

Obsah

Obsah	1
Zoznam použitých skratiek	2
1. Úvod	3
2. Analýza doterajšieho vývoja	4
2.1. Vývoj dopravy v EÚ	4
2.2. Vývoj dopravy na Slovensku	4
2.2.1. Dopravná infraštruktúra	4
2.2.2. Spoplatnenie dopravnej infraštruktúry	7
2.2.3. Dopravné služby	8
2.2.3.1 Nákladná doprava	8
2.2.3.2 Osobná doprava	10
2.2.4 Inteligentné dopravné systémy	11
2.2.5 Environmentálne vplyvy dopravy na životné prostredie – emisie skleníkových plynov	12
2.2.6 Bezpečnosť dopravy	13
2.2.7 Zamestnanosť v sektore dopravy	14
2.2.8 Investície do dopravnej infraštruktúry	15
3. Prognóza vývoja dopravy a základné faktory vplývajúce na rozvoj dopravy	16
3.1 Predpokladaný vývoj dopravy v rámci EÚ	16
3.2 Predpokladaný vývoj dopravy v SR	16
3.3 Hnacie sily vplývajúce na vývoj dopravy	18
3.4 Hlavné výzvy	20
4. Vízia, priority a ciele stratégie	22
4.1 Strategická oblasť – Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra	23
4.2 Strategická oblasť – Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých módov dopravy	26
4.3 Strategická oblasť – Užívateľsky prijateľná doprava	29
4.3.1 Zamestnanosť v sektore dopravy	29
4.3.2 Práva a povinnosti užívateľov dopravy	31
4.3.3 Verejná osobná doprava	31
4.4. Strategická oblasť – Ekologická, energeticky efektívna a bezpečná doprava	32
4.4.1 Zníženie emisií skleníkových plynov	33
4.4.2 Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana v doprave	34
4.4.3 Riadenie dopytu – inteligentné dopravné systémy	35
5. Nástroje a opatrenia na zabezpečenie cieľov stratégie	35
5.1 Zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej dopravy	35
5.2 Efektívne využitie prostriedkov EÚ v programovom období 2007 – 2013	36
5.3 Zabezpečenie dodatočných zdrojov na financovanie dopravnej infraštruktúry	37
5.4 Ekonomické a regulačné nástroje na zabezpečenie rovnovážneho vývoja jednotlivých druhov dopravy	38

5.5	Presadzovanie záujmov SR pri tvorbe legislatívy a koncepčných materiálov EÚ	39
6. Záver		40

Zoznam použitých skratiek

ADR	Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí
AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
APP	Služby riadenia letovej prevádzky v oblasti letísk
EASA	Európsky úrad pre bezpečnosť leteckej dopravy
EK	Európska komisia
EP	Európsky parlament
EPCIP	Európsky program na ochranu kritickej infraštruktúry (European Programme for Critical Infrastructure Protection)
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja (European Regional Development Fund)
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
EÚ	Európska únia
GNSS	Globálny navigačný satelitný systém
HDP	Hrubý domáci produkt
IAD	Individuálna automobilová doprava
ICAO	Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo
MDPT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NAIADES	Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe
NDS, a. s.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NSDI	Národný systém dopravných informácií
P&R	Systém parkovania, ktorý umožňuje cestujúcim cestovať do centra mesta ponechaním auta na parkovisku s ďalším pokračovaním verejnou dopravou
OPD	Operačný program Doprava
PPP	Partnerstvo verejného a súkromného kapitálu (Public-Private-Partnership)
RID	Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
RIS	Riečne informačné služby
SES	Single European Sky – Jednotný európsky vzdušný priestor
SESAR	Single European Sky ATM Research
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
TEN-T	Transeurópske dopravné siete
TEU	Twenty-foot equivalent units - kontajner rozmerov 20 x 8 x 9 stôp, kde max. užitočné zaťaženie je 21,6 t (priemerné užitočné zaťaženie 15 t)
TKM	tonokilometer (tkm) - jednotka merania prepravy jednej tony (1000 kg) tovaru na vzdialenosť jedného kilometra
TSI	Technické špecifikácie interoperability (v železničnej doprave)
VÚC	Vyšší územný celok
VOD	Verejná osobná doprava
ZSSK	Železnica národná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

1. ÚVOD

Sektor dopravy podmieňuje hospodársky rast, významne prispieva k fungovaniu ekonomiky Slovenska a jednotlivých regiónov a vytvára tak podmienky pre optimálne využitie hospodársko-spoločenského potenciálu. Doprava umožnením voľného pohybu osôb, tovarov, slobodného poskytovania služieb a voľného pohybu kapitálu podmieňuje fungovanie jednotného vnútorného trhu EÚ. Sektor dopravy vytvára približne 8,2 % hrubého domáceho produktu SR a asi 4,2 % pracovných miest.

Sektor dopravy je ovplyvňovaný širokým spektrom vonkajších sociálnych a ekonomických faktorov ako sú demografia, životná úroveň obyvateľstva, územné plánovanie, organizácia produkcie, štrukturálne zmeny spoločnosti, prístupnosť k dopravnej infraštruktúre a integrácia krajiny do medzinárodného obchodu. Tieto faktory ovplyvňujú dopyt a ponuku dopravných služieb.

Stratégia obsahuje analýzu doterajšieho vývoja dopravnej politiky SR a EÚ, prognózu jej ďalšieho vývoja a výziev, ktoré ovplyvňujú dosiahnutie stanovených cieľov v oblasti dopravy. Stratégia definuje víziu, ciele, priority a opatrenia v oblasti rozvoja dopravy, ktoré zvýšia konkurencieschopnosť slovenskej ekonomiky, zabezpečia sociálny rozvoj spoločnosti a umožnia odstraňovanie regionálnych disparít tak, aby sa ekonomický potenciál SR v horizonte roku 2020 priblížil k priemernej úrovni krajín EÚ v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rozvoja.

Víziou stratégie je do roku 2020 zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, konkurenčné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú dopravu a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu. Ciele stratégie sú definované v štyroch základných oblastiach, ktoré vychádzajú z vízie a sú zamerané na budovanie a modernizáciu dopravnej infraštruktúry, zabezpečenie rovnovážneho rozvoja dopravných služieb, práv a povinností užívateľov dopravy a znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie. Hlavnými nástrojmi na realizáciu cieľov stratégie sú opatrenia, ktoré zabezpečia efektívne vynakladanie finančných prostriedkov, dodatočné zdroje na financovanie dopravnej infraštruktúry, rovnovážny vývoj jednotlivých druhov dopravy a ochranu záujmov SR pri tvorbe legislatívy EÚ.

Stratégia je východiskový dokument, ktorý bude konkretizovaný v ďalších koncepčných materiáloch ministerstva. Vzhľadom na prípravu koncepčného materiálu na úrovni EÚ "Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2020", bude slúžiť ako východisko pre pozíciu SR v rámci diskusie o smerovaní dopravnej politiky. Stratégia predstavuje otvorený dokument, ktorý bude dopĺňaný v rámci strednodobého hodnotenia vzhľadom na budúcu Bielu knihu EK, kde bude reflektovať aj zmenené vonkajšie podmienky (výzy), ktoré budú vplývať na vývoj dopravy.

Stratégia dopravy je v súlade s koncepčnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ ako napr. Lisabonská stratégia, Göteborgská stratégia a Dopravná politika EÚ do roku 2010. Stratégia dopravy zároveň rešpektuje nasledovné koncepčné materiály prijaté vládou SR, predovšetkým:

- 45 Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 (uznesenie vlády SR č. 445/2005),
Národný strategický referenčný rámec SR na roky 2007-2013 (uznesenie vlády SR č. 1005/2006),
Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013 (uznesenie vlády SR č. 1007/2006, rozhodnutie EK z 13. septembra 2007),
Postup výstavby vybranej nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry formou PPP (uznesenie vlády SR č. 753/2007);
Program prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007 – 2010 (uznesenie vlády SR č. 859/2007),
Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010 (uznesenie vlády SR č. 1084/2007),
Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. na r. 2008 – 2012 (uznesenie vlády SR č. 1085/2007),
Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na r. 2007 – 2010 (uznesenie vlády SR č. 1086/2007);

Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou (uznesenie vlády SR č. 675/2008), Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (uznesenie vlády SR č. 22/2009).

2. ANALÝZA DOTERAJŠIEHO VÝVOJA

2.1. Vývoj dopravy v EÚ

V strategickom dokumente Európskej komisie **“Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť”** z roku 2001 boli definované nasledovné hlavné problémy: nevyvážený rozvoj rozličných dopravných módov, preťaženie ciest a miest, ako aj leteckého priestoru a negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie. Boli navrhnuté politiky na vyváženie dopravných módov, odstránenie úzkych miest TEN-T a zníženie počtu nehôd na cestách. Ďalej EK požadovala účinnú politiku poplatkov za používanie infraštruktúry a zabezpečenie postavenia Spoločenstva v medzinárodných organizáciách.

Od roku 2001 boli schválené a uvedené do praxe významné legislatívne návrhy EÚ napríklad otvorenie železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži, zlepšenie sociálnych podmienok cestnej dopravy, definovanie 30 prioritných projektov TEN-T, vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru, posilnenie práv cestujúcich v leteckej doprave. Taktiež nová smernica o vyberaní poplatkov na cestách, podľa ktorej by sa mohli užívateľské poplatky vyberané podľa vzdialenosti využívať na financovanie infraštruktúry, ako aj podpora intermodálnej dopravy pomocou programu Marco Polo a posilnenie právneho rámca námornej bezpečnosti. EÚ ďalej podporila vývoj odvetvových inovačných programov, napríklad Galileo, ERTMS a SESAR.

Začiatkom roka 2009 predložila EK **Zelenú knihu o rozvoji TEN-T**, kde navrhla tri varianty jej rozvoja: (i) dvojité vrstvy: komplexná sieť a prioritné projekty (súčasná štruktúra), (ii) jediná vrstva: prioritné projekty, prípadne v rozšírenej forme, (iii) dvojité vrstvy: komplexná sieť a hlavná sieť, ktorú bude vytvárať **“geografický pilier”** vychádzajúci zo súčasných prioritných projektov, ktorý spája a podľa potreby rozširuje hlavné nadnárodné osi, významné uzly ako intermodálne spojovacie body (prístavy, letiská, terminály nákladnej dopravy atď.) a hlavné európske aktivity v oblasti IDS. Vzhľadom na rozsiahlosť komplexnej siete TEN-T, EK pravdepodobne zameria svoje aktivity na definovanie **“hlavnej siete”**, kde budú následne nasmerované zdroje EÚ.

Okrem toho EK predložila koncepciu **“Rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí do susedných krajín a Usmernenia o doprave v Európe a susedných regiónoch”**, týkajúcu sa hlavných dopravných osí prepojenia s tretími krajinami, ktoré by spájali EÚ s Ukrajinou, Ruskom a vzdialenejšími východnými trhmi, ako aj trhmi na juhu Európy, Balkánu a Tureckom.

V súčasnosti prebieha hodnotenie Bielej knihy z roku 2001 a EK pripravuje nový koncepčný materiál zameraný na vývoj dopravy do roku 2020, pričom v súčasnosti je prerokovávaný pracovný dokument **“Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách”**.

2.2 Vývoj dopravy na Slovensku

2.2.1 Dopravná infraštruktúra

Vstupom SR do EÚ, prostredníctvom Prístupovej zmluvy, ktorou bolo doplnené Rozhodnutie EP a Rady č. 1692/96/EC o pravidlách pre rozvoj TEN-T, boli hlavné dopravné koridory definované medzinárodnými dohodami AGTC a AGC a závermi medzinárodných konferencií (Kréta, Helsinki) zaradené do transeurópskych dopravných sietí (ďalej len **“TEN-T”**). Sieť TEN-T pozostáva z dvojvrstvej štruktúry: základnej siete a prioritných projektov.

Do **základnej siete TEN-T** patrí:

cestná infraštruktúra: diaľnica D1, D2, D3 v dĺžke 654 km a rýchlostné cesty R3 a R4 v dĺžke 390 km (spolu 1 044 km),

železničná infraštruktúra: pan-európske koridory IV, Va, VI, južná trasa Bratislava – Zvolen – Košice a úsek Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec “ (spolu 1382 km, príloha č. 1, graf č.15 a 17)

45 vodná doprava: rieka Dunaj,

45 letecká doprava: letiská Bratislava, Košice a Poprad.

Prioritné projekty (30) boli definované Rozhodnutím EP a Rady č. 884/2004, ktoré doplnilo Rozhodnutie EP a Rady č. 1692/96/EC o pravidlách pre rozvoj TEN-T. Uvedené prioritné projekty majú štatút "projekt európskeho záujmu" a členský štát je povinný sústrediť dostupné zdroje (zdroje EÚ a národné) na ich realizáciu.

Štyri prioritné projekty sa týkajú Slovenska:

železničná os Paríž – Bratislava: železničné prepojenie Viedeň – Bratislava – cezhraničná časť, časť projektu 17,
vodná cesta Rýn – Dunaj: Viedeň–Bratislava – cezhraničná časť a Sap – Moháč, časť projektu 18,
železničná os Gdansk – Varšava – Brno/Bratislava – Viedeň: železničné prepojenie Katowice – Žilina – Nové Mesto n/V, časť projektu 23,
diaľničné prepojenie Gdansk - Brno/Bratislava – Viedeň: prepojenie Katowice – Žilina – cezhraničná časť, časť projektu 25.

Medzi projekty spoločného záujmu patrí aj železničný projekt ERTMS – koridor E "Dražďany – Praha – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Konstanca.

Súčasný stav **nadradenej cestnej infraštruktúry** je charakterizovaný nedostatočným pokrytím územia a prístupu k sieti diaľnic a rýchlостných ciest, pričom až tretina územia Slovenska má prístup na diaľnicu, resp. rýchlостnú cestu v čase dlhšom ako 45 minút. Jedným z dôvodov je skutočnosť, že v predchádzajúcom období (do roku 2006) neboli naplnené plánované ročné výdavky na výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest, a to najmä dôvodov: nedostatočná projektová príprava stavieb, nekompletnosť projektovej dokumentácie, meškanie rozhodnutí vydávaných v režime stavebného zákona a nedostatočné finančné krytie.

Do roku 1993 bolo vybudovaných 198 km diaľnic a rýchlостných ciest. Do konca roku 2006 (14 rokov) bolo vybudovaných ďalších 277 km diaľnic a rýchlостných ciest, čím SR stratila primerané tempo výstavby vo vzťahu ku skutočným potrebám hospodárstva a nárastom dopravných výkonov. V rokoch 2000 až 2005 sa toto tempo ešte výraznejšie spomalilo, keď bolo odovzdaných v priemere len 13 km diaľnic a rýchlостných ciest ročne.

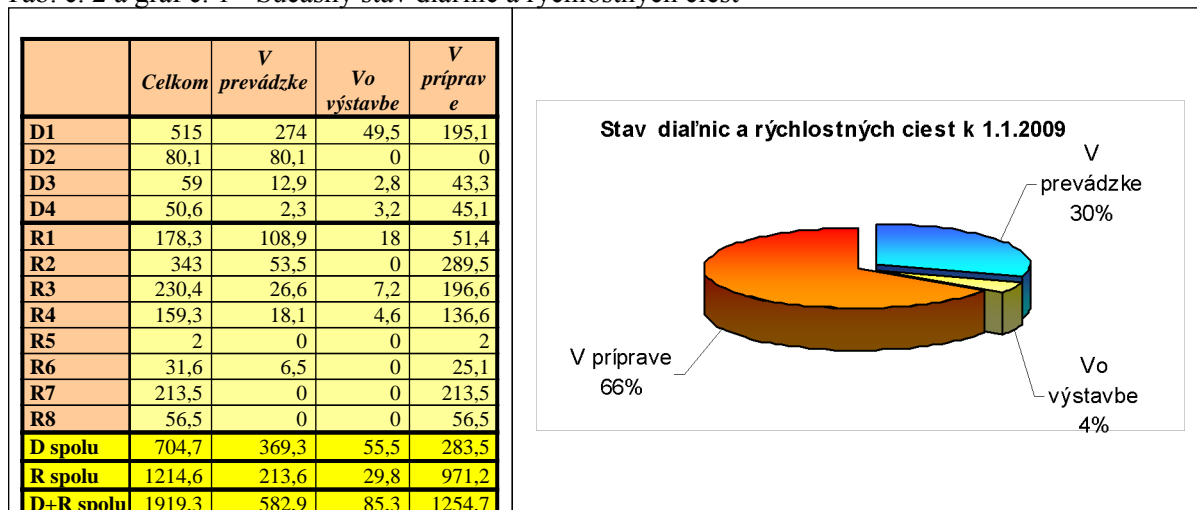
Programom prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010 bol stanovený ambicioznejší postup prípravy a výstavby nad rámec Programového vyhlásenia vlády na roky 2006 – 2010 "sprevádzkovať 100 km diaľnic a rýchlостných ciest" odovzdaním 147,3 km diaľnic a rýchlостných ciest. Z hodnotenia postupu výstavby v období rokov 1999 – 2006 s plánovaným postupom výstavby v rokoch 2007 – 2014 vyplýva, že prijatie rozhodnutia o zabezpečení vybraných úsekov diaľnic a rýchlостných ciest formou PPP umožní výrazne urýchliť ich výstavbu a vytvorí podmienky pre plynulé čerpanie fondov EÚ a prostriedkov štátneho rozpočtu. Pripravované viacdrojové financovanie umožní v porovnaní s predchádzajúcim obdobím 1999 – 2006 odovzdať 3,5 krát viac kilometrov diaľnic a rýchlостných ciest.

Tab. č. 1 Porovnanie výstavby diaľnic a rýchlостných ciest (zrovnanie dĺžok v polovičnom profile)

	1999-2006		2007-2014	
	diaľnice	rýchlостné cesty	diaľnice	rýchlостné cesty
km	205	121	696	424
priemer ročne km	26	13	87	53

K 1. januáru 2009 bolo v prevádzke 369,3 km diaľnic a 213,6 km rýchlостných ciest (tab. č. 2 a graf č. 15), pričom od júla 2006 do konca roka 2008 bolo do prevádzky odovzdaných celkovo 86,8 km diaľnic a rýchlостných ciest.

Tab. č. 2 a graf č. 1 - Súčasný stav diaľnic a rýchlostných ciest



Infraštruktúra železničnej dopravy SR je charakterizovaná vysokou hustotou siete, ale so zastaranou technológiou, nízkou využiteľnosťou jej kapacity a vysokými poplatkami za prístup. Najmä tieto nedostatky neumožňujú jej širšie uplatnenie na dopravnom trhu.

K 1.1.2009 bolo v prevádzke 3 660 km železničných tratí, z toho 3 510 km železničných tratí normálneho rozchodu, 50 km úzkorozchodných tratí a 100 km širokorozchodných tratí, pričom 2 640 km bolo jednokoľajných tratí a 1 020 km dvojkolajných tratí. Z uvedených železničných tratí je 1 566 km elektrifikovaných, čo predstavuje 42,5 % z celkovej dĺžky železničných tratí. V sieti TEN-T je zahrnutých 1 382 km tratí.

Doteraz bol modernizovaný traťový úsek Bratislava (Rača) – Trnava – Nové Mesto nad Váhom (89 km) na rýchlosť 160 km/h. Okrem toho boli modernizované železničné stanice v Poprade a Prešove a ukončená elektrifikácia trate Zvolen – Banská Bystrica. V roku 2008 sa začala modernizácia úseku Žilina - Krásno nad Kysucou, v roku 2009 úseku Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce a v programovom období 2007 – 2013 bude ďalej pokračovať modernizácia medzinárodných koridorov, predovšetkým prioritných projektov TEN-T.

Súčasná **infraštruktúra terminálov intermodálnej prepravy** (8 kontajnerových prekladísk) je na pokrytie súčasných prepravných výkonov zámorskej intermodálnej prepravy postačujúca. Na pokrytie budúcich prepravných prúdov v zámorskej a kontinentálnej intermodálnej preprave a služieb logistiky však nepostačuje kapacitne ani technologicky. Tieto prekladiská, s výnimkou terminálu v Dobrej, sú technicky a technologicky zastaralé, nespĺňajú základné parametre stanovené Dohodou AGTC. Prekladiská sú v súkromnom vlastníctve a sú umiestnené v zastavaných mestských častiach, čo neumožňuje ich ďalší priestorový rozvoj.

V oblasti **infraštruktúry letísk** boli realizované projekty na zvýšenie bezpečnostnej ochrany letísk spolufinancované zo štrukturálnych fondov na letiskách Poprad – Tatry, Piešťany, Sliač a Žilina v celkovej sume 67,613 mil. Sk. Projektmi boli splnené úlohy vyplývajúce zo vstupu do Schengenského priestoru a tieto letiská boli k 29. 3. 2008 zaradené do kategórie medzinárodných schengenských letísk.

Uznesením č. 871/2006 vláda SR schválila zrušenie privatizácie časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (BTS). Uznesením č. 43/2008 vláda SR schválila Prípravu nového terminálu na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, pričom financovanie je zabezpečované kombináciou vlastných zdrojov letiska a verejnými zdrojmi (štátny rozpočet). Zo štátneho rozpočtu boli letiskovým spoločnostiam v roku 2008 poskytnuté dotácie na účely podľa Výnosu č. 79/M-2005, v súlade s nariadením Komisie č. 1794/2006, a taktiež finančné prostriedky na spolufinancovanie projektov zo štrukturálnych fondov EÚ.

Uznesením vlády SR č. 23 zo 14. januára 2009 bol schválený materiál “Analýza súčasného stavu účasti regiónov na správe letísk a návrh efektívnejšieho riešenia“, na základe ktorého ministerstvo prevezme väčšinu akciových podielov regionálnych letísk Poprad, Žilina a Sliač. V zmysle uznesenia

vlády č. 617/2009 bude realizovaný prevod celej majetkovej účasti štátu na základnom imaní akciovej spoločnosti Letisko Piešťany, a. s., a stým súvisiaci výkon práv a povinnosti akcionára z MDPT SR na Trnavský samosprávny kraj a mesto Piešťany.

Vodná doprava sa prevádzkuje na vodnom toku rieky Dunaj (podľa dohody AGN označenej E-80, ktorá patrí do TEN-T a zároveň je súčasťou pan-európskeho dopravného koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn) a prioritného projektu TEN-T č. 18. Táto vodná cesta umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest.

V súlade so zákonom č. 500/2007 Z. z., ktorým sa doplnil zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe bola dňa 21. 1. 2008 založená akciová spoločnosť Verejné prístavy, a. s., so 100 % majetkovou účasťou štátu, ktorá je prevádzkovateľom verejných prístavov. Uznesením vlády SR č. 798 zo 6. novembra 2008 bol prijatý materiál “Vytvorenie správy verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie“. Uznesením vlády SR č. 274/2009 boli prijaté zámery rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo.

V súlade so smernicou EÚ o zavedení riečnych informačných služieb (RIS) je tento systém uvedený do plnej prevádzky a pokrýva celý slovenský úsek Dunaja. Štátna plavebná správa (ŠPS), ako správca RIS prevádzkuje terminály (Bratislava, Komárno, Štúrovo, PK Gabčíkovo), ktoré umožňujú sledovanie pohybu plavidiel na slovenskom úseku Dunaja a zabezpečujú medzinárodnú výmenu informácií. Projektom sa položili základy technicko-administratívnej dohody pre medzinárodnú výmenu dát pre RIS.

2.2.2 Spoplatnenie dopravnej infraštruktúry

Problematika spoplatnenia cestnej infraštruktúry je upravená v smernici EP a Rady 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (tzv. Eurovignette) v znení smernice 2006/38/ES. Uvedená smernica umožňuje zaviesť mýtny systém, pričom výška mýta je založená na úhrade nákladov na infraštruktúru (náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete), avšak neumožňuje zahrnutie externých nákladov do spoplatnenia (kongescie, klimatické zmeny, hluk). Cieľom spoplatnenia cestnej infraštruktúry je ovplyvňovať a regulovať dopravu a financovať rozvoj infraštruktúry priamymi užívateľmi.

SR v súlade s uvedenou smernicou od 1. januára 2010 pripravuje zavedenie elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 t. Dodávku služby elektronického výberu mýta realizuje víťaz verejného obstarávania spoločnosť a to SkyToll, a. s. (Ibertax – SanToll). Pripravovaný systém elektronického výberu mýta bude realizovaný aj v súlade so smernicou 2004/52/ES o interoperabilite elektronických cestných systémov spoplatnenia v Spoločenstve. V súčasnosti spoločnosť SkyToll pripravuje výstavbu mýtnych brán na kontrolu výberu poplatkov za používanie diaľnic a vybraných ciest.

Spoplatnenie železničnej infraštruktúry je upravené v smernici EP a Rady 2001/14/ES, pričom poplatok má vychádzať z nákladov priamo spôsobených prevádzkou vlaku, môže zahŕňať aj iné druhy nákladov, ako napr. náklady reflektujúce nedostatok kapacít v určitom čase, environmentálne náklady a náklady spojené s údržbou dopravnej infraštruktúry. Tento prístup má zabezpečiť, aby poplatok motivoval intenzívnejšie využívanie železničnej infraštruktúry.

Podľa cenového výmeru Úradu pre reguláciu železničnej dopravy je cena trojzložková pre vlaky osobnej i nákladnej dopravy (poplatok za prístup na sieť, za vlakové kilometre a hrubú hmotnosť vlaku). Charakteristika súčasného systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry:

systém nie je založený na marginálnom účtovaní, ale na celkových nákladoch znížených o dotáciu pre manažéra infraštruktúry, kde pri nízkom využití dopravnej cesty (50 %) má za následok vysoké poplatky, čím sa železničná doprava stáva neatraktívnou,

do základného poplatku sú zahrnuté doplnkové služby najmä na staničné a miestne operácie (radenie vlakov, posun, zastavenia v staniaciach, prevádzka a údržba staničných kapacít pre pobyty vozňov a vlakov v staniaciach mimo hlavných koľají a podobne). Tento prístup má za následok, že náklady na tranzitnú dopravu sú vyššie a to je jedným z dôvodov obchádzania územia SR,

výška poplatku nie je dostatočne diferencovaná podľa druhu jednotlivých kategórií tratí a časových pásiem (slabá, normálna a silná prevádzka), čo môže mať za následok neefektívne využívanie

dopravnej cesty.

Pri súčasnom nastavení výpočtu ceny za železničnú dopravnú cestu, stojí preprava 1 tony tovaru na 1 km v železničnej nákladnej doprave zhruba 2,5 x viac ako zaplatia za dopravnú cestu nákladné vozidlá od 1. januára 2010. Pri znížení sadzby za vlakový kilometer v železničnej nákladnej doprave z 9,5 EUR/vlkm¹ napr. na 3,5 EUR/vlkm by sa celková cena za dopravnú cestu znížila, čo by predstavovalo priemernú hodnotu 0,0089 EUR/tkm², čo je už cena porovnateľná s cenou za dopravnú cestu v cestnej nákladnej doprave. Ak by uvedený rozdiel medzi cenou za železničnú dopravnú cestu a cenou za použitie cestnej infraštruktúry nákladnými vozidlami mal hradiť štát, musel by uhradiť zhruba 0,013 EUR/tkm.

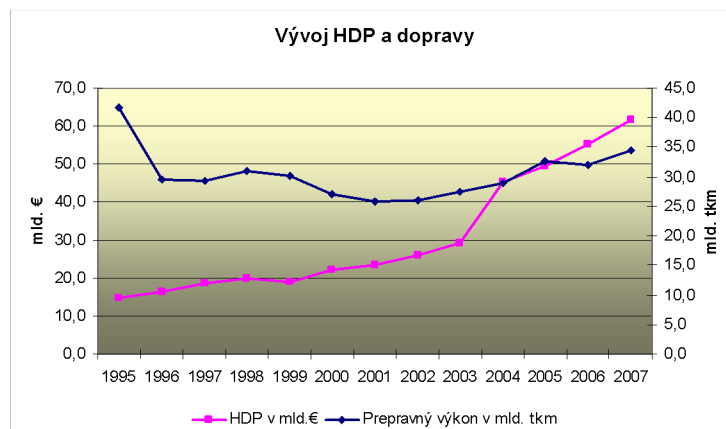
2.2.3 Dopravné služby

2.2.3.1 Nákladná doprava

Celkové ročné množstvo prepraveného tovaru za obdobie 1995 až 2007 sa pohybovalo na úrovni 250 mil. ton. V železničnej nákladnej doprave sa uvedené množstvo znížilo takmer o 16 % a v cestnej nákladnej doprave o 2 %. Podiel železničnej dopravy na preprave tovarov sa znížil z 23 % na 20 % a zvýšil sa podiel cestnej dopravy zo 76% na 79%.

Vývoj prepravnej náročnosti slovenskej ekonomiky za obdobie po roku 1989 je charakterizovaný jej trvalým poklesom (graf č. 2). Pokiaľ v roku 1995 bolo potrebných prepraviť 445 ton na vytvorenie 1 mil. Sk HDP, tak v roku 2008 bolo potrebných prepraviť len 123 ton surovín, materiálov a výrobkov na vytvorenie 1 mil. Sk HDP. Prepravná náročnosť sa v tomto období znížila takmer o 73 %. Toto zníženie spôsobili zásadné štrukturálne zmeny slovenskej ekonomiky, ako napr. vybudovanie nových priemyselných závodov automobilového a elektrotechnického priemyslu, ktorých výrobky majú vyššiu pridanú hodnotu.

Graf č. 2 - Vývoj prepravnej náročnosti slovenskej ekonomiky

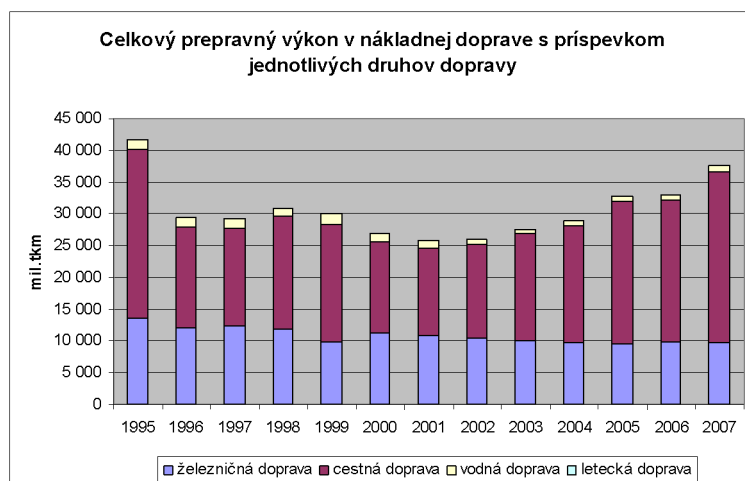


Cestná nákladná doprava má najväčší podiel na trhu (graf č. 3) následkom liberalizácie a odstránenia cezhraničných prekážok v rámci EÚ, zmenou štruktúry prepravovaného tovaru – rastu zásielok nižšej hmotnosti, vyššou flexibilitou, realizáciou komplexných služieb (“od dverí k dverám”) a nižšími nákladmi za používanie infraštruktúry v porovnaní so železničnou dopravou.

Graf č. 3

1 vlakový kilometer (vlkm) znamená jednotku merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je skutočne prejdená vzdialenosť,

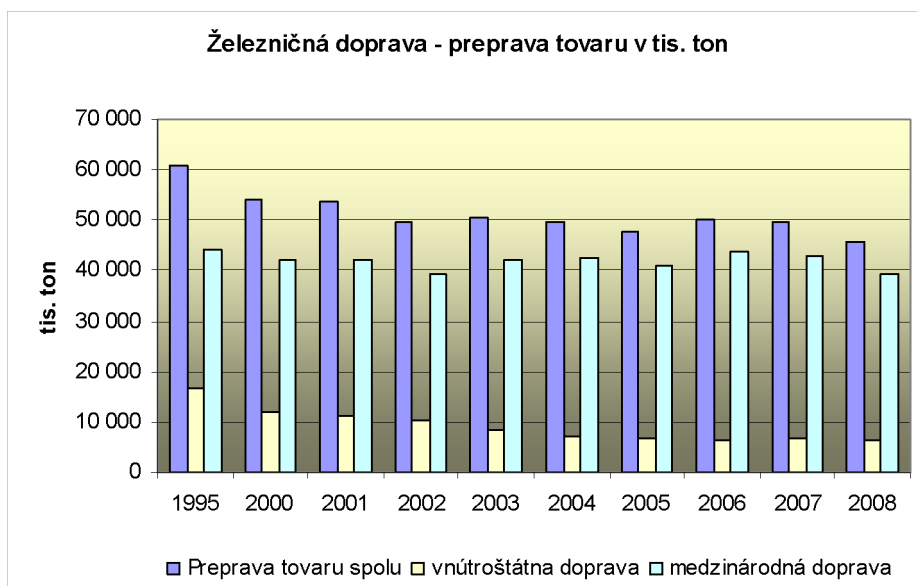
2 tonokilometer (tkm) znamená jednotku merania prepravy jednej tony (1000 kg) tovaru železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Berie sa do úvahy len vzdialenosť na výsostnom území vykazujúceho štátu



Prístup na trh **medzinárodnej cestnej dopravy** je regulovaný povoleniami, licenciami, právnymi predpismi týkajúcimi sa konštrukcie a technického stavu vozidiel, práce osádok a podmienok vykonávania prepravy. Významnú úlohu v tejto oblasti má kontrola dodržiavania právnych predpisov zameraná najmä na technický stav cestných motorových vozidiel, denné doby jazdy, prestávky a denné doby odpočinku vodičov, vozidlá prepravujúce nebezpečné veci a rýchlo skaziteľný tovar a doklady oprávňujúce na podnikanie. Preprava tovaru v rámci jednej krajiny uskutočňovaná prepravcom z inej krajiny (tzv. kabotáž) zabezpečuje 1,2 % vnútroštátnych trhov cestnej dopravy. Vykonávanie kabotáže je novo upravené v nariadení EP a Rady o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy. Na rozvoj hospodárskej súťaže majú vplyv značné rozdiely výšky daní medzi členskými štátmi, predovšetkým výška spotrebnej dane z palív.

Nákladná železničná doprava v EÚ je úplne liberalizovaná od 1. januára 2007. Právny rámec EÚ pre železničnú dopravu bol ukončený v roku 2007, tzv. "tretím železničným balíčkom", ktorého cieľom bolo odstrániť zvyšné štrukturálne prekážky konkurencieschopnosti železničného odvetvia. Celkový objem prepravených tovarov v železnižnej doprave v roku 2008 bol 47 910 000 ton, pričom **medzinárodná železničná doprava** predstavovala 82,2% celkovej železnižnej dopravy (graf č. 4). Najviac zaťaženosťou železnižnej siete je úsek Košice - Žilina (časť koridoru V.a), kde súčasná ročná intenzita je približne 20 000 vlakov. Na tratiach južného ťahu sa využitie dopravnej cesty pohybuje okolo 30 až 50 % (za dostatočne obsadené prevádzkové zariadenie sa považuje zariadenie, ktoré má stupeň obsadenia 50 – 70 %).

Graf č. 4



V súčasnosti sa pozemné dopravné prepojenia medzi Európou a Áziou podieľajú len 6 % na preprave tovaru medzi EÚ a Áziou. Hnací motorom rozvoja námornej dopravy sú jej nízke náklady vyplývajúce z využívania väčších nových lodí. Cena v priemere za prepravenú jednotku má klesajúci charakter, avšak v budúcnosti môže byť vyššia, keďže závisí predovšetkým od ceny ropy. Z hľadiska súčasných výziev ako sú obmedzenosť zdrojov fosílnych palív alebo klimatické zmeny, kde sa predpokladá, že námorná doprava bude zahrnutá do schémy obchodovania s emisiami, to bude mať za následok ďaleko vyššie náklady.

V roku 2005 bolo dovezených z Číny do EÚ 81 mil. ton tovarov a export EÚ predstavoval 32,35 mil. ton tovarov. Podľa odhadov EK objem dovezených tovarov z Číny dosiahne v roku 2020 výšku 370 mil. ton a exportu do Číny 95,6 mil. ton. Hlavným dôsledkom narastajúceho vývoja obchodu medzi Európou a Áziou je 6 % ročný nárast námornej dopravy, pričom ceny za prepravenú TEU jednotku sa pohybujú od 700 \$ z Európy do Ázie a 1 200 \$ z Ázie do Európy. V roku 2005 bolo naložených v čínskych prístavoch viac ako 3 mil. nákladových jednotiek, zatiaľ čo cez Transsibírsku magistrálu v tomto čase bolo prepravených 155 000 TEU jednotiek.

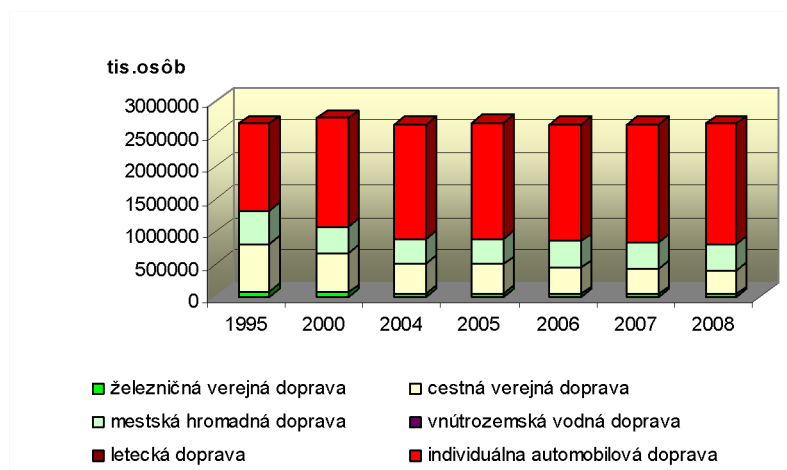
Vzhľadom na kratšiu vzdialenosť po zemi je možné realizovať dopravu po Transsibírskej magistrále aj za 9 – 10 dní. Celá doprava z Číny do Európy môže trvať po železnici po odstránení cezhraničných bariér nie dlhšie ako 15 dní, pričom námorná doprava trvá okolo 40 dní. Rozvoj kontinentálnej dopravy závisí predovšetkým od úrovne infraštruktúry, regulačného rámca pre služby a odstránenia cezhraničných bariér. V tejto súvislosti boli prijaté viaceré deklarácie ako napr. na Európskej konferencii ministrov dopravy v Moskve v roku 2005, medzinárodné dohody AGTC - Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch, AGC - Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach.

V oblasti **vnútrozemskej vodnej dopravy** bol schválený uznesením vlády SR č. 642/2009 “Generálny program implementácie integrovaného európskeho akčného programu pre vnútrozemskú vodnú dopravu (NAIADES) v SR“, ktorý sa zameriava na päť oblastí: infraštruktúra, trh, loďstvo (flotila), pracovné miesta a zručnosti a vnímanie verejnosťou. Rozvoj infraštruktúry bude zameraný na zlepšovanie parametrov vodných ciest na slovenskom úseku Dunaja Sap – Štúrovo a v úseku medzi Bratislavou a ústím rieky Moravy, Vážsku vodnú cestu na úseku Komárno – Sereď – Hlohovec a optimalizáciu údržby plavebných komôr v Gabčíkove. V ďalšom období je prioritou poskytovanie riečnych informačných služieb a ich rozšírenej ponuky, zvýšenie znášanlivosti plavidiel so životným prostredím a v preventívnych opatreniach na ochranu pred haváriami plavidiel. Výstavba a rozvoj vnútrozemských vodných ciest sa predpokladá zriadením štátnej rozpočtovej organizácie.

2.2.3.2 Osobná doprava

V **osobnej doprave** celkový počet prepravených osôb v období od roku 1995 do roku 2007 sa výrazne nemenil. K zásadným zmenám však došlo v štruktúre podielu jednotlivých druhov dopravy na celkových výkonoch dopravy. Podiel verejnej osobnej dopravy (VOD) na prepravnom množstve poklesol z 50 % v roku 1995 na 30 % v roku 2008 a podiel individuálnej automobilovej dopravy (IAD) sa v tomto období tak zvýšil na 70 %.

Graf č. 5 Počet prepravených osôb s príspevkom jednotlivých druhov dopravy



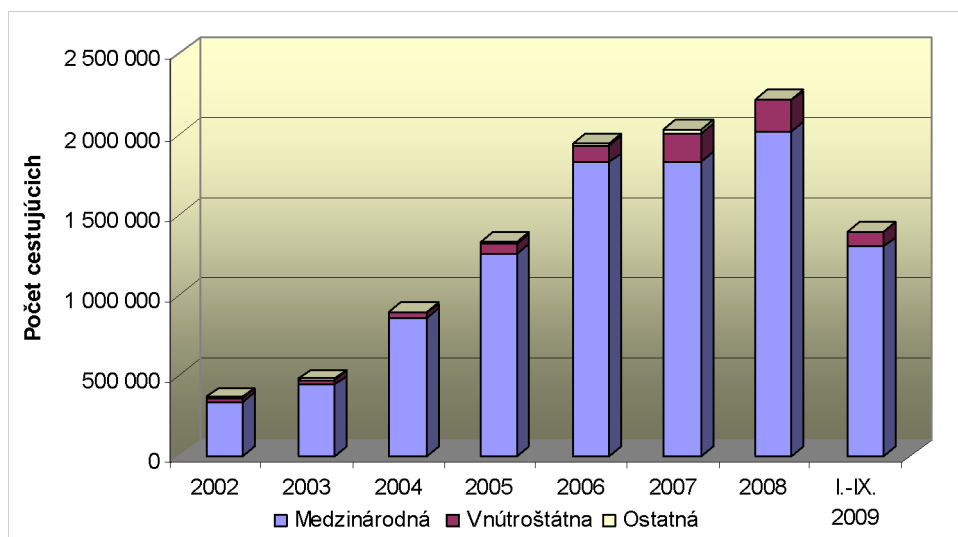
Realizácia **verejnej osobnej dopravy** je legislatívne upravená v zákone NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a v železničnej osobnej doprave v zákone NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov.

Na financovanie výkonov vo verejnom záujme boli vyčlenené verejné zdroje (Príloha 1, tab. 1). Grafy (Príloha 1, graf č. 1 a 2) porovnávajú dotácie za rok 2007 na jednotkový výkon v niektorých členských štátoch EÚ a pomer výkonu verejnej dopravy s počtom obyvateľov. Uvedená tabuľka a grafy potvrdzujú, že presun výkonov z verejnej osobnej autobusovej a železničnej dopravy na individuálnu má negatívny vplyv na príjmy dopravcov z cestovného, čo má za následok vyššie požiadavky na subvencovanie z verejných zdrojov. Dôsledkom tejto skutočnosti sa dotácia na realizovaný výkon (na osobokm) zvyšuje, pričom v železničnej doprave patrí medzi najvyššie v EÚ.

Financovanie verejnej osobnej dopravy vyplýva z nariadenia EP a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy, ktorého hlavný účel je zaručiť transparentnosť pridelovania a podmienok plnenia zmlúv o službe vo verejnom záujme v doprave a odstrániť podozrenia zo štátnej pomoci. Poskytovanie verejných finančných prostriedkov na výkony vo verejnom záujme viazané na splnenie podmienok: stanovenie záväzkov verejnej služby, určenie parametrov pre kompenzáciu, ktorá nesmie presiahnuť náklady nutné na zabezpečenie služby a výber prevádzkovateľa služieb na základe verejného obstarávania. V regionálnej alebo diaľkovej železničnej doprave môže byť zmluva udelená aj priamo. Dĺžka zmluvy je obmedzená a nesmie prekročiť 10 rokov pre autobusovú dopravu a 15 rokov pre železničnú osobnú dopravu. Pri zmluve, ktorá zahŕňa oba druhy dopravy môže byť zmluva do 15 rokov, ak viac ako 50 % hodnoty dopravných služieb sa týka železničnej dopravy.

V leteckej doprave bol zaznamenaný výrazný nárast počtu prepravených cestujúcich. Letisko Bratislava zaznamenalo nárast počtu cestujúcich (graf č. 6), najmä vstupom nízkonákladových leteckých dopravcov. Tento nárast výkonov vzhľadom na absolútne hodnoty rastu a predchádzajúcu nízku úroveň výkonov na letiskách nepredstavoval zásadné problémy v oblasti kongescií a znečistenia. V dôsledku globálnej hospodárskej krízy však objem leteckej dopravy v roku 2009 opäť mierne klesol.

Graf č. 6 – Počet vybavených cestujúcich na letisku M. R. Štefánika



2.2.4 Inteligentné dopravné systémy (IDS)

IDS v cestnej doprave umožňujú veľmi významne obmedzovať negatívne dopady vyplývajúce z prevádzky dopravných systémov, zvyšovať bezpečnosť a plynulosť dopravy, pozitívne ovplyvňovať ekonomickosť dopravných podnikov a služieb, znižovať nároky na verejné zdroje a umožňuje subjektom dopravno-prepravného procesu efektívne rozhodovanie.

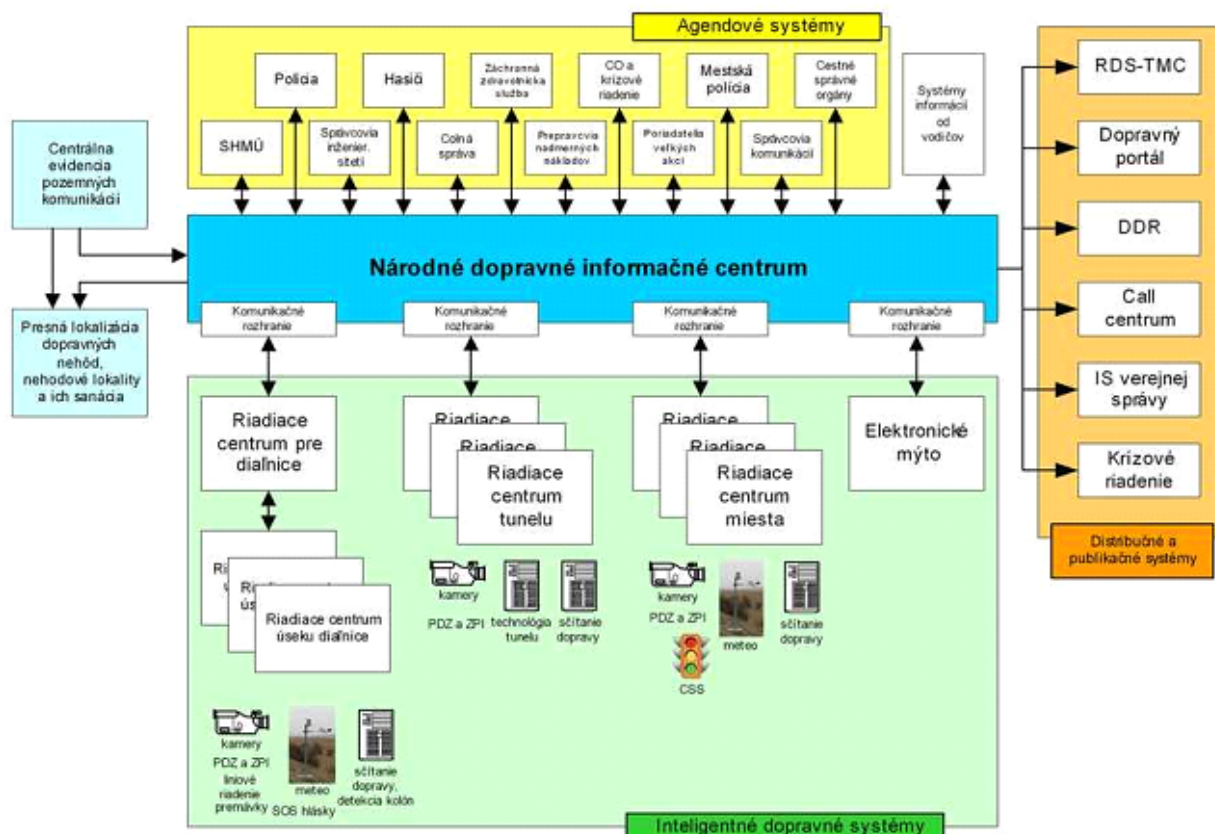
IDS na Slovensku sú v porovnaní s vyspelými krajinami EÚ nedostatočne využívané na riadenie a zabezpečenie dopravných a prepravných procesov. V súčasnosti je v prevádzke na území SR päť vzájomne neprepojených úsekov diaľnic, kde je úplne vybudovaná komunikačná infraštruktúra a základná zostava externých technologických zariadení ako napr. meteo zariadenia, premenné optické dopravné značky, automatické sčítače dopravy a zariadenia kamerového dohľadu.

Vláda SR schválila uznesením č. 22 zo 14. januára 2009 “Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (NSDI). NSDI (graf č. 7) je založený na integrácii informačných systémov a telematických aplikácií prepojením Národného dopravného informačného centra na:

- informačné systémy (napr. Policajného zboru SR, Hasičského a záchranného zboru SR, Integrovanej záchranej služby, dopravných úradov, správcov komunikácií a pod.),
- telematické aplikácie (napr. líniové riadenie premávky, riadiace centrá tunelov a úsekov diaľnic, elektronické mýto, IDS vybraných miest a pod.)

45 cezhraničnú výmenu dopravných informácií s krajinami EÚ a tretími krajinami.

Graf č. 7 - Architektúra NSDI



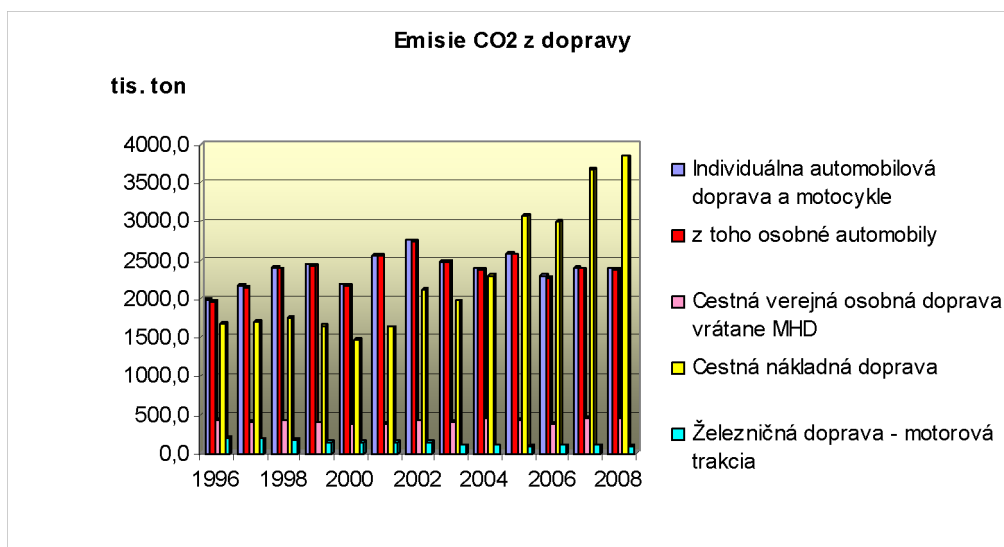
Program vychádza z Európskeho akčného plánu IDS a návrhu smernice EP a Rady o podpore IDS v cestnej doprave. NSDI bude v budúcnosti podporovaný európskym satelitným navigačným systémom GALILEO, ktorý bude využívaný v sektore dopravy, predovšetkým v aplikáciách viazaných na informácie o zemepisnej polohe. Využitím údajov o polohe vozidiel k on-line informáciám o dopravnej situácii alebo pri riadení cestnej premávky bude možné predchádzať kritickým dopravným situáciám (kongescie a pod.). Cestní a železniční dopravcovia budú schopní efektívnejšie monitorovať pohyb svojich nákladných automobilov, železničných vozňov alebo kontajnerov.

2.2.5 Environmentálne vplyvy dopravy na životné prostredie – emisie skleníkových plynov

Nárast cestnej osobnej a nákladnej dopravy zvyšuje dopyt po neobnoviteľných zdrojoch energií, zvyšuje produkciu skleníkových plynov a má za následok vyšší počet obetí na cestách. Najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich životné prostredie v rámci dopravnej prevádzky v SR predstavuje cestná doprava. IAD a nákladná doprava, ktoré predstavujú až 87 % k celkovému objemu emisií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňujú technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry.

V období rokov 1995 až 2008 bol celkový nárast emisií skleníkových plynov z dopravy takmer 59% a v roku 2008 predstavoval hodnotu 6 959,84 tis. ton CO₂ ekvivalentov. V priemere medziročná zmena v sledovanom období (1995 – 2008) predstavuje nárast o 4,3 %. Najvýraznejší podiel na tvorbe emisií skleníkových plynov má jednoznačne cestná doprava, ktorá je zodpovedná až za 95 % emisií vznikajúcich z jednotlivých druhov dopravy (graf č. 8).

Graf č. 8 Emisie CO₂ s príspevkom jednotlivých druhov dopravy



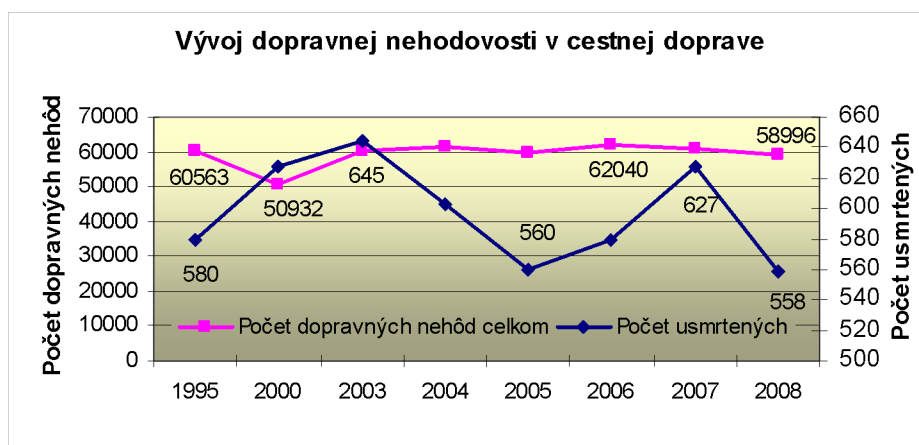
Pretáženie dopravnej infraštruktúry má negatívny vplyv na dosiahnutie prepravných požiadaviek ako sú kvalita, požadovaný čas a na životné prostredie. Najväčšie kongescie sú predovšetkým vo väčších mestách, na hlavných cestách blízko mestských aglomerácií a na konci ukončených diaľnic (D1) a rýchlostných ciest (R1), kde doprava pokračuje na cestách I. triedy. Vývoj intenzity cestnej dopravy SR v rokoch 1995 – 2008 má neustále rastúci trend, pričom najprogresívnejšie rastie na diaľniciach a v značnom rozsahu aj na cestách I. triedy v trasách plánovaných rýchlostných ciest. Za uvedené obdobie bol dvojnásobný nárast priemernej dennej intenzity predovšetkým na diaľniciach.

2.2.6 Bezpečnosť dopravy

V oblasti **bezpečnosti dopravy** cieľom SR je, v súlade s politikou EÚ, znížiť počet obetí na cestách o 50 % v období 2002 – 2010, čo znamená do roku 2010 znížiť úmrtnosť na cestách SR oproti roku 2002 (610 usmrtených osôb) o 50 % a prispieť k zastaveniu percentuálneho nárastu počtu dopravných nehôd. V súčasnosti je možné konštatovať, že tento cieľ sa nedarí plniť aj napriek schválenému “Národnému plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky do roku 2010” (graf č. 9).

Najväčší efekt sa očakával predovšetkým od preventívnych opatrení v oblasti dopravnej výchovy a osvetu, zvyšovaním bezpečnosti na cestách, napr. budovaním kruhových križovatiek, znižovaním rýchlosti v obciach, inštaláciou kamerových systémov na diaľniciach, dohľadom nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky (orientácia na kritické nehodové lokality, kontrola požívania alkoholických nápojov) a opatreniami v oblasti bezpečnosti cestných vozidiel, zdravotnej výchovy a psychológie, ako aj opatreniami v legislatíve, propagácie v médiách a v medzinárodnej spolupráci .

Graf č. 9



2.2.7 Zamestnanosť v sektore dopravy

V oblasti **zamestnanosti** sektor dopravy predstavuje významného zamestnávateľa v hospodárskych sektoroch súvisiacich s dopravou (služby, vybavenie, infraštruktúra). Sektor dopravy vytvára približne 8,2 % hrubého domáceho produktu SR (tab. č. 3) a asi 4,2 % pracovných miest (tab. č. 4). Celkový počet zamestnancov v sektore dopravy ku koncu roku 2008 predstavoval 94 431, čo napríklad v porovnaní s rokom 2006 predstavoval nárast o 16 %. Najdynamickejší nárast počtu zamestnancov bol zaznamenaný v cestnej nákladnej doprave z 8 304 zamestnancov v roku 2006 na 13 347 zamestnancov v roku 2008.

Tab. č. 3 – Tvorba HDP podľa jednotlivých druhov dopravy a vedľajších činností v doprave (v tis. €)

	2000	2005	2006	2007	2008
Železničná doprava	569 615	959 159	993 917	961 396	937 137
Pozemná doprava	986 361	1 208 515	1 391 716	1 563 173	1 839 733
Vodná doprava	32 438	x	x	x	x
Letecká doprava	24 136	218 003	294 743	362 588	396 188
Vedľajšie činnosti v doprave	586 478	1 325 899	1 527 819	1 729 421	2 043 907
Spolu	2 199 028	3 711 576	4 208 195	4 616 578	5 216 965

Zdroj: Štatistický úrad SR

Tab. č. 4 – Počet zamestnancov v doprave v roku 2008

	Počet zamestnancov
Železničná doprava	33 520
Pozemná doprava	42 135
Vodná doprava	709
Letecká doprava	1 033
Vedľajšie činnosti v doprave	16 934
Spolu	94 431

Zdroj: Štatistický úrad SR

V **cestnej nákladnej doprave** do začiatku hospodárskej krízy (druhý polrok 2008) dopyt po pracovných profesiách stúpal. Medzi hlavnými faktormi rastu zamestnanosti patrili predovšetkým nižšie náklady našich dopravcov v porovnaní so zahraničnou konkurenciou (Príloha 1, graf č. 3 a 4). V nadväznosti na hospodársku krízu sa úroveň výkonov pohybuje v roku 2009 na úrovni približne 30 % oproti predchádzajúcemu obdobiu. Tento pokles má za následok že počet dopravcov ku koncu roka 2008 sa prvýkrát od roku 2004 znížil o 4,5 %.

V medzinárodnej cestnej nákladnej doprave bolo k 31. 12. 2008 vydaných celkom 6 402 povolení Európskeho spoločenstva na 32 212 vozidiel (Príloha č. 1, tab. č. 2 a 3). Na jedného dopravcu pripadá v priemere 5,03 vozidla, pričom 34,47 % dopravcov vlastní jedno vozidlo, 20,3 % dopravcov dve vozidlá, tri vozidlá má 12,7 % firiem atď. Až 91,59 % dopravcov vlastní menej ako 10 vozidiel.

Štruktúra dopravcov je aj v ostatných krajinách EÚ podobná, keďže ide v prevažnej miere o malé dopravné firmy. Pre úspešnosť ich podnikania je však rozhodujúca profesionálna skúsenosť ako napr. znalosť trhu, dostatočný marketing, odborný prístup k obnove vozidlového parku, znalosť medzinárodných predpisov, predvídavosť vývoja hospodárskej situácie a finančná stabilita firmy. Z dlhodobého hľadiska je rozhodujúca predovšetkým kvalita a komplexnosť poskytovaných služieb, nie iba cena poskytovaných služieb.

V železničnej nákladnej doprave sa hospodárska a finančná kríza začala vo významnej miere prejavovať už koncom roka 2008, kde bol najvýraznejší prepád v množstve prepraveného tovaru zaznamenaný v komoditách železná ruda, uhlie, koks a kovový materiál. Negatívny vývoj v oblasti prepráv bol aj v I. polroku 2009, kde množstvo prepraveného tovaru v železničnej doprave predstavuje len 55 % výkonov v porovnaní s minulým rokom. Tento prudký pokles prepráv mal priamy vplyv na finančný výpadok v tržbách prepravných spoločností, ale aj výpadok príjmov manažéra železničnej infraštruktúry.

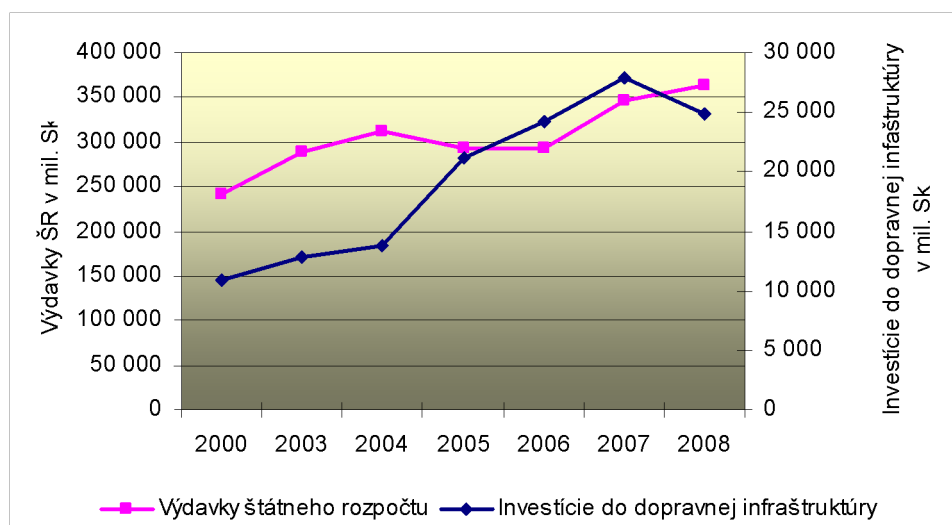
Inovácia železničnej infraštruktúry, dopravných prostriedkov a celkového riadenia je nevyhnutným predpokladom, aby slovenské železničné podniky obstáli v zahraničnej konkurencii. V súčasnosti sú viaceré ukazovatele produktivity práce v porovnaní so susednými a najvyspelejšími krajinami v tejto oblasti v neprospech Slovenska (Príloha 1, grafy č. 6 -10). Najpriaznivejšie indikátory sú v železničnej nákladnej doprave, menej priaznivé sú v oblasti železničnej infraštruktúry a najmenej priaznivé sú v oblasti železničnej osobnej dopravy.

V roku 2010 sa očakáva nárast 654 nových pracovných miest v súvislosti s realizáciou projektov OPD. V roku 2009 v súvislosti s realizáciou OPD bolo vytvorených 114 nových pracovných miest.

2.2.8 Investície do dopravnej infraštruktúry

SR v roku 2008 vynaložila na rozvoj dopravnej infraštruktúry 23,462 mld. Sk, čo predstavovalo 1,45 % HDP. Pre SR, ktorá nemá dobudovanú základnú infraštruktúru, je potrebné ročne vyčleniť na jej výstavbu a modernizáciu približne 2 – 2,5 % HDP. Pre porovnanie investície do dopravnej infraštruktúry v Chorvátsku dosahovali v roku 2004 až 3,66 % HDP.

Graf č. 10 Vývoj výdavkov zo ŠR a investícií do dopravnej infraštruktúry



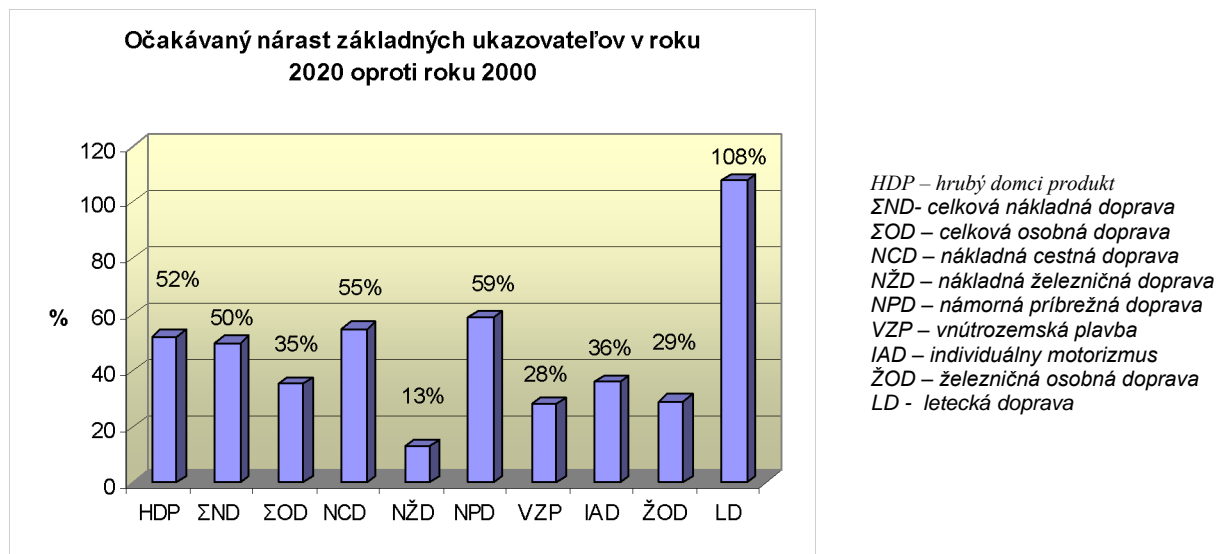
3. PROGNOZA VÝVOJA DOPRAVY A ZÁKLADNÉ FAKTORY VPLÝVAJÚCE NA

ROZVOJ DOPRAVY

3.1 Predpokladaný vývoj dopravy v rámci EÚ

Na obdobie rokov 2000 – 2020 sa predpokladal rast priemerného ročného HDP o 2,1 % (na celé obdobie o 52 %). Tento rast však nebude naplnený nakoľko do roku 2007 priemerná miera hospodárskeho rastu predstavovala 1,8 %. V roku 2008 následkom celosvetovej krízy bol hospodársky rast v EÚ 0,8% a v roku 2009 sa očakáva pokles HDP o 4,1 %. Rast nákladnej dopravy sa predpokladal na približne rovnakej úrovni ako rast HDP (o 50 % na celé obdobie) a rast osobnej dopravy sa predpokladal v priemere ročne o 1,5 % (na celé obdobie o 35 %). Vzhľadom na krízu tento rast v doprave bude pravdepodobne nižší. Modely vychádzajú zo scenára politiky Bielej knihy z roku 2001, pričom do roku 2020 sa predpokladá stabilizácia rozdelenia podielu medzi módmi dopravy v dlhodobom horizonte (štúdia ASSESS "Hodnotenie príspevku TEN a iných opatrení dopravnej politiky k strednodobej implementácii Bielej knihy do roku 2010", graf č. 11).

Graf č. 11



3.2 Predpokladaný vývoj dopravy v SR

Na základe analýzy doterajšieho vývoja dopravy od roku 1995 bola spracovaná prognóza vývoja dopravy do roku 2020 v dvoch scenároch³. Základná porovnávacia prognóza je pre tzv. "nulový variant", kde sa predpokladá neriešenie nahromadených problémov a pokračovanie v stávajúcich trendoch vývoja v doprave. Oproti tomuto scenáru je modelovaný tzv. "reálny scenár", v ktorom sa predpokladá priaznivý vývoj v doprave s prihliadnutím na spoločensko – ekonomický vývoj v SR, vstupu SR do EÚ a z riešenia základných problémov dopravy v súlade s prijatými opatreniami vyplývajúcimi zo schválených rozvojových a strategických a dokumentov.

Vo väzbe na globálnu finančnú krízu sa v európskom a celosvetovom rozsahu rast HDP v ďalších rokoch spomalí, čo sa prejaví aj na dopyte po dopravných službách. Doprava v čase krízy má tendenciu výrazne poklesnúť na jej začiatku. Na druhej strane, oblasť dopravy sa zotavuje rýchlejšie ako iné odvetvia, predovšetkým následkom rýchlejšieho rastu medzinárodného obchodu. Preto na vývoj dopravy v najbližšom období bude vplývať prekonanie globálnej hospodárskej krízy, ktorá sa na Slovensku dotýka predovšetkým automobilového a elektrotechnického priemyslu, proexportne zameraného na vyspelé európske trhy.

Na základe reálneho scenára predpokladaný vývoj v doprave do roku 2020 nasledovný:

- 45 **v nákladnej doprave**, množstvo prepraveného tovaru a výkony jednotlivých druhov dopravy budú vo všeobecnosti narastať, dominantnou zostane cestná nákladná doprava, jej podiel bude narastať mierne aj vzhľadom na zavedenie elektronického mýta (na základe prejdenej vzdialenosti),

3 Očakávaný vývoj dopravy do roku 2020 – štúdia VÚD a.s. Žilina, september 2007

nárast cestnej nákladnej dopravy sa prejaví najmä na diaľniciach a v trasách (plánovaných) rýchlostných ciest v regiónoch s vyšším hospodárskym potenciálom (Príloha 1, graf č. 11),

nárast železničnej nákladnej dopravy sa prejaví najmä na hlavných koridoroch (Príloha 1, graf č. 13),

v dôsledku globalizácie obchodu (presun výroby do oblastí s nižšími nákladmi, špecializácia, hromadnosť výroby) sa bude postupne zvyšovať podiel intermodálnej prepravy, ktorá do roku 2020 narastie viacnásobne (zo súčasných 2,3 mil. t na vyše 8 mil. t), najväčší nárast zaznamená doprava medzi EÚ a Áziou formou prepravných kontajnerov,

globálne vplyvy v medzinárodnom obchode sa prejavia postupným nárastom množstva prepraveného tovaru do roku 2020 o 42 % a celkovým prepravným výkonom v SR o 50% oproti roku 2008,

rozvoj nákladnej dopravy výrazne ovplyvní úroveň dopravnej infraštruktúry a jej prepojenie na TEN-T, úroveň interoperability a stupeň využívania informačných a komunikačných systémov založených na logistickom prístupe a globálnych navigačných službách;

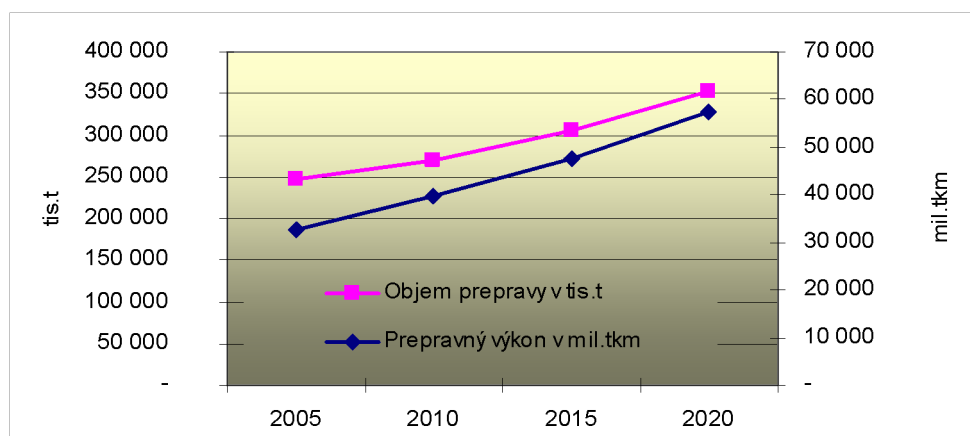
Tento vývoj nákladnej dopravy v SR je podmienený vývojom:

dopravno-prepravných procesov medzi EÚ a Áziou na ktorých sa môže SR podieľať ako tranzitná krajina pri zabezpečení primeranej dopravnej infraštruktúry,

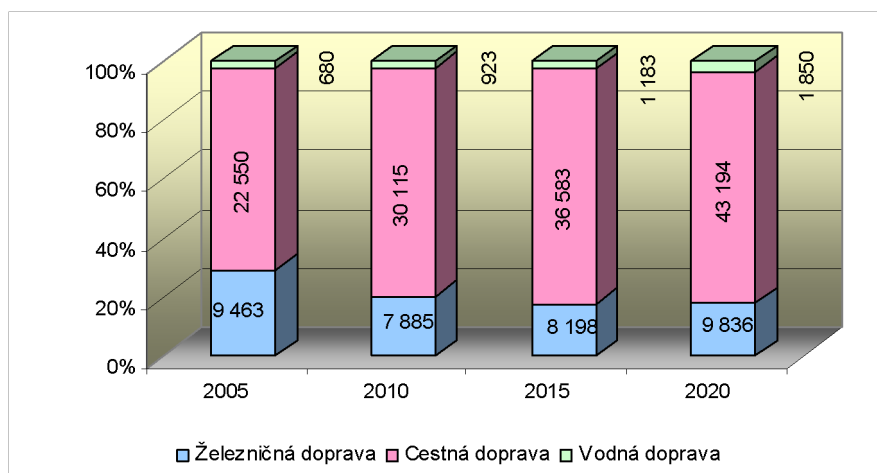
45 prijímaných opatrení (liberalizácia nákladnej dopravy, colné a obchodné obmedzenia),

nákladov na dopravu (ceny pohonných hmôt, spoplatňovanie infraštruktúry, uplatňovanie informačných a komunikačných technológií).

Graf č. 12 Prognóza vývoja nákladnej dopravy



Graf č. 13 Prognóza podielu jednotlivých druhov dopravy podľa prepravného výkonu (tkm)



V osobnej doprave bude aj naďalej dominovať individuálny motorizmus, ktorý si zachová vyše 70%-

tný podiel na počte prepravených cestujúcich pri súčasnom znižovaní podielu verejnej dopravy, ktorej podiel poklesne na 26%. V porovnaní s vývojom v EÚ tento pomer vyznieva pomerne dobre, nakoľko podľa prognózy EÚ v roku 2020 bude individuálna doprava v priemere dosahovať až 77 % podiel, železničná 5%, autobusová 6%, letecká 11% a metro 1%. Je však potrebné zamerať dopravnú politiku spôsobom, aby nedochádzalo k znižovaniu podielu verejnej osobnej dopravy. Na Slovensku sa predpokladá nasledovný vývoj:

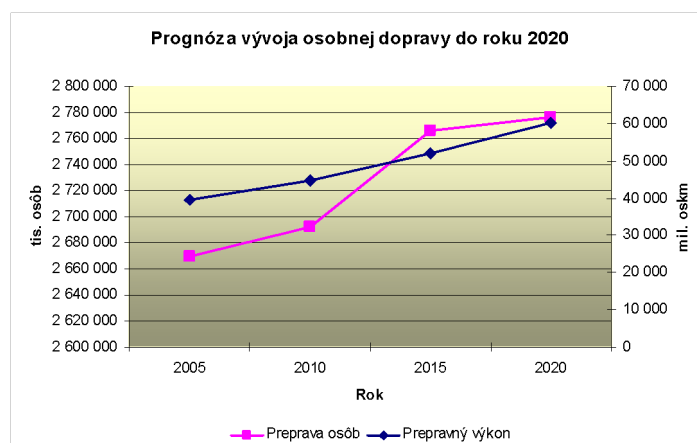
do roku 2010 bude pokračovať mierny rast osobnej dopravy s posilňovaním individuálneho motorizmu; po roku 2014 kongescie v mestských aglomeráciách a väčších mestách budú výraznou prekážkou ďalšieho rozvoja osobnej dopravy v takej miere, že si ich riešenie vynúti vysoký stupeň regulácie (napr. spoplatňovanie individuálneho motorizmu), zavádzanie integrovaných a inteligentných dopravných systémov podporí vyššie využívanie verejnej osobnej dopravy,

nárast cestnej osobnej dopravy sa prejaví aj na diaľniciach a v trasách (plánovaných) rýchlostných ciest (Príloha 1, graf č. 12),

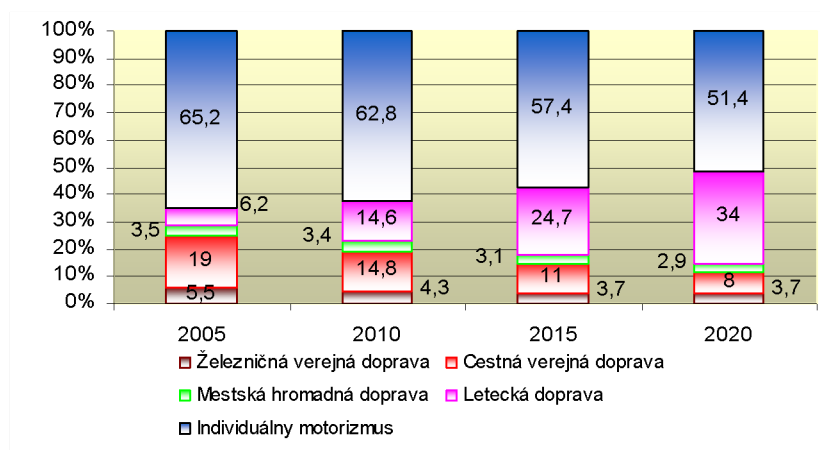
po dokončení modernizácie železničných tratí a modernizácie mobilných prostriedkov prímestskej a regionálnej železničnej dopravy sa vytvoria podmienky pre presun prímestskej a regionálnej dopravy na železničnú osobnú dopravu a mestskú hromadnú dopravu, ktorá dosiahne 16% podiel na celkovom počte prepravených osôb,

45 do roku 2020 sa očakáva výrazný nárast podielu leteckej dopravy.

Graf č. 14 – Prognóza vývoja osobnej dopravy



Graf č. 15 – Prognóza podielu jednotlivých druhov dopravy podľa prepravného výkonu (oskm)



3.3 Hnacie sily vplývajúce na vývoj dopravy

Na vývoj dopravy budú v najbližších rokoch významne vplývať hnacie sily (drivers), ktoré môžeme rozdeliť na: externé, interné a opatrenia dopravnej politiky.

a) Externé hnacie sily

Na vývoj dopravy majú vplyv **hospodárske faktory** ako sú napr. odstraňovanie disparít na regionálnej, národnej a európskej úrovni. Špecializácia regiónov a štátov na niektoré špecifické oblasti priemyslu (automobilový) generuje dopyt po doprave. Presun výroby do oblastí s nižšími nákladmi má za následok nárast medzinárodnej nákladnej dopravy. Tvorba HDP má vplyv na cestnú verejnú dopravu a individuálny motorizmus, pričom tvorba hrubého kapitálu⁴ má pozitívny vplyv na nákladnú dopravu. Výška hrubých peňažných príjmov na jedného člena domácnosti má vplyv na cestnú verejnú dopravu a individuálny motorizmus (tab. č.5).

Medzi sociálne faktory, ktoré budú vplyvať na vývoj dopravy patrí predovšetkým voľný pohyb osôb, tovaru, služieb v EÚ. V rámci SR bude vplyvať na dopravu nižší nárast populácie a jej starnutie.

Počet obyvateľov má vplyv na počet prepravených osôb a počet ekonomicky aktívneho obyvateľstva má najväčšiu koreláciu na individuálny motorizmus.

b) Vnútorne hnacie sily

Stupeň vybavenosti osobnými automobilmi (počet áut na 1 000 obyv.) má najväčšiu koreláciu na individuálny motorizmus. Hospodársky rast bude mať za následok nárast stupňa motorizácie. Zo spracovaných prognóz vyplýva, že do roku 2020 dosiahne vybavenosť obyvateľstva v SR osobnými automobilmi pri reálnom scenári hodnotu 289 osobných automobilov na 1000 obyvateľov, čo v porovnaní s rokom 2005 (250 osobných vozidiel) je nárast o 19,51 %.

Tab. č. 5 – Predpokladaný vývoj niektorých faktorov vplyvujúcich na rozvoj dopravy⁵ v SR

Ukazovateľ	Absolútne hodnoty	2005	2010	2015	2020	Zmena 2020/2005 v %
Počet obyvateľov	počet	5 389 180	5 393 000	5 397 000	5 401 000	0,22
Ekonomicky aktívne obyvateľstvo	tis. obyv.	2 645,7	2 704,0	2 726,0	2 730	3,19
Hrubé peňažné príjmy (na 1 člena domácnosti)	Sk	111 266	145 000	178 000	209 000	87,84
HDP v stálych cenách	mil. Sk	1 177 892	1 721 366	2 122 609	2 245 000	90,59
Tvorba hrubého kapitálu	mil. Sk	394 618	480 000	530 000	553 000	40,14
Vlastníctvo osobných automobilov na 1000 obyvateľov	počet	241,9	260,6	275,8	289,1	19,51

Vplyv jednotlivých faktorov je uvedený v tzv. “**teste citlivosti**” použitý v štúdiu EK, ktorý modelovo môže slúžiť pre odhad vývoja rozdelenia podielu jednotlivých druhov dopravy v SR (tab. č. 6). Napr. nárast HDP o 10 % má vplyv na nárast používania dopravy, najviac na nárast individuálnej dopravy o 3,5 %.

Tab. č. 6 Odhad vývoja rozdelenia podielu jednotlivých druhov osobnej dopravy v SR následkom zmien niektorých faktorov

Zmena faktora vplyvajúceho na dopravu	Zmena spôsobu cestovania podľa druhov dopravy			
	individuálna doprava	železničná doprava	autobusová doprava	letecká doprava
HDP + 10 %	3,5 %	2,4 %	2,1 %	2,0 %
Vlastníctvo osobných vozidiel + 10%	4,4 %	-1,9 %	-1,6 %	-1,9 %
Nárast cestovného v žel. a aut. doprave + 10%	0,3 %	-5,3 %	-3,7 %	1,7 %
Nárast ceny paliva + 10%	-0,9 %	1,3 %	1,2 %	0,6 %
Doba jazdného času auta + 10%	-1,5 %	2,2 %	2,0 %	0,5 %
Nárast cestovného v leteckej doprave + 10%	0 %	0 %	0 %	- 5,2 %
Cestovná doba lietadla + 10%	0 %	0 %	0 %	2,1 %

4 Tvorba hrubého fixného kapitálu zahŕňa nadobudnutie mínus úbytok investičného majetku výrobcov v priebehu daného obdobia plus určité prírastky hodnoty neprodukovaných aktív realizované pomocou výrobných činností výrobcu alebo inštitucionálnych jednotiek. Investičným majetkom sú hmotné alebo nehmotné aktíva, ktoré boli vyrobené ako produkcia vo výrobnom procese a budú sa v procese výroby používať opakovane alebo nepretržite po dobu dlhšiu ako jeden rok.

5 Očakávaný vývoj dopravy do roku 2020, VÚD Žilina, november 2007

Existencia **kvalitnej dopravnej infraštruktúry** prepojenej na medzinárodnú sieť (55 % dôležitosť) a prístup na trh ku zákazníkom a klientom (až 63 %) patria medzi hlavné faktory vplývajúce na umiestnenie novej investície. Z uvedeného vyplýva, že infraštruktúra podmieňuje rozvoj hospodárstva a patrí medzi základné kritériá pri rozhodovaní o realizácii novej investície.

Nové technológie, efektívne spôsoby riadenia prevádzky (inteligentné dopravné systémy), zvyšovanie účinnosti všetkých typov dopravy podporou technických a logistických riešení smerujúcich k úspore energie majú vplyv na zvyšovanie množstva dopravovaných tovarov. Okrem toho na dopravu bude vplývať cena palív.

c) Opatrenia dopravnej politiky

Na ďalší vývoj dopravy budú mať vplyv prijímané opatrenia na úrovni SR a EÚ, predovšetkým začleňovanie externých nákladov prostredníctvom spoplatnenia infraštruktúry a daňovej politiky a ďalšie opatrenia na **znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie** a zvyšovanie energetickej efektívnosti dopravy.

3.4 Hlavné výzvy

a) Starnutie obyvateľstva

Zo štúdií vypracovaných pre EK vyplýva, že do roku 2060 sa priemerný vek európskeho obyvateľstva v porovnaní so súčasnosťou predĺži o 7 rokov a že ľudia vo veku 65 rokov a viac budú tvoriť 30 % obyvateľstva v porovnaní so súčasnými 17 %. V dôsledku lepšieho zdravia, početnejších cestovných príležitostí a lepšej znalosti cudzích jazykov bude silnieť trend vyššej mobility starších ľudí, čo si vyžiada zamerať sa na poskytovanie dopravných služieb s vyššou úrovňou bezpečnosti a spoľahlivosti.

Verejná osobná doprava bude musieť spĺňať požiadavky dostupnosti (zastávky a stanice, nástup a výstup a cestovanie) pre občanov so zníženou pohyblivosťou (zdravotne postihnutých ľudí, starších ľudí, pre rodiny s deťmi). Starnutie obyvateľstva sa môže z dlhodobého hľadiska prejavovať nedostatkom kvalifikovanej pracovnej sily so skúsenosťami v niektorých segmentoch odvetvia dopravy.

b) Migrácia a vnútorná mobilita

Podľa údajov EK v dôsledku migrácie do EÚ sa počet obyvateľov EÚ môže v nasledujúcich piatich desaťročiach zvýšiť o 56 miliónov. Migrácia by mohla zohrávať významnú úlohu pri zmiernovaní vplyvu starnutia obyvateľstva na trh práce a prejaví sa posilňovaním prepojenia EÚ so susednými i mimoeurópskymi regiónmi tým, že sa vytvoria kultúrne a hospodárske väzby s krajinami ich pôvodu a tieto väzby budú znamenať intenzívnejší pohyb osôb a tovarov.

c) Environmentálne výzvy

Potreba zmierniť negatívny vplyv odvetvia dopravy na životné prostredie je čoraz naliehavejšia. EÚ v roku 2008 prijala balík opatrení v oblasti klímy a energetiky, v ktorom sa ustanovuje cieľ znížiť emisie skleníkových plynov v EÚ o 20 % v porovnaní so stavom v roku 1990. Pri dosahovaní tohto cieľa zohráva doprava kľúčovú úlohu a bude nevyhnutné, aby sa zmiernili niektoré zo súčasných trendov. Zmena klímy bude nepriaznivo vplývať na dopravu, v dôsledku čoho bude nevyhnutné prijať opatrenia. V dôsledku extrémnych výkyvov počasia dôjde k ohrozeniu bezpečnosti všetkých druhov dopravy. Suchá a povodne môžu spôsobovať problémy v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy.

d) Narastajúci nedostatok fosílnych palív

V nadchádzajúcich desaťročiach sa cena ropy a ďalších fosílnych palív zvýši následkom zvýšenia dopytu a vyčerpania zdrojov. Následkom prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo sa zatriktívnia investície do alternatívnych energetických zdrojov pohonu, ktoré budú technickou a environmentálnou nevyhnutnosťou. S cieľom zabezpečenia energetickej bezpečnosti sa bude zvyšovať aj dodávka obnoviteľnej energie, ktorá bude vzhľadom na technologický pokrok a hromadnú výrobu lacnejšia.

e) Dopravné preťaženia v mestách a v prímestských oblastiach

Trendom v posledných desaťročiach je urbanizácia a očakáva sa, že bude aj naďalej. Urbanistickými rozmachmi je hlavným problémom pre mestskú dopravu, pretože zvyšuje potrebu individuálnych druhov dopravy, čím dochádza k preťaženiu dopravy a environmentálnym problémom. Z mestskej dopravy pochádza 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií iných znečisťujúcich látok. Dopravné preťaženia, ku ktorým dochádza predovšetkým v aglomeráciách a na ich prístupových cestách, sú zdrojom vysokých nákladov z hľadiska časových strát a vyššej spotreby pohonných hmôt. Dopravné preťaženie v mestách takisto negatívne vplyva na medzimestskú dopravu, pretože východiskovým a konečným bodom väčšiny nákladnej a osobnej dopravy sú mestské oblasti. Preto bude potrebné podporovať verejnú osobnú dopravu.

V SR stupeň urbanizácie (pomer obyvateľstva žijúceho v mestách k celkovému počtu obyvateľov) v roku 2000 predstavoval hodnotu 56,6 %, v roku 2006 hodnotu 55,35 %. Stúpa počet obyvateľov žijúcich v prímestských častiach, čo má vplyv na vyššiu mobilitu a využívanie osobných áut.

f) Globálne trendy vplyvajúce na európsku dopravnú politiku

Európska regionálna integrácia spolu s ďalším prehĺbovaním jednotného trhu bude napredovať a je pravdepodobné, že bude pokračovať integrácia EÚ so susednými regiónmi (východná Európa, severná Afrika). Rusko a Turecko budú hlavnými pólmi obchodných tokov vo vzťahu k EÚ (tab. č. 7).

Rast dopravy mimo Európy bude oveľa intenzívnejší ako v rámci jej územia a je pravdepodobné, že v nadchádzajúcich rokoch bude aj naďalej pokračovať rýchly rast zahraničného obchodu a dopravy medzi EÚ a ázijskými krajinami a krajinami BRIC (Brazília, Rusko, India a Čína). Napriek možnému dočasnému spomaleniu v dôsledku hospodárskej krízy a geopolitickej nestability silný hospodársky rast v mnohých rozvojových krajinách je znakom ďalšej globalizácie.

Tab. č. 7 – Očakávaný budúci rast obchodu EÚ a Ázia (mil. TEU)

	2006	2016	Nárast (%)
Severná Európa	10,6	19,1	80
Južná Európa	3,7	6,7	81
Stredná Európa	1,5	9,1	507
Európa - Spolu	15,8	34,9	121

Zdroj: [Drewry Shipping Consultants](#).

e) Obmedzenosť finančných zdrojov pre trvalo udržateľnú dopravu

Na rozsiahle budovanie dopravnej infraštruktúry sa nevyhnutné zdroje hľadajú ťažko. Súčasťou hospodárskej krízy sa vyvíja tlak na verejné financie a je pravdepodobné, že po nej nastane fáza fiškálnej konsolidácie. Čoraz viac finančných prostriedkov sa bude v dôsledku starnutia obyvateľstva vynakladať na dôchodky a zdravotnú starostlivosť.

Doprava je zdrojom značného objemu príjmov do verejných rozpočtov. Dane za energiu dosahujú v EÚ úroveň 1,9 % HDP, pričom väčšina z nich pochádza z daní na palivá, daní z motorových vozidiel a poplatkov za používanie infraštruktúry. Užívatelia dopravy tak už platia značné sumy, ale cena často nezodpovedá skutočným nákladom pre krajinu.

Z verejných financií sa financujú investície do oblasti dopravnej infraštruktúry, ale aj služby verejnej osobnej (železničnej) dopravy, ktoré pokrývajú až 60 % prevádzkových nákladov. Využívanie verejného financovania popri zdrojoch pochádzajúcich z používateľských poplatkov je oprávnené na základe širších sociálno-hospodárskych výhod (napr. regionálny rozvoj, verejný záujem).

Jedným z riešení je aj postupné začleňovanie externých nákladov vo všetkých druhoch dopravy pri spoplatnení infraštruktúry v súlade s návrhom stratégie EK z roku 2008 v tejto oblasti. SR bude túto stratégiu naplňovať, aby náklady používateľov zahŕňali vonkajšie náklady pre všetky druhy dopravy a vozidlá. Vývojom technológií, napr. palubných jednotiek a globálnych polohových systémov pri

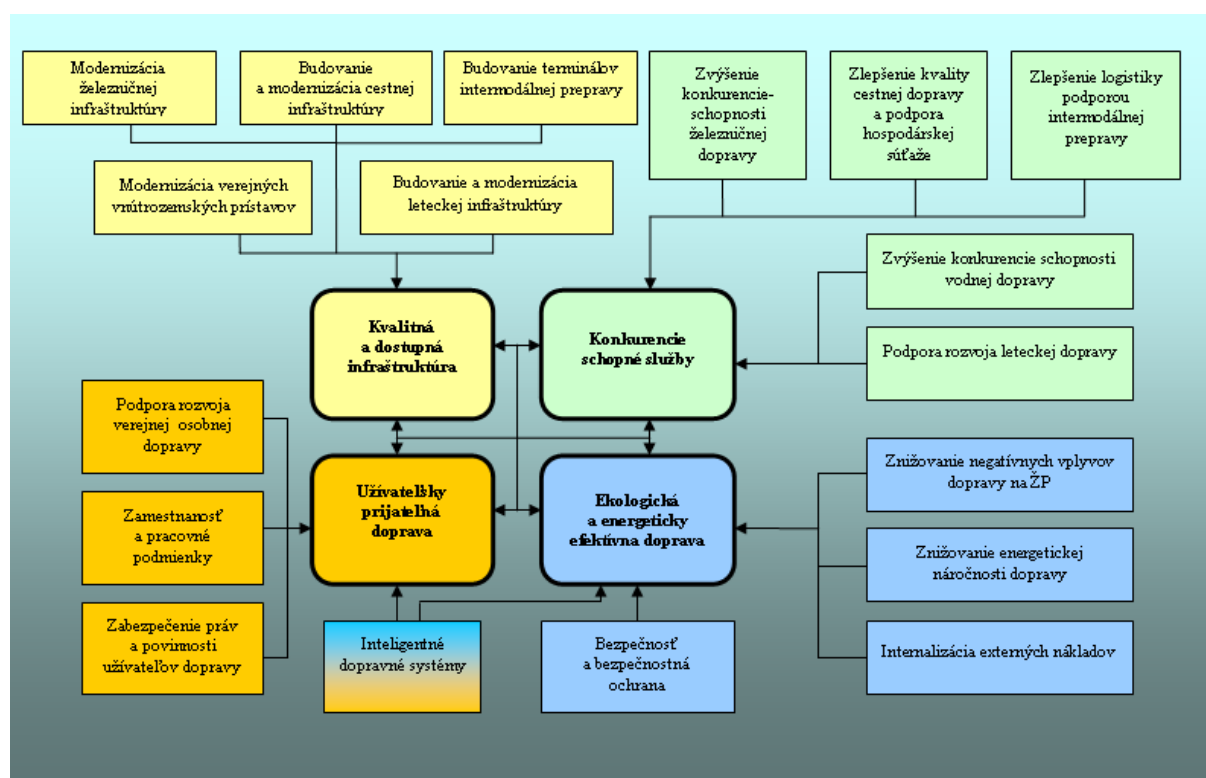
vyberaní mýta, sa v budúcnosti uľahčí uplatňovanie tejto stratégie. Poplatky za “externality“ budú slúžiť na reguláciu dopravy a zároveň budú vytvárať príjmy na financovanie rozvoja infraštruktúry alebo alternatívne dopravné riešenia, čím sa zvýši finančná sebestačnosť odvetvia dopravy.

4. VÍZIA, PRIORITY A CIELE STRATÉGIE

Víziou stratégie je do roku 2020 zabezpečiť:

- **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 SR 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.

Graf č. 16 – Základné väzby Stratégie rozvoja dopravy SR



☐ Ciele
☐ Priority

Tab. č. 8 – Merateľné ukazovatele cieľov a priorít rozvoja dopravy

Oblasť	Cieľ	Merateľné ukazovatele
1. Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra	Modernizácia železničnej infraštruktúry a jej napojenie na sieť TEN-T	Počet km zmodernizovaných železničných tratí zaradených do TEN-T, % ukončenia projektov európskeho záujmu;
	Budovanie a modernizácia cestnej infraštruktúry a napojenie regiónov nadradenú infraštruktúru	Intenzita nadradenej infraštruktúry na 1000 km ² rozlohy územia SR a % územia a obyvateľstva s prístupom na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu v čase kratšom ako 45 minút
	Vybudovanie nových terminálov intermodálnej prepravy	Počet nových terminálov intermodálnej prepravy
	Modernizácia verejných prístavov	Kapacita verejných prístavov
	Budovanie a modernizácia infraštruktúry leteckej dopravy	Počet vybavených cestujúcich / % využívania kapacity letísk
2. Konkurencieschopné dopravné služby	Zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy	Zachovanie podielu železničnej dopravy na celkovom objeme prepravovaných tovarov a na preprave osôb
	Zlepšenie kvality cestnej dopravy a podpora hospodárskej súťaže	% dosiahnutia predpísaných početných kontrol dopravcov v zmysle pravidiel EÚ; % zníženia priestupkov vo i legislatíve platnej v doprave
	Zlepšenie logistiky podporou intermodálnej prepravy	Zvýšenie podielu intermodálnej dopravy na celkovom objeme prepravy presunom asť preprav z cestnej dopravy na železničnú a vodnú dopravu.
	Zvýšenie konkurencieschopnosti vnútrozemskej vodnej dopravy	% zvýšenia podielu vnútrozemskej vodnej dopravy vo i súčasném stave
	Podpora rozvoja leteckej dopravy	% nárastu početu prepravených osôb a % využitia kapacity letísk
3. Užívateľsky prijateľná doprava	Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných podnikov	Počet zamestnancov, rast produktivity práce v doprave Podiel dopravných služieb na tvorbe HDP
	Zabezpečenie práv a povinností užívateľov dopravy	% železničných staníc v trase koridoru V.a umožňujúci bezbariérový prístup
	Zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na celkovom počte prepravených osôb	Podiel verejnej osobnej dopravy vo i individuálnej doprave (základ rok 2008), počet prepravených osôb
	Zvýšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany dopravy	Počet obetí dopravných nehôd
4. Ekologická a energeticky efektívna doprava	Znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie	Produkcia emisií skleníkových plynov (mil. t)
	Znižovanie energetickej náročnosti dopravy	Energetická náročnosť dopravy ku HDP
	Zaťažovanie externých nákladov do spočítania dopravnej infraštruktúry	Zníženie rozdielov výšky poplatkov na prepravené množstvo tovaru (t) a prejedenej vzdialenosti medzi železničnou a cestnou dopravou
	Zavádzanie inteligentných dopravných systémov	Pokrytie územia SR službami IDS

4.1 Strategická oblasť – Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

Špecifický cieľ: Vytvoriť podmienky pre rýchle, bezpečné a kapacitné dopravné prepojenie miest, obcí a krajov v rámci Slovenska a Slovenska so susednými štátmi

Rozvinutá dopravná infraštruktúra je základným predpokladom fungovania ekonomiky SR a vnútorného trhu EÚ. V súlade s cieľmi Lisabonskej stratégie v oblasti dopravnej infraštruktúry bude potrebné:

modernizovať a budovať dopravné siete zaradené do TEN-T (železničná, cestná, vodná a letisková infraštruktúra), predovšetkým projekty EÚ so štatútom “európskeho záujmu”, realizovať projekty zamerané na využitie dopravno-prepravných procesov medzi EÚ a Áziou na ktorých sa môže SR podieľať ako tranzitná krajina,

- 45 realizovať projekty na zvýšenie dostupnosti a odstraňovanie regionálnych rozdielov, zabezpečiť integráciu a interoperabilitu jednotlivých častí dopravnej infraštruktúry, ako aj prepojenie medzi rôznymi (modálnymi) sieťami.

Prioritou EK sú projekty “európskeho záujmu” zamerané na rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí, ktoré budú spájať EÚ s Ukrajinou, Ruskom a vzdialenejšími východnými trhmi v Ázii (Čína), ako aj trhmi na juhu Európy, Balkánom a Tureckom. Vzhľadom na rozsiahlosť komplexnej siete TEN-T, EK pravdepodobne zameria svoje aktivity na definovanie “hlavnej siete TEN-T”, kde budú následne nasmerované zdroje EÚ.

V rámci posilnenia postavenia SR v oblasti rozvoja TEN-T bude SR presadzovať prepojenie so susednými krajinami, ktoré sú rozhodujúce z hospodárskeho, politického a bezpečnostného hľadiska s cieľom podpory konkurencieschopnosti EÚ v medzinárodnom meradle (Príloha 1, graf č. 14 a 15).

Slovensko sa nachádza na križovatke hlavných rozvojových európskych osí. Preto v súvislosti s prognózovaným nárastom dopravy medzi Áziou a Európou je cieľom, aby SR sa stala vstupnou bránou do EÚ pre dopravu z Ázie a naopak, a to prepojením v osi východ – západ Ukrajina – Slovensko/Rakúsko - Česká republika - Nemecko. SR vzhľadom na potenciál súčasnej dopravnej infraštruktúry má ambíciu byť vstupným bodom pre nákladnú dopravu smerom do a zo západnej Európy:

vytvorením “prekládkového mostu” medzi Európou a štátmi Spoločenstva nezávislých štátov a ďalej smerom na ázijský kontinent cez terminály Čierna nad Tisou a Dobrá a v prípade budúcich dostatočných prepravných tokov predĺžením širokorozchodnej trate z Ukrajiny cez územie SR do Bratislavy s predĺžením do Viedne;

podporou rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktorá prepojí prístavy v Baltskom a Jadranskom mori, ktoré majú značný potenciál a dostatočné kapacity, s vnútrozemím, čím sa dosiahne efektívna dopravná obsluha vnútrozemských štátov,

realizáciou intermodálnych terminálov v rámci OPD, ktoré umožnia efektívnejšiu obsluhu Slovenska a susedných štátov,

vybudovaním nového transkontinentálneho tranzitného terminálu, ktorý umožní efektívnejšiu obsluhu vnútrozemských európskych krajín s využitím všetkých druhov dopravy. SR je svojou geografickou polohou predurčená na vybudovanie takého terminálu, ktorého situovanie sa javí ako vhodné do územia medzi Bratislavou a Malackami, kde môžu byť využívané všetky vnútrozemské dopravné módy, t. j. cestná, železničná, vodná a letecká doprava.

Pre zvýšenie **dostupnosti a odstraňovania regionálnych rozdielov** je pre SR veľmi aktuálnou spoločenskou a hospodárskou nutnosťou dokončenie vzájomného prepojenia jednotlivých regiónov nadradenou infraštruktúrou a následne na transeurópsku dopravnú sieť a susedné krajiny. Tento prístup je základným predpokladom pre vstup priamych investícií do menej rozvinutých regiónov. Eliminácia negatívnych účinkov cestnej dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva bude riešená aj realizáciou obchvatov miest (predovšetkým krajských a okresných) a odstraňovaním bodových závad cestnej siete.

Budovanie novej infraštruktúry bude podporené aj uplatnením **inteligentných dopravných systémov**, ktoré umožnia dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej

infraštruktúry, zvýšenie bezpečnosti a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Na dosiahnutie optimálneho fungovania dopravného systému je nevyhnutná plná **integrácia a interoperabilita jednotlivých častí siete**, ako aj prepojenie medzi rôznymi dopravnými sieťami. Terminály intermodálnej prepravy budú prepájať nákladnú, ale aj osobnú dopravu. Intermodálne prestupné body budú rozvíjané tam, kde existujú možnosti na koncentráciu a optimalizáciu tokov cestujúcich a tovaru. Ide predovšetkým o oblasti s vysokým objemom osobnej a nákladnej prepravy, najmä mestských oblastí a zónach, v ktorých sa križujú koridory. Integrácia dopravnej infraštruktúry bude realizovaná s cieľom lepšieho využívania kapacity siete a silných stránok každého z druhov dopravy, predovšetkým:

- v nákladnej železničnej doprave je nevyhnutné vytvorenie inteligentného a integrovaného logistického systému, v rámci ktorého budú intermodálne terminály na sieti TEN-T kľúčovým prvkom na presun časti výkonov z cestnej na železničnú dopravu,
- na zníženie dopravného preťaženia budú podporované trate pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu,
- v oblasti verejnej osobnej dopravy vo väčších urbanizačných oblastiach bude železničná infraštruktúra integrovaná do systémov mestskej, prímestskej a individuálnej dopravy (parkoviská P&R) a letecká doprava s (vysokorýchlostnou) železničnou dopravou.

Priority v oblasti železničnej infraštruktúry:

- zvyšovať traťové rýchlosti v úsekoch ktorých je to vzhľadom na geografické podmienky možné minimálne na 160 km (s možnosťou prevádzky do 200 km/h), zabezpečiť interoperabilitu pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí zaradených do TEN-T siete v súlade s legislatívou EÚ (smernica o interoperabilite a TSI) a dosiahnutie štandardov definovaných v dohodách AGC a AGTC,
- do roku 2016 zmodernizovať železničné trate TEN-T, ktoré sú súčasťou prioritných projektov, a to projekt č. 23 (úsek Nové Mesto nad Váhom – Žilina – hr. SR/PR) a projekt č. 17 (úsek št. hranica Rakúsko/SR – Bratislava vrátane napojenia letiska Bratislava na železničnú sieť),
- do roku 2020 zmodernizovať železničnú trať TEN-T v úseku Žilina – Košice – hranica SR/Ukrajina;
- do roku 2020 realizovať na úseku koridoru IV Kúty – Bratislava – Štúrovo systém ERTMS, ktorý je súčasťou koridoru E “Dražďany – Praha – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Konstanca” (do roku 2015 úsek hranica ČR/SR – Bratislava - Rajka a do roku 2020 úsek Bratislava – Nové Zámky-Štúrovo/Komárno – štátna hranica SR/MR),
- modernizovať úsek Púchov - Lúky pod Makytou - Horní Lideč, ktorý je súčasťou koridoru pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu “Praha - Horní Lideč - Žilina - Košice - Čierna n/T”,
- zabezpečiť postupnú elektrifikáciu a modernizáciu tratí spájajúcich krajské mestá s hlavnými koridorami: Leopoldov – Nitra – Šurany, Bánovce nad Ondavou – Humenné, Zvolen – Fiľakovo – Haniska pri Košiciach.

Priority v oblasti cestnej infraštruktúry

- dokončiť výstavbu úsekov diaľnice D1, D2, D3 v dĺžke 654 km, predovšetkým dostavbu diaľnice D1 v trase Bratislava – Žilina – Prešov – Košice – hranica SR / Ukrajina,
- zrealizovať vzhľadom na mimoriadny nárast dopravných intenzít v okolí Bratislavy diaľnicu D4 v trase “št. hranica Rakúsko/SR - Bratislava - križovatka D2 Jarovce - križovatka Rovinka - križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji – sever - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 - križovatka s D2 Stupava juh - štátna hranica SR/Rakúsko”,
- 45 dokončiť výstavbu rýchlostnej cesty R4, ktorá je súčasťou TEN-T,
- postupne realizovať výstavbu rýchlostných ciest, ktoré nie sú súčasťou TEN-T (R1, R2, R3, R5, R6, R7, R8), avšak z hľadiska vyrovnávania regionálnych rozdielov v SR majú značný význam;

Časový harmonogram výstavby diaľnic a rýchlostných ciest (Príloha 1, graf č. 16):

- ukončenie rýchlostnej cesty R1 v úseku Trnava - Banská Bystrica do konca júna 2012 v súlade

- s podpísanou zmluvou v rámci koncesie 2. balíka projektov verejno – súkromného partnerstva,
- 45 ukončenie diaľnice D1 v úseku Bratislava – Košice do roku 2014,
ukončenie úseku diaľnice D3 Svrčinovec – štátna hranica s Poľskom do roku 2014 vrátane úseku rýchlostnej cesty R5,
- 45 prepojenie rýchlostnej cesty R 6 na českú R 49 do roku 2016;
- 45 ukončenie rýchlostnej cesty R 4 do roku 2017;
ukončenie výstavby diaľnice D1 na úseku Košice – hranica SR / Ukrajina (213 km) do roku 2020;
- 45 vybudovanie ostatnej siete rýchlostných ciest R1, R2, R3, R6, R7, R8 (627 km) do roku 2020;

Priority v oblasti infraštruktúry intermodálnej prepravy:

vybudovať základnú sieť terminálov intermodálnej prepravy (terminály Bratislava, Leopoldov, Košice, Žilina, Budča a Dobrá) v súlade s OP Doprava a ich vzájomné prepojenie (technologicky a informačne) ako aj s logistickými centrami nákladnej dopravy;
v rámci EÚ podporiť budovanie prístupu k moru v južnej časti Európy (prístavy Koper, Rieka, Terst), predovšetkým železničného spojenia v úseku Koper – Divač, ktorý je úzkym miestom pri preprave tovaru;
v druhej etape po vybudovaní základnej siete terminálov intermodálnej prepravy realizovať nový transkontinentálny tranzitný terminál s využitím všetkých druhov dopravy.

Priority v oblasti infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy:

dobudovať verejné prístavy v Bratislave a Komárne na zvýšenie kapacity prekladaných tovarov;
využívať Riečne informačné služby (RIS) na slovenskom úseku Dunaja a spoločných úsekoch Dunaja s Rakúskom a Maďarskom (manažment plavebnej situácie, zabezpečenie cezhraničnej elektronickej výmeny dát o aktuálnej plavbe);
realizovať prijatý Program implementácie opatrení Akčného programu NAIADES v SR a vytvoriť podmienky na zapojenie slovenských dopravcov do programu;
vytvárať podmienky na modernizáciu jestvujúcich vodných ciest (Dunajskú, Vážsku) na dosiahnutie požadovaných dopravných kritérií;

Priority v oblasti infraštruktúry leteckej dopravy:

- vybudovať nový terminál letiska Bratislava do roku 2010 (1. etapa) a do roku 2012 (2.etapa) a železničnú dopravnú infraštruktúru umožňujúcu efektívnu spoluprácu bratislavského letiska a viedenského letiska do roku 2013;
do roku 2015 zrealizovať železničné spojenie v rámci TEN-T projektu a pripraviť napojenie letiska Bratislava na železničnú sieť a diaľnicu D4,
spracovať koncepciu (generel letiska) a začať s realizáciou úprav dráhového systému Letiska Bratislava (rozšírenie vybavovacej plochy v roku 2012, rekonštrukcia vzletovej prístávacej dráhy v roku 2016),
- 45 rozvíjať letisko Košice a regionálne letiská (Poprad, Žilina, Sliač),
realizovať projekty, ktoré zabezpečia lepšie využitie súčasnej a budúcej dopravnej infraštruktúry v priestoroch letísk, ako sú napr. cargo terminály, logistické centrá a pod.

4.2 Strategická oblasť – Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Špecifický cieľ:

- 45 Zabezpečiť uplatňovanie rovnakého prístupu v podnikaní pri poskytovaní dopravných služieb s cieľom zvýšenia kvality podporou hospodárskej súťaže,
- 45 Uplatňovať v praxi “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;

V oblasti **železničnej dopravy** je cieľom zvýšiť jej konkurencieschopnosť odstránením zostávajúcich prekážok na úrovni EÚ, akými sú otvorenie služieb a pracovného trhu železničnej osobnej dopravy,

technické prekážky, ako je nedostatočné vzájomné uznávanie vozového parku a výrobkov, nízka úroveň interoperability, slabá koordinácia pri modernizácii a prevádzke infraštruktúry a vzájomného prepojenia informačných systémov.

Potenciál rastu železničnej dopravy a rozvoj služieb je najmä v diaľkovej nákladnej doprave, rýchlej diaľkovej osobnej doprave a prímestskej doprave s koncentrovanými prepravnými prúdmi na hlavných tratiach, ktoré budú prepojené prestupnými uzlami umožňujúcimi dopravu do/z regionálnych centier.

Od roku 2010 bude otvorený trh v medzinárodnej osobnej železničnej doprave, ktorý bude mať vplyv na realizáciu výkonov vo verejnom záujme. Preto železničný dopravca ZSSK musí prijať účinnú stratégiu na to, aby obstál v konkurencii s novými dopravcami.

S cieľom vytvorenia siete zameranej na nákladnú dopravu, ktorá je nástrojom na zlepšenie výkonnosti železníc a ktorá je potrebná na rozvoj činnosti v oblasti železničnej nákladnej dopravy v EÚ predložila EK návrh nariadenia EP a Rady o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Zlepšenie výkonnosti železničnej nákladnej dopravy bude realizované zvýšením prepravnej rýchlosti, zvýšením spoľahlivosti a zvýšením kapacít, čím bude konkurencieschopnejšia k cestnej doprave.

V podmienkach SR je potrebné implementovať nový prístup k spoplatneniu železničnej infraštruktúry, ktorý vyplýva zo smernice EÚ 2001/14/ES. Poplatok má vychádzať z nákladov priamo spôsobených prevádzkou vlaku, pričom môže zahŕňať aj iné náklady, ako napr. náklady reflektujúce nedostatok kapacít v určitom čase, environmentálne náklady a náklady spojené s údržbou dopravnej infraštruktúry. Tento prístup má zabezpečiť, aby poplatok motivoval intenzívnejšie využívať železničnú infraštruktúru, čo pri súčasnom spôsobe spoplatnenia nie je reálne.

Pre zefektívnenie železničnej dopravy je potrebné zabezpečiť úzku spoluprácu správcu železničnej infraštruktúry a železničných služieb pri zachovaní nediskriminačného prístupu na železničnú infraštruktúru pre všetkých dopravcov. Vhodným riešením je usporiadanie holdingového typu, napr. podobne, ako je to v súčasnosti v Nemecku. Materskou spoločnosťou môže byť manažér železničnej infraštruktúry (ŽSR), kde štát zostane 100 % vlastníkom spoločnosti. Táto spoločnosť bude vlastníť 100 % (alebo rozhodujúci) podiel akcií dcérskych spoločností (ZSSK, a.s., ZSSK Cargo, a.s.). Štát by bol takto hlavným akcionárom vo všetkých troch železničných spoločnostiach. Holdingové usporiadanie bude mať výhody veľkých podnikov ako napr. ekonomické postavenie na trhu a výhody menších podnikov (napr. pružnosť) a užšia závislosť od realizovaných služieb a využívania voľných kapacít

Prístup na trh v cestnej doprave musí zabezpečiť rovnaké uplatňovanie podmienok v rámci EÚ, v opačnom prípade môže viesť ku skresľovaniu hospodárskej súťaže. Vzhľadom na nejednotné uplatňovanie smernice Rady 96/26/ES o prístupe k profesii dopravcu cestnej nákladnej a osobnej dopravy v EÚ boli prijaté nariadenia (č. 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009), ktoré majú odstrániť zistené nedostatky, najmä v oblasti (1) vykonávania kabotáže a podnikania v cestnej doprave, (2) odstraňovania bariér pri zakladaní dopravných podnikov a (3) zabezpečenia účinného systému kontroly podnikania, finančnej spoľahlivosti a odbornej spôsobilosti, ako aj zjednodušenia procedúr udeľovania licencií na medzinárodné autobusové linky, vrátane dobudovania centrálnej databanky vydaných povolení na podnikanie v cestnej doprave a zdokonalenia výmeny informácií medzi členskými štátmi.

Sociálna legislatíva má zabezpečiť nielen zlepšenie sociálnych podmienok zamestnancov a celkovej bezpečnosti na cestách, ale aj zamedzenie narušenia hospodárskej súťaže. Táto oblasť je riešená nariadením EP a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy. Upravuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času zamestnancov v doprave, minimálne požiadavky na vykonávanie cestných kontrol a kontrol v priestoroch technickej základne prevádzkovateľov cestnej dopravy. Zlepšenie sociálnych podmienok a celkovej bezpečnosti na cestách sa zabezpečí najmä stanovením maximálneho času jazdy a povinnou minimálnou dobou odpočinku.

Bariérou rozvoja **intermodálnej prepravy** je nerozvinutá infraštruktúra terminálov, krátke prepravné

vzdialenosti, vysoký rozdiel poplatkov za cestnú a železničnú infraštruktúru, ktoré odrážajú skutočnosť, že nie všetky náklady na cestnú dopravu (napr. aj externé) sú zahrnuté do poplatku a nízke využitie dopravnej infraštruktúry.

V rámci podpory rozvoja **vnútrozemskej vodnej dopravy** bol vypracovaný Národný implementačný plán Európskeho akčného programu pre vnútrozemskú plavbu NAIADES. Tento plán bude implementovať v SR priebehu rokov 2009 – 2015 päť strategických, vzájomne prepojených programov: zlepšovanie trhových podmienok, technickej základne plavidiel, podporu zamestnanosti a odbornosti, vnímanie verejnosťou a zabezpečenie primeranej infraštruktúry. Pre každú oblasť sú navrhnuté nástroje, ktorými budú realizované dané úlohy v úzkej spolupráci orgánov a inštitúcií na národnej a medzinárodnej úrovni.

Zavedením Riečnych informačných služieb (RIS) sa zvýši bezpečnosť vnútrozemskej plavby, efektívnosť vodnej dopravy, lepšie sa využijú možnosti vodnej cesty a zvýši sa ochrana životného prostredia. Koncepcia RIS je založená na integrácii informačných služieb pre všetky subjekty, ktoré sa na prevádzke vodnej cesty podieľajú. Ide o služby: verejné – zabezpečenie bezpečnej a efektívnej prevádzky, súkromné – logistické informácie pre efektívne prepravné služby. Riečne informačné služby sú členené do troch skupín: informácie o plavebnej dráhe, strategické dopravné informácie a taktické dopravné informácie.

Letecká doprava v EÚ sa stala dynamickou silou rastu ekonomiky vďaka liberalizácii vnútorného trhu, ktorá mala pozitívny vplyv na nárast počtu trás, príchod nízkonákladových dopravcov, čo následne stimulovalo rozvoj (regionálnych) letísk. Ďalej je potrebné riešiť otázky pokračujúceho rastu, globálnej hospodárskej súťaže a životného prostredia.

Základným predpokladom liberalizácie v leteckej doprave je vytváranie transparentných zmluvných vzťahov na úrovni EÚ a jej členských štátov (tzv. komplexné dohody o leteckých dopravných službách) a postupná harmonizácia existujúcich bilaterálnych dohôd medzi SR a tretími krajinami o leteckých dopravných službách s právom EÚ.

Pre zvýšenie kvality a rozvoja služieb v leteckej doprave bolo prijaté nariadenie EP a Rady č. 1008/2008 o spoločných pravidlách v oblasti služieb leteckej dopravy v Spoločenstve, ktorý sa týka licencovania leteckých dopravcov a ich prístupu na trh, najmä sprísnenia požiadaviek na finančnú spôsobilosť leteckých dopravcov, spresnenia pravidiel v otázke tzv. mokrého leasingu (prenájom lietadla s posádkou), zjednotenia pravidiel pre poskytovanie služieb v rámci Spoločenstva a vo vzťahu k tretím krajinám a transparentnosti pri publikovaní cien leteniek.

V r. 2004 bol prijatý legislatívny rámec pre spravovanie vzdušného priestoru krajín EÚ – tzv. Single European Sky (SES) – Jednotný európsky vzdušný priestor, ktorý zvýši účinnosť leteckej dopravy a zabezpečí EÚ popredné postavenie v budúcej štruktúre riadiacich systémov leteckej dopravy v globálnom meradle. Európsky systém riadenia letovej prevádzky (SESAR) bude predstavovať novú generáciu systému riadenia letovej prevádzky a je rozdelený do dvoch fáz. V definičnej fáze boli určené požiadavky a zadania na vývoj nových technológií a technických systémov. V druhej projektovej fáze (2009 – 2013) sa budú vyvíjať nové technické systémy.

Priority v oblasti železničnej dopravy:

v súlade s postupným otvorením trhu medzinárodnej železničnej osobnej dopravy posilniť regulačný úrad v oblasti ekonomickej regulácie (stanovenie ekonomicky oprávnených nákladov, analýza dopadu otvorenia trhu medzinárodnej osobnej dopravy a vplyv liberalizácie medzinárodnej osobnej dopravy na realizáciu výkonov vo verejnom záujme);
uplatňovať smernicu 2007/59/ES o certifikácii rušňovodičov a vlakovej posádky v rámci Spoločenstva a ostatné smernice v oblasti železničnej dopravy,
zaviesť nový systém spoplatnenia železničnej infraštruktúry založený na účtovaní marginálnych nákladov (nákladov priamo spôsobených prevádzkou vlaku), ktorý bude motivovať manažéra infraštruktúry i dopravcu k rastu efektívnosti, kvality dopravy a služieb;

Priority v oblasti cestnej dopravy:

harmonizovať podmienky prístupu na trh cestnej dopravy EÚ v súlade s legislatívou EÚ v oblastiach: kabotáže, odstraňovania bariér pri zakladaní dopravných podnikov a účinného systému kontroly podnikania,

- 45 zvýšiť účinnosť kontrol dopravcov (kabotáž, technický stav, tachografy, váženie vozidiel); zriadiť register dopravcov podnikajúcich v cestnej doprave a ich vzájomné prepojenie na registre členských štátov EÚ a zabezpečiť spoluprácu príslušných orgánov pre výmenu informácií o porušení predpisov (priestupkov) podľa kategórií druhu a závažnosti týchto porušení; zabezpečiť potrebné administratívne a technické kapacity a zosúladiť kompetencie na realizáciu efektívneho a výkonného systému cestných kontrol v súlade s požiadavkami EÚ (technický stav vozidiel, denné doby jazdy, prestávky vodičov, preprava nebezpečných tovarov a rýchlo skaziteľného tovaru a doklady oprávňujúce podnikanie);

Priority v oblasti intermodálnej prepravy:

podporovať prevádzku intermodálnej prepravy: štátna pomoc, daňové úľavy, zvážiť uplatňovanie tzv. "prirážky" k mýtu pri prejazde ťažkých nákladných automobilov cez ekologicky citlivé oblasti;
založiť národného operátora pre prevádzku terminálov intermodálnej prepravy s cieľom koordinácie a zabezpečenia nediskriminačného poskytovania služieb v termináloch intermodálnej prepravy;
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;
zaviesť daňovú úľavu (možnosť vrátenia časti dane) z cestnej dane z motorových vozidiel pre cestné vozidlá v intermodálnej preprave zmenou ustanovení zákona NR SR č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady;
dôsledne kontrolovať dodržiavanie výnimiek v oblasti zákazov prevádzky počas víkendov poskytovaných vozidlám cestnej nákladnej dopravy používanými v kombinovanej doprave a zabezpečiť kontrolné váženia.

Priority v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy:

dobudovať verejné prístavy v Bratislave a v Komárne na zvýšenie kapacity prekladaných tovarov;
zaviesť Riečne informačné služby (RIS) na slovenskom úseku Dunaja a spoločných úsekoch Dunaja s Rakúskom a Maďarskom;
realizovať opatrenia Akčného programu NAIADES v SR a vytvoriť podmienky na zapojenie slovenských dopravcov do programu;

Priority v oblasti leteckej dopravy:

zachovať verejný charakter letiskovej infraštruktúry a vytvoriť podmienky pre rozvoj letísk vrátane služieb pre cestujúcich a leteckých dopravcov a rozvoja obchodných aktivít;
participovať na vytvorení systému riadenia EÚ – Jednotného európskeho vzdušného priestoru v poskytovaní leteckých navigačných služieb v projekte vytvárania funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB),
priebežne vytvárať transparentné a harmonizované podmienky zosúladením bilaterálnych dohôd s legislatívou EÚ o leteckých dopravných službách SR s tretími štátmi, v závislosti na potrebách trhu a leteckých dopravcov.

4.3 Strategická oblasť – Užívateľsky prijateľná doprava

Špecifický cieľ:	Zvýšiť konkurencieschopnosť prevádzkovateľov dopravy a ochranu užívateľov dopravných služieb
-------------------------	---

4.3.1 Zamestnanosť v sektore dopravy

V oblasti zamestnanosti je cieľom stratégie posilniť konkurencieschopnosť prevádzkovateľov dopravy zvyšovaním produktivity práce a zvyšovaním nárokov na odbornú a profesionálnu zdatnosť a vytváraním zodpovedajúceho technického, technologického, informačného a komunikačného zabezpečenia. Doprava predstavuje významného zamestnávateľa v hospodárskych sektoroch súvisiacich s dopravou (služby, vybavenie, infraštruktúra). Zvýšenie konkurencieschopnosti prevádzkovateľov dopravy je zárukou zachovania zamestnanosti v sektore dopravy.

Dopravný systém bude vzhľadom na ďalšie otváranie trhu a inovácie predmetom rozsiahlych zmien. Konkurencieschopnosť hospodárstva a odolnosť dopravných firiem sú závislé od schopnosti prispôbiť sa inováciám a novým potrebám trhu. Hospodárska súťaž a inovácie majú pozitívne vplyvy na trh práce v oblasti dopravy. V dôsledku prispôbovania sa hospodárskym a energetickým podmienkam môže dôjsť v niektorých odvetviach dopravy k zníženiu počtu zamestnancov.

Preto je nevyhnutné sa na takúto zmenu pripraviť a aktívne ju riadiť tak, aby prostredníctvom zmenených podmienok vznikli aj nové pracovné miesta a aby sa zamestnanci v doprave mohli na tomto procese podieľať. Možno to dosiahnuť sociálnym dialógom, včasným identifikovaním nedostatku profesií, odbornou prípravou a zabezpečením, aby sa každá reštrukturalizácia vykonala sociálne zodpovedným spôsobom. Sociálnou ochranou a verejnými službami by sa mala vytvoriť záchranná sieť na uľahčenie nevyhnutnej rekvalifikácie.

Na medzinárodnej úrovni aj v rámci EÚ existujú veľké rozdiely v nákladoch na pracovnú silu vyplývajúcich z výšky miezd, poplatkov súvisiacich s pracovnou silou a z účinkov pracovných podmienok. Tieto rozdiely majú významný vplyv v rámci medzinárodnej hospodárskej súťaže, predovšetkým na námornú a cestnú dopravu. Právne predpisy EÚ o kvalifikácii a pracovných podmienkach vytvorili v cestnej doprave rovnoprávne prostredie aj pre malé a stredné podniky.

Najväčšie zmeny možno očakávať v **železničnej doprave**. Nákladná železničná doprava je síce liberalizovaná od roku 2007, ale väčšiu konkurenciu na trhu možno očakávať po odstránení technických prekážok. Od roku 2010 bude otvorený trh v **medzinárodnej osobnej železničnej doprave**, ktorý bude mať vplyv na realizáciu výkonov vo verejnom záujme. Okrem toho bolo prijaté nariadenie č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme, ktoré v budúcnosti umožní väčšiu konkurenciu v tejto oblasti.

V súčasnosti väčšina ukazovateľov produktivity práce v železničnej doprave (Príloha 1, graf č. 5 - 10) je v neprospech Slovenska. Základným predpokladom na to, aby slovenské železničné podniky obstáli v zahraničnej konkurencii je nutná inovácia železničnej infraštruktúry, dopravných prostriedkov a celkového riadenia. Štruktúra zamestnancov v železničnej doprave sa bude meniť predovšetkým s ohľadom na rozsiahlu inováciu infraštruktúry dráh, dopravných prostriedkov vo väzbe na uplatňovanie novej legislatívy SR a EÚ, ale aj vzhľadom na postupnú liberalizáciu trhu osobnej železničnej dopravy. V budúcnosti sa očakáva nárast výkonov intermodálnej prepravy, čo bude mať pozitívny vplyv na prevádzku nových intermodálnych terminálov a logistických centier, čo bude mať za následok potrebu zamestnancov.

Významnú úlohu pri ovplyvňovaní správania zákazníkov v budúcnosti a pri uľahčovaní rozhodnutí v oblasti udržateľnej mobility budú zohrávať vzdelávacie, informačné a osvetové kampane. Dopravné politiky majú zreteľne priamy vplyv na životy ľudí a zvyčajne sú veľmi protikladné: obyvatelia by mali mať viac informácií o dôvodoch politických rozhodnutí, ako aj o dostupných alternatívach. Lepšie pochopenie možných problémov umožní, aby spoločnosť navrhované riešenia prijala.

V oblasti **leteckej dopravy** nárast leteckej prepravy vyvolá potrebu leteckých pozemných (handlingových) služieb, logistického zabezpečenia a ďalších služieb poskytovaných na letisku. Uvedené skutočnosti prinesú v konečnom dôsledku potrebu kvalifikovaných zamestnancov najmä v profesiách pilot, referent letiskovej prevádzky, disponent leteckej prepravy nákladu a mechanik lietadiel.

V oblasti vnútrozemskej **vodnej dopravy** budú stanovené jednotné štandardy vzdelávania členov posádok plavidiel tak, aby boli doklady o vzdelaní akceptované v rámci celej EÚ. V súčasnosti sa na

slovenskom trhu práce prejavuje nedostatok zručných a kvalifikovaných členov posádok plavidiel najmä z dôvodu ich uplatnenia na trhu práce EÚ a tým, že stredné školy nepripravujú žiakov na žiadané profesie (napr. lodník).

Priority v oblasti zamestnanosti:

- podporovať technické, technologické, informačné a komunikačné inovácie smerujúce k vytváraniu nových pracovných miest v sektore dopravy a zvýšeniu produktivity práce,
 - analyzovať hospodárske vplyvy na trh práce v oblasti dopravy s cieľom identifikácie nových potrieb a prípravy na zmenené podmienky tak, aby prostredníctvom zmenených podmienok vznikli aj nové pracovné miesta,
 - podporovať štrukturálne zmeny vo vzdelávaní a v odbornej príprave zamestnancov s cieľom smerovania odbornej prípravy na nové profesie (napr. logistika, integrátor nákladnej prepravy);
 - implementovať legislatívu EÚ zameranú na priebežné vzdelávanie vybraných profesií v doprave;
 - upraviť obsah odbornej prípravy na dosiahnutie akceptácie dokladov o vzdelaní vo vybraných profesiách;
- 45 podporovať vzdelávanie a motivovať u mládeže záujem o profesie v doprave;
- prostredníctvom sociálneho dialógu preskúmať pravidlá pracovných podmienok v doprave a v prípade potreby navrhnúť úpravy; podporovať cezhraničný dialóg medzi sociálnymi partnermi.

4.3.2. Práva a povinnosti užívateľov dopravy

V oblasti **zabezpečenia práv a povinnosti užívateľov dopravy** je cieľom zatriktívnenie služieb železničnej osobnej dopravy, zvýšiť povedomie cestujúcej verejnosti pri uplatňovaní svojich práv a povinností. Kvalita služieb je významným prvkom hospodárskej súťaže vo všetkých druhoch dopravy. V politike EÚ sa významná pozornosť venuje ochrane práv cestujúcich, ako aj zlepšeniu účinnej **dostupnosti dopravy pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou**.

Nariadením EP a Rady č. 261/2004 boli stanovené spoločné **pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim** pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov. Od leteckých spoločností sa vyžaduje, aby sa o cestujúcich postarali v zmysle uvedeného nariadenia (napr. ubytovanie, občerstvenie, jedlo, náhrada výdavkov až do výšky 600 EUR). Orgánom zodpovedným za uplatňovanie tohto nariadenia v SR je Slovenská obchodná inšpekcia, ktorá má právomoc uložiť sankcie.

Nariadením EP a Rady č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave sú garantované práva na porovnateľné možnosti využívania leteckej dopravy s tými, ktoré majú ostatní občania.

V železničnej doprave platí od 3. decembra 2007 nariadenie EP a Rady č. 1371/2007 **o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave**, ktoré bude dôležité uviesť do praxe. Pravidlá sa týkajú poskytovania informácií pasažierom pred a počas ich cesty, zmluvných podmienok, ako sú napr. zodpovednosť železničného podniku v prípade nehôd, meškania alebo zrušenia služieb, asistencia pre cestujúcich so zníženou mobilitou a postup vybavovania sťažností.

Priority v oblasti zabezpečenia práv a povinnosti užívateľov dopravy:

- uplatňovať nariadenie EP a Rady č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave;
- uplatňovať nariadenie EP a Rady č. 261/2004 o spoločných pravidlách systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo meškania letov prostredníctvom Slovenskej obchodnej inšpekcie (SOI) a zabezpečiť lepšiu informovanosť cestujúcich o právach leteckých cestujúcich vrátane osôb zdravotne postihnutých a osôb so zníženou pohyblivosťou;

4.3.3 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej

prednosti možno definovať z hľadiska ekologického, sociálneho, regionálneho, priestorového a bezpečnostného. Zabezpečenie kvality verejnej osobnej dopravy (prímestská a diaľková osobná autobusová a železničná doprava a mestská hromadná doprava) je možné dosiahnuť tvorbou optimálneho modelu ponuky, riadenia a financovania. Úlohou dopravného plánovania (tzv. "plán dopravnej obslužnosti") je:

analyzovať potreby služieb verejnej dopravy: prepravné vzťahy územia autobusovej a železničnej dopravy, štruktúra cestujúcich a štatistika frekvencie cestujúcich, prognóza dopytu,
analyzovať požiadavky cestujúcich na verejnú dopravu: kvalita služieb, kvalita prestupných bodov, výška taríf a integrácia dopravy,
analyzovať potreby verejných prostriedkov na verejnú dopravu (dopyt, náklady, príjmy, tarifná politika zohľadňujúca elasticitu dopytu a výšku verejných prostriedkov pre subvencovanie verejnej dopravy),
stanoviť opatrenia na vytvorenie integrovaných dopravných systémov: zásady integrácie autobusových a železničných dopravcov, návrh prestupných bodov, určenie nosného druhu dopravy v závislosti od veľkosti prepravného prúdu (napr. železničná doprava zabezpečí líniovú (radiálnu) dopravnú obslužnosť a autobusová doprava nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby).

V nadväznosti na postupný prechod kompetencií na samosprávne kraje v oblasti železničnej osobnej dopravy bude vhodné zakladať integrátorov dopravy, predovšetkým tam, kde je v súčasnosti verejná doprava zabezpečovaná prostredníctvom troch úrovní: štát, samosprávny kraj a krajské mesto. Úlohou koordinátora bude zabezpečiť dopravnú koordináciu a kooperáciu medzi dopravcami s cieľom skvalitnenia služieb, zvýšenia ekonomickej efektivity prevádzky a zabezpečenia konkurenčného prostredia pri prevádzkovaní služieb.

Priority v oblasti verejnej osobnej dopravy:

vytvoriť podmienky na komplexné zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti regiónov a samosprávnych krajov formou integrovaných dopravných systémov:

v oblasti dopravnej infraštruktúry zabezpečiť, aby koľajová doprava prepájala prímestské oblasti s centrami veľkých miest, tam kde je to možné aj integráciu infraštruktúry koľajovej dopravy (systém rail & tram),

v miestach spádových centier (identifikovaných v plánoch dopravnej obslužnosti) realizovať prestupné body verejnej dopravy a IAD vrátane budovania záchytných parkovísk (park & ride), čím sa vytvoria podmienky na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby), budovať záchytné parkoviská, ktoré umožnia realizovať kombinovaný spôsob prepravy prestupom z IAD na verejnú dopravu, postupne presunúť kompetencie v oblasti regionálnej a prímestskej železničnej dopravy na samosprávne kraje,

uplatňovať nariadenie EP a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy v rámci pridelovania a podmienok plnenia zmlúv o službách vo verejnom záujme; vstupom na trh novým dopravcom prostredníctvom verejného obstarávania vytvoriť podmienky na znižovanie nákladov dopravcov a zvyšovanie kvality prepravy;

- 45 realizovať obnovu železničných mobilných prostriedkov pre regionálnu, medziregionálnu a prímestskú dopravu v súlade s OPD a pokračovať v modernizácii po roku 2013, v rámci NSDI podporovať urýchlenie realizácie informačných a komunikačných systémov pre cestujúcich umožňujúce efektívne rozhodovanie pri spôsobe prepravy – verejná osobná doprava, alebo individuálny motorizmus.

4.4 Strategická oblasť – Ekologická a energeticky efektívna doprava a bezpečná prevádzka

Špecifický cieľ:

- | | |
|----|--|
| 45 | znižieť do roku 2020 emisie skleníkových plynov v oblasti dopravy s cieľom dodržania záväzku SR v rámci politiky EÚ, |
| 45 | znižieť počet dopravných nehôd a znížiť úmrtnosť na cestách SR o 50 % oproti roku 2002 (610 usmrtených osôb) a zastaviť nárast počtu dopravných nehôd; |

4.4.1 Zníženie emisií skleníkových plynov

Klimatické zmeny predstavujú jednu z najväčších globálnych hrozieb. Európska rada v marci 2007 odsúhlasila ciele na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 minimálne o 20 % v porovnaní s úrovňou emisií v roku 1990.

Tento cieľ bol premietnutý do konkrétnej legislatívy. Novelou smernice EP a Rady č. 2003/87/ES o zavedení schémy obchodovania s emisnými kvótami v rámci Spoločenstva bola letecká doprava zahrnutá do systému obchodovania s emisiami, ktorý funguje na princípe pridelenia emisných kvót prevádzkovateľovi (1 kvóta = 1 tona). Celkové množstvo kvót v schéme určuje zároveň maximálne množstvo emisií, ktoré môžu tieto zdroje vypustiť. Do 30. apríla je každý prevádzkovateľ povinný odovzdať také množstvo kvót, koľko emisií vypustil v predchádzajúcom roku. Predajom a nákupom kvót sa dosiahnu redukcie tam, kde je to ekonomicky najefektívnejšie.

Ostatné druhy dopravy nie sú súčasťou systému obchodovania s emisiami, ale v rozhodnutí EP a Rady č.406/2009/ES o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov boli stanovené individuálne ciele pre členské štáty. SR môže dosiahnuť 13 % nárast emisií skleníkových plynov oproti roku 2005 v sektoroch mimo schémy obchodovania s emisnými kvótami (doprava, pôdohospodárstvo, stavebníctvo, odpadové hospodárstvo). Tento limit bude napĺňaný v spolupráci s uvedenými sektormi. V súčasnosti ročný nárast emisií CO₂ v doprave prevyšuje 13 %, pričom podľa prognózy v roku 2020 dosiahne viac ako 9 mil. ton CO₂, čo v porovnaní s rokom 2005 predstavuje výrazný nárast.

Najväčší podiel na emisiách znečisťujúcich látok z dopravnej prevádzky má cestná doprava. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí s (1) úrovňou dopravnej aktivity (dopravný výkon, ktorý závisí od manažmentu prevádzky, dostupnosti a územného plánovania), (2) energetickej intenzity (využívanie kapacity dopravných prostriedkov, optimalizácia dopravnej siete, efektívne vozidlá) a (3) emisnej intenzity a zaťaženia (prechod na čistejšie vozidlá).

Environmentálne priaznivé inovácie budú stimulované prostredníctvom spoplatnenia cestnej infraštruktúry nižšími poplatkami pre vyššie kategórie vozidiel EURO (IV, V, EEV), podporou čistých vozidiel na základe verejného obstarávania (napr. autobusov), dohodnutými cieľmi, ako napr. dosiahnutie cieľa 5,75 % biopalív do roku 2010, nariadením EP a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel, informovanosťou užívateľov (napríklad označovaním energií, kampaňami venovanými správaniu sa spotrebiteľov a užívateľov) a stimuláciou investícií do distribučnej infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Emisie CO₂ z osobnej cestnej dopravy sú ovplyvnené širokým spektrom faktorov, ku ktorým patrí ponuka a dopyt po automobiloch, potreba individuálnej mobility, náklady na vlastníctvo automobilu, dostupnosť služieb alternatívnej verejnej dopravy, atď. Podľa odhadov Európskej komisie až 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií iných škodlivých látok produkuje doprava v mestách, ktoré vyplývajú z preťaženia ciest vo veľkých mestách. Preto opatrenia musia byť zamerané na zníženie spotreby pohonných látok ako sú podpora verejnej dopravy (najmä v mestách), obnova vozidlového parku a zvyšovanie priepustnosti dopravnej infraštruktúry.

Ďalším faktorom dopravy negatívne pôsobiacim na životné prostredie je hluk a vibrácie z dopravnej prevádzky. Najväčší podiel na hluku má cestná doprava (76 %), nasleduje železničná doprava (14 %) a letecká doprava (10 %). Z legislatívy EÚ a SR vyplynula povinnosť vypracovať strategické hlukové mapy pre NDS, a. s., ako správcu diaľnic a rýchlostných ciest a SSC, ako správcu ciest I. triedy. Tieto

mapy slúžia pri strategických rozhodovaniach o odklone dopravy, organizácii dopravy, tvorbe územných plánov a pod.

Priority oblasti znižovania emisií skleníkových plynov:

45 realizovať integrovaný prístup na znižovanie emisií skleníkových plynov (CO₂): infraštruktúra (odstraňovanie úzkych dopravných miest, riadenie dopravy), prevádzka (podpora environmentálne priaznivých druhov dopravy, integrované dopravné systémy, technika jazdy “ecodriving“, mobilné prostriedky (modernizácia, pneumatiky), podporovať projekty zamerané na vytvorenie podmienok pre zvyšovanie energetickej efektívnosti v sektore železničnej dopravy, zvýhodňovať vozidlá s nižšími emisiami daňovou politikou a spoplatňovaním dopravnej infraštruktúry, postupne začleniť leteckú dopravu do systému obchodovania s emisiami v súlade so smernicou EP a Rady 2009/29/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES, implementovať rozhodnutie EP a Rady č. 406/2009/ES z 23. apríla 2009 o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov s cieľom splniť záväzky Spoločenstva týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2020.

4.4.2 Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana v doprave

Dopravná nehodovosť je celospoločenským problémom s výraznými ekonomickými a morálnymi následkami. EÚ prijala záväzok znížiť počet obetí na cestách o 50 % v období 2002 – 2010, čo znamená zníženie počtu obetí o 25 000 ľudských životov oproti východiskovému roku 2002. V roku 2008 v SR zomrelo na cestách 558 osôb, pričom cieľom SR je do roku 2010 znížiť úmrtnosť na 305 osôb (50% oproti roku 2002 – 610 usmrtených osôb) a prispieť k zastaveniu percentuálneho nárastu počtu dopravných nehôd na cestách SR.

EK predložila v roku 2009 návrh Akčného plánu pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011 – 2020. Slovensko podporí v oblasti bezpečnosti na cestách najmä opatrenia zamerané na (1) elimináciu nezodpovedného a riskantného správania sa vodičov a ostatných účastníkov cestnej premávky, ktorí porušujú základné pravidlá cestnej premávky, (2) zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry, (3) preventívne opatrenia v dopravnej výchove a osвете (napr. celoživotné vzdelávanie, povinná dopravná výchova na základných školách), (4) zvýšenú ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorými sú chodci, ktorí tvoria tretinu z celkového podielu usmrtených na cestách v SR a cyklisti, kde zvláštny dôraz treba klásť na deti a seniorov.

Súbežne s transponovaním smernice 2008/96/ES zo dňa 19. 11. 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry do našej legislatívy je potrebné založiť a vybudovať systém výkonu auditu cestnej bezpečnosti plánovaných a prevádzkovaných projektov vybraných úsekov diaľnic a ciest. Vlastníci alebo správcovia ciest budú povinní každé tri roky zabezpečiť klasifikáciu úsekov ciest s vysokou nehodovosťou a klasifikáciu bezpečnosti cestnej siete na základe prieskumov prevádzky cestnej siete a budú povinní vykonať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov súvisiacich s bezpečnosťou ciest.

Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) v zmysle svojich požiadaviek na bezpečnosť vyžaduje, aby členské štáty v rámci celkového manažmentu civilného letectva mali vypracovaný **Národný program bezpečnej prevádzky v civilnom letectve** (ďalej SSP) s účinnosťou od novembra 2010. Tento program predstavuje integrovaný súbor pravidiel a aktivít, zameraných na zvyšovanie úrovne bezpečnej prevádzky v civilnom letectve. Požiadavka na tento program je aj súčasťou agendy EÚ, práce koordinuje a usmerňuje Európska komisia prostredníctvom Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej EASA). EASA bude v krátkom časovom horizonte špecifikovať v tejto oblasti požiadavky, ktoré presahujú a sprísňujú regulačný rámec, vymedzený politikou ICAO.

Bezpečnostné predpisy sa pravdepodobne budú musieť rozšíriť aj na pozemnú dopravu, vrátane mestskej dopravy a železničných staníc, ako aj intermodálnej logistickej siete. Okrem toho sa musí vykonať hĺbková analýza kritickej dopravnej infraštruktúry v rámci Európskeho programu na ochranu kritickej infraštruktúry (EPCIP). Na základe záverov EPCIP a po nadobudnutí účinnosti pripravovaného zákona “o ochrane kritickej infraštruktúry“ môže byť časť dopravnej infraštruktúry SR určená ako súčasť európskej kritickej infraštruktúry, resp. národnej kritickej infraštruktúry. Z ustanovení pripravovaného zákona bude pre prevádzkovateľov kritickej infraštruktúry vyplývať plnenie špecifických opatrení zohľadňujúcich riziká narušenia prvku kritickej infraštruktúry, predovšetkým terorizmus.

Priority v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany v doprave:

- realizovať Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky (najmä bezpečnosť cestnej infraštruktúry, inteligentné integrované bezpečnostné systémy eSafety, eCall), dopravná výchova a osвета, zdravotná výchova a dopravná psychológia, dopravno-bezpečnostná legislatíva, dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a medzinárodná spolupráca),
- 45 zabezpečiť systém riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, prijať plán zvýšenia bezpečnosti na železničných priechodoch prehodnotením ich využitia a potreby, zrušením málo využívaných a ich zlúčením do jedného priestoru vybaveného zabezpečovacím zariadením, alebo jeho nahradením nad/podjazdom, úpravy cestných predpisov pred nechránenými priestormi a zavedením kamerového systému na priestormi a zvýšenia kontrol políciou,
- 45 realizovať Národný program bezpečnej prevádzky v civilnom letectve, zabezpečiť záväzky štátu ako účastníka medzinárodných dohôd za vytvorenie podmienok pre ochranu pred činmi protiprávného zasahovania na medzinárodných letiskách (organizačné, inštitucionálne a finančné zabezpečenie);
- 45 plniť úlohy vyplývajúce zo všeobecne právnych predpisov pre oblasť kritickej infraštruktúry.

4.4.3 Riadenie dopytu – Inteligentné dopravné systémy

Cieľom realizácie inteligentných dopravných systémov je zvyšovať efektivitu dopravno-prepravného procesu, zvyšovať ekonomické charakteristiky dopravy, zlepšiť technickú a bezpečnostnú úroveň dopravnej infraštruktúry a jej výkonnosť, zmierňovať následky dopravy na životné prostredie, zvyšovať dopravnú bezpečnosť a optimálnu spoluprácu rôznych druhov dopravy v jednotnom dopravnom systéme EÚ.

Aplikácia inteligentných dopravných systémov umožní optimalizáciu plánu cesty, lepšie riadenie dopravy a jednoduchšie riadenie požiadaviek ovplyvňujúcich konanie cestujúcich ešte pred cestou a usmerňuje ich pozornosť na trvalejšie udržateľné dopravné alternatívy.

Priority:

- vybudovať Národné centrum dopravných informácií v súlade s uznesením vlády SR č. 22/2009 – Program podpory rozvoja IDS na Slovensku – Národný systém dopravných informácií, modernizovať informačnú a riadiacu infraštruktúru na vybranej cestnej infraštruktúre a komplexne riešiť riadenie cestnej dopravy vo vybraných krajských a väčších mestách SR, po prijatí návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovuje rámec na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy ju v plnom rozsahu implementovať,
- 45 vytvoriť na národnej úrovni podmienky pre využívanie služieb globálneho systému GALILEO.

5. NÁSTROJE A OPATRENIA NA ZABEZPEČENIE CIEĽOV STRATÉGIE

Prezentované hlavné výzvy predstavujú určité obmedzenia na dosiahnutie cieľov stratégie, ktoré sú uvedené v predchádzajúcej časti. Na dosiahnutie uvedených cieľov je potrebné realizovať nasledovné nástroje a opatrenia:

5.1 Zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej dopravy

Vláda SR prijala “Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010“, ktorého jedným z cieľov je znížiť jeho finančnú náročnosť približne o 20 % z dôvodu súčasných vysokých obstarávacích cien. Pre dosiahnutie tohto cieľa je preto potrebné znížiť rozostavanosť stavieb, zredukovať dĺžku privádzačov, vyberať efektívnejšie trasy, vykonávať vnútornú expertízu od štádia projektovej prípravy, zavádzať nové konštrukčné riešenia tunelov a mostov, nové technické riešenia štandardov a uplatňovanie novej normy STN 73 6101 (Projektovanie ciest a diaľnic), hlavne čo sa týka zníženia minimálnej šírky jazdných pruhov, minimálneho polomeru smerového oblúka, maximálneho prípustného sklonu).

Ďalšie zníženie nákladov je možné dosiahnuť aj elimináciou dodatkov k zmluvám, znížením percenta vyvolaných investícií a sprísnením podmienok pri verejnom obstarávaní (sankcie za nedodržanie termínov dokončenia stavieb). Na plnenie všetkých týchto cieľov je potrebná kooperácia s ďalšími rezortmi (napr. efektívnosť trás s MŽP SR) a samosprávou (privádzače, vyvolané investície).

Okrem toho je potrebné, aby investori vypracovali a **prijali manuál pre riadenie rizík prípravy**, realizácie investičnej výstavby a kontrolu ceny stavby v procese jej prípravy a realizácie, s určením adresnej zodpovednosti za chyby (stavebníka, projektanta, dodávateľa, investora), s cieľom zabrániť zvyšovaniu rozpočtových nákladov nimi zabezpečovaných stavieb.

Pre **zefektívnenie prípravy a realizácie dopravných stavieb** je potrebné posilniť úlohu expertízy (štátnej a rezortnej) pri posudzovaní variantného riešenia, ekonomickej efektívnosti a stanovení predpokladanej maximálnej ceny stavby. V súčasnosti sa dopravné stavby posudzujú štátnou expertízou z hľadiska celkovej spoločenskej technicko-ekonomickej efektívnosti konkrétnej verejnej práce, ako aj z hľadiska jej optimálnych finančných nákladov a technicko-technologického riešenia. Úlohou rezortnej expertízy je rozšíriť posudzovanie projektov mimo tých, ktoré nepodliehajú štátnej expertíze a jej uplatnenie v celom reťazci investičného procesu. Cieľom posudzovania projektov je dosiahnuť optimálne využitie verejných investícií pri ich financovaní a nájdenie najvhodnejšieho technického riešenia.

V strednodobom horizonte je možné uvažovať o vytvorení novej spoločnosti, ktorá bude mať v správe majetok štátu v oblasti cestnej infraštruktúry (činnosti NDS, a. s. a SSC sa vzájomne dopĺňajú). Je vhodné, aby jedna spoločnosť pod dohľadom štátu vykonávala všetky činnosti súvisiace s cestným hospodárstvom, ako napr. otázky technického rozvoja, dopravného plánovania a pod. Konečný model a organizačná štruktúra bude závisieť od výsledkov konkrétnych analýz a musí rešpektovať zásadu plynulej transformácie bez narušenia ich hlavných činností.

V oblasti verejnej osobnej dopravy musí byť zabezpečená jednoznačná úprava zmluvných vzťahov. Rozdelenie rizík pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme má viesť ku zaakratívneniu verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich a zníženiu celospoločenských výdavkov na jej zabezpečenie.

Opatrenia:

- 45 vykonávať vnútornú expertízu od štádia projektovej prípravy, zavádzať nové konštrukčné riešenia tunelov a mostov, nové technické riešenia štandardov a uplatňovať novú normu STN 73 6101 pri projektovaní ciest a diaľnic, ktorá platí od 1.8.2008,
- 45 spracovať manuál pre riadenie rizík prípravy a realizácie investičnej výstavby dopravných stavieb a kontrolu ceny stavby v procese jej prípravy a realizácie, s určením adresnej zodpovednosti, v súlade s Nariadením EP a Rady č. 1370/2007 zabezpečiť, aby postupne do roku 2020 zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme:
 - boli uzatvorené medzi obstarávateľom (štát, VÚC) a prevádzkovateľom dopravy na základe verejného obstarávania (okrem regionálnej a diaľkovej železničnej dopravy),
 - motivovali dopravcu, aby bol zákaznícky orientovaný, napr. časť rizík prevezme aj dopravca (riziko nákladov na realizáciu prevádzky, riziko dostupnosti a časť rizika dopytu – príjmy z cestovného),
- 45 boli uzatvárané na viac rokov s cieľom rozvoja stabilného podnikateľského prostredia; podporovali rozvoj malých a stredných podnikov vstupom na trh verejnej dopravy a umožnili

dopravcom udeľovať subkontrakty (poskytovanie služieb tretími stranami).

5.2 Efektívne využitie prostriedkov EÚ v programovom období 2007 – 2013

Operačný program Doprava umožní získanie finančných prostriedkov vo výške 3,2 mld. €, pričom na spolufinancovanie projektov budú vyčlenené zo štátneho rozpočtu prostriedky vo výške približne 638 miliónov €. Prvým projektom, ktorý bol vo februári 2009 schválený Európskou komisiou je úsek diaľnice D1 Sverepec – Vrtižer, financovaný z Kohézneho fondu. Ďalším schváleným projektom je projekt železničnej infraštruktúry Žilina – Krásno nad Kysucou.

Opatrenia:

- 45 realizovať projekty zahrnuté do zoznamu projektov podľa priorít OP Doprava 2007 – 2013,
- 45 priebežne aktualizovať indikatívny zoznam projektov OPD s cieľom zabrániť kráteniu finančných záväzkov EK voči SR (pravidlo n+3, resp. n+2),
- 45 pre urýchlenie čerpania prostriedkov OPD využívať možnosť uskutočnenia platieb na veľké projekty ešte pred schválením žiadosti o nenávratný finančný príspevok tak, ako to umožňuje EK v rámci opatrení “protikrízového balíčka”.

5.3 Zabezpečenie dodatočných zdrojov na financovanie dopravnej infraštruktúry

Na realizáciu stratégie budovania cestnej infraštruktúry SR zd'aleka nepostačujú zdroje EÚ a štátneho rozpočtu, preto dôležitým zdrojom financovania je **forma verejno – súkromného partnerstva (PPP)**. Prínosom projektov PPP je predovšetkým:

- možnosť rozvoja dopravnej infraštruktúry v podstatne kratšom časovom období, vzhľadom na disponibilnosť verejných zdrojov,
- 45 možnosť previesť časť rizík na koncesionára (riziko výstavby, riziko dostupnosti),
- možnosť zahrnutia projektovania do koncesie, čím je súkromný investor motivovaný vypracovať efektívny projekt.

Základnou a nevyhnutnou podmienkou pre investície realizované formou PPP je, že musí prinášať zvýšenú efektívnosť pre verejný sektor v porovnaní s tradičným obstarávaním. Hodnota za peniaze sa dosahuje tým, že súkromný sektor zabezpečí efektívnejší projekt, kreatívny a inovatívny prístup k technickým problémom, neprekročenie investičných nákladov, odovzdanie projektu presne v požadovanom termíne, optimalizáciu životného cyklu projektu (integrácia projekčnej časti, výstavby, financovania a údržby). „Hodnota za peniaze“ je komplexným porovnaním obstarania daného projektu s účasťou súkromného partnera a obstarania bez jeho účasti, teda klasickým verejným obstarávaním. V rámci porovnávaného PPP a tradičného verejného obstarávania vo všetkých troch balíkoch projektov PPP prinášajú projekty zvýšenú efektívnosť pre spoločnosť. Doteraz boli realizované tri verejné obstarávania na udelenie koncesie na jednotlivé úseky diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R1.

Na podporu realizácie transeurópskych sietí prostredníctvom PPP je možné využiť nástroj EK na poskytovanie záruk za úvery v súlade s nariadením TEN-T na obdobie 2007-2013, ktorým je možné podporiť také druhy PPP, ktoré sú založené na riziku dopytu tým, že by znížili riziká spojené s nedostatočnými príjmami počas prvých (päť) rokov prevádzky projektu.

PPP projekty je vhodné realizovať aj v iných oblastiach, keďže veľkí multimodálni prevádzkovatelia v oblasti logistiky majú potrebné odborné znalosti a zdroje, aby mohli realizovať investície v oblasti moderných technológií a mohli sa podieľať na projektoch verejno-súkromného partnerstva (aj v tzv. brownfield PPP projektoch – dlhodobý prenájom existujúcich aktív). Je však nutné zabezpečiť, aby sa nevytlúčil prístup tretích strán k infraštruktúre. V budúcnosti možným riešením je vytvorenie nadnárodných správcov infraštruktúry.

Opatrenia:

- 45 finančne uzatvoriť zostávajúce balíky (č. 1 a č. 3) na diaľnici D1 v rámci verejno-súkromného

- partnerstva (PPP) v súlade s uznesením vlády SR č. 753/2007 a ďalšími následnými uzneseniami,
- 45 realizovať projekty dopravnej infraštruktúry v rámci verejno-súkromného partnerstva (PPP) v súlade s uznesením vlády SR č. 753/2007,
- 45 realizovať zo súkromných zdrojov projekty v oblasti intermodálnych transkontinentálnych terminálov a logistických centier so strategickými partnermi v oblasti dopravnej logistiky tak, aby bol zaručený nediskriminačný prístup tretích strán k infraštruktúre (vrátane prevedenia všetkých rizík na koncesionára – riziko výstavby, riziko dostupnosti a dopytu),
- 45 využívať nástroj EK v súlade s legislatívou EÚ na poskytovanie záruk za úvery, ktorým je možné podporiť projekty PPP založené na riziku dopytu, realizovať tzv. brownfield PPP projekty (dlhodobý prenájom existujúcich aktív) napríklad v oblasti železničnej infraštruktúry (železničné stanice, železničné trate III. a IV. kategórie a prevádzka železničnej nákladnej dopravy).

5.4 Ekonomické a regulačné nástroje na zabezpečenie rovnovážneho vývoja jednotlivých druhov dopravy

Doprava má aj nepriaznivé vplyvy, ktoré spôsobujú náklady spoločnosti a hospodárstvu. Preto spoplatnenie dopravy musí lepšie zohľadňovať reálne náklady na dopravu. Cieľom zahrnutia externých nákladov je aby užívatelia znášali náklady, ktoré vytvárajú, a tak boli podnietení zmeniť svoje správanie, a tým znižovať tieto náklady.

Hlavnými ekonomickými nástrojmi, ktoré v praxi vedú k začleňovaniu externých nákladov sú zdaňovanie, mýto a obchodovanie s emisiami. Tieto ekonomické nástroje sú už využívané v rôznej miere v závislosti od typov dopravy a dotknutých nákladov. Externé náklady spojené s využívaním infraštruktúry sa menia v závislosti od času a miesta (napr. dopravné preťaženie, znečistenie ovzdušia, hluk a nehody). Uplatňovanie diferencovaných poplatkov je spôsob na zohľadnenie týchto zmien. Užívateľ má platiť cenu v závislosti od toho, či už cestuje v špičke alebo v odporúčanom čase, či využíva preplnené cesty, alebo alternatívne trasy, alebo do akej miery je vozidlo ekologické. Účinnosť cenových signálov bude vyššia, ak budú ponúknuté vhodné alternatívy alebo primeraná úroveň služieb iného druhu dopravy.

Pre efektívne fungovanie logistického dopravného reťazca v pozemnej doprave je základným predpokladom harmonizácia spoplatňovania s tým, že jednotková cena (tonokilometer) za prepravu po ceste alebo železnici bude porovnateľná a na výber spôsobu prepravy budú vplývať najmä kvalitatívne ukazovatele, ako napr. termín dodávky, bezpečnosť dodávky, rozsah služieb. Cestná doprava bude spoplatňovaná prostredníctvom elektronického mýta a systém spoplatňovania za používanie železničnej dopravnej cesty bude na úrovni marginálnych (dodatkových) nákladov, ktoré manažérovi infraštruktúry vzniknú pri vstupe na dopravnú cestu a pri samotnej preprave tovarov a osôb.

Spoplatňovanie cestnej infraštruktúry na základe prejdenej vzdialenosti (mýto) je významným prvkom regulácie dopravy a zároveň novým zdrojom pre financovanie dopravnej infraštruktúry. Postupným zavádzaním externých nákladov do výkonového spoplatnenia sa umožní znížiť nerovnováhu medzi jednotlivými druhmi dopravy. Zavedením elektronického systému výberu mýta na vybranej cestnej infraštruktúre sa dosiahne spravodlivé spoplatnenie užívateľov priamo úmerné prejdenej vzdialenosti a druhu vozidla, získanie nových zdrojov na modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry, riešenie nárastu dopravných výkonov a zabezpečenie efektívneho využívania infraštruktúry. Sadzba mýta má zohľadňovať náklady na infraštruktúru (náklady na výstavbu, prevádzku a údržbu s možnosťou zahrnutia nákladov na kongescie), vplyv vozidiel na životné prostredie (emisné triedy) a poškodzovanie infraštruktúry (zaťaženie na nápravu).

V budúcnosti bude potrebné zabezpečiť uplatňovanie väčšieho rozsahu diferenciácie sadzieb elektronického systému mýta, ktoré bude vo väčšej miere zohľadňovať vplyv motorového vozidla na životné prostredie (emisné triedy) a opotrebenie infraštruktúry (zaťaženie na nápravu). Postupne tento systém môže byť rozšírený aj napr. na vozidlá do 3,5 t, ktoré sú používané na podnikateľskú činnosť a úseky, kde je značne preťažená cestná sieť a kde je súbeh železničnej verejnej osobnej dopravy.

V železničnej doprave bude uplatňovaný nový model spoplatňovania používania železničnej dopravnej cesty (od roku 2011) s cieľom dosiahnuť úroveň poplatku za železničnú dopravnú cestu vo výške variabilných nákladov, ktoré manažérovi infraštruktúry vzniknú pri vstupe na dopravnú cestu

a pri samotnej preprave tovarov a osôb tak, ako v členských štátoch EÚ.

Zdaňovanie okrem spomínaného spoplatňovania a systému obchodovania s emisiami je veľmi efektívny ekonomicky nástroj na motiváciu pre spotrebiteľa na to, aby si vyberal ekologické riešenie. V súčasnosti dane z motorových vozidiel (podľa zákona č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady) pre vozidlá používané na podnikateľské účely sú spravované VÚC. Pre VÚC zníženie týchto daní pre ekologickejšie vozidlá by znamenalo výpadky rozpočtu. Okrem tohto tieto dane sú v porovnaní s krajinami v EÚ veľmi vysoké a po zavedení elektronického mýta sa stanú menej efektívnym nástrojom na podporu ekologického správania sa. Preto je potrebné výrazne diferencovať nákladné vozidlá najvyššej emisnej triedy EURO 4, 5, EEV od menej ekologických. Vzniknutý rozdiel medzi súčasnou sadzbou dane pre nové vozidlá a zvýhodnenou sadzbou dane by VÚC uhrádzal štát.

Okrem toho platí smernica EP a Rady z 29. apríla 2009 o podpore čistých a energeticky úsporných vozidiel v cestnej doprave (transpozícia do 3. decembra 2010), podľa ktorej verejný obstarávateľ pri verejnom obstarávaní vozidiel bude povinný do výberových kritérií (ekonomickej ceny) zahrnúť externé náklady počas celej životnosti vozidla (emisie CO₂, NO_x, tuhé častice).

Na dosiahnutie menšieho používania automobilov v centrách miest je potrebná aj primeraná politika týkajúca sa parkovania. Rozdielna výška poplatkov (bezplatné parkovacie miesta v prestupných termináloch železničnej dopravy na periférii miest a vyššie poplatky v centrách) vytvorí stimuly na využívanie mestskej a prímestskej verejnej osobnej dopravy. Na to, aby poplatky boli akceptované verejnosťou, je potrebné, aby boli účelovo viazané na financovanie verejnej dopravy.

Opatrenia:

zaviesť spoplatnenie cestnej infraštruktúry s možnosťou ovplyvňovať a regulovať dopravu a získavať dostatočné finančné zdroje pre modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry, zaviesť nový systém spoplatnenia železničnej infraštruktúry, ktorý bude motivovať manažéra infraštruktúry i dopravcu k rastu efektívnosti, kvality dopravy a služieb; prípadne motivovať správcu infraštruktúry spôsobom, že dotácie od štátu by dostával aj na základe realizovaného výkonu železničných dopravcov, spracovať legislatívny rámec pre určovanie poplatkov za použitie letísk v súlade s riešením jednotnej cenovej politiky podľa smernice EP a Rady č. 2009/12/ES, v rámci spoplatnenia cestnej infraštruktúry výrazne diferencovať sadzby poplatkov pre nákladné vozidlá najvyššej emisnej triedy EURO (IV., V., EEV) od menej ekologických, implementovať smernicu EP a Rady z 29. apríla 2009 o podpore čistých a energeticky úsporných vozidiel v cestnej doprave, zaviesť daňovú úľavu (možnosť vrátenia časti dane) z cestnej dane z motorových vozidiel pre cestné vozidlá v intermodálnej preprave zmenou ustanovení zákona NR SR č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, legislatívne upraviť možnosť spoplatnenia parkovania na miestnych komunikáciách a verejných priestranstvách.

5.6 Presadzovanie záujmov SR pri tvorbe legislatívy a koncepčných materiálov EÚ

Oblasť dopravnej politiky je súčasťou vnútorného trhu EÚ, ktorý je značne liberalizovaný (letecká a cestná doprava). Osobitný význam v odvetví železničnej dopravy budú mať nové pravidlá týkajúce sa otvárania trhov spojené s účinným presadzovaním existujúcich právnych predpisov. Výsledkom otvárania trhu EÚ je, že stále väčší počet firiem aktívne pôsobí na vnútroštátnych trhoch a v rámci rôznych druhov dopravy, čo prospieva celkovému hospodárskemu výkonu a zamestnanosti v EÚ.

SR bude na úrovni EÚ presadzovať:

uplatňovanie princípu “reciprocity“ tak, aby v oblastiach, kde prevádzkovatelia pôsobia v chránených prostrediach jedného členského štátu (ako monopoly) nemohli pôsobiť na trhoch členských štátov, kde je táto činnosť liberalizovaná, aby bol dobudovaný vnútorný trh so silným presadzovaním pravidiel hospodárskej súťaže

a zníženie administratívneho zaťaženia pre dopravné spoločnosti,
 aby hospodárska súťaž prebiehala za rovnakých podmienok a aby neohrozila ochranné a bezpečnostné normy, pracovné podmienky a práva zákazníkov vrátane osôb so zníženou mobilitou a s osobitnými potrebami,
 aby pri tvorbe rozpočtu EÚ na roky 2014 – 2020 sa zachovali kohézne nástroje (Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja) pre financovanie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR,
 aby EÚ pokračovala v aktivitách vedúcich k prehĺbeniu ekonomickej integrácie so susednými krajinami, predovšetkým v oblasti integrácie východných krajín (Ukrajina, Rusko) na sieť TEN-T prostredníctvom “Partnerstva Strednej osi v oblasti dopravy” s cieľom dosiahnutia koordinovaného rozvoja dopravných sietí,
 aby v rámci dialógu EÚ – Ázia pri príprave Akčného plánu bola zapojená infraštruktúra SR pri zabezpečovaní obchodnej výmeny krajín EÚ a ázijských krajín (Čína, Japonsko).

Opatrenia

podporovať v rámci revízie TEN-T prijatie variantu č. 3, ktorý je založený na dvojvrstvej štruktúre: komplexná sieť a “hlavná sieť” (core network), pričom základom pre “hlavnú sieť” budú súčasne prioritné projekty (osi), ktoré bude rozšírené o hlavné nadnárodné osi, významné uzly – intermodálne spojovacie body (prístavy, letiská, terminály nákladnej dopravy),
 v rámci revízie TEN-T presadiť do hlavných nadnárodných osí prepojenia EÚ so susednými krajinami multimodálny úsek Žilina – Košice – hranica SR/Ukrajina a do železničnej siete TEN-T s prioritou nákladnej dopravy úsek Žilina – Košice – hranica SR/Ukrajina,
 pri tvorbe budúceho rozpočtu EÚ na roky 2014 – 2020 podporovať také riešenie, aby nové členské štáty EÚ boli schopné využiť zdroje z fondov Spoločenstva (fond TEN-T, Kohézny fond, a štrukturálne fondy) aj na projekty komplexnej siete TEN-T, ktoré zohrávajú významnú úlohu v spájaní regiónov,
 podporiť v rámci rozšírenia prioritných osí predĺženie prioritného projektu č.23 železničné prepojenie Katowice – Žilina – Nové Mesto n/V – Bratislava na Viedeň – Klagenfurt do Talianska v súlade s podpísaným memorandom medzi SR, ČR, PR a Rakúskom (december 2006),
 podporiť v rámci EÚ budovanie prístupu k moru v južnej časti Európy (prístavy Koper, Rieka, Terst), predovšetkým železničného spojenia v úseku Koper – Divač, ktorý je úzkym miestom v nákladnej železničnej doprave.

6. ZÁVER

Víziou stratégie je do roku 2020 zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, konkurenčné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú dopravu a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu.

Realizáciou konkrétnych opatrení stratégie sa dobuduje a zmodernizuje ucelená sieť nadradenej dopravnej infraštruktúry s prepojením na sieť TEN-T a zabezpečí sa rovnovážny rozvoj dopravných služieb. V súlade s predpismi EÚ budú uplatňované práva a povinnosti užívateľov dopravy a vytvoria sa podmienky pre znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie.

Pre efektívne využitie geografickej polohy SR stratégia podporuje aj aktivity súkromného sektoru orientované na realizáciu transkontinentálnej tranzitnej dopravy formou vybudovania nového transkontinentálneho tranzitného terminálu, ktorý umožní efektívnejšiu obsluhu vnútrozemských európskych krajín s využitím všetkých druhov dopravy.

Vzhľadom na prípravu koncepčného materiálu na úrovni EÚ “Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2020“, ktorý bude schválený spolu s akčným plánom v roku 2010 je predložená stratégia otvorený dokument, ktorý bude priebežne dopĺňaný a konkretizovaný v ďalších nadväzných koncepčných materiáloch ministerstva.

V rámci strednodobého hodnotenia stratégie v roku 2014 bude nevyhnutné:

- 45 reflektovať východiská schválenej “Bielej knihy o európskej dopravnej politike do roku 2020“, zmenené vnútorné a vonkajšie ekonomické a sociálne podmienky, ktoré budú vplývať na vývoj

dopravy,

uplatňovať nový finančný rámec EÚ na roky 2014 – 2020 vrátane príslušnej legislatívy súvisiacej s kohéznou politikou,

spresniť finančné zabezpečenie realizácie stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 vo väzbe na finančný rámec EÚ na roky 2014 – 2020 a východiská verejných financií na uvedené roky,

vziať do úvahy technologický pokrok najmä v oblasti informačných a komunikačných technológií v doprave,

posúdiť úroveň plnenia záväzkov SR týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2020 a v prípade ich neplnenia prijať nevyhnutné opatrenia.