

# DOPRAVNÁ POLITIKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO ROKU 2015

(schválená uznesením vlády č. 445 z 8. júna 2005)

## Úvod

Doprava je jeden z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti, pričom sama o sebe nie je cieľom ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti.

Dopravná politika ako odvetvová politika je predpokladom rozvoja Slovenskej republiky a predstavuje špecifickú formu presadzovania národných záujmov v oblasti rozvoja spoločnosti, ktoré sú navzájom podmienené ostatnými sektorovými a prierezovými rozvojovými politikami. Preto celospoločenský resp. verejný záujem má nadindividuálny charakter, ktorého nositeľom sú verejnoprospešné a sociálne aktivity, ktorých spoločným menovateľom sú spoločnosťou uznávané ciele a potreby.

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

Dopravná politika je koncipovaná ako dlhodobý strategický dokument, ktorý bude konkretizovaný v akčnom pláne. Tvorí základ pre vypracovanie a implementáciu jednotlivých koncepcií rozvoja druhov dopravy do roku 2015.

Schválením tohto dokumentu nasleduje nemenej dôležitá etapa implementácie ako fázy nevyhnutnej a neraz zanedbávanej v oblasti strategického plánovania. Kľúčovým faktorom pri implementácii dopravnej politiky je potreba vytvárania zdrojov a efektívneho vynakladania investícií tak do dopravnej infraštruktúry, ako aj do rozvoja dopravných služieb, spôsobom zosúladeným s rozvojom spoločnosti, obchodu, a zároveň s presadzovaním optimálnej modálnej del'by prepravnej práce s cieľom trvalo udržateľnej dopravy.

Implementácia dopravnej politiky sa stretáva so širokým spektrom potrieb a nárokov v súvislosti s procesom zjednocovania a rozvoja ekonomických vzťahov, s čím súvisí v poslednom desaťročí značný nárast nárokov na mobilitu, vzťahujúci sa na dynamický rozvoj Slovenskej republiky a ekonomický rast. Výzvou pre dopravnú politiku SR je preto náležite odpovedať na vznikajúce nároky na sektor dopravy v súlade s cieľmi trvalo udržateľného rozvoja, vyváženého regionálneho rozvoja, sociálneho prístupu a efektívneho využitia územia pre rozvoj dopravy.

Dopravná politika je súbor princípov, cieľov a priorít v sektore dopravy, ktorými sa bude riadiť štát, štátom vytvorené orgány a inštitúcie, samosprávne kraje (VÚC), obce a poskytovatelia dopravných služieb pri tvorbe, implementácii a dodržiavaní relevantnej legislatívy určenej na dosiahnutie globálneho a špecifických cieľov stanovených v tejto politike. Účinnosť dopravnej politiky vo väzbe na vstup SR do EÚ a procesov globalizácie dopravy spočíva v jej akceptácii a dôslednej implementácii navrhovaných opatrení.

# 1. Východiská dopravnej politiky SR

Základnými východiskami pre formulovanie Dopravnej politiky SR do roku 2015 (ďalej aj ako dopravná politika) sú:

- koncepčné a rozvojové dokumenty schválené na národnej a európskej úrovni,
- analýza silných a slabých stránok, príležitostí a ohrozenia (SWOT analýza)

## **Koncepčné a rozvojové dokumenty schválené na národnej a európskej úrovni:**

1. Zásady štátnej dopravnej politiky Slovenskej republiky,
2. Rozvojové koncepcie v sektore dopravy, vo väzbe na ostatné rozvojové koncepcie v celoplošnom a regionálnom rámci,
3. Biela kniha - Dopravná politika EÚ do roku 2010 – Čas rozhodnúť,
4. Lisabonská stratégia.

Dopravná politika Slovenskej republiky sa začala formovať v súvislosti so vznikom Slovenskej republiky, čo si vyžadovalo prehodnotiť a definovať nový prístup a stratégiu pri napĺňaní ekonomických a integračných ambícií. Preto už v roku 1993 prijala vláda SR pre zabezpečenie rozvoja dopravy dva základné dokumenty, ktoré definovali nový rozsah, smerovanie a kvalitu dopravnej politiky samostatnej SR a to Zásady štátnej dopravnej politiky SR a Koncepciu rozvoja dopravy Slovenskej republiky. Následne v roku 2000 došlo k aktualizácii Zásad štátnej dopravnej politiky SR, ktorú schválila vláda SR uznesením č. 21/2000 ako základný systémový dokument rezortu dopravy. Aktualizovaná štátna dopravná politika SR bola formulovaná v konkrétnych zásadách, ktorých následná implementácia zabezpečila plynulú integráciu SR do európskych štruktúr v oblasti dopravy.

Na úrovni EÚ vydala Európska komisia v septembri roku 2001 novú spoločnú dopravnú politiku v Bielej knihe „Dopravná politika EÚ do roku 2010 – Čas rozhodnúť“ (COM 2001/370), z ktorej vyplýva, že dosiaľ nedošlo k harmonizovanému vývoju spoločnej dopravnej politiky, čo je dôvodom súčasných problémov, ku riešeniu ktorých má nová Biela kniha prispieť. Najväčším úskalím strategického dokumentu, akým je dopravná politika, je skutočnosť, že nie vždy je vytvorené priaznivé prostredie na implementáciu jej dopravnopolitických zámerov, dokonca aj vo vyspelých štátoch EÚ dochádza k oneskoreniu jej aplikácie.

Európska dopravná politika má zásadný vplyv pre ďalšie horizonty a smerovanie rozvoja dopravy v Európe. Je dôležité, aby jej základné ciele smerovania obzvlášť harmonizovaný rozvoj jednotlivých zložiek dopravy, revitalizácia železníc, odstraňovanie úzkych miest, orientácia na užívateľa ako centra pozornosti dopravnej politiky a zvládnutie globalizácie dopravy boli zohľadnené aj v podmienkach SR. Je však nevyhnutné, aby smerovanie dopravnej politiky v mnohých oblastiach odrážalo národné špecifiká so zvýraznením samostatnosti a nezávislosti dopravnej politiky ako prejavu štátnej suverenity Slovenskej republiky.

Dopravná politika rovnako zohľadňuje Lisabonskú stratégiu EÚ, ktorej strategickým cieľom na ďalšie desaťročie je vybudovať najdynamickejšiu a najviac konkurencieschopnú ekonomiku. Tento cieľ z pohľadu dopravy bude zabezpečený predovšetkým rozvojom dopravnej infraštruktúry, podporou liberalizácie dopravných služieb a rozvojom informačných a komunikačných technológií.

## **Analýza silných a slabých stránok, príležitostí a ohrozenia (SWOT analýza)**

Analýza dopravy na Slovensku je východiskom pre zhodnotenie súčasných silných a slabých stránok a príležitostí a ohrození, ktoré je potrebné brať do úvahy pri formulovaní globálneho

a špecifických cieľov, priorít a opatrení dopravnej politiky:

### **Silné stránky**

- strategická geografická poloha SR v dopravnom spojení západ – východ, sever – juh,
- dopravná infraštruktúra SR ako súčasť európskych dopravných sietí (TEN-T),
- hustota existujúcej dopravnej infraštruktúry,
- relatívne vysoký podiel prepravných výkonov železničnej dopravy v porovnaní s krajinami EÚ 15,
- celospoločenský záujem na znížení dopravnej nehodovosti a jej následkov,
- nízke externality železničnej dopravy, predovšetkým nízka nehodovosť,
- prebiehajúca modernizácia železničných koridorov,
- snaha vlády urýchliť výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest,
- príprava zavedenia výkonového spoplatnenia cestnej infraštruktúry,
- decentralizácia v oblasti cestnej dopravnej infraštruktúry,
- priamy prístup k európskemu dopravnému koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn),
- rozvinutý systém verejnej dopravy z hľadiska plošného pokrytia územia

### **Slabé stránky**

- nedobudovanosť dopravnej infraštruktúry zahrnutej v sieti TEN-T,
- nedostatočné finančné zdroje na rozvoj dopravnej infraštruktúry,
- nízka úroveň informačných a komunikačných technológií v doprave,
- nevyhovujúci technicky stav železničnej infraštruktúry a vysoké poplatky za jej použitie,
- zhoršený prístup regiónov nadradenou infraštruktúrou (rýchlostné cesty) k sieti TEN-T
- nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav ostatnej dopravnej infraštruktúry (na úrovni štátu, regiónov a obcí),
- prekračovaná dopravná výkonnosť (najmä ciest I. triedy) a chýbajúce cestné obchvaty sídelných útvarov,
- nevyhovujúca technicko-technologická úroveň terminálov intermodálnej dopravy (s výnimkou terminálu Dobrá),
- nedostatočné využitie potenciálu leteckej a vodnej dopravy,
- nerozvinutá liberalizácia služieb nákladnej železničnej dopravy,
- nízka kvalita dopravných služieb (verejná doprava, integrované dopravné systémy) a ich zaostávanie za krajinami EÚ 15,
- nízka úroveň obnovy parku dopravných prostriedkov a obmedzené možnosti podpory obnovy mobilných prostriedkov verejnej osobnej dopravy (prímestská, mestská)

### **Príležitosti**

- zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility podporou ekologických druhov dopravy,
- zvyšovanie kvality, bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy na báze inteligentných dopravných systémov,
- riadenie a redukcia dopravy (spoplatnením infraštruktúry),
- proporcionálny rozvoj jednotlivých druhov dopravnej infraštruktúry,
- zlepšenie dostupností SR a regiónov k sietiam TEN-T a k nadradenej dopravnej infraštruktúre,
- zníženie externalít rozvojom multimodálnych dopravných systémov
- zvýšenie alokácie zdrojov do dopravnej infraštruktúry viaczdrojovým financovaním dopravnej infraštruktúry (výkonové spoplatnenie infraštruktúry, projekty s privátnym partnerstvom – PPP, fondy EÚ),
- zníženie počtu obetí a následkov dopravných nehôd,
- zvýšenie využitia potenciálu leteckej a vodnej dopravy,

- regulovanou súťažou vo verejnej osobnej doprave dosiahnutie efektívnejších a atraktívnejších služieb pre cestujúcich

### **Ohrozenia**

- zníženie dopravnej dostupnosti a s tým spojené zníženie atraktívnosti územia SR a jednotlivých regiónov pre investorov,
- zvyšovanie negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie,
- zhoršenie úrovne kvality dopravnej infraštruktúry spôsobené nedostatkom finančných prostriedkov na jej rozvoj, údržbu a prevádzku,
- vzrastajúci trend presunu nákladnej dopravy zo železnice na cesty (pokles vnútroštátnych a tranzitných prepráv) a prudký nárast individuálneho motorizmu,
- kongescie spôsobujúce zvyšovanie energetických, časových a hospodárskych strát znižujúcich konkurencieschopnosť ekonomiky SR,
- zvýšenie negatívneho vplyvu dopravy na životné prostredie spôsobené nedostatkom finančných prostriedkov na obnovu mobilných prostriedkov verejnej osobnej dopravy.

## **2. Základné princípy a ciele dopravnej politiky do roku 2015**

Základným princípom dopravnej politiky je trvalo udržateľný rozvoj, ktorý vychádza z podpory sektorovej rovnováhy, orientácie na užívateľov dopravy, podpory rovnosti príležitostí, efektívneho využitia územia a zdrojov, otvorenosti prístupu a postupného prenášania úhrady nákladov na ich pôvodcov.

Vychádzajúc z Bielej knihy sa tento prístup premieta do základných princípov smerujúcich k proporcionálnemu a štrukturálne vyváženému trvalo udržateľnému rozvoju dopravy a k budovaniu nových vzájomných väzieb ako dovnútra, tak i voči zahraničiu.

### **Základné princípy**

#### **Dopravno-politické princípy**

- ponímanie dopravy ako uceleného dopravného systému s integráciou jednotlivých druhov dopravy,
- trvalo udržateľný rozvoj dopravy,
- optimálna rovnováha využitia potenciálu jednotlivých druhov dopravy,
- orientácia dopravy na jej užívateľov,
- zníženie závislosti nárastu dopytu po doprave od nárastu hrubého domáceho produktu.

#### **Ekonomické princípy**

- rovnosť príležitostí a harmonizácia podmienok,
- efektívne využívanie finančných zdrojov,
- prenesenie celkových nákladov vrátane externalít na ich pôvodcov.

#### **Environmentálne princípy**

- optimalizácia prepravných požiadaviek,
- efektívne využitie územia a zdrojov (obnoviteľných i neobnoviteľných zdrojov),
- individuálna zodpovednosť za škody na životnom prostredí – „znečisťovateľ platí“,
- redukcia znečistenia životného prostredia.

#### **Sociálne princípy**

- solidarita,
- rovnosť podmienok prístupu k verejným službám,
- uprednostnenie spoločenských záujmov pred individuálnymi či lokálnymi,
- ochrana zdravia, zaistenie bezpečnosti v doprave, zvyšovanie kvality života obyvateľstva a cenová primeranosť verejnej dopravy.

### **Ciele dopravnej politiky do roku 2015**

Dopravná politika tvorí súbor vytýčených cieľov, prepojených prístupov a ciest ich realizácie v jednotlivých druhoch dopravy a nadväzných, kooperačných a súvisiacich činnosti. Súlad cieľov a prostriedkov na ich dosiahnutie je nevyhnutným predpokladom na to, aby sa uplatňovanie a realizácia dopravnej politiky stali dynamizujúcim prvkom rozvoja hospodárstva a súčasne potrebou zapojenia dopravnej sústavy SR do európskeho dopravného systému.

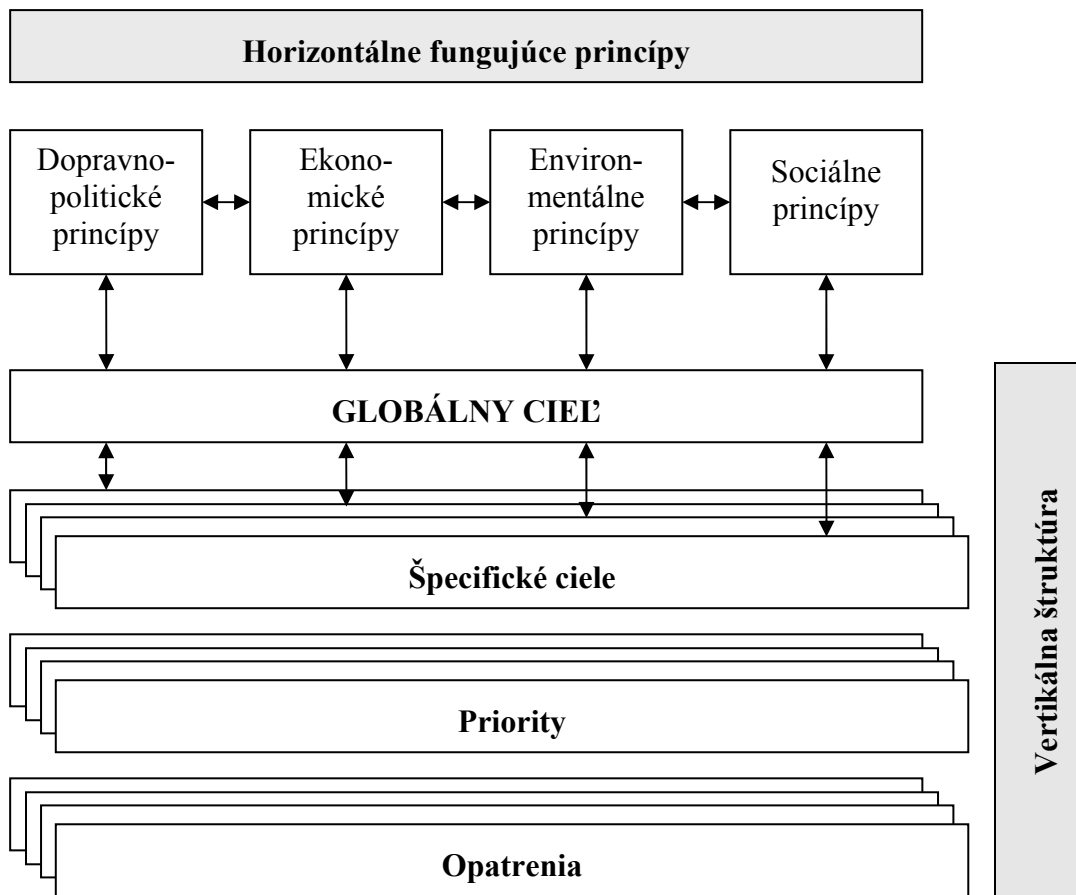
Ciele dopravnej politiky sú stanovené na základe východísk a analýz relevantného prostredia a sú rozdelené do dvoch úrovní a to na:

- Globálny cieľ,
- Špecifické ciele.

Globálny cieľ dopravnej politiky bude dosahovaný prostredníctvom realizácie, resp. napĺňaním špecifických cieľov, ktoré sú vrátane ich priorit a opatrení definované v nasledujúcej časti dopravnej politiky.

Nevyhnutnou podmienkou implementácie dopravnej politiky je, aby bola založená na horizontálne fungujúcich dopravno-politických, ekonomických, environmentálnych a sociálnych princípov pôsobiacich vo vertikálnej štruktúre od globálneho a špecifických cieľov, priorit až do úrovne opatrení (pozri Schéma – Princípy a ciele dopravnej politiky). Vzájomným prelínaním a dopĺňaním sa jednotlivých horizontálnych princípov sa zabezpečí ich synergický účinok a napĺňanie globálneho cieľa dopravnej politiky.

### Schéma - Princípy a ciele dopravnej politiky



### **3. Zameranie dopravnej politiky do roku 2015**

#### **Globálny cieľ – Zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility**

Globálnym cieľom dopravnej politiky je zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja mobility ponímanej ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie. Zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility vyžaduje proporciálny rozvoj všetkých druhov dopravy v rámci dopravného systému SR vychádzajúc z princípov spoločnej dopravnej politiky EÚ s cieľom efektívne uspokojovať prepravné potreby spoločnosti.

Rozširovanie Európskej únie a spôsoby, akými sa v krajinách EÚ bude vyvíjať mobilita, budú zohrávať kľúčovú úlohu pri vytváraní trvalo udržateľných dopravných systémov v Európe. Silný ekonomický rast a rozvoj spoločnosti je ťažké koncipovať bez výkonného dopravného systému, ktorý umožní plne využívať vnútorný trh a globalizovaný obchod.

Zatiaľ čo sa dnešné dopravné toky pohybujú prevažne po severojužných trasách, proces rozširovania EÚ smerom na východ zvýši významnosť dopravnej osi východ-západ. Vytvorenie jednotného trhu a hospodársky rast citeľne zvýšili v posledných desaťročiach dopyt po cestnej nákladnej doprave, leteckej a individuálnej automobilovej doprave. Vyvinuli sa odlišné životné štýly charakterizované slobodou pohybu.

Nevyvážený rozvoj jednotlivých druhov dopravy odráža skutočnosť, že niektoré druhy dopravy sa lepšie prispôbili rozsiahlym zmenám v ekonomike Európy a jej systému výroby. Priaznivejšie ekonomické podmienky na podnikanie (napr. nezahrnutie nákladov za použitie infraštruktúry v takom rozsahu ako u železničnej dopravy), flexibilita a schopnosť reagovať na požiadavky modernej ekonomiky spôsobili, že cestná doprava získava rozhodujúci podiel na trhu. Jej prudký nárast má za následok kongescie na hlavných cestných trasách a v mestách s negatívnym dosahom na životné prostredie a zdravie verejnosti vrátane ťažkých následkov cestných nehôd.

Od roku 1993 sa tieto tendencie výrazne prejavujú aj v podmienkach SR. V súvislosti so vstupom do EÚ, jej rozšírením a vytvorením otvoreného obchodného a hospodárskeho prostredia založeného na voľnom pohybe osôb, tovarov, služieb a kapitálu sa očakáva rast požiadaviek na mobilitu spoločnosti, preto jej zabezpečenie resp. optimalizácia a riešenie súvisiacich úloh je výzvou pre dopravnú politiku.

Globálny cieľ bude dosahovaný prostredníctvom týchto špecifických cieľov:

1. Vytvoriť transparentné a harmonizované podmienky hospodárskej súťaže na dopravnom trhu,
2. Zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry,
3. Zabezpečiť primerané financovanie v sektore dopravy,
4. Znižovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie,
5. Zvyšovať kvalitu a rozvoj služieb v doprave,
6. Zvyšovať bezpečnosť dopravy a bezpečnostnej ochrany,
7. Podporovať výskum a vývoj v doprave,
8. Zvládnuť dopady globalizácie dopravy.

## **Špecifický cieľ 1: Vytvoriť transparentné a harmonizované podmienky hospodárskej súťaže na dopravnom trhu**

Doprava ako súčasť hospodárstva zasahuje prakticky do všetkých jeho oblastí, slúži celej spoločnosti a vo všeobecnosti sa riadi zásadami trhovej ekonomiky. Existencia a rozvíjanie liberalizovaného trhu si však vyžaduje funkčný regulačný rámec, ktorým štát presadzuje celospoločenské záujmy v súlade s medzinárodnými normami.

Prostredie vytvárajúce vzťah štátu a dopravcov má odrážať vývojové trendy v doprave a stanoviť podmienky pôsobenia na dopravnom trhu pre poskytovateľov dopravných služieb v rámci jednotných pravidiel EÚ. Proces transformácie dopravného trhu je potrebné vykonávať v súlade s legislatívou v nadväznosti na sociálno-ekonomické podmienky podmieňujúce jeho realizáciu.

### **Priorita 1.1 Liberalizácia dopravného trhu**

#### **Železničná doprava**

V deväťdesiatych rokoch 20. storočia sa otvoril európsky dopravný trh s výnimkou železničnej dopravy, preto je európska dopravná politika zameraná na riešenie tejto prioritnej otázky. Otvorením trhu železničnej dopravy sa očakáva najmä vytvorenie konkurenčného prostredia a zvýšenie podielu železničnej dopravy pri preprave tovarov. Realizuje sa postupnou liberalizáciou medzinárodnej nákladnej dopravy na železničnej infraštruktúre SR do roku 2007 a v medzinárodnej osobnej doprave do roku 2010. Cieľom liberalizácie trhu železničnej prepravy v podmienkach SR je do roku 2015 zachovať jej súčasný podiel (cca 21 %) na celkovom objeme prepravených tovarov a osôb a vytvárať podmienky na jej ďalší rast.

V SR za účelom postupnej revitalizácie železničnej dopravy, otvorenia trhu a vytvorenia nediskriminačných podmienok došlo k transformácii ŽSR na dva samostatné subjekty - ŽSR ako prevádzkovateľ a správca dopravnej cesty a Železničná spoločnosť, a.s. ako železničný dopravca. Tým došlo k oddeleniu dopravnej infraštruktúry od dopravnej prevádzky.

Následným krokom v procese komplexnej transformácie Železničnej spoločnosti, a.s. došlo k 1. 1. 2005 k vzniku dvoch samostatných subjektov, a to osobného železničného dopravcu – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a nákladného železničného dopravcu - Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.. Dôvodom rozdelenia bola najmä skutočnosť odlišnej filozofie podnikania v osobnej a nákladnej doprave ako aj vzájomný vzťah k štátu. Osobná preprava je vo všeobecnosti zameraná na poskytovanie verejných služieb, pričom nákladná preprava je orientovaná podnikateľsky. Ich vznikom sa umožní, v nadväznosti na privatizáciu železničnej spoločnosti prevádzkujúcej nákladnú prepravu udržať si pozície na dopravnom trhu a dosiahnuť kladné výsledky hospodárenia.

Nevyhnutnou podmienkou liberalizácie a zabezpečenia konkurenčného prostredia na prepravnom trhu bude zriadenie regulačného úradu, ktorý bude organizačne, finančne a právne nezávislý od železničných spoločností. Ten bude zodpovedný za vydávanie licencií, bezpečnostných certifikátov a bude odvolacím orgánom pri riešení sťažností pri pridelovaní infraštruktúry.

Predpokladom vytvorenia jednotného európskeho trhu železničnej dopravy je zabezpečenie interoperability transeurópskeho železničného systému v zmysle platných technických špecifikácií pre interoperabilitu na tratiach Železníc Slovenskej republiky tak, aby bolo umožnené vlakovým súpravám sa pohybovať bez technických obmedzení v rámci celej EÚ. V rámci technických špecifikácií pre interoperabilitu je potrebné postupovať v súlade s krokmi prijímanými na úrovni EÚ a tým postupne odstraňovať heterogénnosť súčasného systému železníc Spoločenstva.



Pre vytvorenie jednotného európskeho vnútorného trhu v železničnej doprave je nevyhnutné činnosti smerovať na zabezpečenie liberalizácie medzinárodnej nákladnej a osobnej dopravy, a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- dlhodobo vytvárať a rozvíjať vzťah štátu a subjektov na dopravnom trhu v oblasti udeľovania licencií na princípe transparentnosti,
- legislatívou formovať podmienky na dopravnom trhu a vytvárať tak regulačný rámec v súlade s legislatívou EÚ,
- zriadiť regulačný úrad, organizačne, finančne a právne nezávislý od železničných spoločností,
- vytvárať podmienky pre subjekty na dopravnom trhu železničnej dopravy na kvalitné, cenovo primerané a bezpečné dopravné služby,
- zabezpečiť liberalizáciu medzinárodnej a vnútroštátnej nákladnej železničnej dopravy (kabotáž) v celej železničnej sieti SR najneskôr od 1. 1. 2006, resp. od 1. 1. 2007 s cieľom zvýšenia konkurencieschopnosti a podpory zdravej hospodárskej súťaže,
- vytvoriť podmienky pre liberalizáciu medzinárodnej osobnej dopravy v súlade s prístupom EÚ.

### **Cestná doprava**

Medzi najvýraznejšie sa rozvíjajúce odbory dopravy patrí cestná doprava. Vďaka intenzívnemu technickému vývoju cestnej, manipulačnej a skladovej techniky ako aj rozšírením výrobných systémov (napr. „just in time“) dokázala cestná doprava najaktuálnejšie reagovať na potreby rýchlosti prepravy tovarov a ďalších logistických väzieb. Technický pokrok v rámci cestnej dopravy je jedným z prvkov úspechu, tým ďalším je budovanie cestných diaľničných sietí a logistických centier ako aj využívanie komunikačných a informačných technológií.

Cestná doprava v SR je v súčasnosti značne liberalizovaná a predstavuje približne 70% celkových výkonov na dopravnom trhu. V dôsledku flexibilnejšieho prispôsobenia sa cestnej dopravy meniacim sa podmienkam hospodárstva sa predpokladá, že objem prepravy a prepravné výkony budú mať tendenciu narastať.

Vstupom SR do EÚ v oblasti medzinárodnej nákladnej dopravy je prístup slovenských dopravcov na trh EÚ liberalizovaný na základe licencie platnej na území celej EÚ, kde základným predpokladom je splnenie podmienok odbornej spôsobilosti, finančnej spôsobilosti a bezúhonnosti.

V oblasti úplného prístupu na jednotný trh EÚ existujú pre slovenských dopravcov obmedzenia týkajúce sa kabotáže – vykonávania vnútroštátnej nákladnej dopravy dopravcom v štáte, v ktorom nie je registrovaný – a to z dôvodu prechodných období (3+2 roky). Dĺžka prechodného obdobia závisí od posúdenia vplyvu na vnútorný trh danej krajiny, pričom toto obmedzenie je možné zmierniť, alebo ho vôbec neuplatňovať na základe dvojstrannej dohody medzi príslušnými štátmi.

Otázka otvorenia trhu v oblasti vnútroštátnej osobnej dopravy vykonávajúcej služby vo verejnom záujme nie je v súčasnosti legislatívne upravená ani na úrovni EÚ. Legislatíva Spoločenstva stanovuje, že dopravca má právo prekročiť hranice za účelom poskytovania určitých medzinárodných služieb a nepravidelných služieb. Dopravcovia, ktorí chcú poskytovať pravidelné služby v zahraničí, sa musia registrovať v príslušnom členskom štáte, zúčastniť sa výberového konania uskutočneného podľa národného práva, ak také konanie existuje.

## **Opatrenia:**

### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- dlhodobo vytvárať a rozvíjať vzťah štátu a subjektov na dopravnom trhu v oblasti udeľovania licencií na princípe transparentnosti,
- legislatívou formovať podmienky na dopravnom trhu a vytvárať tak regulačný rámec v súlade s legislatívou EÚ,
- v nákladnej doprave, usilovať o ukončenie prechodného obdobia na kabotáž pre slovenských dopravcov po úvodných dvoch rokoch členstva v EÚ so štátmi, kde sú slovenskí dopravcovia konkurencieschopní a ak kabotáž neohrozuje fungovanie vnútroštátneho dopravného trhu,
- vytvárať pre subjekty na dopravnom trhu cestnej dopravy podmienky na kvalitné, cenovo primerané a bezpečné dopravné služby.

## **Letecká doprava**

Pri naplňaní strategických zámerov SR v oblasti leteckej dopravy je nutné, aby úloha regulátora zohľadňovala v kontexte Európskej dopravnej politiky a právneho prostredia EÚ dodržiavanie stanovených podmienok pre poskytovateľov služieb. Je potrebné zabezpečiť udržateľný rozvoj leteckých dopravných služieb aj na regionálnej úrovni vo väzbe na postup v EÚ.

Vo väzbe na transformáciu Slovenskej správy letísk a privatizáciu letísk je potrebné zachovať verejný charakter letiskovej infraštruktúry a umožniť transparentný prístup leteckých dopravcov k trhu leteckej dopravy pri efektívnom využívaní leteckého priestoru zaistením bezpečnosti, prevádzky a ochrany civilného letectva.

Vďaka neustále rastúcej dôležitosti leteckej dopravy vo väzbe na ekonomický rast je dôležitá otázka efektívneho využitia leteckého priestoru. V kontexte reformy zastaranej architektúry riadenia európskej leteckej dopravy je potrebné zamerať sa na zlepšenie efektivity a bezpečnosti leteckej dopravy formou transformujúceho sa priestoru paneurópskeho riadenia letovej navigácie – Jednotné európske nebo.

## **Opatrenia:**

### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- na dopravnom trhu umožniť transparentný prístup leteckých dopravcov k trhu so zohľadnením európskych regulačných pravidiel,
- zachovať verejný charakter letiskovej infraštruktúry osobitným postavením infraštruktúralného majetku,
- zabezpečiť efektívne využívanie leteckého priestoru so zabezpečením ochrany v leteckej doprave,
- legislatívou formovať podmienky na dopravnom trhu a vytvárať tak liberálny regulačný rámec v súlade s legislatívou EÚ,
- realizovať prevádzkovanie verejných letísk podľa princípov regulovanej rovnocennej hospodárskej súťaže,
- implementovať legislatívu EÚ v súvislosti s vytváraním Jednotného európskeho neba.

## **Vodná doprava**

V oblasti liberalizácie vstupu na vnútrozemský trh vodnej dopravy predstavuje kľúčovú otázku vzájomné uznávanie osvedčení, licencií a technické požiadavky pre plavidlá.

## **Opatrenia:**

### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- vytvárať transparentné podmienky umožňujúce podnikanie vo vnútroštátnej a medzinárodnej vodnej doprave,
- vytvárať právny rámec zabezpečujúci uplatňovanie rovnakého prístupu v podnikaní plavebných spoločností na sieti vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu,
- vytvárať právny rámec zabezpečujúci uplatňovanie rovnakého prístupu pri poskytovaní prístavných služieb vo verejných prístavoch z hľadiska ich rozsahu, kvality a ceny na princípe prirodzenej regulácie s obmedzovaním administratívnych zásahov do ich organizácie a riadenia,
- vytvárať právny rámec zabezpečujúci v rámci správy verejných prístavov stanovenie a uplatňovanie pravidiel pre vstup všetkých poskytovateľov kvalitných prístavných služieb.

### **Priorita 1.2 Harmonizácia podmienok na dopravnom trhu a spoplatnenie užívateľov**

Z dôvodu nutnosti zabezpečenia rovnosti súťažných podmienok na dopravnom trhu štáty EÚ prijali cieľový princíp, podľa ktorého užívateľ dopravy bude hradiť všetky náklady spojené s dopravou, t.j. náklady, objektívne vyčísliteľné, čím sa dosiahne tzv. pravdivosť nákladov dopravy. Jedným z cieľov harmonizácie na dopravnom trhu je postupné vyrovnávanie podmienok účtovania za použitie železničnej a cestnej infraštruktúry.

#### **Železničná doprava**

Úspešnosť dosiahnutia cieľa - minimálne zachovať doterajší podiel železničnej dopravy v SR na celkovom objeme prepravného výkonu v podmienkach liberalizovaného dopravného trhu bude určovaná najmä riešením vysokej ceny za používanie železničnej dopravnej cesty, ktorá neumožňuje dopravcom uspieť na dopravnom trhu.

V rámci spoločnej dopravnej politiky EÚ, smernica o pridelovaní dopravnej infraštruktúry a o účtovaní za jej použitie, umožňuje členským štátom stanoviť podmienky, za ktorých manažér infraštruktúry dostane štátnu finančnú podporu, ktorá spolu s príjmami zo spoplatnenia železničnej dopravnej cesty a zisku z ostatných činností zabezpečí manažérovi infraštruktúry vyrovnané hospodárenie.

Smernica EK stanovuje, aby samotné spoplatnenie železničnej infraštruktúry bolo založené na účtovaní nákladov priamo spôsobených prevádzkou vlaku, pričom poplatok môže zahŕňať aj iné náklady, ako napr. náklady reflektujúce nedostatok kapacít v určitom čase, environmentálne náklady a náklady spojené s údržbou dopravnej infraštruktúry. Smernica umožňuje výnimky ako napr. spriemerovanie nákladov, možnosť zavedenia prirážky za účelom dosiahnutia plnej náhrady a stanovenie vyšších poplatkov v prípade špeciálnych investičných projektov, ktoré zvyšujú efektívnosť prevádzky.

Spoplatňovací systém musí motivovať manažéra infraštruktúry i dopravcu k rastu efektívnosti, kvality dopravy a služieb. Rovnako musí systém zabezpečovať efektívne vynakladanie verejných financií v rámci štátnej pomoci alebo v rámci kompenzácie neuhradených externých nákladov iných druhov dopravy.

Smernicu o spoplatnení za používanie dopravnej infraštruktúry v železničnej doprave bude potrebné postupne implementovať, keďže doterajší systém spoplatnenia nie je založený na marginálnom účtovaní, ale na základe celkových nákladov znížených o dotáciu pre manažéra infraštruktúry, čo má za následok vysoké poplatky, čím sa železničná doprava stáva

neatraktívnu.

## **Cestná doprava**

V oblasti cestnej dopravy je v súčasnosti spoplatnenie cestnej infraštruktúry pre ťažké nákladné vozidlá (nad 12 t) riešené formou užívateľských poplatkov (zohľadňujúce časový úsek), mýta (prejdená vzdialenosť) a ročných daní z vozidiel (tzv. smernica "Eurovignette"). Smernica stanovuje maximálne ročné poplatky, ktoré zohľadňujú ekologickosť vozidla a počet náprav. Výška mýta je závislá od stavebných, prevádzkových nákladov ako aj nákladov na rozvoj infraštruktúry. Dane z vozidla sú stanovené ako minimálne a sú závislé od maximálneho zaťaženia vozidla, počtu náprav a spôsobu odpruženia.

Doteraz najviac používanou formou spoplatnenia je systém užívateľských poplatkov, ktorý však nedostatočne zabezpečuje podmienku hradenia všetkých nákladov. Systém spoplatnenia smeruje k spoplatňovaniu cestnej dopravy prostredníctvom elektronického mýta. Pri určovaní výšky mýta bude potrebné zaviesť rovnaké princípy pre účtovanie za použitie infraštruktúry na úrovni EÚ a zároveň postupne zahrnúť do mýta aj externé náklady. Cieľom je dosiahnuť, aby výška mýta bola úmerná nákladom na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj danej infraštruktúry, a postupným zahrnutím externých nákladov ako napríklad kongescie, náklady zamerané na prevenciu a zníženie nehôd, hluku a pod. Dôsledky emisií CO<sub>2</sub> nebudú zahrnuté do externých nákladov a mali by byť zohľadnené v spotrebnej dani z pohonných hmôt. Sadzby mýta bude možné meniť aj v závislosti od typu vozidla, časového úseku dňa a určitej časti siete v závislosti od environmentálnej citlivosti územia.

V súčasnosti daň z motorových vozidiel v SR niekoľkokrát prevyšuje minimálnu úroveň sadzby dane stanovené touto smernicou, preto je z krátkodobého hľadiska potrebné tento systém spoplatnenia optimalizovať. Na druhej strane sú však užívateľské poplatky, ktoré zohľadňujú princíp "užívateľ platí", podstatne nižšie ako umožňuje daná smernica, čo umožňuje predovšetkým zahraničným dopravcom prevádzkovať tranzitnú dopravu bez reálneho pokrytia spôsobených nákladov.

## **Letecká doprava**

V leteckej doprave je existujúci systém harmonizácie a diferenciacie poplatkov relatívne prepracovaný a súčasné tarifné mechanizmy odrážajú reálne náklady na infraštruktúru. Tento systém nepotrebuje žiadnu okamžitú reguláciu. Avšak z hľadiska definície poplatkov na princípe užívateľ – platca a znečisťovateľ – platca treba počítať s nutnosťou diferenciacie podľa úrovne emisií a taktiež hluku podľa právnych predpisov EÚ. Náklady sa zvyšujú v špičke, z čoho vyplýva nutnosť rozlíšiť spoplatnenie podľa režimu prevádzkových hodín.

Čo sa týka letiskových poplatkov je predpokladaný princíp, ktorý bude založený na nákladoch poskytovaných služieb na letisku. Má tak dôjsť k návratnosti investícií, primeranému pokrytiu amortizácie, čiže k efektívnejšiemu riadeniu kapacít.

V oblasti civilného letectva bude nutné vzhľadom na meniace sa prostredie upraviť poskytovanie navigačných služieb na dopravnej ceste. Služby riadenia letovej prevádzky v oblasti letísk (APP) musia byť oddelené ekonomicky od služieb riadenia letovej prevádzky v hornom vzdušnom priestore. Ďalej bude nutné riešiť ekonomické zdroje služieb APP.

## **Vodná doprava**

Marginálne náklady u vnútrozemskej plavby sú veľmi nízke a vodné cesty hrajú dôležitú rolu pri hospodárení s vodou, s čím musí byť počítané pri kalkulácii užívateľských poplatkov, v ktorých finančné i environmentálne náklady zostávajú medzi najnižšími zo všetkých druhov dopravy.

Spoplatňovanie infraštruktúry samo o sebe nemôže vyrovnáť všetky nerovnováhy existujúce na dopravnom trhu, ale vytvára priestor pre racionálny výber založený na výpočte všetkých dopravných nákladov v prípade každého druhu dopravy.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR, MF SR:**

- vytvárať nediskriminačné podmienky pre podnikanie pre všetky druhy dopravy s cieľom vytvorenia optimálnej rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy,
- vypracovať súbor legislatívnych opatrení, ktoré definujú finančný vzťah užívateľa dopravnej cesty voči nákladom na jej prevádzku, údržbu, obnovu a rozvoj,
- v oblasti železničnej dopravy legislatívne upraviť spoplatnenie železničnej infraštruktúry v súlade s postupom EÚ,
- aproximovať systémy spoplatňovania dopravnej infraštruktúry všetkých druhov dopravy v súlade s prístupom EÚ,
- prostredníctvom regulačného úradu a objednávateľa výkonov vo verejnom záujme pre železničnú dopravu zabezpečiť efektívnu kontrolu a reguláciu systému spoplatnenia,
- stanovovať podmienky v rámci zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, za ktorých manažér železničnej infraštruktúry dostane štátnu finančnú podporu, ktorá spolu s príjmami za spoplatnenie zabezpečí jeho vyrovnané hospodárenie,
- v oblasti cestnej dopravy postupne meniť doterajší systém vysokých daní z vozidiel a nízkych užívateľských poplatkov v smere posunu do vyššej váhy užívateľských poplatkov a nižšej váhy fixných platieb,
- systém užívateľských poplatkov aplikovaných na diaľniciach, rýchlostných cestách a vybraných cestách I. triedy nahradiť v priebehu roka 2006 elektronickým mýtnym systémom (pričom výška mýta bude závislá od stavebných, prevádzkových nákladov na rozvoj infraštruktúry a druhu používaného vozidla),
- v súlade s prístupom v EÚ podporovať rozvoj prevádzky intermodálnej prepravy minimálne po obdobie dosiahnutia jej konkurencieschopnosti (po zahrnutí externalít do spoplatnenia cestnej dopravy),
- špecifikovať celospoločenské náklady (napr. náklady spôsobené kongesciami, náklady zamerané na prevenciu a zníženie nehôd, hluku a pod.) vyvolané činnosťou jednotlivých dopravných systémov za účelom ich priradenia tomu, kto ich spôsobil, s následným prenesením do cenotvorby,
- presadzovať na úrovni EÚ, aby externé náklady boli pre všetky druhy dopravy zohľadnené pri spoplatnení infraštruktúry v plnej výške ich pôvodcom pri zabezpečení účelového viazania týchto prostriedkov.

### **Priorita 1.3 Prístup na dopravnú infraštruktúru**

V cestnej, leteckej a vodnej doprave je prístup na dopravnú infraštruktúru liberalizovaný, vyžaduje si však splnenie licenčných, resp. koncesných podmienok a technických požiadaviek na prevádzku v rámci národnej legislatívy a riadi sa pravidlami stanovenými príslušnými medzinárodnými inštitúciami zastrešujúcimi podnikanie v daných dopravných odboroch.

#### **Železničná doprava**

V európskej dopravnej politike sa stáva základnou prioritou ďalšie rozširovanie možnosti prístupu licencovaných železničných podnikov k železničnej infraštruktúre Spoločenstva. Štáty majú všeobecnú zodpovednosť za rozvoj a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry. V tomto smere nadobúda dôležitosť funkcia štátu spočívajúca v povinnosti zabezpečiť, aby bol prístup železničných podnikov k infraštruktúre zabezpečený prostredníctvom subjektu (manažéra infraštruktúry) nezávislého od železničných podnikov využívajúcich túto dopravnú

cestu, pričom ide najmä o pridelovanie kapacity, stanovenie poplatkov za používanie infraštruktúry. Kompetenciou regulačného úradu v tejto oblasti je možnosť preskúmania rozhodnutia manažéra infraštruktúry pri pridelovaní infraštruktúry.

Manažér železničnej dopravnej cesty je povinný umožniť využívanie železničnej dopravnej cesty prevádzkovateľom železničnej dopravy po splnení stanovených podmienok. Dopravca môže prevádzkovať dopravu na dráhe v súlade s ustanovenými predpismi zabezpečujúcimi bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky na základe poskytnutej licencie, ktorý mu udeľuje regulačný úrad.

### **Letecká doprava**

Z dôvodu v súčasnosti nevyťaženej úrovne kapacity letísk nebolo nutné doteraz implementovať smernicu o pridelovaní časových intervalov. S očakávaným nárastom leteckej dopravy však bude potrebné zabezpečiť nediskriminačný prístup k leteckej infraštruktúre a službám prostredníctvom transparentného pridelovania časových intervalov pre jednotlivých dopravcov leteckej dopravy.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- legislatívne upraviť podmienky prístupu na železničnú infraštruktúru v súlade s prístupom EÚ,
- zabezpečiť prístup k leteckej infraštruktúre prostredníctvom transparentného pridelovania časových intervalov,
- zabezpečiť nediskriminovaný prístup k verejným prístavom vo vnútrozemskej vodnej doprave,
- zabezpečiť nediskriminovaný prístup k službám verejných terminálov intermodálnej dopravy.

### **Priorita 1.4 Regulovaná súťaž a optimalizácia výkonov vo verejnom záujme v osobnej doprave**

Verejná osobná doprava má z celospoločenského hľadiska charakter verejnej služby zabezpečujúcej uspokojenie prepravných potrieb obyvateľstva. Výška finančných prostriedkov vkladanych do verejnej osobnej dopravy vyjadruje mieru záujmu štátu, samosprávy a obce na jej zachovaní a rozvoji, z dôvodu nevyhnutnosti trvalej udržateľnosti rozvoja ako alternatívy voči neustále narastajúcej individuálnej automobilovej doprave. Výkony vo verejnom záujme by mali primerane zohľadňovať požiadavky na verejné služby realizované na základe objednávky z úrovne príslušného správneho orgánu (štát, VÚC, obec), pričom efektívne využitie verejných zdrojov a zavádzanie atraktívnejších služieb je potrebné zabezpečiť umožnením konkurencie medzi poskytovateľmi dopravných služieb a optimalizáciou objemu výkonov vo verejnom záujme.

V súčasnosti v SR sa výkony vo verejnom záujme na autobusových linkách, ktorých vzdialenosť nepresahuje 100 km, financujú prostredníctvom samosprávnych krajov. O výške skutočne pridelovaných prostriedkov na úhradu výkonov vo verejnom záujme rozhodujú samosprávne kraje, ktoré uzatvárajú s dopravcom Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme. V mestskej hromadnej doprave výkony vo verejnom záujme sú objednávané a financované príslušnými mestami (obcami).

Pre železničnú dopravu je každoročne uzatváraná zmluva o výkonoch vo verejnom záujme medzi štátom (v zastúpení MDPT SR) a ŽSR (dráhy celoštátne a regionálne) a zmluva medzi MDPT SR a Železničnou spoločnosťou Slovensko a. s. (dopravná obslužnosť) so stanovením

kvantifikácie rozsahu výkonov vo verejnom záujme na bežný rok a kvantifikácie úhrady straty z ich realizácie.

Dopravná obslužnosť je vyjadrená dopravnými výkonmi verejných dopravcov vo verejnom záujme v priestorovo a časovo orientovanom rozlíšení tak, aby vykryli základné prepravné potreby obyvateľstva, ako je napríklad cestovanie za prácou, vzdelaním, do zdravotníckych zariadení, do úradov a verejných inštitúcií. Inštitút dopravnej obslužnosti primárne nepatrí k základným právam občanov SR, ale sprostredkovanne podporuje naplňovanie takýchto práv súvisiacich s mobilitou (právo na prácu, vzdelanie, zdravotnú starostlivosť a pod.), čím významnou mierou ovplyvňuje kvalitu života obyvateľov najmä v regiónoch.

Rozsah požadovaných dopravných výkonov by mal byť obsiahnutý v pláne dopravnej obslužnosti, ktorý tvorí základ pre vypracovanie zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme. Pri zostavovaní plánu dopravnej obsluhy územia sú základnými určujúcimi prvkami sieť dopravnej infraštruktúry v danom území a smery mobility obyvateľstva so spádovými centrami dochádzky v regióne stanovené na základe výsledkov dopravno-sociologického prieskumu. Plán určí najmä spôsob zabezpečovania dopravnej obsluhy a rámcový rozsah štandardov dopravnej obslužnosti (počet párových spojov), ktorých financovanie bude záväzne garantované z úrovne správneho orgánu.

Jednotlivé regióny (VÚC) a mestá v SR majú rôzne finančné možnosti ako aj diferencovanú štruktúru urbanizácie, rôznu stupeň industrializácie a vybavenia územia, z čoho vyplývajú rozdielne prepravné potreby obyvateľstva. Preto je potrebné postupne zavádzať tzv. diferencované modely dopravnej obsluhy územia, ktoré umožnia vhodnou kombináciou dopravnej obsluhy jednotlivými druhmi dopravy zlepšiť pokrytie prepravných potrieb obyvateľstva.

### **Prístup v EÚ**

Legislatíva EÚ stanovuje, ako štát a orgány verejnej správy vyberajú dopravcov a uzatvárajú s nimi zmluvy o službách vo verejnom záujme. V zmluvách sa má definovať kvalita a početnosť spojov, náklady na ich zabezpečenie, ceny za dopravu vyberané dopravcom ako cestovné, rozdiel medzi nákladmi a tržbami (vypočítané z predpokladaných objemov prepravy) – tento rozdiel predstavuje výšku úhrady, ktorú objednávatel' poskytuje dopravcovi. Za predpokladu uskutočnenia výberového konania na dodávateľa výkonov vo verejnom záujme môže inštitút realizácie výkonov vo verejnom záujme obsahovať aj primeraný zisk dopravcu.

Pre dopravcu sa tak služby vo verejnom záujme stávajú segmentom podnikania, v ktorom má záujem zvyšovať ponuku a znižovať náklady, aby dosiahol zisk a aby obstál v konkurencii s inými dopravcami, ktorí ponúkajú obdobné služby. Výsledok má priaznivý dosah na kvalitu služieb a na ich cenu v budúcnosti. Dopravcovia sa v zásade určujú na základe výberových konaní a zmluvy sa uzatvárajú na dostatočne dlhé obdobie s prihliadnutím na to, že dopravca do týchto služieb investuje (dopravné prostriedky, zamestnanci).

Ďalší rozvoj v oblasti poskytovania služieb na úrovni EÚ sa má zabezpečiť prostredníctvom regulovanej súťaže - uplatňovaním pravidiel verejnej súťaže spojenej so slobodným prístupom na dopravný trh EÚ, kde víťaz súťaže dostane výhradné práva na vykonávanie dopravných služieb počas dostatočne dlhej doby platnosti kontraktu.

Na základe prístupu v EÚ v oblasti regulácie poskytovania služieb verejnej osobnej dopravy bude potrebné aktualizovať právny rámec SR pri zohľadnení národných špecifik tak, aby sa zabezpečil rozvoj verejnej dopravy prostredníctvom regulovanej súťaže. V kontexte s vytvorením jednotného právneho rámca sa zabezpečí hladké fungovanie trhu a harmonizácia základných prvkov súťažných postupov na úrovni Spoločenstva.

Prostredníctvom inštitútu regulovanej súťaže by mali byť zabezpečené výkony vo verejnom záujme na základe princípov a podmienok umožňujúcich vykonávanie služieb v primeranej kvalite, cene a mali by byť zohľadnené aj faktory ovplyvňujúce efektívne využitie potenciálu existujúcej infraštruktúry.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- uplatňovať systémové riešenie podpory výkonov vo verejnom záujme a dopravnej obslužnosti územia a vytvárať podmienky pre zachovanie dosiahnutej úrovne dopravnej obslužnosti regiónov,
- vytvoriť legislatívne podmienky pre realizovanie výkonov vo verejnom záujme inštitútom regulovanej súťaže v súlade s prístupom EÚ a zohľadnení národných špecifik,
- harmonizovať ekonomické podmienky podnikania v súlade s efektívnym uplatňovaním verejného záujmu,
- legislatívnymi nástrojmi vytvárať transparentné finančné vzťahy vo väzbe na realizované výkony v podnikateľskom a verejnom záujme

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obec:**

- spracovávať plán dopravnej obslužnosti územia na princípe subsidiarity,
- zabezpečovať ekonomickú efektívnosť verejnej osobnej dopravy transparentným verejným obstarávaním týchto služieb formou regulovanej súťaže a súťažnými podmienkami stimulovať rozvoj integrovaných dopravných systémov,
- zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme uzatvárať na dostatočne dlhé obdobie, pre zabezpečenie návratnosti investícií dopravcu využívajúc inštitút výlučného práva v špecifických prípadoch s možnosťou každoročného upresňovania,
- zmluvami vo verejnom záujme zohľadniť všetky budúce záväzky príslušného správneho orgánu (štát, VÚC, obec) a minimalizovať, resp. eliminovať dodatočné špecifické dotácie z verejných zdrojov,
- využívať zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme za účelom dosiahnutia súladu medzi sociálnou, regionálnou a dopravnou politikou na báze definovania priorít verejného záujmu,
- vytvoriť podmienky pre zavedenie adresnosti poskytovania uznávaných zliav,
- vo verejných rozpočtoch zohľadňovať potreby finančných prostriedkov na vykrývanie výkonov vo verejnom záujme.

### **Priorita 1.5 Sociálna politika**

V odvetví dopravy sa realizuje sociálna politika, ktorá má svoj vnútorný a vonkajší rozmer. Vnútorný rozmer je daný skutočnosťou, že doprava predstavuje hospodárske odvetvie, zamestnávajúce prevažne zamestnancov, ktorí majú na základe špecifického charakteru nimi zabezpečovaného pracovného (dopravného) procesu pracovný čas nerovnomerne rozvrhnutý. Z toho následne vyplýva potreba osobitnej úpravy ich pracovného času a aj s ním súvisiaceho času odpočinku.

V SR bol prijatý zákon o pracovnom čase a odpočinku v doprave, ktorý však v súlade s postupom v EÚ bude potrebné novelizovať najmä v oblasti cestnej a leteckej dopravy, kde sa pripravujú nové nariadenia. Cieľom nového nariadenia v oblasti cestnej dopravy je zlepšiť pracovné podmienky pre profesionálnych vodičov, zvýšiť bezpečnosť cestnej dopravy a zavedením digitálnych tachografov dosiahnuť efektívnejšie uplatňovanie nariadenia v praxi. Okrem toho v rámci implementácie tohto nariadenia budú členské štáty povinné postupne zvýšiť počet kontrol tachografov zo súčasného 1% pracovných dní vodičov na 4% do roku



2014.

Vonkajší rozmer sociálnej politiky v doprave vystupuje vo vzťahu k spotrebiteľom, ktorým doprava poskytuje svoje služby. V rámci osobnej dopravy sú týmito spotrebiteľmi všetky kategórie prepravovaných cestujúcich, voči ktorým musí byť zo strany dopravcu zaručená ochrana ich práv nielen počas prepravy, ale aj pred jej začiatkom a po jej skončení.

### **Zraniteľní užívatelia**

Mimoriadne citlivou oblasťou sociálnej politiky je poskytovanie dopravných služieb zraniteľným účastníkom dopravy, medzi ktorých patria najmä osoby s obmedzenou pohyblivosťou, starší ľudia, zdravotne postihnutí, deti, tehotné ženy, cestujúci s kočíkom a pod.. Pre zabezpečenie mobility zraniteľných užívateľov dopravy je potrebné vytvárať vhodné podmienky pre prístup k verejnej osobnej doprave (vytvárať bezbariérové vstupy, úprava nástupíšť, perónov ako nevyhnutný predpoklad na uskutočnenie prepravy).

### **Ochrana spotrebiteľov**

Poskytovanie dopravných služieb cestujúcim ako spotrebiteľom, stojacim v strede záujmu dopravného procesu, v rámci ktorého predstavujú zmluvnú stránku v prepravnej zmluve, si vyžaduje, aby títo mali svoje práva garantované obdobne, ako je tomu aj pri spotrebe produktov iného charakteru.

Vzhľadom na špecifický charakter dopravy je možné za práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy považovať najmä právo:

- na získanie informácií o dopravných službách pred cestou, počas nej a po jej skončení,
- na náhradu za oneskorenie vrátane oneskorenia vedúceho k zmeškaniu prípoja alebo za zrušenie spojov,
- na náhradu za následné škody v dôsledku oneskorenia, zmeškaného prípoja alebo zrušenia spojov,
- na zaistenie bezpečia cestujúcich vo výpravných zariadeniach a v dopravných prostriedkoch,
- na reklamácie v stanovených lehotách,
- na zabezpečenie určitej úrovne kvality poskytovaných služieb.

Ochrana práv spotrebiteľov má zabezpečiť cestujúcim zvýšenie spoľahlivosti a kvality služieb. Tento trend sa prejaví najskôr v leteckej doprave, medzinárodnej osobnej železničnej doprave s postupnou aplikáciou v ostatných druhoch dopravy.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- zabezpečiť efektívnu implementáciu sociálnej legislatívy EÚ v oblasti dopravy,
- vykonávať požadované kontroly pracovného času profesionálnych vodičov s ich postupným zvyšovaním na 4% (pracovných dní vodičov) do roku 2014 a v súlade s postupom EÚ zaviesť v cestnej doprave digitálne tachografy,
- umožniť prístup osobám so zníženou pohyblivosťou (zraniteľní užívatelia dopravy) k verejnej osobnej doprave a vytvoriť im tak podmienky pre zabezpečenie ich mobility,
- zabezpečiť implementáciu nariadení EÚ v oblasti ochrany spotrebiteľov (napr. v oblasti úhrady nákladov za oneskorenie vrátane oneskorenia vedúceho k zmeškaniu prípoja alebo zrušenie spojov),
- vytvárať podmienky pre postupnú obnovu parku mobilných prostriedkov vo všetkých druhoch dopravy tak, aby v roku 2015 vyhovoval primeraným požiadavkám na prepravu zdravotne postihnutých osôb,
- zabezpečiť, aby túto požiadavku spĺňali aj výpravné zariadenia vrátane prístupovej

- infraštruktúry k nim i vo všetkých druhoch dopravy,
- uložiť povinnosť dopravcovi poskytovať asistenčné služby zdravotne ťažko postihnutým na všetky druhy dopravy,
- vo verejnej osobnej doprave vytvoriť podmienky pre poskytovanie primeraných zliav na cestovnom (upravené zákonom alebo priznané ako komerčné zľavy),
- zvýšiť právnu silu zabezpečenia práv cestujúcich v príslušných právnych predpisoch.

## **Špecifický cieľ 2: Zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry**

Rozvinutá dopravná infraštruktúra je základným predpokladom fungovania ekonomiky každého štátu. Dostupnosť regiónov k transeurópskym dopravným sieťam (TEN-T), dostatočná úroveň vybavenosti územia vnútroštátnymi dopravnými koridorami, ako aj vnútroregionálnymi dopravnými sieťami priamo pôsobí na rozvoj ekonomických aktivít štátu, ako aj pri odstraňovaní regionálnych disparít medzi jednotlivými regiónmi.

Rozvoj dopravnej infraštruktúry jednotlivých druhov dopravy musí byť zahrnutý vo všetkých rozvojových koncepciách dopravnej siete štátu tak, aby ich rozvoj prebiehal harmonizovane s cieľom dosiahnutia trvalo udržateľnej mobility. Na tento cieľ treba využívať všetky dostupné formy mobility vrátane nemotorovej dopravy a taktiež nekonvenčných druhov dopravy a zabezpečiť podmienky na rozvoj ich infraštruktúry.

Pri rozvoji a modernizácii dopravnej infraštruktúry je potrebné vychádzať z analýz nákladov a výnosov (cost-benefit) zohľadňujúcich súčasné a očakávané dopravné intenzity a výsledkov strategickej analýzy vplyvov na životné prostredie (SEA).

### **Priorita 2.1 Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry**

Technická základňa železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu v dôsledku nízkej technickej úrovne a kvality technickej základne železničnej dopravy, v jej zanedbanej údržbe a nedostatočnej obnove. Rizikom nekvalitnej dopravnej infraštruktúry je úbytok tranzitných prepráv, pokles vnútroštátnych prepráv a prepravy cestujúcich v regionálnej ako aj v diaľkovej preprave, pričom prednosťou súčasného existujúceho stavu je dostatočná hustota tratí, staníc a zastávok (vysoká obsluha územia), ponuka vysokých kapacít, dobrá kvantitatívna a štruktúrna základňa dopravnej infraštruktúry a dobrá nadväznosť železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Doterajší spôsob zabezpečovania modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry vyvolalo zaostávanie v rozvoji železničných koridorových tratí v porovnaní s okolitými štátmi, narastanie vonkajšej i vnútornej zadlženosti v dôsledku nedoriešenia financovania rozvoja železničnej infraštruktúry, znižovanie konkurencieschopnosti a rast cien, najmä v železničnej nákladnej doprave.

Za potenciálne príležitosti možno považovať významnú geografickú polohu SR v strede Európy, zapojenie dopravnej infraštruktúry do siete TEN-T budovaním koridorov a modernizáciou multimodálnych tratí podľa dohôd AGTC a AGC, kapacitné rezervy tratí, zriaďovacích staníc a terminálov intermodálnej dopravy, možnosť prístupu na sieť pre ďalších dopravcov a zavedenie elektronickej železnice E-Rail.

#### **Opatrenia:**

**na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- modernizáciu a rozvoj tratí realizovať postupne v úsekoch zaradených do TEN-T:
- Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/Ukrajina, prioritne modernizovať úsek Žilina – Nové Mesto nad Váhom (koridor V),
- Poľská republika/štátna hranica SR - Skalité – Čadca – Žilina (koridor VI.),
- Rakúsko (Viedeň)/štátna hranica SR – Bratislava – cezhraničná časť,
- štátna hranica Česká republika/SR – Kúty – Bratislava – Štúrovo – štátna hranica SR/Maďarská republika (koridor IV),
- podporovať realizáciu elektrickej trakcie, najmä v prímestskej železničnej doprave regionálnych centier,
- železničné prepojenie Letiska Bratislava a Letiska Košice na sieť TEN-T,
- modernizovať a rozvíjať železničné trate mimo sietí TEN-T, prioritne trať Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – Čaňa.

Modernizácia železničných tratí musí zabezpečiť:

- dosiahnutie štandardov definovaných v dohodách AGC a AGTC,
- interoperabilitu modernizovaných, pripravovaných a realizovaných nových traťových úsekov siete TEN-T,
- zvýšenie traťovej rýchlosti konvenčných železničných tratí do 160 km/hod (s možnosťou prevádzky rýchlosťou do 200 km/h u vlakových súprav s výkyvnými skriňami) a pri vybraných nákladných vlakoch do 120 km/hod. s elektrifikovanou prevádzkou,
- realizovať peronizáciu a poloperonizáciu s možnosťou bezbariérového prístupu pre cestujúcich,
- dostatočnú dĺžku nástupíšť,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky.

## **Priorita 2.2 Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry**

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej del'by dopravnej práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu. Zvýšenie životnej úrovne so sebou prináša vysoký rast cestnej dopravy a to najmä individuálnej, čo si vyžaduje modernizáciu a rozšírenie kapacity cestnej siete.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné komunikácie), pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest. Významnou úlohou je preto podporovať kvalitatívny rozvoj a zabezpečovať potrebný štandard údržby a opravy cestnej infraštruktúry v nadväznosti na súčasne platné a plánované koncepcie, ako predpokladu zabezpečenia funkčnosti cestnej dopravy štátu, s cieľom uspokojovania nárokov medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy.

Prioritou dopravnej politiky SR v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry je dokončenie výstavby dopravnej infraštruktúry zaradenej do TEN-T. Zabezpečením proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest v kontexte s uvažovanými medzinárodnými cestnými ťahmi v nadväznosti na realizované cezhraničné prepojenia so susediacimi štátmi bude viesť k zaradeniu cestnej siete SR do jednotného európskeho dopravného systému.

V súvislosti s vývojom intenzity cestnej dopravy a vzhľadom na preťaženie niektorých hlavných tepien a následné negatívne účinky dopravy je pre Slovenskú republiku dôležité dokončenie nielen transeurópskych projektov, o ktorých už bolo rozhodnuté, ale aj nadradenej cestnej infraštruktúry (rýchlostné komunikácie) tak, aby došlo k zlepšeniu prístupu okrajových regiónov a vyrovnávaniu regionálnych disparít. Popri výstavbe diaľnic a rýchlostných komunikácií, ktoré sú základným riešením pri odstraňovaní disparit

v kapacitách ciest s ohľadom na súčasné a prognózované objemy dopravy, je potrebné zabezpečiť aj rozvoj ostatnej cestnej siete.

Za účelom zefektívnenia správy a rozvoja siete diaľnic, rýchlostných ciest ako aj ostatnej cestnej infraštruktúry je potrebné dokončiť transformáciu cestného hospodárstva. Prvým krokom v rámci etapy transformácie bolo prevedenie vlastníctva ciest II. a III. triedy z vlastníctva štátu do vlastníctva samosprávnych krajov a založenie právnických osôb samosprávnymi krajmi na správu tohto majetku.

Pri správe ciest I., II. a III. triedy sa budú postupne uplatňovať nové prístupy údržby, opráv a systematickej obnovy cestného majetku (ako povrch vozovky, dopravné značenie, súvisiace objekty a pod.). Ide o návrh viacročného plánu údržby a obnovy v rámci zmluvy medzi vlastníkom (SSC, VÚC) a subjektom vykonávajúcim plán údržby a obnovy. Vlastník špecifikuje plán na základe kritérií zabezpečujúcich kvalitu a bezpečnosť pozemných komunikácií ako napr. údržbu ciest, opravy, zlepšovanie bezpečnostných zariadení a zimnú údržbu. Verejná správa si zachová úlohu vlastníctva a operatívneho riadenia cestného hospodárstva, v pravidelných intervaloch overuje kvalitu vykonaných prác podľa zákazky a zachováva si právo potvrdiť alebo odmietnuť programy údržby alebo obnovy. Správa a rozvoj siete diaľnic a rýchlostných komunikácií v SR sa bude zabezpečovať prostredníctvom Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s..

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR:**

- zabezpečiť proporcionálny rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest v kontexte s uvažovanými medzinárodnými cestnými ťahmi,
- zabezpečiť urýchlenú dostavbu diaľničnej siete zaradenej do TEN-T v trasách Bratislava – Žilina – Košice – Vyšné Nemecké – štátna hranica SR/Ukrajina (koridor Va; diaľničný úsek D1) s prioritou časti Bratislava - Košice ako hlavný dopravný a urbanistický ťah SR,
- zabezpečiť urýchlenú dostavbu rýchlostnej cesty R1 v trase Trnava – Banská Bystrica,
- zabezpečiť výstavbu rýchlostnej cesty R2 v trase Česká republika/štátna hranica SR – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom - Zvolen – Košice,
- zabezpečiť dostavbu diaľničnej siete zaradenej do TEN-T v trasách Poľská republika/štátna hranica SR – Skalité – Žilina (koridor VI; diaľničný úsek D3),
- zabezpečiť dostavbu rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin - Turčianske Teplice - Zvolen - Šahy – štátna hranica SR/Maďarská republika (pri súčasnom posúdení možnosti výhodnejšej alternatívy),
- zabezpečiť dostavbu rýchlostnej cesty R4 v úseku Poľská republika/štátna hranica SR - Vyšný Komárnik - Prešov - Košice - Milhost' – štátna hranica SR/Maďarská republika,
- zabezpečiť dostavbu chýbajúcich úsekov diaľničnej siete zaradenej do TEN-T v trasách Česká republika/štátna hranica SR – Kúty – Bratislava – Rusovce – SR/Maďarská republika (koridor IV; diaľničný úsek D2),
- postupne zabezpečiť výstavbu rýchlostnej cesty R 7 Bratislava – Nové Zámky – Lučenec,
- v oblasti uspokojovania potrieb vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy zabezpečovať vhodné podmienky všetkým užívateľom a poskytovať im primeranú úroveň kvality dopravnej cesty, poskytovaných služieb a ceny za ich využívanie, v závislosti od požiadaviek užívateľov,
- zabezpečiť potrebný štandard údržby, opráv a systematickej obnovy diaľnic, rýchlostných ciest a cestnej siete I. triedy,
- zabezpečiť kvalitné riešenie tranzitnej dopravy na cestnej sieti I. triedy miest a obcí prostredníctvom obchvatov.

#### **na úrovni VÚC:**

- zabezpečiť rozvoj a potrebný štandard údržby, opráv a systematickej obnovy cestnej siete II. a III. triedy,
- zvyšovať technické parametre ciest na regionálnej úrovni (cesty II. a III. triedy),
- v úsekoch, kde sú vedené trasy cyklistickej dopravy vytvárať podmienky na oddelenie cyklistickej dopravy od dopravy motorovej (cyklistické pruhy, pásy).

#### **na úrovni obcí:**

- zabezpečiť rozvoj a potrebný štandard údržby, opráv a systematickej obnovy miestnych komunikácií,
- zvyšovať technické parametre miestnych komunikácií,
- modernizáciou a rozvojom cestnej infraštruktúry miest a obcí v oblasti uspokojovania potrieb regionálnej a mestskej dopravy, vytvárať podmienky pre preferenciu prostriedkov hromadnej prepravy osôb.

### **Priorita 2.3 Modernizácia a rozvoj leteckej infraštruktúry**

Letecká doprava ako súčasť dopravného systému štátu zohráva strategickú úlohu najmä v oblasti zabezpečovania dopravných služieb so zahraničím a prispieva k spoločenskému a ekonomickému rozvoju štátu.

Letecká infraštruktúra disponuje dostatočne hustou sieťou letísk, s výhodným rozmiestnením týchto letísk, pričom v Slovenskej republike prakticky neexistuje miesto, ktoré by bolo vzdialené viac ako 100 km od letiska. Letiská sú charakterizované pomerne kvalitným dráhovým systémom, chýbajú však odbavovacie budovy pre cestujúcich a predovšetkým pre náklad, nedostatočné je manipulačné vybavenie, chýbajú skladové priestory a chýba moderné (koľajové a diaľničné) napojenie bratislavského a košického letiska.

Rozvoj v oblasti leteckej infraštruktúry sa sústreďí prevažne na modernizáciu existujúcej infraštruktúry s dôrazom na Letisko Bratislava a Letisko Košice, ako sú úpravy a rozšírenie terminálov, úpravy a predĺženie vzletových a pristávacích dráh, a v neposlednom rade zvyšovaniu bezpečnostnej ochrany pred činmi protiprávneho zasahovania.

Rozvoj a modernizácia regionálnych letísk bude predovšetkým v pôsobnosti regionálnych samospráv.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obec:**

- zachovať verejný charakter leteckej infraštruktúry s možnosťou vstupu strategických investorov,
- trvalo zaistiť zvyšovanie kvality a bezpečnosti letiskových a traťových zariadení v rámci riadenia letovej prevádzky a poskytovania služieb riadenia letov,
- modernizovať medzinárodné letiská Bratislava, Košice a Poprad-Tatry,
- modernizovať ostatné letiská, ktoré majú potenciál pre regionálne a miestne využitie (Piešťany, Sliač a Žilina),
- zabezpečiť pre verejnosť modernejší a efektívnejší prístup na Letisko Bratislava a Letisko Košice.

## **Priorita 2.4 Modernizácia a rozvoj vodnej infraštruktúry**

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

Rozvoj vodnej dopravy vo veľkej miere závisí od rozvoja a dobudovania verejných prístavov na Dunaji a modernizácie ich technického vybavenia tak, aby očakávané rozvojové priemyselné aktivity štátu boli vo väčšej miere realizované vodnou dopravou a to najmä využitím vodného toku Dunaja.

Rozvoj infraštruktúry vodnej dopravy sa v súčasnosti aj v budúcnosti bude orientovať na dobudovanie existujúcich vodných ciest a verejných prístavov. Realizácia stavieb infraštruktúry vodnej dopravy, najmä vodné cesty je vždy viacúčelová vodohospodárska investícia, ktorá preukazuje celospoločensky široký okruh jej potenciálnych užívateľov. Finančný model by preto mal vychádzať zo snahy zainteresovať do výstavby vodných ciest jej budúcich užívateľov.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR, MŽP/VÚC:**

- vytvárať podmienky na modernizáciu existujúcich vodných ciest (Dunajskú) na dosiahnutie požadovaných dopravných kritérií a v súlade s postupom v EÚ vytvárať podmienky na dobudovanie projektov patriacich do TEN-T (vodná cesta Rýn – Dunaj, časť Viedeň – Bratislava a cezhraničná časť Sap – Moháč),
- vytvárať podmienky na zabezpečenie optimálneho rozvoja existujúcich vodných ciest a využitie verejných prístavov,
- analyzovať ekonomickú efektívnosť pokračovania výstavby Vážskej vodnej cesty po roku 2015.

## **Priorita 2.5 Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy**

Hlavným predpokladaným prínosom rozvoja infraštruktúry intermodálnej dopravy je očakávaný presun časti prepráv z priamej cestnej dopravy na ekologicky výhodnejšiu železničnú a vodnú dopravu pri súčasnom odľahčení cestnej siete. Rozvinutá infraštruktúra spolu s logistickými centrami vybudovanými v blízkosti prekladísk umožní lepšie využívanie logistických služieb poskytovaných zasielateľmi.

Súčasná infraštruktúra intermodálnej dopravy (11 prekladísk) je na pokrytie momentálnych i predpokladaných prepravných výkonov postačujúca, jej nedostatkom je však nevyhovujúca technicko-technologická úroveň (s výnimkou terminálu intermodálnej dopravy Dobrá).

Prioritou v oblasti rozvoja infraštruktúry intermodálnej dopravy je dobudovanie vybranej základnej infraštruktúry intermodálnej dopravy definovanej v dohode AGTC, jej technického vybavenia a vytvárania podmienok na rozvoj logistických centier, ich vzájomného prepojenia na poskytovanie logistických služieb, založenom na nediskriminačnom prístupe.

Podporu rozvoja infraštruktúry a techniky intermodálnej dopravy je možné vykonávať priamo dotáciami do infraštruktúry intermodálnej dopravy, ako aj nepriamo prostredníctvom finančných a daňových úľav pri nákupe manipulačnej a dopravnej techniky.

Rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy je možné vykonávať z verejných prostriedkov štátu alebo orgánov územnej správy alebo s využitím súkromných prostriedkov. Základná infraštruktúra intermodálnej prepravy musí zabezpečovať nediskriminačný prístup k

terminálovým službám, a preto musí byť zabezpečená účinná kontrola štátom.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy a privátnych subjektov:**

- dobudovať a modernizovať infraštruktúru vybranej základnej siete terminálov intermodálnej dopravy v zmysle dohody AGTC,
- vybudovať logistické centrá v blízkosti vybraných prekladísk,
- prepojiť terminály intermodálnej dopravy (technologicky a informačne) s logistickými centrami nákladnej dopravy pre efektívne zabezpečenie logistických prepravných reťazcov.

#### **Priorita 2.6 Modernizácia a rozvoj infraštruktúry pre nemotorovú dopravu**

Hlavným predpokladaným prínosom rozvoja infraštruktúry pre nemotorovú dopravu (peší pohyb, cyklistická doprava a pod.) je podstatný presun časti prepravných potrieb v osobnej doprave v rámci miest a obcí z individuálnej automobilovej dopravy do ekologicky čistej a ekonomicky efektívnej nemotorovej dopravy.

Súčasný stav infraštruktúry pre nemotorovú dopravu možno hodnotiť ako nevyhovujúci, pričom jej najväčším nedostatkom je neucelená sieť komunikácií pre nemotorovú dopravu s množstvom lokálnych diskontinuit, nekvalitná stavebná úprava, nadväznosť na sieť hromadnej dopravy a nízka úroveň bezpečnosti chodcov a cyklistov.

Prioritou v tejto oblasti rozvoja je definovanie hlavnej celoštátnej siete cyklistickej dopravy v nadväznosti na sieť medzinárodnú, postupné odstraňovanie úzkych miest siete, vytvorenie podmienok pre znižovanie počtu smrteľných nehôd najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky - chodcov a cyklistov.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obec:**

- postupne odstraňovať nevyhovujúce miesta cyklistickej siete celoštátneho a medzinárodného významu,
- zabezpečiť komplexný rozvoj a starostlivosť o stanovenú sieť cyklistických trás (správa, údržba a opravy),
- v závislosti od rýchlosti cestnej premávky zabezpečiť oddelenie cyklistickej a motorovej dopravy,
- zabezpečiť potrebný štandard bezpečnosti cyklistov na križovatkách cestných komunikácií, zavádzanie zón s obmedzenou automobilovou premávkou a obmedzenou rýchlosťou jazdy – Tempo 30,
- uplatňovať moderné systémy integrácie doprav Bike and Ride.

### **Špecifický cieľ 3: Zabezpečiť primerané financovanie v sektore dopravy**

Financovanie v sektore dopravy zahŕňa oblasť dopravnej infraštruktúry, dopravných prostriedkov a prevádzky dopravy. Oblasť dopravnej infraštruktúry sa zameriava na financovanie výstavby, modernizácie, údržby a opravy infraštruktúry. Oblasť dopravných prostriedkov sa sústreďuje hlavne na obnovu parku vozidiel, ich údržbu a opravy.

Špecifickými znakmi budovania a modernizácie dopravnej infraštruktúry je dlhodobý časový úsek výstavby, dlhodobá návratnosť investičných prostriedkov a náročnosť vytvárania finančných zdrojov, a preto sa realizácia bude opierať o viaczdrojové financovanie dopravnej infraštruktúry a to:

- verejné zdroje, ktoré tvoria národné rozpočtové zdroje a prostriedky z fondov EÚ,
- prostriedky vytvorené koncesným systémom, ktoré tvoria prevody výnosov z poplatkov za používanie existujúcej infraštruktúry (dopravnej cesty),
- súkromné zdroje získavané využívaním partnerstva verejného a súkromného kapitálu (projekty s privátnym partnerstvom - PPP) za účelom dodania projektu alebo služby, ktoré sú tradične poskytované verejným sektorom,
- ostatné zdroje, medzi ktoré možno zahrnúť bankové úvery a štátne dlhopisy,

Financovanie infraštruktúry patrí do sféry verejnej, a podľa svojho charakteru do pôsobnosti štátu, vyšších územných celkov a obcí. Štát má záujem o podporu rozvoja verejnej dopravy oproti individuálnej a o podporu rozvoja dopravy energeticky menej náročnej a ekologickejšej, preto by mal napomáhať obnove parku autobusov pre prímestskú a mestskú hromadnú dopravu a obnovu parku osobných železničných vozňov ako aj nákup vozňov pre intermodálnu dopravu.

### **Priorita 3.1 Zabezpečenie financovania dopravnej infraštruktúry**

Z dôvodu vysokej finančnej náročnosti modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry je potrebné zabezpečiť optimálne vytváranie zdrojov a ich efektívne využívanie. Úroveň výdavkov vynaložených na dopravnú infraštruktúru vo vyspelých krajinách EÚ predstavuje v súčasnosti približne 2 % z HDP, pričom v SR tieto výdavky dosahujú približne 1,5 % z HDP. Preto je potrebné finančné prostriedky na rozvoj dopravnej infraštruktúry získavať z viacerých zdrojov, okrem verejných zdrojov tiež z fondov EÚ, úverov a súkromných zdrojov, ako aj zo systému spoplatňovania dopravnej infraštruktúry. Ich použitie a podiel je závislý najmä od schopnosti akumulácie zdrojov, návratnosti investícií, nákladov na údržbu a opravy.

Vstupom do EÚ sa Slovenskej republike otvorila možnosť čerpať finančnú pomoc z fondov EÚ, čím sa vytvára predpoklad pre zvýšenie objemu finančných prostriedkov na urýchlenie modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry pri súčasnom zachovaní podielu verejných výdavkov štátu. V rámci finančnej pomoci zo strany EÚ pre oblasť dopravnej infraštruktúry je možné prostriedky čerpať z Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja a rozpočtu pre siete TEN-T.

Ďalšou z foriem alternatívneho financovania dopravnej infraštruktúry je financovanie na základe spolupráce verejného a súkromného sektora (PPP), najskôr u cestnej infraštruktúry s možnosťou aplikácie i u ostatných druhov infraštruktúry. Využitie tohto spôsobu financovania závisí od rozvoja a sily ekonomiky. Financovanie zo súkromných zdrojov môže byť dostupné len vtedy, ak je návratnosť týchto prostriedkov dostatočne vysoká. Dosiahnutie návratnosti súkromných prostriedkov môže znamenať zvýšenie nákladov na prevádzkovanie infraštruktúry a tým zvýšenie nákladov na dopravu. Na druhej strane však umožní rozvoj dopravnej infraštruktúry v podstatne kratšom časovom období vzhľadom na disponibilnosť verejných zdrojov.

Výkonové spoplatňovanie cestnej infraštruktúry na základe prejdenej vzdialenosti je ďalším prvkom vytvárania zdrojov pre financovanie dopravnej infraštruktúry. Postupným zavádzaním externých nákladov do výkonového spoplatnenia sa umožní znížiť nerovnováhu medzi jednotlivými druhmi dopravy.

Finančné zdroje na realizáciu regionálnej dopravnej politiky môžu tvoriť prostriedky vyčlenené na tento účel zo štátneho rozpočtu a sústreďované do možného fondu rozvoja regionálnej dopravnej infraštruktúry. Ide o prostriedky, ktorých hlavným zdrojom sú fiškálne výnosy.



Súbežne s využívaním nástrojov úverovej sústavy je pre podporu regionálnych ambícií na rozvoj dopravnej infraštruktúry v prípade strategických investícií potrebný i účinne pôsobiaci subvenčný systém zo strany štátu ako jeden z nástrojov realizácie regionálnej dopravnej a hospodárskej politiky.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy – MDPT SR, MF SR, MVRR:**

- využívať viaczdrojové financovanie pre urýchlenie modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry tak, aby boli minimalizované nároky na verejné financie,
- prijať legislatívne opatrenia, ktoré umožnia partnerstvo súkromného a verejného sektora pri financovaní rozvoja dopravnej infraštruktúry,
- vypracovanie a prijatie programovacích dokumentov pre čerpanie prostriedkov zo štrukturálnych a Kohézneho fondu na roky 2007 - 2013 za oblasť dopravy a ich následná implementácia,
- v priebehu roka 2006 zaviesť elektronicky systém vyberania mýta na diaľniciach, rýchlostných cestách a na vybraných cestách I. triedy, pričom výška mýta bude vychádzať z analýzy nákladov na prevádzku, údržbu a modernizáciu diaľničnej a cestnej siete.

#### **na úrovni VÚC:**

- umožniť samosprávnym krajom, aby v programovacom období 2007 - 2013 boli konečnými prijímateľmi pre zabezpečenie rozvoja a potrebného štandardu údržby, opráv a systematickej obnovy cestnej siete II. a III. triedy.

### **Priorita 3.2 Podpora verejnej osobnej dopravy a tarifná politika**

Verejná osobná doprava nemôže byť plne vystavená konkurenčnému prostrediu na trhu osobnej dopravy voči ponuke individuálneho motorizmu, ale mala by byť čiastočne financovaná ako zo strany štátu, tak zo strany samospráv. Zabezpečenie konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy je možné dosiahnuť iba postupnou tvorbou optimálneho modelu ponuky, riadenia a financovania, ktorý by mal prispieť k vytvoreniu vhodného ekonomického prostredia pre systematické zabezpečovanie verejnej osobnej dopravy v súlade s potrebami občanov a trvalo udržateľného rozvoja spoločnosti.

Základný princíp funkčnosti dopravnej obsluhy spočíva v tom, aby rozhodovacie procesy vychádzali z jedného centra danej územnej jednotky pre všetky druhy zainteresovaných verejných osobných dopráv. Nutnou podmienkou danej zmeny prístupu je preto vymedzenie regionálnej železničnej dopravy (na úrovni VÚC) a jej priestorovej príslušnosti (dopravnej obslužnosti) ku konkrétnemu orgánu miestnej verejnej správy. Uzatváraním zmlúv vo verejnom záujme z úrovne samosprávnych krajov sa vytvoria podmienky pre harmonizáciu a optimalizáciu dopravného systému (napr. odstránením súbežností liniek v autobusovej a železničnej doprave), keďže dané regióny na rozdiel od štátu lepšie poznajú prepravné potreby, čo bude mať za následok aj efektívnejšie vynakladanie verejných zdrojov.

Cieľom je tak dosiahnuť, aby samosprávne kraje boli zodpovedné za plánovanie, organizovanie a financovanie v oblasti prímestskej autobusovej dopravy, osobnej dopravy na železničných regionálnych dráhach a osobnej železničnej dopravy v rámci samosprávnych krajov. Plánovanie, organizovanie a financovanie mestskej hromadnej dopravy je potrebné vykonávať na úrovni mesta a obce. Na úrovni štátneho záujmu tak zostane diaľková železničná doprava - železničné rýchlikové, expresné vlaky, zrýchlené vlaky a osobné vlaky prechádzajúce cez viac ako jeden región (VÚC).

V rámci vytvorenia vhodnejšieho ekonomického prostredia je potrebné zmeniť súčasné

uplatňovanie zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme (pozri Priorita 1.4), ktoré v princípe garantujú dopravcom „náhradu za preukázanú stratu“, pričom nie je zmluvami vyvíjaný dostatočný tlak na znižovanie prevádzkových nákladov, efektívnejšie využívanie kapacít a zvyšovanie príjmov dopravcov ako súčasť ich podnikania. Dopravcovia, ktorí realizujú verejnú osobnú dopravu na základe zmlúv výkonov vo verejnom záujme, pôsobia v neštandardnom podnikateľskom prostredí a v zásade nie sú vystavení podnikateľskému riziku. Úspešnosť podnikania v súčasnosti závisí od schopnosti preukázať ekonomicky oprávnené náklady a od získania úhrady za preukázanú stratu.

V súlade so všeobecnými ekonomickými princípmi, so zámermi Európskej dopravnej politiky a s liberalizáciou regulácie trhu vo verejnej osobnej doprave je potrebné tento prístup zmeniť. Okrem toho na úrovni EÚ platí rozhodnutie Európskeho súdneho dvora vo veci „Altmark Trans“, ktorý rozhodol, že v prípade neuskutočnenia výberového konania pri výbere dopravcu sa výška potrebnej kompenzácie za službu nestanovuje na základe skutočných nákladov, ale na základe nákladov, ktoré by vynaložila „typicky dobre spravovaná spoločnosť“.

Dôležitou časťou kompenzácie je tarifný záväzok, ktorý je súčasťou zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, na základe ktorej dopravca poskytuje služby v súlade s dohodnutou tarifou. Potreba naďalej poskytovať kompenzácie na vykrytie straty je dôležitá pre zraniteľné skupiny obyvateľstva. Riešenie tejto problematiky je však dlhodobý proces, ktorý úzko súvisí s riešením celého komplexu otázok vyplývajúcich z procesu transformácie autobusovej a železničnej dopravy a z procesu fiškálnej decentralizácie, pričom sa musí riešiť komplexne, s rešpektovaním ekonomických i sociálnych podmienok.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obec:**

- plánovanie, organizovanie a financovanie regionálnej osobnej dopravy (prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej dopravy) smerovať do úrovne VÚC, mestskú hromadnú dopravu do úrovne obcí; diaľkovú železničnú dopravu smerovať na úroveň štátu,
- vytvárať podmienky na primeranú tvorbu zdrojov na úrovni regiónov a obcí pre zabezpečenie financovania výkonov vo verejnej osobnej doprave,
- podporovať verejnú osobnú dopravu prostredníctvom efektívne vynakladaných verejných prostriedkov na poskytovanie výkonov vo verejnom záujme na základe inštitútu regulovanej súťaže,
- kompetencie za záväzky verejnej služby regionálneho charakteru riešiť na úrovni regiónu v oblasti osobnej železničnej dopravy etapovite a počas prechodného obdobia účelovo viazať finančné prostriedky na vykrytie straty z realizácie výkonov regionálnej železničnej osobnej dopravy ako preneseného výkonu štátnej správy na VÚC,
- zmluvami o prevádzkovaní celoštátnej alebo regionálnej dráhy medzi vlastníkom dráhy a prevádzkovateľom dráhy uplatňovať systémové riešenie podpory udržiavania prevádzkyschopnosti železničnej dráhy,
- na úrovni VÚC, obce stanoviť rozhodujúci spôsob zabezpečovania dopravnej obsluhy pre záväzok verejnej služby s cieľom efektívneho vynakladania verejných prostriedkov,
- zmluvami vo verejnom záujme zohľadniť všetky budúce záväzky príslušného správneho orgánu (štát, VÚC, obec) a minimalizovať, resp. eliminovať dodatočné špecifické dotácie z verejných zdrojov,
- zaviesť reguláciu taríf prostredníctvom zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme pri zabezpečení cenovej primeranosti, ktorá podporí využívanie verejnej osobnej dopravy – objednávatel' stanoví tarifu a zároveň uhradí stratu z priznanej tarify.

#### **na úrovni privátnych subjektov:**

- podporovať efektívnu mobilitu zamestnancov formou spolufinancovania verejnej osobnej dopravy zo strany zamestnávateľov.

#### **Priorita 3.3 Obnova vozidlového parku VHD**

V Slovenskej republike boli schválené koncepcie modernizácie mobilného parku tak v autobusovej doprave, ako aj v železničnej doprave. Cieľom koncepcie bola obnova zastaraného vozidlového parku u subjektov vykonávajúcich verejnú osobnú dopravu. V rámci modernizácie vozidlového parku autobusovej dopravy boli alokované investičné dotácie na obnovu autobusov a od roku 2002, z dôvodu iných priorít vlády SR neprišlo k ďalším dotáciám.

V súvislosti s obnovou parku mobilných prostriedkov osobnej železničnej dopravy sa spracovalo finančné vyjadrenie potreby investičných stimulov, ktoré by odstránili zaostávanie za okolitými železničnými správami. Keďže možnosti štátneho rozpočtu ako aj finančné možnosti Železničnej spoločnosti, a.s. neumožňovali realizáciu modernizácie parku mobilných prostriedkov osobnej železničnej dopravy je potrebné v nasledujúcom období riešiť túto otázku prostredníctvom účasti štátu, samosprávy a obce na jej financovaní.

Pri obnove vozidlového parku prímestskej autobusovej, mestskej hromadnej dopravy a železničnej osobnej dopravy je potrebné postupovať podľa zákona o štátnej pomoci v nadväznosti na prijaté programy, pri zohľadnení platnej európskej legislatívy. Podľa možnosti je potrebné zabezpečiť finančné prostriedky na obnovu vozidlového parku pri tvorbe verejných rozpočtov na príslušný rok.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obce:**

- podporovať obnovu dopravných prostriedkov verejnej hromadnej dopravy v diaľkovej železničnej doprave (pokiaľ plní záväzok verejnej služby) na úrovni štátu a regionálnej železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy na úrovni VÚC a obcí, so zohľadnením prepravných potrieb zraniteľných účastníkov dopravy.

##### **na úrovni privátnych subjektov:**

- zabezpečovať obnovu dopravných prostriedkov poskytujúcich služby vo verejnom záujme na základe verejnej objednávky a zabezpečujúcich základnú dopravnú obsluhu územia tak, aby spĺňali ekologické požiadavky,
- zabezpečovať obnovu dopravných prostriedkov zabezpečujúcich prepravné výkony integrovaných dopravných systémov osobnej dopravy.

#### **Špecifický cieľ 4: Znižovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie**

V súčasnom období v SR je tendencia nárastu cestnej, hlavne nákladnej a individuálnej automobilovej dopravy, zatiaľ čo železničná doprava, prímestská autobusová a mestská hromadná doprava zaznamenáva pokles. Tento nepriaznivý vývoj v doprave prispieva k čoraz väčšiemu zaťažovaniu životného prostredia vrátane obytných zón emisiami škodlivín a hlukom z dopravnej prevádzky.

Znižovanie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie je jedným zo základných predpokladov k dosiahnutiu trvalo udržateľnej mobility, zohľadňujúc ciele dokumentov EÚ,

ako aj ciele na národnej úrovni. Ratifikáciou Kjótskeho protokolu - medzinárodnej dohody, ktorá ustanovuje cieľ znížiť emisie plynov spôsobujúcich zmeny klímy na úroveň pred roku 1990, sa Slovenská republika zaviazala znížiť emisie o 8%. Tento záväzok je potrebné napĺňať vo všetkých odvetviach ako aj v oblasti dopravy, ktorá sa podieľa na celkovej produkcii CO<sub>2</sub> v národnom hospodárstve vo výške približne 10%.

Z hľadiska ekologizácie dopravy je potrebné zavádzať a rozvíjať používanie alternatívnych, obnoviteľných zdrojov energie dopravy, zamerať sa na podporu a rozvoj nemotorizovaných a ekologických druhov dopravy. Znižovanie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie je potrebné zabezpečiť zároveň aj optimálnou rovnováhou využitia potenciálu jednotlivých druhov dopravy a to prostredníctvom presunu prepravných výkonov na environmentálne výhodné druhy dopravy (železničnú, vodnú, intermodálnu, verejnú hromadnú osobnú dopravu a pod.) formou výkonového spoplatňovania cestnej infraštruktúry na základe prejdenej vzdialenosti. Za účinný spôsob ekologizácie veľkých priemyselných centier v súlade so skúsenosťami zo zahraničia treba považovať rozvoj prímestskej železničnej dopravy.

Ďalším zo spôsobov ako priviesť užívateľov dopravy k používaniu environmentálne prijateľnejších druhov dopravy je cieleňé informovanie a výchova spoločnosti so zvýraznením individuálnej zodpovednosti za životné prostredie.

#### **Priorita 4.1 Rozvoj verejnej hromadnej dopravy – podpora trvalo udržateľného rozvoja mobility obyvateľstva**

Neustále zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy na úkor verejnej hromadnej dopravy v dôsledku zvyšujúcej sa životnej úrovne obyvateľstva má negatívny vplyv na životné prostredie, čo je sprevádzané vznikom kongescií, zvýšením nehodovosti, environmentálnych problémov (emisie, hluk, vibrácie) ako aj neustále narastajúcich nárokov na kvalitu infraštruktúry.

Preto verejná hromadná doprava zohráva významnú úlohu v kontexte udržateľnej mobility a jej rozvoj a podpora zohráva jednu z významných priorít dopravnej politiky Slovenskej republiky rovnako, ako je to vo vyspelých krajinách. Efektívny systém verejnej hromadnej dopravy je jedným z nevyhnutností ekonomických aktivít a kvality života, ktorý umožňuje prepojenie centrálnych regiónov s regiónmi štruktúrne znevýhodnenými (tzv. zaostávajúcimi regiónmi).

Pre realizáciu priority je potrebné podporovať rozvoj používania ekologických ekonomicky a sociálne prijateľnejších druhov dopravy vrátane cyklistickej a vytvoriť kvalitný integrovaný dopravný systém.

Jedným z najúčinnnejších spôsobov, ako rozvíjať podiel verejnej hromadnej dopravy osôb v mestskej, prímestskej a regionálnej doprave v porovnaní s individuálnym motorizmom, je jej zatriktívnenie zvyšovaním kvality a rozvojom služieb a zavádzaním integrovaného dopravného systému. Integrovaná doprava má zabezpečiť primeranú, bezpečnú a ekonomickú prepravu cestujúcich, za účelom zníženia nárokov na budovanie novej infraštruktúry s cieľom zvyšovať kapacitu a predchádzať zahlteniu existujúcej dopravnej infraštruktúry. V záujme zvýšenia podielu cyklistickej dopravy ako environmentálne prijateľnejšieho dopravného subsystému je potrebné budovať ucelenú sieť trás s odpovedajúcim počtom prestupových terminálov.

V súvislosti s rozvojom integrovaného dopravného systému je potrebné vytvárať jednotné prepravné zmluvné podmienky a tarify, spoločné cestovné doklady, koordinované cestovné poriadky, komplexné informačné dopravné systémy a zodpovedajúce prestupné multimodálne

terminály medzi jednotlivými druhmi dopravy.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- v miestach veľkých intenzít prepravných prúdov osobnej dopravy využívať prednostne environmentálne a ekonomicky výhodnejší druh dopravy (napr. koľajovú dopravu, cyklistickú dopravu atď.) a to integráciou dopravných systémov (systém Park and Ride a pod.), zmenou organizácie a logistiky v doprave, vytváraním prestupných nadväzností (medzi autobusovou a koľajovou dopravou),
- zaviesť výkonové spoplatnenie dopravnej infraštruktúry a postupne zahŕňať do poplatkov externality,
- pre podporu vzniku integrovaných dopravných systémov zjednotiť legislatívne podmienky podnikania a prevádzkovania jednotlivých druhov dopravy na území mesta alebo regiónu,
- monitorovať produkciu emisií CO<sub>2</sub> v doprave podľa Národného programu znižovania emisií CO<sub>2</sub> v doprave SR.

#### **na úrovni VÚC/obce:**

- integrovaný dopravný systém realizovať v dvoch úrovniach (na území mesta a v prímestských oblastiach ide o mestskú a prímestskú dopravu; v rámci územia vyššieho územného celku, ide o regionálnu dopravu),
- podporovať rozvoj moderných systémov verejnej hromadnej dopravy poskytujúcich vyššiu kvalitu dopravy s plnou prístupnosťou, vysokou bezpečnosťou a minimalizáciou negatívnych vplyvov na životné prostredie, metodicky podporovať vznik integrovaných dopravných systémov vrátane možnosti ekonomickej podpory organizátorov pre zlepšenie riadenia a koordinácie činností medzi jednotlivými druhmi dopravy,
- prepojiť systémy verejnej osobnej, individuálnej automobilovej a cyklistickej dopravy (hlavne systémy Park and Ride a Bike and Ride), za účelom dosiahnutia časovej úspory odstránením kongescií ako aj znižovania negatívnych vplyvov dopravy v mestách,
- preferovať mestskú hromadnú dopravu v mestách formou prednostnej jazdy na križovatkách, vytváraním samostatných jazdných pruhov pre verejnú dopravu a pod.,
- spoplatnenie používania automobilov vo vybraných exponovaných častiach veľkých miest.

### **Priorita 4.2 Optimalizácia prepravných požiadaviek prostredníctvom územného plánovania**

V súvislosti s optimalizáciou prepravných potrieb spoločnosti vo vzťahu dopravy a životného prostredia je nevyhnutné hľadať nové prístupy pre ďalšie skvalitnenie spracovania územnoplánovacej dokumentácie. Táto oblasť súvisí aj s riešením otázky rozvoja osídlenia s optimálnym napojením a dostupnosťou dopravy s minimalizáciou negatívnych účinkov na životné prostredie. V tejto súvislosti bude potrebné presadzovať lepšiu integráciu plánov využitia krajiny a územného plánovania dopravy ako súčasť mestských a regionálnych koncepcií.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy/VÚC/obce:**

- pri územnoplánovacích riešeniach presadzovať intermodalitu a potrebu spojenia uzavretých a okrajových regiónov s centrálnymi regiónmi štátu a preferovať ekologicky a ekonomicky výhodnejšie druhy dopravy,
- pri plánovaní dopravnej infraštruktúry minimalizovať zábery poľnohospodárskej

pôdy a súčasne sa vyhýbať v maximálne možnej miere križovaniu s dôležitými biokoridormi a biocentrami a územiať zaradeným do európskej a národnej sústavy chránených území,

- zosúladať regionálnu a územnoplánovaciú politiku tak, aby objekty regionálnej politiky boli v súlade s plánovanými funkciami územia,
- minimalizovať všetky negatívne vplyvy na životné prostredie už počas procesu SEA/EIA,
- pri územnoplánovacích riešeniach nových dopravných projektov a pri rekonštrukčných akciách počítať s dobudovaním cyklistických komunikácií s možnosťou budovania prestupových terminálov pre systém "Bike and Ride".

### **Priorita 4.3 Ekologizácia dopravy**

Z hľadiska ekologizácie dopravy je potrebné zavádzať a rozvíjať používanie alternatívnych, obnoviteľných zdrojov energie do dopravy, smerom k cieľom lisabonskej stratégie, eliminovať používanie neobnoviteľných zdrojov energie a zamerať sa na podporu a rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy ako je cyklistika a pohyb peších.

Pri motorizovaných druhoch dopravy podporiť zavádzanie a uplatňovanie alternatívnych palív, iných ako uhľovodíkových, za účelom zníženia závislosti od ropy; zníženie rozsahu prepravných výkonov niektorých druhov dopravy, resp. presun prepravných výkonov na energeticky menej náročné druhy dopravy, čím sa prispeje k zníženiu emisií CO<sub>2</sub> v doprave SR.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- vytvárať infraštrukturálne a ekonomické podmienky pre presun prepravných výkonov z individuálnej automobilovej na verejnú hromadnú dopravu a prepravné výkony z nákladnej automobilovej dopravy na železničnú a intermodálnu dopravu,
- realizovaním fiškálnych a technických opatrení podporovať zavádzanie vozidiel s nižšou prevádzkovou spotrebou a nižšími emisiami s cieľom znižovania spotreby energií a emisií skleníkových plynov,
- v súlade s postupom EÚ podporovať využívanie biopalív a iných obnoviteľných palív pre účely dopravy tak, aby podiel biopalív z predávaných motorových palív používaných v doprave bol minimálne 5,75% do roku 2010,
- ekonomickými nástrojmi podporovať využitie dopravných prostriedkov hybridnej konštrukcie, napr. venovať pozornosť využitiu elektromobilov ako náhradu nafty,
- vytvoriť podmienky pre používanie alternatívnych palív, ktoré zlepšujú vyhliadky autobusovej dopravy vo väzbe na znižovanie emisií (napr. plynofikáciou autobusov, zavádzaním tzv. hybridných autobusov a pod.),
- prísnejšie hodnotiť technický stav vozidiel a postupne vyradovať vozidlá, ktoré nespĺňajú stanovené limity v oblasti hluku a emisií,
- v lodnej doprave sa sústreďovať na používanie palív s nízkym obsahom síry a používanie selektívneho katalytického čistenia výfukových plynov (podobne ako v elektrárňach) za účelom znižovania emisií.

### **Priorita 4.4 Rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy**

Cyklistická doprava je v súčasnosti vo väčšine krajín EÚ akceptovaná ako ekonomický, environmentálne výhodný a zdraviu prospešný dopravný subsystém, predstavujúci reálny spôsob prepravy pre každodenné cesty kratšieho charakteru v obciach a mestách.

Podstatný význam cyklistickej dopravy spočíva aj v oblasti rozvoja turizmu – cykloturistiky. Väčšina krajín – EÚ deklaruje všestrannú podporu tomuto druhu dopravy a sú schválené

národné rozvojové stratégie cyklistickej dopravy. Intenzívnejšia implementácia cyklistickej dopravy do dopravných systémov vedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia. Cyklistická doprava sa tak stáva dôležitým prvkom udržateľnej mobility.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni VÚC/obce:**

- vypracovať koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy,
- v mestách vytvárať podmienky pre cyklistiku plánovaním výlučne cyklistických chodníkov,
- v lesných parkoch väčších miest paralelne k turistickým cestám s vysokou frekvenciou peších turistov vybudovať cyklistické trasy za účelom zvýšenia bezpečnosti pohybu návštevníkov,
- na cestách slúžiacich pre športové aktivity obyvateľov miest (nábregia rieky a pod.) vytvoriť podmienky pre bezpečný aktívny oddych cyklistov ako aj korčuliarov, výstavbou dostatočne širokých alebo paralelných komunikácií slúžiacich na tento účel a realizovať mimoúrovňové križovanie takýchto úsekov s cestami pre motorové vozidlá,
- zvážiť možnosť využitia prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ na budovanie cyklistických trás.

### **Špecifický cieľ 5: Zvyšovať kvalitu a rozvoj služieb v doprave**

Hlavnou úlohou dopravy je uspokojovanie prepravných potrieb občanov, podnikateľských subjektov a spoločností pri minimalizácii ekonomických nárokov (hlavne externých, ktoré neplatí užívateľ) a environmentálnych dosahov.

Primárnym prínosom sú celospoločenské dôsledky prepravy tovaru a osôb, ktoré vedú k proporcionálnemu celospoločenskému rozvoju s minimálnym negatívnym vplyvom na životné prostredie. Zaisťiť tento vzťah je hlavnou úlohou dopravnej politiky v oblasti kvality.

#### **Priorita 5.1 Zvyšovanie kvalitatívnych parametrov dopravnej infraštruktúry**

V rámci zvyšovania kvality dopravnej infraštruktúry je potrebné realizovať zámery na jej modernizáciu a rozvoj, formou dobudovania dopravných sietí a odstraňovaním nevyhovujúcich technických parametrov. Tieto aktivity budú viesť ku kvalitnému a kapacitne výkonnejšiemu prepojeniu jednotlivých regiónov Slovenskej republiky a jej napojenie na európsku infraštruktúru.

Z technologického hľadiska je kladený dôraz v rámci zvyšovania kvality dopravy predovšetkým na organizáciu prevádzky, zabezpečenie ekonomického, bezpečného a pre životné prostredie vhodného spôsobu technológie dopravného procesu.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- realizovať zámery modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry na základe sociálno-ekonomických a ekologických analýz,
- podporovať projekty a vypracovať odporúčania zamerané na zlepšenie účinnosti dopravnej infraštruktúry a prevádzky, formou dopravnej telematiky a logistiky,
- uplatňovať princípy intermodality a interoperability,
- postupne zvyšovať technické požiadavky a parametre pri realizácii stavieb dopravnej infraštruktúry,

- zabezpečiť systematickú obnovu a preventívnu údržbu dopravnej infraštruktúry (diaľnice, rýchlostné komunikácie, cesty I. triedy a železničnej infraštruktúry).

#### **na úrovni VÚC/obce:**

- zabezpečiť systematickú obnovu a preventívnu údržbu dopravnej infraštruktúry (cesty II. a III. triedy).

### **Priorita 5.2 Harmonizácia technických podmienok na dopravnom trhu**

#### **Železničná doprava**

Úroveň výkonnosti, bezpečnosti, kvalita služieb ako i náklady európskej železničnej dopravy závisia najmä od kompatibility a vzájomného prepojenia systémov jednotlivých členských štátov, a to najmä pokiaľ ide o interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej siete. Prevádzkovanie vlakov po transeurópskej železničnej sieti si vyžaduje najmä zlučiteľnosť medzi charakteristikami infraštruktúry a charakteristikami vozového parku, ako aj vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry.

Pre odstránenie technických a prevádzkových bariér európskeho železničného systému boli prijaté smernice o interoperabilite vysokorýchlostného a konvenčného železničného systému, smernica o bezpečnosti a nariadenie o zriadení Európskej železničnej agentúry.

Európsky železničný systém je z hľadiska interoperability rozdelený na subsystemy, ktoré sú definované technickými špecifikáciami pre interoperabilitu (TSI), ktoré sú nástrojom pre dosiahnutie harmonizácie technických prostriedkov a procedúr subsystemov riadenia a zabezpečenia železničnej prevádzky. Každý subsystem a jeho komponenty novo uvádzané do prevádzky, na trh alebo podstatne modernizované musia spĺňať požiadavky a parametre uvedené v európskej legislatíve a v TSI. U existujúcich subsystemov musí byť dosiahnutá plná zhoda s európskou legislatívou a TSI v časovom horizonte stanovenom národným implementačným plánom.

K 1. 1. 2005 boli schválené TSI pre subsystemy: (1) zabezpečovacie zariadenia a signalizácia, (2) dráhové vozidlá pre nákladnú dopravu, (3) telematické aplikácie pre nákladnú dopravu a (4) hluk. TSI pre ďalšie subsystemy konvenčného železničného systému sú v procese spracovávania. Postupné zabezpečenie súladu technických zariadení a procesov u správcu infraštruktúry a železničných dopravcov v SR je prioritné pre zachovanie ich podnikateľských aktivít v železničnej doprave.

#### **Cestná doprava**

V rámci cestnej dopravy pre oblasť technickej harmonizácie platí Dohoda z roku 1958 o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať, alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie homologizácií udelených na základe týchto predpisov, ako aj smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel v znení neskorších zmien.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- ustanoviť notifikovaný úrad za účelom schvaľovania jednotlivých subsystemov TSI v súlade s legislatívou EÚ,
- vytvárať prostredie, v ktorom činnosť notifikovaných orgánov bude ponímaná ako podporný prvok pre výrobcov v etape umiestnenia výrobkov a služieb na trh,
- zabezpečiť širšiu kontrolu trhu, kontrolu plnenia technických požiadaviek v prevádzke a



- to častejším monitoringom orgánov dozoru v spolupráci s akreditovanými laboratóriami,
- vypracovať národný implementačný plán pre dosiahnutie zhody technických prostriedkov a procesov v železničnom sektore s európskou legislatívou a TSI,
- overovať technickú spôsobilosť vozidiel v súlade s legislatívou EÚ.

### **Priorita 5.3 Rozvoj dopravných služieb**

Pre vytvorenie prostredia, kde budú služby dopravcov atraktívnejšie aj pre sociálne silnejšie skupiny, je potrebné uskutočniť ešte skupinu opatrení vrátane verejnej podpory, pričom centrom záujmu musí byť najmä užívateľ dopravy - zákazník. Jedným z faktorov zlepšovania kvality dopravných služieb je aj dodržiavanie cestovného poriadku v osobnej preprave a garantovaný čas prepravy v nákladnej doprave. V rámci programu rozvoja kultúry cestovania je potrebné vytvárať podmienky pre čo najjednoduchší prístup k dopravným službám, k uľahčeniu využívania dopravných prostriedkov a s tým súvisiacich služieb. Prioritne budú podporované najmä tie projekty a programy, ktoré budú zamerané na zvýšenie kvality, bezpečnosti dopravy a jednoduchšieho sprístupnenia dopravy osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- posilňovať intermodálny prístup k nákladnej doprave a integrovaného prístupu k osobnej doprave previazaním všetkých druhov dopravy s logistickými procesmi,
- využívanie informačných a telematických systémov pri podpore dopravných a prepravných procesov s dôrazom na ich skvalitnenie,
- podporovať vznik a rozširovanie integrovaných dopravných systémov,
- na úrovni štátneho záujmu zabezpečiť program vyhľadávania spojení verejnej hromadnej dopravy systémom prepravných poriadkoch, ktorý taktiež umožní prístup k informáciám o dopravnom spojení nevidomým a inak ťažko zrakovo postihnutým osobám,
- vyvíjať interoperabilné mechanizmy medzi krajinami EÚ a tak vytvárať celoeurópsky systém pre zabezpečenie bezpečnosti v doprave,
- podporovať zavádzanie nízkopodlažných vozidiel alebo vozidiel vybavených plošinou umožňujúcich nástup zdravotne postihnutých osôb,
- v nadväznosti na Európsku normu kvality služby vo verejnej doprave EN 13816/2002 zabezpečiť uplatnenie štandardov kvality v dopravno-obslužných službách verejnej dopravy.

##### **na úrovni VÚC/obce:**

- sprístupniť všetky druhy verejnej hromadnej dopravy osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- zaistiť vyššiu kvalitu dopravy pre osoby zo zníženou schopnosťou pohybu alebo orientácie postupným odstraňovaním architektonických bariér brániacim týmto osobám v prístupe k dopravnému terminálu, nástupu alebo výstupu do prostriedkov verejnej osobnej dopravy, zaistiť vyššiu kvalitu dopravy zavádzaním moderných technológií ako napr. hlasové informačné a navigačné systémy pre nevidomých vo verejnej osobnej doprave.

### **Priorita 5.4 Zavádzanie moderných informačných a komunikačných technológií a telematiky v doprave**

Tvorba inteligentných dopravných systémov predstavuje aplikovanie informačných a komunikačných technológií s dopravným inžinierstvom na systémy a druhy dopravy tak, aby

sa zvýšila ich kvalita, spoľahlivosť a bezpečnosť.

Dopravná telematika a jej budovanie je komplexný proces, na ktorý musí byť uplatnený európsky pohľad. Dopravné systémy v jednotlivých členských štátoch musia byť kompatibilné so štandardmi EÚ, ale zároveň pri koncepcii musia byť zohľadnené aj národné záujmy a špecifiká členských štátov.

Z hľadiska nevyhnutej globalizácie dopravných procesov, z rastúcich požiadaviek na rozširovanie a zlepšovanie kvality dopravných služieb ako aj z hľadiska ekologizácie dopravy je potrebné pri zavádzaní moderných informačných a komunikačných technológií v sektore dopravy venovať osobitnú pozornosť globálnym navigačným satelitným systémom (GNSS). Tieto ponúkajú služby určené na verejné použitie založené predovšetkým na potrebe lokalizácie statických a pohybujúcich sa objektov v reálnom čase. Predstavujú teda mimoriadny potenciál pre rezort dopravy v oblastiach elektronického výberu poplatkov za používanie dopravnej infraštruktúry, optimalizáciu riadenia dopravy, zvyšovanie bezpečnosti a spoľahlivosti, vyhľadávacie a záchranné služby a pod..

Z pohľadu Slovenskej republiky ako členského štátu EÚ je dôležité plné zapojenie sa do projektu Galileo – európskeho globálneho navigačného satelitného systému. Mimoriadny potenciál vysoko efektívnych aplikácií systému Galileo pre všetky druhy dopravy vyplýva z komplexnosti ním zabezpečovaných služieb, ich globálnej dostupnosti a zaručovanej spoľahlivosti a integrity.

V súvislosti so značnými investičnými a prevádzkovými nákladmi inteligentných dopravných systémov je potrebné hľadať alternatívne zdroje financovania aj v súkromnom sektore a vo forme skúšobných projektov a grantov, ktoré poskytuje EÚ tak, aby implementácia inteligentných dopravných systémov prinášala prospech cestujúcej verejnosti, súkromnému sektoru ako aj sektoru zabezpečujúcemu starostlivosť o funkčnosť dopravy a služieb jej účastníkom (polícia, záchranná služba a pod.).

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- vytvárať podmienky pre rozširovanie územnej pôsobnosti inteligentných dopravných systémov,
- implementáciou integrovaného riadenia dopravnej prevádzky a zavádzaním dynamických dopravných systémov v extraviláne aj intraviláne zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy,
- podporovať využívanie globálnych navigačných satelitných systémov (systém Galileo),
- spracovať analýzu možnosti využitia globálnych navigačných satelitných systémov v podmienkach SR,
- zapájať sa do relevantných medzinárodných, európskych vedecko-výskumných a štandardizačných združení,
- zabezpečovať interoperabilitu inteligentných dopravných systémov v rámci EÚ.

### **Špecifický cieľ 6: Zvyšovať bezpečnosť dopravy a bezpečnostnej ochrany**

Cieľom zvyšovania bezpečnosti dopravy je formovanie dopravného prostredia vedúceho účastníkov k takému chovaniu na dopravných cestách, ktoré bude znamenať menšie riziko ohrozenia životov a zdravia všetkých účastníkov dopravnej prevádzky, menšie škody na majetku a životnom prostredí následkom nehôd a udalostí, ako aj protiprávneho konania, terorizmu a vandalizmu.

Bezpečnosť dopravy je charakterizovaná dvomi úrovňami a to vnútornou bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou.

Vnútorná bezpečnosť, rozumie sa pod ňou bezpečnosť dopravnej prevádzky, podmienky pre zníženie nehodovosti a tvorba pravidiel pre prepravu nebezpečného tovaru.

Bezpečnostná ochrana, rozumie sa pod ňou ochrana proti terorizmu, vandalizmu a ochrana voči prírodným živlom.

### **Priorita 6.1 Zvyšovanie vnútornej bezpečnosti**

Zvyšovať vnútornú bezpečnosť dopravy znamená zvyšovať bezpečnosť dopravnej prevádzky, vytvárať podmienky pre zníženie nehodovosti vo všetkých dopravných odboroch a zdokonaľovať pravidlá pre prepravu nebezpečného tovaru.

Tieto úlohy sa dosiahnu opatreniami týkajúcimi sa konštrukcie dopravných prostriedkov, stavby dopravných ciest a zariadení, opatreniami týkajúcimi sa pravidiel dopravnej prevádzky a vynucovania ich uplatňovania, ako aj opatreniami týkajúcimi sa výchovy a vzdelávania účastníkov dopravnej prevádzky.

#### **Železničná doprava**

Železničná doprava predstavuje voči ostatným druhom dopravy výrazne bezpečnejší spôsob prepravy cestujúcich, keďže za posledných 15 rokov v SR nedošlo k žiadnemu smrteľnému úrazu cestujúcich.

Zavádzanie centralizovaného riadenia dopravy, automatických vlakových zabezpečovacích systémov, vozidiel s vyššou odolnosťou pri náraze a moderného manažmentu bezpečnosti prispelo k výraznému zníženiu počtu smrteľných úrazov pri železničných nehodách.

Národné bezpečnostné pravidlá je potrebné postupne nahrádzať pravidlami založenými na spoločných normách, stanovenými pomocou technických špecifikácií interoperability. Nové národné pravidla tak budú v súlade s legislatívou EÚ a uľahčia prechod k spoločnému prístupu k bezpečnosti železníc.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- postupne zavádzať bezpečnostné pravidlá podľa legislatívy a noriem EÚ,
- zabezpečiť interoperabilitu a koordináciu medzi železničnými systémami, najmä harmonizáciou bezpečnostných a prevádzkových nariadení,
- zavádzať modernejšie zabezpečovacie zariadenia,
- zriadiť nezávislý vyšetrovací orgán pre vyšetrovanie nehôd v železničnej doprave,
- zabezpečiť zvýšenú úroveň bezpečnosti prepráv nebezpečného tovaru, ktorá sa riadi medzinárodnými dohodami (RID), najmä vo vzťahu k novým dopravcom, ktorí budú vstupovať na železničnú sieť SR.

#### **Cestná doprava**

V súčasnosti je situácia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky Slovenskej republiky vyjadrená počtom a následkami nehôd veľmi negatívna.

V SR bolo v roku 2004 evidovaných viac ako 61-tisíc dopravných nehôd, pri ktorých bolo usmrtených 603 osôb. Počet dopravných nehôd má rastúci charakter avšak pri súčasnom znižovaní počtu usmrtených a ťažko zranených osôb.

Snahou dopravnej politiky SR na roky 2005 - 2015 je v súlade s cieľom EÚ znížiť počet obetí dopravných nehôd do roku 2010 o polovicu tak, aby sa nepriaznivá situácia diametrálne zlepšila. Splnenie tohto ambiciózneho cieľa bude dosahované prostredníctvom

koordinovaného postupu, ktorý bude brať zreteľ na ľudské a technické faktory a bude určený na to, aby z transeurópskej cestnej siete vznikla sieť bezpečná do maximálnej možnej miery.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- harmonizovať dopravné značky a cestné značenie, zvlášť na úsekoch častých dopravných nehôd,
- harmonizovať predpisy, ktorými sa riadia kontroly a pokuty v medzinárodnej doprave pri prekročení rýchlosti a riadení pod vplyvom alkoholu,
- zabezpečiť zvýšenú úroveň bezpečnosti prepráv nebezpečného tovaru, ktoré sa riadia medzinárodnými dohodami (najmä dohoda ADR), zdokonaľiť kontrolnú činnosť a opatrenia pri likvidácii havárií na dopravných cestách vrátane účinnejšej koordinácie so záchranným systémom,
- v pravidelných časových intervaloch realizovať kontroly dodržiavania pravidiel cestnej premávky vrátane zavedenia nápravných opatrení a kontrolovať uplatňovanie zákazu prevádzky nákladných vozidiel nad 7,5 t počas víkendov a sviatkov,
- zavádzať informačné a monitorovacie systémy na transeurópskej sieti, ako aj v mestách a v mestských aglomeráciách,
- zvyšovať úroveň výchovy nových vodičov v autoškolách,
- zabezpečiť dopravnú výchovu detí a mládeže v rámci školskej výuky,
- zabezpečiť pravidelné kontroly dĺžky pracovného výkonu profesionálnych vodičov,
- realizovať opravy vozoviek rýchlostných komunikácií a diaľnic za účelom zabezpečenia ich dobrého prevádzkového stavu,
- zabezpečiť efektívnu činnosť Rady vlády pre bezpečnosť cestnej premávky.

#### **na úrovni VÚC/obce:**

- zabezpečiť obnovu dopravného značenia za účelom lepšej zrozumiteľnosti a viditeľnosti (premenlivé dopravné značky, obnova vodorovného dopravného značenia),
- realizovať konštrukčno - technické úpravy križovatiek,
- uskutočňovať merania technického stavu povrchu vozovky (drsnosť, trhliny, výtlky).

### **Letecká doprava**

V rokoch 2005 až 2015 je prioritným cieľom zvyšovanie bezpečnosti v oblasti vykonávania dopravnej prevádzky a poskytovania služieb, keďže zvýšenie využitia leteckej prepravy civilných letísk je podmienené zlepšovaním úrovne dopravnej obsluhy. Obdobie rokov 2005 až 2015 bude taktiež časom realizácie komplexu opatrení smerujúcich k zvyšovaniu štandardu poskytovaných služieb orientovaných na zákazníka.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- dobudovať administratívne kapacity na pokrytie požiadaviek vyplývajúcich z medzinárodných záväzkov (ICAO, ECAC, EASA, JAA, EUROCONTROL, CEATS) vrátane preverovania leteckých dopravcov a prevádzkovateľov letísk z hľadiska spôsobilosti a vykonávania prepravy nebezpečného nákladu.

### **Vodná doprava**

Hlavnou výhodou vnútrozemskej vodnej dopravy je vysoká úroveň bezpečnosti prepravy. Od plavidiel sa vyžaduje, aby zodpovedali najprísnejším normám a absolvovali pravidelné testy vykonávané klasifikačnými spoločnosťami a inšpektormi. Predpisy v oblasti vnútrozemskej

vodnej dopravy vydávajú - EK, EHK OSN a riečne komisie. Z hľadiska bezpečnosti je potrebné zintenzívniť ich spoluprácu na celoeurópskej harmonizácii požiadaviek týkajúcich sa technickej oblasti, bezpečnosti a posádok a spoluprácu na zvýšení úrovne odborného vzdelávania a výcviku. Koncepcia Riečnych informačných služieb (RIS) (pripravený návrh smernice EÚ) sa zameriava na implementáciu informačných služieb, aby sa podporilo plánovanie a riadenie prepravných a dopravných činností. Implementáciou RIS sa zvýši nielen bezpečnosť a výkonnosť dopravy, ale aj efektívnosť a ochrana dopravných činností. Zavedením RIS budú mať vodcovia plavidiel k dispozícii aktualizované a úplné informácie o dopravnej situácii. To im umožní prijímať správne plavebné rozhodnutia, ktoré následne budú viesť k zníženiu nehôd.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- implementovať RIS v súlade s postupom EÚ za účelom zvyšovania bezpečnosti a výkonnosti dopravy, ako aj efektívnosti dopravných činností.

### **Priorita 6.2 Bezpečnostná ochrana v doprave**

Cieľom ochrany dopravnej infraštruktúry a dopravných prostriedkov je zaistiť, aby zamestnanci, objekty a zariadenia, dopravné prostriedky a informačné systémy, ktoré sú kritické pre fungovanie spoločnosti, neprestali plniť svoju funkciu za akýchkoľvek scenárov rizík a hrozieb. Opatrenia slúžiace k ochrane dopravnej infraštruktúry by mali byť zamerané na zníženie možnosti poruchy a na obmedzenie dôsledkov týchto výpadkov. Je potrebné realizovať celý rad opatrení, ktoré môžu znížiť fyzické a sociálne riziká, riziká kritického preťaženia dopravnej siete a závislosť na iných odvetviach.

Do kritickej infraštruktúry dopravy by mali patriť výhradne tie systémy v doprave, ktorých výpadok, poškodenie alebo zničenie by malo vážny dosah na bezpečnosť štátu, hospodárstva, zdravia, bezpečnosť obyvateľstva, fungovanie štátnej správy, od ktorých sú závislé iné odvetvia. Zariadenia dopravnej siete kritickej infraštruktúry je potrebné harmonizovať s dopravnou politikou EÚ a politikou NATO.

Osobitná pozornosť bude tiež venovaná bezpečnosti civilnej leteckej dopravy s dôrazom na zvyšovanie bezpečnosti letísk, bezpečnosti letov a ochranu cestujúcich pred protiprávnym konaním a terorizmom dôsledným zavádzaním a vykonávaním preventívnych opatrení. To bude dosiahnuté vybudovaním bezpečnostných systémov na vstupoch do civilných letísk, kamerových systémov v odbavovacom procese a elektronických systémov po obvode letiska za účelom komplexnej ochrany prevádzkových plôch, budov a objektov na letiskách.

Štát musí účinne finančne zabezpečovať ochranu cestujúcich, nákladu a zúčastnených strán v leteckej doprave, vzhľadom na pretrvávajúci stav hrozby protiprávneho zasahovania, terorizmu a vojny. Letecká doprava je z tohto pohľadu najrizikovejšia.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- vymedziť v súčinnosti s Ministerstvom obrany SR, dopravnú obrannú infraštruktúru v rozsahu určenej siete dopravných ciest, leteckej infraštruktúry a náhradných premostení, zabezpečiť optimalizáciu určenej siete dopravných ciest cestných a železničných podľa požadovaných smerov a parametrov a spolupracovať na vecnom obsahu mobilizačných dodávok v oblasti dopravy,
- zvýšiť bezpečnostnú ochranu letísk vybudovaním bezpečnostných systémov letísk

- (ochrana prevádzkových plôch, budov, objektov vrátane prepravy osôb a batožiny a bezpečnosti letu),
- podporovať na národnej a medzinárodnej úrovni vytvorenie systému, z ktorého pomocou bude mať štát zaistenú kontrolu nad hrozbami a rizikami pri preprave nebezpečných tovarov a ktorý bude spĺňať požiadavky na presnosť a spoľahlivosť (v oblasti implementácie telematiky do riadenia dopravných procesov),
  - zabezpečiť sledovanie a ochranu kontajnerových zásielok pred protiprávnym zasahovaním a terorizmom,
  - prijímať opatrenia proti rozkrádaniu dôležitých komponentov zabezpečovacích zariadení železničnej infraštruktúry, ktorých odcudzenie môže výrazne ohroziť bezpečnosť železničnej prevádzky,
  - posilniť ochranu prepravovaného tovaru nákladnou dopravou, a to zlepšovaním plynulosti prevádzky za pomoci systémov pre sledovanie polohy zásielok,
  - posilniť bezpečnosť cestujúcich v osobnej doprave a v prostriedkoch mestskej hromadnej dopravy.

## **Špecifický cieľ 7: Podporovať výskum a vývoj v doprave**

### **Priorita 7.1 Komplexná výskumná a vývojová podpora rozvoja dopravy**

Európska únia si postavila za cieľ na lisabonskom summite v marci 2000 stať sa v priebehu desiatich rokov prvoradým a ekonomicky významným spoločenstvom. Hlavným nástrojom pre dosiahnutie tohto cieľa je dobre organizovaný a financovaný výskum a vývoj v rámci tvoriaceho sa „Európskeho výskumného priestoru“. Na Barcelonskom summite bol prijatý finančný rámec, ktorý predpokladá investovať v krajinách EÚ v roku 2010 až 3% HDP do vedy a techniky, z toho dve tretiny z podnikateľských zdrojov a jednu tretinu z verejných zdrojov najmä zo štátneho rozpočtu členskej krajiny.

Na úrovni vlády SR bolo prijatých viacero koncepčných dokumentov, ktoré sa dotýkajú mnohých otázok rozvoja vedy a výskumu od formulovania a definovania vecnej orientácie vedy a výskumu (štátne programy výskumu a vývoja), foriem štátnej podpory vrátane foriem financovania (inštitucionálne a účelové financovanie), zapojenia do medzinárodných vedeckovýskumných programov (6. rámcový program EÚ), až po transformáciu vedecko-výskumnej základne.

V súlade so schválenými zásadami štátnej politiky v oblasti vedy a techniky je potrebné vytvoriť podmienky pre lepšie využitie nástrojov a zdrojov na iniciovanie zdrojov do výskumu a investícií do inovácií v rezorte dopravy, pôšt a telekomunikácií.

V súlade s postupom EÚ je potrebné podporovať oblasť výskumu a vývoja v kontexte so schválenou koncepciou štátnej vednej a technickej politiky tak, aby rezort dopravy, pôšt a telekomunikácií participoval predovšetkým na riešení projektov a úloh na úrovni štátnych programov:

- budovanie informačnej spoločnosti, s orientáciou na riešenia spojené s problematikou informačných a komunikačných technológií, šírenia digitálnej televízie a rozhlasu, rozvoja telekomunikačných služieb, telematiky a rozvoja inteligentných dopravných systémov,
- rozvoj progresívnych technológií pre výkonnú ekonomiku - riešenie spojené s problematikou regionálneho rozvoja, harmonizácie dopravy, zabezpečenia dopravnej obslužnosti a optimalizácia verejných zdrojov na jej zabezpečenie, logistiky,

interoperability, podpora inovácií v oblasti mobilných prostriedkov a v oblasti pohonných hmôt a energií,

- využívanie domácich surovín a zdrojov – riešenie smerované na využívanie nových technológií a materiálov pri realizácii rozvoja dopravnej infraštruktúry.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- zvyšovať podiel finančných prostriedkov z verejných financií do oblasti vedy a výskumu do úrovne odporúčaného podielu na štátnom rozpočte a HDP v členských štátoch EÚ,
- dlhodobo vytvárať viaczdrojové finančné prostriedky na zabezpečenie riešenia výskumných úloh a projektov.

#### **Priorita 7.2 Aplikovaný technologický výskum**

Pre potreby rozvoja dopravy v strednodobom horizonte je potrebné zamerať podporu výskumu a vývoja aj do oblasti aplikovaného technologického výskumu, ktorý v doterajších rozvojových koncepciách dopravy nebol zahrnutý a očakávalo sa, že pokrok je zabezpečovaný výskumom a vývojom v iných oblastiach. V súlade s implementáciou lisabonskej stratégie a prijatými dokumentmi na úrovni EÚ a v súlade s prijatou pozíciou SR k lisabonskej stratégii je potrebné pri podpore aplikovaného výskumu sústreďovať aktivity najmä do oblastí podpory vedeckovýskumných projektov v kontexte zvyšovania bezpečnosti, spoľahlivosti a kvality v doprave, s orientáciou na zabezpečenie efektívnosti v kontexte celospoločenského rozvoja.

#### **Opatrenia:**

##### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- zabezpečiť programový prístup pri zadávaní objednávok na riešenie výskumných úloh v dlhodobejšom časovom horizonte a zvýšiť kapitálové výdavky na vedu a výskum s cieľom vytvorenia podmienok pre modernizáciu infraštruktúry výskumu a vývoja a jej prístrojového vybavenia,
- zabezpečiť vzájomnú spoluprácu všetkých sektorov výskumu a vývoja (sektora VŠ, štátneho sektora a podnikateľského sektora) a zrovnoprávniť ekonomické prostredie pre uplatňovanie rovnocenných podmienok pri verejných súťažiach na riešenie projektov a úloh vedy a techniky pre subjekty podnikateľského (rezortného) a akademického, resp. vysokoškolského výskumu,
- v oblasti dopravy zabezpečiť podmienky pre rezortne orientovaný výskum,
- zabezpečiť intenzívnejšie využívanie zdrojov EÚ formou zapojenia do projektov EÚ, možnosť rovnoprávnej účasti na všetkých výskumných programoch EÚ so všetkými z toho vyplývajúcimi právami a výhodami.

### **Špecifický cieľ 8: Zvládnuť dopady globalizácie dopravy**

#### **Priorita 8.1 Zapojenie dopravného systému SR do globalizačných dopravných procesov**

Globalizácia výrazne ovplyvnila tradičné druhy dopravy, jej organizáciu a riadenie, dynamiku a trendy ďalšieho rozvoja. Na druhej strane je potrebné zdôrazniť, že doprava bola a je jedným z nositeľov a akcelerátorom globalizácie.

Globalizácia v doprave predstavuje široký komplex zmien, ktoré sa týkajú tak dopravcov ako i prepravcov a operátorov. Medzi najvýznamnejšie globalizačné zmeny vo svetovej doprave patria funkčné a štrukturálne zmeny a zmeny v organizácii a riadení dopravy. Výsledkom týchto zmien je spravidla synergický efekt, ktorý je vo veľkej miere zameraný na úspory vyplývajúce z rozsahu poskytovaných služieb a zvýšenia produktivity práce.

V dôsledku globalizačných zmien dochádza k podstatným zmenám v organizácii a riadení dopravy, medzi ktoré možno predovšetkým zahrnúť:

- vznik veľkých nadnárodných dopravných a logistických firiem, ktoré pôsobia v špecifických oblastiach podnikania (podnikateľské riziko, kapitálová náročnosť, vysoká úroveň technologického rozvoja),
- systémy multimodálnej a intermodálnej dopravy vytvárajú podmienky pre rozširovanie spolupráce jednotlivých odborov dopravy a budovanie svetových logistických centier a zvláštnych colných i hospodárskych zón,
- doprava sa stáva plnohodnotným faktorom, ktorý umožňuje ekonomickému komplexu zapájať sa do medzinárodného podnikania vo všetkých jeho prejavoch.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- zabezpečiť udržateľnú mobilitu v podmienkach integrujúcej a globalizujúcej sa dopravy s dôrazom na stredoeurópsky priestor,
- vytvoriť kvalitnejšie infraštrukturálne prepojenia s regiónmi na území štátu a s orientáciou na globálne siete vrátane prihraničných Euroregiónov,
- udržať mobilitu, zvyšovať ekonomické charakteristiky dopravy, zlepšiť infraštruktúru a jej výkonnosť, zmierňovať následky dopravy na životné prostredie, zvyšovať dopravnú bezpečnosť a optimálnu spoluprácu rôznych druhov dopravy v jednotnom dopravnom systéme EÚ,
- budovať informatizáciu dopravy, telematiku, inteligentné dopravné systémy, v plnom rozsahu uplatňovať telekomunikačné technológie v doprave,
- reagovať na globalizačné a internacionalizačné trendy vývoja svetového hospodárstva, ktoré ovplyvňujú výkonnosť dopravného systému (z hľadiska národohospodárskeho a sociálneho zamerať sa na rast internacionalizácie výrobných vzťahov, ekonomiku obchodných procesov, nové centrá urbanizačnej a priemyselnej činnosti a nové prosperity rozvoja techniky v dopravných a obehových procesoch.

### **Priorita 8.2 Posilnenie medzinárodnej spolupráce a aktívne pôsobenie dopravnej diplomacie SR**

Zámerom dopravnej politiky SR je realizácia rozvojových koncepcií jednotlivých odvetví dopravy vrátane dopravnej infraštruktúry tak, aby dosahovala v horizonte rokov 2005-2015 úroveň európskeho štandardu a bola pripravená na zákaznicky orientované fungovanie ekonomiky a konkurencieschopnosti pri využití a zhodnotení výhodného geopolitického postavenia SR v Európe.

Integráciu SR do európskych dopravných štruktúr zabezpečuje dopravná politika s cieľom dosiahnuť integrovaný a vyvážený multimodálny dopravný systém, aproximáciu práva a postupnú liberalizáciu a harmonizáciu podmienok vstupu do vnútorného trhu dopravných služieb v Európe.

V súvislosti so vstupom SR do EÚ je potrebné existujúce medzinárodné zmluvy prehodnocovať a znovu upravovať v kontinuite s vývojom podmienok v EÚ. V rámci medzinárodných vzťahov na úrovni dopravnej diplomacie presadzovať záujmy SR



v kontexte spoločnej dopravnej politiky EÚ, čo predstavuje širokú škálu opatrení, akcií a iniciatív smerujúcich k vytvoreniu jednotného dopravného trhu v Európe.

### **Opatrenia:**

#### **na úrovni ústredných orgánov štátnej správy:**

- flexibilnou mobilitou a medzinárodnou spolupracou zabezpečiť oživenie a rast hospodárstva,
- znižovanie energetickej náročnosti, spotreby prírodných zdrojov, ochrana ekosystémov, rozvoj obnoviteľných zdrojov, reagovanie na terorizmus – ochraňovanie civilizácie, reagovanie na zmenu geopolitického postavenia SR v Európe,
- nová orientácia na techniku, technológie a inovácie telekomunikačných systémov a telematiky v doprave,
- posilnenie medzinárodnej spolupráce v oblasti dopravy a upevnenie medzinárodných vzťahov,
- uplatňovanie environmentálnej politiky v rozvojových programoch dopravy SR pri využití fondov EÚ,
- zabezpečenie udržateľného rozvoja hospodárstva prostredníctvom udržateľnej mobility, implementácia integračných globalizačných a internacionalizačných trendov svetovej ekonomiky, aktualizácia zmien a strategických cieľov dopravy v závislosti na vývoji trhu a podmienok rozvoja európskeho globalizačného priestoru.

## Zoznam použitých skratiek:

ADR	Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí
AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
APP	Služby riadenia letovej prevádzky v oblasti letísk
CEATS	Služby leteckej prepravy pre strednú Európu
EASA	Európsky úrad pre bezpečnosť leteckej dopravy
ECAC	Európska komisia civilného letectva
EHK OSN	Európska hospodárska komisia; Organizácia spojených národov
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
GNSS	Globálny navigačný satelitný systém
ICAO	Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo
JAA	Rada spoločných leteckých úradov
HDP	Hrubý domáci produkt
MDPT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NATO	Organizácia severoatlantickej zmluvy
PPP	Partnerstvo verejného a súkromného kapitálu (Public-Private-Partnership)
RID	Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
RIS	Riečne informačné služby
SEA/EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie, Strategické posudzovanie vplyvov na životné prostredie
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
TEN-T	Transeurópske dopravné siete
TSI	Technické špecifikácie interoperability v železničnej doprave
VÚC	Vyšší územný celok
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky