



# VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA



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



MINISTERSTVO  
DOPRAVY A VÝSTAVBY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Vydalo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

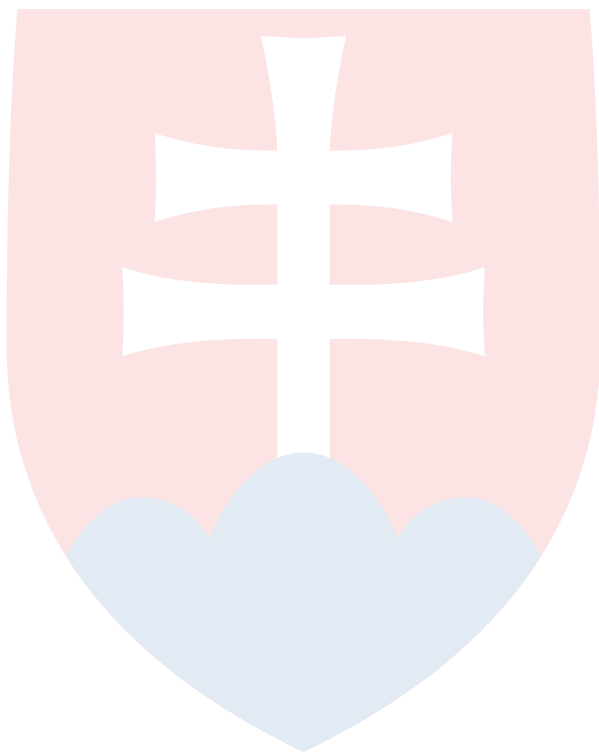
Prvé vydanie, apríl 2017





## Obsah

<b>Úvod</b>	<b>6</b>
Kľúčové problémy dopravného sektora	7
Vízia a ciele dopravného sektora	9
Opatrenia plnenia sektorovej stratégie	10
Princíp tvorby stratégie	11
Implementačný plán	11
<b>Kľúčové problémy dopravného sektora SR</b>	<b>12</b>
<b>Železničná doprava</b>	<b>16</b>
Problémy v oblasti plánovania	17
Problémy v oblasti infraštruktúry	17
Problémy osobnej železničnej dopravy	20
<b>Verejná osobná a udržateľná doprava</b>	<b>26</b>
Problémy v oblasti infraštruktúry	27
Problémy preferencie verejnej osobnej dopravy	30
Problémy organizácie verejnej osobnej dopravy	35
Problémy prevádzky verejnej osobnej dopravy	42
<b>Vízia a ciele dopravného sektora SR</b>	<b>49</b>
Špecifické ciele dopravného sektora a ich východiská	50
Horizontálne špecifické ciele	51
Modálne špecifické ciele	53
<b>Definícia opatrení na plnenie stratégie</b>	<b>58</b>
Systémové opatrenia	59
Infraštruktúrne opatrenia v železničnej doprave	62
Infraštruktúrne opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave	64
Organizačné opatrenia v železničnej doprave	67
Organizačné opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave	69
Prevádzkové opatrenia v železničnej doprave	69
Prevádzkové opatrenia vo verejnej osobnej doprave	71
<b>Stratégia rozvoja</b>	<b>72</b>
Základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení	73
Stratégia rozvoja v oblasti infraštruktúry	79
<b>Záver</b>	<b>86</b>
Zoznam použitých skratiek	89



## Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 13

z 11. januára 2017

### k Strategickému plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

Vláda

#### A. schvaľuje

A1. Strategický plán rozvoja SR do roku 2030

#### B. ukladá

*ministrom dopravy a výstavby*

B1. predložiť Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 na posúdenie Európskej komisii

*do 31. decembra 2016*

B2. uplatňovať pri návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné kalendárne roky zabezpečenie finančných prostriedkov v štátnom rozpočte na rozvoj a údržbu dopravnej infraštruktúry a rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v súlade s opatreniami Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

*každoročne do 15. augusta*

B3. vykonať a predložiť na rokovanie vlády priebežné hodnotenie implementácie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

*do 31. decembra 2020*

#### C. poveruje

*ministra dopravy a výstavby*

C1. negociovat' s Európskou komisiou návrh Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

C2. poskytnúť Európskej komisii potrebné dodatočné informácie a zrevidovať Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 na základe pripomienok Európskej komisie vznesených v rámci procesu posudzovania splnenia ex ante kondicionality

#### D. odporúča

*podpredsedovi vlády a ministrom vnútra*

*predsedom samosprávnych krajov*

*predsedovi Združenia miest a obcí Slovenska*

*prezidentovi Únie miest Slovenska*

D1. v spolupráci s ministrom dopravy a výstavby postupovať pri ich aktivitách v súlade so strategickými zásadami a opatreniami, ktoré sú definované v Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030 vrátane zabezpečenia tvorby plánov udržateľnej mobility

#### E. zrušuje

E1. úlohu v bode B.1. uznesenia vlády SR č. 311 z 25. júna 2014 - uplatňovať pri návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2020 zabezpečenie finančných prostriedkov v štátnom rozpočte na rozvoj a údržbu dopravnej infraštruktúry a rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy.

Vykoná: minister dopravy a výstavby

Na vedomie: minister financií, podpredseda vlády a minister vnútra, predsedovia samosprávnych krajov, predseda Združenia miest a obcí Slovenska, prezident Únie miest Slovenska





## ÚVOD

Verejná osobná doprava 2030 predstavuje zhrnutie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, ktorý pripravilo Ministerstvo dopravy a výstavby SR a ktorý bol schválený uznesením vlády č. 13/2017 11. januára 2017. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 plynule nadväzuje na Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou bola aj samostatná Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Na zjednodušenie vydalo Ministerstvo dopravy a výstavby SR v roku 2015 propagačnú brožúrku s názvom Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 – zhrnutie, ktorá predstavovala súhrn podstatných informácií z plného textu stratégie.

Keďže Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 priamo obsahuje časti týkajúce sa verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a predstavuje dokument s väčšou mierou integrácie jednotlivých módov, s cieľom nadviazať na propagačnú brožúrku stratégie je spracovaná nová propagačná brožúrka, ktorá vhodným spôsobom vyberá zo strategického plánu tie časti, ktoré sa týkajú verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Aby sa zabezpečil nevyhnutný súlad s plným znením strategického plánu, uvádzajú sa aj časti, ktoré sa týkajú všetkých módov prierezo.

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

### Kľúčové problémy dopravného sektora

Kľúčové problémy dopravného sektora boli identifikované na základe vykonania extenzívnych analytických činností, ktorých výstupy sú prílohou tohto dokumentu. Analytická časť bola zameraná tak na jednotlivé dopravné módy, v delení na cestnú, železničnú, verejnú osobnú, vodnú dopravu a civilné letectvo, ako aj na problémy prechádzajúce na-

prieč dopravnými módmi, obmedzujúce fungovanie multimodality v osobnej i nákladnej doprave.

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

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

## VÍZIA ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA DO ROKU 2030

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

### STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 1

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



### STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 2

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

### STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 3

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

### STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 4

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

### STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 5

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

### Vízia a ciele dopravného sektora

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykona-



ných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky teda reflektujú ako európske požiadavky, tak národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.

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

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

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

Indikátory sú definované na úrovni globálnych strategických a špecifických cieľov (horizontálnych i modálnych) a obsahujú informácie ako o svojej východiskovej hodnote vzhľadom na rok 2015, tak o hodnotách očakávaných po implementácii stratégie v rokoch 2023 a 2030.

## Opatrenia plnenia sektorovej stratégie

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

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



## Princíp tvorby stratégie

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

Naplnenie tejto vízie je štruktúrované do niekoľkých úrovní – globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov a opatrení. Vlastná stratégia spočíva v nastavení tzv. strategických priorít, teda opatrení ohodnotených a prioritizovaných z hľadiska ich potenciálneho prínosu dopravnému sektoru na strane jednej a ekonomickej efektivity na strane druhej. Ku každej skupine priorít sú ďalej nastavené strategické zásady, ktoré je potrebné zvažovať v rámci spôsobu ich realizácie.

Neoddeliteľnou súčasťou stratégie je implementačný plán, ktorý je prílohou tohto dokumentu. Tu sú jednotlivé opatrenia rozdelené na čiastkové projektové zámery, resp. aktivity, ktoré je nutné v rámci plnenia stratégie vykonať. Miera úspešnosti plnenia stratégie bude sledovaná prostredníctvom indikátorov nastavených pre všetky globálne strategické a oba typy špecifických cieľov.

## Implementačný plán

V nadväznosti na definované strategické zásady a priority bol zostavený implementačný plán, ktorý predstavuje spôsob realizácie tejto rozvojovej stratégie. Udáva východiskový smer implementácie strategického rozvoja dopravného sektora Slovenskej republiky a bude ho potrebné v súlade s relevantnými strategickými zásadami pravidelne aktualizovať.

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





## KLÚČOVÉ PROBLÉMY DOPRAVNÉHO SEKTORA SR

Ďalej sú uvedené kľúčové problémy dopravného sektora Slovenskej republiky, identifikované v rámci extenzívnych analýz jednotlivých dopravných podsektorov. Uvedené skutočnosti priamo vstupujú do nastavenia cieľov rozvoja dopravy Slovenskej republiky, ktorých naplnením budú uvedené problémy postupne minimalizované.

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

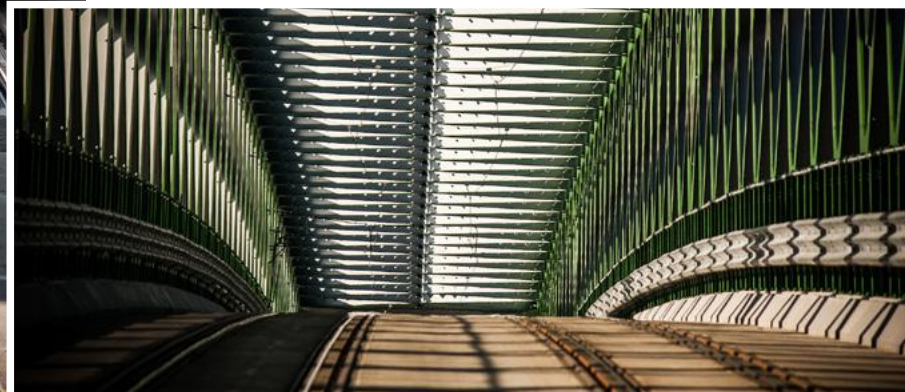
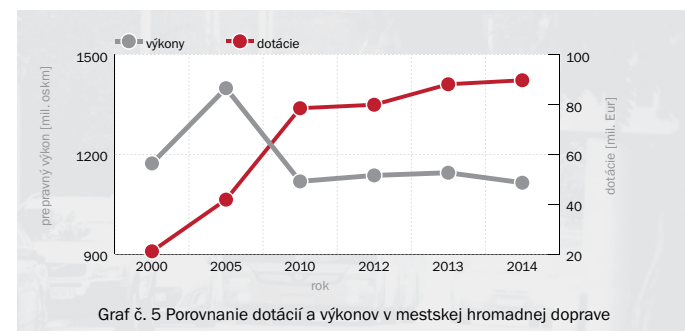
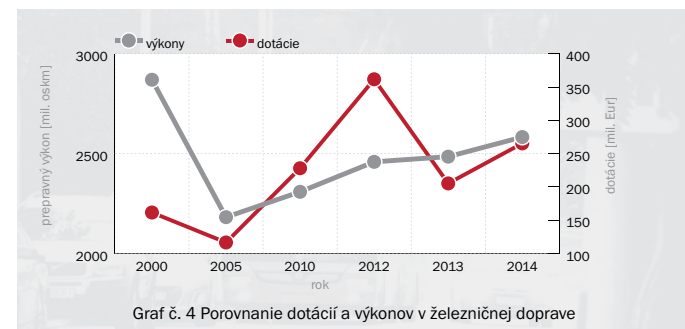
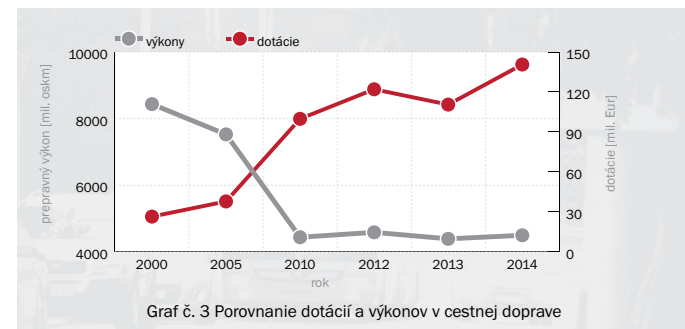
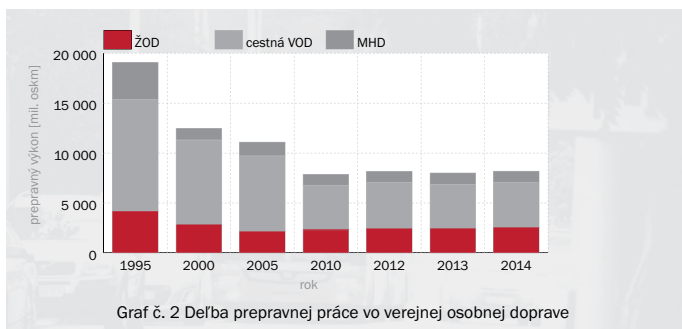
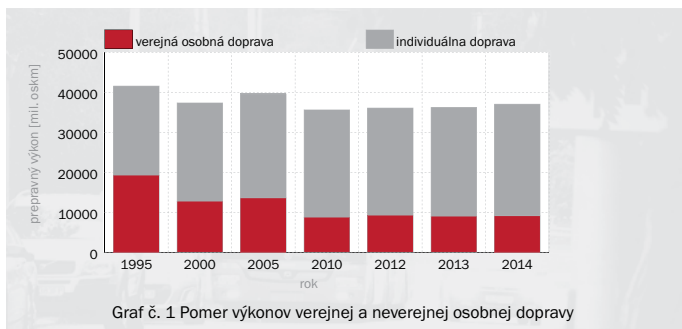
Zatiaľ čo v roku 1995 bol pomer výkonov verejnej a neverejnej osobnej dopravy takmer rovnaký, v roku 2014 už verejná doprava predstavuje len štvrtinu celkových dopravných výkonov. Príčinou tejto situácie je neúmerný nárast statickej aj dynamickej individuálnej automobilovej dopravy, čo predstavuje záťaž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

Nárast individuálnej automobilovej dopravy a cestnej dopravy ako celku možno ilustrovať aj na ukazovateľoch stupňa automobilizácie a motorizácie, tzn. počtu osobných automobilov, resp. cestných motorových vozidiel, na jedného obyvateľa Slovenska. Zatiaľ čo v roku 1995 pripadal 1 osobný automobil na viac ako 5 obyvateľov, v roku 2014 je to už na 2,8 obyvateľa. Ako bolo spomenuté v úvodnej kapitole tohto dokumentu, jedným zo zásadných parametrov, ktoré majú vplyv na nárast individuálnej automobilovej dopravy, je zvyšujúca sa životná úroveň obyvateľstva a ich rastúce nároky na kvalitu prepravy. Už bolo uvedené, že verejná osobná a nemotorová doprava zaznamenala za posledných 20 rokov výrazný útlm. Medzi rokmi 1995 – 2010 išlo o prudký pokles dopravných výkonov, približne v posledných 5 rokoch sa situácia pomerne ustálila a dopravné výkony vo verejnej doprave osôb viac-menej stagnujú. Objem individuálnej automobilovej dopravy však



naďalej rastie. Za pozitívny jav možno naopak považovať mierne rastúci trend výkonov železničnej osobnej dopravy.

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







# ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

## Problémy v oblasti plánovania

### Nedostatočné zdôvodnenie výberu limitného potenciálu tratí pre ešte efektívnu racionalizáciu

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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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

## Problémy v oblasti infraštruktúry

### Nedostatočná funkcionality železničného uzla v Bratislave

V najväčšej slovenskej aglomerácii, ktorá navyše susedí s najväčšou rakúskou aglomeráciou, sa už v súčasnosti prejavuje chýbajúca kapacita železničných tratí. Bratisla-



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

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

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- ➔ Modernizácia a zlepšenie širšieho bratislavského uzla vrátane vybraných ovplyvnených tratí vyplývajúce zo štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava (OPŽ7)
- ➔ Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)



#### **Nevyčíslený vnútorný dlh v údržbe infraštruktúry**

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

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

#### **Chýbajúce prepojenie parametrov prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku**

Infraštruktúru železničnej dopravy je nutné modernizovať spolu s jednoznačnou výhľadovou prevádzkovou koncepciou. Výhľadová koncepcia prevádzky, najmä v podobe celoštátneho taktového grafikonu, určí polohu základných prestupných uzlov v sieti a stanoví požiadavky na dosiahnutie konkurencieschopných systémových cestovných časov medzi nimi. Dosiahnuť požadované cestovné časy je možné niekoľkými spôsobmi, pričom cesta nákladnej rekonštrukcie či výstavby infraštruktúry je vždy až tá posledná v poradí. Značné časové úspory možno dosiahnuť prispôbením vozidlového parku (napr. nasadením dynamickejších vozidiel s vyšším výkonom, príp. s naklápacími skriňami na tratiach s početnými smerovými oblúkmi) alebo organizačnými opatreniami – pásmovaním dlhších prepravných ramien (osobné verzus zrýchlené vlaky), skrátením jazdných časov prechádzaním málo využívaných zastávok, skrátením a sprehľadnením prestupných väzieb. Podobne výhľadové koncepcie prevádzky jednoznačne

definujú požiadavky na konfiguráciu koľajísk a nástupísk železničných staníc, na umiestnenie výhybní pre zvýšenie priepustnosti jednokoľajných tratí, alebo na dimenzovanie trakčnej sústavy. Finančne náročné, ale cieleňé stavebné zásahy po tom majú nespochybniteľný prínos a vysokú efektivitu.

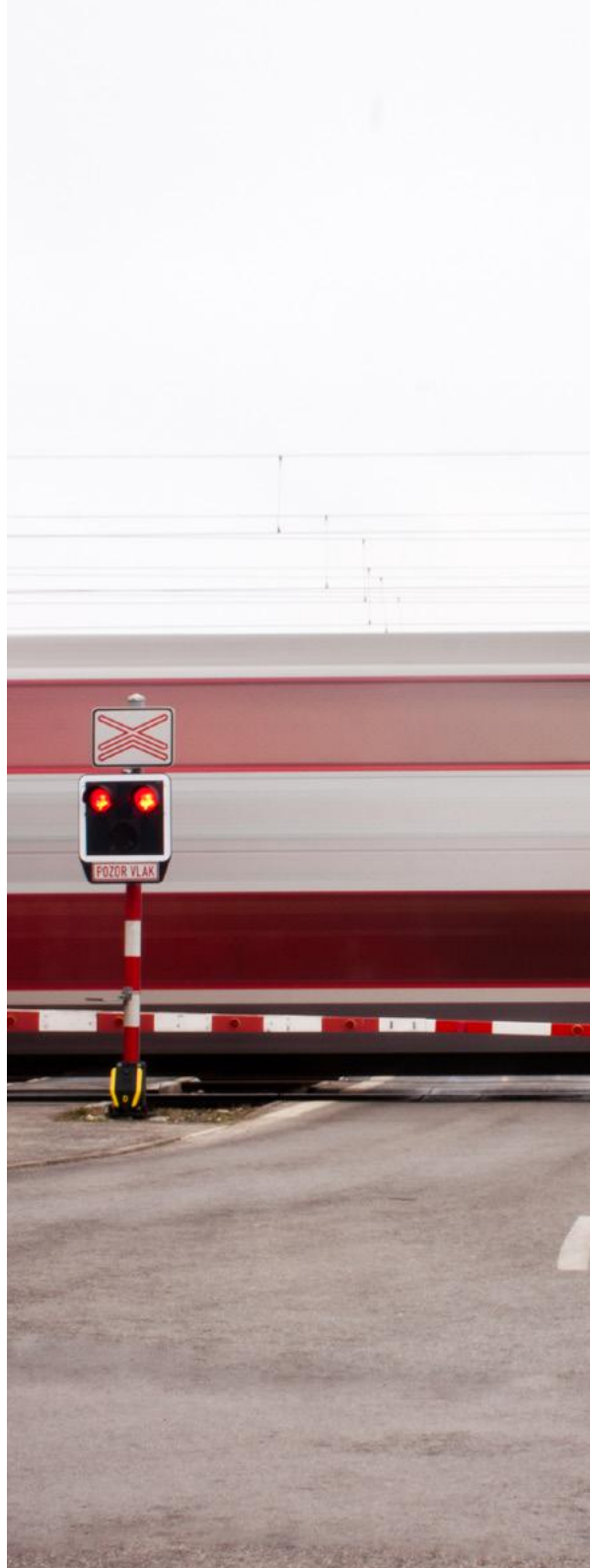
#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2)
- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 (OPŽ3)
- Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 – úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina – Košice a Kúty št. hr. – Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach (OPŽ6)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Zlepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)

## **Problémy osobnej železničnej dopravy**

### **Podcenená frekvencia obsluhy**

Z hľadiska atraktivity dopravnej služby je dôležité, aby cestovný čas (teda čas cesty vrátane čakania na prvý vhodný spoj vo východiskovej stanici) z miesta A do miesta B bol čo najmenej závislý od okamihu rozhodnutia cestujúceho, že cestu uskutoční. V prípade, že je napríklad prímestská alebo regionálna linka prevádzkovaná v intervale 120 minút, je pravdepodobnosť dlhého času čakania na najbližší vhodný spoj veľmi vysoká. Tento stav vedie cestujúcich k uprednostneniu iného operatívnejšieho druhu dopravy. Aj keď dopyt po železničnom spojení existuje, je „odradený“ nedostatočnou frekvenciou spojov. Naplniť spoj idúci



v intervale 120 minút cestujúcimi je preto veľmi ťažké (s výnimkou dopravnej špičky), čo často vedie k chybnému presvedčeniu, že z dôvodu nezájmu cestujúcich možno interval ešte viac predĺžiť. Neustále predlžovanie intervalu s cieľom dosiahnuť vyššiu obsadenosť spojov a efektivitu linky je nazývané začarovaným kruhom zániku verejnej dopravy.

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

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



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

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

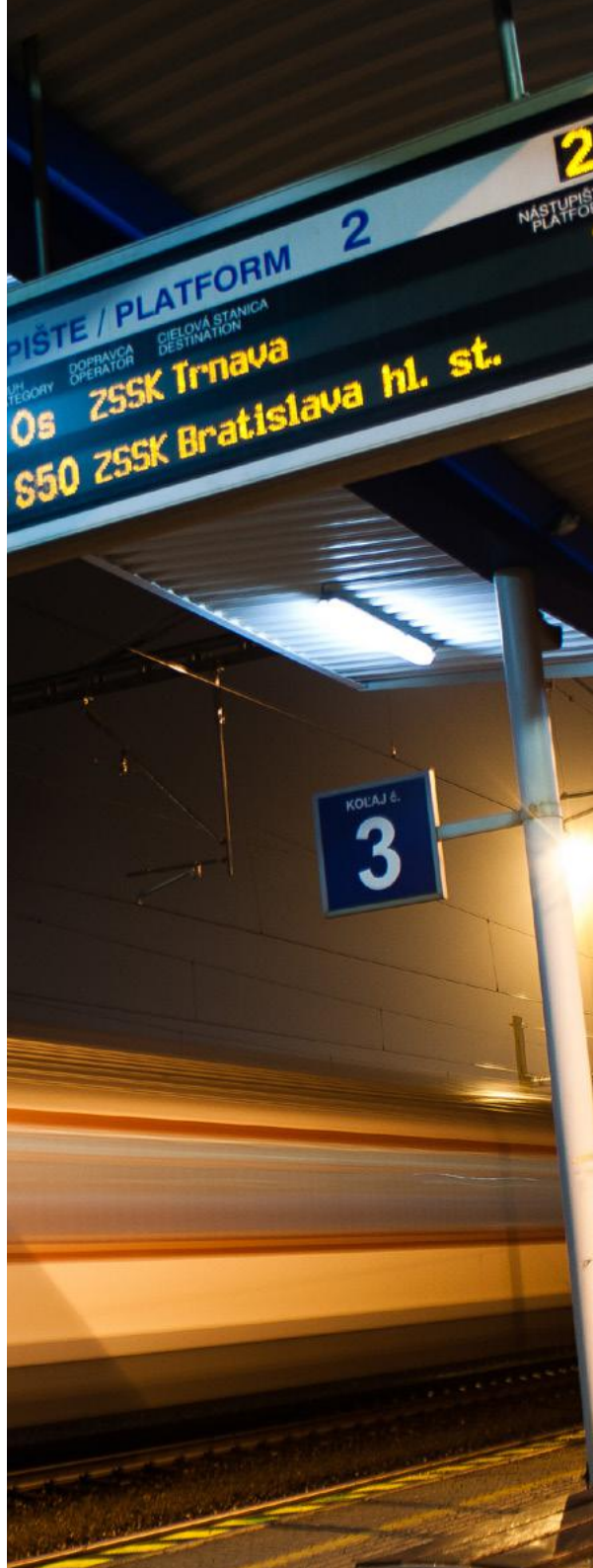
Ako vyplýva z opisu predchádzajúceho problému, na začiatku plánovania dopravnej obslužnosti územia musia stať inštitucionálne definície minimálnych štandardov kvality obsluhy územia, pod ktoré nesmú parametre ponúkanej dopravnej služby na dopravnej sieti nikde klesnúť. Zásadné je v tomto zmysle najmä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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

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

#### **Nedostatočná intermodálna koordinácia**

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



#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

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

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

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

- Základná tarifa by mala byť celosieťová, plne prestupová a jednotná pre všetky druhy a segmenty verejnej dopravy. Táto tarifa musí byť povinne uznávaná všetkými dopravcami v záväzku verejnej služby (železničnými aj autobusovými dopravcami, mestskými dopravnými podnikmi).
- Tarifa integrovaných mestských oblastí by mala byť platná iba v obmedzenej časti dopravnej siete zabezpečujúcej dopravné potreby obyvateľov aglomerácií, respektíve oblastí, ktoré spadajú do centra (alebo viac centier) dochádzky.



- Tarifa komerčná, voliteľne zavádzaná dopravcami nad rámec základnej tarify (základnú tarifu si zákazník môže zvoliť vždy) – napr. dočasné sezónne akciové cestovné atď.

### Zlý obraz verejnej dopravy v očiach verejnosti

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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 (OPŽ3)







# VEREJNÁ OSOBNÁ A UDRŽATEĽNÁ DOPRAVA

## Problémy v oblasti infraštruktúry

### Obnova vozidlového parku

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

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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- ➔ Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPV03)
- ➔ Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- ➔ Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)
- ➔ Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)
- ➔ Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- ➔ Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení reduktujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7)

### Nedobudovaná infraštruktúra

Chýbajúce prestupové terminály, nevhodne riešené prestupné uzly a zlý stav zastávok znižujú atraktivitu VOD a zvyšujú tlak na priame spojenia bez prestupovania. Chýbajúce a neprepojené trolejbusové trate v Bratislave,

Banskej Bystrici a Žiline neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy. Sieť električiek v Bratislave neobsahuje niektoré významné zdroje a ciele dopravy a nie je tak celkom využitý ich potenciál, v Košiciach chýba kompletizácia jestvujúcej električkovej siete (najmä v centre mesta) a napojenie sídliska Ťahanovce na túto sieť a nie je zrejmé, či trolejbusová doprava zostane zachovaná.

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

Chýbajúce a neprepojené cyklocesty vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok. Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absencia či nevhodné prepojenia na VOD prispievajú k masívnemu vstupu individuálnej automobilovej dopravy (IAD) priamo do centier miest. Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky ostatných dopravných módov a iných než dopravných funkcií ulíc. Problémami sú aj:

- ➔ počty a umiestňovanie obrátisk cestnej MHD na mestských komunikačných sieťach v optimálnych polohách (z hľadiska kvality obsluhy a efektívnosti prevádzky), najmä v novej zástavbe a
- ➔ počty a umiestňovanie dostatočne dimenzovaných zariadení pre K+R a B+R v blízkosti významných staníc a zastávok verejnej hromadnej dopravy.

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- ➔ Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- ➔ Budovanie záchytných odstavňových a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov (OPV05)



- ➔ Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania (OPV06)
- ➔ Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)
- ➔ Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

#### **Údržba**

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

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

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- ➔ Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPV03)
- ➔ Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- ➔ Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2)



## Nedostatky cestnej infraštruktúry

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

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

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

Cestná infraštruktúra sa rozvíja bez ohľadu na potreby cyklistickej dopravy.

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy (OPS8).

## Problémy preferencie verejnej osobnej dopravy

### Nedostatočná legislatíva a technické normy

Existujúca legislatíva nedostatočne podporuje ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy, alebo priamo podporuje rozvoj motorizmu. Ako príklad možno spomenúť Zákon 8/2009



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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej authority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elekrobusy (OPV08)

### Slabá miera preferencie vozidiel VOD

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

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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

#### Nízke preferencie riešenia problematiky hromadnej dopravy

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



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

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

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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

#### Obmedzené vnímanie dôležitosti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

Masívny prechod k individuálnej automobilovej doprave v posledných dvoch desaťročiach došiel do situácie, keď podiel hromadnej dopravy na počte všetkých motorizovaných ciest je podľa anketových prieskumov iba 28 % (vo veľkých mestách 39 %), pričom 80 % ciest je kratších ako



15 km. Až tretina ciest na Slovensku sa uskutočňuje peši, ale iba 7 % bicyklami. 10 % obyvateľov využíva predplatné cestovné doklady na hromadnú dopravu, vo veľkých mestách až 22 %. Deľba prepravnej práce je vyššia pre hromadnú dopravu v prípade dochádzky do Bratislavy, pre diaľkové cesty s využitím frekventovaných rýchlych železničných spojení (pozdĺž tratí Kúty - Bratislava - Košice a Bratislava - Nové Zámky) a frekventovaných autobusových liniek (napr. Bratislava - Nitra). Menšinový podiel používateľov hromadnej dopravy vedie k zdanlivej strate jej významu, jej nekvalita nie je vnímaná politikmi ako zásadný problém. Tento prístup vedie k ďalšiemu znižovaniu významu a kvality hromadnej dopravy.

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (OPV01)
- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elekrobusy (OPV08)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)



- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

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

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania (OPV06)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Zlepšenie funkcionality a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

#### **Problémy organizácie verejnej osobnej dopravy**

##### **Roztrieštenosť a nedostatok kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy**

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

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

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPV04)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPV07)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)



→ Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

#### Finančné problémy

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

vlak bezplatne pre študentov a dôchodcov zavedené od 17. 11. 2014 priniesli nových cestujúcich na železnici a zvýšenie prevádzkových kompenzácií, ale vniesli nerovnosť do prepravných podmienok v železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej doprave. Sociálna politika štátu musí byť zavedená rovnako v celom rozsahu VOD a aktivity štátu v sociálnej politike v doprave sú silným argumentom, aby štát prevzal postupne zodpovednosť aj za proces integrácie verejnej dopravy.

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

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



ako s jediným možným riešením v strednodobom a dlhodobom časovom horizonte.

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite (OPV03)
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

#### Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov

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

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

nuky v dopravných špičkách. Vzhľadom na to, že prímestská železničná doprava nedostatočne pokrýva požadovaný objem pre mobilitu, cestujúci využívajú a prepínajú diaľkové vlaky a tiež aj regionálne rýchliky, ktorých nedostatočný počet je posilnený o REX len v dopravných špičkách.

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

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



nadväznosti) a táto možnosť nie je často ani vo vnútri toho istého dopravcu,

- ➔ zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný (pri čom je potrebné jasne zadefinovať pojmy „prijateľná súbežnosť“ a „neprijateľná súbežnosť“),
- ➔ nie je funkčná kontrola dodržiavania zákazu súbežnosti.

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

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

#### **Rôzny výklad pojmu „verejný záujem“**

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

obslužnosť, avšak predmetnú definíciu je potrebné ďalej špecifikovať.

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

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

#### **Nedostatočné dopravné plánovanie**

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

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





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

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

#### **Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:**

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPV02)
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít (OPS3)
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4)
- Zepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)

### **Problémy prevádzky verejnej osobnej dopravy**

#### **Delba prepravnej práce s nízkym a klesajúcim podielom hromadnej, železničnej a nemotorovej dopravy**

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

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



- Dostupnosť sídiel hromadnou dopravou je v regiónoch bez modernizovaných železničných tratí oveľa pomalšia ako osobnými automobilmi.

Rozmach IAD nepriaznivo vplýva aj na VOD a nemotorovú dopravu:

- VOD idúca po ceste sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie bez účinnej preferencie spomaľuje a zvyšujú sa jej náklady.
- Pokračuje úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, čo spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi dosahmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme.
- Úbytok cestujúcich je rýchlejší vo „vidieckych“ regiónoch, kde nie je zabezpečená taktová doprava do spádových centier počas celého dňa, ale sú prevádzkované iba vybrané spoje sociálneho charakteru.
- Úbytok cestujúcich spôsobuje rušenie málo využitých spojov najmä vo večerných hodinách, čo generuje ďalší úbytok cestujúcich vzhľadom na znižujúcu sa atraktivitu VOD.
- Nemotorová doprava je postupne vytláčaná automobilovou dopravou – cyklisti vplyvom intenzity IAD na cestách, chodci z dôvodu legalizovaného parkovania na chodníkoch. Nevhodné stavebno-technické riešenia komunikácií a križovatiek vytvárajú pre nemotorovú dopravu bariéry z priestorového i časového hľadiska.
- Pri posudzovaní vplyvov na dopravu sa v prvom rade prihliada na požiadavky IAD, prípadne aj VOD, a nemotorová doprava je odsunutá do roly doplnkovej dopravy.

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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

#### Nedostatočná frekvencia vlakov

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

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



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

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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

#### Nedostatočná kapacita verejnej dopravy v mestách a prímestskej doprave

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

#### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

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



## Neprehľadnosť systému regionálnej autobusovej dopravy

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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPV07)

### Nedoriešená prevádzka terminálov integrovanej osobnej prepravy

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

### Súvisiace opatrenia identifikované na riešenie uvedených problémov:

- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy (OPVO2)
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4)
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPV07)
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6)





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

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

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

### Vízia dopravného sektora a jej východiská

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

- ➔ dopravu na stredné vzdialenosti,
- ➔ dopravu na dlhé vzdialenosti a
- ➔ mestskú dopravu.

Dôraz je kladený na vytvorenie nových efektívnych, bezpečných a ekologicky prívetivejších spôsobov využitia dopravy, ktoré by čo najúčinnnejšie, prípadne kombináciou niekoľkých druhov dopravy, súčasne prepravovali vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujúcich do ich destinácií. Na záverečný úsek cesty je uprednostňovaná individuálna doprava, za využitia informačných technológií umožňujúcich jednoduchšiu a spoľahlivejšiu prepravu. Prostriedkom je zaistenie vyššej miery integrácie modálnych sietí – letisko, prístavy, železničné a autobusové stanice a stanice metra

## VÍZIA A CIELE DOPRAVNÉHO SEKTORA SR



by mali byť čoraz viac prepájané a menené na multimodálne dopravné uzly pre cestujúcich. Informačné online systémy a elektronické rezervačné a platobné systémy zahrňujúce všetky dopravné prostriedky by mali multimodálne cestovanie a prepravu nákladu ďalej uľahčiť. Na širšie používanie hromadnej dopravy by mali byť stanovené príslušné práva cestujúcich.

Na najvyššej, strategickej úrovni, je teda potrebné definovať víziu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030, ktorá reflektuje aktuálne i prognózované trendy vývoja nielen dopravného sektora, ale Slovenskej republiky ako celku, odráža vývoj Európskej únie a v neposlednom rade rieši aktuálne i očakávané problémy dopravného sektora. Vízia dopravného sektora je opísaná na strane 8.

### Špecifické ciele dopravného sektora a ich východiská

Špecifické ciele sú prostriedkom na plnenie globálnych strategických cieľov. Na rozdiel od nich však reflektujú nielen globálne európske trendy a potreby, ale najmä špecifické potreby národnej úrovne plynúce tak z medzinárodných záväzkov a dohôd, ako aj z aktuálnych problémov dopravného sektora.

Na potreby nastavenia celistvej stratégie rozvoja dopravy – dopravný sektor je chápaný ako celok a nielen ako množina samostatných dopravných módov – sú špecifické ciele definované v dvoch doplňujúcich sa kategóriách:

- ➔ Horizontálne špecifické ciele
- ➔ Modálne špecifické ciele

Horizontálne špecifické ciele určujú smer vo vybraných oblastiach všetkých dopravných módov a komplexne tak ovplyvňujú ďalší vývoj dopravného systému. Ide o prierezové ciele, ktoré je nutné plniť bez ohľadu na dopravný mód, avšak za využitia rôznych typov – univerzálnych či modálne špecifických – opatrení.



Modálne špecifické ciele odrážajú špecifiká jednotlivých dopravných módov, ktoré nebolo z ich vecnej podstaty možné zastrešiť cieľmi horizontálnymi. Ide o ciele, ktoré budú plnené prostredníctvom modálnych opatrení a ich kombináciami.

### Horizontálne špecifické ciele

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

## ŠHC 1: ZABEZPEČIŤ PRÍPRAVU A PODMIENKY NA SYSTEMATICKÝ A KONCEPČNÝ ROZVOJ DOPRAVY SR

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

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

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

## ŠHC 2: ZLEPŠIŤ BEZPEČNOSŤ, EFEKTÍVNOSŤ A UDRŽATEĽNOSŤ DOPRAVNÝCH OPERÁCIÍ PROSTREDNÍCTVOM POSILNENIA NOVÝCH TECHNOLOGIÍ

Zavádzanie nových technológií je cieľom, ktorého plnenie zaistí zvýšenie efektivity a bezpečnosti infraštruktúrnych i prevádzkových opatrení vo vzťahu k osobnej i nákladnej doprave. Smeruje napr. k rozšíreniu informačných systémov, riadiacich systémov, podpore rozvoja a preferencie integrovaných dopravných systémov, zabezpečovacích systémov, atď. Dôležitým aspektom plnenia tohto cieľa musí byť i previazanosť v zavádzaní nových technológií naprieč dopravnými módmi. Týmto spôsobom dôjde nepriamo i k podpore konkurencieschopnosti dopravných módov a k vytvoreniu potenciálu na zmenu rozdelenia prepravnej práce.

## ŠHC 3: SYSTEMATICKY ZNIŽOVAŤ NEGATÍVNE SOCIOEKONOMICKÉ A ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY DOPRAVY

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

- redukcii emisií skleníkových plynov do ovzdušia,
- minimalizáciu počtu obyvateľov zasiahnutých hlučnosťou, vibráciami, dopravnými nehodami a ďalšími determinantmi zdravia generovanými dopravným sektorom,
- znižovanie spotreby energie,
- zábery pôdy,
- prírodu a krajinu,
- riziká spojené so zmenou klímy.

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



## ŠHC 4: SYSTEMATICKY ZVYŠOVAŤ PARAMETRE BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY BODOVÝCH I LÍNIOVÝCH PRVKOV DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

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

### Modálne špecifické ciele

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

## ŠŽ 1: POSILNIŤ ÚLOHU ŽELEZNICE AKO NOSNÉHO DOPRAVNÉHO MÓDU V SYSTÉME VEREJNEJ HROMADNEJ DOPRAVY TAM, KDE JE TO OPODSTATNENÉ

Účinná a efektívna železničná verejná doprava má potenciál byť moderným, bezpečným a ekologickým dopravným módom, ktorý je vhodné podporovať najmä ako nosnú časť dopravného systému VOD, a to tak v medzinárodnej (cezhraničnej), medziregionálnej, ako aj prímestskej mierke. Železnica je všeobecne vhodným riešením, ak existuje dostatočný dopyt na opodstatnenie nákladov a environ-



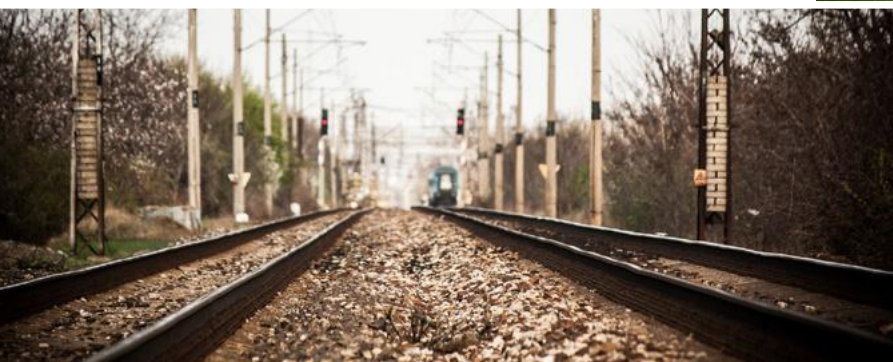
mentálnych dosahov (tak stavebných, ako aj prevádzkových).

Tam, kde sú dopravné intenzity nižšie, no stále významné, je možné využiť iné druhy dopravy na báze dráhovej dopravy, prípadne podporiť koncept BRT – rýchlu autobusovú dopravu prioritne poháňanú alternatívnymi palivami.

### **ŠŽ 3: ZLEPŠENIE KVALITY A ENVIRONMENTÁLNYCH DOSAHOV ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY**

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

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



### **ŠVO 1: UROBIŤ ATRAKTÍVNU VEREJNÚ A NEMOTOROVÚ DOPRAVU SOCIÁLNOU ISTOTOU VŠADE A PRIRODZENOU VOĽBOU PRE CESTY V MESTSKÝCH AGLOMERÁCIÁCH**

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

### **ŠVO 2: REORGANIZOVAŤ INŠTITUCIONÁLNE USPORIADANIE VEREJNEJ DOPRAVY**

Pôsobnosť objednávateľov dopravy vo verejnom záujme je na Slovensku roztrieštená a výsledkom je zväčša nedostatočná koordinácia medzi železničnou, regionálnou autobusovou a mestskou hromadnou dopravou. Je potrebné sa vyhnúť zbytočnej a neefektívnej konkurencii medzi jednotlivými módmi dopravy. Na pokrytie všetkých druhov verejnej hromadnej dopravy bude potrebné zriadiť na úrovni štátu národnú dopravnú autoritu, v ktorej kompetencii bude objednávanie železničnej dopravy, jednotná celoštátna tarifa na železnici aj objednávanie nadväznej a samostatnej autobusovej dopravy v rozsahu minimálnych štandardov v koordinácii s mestskými a regionálnymi objednávateľmi. Celoštátne štandardy a legislatívne predpisy bude nutné



zadefinovať a zabezpečiť celoštátnu konektivitu a kompatibilitu integrovaných dopravných systémov. Na úrovni prímestskej a mestskej dopravy je potrebné vyvinúť aktivity objednávateľov dopravy na úrovni samosprávnych krajov a/alebo miest. Formálne usporiadanie sa ponecháva na vôli miest a regiónov, ale bude potrebné, aby mestské a regionálne úrady prebrali plnú zodpovednosť za objednávanie mestskej a prímestskej dopravy, za jej integráciu a za jej koordináciu s celoštátno organizovaným segmentom s metodickou podporou národnej dopravnej autority.

### **ŠVO 3: ÚZEMNE A TECHNICKY INTEGROVAŤ VEREJNÚ DOPRAVU V MESTSKÝCH AGLOMERÁCIÁCH A ICH OKOLÍ A NA NÁRODNEJ ÚROVNI**

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



### **ŠVO4: ZABEZPEČIŤ LEPŠIE PODMIENKY NA CYKLISTICKÚ A PEŠIU DOPRAVU NA MIESTNEJ A REGIONÁLNEJ ÚROVNI**

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







# DEFINÍCIA OPATRENÍ NA PLNENIE STRATÉGIE

Opatrenia na naplnenie stratégie boli definované na základe globálnych trendov, medzinárodných dohôd a záväzkov SR a problémov identifikovaných v analytickej časti prípravy stratégie, ktorej výstupy sú zhrnuté na stranách 17 až 46.

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

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

## Systémové opatrenia

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

### **OPS1: Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora**

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

Tento plán musí reflektovať reálne potreby dopravného sektora ako celku a konzistentným spôsobom pristupovať k plánovaniu financovania všetkých dopravných módov vrátane riešenia ich vnútorného dlhu. S cieľom skvalitňovať posudzovanie vplyvu dopravnej politiky a prijímania strategických rozhodnutí, ktoré by mali byť založené na dôkazoch, je zároveň potrebné vytvoriť systémové podmienky

na posilnenie analytických kapacít a výkon potrebných činností systemizáciou vnútorných kapacít príslušných odborných útvarov MDV SR realizujúcich toto opatrenie.

### **OPS2: Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry**

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

### **OPS3: Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít**

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

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



prostredie a verejné zdravie, osobitne v okolí chránených území.

### **OPS4: Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov**

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

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

### **OPS5: Zlepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky**

Zlepšenie funkcionalít multimodálneho dopravného modelu je kľúčovým predpokladom na nastavenie procesov efektívneho dopravného plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Nemenej významná je jeho priebežná aktualizácia na základe dostupných dátových zdrojov. Zaistenie tohto procesu má tak priamu väzbu na plnenie systémového opatrenia OPS4 – Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov.

### **OPS6: Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov**

Významné strategické a rozvojové dokumenty musia byť pravidelne aktualizované. Jedine tak bude možné zabezpečiť kontinuitu plánovacieho procesu, ktorý bude môcť



reagovať na aktuálny vývoj okolitých podmienok priamo ovplyvňujúcich dopravný systém Slovenskej republiky.

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

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

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

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

**Infraštruktúrne opatrenia v železničnej doprave**

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

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



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

**OPŽ4: Modernizácia nosnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou**

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

Zmena cestovného poriadku, zvýšenie počtu spojov.

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

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

Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti.

Zmena cestovného poriadku, zvýšenie počtu spojov.

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

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

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

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

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

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

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

**Infraštruktúrne opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave**

**OPV01: Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach**

Dopravné politiky miest v praxi neuprednostňujú preferenciu vozidiel VOD, ani legislatíva nestanovuje prioritu VOD, výstavba nových sídelných útvarov nie je previazaná s koncepčným riešením VOD. Súčasťou rozvoja udržateľnej mobility v mestách sa musí stať systematická preferencia vozidiel VOD v rámci integrovaných dopravných systémov, na križovatkách riadených CSS a zriaďovaním



preferenčných vyhradených pruhov pre trolejbusy a autobusy tam, kde je to potrebné. Zároveň je žiaduce vybavenie cestných a mestských komunikácií zariadeniami, ktoré vhodne slúžia potrebám VOD, napríklad umiestnenie stanovišť zastávok MHD v križovatkách liniek tak, aby sa minimalizovali pešie cesty pri čakaní na spoj a pri prestupoch, resp. zriaďovanie autobusových obrátisk v dostatočnom počte a v optimálnom umiestnení z hľadiska kvality obsluhy aj efektívnosti. Projekty nových sídelných aj komerčných celkov by mali rátať v svojich koncepciach v prvom rade s riešením nemotorovej a verejnej osobnej dopravy pri poskytnutí dostatočnej kapacity aj očakávanej automobilovej doprave. K tomu sú potrebné legislatívne zmeny, úpravy noriem a zmeny dopravných politík.

**OPV04: Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov**

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

**OPV05: Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov**

Pre vyšší podiel železničnej dopravy na prepravnej práci je potrebné podporovať kombinovanú prepravu individuálnou a verejnou dopravou, čo je teraz len obmedzene využívaná možnosť. Dopyt je vysoký tam, kde je ponúkaná pomerne častá prímestská doprava rýchlejšia než dochádzka autom, napr. na úseku prímestskej železnice Trnava – Bratislava. Preto budú stavané záchytné parkoviská s dostatoč-



nou kapacitou, ktoré uchránia mestá pred časťou vozidiel prichádzajúcich v dopravných špičkách a zvýšia využitie železničnej dopravy. Tiež pri termináloch integrovanej prepravy, ktorých úlohou bude umožniť integráciu autobusovej a železničnej dopravy, bude potrebné vybudovať dostatočné kapacity pre odstavovanie osobných automobilov. V prípade, že analýza potenciálu verejnej osobnej vodnej dopravy preukáže ekonomickú udržateľnosť národného vodného dopravcu, je možné uvažovať nad vybudovaním odstavných plôch pre verejnú dopravu v prístavoch, čím vzniknú možnosti pre rozšírenie integrovanej dopravy o mód vodnej dopravy.

#### **OPV06: Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania**

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

#### **OPV07: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti**

Subjekty zabezpečujúce verejnú osobnú dopravu navzájom nedostatočne spolupracujú, nie je koordinovaná železničná, prímestská autobusová a mestská hromadná doprava, nie sú ani k dispozícii vhodné priestory pre vzájomné previazanie prímestských a mestských spojov alebo autobusov a vlakov. Na podporu integrácie je vhodné vybudovať prestupné terminály, ktoré musia byť kompaktné, budované na minimálnom potrebnom priestore a s minimálnymi



prevádzkovými nákladmi a veľmi účelne na základe vopred definovaných koncepcií integrovanej verejnej dopravy, ktorá bude v praxi preverená a povedie k vyššej kvalite poskytovanej služby bez zbytočného zvýšenia prevádzkovaných nákladov.

#### **OPV08: Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektribusy**

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

#### **Organizačné opatrenia v železničnej doprave**

##### **OPŽ9: Zlepšenie podmienok na kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy**

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



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

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

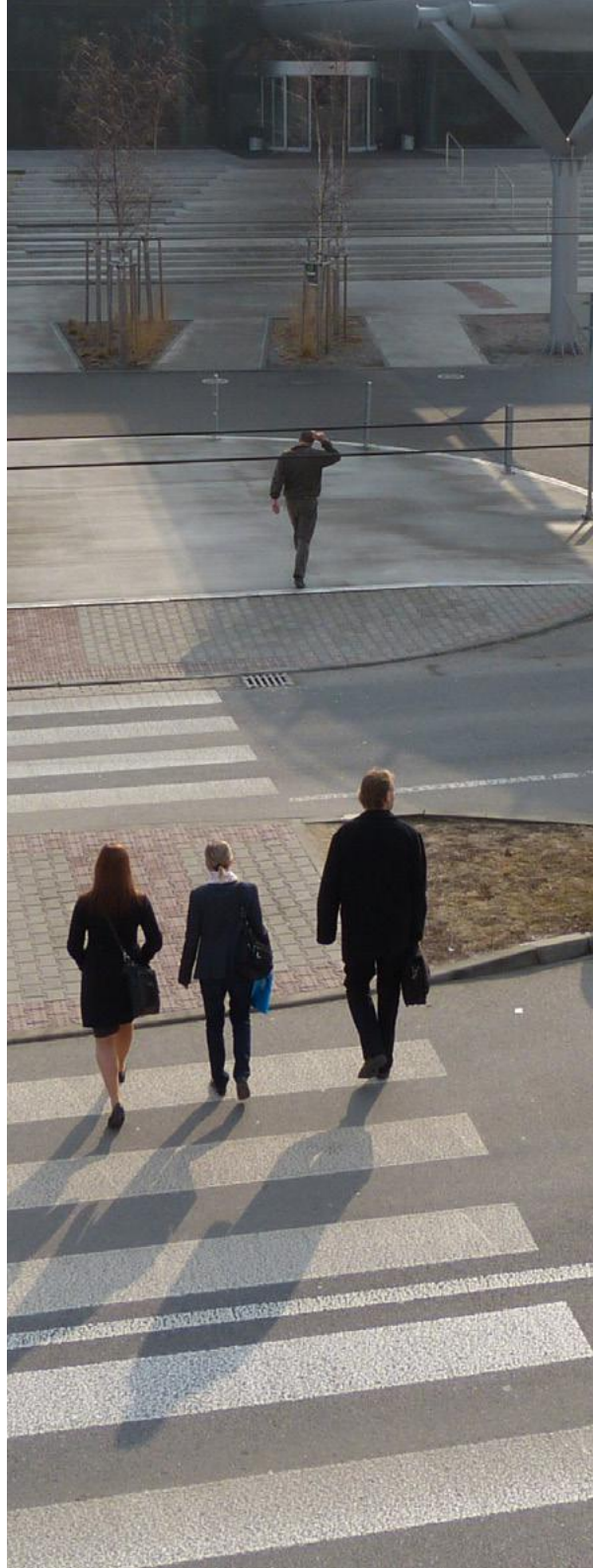
Z analýzy je zrejmé, že potenciál v rozvoji nákladnej dopravy je v kombinovanej doprave a ucelených vlakoch. Je preto potrebné podporovať a rozvíjať terminály kombinovanej dopravy a podporovať rozvoj významných miest nakládky tovaru na železnici. Cieľom je uľahčenie prechodu nákladnej dopravy z ciest na železnice a zníženie produkcie CO<sub>2</sub>.

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

## Organizačné opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave

### OPV02: Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy

Pre zabezpečenie praktického fungovania systému organizácie verejnej dopravy organizátorom zastupujúcim priamo štát, kraj alebo mesto je potrebné zriadiť národnú doprav-



nú autoritu. Ak sa potvrdí opodstatnenosť a uskutočniteľnosť, mohli by byť takto zriadené aj regionálne dopravné authority. Táto organizácia, v ktorej budú zastúpené aj jednotlivé regióny, bude zodpovedná za celkovú koncepciu dopravnej obslužnosti Slovenska v diaľkovej aj regionálnej doprave s presahom k systémom mestskej a prímestskej dopravy. Zaručí aplikáciu jednotnej sociálnej politiky štátu, zavedenie a prevádzkovanie základného celoštátneho integrovaného dopravného systému založeného na dopravnej, fyzickej, legislatívnej, informačnej a tarifnej integrácii s nosnou úlohou železnice. Bude definovať objednávku pre železničnú dopravu, vybrané spoje alebo linky diaľkovej autobusovej dopravy a časť regionálnej dopravy významu pre celoštátnu obslužnosť alebo nadväznosti na diaľkové linky. Bude tiež garantovať aplikáciu sociálnej politiky štátu na celý dopravný systém, zabezpečí jednotnú celoštátnu tarifu na železnici a konektivitu jednotlivých integrovaných dopravných systémov. Zabezpečí na celoštátnej úrovni integráciu verejnej dopravy prevádzkovej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme a jej koordináciu s komerčne prevádzkovanými a medzinárodnými linkami, ktorých vnútroštátne úseky budú plne integrované do celoštátneho systému. Môže sa stať aj vlastníkom časti vozidlového parku železníc nakupovaného s investičnou dotáciou, ktorý bude prenajímať dopravcom. Národná dopravná autorita by sa mala v rámci liberalizácie osobnej železničnej dopravy zaoberať taktiež otázkou prevádzkovania prípojných spojení súvisiacich s liberalizovanou traťou bez ohľadu na to, či ide o železničnú alebo autobusovú dopravu.

## Prevádzkové opatrenia v železničnej doprave

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

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

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

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

### **OPŽ3: Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020**

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

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

Výstavba nových výhybní na vybraných miestach podľa požiadaviek prevádzkového konceptu. Po modernizácii trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou a Kúty št. hr. – Štúrovo/Komárno št. hr. dôjde vplyvom skrátenia jazdných časov k zmene časových polôh vlakov v prípojných staniách. Pre zaistenie prípojov z nadväzujúcich tratí je potrebné stanoviť organizačné a infraštruktúrne opatrenia na nadväzujúcich tratiach. Týka sa to iba tratí s prepravným potenciálom pre osobnú dopravu.

### **OPŽ10: Centralizácia riadenia prevádzky**

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



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

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

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

### **Prevádzkové opatrenia vo verejnej osobnej doprave**

#### **OPVO3: Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite**

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





# STRATÉGIA ROZVOJA

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

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

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

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

## Základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení

### Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora

**Zásada č. 1** Nastavenie udržateľného financovania dopravného sektora je zásadným predpokladom jeho ďalšieho udržateľného rozvoja. Východiskovým krokom musí byť spracovanie podrobného, realistického plánu udržateľného financovania dopravného systému Slovenskej republiky ktoré berie do úvahy súčasné i nové možnosti jeho financovania (za použitia zásad štruktúrovaného financovania).

**Zásada č. 2** Prioritným cieľom plánu udržateľného financovania dopravného sektora musí byť nastavenie parametrov zaisťujúcich udržateľnosť existujúcej dopravnej infraštruktúry. Toto je predstavované predovšetkým zaisteným finančným krytím prevádzky, údržby a opráv (vrátane

likvidácie súčasného vnútorného dlhu údržby dopravného sektora) za predpokladu stabilizácie národných finančných zdrojov. Nová investičná výstavba nesmie túto požiadavku narušovať i za cenu jej nižšieho tempa.

**Zásada č. 3** Finančné príjmy z platieb za využívanie dopravnej infraštruktúry by mali byť prerozdeľované jednotlivým správcom subjektom primárne s cieľom zabezpečenia údržby a opráv infraštruktúry. Sekundárnym kritériom by malo byť cielené prerozdeľovanie potenciálnych prebytkov s cieľom prispieť k umoreniu vnútorného dlhu údržby.

**Zásada č. 4** Vzhľadom na rozpočtové možnosti Slovenskej republiky a investičné potreby súvisiace s rozvojom dopravnej infraštruktúry, ktorá je súčasťou sietí TEN-T, je nutné vyrokovať spolufinancovanie zo strany Európskej únie aj na nasledujúce obdobie.

#### **Periodická príprava a realizácia plánov údržby dopravnej infraštruktúry**

**Zásada č. 5** S ohľadom na rastúci dopravný dopyt, nedostatočný výkon údržby v minulých rokoch a z toho vyplývajúcej degradácie infraštruktúry je nutné pripraviť pre všetky dopravné módy podrobné plány opráv a údržby. Tieto plány musia obsahovať okrem stanovenia štandardných finančných požiadaviek na prevádzku a údržbu vychádzajúcich z príslušných technických podmienok tiež rozpad finančných potrieb súvisiacich s umorením vnútorného dlhu údržby.

**Zásada č. 6** Plány údržby musia tvoriť jeden zo vstupov do prípravy plánov udržateľného financovania dopravného sektora. Dodržiavanie schválených plánov údržby a ich finančných alokácií musí byť dôsledne legislatívne ošetrené.

#### **Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít**

**Zásada č. 7** V rámci procesu prípravy projektového plánu by sa mali dodržiavať určité poriadky a normy, ktoré definujú najlepšie riešenie pre jeho implementáciu. Rovnako dôležité je zjednodušenie a zlepšenie kvality prípravy projektu, ktorý sa skladá z nasledujúcich krokov:

Koncepcná príprava:

- prognózy, prieskumy,
- koncepcné štúdie (štúdie možností a príležitosti) – variantné riešenie,
- štúdie uskutočniteľnosti (ŠU) vrátane voľby vhodnej trasy s ohľadom na záujmy ochrany, životného prostredia a zdravia ľudí, chránených území a území Natura 2000,
- príprava zmien územných plánov a posúdenie ich kumulatívnych vplyvov na životné prostredie pomocou strategického hodnotenia podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z.,
- územne technická štúdia, podklad na dokumentáciu stavebného zámeru.

Príprava investície – zhotovenie dokumentácie:

- dokumentácia stavebného zámeru vybraného variantu,
- dokumentácia posúdenia vplyvu stavby na životné prostredie (EIA),
- dokumentácia územného rozhodnutia,
- dokumentácia stavebného povolenia.

Realizácia investície – zhotovenie stavby:

- dokumentácia realizácie stavby, výberu zhotoviteľa,
- realizácia stavby,
- dokumentácia skutočného vyhotovenia stavby.

Potreba realizácie všetkých uvedených krokov musí byť posúdená v spolupráci s príslušnými orgánmi. Nadväzujúce dokumentácie, ktoré majú byť pripravované, majú byť posudzované na systematickej úrovni – niektoré kroky môžu byť zlúčené s cieľom zlepšenia a optimalizácie povoľovacieho konania.

V zložitejších prípadoch môžu byť naopak doplnené o rôzne dodatočné prognózy a prieskumy. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na chránené územia, územia Natura 2000 a hodnotné krajinné prvky a posúdiť územné vedenie na úrovni územných plánov procesom SEA.





**Zásada č. 8** V súvislosti so strategickou zásadou 7 je potrebné definovať kategórie/typy projektov s požadovaným rozsahom dokumentácie vo fáze koncepcnej prípravy. Nesplnenie požadovaného rozsahu a časovej nadväznosti koncepcnej prípravy neumožní prechod do fázy prípravy investície. Stanovené požiadavky rozsahu a poradia jednotlivých krokov koncepcnej prípravy musia byť, spolu s doporučenými metodikami ich spracovania, zakotvené v príslušných predpisoch, ktoré túto problematiku upravujú.

#### **Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov**

**Zásada č. 9** S ohľadom na chýbajúce vstupné dáta umožňujúce podrobné plánovanie rozvoja dopravného sektora je nutné nastaviť procesy, ktorých prostredníctvom budú potrebné dátové bazy zodpovedajúcim spôsobom zaistené, udržiavané a aktualizované.

**Zásada č. 10** Pre každý dopravný podsektor je potrebné zostaviť zoznam dátovej bazy potrebnej na jeho efektívne riadenie, optimalizáciu funkcie a plánovanie jeho rozvoja. V nadväznosti na tieto zoznamy budú pripravené komplexné plány zberu, vyhodnotenia, aktualizácie a archivácie týchto dát vrátane podrobných informácií jednotlivých dátových položiek a ich atribútov. Získané vstupy budú zapracované do „Plánu doplnenia, udržiavania a aktualizácie dátových báz dopravného sektora a vytvorenia centrálnej databázy dopravných, ekonomických a finančných údajov rezortu“.

**Zásada č. 11** Povinnosť zhromažďovať, zapracovávať, pravidelne aktualizovať a archivovať dátové súbory definované podľa strategickej zásady č. 10, resp. „Plánu pre doplnenie, udržiavanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektora a vytvorenia centrálnej databázy dopravných, ekonomických a finančných údajov rezortu“, musia byť stanovené minimálne na úrovni vnútorných predpisov dotknutých subjektov a organizácií.



#### **Zlepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky**

**Zásada č. 12** Strategický dopravný model Slovenskej republiky a jeho kvalita, resp. vypovedajúca schopnosť je priamo závislá od rozsahu a kvality vstupných dát. Z tohto dôvodu je nutné zaistiť komplexný zoznam požiadaviek na vstupné dáta na potreby dopravného modelu, a v súlade so strategickou zásadou č. 10, ich začleniť do plánu na doplnenie, udržiavanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektora.

**Zásada č. 13** S ohľadom na dátové nároky súvisiace s aktualizáciami a úpravami dopravného modelu je nutné zaistiť súčinnosť naprieč rezortmi a garantovať tak získanie dát patriacich mimo sektora dopravy (demografické dáta, ekonomické ukazovatele, a pod.). Zabezpečený musí byť prístup k dátam z verejného aj súkromného sektora pre osobnú a nákladnú dopravu.

**Zásada č. 14** Na potreby využívania strategického dopravného modelu Slovenskej republiky je nutné zaistiť jeho pravidelné aktualizácie. Perióda týchto aktualizácií musí byť nastavená v súlade s Plánom na doplnenie, udržiavanie a aktualizáciu dátových báz dopravného sektora a byť jeho neoddeliteľnou súčasťou.

**Zásada č. 15** V rámci budúcich úprav dopravného modelu je nutné zaistiť úplnú integráciu všetkých dopravných módo, osobnej i nákladnej dopravy do jedného spoločného dopravného modelu.

#### **Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov**

**Zásada č. 16** V nadväznosti na periodické aktualizácie a udržiavanie dátových báz dopravného podsektora musia byť pravidelne vyhodnotené a následne aktualizované všetky kľúčové strategické a rozvojové dokumenty. Ide najmä o aktualizácie:

- ➔ Implementačného plánu Stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030;
- ➔ Plánov financovania dopravnej infraštruktúry;



- ➔ Plánov údržby dopravnej infraštruktúry;
- ➔ Plánu pre doplnenie, udržovanie a aktualizácie dátových báz dopravného sektora;
- ➔ Monitorovacích správ dosahov dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo;
- ➔ Bezpečnostných auditov dopravnej infraštruktúry;
- ➔ Strategického dopravného modelu SR

a ďalších dokumentov, ktoré musia byť na tieto potreby vymenované naprieč dopravným sektorom.

**Zásada č. 17** Pre každý z dokumentov uvedených v zozname spracovanom podľa strategickkej zásady 16 musí byť stanovená perióda aktualizácie, ktorej nastavenie musí byť v súlade s aktualizáciami dátových báz. Ďalej musí byť jasne stanovený subjekt a jeho organizačná jednotka/zložka, ktorá za prevedenie aktualizácie daného dokumentu a jeho archiváciu zodpovedá.

#### **Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP**

**Zásada č. 18** Na potreby účinnej realizácie opatrení s potenciálnymi dosahmi na životné prostredie musia byť nastavené jednotné pravidlá a parametre pravidelného monitoringu hluku a kvality ovzdušia, monitoring úhynu stavovcov na cestách a železniciach, mapovanie migračných koridorov živočíchov, doplnenie opatrení zamedzujúcich zrážkam a opatrení umožňujúcich migráciu na súčasnej infraštruktúre (ekodukty, široké podmostie a priepusty so suchým brehom, ploty a zábrany proti obojživelníkom spolu s priechodmi). Tieto pravidlá musia byť z hľadiska vecnej podstaty nastavené v súlade s normami, ktoré danú problematiku upravujú. Povinnosť pravidelnej realizácie monitoringu životného prostredia musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.

**Zásada č. 19** Výstupy monitoringu životného prostredia realizované podľa strategickkej zásady 18 budú východiskovým podkladom na návrh a realizáciu technických opatrení (protihlukové steny, obchvaty miest, a pod.) a ku každému technickému návrhu budú doložené v rámci procesu EIA.



**Zásada č. 20** Pri plánovaní nových, resp. pri rekonštrukciách a obnovách súčasných častí dopravnej infraštruktúry musia byť po vzniku „Národného politického rámca na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá a spoločné technické špecifikácie“ reflektované jeho požiadavky a definované technické parametre. Súčasne s týmto procesom musí dochádzať k podpore komerčnej sféry, k doplneniu súčasnej energetickej dopravnej infraštruktúry infraštruktúrou pre alternatívne palivá. Preto je nevyhnutné implementovať vrátane podporných opatrení aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a Európsku stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu a priebežne monitorovať plnenie čiastkových cieľov v nich stanovených tak, aby sa podarilo splniť emisné ciele v roku 2050.

#### **Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy**

**Zásada č. 21** V snahe naplniť ciele Európskej komisie smerované do oblasti bezpečnosti dopravy je nutné pravidelne realizovať bezpečnostné audity dopravnej infraštruktúry a na ich základe vykonávať nápravné opatrenia. Audity je potrebné vykonávať v súlade s medzinárodnými metodikami umožňujúcimi porovnávanie výsledkov naprieč členskými štátmi EÚ (v cestnej infraštruktúre napr. metodika EuroRAP). Povinnosť pravidelnej realizácie infraštruktúrnych bezpečnostných auditov musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.

**Zásada č. 22** Vzhľadom na skutočnosť, že časti dopravnej infraštruktúry patria do tzv. kritickej infraštruktúry a súčasne, že dopravná infraštruktúra býva často cieľom teroristických útokov, je dôležité zaistiť parametre bezpečnosti nielen na strane prevádzky, ale i na strane bezpečnosti a ochrany. Zvláštna pozornosť musí byť venovaná preberaniu posledných medzinárodných noriem v oblasti železničnej dopravy a civilného letectva.

#### **Stratégia rozvoja v oblasti infraštruktúry**

**Zásada č. 23** Vzhľadom na významnú výšku investičných a prevádzkových potrieb nutných na zaistenie kapacitnej, udržateľnej infraštruktúry dopravného sektora Slovenskej



republiky je potrebné tieto prostriedky vynakladať pri využití všetkých zásad efektívneho plánovania s cieľom maximalizovať ich úžitok. Týmto spôsobom by sa malo pristupovať vo vzťahu k zaisteniu národnej a medzinárodnej dostupnosti Slovenskej republiky v oblasti osobnej i nákladnej dopravy.

**Zásada č. 24** S ohľadom na termíny dokončenia infraštruktúry TEN-T nastavené zo strany EK je nutné ďalej pokračovať v ich príprave a realizácii s maximálnym nasadením. Priority by mali byť nastavené s ohľadom na predtým uvedené výstupy hodnotenia, ich potenciálny prínos a efektívnosť. Technické návrhové parametre musia spĺňať nielen požiadavky kladené na infraštruktúru TEN-T, ale zodpovedať reálnym potrebám.

**Zásada č. 25** Významným smerom rozvoja dopravnej infraštruktúry v strednodobom horizonte bude oblasť verejnej osobnej dopravy a jej preferencie, s nutnými presahmi do železničnej a cestnej infraštruktúry. V tejto súvislosti je potrebné definovať optimálnu cieľovú hodnotu delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky, ako súčasť dopravnej politiky. V nadväznosti na túto cieľovú hodnotu určiť nástroje a kroky na jej dosiahnutie. Pri každom projekte v oblasti dopravnej infraštruktúry, kde je to realizovateľné a uskutočniteľné, je potrebné posúdiť jeho dopravnú indukciu a príspevok k zmene delby prepravnej práce v prospech environmentálne a ekonomicky prijateľnejších druhov dopravy. V osobnej diaľkovej a nákladnej doprave je dôležité zamerať sa najmä na dokončenie modernizácie a skapacitnenie významných koridorových železničných tratí a rozvoj kapacitnej cestnej infraštruktúry podporovanej technológiami inteligentných dopravných systémov.

**Zásada č. 26** Podpora multimodality v osobnej a nákladnej doprave musí byť významným hľadiskom realizácie rozvojových infraštruktúrnych projektov. Rozvoj cestnej a železničnej infraštruktúry musí podporovať nielen tieto dopravné módy navzájom, ale tiež pripravovať podmienky podporujúce efektívnosť investícií vynakladaných na opatrenia vo vnútrozemskej vodnej doprave a v civilnom letectve.



**Zásada č. 27** Vzhľadom na vysoký prínos väčšiny uvedených infraštruktúrnych opatrení na jednej strane, ale významným rozdielom ich potenciálu plniť strategické ciele na druhej strane je nutné, aby boli v rozhodovacom procese o príprave a realizácii jednotlivých stavieb zohľadnené i možnosti rozdelenia opatrení na podcelky (počítajúc s dopravnou logikou, rozostavanosťou, stavom prípravy, atď.) a prioritizovať tie, ktoré budú vykazovať vyšší potenciál plniť strategické ciele, budú predstavovať lepšiu „value for money“.

**Zásada č. 28** Príprava plánu rozvoja inteligentného dopravného systému (InDS) a jeho implementačného plánu musí byť jednou z významných priorít projektovej prípravy v tejto oblasti. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry potom musí byť v súlade s týmto plánom sprevádzaný nasadzovaním technológií inteligentných dopravných systémov, pretože tieto vykazujú vysokú nákladovú efektívnosť a potenciálny prínos. Vzhľadom na súčasný rozsah dopravnej siete a spôsob jej využitia musia byť InDS technológiami vybavované nielen diaľnice a rýchlostné cesty, ale i cesty I. triedy. Informácie z InDS musia byť na centrálnej úrovni spracované, vyťažované a distribuované prostredníctvom Národného systému dopravných informácií.

**Zásada č. 29** Neoddeliteľnou súčasťou výstavby, opráv a rekonštrukcií siete diaľnic a rýchlostných komunikácií musí byť výstavba nových a modernizácia súčasných odpočívadiel. Realizácia výstavby i rekonštrukcií musí byť v súlade s Konceptiou rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách v Slovenskej republike.

**Zásada č. 30** Cesty I. a II. triedy, ktoré sú mimo trasovania siete TEN-T, musia byť modernizované a musia vykazovať dostatočné kapacitné i bezpečnostné parametre. Ide napr. o cesty I. triedy č. I/10, I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75 a I/79. V súlade so strategickou zásadou č. 28, musí byť súčasťou modernizácie taktiež vybavenie ciest technológiami InDS.

**Zásada č. 31** Vzhľadom na vysoký prínos väčšiny uvedených infraštruktúrnych opatrení, ale významný rozdiel ich potenciálu plniť strategické ciele je nutné, aby boli v rozhodovacom procese o príprave a realizácii jednotlivých sta-



vieb zohľadnené aj priority objednávateľov verejnej dopravy a komerčných prevádzkovateľov osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

**Zásada č. 32** Je potrebné prioritizovať úpravy/modernizácie tratí, resp. opatrení, s ktorými perspektívne súvisí možnosť dlhodobého zazmluvnenia dopravcu. Tieto skutočnosti musia byť premietnuté do prevádzkového konceptu spôsobom zaručujúcim minimalizáciu dlhodobých výluk z dôvodu úprav dopravnej infraštruktúry. Stanovenie priorít vo vzťahu k plneniu interoperability musí ďalej reflektovať význam jednotlivých tratí a medzinárodných záväzkov Slovenskej republiky.

**Zásada č. 33** Voľné finančné prostriedky je potrebné hľadať okrem iného aj prostredníctvom racionalizácie prevádzky a s tým súvisiacou reštrukturalizáciou železničnej dopravnej siete Slovenskej republiky, pri zachovaní kvality dopravnej obslužnosti daného územia ako celku. Zároveň treba rešpektovať strategické zásady č. 34 – 36 a 41 – 44.

**Zásada č. 34** S ohľadom na stále rastúci dopyt po preprave v osobnej doprave je nutné, vo vzťahu k prevádzkovej udržateľnosti dopravného systému Slovenskej republiky, sa dôsledne zamerať na rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy. Kvalita infraštruktúry a nadväzujúcich služieb je faktorom ovplyvňujúcim ich atraktivitu a akceptovateľnosť na strane verejnosti.

**Zásada č. 35** Rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy musí prebiehať koordinovane na všetkých jej úrovniach – od mestskej, cez regionálnu až po diaľkovú dopravu. Koordinácia služieb na rozhraní jednotlivých úrovní je ďalším predpokladom jej akceptovateľnosti.

**Zásada č. 36** Realizácia uvedených strategických priorít na jednotlivých úrovniach musí byť uskutočnená v súlade s výstupmi príslušného plánu udržateľnej mobility a za koordinácie dopravou autoritou, prípadne dopravnými autoritami.

**Zásada č. 37** Podpora infraštruktúry vodnej dopravy je jedným z významných predpokladov ďalšieho rozvoja multimodálnej nákladnej dopravy. Realizácia jednotlivých



opatrení však musí byť uskutočnená výhradne s ohľadom na potenciál budúceho dopytu a v tesnej koordinácii s rozvojom nadväzujúcej železničnej a cestnej infraštruktúry. Napĺňanie cieľov a opatrení v oblasti vodnej dopravy musí prebiehať v súlade s environmentálnymi cieľmi Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách. S ohľadom na významnosť potenciálnych negatívnych vplyvov projektov vodnej dopravy musí samotnej realizácii predchádzať dôkladná štúdia uskutočniteľnosti, ktorá posúdi vplyv na dosiahnutie cieľov Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách a navrhne opatrenia na elimináciu, príp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na kvalitu vôd a vodné hospodárstvo.

**Zásada č. 38** Významnou prioritou rozvoja vodnej infraštruktúry je zabezpečenie požadovaných parametrov splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj a modernizácie z hľadiska nákladnej dopravy perspektívnych verejných prístavov. Je nutné zaistiť tesnú časovú nadväznosť realizácie oboch týchto opatrení tak, aby boli dokončené spoločne v jednom časovom horizonte.

**Zásada č. 39** Civilné letectvo tvorí významnú časť dopravného systému pokrývajúcu oblasť osobnej a nákladnej dopravy, a to najmä z hľadiska cezhraničnej dostupnosti Slovenskej republiky. Na rastúcu konkurenciu v tomto odvetví je nutné reagovať zodpovedajúcou modernizáciou infraštruktúry a poskytovaných služieb spolu so zaistením dostatočnej informačnej podpory.

**Zásada č. 40** Dostupnosť leteckej infraštruktúry pre ostatné dopravné módy musí byť východiskovou prioritou vo vzťahu k posilneniu multimodality v osobnej a nákladnej diaľkovej cezhraničnej doprave.

**Zásada č. 41** K plánovaniu i samotnému rozvoju dopravného systému je nutné pristupovať komplexným spôsobom a systémovo prepájať realizáciu opatrení z oblasti organizácie a prevádzky s opatreniami infraštruktúrnymi.

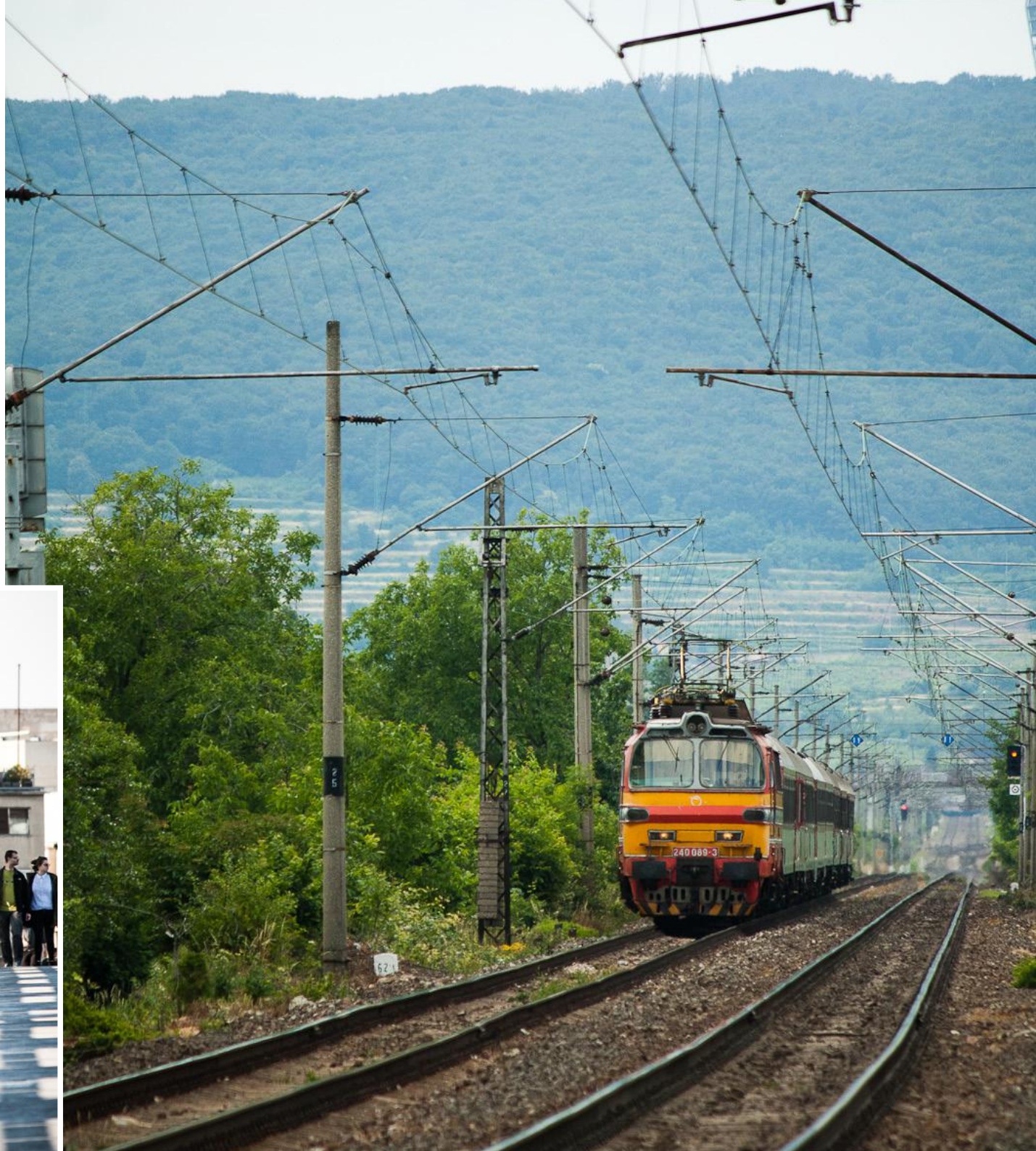
**Zásada č. 42** Stanovenie a implementácia nového prevádzkového konceptu a cieľového grafikonu do roku 2030 je, spolu s implementáciou cieľového grafikonu do roku



2020, hlavnou prevádzkovou prioritou železničnej dopravy na území Slovenskej republiky.

**Zásada č. 43** Efektívny a udržateľný rozvoj cestnej infraštruktúry musí byť sprevádzaný organizačnými zmenami na strane princípov zaistenia jej správy a údržby. Ide predovšetkým o zmenu na strane financovania vecne príslušných organizácií (viď systémové opatrenia), technického zázemia a z toho plynúcich prevádzkových kompetencií.

**Zásada č. 44** Rozvoj multimodálne koncipovanej dopravnej infraštruktúry musí byť sprevádzaný organizačnými a prevádzkovými zmenami. V osobnej doprave ide predovšetkým o zriadenie národnej dopravnej autority (jedno alebo viacúrovňovej) a jej činností, multimodalita v nákladnej v doprave musí byť podporená zlepšením základných princípov jej prevádzky, organizácie a zaistením podpory výstavby multimodálnych verejných logistických centier. Spoločným menovateľom je potreba organizačných zmien smerom k optimalizácii dopravných sietí jednotlivých módo, čo do rozsahu, funkcie, dostupnosti a prevádzkyschopnosti.







## ZÁVER

Návrh strategického plánu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 sa opiera o aktuálne poznatky týkajúce sa stavu dopravného sektora v oblasti organizácie, prevádzky, infraštruktúry, atď. V nadväznosti na európske trendy a záväzky Slovenskej republiky bola navrhnutá cieľová vízia, ktorej naplnením dôjde k minimalizácii súčasných problémov efektívneho rozvoja dopravného sektora. Dôsledkom bude posilnenie hospodárskeho rastu a sociálnej integrácie Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru, sprevádzaného zvýšením kvality života občanov.

Tento dokument plynule nadviazal na výstupy tzv. I. fázy prípravy dopravnej stratégie a rozvinul jej výstupy do komplexnej, systémovo spracovanej podoby. V rámci analytickej časti boli zapracované nové dátové a informačné vstupy, na ktoré bolo v priebehu I. fázy poukázané ako na kľúčové podklady, potrebné na úspešnú realizáciu tejto, tzv. II. fázy prípravy dopravnej stratégie. Podobne to bolo aj s princípmi jej prípravy, keď boli striktne dodržiavané všeobecne platné zásady tvorby strategických rozvojových dokumentov.

Prepracovaná a rozvinutá bola tak analytická časť, zameraná na identifikáciu problémov dopravného sektora v jeho kľúčových oblastiach, ako aj strategická, návrhová časť. Dôraz bol kladený na transparentné previazanie jednotlivých úrovní stratégie, jasné previazanie analytickej a návrhovej časti a v neposlednom rade na jasné definovanie mantinelov pre nadväzujúcu prípravu implementačného plánu stratégie.

Implementačný plán musí obsahovať definíciu projektov a aktivít smerujúcich k naplneniu cieľovej vízie v podobe finančného plánu, za rešpektovanie nastavených strategických rozvojových zásad dopravného sektora. Dôležitým aspektom jeho prípravy musí byť aj priama väzba na reálne potreby a možnosti Slovenskej republiky, zaisťujúce jeho realizovateľnosť.

Rozvoj dopravného sektora Slovenskej republiky je nutné vnímať ako dlhodobú, kontinuálnu aktivitu, predstavujúcu okrem postupného zvýšenia výkonnosti ekonomiky a hos-



podárského rastu aj hlbšiu integráciu Slovenskej republiky do globálnych ekonomických štruktúr. Dôslednosť plnenia jednotlivých krokov a strategických zásad tohto dokumentu potom priamo ovplyvňuje nielen dosiahnutie stanovenej vízie v danom čase, ale aj efektívnosť tohto procesu ako celku. Súčasne je potrebné si uvedomiť, že dôsledky z toho plynúce ovplyvnia nielen súčasné, ale predovšetkým budúce generácie. Taktiež je veľmi dôležité zabezpečiť kontinuitu plánovacieho procesu prostredníctvom pravidelnej aktualizácie významných strategických a rozvojových dokumentov za predpokladu vytvorenia, resp. posilnenia analytických kapacít a výkonu potrebných činností príslušných odborných útvarov MDV SR. To vytvorí vhodné podmienky na skvalitnenie posudzovania vplyvu dopravnej politiky, ako aj prijímania strategických rozhodnutí.



## Zoznam použitých skratiek

B+R	Bike and Ride
CEF	Connecting Europe Facility
CNG	Compressed Natural Gas (stlačený zemný plyn)
CSS	Cestná svetelná signalizácia
EÚ	Európska únia
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HD	Hromadná doprava
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
InDS	Inteligentný dopravný systém
K+R	Kiss and Ride
LNG	Liquefied Natural Gas (skvapalnený zemný plyn)
MDV	Ministerstvo dopravy a výstavby
MHD	Mestská hromadná doprava
P+R	Park and Ride
REX	Regionálny expres (kategória vlaku)
RFC	Rail Freight Corridor
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie
SGC	Strategický globálny cieľ
SR	Slovenská republika
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TIP	Terminál intermodálnej prepravy
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a. s.
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
žst.	železničná stanica



## Lepšia a bezpečnejšia doprava vďaka eurofondom

Operačný program Integrovaná Infraštruktúra (OPII) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky o čerpaní pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy a informatizácie na roky 2014 – 2020 (Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja). Jeho globálnym cieľom je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vyplňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru.

OPII bol schválený Európskou komisiou dňa 28. októbra 2014. Východiskovým dokumentom Slovenskej republiky pre vypracovanie OPII je Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020, ktorý schválila vláda SR dňa 26. júna 2014. Pri tvorbe OPII boli zohľadnené aj ďalšie dokumenty a ich stratégie určujúce priority a ciele dopravnej politiky.

Oblasti podpory v OPII:

- ➔ Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry;
- ➔ Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry;
- ➔ Modernizácia a rozvoj verejnej osobnej dopravy;
- ➔ Rozvoj verejnej osobnej dopravy;
- ➔ Budovanie informačnej spoločnosti.

OPII má na roky 2014 – 2020 vyčlenený rozpočet 4 666 641 621 € (vrátane národného spolufinancovania). Ministerstvo dopravy a výstavby SR tieto financie zo zdrojov Európskej únie a štátneho rozpočtu prerozdeľuje na významné dopravné projekty, ako sú výstavba diaľnic a rýchlостných ciest, obnova ciest I. triedy, modernizácia železníc, nákup nových vlakov a ekologických vozidiel MHD či mestských integrovaných dopravných systémov, ale tiež na projekty v oblasti vodnej dopravy a informatizácie spoločnosti.

[www.opii.gov.sk](http://www.opii.gov.sk) | [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk)



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



MINISTERSTVO  
DOPRAVY A VÝSTAVBY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

