nižšie sú uvedené základné socioekonomické parametre Slovenskej republiky, ktoré predstavujú základný uhol pohľadu na dopravný sektor a jeho problémy a potreby z perspektívy hustoty osídlenia, ekonomickej aktivity a pod.

2.1.1 Rozloženie obyvateľstva v rámci Slovenskej republiky

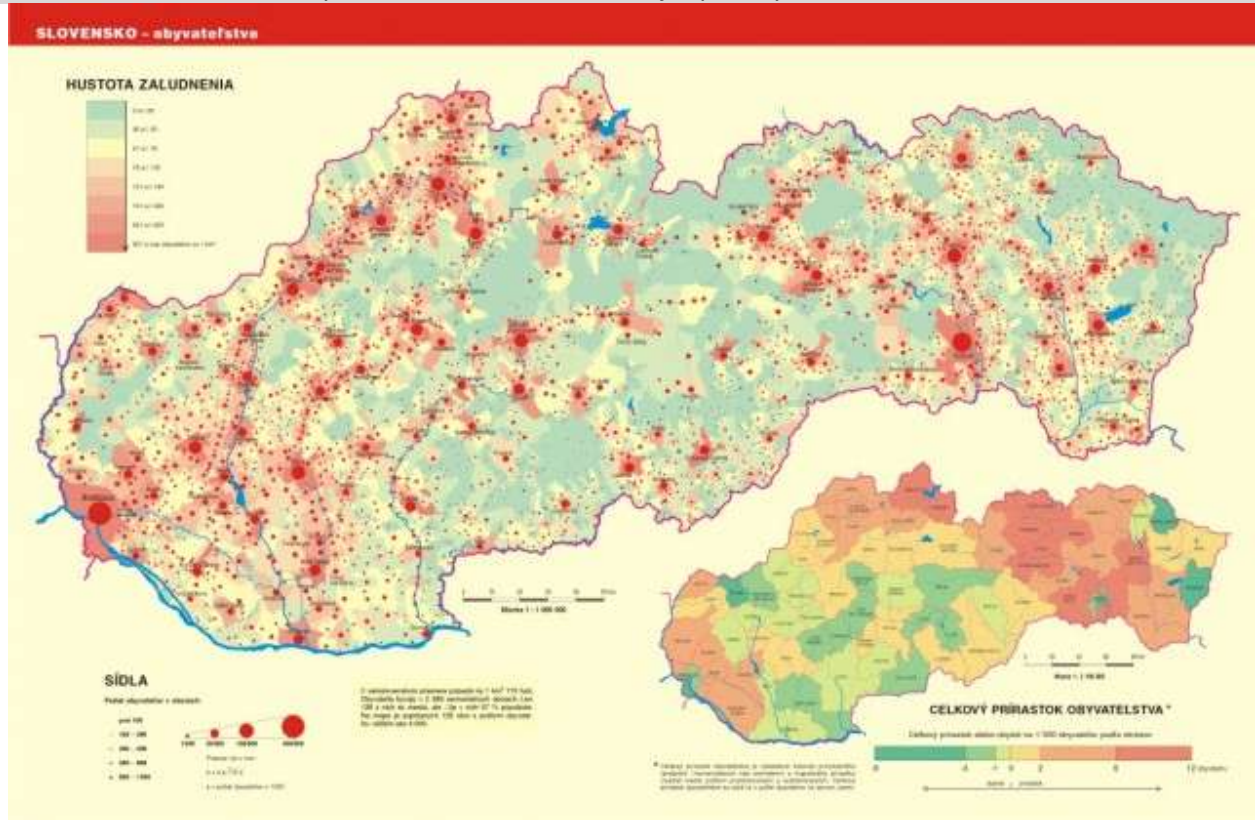
Počet obyvateľov na Slovensku v posledných desiatich rokoch stagnuje a pohybuje sa okolo 5,4 milióna. Podľa prognóz Infostat-u je možné tak ako v ostatných štátoch EÚ očakávať pokles počtu obyvateľov. Stagnácia počtu obyvateľov je v strednom variante projekcie predpokladaná približne do roku 2025, potom nasleduje výrazný pokles počtu obyvateľov do roku 2050 približne na 4,9 mil. obyvateľov. Išlo by o pokles obyvateľstva cca o 9 %, čo by zodpovedalo počtu obyvateľov v roku 1980.

Celkový počet obyvateľov k 31.12.2012	5 410 836
Ekonomicky aktívni obyvatelia	2 706 500
Hustota zaľudnenia (zaľudnená krajina)	110,3 obyvateľov na km ²
Osídlenie regiónov	Nerovnomerné
Najhustejšie osídlenie	mestá, kotliny a nížiny (Trnava)
Najredšie osídlenie	hornaté oblasti, najmä stredného a východného Slovenska (Svidník, J-V)

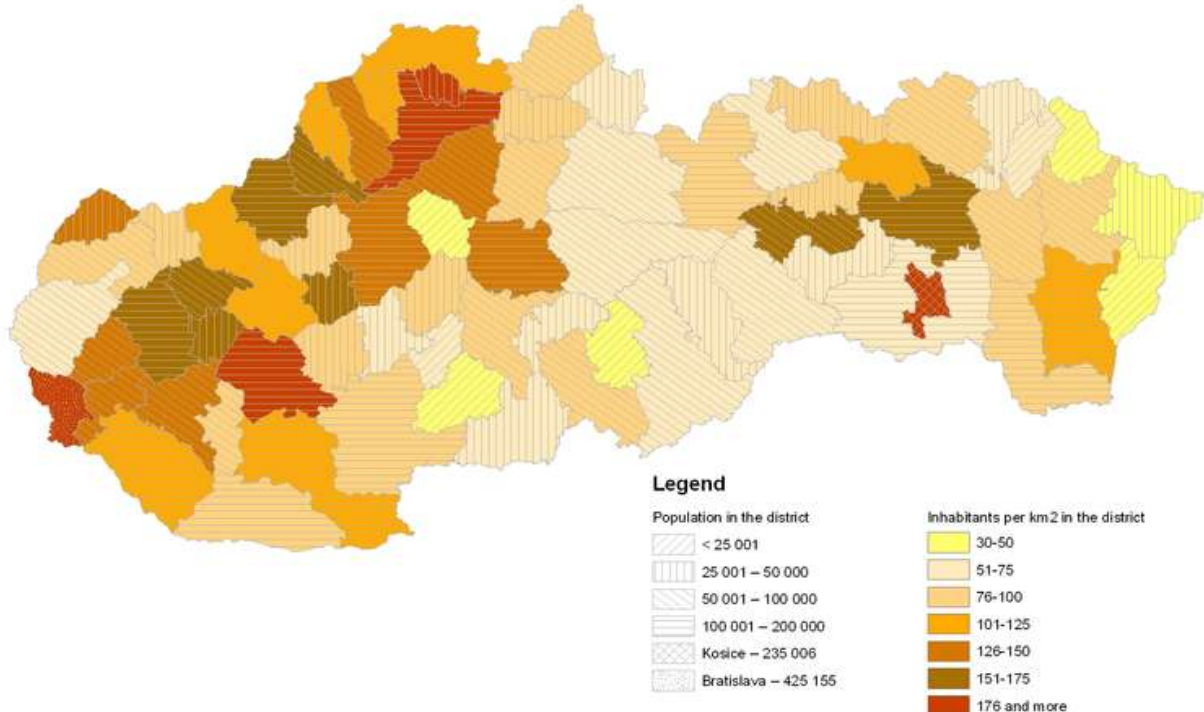
Zdroj: ŠU SR

Na obrázku nižšie sú uvedené hlavné centrá osídlenia v rámci Slovenskej republiky (podľa počtu obyvateľov v sídlach) a intenzita rastu počtu obyvateľov v jednotlivých oblastiach za posledné desaťročie (výrez).

Obr. č. 1 Rozloženie obyvateľstva v rámci Slovenskej republiky



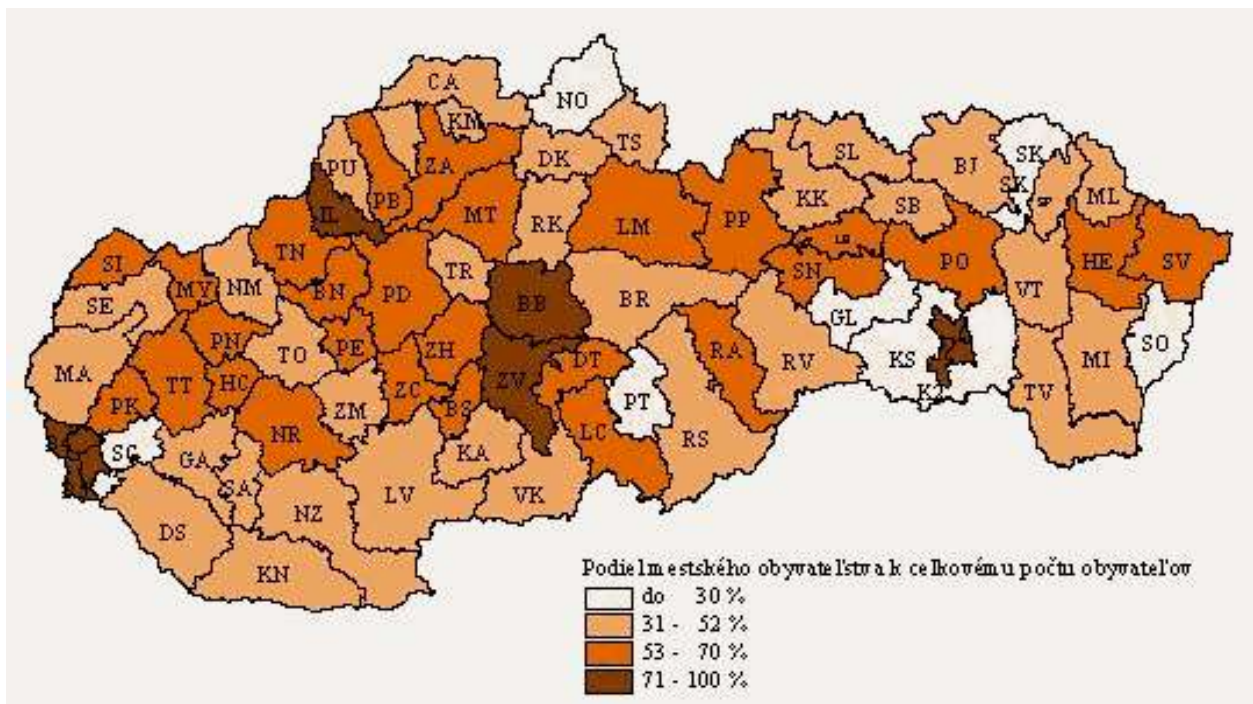
Obr. č. 2 Hustota zaľudnenia v rámci jednotlivých častí Slovenskej republiky



Na území Slovenska sa nachádza 2 891 obcí. Najväčší počet obcí tvoria vidiecke sídla (90 %), žije v nich 45,6 % obyvateľstva. Niektoré vidiecke obce sú vysoko urbanizované, najmä v suburbárnych zónach v okolí veľkých miest. Štatutárnych miest je len 138, žije v nich viac ako polovica obyvateľov (54,4 %),

niektoré však majú skôr charakter vidieckej obce (napr. Dudince, Modrý Kameň). Kompaktné sídla sa nachádzajú predovšetkým v nížinách, kde boli historicky najlepšie podmienky pre hospodársku činnosť.

Obr. č. 3 Podiel mestského obyvateľstva v jednotlivých okresoch Slovenskej republiky



Kompaktné sídla sú rozlohou a počtom obyvateľstva najväčšie. Prevládajú sídla s počtom 1 000 - 2 000 obyvateľov a sídla od 2 000 do 5 000 obyvateľov, ktoré tvoria prechod k mestským sídlami, prevažuje v nich nepoľnohospodárske obyvateľstvo.

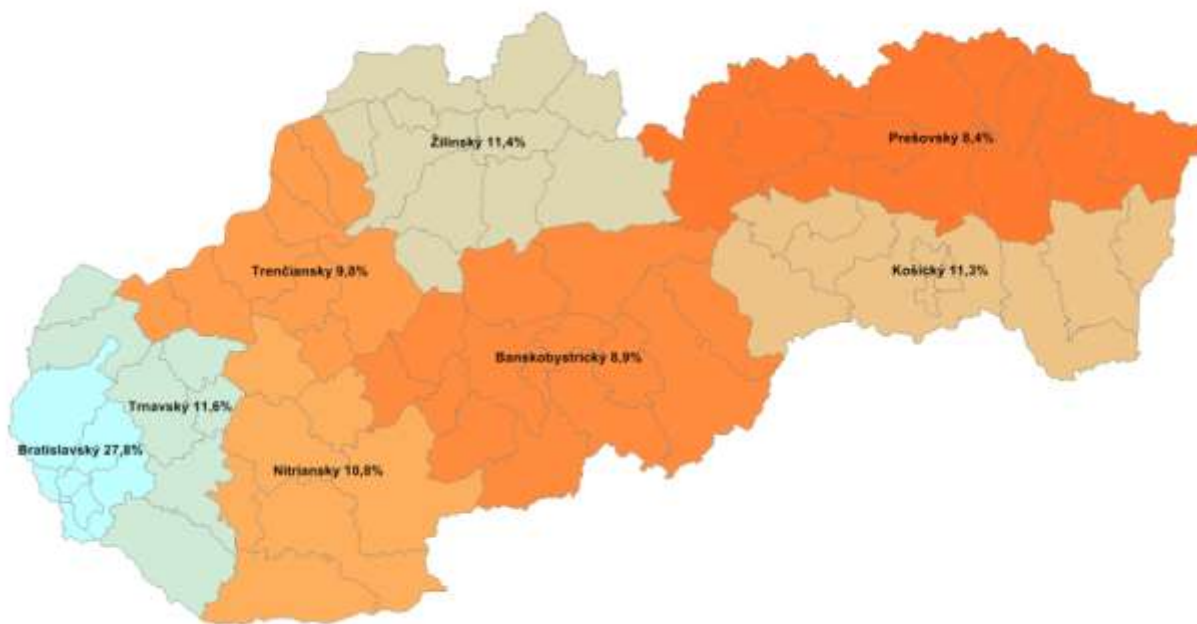
Horské oblasti sa vyznačujú malými sídlami. Pre nedostatok poľnohospodárskej pôdy sa zameriavali na iné aktivity – vznikli tu drevorubačské, banícke, uhliarske osady. Vidiecke sídla v súčasnosti plnia prevažne obytnú funkciu. Väčšina obyvateľov z nich dochádza za prácou do miest a menších hospodárskych centier. Niektoré vidiecke sídla majú aj priemyselnú funkciu. Vidiecke sídla v blízkosti atraktívnych turistických stredísk nadobúdajú novú funkciu – rekreačnú a turistickú.

Z vyššie uvedených mapových podkladov vyplýva, že najväčšia koncentrácia obyvateľstva je v západnej a severozápadnej časti Slovenskej republiky. Nižšia koncentrácia je potom v oblasti východného, stredného a juhovýchodného Slovenska. V rámci územnej súdržnosti regiónov, ktorá je dlhodobo akceptovaná na úrovni EÚ, je potrebné zabezpečiť kvalitné dopravné spojenie jednotlivých hustejšie obývaných oblastí pre umožnenie ďalšieho rozvoja.

2.1.2 Charakteristika ekonomickej aktivity

Medziročný prírastok HDP vykazoval silno rastúci trend z 1,4 % v roku 2000 na 10,5 % v roku 2007. V dôsledku ekonomickej krízy došlo v roku 2009 k poklesu o -4,9 %. V posledných rokoch však HDP opäť rastie, a to o 4,4 % v roku 2010 a 3,2 % v roku 2011. Z pohľadu HDP vykazuje ekonomika Slovenska v regióne strednej Európy v súčasných podmienkach ekonomického útlmu nadpriemerný rast. Ďalej je uvedená analýza podielov krajov na celkovom HDP. Najvyšší podiel na HDP má Bratislavský kraj, najnižší Prešovský kraj.

Obr. č. 4 Kraje SR a ich podiel na celkovom HDP

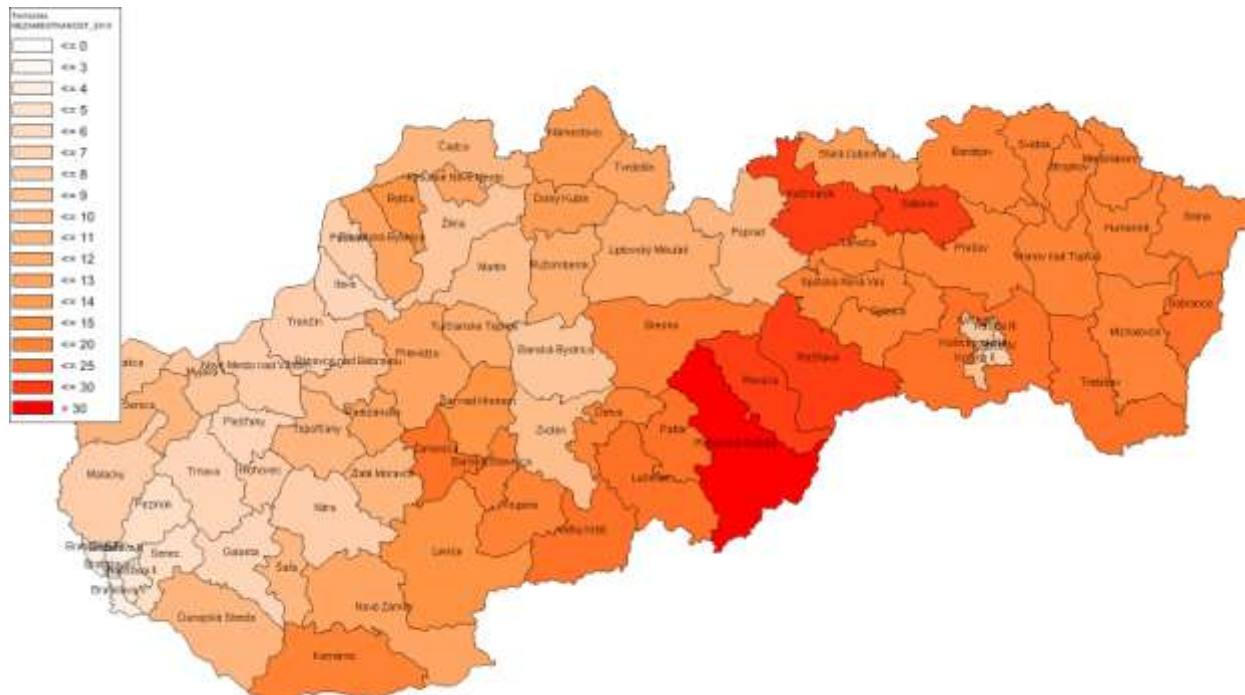


Zdroj údajov: ŠÚ SR

2.1.3 Nezamestnanosť

Vývoj miery nezamestnanosti mal medzi rokmi 2000 a 2008 výrazne klesajúcu tendenciu z 18,6 % na 9,6 %.¹⁾ V dôsledku ekonomickej krízy však miera nezamestnanosti opäť v roku 2011 narástla na 13,6 %.²⁾ Z údajov vyplýva, že na západnom Slovensku je nezamestnanosť nižšia ako na východnom Slovensku. Najhoršia situácia z hľadiska nezamestnanosti je v okresoch Rimavská Sobota, Revúca, Rožňava, Kežmarok a Sabinov.

Obr. č. 5 Miera nezamestnanosti v % - rok 2010



Zdroj údajov: ŠÚ SR

Z pohľadu rozvoja dopravného sektora Slovenskej republiky sú spomínané údaje významné najmä vo vzťahu k potenciálnym zahraničným investorom. Dôvodom sú okrem iného vysoké požiadavky na infraštruktúrnú dostupnosť, kvalitu dopravnej infraštruktúry a pod., v okolí potenciálnych investícií (priemyselné závody a pod.). Je teda zrejme, že zlepšenie uvedených parametrov má na zamestnanosť v Slovenskej republike priamy vplyv.

¹⁾ Zdroj: ŠÚ SR, Výberové zisťovanie pracovných síl

²⁾ Zdroj: ŠÚ SR, Výberové zisťovanie pracovných síl

2.2 Organizačné parametre dopravného sektora

Organizačné nastavenie jednotlivých dopravných podsektorov tvorí základ ich efektívneho fungovania, ku ktorému prispieva rôznou mierou podľa povahy daného dopravného módu. Organizačná zložka je jedným z kľúčových aspektov zasahujúcich nielen do problematiky financovania výstavby, prevádzky a údržby. v železničnej, intermodálnej a verejnej osobnej doprave potom súvisí aj so zaistením základnej dopravnej obslužnosti a integrovanými systémami.

2.2.1 Kľúčové subjekty dopravného sektora

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR) podľa § 8 zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je ústredným orgánom štátnej správy pre:

- a) dráhy a dopravu na dráhach,
- b) cestnú dopravu,
- c) kombinovanú dopravu,
- d) pozemné komunikácie,
- e) vnútrozemskú plavbu a prístavy, námornú plavbu,
- f) civilné letectvo,
- g) pošty,
- h) telekomunikácie,
- i) verejné práce,
- j) stavebný poriadok a územné plánovanie okrem ekologických aspektov,
- k) stavebnú výrobu a stavebné výrobky,
- l) tvorbu a uskutočňovanie bytovej politiky,
- m) poskytovanie štátnej prémie k stavebnému sporeniu a štátneho príspevku k hypotekárnym úverom,
- n) cestovný ruch,
- o) energetickú hospodárnosť budov,
- p) tvorbu a uskutočňovanie politiky mestského rozvoja.

MDVRR SR plní taktiež funkciu štátneho dopravného úradu a námorného úradu a koordinuje prípravu politík regionálneho rozvoja.

2.2.1.1 Oblasť cestnej dopravy

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky – sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií zabezpečuje prostredníctvom svojich podriadených organizácií – Slovenská správa ciest a Národná diaľničná spoločnosť, a.s., prevádzku a rozvoj cestnej infraštruktúry. Vo vzťahu k diaľniciam a rýchlostným cestám MDVRR SR plní úlohu cestného správneho orgánu, ktorý rozhoduje o zásadných aspektoch prevádzky na týchto komunikáciách. Zároveň je špeciálnym stavebným úradom vo veci diaľnic a rýchlostných ciest.

Slovenská správa ciest

Základnou činnosťou organizácie je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností, ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby. Okrem toho Slovenská správa ciest vykonáva dopravné plánovanie v cestnom hospodárstve, plní úlohy súvisiace s rozvojom cestných komunikácií, úlohy dopravného inžinierstva a bezpečnosti cestnej dopravy. Je nositeľom koncepcie rozvoja cestnej siete, zabezpečuje technický

rozvoj, spracovanie technických noriem a štandardov cestného hospodárstva a vykonáva centrálnu technickú evidenciu cestných komunikácií.

Plní úlohy majetkovej správy ciest I. triedy, zabezpečuje údržbu a opravy ciest I. triedy a mostov. Vykonáva odbornú, príp. poradenskú činnosť pre orgány štátnej správy a územnej samosprávy. Prostredníctvom podriadených organizačných zložiek - Investičná výstavba a správa ciest – Bratislava, Banská Bystrica, Košice a Žilina je zabezpečovaná najmä investičná príprava, výstavba ciest I. triedy a ich údržba.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej len „NDS“), vznikla v súlade so zákonom č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (v znení zákona č. 747/2004 Z. z.). Zakladateľom a jediným akcionárom Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., je štát. V jeho mene koná Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Úlohou spoločnosti je zabezpečiť prípravu, výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest, realizáciu ich opráv a údržbu.

NDS ďalej zabezpečuje výrobu, distribúciu a predaj nálepiek za používanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlостných ciest a vyberá poplatky za používanie týchto komunikácií motorovými vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., je aj správcom elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 t celkovej hmotnosti na diaľniciach, rýchlостných cestách a vybraných úsekoch ciest I. triedy podľa zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Ostatní správcovia infraštruktúry

Do roku 2010 bola jedinou organizáciou v SR zabezpečujúcou diaľničný program Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Realizovaním projektu verejno-súkromného partnerstva PR1BINA vstúpila na trh ďalšia spoločnosť, ktorá vybuodovala, sprejazdnila a ďalších 30 rokov bude prevádzkovať približne 50 km úsek rýchlостnej cesty R1 (úseky Nitra západ – Tekovské Nemce a Banská Bystrica severný obchvat). Po tomto období ju prevedie do vlastníctva Slovenskej republiky.

2.2.1.2 Oblasť železničnej dopravy

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR)

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR je centrálnym štátnym orgánom v železničnom sektore, a to v oblasti dráh, ako aj dopravy na dráhach.

Dopravný úrad (ďalej aj „DÚ“).

Úrad je regulačným orgánom, ktorý dohliada na dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov o železničnú sieť a pridelovania kapacity infraštruktúry. Všeobecne záväznými právnymi predpismi ustanovuje regulačný rámec pre jej spolplatňovanie a úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre. Plní úlohy regulačného orgánu pre reguláciu cestovného v železničnej doprave. Všeobecne záväzným právnym predpisom ustanovuje podrobnosti o náležitostiach návrhov na určenie cestovného a o postupe pri regulácii cestovného a maximálnu výšku základného a osobitného cestovného. Úrad je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá, regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy, vyšetrovacím orgánom pre nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na špeciálnych a lanových dráhach, a je taktiež špeciálnym stavebným úradom pre stavby dráh a ich súčastí v ochrannom pásme

dráhy alebo na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh. Úrad vykonáva štátny odborný dozor vo veciach železničných dráh, špeciálnych dráh a lanových dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh a vykonáva štátny odborný technický dozor na týchto dráhach. Úrad je licenčným a bezpečnostným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a pre dopravu na lanových dráhach. Úrad dohliada na bezpečnosť železničnej dopravy, dopravy na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach a na dodržiavanie národných bezpečnostných predpisov. Úrad vykonáva štátny dozor v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach.

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)

Vlastníkom železničnej infraštruktúry v SR je Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR). Pre jej správu a prevádzkovanie boli zriadené Železnice Slovenskej republiky, Bratislava (v skratenej forme ŽSR), ktoré sú subjektom sui generis pôsobiacim na základe zákona NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.

Hlavné činnosti ŽSR
<ul style="list-style-type: none"> • Prevádzka železničnej infraštruktúry (ďalej ŽI), poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou ŽI
<ul style="list-style-type: none"> • Pridelovanie kapacity ŽI
<ul style="list-style-type: none"> • Vyberanie úhrad za použitie ŽI
<ul style="list-style-type: none"> • Riadenie vlakov vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania vlakov, spojenia
<p>Zabezpečenie informácií o pohybe vlaku, za účelom plnenia grafikonu vlakovej dopravy na požadovanej úrovni, ktorá je dodržiavaná aj vzhľadom na mimoriadne udalosti (nehody, poruchy rôzneho charakteru)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Výluky a prevádzkové podmienky vyplývajúce z modernizácie koridorov
<ul style="list-style-type: none"> • Zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí
<ul style="list-style-type: none"> • Ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri

Okrem majetku, ktorý je tvorený železničnou infraštruktúrou (železničné trate, stavby, pozemky, technické zariadenia atď.), spravujú ŽSR aj ďalší majetok štátu, ktorý do nej nie je zahrnutý. V tejto súvislosti riešia ŽSR aj otázky s jeho prípadným nedokončeným majetkovo-právnym usporiadaním.

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Z hľadiska vlastníckych vzťahov zakladateľom a stopercentným vlastníkom akcií Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ZSSK) je Slovenská republika. Práva štátu ako akcionára ZSSK vykonáva zo zákona Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Z hľadiska odbytu a tvorby finančných zdrojov hlavnou aktivitou je preprava osôb na celoštátnych dráhach, regionálnych dráhach a činnosti s tým súvisiace. Rozhodujúca časť osobnej prepravy je v dôsledku uplatňovania sociálnej politiky štátu realizovaná ako dopravná služba vo verejnom záujme na princípe štátnej objednávky, prípadne ostatných subjektov podľa Zákona č. 514/2009 v ZNPP.

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Zakladateľom a stopercentným vlastníkom akcií ZSSK CARGO je Slovenská republika. Práva štátu ako akcionára vykonáva Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Základným poslaním ZSSK CARGO je vykonávanie dopravných a obchodných činností na dráhe, predovšetkým však orientácia na vykonávanie dopravno-prepravných služieb v nákladnej doprave. Okrem doplnkových služieb priamo súvisiacich s realizáciou nákladnej a kombinovanej dopravy poskytuje ZSSK CARGO ako druhý hlavný produkt služby súvisiace s prenájomom koľajových vozidiel, ich údržbou a opravami.

Z obchodného hľadiska je pre spoločnosť rozhodujúcou činnosťou preprava tovaru. Nosným produktom ZSSK CARGO je preprava vozňových zásielok. Okrem tejto služby patria do produktového portfólia spoločnosti intermodálna preprava, vlečkové služby, služby vo východoslovenských prekladiskách a podporné služby.

Ostatní dopravcovia

Okrem vyššie uvedených subjektov pôsobí v oblasti železničnej dopravy celý rad zahraničných dopravcov, a to v osobnej, ako aj nákladnej doprave.

2.2.1.3 Oblasť intermodálnej dopravy

Pred vznikom samostatnej Slovenskej republiky bola prevádzkovateľom kombinovanej dopravy organizácia ČSKD Intrans Praha, a. s. Okrem správy a riadenia terminálov a prekládkových činností vykonával INTRANS aj prepravu kontajnerov pre svojich zákazníkov v režime jednotlivých a skupinových vagónových zásielok.

V roku 1993 bola spoločnosť Intrans sprivatizovaná (v SR - SKD Intrans, a. s.). Organizačné usporiadanie sa v roku 2010 opäť vrátilo k centrálnemu riadeniu pod jednu spoločnú organizáciu.

Od roku 2003 pôsobí v Dunajskej Strede operátor kombinovanej dopravy firma Metrants (Danubia), a. s., ktorá je dcérskou spoločnosťou českej firmy METRANTS PRAHA. V roku 2010 rozšírila firma Metrants svoju pôsobnosť aj na východné Slovensko a v Haniske pri Košiciach otvorila pomocný kontajnerový terminál. Firma METRANTS, a. s. je rovnako ako firma INTRANS operátorom kombinovanej dopravy, ktorá poskytuje okrem terminálových služieb aj služby dopravné.

Ďalším operátorom je GREEN Integrated Logistics (Slovakia), s. r. o., ktorý vlastní kontajnerové prekladisko v Sládkovičove, v ktorom dopravu zabezpečuje firma INTRANS pre kórejského výrobcu SAMSUNG v Galante.

Z iniciatívy Slovenskej plavby a prístavov (SPaP, a. s.) vzniklo prispôbením prekladacej polohy pôvodne určenej pre železo a železné výrobky trimodálne kontajnerové prekladisko, ktoré je prevádzkované pre lodiarsku spoločnosť MAERSK.

Na trhu kombinovanej dopravy v SR pôsobí aj TransKontajner Slovensko, s. r. o., ktorá je sesterskou organizáciou ruského operátora kombinovanej dopravy TransKontajner, ktorá má od roku 2009 prenajaté prekladisko v Dobrej pri Čiernej nad Tisou.

Vyššie uvedení operátori sú súkromné spoločnosti a nimi prevádzkované prekladiská sú prekladiská pre jedného koncového používateľa a neposkytujú svoje služby nediskriminačne a obchodne nezávisle podľa smernice 34/2012/EÚ o založení jednotného európskeho železničného priestoru. Jeden z dôvodov je skutočnosť, že nemajú účtovne a organizačne oddelené poskytovanie terminálových služieb a dopravné služby. Z uvedeného dôvodu nie sú služby uvedených operátorov na slovenskom trhu kombinovanej dopravy všeobecne akceptované inými zasielateľmi a prevádzkovateľmi kombinovanej dopravy. Súkromní vlastníci terminálov, okrem firmy Metrants, po privatizácii vykonali len najnevyhnutnejšie technické zlepšenia v prekladiskách, ktoré boli reálne uskutočniteľné v daných priestoroch jestvujúcich terminálov.

2.2.1.4 Oblasť leteckej dopravy

V oblasti civilného letectva pôsobia dva orgány štátnej správy – MDVRR a Dopravný úrad.

Medzi osoby činné v civilnom letectve patria prevádzkovatelia lietadiel, leteckí prevádzkovatelia, leteckí dopravcovia, údržbové organizácie, organizácie na zachovanie letovej spôsobilosti, výrobné organizácie, prevádzkovatelia letísk, prevádzkovatelia leteckých pozemných zariadení, poskytovatelia leteckých

navigačných služieb, osoby vykonávajúce iné podnikanie v civilnom letectve, osoby vykonávajúce letecké práce a pod.

Okrem uvedených orgánov štátnej správy a osôb činných v civilnom letectve patria do systému civilného letectva aj predstavitelia všeobecného letectva (aerokluby, prevádzkovatelia športových letísk a iných plôch určených na vzlety a pristátia a pod.).

Správa letísk

Oblasť leteckej dopravy, resp. správy leteckej infraštruktúry prešla významnou transformáciou. V máji 2004 boli založené letiskové spoločnosti Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a. s. (BTS) a Letisko Košice - Airport Košice, a. s. V decembri 2004 potom boli spoločne s procesom delimitácie majetku letiskovej infraštruktúry na samosprávne kraje založené letiskové spoločnosti Letisko Poprad-Tatry, a. s., Letisko Sliač, a. s., Letisko Piešťany, a. s. a Letisko Žilina, a. s. Proces transformácie bol ukončený dňa 31. 12. 2004 zrušením príspevkovej organizácie Slovenská správa letísk.

V súčasnej dobe sú pripravované alebo realizované kroky súvisiace s optimalizáciou sústavy letiskových spoločností.

Leteckí dopravcovia

Pravidelnú a nepravidelnú leteckú dopravu vykonávajú leteckí dopravcovia Spoločenstva Travel Service, organizačná zložka Slovensko a České aerolinie. Nepravidelnú leteckú dopravu vykonávajú leteckí dopravcovia Spoločenstva Air Explore, Sayegh Aviation Europe a Go2Sky.

Poskytovateľ leteckých navigačných služieb

Predmetom činností LPS SR, š.p., je najmä poskytovanie letových prevádzkových služieb, poskytovanie leteckej informačnej služby, vykonávanie koordinácie súčinnosti civilných, vojenských a bezpečnostných orgánov pri pátraní po lietadlách a záchrane ľudských životov, poskytovanie leteckých telekomunikačných služieb, poskytovanie telekomunikačných služieb prenosu dát a iné činnosti. V oblasti letových prevádzkových služieb je cieľom zabrániť kolíziám lietadiel vo vzduchu či na zemi, udržiavať bezpečný a dobre organizovaný tok letovej prevádzky a poskytovať rady a informácie potrebné pre bezpečný let vo vzdušnom priestore a na určených letiskách v SR.

2.2.1.5 Oblasť vodnej dopravy

MDVRR SR určuje koncepciu rozvoja vnútrozemskej plavby, prístavov a vodných ciest a v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky zabezpečuje jej uskutočňovanie v súlade so zámermi štátnej dopravnej politiky. Zastupuje Slovenskú republiku vo veciach vnútrozemskej plavby pri styku s medzinárodnými organizáciami pôsobiacimi v oblasti vnútrozemskej plavby. Zabezpečuje medzinárodnú spoluprácu v oblasti prepravy nebezpečných tovarov. Taktiež vykonáva štátnu správu v námornej plavbe vrátane štátneho dozoru, vyjadruje sa pri prerokúvaní územnoplánovacej dokumentácie z hľadiska záujmov vnútrozemskej plavby a vydáva záväzné stanoviská v územnoplánovacích činnostiach, ak ide o umiestnenie prístavov a stavieb, ktoré sú súčasťou vodnej cesty alebo ju križujú, a o vymedzenie ochranného pásma vodnej cesty a v konaniach, v ktorých je príslušný stavebný úrad, ak ide o stavby, ktoré zasahujú do vodnej cesty alebo sú súčasťou vodnej cesty alebo prístavu atď.

Dopravný úrad, divízia vnútrozemskej plavby

Dopravný úrad, divízia vnútrozemskej plavby (ďalej len „DÚ-DVP“) v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe v platnom znení vykonáva najmä štátny odborný dozor nad správou a údržbou vodných ciest a prístavov, prevádzkou plavidiel na vodných cestách a

v prístavoch, odbornou spôsobilosťou členov posádok plavidiel a obsluhy plavebných komôr, spôsobilosťou plavidiel s výnimkou ťažobných zariadení podľa osobitného predpisu, dodržiavaním pravidiel bezpečnosti vnútrozemskej plavby, vykonávaním a priebehom kvalifikačného kurzu členov posádok plavidiel.

DÚ-DVP ďalej rozhoduje o odstránení plavidla z vodnej cesty alebo prístavu, zriadení a zrušení požičovní plavidiel, povolení stáťia plávajúcich zariadení na vodných cestách alebo vo verejných prístavoch atď.

Verejné prístavy, a.s.

Spoločnosť Verejné prístavy, a.s. (ďalej len „VP, a.s.“) bola zriadená 21. 01. 2008 na základe zákona č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Verejné prístavy sú obchodnou spoločnosťou so 100 % majetkovou účasťou štátu – v ich mene koná MDVRR SR.

Hlavné činnosti VP, a.s.
<ul style="list-style-type: none"> Zabezpečenie prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov vrátane spracovania krátkodobých a dlhodobých koncepcií ich rozvoja
<ul style="list-style-type: none"> Zabezpečenie prevádzky, evidencie, údržby a opravy objektov a zariadení v územných obvodoch verejných prístavov
<ul style="list-style-type: none"> Prenajímanie pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov
<ul style="list-style-type: none"> Vyberanie úhrad za používanie verejných prístavov
<ul style="list-style-type: none"> Vytváranie podmienok na rozvoj kombinovanej dopravy vrátane manipulácie s nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy
<ul style="list-style-type: none"> Ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri

Obchodné aktivity VP, a.s., predstavujú vlastný zdroj príjmov na financovanie bežnej činnosti a prevádzky verejných prístavov. Ide najmä o tržby z nájmov, zo služieb a z výberu poplatkov za užívanie verejných prístavov.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy

Rozvoj a modernizácia vodných ciest je realizovaná prostredníctvom Agentúry rozvoja vodnej dopravy, štátnej rozpočtovej organizácie zriadenej podľa § 38a zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Hlavnou činnosťou ARVD je rozvoj a modernizácia vodných ciest; ARVD zohráva dôležitú úlohu aj pri rozvoji verejných prístavov zaistením efektívneho a z dopravného hľadiska zodpovedajúceho vybudovania potrebných zariadení pre plavbu. ARVD spracováva podklady, návrhy a zdôvodnenia na získanie a účelné rozdelenie finančných prostriedkov na investície do vodných ciest, koordinuje a zabezpečuje opravy, rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodnej cesty, realizuje pilotné projekty rozvoja intermodálnych dopravných osí, podieľa sa na vývoji a implementácii nových technológií a prevádzkových systémov pre vodné cesty a vykonáva vo vzájomnej súčinnosti s príslušnými orgánmi štátnej správy vyššie uvedené činnosti.

ARVD je povinná pred začatím výstavby súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách zmluvne dohodnúť budúceho správcu. Dňom vydania kolaudačného rozhodnutia prechádza bezodplatne správa stavby na príslušného správcu.

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.

Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. (ďalej len „SVP, š.p.“) je štátny podnik, ktorý patrí do rezortu životného prostredia. Je správcom vodných tokov a povodí. Zabezpečuje starostlivosť o vodné toky, vrátane zariadení pre plavidlá, ktoré sú v jeho majetku, a stará sa o kvantitu a kvalitu povrchových a podzemných vôd. Časť činností SVP, š.p. má charakter výkonov vo verejnom záujme – je to predovšetkým protipovodňová ochrana a vytváranie plavebných podmienok.

2.2.2 Súhrnné ekonomické ukazovatele dopravného sektora**2.2.2.1 Investície do dopravnej infraštruktúry (výstavba a údržba)**

Slovenská republika sa snaží budovať novú a modernizovať existujúcu dopravnú infraštruktúru. Túto skutočnosť potvrdzuje aj tabuľka celkových výdavkov do dopravnej infraštruktúry, ktorá poskytuje prehľad od roku 2000. Najväčšie zmeny výdavkov sa týkajú budovania novej cestnej infraštruktúry (nové úseky diaľnic a rýchlостných ciest, výstavba cestných tunelov, údržba a rekonštrukcia) a modernizácie železničných tratí a častočne letísk.

Tab. č. 1 Celkové výdavky do dopravnej infraštruktúry (v bežných cenách; v mil. EUR)

Druh infraštruktúry	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Spolu	360,2	665,1	791,6	1 058,70	1 082,7	1 187,30	951,8	1 006,80
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	285,7	551,4	650,7	861,6	867,9	950,7	730,7	810,8
údržba	74,5	113,7	140,8	197,1	214,2	236,5	221	196,1
Železničná infraštruktúra spolu	61,2	169,4	234,9	302,5	214,4	190,3	285,8	295,6
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	53,3	159,8	225,3	287,4	199,8	175,3	273,4	289,2
Údržba vykonávaná dodávateľsky	7,9	9,6	9,6	15,1	14,6	15	12,4	6,4
Cestná infraštruktúra spolu	293,9	460,3	541,0	675,7	755,1	854	516,8	591,5
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	227,3	360	410,7	520	587,7	661,6	342,1	431,9
údržba	66,6	100,3	130,4	155,6	167,4	192,4	174,7	159,6
Vnútrozemské vodné cesty spolu	1,2	3	2,1	1,5	4,7	3,8	5,1	3,6
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	1,2	0,9	1,3	0,4	0,9	1,5	2,9	1,3
údržba	-	2,1	0,8	1,1	3,8	2,3	2,1	2,3
Letecká doprava (letiská) spolu	-	29,3	13,5	17,8	33,4	59,1	74,7	34,6
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	-	27,5	13,5	16,1	30,8	56,4	70,1	32,5
údržba	-	1,8	-	1,6	2,6	2,7	4,6	2,1
Potrúbná doprava - ropovod	-	-	-	5,9	4,6	2,5	7,5	9,1
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	-	-	-	4,4	2,4	1,5	6,1	7,4
údržba	-	-	-	1,5	2,2	1	1,4	1,7
Potrúbná doprava - plynovod	-	-	-	45,6	41,7	61,1	46,6	63,2
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	-	-	-	23,5	18	39,3	25	43,7
údržba	-	-	-	22,2	23,8	21,8	21,6	19,5

Druh infraštruktúry	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kombinovaná doprava - terminály KD	-	-	-	-	23,3	5,7	3	5
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	-	-	-	-	22,7	5,6	2,4	3,4
údržba	-	-	-	-	0,6	0,1	0,6	1,6
Mestská hromadná doprava – dopravná cesta	3,9	3,1	-	9,8	5,5	10,7	12,3	4,3
Z toho: výdavky na obstaranie dlhodobého hmotného majetku	3,9	3,1	-	9,8	5,5	9,5	8,7	1,4
údržba	-	-	-	-	-	1,2	3,6	2,9

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Výdavky na cestnú infraštruktúru stúpajú skoro každý rok. Tento trend sa zmenil až v roku 2010, keď došlo k prepadu výdavkov na cestnú infraštruktúru na hodnoty roku 2006. Nové súťaže na výstavbu cestnej infraštruktúry boli vypísané v priebehu roku 2011 a celkové výdavky na cestnú infraštruktúru sa tak opäť začali zvyšovať.

Pri železničnej infraštruktúre má krivka vývoja výdavkov premenlivý charakter, pričom hodnoty celkových výdavkov v jednotlivých rokoch sa odlišujú. Bol vypracovaný plán modernizácie existujúcich železničných tratí, ktorý sa postupne naplňa. Boli tiež vypísané verejné súťaže na dodávateľa. Na spomínané zmeny vo výške výdavkov mohol mať vplyv práve výsledok týchto súťaží, kde sa jednotlivé spoločnosti na výsledok odvolávali a vznikali spory. Do ich vyriešenia sa väčšie projekty nerealizovali. Na rozdiel od trendu pri výdavkoch na cestnú infraštruktúru sa v roku 2010 výdavky do železničnej infraštruktúry zvýšili. Vďaka modernizácii železničnej trate v úseku od Nového Mesta nad Váhom po Púchov zostal trend zvyšovania výdavkov zachovaný aj v roku 2011.

Výdavky na vnútrozemské vodné cesty dosiahli maximá v roku 2010, kedy sa pohybovali na úrovni 5,1 mil. EUR, pričom v predchádzajúcich obdobiach boli pod touto úrovňou, najmenej v roku 2007 (1,5 mil. EUR). V roku 2011 dosiahli len hodnoty 3,6 mil. EUR. Sumárne tvoria výdavky na lodnú dopravu najmenší podiel vzhľadom na ostatné dopravné módy.

2.2.2.2 Dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb

Tab. č. 2 Dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb (v mil. EUR)

Verejné zdroje	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Železničná osobná doprava	162	131	24	104	108	117	140	160	166	270	228	205
Linková autobusová doprava bez MHD	26	29	25	29	36	38	52	65	71	98	100	106
MHD	21	22	24	26	28	42	46	54	78	80	79	79
Spolu	209	182	74	159	172	196	238	275	315	448	406	380

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

V tabuľke sú znázornené dotácie štátneho rozpočtu do pravidelnej verejnej prepravy osôb podľa rôznych druhov dopravy v miliónoch EUR. Najväčšie dotácie boli smerované do železničnej osobnej dopravy. Priebeh kriviek má pri všetkých druhoch dopravy podobný stúpajúci charakter. Výnimočným je rok 2002, v ktorom boli dotácie z verejných zdrojov najnižšie pre všetky druhy verejnej osobnej dopravy. Od tohto roku sa dotácie zvyšovali. Pokles nastal znovu až v roku 2010 pri železničnej preprave a preprave prostriedkami MHD a tento pokles potom nasledoval aj v roku 2011.

Dotácie boli smerované najmä na potreby modernizácie vozového parku a zlepšovanie služieb pre užívateľov jednotlivých druhov verejnej dopravy.

2.2.2.3 Zamestnanosť v doprave

Vo väčšine odvetví dopravy sa počet zamestnancov neustále znižuje. Najväčší pokles stavu zamestnancov je možné sledovať pri železničnej a cestnej osobnej doprave.

MHD eviduje stav zamestnancov po celé obdobie v rokoch 2000 – 2011 približne na úrovni $\pm 5\ 000$ zamestnancov.

Tab. č. 3 Priemerný evidenčný počet zamestnancov vo fyzických osobách v podnikoch s počtom zamestnancov 20 a viac

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Spolu	73 226	70 171	68 753	65 556	62 246	59 386	58 023	59 147	60 689	60 455	59 342	59 147
Železničná doprava	46 813	44 595	43 688	41 627	39 151	36 664	34 778	34 058	33 347	32 604	31 690	29 519
Cestná osobná doprava	13 072	12 755	12 364	11 448	10 574	9 728	9 291	8 985	8 663	8 354	7 837	7 680
Cestná nákladná doprava	6 455	6 306	6 325	6 327	6 649	7 281	8 309	10 601	13 347	13 979	14 280	16 619
MHD	5 480	5 307	5 316	5 251	5 162	5 000	4 915	4 824	4 731	5 019	5 093	4 937
Vnútrozemská lodná doprava	1 406	1 208	1 060	903	710	713	730	679	601	499	442	392
Letecká doprava	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Jedným z odvetví dopravy, v ktorom počet zamestnancov narastal, je cestná nákladná doprava, kde počet zamestnancov do roku 2011 vzrástol viac ako dvojnásobne.

V leteckej doprave nie sú informácie uvedené z dôvodu potreby ďalšieho delenia podľa jednotlivých zložiek civilného letectva. V končenom dôsledku však možno povedať, že počet zamestnancov sa zvyšoval, ale od roku 2009 je možné sledovať pokles stavu evidovaných zamestnancov. Na tento vývoj mohlo mať vplyv viacero faktorov, či už ekonomická kríza alebo ukončenie činností niektorých leteckých dopravcov Spoločenstva.

Tab. č. 4 Priemerná mesačná mzda v EUR na 1 zamestnanca

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
V odvetví dopravy	280,75	291,39	321,95	355,09	397,53	443,42	490,34	581,18	706,07	702,00	719,00	721,00
Železničná doprava	308,72	323,30	354,18	384,90	426,10	475,53	525,77	616,06	735,71	745,00	762,00	768,00
Cestná osobná doprava	266,59	301,02	328,25	360,51	395,63	433,99	481,64	555,08	676,49	693,00	705,00	746,00
Cestná nákladná doprava	245,49	274,84	292,37	318,12	361,24	404,22	415,35	498,18	596,26	573,00	577,00	607,00
MHD	325,84	349,56	379,19	410,96	453,66	506,72	564,54	683,11	820,19	838,00	893,00	891,00
Vnútrozemská lodná doprava	327,20	346,63	359,24	349,96	421,73	533,34	511,14	688,67	829,42	851,00	975,00	979,00
Letecká doprava	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Priemerná mzda zamestnancov v sledovanom období každoročne vykazovala stúpajúce hodnoty. Tento trend pri niektorých druhoch dopravy narušuje rok 2009, keď sa priemerná mzda zamestnanca znížila.

Ide o platy zamestnancov v leteckej doprave a cestnej nákladnej doprave. Rok 2009 sa označuje za rok ekonomickej krízy. V tomto roku pokleslo viacero makroekonomických ukazovateľov (HDP, import, export atď.), a to bol jeden z faktorov, pre ktoré nastalo znižovanie mzdy zamestnancov v týchto odvetviach dopravy. Po roku 2009 pokračuje trend zvyšovania priemernej mzdy v každom sektore dopravy s miernou stagnáciou v roku 2011.

2.2.3 Organizácia železničnej dopravy

2.2.3.1 Organizácia osobnej železničnej dopravy

V roku 2012 približne 97 % výkonov vo verejnom záujme v oblasti železničnej osobnej dopravy vykonávala Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., so 100 % účasťou štátu. Zvyšné 3 % výkonov vykonával privátny dopravca Regiojet SK, ktorý zabezpečuje úplnú železničnú obsluhu trate Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda – Komárno. Obidvaja dopravcovia majú uzatvorené zmluvy o doprave vo verejnom záujme so štátom do konca roku 2019. Celkový objem vlakových výkonov financovaných na základe týchto zmlúv je 30,3 mil. vlakových kilometrov ročne, na čo štát vynakladá v súčasnosti 205 mil. EUR. Celkový objem vlakových výkonov financovaných na základe týchto zmlúv je 30,3 mil. vlakových kilometrov ročne, na čo štát vynakladá v súčasnosti 205 mil. EUR. Okrem zmluvy o doprave vo verejnom záujme sú prevádzkované len 4 páry vlakov kategórie IC denne na trati Bratislava – Žilina – Košice, ktoré významne dopĺňajú funkciu dopravnej obslužnosti. V súčasnosti prebieha v SR konsolidácia grafikonu vlakov osobnej dopravy, ktorý sa postupne transformuje z doterajšieho komerčného grafikonu na taktový.

2.2.3.2 Organizácia nákladnej železničnej dopravy

Nákladná železničná doprava je v SR plne liberalizovaná a štátom nedotovaná. Na trhu pôsobí okrem štátneho železničného nákladného dopravcu Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO, 100 % vlastníkom spoločnosti je štát) ešte ďalších 31 nákladných dopravcov. ZSSK CARGO je v prevažnej väčšine svojich výkonov orientované na hutnícky segment (t. j. železná ruda, uhlie a kovy).

Dňa 1.1.2011 došlo k významnejšiemu zlacneniu poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry v oblasti železničnej nákladnej dopravy, čo prispelo k vyrovnávaniu podmienok podnikania v cestnej a železničnej nákladnej doprave (zníženie poplatku o takmer 50 %). Tento krok mal významný vplyv na vzrast výkonov malých dopravcov, nie však na výkony štátneho ZSSK CARGO. ZSSK CARGO je jediný celosieťový železničný dopravca v SR, ktorý z celového objemu tovaru cca 35,5 mil. ton realizuje cca 10 mil. ton tovaru ako nákladovo a technologicky náročné jednotlivé zásielky (zvoz a rozvoz tovaru v rámci celej železničnej siete v SR).

Dynamicky sa v SR rozvíja sektor súkromných nákladných železničných dopravcov. Veľmi flexibilne reaguje na potreby a výzvy trhu, preto ešte nie je možné presne identifikovať jeho charakteristické výkony. Možno však konštatovať, že ťažiskom jeho pôsobenia sú najmä trate západného Slovenska, charakteristickými významnejšími komoditami prepravy kombinovanej dopravy (Metrans, kontajnerový terminál Dunajská Streda), prepravy uhlia, ropných produktov (majú pomerne významný podiel na obsluhu rafinérie Slovnaft, ale aj v preprave umelých hnojív – Duslo Šaľa) a potravín.

Súkromní dopravcovia v menšej miere operujú aj na východnom Slovensku, kde sa ich aktivity odvíjajú od činnosti železiarní US Steel v Haniske pri Košiciach. V nezanedbateľnej miere začínajú realizovať aj tranzitné výkony, najmä na tratiach v smere východ – západ (Čierna nad Tisou – Žilina – Púchov –

Horní Lideč ČD, Kúty št. hr. – Bratislava – Štúrovo, alebo Bratislava – Rajka). Pritom spolupracujú so svojimi partnerskými firmami v zahraničí.

Na slovenské územie začínajú v súčasnosti prenikať aj štátni dopravcovia zo susedných štátov (okrem vzájomného vyrovnania výkonov), ide najmä o poľské PKP (najmä spolupráca s košickým závodom US Steel).

2.2.4 Organizácia vodnej dopravy

Podľa zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov môže vykonávať verejnú vodnú dopravu právnická osoba alebo fyzická osoba - dopravca na základe licencie, ktorú udeľuje ministerstvo. V priebehu rokov 2001 až 2012 bolo vydaných celkom 63 licencií na podnikanie vo verejnej vodnej doprave v nákladnej a osobnej preprave, tak na vnútroštátnych, ako aj na medzinárodných vodných cestách.

Zväčša ide o podnikateľov prevádzkujúcich vodnú dopravu s 1 – 2 nákladnými plavidlami. Takmer výlučne ide o právnické osoby podnikajúce v nákladnej doprave, len 11 dopravcov podniká vo verejnej osobnej doprave výlučne na vnútroštátnych vodných cestách. V danom období 13 osôb ukončilo podnikanie vo vodnej doprave, z toho 8 v roku 2010.

2.2.4.1 Organizácia osobnej vodnej dopravy

V osobnej lodnej doprave je najväčším dopravcom spoločnosť Lodná osobná doprava, a.s., ktorá prevádzkuje najviac osobných lodí v Slovenskej republike. Ostatní dopravcovia v osobnej lodnej doprave prevádzkujú jedno až dve plavidlá. Všetci slovenskí dopravcovia vykonávajú lodnú osobnú dopravu prevažne sezónne, ani jeden zo slovenských dopravcov ne vlastní osobnú kajutovú loď.

2.2.4.2 Organizácia nákladnej vodnej dopravy

V nákladnej lodnej doprave je najväčším dopravcom spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a.s. (ďalej len „SPaP a.s.“). SPaP, a.s., sa zaoberá nielen vnútrozemskou plavbou, ale v portfóliu svojich aktivít má aj plný rozsah prístavných služieb v prístavoch Bratislava a Komárno, špedičné služby a opravy, rekonštrukcie a stavbu lodí. Poskytuje logistické služby spojené s prepravou tovaru všetkého druhu na Dunaji a na celej sieti európskych vodných ciest medzi Severným a Čiernym morom.

Ďalšou významnou spoločnosťou etablovanou v prístave Bratislava je spoločnosť Dalby, a.s., ktorá zabezpečuje prekládku minerálnych olejov v objeme 700 tis. ton/rok. Spoločnosť Portservis, a. s. tiež dlhodobo pre vodnú dopravu zabezpečuje tovarový prúd dusíkatých hnojív v objemoch do 300 tis. ton/rok. Spoločnosť GAMOTA TRADING, s.r.o., je významný operátor tovarov vo vodnej doprave s ročnými objemami cca 150 tis. ton/rok, a to najmä poľnohospodárskych produktov a krmovín (bol pôvodne etablovaný vo verejnom prístave Komárno, avšak presunul prekladné činnosti do neverejného prekladiska v Kližskej Nemej).

2.2.5 Organizácia verejnej dopravy

Organizácia verejnej dopravy je horizontálnou témou zasahujúcou do problematiky organizácie železničnej, regionálnej a prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy.

Podľa zákona o cestnej doprave je samosprávny kraj oprávnený objednávať dopravné služby v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia len vtedy, ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na komerčnom základe, ani železničnou dopravou. Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia samosprávny kraj zostavuje plán dopravnej obslužnosti a uzatvára s dopravcom zmluvu o službách vo verejnom záujme. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ dopravných služieb berie do úvahy oprávnené

požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ dopravných služieb spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy pre zosúladenie kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave. Objedávateľ dopravných služieb musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú dráhovú dopravu a aby podporoval integrované dopravné systémy.

Kľúčové skutočnosti súvisiace s organizačným zaistením jednotlivých zložiek VOD sú popísané nižšie.

2.2.5.1 Železničná doprava

Právne postavenie dopravcov, ako aj vzťah dopravcov k poskytovateľom dopravnej infraštruktúry upravujú zákony o doprave na dráhach č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších zákonov a zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších zákonov.

Železničný podnik, ktorý chce využívať služby poskytované manažérom infraštruktúry, vrátane prístupu k železničnej infraštruktúre, je povinný v zmysle „Podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre“ uzatvoriť samostatné zmluvy na poskytovanie požadovaných služieb. „Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre“ je zmluva uzatvorená medzi manažérom infraštruktúry (ŽSR) a železničným podnikom a obsahuje požiadavky a podmienky týkajúce sa prístupu na železničnú sieť v správe ŽSR. Od dopravcov, ktorí vykonávajú dopravu na železničnej sieti, vyberajú ŽSR úhrady za použitie železničnej infraštruktúry podľa skutočne ubehnutých vlakových kilometrov, hrubých tonokilometrov a kategórie tratí, na ktorých sa konkrétna doprava vykonáva.

Úhrada za použitie ŽI je v súčasnosti stanovená výnosom ÚRŽD č. 3/2010 z 2. decembra 2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Cena pozostáva z úhrad za prístup k ŽI v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam.

2.2.5.2 Prímestská a regionálna autobusová doprava

Dopravná obslužnosť územia pravidelnou autobusovou dopravou je riešená v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Samosprávny kraj je oprávnený objednávať dopravné služby v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia len vtedy, ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na komerčnom základe, ani železničnou dopravou.

V rozhodnutí o udelení dopravnej licencie na autobusovú linku môže samosprávny kraj žiadateľovi okrem iného uložiť povinnosť zabezpečiť v súlade s plánom dopravnej obslužnosti nadväznosť cestovného poriadku autobusovej linky prevádzkovanej vo verejnom záujme na cestovný poriadok iného druhu dopravy, najmä železničnej dopravy, s cieľom obmedziť paralelné trasy a súbežné spoje autobusov a vlakov používať zastávku iba na nastupovanie alebo na vystupovanie cestujúcich.

V ojedinelých prípadoch si výkony pravidelnej autobusovej dopravy objednávajú aj prímestské obce v prípade, ak považujú obsluhu krajom dotovaných liniek za nedostatočnú. Tieto linky spravidla bývajú predĺžením liniek MHD alebo kombináciou mestskej a prímestskej linky.

Cestovný poriadok a jeho zmeny schvaľuje samospráva kraj, a to na základe územnej príslušnosti. Ak cestovný poriadok upravuje trasu autobusovej linky a harmonogram spojov, ktoré sú súčasťou plánu

dopravnej obslužnosti daného kraja alebo súčasťou jeho zmluvy o službách vo verejnom záujme, schvaľuje ho vrátane zmien aj tento samosprávny kraj ako objednávateľ.

2.2.5.3 Mestská hromadná doprava

Výkony vo verejnom záujme na linkách mestskej hromadnej dopravy objednávajú jednotlivé mestá a linky spravidla neprekračujú hranice mesta, ktoré si výkony objednáva. Licencie na linky MHD vydávajú mestá s výnimkou liniek dráhovej dopravy (električky, trolejbusy), na ktoré licencie udeľuje príslušný samosprávny kraj. Cestovný poriadok a tarifu schvaľujú mestá. Vo všeobecnosti je základom pre zabezpečovanie mestskej hromadnej dopravy zmluva vo verejnom záujme pri prevádzkovaní pravidelnej mestskej autobusovej a trolejbusovej dopravy.

2.3 Prevádzkové parametre dopravného sektora

Prevádzkové parametre dopravného sektora sú na integrálnej prierezovej úrovni opísateľné prostredníctvom výkonu v jednotlivých druhoch dopravy. V základnom delení je ďalej samostatne zohľadnená problematika osobnej a nákladnej dopravy, s rozlíšením podľa jednotlivých druhov dopravy.

Z pohľadu prípravy rozvojovej stratégie dopravného sektora je treba zostaviť relevantné, realistické prognózy budúceho vývoja. Vzhľadom na nedostupnosť dopravného modelu, ktorý by umožnil jednotné, transparentné zostavenie a vyhodnotenie rôznych variantov rozvoja Slovenskej republiky, je potrebné poznamenať, že nižšie uvedené prognózované údaje sú zjednodušené a je nutné ich považovať za dočasné riešenia. Zostavenie úplných, korektných prognóz bude predmetom realizácie tzv. II. fázy prípravy predkladanej sektorovej stratégie.

2.3.1 Výkony v osobnej doprave

V tabuľke nižšie sú vyčíslené hodnoty celkových prepravných výkonov v osobnej doprave ako aj výkonov jednotlivých druhov osobných dopráv za obdobie od roku 2000 do roku 2011 v Slovenskej republike. V súčasnej dobe sú využívané nasledujúce druhy verejnej dopravy:

- železničná verejná doprava,
- cestná verejná doprava,
- mestská hromadná doprava,
- vnútrozemská lodná doprava,
- letecká doprava.

Pre úplnosť je potrebné uviesť aj informácie súvisiace s prepravnými výkonmi individuálnej automobilovej dopravy ako významnej zložky osobnej dopravy. Súhrnné informácie zachycujúce trend vývoja v jednotlivých druhoch sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. č. 5 Prepravný výkon osobnej dopravy

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prepravný výkon spolu (mil. oskm)	37 390	37 203	37 884	37 632	38 587	39 614	40 184	41 050	41 281	37 971	35 654	36 054
Železničná verejná doprava	2 870	2 805	2 682	2 316	2 228	2 182	2 213	2 165	2 296	2 264	2 309	2 431
Cestná verejná doprava	8 435	8 253	8 236	7 757	7 882	7 525	7 665	7 596	6 446	4 538	4 436	4 611
Mestská hromadná doprava	1 173	1 350	1 371	1 384	1 330	1 399	1 403	1 451	1 370	1 127	1 119	1 172
Vnútrozemská lodná doprava	4	4	4	5	5	4	3	4	3	3	3	3
Letecká doprava	251	343	424	676	1 569	2 465	2 829	3 699	4 650	3 501	835	878
Individuálna automobilová doprava	23 929	24 056	24 978	25 224	25 332	25 824	25 920	25 994	26 395	26 420	26 879	26 887

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že dopravné výkony osobnej dopravy možno v priemete posledných viac ako desiatich rokov považovať za konštantné. Dôležitým trendom je ale zmena rozloženia výkonu medzi jednotlivými dopravnými módmi smerom od verejnej k individuálnej doprave.

2.3.1.1 Cestná verejná doprava

V tabuľke sú vyčíslené hodnoty celkových výkonov v cestnej verejnej osobnej doprave v Slovenskej republike za obdobie od roku 2000 do roku 2011 uvedené v tis. os.

Tab. č. 6 Prepravené osoby v cestnej verejnej osobnej doprave

(tis. os.)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava osôb celkom	604 249	566 445	536 613	493 706	461 772	449 456	403 270	384 637	365 519	323 142	312 717	299 579
z toho preprava osôb prevádzkovateľmi dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov												
Preprava osôb spolu	599 617	566 212	536 394	493 582	460 695	447 773	400 005	382 981	361 163	321 478	310 744	298 340
Medzinárodná preprava	3 701	4 445	3 453	3 485	3 154	3 918	4 078	4 553	3 680	2 172	1 499	1 965
Vnútroštátna preprava	595 916	561 767	532 941	490 097	457 541	443 855	395 927	378 428	357 483	319 306	309 245	296 375
Z toho												
Pravidelná	594 306	559 983	529 353	486 651	452 746	437 447	390 291	371 837	349 837	308 032	298 559	286 602
Nepriavidelná -príležitostná	5 311	6 229	7 041	6 931	7 949	10 326	9 714	11 144	11 326	13 446	12 185	11 738

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Vývoj prepravných výkonov, v tomto dokumente charakterizovaný počtom prepravených osôb v cestnej verejnej osobnej doprave, má klesajúci trend. Výkony cestnej verejnej osobnej dopravy každým rokom klesajú, čo je možné prisúdiť odlivu cestujúcich na iný druh verejnej osobnej prepravy alebo väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej prepravy v dôsledku zvyšovania úrovne cestnej siete aj zvyšovaniu životnej úrovne a automobilizácie. Od roku 2000 do roku 2011 zaznamenala podľa dostupných údajov MDVRR SR cestná vnútrozemská verejná osobná doprava pokles o 50,3 %.

2.3.1.2 Individuálna automobilová doprava

Individuálny motorizmus sa stále rýchlo rozvíja a predstavuje konkurenciu pre verejnú hromadnú dopravu. Z tabuľky je viditeľné, že prepravný výkon IAD každý rok rastie pričom od roku 2000 do roku 2011 prepravný výkon IAD stúpol o 12,4 %. Pri porovnaní roku 2011 s rokom 1995 je možné konštatovať, že prepravný výkon stúpol o 49,6 %, teda takmer o polovicu za posledných 15 rokov. Tento jav je nepriaznivý hlavne pre dopravnú situáciu na cestách, ktorá je komplikovaná, pretože na cestách sa zvyknú tvoriť kongescie.

Tab. č. 7 Prepravný výkon IAD (mil. oskm)

	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Individuálna automobilová doprava	17 977	23 929	25 824	25 994	26 395	26 420	26 879	26 887

Zdroj: MDVRR SR

2.3.1.3 Železničná doprava

V tabuľke sú vyčíslené hodnoty celkových výkonov v železničnej verejnej osobnej doprave v Slovenskej republike za obdobie od roku 2000 do roku 2011.

Tab. č. 8 Prepravené osoby v železničnej doprave

(tis. os)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava osôb celkom	66 806	63 473	59 430	51 274	50 325	50 458	48 438	47 070	48 744	46 667	46 583	47 531
z toho preprava osôb prevádzkovateľmi dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov												
Preprava osôb spolu	66 806	63 473	49 430	51 274	50 268	50 415	48 422	47 070	48 744	46 667	46 583	47 531
Z toho												
Medzinárodná preprava	2 474	2 426	2 312	2 120	2 075	2 547	2 872	3 080	3 153	2 906	2 858	2 940
Vnútroštátna preprava	64 332	61 047	57 118	49 154	48 193	47 868	45 550	43 990	45 591	43 761	43 725	44 591
Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR												

Vývoj výkonov železničnej verejnej osobnej prepravy, vyjadrený počtom prepravených osôb, má premenlivý charakter, aj keď v celkovom dôsledku sa dá konštatovať, že vývoj výkonov v danom období klesol. Celkový pokles výkonov vo vnútroštátnej preprave je o 30,7 %. Vývoj výkonov by mohol nadobudnúť stúpajúci charakter po dokončení modernizácie železničných tratí a v dôsledku pravidelného zvyšovania úrovne prepravného komfortu, zabezpečením moderných mobilných prostriedkov, ako aj dobudovaním potrebnej infraštruktúry staníc (bezbarierové vstupy, parkoviská pre automobily, bicykle a pod.). Pokles výkonov môže mať za následok znižovanie dopravného výkonu a podobne ako pri cestnej verejnej preprave väčšie využívanie individuálnej automobilovej prepravy v dôsledku zvyšovania úrovne cestnej siete aj zvyšovania životnej úrovne a automobilizácie.

Vývoj výkonov železničnej verejnej osobnej dopravy, vyjadrený v mil. oskm, mal v období rokov 2000 - 2005 v Slovenskej republike klesajúci charakter. Výkony klesali každoročne a v percentách tento pokles znamená v roku 2005 do 25 % oproti roku 2000. Môže sa to prisúdiť znižovaniu záujmu o verejnú železničnú dopravu a odliv cestujúcich na iný druh verejnej alebo individuálnej dopravy.

Od roku 2006 má vývoj dopravných výkonov striedajúci charakter s menšími výkyvmi v hodnotách výkonov železničnej osobnej dopravy. Prepravný výkon sa udržiaval v rozmedzí 2 165 – 2 431 mil. oskm za rok.

Je možné konštatovať, že od roku 2004 do roku 2011 si železničná osobná doprava udržiava určitú hodnotu a stav svojich výkonov, s miernym rastom v posledných 2 rokoch. Modernizáciou parku železničných koľajových vozidiel môže byť tento trend do budúcnosti aj naďalej veľmi pozitívny.

2.3.1.4 Letecká doprava

Na šiestich medzinárodných verejných letiskách SR prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami sú kumulatívne priemerné ročné objemy odbavených cestujúcich za posledných osem rokov na úrovni okolo 2,145 mil. osôb.

Tab. č. 9 Počet odbavených cestujúcich v rokoch 2005 - 2012

(tis. os.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Preprava osôb celkom	1 643, 616	2 354, 854	2 563, 424	2 887, 805	2 127, 321	1 971, 796	1 897, 938	1 712, 297
Medzinárodná preprava	1 501, 673	2 112, 064	2 179, 128	2 478, 331	1 897, 443	1 875, 741	1 817, 598	1 644, 851

Vnútroštátna preprava	126, 873	229, 449	352, 685	387, 854	213, 708	82, 055	65, 576	57, 374
Zdroj: MDVRR SR								

Dôvodom pomerne nízkych objemov prepravy sú populačné disparity, čoho prirodzeným dôsledkom je absencia vnútroštátnych letov, ktoré sú z hľadiska ľahšej dostupnosti bodov záujmu v SR substituované lacnejšími druhmi dopravy.

Medziročný nárast dopytu po vnútroštátnej a medzinárodnej leteckej osobnej doprave sa po roku 2008, v ktorom možno identifikovať lokálne maximum, zastavil v dôsledku globálnej hospodárskej krízy a z toho vyplývajúceho obmedzenia výkonov zo strany jednotlivých leteckých dopravcov. Od jej nástupu zaznamenávame znížený počet cestujúcich využívajúcich leteckú dopravu pričom tento stav pretrváva až do súčasnosti.

2.3.1.5 Lodná osobná doprava

Slovenská republika má aj napriek rozsiahlej riečnej sieti obmedzený potenciál vodnej dopravy. Hlavná časť sa sústreďuje na prepravu po Dunaji, s medzinárodnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove. Výhodou je takmer celoročná splavnosť rieky pre plavidlá osobnej lodnej dopravy (nízky ponor). Vo vývoji počtu prepravených osôb v osobnej lodnej doprave je možné vidieť rôzne odchýlky, z ktorých najväčšia je v roku 2003 (viac ako 300 tis. os.). Pri porovnaní rokov 2006 – 2011 je možné sledovať približne vyrovnaný stav (110 – 122 tis. os.). Porovnaním roku 1995 s rokom 2000 možno konštatovať, že došlo k poklesu o 42 % a pri porovnaní s rokom 2011 potom došlo k poklesu o 19,6 %. Pri porovnaní vývoja počtu prepravených osôb v osobnej lodnej doprave medzi rokmi 2000 až 2011 možno konštatovať, že došlo k nárastu o 38,8 %.

Tab. č. 10 Výkony osobnej lodnej dopravy v mil. oskm

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vodná doprava spolu	---	---	---	4	5	5	4	3	4	3	3	3	3
Vodná verejná doprava	7	4	4	3	4	4	4	2	3	3	3	3	3
Zdroj: ŠÚ SR													

Pri zhodnotení vývoja výkonov v osobnej lodnej doprave v oskm za rok v sledovanom období môžeme konštatovať, že výkony majú klesajúcu tendenciu. V roku 2011 v porovnaní s rokom 1995 klesli dopravné výkony o približne 57 %, čiže o viac ako polovicu. Avšak od roku 2007 už je možné sledovať trvalý stav okolo hodnoty 3 mil. oskm za rok.

V rámci SR je najlepšie splavný úsek Dunaja, na ktorom je možné prevádzkovať osobnú lodnú dopravu, o ktorú je však malý záujem. Je však potrebné zdôrazniť, že sa posudzovala iba osobná lodná doprava vykonávaná slovenskými dopravcami. V prístavoch SR sa vo veľkej miere vykonáva osobná lodná doprava zahraničnými kajutovými loďami, ktoré majú pravidelné zastávky v prístave Bratislava a niektoré aj v prístavoch Štúrovo a Komárno. Štatistické údaje v tomto smere nie sú vyhodnocované a z analýzy výberu prístavných poplatkov je zrejmé, že ide o vyrovnaný trend za roky 2007 – 2012.

2.3.1.6 Mestská hromadná doprava

V tabuľke sú vyčíslené hodnoty celkových výkonov mestskej hromadnej dopravy v Slovenskej republike za obdobie od roku 2000 do roku 2011. Prepravné výkony sú ďalej delené na výkony podľa prepravy osôb a preprava podnikmi MHD sa ďalej delí na prepravu osôb dopravou:

- električková doprava;

- trolejbusová doprava;
- autobusová doprava.

Tab. č. 11 Prepravené osoby mestskou hromadnou dopravou

(mil. os.)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava osôb celkom	574,29	526,76	509,51	520,33	500,19	492,56	490,27	491,55	479,96	463,78	459,93	488,17
Preprava osôb podnikmi MHD	404,54	373,27	370,02	394,47	383,12	395,06	400,67	403,47	399,43	389,26	385,59	417,29
električková doprava	100,19	98,72	96,55	104,56	104,39	109,10	109,84	109,71	107,08	100,87	97,74	109,08
trolejbusová doprava	63,00	53,17	54,71	59,03	57,69	58,03	59,07	60,66	62,04	62,75	62,24	65,42
autobusová doprava	241,36	221,38	218,76	230,87	221,04	227,93	231,77	233,11	230,31	225,65	225,62	242,79
Preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy	169,75	153,49	139,49	125,87	117,07	97,49	89,59	88,08	80,53	74,52	74,33	70,87
Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR												

Výkony mestskej hromadnej dopravy si v danom období udržiavajú približne rovnaký charakter vývoja bez väčších výkyvov. Drobný pokles alebo nárast môže vyplývať zo zdražovania cestovného a z úrovne služieb poskytovaných jednotlivými dopravnými podnikmi. Nedá sa jednoznačne povedať, či výkony klesajú alebo stúpajú. V niektorých väčších mestách môže výrazne vplývať na výkony v MHD aj možnosť parkovania v týchto mestách.

2.3.2 Výkony v nákladnej doprave

2.3.2.1 Cestná nákladná doprava

Vývoj výkonov cestnej nákladnej dopravy má do roku 2008 rastúci trend, až na dva mierne poklesy v rokoch 2001 a 2006, ale tie zrejme nesúvisia s významným vonkajším vplyvom a sú pravdepodobne dôsledkom delby prepravnej práce medzi všetkými druhmi nákladnej dopravy. V tomto období sú zaznamenané aj dva strmšie rasty krivky výkonov, a to v roku 2005, čo bolo spôsobené otvorením zahraničných trhov po vstupe Slovenskej republiky do EÚ, a v roku 2007, čo je dôsledok spustenia výroby dvoch veľkých automobiliek PSA a KIA. V rokoch 2009 a 2010 má vývoj výkonov klesajúci charakter hlavne vplyvom svetovej hospodárskej krízy a v roku 2010 sa prejavujú aj dôsledky zavedenia mýta. V roku 2011 však môžeme opäť sledovať rastúci trend vo vývoji výkonov cestnej nákladnej dopravy.

Tab. č. 12 Výkony cestnej nákladnej dopravy v tkm

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prepravný výkon spolu (mil. tkm)	14 340	13799	14929	16859	18 517	22 550	22 114	27 050	29 094	27 484	27 411	29 045
Medzinárodná doprava spolu	9 284	8 481	9 909	11 613	13 082	16 923	16 896	21 425	22 768	21 936	22 190	24 116
z toho												
Dovoz	3 109	2700	3 047	3703	3 783	4 452	4 362	5 661	5 848	4 650	5 377	6 013
Vývoz	3 920	3734	4 371	5148	5 163	6 498	5 725	7 243	6 929	6 593	6 863	7 446
Preprava v tretích krajinách a kabotáž v cudzích krajinách	2 255	2047	2 491	2762	4 136	5 973	6 809	8 521	9 991	10 693	9 949	10 657
Vnútroštátna doprava	5 056	5318	5020	5246	5 434	5 627	5 218	5 625	6 326	5 548	5 221	4 929
podľa účelu												
Cudzie účely	11 564	11 165	12 474	14 383	16 106	20 236	20 017	25 019	26 881	25 740	26 042	28 001
Vlastné účely	2776	2634	2455	2476	2 410	2 314	2 097	2 031	2 213	1 744	1 369	1 044
Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR												

Vývoj celkových výkonov cestnej nákladnej dopravy je závislý od vývoja výkonov medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, pretože výkony vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy sa držia počas celého sledovaného obdobia približne na rovnakej úrovni, a teda vplyv ostatných ukazovateľov na dopravu sa prejavuje hlavne na výkonoch medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy.

Zo zložiek medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy najviac reaguje na ostatné vplyvy dovoz, ktorý má rovnaký priebeh výkonov ako celkové výkony. Podobný priebeh má aj vývoz, ale pri výkonoch spojených s týmto ukazovateľom je vidno nárasty v obdobiach, keď boli na území spustené prevádzky zahraničných investorov. V rokoch 2005 Samsung, 2007 PSA, KIA. Ostatný vývoj výkonov súvisiacich z vývozom je ovplyvnený vývojom ekonomických ukazovateľov, či v rámci SR alebo v Európskej únii. Objemy prepráv v tretích krajinách zaznamenávajú najväčší nárast po vstupe SR do EÚ a dôsledky svetovej hospodárskej krízy sa prejavujú s oneskorením približne o jeden rok.

2.3.2.2 Železničná nákladná doprava

Vývoj výkonov železničnej nákladnej dopravy mal v období rokov 2000 – 2008 prakticky vyrovnaný priebeh a pohyboval sa v rozmedzí 48 mil. – 54 mil. ton prepraveného tovaru ročne. Na tento vývoj vplývala hlavne stabilná ekonomická situácia v krajine a dostatok prepravného materiálu a výrobkov, hlavne čo sa týka firiem so železničnými vlečkami (automobilky, elektrárne, železiarne atď.). V roku 2009 vplyvom svetovej hospodárskej krízy klesla výroba v spomínaných odvetviach, čo sa prejavilo aj na výkonoch železničnej nákladnej dopravy poklesom o takmer 30 % (v porovnaní s hodnotou roka 2000). V roku 2010 po prekonaní svetovej hospodárskej krízy sa výkony aj vplyvom naštartovania priemyslu a výroby opäť zdvihli o 18 % a v roku 2011 potom zostali na skoro rovnakej úrovni.

Tab. č. 13 Výkony železničnej nákladnej dopravy

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava tovaru celkom (tis. t)	54 177	53 588	49 863	50 521	50 445	49 310	52 449	51 813	47 910	37 603	44 327	43 711
z toho preprava tovaru prevádzkovateľmi dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov												
Preprava tovaru spolu (tis. t)	54 177	53 588	49 863	50 521	49 756	47 745	50 055	49 890	45 643	35 647	40 100	40 203
Medzinárodná doprava spolu	42 300	42 271	39 425	42 162	42 514	40 841	43 671	43 055	39 425	31 096	35 175	35 244
z toho												
Dovoz	18 525	18 795	17 583	18 561	18 903	17 825	18 454	19 287	17 051	14 611	16 346	15 683
Vývoz	14 749	14 346	12 515	13 023	12 719	11 686	12 204	11 652	10 378	8 856	9 634	10 215
Tranzit	9 026	9 130	9 327	10 578	10 892	11 330	13 013	12 116	11 996	7 629	9 195	9 346
Vnútroštátna doprava	11 877	11 317	10 438	8 359	7 242	6 904	6 384	6 835	6 218	4 551	4 925	4 959
Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR												

Medzinárodná železničná nákladná doprava jasne prevláda nad vnútroštátnou železničnou nákladnou dopravou. Aj na vývoji výkonov týchto druhov dopravy je vidieť, že medzinárodná železničná nákladná doprava tvorí nosnú časť celkovej železničnej nákladnej dopravy a vývoj jej výkonov je rovnaký ako vývoj celkových výkonov železničnej nákladnej dopravy. Vývoj výkonov vnútroštátnej nákladnej dopravy zaznamenáva každoročný pokles, čo svedčí o klesajúcej atraktivite tohto druhu nákladnej dopravy pre potreby vnútroštátnych prepráv, ktorých väčšina je realizovaná cestnou nákladnou dopravou.

To, že v nákladnej železničnej doprave v Slovenskej republike import prevažuje nad exportom, sa prejavuje aj v rozdelení výkonov medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy, keď dovoz tvorí hlavnú

zložku. Vývoj výkonov spojených s dovozom je prakticky rovnaký ako vývoj celkových výkonov železničnej nákladnej dopravy. Vývoj výkonov spojených s vývozom má viac - menej klesajúci trend. Vývoj výkonov spojených s tranzitnou dopravou do roku 2006 rástol a v období rokov 2006 – 2008 sú výkony spojené s tranzitnou dopravou vyššie ako v prípade vývozu. V rokoch 2009 až 2011 vplyvom hospodárskej krízy opäť klesli pod úroveň výkonov spojených s vývozom a zároveň v tomto období klesli aj celkové výkony.

2.3.2.3 Intermodálna doprava

Rovnako ako v ostatných štátoch EÚ aj v SR dochádza v posledných rokoch k výraznému rastu kombinovanej dopravy. Ide najmä o dopravu so zdrojom alebo cieľom na Slovensku. Trend vývoja kombinovanej dopravy je opísaný v nasledujúcej tabuľke.

Tab. č. 14 Objem prepravy intermodálnej dopravy v rokoch 2000 - 2011

(tis. ton)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Skutočný objem prepravy	565	633	757	855	952	1 256	1 336	1 811	2 280	1 986	2 780	5 849

Zdroj: ŽSR (do roku 2001), MDVRR SR (od roku 2002)

Kapacita súčasných terminálov kombinovanej dopravy je využitá na cca. 70 % a s výnimkou terminálu v Dunajskej Strede a , vzhľadom na ich priestorové obmedzenia už nie je možné výraznejšie zvýšiť v ostatných prekladiskách.

2.3.2.4 Letecká nákladná doprava

Na šiestich medzinárodných verejných letiskách SR, prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, sú kumulatívne priemerné ročné objemy odbaveného nákladu za posledných 8 rokov na úrovni okolo 11,7 tis. ton.

Z hľadiska prerozdelenia nákladnej prepravy má rozhodujúce postavenie letisko M. R. Štefánika Bratislava s priemerným podielom od roku 2005 viac ako 93 % objemu odbaveného nákladu. Okolo 4 % nákladu bolo odbaveného za posledných 8 rokov na letisku Košice a 2 % na letisku Poprad–Tatry. Zvyšné objemy nákladu boli prepravené cez letiská Žilina, Piešťany a Sliač.

Tab. č. 15 Množstvo prepraveného tovaru leteckou nákladnou dopravou v tonách

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Preprava tovaru celkom (t)	3 937,752	5 595,392	2 412,003	7 470,485	12 328,672	17 960,139	20 750,001	22 725,712
Medzinárodná doprava	3 909,54	5 570,09	2 399,72	7 465,13	12 321,12	17 959,22	20 749,88	22 725,479
Vnútroštátna doprava	28,216	25,306	12,280	5,356	7,553	0,917	0,125	0,233

Zdroj: MDVRR SR

2.3.2.5 Nákladná lodná doprava

Vzhľadom na skutočnosť, že najvýznamnejšia vodná cesta Dunaj je iba hraničnou riekou a neprechádza vnútrozemím Slovenskej republiky, je využívaná iba na medzinárodné prepravy. V skutočnosti vôbec neexistuje vnútroštátna nákladná lodná doprava, i keď v minulosti bola táto vodná cesta využívaná na prepravu štrkopieskov v objeme niekoľko miliónov ton ročne a tiež na prepravu vykurovacích olejov z Bratislavy do Štúrova v objeme niekoľko stotisíc ton ročne.

Tab. č. 16 Výkony vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava tovaru celkom (tis. t)	1 607	1 551	1 699	1 451	1 636	1 526	1 713	1 806	1 767	2 192	3 109	2 454
z toho preprava tovaru prevádzkovateľmi dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov												
Preprava tovaru spolu (tis. t)	1 607	1 487	1 334	1 157	1 499	1 408	1 244	1 276	1 355	1 819	2 272	2 029
Medzinárodná doprava spolu	1 607	1 487	1 325	1 156	1 499	1 408	1 244	1 276	1 355	1 819	2 272	2 029
z toho												
Dovoz	66	85	23	20	16	22	18	27	130	31	24	34
Vývoz	1 139	1 138	1 071	956	1 090	1 046	945	1 000	955	1 621	2 040	1 632
Tranzit a preprava v tretích krajinách	402	264	231	180	392	340	281	249	270	167	208	363
Vnútroštátna doprava	11 877	0	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0
Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR												

Nákladná lodná doprava je na území SR využívaná len v malom rozsahu, a preto aj jej ročné výkony nezávisia od vplyvov ekonomického vývoja, ale skôr od vplyvu množstva objednávok na tento druh dopravy a hlavne od podmienok na plavbu a stavov hladín splavných vodných tokov. Aj pre dlhší čas prepravy sú uprednostňované iné druhy nákladnej dopravy, v podmienkach Slovenskej republiky hlavne cestná a železničná nákladná doprava. Neatraktivnosť tohto druhu dopravy je spôsobená aj nízkym počtom splavných tokov na území SR.

V období rokov 2000 – 2008 sa ročné výkony kolísavo pohybovali medzi 1 400 – 1 800 tis. ton prepraveného tovaru nákladnou lodnou dopravou. V roku 2009 nastal nárast o takmer 25 % oproti roku 2008 a v roku 2010 nastal ešte výraznejší nárast oproti roku 2009 až o vyše 40 % na hodnotu 3 109 tis. ton prepraveného tovaru za rok. Rok 2011 je potom možné charakterizovať miernou korekciou na hodnotu 2 454 tis. ton.

Podstatnú časť výkonov medzinárodnej vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy a vôbec celkovej vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy SR tvoria výkony spojené s vývozom. Vnútroštátna doprava v rámci tohto druhu nákladnej dopravy prakticky neexistuje. Takisto aj čo sa týka dovozu tovarov vnútrozemskou nákladnou lodnou dopravou, výkony sú každoročne veľmi nízke. Výkony spojené s tranzitom mali od začiatku sledovaného obdobia klesajúci trend a od vstupu SR do Európskej únie klesajú, až na mierne nárasty v rokoch 2008 a 2010. V roku 2011 však bola zaznamenaná druhá najväčšia hodnota tranzitu od roku 2004. Výkony spojené s vývozom majú rovnaký priebeh ako pri celkových výkonoch vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy, v rokoch 2000 – 2008 majú takmer vyrovnaný priebeh skôr s mierne klesajúcou tendenciou a, paradoxne, v roku svetovej hospodárske krízy a rok po nej vzrástli. Rok 2011 je potom možné opäť charakterizovať miernou korekciou.

2.3.3 Prognóza vývoja osobnej dopravy

2.3.3.1 Prognóza v oblasti individuálnej automobilovej dopravy

Najväčší podiel na dopravných výkonoch osobnej dopravy SR má IAD. Od roku 2000 vzrástol objem výkonov individuálneho motorizmu o 1/8 s priemerným ročným tempom rastu 1,2 %, pričom v roku 2010 dosiahol hodnotu takmer 27 mil. oskm. Objem výkonov individuálnej automobilovej dopravy bol v poslednom roku 6-krát väčší ako objem výkonov cestnej verejnej dopravy, takmer 12-krát väčší než

výkony železničnej osobnej dopravy a letecká osobná doprava dosiahla len 3 % podiel výkonov z objemu výkonov IAD. Uvedený dominantný podiel IAD na celkovej osobnej doprave, ako aj jej rastúci trend predpokladáme aj v nasledujúcom období. Podmieneny je najmä vplyvom zvyšujúcej sa životnej úrovne obyvateľstva a neustále znižujúcej sa atraktivity verejných druhov dopravy.

2.3.3.2 Prognóza v oblasti cestnej verejnej dopravy

Ročný objem cestujúcich využívajúcich verejnú prostriedky cestnej osobnej dopravy v rámci SR vykazoval štatisticky významnú závislosť od viacerých ekonomických a dopravných indikátorov. Nepriame závislosti počtu prepravených osôb s exportom a importom výrobkov a služieb, prípadne s počtom vozidiel cestnej nákladnej dopravy môžu súvisieť s prepojením na celkovú výkonnosť ekonomiky. Spomínanú synergiu vplyvom vyššej zamestnanosti a tým aj zvýšenej potreby dochádzania za prácou a rastúcej spotreby súkromného sektora však nepotvrďuje objem výdavkov obyvateľstva vynaložených na dopravu, čo môže byť spôsobené využívaním individuálnej automobilovej dopravy.

Vývoj z posledných desiatich rokov, keď objem prepravených osôb klesol takmer na polovicu, predznamenáva zachovanie podobného, i keď o niečo miernejšieho trendu v budúcnosti. Súvisí to najmä s ekonomickým rozvojom krajiny a zvyšovaním životnej úrovne obyvateľstva, ktorá sa odráža na neustále rastúcom počte osobných automobilov, resp. stupni automobilizácie, ktorý objem prepravených osôb reflektuje skôr negatívne. Menej výrazný úbytok cestujúcich vo verejnej osobnej doprave v nasledujúcich dvadsiatich rokoch vidíme v mestách a mestských aglomeráciách a to najmä zvýšením kvality cestovania vplyvom postupného zavádzania systémov integrovanej dopravy, ako aj výrazným zdražením vstupu osobných vozidiel do mestských zón, prípadne vysokým parkovným v centrách.

2.3.3.3 Prognóza v oblasti železničnej osobnej dopravy

Z pohľadu celkového prepravného výkonu v osobokilometroch je možné predpokladať skôr stagnáciu, resp. len mierny rast. Z hľadiska modal splitu je možné predpokladať posilňovanie podielu IAD na úkor verejnej dopravy.

Smerujúc k jednotlivým prepravným osiam a vzťahom môže železnica využiť predpoklady na rast dopytu v diaľkovej osi Košice – Žilina – Bratislava. Tento potenciál však môže byť vo vzdialenejšom výhľade ovplyvnený dostavbou diaľnice D1. Železnica by teda v tejto oblasti mala ponúknuť vyšší komfort prepravy (vozidlá, vybavenie staníc, nadväznosť ďalšej dopravy).

V Bratislavskom a Trnavskom kraji má železnica významnú šancu na rast prepravného výkonu. Ide o prímestskú a regionálnu dopravu smerujúcu k Bratislave. Železnica však musí ponúknuť dostatočný komfort prepravy, kvalitné vozidlá, dôstojné prostredie na staniciach a zastávkach, súčinnosť s autobusovou dopravou v rámci IDS a sústredenie sa predovšetkým na osi, kde môže ponúknuť kvalitnejšie spojenie ako cestná doprava. Týka sa to predovšetkým osi Bratislava – Dunajská Streda, Bratislava – Galanta a Bratislava – Pezinok. Podobnú šancu, aj keď v menšom meradle, má železnica v oblasti miest Žilina a Košice.

Pomerne vysoký potenciál nárastu dopytu po železničnej doprave je aj v Nitrianskom a Banskobystrickom kraji. Problematickou sa však javí nekvalitná obsluha mesta Nitra smerom na Bratislavu a „súmestia“ Zvolen – Banská Bystrica železničnou dopravou. Vzhľadom na relatívne priaznivý terén v okolí mesta Nitra by bolo vhodné zvážiť navrhnutie novej infraštruktúry, ktorá by skrátila cestovnú dobu Nitra – Bratislava ako aj Prievidza – Topoľčany – Bratislava. Rovnako sa vidí účelným posúdiť prínosy a náklady možných opatrení (organizačných, technických, prevádzkových) pre zdokonalenie kvality služieb železničnej osobnej dopravy medzi mestami Zvolen a Banská Bystrica.

2.3.3.4 Prognóza v oblasti leteckej osobnej dopravy

Stanovenie prognózy vývoja leteckej dopravy v SR je poznačené vyššou mierou neistoty, ako je to pri cestnej a železničnej doprave, kde sú trendy vývoja v čase stabilnejšie a ľahšie odhadnuteľné. Na vývoj v leteckom sektore vplýva predovšetkým ekonomický vývoj krajiny a širšieho medzinárodného regiónu a záujem leteckých dopravcov o prevádzkovanie letov z územia SR, ktorý je často operatívny a dočasný. Z tohto dôvodu je nutné sa oprieť o expertné zahraničné zdroje, ktoré napr. podľa prognózy dopytu po leteckej doprave spracovanej spoločnosťou Boeing Commercial Airplanes „Current Market Outlook 2012 – 2031“ prognózujú v závislosti od hospodárskeho rastu v rámci EÚ medziročný rast na úrovni 4,1% až do roku 2031. V slovenských podmienkach to v roku 2020 znamená 0,8 násobok objemov predkrízového roku 2008, čo v absolútnom vyjadrení predstavuje hodnotu mierne cez 2,36 mil. osôb prepravených leteckou dopravou ročne. Najväčší podiel prepravných objemov sa predpokladá v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy, a to na úrovni 90 - 95 %, čo v najbližšom desaťročí vylučuje nárast vnútroštátnej leteckej osobnej dopravy podobný ako pred krízou.

V rámci aktualizácie dokumentu sa počíta s hĺbkovou analýzou otázok budúceho vývoja na strane výkonných ukazovateľov pre sektor leteckej dopravy SR so zohľadnením aj iných prístupov k tvorbe prognóz, ako aj na základe aktuálneho stupňa poznania na strane leteckých dopravcov a prevádzkovateľov letísk.

2.3.3.5 Prognóza v oblasti vnútrozemskej lodnej osobnej dopravy

V súčasnosti zabezpečuje lodnú osobnú dopravu v Slovenskej republike 18 spoločností. V prevažnej väčšine sa zameriavajú na turistickú, resp. rekreačnú osobnú prepravu a počet prepravených má klesajúci trend so saturáciou k hodnote 100 tis. prepravených osôb.

Napriek dostatočnému počtu indikátorov, pre ktoré bola analyzovaná závislosť na objemoch lodnej osobnej dopravy, sa nepodarilo zostaviť model, ktorý by relevantne popisoval budúci vývoj objemov v lodnej osobnej doprave. Za ostatných šesť sledovaných období sa objemy pohybujú v intervale 110 – 134 tis. osôb, pričom predpoklad budúceho vývoja v horizonte do roku 2030 sa podľa odborného odhadu bude pohybovať v rozmedzí 100 – 200 tis. prepravených osôb.

Z dôvodu úzkej korelácie medzi prepravným objemom a výkonom vnútrozemskej lodnej osobnej dopravy sa ani pre prepravné výkony nepodarilo zostaviť model, ktorý by zodpovedne popisoval trendy vývoja výkonov vnútrozemskej lodnej osobnej dopravy v SR. V ostatných troch sledovaných obdobiach sa výkony lodnej osobnej dopravy pohybovali na úrovni 3 mil. oskm, pričom ani doterajší vývoj nevyznačuje charakteristický trend. Možno predpokladať, že dopravné výkony vnútrozemskej lodnej osobnej dopravy sa budú pohybovať v intervale 3 – 5 mil. oskm v horizonte do roku 2030.

2.3.4 Prognóza vývoja nákladnej dopravy

2.3.4.1 Prognóza v oblasti cestnej nákladnej dopravy

Za posledných desať rokov sa výkony slovenských dopravcov na našom území takmer zdvojnásobili a pozorovaný trend predchádzajúceho vývoja pri stagnácii prepravných vzdialeností možno predpokladať aj v budúcnosti, najmä vplyvom polohy a významu SR ako tranzitnej krajiny. Do súčasnej metodiky štatistického zisťovania však nie sú zahrnuté prepravné výkony zahraničných dopravcov, ktorí prechádzajú cez naše územie alebo zabezpečujú export vozidiel z výrobných závodov našich automobiliek. Vývoz osobných automobilov sa na celkovom exporte pritom podieľa významnou mierou.

2.3.4.2 Prognóza v oblasti železničnej nákladnej dopravy

Výhľad nákladnej železničnej dopravy v rámci SR je za súčasných hospodárskych podmienok v EÚ pomerne neistý. Z dôvodu nestability v oceliarskom a automobilovom priemysle môže dôjsť k výraznému poklesu prepravy. To by znamenalo výrazný pokles zaťaženia v koridore Ide však skôr o pesimistický scenár vývoja, ktorý nemusí nevyhnutne nastať.

Naopak, vzhľadom na rastúci trend globalizácie bude zrejme dochádzať k ďalšiemu rastu intermodálnej dopravy. Už teraz podiel kontajnerovej dopravy na železnici výrazne prekonáva prognózy rastu z roku 2000. Pre pokračujúci rast tak musia byť vytvorené podmienky a tými sú spoľahlivá železnica, optimalizovaná sieť kontajnerových terminálov a flexibilná reakcia na požiadavky zákazníkov. Kontajnerová doprava väčšinou prepravuje komodity s vyššou pridanou hodnotou a má tak výrazne vyššie nároky na spoľahlivosť dodávok ako u tradičných železničných komodít (hromadné substráty, produkty ťažby a pod.). Pokiaľ sa železnici podarí efektívne zapojiť do tohto reťazca, môže dôjsť k presunu časti zaťaženia z cestnej dopravy.

Ďalším trendom v oblasti je snaha o vytvorenie efektívnej kontinentálnej dopravnej cesty Čína – Rusko – EU pre nákladnú železničnú dopravu. Pokiaľ sa tento zámer podarí realizovať, môže dôjsť k veľmi výraznému rastu ako radiálnych aj tranzitných prepráv cez SR v osi východ – západ. Na prípadný rast týchto prepravných nárokov by mala byť Slovenská republika pripravená.

2.3.4.3 Prognóza v oblasti intermodálnej dopravy

Možno konštatovať, že SR má k roku 2020 dostatočný potenciál pre kombinovanú dopravu na úrovni 10 až 12 miliónov hrubých ton ročne („Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020“, VÚD, 2010). V súčasnosti realizovaná vnútrozemská prístavná služba, ako súčasť reťazcov zámořskej kombinovanej dopravy, dosahuje ročné výkony asi 3,6 milióna hrubých ton ročne. Uvedené štúdie počítali aj s otvorením sa SR pre sektor kontinentálnej kombinovanej dopravy typu cesta – železnica a predpovedajú násobky existujúcich výkonov, čo zodpovedá aj našim predpokladom, že kombinovaná doprava by mohla za pomoci vhodnej infraštruktúry dosiahnuť až 20 – 25 % podiel na železničnej doprave pri podiele v roku 2011 cca 9 %.

2.3.4.4 Prognóza v oblasti leteckej nákladnej dopravy

Výkony leteckej nákladnej dopravy sú závislé od aktuálneho stavu a objemu zákaziek leteckých dopravcov a štruktúry ich logistických reťazcov. Exaktne prognózovaný objem leteckého nákladu by s ohľadom na pravdepodobnú variabilitu dopravy pôsobil skôr zavádzajúco. Z predchádzajúceho vývoja časových radov a dopytu po tomto móde nákladnej dopravy možno kedykoľvek v intervale prognózy očakávať objem nákladu rádovo v dvoch až troch desiatkach tisíc ton ročne, avšak pri vytvorení vhodných podmienok na strane prevádzky a infraštruktúry letísk je možné dosiahnuť vytvorenie významného dopravného uzla predovšetkým na strane letiska M.R. Štefánika Bratislava a letiska Košice, z čoho vyplynie aj nárast objemu výkonov nad rámec predpokladaných prognóz.

2.3.4.5 Prognóza v oblasti vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy

Objem prepravy komodít vodnou nákladnou dopravou v SR za posledných desať rokov osciloval na ročnej úrovni okolo 1,5 mil. ton. Výnimku predstavovali roky 2009 a 2010, pričom v poslednom sledovanom období vzrástol priemerný objem od roku 2000 na takmer dvojnásobok. Naznačuje to pozitívne trendy v oblasti využívania vnútrozemských vodných ciest v rámci SR, ktorých sa v súčasnosti prevádzkuje približne 250 km. Prekládková kapacita dvoch dunajských prístavov v Bratislave a Komárne je pritom okolo 5 mil. ton ročne.

Kedže sa v budúcnosti predpokladá celkový nárast dopravy a vnútrozemské vodné cesty ponúkajú ešte veľa voľnej kapacity aj nižšiu energetickú náročnosť, môže vodná nákladná doprava prispieť ku konkurencieschopným riešeniam práve využitím jej kombinácie s inými dopravnými módmi. Predpokladom je naplnenie Dunajskej stratégie, ktorej účelom je okrem iného hlavne obnovenie splavnosti Dunaja po celej jeho dĺžke.

2.4 Infraštruktúrne parametre dopravného sektora

V rámci vývoja dopravnej infraštruktúry za roky 2000 až 2010 bola analýza zameraná na vývoj cestnej, železničnej (vrátane intermodálnej), leteckej a vodnej infraštruktúry SR.

Prioritou pre Slovenskú republiku je vytvorenie spoľahlivých a dobre prepojených dopravných tepien, ktoré by spájali hlavné ekonomické centrá Bratislavu a Košice s nadväznosťou na ďalšie regióny. V rámci tejto realizácie sa kladie dôraz na zabezpečenie funkčnosti dopravného systému, jeho začlenenie do európskych dopravných štruktúr a zníženie negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.

Obr. č. 6 Sieť cestnej infraštruktúry Slovenskej republiky zaradenej v TEN-T



Obr. č. 7 Sieť železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky zaradenej v TEN-T



Z európskeho hľadiska je kľúčovou predovšetkým paneurópska dopravná sieť, tzv. sieť TEN-T, ktorá má slúžiť efektívnemu toku tovaru a preprave osôb medzi jednotlivými členskými krajinami (pozri obr. vyššie).

2.4.1 Infraštruktúra cestnej dopravy

Cestná dopravná infraštruktúra patrí ku kľúčovým faktorom významne ovplyvňujúcim rozvoj hospodárstva a tiež priestorové usporiadanie štátu. Neustále sa zvyšujúci rast automobilovej dopravy vyvoláva potrebu rozširovania kapacity cestnej siete a jej modernizáciu, a to hlavne v súvislosti so stúpajúcou zaťaženosťou hlavných cestných ťahov s medzinárodnou dopravou, ale takisto aj ciest II. a III. triedy. Východiskom z tejto zhoršujúcej sa situácie je budovanie diaľničných úsekov a najmä rýchlostných ciest, čím sa docieli odstránenie disproporcií v existujúcich kapacitách a zároveň zlepšenie prepojenia jednotlivých regiónov.

2.4.1.1 Štruktúra cestnej infraštruktúry

Diaľnice

Diaľničná sieť SR, ktorej celková dĺžka predstavuje 705 km, je definovaná ťahmi D1, D2, D3 a D4. Ku koncu roka 2012 bolo z plánovaného rozsahu v prevádzke necelých 59 % diaľnic. V celej dĺžke je v prevádzke len diaľnica D2. Ostatné diaľničné ťahy sú v rôznom štádiu prípravy a výstavby.

Rýchlostné cesty

Sieť rýchlostných ciest je definovaná ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7 a R8, pričom jej celková dĺžka a s peážami (spoločnými úsekmi) predstavuje 1 263 km. Výstavba siete rýchlostných ciest bola k 31. 12. 2012 na úrovni 19,7 %. Najväčší stupeň výstavby je na ťahu R1 - v súčasnosti je v prevádzke ucelený úsek od Trnavy po Banskú Bystricu. Naproti tomu na rýchlostných cestách R5, R7 a R8 nebola doposiaľ výstavba začatá vôbec a jednotlivé úseky sú zatiaľ len vo fáze prípravy.

Cesty I., II. a III. triedy

Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov, prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín a zabezpečujú dopravnú obsluhu celého územia. Po cestách I. triedy vedú medzinárodné dopravné trasy TEN-T a cesty s medzinárodnou dopravou „E“ okrem úsekov, v ktorých túto funkciu prevzali už vybudované úseky diaľnic a rýchlostných ciest.

Cesty II. a III. triedy majú význam pre dopravu medzi krajmi a okresmi, resp. majú miestny význam. Tieto prešli od 1.1.2004 podľa zákona č. 416/2001 Z. z. do vlastníctva a správy samosprávnych krajov, ktorých úlohou je zabezpečiť ich rozvoj, údržbu a systematickú obnovu. K 31. 12. 2012 bola celková dĺžka ciest II. triedy 3 636,648 km a dĺžka ciest III. triedy 10414,723 km.

Sieť TEN-T	
Základná sieť	Súhrnná sieť (okrem základnej)
• D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina	• R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok
• D2 štátna hranica SR/ČR – Kúty – Bratislava – št. hr. SR/Maďarsko	• R2 Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice
• D3 Hričovské Podhradie – Čadca – Skalité – št. hr. SR/Poľsko	• R3 križovatka s D1 – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/Poľsko
• R3 Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko	• R4 št. hr. SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhosť – št. hr. SR/Maďarsko
• R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr. SR/ČR	• R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR.
• D4 št. hr. SR/Rakúsko – Jarovce	• D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – križovatka s D2

Medzinárodná cestná sieť „E“ a „TEM“

Do siete európskych ciest „E“ v súlade s Európskou dohodou o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (AGR), je v rámci SR zaradených 11 cestných ťahov: E50, E58, E65, E71, E75, E77, E371, E442, E571, E572, E575 o celkovej dĺžke 1 536 km.

Do siete transeurópskych magistral „TEM“ patrí 60,7 % z medzinárodných ciest triedy „E“, čo predstavuje 932 km ciest. Do siete „TEM“ sú zaradené cesty E50, E58, E65, E71, E75 a E77 v úseku štátna hranica SR/MR – Ružomberok. Najvýznamnejším prepojením zo siete TEM, ktoré prechádza územím SR, je severojužná magistrála v trase E75 Gdansk – Katowice – Žilina – Bratislava s rozvetvením na Viedeň a Budapešť.

2.4.1.2 Rozvoj cestnej infraštruktúry

Celková dĺžka cestnej siete vrátane diaľnic, diaľničných privádzačov, rýchlostných ciest a ciest I. až III. triedy bola v roku 2000 17 737,397 km. Od roku 2001 pokračoval vývoj mierne stúpajúcim trendom až do súčasnosti, kedy k 31. 12. 2012 bola celková dĺžka 18 044,022 km, čo oproti roku 2000 predstavuje nárast o 1,73 %.

Tab. č. 17 Vývoj dĺžky cestnej infraštruktúry v SR v období 2000 - 2012

	Dĺžka diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. - III. triedy spolu	Diaľnice + diaľničné privádzače spolu	Rýchlostné cesty + privádzače rýchlych ciest	Cesty I. triedy	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Miestne komunikácie
2000	17 764	296	27	3 222	3 826	10 394	25 220
2001	17 766	296 + 2	27	3 221	3 828	10 391	25 220
2002	17 807	302 + 5	52	3 224	3 829	10 396	25 220
2003	17 843	313 + 5	66	3 335	3 729	10 396	25 220
2004	17 787	316 + 6	78	3 263	3 729	10 394	25 220
2005	17 935	328 + 6	126	3 341	3 734	10 401	25 942
2006	17 834	328 + 6	153	3 206	3 742	10 399	25 942
2007	17 883	365 + 8	159	3 207	3 742	10 402	25 942
2008	17 916	384 + 9	159	3 275	3 686	10 402	25 942
2009	17 947	391 + 9	180	3 317	3 644	10 406	25 351
2010	17 985	416 + 11	190	3 318	3 643	10 408	25 351
2011	18 040	419 + 11	229 + 13	3 317	3 639	10 411	25 351
2012	18 044	419 + 13	234 + 14	3 312	3 637	10 415	--

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Diaľnice a rýchlostné cesty

Celková dĺžka diaľnic (diaľnice + diaľničné privádzače) bola v roku 2000 296 km. Do roku 2005 mal vývoj tendenciu len mierneho nepravidelného rastu. V tomto roku bola celková dĺžka 334 km, čo predstavuje nárast o 12,84 % oproti roku 2000, pričom v roku 2005 a 2006 dokonca zostal na rovnakej úrovni. Po roku 2006 došlo k zlepšeniu situácie, kedy celková dĺžka v roku 2010 dosiahla hodnotu 427 km. Za posledné 2 roky došlo opäť iba k miernemu rastu a k 31. 12. 2012 bola celková dĺžka diaľnic (diaľnice + diaľničné privádzače) 432 km.

Čo sa týka vývoja rýchlostných ciest v roku 2000 a 2001 ich dĺžka bola na jednej úrovni - 27 km. V roku 2002 došlo k nárastu o 92,59 %, čo predstavovalo dĺžku 52 km. V nasledujúcom období až do roku 2005 vývoj pokračoval miernejším tempom, kedy v tomto roku celková dĺžka predstavovala 126 km. K ďalšiemu vývoju došlo v roku 2006, konkrétne išlo o pozitívny posun o 21,43 % oproti roku 2005,

čo predstavovalo dĺžku 153 km. Do roku 2012 vývoj následne pokračoval miernejším tempom približne na úrovni obdobia rokov 2002 - 2005 s celkovou dĺžkou 248 km k 31. 12. 2012.

Cesty I. triedy

V roku 2000 bola celková dĺžka ciest I. triedy 3 222 km. Celkový vývoj dĺžky ciest I. triedy v celkovom vývojovom období rokov 2000-2012 má od roku 2002 mierne stúpajúcu tendenciu. V roku 2012 bola celková dĺžka ciest I. triedy 3 312 km.

Cesty II. a III. triedy

Cesty II. a III. triedy majú význam pre dopravu medzi krajinami a okresmi, resp. majú miestny význam. Tieto prešli od 1.1.2004 podľa zákona č. 416/2001 Z. z. do vlastníctva samosprávnych krajov, ktorých úlohou je zabezpečiť ich rozvoj, údržbu a systematickú obnovu. K 31.12.2012 bola celková dĺžka ciest II. triedy 3 637 km a dĺžka ciest III. triedy 10 415 km.

2.4.1.3 Stavebno-technický stav cestnej infraštruktúry

Stavebno-technický stav vozoviek

Z vyhodnotenia hlavných prehliadok diaľnic a rýchlostných ciest v správe NDS, ktoré boli vykonané v roku 2011, vyplýva, že 24,5 km diaľnic a 10,3 km rýchlostných ciest je v nevyhovujúcom stave, čo predstavuje 2,5 % z meranej dĺžky 1 387,9 km. V havarijnom stave je ďalších 7,6 km (0,6 %).

Z vyhodnotenia hlavných prehliadok ciest I. triedy v správe SSC, ktoré boli vykonané v roku 2011 vyplýva, že 1 517,9 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave, čo predstavuje 47,6 % z celkovej dĺžky 3 188 km. V havarijnom stave je ďalších 198,6 km (6,2 %). Od roku 2000 súhrnný podiel úsekov v nevyhovujúcom až havarijnom stave stúpol až dva a pol násobne.

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

Prostredníctvom optimálneho financovania opráv je cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkovej spôsobilosti vozoviek diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

Stavebno-technický stav mostov

V súvislosti so stavebno-technickým stavom mostných konštrukcií možno konštatovať, že sa stav mostov priebežne zhoršuje. Narastá počet mostov s nízkou zaťažiteľnosťou, čo môže postupne viesť k obmedzeniu dopravy. Mostné objekty sú vzhľadom na svoj strategický význam jedným z rozhodujúcich parametrov cestnej siete. Zaradenie tak vysokého počtu mostov do kategórie „V“ (135), „VI“ (65) a „VII“ (9) je preto alarmujúce.

Mosty na diaľniciach a rýchlostných cestách sú vo všeobecnosti vo veľmi dobrom stave, len 29 mostov je podľa hlavných prehliadok z roku 2012 v stavebnotechnickom stave V – zlý.

Na základe podkladov za rok 2012 je možné konštatovať, že stavebno-technický stav mostov na cestách I. triedy sa zhoršuje.

2.4.2 Infraštruktúra železničnej dopravy

Dôležitými väzbami železničnej siete na významné medzinárodné železničné ťahy sú nasledujúce koridorové trate:

- Kúty št. hr. – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo št. hr., resp. Bratislava – Rusovce št. hr. (Paneurópsky koridor IV totožný s koridorom E);

- Púchov – Horní Lideč (nákladný koridor 9), Žilina – Čadca št. hr. (Paneurópsky koridor VI.);
- Nové Zámky – Komárno – Komárom (Koridor E);
- Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou - št. hr. SR/Ukr. (Paneurópsky koridor V vetva A).

Infraštruktúru železničnej dopravy je všeobecne možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete, avšak so zastaranou technológiou.

Sieť TEN-T

Rozvoj siete TEN-T je uvažovaný obdobne ako v cestnej doprave na dvoch úrovniach:

- Základná sieť (CORE NETWORK) – v rámci SR cca 701 km;
- Súhrnná sieť (COMPREHENSIVE NETWORK) – v rámci SR cca 707 km.

Základná sieť je určená na základe jednotnej európskej metodiky Európskou komisiou. Tvorí chrbticu rozvoja siete multimodálnej dopravy a stimuluje rozvoj celej globálnej siete. Celkovo ide o úseky:

Základná sieť (CORE)	Súhrnná sieť (COMPREHENSIVE)
• Bratislava – Kúty – št. hr. SR/ČR	• Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SR/ČR
• Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak.	• Čadca – št. hr. SR/ČR
• Bratislava – Nové Mesto nad Váhom – Žilina	• Leopoldov – Galanta
• Žilina – Čadca – Skalité – št. hr. SR/PR	• Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hr. SR/Maď.
• Žilina – Košice	• Šurany – Nové Zámky – Komárno – št. hr. SR/Maď.
• Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SR/Ukr.	• Palárikovo – Zvolen – Košice
• Bratislava – št. hr. SR/Maď.	• Košice – Čaňa – št. hr. SR/Maď.
	• Bratislava – št. hr. SR/Rak.

Okrem toho sú súčasťou súhrnnej siete TEN-T terminály intermodálnej dopravy Leopoldov a Košice, pričom terminály Žilina a Bratislava sú súčasťou základnej siete TEN-T.

Železničné trate sú rozdelené na národnej úrovni do šiestich kategórií. Kategorizácia zohľadňuje charakter tratí a je podkladom predovšetkým na účely stanovenia poplatku za používanie železničnej infraštruktúry. Jednotlivé kategórie železničných tratí sa uvádzajú v tabuľke nižšie.

Tab. č. 18 Kategorizácia železničných tratí

Typ trate	Kategória	Charakter
Hlavné trate	1. kategória	Hlavné trate veľkého významu
	2. kategória	Hlavné trate menšieho významu
Vedľajšie trate	3. kategória	Vedľajšie trate
	4. kategória	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy
Ostatné trate pre osobnú dopravu	5. kategória	Úzkorozchodné trate TEŽ - Tatranské elektrické železnice a OZ – Ozubnicová elektrická železnica
	6. kategória	Ostatné úzkorozchodné trate

Zdroj: ŽSR

2.4.2.1 Rozvoj železničnej infraštruktúry

Výkonnosť a efektívnosť železníc závisí od stavu železničnej infraštruktúry, ktorá síce vykazuje vysokú hustotu siete, ale so zastaranou technológiou, nízkou využiteľnosťou jej kapacity. Riešením je modernizácia tratí zaradených do paneurópskych koridorov č. IV., V. a VI., ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Táto modernizácia vychádza z potrieb ponuky kvalitnej železničnej infraštruktúry pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy v smere sever-juh a východ-západ.

Tab. č. 19 Vývoj dĺžky železničnej infraštruktúry v SR v období 2000 - 2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stavebná dĺžka spravovaných železničných tratí celkom	3 662,0	3 662,0	3 657,0	3 657,0	3 660,0	3 658,0	3 658,4	3 658,4	3 622,6	3 622,7	3 622,4	3 624,1
z toho												
Stavebná dĺžka prevádzkovaných železničných tratí spolu	3 662,0	3 662,0	3 657,0	3 657,0	3 660,0	3 625,6	3 625,2	3 629,2	3 592,2	3 592,4	3 592,1	3 593,0
z toho												
Normálne rozchodné	3 512,0	3 512,0	3 507,0	3 507,0	3 510,0	3 476,6	3 476,0	3 480,0	3 443,1	3 443,2	3 443,3	3 444,2
Úzkorozchodné	50	50	50	50	50	50	50	50	49,8	49,8	50,1	50,1
Širokorozchodné	100	100	100	100	100	99	99	99	99,4	99,4	98,7	98,7
z toho												
Jednokofajné	2 642,0	2 642,0	2 637,0	2 637,0	2 640,0	2 606,6	2 607,2	2 610,6	2 576,1	2 577,2	2 576,9	2 576,1
z toho: jednokofajné NR	2 642,0	2 642,0	2 637,0	2 637,0	2 640,0	2 606,6	2 607,2	2 610,6	2 576,1	2 428,0	2 428,1	2 427,3
Dvojkofajné	1 020,0	1 020,0	1 020,0	1 020,0	1 020,0	1 019,0	1 018,0	1 018,5	1 016,2	1 015,2	1 015,2	1 017,0
z toho												
Elektrifikované trate	1 536,0	1 536,0	1 556,0	1 558,0	1 556,0	1 556,0	1 577,0	1 577,6	1 577,0	1 576,7	1 577,5	1 578,2
Neelektrifikované trate	2 126,0	2 126,0	2 101,0	2 099,0	2 104,0	2 069,6	2 048,2	2 051,6	2 015,2	2 015,6	2 014,6	2 014,8
% Elektrifikácie	41,9	41,9	42,5	42,6	42,5	42,9	43,5	43,5	43,9	43,9	43,92	43,9
Stavebná dĺžka spravovaných jednokofajných tratí normálneho rozchodu	2 492,0	2 492,0	2 487,0	2 487,0	2 490,0	2 490,0	2 491,2	2 490,7	2 457,2	2 458,3	2 458,4	2 459,4
Stavebná dĺžka neprevádzkovaných jednokofajných tratí normálneho rozchodu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	32,4	33,2	29,3	30,3	30,3	30,33	31,1
Zdroj: MDVRR SR												

Po roku 2001 došlo vo vývoji dĺžky spravovaných tratí k miernemu poklesu okrem roku 2004, kedy sa vývoj vrátil takmer na pôvodnú hodnotu, a po roku 2004 vývoj pokračoval bez výraznejších zmien až do roku 2007. Nepravidelný vývoj bol spôsobený stavebnými úpravami a modernizáciou železničných tratí (úprava oblúkov), v dôsledku čoho došlo k ich skráteniu alebo predĺženiu. V roku 2008 možno pozorovať výraznejší pokles vo vývoji dĺžky spravovaných železničných tratí, ktorý bol spôsobený zrušením železničných tratí z dôvodu ich neefektívneho využitia najmä v osobnej preprave. Vývoj

následne pokračoval lineárnym tempom až do roku 2010 na úrovni celkovej dĺžky 3 622 km s miernym nárastom na dĺžku 3 624,1 km v roku 2011.

Z dôvodu napojenia železničnej infraštruktúry do transeurópskych dopravných sietí TEN-T v rámci vstupu SR do Európskej únie bola v súlade s Národným strategickým referenčným rámcom Slovenskej republiky na roky 2007 - 2013 a Operačným programom Doprava definovaná Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra, ktorej cieľom je zabezpečenie interoperabilných železničných tratí.

2.4.2.2 Stavebno-technický stav železničnej infraštruktúry

Technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Technický stav väčšiny uvedených infraštruktúrnych zariadení je neuspokojivý, najmä z dôvodu dlhodobého podfinancovania zapríčiňujúceho nežiaduce odsúvanie štandardnej údržby, ktoré je spojené s neprimeraným nárastom budúcich nákladov potrebných na obnovenie trvalo udržateľného stavu. To sa prejavuje predovšetkým významným počtom odchýlok od konštrukčných parametrov prevádzkovaných železničných tratí, najmä čo do rýchlosti a únosnosti, ako aj pomerne zanedbaným stavom a výzorom železničných zariadení, čo je obzvlášť rušivé v priestoroch prístupných cestujúcej verejnosti a ďalším zákazníkom železničnej dopravy. Počas modernizácie a tiež mimo nej došlo k ojedinelým rekonštrukciám výpravných budov, resp. aspoň k oprave fasád a výmene okien a dverí na niektorých výpravných budovách železničných staníc. Budovy železničných zastávok sú v prevažnej miere na nemeniacej sa úrovni, resp. sú zdevastované. Pri staniciach a zastávkach chýbajú nielen parkoviská P&R, prístrešky na bicykle, ale často aj elementárne vybavenie – prístrešky, toalety, lavičky a pod. Absentujú tiež zariadenia pre servisné činnosti v oblasti železničnej osobnej dopravy, najmä celoročné umývače vozňových skriň, ako aj nevyhnutné zariadenia pre ošetrovanie súprav osobných vozňov v obratových staniciach (najmä rozvody vody a predkurovacie zariadenia).

Vo väčšej časti dopravnej siete ŽSR sa na zaznamenávanie priebehu riadenia dopravy používa elektronický dopravný denník.

Vyššie traťové rýchlosti sú dnes povolené len na krátkych úsekoch koridoru č. IV (max. rýchlosť 140 km/h), časti koridoru č. Va (Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom, max. rýchlosť 160 km/h) a v časti koridoru č. VI (max. rýchlosť 140 km/h). Na ostatných tratiach siete ŽSR sa najvyššia traťová rýchlosť nezvýšila (na elektrifikovaných tratiach max. rýchlosť 120 km/hod, na ostatných tratiach max. rýchlosť 100 km/h), resp. došlo k zníženiu najvyššej traťovej rýchlosti. Na regionálnych tratiach je dlhodobo najvyššia traťová rýchlosť 40 – 60 km/h. Trvalé a prechodné obmedzenie najvyššej traťovej rýchlosti je spôsobené najmä nasledujúcimi dôvodmi: nevyhovujúce polomery oblúkov, nevyhovujúce parametre železničného zvršku, padanie skál, kategórie staničného zabezpečovacieho zariadenia, umiestnenie nezabezpečeného priestestia, resp. kategórie zabezpečenia priestestia. Čoraz väčší problém spôsobuje elementárna údržba prestarnutých staničných a traťových zabezpečovacích zariadení vyrobených pred rokom 1970 (ide najmä o podzemné káblivé trasy a relé).

2.4.3 Infraštruktúra intermodálnej dopravy

2.4.3.1 Štruktúra infraštruktúry v intermodálnej doprave

Súčasný stav kontajnerových prekladísk v SR - v súčasnosti v SR nejestvujú verejné terminály, ktoré by v zmysle právnych predpisov EÚ poskytovali služby na nediskriminačnom a verejnom prístupe do terminálov pre všetkých zákazníkov.

Tab. č. 20 Súčasný stav kontajnerových prekladísk v SR

Miesto	Vlastnícke pomery	Operátor	Rozloha (m ²)	Skladovacia plocha (m ²)	Manipulačné zariadenie	Počet a dĺžka koľají
Bratislava ÚNS	Budova – stanovisko dispečerov – ŽSR, ostatné budovy a pozemky – ZSSK Cargo, a. s. koľaje SKD INTRANS, a.s.	SKD INTRANS, a.s. Žilina	34 500	16 000	2 čelné prekladače 42 ton, RoLa rampa	2 koľaje (297 m, 325 m)
Bratislava prístav Pálenisko	SPaP, a.s. Bratislava	SPaP, a.s. Bratislava pre MAERSK	21 000	11 000	2 portálové žeriavy 2x32 t, 2 čelné prekladače 45 t, 1 rampa RoRo	2 koľaje (150 m, 300 m)
Dunajská Streda	METRANS (Danubia), a.s.	METRANS (Danubia), a.s.			2 portálové žeriavy, 8 čelné prekladače 42 ton/10 ton	5 koľají (650 m, 629 m, 727 m, 2x655 m)
Sládkovičov o	GREEN Integrated Logistics (Slovakia), s.r.o.	GREEN Integrated Logistics s.r.o.			1 portálový žeriav 32 ton, 2 čelné prekladače 42 ton	2 koľaje (2 x 290 m)
Žilina	ŽSR v prenájme SKD INTRANS, a.s. Žilina	SKD INTRANS, a.s. Žilina	1 500	1 000	2 čelné prekladače 42 ton	2 koľaje (425 m, 470 m)
Ružomberok	ŽSR v prenájme SKD INTRANS, a.s. Žilina	ŽSR	35 372		1 portálový žeriav 32 t	3 koľaje (310 m, 2x320 m)
Košice	Pozemok ZSSK CARGO, časť-SKD Intrans a.s.	SKD INTRANS, a.s. Žilina	14 820	2 600	2 bočné prekladače 35 t	2 koľaje (2x180 m)
Haniska pri Košiciach	METRANS (Danubia), a.s.	METRANS (Danubia), a.s.			2 čelné prekladače 42 ton	2 koľaje (2 x 300 m)
Dobrá	Trafo vo vlastníctve ŽSR - stavba ZSSK Cargo, a.s. v prenájme TransKontajner Slovakia a.s.	Trans Container Slovakia a.s.	180 750	2 640	2 portálové žeriavy 50 ton, 1 čelný prekladač 45 ton	8 koľají (NR 570m, 595m/735m, 684m - ŠR 593m, 588m, 812m, 802m)
Zdroj: MDVRR SR						

2.4.3.2 Rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy

Vývoj infraštruktúry intermodálnej prepravy v rokoch 2000 – 2011 ukazuje, že počet terminálov kombinovanej dopravy mierne klesá. V roku 2000 bolo celkovo 11 terminálov kombinovanej dopravy, z toho v trvalej prevádzke ich bolo 8 a v dočasne pozastavenej prevádzke boli 3. V stave z roku 2010 bolo celkovo 9 terminálov kombinovanej dopravy z čoho bolo v trvalej prevádzke 7 terminálov, a to dva v Bratislave (ÚNS, Prístav), ďalej v Sládkovičove, Žiline, Dunajskej Strede, Košiciach a v Dobrej pri Čiernej nad Tisou (terminál intermodálnej prepravy v Čiernej nad Tisou bol v minulosti zrušený). Dočasne pozastavená prevádzka je v termináloch v Ružomberku a v Trstenej, kde nebol terminál dostavaný do prevádzkového stavu, avšak v štatistických výkazoch ŠÚ SR je evidovaný ako terminál s dočasne pozastavenou prevádzkou.

Tab. č. 21 Infraštruktúra intermodálnej dopravy v SR v rokoch 2000 - 2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet terminálov KD celkom	11	11	11	10	10	9	9	9	9	9	9	9
z toho												
v trvalej prevádzke	8	8	8	6	6	7	7	7	7	7	7	7
dočasne pozastavená prevádzka	3	3	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2

Zdroj: MDVRR SR

Z pohľadu rozvoja a prepojení existujúcich, ako aj plánovaných terminálov intermodálnej prepravy v rámci siete TEN-T, sú do základnej siete TEN-T zaradené plánované terminály v Bratislave a Žiline a do súhrnnej siete TEN-T terminály v Leopoldove a Košiciach.

2.4.4 Infraštruktúra leteckej dopravy

Vzhľadom na rozlohu krajiny disponuje SR pomerne hustou sieťou letísk rôzneho charakteru a zatriedenia. V roku 2013 sa uskutočnila iniciatíva MDVRR o dosiahnutí optimalizovaného stavu z pohľadu počtu letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami pri zohľadnení územných, ekonomických a dopravných súvislostí a potrieb štátu a regiónov.

2.4.4.1 Letiská

V systéme civilného letectva SR možno rozdeliť letiská do týchto kategórií:

- medzinárodné letiská/heliporty;
- vnútroštátne letiská/heliporty;
- verejné letiská/heliporty;
- neverejné letiská/heliporty;
- civilné letiská/heliporty;
- vojenské letiská/heliporty;
- letiská/heliporty so zmiešanou prevádzkou civilných a vojenských lietadiel.

Najväčší význam majú letiská so štatútom medzinárodné verejné letisko. V prostredí SR ide o letiská M. R. Štefánika Bratislava, Košice, Piešťany, Poprad-Tatry, Sliač a Žilina, ktoré sú prevádzkované letiskovými spoločnosťami. Pre úplnosť, do systému medzinárodných verejných letísk SR patria aj letiská

Nitra a Prievidza ((spomínané dve letiská však nie sú prevádzkované letiskovými spoločnosťami a sú vybavené len trávnatou vzletovou a pristávacou dráhou (ďalej len „RWY“)).

Letiská SR spadajúce do systému TEN-T sú letisko M. R. Štefánika Bratislava patriace do základnej siete letísk a letiská Košice a Poprad-Tatry patriace do komplexnej siete letísk.

V rámci systému civilného letectva EÚ Európska komisia v usmernení Spoločenstva, ktoré sa týka financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk³⁾, stanovuje 3 kategórie verejných medzinárodných letísk:

- letiská medzinárodného významu (ročný objem cestujúcich 5 000 000 a viac);
- letiská s významom pre EÚ (ročný objem cestujúcich od 1 do 5 000 000);
- letiská regionálneho významu a s významom pre dostupnosť (ročný objem cestujúcich od 250 000 do 1 000 000).

Z vyššie uvedených kritérií vyplýva, že SR má 1 letisko s významom pre EÚ – letisko M. R. Štefánika Bratislava a 1 letisko regionálneho významu a s významom pre dostupnosť – letisko Košice. Oznámením Komisie o štátnej pomoci letiskám a leteckým spoločnostiam z 20. februára 2014 boli špecifikované nové zásady, týkajúce sa investícií do letiskovej infraštruktúry, prevádzkovej pomoci pre regionálne letiská (s menej ako 3 mil. cestujúcich za rok) a štátnej pomoci leteckým dopravcom na otvorenie novej linky. Oznámenie nadobudne platnosť po publikovaní v úradnom vestníku EÚ.

2.4.4.2 Rozvoj leteckej infraštruktúry

Vývoj infraštruktúry leteckej dopravy v SR sa uvádza v nasledujúcej tabuľke. Vývoj možno považovať za konzistentný a len s minimálnymi zmenami.

Tab. č. 22 Infraštruktúra leteckej dopravy v SR v rokoch 2000-2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet letísk celkom	26	26	26	26	26	26	26	26	25	25	27	26
Neverejné letiská	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	13	13
Verejné letiská	15	15	15	15	15	15	15	15	14	14	13	13
z toho												
Verejné medzinárodné letiská	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8

Zdroj: MDVRR SR

2.4.5 Infraštruktúra vodnej dopravy

Infraštruktúra vodnej dopravy zohráva významnú úlohu intermodálnych dopravných sústav vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných prepravných reláciách na zjednotenej sieti európskych vnútrozemských vodných ciest a na svetových moriach.

2.4.5.1 Štruktúra vodnej infraštruktúry

Základné delenie dopravnej infraštruktúry vo vnútrozemskej vodnej doprave je na vodné cesty a prístavy.

³⁾ Ú. v. EÚ C 312, 09. 12. 2005.

Vodné cesty

Vodné cesty sa zaraďujú do tried podľa klasifikácie vodných ciest miestneho významu a medzinárodného významu.

Tab. č. 23 Triedy vodných ciest

Druh vodnej cesty	Trieda cesty	Motorové nákladné lode				Tlačná zostava				Najmenšia výška pod mostom
		Hlavná charakteristika plavidla				Hlavná charakteristika zostavy				
		Dĺžka max.	Šírka max.	Ponor	Nosnosť	Dĺžka	Šírka	Ponor	Nosnosť	
	m	m	M	t	m	m	m	t	m	
Miestneho významu	I	38,5	5,05	1,80 – 2,20	250 - 400					4,00
	II	50 - 55	6,60	2,50	400 - 650					4,00 - 5,00
	III	67 - 70	8,20	2,50	650 - 1 000					4,00 - 5,00
Medzinárodného významu	IV	80 - 85	9,50	2,50	1 000 - 1 500	85	9,50	2,50 - 2,80	1250 - 1450	5,25 - 7,00
	Va	95 - 110	11,40	2,50 - 2,80	1 500 - 2 400	95 - 110	11,40	2,50 - 2,80	1600 - 1850	5,25 - 7,00
	Vb					172 - 185	11,40	2,50 - 2,80	3200 - 3700	
	Vla					95 - 110	22,80	2,50 - 4,50	3 200 - 6000	7,00 - 9,10
	Vlb	140	14,50	3,90		185 - 195	22,80	2,50 - 4,50	6400 - 12000	7,00 - 9,10
	Vlc					270 - 280 193 - 200	22,80 33,00 - 34,20	2,50 - 4,50	9600 - 18000	9,10
	VII					285 - 295	33,00 - 33,40	2,50 - 4,50	14000 - 27000	9,10

Trieda vodnej cesty určuje, pre aké najväčšie plavidlo alebo zostavu plavidiel sú na vodnej ceste vytvorené podmienky na ich bezpečnú a plynulú prevádzku. Vodné cesty, na ktorých sa sleduje a udržiavaná splavnosť, sa považujú za sledované vodné cesty. Ostatné vodné cesty sa považujú za nesledované.

Sledované vodné cesty sú:

- na úseku Dunaja od riečného kilometra 1 880,20 po riečny kilometer 1867,00, klasifikačná trieda VIb;
- na úseku Dunaja od riečného kilometra 1 867,00 po riečny kilometer 1 708,20, klasifikačná trieda VII;
- na úseku Váhu od riečného kilometra 0,00 po riečny kilometer 70,00, klasifikačná trieda VIa;
- na úseku Moravy od riečného kilometra 0,00 po riečny kilometer 6,00, klasifikačná trieda Vb.

K sledovaným vodným cestám patria aj vodné cesty vhodné na šport a rekreáciu:

- Oravská priehrada;
- Liptovská Mara;
- Zemplínska šírava.

Vodné cesty, ktoré sú určené na splavnenie, sa považujú za výhľadovo sledované:

- na úseku Váhu od riečného kilometra 70,00 po riečny kilometer 240,00, klasifikačné triedy Va a Vb;
- na úseku Moravy od riečného kilometra 6,00 po riečny kilometer 99,00, klasifikačná trieda Vb;
- na prepojení Váhu s Odrou, klasifikačné triedy Va a Vb;
- na úseku Váhu od Žiliny po Vrútky, klasifikačné triedy I až III;
- dolné úseky tokov rieky Hornád, Bodrog, Latorica, Laborec, klasifikačné triedy IV a Va;
- Hron a Ipeľ, klasifikačné triedy I až III;
- Nitra v úseku od zaústenia do Váhu po mesto Nitra, klasifikačná trieda Va.

Vnútrozemská vodná doprava SR sa v súčasnosti vykonáva na sledovaných vodných cestách riek Dunaja (európska vodná cesta medzinárodného významu) a Váh (národná vodná cesta medzinárodného významu, keďže ide o prítok Dunaja), dĺžka ktorých je 250,85 km, z toho umelé kanály tvoria 38,45 km.

Medzinárodná vodná doprava sa v súčasnosti vykonáva iba na rieke Dunaj. Dunaj je súčasťou transkontinentálnej vodnej cesty spájajúcej Severné more s Čiernym morom. Tvorí dopravný koridor č. VII s označením E 80 podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a v rámci dopravnej infraštruktúry SR patrí do základnej siete TEN-T.

Vážska vodná cesta, od ústia rieky Váh do Dunaja po mesto Žilina, patrí od roku 2013 do siete vnútrozemských vodných ciest TEN-T. Rieka Váh je súčasťou medzinárodných vodných ciest, umožňuje priame dopravné napojenie v smere sever - juh a nachádza sa priamo v trasách pozemných dopravných koridorov č. V a VI. Podľa Európskej dohody AGN má označenie E 81.

Vo všeobecnosti platí, že na území Slovenskej republiky je plavba na vnútrozemských vodných cestách povolená, ak je takáto vodná cesta splavná pre daný typ plavidla a plavba na nej nie je zakázaná.

Prístavy

Prístavy tvoria súčasť vodnej cesty a ich rozvoj má vplyv na celkový rozvoj vodnej dopravy. Dunajská vodná cesta, ktorá patrí medzi prioritné osi (koridor VII) pre vnútrozemské vodné cesty naprieč územím

EÚ, umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest.

Verejné prístavy SR sú umiestnené na dunajskej vodnej ceste, a to v Bratislave (bratislavský kraj), Komárne a Štúrove (nitriansky kraj), pričom ich poloha je daná historicky. V týchto prístavoch sa realizuje obslužná, prekladná, skladová a čiastočne aj rozvozná služba.

Podľa Európskej dohody AGN je označenie slovenských vnútrozemských prístavov medzinárodného významu nasledovné:

- P 80 - 38 Bratislava (Dunaj, 1 867,0 km);
- P 80 - 40 Komárno (Dunaj, 1 767,1 km);
- P 80 - 41 Štúrovo (Dunaj, 1 722,0 km).

2.4.5.2 Rozvoj vodnej infraštruktúry

Infraštruktúra vodnej dopravy zohráva významnú úlohu intermodálnych dopravných sústav vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných prepravných osiach na zjednotenej sieti európskych vnútrozemských vodných ciest a na svetových moriach.

Tab. č. 24 Vývoj dĺžky infraštruktúry vodnej dopravy v SR v období 2000 - 2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dĺžka splavných tokov	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85	250,85
Z toho												
Dunaj	172	172	172	172	172	172	172	172	172	172	172	172,00
Váh	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85	78,85
kanály	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45	38,45

Zdroj: MDVRR SR

Infraštruktúru vodnej dopravy tvoria splavné prírodné vodné toky v celkovej dĺžke 250,9 km a umelé kanály v celkovej dĺžke 38,5 km. V súčasnosti je splavný tok Dunaja a čiastočne splavný upravený dolný tok Váhu po Sereď. Plánované splavenie Váhu je rozdelené do 3 etáp a smeruje k úplnému prepojeniu Váhu s Odrou a tým priamo Baltického mora s Jadranským morom (I. etapa: Komárno - Sereď, ukončená v r. 1998; II: Sereď - Púchov; III: Púchov - Žilina; IV: Žilina - Odra).

Dunaj je významným vodným tokom z hľadiska zahraničného obchodu a je súčasťou integrovanej vodnej cesty. Vybudovaním riečnej magistrály Rýn – Mohan – Dunaj v roku 1992 sa využíva z Čierneho mora (Izmail) do Severného mora (ARA prístavy). Spája Slovenskú republiku s 9 európskymi krajinami. Významným vodným dielom v SR je Gabčíkovo, ktoré zlepšilo plavebné podmienky pre vodnú dopravu.

Plavba na Vážskej vodnej ceste v úseku Komárno - Sereď bola oficiálne zahájená v roku 1999, aktuálne je možná iba pri zlepšovaní prietoku v koryte Váhu vodným dielom VD Kráľová. Plavba je možná len s využitím prietokov VD Kráľova a VD Selice v rozsahu prietokov 200 – 392 m³ s⁻¹ a vodnom stave Dunaja na vodočte v Komárne minimálne 250 cm.

V súlade s Európskou dohodou AGN a národnými koncepčnými dokumentmi sa uvažuje o splavení rieky Morava ako súčasť prieplybného spojenia Dunaj-Odra-Labe (medzinárodné označenie E20/E30). V súčasnosti na rieke Morava nie je možná plavba plavidlami so spaľovacím motorom. Pozdĺž väčšej časti toku rieky sú vyhlásené chránené krajinné oblasti.

2.5 Bezpečnosť dopravy

Otázka bezpečnosti v prostredí dopravného sektora súvisí predovšetkým s bezpečnostnými parametrami jednotlivých infraštruktúr (popríklad zabezpečovacími technológiami), spôsobom ich využívania z pohľadu koncových užívateľov a bezpečnostnými postupmi. Miera bezpečnosti dopravy sa potom môže v rámci jednotlivých subsektorov vyjadriť prostredníctvom počtu dopravných nehôd, ktoré sú vždy zapríčinené jednou z vyššie uvedených možností alebo ich kombinácií. V leteckej doprave okrem vyššie uvedeného vstupuje do problematiky bezpečnosti i oblasť bezpečnostnej ochrany (tzv. Security), s ktorou súvisí rad organizačných a infraštruktúrnych opatrení a postupov.

2.5.1 Nehody v cestnej doprave

2.5.1.1 Celkový vývoj počtu dopravných nehôd a ich následkov v SR

Vývoj počtu dopravných nehôd v Slovenskej republike v období od roku 2000 do roku 2010 treba vnímať v dvoch vývojových fázach, a to obdobie 2000-2008 (prvé obdobie) a obdobie 2009-2010 (druhé obdobie).

V prvom období sa v rámci zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky začala vo výraznejšej miere prejavovať koordinácia medzi orgánmi štátnej správy až prijatím Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 (v období rokov 1992 - 2004 koordinácia medzi orgánmi štátnej správy absentovala). Tento plán nadväzuje na „Európsky akčný program bezpečnosti na cestách“ do roku 2010 vydaný EÚ na základe tzv. Bielej knihy, ktorého cieľom je znížiť počet smrteľných dopravných nehôd na cestách Európskej únie do roku 2010 na polovičnú úroveň oproti roku 2002 (v roku 2002 bolo usmrtených 610 osôb). Z hľadiska celkového počtu DN je medzníkom rok 2006, kedy došlo ku kulminácii vývoja v počte 62 040 DN, a to od roku 1998.

Druhé obdobie vývoja dopravnej nehodovosti sa z hľadiska počtu DN charakterizuje výraznejším poklesom DN v roku 2009, kedy bolo spôsobených 25 989 DN, čo v porovnaní s rokom 2008 predstavuje pokles o 55,9 %, a 347 osôb bolo usmrtených. V roku 2010 bolo spôsobených 21 611 DN (345 osôb bolo usmrtených) a v roku 2011 už iba 15 001 DN a 324 osôb bolo usmrtených.

Prehľad počtu dopravných nehôd je uvedený v nasledujúcej tabuľke a pre lepšiu celkovú orientáciu sú v tabuľke v rámci vývoja počtu dopravných nehôd uvedené aj následky a hmotná škoda.

Tab. č. 25 Celkový počet nehôd s následkami a hmotnou škodou

	Celkový počet nehôd											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet nehôd celkom	50 932	57 258	57 060	60 304	61 233	59 991	62 040	61 071	59 008	25 989	21 611	15 001
Usmrtené osoby	628	614	610	645	603	560	579	627	558	347	345	324
Usmrtené osoby (%)	1,23	1,07	1,07	1,07	0,98	0,93	0,93	1,03	0,95	1,34	1,60	2,16
Ťažko zranené osoby	2 204	2 367	2 213	2 163	2 157	1 974	2 032	2 036	1 806	1 408	1 207	1 168
Lahko zranené osoby	7 890	8 472	8 050	9 158	9 033	8 516	8 660	9 274	9 234	7 126	6 943	5 889
Hmotná škoda (tis. EUR)	86 838	105 169	108 334	126 659	133 552	103 642	113 636	133 706	144 005	101 824	83 697	54 100

Zdroj : MDVRR SR a výpočty VÚD, a. s.

Z hľadiska celkového počtu DN nastáva vo vývoji nehodovosti od roku 2006 mierny postupný pokles, pričom v roku 2009 dochádza k výraznejšiemu poklesu počtu DN, ktorý trval aj v roku 2011.

2.5.1.2 Dopravné nehody na diaľniciach

V sledovanom období rokov 2000 - 2010 bolo na diaľnici najviac DN spôsobených v priemere v Bratislavskom kraji - 406 DN, na druhom mieste v Trnavskom kraji - 279 DN a na treťom mieste v Trenčianskom kraji - 246 DN. V priemere najmenej nehôd bolo spôsobených v Košickom kraji - 13 DN.

Tab. č. 26 Počet nehôd na diaľniciach

Kraj	Počet nehôd na diaľniciach										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bratislavský	311	341	359	360	406	472	459	651	543	317	244
Trnavský	253	317	331	332	335	343	341	312	284	125	93
Trenčiansky	232	243	217	222	330	274	298	280	283	168	155
Nitriansky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Žilinský	139	129	158	178	173	177	162	202	207	115	113
Banskobystrický	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prešovský	30	38	32	28	74	62	64	59	96	107	134
Košický	4	12	15	10	13	10	17	13	26	16	7

Zdroj: MDVRR SR

Vývoj nehodovosti na diaľniciach SR má z dlhodobého hľadiska pozitívny vývoj. Počet 407 dopravných nehôd na diaľnici v roku 2011 je výrazne najnižším počtom od roku 1997 v SR. Pozitívom sú taktiež údaje o následkoch na životoch a zdraví osôb v r. 2011, ktoré patria tiež k najnižším od roku 1997. V hodnotenom období r. 2011 nebolo príčinou žiadnej dopravnej nehody zanedbanie povinností z hľadiska správy a údržby diaľnic a rýchlostných ciest.

2.5.1.3 Dopravné nehody na cestách I. triedy

V období rokov 2000 - 2010 bolo na cestách I. triedy v priemere najviac DN spôsobených v Prešovskom kraji - 2 359 DN, na druhom mieste v Žilinskom kraji - 2 294 DN a na treťom mieste v Banskobystrickom kraji - 2 023 DN. V priemere bolo spôsobených najmenej DN na cestách I. triedy v Bratislavskom kraji, a to 160.

Tab. č. 27 Počet nehôd na cestách I. triedy

Kraj	Počet nehôd na cestách I. triedy										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bratislavský	263	296	259	265	191	84	69	113	117	53	48
Trnavský	1 097	1 057	1 079	1 115	1 116	1 021	1 029	1 042	930	440	316
Trenčiansky	1 400	1 624	1 648	1 598	1 550	1 562	1 591	1 572	1 513	569	458
Nitriansky	1 209	1 515	1 591	1 609	1 733	1 761	1 594	1 645	1 608	724	696
Žilinský	2 192	2 585	2 431	2 587	2 845	2 746	2 624	2 691	2 573	1 038	922
Banskobystrický	1 919	2 263	2 254	2 267	2 404	2 376	2 340	2 317	2 251	1 001	864
Prešovský	2 134	2 342	2 294	2 621	2 718	2 705	2 895	2 930	3 008	1 262	1 039
Košický	784	932	827	996	1 044	1 097	1 076	1 033	1 024	449	355

Zdroj: MDVRR SR

Na cestách I. triedy tvorí počet dopravných nehôd 55,3 % zo všetkých dopravných nehôd na cestných komunikáciách. Aj počet usmrtených osôb je vyšší oproti počtu usmrtených osôb na ostatných cestách a tvorí 54,6 %.

2.5.1.4 Dopravné nehody na cestách II. triedy

V období rokov 2000 - 2010 bolo na cestách II. triedy v priemere najviac DN spôsobených v Trnavskom kraji - 1 078 DN, na druhom mieste v Žilinskom kraji - 771 DN a na treťom mieste v Trenčianskom kraji - 703 DN. V priemere bolo spôsobených najmenej DN v Bratislavskom kraji - 188 DN.

Tab. č. 28 Počet nehôd na cestách II. triedy

Kraj	Počet nehôd na cestách II. triedy										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bratislavský	317	327	238	242	219	245	102	134	105	73	64
Trnavský	1 165	1 231	1 200	1 241	1 220	1 207	1 161	1 241	1 146	590	458
Trenčiansky	750	827	818	766	713	771	753	850	850	341	292
Nitriansky	569	628	661	641	683	638	597	598	582	310	259
Žilinský	686	812	777	947	892	833	841	981	948	411	357
Banskobystrický	593	660	691	801	812	783	818	776	805	336	253
Prešovský	590	690	651	751	629	641	567	529	610	303	258
Košický	611	726	776	851	792	759	819	858	847	353	313

Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

2.5.2 Nehody v železničnej doprave

2.5.2.1 Problematika nehodovosti

Problematiku nehodovosti na železničnej sieti rieši predpis ŽSR Z17. Podľa závažnosti sú nehody rozdelené do 3 kategórií:

- Kategória A - Závažné nehody;
- Kategória B - Menšie nehody;
- Kategória C – Incidenty.

Od roku 2010 došlo v zmysle Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc)“ ku zmene obsahovej náplne jednotlivých nehôd, na základe čoho došlo k úprave kategórií nehôd. Preto sú v rámci porovnateľnosti ďalej uvádzané podrobné údaje iba pre roky 2011 a 2012.

Nad rámec zákona sa sledujú a vyhodnocujú aj prevádzkové poruchy (PP). PP nepodliehajú hláseniu, štatistickému spracovaniu a šetreniu podľa zákonov SR a noriem EÚ. Pre potreby vyhodnocovania stavu bezpečnosti v železničnej doprave je nutné vykonávať vyhodnotenie aj v kategórii prevádzkové poruchy (D). V tejto kategórii bolo štatisticky zaznamenaných celkovo 319 prípadov, pričom v roku 2011 bolo zaznamenaných 265 prípadov.

2.5.2.2 Nehodovosť v rokoch 2011 a 2012

Celkom bolo v roku 2012 zaevidovaných 421 nehôd (108 vážnych nehôd a 108 menších nehôd, 205 incidentov) a 319 prevádzkových porúch. Spolu bolo zaevidovaných 740 udalostí. Z celkovej vzniknutej

škody 4 248 957 EUR pri týchto udalostiach škoda na zariadeniach ŽSR predstavuje 353 633 EUR. Medzi najobjektívnejšie ukazovatele pre porovnanie zaevidovaných nehôd rokov 2011 / 2012 možno zaradiť:

Tab. č. 29 Najzávažnejšie nehody v rokoch 2011 a 2012

Druh nehody	Rok 2011	Rok 2012
Zrážka vlaku (kategória A1, B1)	11	10
Vykoľajenie vlaku (A2, B2)	7	4
Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí (A3, B3)	50	50
Požiar železničného vozidla (B4)	9	6
Úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla (A5, B5)	102	106
Iné nehody (B6+A4)	56	40
Spolu	235	216

Pri nehodách na infraštruktúre ŽSR bolo v roku 2012 usmrtených 106 osôb (nárast o 17 prípadov oproti roku 2011), z toho bolo 38 samovrážd (pokles o 2 prípady) a vážne zranených bolo 44 osôb (nárast o 3 prípady). V tomto období bolo vykoľajených 21 hnacích železničných vozidiel (pokles o 5 prípadov), 2 traťové stroje (pokles o 4 prípady) a 33 železničných vozňov (pokles o 16 prípadov). Došlo k poškodeniu 58 hnacích železničných vozidiel a 33 železničných vozňov. Na zariadení ŽSR vznikla škoda vo výške 179 494 EUR (nárast o 76 526 EUR). Následkom nehôd bolo omeškaných 1 021 osobných vlakov o 38 711 minút a 211 nákladných vlakov o 29 006 minút. Došlo k úplnému prerušeniu dopravy na dobu 303 hodín a k čiastočnému prerušeniu dopravy na dobu 396 hodín. Najčastejšími príčinami vzniku nehôd so zavinením ľudského činiteľa sú:

- prestavenie výhybky pod (pred) vozidlom v 9 prípadoch;
- nepozornosť rušňovodiča v 4 prípadoch;
- nesprávna organizácia práce pri posune v 4 prípadoch.

2.5.2.3 Bezpečnosť na železničných priecestiach

Bezpečnosť na železničných priecestiach je aj z hľadiska neustále stúpajúceho počtu cestných motorových vozidiel, a tým aj možnosti väčšieho počtu kolízií so železničnými vozidlami na nich (okrem tratí koridoru) celospoločenský problém. Dôkazom toho je aj stagnujúci počet týchto nehôd v posledných troch rokoch s počtom 50 prípadov.

V roku 2012 vzniklo 50 vážnych a menších nehôd kategórie A3, B3 - zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, čo predstavuje rovnaký počet nehôd v porovnaní s rokom 2011. V kategórii A3 bolo zaevidovaných 19 prípadov (v roku 2011 bolo 11 prípadov) a pri kategórii B3 bolo zaznamenaných 31 prípadov (v roku 2011 bolo 39 prípadov). V súlade s novelou zákona o dráhach (vrátane smernice ES 49/2004) sa do tohto druhu nehôd od 1. 1. 2008 započítavajú aj zrážky s chodcami na priecestí.

Pri uvedených nehodách bolo 21 osôb usmrtených, čo predstavuje nárast o 9 prípadov, a 15 osôb bolo ťažko zranených, nárast o 1 prípad. Na majetku ŽSR vznikla škoda vo výške 17 679 EUR. Na zariadení dopravcov vznikla škoda vo výške 1 312 031 EUR. Škody na cestných vozidlách dosiahli výšku 152 400 EUR.

2.5.3 Bezpečnosť v leteckej doprave

2.5.3.1 Bezpečná prevádzka v civilnom letectve (Safety)

V SR je vydaný Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky – State Safety Programme of the Slovak Republic (ďalej len „SSP“), ktorý predstavuje integráciu všeobecne záväzných

právnych predpisov a činností zameraných na zvyšovanie úrovne bezpečnosti. Cieľom SSP je dosiahnutie prijateľnej úrovne bezpečnosti subjektov činných v civilnom letectve. SSP je vypracovaný v súlade s medzinárodnými štandardmi a odporúčaniami medzinárodných organizácií civilného letectva, v súlade s právom EÚ a SR a s ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi.

2.5.3.2 Bezpečnostná ochrana civilného letectva (Security)

Problematiku ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania (ďalej len „bezpečnostná ochrana“) upravuje predovšetkým zákon č. 143/1998 Z. z. a právne záväzné akty EÚ.

Zaistenie bezpečnosti v civilnom letectve je službou poskytovanou v závislosti od rozsahu prevádzky letiska, destinácií, leteckých dopravcov, druhu prevádzky (pravidelná, nepravidelná, všeobecné letectvo) a samozrejme veľkosti letiska. Z hľadiska bezpečnostnej ochrany na letiskách možno hovoriť o bezpečnostnej ochrane perimetra letiska, prevádzkových a zabezpečovacích zariadení, skladov a odbavovacej budovy. Na druhej strane sa v súvislosti so zaistením bezpečnostnej ochrany vykonávajú detekčné kontroly cestujúcich a zamestnancov a kontroly prepravovaných vecí, obmedzuje sa pohyb osôb a vozidiel vo vyhradenom bezpečnostnom priestore na letisku.

Od požadovanej úrovne bezpečnostnej ochrany civilného letectva, ako aj miery bezpečnej prevádzky v civilnom letectve závisia aj aktuálne potreby sektora leteckej dopravy a z toho plynúce povinnosti letiskových spoločností a subjektov zodpovedných za celkovú bezpečnosť v sektore leteckej dopravy. Naplnenie týchto potrieb je priamo previazané s vývojom udalostí v civilnom letectve a dosahovaním plnej akceptovateľnosti sektora leteckej dopravy SR v európskom dopravnom priestore.

2.5.3.3 Udalosti v civilnom letectve

Nasledujúca tabuľka obsahuje vývoj počtu udalostí v civilnom letectve od roku 2000 do roku 2012.

Tab. č. 30 Počet udalostí v civilnom letectve SR

Rok	Letecké nehody	Vážne incidenty	Incidenty	Pozemné incidenty	Mŕtvi	Zranení
2000	16	15	4	9	2	5
2001	14	14	9	3	5	6
2002	16	13	20	6	1	7
2003	24	15	46	3	7	16
2004	30	24	57	0	6	11
2005	16	9	190	9	7	5
2006	20	7	164	6	47	6
2007	21	2	158	17	4	10
2008	20	10	160	55	6	7
2009	22	8	203	126	4	5
2010	26	2	251	136	5	10
2011	18	3	261	111	1	6
2012	20	5	258	170	2	6
Spolu	263	127	1793	653	97	100

Zdroj: MDVRR SR k 28.02.2013
Poznámka: V roku 2005 došlo k zmene metodického prístupu pre hodnotenie udalostí v sektore leteckej dopravy

2.5.4 Nehody vo vodnej doprave

Počty plavebných nehôd na slovenských vodných cestách od roku 2000 do roku 2012 udáva nasledujúca tabuľka. Z hľadiska bližšej charakteristiky však ide o plavebné nehody na medzinárodnej vodnej ceste Dunaj. Ohrozené väčšinou bývajú hlavne materiálne statky, ale aj životné prostredie napríklad únikom ropných látok. Za uvedené obdobie boli takmer všetky plavebné nehody bez následkov, prípadne s následkami na majetku. Iba v roku 2008 a 2011 sa vyskytli plavebné nehody s ekologickými následkami a v rokoch 2005 a 2008 sa stali plavebné nehody s následkami na zdraví účastníkov plavebných nehôd.

Tab. č. 31 Plavebné nehody na medzinárodnej vodnej ceste Dunaj

Rok	Počet plavebných nehôd	Rozdelenie			
		Bez následkov	S následkami na majetku	S následkami na zdraví	Mimoriadna - ekologická
2000	17	x	x	--	--
2001	5	x	x	--	--
2002	17	x	x	--	--
2003	29	x	x	--	--
2004	13	x	x	--	--
2005	15	x	x	x	--
2006	7	x	x	--	--
2007	3	x	x	--	--
2008	3	--	x	x	x
2009	8	--	x	--	--
2010	15	x	x	--	--
2011	2	x	x	--	x
2012	2	x	x	--	--
2013	3	x	x	--	--

2.6 Dopady na životné prostredie a obyvateľstvo

Kvalitné životné prostredie výraznou mierou prispieva k zvyšovaniu kvality života a je preto potrebné chrániť ho. Z uvedeného dôvodu je nutné pri plánovaní a výstavbe dopravnej infraštruktúry plánovať, resp. modernizovať a dopĺňať opatrenia zamerané na zlepšenie ochrany a kvality životného prostredia.

Pri plánovaní a prípravnom procese nových infraštruktúrnych stavieb je subjekt (investor stavby), ktorý žiada o vydanie stavebného povolenia alebo kolaudačného súhlasu, povinná zabezpečiť, aby plánovaná stavba vyhovovala z hľadiska ochrany životného prostredia a minimalizovala dopady na životné prostredie a účastníkov premávky a ďalšie osoby.

2.6.1 Spotreba palív a produkcia emisií

Prehľad výsledkov bilancie ročnej produkcie emisií z prevádzky jednotlivých druhov dopravy a výsledných sumárnych hodnôt emisií škodlivín za sektor dopravy (resp. z dopravnej prevádzky) v roku 2011 sa uvádza v nasledujúcej tabuľke 33.

Tab. č. 32 Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2011

Zdroj emisií	Emisie v roku 2011 (kilotony)							
	CO	CO ₂	NO _x	VOC	SO ₂	TPM	PM 10	PM 2,5
Osobné automobily	33,662	2 188,088	5,303	4,064	0,067	0,216	0,409	0,322
Motocykle	0,963	10,446	0,020	0,274	0,000	0,006	0,007	0,007
Autobusy	0,684	397,183	3,159	0,158	0,012	0,053	0,082	0,067
Ľahké nákl. automobily (do 3,5 t)	3,372	755,689	2,284	0,303	0,024	0,205	0,278	0,244
Ťažké nákl. automobily (nad 3,5 t)	7,601	3 707,776	32,006	1,954	0,118	0,810	1,178	1,002
Cestná doprava celkom	46,282	7 059,182	42,772	6,754	0,222	1,290	1,954	1,642
Osobná doprava	0,122	35,913	0,599	0,055	0,000114	0,017	0,017	0,016
Nákladná doprava	0,162	47,550	0,794	0,073	0,000151	0,023	0,022	0,021
Železničná doprava celkom	0,284	83,463	1,393	0,128	0,000265	0,040	0,038	0,036
Vodná doprava celkom	0,509	149,338	2,492	0,230	0,005	0,072	0,068	0,065
Letecká doprava celkom (len LTO cykly)	0,450	36,889	0,101	0,065	0,009	0,008	0,008	0,008
Doprava spolu	47, 525	7 328,872	46,758	7,177	0,236	1,410	2,068	1,751

Zdroj: VÚD, a. s.

Najväčší podiel emisií škodlivín z dopravnej prevádzky nepochybne patrí cestnej doprave. V samotnej cestnej doprave množstvo produkcie emisií určuje predovšetkým individuálna osobná doprava (osobné automobily a motocykle), ktorej podiel na produkcii v cestnej doprave v roku 2011 bol nasledovný: CO₂ - 31,14 %, CO - 74,81 %, NO_x - 12,45 %, VOC - 64,22 %, SO₂ - 30,18 %, TPM - 17,21 %, PM10 - 21,29 %, PM2,5 - 20,04 %.

Nasledujúca tabuľka, v ktorej sú prezentované celkové emisie z dopravnej prevádzky za rok 2010, slúži na porovnanie vývoja produkcie emisií škodlivín v jednotlivých druhoch dopravy za rok 2011.

Tab. č. 33 Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2010

Zdroj emisií	Emisie v roku 2010 (kilotony)						
	CO	CO ₂	NO _x	VOC	SO ₂	TPM	PM 10
Osobné automobily	36,730	2 275,527	5,543	4,431	0,071	0,216	0,417
Motocykle	1,144	9,039	0,022	0,378	0,000	0,006	0,007
Autobusy	0,513	384,394	3,143	0,169	0,012	0,058	0,086
Ľahké nákl. automobily (do 3,5 t)	3,331	614,454	1,560	0,242	0,020	0,111	0,170
Ťažké nákl. automobily (nad 3,5 t)	6,133	3 443,192	31,073	2,079	0,109	0,861	1,203
Cestná doprava celkom	47,850	6 726,606	41,341	7,298	0,212	1,252	1,884
Osobná doprava	0,159	42,141	0,754	0,070	0,0013	0,057	0,054
Nákladná doprava	0,204	54,214	0,969	0,090	0,0017	0,074	0,070
Železničná doprava celkom	0,363	96,355	1,723	0,161	0,003	0,131	0,124
Vodná doprava celkom	0,499	132,493	2,369	0,221	0,029	0,180	0,171
Letecká doprava celkom (len LTO cykly)	0,595	42,244	0,115	0,079	0,010	0,008	0,008
Doprava spolu	49,307	6 997,699	45,548	7,758	0,254	1,571	2,187

Zdroj: VÚD, a. s.

2.6.1.1 Cestná doprava

Emisie skleníkových plynov v cestnej doprave, ktorá je najväčším producentom zo všetkých druhov dopravy, boli na následne uvedených úrovniach: emisie CO₂ – 7 059 182,13 t (nárast o 4,9 % oproti 2010), emisie CH₄ – 613,6 t (pokles o 10,65 % oproti roku 2010). Emisie CO boli na úrovni 46 281,71 t v roku 2011, čo je pokles o 3,28 %. Naproti tomu, emisie NO_x stúpili na úroveň 42 772,16 t v roku 2011. Možno predpokladať, že pri obmene vozového parku a pri šrotovnom sa upriamila pozornosť na vozidlá s dieselovým pohonom. Je dôležité si uvedomiť skutočnosť, že na tvorbe emisií NO_x sa podieľajú hlavne vozidlá s naftovým motorom. Emisie NM VOC v roku 2011 poklesli o 7,12 %, z 6 611,1 t v roku 2010 na 6140,1 t v roku 2011. Naopak emisie SO₂ zaznamenali nárast v roku 2011 o 4,13 %, a to aj napriek výraznej zmene obsahu síry v naftě 50 mg/kg. V prípade emisií PM tiež nastala zmena. Emisie PM stúpili v roku 2011 na 1 290,2 t, čo je mierny nárast o 3,02 % oproti roku 2010. V roku 2009 boli emisie PM na úrovni 1 205 t. Za podstatný zdroj emisií PM možno považovať vozidlá na dieselový pohon. Tento nárast teda možno pripísať aj nárastu spotreby motorovej nafty v roku 2011 približne o 10 % oproti roku 2010.

2.6.1.2 Železničná doprava

V roku 2011 sa spotrebovalo 26 581 t (31 643 612 l) motorovej nafty v železničnej doprave, čo je pokles o 3 643 t (pokles o 12 % oproti roku 2010). V prípade spotreby elektrickej energie – trakčnej bol zaznamenaný ďalší rast. Spotreba elektrickej energie z trakcie (jednosmernej a striedavej) vzrástla na úroveň 525 641 334 kWh, čo je nárast o 75 024 158 kWh (nárast o 16,7 %). Emisie skleníkových plynov zaznamenali nasledovne tento trend v roku 2011: CO₂ – množstvo vyprodukovaných emisií je 83 643,1 t, čo je pokles o 13,2 %, N₂O – množstvo vyprodukovaných emisií je 0,63 t, čo je pokles o 98,5%, CH₄ –

množstvo vyprodukovaných emisií je 4,84 t, čo je pokles o 15,1 %. V prípade základných znečisťujúcich látok – CO, NO_x, NM VOC, SO₂ a TPM sa ich vyprodukované množstvo pohybovalo na nasledovnej úrovni, pričom je uvedený aj percentuálny nárast alebo pokles oproti predchádzajúcemu roku 2010: CO – vyprodukované množstvo je na úrovni 284,4 t, čo je pokles o 21,5 %, NO_x – vyprodukované množstvo je na úrovni 1 392,8 t, čo je pokles o 19,2 %, NM VOC – vyprodukované množstvo je na úrovni 123,6 t, čo je pokles o 20,2 %, SO₂ – vyprodukované množstvo je na úrovni 0,265 t, čo je pokles o 91,2 %, TPM – vyprodukované množstvo je na úrovni 40,4 t, čo je pokles o 69,1 %. V sledovanom roku 2011 došlo k rozšíreniu monitoringu v prípade základných znečisťujúcich látok okrem PM10, aj o PM2,5. Tak ako v prípade PM10 v minulom roku, tak aj v prípade PM2,5 v roku 2011 bolo nutné vypočítať vyprodukované množstvo v predchádzajúcich rokoch. PM10 – vyprodukované množstvo je na úrovni 38,3 t, čo je pokles o 69,2 %, M2,5 – vyprodukované množstvo je na úrovni 36,4 t, čo je pokles o 68,9 %.

2.6.1.3 Letecká doprava

Emisie skleníkových plynov CO₂ a CH₄ sa v prípade miestneho emisného znečistenia na letiskách SR v roku 2011 pohybovali v porovnaní s rokom 2010 nasledovne: CO₂ – množstvo vyprodukovaných emisií je 36 889,1 t, čo je pokles o 24,5 %, CH₄ – množstvo vyprodukovaných emisií je 6,47 t, čo je pokles o 18,3 %. V prípade základných znečisťujúcich látok – CO, NO_x, NM VOC, SO₂, TPM sa ich vyprodukované množstvo pohybovalo v porovnaní s rokom 2010: CO – množstvo vyprodukovaných emisií je 449,55 t, čo je pokles o 12,68 %, NO_x – množstvo vyprodukovaných emisií je 101,05 t, čo je pokles o 12,43 %, NM VOC – množstvo vyprodukovaných emisií je 64,71 t, čo je pokles o 18,24 %, SO₂ – množstvo vyprodukovaných emisií je 9,20 t, čo je pokles o 11,88 %, TPM – množstvo vyprodukovaných emisií je 7,52 t, čo je pokles o 10,9 %. V sledovanom roku 2011 došlo k rozšíreniu monitoringu v prípade základných znečisťujúcich látok okrem PM10, aj o PM2,5. Tak ako v prípade PM10 v minulom roku, tak aj v prípade PM2,5 v roku 2011 bolo nutné vypočítať vyprodukované množstvo v predchádzajúcich rokoch. PM10 – vyprodukované množstvo je na úrovni 7,52 t, čo je pokles o 10,9 %, PM2,5 – vyprodukované množstvo je na úrovni 7,52 t, čo je pokles o 10,9 %.

2.6.1.4 Vodná doprava

Spotreba motorovej nafty na slovenskom úseku Dunaja je kľúčovým údajom pre výpočet emisií z vodnej dopravy. V roku 2011 bola zaznamenaná spotreba motorovej nafty na úrovni 47 559 t, čo je nárast o 14,4 % v porovnaní s rokom 2010. Vzhľadom na to, že je vodná doprava považovaná za ekologicky, ale aj energeticky najpriaznivejšiu dopravu, treba túto skutočnosť hodnotiť ako priaznivú a pozitívnu, aj keď je sprevádzaná nárastom spotreby motorovej nafty, tak ako bolo spomínané vyššie. Emisie skleníkových plynov vo vodnej doprave sa pohybovali v roku 2011 na nižšie uvedenej úrovni a zároveň bol zaznamenaný nasledovný vývoj (v %) v porovnaní s rokom 2010: CO₂ – množstvo vyprodukovaných emisií je 149 338,11 t, čo je nárast o 12,7 %, N₂O – množstvo vyprodukovaných emisií je 1,14 t, CH₄ – množstvo vyprodukovaných emisií je 8,66 t, čo je nárast o 9,62 %. V prípade základných znečisťujúcich látok – CO, NO_x, NM VOC, SO₂ a TPM sa ich vyprodukované množstvo pohybovalo na nasledovnej úrovni, pričom je uvedený aj vývoj týchto emisií v porovnaní s rokom 2010: CO – vyprodukované množstvo je na úrovni 508,89 t, čo je nárast o 2 %, NO_x – vyprodukované množstvo je na úrovni 2492,14 t, čo je nárast o 5,2 %, NM VOC – vyprodukované množstvo je na úrovni 221,15 t, čo je nárast o 3,9%, SO₂ – vyprodukované množstvo je na úrovni 4,76 t, TPM – vyprodukované množstvo je na úrovni 72,29 t. V sledovanom roku 2011 došlo k rozšíreniu monitoringu v prípade základných znečisťujúcich látok okrem PM10, aj o PM2,5. Tak ako v prípade PM10 v minulom roku, tak aj v prípade PM2,5 v roku 2011 bolo nutné vypočítať vyprodukované množstvo v predchádzajúcich rokoch. PM10 – vyprodukované množstvo je na úrovni 68,49 t, PM2,5 – vyprodukované množstvo je na úrovni 65,16 t.

2.6.2 Hlukové zaťaženie

Hlukové zaťaženie ovplyvňuje veľké množstvo obyvateľov. Verejnosť ho vníma ako jeden z najväčších environmentálnych problémov. Hluk ovplyvňuje ľudí fyzicky aj psychicky, narúša ich základné ľudské činnosti, akými sú spánok, odpočinok, štúdium a komunikácia. Nedávne výskumy poukázali na fakt, že vplyvy hluku vznikajú aj na nižších hladinách, než sa pôvodne predpokladalo.

Vo vonkajšom prostredí sa rozlišuje hluk najmä z nasledujúcich zdrojov:

- Hluk z dopravy na pozemných komunikáciách a vodných plochách vrátane mestskej hromadnej dopravy;
- Hluk z koľajovej dopravy na železničných dráhach;
- Hluk z leteckej dopravy a hluk v okolí letísk;
- Hluk z iných zdrojov, t. j. hluk stacionárnych zdrojov, hluk z priemyselnej, stavebnej a výrobnnej činnosti a hluk z mimopracovných aktivít človeka.

Problematika hluku preto potrebuje systémové nástroje a komplexné prístupy riešenia. Z hľadiska zlepšenia kvality životného prostredia existujúcich infraštruktúrnych stavieb je nutné zabezpečiť predovšetkým zníženie hluku a zároveň zníženie počtu zasiahnutých osôb.

2.6.2.1 Cestná doprava

Cestná doprava je považovaná za najväčšieho producenta hluku. Hlukové mapy opisujú hlukovú situáciu v okolí výrazných zdrojov hluku a určujú prekročenie akčných hodnôt.

V roku 2007 boli v SR spracované strategické hlukové mapy. Strategické hlukové mapy boli vypracované pre bratislavskú aglomeráciu, v okolí ciest I. triedy (v správe SSC) a v okolí diaľnic a rýchlostných ciest (v správe NDS, a. s.), na ktorých bol v roku 2006 počet prejazdov vozidiel vyšší ako 6 miliónov za rok. Celková plocha, na ktorej sa vypočítala hluková záťaž, je takmer 1 435 km².

Na území, kde bola urobená strategická hluková mapa v okolí ciest I. triedy, ktoré sú v správe SSC, žije 378 080 obyvateľov. Na základe metódy sledovania Noise score (NS) bolo na tomto území určených 152 problémových miest. Podľa NS je najviac zaťaženou oblasťou Žilina a jej okolie. Celková dĺžka sledovaných ciest I. triedy bola 237,7 km a celková plocha územia, pre ktoré sa robila strategická hluková mapa, je 284,9 km². Z celkového počtu 378 080 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy (vo vlastníctve SSC) bolo 84 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{dvn} = 60$ dB. Na základe strategických hlukových máp boli vymedzené oblasti, v ktorých sú prekročené akčné hodnoty indikátorov hluku pre $L_{noc} = 50$ dB, bolo 108 400 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{noc} = 50$ dB z celkového počtu 378 080 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy. Avšak 43 600 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku L_{dvn} bol počet obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy z celkového počtu 378 080 obyvateľov. Z celkového počtu 378 080 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy bolo 60 300 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{noc} = 55$ dB.

V rozlohe dotknutého územia bolo 102 500 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy vo vlastníctve NDS, a. s. Z celkového počtu 102 500 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy (vo vlastníctve NDS, a. s.) bolo 16 900 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{dvn}=60$ dB. Z celkového počtu 102 500 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy (vo vlastníctve NDS, a. s.) bolo 31 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{noc}= 50$ dB. Z celkového počtu 102 500 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na diaľniciach, RC a cestách I. triedy (patriacich NDS, a. s.) bolo 3 800 obyvateľov s prekročenou hodnotou indikátora hluku

$L_{dvn} = 65$ dB a 6 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku $L_{noc} = 55$ dB. Na základe identifikácie problémových miest metódou Noise score bolo v sledovanom úseku diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy (v správe NDS, a. s.) vyhodnotených 20 problémových miest.

Tab. č. 34 Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku - L_{dvn}

SSC		NDS, a.s.	
Pásmo hodnôt L_{dvn} [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt	Pásmo hodnôt L_{dvn} [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt
< 50	-	< 50	32 600
50 – 54	-	50 – 54	23 300
55 – 59	53 000	55 – 59	29 800
60 – 64	41 100	60 – 64	13 100
65 – 69	20 900	65 – 69	1 900
70 – 74	12 900	70 – 74	1 800
> 75	9 800	> 75	100

Zdroj: Euroakustik, ÚVZ SR

Tab. č. 35 Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku - L_{noc}

SSC		NDS, a.s.	
Pásmo hodnôt L_{noc} [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt	Pásmo hodnôt L_{noc} [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt
< 50	-	< 50	70 800
50 – 54	48 100	50 – 54	24 900
55 – 59	29 900	55 – 59	4 700
60 – 64	16 300	60 – 64	1 900
65 – 69	9 200	65 – 69	100
70 – 74	4 900	70 – 74	0
> 75	-	> 75	0

Zdroj: Euroakustik, ÚVZ SR

2.6.2.2 Železničná doprava

Za jedného z pôvodcov hluku možno považovať aj železničnú dopravu. V Nariadení vlády č. 339/2006 Z. z. je uvedený ako zdroj hluku vo vonkajšom prostredí aj hluk z koľajovej dopravy. Strategické hlukové mapy musia členské štáty zabezpečiť pre väčšie železničné trate, ktoré majú viac ako 60 000 prejazdov vlakov za rok (Nariadenie vlády č. 258/2008 Z. z.).

Strategické hlukové mapy (SHM) vypracovalo mesto Bratislava, resp. bratislavská aglomerácia, ktorá spĺňa kritérium zákona. Táto SHM bola vypracovaná aj pre železničnú dopravu vrátane električiek.

V Správe Slovenskej republiky o implementácii smernice 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a kontroly environmentálneho hluku, je uvedené, že podľa posledného sčítania prejazdov vlakov a predpokladaného vývoja za rok 2006 kritériu 60 000 prejazdov vlakov za rok nevyhovuje ani jedna železničná trať.

Celková dĺžka železníc v aglomerácii je 311 km a dĺžka električkových tratí je 73 km. Na hodnotenom území sú dve veľké zriaďovacie stanice. V mestskej časti Petržalka je pri železničnej trati protihluková clona. V nasledujúcej tabuľke je prezentovaný počet obyvateľov žijúcich v bytoch vystavených jednotlivým sledovaným hlukovým pásmam - L_{dvn} a L_{noc} v doterajšom období.

Tab. č. 36 Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku v železničnej doprave

Pásmo hodnôt L [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt L_{dvn} [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt L_{noc} [dB]	Počet ľudí v bytoch s tichou fasádou vystavených pásmu hodnôt L_{dvn} [dB]
< 50	215 200	355 600	16 400
50 – 54	109 700	92 300	12 800
55 – 59	95 100	54 200	14 000
60 – 64	67 600	32 900	14 200
65 – 69	38 500	8 700	10 200
70 – 74	16 600	2 200	6 300
> 75	3 700	400	100

Zdroj: Euroakustik, ÚVZ SR

2.6.2.3 Letecká doprava

Hoci sa za posledných 30 rokov hlučnosť lietadiel znížila o 75 %, veľká časť obyvateľov EÚ je stále vystavovaná vysokým hladinám hluku, ktoré majú zásadný negatívny vplyv na ich zdravie. S cieľom zabezpečiť udržateľnosť leteckej dopravy sú na letiskách aj naďalej potrebné opatrenia zamerané na znížovanie 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.

V zmysle novelizácie zákona č. 2/2005 Z. z. mali povinnosť vypracovať hlukové mapy príslušné subjekty pre väčšie letiská, na ktorých sa uskutoční viac ako 50 000 vzletov a pristátí za rok, do 30. júna 2012. Podmienku žiadne z letísk situovaných na území SR nenapĺňalo. Aj napriek tomu je vypracovaná hluková štúdia pre letisko M. R. Štefánika Bratislava.

V nasledujúcej tabuľke je prezentovaný počet obyvateľov žijúcich v bytoch vystavených jednotlivým sledovaným hlukovým pásmam - L_{dn} a L_{noc} v doterajšom období.

Tab. č. 37 Počet ľudí žijúcich v bytoch vystavených pásmu hodnôt hluku v leteckej doprave – letisko M. R. Štefánika Bratislava

Pásmo hodnôt L [dB]	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt L _{dn}	Počet ľudí, ktorí žijú v bytoch vystavených pásmu hodnôt L _{noc}
< 50	541 700	544 700
50 – 54	2 500	1 500
55 – 59	1 600	100
60 – 64	500	0
65 – 69	0	0
70 – 74	0	0
> 75	0	0

Zdroj: Euroakustik, ÚVZ SR

2.6.2.4 Vodná doprava

Vodná doprava je považovaná za najekologickejší variant zo všetkých módov dopravy. Z konštrukčných požiadaviek pre plavidlá vnútrozemskej plavby vyplýva povinnosť dodržiavať hygienickú hladinu hluku na úrovni 70 dB (Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/87/ES z 12. decembra 2006, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby a ktorou sa zrušuje smernica Rady 82/714/EHS). K problematike hluku v oblasti vodnej dopravy neexistujú relevantné výstupy (napr. hlukové mapy).

2.7 Hlavné zistenia – kľúčové problémy a potreby dopravného sektora SR

Nižšie prezentované závery obsahujú všetky kľúčové zistenia plynúce z realizovaných subsektorových analýz. Rozširujú fakty z vyššie uvedených prierezoých analytických oblastí a dopĺňujú ich o problémy a potreby plynúce z ostatných subsektorovo-špecifických aspektov. V úvode sú prezentované problémy systémového charakteru, ktoré prestupujú naprieč jednotlivými dopravnými podsektormi. Na problémy nadväzuje výpočet subsektorovo-špecifických problémov.

Pri identifikácii problémov a potrieb boli v rámci samostatných analytických dokumentov zostavené expertné SWOT analýzy, ktoré rozširujú získané poznatky a uvádzajú ich v svetle širších súvislostí, resp. budúcich príležitostí a hrozieb.

2.7.1 Prierezoé problémy a potreby systémového charakteru

2.7.1.1 Nedostatočná predprojektová príprava

Predprojektová príprava je vo všeobecnosti vnímaná ako jeden z nástrojov slúžiacich na efektívne plánovanie investícií do dopravnej infraštruktúry. Na to, aby plnila spomínanú funkciu, je nutné dodržať súvisiace metodiky a postupy. Nejde iba o kompletnú pripravenosť z hľadiska všetkých stupňov dokumentácie (vrátane procesu EIA), ale aj o nevyhnutnosť získania potrebných rozhodnutí, povolení, majtkoprávne vysporiadania a pod. V uvedenom zmysle je potrebné sa zamerať najmä na:

- Dodržanie poradia a časovej nadväznosti jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy (adekvátne štúdiá uskutočniteľnosti);
- Dodržanie odporúčanej metodiky na spracovanie štúdií uskutočniteľnosti a hodnotenia nákladov a prínosov so zameraním najmä na:
 - stanovenie dôvodov a cieľov riešenia projektu;
 - návrh dostatočného množstva logických variantných riešení;
 - preukázanie ekonomickej efektivity variantných riešení;
 - environmentálne posúdenie projektu;
 - správny výber a zdôvodnenie výsledného riešenia.
- Dôkladné zváženie vstupných parametrov a návrh zodpovedajúcich variantných riešení s dôrazom na optimalizáciu technicko-technologického návrhu.

2.7.1.2 Nedostatočné nasadenie princípov a metód projektového riadenia

Projektové riadenie je základom nielen pri nastavení efektívneho prístupu k plánovaniu, ale aj pri realizácii následných opatrení do praxe. V tomto zmysle je potrebné uviesť predovšetkým:

- nízku mieru alebo úplnú absenciu využívania princípov projektového riadenia v rámci plánovacích úloh;
- nedostatočne nastavený systém vzdelávania na úrovni zainteresovaných subjektov a inštitúcií zameraných na problematiku projektového riadenia;
- nedostatočné personálne kapacity a možnosti ich alokácie pre potreby kontinuálneho plánovania rozvoja dopravného sektora.

2.7.1.3 Nedostupnosť vstupných dát do analýz a plánovania

V predmetnej časti je uvedený zoznam dát, ktoré bude potrebné doplniť. Uvedené dáta neboli pri vypracovaní dokumentu vôbec brané do úvahy alebo ich nebolo možné v čase vypracovania dokumentu získať.

Zásadným problémom zasahujúcim všetky podsektory je nedostupnosť dopravného modelu Slovenskej republiky umožňujúceho zostavenie prognóz a modelovania na základe konkrétnych rozvojových scenárov na úrovni štátu. V rámci jednotlivých subsektorov je nutné spomenúť absenciu nižšie uvedených kľúčových dát.

Cestná doprava

Medzi chýbajúce dáta, resp. žiadané údaje pre doplňujúce rozborové úlohy a úlohy komplexného plánovania je možné zaradiť:

- Podrobné smerové prieskumy dopravy na úrovni okresných miest;
- Informácie o pohybe nákladných automobilov zo systému elektronického mýta;
- Podrobnejšie informácie z profilového sčítania dopravy;
- Matice prepravných prúdov osobnej dopravy na úrovni NUTS 3;
- Matice prepravných prúdov nákladnej dopravy na úrovni NUTS 3;
- Relevantné prognózy vývoja osobnej i nákladnej dopravy.

Železničná doprava vrátane intermodálnej

Medzi chýbajúce dáta, resp. požadované údaje pre doplňujúce rozborové úlohy a úlohy komplexného plánovania je možné zaradiť:

- štatistika výkonu individuálnej automobilovej dopravy. Účel informácií o vývoji modal splitu verejná/ individuálna doprava. Sledované Eurostatom, SR však požadované dáta nevykazuje;
- matice prepravných prúdov v nákladnej doprave pre NUTS 3 podľa hlavných komoditných skupín a módu. Informácie o prepravných vzťahoch zdroj – cieľ a ich vývoj. Sledované Eurostatom, SR tieto dáta nevykazuje;
- zaťaženie medzistaničných úsekov diaľkovou dopravou, spracované v rovnakej kvalite ako analýzy VÚD pre regionálnu dopravu;
- v rovnakej kvalite s využitím GIS by mali byť spracované aj dáta o vyťažení nákladnou dopravou;
- informácie o počtoch vlakov a ďalšie štatistiky by mali byť dostupné v mapovom GIS formáte pre celú sieť nielen pre trate TEN-T + AGC, AGTC. Účelom sú prehľadnejšie informácie o prepravnom dopyte a dopravnej ponuke v území a následne ľahšie určenie funkčných i problematických miest na dopravnej sieti;
- dáta o technickom stave železničnej infraštruktúry;
- relevantné prognózy vývoja osobnej i nákladnej dopravy.

Letecká doprava

Medzi chýbajúce dáta, resp. žiadané údaje pre doplňujúce rozborové úlohy a úlohy komplexného plánovania je možné zaradiť:

- detailný prehľad o finančných a prevádzkových pomeroch pre jednotlivé letiskové spoločnosti prevádzkujúce letiská na území SR na posúdenie návrhov možností ich optimalizácie z pohľadu ich počtu, kategorizácie a poskytovaných služieb;
- zaistenie detailného skutkového rozsahu a špecifikácie letiskovej infraštruktúry vrátane komplexného posúdenia technického stavu a kapacitných pomerov na jednotlivých letiskách vybranými hodnotiacimi nástrojmi a ukazovateľmi;
- údaje na zodpovedanie otázok vo vzťahu k údajom ORIGIN/DESTINATION na vykonanie rozboru dopravných pomerov, vrátane dopytovo orientovaných otázok;
- marketingové stratégie letiskových spoločností na posúdenie možností vývoja leteckého sektora v budúcom období;
- komplexná analýza rozsahu a charakteru údržbových prác vrátane finančnej náročnosti vo vzťahu k výkonovým objemom a stavu letiskovej infraštruktúry v rámci procesu jej degradácie;
- údaje potrebné na účely detailného vyhodnotenia vzájomnej konkurencieschopnosti letísk napr. na základe presahu atrakčných území, si vyžaduje detailný rozbor správania a záujmu cestujúcich o služby jednotlivých letísk;
- detailné údaje pre potreby analytického rozboru nových povinností letiskových spoločností spojených so schválením vykonávacieho rozhodnutia Komisie 246/2013 zo dňa 19. 3. 2013, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Komisie C(2010) 774, pokiaľ ide o detekčné kontroly tekutín, aerosólov a gélov na letiskách EÚ;
- relevantné prognózy vývoja osobnej a nákladnej dopravy.

Vodná doprava

Medzi chýbajúce dáta, resp. žiadané údaje pre doplňujúce rozborové úlohy a úlohy komplexného plánovania je možné zaradiť:

- informácie o cenotvorbe príslušných rozpočtových ukazovateľov (kilometer vodnej cesty),
- predprojektová a projektová príprava rekonštrukcie infraštruktúry vodných ciest a prístavov,
- predprojektová a projektová príprava modernizácie infraštruktúry vodných ciest a prístavov,
- relevantné prognózy vývoja osobnej a nákladnej dopravy.

Verejná osobná doprava

Medzi chýbajúce dáta, resp. žiadané údaje pre doplňujúce rozborové úlohy a úlohy komplexného plánovania je možné zaradiť:

- podrobné dáta v najväčších prevádzkach mestskej hromadnej dopravy, ako je Bratislava, Košice alebo Žilina;
- v železničnej doprave sú k dispozícii iba dáta o intenzitách regionálnej dopravy, chýbajú relačné dáta o prepravných vzťahoch;
- všetky dáta o diaľkovej autobusovej doprave, čo veľmi komplikuje situáciu pri plánovaní dotovanej dopravy v takých reláciách ako sú Prešov – Košice, Nitra – Bratislava alebo Trnava – Bratislava.

2.7.1.4 Nedostatočné finančné zdroje a alokácie v sektore dopravy – finančná udržateľnosť

Problém nedostatočného financovania dopravného sektora súvisí nielen s investíciami na strane rozvoja dopravnej infraštruktúry, ku ktorému je SR viazaná medzinárodnými dohodami, ale i so zaistením údržby existujúcej dopravnej siete naprieč jednotlivými podsektormi. Dôsledkom zanedbania priebežnej údržby v minulosti sú teraz vyžadované veľké investičné prostriedky zamerané na komplexnú rekonštrukciu častí dopravnej infraštruktúry, ktoré sú už v neuspokojivom a sčasti i havarijnom stave.

V tomto zmysle je nutné vyzdvihnúť i potrebu komplexného prístupu k plánovaniu výstavby nových častí dopravnej infraštruktúry, čo vo svojom dôsledku priamo implikuje ďalšie nároky vzhľadom na zaistenie financovania zodpovedajúcej miery údržby.

Vo všeobecnosti je možné vyššie uvedené zhrnúť do problému súvisiaceho s udržateľným plánovaním a nadväzujúcim financovaním dopravného sektora ako celku.

2.7.1.5 Jednotkové ceny stavebných činností

Z vykonaných analýz vyplynulo, že bude potrebné venovať zvýšenú pozornosť oblasti jednotkových nákladov, obzvlášť pri výstavbe a modernizácii cestnej a železničnej infraštruktúry. Tento problém je zapríčinený niekoľkými dôvodmi, ku ktorým patrí nielen náročná priestupnosť terénom, ale aj predimenzované návrhy niektorých stavieb. V neposlednom rade je treba spomenúť i nastavenie súčasného systému verejných súťaží, ktoré k danému stavu istou mierou prispievajú.

Prvé dve zo spomínaných príčin treba riešiť na strane systémových opatrení vedúcich k udržateľnému plánovaniu rozvoja dopravnej infraštruktúry (pozri hore), čo bude v tomto zmysle predstavovať najmä realizovanie jednotlivých krokov predprojektovej prípravy v podobe štúdií uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a výnosov a pod. Poslednú príčinu potom bude treba riešiť na úrovni komplexných opatrení prípravy a zadávania verejných zákaziek smerujúcich k úpravám verejnej súťaže.

2.7.1.6 Ostatné problémy systémového charakteru

Cestná doprava

V záujme zabezpečenia presných a aktuálnych údajov z ciest je potrebné výrazne rozšíriť počet automatických sčítačov dopravy. Okrem profilového (bodového) sčítania dopravy je ďalej potrebné venovať podstatne väčšiu pozornosť aj smerovému sčítaniu dopravy. K systematickej práci s údajmi o doprave by malo, samozrejme, patriť aj oveľa aktívnejšie využívanie údajov, ktoré o pohybe vozidiel nad 3,5 tony na spoplatnených úsekoch ciest a diaľnic eviduje elektronický mýtny systém.

Železničná doprava

Systémovým problémom je koordinácia zámerov predovšetkým v dopravnej oblasti – koordinácia rozsahu a spôsobu objednávky osobnej dopravy. Zahraničné skúsenosti ukazujú, že vhodnou cestou je postupná koordinácia jednotlivých objednávateľov do integrovaných dopravných systémov.

Intermodálna doprava

Medzi zásadné problémy v systémovej oblasti patrí diskriminačný prístup k terminálom integrovanej prepravy. Existujúce terminály patria súkromným prevádzkovateľom, preto nie je možné hovoriť o všestrannom nediskriminačnom prístupe ako na strane operátorov, dopravcov, tak koncových zákazníkov.

Letecká doprava

Problémy systémového charakteru pre leteckú dopravu je možné pomenovať v podobe obmedzenej údajovej a informačnej báze pre komplexné plánovanie a programovanie vývoja sektora leteckej dopravy.

Vodná doprava

Systémovým problémom v oblasti vodnej dopravy je najmä absencia krízového manažmentu vo vnútrozemskej vodnej doprave a generelu vnútrozemských vodných ciest SR.

Verejná osobná doprava

Problémom v prostredí verejnej osobnej dopravy je skutočnosť, že mestá ako objednávateľia dopravných výkonov neuskutočňujú systematické dopravné prieskumy, lebo plánovanie dopravných výkonov prenechávajú na dopravcov. Dopravcovia vedia poskytnúť sumárne dáta o výkonoch a ekonomických nákladoch, nie však prepravné intenzity či vzťahy.

Dáta o intenzitách prepravy sú k dispozícii len tam, kde boli prieskumy výstupom spracovania Územného generelu dopravy (napr. v BSK, kde sú známe aj relačné dáta). Veľmi dobré dáta o intenzitách prepravy sú k dispozícii v ŽSK, väčšina krajov dáta o intenzitách nepozná. Dáta o prepravných vzťahoch sú v autobusovej doprave, s výnimkou Bratislavského kraja, neznáme.

2.7.2 Cestná doprava

K hlavným problémom identifikovaným v rámci cestného podsektora patria jednotkové ceny stavebných činností, nedostatočné financovanie údržby (najmä ciest I. triedy), stavebno-technický stav jednotlivých častí infraštruktúry, nedostatočné nasadenie IDS, preťaženie významných ťahov, kde sú v súčasnosti vedené iba cesty I. triedy s nedostatočnými kapacitami, sídelná i infraštruktúrna dostupnosť a pod.

2.7.2.1 Negatívne dopady nedostatočného financovania údržby ciest I. triedy

Priemerný vek vozoviek ciest I. triedy je viac ako 20 rokov. Absencia cyklickosti súvislej údržby má za následok riešenie iba havarijných stavov, ktorých medziročný nárast je vyšší ako dĺžka rehabilitovaných úsekov.

Nedostatočnou úrovňou súvislej údržby a opráv ciest I. triedy dochádza k pribúdaniu úsekov, ktoré musia byť rekonštruované, čím niekoľkonásobne vzrastajú nároky na pridelovanie finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu.

Keďže na cestnej sieti ciest I. triedy sa realizuje približne 50 % všetkých dopravných výkonov, nedostatočné financovanie ich údržby a opráv môže spôsobovať značné národohospodárske škody vo forme zvýšeného opotrebovania i poškodzovania vozidiel, časových strát v dôsledku spomalenia dopravy, zvýšených nákladov na prepravu tovarov a osôb, zvýšenia nehodovosti a nepriaznivých účinkov na životné prostredie.

Celkový neuspokojivý vývoj ciest I. triedy treba vidieť v dôležitosti priorít budovania cestnej siete, kde hlavnou prioritou programov rozvoja cestnej siete bolo vždy dobudovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest. Napriek týmto skutočnostiam predstavujú cesty I. triedy stále nosnú časť cestnej siete, a preto by sa im mala venovať náležitá pozornosť, a to hlavne z dôvodu zhoršujúceho sa stavebno-technického stavu, dopravnej nehodovosti a zvyšujúcej sa intenzity dopravy.

2.7.2.2 Stavebnotechnický stav cestnej infraštruktúry

Na základe hodnotení stavebnotechnického stavu cestnej infraštruktúry realizovaných NDS a SSC v roku 2011 vyplýva nasledovné:

- 24,5 km diaľnic a 10,3 km rýchlostných ciest je v nevyhovujúcom stave (2,5 % z 1 387,9 km meranej dĺžky);
- 7,6 km je v havarijnom stave;
- 1 517,9 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave (47,6 % z 3 188 km);
- 198,6 km ciest I. triedy je v havarijnom stave (6,2 %).

Stav mostov na základe hodnotenia mostných objektov je nasledovný:

- mosty na diaľniciach a rýchlostných cestách sú vo všeobecnosti vo veľmi dobrom stave, len 29 mostov je podľa hlavných prehliadok z roku 2012 v stavebnotechnickom stave V – zlý;
- na cestách I. triedy narastá počet mostov s nízkou zaťažiteľnosťou (obmedzenie dopravy);
- alarmujúci vysoký počet mostov v zlom technickom stave na cestách I. triedy v kategóriách „V“ (135), „VI“ (65) a „VII“ (9).

Stavebný stav jednotlivých tunelových objektov alebo konštrukčných častí tunelov sa pohybuje od stupňa 1 (dobrý) až po 2 (uspokojivý). Iba výnimočné je hodnotenie konštrukčnej časti objektu tunela stupňom 3 (chybný). Hlavnými prehliadkami doteraz zistené poruchy na jednotlivých tunelových objektoch neohrozujú bezpečnosť, únosnosť ani použiteľnosť objektov a nebránia riadnemu užívaniu tunelov. Môžu však znížiť ich trvanlivosť, resp. plánovanú životnosť.

Prioritou pri tuneloch je ich kvalitná údržba a opravy. Je potrebné dosiahnuť na 95 % prevádzkovú kvalitu v súlade s TP, STN (okrem úsekov, kde to z objektívnych príčin nie je možné, lebo je tam potrebná rekonštrukcia). Z dôvodu technickej a morálnej zastaranosti je potrebné začať modernizáciu technologického vybavenia tunela Branisko a tunela Horelica.

2.7.2.3 Nedostatočné nasadenie a stav v oblasti inteligentných dopravných systémov

Kľúčové problémy a potreby na strane inteligentných dopravných systémov možno zhrnúť nasledovne:

- nedostatočné vybavenie ciest I. triedy technologickými zariadeniami na monitorovanie dopravy, resp. prevádzkových podmienok CK; absencia kvalitných dopravných údajov (aj pre tvorbu dopravného modelu);
- JRS (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 pre potreby riešenia 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 (ďalej len „zákon o IDS“);
- 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 centralizovaného systému pre príjem, spracovanie a distribúciu dopravných informácií;
- absencia inteligentných riadiacich systémov v doprave na podporu zvyšovania bezpečnosti premávky, efektívnejšieho využívania cestnej infraštruktúry.

2.7.2.4 Dopravné zaťaženie cestnej siete

Diaľnice a rýchlostné cesty sú budované na prenášanie vysokých priemerných denných intenzít dopravy a sú realizované s postačujúcou kapacitou, v niektorých úsekoch vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy je postačujúca realizácia polovičných profilov diaľnic a rýchlostných

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

V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na cestách I. triedy v extraviláne v rozsahu 358 km, t. j. 12,67 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne. Do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 452 km, čo predstavuje 16,01 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne.

2.7.2.5 Využitie cestnej siete nákladnou dopravou

Najvýznamnejšia časť nákladnej dopravy v rámci SR sa realizuje cestnou dopravou, čo prináša vysoké intenzity ťažkých nákladných vozidiel na jednotlivých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ale aj niektorých cestách nižších tried. S tým samozrejme súvisia aj problémy s kapacitou ciest, emisiami a hlukom. Vysoké intenzity cestnej nákladnej dopravy boli dôvodom na zavedenie elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 tony na diaľniciach, rýchlostných cestách a vybraných cestách I. triedy. K najvyťaženejším diaľničným úsekom patria úseky diaľnic D1, D2, D4 na území Bratislavy, diaľnica D2, ktorá tvorí medzinárodný tranzitný koridor na juhozápadnom Slovensku, a tiež diaľnica D1 na priemyselnom, urbanizovanom Považí.

Najviac prepravnej záťaže prenášajú cesty I. triedy. Týka sa to najmä nákladnej dopravy, pričom mnohé úseky možno v súčasnosti považovať za preťažené a z tohto dôvodu dochádza aj k ich zvýšenej degradácii keďže neboli budované pre tak vysoké intenzity ťažkých nákladných vozidiel. Najvyťaženejšími sú úseky cesty I/18 v trase plánovanej diaľnice D1, ale aj pokračovanie cesty I/18 z Prešova cez Vranov nad Topľou do Strážskeho a tiež jej úsek medzi Bytčou, Makovom a štátnou hranicou s Českou republikou, čiže najvýznamnejšie prepojenie západnej a východnej časti územia SR 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.

2.7.2.6 Využitie cestnej siete tranzitnou dopravou

Na základe smerového sčítania dopravy z roku 2007 medzi mestá s kritickými hodnotami vzdialeného tranzitu prechádzajúceho intravilánom (jeho podielom na celkovej doprave v meste) patria Košice (78 %), Trnava (73 %), Ružomberok (62 %), Šahy (51 %), Žiar nad Hronom (51 %), Levoča (50 %). Tranzitnú dopravu z týchto miest by mali prevziať plánované úseky diaľnic a rýchlostných ciest v ich priestore. Viac ako 40 % vzdialeného tranzitu prechádza tiež mestami Martin, Turčianske Teplice, Vranov nad Topľou, pri Bratislave sú to Šamorín a Dunajská Streda, kritická situácia s tranzitom je v Čadci. Podiel vzdialenej tranzitnej dopravy tesne pod 40 % je v aglomeráciách Žiliny a Prešova, kde je potrebné bezodkladne začať riešiť túto neúnosnú situáciu.

V niektorých mestách s kritickými hodnotami tranzitu v roku 2007 sa situácia ku dnešnému dňu výrazne zlepšila po odovzdaní niektorých úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov ciest I. triedy (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 (Žiar nad Hronom, Levoča, čiastočne Martin, Trenčín).

2.7.2.7 Využitie cestnej siete verejnou dopravou

Medzi autobusovou dopravou najviac zaťažené úseky ciest I. triedy patria úseky ciest I/61 v intraviláne Trenčína, I/64 v intraviláne Nitry, I/66 v intraviláne Banskej Bystrice a úseky cesty I/65 v meste Martin. Všetko sú to významné spádové centrá a dopravné uzly diaľkovej a prímestskej autobusovej dopravy

a vo všetkých je zabezpečovaná MHD autobusmi. Intenzity autobusov na týchto úsekoch sú viac ako 1 000 vozidiel za 24 hodín.

2.7.2.8 Dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest z jednotlivých okresov SR

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 rýchlostných komunikácií, dosahujú 1. stupeň dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných ciest, teda dostupnosť do 15 minút. Príslušné regióny dosahujú zväčša druhý až tretí stupeň dostupnosti. Najmä v okrese Martin je viditeľná absencia úseku diaľnice D1. Najhoršiu dostupnosť majú okresy, ktoré sú okrajové a prihraničné, a to najmä okresy Snina, Medzilaborce, Rimavská Sobota, Sobrance, Humenné, Komárno, Poltár, Rožňava a Revúca.

2.7.2.9 Dopravná dostupnosť v nákladnej doprave

Najlepšia dostupnosť je medzi hraničnými priechodmi Brodské – Čunovo a Brodské – Jarovce. Pri týchto úsekoch už nie sú plánované žiadne opatrenia, oba úseky sú vedené len po diaľnici. Brodské – Čunovo je priamo prepojené diaľnicou D2 a Brodské – Jarovce je prepojené diaľnicou D2 a pri Jarovciach je odbočenie na D4 smerom na Rakúsko. Najhoršia časová dostupnosť je medzi hraničnými priechodmi Trstená – Šahy $0,91 \text{ km.min}^{-1}$. V tomto úseku je v prevádzke najmenej úsekov diaľnic a rýchlostných ciest. Opatrením v tomto úseku je výstavba celej rýchlostnej cesty R3 Trstená – Dolný Kubín – Martin – Šašovské Podhradie – Zvolen – Šahy. Po výstavbe tohto opatrenia vzrastie dostupnosť tohto úseku na $1,42 \text{ km.min}^{-1}$. Druhá najhoršia hodnota je medzi priechodmi Vyšný Komárnik – Milhošť $1,00 \text{ km.min}^{-1}$. Na trase tohto úseku je plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R4, ktorá zlepší dostupnosť spomínaného úseku na $1,49 \text{ km.min}^{-1}$. Ďalším tranzitným úsekom je Drietoma – Vyšné Nemecké, kde je hodnota dostupnosti $1,10 \text{ km.min}^{-1}$. Návrh opatrenia na tento úsek je rozdelený do dvoch variantov: dostavba diaľnice D1 v celej dĺžke a dostavba rýchlostnej cesty R2 a diaľnice D1. Oba varianty pomôžu pri zlepšení časovej dostupnosti tohto úseku. Po výstavbe diaľnice D1 bude dostupnosť $1,45 \text{ km.min}^{-1}$ a pri dostavbe R2 a D1 $1,48 \text{ km.min}^{-1}$. Ďalším tranzitným úsekom, ktorý sa analyzoval, bol úsek Jarovce – Skalité, kde je hodnota dostupnosti $1,12 \text{ km.min}^{-1}$. V tomto úseku je dostupnosť dobrá po Žilinu po diaľnici D1 a D3. Od Žiliny až po hranicu s Poľskom je k dispozícii iba cesta I. triedy I/11 a I/12 (I/12 evidované obmedzenie pre nákladné vozidlá nad 7,5 t). Hlavne cesta I/12 je v zlom stave a obmedzuje využitie tejto trasy. Po výstavbe celej diaľnice D3 sa dostupnosť zlepší na úroveň $1,42 \text{ km.min}^{-1}$. Podobne je na tom tranzitný úsek Čunovo – Skalité, kde je časová dostupnosť $1,13 \text{ km.min}^{-1}$. Tým istým opatrením sa zlepší časová dostupnosť na úroveň $1,42 \text{ km.min}^{-1}$. V úseku Čunovo – Svrčinovec je dostupnosť na úrovni $1,39 \text{ km.min}^{-1}$ a v úseku Jarovce – Svrčinovec je dostupnosť na úrovni $1,41 \text{ km.min}^{-1}$. Opatrenie, ktorým sa zlepší dostupnosť týchto úsekov, je rovnaké, a to výstavba diaľnice D3 po Svrčinovec a potom výstavba rýchlostnej cesty R5 smerom na Českú republiku. Najlepšie hodnoty časovej dostupnosti sú v intervale od 80 – 90 km.h^{-1} .

2.7.2.10 Bezpečnostné aspekty cestnej dopravy

Vývoj nehodovosti na diaľniciach SR je z dlhodobého hľadiska pozitívny. Počet 407 dopravných nehôd na diaľnici v roku 2011 je výrazne najnižším počtom od roku 1997 v SR. Pozitívom sú tiež údaje o následkoch na životoch a zdraví osôb v r. 2011, ktoré patria tiež k najnižším od roku 1997. V hodnotenom období r. 2011 nebolo príčinou žiadnej dopravnej nehody zanedbanie povinností z hľadiska správy a údržby diaľnic a rýchlostných ciest.

Ako vyplýva aj z predchádzajúcich materiálov spracovaných k problematike nehodovosti na diaľniciach a rýchlostných cestách, vývojový trend v porovnaní s ostatnými druhmi pozemných komunikácií nebol ovplyvnený ani rastom dopravných výkonov zaznamenaným v období r. 2002 - 2011.

Bezpečnosť cestnej premávky je ďalším dôležitým faktorom rozvoja. Na cestách I. triedy tvorí počet dopravných nehôd 55,3 % zo všetkých dopravných nehôd na cestných komunikáciách, aj počet usmrtených osôb je vyšší oproti počtu usmrtených osôb na ostatných cestách a tvorí 54,6 %.

2.7.3 Železničná doprava

K hlavným problémom identifikovaným v rámci železničného podsektora je možné zaradiť relatívne nízky dopyt po osobnej aj nákladnej doprave a riziká jeho ďalšieho znižovania. Z technického hľadiska sú problémy v parametroch, vybavenosti a stave železničnej siete a podudržiavanosti mobilných prostriedkov.

2.7.3.1 Dopyt po nákladnej doprave

Tradičnou úlohou nákladnej železničnej dopravy je preprava hromadných substrátov vo veľkých objemoch. Ide teda hlavne o produkty ťažby.

Významným zdrojom a cieľom tohto typu prepravy je košický výrobca ocele U.S. Steel. Ruda na výrobu ocele sa v súčasnosti dováža predovšetkým z Ruska a Ukrajiny, je však možné využívať aj vlastné zdroje v blízkosti Rožňavy. Vápenec potrebný na výrobu ocele sa ťaží a dováža z lomov SR. Keďže Slovenská republika nemá vlastný významnejší zdroj čierneho uhlia dováža sa z baní z Česka. Z uvedeného je zrejmé, že výroba v oceliarnach generuje pre železničnú nákladnú dopravu významné vzťahy východ – západ. Ide o najvýznamnejší zdroj súčasného zaťaženia nákladnej železničnej dopravy v rámci SR. Preprava sa realizuje predovšetkým na trati Košice – Poprad – Žilina – Čadca. Rizikom pre tento prepravný prúd je neistota v oceliarskom priemysle a prípadný možný útlm výroby ocele, či zmena dodávateľov komodít potrebných na jej výrobu. Ďalšími zdrojmi pre nákladnú železničnú dopravu sú predovšetkým magnezitové lomy na strednom Slovensku, kde veľká časť produkcie slúži na export.

Automobilový priemysel situovaný na západe Slovenska využíva železničnú prepravu vo veľkej miere. Keďže ide o tovar s vysokou pridanou hodnotou, sú v tejto oblasti kladené na zákazníkov vysoké nároky na spoľahlivosť prepravy (dochvíľnosť bez poškodenia). V prípade zníženia kvality prepravy, napríklad z dôvodu nedostatočnej kapacity železnice v prímestských úsekoch, je možné riziko zmeny časti prepravy na cestnú dopravu po diaľnici D1. Produkcia automobilov je sústredená v mestách Bratislava, Trnava a Žilina, takže je pre prepravu využívaný predovšetkým európsky koridor Va.

2.7.3.2 Prognóza a príležitosti železničnej osobnej dopravy

Z pohľadu celkového prepravného výkonu v osobokilometroch je možné predpokladať skôr stagnáciu, resp. len mierny rast v sídlach s hustým osídlením, kde je predpoklad nárastu kongescií. Z hľadiska modal splitu je možné predpokladať posilňovanie podielu IAD na úkor verejnej dopravy.

Smerujúc k jednotlivým prepravným osiam a vzťahom môže železnica využiť predpokladaný rast dopytu v diaľkovej osi Košice – Žilina – Bratislava. Tento potenciál však môže byť vo vzdialenejšom výhľade ovplyvnený dostavbou diaľnice D1. Železnica by teda v tejto oblasti mala ponúknuť vyšší komfort prepravy (vozidlá, vybavenie staníc, nadväznosť ďalšej dopravy).

V Bratislavskom a Trnavskom kraji má železnica významnú príležitosť rastu prepravného výkonu. Ide o prímestskú a regionálnu dopravu smerujúcu do Bratislavy. Železnica však musí ponúknuť dostatočný komfort prepravy, kvalitné vozidlá, dôstojné prostredie na staniach a zastávkach, súčinnosť s autobusovou dopravou v rámci IDS a sústredenie sa predovšetkým na osi, kde môže ponúknuť kvalitnejšie spojenie ako cestná doprava. Týka sa predovšetkým ôs Bratislava – Dunajská Streda, Bratislava – Galanta a Bratislava – Trnava a Bratislava – Malacky. Podobnú šancu, aj keď v menšej miere, má železnica v oblasti miest Žilina, Košice a Zvolen.

2.7.3.3 Prognóza a príležitosti železničnej nákladnej dopravy

Výhľad nákladnej železničnej dopravy na území SR je za súčasných hospodárskych podmienok v EÚ pomerne neistý. Z dôvodu nestability v oceliarskom a automobilovom priemysle môže dôjsť k výraznému poklesu prepravy. To by znamenalo výrazný pokles zaťaženia na koridore Va. Ide však skôr o pesimistický scenár vývoja, ktorý nemusí nevyhnutne nastať.

Naopak, vzhľadom na rastúci trend globalizácie bude zrejme dochádzať k ďalšiemu rastu intermodálnej dopravy. Už teraz podiel kontajnerovej dopravy na železnici výrazne prekonáva prognózy rastu z roku 2000. Pre pokračujúci rast tak musia byť vytvorené podmienky, konkrétne spoľahlivá železnica, optimalizovaná sieť kontajnerových terminálov aj flexibilná reakcia na požiadavky zákazníkov. Pokiaľ sa železnici podarí efektívne zapojiť do tohto reťazca, môže dôjsť k presunu tovarových tokov z cestnej dopravy.

Ďalším trendom v oblasti je snaha o vytvorenie efektívnej kontinentálnej dopravnej cesty Čína – Rusko – EÚ pre nákladnú železničnú dopravu.

2.7.3.4 Bezpečnosť a dopravné nehody

Najväčším problémom sú nehody v kategórii „Úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla“ (takmer 50 % nehôd) a „Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priestorov“ (takmer 25 % nehôd).

2.7.3.5 Kapacita železničnej siete

Železničná sieť Slovenskej republiky nevykazuje zásadné problémy z hľadiska parametra „Ukazovateľ využitia priepustnosti“ (prekročenie 72 % je iba na 2 úsekoch tratí celoštátneho významu). Súbor kapacitných problémov však nie je možné popísať spomínaným ukazovateľom. Ďalšími analýzami boli identifikované kapacitné a kvalitatívne problémy vo veľkých uzlových staniciach (predovšetkým Bratislava hlavná stanica).

2.7.3.6 Technické parametre nadradenej siete a interoperabilita

Z hľadiska požadovaných technických parametrov bola analyzovaná predovšetkým nadradená železničná sieť (TEN-T core a comprehensive). Je možné konštatovať, že časť siete doteraz nie je modernizovaná a nie sú tak dodržané základné parametre. Ide predovšetkým o úseky určené na modernizáciu:

Sieť TEN-T	
TEN-T core network (základná sieť)	TEN-T comprehensive network (súhrnná sieť)
• Bratislava – Kúty – št. hr. SR/ČR	• Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SR/ČR
• Nové Mesto nad Váhom – Žilina	• Čadca – št. hr. SR/ČR
• Žilina – Košice	• Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hr. SR/Maď.
• Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SR/Ukr.	• Košice – Čaňa – št. hr. SR/Maď.
• Žilina – Čadca – Skalité – št. hr. SR/PR	

Z pohľadu konkrétnych technických problémov je to predovšetkým chýbajúca elektrifikácia v úseku Zvolen – Plešivec – Haniska pri Košiciach a Devínska Nová Ves – Marchegg (št. hr. SR/Rakúsko). Okrem

toho je mnoho traťových úsekov obmedzujúcich z hľadiska nákladnej dopravy, a to z dôvodu nedostatočného normatívu dĺžky nákladných vlakov (pod 650 m).

V osobnej doprave je veľmi vážnym problémom z hľadiska bezpečnosti i komfortu pre cestujúcich chýbajúca peronizácia staníc (nástupišťa s pevnou nástupištnou hranou v požadovanej výške nad temenom koľajnice s bezbariérovým prístupom mimo koľajníc).

Z hľadiska interoperability železničnej siete bolo identifikovaných niekoľko obmedzujúcich miest, predovšetkým z dôvodu nízkej úrovne zabezpečovacieho zariadenia. Samostatným problémom sú na viacerých miestach nevyhovujúce koľajové obvody, ktoré sú obmedzujúce pre prevádzku moderných lokomotív.

2.7.3.7 Technický stav železničnej siete

Celosieťovým problémom je všeobecne zlý technický stav železničných tratí a zariadení. To je dané vysokou odpísanosťou jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry a ich morálnou zastaranosťou. Na prevádzke vlakov sa nedostatky prejavujú okrem častých porúch predovšetkým mnohými lokálnymi obmedzeniami traťovej rýchlosti a dlhými staničnými intervalmi pri križovaní vlakov.

2.7.3.8 Potreby a požiadavky dopravcov

V priebehu roku 2012 došlo na základe intenzívnej komunikácie MDVRR SR a jednotlivých železničných dopravcov k súhrnu potrieb a požiadaviek dopravcov ako v nákladnej, tak aj v osobnej doprave. Na základe týchto podkladov boli identifikované úseky, kde sú kapacitné problémy doteraz skryté – pokiaľ traťové úseky neumožňujú dostatočné uspokojenie dopravného dopytu, nie sú vlaky zavedené vôbec (ani v obmedzenom rozsahu, ktorý umožňuje existujúca kapacita trate). To je problém osobnej aj nákladnej dopravy.

Zo stanovísk jednotlivých dopravcov plynú uvedené najzávažnejšie problémy:

- nedostatočná kapacita niektorých tratí (potreba zdvojkolažnenia, novej výhybne);
- nevyhovujúci normatív dĺžky nákladných vlakov na niektorých tratiach;
- chýbajúca elektrifikácia niektorých tratí;
- chýbajúce traťové spojky;
- nedostatočná vybavenosť a nízka úroveň zázemia v železničných staniaciach;
- mnoho lokálnych obmedzení (predovšetkým traťové rýchlosti).

Z pohľadu objednávateľa osobnej železničnej dopravy boli identifikované obmedzenia, ktoré bránia plnohodnotnému zavedeniu integrovaného taktového cestovného poriadku (v železničných staniaciach aj v traťových úsekoch).

2.7.4 Intermodálna doprava

Hoci je množstvo problémov intermodálnej dopravy riešených v rámci železničného sektora (predovšetkým problematika železničnej infraštruktúry), je nutné spomenúť niektoré problémy samostatne, a to predovšetkým:

- chýbajúce verejné terminály intermodálnej prepravy;
- nedoriešenie množstva organizačných a legislatívnych otázok.

Existujúce kontajnerové prekladiská, čiastočne s výnimkou terminálu v Dunajskej Strede a Dobrej, majú nasledovné technické a technologické nedostatky:

- nedostatočná dĺžka manipulačných koľají, ktorá neumožňuje pristavovanie ucelených vlakov v celej svojej dĺžke (požiadavka 600, resp. 750 m);

- nie každý terminál má dva (100 % záloha) koľajové žeriavy, resp. manipulačné prostriedky s dostatočnou únosnosťou na závese (45 ton);
- pôvodné kontajnerové prekladiská sú situované v zastavaných územiach intravilánov miest;
- prekladiská nemajú priame napojenie na hlavné železničné trate a hlavné cestné komunikácie, čo neumožňuje efektívny a ekologický prístup na hlavné železničné a cestné komunikácie;
- všetky kontajnerové prekladiská s výnimkou Dobrej sú železničné vlečky, len prekladisko v Dobrej je tarifný bod na železnici;
- prekladiská s výnimkou Dobrej a Bratislava ÚNS nemajú závesy (spreadre) s klieštinami na manipulovanie s inými nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy (výmenné nadstavby a manipulovateľné cestné návesy), ale len na manipuláciu s kontajnermi ISO;
- v bezprostrednej blízkosti terminálov sa nenachádzajú skladovacie kapacity na poskytovanie logistických služieb;
- vzhľadom na svoje technologické obmedzenia nie sú terminály schopné plniť podmienky Dohody AGTC, najmä dobu vybavenia uceleného vlaku do 1 hodiny a maximálnu dobu vybavenia cestných dopravcov kontajnerov do 20 min.

2.7.5 Letecká doprava

K hlavným problémom identifikovaným v rámci podsektora leteckej dopravy patrí súčasné organizačné usporiadanie letiskových spoločností, prevádzkové problémy v podobe negatívnych hospodárskych ukazovateľov, funkčná zastaranosť a kapacitné obmedzenia letiskovej infraštruktúry, zvyšujúce sa požiadavky na úroveň technického a funkčného zabezpečenia bezpečnostnej ochrany a pod.

V súčasnosti sú evidované výrazné finančné a prevádzkové problémy predovšetkým na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská Žilina, Sliač a Piešťany hlavne z dôvodu absencie stabilných výkonov. Z tohto zistenia vychádza potreba nového organizačného usporiadania letiskových spoločností na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb. Na strane orgánov štátnej správy a osôb činných v civilnom letectve nie sú evidované výraznejšie problémy a potreby organizačného charakteru.

2.7.5.1 Zastaranosť a kapacitné obmedzenia letiskovej infraštruktúry

Za najvýraznejšie nedostatky letísk je možné považovať funkčnú (technickú, technologickú) zastaranosť a kapacitné obmedzenia letiskovej infraštruktúry zaradenej do siete TEN-T, ktoré potláčajú možnosti ich ďalšieho rozvoja s priamym previazaním na prínosy pre rozvoj regiónu a štátu. Ako príklad je možné uviesť degradáciu RWY a pohybových plôch, ako aj kapacitné obmedzenia na vybraných letiskách zaradených do siete TEN-T, ktoré je možné považovať za niektoré z prekážok rastu výkonov a celkového rozvoja služieb. Aktivity spočívajúce v modernizácii, budovaní a obnove letiskovej infraštruktúry (nevynímajúc plnohodnotnosť prípravného procesu opatrení) v spojitosti s efektívnou pravidelnou údržbou by mali predstavovať základný pilier rozvoja leteckého sektora.

2.7.5.2 Požiadavky na úroveň technického a funkčného zabezpečenia bezpečnostnej ochrany

Z pohľadu bezpečnostnej ochrany civilného letectva na základe vykonávacieho rozhodnutia Komisie 246/2013 zo dňa 19.3.2013, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Komisie C (2010) 774, pokiaľ ide o detekčné kontroly tekutín, aerosólov a gélov na letiskách EÚ sa priebežne objavujú nové povinnosti pre prevádzkovateľov letísk spočívajúce v prehodení miery bezpečnostnej ochrany, čo si vyžiada aj zmeny v úrovni technického a funkčného zabezpečenia daných činností. Ich rozsah je nutné určiť doplnkovým analytickým rozborom, pričom v budúcom období je možné očakávať navýšovanie potrieb

prevádzkovateľov letísk plynúcich z pribúdajúcich právne záväzných aktov EÚ o povinnostiach na dosahovanie stanovenej úrovne bezpečnostnej ochrany.

2.7.5.3 Vplyv leteckej dopravy na životné prostredie

Vplyv leteckej dopravy na životné prostredie a kvalitu života ľudí sa prejavuje v niekoľkých oblastiach:

- znečisťovanie ovzdušia emisiami,
- negatívny vplyv hluku,
- dopady na kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- ostatné negatívne vplyvy na životné prostredie.

V súčasnosti sú evidované lokálne riziká spojené s ochranou životného prostredia a negatívne vplyvy na letiskách na území SR, ktoré je možné eliminovať infraštruktúrnymi opatreniami alebo prevádzkovými úpravami. Medzi podstatné potreby je možné tiež zaradiť pravidelný monitoring činiteľov životného prostredia spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd).

Žiadne z letísk na území SR nie je v bezprostrednej blízkosti a v priamom konflikte s územím NATURA 2000. Avšak všetky investičné akcie spočívajúce v ľubovoľnom zásahu do životného prostredia s dôrazom na sústavu NATURA 2000 je nutné citlivo riadiť a súčasne s investíciou realizovať aj stabilizačné a kompenzačné opatrenia na ochranu životného prostredia.

2.7.6 Vodná doprava

K hlavným problémom identifikovaným v rámci podsektora vodnej dopravy patria najmä úzke miesta na Dunajskej a Vážskej vodnej ceste, technický stav verejných prístavov, nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy a vek lodného parku, klesajúci trend v lodnej nákladnej doprave a pod.

2.7.6.1 Úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste

Na rieke Dunaj je v súčasnosti vykonávaná medzinárodná vodná doprava. Prekážkou jej celoročného využitia a spoľahlivej lodnej prevádzky (t. j. 300 dní v roku podľa dohody AGN, odporúčaní Dunajskej komisie) sú tzv. úzke miesta, čo je príčinou jeho obmedzeného využívania na plavbu a vodnú dopravu. Úzke miesta sú predovšetkým nízke vodostavy, nedostatočné podjazdné výšky pod mostmi a obmedzené plavebné šírky v plavebnej dráhe. Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mal zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné pre problémové zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného roka.

2.7.6.2 Úzke miesta na Vážskej vodnej ceste

Vážska vodná cesta od ústia rieky Váh do Dunaja po mesto Žilina patrí do siete vnútrozemských vodných ciest TEN-T. V dôsledku nekonceptného prístupu pri budovaní Vážskej vodnej cesty v úseku od Maduníc až po Žilinu, vedenej v derivačných kanáloch projektovaných aj na plavebné účely, bola stavba ukončená len na energetické a vodohospodárske účely. Energetické stupne sú osadené nedokončenými plavebnými komorami. V súčasnosti sa energetická časť využíva na výrobu špičkovej energie; hydrotechnická a vodohospodárska časť zase pre potreby protipovodňovej ochrany. Na dolnom toku rieky Váh boli v minulosti vykonávané sporadické prepravy za pomoci správcu toku a energetiky.

2.7.6.3 Technický stav verejných prístavov

V Slovenskej republike fungujú tri verejné prístavy situované na Dunaji. Sú to prístavy Bratislava, Komárno (na sútoku Dunaja a Váhu) a Štúrovo. Súčasný stav infraštruktúry a superštruktúry vyplýva

z problematických vlastníckych vzťahov v prístavoch Bratislava a Komárno. Z technického hľadiska sú v nevyhovujúcom stave alebo dokonca po technickej životnosti. Analýzou boli identifikované voľné prístavné kapacity – prístavné hrany a príslušné obslužné plochy, na ktorých nie je vybudovaná infraštruktúra prístavu.

Nedodržaním pôvodnej koncepcie regulácie vodnej cesty Dunaj v zmysle odporúčaní Dunajskej komisie dochádza k sedimentácii splavenín a naplavenín priamo pri vjazde do akvatória prístavu Bratislava a priamo v plavebnej dráhe vzdutej hladiny od vodného diela Gabčíkovo.

2.7.6.4 Nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy a vek lodného parku

V priebehu rokov 2001 až 2012 bolo vydaných celkom 63 licencií na podnikanie vo verejnej vodnej doprave v nákladnej a osobnej preprave na vnútroštátnych, ako aj na medzinárodných vodných cestách. Zväčša ide o podnikateľov prevádzkujúcich vodnú dopravu s 1 – 2 nákladnými plavidlami.

Nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy je zapríčinený nedostatočným zabezpečením požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodných ciest, poklesom dopytu trhu, vysokými obstarávacími nákladmi a nedostatočnou podporou zo strany štátu.

V období rokov 2005 - 2011 predstavoval celkový pokles počtu lodí približne 20 %. Tento pokles môže byť spôsobený vyradením zastaraných plavidiel, ktoré sú po technickej životnosti. Podľa údajov z roku 2007, ktoré poskytol najväčší dopravca v SR (SPaP, a. s.), vlastníaci 76 % plavidiel na nákladnú lodnú dopravu, bol priemerný vek remorkérov 28,9 rokov a priemerný vek motorových nákladných lodí 30 rokov.

2.7.6.5 Klesajúci trend v lodnej nákladnej doprave

Vývoj nákladnej dopravy ovplyvňujú významnou mierou najmä trendy v oblasti skladovania materiálov a tovarov, napr. Just-in-time (ďalej len „JIT“). Cieľom JIT je to, aby sa premiestnenie produktov a materiálov realizovalo v náležitom čase a v požadovanej kvalite, a teda aby náklady na skladovanie boli čo najnižšie. Časová senzitivnosť prepravy produktov tak nepriaznivo ovplyvňuje vývoj nákladnej lodnej dopravy, keďže transport po vodnej ceste trvá dlhšie ako po železničnej trati alebo po cestnej sieti a je ovplyvňovaný ročnou sezónnosťou (premenlivý vodostav, povodne, ľadochod atď.).

Prístav v Bratislave je pri svojich 205 hektároch podľa odhadov vyťažený na menej než 20 % a v Komárne na 10 %. V rokoch 2000 až 2009 dosahovali medziročný nárast výkonov o 2,25 %.

2.7.6.6 Bezpečnostné aspekty plavebnej prevádzky

Bezpečnosť plavby, resp. plavebnej prevádzky je možné dosiahnuť tromi spôsobmi:

- konštrukčnými úpravami plavidiel;
- preventívnymi opatreniami na ochranu pred haváriami plavidiel;
- zosieťovaním záchranných zložiek.

Pri programe prestavby plavidiel v rámci zabezpečenia bezpečnosti plavby je problém v nepridelení finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na tento účel. Všetky náklady na prestavbu musí znášať prevádzkovateľ plavidla.

Na slovenskom úseku Dunaja chýbajú aktívne bezpečnostné prvky (radarová navigácia, aktívne radarové navádzače, aktívne označenie plavebnej dráhy) na predchádzanie plavebným kolíziám.

V rámci zavádzania RIS bola vyvinutá a inštalovaná základná pilotná infraštruktúra pre riečne informačné služby. Problémom implementácie riečnych informačných služieb na území SR je chýbajúce zosieťovanie RIS s integrovaným záchranným systémom (IZS), ktoré sa rieši cez projekt CARESS s rakúskym partnerom v rámci cezhraničnej spolupráce. Jednou z najdôležitejších úloh v projekte CARESS je zabezpečenie

dobudovania vzájomnej komunikácie s rakúskym partnerom Via donau – systém DoRIS, najmä v oblasti príjmu a vysielania informácií o nehode/probléme plavidla a realizovanie prepojenia SlovRIS so systémom podpory riadenia a spracovania informácií v komunikačnej a informačnej infraštruktúre integrovaného záchranného systému SR (CoordCom).

2.7.6.7 Emisné limity plavidiel

Podľa z údajov bilancie emisií z prevádzky vodnej dopravy SR možno konštatovať, že vodná doprava na slovenskom úseku Dunaja v roku 2003 v porovnaní s rokom 2002 vykázala stabilitu s minimálnym poklesom prevádzkových výkonov a s tým súvisiaci mierny pokles spotreby motorovej nafty a produkcie emisií. V rámci emisných pravidiel je nutné dodržiavať nariadenia smernice 2009/30/ES, ktorá určuje minimálny obsah síry v palivách 0,001 %, čo vedie k redukcii emisií SO o 100 % oproti súčasnému stavu.

Jedným z cieľov programového obdobia 2014 – 2020 je príprava a implementácia projektov výstavby LNG (liquid natural gas) terminálov ako súčasť komplexného riešenia využívania LNG - ekologickej, energetickej suroviny.

2.7.6.8 Zber a likvidácia odpadov z plavidiel

Slovenská republika nemá vybudované komplexné „zberné dvory“ na zber a likvidáciu odpadov v súlade s odporúčaniami Rýnskej a Dunajskej komisie. V súčasnosti prebiehajú výskumné práce v rámci príslušných projektov, ktorých implementáciu bude potrebné zabezpečiť spolu so zdrojovým krytím.

2.7.7 Verejná osobná doprava

Hlavným problémom verejnej osobnej dopravy je nedostatok finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy. Za najväčšie potreby je ďalej považovaná nutnosť zabezpečovať preferenciu verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach a snaha o dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti a tiež potreba zvýšiť kvalitu mestskej dráhovej hromadnej dopravy.

2.7.7.1 Roztrieštenosť kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy

Verejnú osobnú dopravu objednáva množstvo subjektov (MDVRR SR, VÚC, mestá, obce), okrem ktorých do rozhodovacieho procesu vstupujú v mestách aj extrémne veľké počty mestských častí.

Jednotliví objednávateľia 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 najmä v mestskej hromadnej doprave a tiež v niektorých VÚC objednávajúcich autobusovú dopravu, podobná situácia bola do roku 2012 aj v železničnej doprave.

Pomerne rozšírená je absencia funkcie niektorých častí vzťahu objednávateľ (samospráva) – dodávateľ (dopravca), a to najmä v najväčších prevádzkach MHD. Objedávateľ 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 IDS, resp. dopravnej autority.

2.7.7.2 Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov

Jednotlivé subjekty objednávajúce verejnú osobnú dopravu navzájom komunikujú na nedostatočnej úrovni, čoho dôsledkom je časté nekoordinovanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy navzájom.

Časté zmeny časových polôh vlakov komplikujú vytváranie nadväzností.

I napriek negatívne vplyvu na efektivitu využívania verejných financií 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 u autobusovej dopravy, 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 VÚC bez vyššieho transferu zo štátneho rozpočtu;
- ak je v danom úseku nedostatočná frekvencia alebo kapacita vlakov (napr. doprava na/z pracovných zmien s určeným začiatkom/koncom);
- ak je nevhodná poloha alebo hustota železničných staníc (autobusové spoje však nie sú ukončené v poslednej železničnej stanici, ale pokračujú ďalej do centra spádovej oblasti);
- neexistuje 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);
- zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný;
- nie je funkčná kontrola dodržiavania zákazu súbežnosti.

2.7.7.3 Rôzny výklad pojmu „verejný záujem“

Nie je spracovaný plán dopravnej obslužnosti SR a chýbajú definície štandardov dopravnej obsluhy. Zákon o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. § 18 síce definuje dopravnú obslužnosť⁴, avšak táto definícia nie je konkrétna.

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

2.7.7.4 Nedostatok údajov

Štát, VÚC ani mestá spravidla nevykonávajú dopravné prieskumy, nevyužívajú dáta z predaja lístkov a nemajú k dispozícii analýzy vývoja dopravy (dopravné modely) popisujúce, 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.

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

2.7.7.5 Finančné problémy

MDVRR SR má na objednávanie výkonov vo verejnom záujme na železnici rozpočet cca 200 mil. EUR ročne, čomu je nutné prispôbiť aj rozsah dopravy.

⁴ (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 preprav a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti preprav, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

VÚC dokážu zo svojich rozpočtov financovať už len základnú dopravnú obsluhu územia, a to aj v prímestských oblastiach s vysokým dopytom po doprave do miest. Klesajúce využitie regionálnych autobusov a rastúce náklady, hlavne po obnove vozidlového parku, veľmi zaťažujú rozpočty VÚC.

Mestá s dráhovou dopravou nemajú dostatok prostriedkov na jej údržbu, čo je obzvlášť markantné v mestách s električkovou dopravou (Bratislava, Košice). Bez systémového riešenia zlepšenia financovania, ale súčasne aj kontroly údržby, nebude možné riadne udržiavať ani nové a modernizované trate.

Daň z motorových vozidiel nie je na úrovni VÚC rozdeľovaná podľa intenzity dopravy, v prípade Bratislavy celá daň získaná na území mesta plynie len do rozpočtu VÚC, pričom však údržba ciest I., II. a III. triedy zostáva úlohou mesta.

2.7.7.6 Zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy na delbe prepravnej práce

Rozmach IAD nepriaznivo vplýva aj na VOD a nemotorovú dopravu:

- VOD sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie bez účinnej preferencie spomaľuje a zvyšujú sa jej náklady;
- úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi dopadmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme;
- 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 aj 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.

2.7.7.7 Nedostatočná frekvencia vlakov

Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna, avšak na radikálne zvýšenie frekvencie nebudú prostriedky ani po optimalizácii železničnej siete.

2.7.7.8 Nedostatočná kapacita

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

2.7.7.9 Neprehľadnosť systému

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

2.7.7.10 Nedostatočná legislatíva a technické normy

Existujúca legislatíva nedostatočne podporuje ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy alebo priamo podporuje rozvoj motorizmu. Ako príklad možno spomenúť zákon č. 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.

2.7.7.11 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 dopravy pri posudzovaní dopravných riešení. Napríklad zákon č. 171/1993 Z. z. o policajnom zbore v znení neskorších predpisov určuje ako jednu z úloh Policajného zboru dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou 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.

2.7.7.12 Zastaraný vozidlový park

Najmä v mestskej hromadnej doprave je badateľný skrytý investičný dlh, keď sa priemerný vek električiek pohybuje nad hranicou 20 rokov, trolejbusov až do 19 rokov a autobusov až do 12 rokov.

Väčšina prevádzkovaných električiek a trolejbusov nie je vybavená modernou elektrickou výzbrojou umožňujúcou rekuperáciu elektrickej energie, čím nie je dosiahnutá adekvátne hospodárnosť.

2.7.7.13 Nedobudovaná infraštruktúra

Chýbajúce prestupné 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, Košiciach a Žiline neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy.

Chýbajúce tangenciálne električkové trate v Bratislave prispievajú k vysokej zraniteľnosti radiálneho systému bez možnosti obísť vylúčený bod v prípade mimoriadnej udalosti.

Nie sú vytvorené centrá pre koordináciu subsystémov VOD a v niektorých prevádzkach MHD vozidlá VOD nie sú dostatočne vybavené modernými prostriedkami na komunikáciu.

Absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov poskytujúcich informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.

Chýbajúce a neprepojené cyklocesty vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok.

Chýbajúce parkoviská P&R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenie na VOD prispievajú k masívnemu vstupu IAD priamo do miest.

Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky pre ostatné dopravné módy i na iné než dopravné funkcie ulíc.

2.7.7.14 Údržba

Nedostatočná miera údržby má za následok množstvo bodových a úsekových obmedzení na električkových tratiach vedúcich až k zastaveniu prevádzky (napr. trať na hlavnú železničnú stanicu v Bratislave). V prípade dodania nových električiek sú v súčasnosti niektoré trate pre moderné nízkopodlažné vozidlá nezjazdné.

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

3 Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky

Konkrétne vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky boli nastavené v súlade s platnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, a potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz (Kapitola 2.7). V úvode kapitoly sú zhrnuté jednotlivé globálne vízie a ciele dopravného sektora, ktoré tvoria základ, resp. východiská pre nastavenie konkrétnych vízií a cieľov jednotlivých podsektorov.

3.1 Východiská pre nastavenie konkrétnych vízií a cieľov dopravného sektora

Nižšie sú uvedené vízie a ciele v nadväznosti na Dopravnú politiku Slovenskej republiky do roku 2015, zamerané na naplnenie jej globálneho cieľa „Zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility“ teda na dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie. Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 nastavila vízie, ktoré s naplnením spomínaného globálneho cieľa dopravnej politiky priamo súvisia a ktoré je možné považovať za všeobecne platné i v rámci prípravy tohto dokumentu. Ide o:

- 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 – užívateľov a prevádzkovateľov dopravy pri optimalizácii využitia dopravnej siete a zabezpečení rovnovážneho rozvoja jednotlivých dopravných služieb s využitím logistického prístupu a urýchlení procesu integrácie jednotlivých dopravných módov nielen z národného, ale aj európskeho hľadiska;
- užívateľsky prijateľnú dopravu, kde užívateľ – 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 chrániť životné prostredie, bude energeticky efektívna s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí bezpečnosť a zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

Nižšie nastavené vízie a špecifické ciele jednotlivých podsektorov prispievajú k naplneniu dopravných politík a zastrešujúcich stratégií. Nadväznosť s aktuálnym stavom dopravného sektora je tak zaistená prostredníctvom výstupov spomínaných sub-sektorových analýz, ktoré zaisťujú efektívne nastavenie rozvojovej stratégie ako celku.

Vízie a ciele sú definované osobitne pre jednotlivé druhy dopravy v rozdelení na cestnú, železničnú, leteckú, vodnú a intermodálnu dopravu. Vízie a ciele súvisiace s verejnou osobnou dopravou sú súčasťou samostatného strategického dokumentu riešiaceho problematiku verejnej osobnej dopravy, ktorá je v mnohých svojich aspektoch špecifickým podsektorom.

Samostatnú časť tvoria vízie a ciele zamerané na zmenu fungovania procesov stabilného plánovania a rozvoja dopravy ako celku. Ide o horizontálnu problematiku, ktorá, ako preukázali vykonané podsektorové analýzy, prestupuje všetkými oblasťami dopravy.

3.2 Vízie a ciele procesov stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora

V nadväznosti na analytické poznatky systémového charakteru uvedené v kapitole 2.7.1 sú nižšie definované súvisiace vízie a strategické ciele.

Vízia VP1	Efektívne procesy plánovania rozvoja dopravného sektora
Vízia VP2	Udržateľné financovanie dopravného sektora

Realizácia týchto vízií bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SP1	Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy
Strategický cieľ SP2	Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora
Strategický cieľ SP3	Udržateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry

3.2.1 Strategický cieľ SP1: Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy

Strategický cieľ SP1 je zameraný na nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy. Naplnenie príslušného cieľa by malo viesť najmä k realizácii jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy investičných zámerov a implementácii princípov projektového riadenia v rámci procesov prípravy projektových zámerov.

3.2.1.1 Priorita SP1.1: Realizácia jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy

V rámci realizácie priority SP1.1 bude dôraz kladený najmä na:

- dodržanie poradia a časovej nadväznosti jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy investičných zámerov;
- dodržanie odporúčaných metodík pre spracovanie štúdií uskutočniteľnosti a hodnotenia nákladov a prínosov plánovania v rámci predprojektovej prípravy investičných zámerov.

3.2.1.2 Priorita SP1.2: Implementácia princípov projektového riadenia v rámci procesov prípravy projektových zámerov

V rámci realizácie priority SP1.2 bude dôraz kladený najmä na:

- posilnenie odborných kapacít v rámci plánovania rozvoja dopravného sektora;
- zavedenie princípov projektového riadenia na úrovni predprojektovej prípravy investičných zámerov.

3.2.2 Strategický cieľ SP2: Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora

Strategický cieľ SP2 je zameraný na budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora. Naplnenie tohto cieľa by malo viesť najmä k realizácii multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky, doplneniu a priebežnému udržiavaniu dátovej základne potrebnej pre efektívne plánovanie rozvoja dopravného sektora.

3.2.2.1 Priorita SP2.1: Realizácia multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky

V rámci realizácie priority SP2.1 bude dôraz kladený najmä na:

- realizáciu multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky;
- údržbu a pravidelnú aktualizáciu multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky;
- povinné využívanie dopravného modelu v rámci predprojektových aktivít súvisiacich s plánovaním rozvoja dopravnej infraštruktúry.

3.2.2.2 Priorita SP2.2: Doplnenie a priebežné udržiavanie bázy dát jednotlivých podsektorov

V rámci realizácie priority SP2.2 bude dôraz kladený najmä na:

- doplnenie v súčasnosti chýbajúcich dát potrebných na efektívne plánovanie rozvoja a údržby dopravnej infraštruktúry a poskytovania dopravných služieb;
- priebežná aktualizácia dátovej bázy potrebnej na efektívne plánovanie rozvoja dopravnej infraštruktúry a poskytovania dopravných služieb.

3.2.3 Strategický cieľ SP3: Nastavenie plánu udržateľného financovania dopravnej infraštruktúry

Strategický cieľ SP3 je zameraný na nastavenie plánu udržateľného financovania dopravnej infraštruktúry. Naplnenie tohto cieľa by malo viesť najmä k nastaveniu udržateľnej štruktúry financovania rozvoja dopravného sektora a údržby dopravnej infraštruktúry.

3.2.3.1 Priorita SP3.1: Nastavenie udržateľnej štruktúry financovania rozvoja dopravného sektora

V rámci realizácie priority SP3.1 bude dôraz kladený najmä na:

- nastavenie modelu udržateľného financovania rozvoja dopravného sektora;
- identifikáciu nových potenciálnych finančných zdrojov v rámci štruktúrovaného financovania.

3.2.3.2 Priorita SP3.2: Nastavenie udržateľného modelu financovania údržby dopravnej infraštruktúry

V rámci realizácie SP3.2 priority bude dôraz kladený najmä na:

- nastavenie modelu udržateľného financovania údržby dopravnej infraštruktúry;
- identifikáciu nových potenciálnych finančných zdrojov v rámci štruktúrovaného financovania;
- nastavenie pravidiel plánovania dostatočnej a udržateľnej údržby dopravnej infraštruktúry.

3.3 Vízie a ciele v cestnej doprave

S ohľadom na dopravnú politiku a aktuálny stav v oblasti cestnej dopravy, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 2.7.2, je vízia v oblasti cestnej dopravy definovaná ako:

Vízia VC1 **Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy**

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SC1 **Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy**

Strategický cieľ SC2 **Modernizácia a obnova cestnej siete**

Strategický cieľ SC3 **Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)**

Strategický cieľ SC4 **Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy**

Strategický cieľ SC5 **Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy**

3.3.1 Strategický cieľ SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Strategický cieľ SC1 je zameraný na efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Naplnenie cieľa by malo viesť najmä k zvýšeniu medzinárodnej dostupnosti, dostupnosti regiónov, okresov, významných bodov záujmu a pod. prostredníctvom kvalitnej a efektívnej siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

3.3.1.1 Priorita SC1.1: Zvýšenie kapacity siete diaľnic, rýchlostných komunikácií a dostupnosti regiónov prostredníctvom výstavby nových úsekov

V rámci realizácie priority SC1.1 bude dôraz kladený najmä na:

- aktualizáciu koncepcie rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest na základe vyhodnotenia štúdií realizovateľnosti a opodstatnenosti;
- racionalizáciu plánovaných stavieb, najmä rýchlostných ciest (overenie možnosti a dôsledku vedenia v trasách súbežných ciest I. tried, navrhovaná kategória, technické riešenie, optimalizácia počtu a umiestnenia MÚK);
- efektívne projektovanie - etapizácia výstavby (budovanie ½ profilov, najmä rýchlostných ciest), budovanie ucelených úsekov bez fragmentácie, využitie moderných bezpečnostných návrhových parametrov a bezpečnostných prvkov a pod.).

3.3.1.2 Priorita SC1.2: Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy

V rámci realizácie tejto priority bude dôraz kladený najmä na:

- využívanie výsledkov sčítania dopravy a smerových prieskumov pri plánovaní výstavby ciest I. triedy (budovaní obchvatov miest a obcí);
- racionalizácia plánovaných stavieb, najmä pri budovaní preložiek a obchvatov miest a obcí;
- efektívne projektovanie — budovanie ucelených úsekov bez fragmentácie, využitie moderných bezpečnostných návrhových parametrov a bezpečnostných prvkov a pod.

3.3.2 Strategický cieľ SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete

Strategický cieľ SC2 je zameraný na modernizáciu a obnovu jednotlivých úrovní cestnej siete SR. Naplnením tohto cieľa by malo dôjsť najmä k zlepšeniu stavebnotechnického stavu diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy vrátane mostných objektov.

3.3.2.1 Priorita SC2.1: Zlepšenie stavebno-technického stavu diaľnic a rýchlostných ciest

V rámci realizácie tejto priority bude dôraz kladený najmä na:

- rekonštrukciu havarijných úsekov ciest na základe posúdenia a výsledkov zo systému hospodárenia s vozovkami;
- rekonštrukciu mostov na základe posúdenia a výsledkov zo systému hospodárenia s mostmi;
- priebežný monitoring a sanáciu zosuvov;
- rekonštrukciu hraničných priechodov;
- modernizáciu odpočívadiel.

3.3.2.2 Priorita SC2.2: Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest I. triedy

V rámci realizácie priority SC 2.2 bude dôraz kladený najmä na:

- pravidelnú diagnostiku technického stavu ciest I. triedy;
- rekonštrukciu havarijných úsekov ciest na základe posúdenia a výsledkov zo systému hospodárenia s vozovkami;
- rekonštrukciu mostných objektov v stavebno-technickom stave V – VII;
- priebežnú sanáciu zosuvov.

3.3.3 Strategický cieľ SC3: Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)

Strategický cieľ SC3 je zameraný na rozvoj inteligentných dopravných systémov. Naplnením tohto cieľa by malo dôjsť najmä k rozšíreniu IDS na diaľniciach, rýchlostných cestách, ale aj na relevantných úsekoch a ťahoch ciest I. triedy. Budované by mali byť jednotlivé senzorické vrstvy (ASD, meteo hlásenia, a podobne), ako aj centrálné systémy efektívne využívajúce senzorickú dátovú základňu.

3.3.3.1 Priorita SC3.1: Rozvoj infraštruktúry IDS na sieti diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

V rámci realizácie priority SC 3.1 bude dôraz kladený najmä na:

- spracovanie podrobnej analýzy zameranej na aktuálny stav nasadenia, fungovania a využitia inteligentných dopravných systémov.
- návrh koncepcie využitia /nasadenia inteligentných dopravných systémov vo vzťahu k problémom a potrebám v oblasti cestnej dopravy vrátane návrhu konkrétnych opatrení a projektov;
- doplnenie príslušenstva diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy dopravnými zariadeniami na monitorovanie a riadenie dopravy (zariadenia dopravného prieskumu s funkciou automatického sčítania dopravy (ASD) a analyzátora dopravného prúdu (ADP), premenné dopravné značky, zariadenia na prevádzkové informácie, kamery) – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;
- doplnenie príslušenstva diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy zariadeniami cestnej meteorológie pre podporu výkonu zimnej údržby (meteostanice) – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;

- doplnenie príslušenstva diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy dopravnými zariadeniami na monitorovanie smerovania dopravy – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;
- doplnenie zberových technológií cestnej databanky technológiou mobilného mapovania.

3.3.3.2 Priorita SC3.2: Efektívne vyťažovanie primárnych/senzorických dátových zdrojov

V rámci realizácie priority SC3.2 bude dôraz kladený najmä na:

- skvalitnenie zberu údajov o pozemných komunikáciách a doprave;
- získavanie údajov o doprave a pozemných komunikáciách na štatistické účely;
- získavanie údajov o doprave a pozemných komunikáciách na riadenie dopravy – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;
- poskytovanie dopravných informácií širokej verejnosti – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;
- vybudovanie dispečingu prevádzky, resp. Národného dopravného informačného/riadiaceho centra – v nadväznosti na spracovanú koncepciu IDS;
- zavedenie systému centrálnej evidencie uzávierok a zvláštneho využívania;
- zavedenie systému na podporu správy a údržby pozemných komunikácií;
- doplnenie referenčnej siete cestných komunikácií údajmi o miestnych a verejne prístupných účelových komunikáciách.

3.3.4 Strategický cieľ SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

Strategický cieľ SC4 je zameraný na zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy. Malo by dôjsť najmä k prevencii vzniku tzv. kritických nehodových lokalít a ďalej k odstráneniu už existujúcich KNL. V rámci plnenia tohto špecifického cieľa sú tak zadefinované nasledujúce priority a rámce ich opatrení:

3.3.4.1 Priorita SC4.1: Prevencia vzniku kritických nehodových lokalít

V rámci realizácie priority SC4.1 bude dôraz kladený najmä na:

- vzdelávacie kampane – zvýšenie informovanosti verejnosti o rizikách a posilnenie aktívnej účasti účastníkov dopravy na zvyšovaní bezpečnosti, kampane orientované na špecifické cieľové skupiny (vodiči, deti, seniori a pod.);
- databázy a zber dát o dopravných nehodách – posilnenie analytických kapacít a systematizácia práce s informáciami;
- budovanie bezpečných koridorov pre migráciu zveri (tzv. zelené prechody) a riešenie oplotenia v kritických úsekoch;
- vykonávanie posudzovania vplyvu bezpečnosti pozemnej komunikácie, bezpečnostného auditu a inšpekcie podľa zákona č. 249/2001 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- zabezpečenie a obnova bezpečnostných zariadení.

3.3.4.2 Priorita SC4.2: Odstránenie kritických nehodových lokalít

V rámci realizácie priority SC 4.2 bude dôraz kladený najmä na:

- odstránenie KNL na diaľniciach a rýchlostných cestách;
- odstránenie KNL na cestách I. triedy.

3.3.5 Strategický cieľ SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy

Strategický cieľ SC5 je zameraný na zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov dopravy. Malo by dôjsť najmä k zníženiu dopadov vyplývajúcich z cestnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo.

3.3.5.1 Priorita SC5.1: Zníženie dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo

V rámci realizácie tejto priority bude dôraz kladený najmä na:

- monitoring zložiek životného prostredia v súvislosti s prevádzkou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy;
- budovanie protihlukových opatrení;
- efektívne budovanie obchvatov miest a obcí;
- budovanie ekoduktov.

3.4 Vízie a ciele v železničnej doprave

S ohľadom na dopravnú politiku a aktuálny stav v oblasti železničnej dopravy, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 2.7.3, sú vízie tohto dopravného podsektora definované ako:

Vízia VZ1 Rovnováha medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom

Vízia VZ2 Rovnováha medzi infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom

Vízia VZ3 Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice

Realizácia týchto vízií bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SZ1 Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

Strategický cieľ SZ2 Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

Strategický cieľ SZ3 Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

Strategický cieľ SZ4 Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

Strategický cieľ SZ5 Ekonomicky udržateľná železnica

3.4.1 Strategický cieľ SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

Špecifický cieľ SZ1 je zameraný na vytvorenie dostatočne kvalitného a atraktívneho systému osobnej železničnej dopravy. Ide nielen o vlastnú vybavenosť vlakov, železničných staníc a zastávok, ale aj o zabezpečenie vzájomných dopravných väzieb.

3.4.1.1 Priorita SZ1.1: Komfortná osobná doprava

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz najmä na zásadné zlepšenie parametrov investične nenáročnou formou, ktoré však veľmi zlepšia vnímanie železnice zo strany koncových užívateľov - cestujúcich. Ide o zvýšenie komfortu formou obnovy a vybavenia vozového parku, vybavenosť staníc a zastávok, informačné systémy a pod.

3.4.1.2 Priorita SZ1.2: Kvalita dopravnej ponuky v osobnej doprave

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz na využitie prepravného potenciálu najmä v osiach, kde cestná doprava (hromadná aj individuálna) neprevažuje v dĺžke cestovných dôb. S prihliadnutím na aktuálny a očakávaný dopyt je vhodné stanoviť zodpovedajúci rozsah diaľkovej a regionálnej dopravy vrátane nadväznosti na ostatné dopravné systémy. Ide teda o posilňovanie dopravy a skvalitňovanie infraštruktúry v perspektívnych oblastiach a, naopak, redukcii prevádzky či infraštruktúry v oblastiach preukázateľne neperspektívnych.

3.4.1.3 Priorita SZ1.3: Dosiahnutie sieťového efektu v diaľkovej železničnej doprave

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz najmä na využitie moderného trendu v organizácii železničnej osobnej dopravy - postupné zavádzanie Integrovaného taktového cestovného poriadku (ITCP), ktorý zaručuje vzájomné pravidelné prestupové väzby (vrátane koordinácie s autobusovou dopravou) a pravidelné intervaly jednotlivých spojov. Pre systém ITCP musí byť pripravená železničná infraštruktúra, a to v uzloch (železničné stanice so vzájomnou prestupovou väzbou), ako aj na

železničných tratiach, kde je nutné dosahovať vzájomné prepojenia vlakových spojov na nadväzujúcich tratiach prostredníctvom „systémových cestovných dôb“.

3.4.2 Strategický cieľ SZ2: Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

Špecifický cieľ 2 podporuje rozvoj nákladnej dopravy. Preto je nutné nielen zaistenie potrebných parametrov dopravnej cesty, ale aj moderné a dostatočne kapacitné miesta nakládky, prekládky a vykládky nákladu.

3.4.2.1 Priorita SZ2.1: Spoľahlivá nákladná doprava

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz najmä na zvýšenie spoľahlivosti a zabezpečenie parametrov pre prevádzku nákladnej dopravy. Na nízku spoľahlivosť poukazuje prieskum medzi dopravcami uvedený v štúdiu VVÚŽ z roku 2012. Z hľadiska stavu infraštruktúry je vhodné ponúknuť dostatočné dĺžky koľají v staniciach, zaistiť dostatočné parametre a kapacitu tratí. Veľkú šancu ponúka využitie intermodálnej dopravy. To si vyžaduje vybudovanie terminálov na pokrytie rastúcich objemov v intermodálnej doprave a pripravenosť na rast kontinentálnej dopravy (vrátane osi Ázia — EÚ).

3.4.2.2 Priorita SZ2.2: Optimalizácia miest pre vznik a rozpad záťaže

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz najmä na prispôsobenie tratí potrebám nákladnej dopravy a optimalizácia počtu a vybavenia miest pre vznik, radenie a rozpad záťaže v nákladnej doprave vrátane železničných vlečiek. Ďalej je nutné využiť nové príležitosti v miestach, kde je kumulovaná priemyselná a logistická činnosť.

3.4.3 Strategický cieľ SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

Špecifický cieľ SZ3 navrhuje pri všetkých prevádzkovaných tratiach včasnú a dostatočnú údržbu a okrem toho modernizáciu dôležitých tratí s vysokým dopravným potenciálom.

3.4.3.1 Priorita SZ3.1: Zaistenie prevádzkyschopnosti železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné
Všetky trate, ktoré budú prevádzkované, musia byť v riadnom technickom stave, ktorý neohrozuje bezpečnosť užívateľov a ktorý neobmedzuje riadne využitie návrhových parametrov (napríklad cestovné rýchlosti). Do uspokojivého stavu by mala byť uvedená najmä tá časť železničnej siete, ktorá nebude modernizovaná, ale je na nej dostatočný rozsah prevádzky.

3.4.3.2 Priorita SZ3.2: Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné

V osiach, kde je alebo podľa predpokladu bude vysoký dopyt po železničnej, osobnej a nákladnej doprave, by trate a uzly mali byť modernizované (zavedenie alebo zvýšenie potrebných parametrov). Z hľadiska traťových osí sa jedná najmä o hlavné smery železničnej siete (základná TEN-T). Dôležitým hľadiskom pri modernizácii tratí a železničných staníc je dosiahnutie interoperability.

Z pohľadu zníženia vplyvu dopravy na životné prostredie a dosiahnutie vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie aj elektrifikácia trate.

3.4.3.3 Priorita SZ3.3: Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti

V rámci realizácie tejto priority sa bude klásť dôraz najmä na zvýšenie bezpečnosti pri prevádzkovaní dopravy (zvýšenie úrovne zabezpečovacieho zariadenia a eliminácia vplyvu chýb ľudského činiteľa pri riadení dopravy), ale aj zaistenie bezpečnosti jednotlivých cestujúcich (peronizácia staníc) a ostatných účastníkov dopravného procesu (zaistenie bezpečnosti na železničných priecestiach). V osobnej, ale v poslednej dobe aj v nákladnej doprave je dôležitá spoľahlivosť, tzn. rešpektovanie očakávaných

prepravných časov. V nákladnej doprave je to prístup nazvaný „just in time“, teda presné časové začlenenie železnice do celého logistického procesu.

3.4.4 Strategický cieľ SZ 4: Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

Špecifický cieľ SZ4 zdôrazňuje potrebu efektívnej organizácie a ďalšieho plánovania rozvoja železničného sektora. Pre to je potrebné vytvoriť vhodné podmienky.

3.4.4.1 Priorita SZ4.1: Súlad s aktuálnou a predpokladanou legislatívou EÚ a SR

Všeobecný súlad s legislatívou Európskej únie je v sektore železničnej dopravy v Slovenskej republike primerane dosahovaný. Úlohou manažéra infraštruktúry je spoluvytvárať také legislatívne podmienky, ktoré umožňujú prevádzkovanie železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry bez nadbytočného sťažovania situácie a zvyšovania nákladov pre príliš prísne normy .

3.4.4.2 Priorita SZ4.2: Strednodobé potvrdenie koncepcií – koordinácia objednávky VOD

Modernizácia aj rekonštrukcia železničnej dopravnej cesty sú záležitosťou dlhodobou nielen z hľadiska prípravy, ale predovšetkým z hľadiska následného používania (životnosť niektorých častí je až 100 rokov), a preto musia byť pripravované s náležitou zodpovednosťou a jasnou predstavou budúcej funkcie a možností. Preto je potrebné vzájomné potvrdenie prevádzkových a infraštruktúrnych koncepcií a ich postupné napĺňanie. Ide predovšetkým o koncepciu dopravnej obsluhy územia vlakmi verejnej osobnej dopravy. Jedná sa hlavne o husto osídlené sídla, kde už dnes kapacita cestnej infraštruktúry vykazuje preťaženia a jej ďalšie rozširovanie môže spôsobiť problémy na kvalitu životného prostredia.

3.4.4.3 Priorita SZ4.3: Optimalizácia procesu prípravy rozvojových projektov

Od prvej fázy plánovania rozvojového projektu až po jeho realizáciu je nutné mať na pamäti tri základné aspekty, ktorými sú potrebnosť (dopravná a spoločenská), priechodnosť (územná a environmentálna) a uskutočniteľnosť (finančná a ekonomická). Úspešná realizácia projektu je podmienená splnením všetkých troch hľadísk po celú dobu prípravy projektu. Úlohou koordinácie prípravy projektov je naplánovanie finančných prostriedkov na realizáciu a plánovanie len takých projektov, ktoré bude možné financovať a realizovať. Dôraz je nutné od začiatku klásť na voľbu vhodného variantu riešenia projektu.

3.4.5 Strategický cieľ SZ5: Ekonomicky udržateľná železnica

Špecifický cieľ SZ5 je zameraný na efektivitu rozvojových projektov, ako aj celkovo na efektívne fungovanie železničnej infraštruktúry.

3.4.5.1 Priorita SZ5.1: Zvýšenie využiteľnosti železničnej infraštruktúry pre účely prevádzkovania dopravy na dráhe

Cieľom tejto priority je efektívne vynaloženie fixných nákladov, ktoré predstavujú značnú časť ekonomicky oprávnených nákladov na ŽI (cca. 80%).

3.4.5.2 Priorita SZ5.2: Optimalizácia nákladov železničnej dopravnej cesty

Neustála optimalizácia nákladov je ďalším dôležitým cieľom manažéra železničnej infraštruktúry. Ide jednak o prevádzkové náklady na údržbu, opravy a na riadenie dopravy v železničnej infraštruktúre, a taktiež o výšku investičných nákladov potrebných na realizáciu rozvojových projektov.

3.4.5.3 Priorita SZ5.3: Efektivita rozvojových projektov

Jednoznačným cieľom pri príprave rozvojových projektov v železničnej infraštruktúre je ich ekonomická efektivita, to znamená, aby celospoločenské prínosy v hodnotenom období boli vyššie, než vynaložené náklady (investičné aj neinvestičné). Z finančného hľadiska je dôležité, aby boli dosiahnuté aj prevádzkové úspory pre manažéra infraštruktúry, ako aj pre dopravcov a prípadných ďalších aktérov dopravného procesu.

3.5 Vízie a ciele v intermodálnej doprave

Vízia v oblasti intermodálnej dopravy je definovaná ako:

Vízia VI1	Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej dopravy
------------------	---

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom naplňovania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SI1	Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra
-----------------------------	---

Strategický cieľ SI2	Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy
-----------------------------	--

Priority a rámce opatrení jednotlivých strategických cieľov sú uvedené v nasledujúcich podkapitolách.

3.5.1 Strategický cieľ SI1: Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

3.5.1.1 Priorita SI1.1: Základná sieť terminálov

Prioritou je vybudovať základnú sieť terminálov intermodálnej prepravy (terminály Bratislava, Leopoldov, Košice, Žilina, Budča a Dobrá) a ich vzájomné prepojenie (technologicky a informačne), ako aj s logistickými centrami nákladnej dopravy.

3.5.1.2 Priorita SI1.2: Prístup k moru

Prioritou je v rámci EÚ podporiť budovanie prístupu k moru v južnej časti Európy (prístavy Koper, Rijeka, Terst), predovšetkým železničného spojenia v úseku Koper – Divač, ktorý je úzkym miestom pri preprave tovaru.

3.5.2 Strategický cieľ SI2: Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Uplatňovať „ko-modálny prístup“ – účinné využívanie rôznych druhov dopravy a ich spájanie s cieľom optimalizácie dopravného systému a efektívnejšieho využívania druhov dopravy priaznivejších pre životné prostredie.

Podporovať hospodársku súťaž uplatňovaním rovnakého prístupu v podnikaní pri poskytovaní dopravných služieb a pri spolplatňovaní dopravnej infraštruktúry.

3.5.2.1 Priorita SI2.1: Podpora prevádzky intermodálnej prepravy

Prioritou je podporovať prevádzku intermodálnej prepravy: štátna pomoc, znižovanie daní z motorových vozidiel pre cestné vozidlá v intermodálnej preprave, možnosť uplatňovania tzv. „prirážky“ k mýtu pri prejazde ťažkých nákladných automobilov cez ekologicky citlivé oblasti.

3.5.2.2 Priorita SI2.2: Národný operátor pre prevádzku terminálov

Prioritou je založenie národného operátora pre prevádzku terminálov intermodálnej prepravy s cieľom koordinácie a zabezpečenia nediskriminačného poskytovania služieb v termináloch intermodálnej prepravy.

3.5.2.3 Priorita SI2.3: Podpora nových liniek a obnovy dopravných prostriedkov

Prioritou je uplatňovať schému štátnej pomoci schválenú EK na pomoc pri zavádzaní nových liniek kombinovanej dopravy a vypracovať schému štátnej pomoci na podporu obstarávania prepravných, manipulačných a dopravných prostriedkov intermodálnej prepravy.

3.5.2.4 Priorita SI2.4: Kontrola prevádzky intermodálnej prepravy

Prioritou je dôsledne kontrolovať dodržiavanie výnimiek v oblasti zákazov prevádzky počas víkendov poskytovaných vozidlám cestnej nákladnej dopravy používanými v kombinovanej doprave a zabezpečiť kontrolné váženia.

3.6 Vízie a ciele v leteckej doprave

S ohľadom na dopravné politiky a aktuálny stav v oblasti leteckej dopravy, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 2.7.5, je vízia v oblasti leteckej dopravy definovaná ako:

Vízia VL1	Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy
------------------	--

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SL1	Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy
-----------------------------	---

Strategický cieľ SL2	Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy
-----------------------------	--

Strategický cieľ SL3	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana
-----------------------------	--

Strategický cieľ SL4	Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy
-----------------------------	--

3.6.1 Strategický cieľ SL1: Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy

Strategický cieľ SL1 je zameraný na kontinuálne vytváranie podmienok umožňujúcich rozvoj sektora leteckej dopravy, vedených v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok a modernizácie infraštruktúry leteckej dopravy. Dané podmienky predstavujú aktívne nástroje na podporu vstupu dôležitých leteckých dopravcov na trh s cieľom rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov.

3.6.1.1 Priorita SL1.1: Letiská patriace do siete TEN-T

V rámci realizácie priority SL1.1 bude dôraz kladený najmä na:

- vypracovanie strategických rozvojových plánov letiskovým manažmentom na účely posúdenia ich potenciálu rozvoja a prínosu pre európsku dopravnú sústavu TEN-T;
- optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy;
- modernizácia a budovanie infraštruktúry letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility;
- realizácia jednotlivých fáz preinvestičnej prípravy opatrení (prieskumy – dopravné vzťahy a životné prostredie, štúdie realizovateľnosti, analýza nákladov a výnosov, projektová príprava investícií).

3.6.1.2 Priorita SL1.2: Letiská mimo siete TEN-T

V rámci realizácie priority SL1.2 bude dôraz kladený najmä na:

- vypracovanie strategických rozvojových plánov letiskovým manažmentom na účely posúdenia ich potenciálu rozvoja a prínosu pre nadregionálne účely a zhodnotenie ich potreby prevádzkovania;
- optimalizácia sústavy letísk z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy.

3.6.2 Strategický cieľ SL2: Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy

Náplňou strategického cieľa SL2 je zaisťovanie prevádzkyschopnosti stavu optimalizovanej siete infraštruktúry leteckej dopravy v SR komplexnými údržbovými činnosťami.

3.6.2.1 Priorita SL2.1: Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy (letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL2.1 bude dôraz kladený najmä na:

- údržbu infraštruktúry leteckej dopravy odstraňujúcu prevádzkové obmedzenia alebo riziká v kontexte údržby trávnatých a spevnených prevádzkových plôch, údržby drenážnych a odvodňovacích systémov letiska, údržby značenia letísk a opravy pohybových plôch malého rozsahu.

3.6.2.2 Priorita SL2.2: Kontrola prevádzkyschopnosti RWY (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL2.2 bude dôraz kladený najmä na:

- zisťovanie drsnosti RWY pre potreby zisťovania skutočných hodnôt prevádzkyschopnosti infraštruktúry;
- zisťovanie nerovnosti RWY pre potreby zisťovania skutočných hodnôt prevádzkyschopnosti infraštruktúry.

3.6.3 Strategický cieľ SL3: Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana

Strategický cieľ SL3 rieši potrebu zaisťovania plnohodnotných činností na výkon bezpečnostnej ochrany civilného letectva a zabezpečenie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy ako základných nástrojov pre plnú akceptovateľnosť infraštruktúry leteckej dopravy v rámci spoločného európskeho priestoru.

3.6.3.1 Priorita SL3.1: Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL3.1 bude dôraz kladený najmä na:

- zabezpečovanie podmienok pre funkčný výkon činností spojených so zabezpečovaním bezpečnej prevádzky leteckej dopravy (Safety) – technická a technologická infraštruktúra leteckej dopravy vrátane riadenia ľudských zdrojov.
- zabezpečovanie podmienok pre funkčný výkon činností spojených s bezpečnostnou ochranou civilného letectva (Security) – moderné technologické nástroje.

3.6.3.2 Priorita SL3.2: Odborná spôsobilosť pracovníkov v leteckej doprave (letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL3.2 bude dôraz kladený najmä na:

- prípravu a odborné vzdelávanie pracovníkov zodpovedných za bezpečnú prevádzku leteckej dopravy (Safety) a zabezpečujúcich bezpečnostnú ochranu civilného letectva (Security).

3.6.4 Strategický cieľ SL4: Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

Strategický cieľ SL4 je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov leteckej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo.

3.6.4.1 Priorita SL4.1: Monitoring činiteľov životného prostredia (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL4.1 bude dôraz kladený najmä na:

- monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd);

3.6.4.2 Priorita SL4.2: Opatrenia vedúce k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)

V rámci realizácie priority SL4.2 bude dôraz kladený najmä na:

- znížovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo vyplývajúcich z nadmernej hlukovej záťaže;
- realizácia opatrení vedúcich k ochrane životného prostredia (ochrana vôd);
- odstraňovanie vyplývajúcich lokálnych problémov a rizík s priamym dopadom na životné prostredie a obyvateľstvo.

3.7 Vízie a ciele vo vodnej doprave

S ohľadom na dopravné politiky a aktuálny stav v oblasti vodnej dopravy, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 2.7.6, je vízia v oblasti vodnej dopravy definovaná ako:

Vízia VV1	Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy
------------------	--

Realizácia vízie VV1 bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SV1	Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest
-----------------------------	--

Strategický cieľ SV2	Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov
-----------------------------	---

Strategický cieľ SV3	Zavádzanie nových technológií
-----------------------------	--------------------------------------

Strategický cieľ SV4	Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy
-----------------------------	---

Strategický cieľ SV5	Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave
-----------------------------	--

3.7.1 Strategický cieľ SV1: Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

Náplňou špecifického cieľa SV1 je zabezpečiť garantované podmienky pre plavbu na vodných cestách SR s vybudovaním ich súčastí na bezpečnú plavebnú prevádzku. Na dosiahnutie parametrov plavebnej dráhy, ktoré sú záväzné pre Slovenskú republiku, je potrebné odstrániť úzke miesta (plavebné prekážky).

3.7.1.1 Priorita SV1.1: Vytváranie podmienok na modernizáciu a rozvoj jestvujúcich vodných ciest a ich súčastí (Dunajská, Vážska) na dosiahnutie požadovaných dopravných kritérií.

V rámci realizácie priority SV1.1 bude dôraz kladený najmä na:

- realizáciu jednotlivých fáz pred investičnej prípravy: prieskumy, analýzy, štúdie realizovateľnosti a iné;
- efektívne projektovanie - budovanie ucelených úsekov a pod;
- realizáciu investičnej prípravy;
- vykonanie rekonštrukcií a opráv plavebných objektov a zariadení pre vodnú dopravu;
- údržbu a rekonštrukciu dunajskej vodnej cesty a realizáciu obchodnej plavby na Vážskej vodnej ceste;
- budovanie infraštruktúry pre športovú a rekreačnú plavbu v SR.

3.7.2 Strategický cieľ SV2: Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov

Strategický cieľ SV2 je zameraný na kontinuálne vytváranie podmienok umožňujúcich rast výkonov vodnej dopravy v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok podnikania a modernizácie infraštruktúry prístavov na Dunaji. Dané podmienky predstavujú aktívne nástroje na podporu vstupu významných tovarových operátorov a získanie tovarových prúdov na trh, na účely rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov.

3.7.2.1 Priorita SV2.1: Vytváranie podmienok na údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov.

V rámci realizácie priority SV2.1 bude dôraz kladený najmä na:

- vypracovanie plánov rozvoja manažmentom prevádzkovateľa prístavov a racionalizáciu investícií do infraštruktúry prístavov;
- postupné zabezpečovanie postavenia spoločnosti Verejné prístavy, a. s., vo verejných prístavoch v SR realizovaním nových investícií do infraštruktúry a superštruktúry;
- účasť na nových investíciách do prekladných polôh a prekladných zariadení vrátane zabezpečenia intermodálnych prepráv;
- budovanie nových skladovacích a manipulačných technológií pre nové druhy tovarov a nových prevádzkovateľov v prístavoch.

3.7.2.2 Priorita SV2.2: Budovanie nových prístavov, resp. prístavísk na vodných cestách SR

V rámci realizácie priority SV2.2 bude dôraz kladený najmä na:

- prieskum možností;
- realizácia jednotlivých fáz pred investičnej prípravy: prieskumy, analýzy a iné;
- realizácia.

3.7.3 Strategický cieľ SV3: Zavádzanie nových technológií

Strategický cieľ SV3 pojednáva o potrebe využívania ponuky riečnych informačných služieb (RIS) na zvýšenie efektívnosti bezpečnosti a rozvoja komunikačnej a informačnej infraštruktúry vo vodnej doprave.

3.7.3.1 Priorita SV3.1: Vytváranie podmienok na rozvoj existujúceho systému riečnych informačných služieb

V rámci realizácie priority SV3.1 bude dôraz kladený najmä na:

- zavedenie modernej technológie do riadenia lodnej prevádzky;
- zavedenie modernej technológie do riadenia prístavnej prevádzky.

3.7.4 Strategický cieľ SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

Strategický cieľ SV4 je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo.

3.7.4.1 Priorita SV4.1: Znižovanie emisií z plavebnej prevádzky

V rámci realizácie priority SV4.1 bude dôraz kladený najmä na:

- vytvorenie podmienok pre remotorizáciu plavidiel;
- vývoj a podporu zavádzania nových (alternatívnych) palív;
- monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (emisie, kvalita vôd).

3.7.4.2 Priorita SV4.2: Zavedenie zberu odpadov

V rámci realizácie priority SV4.2 bude dôraz kladený najmä na:

- riešenie metodiky spoplatnenia odovzdávania odpadov;

- vybudovanie zberných dvorov a polôh na zber odpadov.

3.7.4.3 Priorita SV4.3: Eliminácia ekologických záťaží vo verejných prístavoch

V rámci realizácie priority SV4.3 bude dôraz kladený najmä na:

- monitoring a odstraňovanie ekologických záťaží vzniknutých v minulosti a pri prekladných činnostiach.

3.7.5 Strategický cieľ SV5: Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave

Strategický cieľ SV5 je zameraný na prípravu a podporu vzdelávania a harmonizovanie podmienok vzdelávacích procesov pre profesie vo vodnej doprave.

3.7.5.1 Priorita SV5.1: Tvorba a zavedenie jednotného európskeho rámca pre odborné kvalifikácie a prípravu štandardov vo vnútrozemskej plavbe

V rámci realizácie priority SV5.1 bude dôraz kladený najmä na:

- účasť na rokovaní pracovnej skupiny EK;
- podporu štrukturálnych zmien vo vzdelávaní a v odbornej príprave zamestnancov s cieľom zvýšenia mobility pracovníkov v tejto oblasti;
- úpravu obsahu odbornej prípravy na dosiahnutie akceptácie dokladov o vzdelaní;
- podporu vzdelávania a motiváciu mládeže o profesie vo vodnej doprave.

3.8 Vízie a ciele vo verejnej osobnej doprave

S ohľadom na dopravné politiky a aktuálny stav v oblasti železničnej dopravy, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 2.7.7, sú vízie tohto dopravného podsektora definované ako:

Vízia VD1	Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce
Vízia VD2	Dostupná, spoľahlivá a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie
Vízia VD3	Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Realizácia vízií VD1, VD2 a VD3 bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových špecifických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SD1	Zabezpečenie legislatívnych, technických, strategických, rozpočtových a organizačných podmienok pre podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy
Strategický cieľ SD2	Poskytovanie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií
Strategický cieľ SD3	Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

3.8.1 Strategický cieľ SD1: Zabezpečenie legislatívnych, technických, strategických, rozpočtových a organizačných podmienok pre podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ SD1 je zameraný na organizačné aspekty spočívajúce v zabezpečení kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, zabezpečenie primeraných rozpočtových zdrojov na prevádzku a infraštruktúru verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, zabezpečenie efektívnej organizácie a integrácie verejnej osobnej dopravy tak, aby si jednotlivé módy dopravy nekonkurovali, ale aby sa navzájom dopĺňali.

V rámci realizácie strategického cieľa SD1 sú nastavené nasledujúce priority:

- Priorita SD1.1: Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave;
- Priorita SD1.2: Zabezpečenie dostatku finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy;
- Priorita SD1.3: Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železničnej dopravy v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál;
- Priorita SD1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy;
- Priorita SD1.5: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave.

3.8.2 Strategický cieľ SD2: Poskytovanie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Strategický cieľ SD2 je zameraný na prevádzkové aspekty spočívajúce vo zvýšení alebo udržaní počtu prepravených osôb verejnou osobnou dopravou a poskytovaní kvalitných a dostupných dopravných informácií.

V rámci realizácie strategického cieľa SD2 sú nastavené nasledujúce priority:

- Priorita SD2.1: Definovanie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzkov objednávateľov k ich dodržiavaniu;
- Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave;
- Priorita SD2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy;
- Priorita SD2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich;
- Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov.

3.8.3 Strategický cieľ SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ SD3 je zameraný na infraštruktúrne aspekty spočívajúce vo zvýšení ekologickej, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy, zabezpečenie kvalitnej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, dostupnej a kvalitnej infraštruktúry nemotorovej dopravy.

V rámci realizácie tohto strategického cieľa SD3 sú nastavené nasledujúce priority:

- Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami;
- Priorita SD3.2: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti;
- Priorita SD3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach;
- Priorita SD3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov;
- Priorita SD3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy;
- Priorita SD3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami;
- Priorita SD3.7: Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí.

Detailné špecifikovanie oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy v podmienkach SR je predmetom samostatného dokumentu, ktorý predstavuje jednotlivé kroky na zlepšenie a zatraktívnenie systému verejnej osobnej dopravy v SR.

4 Opatrenia pre naplnenie vízií a cieľov dopravného sektora

Naplnenie vízií a cieľov dopravného sektora tak, ako boli uvedené v kapitole 3, bude dosiahnuté prostredníctvom opatrení, ktoré priamo súvisia s problémami a potrebami identifikovanými v rámci vykonaných analýz. Definované opatrenia predstavujú strategický pohľad na riešenie jednotlivých čiastkových problémov a potrieb a tvoria kľúčový vstup pre návrh konkrétnych projektov. Z dôvodu zachovania konzistencie prístupu sú aj opatrenia rozdelené na oblasť systémovú, organizačnú, prevádzkovú, infraštruktúrnú, bezpečnostnú a environmentálnu a následne podľa jednotlivých dopravných subsektorov.

Špecifická je problematika verejnej hromadnej dopravy osôb, ktorá je podrobne riešená v samostatnom strategickom dokumente. V nižšie uvedených podkapitolách sú tak uvedené iba zhrňujúce poznatky a skutočnosti s odkazom na spomínaný dokument. Príprava oboch dokumentov však prebiehala v úzkej spolupráci a návrhy opatrení súvisiacich s VOD, železnicou a pod. boli pripravované harmonizovaným spôsobom.

Infraštruktúrne opatrenia boli podrobené hodnoteniu, ktoré je uvedené v kapitole 4.4 a odráža naliehavosť potreby ich realizácie. Z metodického hľadiska bolo toto hodnotenie vykonané zjednodušeným spôsobom, ktorý odráža skutočnosti nedostupnosti multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky v čase prípravy tohto dokumentu.

Všetky opatrenia odkazujú na konkrétne strategické ciele, ku ktorých naplneniu priamo prispievajú.

4.1 Systémové opatrenia

4.1.1 Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov

Proces investičného plánovania nadväzuje na európske aj vnútroštátne záväzné dohovory, ktoré zahŕňajú najvýznamnejšie investičné aktivity. V súčasnej dobe najväčší objem akcií v strednodobom horizonte tvoria akcie spolufinancované z európskych fondov, ktoré sú členené podľa daných priorít EK. EK ďalej umožňuje podporiť významné investície v oblasti rozvoja siete TEN-T aj prostredníctvom nového finančného nástroja „Spájame Európu“ (CEF). Môže ísť o podporu financovania tvorby projektových dokumentácií, ako aj realizácie investičných akcií.

V rámci procesu prípravy jednotlivých projektových zámerov bude dôsledne vyžadované nasledovanie nižšie uvedených krokov, najmä v pred-realizačnej etape.

Tab. č. 38 Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov

FÁZA PREDINVESTIČNEJ PRÍPRAVY:
TECHNICKÉ ŠTÚDIE
ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI
PROCES EIA <ul style="list-style-type: none"> - Zámer - Zisťovacie konanie - Rozhodnutie MŽP SR - Rozsah hodnotenia - Správa o hodnotení + Odborný posudok - Záverečné stanovisko
STABILIZÁCIA TRASY V ÚZEMNÝCH PLÁNOCH OBCÍ A VÚC
FÁZA INVESTIČNEJ PRÍPRAVY/PROJEKTOVÁ PRÍPRAVA:
STAVEBNÝ ZÁMER A DOKUMENTÁCIA NA ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE
ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE O UMIESTENENÍ STAVBY
DOKUMENTÁCIA NA STAVEBNÉ POVOLENIE
ROZHODNUTIE O TRVALOM VYŇATÍ PÔDY Z PPF A LPF
MAJETKOVO-PRÁVNE VYSPORIADANIE (VÝKUPY A VYVLASTNENIE)
STAVEBNÉ POVOLENIE
FÁZA REALIZÁCIE/VÝSTAVBA:
DOKUMENTÁCIA NA PONUKU
VÝBER ZHOTOVOVATEĽA STAVBY
ODOVZDANIE STAVENISKA
KOMPLEXNÁ DOZORNÁ ČINNOSŤ STAVEBNÝCH PRÁČ
AUTORSKÝ DOZOR PROJEKTANTA
PREBERACIE KONANIE
DOKUMENTÁCIA SKUTOČNÉHO REALIZOVANIA STAVBY
KOLAUDAČNÉ KONANIE
ZÁVEREČNÉ TECHNICKÉ A EKONOMICKÉ HODNOTENIE DOKONČENEJ VEREJNEJ PRÁCE
Prevod správy alebo vlastníctva vyvolaných investícií
UŽÍVANIE

Potreba realizácie všetkých vyššie uvedených krokov a nadväzných dokumentov musí byť posúdená prípad od prípadu. Niektoré môžu byť zlúčené, niektoré vynechané. Na druhej strane v zložitejších prípadoch môžu byť naopak doplnené o rôzne dodatočné prognózy, prieskumy. Akýkoľvek zámer by mal byť zapracovaný vo všetkých stupňoch územno-plánovacích dokumentácií. V každom prípade by mali byť jednotlivé dokumentácie posúdené, schválené a zapracované do strategických plánov MDVRR SR a ostatných dotknutých subjektov a inštitúcií.

Súvislosť s cieľmi:

SP1: Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy

4.1.2 Realizácia multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky

Realizácia multimodálneho dopravného modelu je kľúčovým predpokladom na nastavenie procesov efektívneho dopravného plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Ide teda o významné systémové opatrenia s okamžitým využitím v rámci tzv. II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá bude priamo nadväzovať na tento dokument.

Súvislosť s cieľmi:**SP2: Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja a údržby dopravného sektora****4.1.3 Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov**

S ohľadom na chýbajúce vstupné dáta umožňujúce podrobné plánovanie rozvoja dopravného sektora (Kapitola 2.7.1) je toto opatrenie zamerané na ich doplnenie, resp. nastavenie procesov, ktoré zodpovedajúcim spôsobom uvedené dáta zaistia. Dôležitou súčasťou realizácie tohto opatrenia musia byť aj plány priebežných aktualizácií.

Súvislosť s cieľmi:**SP2: Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja a údržby dopravného sektora****4.1.4 Zhotovenie dlhodobého plánu financovania dopravnej infraštruktúry**

Vo väzbe na jeden z kľúčových problémov dopravného sektora Slovenskej republiky, t. j. nedostatočné finančné zdroje, je potrebné pripraviť konkrétny plán pre ich zabezpečenie.

Je treba uvažovať nielen nad finančnými potrebami vyplývajúcimi z plánovaných rozvojových aktivít na strane výstavby, ale dôsledne sa zamerať aj na problematiku udržateľnej údržby existujúcich súčastí dopravnej infraštruktúry. V rámci prípravy plánu je nutné uvažovať nad princípmi štruktúrovaného financovania so zameraním sa na nové potenciálne finančné zdroje.

Súvislosť s cieľmi:**SP3: Nastavenie plánu udržateľného financovania dopravnej infraštruktúry****4.1.5 Realizácia II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie**

Príprava II. fázy dopravnej sektorovej stratégie by mala ťažiť z postupnej realizácie vyššie uvedených systémových opatrení. Z koncepcného pohľadu by tak mala byť založená hlavne na dostupnosti multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky, doplnených dátových bázach jednotlivých podsektorov a doplnených stupňoch predprojektovej prípravy. Toto sú kľúčové požiadavky, na základe ktorých bude možné revidovať:

- vykonané analýzy jednotlivých podsektorov;
- definíciu kľúčových problémov a potrieb;
- návrh a prioritizáciu opatrení a projektov.

V rámci posledného z uvedených bodov by tak mal byť využitý aparát multikriteriálnej analýzy, ktorého aplikáciou bude možné upraviť súčasné nastavenie priorit opatrení a hodnotení projektov do podoby maximálne efektívnej.

Významnou činnosťou by malo byť i spracovanie plánu správy a pravidelnej aktualizácie sektorových stratégií vrátane aktualizácie vyššie spomenutých softvérových nástrojov a databáz.

4.1.5.1 Kľúčové úlohy pre riešenia v rámci II. fázy prípravy strategického plánu – cestná doprava

V podsektore cestnej dopravy musia byť v rámci II. fázy prípravy strategického plánu realizované najmä nasledujúce aktivity:

- doplnenie ďalších analýz v rámci analytickej časti;
- vypracovanie novej koncepcie cestnej siete na území SR;
- doplnenie chýbajúcich informácií na úrovni jednotlivých projektov (uskutočniteľnosť, a pod.);
- rozpracovanie systému hodnotenia projektov do podoby MKA;

- dopracovanie chýbajúcich štúdií uskutočniteľnosti a analýz nákladov a prínosov;
- využívanie výsledkov systémov hospodárenia s vozovkami a mostmi pri príprave projektov a ich zaradenie do realizácie;
- využitie výsledkov z Celoštátneho sčítania dopravy 2015;
- aplikácia smerového sčítania dopravy na cestnej sieti Slovenskej republiky;
- určenie skutočných požiadaviek a potrieb súvisiacich s udržateľným financovaním údržby dopravnej infraštruktúry;
- vyhodnotenie bezpečnostných auditov;
- vo výraznejšej miere využívať údaje o doprave zo systému elektronického výberu mýta;
- vytvorenie databázy projektov cestnej infraštruktúry s evidenciou najdôležitejších ukazovateľov (úzke miesta, kapacita, KNL, intenzita dopravy...);
- vypracovanie strategických hlukových máp a aplikácia ich výsledkov do praxe.

4.1.5.2 Kľúčové úlohy pre riešenia v rámci II. fázy prípravy strategického plánu – železničná doprava (vrátane intermodálnej)

V podsektore železničnej dopravy musia byť v rámci II. fázy prípravy strategického plánu realizované najmä nasledujúce aktivity:

- doplnenie ďalších analýz v rámci analytickej časti;
- rozpracovanie systému hodnotenia projektov do podoby MKA;
- vytvorenie dopravného modelu pre osobnú aj nákladnú dopravu;
- vytvorenie databázy železničných projektov s evidenciou najdôležitejších ukazovateľov, potrebných pre hodnotenie;
- vytvorenie databázy úzkych a obmedzujúcich miest s evidenciou najdôležitejších ukazovateľov, potrebných pre hodnotenie;
- rozpracovanie nástroja na finančné plánovanie do väčšej podrobnosti;
- dôsledná formálna aj vecná kontrola vstupných dát pre jednotlivé projekty;
- plán správy a pravidelnej aktualizácie sektorových stratégií vrátane aktualizácie vyššie spomenutých softvérových nástrojov a databáz.

4.1.5.3 Kľúčové úlohy pre riešenia v rámci II. fázy prípravy strategického plánu – letecká doprava

V podsektore leteckej dopravy musia byť v rámci II. fázy prípravy strategického plánu realizované najmä nasledujúce aktivity:

- posúdenie návrhov možností optimalizácie počtu letísk na území SR, vrátane možností ich finančnej a prevádzkovej udržateľnosti;
- vyvíjanie snahy na získanie dodatočných dát a informácií pre vyhodnotenie dopravných procesov v leteckom segmente spojeného s dopytom po službách letísk, budúcim vývojom a správaním sa cestujúcich a dopravcov;
- hĺbková analýza foriem vzájomnej spolupráce letísk SR, vrátane spolupráce letísk na a mimo územia SR;
- hĺbková analýza technického a funkčného stavu významnej letiskovej infraštruktúry vrátane nárokov na údržbu infraštruktúry;

- zabezpečenie detailného zhodnotenia konfliktov letiskovej infraštruktúry so životným prostredím a s tendenciami ochrany obyvateľstva pred negatívnymi dopadmi z dopravy;
- posúdenie potrieb pre dosiahnutie požadovaného stavu bezpečnostnej ochrany letísk na základe podmienok národnej a európskej legislatívy a definovanie potreby pre zaistovanie podmienok bezpečnej prevádzky leteckej dopravy.

4.1.5.4 Kľúčové úlohy pre riešenia v rámci II. fázy prípravy strategického plánu – vodná doprava

V podsektore vodnej dopravy musia byť v rámci II. fázy prípravy strategického plánu realizované najmä nasledujúce aktivity:

- spracovanie analýzy stavu plavebnej dráhy r. km 1 702,00 – 1 843,00 na vodnej ceste Dunaj so zameraním na riešenie splavnosti Starého koryta – tzv. „záložná plavba“, pri poruche resp. výpadku plavebných komôr na stupni Gabčíkovo;
- posúdenie stavu a možnosti modernizácie plavebných komôr VD Gabčíkovo;
- spracovanie analýzy na zhodnotenie technického a funkčného stavu vodných diel na Váhu po Žilinu pre potreby ich modernizácie a rekonštrukcie, v zmysle platnej Konceptie rozvoja vodných ciest SR a medzinárodných záväzkov;
- spracovanie analýzy stavu verejného prístavu Štúrovo so zameraním na jeho modernizáciu a rozvoj v zmysle aktualizovanej koncepcie rozvoja verejných prístavov SR.

4.2 Organizačné opatrenia

4.2.1 Cestná doprava

4.2.1.1 Konceptia cestnej dopravy

Je potrebné aktualizovať a dotvoriť koncepciu cestnej siete, ktorá bude spracovaná odborníkmi z cestného hospodárstva a následne nebude ovplyvňovaná politickými rozhodnutiami jednotlivých vlád. Na základe tejto koncepcie by sa malo pokračovať v realizácii cestnej siete na území Slovenskej republiky tak, aby vychádzala z dopravného modelu a boli zohľadnené dopravné potreby, finančné možnosti, dopady na životné prostredie a obyvateľstvo a v neposlednom rade efektívnosť (aby sa napr. v tom istom dopravnom koridore neplánovala zároveň diaľnica a modernizácia cesty I. triedy).

V rámci koncepcie by sa mali zohľadniť aj otázky spoplatnenia cestnej siete, jej správy a údržby a integrácie s ostatnou dopravnou infraštruktúrou.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy;

SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete;

SC3: Rozvoj inteligentných dopravných systémov;

SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy;

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy.

4.2.2 Železničná doprava

4.2.2.1 Súlad koncepcií pri objednávaní dopravy

Modernizácia a rekonštrukcia železničnej dopravnej cesty sú dlhodobou záležitosťou nielen z hľadiska prípravy, ale predovšetkým z hľadiska následného používania (životnosť niektorých častí je až 100 rokov), a preto musia byť pripravované s náležitou zodpovednosťou a jasnou predstavou budúcej funkcie a možností. Preto je potrebné vzájomné potvrdenie prevádzkových a infraštruktúrnych koncepcií a ich postupné napĺňanie.

Ide predovšetkým o koordináciu zámerov objednávky železničnej osobnej dopravy (MDVRR), objednávku regionálnej autobusovej dopravy (samosprávne kraje), mestskej dopravy (magistráty miest) a zámerov integrovaných dopravných systémov, čo by v konečnom dôsledku malo vytvoriť podmienky pre zmenu pomerov medzi výkonmi IAD a VOD v prospech VOD. K tomu je potrebné:

- vytvorenie a schválenie strednodobých koncepcií dopravy (plánov dopravnej obsluhy) na krajskej aj celoštátnej úrovni vrátane následnej pravidelnej aktualizácie;
- vytvorenie jasnej koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry a jej dodržiavanie;
- zaistenie zhody v týchto koncepciách a rozvojových dokumentoch vrátane zhody s celoštátnou dopravnou politikou a priemetu do územných plánov;
- stanovenie jasných kritérií pre zaradenie infraštruktúrnych zámerov v oblasti železničnej infraštruktúry do výhľadových plánov a posudzovanie ich priority;
- vytvorenie zhodného prevádzkového konceptu, z ktorého vyplývajú nároky na rozsah a parametre železničnej infraštruktúry.

Súvislosť s cieľmi:

SZ4: Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

4.2.2.2 Obnova vozového parku

Pre rozvoj dopravy sú dôležité nielen opatrenia na strane manažéra infraštruktúry, ale aj na strane dopravcov v osobnej a nákladnej doprave. Predovšetkým v osobnej doprave je táto väzba významná, pretože udáva celý rad infraštruktúrnych parametrov, ako sú dĺžky nástupíšť, využitie elektrickej trakcie, využitie traťovej rýchlosti, nároky na koľajové kapacity v obratových staniach alebo nároky na podpornú vybavenosť železničných staníc (prekurovanie, tankovanie a podobne).

Napriek tomu, že toto opatrenie nie je ďalej rozpracované v materiáli venovanom predovšetkým železničnej infraštruktúre, ide o dôležité hľadisko, a aj preto je nutné túto otázku s dopravcami úzko koordinovať.

Súvislosť s cieľmi:

SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

4.2.3 Intermodálna doprava

4.2.3.1 Vytvorenie organizácie prevádzkujúcej intermodálne terminály

Opatrením je vytvorenie účelovej organizácie prevádzkujúcej všetky nové verejné terminály intermodálnej prepravy v SR:

- buď vytvorením sesterskej organizácie manažéra infraštruktúry na prevádzku, riadenie a správu verejných terminálov,
- alebo výber prevádzkovateľa verejných terminálov vo verejnej súťaži, ktorá zabezpečí spravovanie terminálov na základe koncesie, pri rešpektovaní základných požiadaviek na zabezpečenie verejného a nediskriminačného prístupu k terminálovým službám.

Účinkom je vytvorenie rovnocenných hráčov na trhu kombinovanej dopravy v SR, v dôsledku čoho sa vyrovnajú podmienky hospodárskej súťaže.

Verejnú súťaž bude iniciovať MDVRR SR. Opatrenie je v súlade so smernicou 34/2012/EÚ o založení jednotného európskeho železničného priestoru.

Súvislosť s cieľmi:

SI2.2: Národný operátor pre prevádzku terminálov

4.2.3.2 Vytvorenie stimulov na vytváranie logistického zázemia

Opatrením je vytvorenie stimulov na vytváranie logistického zázemia pri verejných termináloch, najmä rezervovanie územia, úhrada nákladov na pripojenie k železničnej a cestnej sieti.

Účinkom je podpora budovania logistického zázemia v blízkosti verejných terminálov a ich bimodálne napojenie na železničnú aj cestnú sieť. Zámer je v súlade s bielou knihou (strednodobý rozvojový plán) o doprave COM(2011)144 o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – o vytvorení konkurencieschopného dopravného systému nákladnej dopravy.

Súvislosť s cieľmi a prioritami:

SI1.1: Základná sieť terminálov

4.2.3.3 Legislatívne úpravy

Opatrením je doplniť legislatívne predpisy na podporu kombinovanej dopravy v SR v súlade s európskou legislatívou. Ide najmä o úpravu nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel

a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav.

Účinkom je rozšíriť výnimky z prípustných rozmerov a hmotností vozidiel používaných v kombinovanej doprave a na všetky druhy IPJ.

Opatrenie je v súlade s celkovými úvahami Európskej komisie, napr. oznámenie Komisie COM(2006)336 o logistike prepravy nákladov v Európe – kľúči k udržateľnej mobilite, s požiadavkami kľúčových operátorov kombinovanej dopravy združených v UIRR – Cestovná mapa kombinovanej dopravy 2050, ako aj pracovným dokumentom Komisie SEC(2006)1581 o ďalšej pokračujúcej preprave 45´ kontajnerov vo vnútroštátnej doprave.

Súvislosť s cieľmi:

SI2.1: Podpora prevádzky intermodálnej prepravy

4.2.3.4 Program podpory rozvoja kombinovanej dopravy

Opatrením je vytvoriť program podpory rozvoja kombinovanej dopravy zameraný na pomoc pri otvorení nových liniek kombinovanej dopravy, pri nákupe chýbajúcej techniky pre KD (železničné vozne, nosiče NJ, výmenné nadstavby a manipulovateľné cestné návesy).

Účinkom je podpora urýchleného rozbehu liniek kombinovanej dopravy a nákupu techniky pre kontinentálnu kombinovanú dopravu. Projekty na podporu rozvoja sektora kombinovanej dopravy v súlade s uznesením vlády SR č. 304/2008 k návrhu opatrení na podporu rozvoja intermodálnej prepravy v SR zo dňa 14. mája 2008, ktoré doposiaľ nenadobudlo účinnosť v dôsledku zmeny rozpočtových pravidiel a nepridelenia finančných prostriedkov do príslušných rozpočtových kapitol MDVRR SR.

Súvislosť s cieľmi:

SI2.1: Podpora prevádzky intermodálnej prepravy

SI2.3: Podpora nových liniek a obnovy dopravných prostriedkov

SI2.4: Kontrola prevádzky intermodálnej prepravy

4.2.4 Letecká doprava

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

Opatrenie vychádza z evidovaných finančných a prevádzkových problémov predovšetkým na strane niektorých letiskových spoločností a nutnosti finančnej podpory zo strany štátu.

Súvislosť s cieľmi:

SL1: Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy

4.2.5 Vodná doprava

4.2.5.1 Konceptia rozvoja vodných ciest

Pre organizačné zabezpečenie rozvoja vodnej dopravy je nevyhnutné prejsť od sektorového prístupu k viacúrovňovej správe štátu v predmetnej agende. Ide o previazanosť v správe od ústredných orgánov štátnej správy cez samosprávne kraje až na miestnu úroveň v súlade s národnou stratégiou regionálneho rozvoja Slovenskej republiky do roku 2020 s víziou do roku 2030.

Je potrebné vypracovať koncepciu rozvoja vodných ciest, ktorá bude podkladom na realizáciu rozvoja a modernizáciu vodných ciest a ich súčastí na území Slovenskej republiky tak, aby boli zohľadnené dopravné potreby, finančné možnosti, dopady na životné prostredie, obyvateľstvo a hospodársky rozvoj.

Súvislosť s cieľmi:

SV1: Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.2.5.2 Rozvoj služieb verejných prístavov

Koncepcia rozvoja verejných prístavov SR je vypracovaná s víziou do roku 2017 a je smerovaná do rozvoja prístavných, logistických, podporných a doplnkových služieb. Cieľom koncepcie verejných prístavov je preto v krátkodobom horizonte zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pomocou rozvoja služieb na pozemkoch, ktoré nie sú v súčasnosti zmluvne zaťažené.

Súvislosť s cieľmi:

SV2: Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov

4.2.5.3 Vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov vo verejných prístavoch

Dlhodobým zámerom je prevádzkovať prístav Bratislava prostredníctvom obchodného modelu, ktorý predpokladá vlastníctvo a správu infraštruktúry a superštruktúry v kompetencii jedného subjektu, tzv. správcu prístavu, v prípade verejného prístavu Bratislava v kompetencii spoločnosti VP, a. s. Vlastníctvo a správa infraštruktúry a superštruktúry spoločnosťou VP, a. s., je nevyhnutným predpokladom pre zabezpečenie ďalších úloh súvisiacich s vytváraním podmienok pre rozvoj vodnej a kombinovanej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:

Strategický cieľ SV2: Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov

4.2.6 Verejná osobná doprava

Hlavným cieľom organizačných opatrení je dosiahnutie udržateľnej regionálnej a mestskej mobility s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na delbe prepravnej práce. Preto je potrebné zabezpečiť kvalitnú legislatívu, technické normy a strategické dokumenty na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy. Dôležité je pre verejnú osobnú dopravu zabezpečiť primerané rozpočtové zdroje na prevádzku a zlepšiť stav infraštruktúry verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy. Zabezpečenie efektívnej organizácie a integrácie verejnej osobnej dopravy tak, aby si jednotlivé módy dopravy nekonkurovali, ale sa navzájom dopĺňali, je základným prvkom plánovaných integrovaných dopravných systémov vo funkčných regiónoch. K tomu je definovaných v samostatnej Stratégii verejnej dopravy 8 špecifických cieľov, 17 priorít a 102 opatrení, ktoré sú vždy naviazané na konkrétnu prioritu, špecifický a strategický cieľ.

S pomocou jednoduchej multikriteriálnej analýzy boli stanovené dôležitosti jednotlivých špecifických cieľov a priorít a tie boli využité pre prioritizáciu projektov, ako je uvedené v Stratégii verejnej dopravy.

4.3 Prevádzkové opatrenia

4.3.1 Cestná doprava

4.3.1.1 Efektívna správa a údržba cestnej siete

K efektívnosti správy a údržby cestnej siete neprospieva existencia viacerých správcov ciest a nemožnosť realizovať údržbu vlastnými prostriedkami, ale len dodávateľským spôsobom a taktiež dlhodobý nedostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie cyklickej obnovy. Údržba a opravy ciest a mostov sú súčasťou systému hospodárenia s mostmi 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:

SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete

SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

4.3.1.2 Rozvoj IDS

Na získavanie kvalitných údajov o doprave, na efektívne plánovanie cestnej siete a riadenie dopravy je potrebné, aby diaľnice, rýchlостné cesty a cesty I. triedy boli vybavené zariadeniami IDS, medzi ktoré patria najmä meteostanice, automatické sčítače dopravy a zariadenia na smerový prieskum dopravy a premenné dopravné značenie. Väčšinou týchto zariadení treba vybaviť najmä cesty I. triedy; čo sa týka premenného dopravného značenia, tak najmä úsekov smerujúcich k horským priechodom, ako napr. Šturec, Donovaly, Čertovica, aby bolo možné efektívne riadiť dopravu najmä v prípade kritických situácií, uzávierok, či pri plánovaní trás nadrozmernej a nebezpečnej prepravy.

Keďže zariadenia IDS budú zberať obrovské množstvo údajov, bude potrebné ich zbierať a spracovávať v jednom centre za účelom ich ďalšieho využitia. Toto národné centrum by malo byť zároveň prepojené s inými zložkami (polícia, záchranný systém), aby získavané dáta boli využívané v čo najväčšej miere.

V rámci realizácie tohto opatrenia však musí najprv byť spracovaná podrobná štúdia vyhodnocujúca potrebu a účelnosť nasadenia jednotlivých technológií na konkrétne ťahy a úseky.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)

SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

4.3.1.3 Modernizácia odpočívadiel

Vzhľadom na narastajúcu dopravu a nárast podielu nákladnej dopravy je potrebné zvýšiť množstvo odstavňových plôch a modernizovať odpočívadlá na starších úsekoch diaľnic D1, D2 a na rýchlостnej ceste R1. Základné požiadavky na umiestnenie a vybavenie odpočívadiel stanovuje Konceptia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlостných cestách v Slovenskej republike.

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 rýchlостnej cesty (napr. I/51, I/64).

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete

4.3.2 Železničná doprava

4.3.2.1 Integrovaný taktový cestovný poriadok

Na území SR sa integrovaný taktový cestovný poriadok (ITCP) v súčasnosti naďalej rozvíja. S vhodnou systémovou dobou môže mať vplyv na vyšší dopyt po doprave. Na druhej strane je toto riešenie veľmi náročné na kapacitu železničnej infraštruktúry, predovšetkým železničných staníc (počet nástupísk).

Medzi najväčšie nedostatky v absencii uzlových väzieb v súčasnosti patrí neprepojenie vlakov R v smere Poprad a R v smere Plešivec, ktoré sa v uzle Košice míňajú o cca 20 minút.

ITCP sa odporúča naďalej revidovať a rozvíjať tam:

- kde je predpoklad jeho prínosu;
- kde je záujem – dlhodobá objednávka;
- kde ho možno realizovať z hľadiska technického riešenia;
- kde ho možno realizovať pri rešpektovaní priorít na dopravnej ceste;
- kde je to investične (ekonomicky) reálne.

Z vyššie uvedeného vyplýva odporúčanie naďalej rozvíjať v rámci SR ITCP, jeho funkčnosť je však vhodné pred zavedením preveriť z prepravného, dopravného, technického a ekonomického hľadiska. Na preverenie a testovanie funkčnosti ITCP by mohol byť vhodným nástrojom multimodálny dopravný model.

Súvislosť s cieľmi:

SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

4.3.2.2 Odstránenie súbehov a nadväznosť autobusovej dopravy

V určitých častiach dopravnej siete dochádza k súbehom medzi autobusovou a železničnou dopravou, čo z pohľadu efektivity prevádzky nie je príliš hospodárne riešenie.

Opatrenie je zamerané na odstraňovanie súbehov najmä v oblastiach s vyšším dopytom po doprave a konkurencieschopnou železnicou, kde možno predpokladať silné ciele dopravy. V prvej fáze je potrebné preveriť osi Kúty - Bratislava, Trnava - Bratislava, Nové Zámky - Bratislava, Dunajská Streda - Bratislava, Liptovský Mikuláš - Žilina a Čadca - Žilina. V prípade odstraňovania súbehov je nutné citlivo pracovať s vyššie uvedenými predpokladmi a prípadné návrhy koordinovať so samosprávnymi krajinami.

Súvislosť s cieľmi:

SZ4: Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

4.3.2.3 Zmeny v GVD za účelom obmedzenia kapacitných nedostatkov

Väčšina železničných tratí ponúka v súčasnosti podľa dostupných výpočtov priepustnosti dostatočnú kapacitu. Na niektorých úsekoch je však ukazovateľ využitia priepustnosti trate vyšší ako 72 %. Ďalšou oblasťou s možným nedostatkom kapacity sú uzly a prímestské trate, kde po aplikácii ITCP a zvýšení rozsahu prímestskej dopravy môže dochádzať aj ku kapacitným problémom. Pred návrhmi na zvýšenie kapacity pomocou zmien na infraštruktúre je vhodné preveriť problematické miesta z týchto hľadísk:

- Sú vlaky na trati dostatočne obsadené? - Ak nie, redukovať rozsah dopravy.
- Je GVD zostavený s ohľadom na optimálne využitie kapacity a dopytu? - Ak nie, revidovať GVD.
- Sú trasy objednávané dopravcami skutočne využívané? - Ak nie, rokovať s dopravcami.
- Existuje predpoklad výrazného rastu zaťaženia na trati - ak áno, preveriť predchádzajúce body a ak nedôjde k zlepšeniu parametrov navrhnuť infraštruktúrne opatrenia.

V súvislosti s vyššie uvedenými predpokladmi a výsledkami analýz odporúčame preveriť nasledujúce úseky: Úľany nad Žitavou - Levice, Zvolen mesto - Banská Bystrica, Žilina - Rajec.

Súčasťou opatrení je aj detailné preverenie kapacitných možností uzlov a prímestských relácií a vzhľadom na aplikáciu ITCP aj rastu prímestskej dopravy mimo rámca ITCP. V tomto smere je veľmi významná predstava objednávateľa dopravy o predvídanom rozsahu a spôsobe prevážania (konštrukciu GVD) vlakov osobnej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:

SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

SZ2: Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

4.3.2.4 Zaistenie rozsahu dopravy podľa dopytu

Ak železnica ponúkne dostatočný počet spojov, zodpovedajúci cestovný čas a určitý komfort, môže v niektorých smeroch prevziať významnú časť záťaže cestnej dopravy. Vzhľadom na pevne pridelený objem disponibilných vlakových kilometrov je nutné prispôbiť rozsah dopravnej ponuky na železnici prepravnému dopytu. Pri posilňovaní prevádzky je nutné brať do úvahy vhodnú nadväznosť autobusovej dopravy, možnosti infraštruktúry a celkový počet pridelených vlakových kilometrov. Pri obmedzovaní objednávky dopravy je nutné vziať do úvahy možnosti celoročnej alternatívnej obsluhy oblasti verejnou dopravou či možnosti prevádzkovania trate iným subjektom (napr. turistická železnica).

Zvýšenie objednávky výkonov možno v blízkom výhľade považovať za potrebné v nasledujúcich perspektívnych osiach regionálnej dopravy: Kúty - Bratislava, Trnava - Bratislava, Nové Zámky - Bratislava, Liptovský Mikuláš - Žilina, Čadca - Žilina, Zvolen - B Bystrica a Košice - Poprad, prípadne aj v iných smeroch, kde si to vyžadujú prípadne zmeny v organizácii prímestskej autobusovej dopravy. V segmente diaľkových vlakov sú najviac obsadené osi Kúty - Bratislava - Štúrovo, Bratislava - Žilina - Košice a Bratislava - Banská Bystrica. V týchto osiach by bolo vhodné uvažovať so zvýšením kapacity vlakov, prípadne aj so zvýšením rozsahu dopravy avšak s ohľadom na disponibilné vlakové kilometre. Obsadenie vlakov bolo analyzované z podkladov ZSSK.

Medzi oblasti s nízkym zaťažením v regionálnej železničnej doprave (menej ako 500 os/24h) možno zaradiť nasledujúce úseky tratí:

- Štúrovo – Čata – Levice;
- Čata – Šahy;
- Úľany nad Žitavou – Vráble – Zlaté Moravce;
- Horná Štubňa – Hronská Dúbrava;
- Trenčín – Chynorany;
- Čadca – Skalité št. hr. – Zwardoň;
- Čadca št. hr. – Čadca;
- Čierna nad Tisou – Čop (UA);
- Trebišov – Strážske;
- Stará Ľubovňa – Plaveč;
- Lipany – Plaveč;
- Trenčianska Teplá – Nemšová št. hr. SR/ČR.
- Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica
- Tisovec – Brezno

V zozname nie sú uvedené trate, kde už v súčasnosti nie je regionálna doprava objednávaná.

Súvislosť s cieľmi:**SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava****4.3.2.5 Zníženie nákladov na riadenie prevádzky**

Náklady na riadenie prevádzky tvoria podstatnú časť nákladov manažéra infraštruktúry, cca 47 %. Za posledné 3 roky sa finančná náročnosť riadenia prevádzky postupne mierne znížila a v tomto trende je potrebné pokračovať systémovými opatreniami. Je to predovšetkým úspora zamestnancov podieľajúcich sa na riadení prevádzky. Úsporu zamestnancov možno realizovať nasadením technologického zariadenia, čo má za následok predovšetkým:

- úsporu nákladov na riadenie prevádzky;
- elimináciu chýb ľudského činiteľa pri riadení dopravy;
- zvýšenie technickej úrovne zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia.

Tento efekt umožní nasadenie zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie s možnosťou diaľkového riadenia, prípadne zavedenie zjednodušeného riadenia dopravy na trati so zodpovedajúcou technologickou podporou. Systémy zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie umožňujú centralizáciu riadenia dopravy do regionálneho alebo celoštátneho dispečerského pracoviska.

Úsporu pracovníkov v oblasti riadenia dopravy je nutné zaistiť sprievodným sociálnym programom (odstupné, rekvalifikácia, atď.).

Súvislosť s cieľmi:**SZ5: Ekonomicky udržateľná železnica****4.3.3 Letecká doprava**

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

Opatrenie vychádza z evidovaných finančných a prevádzkových problémov predovšetkým na strane niektorých letiskových spoločností a nutnosti finančnej podpory zo strany štátu.

Súvislosť s cieľmi:**SL1 Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy****4.3.4 Vodná doprava****4.3.4.1 Správa a údržba vodných ciest a plavebných objektov na úrovni celoročnej splavnosti**

Prevádzkovými opatreniami pre opodstatnenie investícií v oblasti vodnej dopravy je správa a údržba vodných ciest a plavebných objektov na úrovni celoročnej splavnosti. Napríklad pravidelná údržba regulačných stavieb, oprava a údržba terminálov intermodálnej prepravy a zabezpečovanie požadovaných parametrov plavebnej dráhy realizáciou investícií.

Súvislosť s cieľmi:**SV1: Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest****SV2: Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov**

4.4 Infraštruktúrne opatrenia

4.4.1 Cestná doprava

V súčasnosti plánovaná a budovaná sieť diaľnic a rýchlostných ciest bude tvoriť hlavné osi cestnej dopravy medzi významnými centrami slovenských regiónov a taktiež hlavné osi medzinárodnej tranzitnej dopravy. Po jej dobudovaní sa významným spôsobom zlepší dostupnosť cestnou dopravou medzi centrami slovenských regiónov a zároveň dostupnosť významných hospodárskych centier v okolitých krajinách.

Hlavný komunikačný systém cestnej dopravy a kostru cestnej siete dopĺňajú významným spôsobom cesty I. triedy, najmä v regiónoch, kde nie je plánovaná cestná komunikácia vyššieho typu. Zároveň Cesty I. triedy slúžia ako hlavné tepny cestnej dopravy napájajúce sa na diaľničnú sieť a hlavné komunikačné osi v regiónoch. Na spoľahlivé fungovanie tejto siete je potrebné jej dobudovanie a skapacitnenie v najproblematickejších úsekoch (obchvaty, preložky).

4.4.1.1 Dobudovanie diaľnice D1

Diaľnica D1 je najvýznamnejším diaľničným prepojením naprieč územím SR v západovýchodnom smerovaní a tvorí chrbticovú os cestnej siete. Diaľnica D1 je súčasťou vetvy multimodálneho koridoru Va vedenom v trase Bratislava – Žilina – Užhorod a súčasťou základnej siete TEN-T. 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.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

4.4.1.2 Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky

Slovenská republika je významnou tranzitnou krajinou pre cestnú dopravu v severojužnom smere, avšak súčasná cestná sieť svojimi technickými parametrami, nepostačuje kapacitne ani bezpečnosťou. Je potrebné urýchlené dobudovanie diaľnice D3 spolu s rýchlostnou cestou R5. Diaľnica D3 je súčasťou VI. multimodálneho koridoru a základnej siete TEN-T a spolu s R5 výrazne zlepší vzájomnú dostupnosť SR, priemyselného regiónu Žiliny a hospodársky dôležitého Ostravska a Horného Sliezska. Slovenská republika sa k dobudovaniu tohto spojenia zaviazala medzinárodnou zmluvou s Poľskom.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

4.4.1.3 Severojužné prepojenie na východnom Slovensku

Vzhľadom na významný objem nákladného tranzitu medzi Poľskom a Maďarskom v tomto regióne, kapacitne a bezpečnostnými parametrami nevyhovujúce súčasné prepojenie po cestách I. triedy, je potrebné riešiť toto prepojenie dobudovaním rýchlostnej cesty R4, ktorá bude slúžiť medzinárodnej tranzitnej doprave v tomto smere a zároveň zlepši vzájomnú dostupnosť Košíc a Prešova s Miskolcom, Budapešťou a Rzeszówom. Táto trasa je tiež súčasťou súhrnnej siete TEN-T.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy

4.4.1.4 Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os

Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 významným spôsobom prispeje k zlepšeniu vzájomného prepojenia Trenčína, Zvolena/Banskej Bystrice a Košíc a taktiež medziľahlých regiónov postihnutých štrukturálnymi zmenami v ekonomike a vysokou mierou nezamestnanosti. Vybudovanie tejto cestnej osi poskytne potrebnú kapacitu a úroveň bezpečnosti, ktorá je na súčasnej ceste I/50 neúnosná. Trasa je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy

4.4.1.5 Stredoslovenská severojužná komunikačná os

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.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov cestnej dopravy

4.4.1.6 Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii

Súčasná cestná sieť v regióne Bratislavy má dlhodobu 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 komplexnej siete TEN-T) a navýšenie kapacity existujúcich prístupových komunikácií do hlavného mesta (cesta I/61) a ich doplnenie vybudovaním chýbajúcich úsekov nadväzujúcich cestných komunikácií (napr. rýchlostná cesta R7).

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

4.4.1.7 Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR

Súčasťou základnej siete TEN-T má byť aj prioritná os západ – východ (Norimberg/Drážďany – Praha – Olomouc – Žilina – Košice – Záhor – Užhorod – Lvov), na ktorej realizáciu treba okrem vyššie spomínanej diaľnice D1 dobudovať rýchlostnú cestu R6 s napojením do Českej republiky, ktorá výrazným spôsobom zlepší vzájomnú dostupnosť severozápadného regiónu a iných častí SR s Českou republikou.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

4.4.1.8 Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T

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 (rýchlostné cesty R7, R8 a cesty I. triedy I/18, I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75, I/79).

Takisto vybudovanie úsekov, kde v súčasnosti neexistuje žiadne prepojenie bude významným prínosom k zlepšeniu dopravnej dostupnosti a k zmene prepravných vzťahov (R7 Dunajská Streda – Nové Zámky).

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

4.4.2 Železničná doprava

Existujúca pomerne hustá železničná sieť nezodpovedá z hľadiska svojho rozsahu, rozsahu jednotlivých zariadení, ich kvalitatívnym parametrom a technickému stavu, súčasným ani budúcim potrebám železničnej dopravy.

Náklady na jednoduchú reprodukciu železničnej siete a na dodržanie normového stavu z hľadiska platnej legislatívy sú vysoké, bez väčšieho efektu z hľadiska prepravných prúdov, prípadne príjmov. Z tohto dôvodu sa všetky pripravované projekty železničnej siete musia zamerať:

- buď na modernizáciu, prípadne výstavbu nových traťových úsekov tzn. na zlepšenie, ktoré urobí železničnú dopravu konkurencieschopnú a tým zvýši aj príjmy;
- alebo na racionalizáciu, kde realizáciou moderných technologických opatrení dôjde k úspore prevádzkových nákladov. Súčasťou tohto opatrenia môže byť aj racionalizácia rozsahu siete, zastavenie prevádzky a zrušenie niektorých nevyužívaných alebo málo využívaných tratí.

4.4.2.1 Nové železničné spojenia

V rámci zvyšovania konkurencieschopnosti a využitia nových príležitostí vo verejnej osobnej doprave je vhodné preveriť nové osi. Ide o nové železničné prepojenia v oblastiach, kde je potenciál na prevzatie vyšších prepravných záťaží predovšetkým v prímestskej a medziregionálnej osobnej doprave. Na základe analýzy prepravných vzťahov je odporúčané preveriť formou štúdie uskutočniteľnosti priame železničné spojenie (z veľkej časti s využitím existujúcich traťových úsekov):

- Bratislava – Nitra (s nadväznosťou na Zvolen / Prievidza).

Ďalej je možné preveriť vedenie vysokorýchlostných tratí a vybrané koridory určiť k územnej ochrane. Možný vplyv nových železničných spojení by mal byť detailnejšie preverený v ďalšej fáze stratégie využitím dopravného modelu. Pre identifikované spojenia je ďalej nevyhnutné spracovať komplexnú štúdiu uskutočniteľnosti vrátane ekonomického hodnotenia.

Súvislosť s cieľmi:**SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra**

4.4.2.2 Terminály integrovanej osobnej prepravy

Pre dobre a efektívne fungujúce integrované dopravné systémy sú kľúčovými prvkami terminály integrovanej osobnej prepravy, v ktorých je zaistená prestupová väzba medzi chrbticovou železničnou a nadväzujúcou autobusovou (alebo inou verejnou) dopravou.

Okrem budovania nových terminálov integrovanej osobnej prepravy je zároveň vhodné podporovať rozvoj nových železničných zastávok v miestach hustého osídlenia, prípadne posun existujúcich železničných zastávok na vhodnejšie miesta.

Súvislosť s cieľmi:**SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava**

4.4.2.3 Modernizácia siete TEN-T

Vybrané železničné trate Slovenskej republiky sú zaradené do európskej dopravnej siete TEN-T. Táto sieť slúži pre rozhodujúce medzištátne a hlavné národné dopravné vzťahy. Sieť tratí TEN-T je v súlade s požiadavkami Európskej komisie postupne modernizovaná. Z hľadiska konkrétnych opatrení na území Slovenskej republiky ide o nasledujúce opatrenia:

- modernizácia železničného koridoru č. IV (Kúty - Bratislava - Štúrovo);
- modernizácia železničného koridoru č. V (Bratislava - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou);
- modernizácia železničného koridoru č. VI (Žilina - Čadca);
- samostatné železničné uzly (Bratislava, Žilina, Košice);
- modernizácia ostatných tratí v sieti TEN-T.

V rámci modernizácie sa predpokladá zavedenie potrebných parametrov (traťová rýchlosť, resp. cestovné doby, dostatočná kapacita, prejazdný prierez, traťová trieda zaťaženia a peronizácia). Nejde len o samotné železničné trate, ale aj o železničné stanice.

Súvislosť s cieľmi:**SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra**

4.4.2.4 Odstránenie obmedzujúcich miest

V traťových úsekoch, kde nie je pripravovaná modernizácia a kde existujú obmedzujúce miesta pre nákladnú alebo osobnú dopravu, je navrhnuté lokálne odstránenie obmedzení. Ide predovšetkým o nasledovné parametre:

- prejazdný prierez - UIC-GB (GC);
- traťová trieda zaťaženia - 22,5 t / nápravu (D4);
- dĺžka koľají na staniciach - 750 m;
- kapacita (predovšetkým traťových úsekov);
- peronizácia a prístup pre cestujúcich (kapacita železničných staníc, bezpečnosť).

Odstránenie obmedzujúcich miest sa netýka iba nadradenej železničnej siete, ale aj ďalších tratí, na ktorých je významný zdroj / cieľ nákladnej dopravy alebo významný uzol osobnej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:**SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra**

4.4.2.5 Technologické zaistenie interoperability

U nadradených tratí, na ktorých už prebehla modernizácia alebo sa súvislá modernizácia naopak nepredpokladá, je vhodné okrem odstránenia obmedzujúcich miest zabezpečiť interoperabilitu z hľadiska možnosti prevážania medzinárodných osobných a nákladných vlakov. Ide o vybudovanie systému ERTMS ktorý sa, skladá predovšetkým zo štandardu zabezpečovacieho zariadenia ETCS a oznamovacieho zariadenia GSM-R. Prednostne ide o úseky:

- Kúty št. hr. (CZ) – Bratislava (do roku 2015);
- prístav, zriaďovacie stanice, terminály nákladnej dopravy a oblasti nákladnej dopravy v uzle Bratislava (do roku 2015);
- Bratislava – Nové Zámky – Komárno / Štúrovo (do roku 2020).

V krátkodobom horizonte ide predovšetkým o vyriešenie problematiky elektromagnetickej kompatibility:

- komplexné odstránenie koľajových obvodov 25 Hz na celej sieti.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

SZ4: Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

4.4.2.6 Infraštruktúrne opatrenia pre realizáciu ITCP

Pre zavedenie funkčného systému ITCP sú nutné aj infraštruktúrne úpravy spočívajúce predovšetkým v zabezpečení systémových jazdných dôb medzi uzlami a kapacitou prestupných uzlov (dostatočný počet nástupných hrán). Ide o komplexný program odstránenia bariér pre zavedenie taktovej dopravy na vybraných tratiach:

- na tratiach Bratislava – Trenčín – Žilina, Žilina – Banská Bystrica – Zvolen a Zvolen – Levice – Galanta – Bratislava je u štandardných rýchlikov potrebné skrátiť ich jazdnú dobu tak, aby bola:
 - V Bratislave zabezpečená prestupná väzba medzi vlakmi EC z a do Budapešti a rýchlikmi z a do Žiliny a Košíc (dnes je väzba len z a do Prahy) so zabezpečením súčasných prestupných väzieb;
 - V Šuranoch/Nových Zámkoch prestupná väzba medzi vlakmi EC z a do Budapešti a rýchlikmi zo a do Zvolena a Košíc so zapracovaním spojenia Šurany – Nové Zámky osobným vlakom.
- na trati Bratislava – Žilina možno predbežne potrebnú úsporu odhadnúť na cca 30 minút (modernizácia), na tratiach Žilina – Banská Bystrica – Zvolen a Zvolen – Šurany na ďalších cca 30 minút (zvýšenie rýchlosti / prípadná elektrifikácia trate Martin – Banská Bystrica a úprava parametrov trate / zvýšenie rýchlosti/ Zvolen – Šurany).
- na tratiach Vrútky – Banská Bystrica – Zvolen, Zvolen – Plešivec – Košice a Košice – Poprad – Vrútky je u štandardných rýchlikov potrebné skrátiť ich jazdnú dobu tak, aby v Košiciach bola zabezpečená prestupná väzba medzi rýchlikmi cez Plešivec a cez Poprad (celkovú potrebnú úsporu možno predbežne odhadnúť na cca 30 minút).
- komplexné vyriešenie zásadného kapacitného problému Bratislava hl. st.; tu je potrebné vytvoriť takú kapacitu (resp. také dopravné riešenie s prípadným využitím tarifných bodov Bratislava predmestie a Bratislava Vinohrady), aby bola vytvorená možnosť vzájomného prestupu medzi medzinárodnými vlakmi kategórie EC a vlakmi REX do a z Viedne, vnútroštátnymi rýchlikmi

Bratislava – Žilina – Košice, Bratislava – Zvolen – Banská Bystrica – Vrútky – Žilina a osobnými vlakmi zo smerov Kúty, Leopoldov, Nové Zámky a Komárno.

- zvýšenie cestovnej rýchlosti rýchlíkov na trati Zbehy – Prievidza (optimalizácia, diaľkové zabezpečovacie zariadenie, zdvojkolaženie Lužianky – Nitra).
- zvýšenie kapacity trate Dunajská Streda – Komárno predĺžiť minimálne v jednej železničnej stanici na úseku D. Streda - Komárno užitočnú dĺžku dopravných koľají na 750 m, optimalizovať trať tak, aby bolo dosiahnuté skrátenie jazdných dôb na celom úseku Bratislava – Komárno o cca 10 – 15 minút, čiastočné zdvojkolaženie Bratislava hl. st. – Dunajská Streda (úseky Bratislava hl. st. – Bratislava-N. Mesto – P. Biskupice a Nové Košariská - Kvetoslavov).

Súvislosť s cieľmi:

SZ1: Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

4.4.2.7 Elektrifikácia dôležitých tratí

Samostatným parametrom železničných tratí je elektrifikácia. Elektrifikácia je veľkou prednosťou železničnej dopravy oproti ostatným dopravným módom, a to predovšetkým z hľadiska:

- energetickej nezávislosti;
- ekologického spôsobu pohonu vozidiel;
- celistvosti prepravných ramien;
- vysokého merného výkonu elektrických rušňov.

Na základe vykonaných analýz sa odporúča ďalšie sledovanie elektrifikácie železničných tratí pre osobnú, ako aj pre nákladnú dopravu. Ide predovšetkým o osi:

- Bánovce nad Ondavou – Humenné;
- Zvolen – Košice;
- Banská Bystrica – Martin.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

4.4.2.8 Zaistenie prevádzkyschopnosti

Železničná sieť Slovenskej republiky je pomerne hustá (0,074 km/km²), čomu však mnohokrát nezodpovedá rozsah a význam prevádzky na nej. Časť železničnej siete, ktorá nebude modernizovaná, ale je na nej dostatočný rozsah prevádzky, by mala byť uvedená do uspokojivého stavu - zabezpečenie prevádzkyschopnosti v zodpovedajúcich parametroch. Preto je nutná predovšetkým:

- systémová údržba a obnova tratí podľa vopred stanoveného harmonogramu tam, kde je potvrdená predpokladaná objednávka prevádzky osobnej dopravy alebo perspektíva prevádzky nákladnej dopravy;
- koordinácia údržbárskej a investičnej činnosti v rámci zhodnotenia infraštruktúry, napr.
 - skracovanie jazdných dôb - prednostné odstraňovanie lokálnych znížení traťovej rýchlosti, prípadne jej zvýšenie,
 - prednostné odstraňovanie kolíznych miest z hľadiska bezpečnosti (zabezpečenie alebo zrušenie prejazdov)
 - zvýšenie bezpečnosti prevádzky na železnici náhradou starších typov zabezpečovacích zariadení (1. a 2. kategórie) novým zariadením 3. kategórie s diaľkovým ovládaním,
 - zlepšovanie zariadení pre cestujúcich - rekonštruované a nanovo budované nástupištia s výškou 550 mm nad temenom koľajnice.

Toto opatrenie možno sledovať vyčíslením podielu tratí vo výbornom a dobrom stave (podľa celkovej známky kvality) voči dĺžke siete a počtom trvalých a dočasných obmedzení traťovej rýchlosti.

Súvislosť s cieľmi a prioritami:

SZ3.1: Zariadenie prevádzkyschopnosti železničnej dopravnej cesty tam, kde je to účelné

4.4.2.9 Dosiachnutie požadovaných štandardov na celoštátnych tratiach

Pre cestujúcu verejnosť je dôležitý nielen čas strávený v dopravnom prostriedku, ale aj čas strávený pri čakaní na neho. Preto je navrhnuté opatrenie na zvýšenie štandardov vybavenosti železničných staníc a zastávok. Ide o vybavenie nástupíšť, výpravných budov a okolia (prístrešky, mobiliár, WC, parkovisko atď.).

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

4.4.2.10 Revitalizácia tratí a staníc

Na zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy možno pri racionalizačných opatreniach (modernizácia zabezpečovacieho zariadenia, dispečerizácia) odporučiť rozšírenie činností o ďalšie úpravy infraštruktúry (predovšetkým koľajové úpravy, vybudovanie nástupíšť s výškou 550 mm nad temenom koľajnice, bezbariérové prístupy, parkoviská, miesta na odkladanie bicyklov, atraktívne prostredie) a uvedené projekty označovať ako revitalizácia. Spomínané úpravy možno vykonávať v rámci jedného projektu, prípadne ako sprievodnú akciu pred alebo počas priebehu vlastnej racionalizácie riadenia prevádzky.

Iba tak možno dosiahnuť zvýšenie komfortu pre cestujúcu verejnosť a zároveň zlepšiť podmienky na využívanie železničných tratí.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

4.4.2.11 Diaľkové riadenie prevádzky na železničnej infraštruktúre (racionalizácia, dispečerizácia)

Hlavným dôvodom na realizáciu racionalizačných akcií je podiel výšky finančných prostriedkov na realizáciu konkrétnej racionalizačnej akcie a výšky ročných úspor finančných prostriedkov vynakladaných na zabezpečenie prevádzky železničnej dopravnej cesty, ktoré vzniknú po realizácii konkrétnej racionalizačnej akcie.

Medzi technické parametre a opatrenia racionalizačných akcií patria:

Zabezpečovacie zariadenie

- v rámci technického riešenia zabezpečovacieho zariadenia je uprednostňované centralizované riadenie vlakovej dopravy pre ucelený súvislý úsek trate, ktorý sa má ovládať z regionálneho alebo centrálného pracoviska riadenia vlakovej dopravy;
- na diaľkové riadenie má byť určená prevádzkovo nevyhnutná základná zostava koľajiska jednotlivých dopravní, ktorá vychádza z dopravnej technológie;
- preferuje sa zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie, na zisťovanie voľnosti úsekov sa majú prednostne využívať počítače náprav;
- nahrádzajú alebo reparujú sa existujúce priesestné zabezpečovacie zariadenia s cieľom vyvolať úspory zamestnancov.

Oznamovacie zariadenie

- úpravy oznamovacieho zariadenia majú zodpovedať systémovým úpravám zabezpečovacieho zariadenia s cieľom zaistenia centralizácie jeho líniovej obsluhy;
- na zabezpečenie dispečerského riadenia môžu byť v rámci racionalizácie realizované ďalšie technické opatrenia, ako napr. rádiové technológie, rozhlasové zariadenia pre cestujúcich v dopravniciach, vizuálne informačné zariadenia ovládané z dispečerského pracoviska, kamerové systémy v dopravniciach pre zaistenie bezpečnosti.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

SZ5: Ekonomicky udržateľná železnica

4.4.3 Intermodálna doprava

4.4.3.1 Terminály intermodálnej prepravy

V súčasnosti v SR nie sú tzv. verejné terminály, ktoré by v zmysle právnych predpisov EÚ poskytovali služby na nediskriminačnom a verejnom prístupe do terminálov pre všetkých zákazníkov. Opatrením je dokončenie výstavby pripravených verejných terminálov, dokončenie výstavby II. etapy týchto terminálov a výstavba nezačatého terminálu.

Na plošný rozvoj služieb intermodálnej dopravy je navrhnuté vybudovanie verejných terminálov intermodálnej prepravy, predovšetkým:

- Intermodálny terminál Žilina – Teplička (prvá etapa);
- Intermodálny terminál Košice – Bočiar (prvá etapa);
- Intermodálny terminál Bratislava – Pálenisko (prvá etapa);
- Intermodálny terminál Leopoldov – Šulekovo (prvá etapa);
- Inteligentný riadiaci systém pre intermodálnu infraštruktúru.

Dopadom je rozšírenie služieb kombinovanej dopravy na území SR aj o tzv. kontinentálnu kombinovanú dopravu a vyrovnanie zdeformovaného trhu kombinovanej dopravy. Potenciál kombinovanej dopravy bol podrobený prieskumom, jednak štúdiou vypracovanou VÚD a štúdiou zahraničného riešiteľa firmy INTRACO, ktoré potvrdili dostatočné prepravné prúdy kombinovanej dopravy vo výhľade do roku 2020. Je možné sa oprieť aj o štúdiu DIOMIS, ktorú nechalo spracovať UIC, ktorá je najčerstvejším materiálom a ktorej výsledky sú porovnateľné so štúdiou INTRACO.

Súvislosť s cieľmi:

SZ2: Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

S11: Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

4.4.3.2 Odstránenie obmedzení na železničnej sieti

Opatrením je odstránenie rozhodujúcich bodových a líniových prekážok na železničných tratiach zaradených do Dohody AGTC, pokiaľ je to možné osobitne, bez nutnosti rekonštruovať celú železničnú trať.

Účinkom je odstránenie prekážok v priechodnosti železničných tratí pre vlaky kombinovanej dopravy a zvýšenie rýchlosti prepravy v kombinovanej doprave.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

Podpora navrhovaných opatrení z verejných zdrojov bude predmetom posúdenia EK, v súlade s rozhodnutím EK z dňa 17.7. 2013 o štátnej pomoci (SA.34369-2013/C Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy, ex 2012/N).

4.4.4 Letecká doprava

4.4.4.1 Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Opatrenia v podobe modernizácie, budovania a údržby infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T vychádzajú z rozsahu potrieb letiskových spoločností na strane prevádzkovej infraštruktúry, či už ide o komplexnú modernizáciu letiskovej infraštruktúry (RWY a príľahlé plochy), budovanie novej infraštruktúry pre nákladnú dopravu alebo o infraštruktúrne opatrenia v podobe údržbových prác.

Na opodstatnenosť opatrenia upozorňuje analýza stavu infraštruktúry letísk vrátane funkčného a kapacitného zhodnotenia. Realizácia opatrení je vedená v tendencii špecifického cieľa 1 a 2 a pretaví sa do realizácie procesu kontinuálneho vytvárania podmienok umožňujúcich rozvoj sektora leteckej dopravy, 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 leteckej dopravy v SR.

Konkrétne opatrenia pre letiská v sieti TEN-T je možné pomenovať ako:

- modernizácia RWY a príľahlých plôch na letisku M.R. Štefánika v Bratislave a letisku Poprad-Tatry;
- budovanie nových priestorov pre potreby odbavenia nákladnej dopravy na letisku Košice;
- modernizácia prevádzkových priestorov (hangáru) na letisku Košice;
- údržba a opravy infraštruktúry letiska M. R. Štefánika Bratislava, letiska Poprad-Tatry a letiska Košice vrátane činností spojených s cyklickou kontrolou prevádzkyschopnosti RWY.

Súvislosť s cieľmi:

SL1: Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy

SL:2 Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy

Podpora navrhovaných opatrení z verejných zdrojov bude predmetom posúdenia EK, v súlade s Usmernením EK o štátnej pomoci letiskám a leteckým dopravcom zo dňa 20. Februára 2014.

4.4.5 Vodná doprava

4.4.5.1 Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj

Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mala podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest zabezpečiť určitú dopravnú výkonnosť minimálne 300 dní v roku podľa kritérií EHK OSN a Dunajskej komisie. Požadované parametre plavebnej dráhy (hĺbka a šírka plavebnej dráhy, polomer oblúkov, podjazdná výška pod mostmi pre príslušnú klasifikačnú triedu vodnej cesty) je potrebné zabezpečiť realizáciou technických opatrení. Jednotlivé technické opatrenia musia byť navrhnuté na základe výskumu, z ktorého vyplynie optimálne riešenie jednotlivých parametrov plavebnej dráhy.

Súvislosť s cieľmi:

SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.4.5.2 Rekonštrukcia a modernizácia plavebných komôr na vodnom diele Gabčíkovo

Zhoršenie stavu betónových konštrukcií plavebných komôr VD Gabčíkovo v dôsledku ich starnutia a neustále sa prejavujúce a opakujúce porušenia tesnení dilatačných škár na stabilitu podložia komôr si vyžadujú monitoring prúdenia podzemnej vody, deformácií a v prípade potreby realizáciu sanačných opatrení. Vyriešenie tohto problému spadá do kompetencie Ministerstva životného prostredia SR, s ktorým bude MDVRR SR úzko spolupracovať.

Súvislosť s cieľmi:

SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.4.5.3 Dobudovanie sledovanej vodnej cesty Váh

Splavnenie Váhu je projekt s nadregionálnym rozsahom; jeho časť – dolný Váh sa priamo dotýka regiónu južného a západného Slovenska. Ako rozvojový projekt bude mať priamy vplyv na hospodárske a sociálne aspekty Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho a Žilinského kraja.

Navrhované opatrenia počítajú s vybudovaním dvoch nových vodných diel (Kolárovo a Sereď-Hlohovec) a dobudovaním jedného vodného diela (Selice). Ostatné opatrenia predstavujú dokončenie a modernizáciu existujúcich plavebných komôr na jednotlivých stupňoch vážskej kaskády a prívodných a odpadných kanálov.

Súvislosť s cieľmi:

SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.4.5.4 Vodné cesty a objekty pre športovú a rekreačnú plavbu na vodných cestách SR

Vodné cesty národného významu sú využívané aj na účely športovej a rekreačnej plavby, a preto je nevyhnuté zabezpečiť minimálne podmienky pre jej prevádzku a bezpečnosť. Zabezpečením takýchto podmienok sa podporí rozvoj vodného turizmu a cestovného ruchu, čo sa priamo odzrkadlí aj v podpore zamestnanosti v daných regiónoch.

Súvislosť s cieľmi:

SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.4.5.5 Budovanie súčastí vodných ciest

Za súčasť vodnej cesty sa považujú najmä miesta státia plavidiel v prístavoch alebo mimo prístavov, hate, plavebné komory, dorazy, prístaviská, vyvážovacie zariadenia prístavov, opevnenia brehov, regulačné stavby, plavebné znaky, plavebné chodníky, ochranné pásma vodnej cesty, vodné časti, brehové úpravy a nábrežné múry prístavov.

Opatrenie súvisiace s budovaním súčastí vodných ciest sleduje zvýšenie plavebnej bezpečnosti dodržiavaním času odpočinku členov posádok plavidiel v zmysle nariadení EÚ, zvýšenie bezpečnosti pohybu lodného personálu pri čakaní plavidla na nakládku a vykládku na vodnej ceste.

Súvislosť s cieľmi:

SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

4.4.5.6 Modernizácia, rekonštrukcia a dobudovanie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo

Zabezpečením strategického rozvoja prístavných, logistických a ďalších služieb sa dosiahne zefektívnenie využitia majetku štátu, zvýšenie konkurencieschopnosti v porovnaní s inými prístavmi na Dunaji a budovanie pozitívneho imidžu moderného riečného prístavu, ktorý ponúka široké portfólio nielen prístavných služieb.

Súvislosť s cieľmi:**SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov****4.4.5.7 Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk a výstražných značení**

Modernizáciou infraštruktúry prístavov sa zabezpečí bezpečný pohyb členov posádok plavidiel a prístavného personálu vo verejných prístavoch podľa súčasných štandardov vybavenosti prístavov.

Súvislosť s cieľmi:**SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov****4.4.5.8 Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch vo verejnom prístave Bratislava**

Realizácia opatrenia poskytne ďalší priestor pre etablovanie sa podnikateľských subjektov vo verejnom prístave Bratislava, čo prinesie pozitívny rozvoj v oblasti sociálno-ekonomického a hospodárskeho rastu.

Súvislosť s cieľmi:**SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov****4.4.5.9 Výstavba skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty**

Oblasť južného Slovenska je najviac rozvinutým poľnohospodárskym regiónom SR. Vzhľadom na potenciál tejto oblasti je výstavbová sila – skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty v prístave Komárno – žiaduca. Použitím inej dopravnej technológie (vodnej dopravy) sa očakáva efekt v znížení jednotkovej ceny prepravovaného množstva a tým aj nižšej konečnej ceny poľnohospodárskych produktov, čo sa pozitívne odzrkadlí v ich obchodovateľnosti. Sekundárny efekt sa prejaví v znížení environmentálneho znečistenia a zaťaženia cestnej infraštruktúry v regióne.

Súvislosť s cieľmi:**SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov****4.4.5.10 Zlepšenie splavnosti jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejných prístavov**

Opatrenie rieši pravidelné odstraňovanie sedimentov, ktorým sa zabezpečia garantované podmienky plavby a dostupnosti prístavných hrán potrebných pre nakládku a vykládku plavidiel.

Súvislosť s cieľmi:**SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest****4.4.5.11 Vybudovanie verejných prístavov pre športovú a rekreačnú plavbu**

Cieľom opatrenia je riešenie turizmu a vodného turizmu, rast zamestnanosti a ďalšie pridružené efekty. Zároveň sa zabezpečí bezpečnosť účastníkov plavebnej prevádzky, ktorí prevádzkujú rekreačné a športové plavidlá. Realizáciou zámeru sa vybudujú dva prístavy pre športovú a rekreačnú plavbu (tzv. maríny) v územnom obvode verejného prístavu Bratislava a verejného prístavu Štúrovo.

Súvislosť s cieľmi:**SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest****4.4.6 Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení**

Pre potreby nastavenia priorít, možnosti zjednodušeného hodnotenia navrhovaných projektových zámerov, prípravu harmonogramu implementácie strategického plánu a pod. (pozri kapitolu 5) bolo

vykonané zjednodušené hodnotenie jednotlivých opatrení s cieľom stanovenia kľúčových priorít. Z dôvodu nedostupnosti množstva vstupných dát je treba považovať toto hodnotenie za dočasné (je súčasťou plánovaných aktivít II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie).

V rámci hodnotenia boli nastavené nasledujúce parametre, ktoré boli aplikované pre všetky dopravné podsektory:

Počet bodov	Vzťah opatrenia k sieti TEN-T	Vzťah opatrenia k problematike osobnej dopravy	Vzťah opatrenia k problematike nákladnej dopravy	Riešenie úzkych miest
0	Bez väzby	Nie je	Nie je	Nemá vplyv
1	Napojenie na TEN-T	Malý vzťah	Malý vzťah	Malý vplyv
2	Modernizácia TEN-T Comprehensive	Veľký vzťah	Veľký vzťah	Veľký vplyv
3	Modernizácia TEN-T Core			
4	Výstavba TEN-T Comprehensive			
5	Výstavba TEN-T Core			

Podsektorovo špecifickým parametrom hodnotenia je parameter "Riešenie úzkych miest", ktorého podparametre (napr. kapacita úseku, prejazdny profil, a pod.) boli nastavené s ohľadom na výstupy analýz uskutočnených v rámci popisu súčasného stavu a nadväznej identifikácie potrieb.

4.4.6.1 Kľúčové opatrenia v cestnej doprave

Nižšie uvedená tabuľka zhrňa kľúčové opatrenia infraštruktúrneho charakteru podsektora cestnej dopravy uvedené v kapitole 4.4.1, ktoré je potrebné realizovať. Súčasne je uvedené aj bodové hodnotenie jednotlivých parametrov, na základe ktorého bola stanovená konečná priorita.

Tab. č. 39 Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v cestnej doprave

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Súčet	Priorita
						Kapacita	Nehodovosť	Dostupnosť		
1	Dobudovanie diaľnice D1	Dobudovanie chýbajúcich úsekov diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami + ďalej do Užhorodu	5	2	2	2	2	2	15	1
2	Severojižné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Vybudovanie diaľnice D3 zo Žiliny do Poľska spolu s napojením prostredníctvom R5 do Českej republiky.	5	1	2	2	2	2	14	2
5	Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	Vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnice D4) spolu s prístupovými komunikáciami.	4	2	2	2	2	1	13	3
3	Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os	Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 medzi Trenčínom - Zvolenom a Košicami.	4	2	2	1	1	2	12	4
6	Severojižné prepojenie na východnom Slovensku	Vybudovanie rýchlostnej cesty R4 medzi Poľskom a Maďarskom.	4	1	2	2	2	1	12	4
7	Stredoslovenská severojižná komunikačná os	Zlepšenie vzájomného spojenia stredného Slovenska s Považím, Poľskom a Maďarskom prostredníctvom rýchlostnej cesty.	5	1	2	1	1	1	11	5
8	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ na Slovensku	Vybudovanie napojenia diaľnice D1 do Českej republiky prostredníctvom rýchlostnej cesty R6.	4	1	2	1	1	1	10	6
4	Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T	Budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy a rýchlostných ciest R7 a R8.	1	2	2	1	1	1	8	7

4.4.6.2 Kľúčové opatrenia v železničnej doprave

Nižšie uvedená tabuľka zhrňa kľúčové opatrenia infraštruktúrneho charakteru podsektora železničnej dopravy uvedené v kapitole 4.4.2, ktoré je nutné realizovať. Súčasne je uvedené aj bodové hodnotenie jednotlivých parametrov, na základe ktorého bola stanovená konečná priorita.

Tab. č. 40 Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v železničnej doprave

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Súčet	Priorita
						Kapacita	Tech. obmedzenie	Zab. zar.		
23	Železničný uzol Bratislava, 1. časť	Železničný uzol	5	2	1	2	0	2	12	1
2	Bratislava - Štúrovo - št. hr. (HU)	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	4	3	2	0	0	2	11	2
4	Bratislava - Kúty - št. hr. (CZ)	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	5	2	3	0	1	0	11	2
5	Nové Mesto nad Váhom - Žilina	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	5	2	2	0	0	1	10	3
6	Žilina - Košice	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	5	2	2	0	0	1	10	3
13	Palárikovo - Zvolen	Jedkoľajná elektrifikovaná trať	2	2	0	2	2	2	10	3
19	Košice - Čierna nad Tisou	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	5	2	1	0	0	2	10	3
16	Žilina - Čadca	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor	5	2	2	0	0	0	9	4
26	Železničný uzol Košice	Železničný uzol	5	1	1	1	0	1	9	4
3	Bratislava - Nové Mesto nad Váhom	Dvojkoľajná elektrifikovaná trať, koridor (po modernizácii)	3	3	2	0	0	0	8	5
9	Devínska Nová Ves - št. hr. (AT)	Jedkoľajná neelektrifikovaná trať	3	1	1	0	2	1	8	5
17	Zvolen - Fiľakovo - Košice	Jedkoľajná neelektrifikovaná trať	2	1	0	1	2	2	8	5
24	Železničný uzol Bratislava, 2. časť	Železničný uzol	5	2	0	1	0	0	8	5
25	Železničný uzol Žilina	Železničný uzol	5	1	1	0	0	1	8	5
27	Železničný uzol Čierna nad Tisou	Železničný uzol	5	0	1	0	0	2	8	5
7	(Košice -) Kysak - Prešov	Jedkoľajná elektrifikovaná trať	2	1	2	0	1	0	6	6

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Súčet	Priorita
						Kapacita	Tech. obmedzenie	Zab. zar.		
8	Košice - Čaňa - št. hr. (HU)	Jednokoľajná elektrifikovaná trať	2	2	0	0	1	1	6	6
21	Púchov - Lúky pod Makytou	Dvojkoloľajná elektrifikovaná trať	4	1	0	0	1	0	6	6
1	Bratislava - Komárno	Prímestská trať s prevádzkou nákladnej dopravy	0	2	2	1	0	0	5	7
20	Prešov - Plaveč	Jednokoľajná elektrifikovaná trať	2	0	1	0	1	1	5	7
22	Šurany - Nové Zámky - Komárno - št. hr. (HU)	Jednokoľajná neelektrifikovaná trať	2	0	0	0	1	2	5	7
12	Leopoldov - Nitra - Šurany	Jednokoľajná neelektrifikovaná trať	1	1	0	1	0	2	5	7
18	(Košice -) Bánovce nad Ondavou - Humenné	Jednokoľajná neelektrifikovaná trať	0	1	0	1	1	2	5	7
10	Leopoldov - Galanta	Dvojkoloľajná elektrifikovaná trať	2	1	0	0	0	1	4	8
14	Zvolen - Banská Bystrica	Jednokoľajná elektrifikovaná trať	1	1	0	2	0	0	4	8
29	Trnovec nad Váhom - Nitra	Návrh novostavby trate	1	2	0	1	0	0	4	8
11	(Leopoldov -) Zbehy - Prievidza	Jednokoľajná neelektrifikovaná trať	0	2	0	0	0	2	4	8
28	Kúty - Skalica		0	2	0	0	0	2	4	8
15	Banská Bystrica - Vrútky	Jedno/dvojkoloľajná neelektrifikovaná trať	1	1	0	0	0	1	3	9

4.4.6.3 Kľúčové opatrenia v leteckej doprave

Nižšie uvedená tabuľka zhrňa kľúčové opatrenia infraštruktúrneho charakteru podsektora leteckej dopravy uvedené v kapitole 4.4.4, ktoré je nutné realizovať. Súčasne je uvedené aj bodové hodnotenie jednotlivých parametrov, na základe ktorého bola stanovená konečná priorita.

Tab. č. 41 Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení v leteckej doprave

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Negatívne dopady na ŽP a obyvateľstvo	Celkový súčet	Výsledná priorita
						Kapacita	Technický a funkčný stav infraštruktúry	Bezpečnosť			
2	Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizácia na letisku M. R. Štefánika v Bratislave a letisku Poprad-Tatry • Budovania nových priestorov pre potreby odbavenia nákladnej dopravy na letisku Košice • Modernizácie prevádzkových priestorov (hangáru) na letisku Košice • Údržby a opravy letísk TEN-T 	3	2	2	0	0	1	1	9	1
1	Optimalizácia počtu letísk na území SR, ich rozsahu a charakteru poskytovaných služieb.	Podmienka pre efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy	3	0	0	2	2	0	0	7	2
3	Vytvorenie podmienok na zabezpečenie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy (Safety)	Kontinuálne vytváranie podmienok pre funkčný výkon činností spojených so zabezpečením bezpečnej prevádzky leteckej dopravy (Safety) v podobe technickej a technologickej infraštruktúry leteckej	0	0	0	0	0	2	0	2	3

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Negatívne dopady na ŽP a obyvateľstvo	Celkový súčet	Výsledná priorita
						Kapacita	Technický a funkčný stav infraštruktúry	Bezpečnosť			
		dopravy pre výkon daných činností vrátane riadenia ľudských zdrojov.									
4	Aplikácia nástrojov na efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znížovanie negatívnych dopadov obyvateľstvo	Aplikácia nástrojov a realizácia nevyhnutných investícií do infraštruktúry letísk pre efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znížovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo nevyvímajúc kontinuálny monitoring činiteľov (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd).	0	0	0	0	0	0	2	2	3

4.4.6.4 Kľúčové opatrenia vo vodnej doprave

Nižšie uvedená tabuľka zhrňa kľúčové opatrenia infraštruktúrneho charakteru podsektora vodnej dopravy uvedené v kapitole 4.4.5, ktoré je nutné realizovať. Súčasne je uvedené aj bodové hodnotenie jednotlivých parametrov, na základe ktorého bola stanovená konečná priorita.

Tab. č. 42 Zhrnutie a prioritizácia infraštruktúrnych opatrení vo vodnej doprave

Opatrenie č.	Názov opatrenia	Stručný popis	Vzťah k TEN-T	Vplyv na osobnú dopravu	Vplyv na nákladnú dopravu	Rieši úzke miesta			Súčet	Priorita
						Kapacita	Plavebná hĺbka	Par. plav. dráhy		
1	Technické opatrenia na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1843,000	5	2	2	2	2	2	15	1
4	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Vážskej vodnej ceste	Dobudovaním chýbajúcich objektov sa zabezpečia optimálne plavebné podmienky na Vážskej vodnej ceste.	5	2	2	2	2	2	15	1
2	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava	Modernizácia a obnova jednotlivých zariadení a súčastí prístavu, ktoré nevyhovujú bezpečnostným kritériám obsluhy plavidiel, bezpečného pohybu členov posádok plavidiel a prístavného personálu.	3	2	2	2	2	2	13	2
3	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Komárno	Modernizácia a obnova jednotlivých zariadení a súčastí prístavu, ktoré nevyhovujú bezpečnostným kritériám obsluhy plavidiel, bezpečného pohybu členov posádok plavidiel a prístavného personálu.	3	1	2	1	2	2	11	3

4.5 Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou

4.5.1 Cestná doprava

4.5.1.1 Prevencia vzniku a odstránenie KNL

V rámci tejto priority je okrem osvetly a zberu údajov potrebné budovať koridory pre migráciu zveri (ekodukty) a oplatenie v kritických úsekoch diaľnic D1, D2, D3 a rýchlostnej cesty R1, osadiť úseky ciest I. triedy, najmä v intravilánoch miest meračmi rýchlosti, budovať deliace ostrovčeky na priechodoch pre chodcov na cestách I. triedy a realizovať ďalšie opatrenia na odstránenie a prevenciu KNL.

Taktiež je potrebná výmena a doplnenie bezpečnostných technických zariadení na starších prevádzkovaných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest. Takisto na cestách I. triedy je potrebná modernizácia viacerých úsekov a mostov, obnova a doplnenie bezpečnostných technických zariadení a odstraňovanie zosuvov.

Súvislosť s cieľmi:

SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

4.5.2 Železničná doprava

4.5.2.1 Zaistenie bezpečnosti na železničných priecestiach

Na základe analýzy príčin a následkov z hľadiska bezpečnosti železničnej dopravy možno konštatovať, že k najviac rizikovým prvkom železničnej infraštruktúry patria železničné priecestia. Preto je navrhnuté samostatné opatrenie zaistenia bezpečnosti na železničných priecestiach realizované, napríklad:

- zabezpečením priecestí bez zabezpečovacieho zariadenia;
- doplnením závor ku svetelným priecestným zabezpečovacím zariadeniam;
- náhradou priecestí mimoúrovňovým krížením;
- rušením nevyužívaných priecestí.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

4.5.2.2 Zaistenie bezpečnosti v železničných staniách

Z hľadiska zaistenia bezpečnosti cestujúcich je nutné eliminovať ich pohyb v koľajisku. To možno dosiahnuť predovšetkým peronizáciou železničných staníc vrátane vybudovania mimoúrovňového bezbariérového prístupu na nástupište. V menej frekventovaných železničných staniách je vhodné postupne budovať nástupištia so zvýšenou nástupištnou hranou so zabezpečeným úrovňovým prístupom.

Súvislosť s cieľmi:

SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

4.5.3 Letecká doprava

4.5.3.1 Vytvorenie podmienok pre zabezpečovanie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy

Opatrenie v podobe kontinuálneho vytvárania podmienok pre funkčný výkon činností spojených so zabezpečením bezpečnej prevádzky leteckej dopravy (Safety) a bezpečnostnej ochrany civilného

letectva (Security) v podobe technickej a technologickej infraštruktúry leteckej dopravy a letísk pre výkon daných činností vrátane riadenia ľudských zdrojov.

Opodstatnenosť opatrenia vychádza zo špecifického cieľa 3 a poukazuje na potreby sektora plynúce okrem iného aj z vykonávacieho rozhodnutia Komisie 246/2013 zo dňa 19. 3. 2013, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Komisie C(2010) 774, pokiaľ ide o detekčné kontroly tekutín, aerosólov a gélov na letiskách EÚ. Z dôvodu platnosti daného rozhodnutia pravdepodobne vzniknú nové povinnosti pre prevádzkovateľov letísk spočívajúce v prehodnotení miery bezpečnostnej ochrany, čo si vyžiada aj zmeny v úrovni technického a funkčného zabezpečenia daných činností.

Opatrenie zahŕňa v sebe taktiež nástroje pre vytváranie podmienok pre odbornú spôsobilosť pracovníkov v leteckej doprave (spoločné opatrenie pre letiská spadajúce do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T).

Konkrétne je možné opatrenia (spoločne pre letiská v sieti TEN-T a mimo siete TEN-T) pomenovať ako:

- zabezpečovanie technickej a technologickej infraštruktúry leteckej dopravy z pohľadu bezpečnej prevádzky (napr. na strane LPS SR, š.p.);
- modernizácia prístrojov pre potreby bezpečnostnej ochrany letísk pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad - Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letiská Sliač, Žilina a Piešťany;
- aplikácia nástrojov odbornej spôsobilosti pracovníkov v leteckej doprave.

Súvislosť s cieľmi:

SL3: Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana

4.5.4 Vodná doprava

4.5.4.1 Zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb

S odkazom na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve je nutné pokračovať v zavádzaní a rozširovaní ponuky riečnych informačných služieb (RIS) na Dunaji a Váhu, a to v oblasti výmeny informácií logistického charakteru, v oblasti vzájomného prepojenia záchranných služieb a ostatných štandardizovaných ponúk RIS.

Súvislosť s cieľmi:

SV3: Zavádzanie nových technológií

4.6 Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo

4.6.1 Cestná doprava

4.6.1.1 Efektívne projektovanie, budovanie obchvatov miest a obcí

Pri príprave projektov ciest a diaľnic je potrebné klásť dôraz v rámci investičnej prípravy najmä na prieskumy (geologické, hydrogeologické, dopravné), štúdie uskutočniteľnosti, hodnotenie vplyvov na životné prostredie a monitoring životného prostredia, najmä v priestore, kde navrhované opatrenia sú v dotyku s citlivým územím a územiaми Natura 2000. Ide najmä o plánované úseky, obchvaty a preložky ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest v regióne stredného a severného Slovenska (D1, R1, R2, R3, I/64, I/65, I/72). V rámci prípravy je potrebné hľadať riešenia najmenej zaťažujúce životné prostredie a obyvateľstvo.

4.6.1.2 Monitoring ŽP a protihlukové opatrenia

Monitoring životného prostredia je dôležitý aj v súvislosti s prevádzkou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy a môže slúžiť na vytypovanie a lokalizáciu dodatočných opatrení v súvislosti so životným prostredím (ekodukty na D1, D2, D3, R1).

V rámci mapovania hluku sa spracúvajú strategické hlukové mapy v okolí ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest a v bratislavskej aglomerácii. Na základe tohto mapovania sa navrhujú konkrétne protihlukové opatrenia v dotknutom osídlenom území.

4.6.2 Železničná doprava

Železničná doprava je svojím charakterom vnímaná ako ekologicky prijateľná. V rámci znižovania záťaže životného prostredia je možné ďalej rozvíjať opatrenia na zníženie vplyvu na prírodu aj obyvateľstvo prostredníctvom:

- realizácie protihlukových opatrení;
- elektrifikácie vyťažených železničných tratí;
- odstraňovania starých ekologických záťaží.

4.6.3 Letecká doprava

4.6.3.1 Aplikácie nástrojov pre efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znižovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo

Opatrenia spočívajúce v aplikácii nástrojov a realizácii nevyhnutných investícií do infraštruktúry letísk pre efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znižovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo nevynímajúc kontinuálny monitoring činiteľov (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd).

Opatrenie vyplýva z náplne špecifického cieľa č. 4, ktorý bol definovaný po analýze environmentálnych rizík na strane jednotlivých letísk.

Konkrétne je možné opatrenia (spoločne pre letiská v sieti TEN-T a mimo siete TEN-T) pomenovať ako:

- aplikácia nástrojov pre monitoring činiteľov životného prostredia pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad – Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letisko Sliač, letisko Žilina a letisko Piešťany;

- preventívne a nápravné opatrenia vedúce k zníženiu negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad – Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letisko Sliač, letisko Žilina a letisko Piešťany.

Súvislosť s cieľmi:

SL4: Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

4.6.4 Vodná doprava

4.6.4.1 Investície do vodnej dopravy s cieľom zvýšenia environmentálnej znášanlivosti plavidiel

Zmiernenie negatívnych vplyvov vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie znížením emisií plyných znečisťujúcich látok a znečisťujúcich častíc zo spaľovacích a pomocných motorov plavidiel je dosiahnuteľné troma spôsobmi:

- stanovením maximálneho obsahu síry v lodných palivách, ktoré používajú plavidlá vnútrozemskej plavby;
- zabezpečením nízko emisných pohonných jednotiek, tzv. remotorizáciou;
- použitím alternatívnych palív.

Ďalšou z ciest znižovania environmentálnej záťaže je likvidácia odpadov vyprodukovaných pri prevádzke plavidla.

Súvislosť s cieľmi:

SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

4.6.4.2 Zvýšenie environmentálnej znášanlivosti dopravných prostriedkov vodnej dopravy konštrukčnými úpravami

Cieľom remotorizácie zastaraných pohonných lodných jednotiek, vrátane pomocných agregátov, za nízko emisné je dosiahnutie zníženia obsahu emisií výfukových plynov a zvýšenie bezpečnosti prevádzky plavidiel.

Súvislosť s cieľmi:

SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

4.6.4.3 Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR

Prijatím pripravovanej novej európskej legislatívy ohľadom využívania alternatívnych palív vo vodnej doprave budú členské štáty zaviazané vybudovať sieť čerpacích staníc na zásobovanie plavidiel týmto druhom paliva. Na slovenskom území sa plánujú vybudovať zásobovacie miesta vo verejných prístavoch Bratislava a Komárno.

Súvislosť s cieľmi:

SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

4.6.4.4 Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel

Zavedením tohto opatrenia sa zabezpečí ochrana vôd pred znečisťovaním v dôsledku vypúšťania odpadov z plavidiel na slovenskom úseku Dunaja, čo vychádza aj z odporúčaní Dunajskej komisie.

Súvislosť s cieľmi:

SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

5 Projektový plán implementácie sektorovej stratégie

V nadväznosti na opatrenia uvedené v predchádzajúcej časti dokumentu sú nižšie prezentované konkrétne projekty, ktoré zaistia ich postupné naplňovanie. Projekty boli identifikované na základe posúdenia konkrétnych problémov a potrieb jednotlivých dopravných podsektorov a predstavujú implementačný nástroj dopravnej sektorovej stratégie. Prostredníctvom ich realizácie budú postupne naplňované definované vízie a strategické ciele dopravného sektora.

V rámci dokumentu, teda tzv. I. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované z hľadiska ich pripravenosti, potrebných investičných nákladov, časového plánu, ekonomickej efektivity, a pod. Vzhľadom na nedostupnosť niektorých dát a informácií, ktoré boli pre takéto posúdenie potrebné, museli byť aplikované isté zjednodušenia, resp. racionalizácie prístupu.

Nastavený, zjednodušený metodický postup bol zameraný na identifikáciu projektov, ktoré je možné na základe širšieho odborného konsenzu považovať za relevantný a odôvodnený. Významným parametrom umožňujúcim zaradenia projektu do tejto kategórie (tzv. kategórie zelených projektov) bol stupeň prípravy, ktorý musí umožniť realizáciu daného projektu v rámci obdobia 2014 – 2020 (2023). Metodika bola nastavená smerom k identifikácii zrejmých, nediskutovateľných projektov, ktoré je možné v tomto období realizovať. Ostatné projekty je nutné podrobne rozpracovať, aby bolo možné preukázať ich relevanciu v nadväznosti na prípadnú realizáciu.

V rámci II. fázy prípravy sektorovej stratégie dopravy sa tak musí klásť silný dôraz na zaistenie chýbajúcich vstupných dát a nasadenie komplexného metodického postupu hodnotenia projektov s využitím mutikriteriálnej analýzy. V porovnaní s I. fázou prípravy potom bude možné zostaviť sprioritizované zoznamy projektov vrátane reflexie a harmonizácie horizontálnych modálnych presahov.

5.1 Projektový plán pre programové obdobie 2014 – 2020 (resp. 2023)

Nižšie prezentovaný projektový plán, resp. zoznam projektov pre obdobie 2014 – 2020 (2023) je implicitne zameraný na plnenie infraštruktúrnych opatrení, resp. opatrení súvisiacich s bezpečnosťou či životným prostredím. Projektový plán slúži ako východiskový podklad pre nastavenie rámcového harmonogramu realizácie a následne aj finančného plánu rozvoja dopravného sektora, resp. dopravnej infraštruktúry (Kapitola 6).

Infraštruktúrne projekty sú ďalej u každého dopravného módu rozdelené do dvoch kategórií:

- projekty obsahujúce súčasne projektovú prípravu a realizáciu alebo iba realizáciu (ďalej označované ako projekty realizačné);
- projekty zamerané iba na projektovú prípravu (ďalej označované ako projekty prípravy projektovej dokumentácie).

Ostatné typy opatrení (systémové, prevádzkové, organizačné) a súvisiace projekty resp. ich realizácia musí byť chápaná ako priebežná aktivita. Najmä u systémových opatrení je potom dôležité, aby súvisiace procesy a aktivity boli nastavené a zahájené v čo najkratšom časovom horizonte, umožňujúcim plynulý prechod z I. do II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravného sektora.

5.1.1 Hodnotenie projektov

Hodnotenie tzv. zelených projektov bolo vykonané z dôvodu potreby identifikovať a vyhodnotiť parametre, ktorých hodnoty umožňujú aspoň zjednodušene indikovať stav prípravy a význam projektu. Nejde o snahu prioritizácie jednotlivých projektov, lebo to nie je (ako bolo uvedené vyššie), v rámci dostupných dátových základní uskutočniteľné, ale o zachytenie zmieňovaného stavu predprojektovej prípravy, vzťahu k opatreniam definovaným v predchádzajúcej kapitole atď. Hodnotenie tak priamo indikuje napr., na ktoré projekty sa zamerať v rámci dokončenia predprojektovej prípravy (vo vzťahu k významnosti opatrení, ktorého sú súčasťou) alebo niektoré z ich častí, aby bolo možné dodržať navrhované termíny dokončenia výstavby. V tomto zmysle bolo pri každom projekte vykonané ohodnotenie:

- potrebnosti;
- pripravenosti;
- uskutočniteľnosti.

Potrebnosť predstavuje priamu väzbu na rámcovú prioritizáciu infraštruktúrnych opatrení spomínaných v kapitole 4.4.6. Tento parameter nadobúda hodnoty 1 - 5 a vyjadruje tak proporcionálnym spôsobom potrebu svojej realizácie.

Pripravenosť vypovedá o stupni predprojektovej prípravy, v delení na spracovanie štúdie uskutočniteľnosti, posúdenie dopadu na životné prostredie (EIA), vydanie územného rozhodnutia, stav majetkovo-právneho vysporiadania a vydanie stavebného povolenia. Za každý splnený stupeň je potom udelený 1 bod a parametre sú vyhodnotené na základe bodového súčtu.

Posledným z indikatívnych parametrov je uskutočniteľnosť, ktorá vyjadruje ekonomickú efektivitu navrhovaného riešenia. V rámci hodnotenia je uvedená hodnota 1 v prípade, kedy kriteriálne ekonomické ukazovatele analýzy nákladov a prínosov (CBA) vykazovali ekonomickú neefektívnosť projektu. V opačnom prípade alebo v prípade, keď CBA nebola spracovaná je uvedená hodnota 0.

Toto hodnotenie je primárne aplikované iba na projekty, ktoré súčasne obsahujú ako projektovú prípravu, tak aj vlastnú realizáciu, alebo iba realizáciu. U projektov predprojektovej prípravy nebolo v dobe prípravy vo väčšine možné získať potrebné informácie.

5.1.2 Projekty cestnej dopravy

5.1.2.1 Realizačné projekty v oblasti cestnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam zelených realizačných projektov z oblasti cestnej dopravy vrátane vykonaného hodnotenia potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti. Súčasťou je aj zoznam projektov predstavujúcich tzv. prierezové mäkké opatrenia – rozvoj inteligentných dopravných systémov.

Úplný zoznam projektov, vrátane zdôvodnenia ich potrebnosti a uvedenia súvislostí s výstupmi realizovaných podsektorových analýz je súčasťou Prílohy č. 1.

Pozn.: Termíny začiatkov a ukončenia realizácie u projektov výstavby a modernizácie infraštruktúry predstavujú termíny výstavby (bez projektovej prípravy).

Tab. č. 43 Projekty diaľnic a rýchlostných ciest – výstavba nových úsekov

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
1	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. fáza)			1	5,00	4,00	0,50
2	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (2. fáza)	2014	2018	1	5,00	4,00	0,50
3	D1	Hubová – Ivachnová (1. fáza)			1	5,00	4,00	0,50
4	D1	Hubová - Ivachnová (2. fáza)	2013	2017	1	5,00	4,00	0,50
5	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (1. fáza)			2	5,00	4,00	0,50
6	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (2. fáza)	2014	2017	2	5,00	4,00	0,50
7	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1. fáza)			2	5,00	4,00	0,50
8	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (2. fáza)	2013	2016	2	5,00	4,00	0,50
9	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1. fáza)			1	5,00	4,00	0,50
10	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (2. fáza)	2014	2017	1	5,00	4,00	0,50
11	D1	Budimír - Bidovce	2015	2018	1	5,00	2,00	0,50
12	D1	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	2016	2018	1	5,00	4,00	0,50
13	D3	Čadca, Bukov - Svrčinovec	2015	2018	2	5,00	2,00	0,50
14	D1	Turany - Hubová	2017	2020	1	5,00	2,00	0,50
15	D1	Prešov západ - Prešov juh	2015	2019	1	5,00	2,00	0,50
16	D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	2016	2020	2	5,00	2,00	0,50
17	D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	2016	2019	2	5,00	2,00	0,50
18	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce	2016	2019	3	3,75	1,00	0,50
19	R2	Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)	2016	2021	3	3,75	1,00	0,50
20	R2	Košice, Šaca - Košické Oľšany	2017	2020	3, 6	3,75	1,00	0,50
21	R5	Svrčinovec - št. hr. SR/ČR	2015	2018	2	5,00	1,00	0,50
22	R6	Mestečko - Púchov	2018	2022	8	1,25	1,00	0,50
23	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever – Rača*	2015	2020	5	3,75	---	---
24	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz*	2016	2018	4	1,25	---	---
25	R7	Bratislava - Dunajská Lužná*	2015	2018	4	1,25	---	---
26	R7	Dunajská Lužná - Holice*	2015	2018	4	1,25	---	---
	D1	Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina**	2014	2016	1	---	---	---
	D1	Senec – Blatné, križovatka Blatné**	2015	2016	1	---	---	---
	D1	Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh***	2015	2018	1	---	---	---
	D1	Blatné – Trnava, rozšírenie na 6-pruh***	2015	2017	1	---	---	---

* Realizácia formou PPP

** Financovanie z OPD 2007 – 2013

*** Financovanie z vlastných zdrojov NDS

Tab. č. 44 Projekty diaľnic a rýchlostných ciest – modernizácia a bezpečnosť

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
27	R1	Trnava - Nitra (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2014	2015	7	2,50	-	-

28	R1	Šašovské Podhradie - Zvolen (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2015	2015	7	2,50	-	-
29	D1	Trnava - križovatka Lúka (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2014	2015	1	5,00	-	-
30	D1	Ivachnová - Važec (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2015	2016	1	5,00	-	-
31	D1	Prešov - Budimír (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2016	2016	1	5,00	-	-
32	D2	Odpočívadlo Sekule (obojsstranné) - rekonštrukcia a rozšírenie	2014	2016	1	5,00	-	-
33	R1	Odpočívadlo Veľké Zálužie (ľavá a pravá strana) - rekonštrukcia a rozšírenie	2015	2016	1	5,00	-	-

Tab. č. 45 Projekty ciest I. triedy – výstavba nových úsekov

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
34	IVSC KE	I/68 Sabinov preložka cesty	2015	2018	4	1,25	3,00	-
35	IVSC ZA	I/64 Obchvat Prievidze, I. etapa 2. stavba - MZ v trase bud. I/64	2015	2016	4	1,25	3,00	-
36	IVSC BB	I/75 Lučenec - preložka	2015	2017	4	1,25	2,00	-
37	IVSC BA	I/61 Trnava, južný obchvat	2016	2018	4	1,25	2,00	-
38	IVSC BA	I/51 Senica-Jablonica-Trstín, 1. stavba obchvat Senice	2017	2019	4	1,25	2,00	-
39	IVSC BB	I/66 Brezno - obchvat, II. etapa	2015	2017	4	1,25	2,00	-
40	IVSC ZA	I/64 Prievidza - obchvat, II. etapa	2016	2018	4	1,25	2,00	-
41	IVSC BA	I/51 Holíč - obchvat, 2.etapa (1. časť)	2015	2016	4	1,25	2,00	-
42	IVSC BA	I/75 Šaľa - obchvat	2015	2018	4	1,25	2,00	-
43	IVSC KE	I/18 N. Hrabovec -Petrovce n/L, preložka	2016	2018	4	1,25	2,00	-
44	IVSC KE	I/74 Brekov - Humenné preložka	2019	2021	4	1,25	2,00	-

Tab. č. 46 Projekty ciest I. triedy – modernizácia a bezpečnosť

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
45	SSC	Zosuvy na cestách I. triedy	2015	2020	4	1,25	-	-
46	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraji	2015	2019	4	1,25	-	-
47	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v BB kraji	2015	2019	4	1,25	-	-
48	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TN a ZA kraji	2015	2019	4	1,25	-	-
49	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v PO a KE kraji	2015	2019	4	1,25	-	-
50	SSC	Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy	2014	2018	4	1,25	-	-
51	IVSC BB	I/72 Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	2017	2019	4	1,25	-	-

52	IVSC BB	I/65 Kremnica - Kremnické Bane	2015	2017	4	1,25	-	-
53	IVSC BA	I/75 Sládkovičovo - Galanta	2015	2017	4	1,25	-	-
54	IVSC BB	I/65 Kremnické Bane - hranica kraja	2016	2018	4	1,25	-	-
55	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	2015	2018	4	1,25	-	-
56	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy (1. etapa)	2015	2017	4	1,25	-	-
57	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy (2. etapa)	2018	2020	4	1,25	-	-
58	SSC	Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. triedy	2017	2019	4	1,25	-	-

Tab. č. 47 Rozvoj inteligentných dopravných systémov

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
84	-	NDIC	2014	2016	---	---	---	---
85	-	Meteo stanice, Sčítače dopravy, CCTV kamery, Premenné dopravné značenia pre D a R, Integrácia systémov NDS	2014	2019	---	---	---	---
86	D2/D1	Bratislava (modernizácia a doplnenie IRSD)	2015	2017	1	5,00	-	-

5.1.2.2 Projekty prípravy projektovej dokumentácie v oblasti cestnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam projektov zameraných iba na prípravu projektovej dokumentácie z oblasti cestnej dopravy. Zoznam obsahuje projekty súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj projektovú prípravu pre projekty za týmto horizontom.

Tab. č. 48 Projekty diaľnic a rýchlостných ciest – projektová dokumentácia

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
59	D3	Oščadnica - Čadca Bukov II. profil	2014	2018	2	5,00	-	-
60	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača	2014	2015	5	3,75	-	-
61	D4	Križovatka Rača - Záhorská Bystrica	2014	2018	5	3,75	-	-
62	D4	Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak.	2014	2020	5	3,75	-	-
63	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce	2014	2016	3	3,75	-	-
64	R2	Kriváň - Lovinobaňa	2014	2016	3	3,75	-	-
65	R2	Križovatka D1 - Mníchova Lehota	2014	2017	3	3,75	-	-
66	R2	Lovinobaňa - Ožďany	2014	2017	3	3,75	-	-
67	R2	Ožďany - Zacharovce	2014	2017	3	3,75	-	-
68	R2	Pravotice - Dolné Vestenice	2014	2017	3	3,75	-	-
69	R2	Zvolen západ - Zvolen východ	2014	2018	3	3,75	-	-
70	R3	Martin - Rakovo	2014	2017	7	2,50	-	-
71	R3	Rakovo - Horná Štubňa	2014	2020	7	2,50	-	-
72	R6	št. hr. SR/ČR - Mestečko	2014	2018	8	1,25	-	-
73	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz	2014	2015	4	1,25	-	-
74	R7	Holice - Dunajská Streda	2014	2017	4	1,25	-	-

Tab. č. 49 Projekty ciest I. triedy – projektová dokumentácia

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
75	SSC	I/72 Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	2014	2017	4	1,25	-	-
76	SSC	I/65 Kremnické Bane - hranica kraja	2014	2016	4	1,25	-	-
77	SSC	I/75 Sládkovičovo - Galanta	2014	2015	4	1,25	-	-
78	SSC	I/64 Kľače - Šuja	2014	2016	4	1,25	-	-
79	SSC	I/64 Rajecké Teplice - Kľače	2014	2016	4	1,25	-	-
80	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 1. etapa	2014	2015	4	1,25	-	-
81	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa	2016	2018	4	1,25	-	-
82	SSC	PD pre modernizáciu vybraných úsekov ciest I. triedy pre všetky kraje SR	2014	2015	4	1,25	-	-
83	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	2014	2015	4	1,25	-	-

5.1.3 Projekty železničnej a intermodálnej dopravy

5.1.3.1 Realizačné projekty v oblasti železničnej a intermodálnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam realizačných projektov z oblasti železničnej a intermodálnej dopravy, vrátane vykonaného hodnotenia potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti.

Úplný zoznam projektov vrátane zdôvodnenia ich potrebnosti a uvedenia súvislostí s výstupmi vykonaných podsektorových analýz je súčasťou Prílohy č. 1.

Tab. č. 50 Železničné projekty – modernizácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
1	ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/), 2. fáza	2015	2016	5	5	3,5	0
2	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry, realizácia	2018	2020	25	3	0,0	0
3	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok	2015	2018	6	5	3,0	0
4	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry	2018	2022	6	5	2,0	0
6	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia	2018	2019	9	4	2,0	0
7	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia	2016	2018	18	5	0,0	0
8	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia	2016	2019	27	3	0,0	0
9	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), realizácia	2017	2019	4	5	0,0	0
10	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), realizácia	2019	2022	2	5	0,0	0
11	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)	2015	2018	5	5	3,5	0
12	Elektrifikácia trate Haniská pri Košiciach – Moladava nad Bodvou, realizácia	2016	2017	17	3	0,0	0

5.1.3.2 Projekty prípravy projektovej dokumentácie v oblasti železničnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam projektov zameraných iba na prípravu projektovej dokumentácie z oblasti železničnej dopravy. Zoznam obsahuje projekty súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj projektovú prípravu pre projekty za týmto horizontom.

Tab. č. 51 Železničné projekty – projektová dokumentácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
2	ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, projektová dokumentácia DSP, DRS a DVZ	2015	2016	--	--	--	--
	Štúdia realizovateľnosti „Dopravný uzol Bratislava“	2014	2015	--	--	--	--
10	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, PD pre stupeň DSP a DRS	2014	2015	--	--	--	--
18	Žilina - Košice, modernizácia žel. trate, úsek Žilina - Kraľovany, PD	2015	2018	--	--	--	--
19	Žilina - Košice, modernizácia žel. trate, úsek Kraľovany - Liptovský Mikuláš, PD	2015	2017	--	--	--	--
21	Košice - Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Košice - Michaľany, PD	2017	2020	--	--	--	--
22	Košice - Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Michaľany - Čierna nad Tisou, PD	2017	2020	--	--	--	--
24	Bratislava - Galanta, modernizácia železničnej trate, PD	2017	2019	--	--	--	--
25	Galanta - Nové Zámky, modernizácia železničnej trate, PD	2017	2019	--	--	--	--
26	Nové Zámky - Štúrovo - št. hr. SR/MR, modernizácia železničnej trate, PD	2017	2019	--	--	--	--
27	Št. hr. SR/ČR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hr. SR/MR, modernizácia železničnej trate, ŠU + PD	2014	2016	--	--	--	--
28	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), PD	2015	2016	--	--	--	--
46	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak, dofinancovanie PD po DRS	2016	2020	--	--	--	--
47	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), PD	2017	2018	--	--	--	--
17	Zvolen-Fiľakovo, elektrifikácia trate, pokračovanie v PD DSP, DRS, DVZ	2014	2015	--	--	--	--

5.1.4 Projekty leteckej dopravy

5.1.4.1 Realizačné projekty v oblasti leteckej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam realizačných projektov z oblasti leteckej dopravy, vrátane vykonaného hodnotenia potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti.

Úplný zoznam projektov vrátane zdôvodnenia ich potrebnosti a uvedenia súvislostí s výstupmi vykonaných podsektorových analýz je súčasťou Prílohy č. 1.

Tab. č. 52 Projekty leteckej dopravy - realizácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
2	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava	2016	2019	2	5	0	0
4	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry	2017	2019	2	5	0	0
6	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice	2015	2016	2	5	0	0
8	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice	2015	2016	2	5	0	0
9	Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy	2014	2020	4	2,5	0	0
10	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana	2014	2020	3	2,5	0	0

5.1.4.2 Projekty prípravy projektovej dokumentácie v oblasti leteckej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam projektov zameraných iba na prípravu projektovej dokumentácie z oblasti leteckej dopravy. Zoznam obsahuje projekty súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj projektovú prípravu pre projekty za týmto horizontom.

Tab. č. 53 Projekty leteckej dopravy – projektová dokumentácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
1	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava - predprojektová a projektová príprava	2015	2016	2	5	0	0
3	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry - predprojektová a projektová príprava	2017	2017	2	5	0	0
5	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice - predprojektová a projektová príprava	2015	2015	2	5	0	0
7	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice - predprojektová a projektová príprava	2015	2015	2	5	0	0

5.1.5 Projekty vodnej dopravy

5.1.5.1 Realizačné projekty v oblasti vodnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam realizačných projektov z oblasti vodnej dopravy, vrátane vykonaného hodnotenia potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti.

Úplný zoznam projektov vrátane zdôvodnenia ich potrebnosti a uvedenia súvislostí s výstupmi vykonaných podsektorových analýz je súčasťou Prílohy č. 1.

Tab. č. 54 Projekty vodnej dopravy - realizácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
2	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	2019	2022	1	5	0	0
4	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.	2017	2019	3	2,5	0	0
6	Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán aj spevnených plôch	2017	2020	3	2,5	0	0

5.1.5.2 Projekty prípravy projektovej dokumentácie v oblasti vodnej dopravy

Nižšie je uvedený zoznam projektov zameraných iba na prípravu projektovej dokumentácie z oblasti vodnej dopravy. Zoznam obsahuje projekty súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj projektovú prípravu pre projekty za týmto horizontom.

Tab. č. 55 Projekty vodnej dopravy – projektová dokumentácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
1	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	2015	2019	1	--	--	--
3	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.	2014	2016	3	--	--	--
5	Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch	2014	2016	3	--	--	--

5.1.6 Projekty verejnej osobnej dopravy

Vzhľadom na špecifiká problematiky verejnej osobnej dopravy sú jednotlivé projekty, podobne, ako aj opatrenia uvedené v samostatnom dokumente – Stratégia verejnej osobnej dopravy.

Dôvodom je celkom odlišná škála riešených problémov a horizontálny rozmer, ktorý u verejnej osobnej dopravy predstavuje rôzne typy dopravných infraštruktúr, úrovne zainteresovaných subjektov, a pod.

5.2 Projektový plán na obdobie 2020 – 2030

Cieľom tohto dokumentu bolo zostavenie projektového plánu na obdobie 2014 – 2020 (2023). Jeho vytýčenie bolo vykonané s ohľadom na skutočnosti identifikované v rámci prípravy podsektorových analýz, ktoré preukázali nedostatočnú dostupnosť potrebných vstupných dát a informácií. Rozvoj, z pohľadu národného hospodárstva tak významného sektora, ako je sektor dopravy, je však nutné plánovať v dlhších časových horizontoch. Z tohto dôvodu je výhľad smerom k roku 2030 legitímnou požiadavkou. Tento horizont je dôležitým medzníkom vo vzťahu k dokončeniu základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T (Core Network), a preto je nutné zaistiť efektívne plánovanie rozvoja siete TEN-T na území Slovenskej republiky tak, aby bolo možné splniť súvisiace medzinárodné nároky. Projektový plán na obdobie 2020 – 2030 teda musí byť pevnou súčasťou nadväzujúcich aktivít II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie.

6 Finančný plán implementácie sektorovej stratégie

Finančný plán implementácie sektorovej stratégie priamo nadväzuje na projekty uvedené v predchádzajúcej časti tohto dokumentu. Ide teda o plán realizácie tzv. zelených projektov, ktoré sú svojim predmetom, rozsahom, časovaním a ostatnými parametrami nespochybniteľné. Potrebnosť a komplexná odôvodnenosť týchto projektov je natoľko transparentná, že je možné uvažovať o ich financovaní, resp. realizácii aj bez potvrdenia v rámci dopravného modelu, ktorý bude pripravený ako súčasť nadväzných aktivít II. fázy realizácie dopravnej sektorovej stratégie.

Finančný plán implementácie výstupov I. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie je zostavený pre horizont 2014 – 2020 (2023). Rok 2023 je uvažovaný z dôvodu nových pravidiel európskeho financovania, ktoré novo definuje tzv. pravidlo n+3. Vzhľadom na skutočnosť, že európske fondy budú tvoriť majoritu objemu investičných prostriedkov obdobia, je treba uvedené pravidlo zohľadniť.

6.1.1 Finančné zdroje pre obdobie 2014 – 2020 (2023)

V dobe prípravy dokumentu bolo dostupné iba obmedzené množstvo informácií pokrývajúcich podrobne problematiku finančných zdrojov. Vstupom do prípravy finančného plánu na strane zdrojov tak boli iba finančné alokácie z európskych fondov pre nové programové obdobie vrátane národného spolufinancovania.

Podrobné informácie o možnostiach úverovania, vydania dlhopisov a pod. neboli v dobe prípravy dokumentu dostupné. V rámci II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie je nutné zamerať sa detailne aj na tieto alternatívne potenciálne finančné zdroje a premietnuť ich do výsledného, komplexného finančného plánu.

6.1.2 Finančné zdroje na financovanie rozvoja dopravnej infraštruktúry

S odkazom na vyššie uvedené skutočnosti sú ďalej uvedené finančné alokácie z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 (2023). Prostriedky je možné využiť na investície do výstavby nových úsekov, či iných súčastí dopravnej infraštruktúry, na modernizáciu existujúcich úsekov a na zaistenie predprojektivej prípravy v podobe projektových dokumentácií a pod.

V programovom období 2014 – 2020 budú pre Slovenskú republiku dostupné finančné prostriedky z nasledujúcich európskych finančných nástrojov:

- Kohézneho fondu (KF);
- Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR);
- Nástroja na prepájanie Európy (CEF - Connecting Europe Facility).

Na prostriedky poskytnuté Európskou úniou z uvedených fondov je viazané národné spolufinancovanie. Podiel financovania odpovedá 85 % prostriedkov z európskych fondov a 15 % národného spolufinancovania.

Problematika financovania projektov verejnej osobnej dopravy je rozpracovaná v Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, kde sú zohľadnené aj ostatné využiteľné finančné nástroje Európskej únie.

6.1.2.1 Finančné zdroje z európskych fondov

V nižšie uvedenej tabuľke je uvedené prehľadné zhrnutie finančnej alokácie jednotlivých európskych fondov, vrátane národného spolufinancovania.

Tab. č. 56 Plánované finančné zdroje – európske fondy a národné spolufinancovanie

P. č.	Názov prioritnej osi	EÚ + Národné spolufinancovanie (v EUR)	EÚ 85 % (v EUR)	Národné spolufinancovanie 15 % (v EUR)
KOHÉZNY FOND				
1.	Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE)	642 163 725	545 839 166	96 324 559
2.	Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE)	1 344 117 647	1 142 500 000	201 617 647
3.	Verejná osobná doprava	591 000 000	502 350 000	88 650 000
4.	Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	137 000 000	116 450 000	20 550 000
KOHÉZNY FOND SPOLU		2 714 281 372	2 307 139 166	407 142 206
EFRR				
5.	Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	353 508 502	300 482 227	53 026 275
6.	Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	591 773 209	503 007 228	88 765 981
EFRR SPOLU		945 281 711	803 489 455	141 792 256
CEF				
--	Finančná obálka	874 117 647	743 000 000	131 117 647
Spolu		4 533 680 730	3 853 628 621	680 052 109

Tabuľka obsahuje rozdelenie predmetných finančných balíkov KF a EFRR medzi jednotlivé dopravné módy prostredníctvom priorít financovania.

Vo fonde CEF je pre Slovenskú republiku vyhradená alokácia, tzv. finančná obálka vo výške 743,0 mil. EUR v rámci kohéznej časti CEF, t. j. 10 mld. EUR balíka len pre kohézne krajiny. Táto časť nepodlieha v zmysle Nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1316/2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy percentuálnemu rozdeleniu medzi jednotlivé podsektory, avšak podľa požiadavky EK by malo byť 90 % z týchto zdrojov vyčlenených pre železničný sektor a maximálne 10 % by malo byť použitých na financovanie rozvoja cestnej siete. Finančná obálka je pre SR vyhradená iba do roku 2016 a preto by prostredníctvom tohto finančného nástroja mali byť implementované len najlepšie pripravené projekty. V prípade jej nedočerpania sa zvyšné prostriedky uvoľnia pre ostatné kohézne krajiny. Získanie ďalších finančných prostriedkov zo zmieňovaného finančného balíka bude prebiehať formou otvorenej súťaže medzi jednotlivými členskými štátmi. Z fondu CEF je možné financovať prioritne iba projekty na základnej sieti TEN-T, projekty prioritných koridorov v rámci nástroja CEF a samostatné projekty nástroja CEF, ktoré nie sú súčasťou prioritných koridorov, ale sú súčasťou prílohy k nariadeniu o CEF.

6.1.2.2 Projekty verejno súkromého partnerstva

Projekty verejno súkromného partnerstva (ďalej ako PPP) predstavujú alternatívny prístup k financovaniu rozvoja dopravnej infraštruktúry. Ide o zaujímavý spôsob zaistenia financovania, ktorý je možné aplikovať v niekoľkých rôznych modeloch, ktorých výber a parametre je nutné riešiť pre každý projekt samostatne.

V súčasnosti sa s formou PPP uvažuje pri výstavbe úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. V prípade diaľnice D4 ide o úsek Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača, u rýchlostnej cesty R7 je táto forma uvažovaná pri realizácii úsekov Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz, Bratislava - Dunajská Lužná a Dunajská Lužná - Holice.

6.1.3 Finančné zdroje na financovanie správy a údržby dopravnej infraštruktúry

Na základe historických údajov je možné na najbližšie roky odhadovať potenciálne zdroje na údržbu štátom spravovanej dopravnej infraštruktúry na úrovni cca 120 mil. EUR/rok. Je potrebné poznamenať, že táto čiastka nepokrýva skutočné potreby údržby a dopravná infraštruktúra postupne degraduje. V rámci II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie je teda nevyhnutné, v súlade s nastavenými systémovými opatreniami, pripraviť realistický, udržateľný plán financovania dopravného sektora aj z pohľadu údržby.

6.2 Finančné potreby na obdobie 2014 – 2020 (2023)

Finančné potreby boli získané na základe časového a finančného priemetu zoznamu projektov jednotlivých podsektorov uvedených v kapitole 5. Dôležitým aspektom priamo ovplyvňujúcim parametre pre zostavenie finančných potrieb sú podmienky financovania z fondu CEF; jeho fixná alokácia je dostupná iba v rokoch 2014 – 2016 a to pre projekty realizované vo väzbe k základnej sieti TEN-T.

Nižšie uvedené finančné potreby vychádzajú zo súčasného stavu poznania a definície jednotlivých projektov s plánovaným prehodnotením v rámci II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá by mala byť dostupná v roku 2016.

Rok 2016 je s ohľadom na vyššie uvedené dôležitým medzníkom, ktorý je nutné premietnuť do finančného plánovania.

6.2.1 Štrukturovanie finančných potrieb na obdobie 2014 - 2023

Finančné potreby na obdobie 2014 – 2023 je nutné rozdeliť do dvoch kategórií, ide o rozdelenie na:

- celkové finančné potreby na obdobie 2014 – 2023 súvisiace s rozvojom a modernizáciou dopravnej infraštruktúry (tab. č. 58) vyčíslené na základe zoznamu tzv. zelených projektov uvedených v kapitole 5;
- celkové finančné potreby na obdobie 2014 – 2020 súvisiace s údržbou a opravami dopravnej infraštruktúry (tab. č. 59).

Odvetvie verejnej osobnej dopravy je v konzistencii s ostatnými časťami tohto dokumentu uvedené iba v tabuľke obsahujúcej celkové finančné potreby dopravného sektora v období 2014 – 2023. Podrobné rozpracovanie potrieb v jednotlivých čiastkových obdobiach je vo väzbe na relevantné finančné zdroje uvedené v prílohe dopravnej sektorovej stratégie zameranej na oblasť verejnej osobnej dopravy.

6.2.2 Finančné potreby rozvoja dopravnej infraštruktúry

V rámci nižšie uvedených podkapitol sú uvedené finančné potreby rozvoja dopravnej infraštruktúry v delení a štruktúre podľa kapitoly 6.2.1.

Pozn. Nižšie uvedené finančné hodnoty neobsahujú, z dôvodu nedostupnosti potrebných vstupných informácií, projekty PPP.

6.2.2.1 Celkové finančné potreby rozvoja dopravnej infraštruktúry na obdobie 2014 – 2023

Súhrn finančných potrieb na obdobie 2014 – 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. č. 57 Celkové finančné potreby na obdobie 2014 – 2023

Položka	SPOLU	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Finančné potreby (v tis. EUR)											
Železničná infraštruktúra	2 011 203	0	200 000	334 755	380 673	525 000	351 775	144 000	35 000	40 000	0
Cestná infraštruktúra (TEN-T)	4 626 957	397 883	586 790	696 387	866 181	757 477	674 849	564 407	49 790	33 193	0
Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T)	968 042	27 604	161 015	209 213	242 289	199 377	97 606	20 908	10 030	0	0
Verejná osobná doprava	950 688	61 914	150 367	200 938	204 750	224 775	40 313	60 631	7 000	0	0
Letisková infraštruktúra	170 991	0	6 240	18 423	6 832	52 332	85 832	1 332	0	0	0
Vodná infraštruktúra	478 200	14 000	17 500	17 000	46 700	148 000	181 000	54 000	0	0	0
Spolu	9 206 081	501 401	1 121 912	1 476 716	1 747 425	1 906 961	1 431 375	845 278	101 820	73 193	0

Pozn.: Tabuľka neobsahuje náklady na zabezpečenie projektovej dokumentácie.

6.2.3 Finančné potreby údržby a opráv dopravnej infraštruktúry

Odhad potrieb financovania údržby dopravnej infraštruktúry vychádza zo štatistických údajov o vynakladaných prostriedkoch v minulých rokoch. Ako už bolo spomenuté vyššie, je nutné tieto prostriedky považovať za nedostatočné a pripraviť komplexný plán/model udržateľného financovania údržby.

Prezentované tabuľky predstavujú na základe regresného výpočtového modelu skalkulované potreby údržby dopravnej infraštruktúry, ktoré reflektujú postupný rozvoj dopravnej siete, ktorý zodpovedá realizácii tzv. zelených projektov. V tomto zmysle ide najmä o problematiku cestnej infraštruktúry, lebo v ostatných dopravných odvetviach ide najmä o projekty zamerané na modernizáciu existujúcej infraštruktúry.

Odhad celkových nákladov súvisiacich s údržbou dopravnej infraštruktúry v období 2014 – 2020 je uvedený v nasledujúcej tabuľke. Podrobné dáta pre jednotlivé dopravné módy sú obsiahnuté v nadväzujúcich podkapitolách.

Tab. č. 58 Finančné potreby na údržbu dopravnej infraštruktúry v období 2014 – 2020

Náklady/rok (tis. EUR)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Náklady na údržbu infraštruktúry za celý sektor dopravy – všetky módy (mimo VOD)	141 106	148 548	154 126	162 587	167 386	171 581	175 381

6.2.3.1 Finančné potreby údržby a opráv cestnej infraštruktúry

Nižšie uvedené tabuľky obsahujú závislosť rozvoja cestnej infraštruktúry (Kapitola 5.1.2) a odhadovaných finančných potrieb vo vzťahu k údržbe a opravám.

Tab. č. 59 Finančné potreby na údržbu a opravy cestnej infraštruktúry v období 2014 - 2020

Náklady/rok (tis. EUR)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Diaľnice a rýchlостné cesty	57 847	63 215	66 617	69 873	73 035	76 474	78 000
Cesty I. triedy	63 650	64 950	66 350	67 677	68 540	69 320	70 020
Spolu	121 497	128 165	132 967	137 550	141 575	145 794	148 020

Zdroj: MDVRR SR

Financovanie údržby a opráv diaľnic a rýchlостných ciest zabezpečuje NDS, a.s. dotáciou zo štátneho rozpočtu a z vlastných zdrojov.

Finančné prostriedky na opravy a údržbu ciest I. triedy v rozpočte verejnej správy vyčlenené nie sú v súlade s reálnymi potrebami, preto bude potrebné v nasledujúcich rozpočtových rokoch hľadať ďalšie možnosti jej financovania.

6.2.3.2 Finančné potreby na údržbu železničnej a intermodálnej infraštruktúry

Odhad vývoja potrebných finančných prostriedkov súvisiacich so železničnou infraštruktúrou vychádza najmä zo skutočnosti, že v rámci tohto podsektora bude dochádzať iba k modernizácii existujúcich úsekov a konečnú dĺžku tratí tak možno pri danej hladine presnosti odhadov považovať za konštantnú. Modernizácia predstavujúca zviacejkoľajnenie niektorých tratí je potom na nákladovej strane kompenzovaná rušením celého radu regionálnych tratí.

Tab. č. 60 Finančné potreby na údržbu železničnej a intermodálnej infraštruktúry v období 2014 – 2020 (dodávateľský spôsob zabezpečenia údržby)

Náklady/rok (tis. EUR)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Železničná infraštruktúra	11 022	10 897	10 773	12 479	12 354	12 230	12 105
Kombinovaná doprava – terminály KD	2 300	2 650	3 000	3 860	4 210	4 560	4 910
Spolu	13 322	13 547	13 773	16 339	16 564	16 790	17 015

6.2.3.3 Finančné potreby na údržbu leteckej infraštruktúry

V nasledujúcej tabuľke je uvedený odhad nákladov na leteckú infraštruktúru v období 2014 – 2020. Uvedené hodnoty vychádzajú iba zo spomínaného regresného modelu.

Tab. č. 61 Finančné potreby na údržbu leteckej infraštruktúry v období 2014 – 2020

Náklady/rok (tis. EUR)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Letecká doprava (letiská)	3 987	4 236	4 486	5 498	5 747	5 997	6 246

6.2.3.4 Finančné potreby na údržbu vodnej infraštruktúry

V nasledujúcej tabuľke je uvedený odhad nákladov na vodnú infraštruktúru v období 2014 – 2020. Uvedené hodnoty vychádzajú iba zo spomínaného regresného modelu.

Tab. č. 62 Finančné potreby na údržbu vodnej infraštruktúry v období 2014 – 2020

Náklady/rok (tis. EUR)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vodná doprava (vnútrozemské vodné cesty)*	2 300	2 600	2 900	3 200	3 500	3 000	4 100

* Údržba vodných ciest v SR patrí do kompetencie MŽP SR.

6.3 Návrh využitia finančných zdrojov vo vzťahu k potrebám/projektom

Nasledujúce podkapitoly prezentujú návrh využitia finančných zdrojov uvedených v kapitole 6.1 vo väzbe na ich parametre (typy podporovaných aktivít a pod.) a projekty uvedené v zozname projektov (Kapitola 5). Vo vzťahu k II. fáze prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá by mala byť dokončená do roku 2016, a európskemu fondu CEF bude návrh rozdelený na obdobie 2014 – 2016 a 2014 – 2023.

6.3.1 Návrh využitia finančných zdrojov v období 2014 – 2016

Prostriedky finančnej obálky fondu CEF alokované pre Slovenskú republiku predstavujú 743,0 mil. EUR, čo vrátane národného spolufinancovania predstavuje čiastku cca 874 mil. EUR. Táto alokácia môže byť využitá na projekty súvisiace so sieťou TEN-T Core Network. Vzhľadom na jej časové obmedzenie sú nižšie navrhnuté čiastkové zoznamy projektov, ktoré sú v súlade s nariadením CEF a odporúčaniami EK a ich pripravenosť umožňuje realizáciu v krátkom časovom horizonte. Ide predovšetkým o projekty z podsektora cestnej a železničnej dopravy. Zoznam projektov vhodných na realizáciu z finančnej obálky CEF je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. č. 63 Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu CEF

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady/ Náklady na PD (tis. EUR)	Začiatok	Ukončenie
8	D3	Svrčinovec – Skalité, polovičný profil (2. fáza)	15,5	170 801	2015	2016

Uvedené projekty predstavujú investičný potenciál cca 170,8 mil. EUR.

Tab. č. 64 Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu CEF

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Začiatok	Ukončenie
1	ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/), 2. fáza	12	67 627	2015	2016
12	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)	16	300 000	2015	2018
4	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad Tatry – Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok	31	500 000	2015	2018
9	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak., realizácia	4	5 000	2018	2019

Uvedené projekty predstavujú investičný potenciál cca 872,6 mil. EUR.

6.3.2 Návrh využitia finančných zdrojov v období 2014 – 2023

6.3.2.1 Využitie prostriedkov z EFRR

Z Európskeho fondu regionálneho rozvoja bude možné, v súlade s Kapitoulou 6.1, financovať projekty cestnej a železničnej infraštruktúry mimo základnej siete TEN-T. Z finančného zdroja tak bude v období 2014 – 2023 potenciálne možné financovať nasledujúce projekty.

Tab. č. 65 Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu EFRR

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Začiatok	Ukončenie
Cesty I. triedy – výstavba						
35	IVSC KE	I/68 Sabinov preložka cesty	10,00	67 731	2015	2018
36	IVSC ZA	I/64 Obchvat Prievidze, I. etapa 2. stavba – MZ v trase bud. I/64	2,69	12 106	2015	2016
37	IVSC BB	I/75 Lučenec – preložka	3,96	54 045	2015	2017
38	IVSC BA	I/61 Trnava, južný obchvat	2,70	52 461	2016	2018
39	IVSC BA	I/51 Senica-Jablonica-Trstín, 1. stavba (obchvat Senice)	7,80	55 548	2017	2019
40	IVSC BB	I/66 Brezno – obchvat, II. etapa	4,90	24 158	2015	2017
41	IVSC ZA	I/64 Prievidza – obchvat, II. etapa	3,90	31 366	2016	2018
42	IVSC BA	I/51 Holíč – obchvat, 2. etapa (1. časť)	2,66	14 121	2015	2016
43	IVSC BA	I/75 Šaľa – obchvat	12,50	84 997	2015	2018
44	IVSC KE	I/18 N. Hrabovec - Petrovce n/L, preložka	19,00	154 018	2016	2018
45	IVSC KE	I/74 Brekov – Humenné preložka	5,70	28 533	2019	2021
Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť						
46	SSC	Zosuvy na cestách I. triedy	--	15 000	2015	2020
47	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraj	--	40 000	2015	2019
48	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v BB kraji	--	40 000	2015	2019
49	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TN a ZA kraji	--	40 000	2015	2019
50	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v PO a KE kraji	--	40 000	2015	2019
51	SSC	Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy	--	25 767	2014	2018
52	IVSC BB	I/72 Tisovec mesto – Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	10,00	7 000	2017	2019
53	IVSC BB	I/65 Kremnica – Kremnické Bane	1,50	17 572	2015	2017
54	IVSC BA	I/75 Sládkovičovo – Galanta	5,95	22 479	2015	2017
55	IVSC BB	I/65 Kremnické Bane – hranica kraja	3,50	24 250	2016	2018
56	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	--	40 500	2015	2018
57	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 1. etapa	--	33 000	2015	2017
58	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 2. etapa	--	42 426	2018	2020
59	SSC	Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. triedy	--	10 450	2017	2019
Príprava projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy						
76	SSC	I/72 Tisovec mesto – Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	--	1 000	2014	2017
77	SSC	I/65 Kremnické Bane – hranica kraja	--	360	2014	2016
78	SSC	I/75 Sládkovičovo – Galanta	--	533	2014	2015
79	SSC	I/64 Kľače – Šuja	--	1 800	2014	2016

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Začiatok	Ukončenie
80	SSC	I/64 Rajecké Teplice – Kľače	--	1 700	2014	2016
81	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 1. etapa	--	2 970	2014	2015
82	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 2. etapa	--	1 400	2016	2018
83	SSC	PD pre modernizáciu vybraných úsekov ciest I. triedy pre všetky kraje SR	--	6 390	2014	2015
84	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	--	500	2014	2015
Príprava projektovej dokumentácie pre RC						
74	R7	Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz	--	3 500	2014	2015
75	R7	Holice – Dunajská Streda	--	3 500	2014	2017

Uvedené projekty predstavujú investičný potenciál cca. 1001 mil. EUR.

Tab. č. 66 Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných na financovanie z EFRR

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Začiatok	Ukončenie
52	Drobné projekty (priecestia, zahusťovanie, grafikon na sieti ŽSR)	--	90 000	2014	2022
10	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, PD pre stupeň DSP a DRS	--	1 900	2014	2015
11	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia	33,5	60 000	2016	2018

Uvedené projekty predstavujú investičný potenciál cca 152 mil. EUR.

6.3.2.2 Využitie prostriedkov z KF

Z prostriedkov Kohézneho fondu je možné financovať akýkoľvek projekt (okrem projektov vyššie uvedených) zo zoznamu spracovaného v rámci kapitoly 5 s výnimkou projektov leteckej dopravy.

Vzhľadom na dostupnú finančnú alokáciu je možné konštatovať (Kapitola 6.1), že finančné projektové potreby významne prevyšujú možnosti financovania z Kohézneho fondu. Z toho vyplýva potreba realizácie II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, kde bude možné prostredníctvom aparátu multikriteriálnej analýzy, dopravného modelu, implementovať procesy prioritizácie projektov. Týmto spôsobom bude zaručená maximalizácia efektu plynúceho z realizovaných investícií.

7 Záver

Tento dokument predstavuje výstup tzv. I. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie. Jeho cieľom bolo definovať nielen infraštruktúralnu rozvojovú stratégiu naprieč jednotlivými dopravnými módmi, ale aj identifikovať problémy a definovať potreby sektora dopravy ako celku.

Definované vízie a strategické ciele boli nastavené na základe rozsiahlych analýz vykonaných na úrovni jednotlivých dopravných podsektorov s cieľom zaistiť dostatočné množstvo vstupných dát a informácií. Výstupom analytickej časti prípravy dokumentu, ktorá je prehľadne zhrnutá v úvode, bola vykonaná identifikácia problémov, úzkych miest a pod. Už v priebehu spracovania však bolo zrejmé, že dostupná dátová základňa nebude pre potreby jednotlivých analytických úkonov dostačujúca a dokument tak nebude možné považovať za uzavretý koherentný výstup.

Uvedený projektový a implementačný plán tak bude v rámci II. fázy otvorený a prehodnotený. S ohľadom na markantný prebytok finančných projektových potrieb musí byť ďalej nastavená transparentná metodika prioritizácie jednotlivých projektov.

V zmysle vyššie uvedeného tento dokument zaväzuje Slovenskú republiku v pokračovaní úspešne naštartovaných aktivít a k dopracovaniu dopravnej sektorovej stratégie v rámci tzv. II. fázy ich prípravy. V ich priebehu by mala byť najmä doplnená chýbajúca vstupná dátová základňa, vykonané nasadenie multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky, využitie multikriteriálnej analýzy pri prioritizácii a prehodnotenie projektovej skladby.

Ani po dokončení II. fázy však súvisiace činnosti nekončia, lebo z pohľadu budúceho udržateľného rozvoja dopravného sektora Slovenskej republiky je okrem vypracovania dopravnej stratégie nemenej dôležitá úloha aj v oblasti jej implementácie a napĺňania jej vízií, cieľov a priorít.