



**Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja Slovenskej
republiky**



Operačný program Doprava 2007 – 2013

Verzia 4.0

Marec 2014
Bratislava

1	ÚVOD	1
2	PRÍPRAVA OPERAČNÉHO PROGRAMU	3
2.1	Proces prípravy OP – uplatňovanie princípu partnerstva	3
2.2	Ex ante hodnotenie	3
2.2.1	Očakávané výsledky a dopady	5
2.2.2	Poučenia z predchádzajúceho obdobia	5
2.2.3	Posúdenie návrhu implementačného systému	6
2.3	Strategické environmentálne hodnotenie	6
3	POPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE	10
3.1	Makroekonomické ukazovatele	11
3.1.1	Hrubý domáci produkt vo vzťahu k doprave	11
3.1.2	Investície do dopravnej infraštruktúry	12
3.2	Analýza vybraných prevádzkovo–prepravných ukazovateľov dopravy	14
3.2.1	Prepravný trh vybraných druhov nákladnej dopravy	14
3.2.2	Prepravný trh osobnej dopravy	15
3.2.3	Prepravné výkony mestskej hromadnej dopravy	18
3.2.4	Dopravné výkony a intenzity cestnej dopravy	21
3.3	Analýza ukazovateľov dopravnej infraštruktúry	23
3.3.1	Analýza železničnej infraštruktúry	23
3.3.2	Analýza cestnej infraštruktúry	25
3.3.3	Analýza infraštruktúry intermodálnej prepravy	30
3.3.4	Analýza infraštruktúry mestskej hromadnej dopravy	32
3.3.5	Analýza železničnej verejnej osobnej dopravy	35
3.3.6	Analýza dopravných prostriedkov mestskej hromadnej dopravy	39
3.4	Vplyvy dopravy na životné prostredie	42
3.4.1	Dopravná infraštruktúra a životné prostredie	42
3.4.2	Negatívne vplyvy dopravy z dopravnej prevádzky	42
3.4.3	Bezpečnosť dopravy a dopravná nehodovosť	44
3.5	Výsledky realizácie programového obdobia 2004 – 2006	47
3.5.1	Predvstupová pomoc	47
3.5.2	Programové obdobie 2004-2006	47
3.6	SWOT analýza	52
3.7	Hlavné disparity a faktory rozvoja	57
4	STRATÉGIA OPERAČNÉHO PROGRAMU	59
4.1	Východiská stratégie OP	59
4.1.1	Výsledky analýzy súčasnej situácie	59

4.1.2	Vízia a stratégia NSRR	59
4.1.3	Východiskové strategické dokumenty	60
4.2	Ciele OP	60
4.2.1	Globálny cieľ	60
4.2.2	Špecifické ciele OP	62
4.3	Popis stratégie	65
4.3.1	Železničná infraštruktúra	65
4.3.2	Cestná infraštruktúra	67
4.3.3	Infraštruktúra intermodálnej prepravy	68
4.3.4	Verejná osobná doprava	69
4.3.5	Tematická koncentrácia príspevkov	70
4.3.6	Územná koncentrácia príspevkov	70
5	PRIORITNÉ OSI	72
5.1	Prioritné osi financované z Kohézneho fondu	73
5.1.1	Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra	73
5.1.2	Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)	75
5.1.3	Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy	78
5.1.4	Prioritná os 4 – Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov	80
5.2	Prioritné osi financované z ERDF	86
5.2.1	Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	86
5.2.2	Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava	88
5.2.3	Prioritná os 7 – Technická pomoc	90
6	HORIZONTÁLNE PRIORITY	92
6.1	Trvalo udržateľný rozvoj	92
6.2	Rovnosť príležitostí	92
6.3	Informačná spoločnosť	93
7	SÚLAD STRATÉGIE S POLITIKAMI, DOKUMENTMI A CIEĽMI	94
7.1	Súlad so strategickými dokumentmi a politikami EÚ	94
7.1.1	Strategické usmernenia Spoločenstva (SUS)	94
7.1.2	Lisabonská a Göteborgská stratégia	95
7.1.3	Európska dopravná politika	96
7.1.4	Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky	96
7.1.5	Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže	96
7.1.6	Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania	96
7.1.7	Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia	97
7.1.8	Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovnosti príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie	97
7.2	Súlad so strategickými dokumentmi a politikami SR	98

7.2.1	NSRR a OP	98
7.2.2	Stratégia konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 / Národný program reforiem	99
7.2.3	Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja	100
7.2.4	Koncepcia územného rozvoja SR	100
7.2.5	Ostatné národné, sektorové strategické materiály	101
7.2.6	Regionálne strategické dokumenty	102
8	FINANČNÝ PLÁN	103
8.1	Finančný plán OP – ročné záväzky	103
8.2	Finančný plán OP za celé programové obdobie podľa prioritných osí a zdrojov financovania	104
8.3	Rozdelenie príspevku z fondov do kategórie pomoci na úrovni OP	105
9	SYSTÉM IMPLEMENTÁCIE	106
9.1	Orgány zapojené do riadenia a implementácie programu	106
9.1.1	Centrálny koordinačný orgán	106
9.1.2	Riadiaci orgán programu	106
9.1.3	Funkcie riadiaceho orgánu	107
9.1.4	Monitorovacie výbory	108
9.2	Monitorovanie	109
9.3	Hodnotenie	110
9.4	IT monitorovací systém pre ŠF a KF	111
9.5	Elektronická výmena dát s EK	112
9.6	Publicita a informovanosť	113
9.7	Finančné riadenie, kontrola a audit	113
9.7.1	Systém finančných tokov	116
10	PRÍLOHY	119
	Zoznam príloh	119
	Zoznam použitých skratiek	119
	Zloženie pracovnej skupiny pre vypracovanie OPD	120
	Zoznam tabuliek	121
	Zoznam obrázkov	123

1 Úvod

Operačný program Doprava (ďalej len „OPD“) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy na roky 2007 - 2013. Tento dokument obsahuje súbor cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie, ktoré budú realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej len „ERDF“).

OPD bol vypracovaný na základe, resp. v súlade s:

- nariadením Rady (ES) č. 1083/2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o ERDF, ESF a KF a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1260/1999 (ďalej len „všeobecné nariadenie“),
- nariadením EP a Rady (ES) č. 1080/2006 o ERDF, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1783/1999,
- nariadením Rady (ES) č. 1084/2006, ktorým sa zriaďuje Kohézny fond, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1164/94.

Zo štrukturálnych fondov v rámci cieľa „Konvergencia“ môžu byť podporované regióny zodpovedajúce úrovni NUTS 2, t. j. ktorých hrubý domáci produkt (ďalej aj ako „HDP“) na obyvateľa meraný paritou kúpnej sily za posledné tri dostupné roky je menší ako 75 % priemeru Spoločenstva. Územie SR spadajúce pod tento cieľ zahŕňa všetky regióny s výnimkou Bratislavského kraja. Pre podporu z Kohézneho fondu sú oprávnené tie členské štáty, ktorých HND za posledné tri dostupné roky je nižší ako 90 % priemeru Spoločenstva. Táto podmienka je v prípade SR splnená a na základe toho je z pohľadu rozvoja dopravnej infraštruktúry z KF oprávnené celé územie SR.

OPD nadväzuje na ciele a priority Národného strategického referenčného rámca 2007 – 2013 (ďalej len NSRR), ako základného referenčného nástroja pre programovanie fondov EÚ v oblasti kohéznej a regionálnej politiky. OPD implementuje a bližšie rozpracováva strategickú prioritu NSRR „Infraštruktúra a regionálna dostupnosť“, a to prostredníctvom priorit a zámerov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej dopravy.

Globálnym cieľom operačného programu je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy. Vytýčený cieľ bude napĺňaný prostredníctvom sústavy špecifických cieľov:

- Špecifický cieľ 1 – Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry,
- Špecifický cieľ 2 – Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry,
- Špecifický cieľ 3 – Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy
- Špecifický cieľ 4 – Rozvoj verejnej osobnej dopravy.

Uvedené špecifické ciele budú dosahované prostredníctvom realizácie stratégie definovaných prioritných osí:

- na úrovni Kohézneho fondu:

- Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra
- Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)
- Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy
- Prioritná os 4 – Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov

- na úrovni ERDF:

- Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)
- Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava

- Prioritná os 7 – Technická pomoc

Sektor dopravy SR bude v programovom období 2007 - 2013 podporovaný z prostriedkov fondov EÚ alokovaných medzi tri operačné programy (pozri Tab. 59 - Komplementarita operačných programov vo vzťahu k doprave).

OPD má charakter sektorového operačného programu, ktorý rieši požiadavky na úrovni kompetencií štátu (MDPT SR, od 01.11.2010 MDVRR SR¹) predovšetkým ako súboru opatrení s nadregionálnym až medzinárodným významom. Pozornosť bude venovaná najmä výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry vo vybraných úsekoch transeurópskej dopravnej siete prechádzajúcej územím SR s jednoznačnou previazanosťou na národné hospodárstvo. Zabezpečenie efektívnej, flexibilnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry, vo vzťahu k ekonomickým aktivitám povedie k oživeniu rozvojových perspektív s uľahčením voľného pohybu pracovnej sily a tovarov.

Opatrenia programu budú tiež sústredené na podporu rozvoja dopravnej infraštruktúry v menej rozvinutých regiónoch SR a ich napojenia na sieť TEN-T, modernizáciu ostatnej vybranej železničnej a cestnej siete, podporu verejnej osobnej dopravy prostredníctvom integrovaných dopravných systémov, ako aj na zlepšovanie kvality poskytovaných služieb v doprave.

OPD bol pripravovaný a bude implementovaný v súlade so zásadou koncentrácie pomoci na primárne ciele rezortu s dosiahnutím čo možno najväčšieho prínosu, tak aby nedochádzalo k atomizácii finančných intervencií.

¹ Prijatím zákona č. 403/2010, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „kompetenčný zákon“) došlo k zmene názvu ústredného orgánu štátnej správy zodpovedného za výkon funkcie Riadiaceho orgánu pre OPD.

Novelizáciou kompetenčného zákona sa zmenil názov „Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky“ na „Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky“. Uvedená zmena nadobudla účinnosť od 1. novembra 2010. Na základe uvedeného plní Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky ako nástupnícky orgán Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR všetky úlohy a činnosti vyplývajúce z funkcie RO OPD.

Novelizáciou kompetenčného zákona sa tiež rozšírila pôsobnosť Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR o koordináciu využívania finančných prostriedkov z fondov EÚ. Ministerstvo zabezpečuje strategickú úroveň systému riadenia NSRR SR a plní funkciu Centrálného koordinačného orgánu pre operačné programy NSRR SR (pozri kapitolu 9.1.1). Uvedená zmena nadobúda účinnosť od 1. januára 2011.

2 Príprava operačného programu

2.1 Proces prípravy OP – uplatňovanie princípů partnerstva

Dodržanie princípů partnerstva v rámci kohéznej politiky EÚ sa týka aktivít súvisiacich s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením OPD.

V súlade s článkom 11 všeobecného nariadenia bol pri vypracovaní OPD uplatňovaný princíp partnerstva. Definovanie jednotlivých prioritných osí ako aj ich obsahu je výsledkom pracovných skupín pre vypracovanie NSRR 2007 - 2013 a Pracovnej skupiny pre vypracovanie Operačného programu Doprava.

Pracovná skupina pre vypracovanie Operačného programu Doprava bola zložená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, vyšších územných celkov, samosprávy a mimovládnych organizácií.

Prvé zasadnutie pracovnej skupiny sa konalo s cieľom oboznámenia sa s harmonogramom a stratégiou OPD a uskutočnilo sa dňa 17.3.2006. V súlade s harmonogramom bol následne spracovávaný OPD v zmysle pripomienok členov pracovnej skupiny. V poradí 2. zasadnutie pracovnej skupiny prebehlo dňa 23.5.2006, keď bol prezentovaný upravený OPD, v súlade s Národným strategickým referenčným rámcom, ktorý bol schválený UV SR č. 457/2006, vzhľadom na prioritné osi a finančné alokácie. V priebehu 2. zasadnutia pracovnej skupiny bol konštatovaný progres vo vypracovaní programu a zo strany partnerov neboli vznesené žiadne zásadné pripomienky.

Posledné 3. zasadnutie pracovnej skupiny sa uskutočnilo dňa 8.11.2006, na ktorom bola s partnermi prerokovaná verzia OP, upravená v zmysle UV SR č. 832/2006 k aktualizácii NSRR. Na tomto zasadnutí neboli vznesené žiadne zásadné pripomienky a predložená verzia operačného programu bola členmi pracovnej skupiny prijatá konsenzom.

Pri procese vypracovávaní NSRR 2007 – 2013 bolo zámerom MDPT SR riešiť problematiku ciest II. a III. triedy v rámci jednotného OPD, ktorého cieľom by bol koordinovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry z fondov EÚ. S týmto cieľom sa uskutočnilo niekoľko stretnutí zástupcov MDPT SR so zástupcami VÚC ako aj MVRR SR. V rámci týchto stretnutí došlo zo strany MDPT SR k prezentovaniu začlenenia problematiky ciest II. a III. triedy do OPD a dosiahnutiu tak synergie rozvoja cestnej infraštruktúry. Na základe rozhodnutia vlády SR k NSRR bude táto problematika riešená v rámci Regionálneho operačného programu (ROP), čím sa vytvorila demarkačná línia medzi OPD a ROP v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry.

Princíp partnerstva a spolupráce medzi Riadiacim orgánom pre OPD (MDPT SR; od 01.11.2010 MDVRR SR) a samosprávou je permanentný proces prebiehajúci od fázy prípravy až po implementáciu konkrétnych projektov, hlavne vo vzťahu k Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov, kde je nevyhnutný spoločný postup pri riešení otázok verejnej osobnej dopravy. Vyústením spolupráce je uzatvorenie konkrétnych dohôd a memoránd (viď kapitola 5.1.4).

2.2 Ex ante hodnotenie

Ex ante na úrovni NSRR

Proces predbežného hodnotenia priorit rezortu dopravy prebiehal už v rámci predbežného hodnotenia NSRR 2007-2013, a to počas jeho prípravy a rozpracovania jednotlivých častí tohto dokumentu. Predbežné hodnotenie NSRR bolo vykonávané externou organizáciou – Ústavom slovenskej a svetovej ekonomiky SAV.

V súhrnnom hodnotiacom stanovisku k termínu 31.8.2006 zdôraznil hodnotiteľ postupný pozitívny posun v príprave stratégie, najmä dlhodobú víziu postupnej konvergenencie SR, pričom ďalej odporučil, aby sa pri voľbe scenárov vychádzalo z princípu koncentrácie prostriedkov a na jeho základe uvažovať o tom, kam ich smerovať.

Ex ante na úrovni OPD

MDPT SR ako riadiaci orgán vykonal predbežné hodnotenie OPD. Účelom predbežného hodnotenia OP bolo vo všeobecnosti vyhodnotiť zdôvodnenie, konzistenciu a koherenciu stratégie so strategickými dokumentmi. MDPT SR v procese výberu zhotoviteľa hodnotenia pripravilo Rámcové zadávacie podmienky pre vykonanie ex ante hodnotenia OPD 2007–2013 so stanovením cieľov a relevantnými evaluačnými otázkami. Hlavným cieľom ex ante hodnotenia OPD pre obdobie rokov 2007 - 2013 bolo:

- vyhodnotiť analytické podklady vrátane SWOT analýzy, identifikácie disparít a faktorov rozvoja,
- vyhodnotiť vhodnosť, zdôvodnenie a konzistenciu stratégie OPD, t. j. posúdiť jej vnútornú logiku tak, aby boli zabezpečené logické väzby medzi výsledkami analýz, cieľmi, prioritami, finančnými zdrojmi a merateľnými ukazovateľmi vrátane vyhodnotenia jej očakávaných dopadov,
- vyhodnotiť koherenciu stratégie OPD s politikami a strategickými dokumentmi SR a Európskej únie,
- vyhodnotiť kvalitu existujúceho a navrhovaného systému riadenia z pohľadu jeho funkčnosti a efektívnosti pre procesy riadenia, monitorovania a hodnotenia a finančného riadenia.

Ex ante hodnotenie OPD bolo vykonávané externým hodnotiteľom – Výskumným ústavom dopravným, a. s., ktorý bol vybraný na základe verejného obstarávania v súlade so zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní. Ex ante hodnotenie bolo zadané externému hodnotiteľovi na obdobie máj, jún a júl 2006 a bolo financované z technickej asistencie v rámci Operačného programu Základná infraštruktúra 2004–2006 pre Prioritu 1 – Dopravná infraštruktúra.

Proces ex ante hodnotenia OPD prebiehal v troch základných etapách, ktorých výstupmi boli: 1. priebežná správa, 2. priebežná správa a záverečná správa. OPD bol priebežne doplňaný a upravovaný v zmysle jednotlivých etáp hodnotenia. Na základe pripomienok externého hodnotiteľa prezentovaných v jednotlivých správach bol operačný program priebežne doplnený najmä o úvodnú kapitolu – súhrnný obsah dokumentu; bola upravená, doplnená a vyvážená analytická časť, vrátane SWOT analýzy; doplnené a revidované štatistické ukazovatele; doplnená kapitola s popisom vplyvov dopravy na životné prostredie; doplnený a v rámci možnosti kvantifikovaný systém indikátorov programu a prioritných osí; vykonané drobné úpravy formulácií cieľov atď.

Hodnotiteľ v záverečnej správe okrem iného konštatoval, že:

- OPD bol vypracovaný v súlade s Národným strategickým referenčným rámcom na obdobie 2007–2013, nadväzuje na jeho ciele a priority, pričom podrobnejšie rozpracováva strategickú prioritu „Infraštruktúra a regionálna dostupnosť“ formou špecifickej priority „Dopravná infraštruktúra a verejná osobná doprava“ so zameraním prioritných osí na rozvoj infraštruktúry železničnej, cestnej a intermodálnej dopravy a na rozvoj verejnej osobnej dopravy;
- navrhnutá stratégia z hľadiska jej nadväznosti na SWOT analýzu a dosiahnutia jej cieľov je adekvátne, relevantná a uskutočniteľná;

- štruktúra stratégie zabezpečuje jej vnútornú logiku tak, že existujú vzájomné väzby medzi výsledkami analýz, cieľmi, prioritami, finančnými zdrojmi, merateľnými ukazovateľmi, vrátane hodnotenia jej očakávaných dopadov;
- navrhované ciele a priority financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja sú v synergii s cieľmi a prioritami financovanými z Kohézneho fondu;
- navrhnutá stratégia OPD plne vyčerpáva požiadavky na zabezpečenie súladu s relevantnými dokumentmi a materiálmi EÚ. V oblasti koherencie napĺňania cieľov národných politík SR a kohéznej politiky EÚ, OPD zabezpečuje súlad s relevantnými národnými a strategickými dokumentmi SR;
- očakávané dopady OPD na ekonomickú, spoločenskú a environmentálnu situáciu v SR predstavujú pozitívnu zmenu vo vzťahu k trvalo udržateľnému rozvoju SR.

2.2.1 Očakávané výsledky a dopady

Na rozdiel od bezprostredných výsledkov a výstupov jednotlivých intervencií (projektov), kvalifikovane a exaktne posúdiť celkové dopady a účinky dopravných investícií OPD je zložitý proces. Vyplýva to najmä zo skutočnosti, že doprava má verejný charakter a okruh hodnotených dopadov presahuje odvetvový rámec, pričom navrhnuté 7-ročné obdobie bude obsahovať široký záber a rôznorodosť zásahov cez jednotlivé operačné programy. Dá sa však povedať, že kvalitná dopravná infraštruktúra umocňuje a akceleruje rozvojové ambície smerom k udržateľnej konvergencii SR k priemeru krajín EÚ 15. Vplyv, resp. dopad intervencií do dopravnej infraštruktúry na ekonomický rozvoj regiónov sa prejaví tiež priamo (hlavne) efektom zvýšenia zamestnanosti počas realizácie projektov a nepriamo následným rozvojom regiónu podmienené zlepšením jeho dopravnej dostupnosti.

Navrhované ciele a priority financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja sú v synergii s cieľmi a prioritami financovanými z Kohézneho fondu, pričom sa vhodne dopĺňajú tak z tematického i územného hľadiska. Priority OPD boli hodnotené ako konzistentné a vyvážené tak na úrovni relevantnosti cieľov, ich kvantifikácie a reálnosti ich dosiahnutia.

OPD do roku 2015 významným spôsobom ovplyvní stav železničnej a cestnej infraštruktúry ako aj ponuku prepravných možností a podiely v osobnej doprave. Intervencie do dopravnej infraštruktúry sa prejavia hlavne v zefektívnení a skvalitnení dopravnej infraštruktúry a služieb v doprave s pozitívnym dopadom na ekonomický rozvoj regiónov, zamestnanosť a životné prostredie.

2.2.2 Poučenia z predchádzajúceho obdobia

Hodnotiteľ vyzdvihol, že oproti obdobiu 2004-2006 nastala kvalitatívne nová situácia, kedy sa ministerstvo DPT zo Sprostredkovateľského orgánu stalo Riadiacim orgánom pre samostatný operačný program. Takýto systém implementácie predstavuje zjednodušenie procesu programovania, realizácie, monitorovania a hodnotenia OP – teda i zvýšenia efektívnosti celkového manažmentu OPD.

Program rozvoja a modernizácie vychádza zo zásobníka projektov, ktorý počíta s rezervou, čiže obsahuje väčší počet projektov z dôvodu možného výskytu problémov pri príprave a realizácii stavieb. Jedno z možných identifikovaných rizík súvisí s potrebou precíznejšie pripravovať konkrétne projekty na ich realizáciu, tzn. najmä zvýšenie kvality prípravy v povoloňovacom konaní stavieb a verejnom obstarávaní.

2.2.3 Posúdenie návrhu implementačného systému

Princíp partnerstva bude uplatňovaný aj v procese implementácie OPD. Relevantní partneri budú zapojení do systému monitorovania, a to prostredníctvom svojich zástupcov v Monitorovacom výbore pre OPD (pozri Kapitola 9.1.4 – Monitorovacie výbory). Z dôvodu špecifickej situácie a stavu vlastníctva dopravnej infraštruktúry (týka sa - železničných tratí, diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy) nebude ministerstvo DPT delegovať právomoci, činnosti a úlohy v systéme riadenia na žiaden sprostredkovateľský orgán, v zastúpení či už samosprávy a/alebo implementačnej agentúry.

Na základe skúseností z implementácie predchádzajúcej pomoci, hodnotiteľ vo svojej záverečnej správe konštatoval, že navrhovaný implementačný systém poskytuje dobré východiskové predpoklady úspešného riadenia a implementácie pomoci a bude schopný zabezpečiť efektívnu, účinnú a správnu realizáciu plánovaných intervencií v súlade s požiadavkami EÚ a SR.

2.3 Strategické environmentálne hodnotenie

Za účelom zabezpečenia ochrany životného prostredia a prispenia k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategického dokumentu so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja bol OPD podrobený posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V rámci tohto procesu boli zisťované a vyhodnocované priame a nepriame vplyvy navrhovanej stratégie na životné prostredie.

OPD ako strategický dokument sa zameriava na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry SR a jej integráciu do európskeho dopravného systému, dosiahnutie kvalitnejších parametrov dopravných služieb, zlepšenie bezpečnosti, spoľahlivosti a kvality dopravy pri súčasnom znížení negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

Strategické environmentálne hodnotenie (SEA) bolo vykonávané súbežne s ex ante hodnotením operačného programu. Externým hodnotiteľom, vybraným na základe verejného obstarávania v súlade so zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní bol Výskumný ústav dopravný, a.s.

V súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č. 24/2006 Z. z. bola externým hodnotiteľom vypracovaná „*Správa o hodnotení strategického dokumentu*“, v ktorej sa okrem iného konštatuje:

- **OPD bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie urbanizovaných priestorov Slovenska;**
- **nebude mať závažný negatívny dopad na chránené prírodné prostredie a krajinu;**
- hodnotenie vplyvu dopravnej sústavy TEN-T ako celku prostredníctvom indikátora environmentálnej efektivity dopravy je pozitívne;
- z hľadiska indikátora dopytu po doprave, intenzity dopravy a del'by prepravnej práce je OPD hodnotený pozitívne s prevažne regionálnym prínosom, pričom ako celok možno pozitívne hodnotiť súbežnosť realizácie diaľničného, železničného a intermodálneho programu v trasách hlavných koridorov TEN-T;
- realizačný variant OPD prostredníctvom lokalizácie hlavných dopravných koridorov do urbanizačných osí dopravných regiónov rešpektuje záväznú časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 a princípy efektívnej dopravnej obslužnosti Slovenska. Efektívna a environmentálne prijateľná dopravná obsluha územia štátu je nastavená na poskytovanie nadregionálnych a regionálnych verejných a súkromných služieb, hospodárskej a dopravnej vybavenosti v ťažiskách osídlenia. Lokalizácia dopravnej infraštruktúry zachováva a rozvíja prirodzenú kohéziu regiónov;

- hodnotenie vplyvu dopravnej infraštruktúry TEN-T ako celku prostredníctvom indikátorov vzájomnej previazanosti dopravného a územného plánovania a dopravnej dostupnosti je výrazne pozitívne, v dlhodobom horizonte znamená prínos pre celé územie štátu;
- prípadné negatívne vplyvy OPD na prírodné prostredie, chránené územia, územný systém ekologickej stability (ďalej ako ÚSES), prírodné zdroje (voda, pôda) v nulovom aj realizačnom variante boli vyhodnotené pomocou indikátorov. Všetky posudzované vplyvy OPD na prírodné prostredie boli na úrovni SEA vyhodnotené ako menej závažné. Nie je reálne uvažovať o odstránení prípadného negatívneho pôsobenia dopravnej infraštruktúry, resp. dopravnej prevádzky, tak isto nie je reálne uvažovať o presmerovaní stanovených dopravných koridorov, nakoľko environmentálne lepšie alternatívy v SR neexistujú. Z toho dôvodu identifikované negatívne vplyvy, vyplývajúce z územného priemetu aktivít OPD a chránených území prvkov ÚSES, CHVO ako i opatrenia na zmiernenie týchto vplyvov je nutné riešiť na úrovni EIA pri jednotlivých dopravných projektoch.
- z posúdenia strategického dokumentu OP Doprava vyplýva, že očakávané vplyvy jeho realizácie sú prevažne pozitívne, najmä na urbanizované oblasti SR. Negatívne vplyvy na prírodné prostredie a krajinu nebudú mať závažný charakter, pričom je potrebné dodržať opatrenia na ich minimalizáciu, prípadne elimináciu.

V zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie sa dňa 5. februára 2007 na ministerstve DPT SR konalo verejné prerokovanie „*Správy o hodnotení strategického dokumentu*“, s cieľom prerokovať správu o hodnotení s verejnosťou a poskytnúť tak priestor širokej verejnosti vzniesť návrhy a pripomienky. Z verejného prerokovania nevyplynuli žiadne pripomienky.

„*Správa o hodnotení strategického dokumentu*“, vrátane výstupov z verejného prerokovania bola postúpená Ministerstvu životného prostredia (MŽP SR), ktoré následne určilo odborne spôsobilého hodnotiteľa za účelom vypracovania nezávislého oponentského posudku. Posudok hodnotil najmä úplnosť a presnosť informácií uvedených v správe o hodnotení, zohľadňoval prípadné pripomienky verejnosti ako aj proces hodnotenia ako celok.

MŽP SR dňa 28. februára 2007 vydalo „*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu*“, kde na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu ako aj na základe oponentského posudku **odporúča** schválenie strategického dokumentu „Operačný program Doprava na roky 2007-2013“.

Revízia Operačného programu Doprava 2007 - 2013 v súvislosti s nedostatočným pokrokom v implementácii

Vzhľadom na neuspokojivý stav v implementácii, nízky stav kontrahovania a čerpania prostriedkov, ako aj potenciálne riziká v ďalšom vývoji implementácie Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov pripravil RO OPD „*Revíziu Operačného programu Doprava 2007 - 2013 v súvislosti s nedostatočným pokrokom v implementácii*“.

Zmeny vykonané v OPD sú zamerané na podporu a zatriktívnenie verejnej osobnej dopravy formou rozvoja mestskej hromadnej dopravy a železničnej osobnej dopravy (prímestskej a regionálnej) a zároveň by mali prispieť k podpore cieľov v rámci budovania systémov integrovanej osobnej dopravy.

Navrhovanými zmenami nedochádza k narušeniu pôvodnej koncepcie OP Doprava, nakoľko hlavným cieľom revízie je zlepšiť implementáciu operačného programu a podporiť širšiu skupinu projektových zámerov, ktoré sú v synergii s už existujúcimi zámermi v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy. V rámci revízie bolo zadefinované nové znenie a doplnené nové

aktivity vrátane projektovej skladby Prioritnej osi 4 tak, aby sa urýchlilo tempo jej implementácie a v maximálnej miere eliminovalo riziko nevyčerpania vyčlenenej alokácie.

Vzhľadom na skutočnosť, že každá zmena OPD ako strategického dokumentu s celoštátnym dosahom podlieha posúdeniu vplyvov na životné prostredie, zabezpečil RO OPD posúdenie vplyvov operačného programu vykonaním strategického environmentálneho hodnotenia v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. Celé posúdenie vplyvov revidovaného OPD nadväzovalo a bolo silne prepojené na závery z posudzovania pôvodného OPD. V nadväznosti na rozsah hodnotenia strategického dokumentu, ktorý vydalo MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR bola vypracovaná „*Správa o hodnotení strategického dokumentu*“, v ktorej externý hodnotiteľ konštatuje:

- navrhovaná zmena sa dotýka strategického dokumentu, ktorého vplyvy už boli identifikované v rámci procesu posudzovania strategického dokumentu Operačný program Doprava 2007 – 2013 podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ku ktorému MŽP SR vydalo dňa 28.2.2007 odporúčacie stanovisko;
- v súvislosti s implementáciou navrhovaných zmien strategického dokumentu je možné očakávať, že vplyvy na životné prostredie vrátane zdravia nebudú odlišné od tých, ktoré už boli identifikované v procese posudzovania strategického dokumentu Operačný program Doprava 2007 – 2013;
- revízia bude mať pozitívne vplyvy na životné prostredie vrátane zdravia. Žiadne významné negatívne vplyvy sa nepredpokladajú. Konkrétne opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie jednotlivých navrhovaných aktivít/projektov budú riešené v rámci procesu EIA;
- navrhované projekty zmeny strategického dokumentu v rámci Prioritnej osi 4 budú realizované najmä v intravilánoch sídelných útvarov a budú súvisieť s pozitívnymi vplyvmi na okolie ako zníženie hlučnosti, zvýšenie bezpečnosti, znížovanie emisií. Negatívne vplyvy na prírodné prostredie, chránené územia (veľkoplošné a maloplošné územie, lokality NATURA 2000, RAMSAR), územný systém ekologickej stability (ÚSES), prírodné zdroje (voda, pôda) a zdravie človeka sa nepredpokladajú. Realizácia projektov spôsobí zníženie zaťaženia životného prostredia a zvyšovanie jeho kvality;
- projekty navrhované v rámci zmeny strategického dokumentu budú mať priamy a pozitívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Ich realizáciou dôjde k zníženiu hlukovej a emisnej záťaže, čo sa prejaví na zdraví cestujúcej verejnosti, obyvateľoch v blízkosti dopravných koridorov, ako aj zamestnancoch v jednotlivých spoločnostiach;
- na základe komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie z pohľadu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom je možné považovať navrhovaný variant za spoločensky opodstatnený a environmentálne prijateľný. Neboli identifikované negatívne vplyvy, ktoré by znemožnili prijať predložený strategický dokument.

Dňa 18. októbra 2012 sa v priestoroch MDVRR SR uskutočnilo verejné prerokovanie Správy o hodnotení a návrhu zmeny strategického dokumentu s celoštátnym dosahom. Cieľom verejného prerokovania bolo umožniť vzniesť zainteresovanej verejnosti svoje pripomienky a stanoviská a vytvoriť tak v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. priestor pre zapojenie verejnosti do procesu SEA.

Správa o hodnotení bola spolu so záznamom z verejného prerokovania postúpená spracovateľovi odborného posudku, ktorého v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. určilo MŽP SR. Správa o hodnotení, ako aj odborný posudok odborne spôsobilej osoby jednoznačne preukázali potenciál pozitívnych vplyvov OPD na životné prostredie a rozvoj ľudských zdrojov, ako aj možnosť minimalizovať potenciálne negatívne environmentálne vplyvy implementácie OPD a to napr.

formou realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia monitoringu environmentálnej optimálnosti v rámci jednotlivých projektov.

MŽP SR dňa 22. novembra 2012 vydalo stanovisko, v ktorom na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym významom na životné prostredie v súlade s ustanoveniami zákona č. 24/2006 Z. z., pri ktorom sa zväžil význam očakávaných vplyvov revidovaného OPD na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení a revízie OPD, výsledku verejného prerokovania pre správu o hodnotení a OPD, výsledku odborného posudku a konzultácií **odporúča** schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Revízia Operačného programu Doprava 2007 – 2013 v súvislosti s nedostatočným pokrokom v implementácii“.

Revízia Operačného programu Doprava v súvislosti s ťažkosťami v implementácii prioritnej osi č. 3

Dňa 17.7.2013 prijala EK Rozhodnutie č. C(2013) 4423, že investičná pomoc pre výstavbu terminálu intermodálnej prepravy v Žiline je zlučiteľná s vnútorným trhom EÚ a nenaruší hospodársku súťaž v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Ostatné tri plánované projekty výstavby terminálov intermodálnej prepravy v rámci prioritnej osi č. 3 preto nebudú realizované. V dôsledku tejto skutočnosti pripravil RO OPD „*Revíziu Operačného programu Doprava v súvislosti s ťažkosťami v implementácii prioritnej osi č. 3*“, ktorou budú projektovo nepokryté voľné zdroje v prioritnej osi č. 3 realokované v prospech prioritnej osi č. 1.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v rámci zisťovacieho konania k zmene strategického dokumentu Operačný program Doprava 2007 – 2013 posúdilo všetky vyjadrenia a pripomienky doručené k oznámeniu o zmene strategického dokumentu s celoštátnym dosahom Operačný program Doprava 2007 – 2013 v súvislosti s ťažkosťami v implementácii prioritnej osi 3, zohľadnilo povahu a rozsah navrhovanej zmeny z hľadiska jej významu očakávajúcich vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, pričom prihliadalo na kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 3 zákona, ako aj podľa Prílohy II Smernice 2001/42/ES a rozhodlo, že dokument **sa nebude ďalej posudzovať** podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Rozhodnutie bolo vydané podľa § 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a rešpektovalo Usmernenie Európskej komisie č. DG ENV/REGIO SA/MF o vykonávaní Smernice SEA. Uvedené zmena predstavuje *vzor 5 Usmernenia Európskej komisie na vykonávanie smernice SEA v súvislosti s úpravami operačných programov*, kedy sa SEA uplatňuje a musí sa vykonať zisťovacie konanie na základe článku 3 ods. 5 smernice SEA.

3 Popis súčasnej situácie

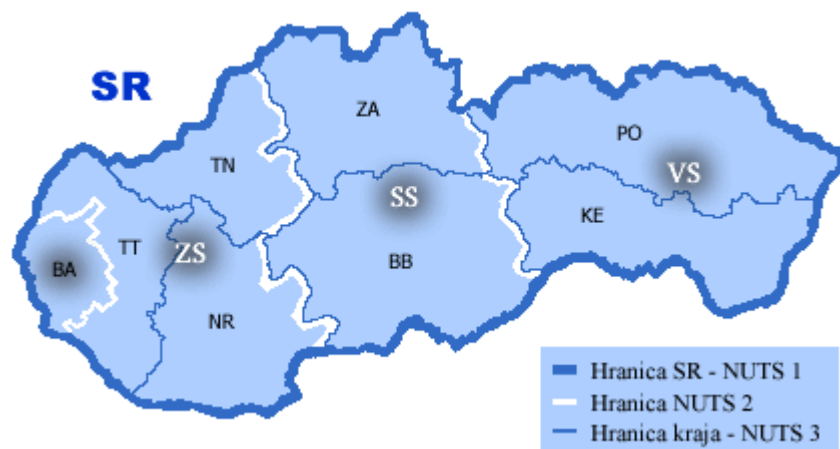
Predmetná kapitola obsahuje makroekonomickú analýzu v oblasti dopravy a je spracovaná na úrovni NUTS 1, NUTS 2 a NUTS 3 tak, aby bolo možné identifikovať kľúčové disparity a definovať stratégiu rozvoja sektoru z fondov EÚ na roky 2007-2013.

Dopravná sústava má umožniť kvantitatívne a kvalitatívne uspokojovanie dopytu po prepravných potrebách. Dopravnú sústavu pre zabezpečenie prepravných potrieb a mobility obyvateľstva tvorí železničná, cestná, letecká, vodná doprava a ich podsystémy (intermodálna preprava). Dopravný systém zaznamenal v deväťdesiatych rokoch presun značnej časti záťaže nákladnej dopravy zo železničnej dopravy na cestnú dopravu a presun výkonov osobnej verejnej železničnej a cestnej dopravy na individuálnu automobilovú dopravu. V dôsledku tohto vývoja sa veľmi výrazne zvýšila dopravná záťaž na cestných komunikáciách. Prudké zvýšenie stupňa motorizácie spôsobilo dopravné problémy v dopravnej prevádzke.

Za rozhodujúce dopravné systémy z hľadiska ich významu a výkonov je možno považovať cestnú a železničnú dopravu, ktorými sa realizuje 98 % prepravného objemu v nákladnej doprave a 99 % v osobnej preprave. Úroveň dopravnej infraštruktúry a mobilnej základne je objektívne determinujúcim činiteľom akcieschopnosti dopravného odvetvia v jeho jednotlivých odboroch v rámci prebiehajúceho procesu globalizácie svetovej ekonomiky.

Programy rozvoja dopravnej sústavy, tak musia brať do úvahy vývoj v dopravnom sektore a jeho ekonomický význam.

Obr. 1 Územná systemizácia SR



Jednotka	Počet územných celkov	Územný celok/celky	Skratky
NUTS 1	1	Slovensko	SR
NUTS 2	4	Bratislavský kraj západné Slovensko stredné Slovensko východné Slovensko	BA ZS SS VS
NUTS 3	8	Bratislavský kraj Trnavský kraj Nitriansky kraj Trenčiansky kraj Banskobystrický kraj Žilinský kraj Košícký kraj Prešovský kraj	BA TT NR TN BB ZA KE PO

3.1 Makroekonomické ukazovatele

3.1.1 Hrubý domáci produkt vo vzťahu k doprave

Doprava a jej význam v rýchlo sa meniacom svete stále rastie. Vnímaná je nielen ako prostriedok mobility, ale aj ako prostriedok na zvýšenie atraktivity územia, jeho ekonomického potenciálu a kvality života obyvateľov. Dopravná obsluha územia znamená službu jeho obyvateľom a prostriedok integrácie do širších územných a hospodárskych vzťahov. Funkcia dopravy ako dôležitého faktoru domácej ekonomiky bola ešte zvýraznená po vstupe do EÚ. Nutnou podmienkou pre využitie geografickej prednosti SR v rámci Spoločenstva je okrem iného kvalitná dopravná infraštruktúra, zodpovedajúca zvyšujúcim sa prepravným požiadavkám, ale taktiež splňujúca požiadavky udržateľného rozvoja.

Sektor dopravy nepôsobí na ekonomiku štátu iba sprostredkovane, ale taktiež priamym podieľaním sa na tvorbe HDP a zamestnanosťou. Sektor dopravy má pre ďalší rozvoj slovenského hospodárstva strategický význam a podstatnou mierou prispieva k fungovaniu európskeho hospodárstva ako celku a k realizácii vnútorného trhu. Na sektor dopravy pripadá približne 6,52% HDP SR a asi 4 % pracovných miest. HDP SR je súhrnný indikátor výkonnosti ekonomiky a ekonomickej úrovne SR a regiónov. HDP SR na obyvateľa meraný v parite kúpnej sily dosiahol v roku 2004 úroveň 52,1 % priemeru EÚ 25, avšak je potrebné podotknúť, že s výraznými regionálnymi disparitami na úrovni NUTS 2. Bratislavský región má osobitné postavenie nielen v porovnaní s inými regiónmi SR, ale i v porovnaní s európskym priemerom, kde presahuje výšku HDP na obyvateľa meranú v parite kúpnej sily priemeru EÚ 25. Týmto ho možno zaradiť medzi najrozvinutejšie regióny v rámci krajín strednej Európy. Ostatné regióny SR dosahujú úroveň HDP v rozsahu 35 – 50 % priemeru EÚ 25.

V rokoch 1999 – 2003 sa reálny rast HDP SR medziročne zvýšil v priemere o 3,1 %, pričom sa predpokladá, že v priebehu rokov 2004 – 2006 sa rast zrýchli v priemere o 5 %.

Tab. 1 Úroveň HDP vybraných členských krajín v porovnaní s priemerom EÚ 25 v roku 2004

Vybrané členské štáty EÚ 25	HDP/obyv. merané v parite kúpnej sily priemeru EÚ 25 v roku 2004 (%) EÚ 25 = 100 %
Poľská republika	49,1
Slovenská republika	52,1
Maďarská republika	60,4
Česká republika	70,6
Portugalsko	72,4
Veľká Británia	116,8
Belgicko	118,9
Rakúsko	123,2

Zdroj: Eurostat

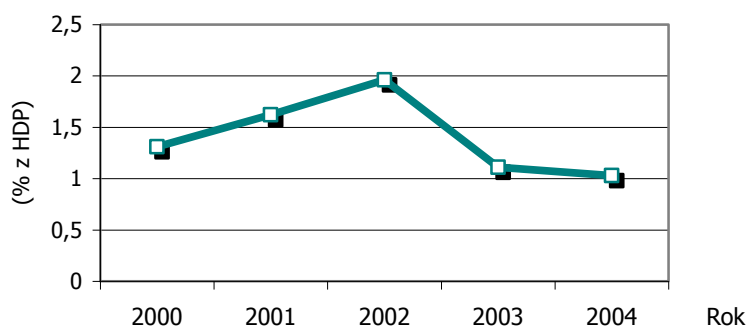
Odvetvie dopravy sa na tvorbe HDP v roku 2004 podieľalo 6,52 %, pričom do odvetvia dopravy patria organizácie s prevažujúcou dopravnou činnosťou, vykonávajúce služby v železničnej, cestnej, vodnej, leteckej a potrubnej doprave a vedľajšie pomocné činnosti v doprave. Z makroekonomického pohľadu sú národohospodárske vplyvy dopravy tvorené zvýšením pridanej hodnoty. Spojenie dopravy s ekonomickým rastom je dokumentované prostredníctvom nárastu HDP pri náraste dopravy. Pričom v ostatnom čase sa závislosť nárastu HDP od nárastu dopravy zoslabila. Súvisí to najmä so znižovaním prepravnej náročnosti, čo je z dlhodobého pohľadu zabezpečenia trvalo udržateľnej mobility žiaduce.

3.1.2 Investície do dopravnej infraštruktúry

Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry je rozsiahlou, finančne i technicky mimoriadne náročnou cestou. Z dôvodu vysokej finančnej náročnosti modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry je potrebné zabezpečiť optimálne vytváranie zdrojov a ich efektívne využívanie. Jednou z možností ako získať potrebné finančné prostriedky na rozvoj dopravnej infraštruktúry sú aj zdroje z fondov EÚ.

Investičné výdavky do dopravnej infraštruktúry (okrem výdavkov do miestnych komunikácií) v roku 2004 tvorili 1,047 % z HDP SR. Podľa odporúčania EK a podľa úrovne výdavkov vynaložených na dopravnú infraštruktúru vo vyspelých krajinách EÚ, by však pre štáty s podobne nedobudovanou a zanedbanou sieťou ako má SR, bolo žiaduce ročne vyčleniť na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry približne 2-2,5 % HDP.

Obr. 2 Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR vo vzťahu k HDP



V rokoch 2000 až 2004 bolo do dopravnej infraštruktúry investovaných takmer 78 mld. Sk, pričom do železničnej dopravy vrátane na zariadenia intermodálnej prepravy to bolo 27,3 mld. Sk. Na rozvoj cestnej siete bolo v rovnakom období preinvestovaných cca 48,4 mld. Sk, čo je o 21,1 mld. Sk viac ako do železničnej infraštruktúry.

Z celkových finančných prostriedkov alokovaných do dopravnej infraštruktúry bolo v priebehu rokov 2000 až 2004 investovaných do infraštruktúry železničnej dopravy 34,9 %, resp. do infraštruktúry cestnej dopravy 62 %. Priebeh investícií do dopravnej infraštruktúry je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 2 Investície do dopravnej infraštruktúry SR

Rok	Spolu	Železničná doprava	Cestná doprava	Vodná doprava	Letecká doprava	Intermodálna preprava	MHD
		konvenčné železničné trate	diaľnice a cesty I. - III. triedy	vodné cesty a prístavy	letiská	terminály	dopravné cesty dopravných systémov
	(mil. Sk)						
2000	12 318	2 270	9 680	49	152	0	167
2001	16 525	7 306	8 718	31	174	60	177
2002	21 739	10 269	11 120	29	131	0	191
2003	13 486	3 761	9 253	33	230	0	209
2004	13 907	3 629	9 611	50	455	0	162

Zdroj: VÚD, a. s.

Z Tab. 2 vyplýva nerovnomerné pridelovanie investícií pre infraštruktúru cestnej a železničnej dopravy, keď v rokoch 2000 a 2004 tvoril podiel investícií do infraštruktúry cestnej dopravy cca 78,6 %, resp. 69,1 % z celkových investícií. Oproti tomu investície na rozvoj železničnej infraštruktúry tvorili len cca 18,4 %, resp. 26,1 %-ný podiel z celkových investícií do dopravnej infraštruktúry v daných rokoch.

Na rozvoj terminálov intermodálnej prepravy boli vyčlenené investičné prostriedky v roku 2001 vo výške 60 mil. Sk t. j. 0,36 % z celkových investičných prostriedkov na infraštruktúru v roku 2001.

Tab. 3 Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR

Rok	Spolu	Železničná doprava	Cestná doprava	Vodná doprava	Letecká doprava	Intermodálna preprava	MHD
		konvenčné železničné trate	diaľnice a cesty I. - III. triedy	vodné cesty a prístavy	letiská	terminály	dopravné cesty dopravných systémov
	(%)						
2000	100	18,43	78,58	0,40	1,23	0,00	1,36
2001	100	44,21	52,76	0,19	1,05	0,36	1,07
2002	100	47,24	51,15	0,13	0,60	0,00	0,88
2003	100	27,89	68,61	0,24	1,71	0,00	1,55
2004	100	26,09	69,11	0,36	3,27	0,00	1,16

Zdroj: VÚD, a. s.

Vysoká finančná náročnosť modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry si vyžaduje optimálne vytváranie zdrojov s ich efektívnym využívaním. Úroveň vynaložených výdavkov na dopravnú infraštruktúru v SR predstavuje v sledovanom období v priemere približne 1,5 % z HDP, pričom pre porovnanie uvádzame že v krajinách EÚ 15 sú tieto výdavky približne na úrovni 2 % z HDP.

Tab. 4 Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k HDP SR (bežné ceny)

Rok	Spolu	Železničná doprava	Cestná doprava	Vodná doprava	Letecká doprava	Intermodálna preprava	MHD
		konvenčné železničné trate	diaľnice a cesty I. - III. triedy	vodné cesty a prístavy	letiská	terminály	dopravné cesty dopravných systémov
	(%)						
2000	1,309	0,241	1,028	0,005	0,016	0,000	0,018
2001	1,619	0,716	0,854	0,003	0,017	0,006	0,017
2002	1,956	0,924	1,000	0,003	0,012	0,000	0,017
2003	1,112	0,310	0,763	0,003	0,019	0,000	0,017
2004	1,026	0,268	0,709	0,004	0,034	0,000	0,012

Zdroj: VÚD, a. s.

3.2 Analýza vybraných prevádzkovo–prepravných ukazovateľov dopravy

3.2.1 Prepravný trh vybraných druhov nákladnej dopravy

Preprava tovaru v rámci SR v roku 2004 v porovnaní s rokom 2000 poklesla o 5,7 % v cestnej doprave a o 5,9 % v železničnej doprave. Celkový objem prepravy tovaru nákladnou dopravou SR v roku 2004 v porovnaní s rokom 2000 poklesol o 5,24 % a dosiahol výšku 230 166 tis. t.

Tab. 5 Preprava tovaru nákladnou dopravou SR – vybrané druhy dopravy

Rok	Nákladná doprava celkom	Vybrané druhy dopravy		
		železničná verejná doprava	cestná doprava tovaru	intermodálna preprava
		(tis. t)		
2000	244 686	54 177	188 901	564
2001	242 764	53 588	187 624	632
2002	215 990	49 863	164 427	756
2003	226 122	50 521	174 149	855
2004	230 166	50 445	178 085	952
		(%)		
2004	100	21,9	77,4	0,4

Zdroj: VÚD, a. s.

Na prepravnom trhu v prepravnom výkone (tkm) bol zaznamenaný za obdobie rokov 2000 až 2004 nárast o 6,85 %, pričom cestná doprava v roku 2004 dosiahla prepravný výkon 18 517 mil. tkm, čo predstavuje takmer dvojnásobok prepravného výkonu železničnej dopravy v danom roku. Predovšetkým v dôsledku zmien v štruktúre prepravovaného tovaru - rastu zásielok nižšej hmotnosti a zníženie prepravy hromadných substrátov, dominovala v del'be prepravy tovaru v rokoch 2000 – 2004 cestná doprava.

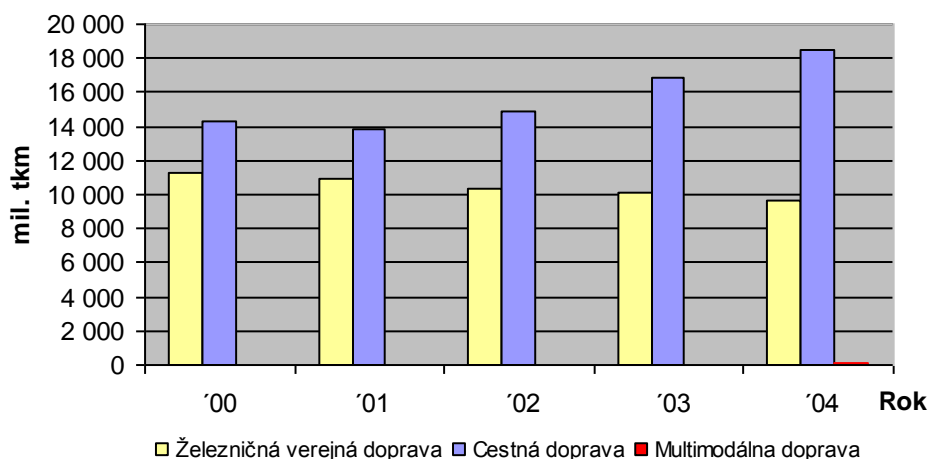
Tab. 6 Prepravný výkon pri preprave tovaru nákladnou dopravou SR

Rok	Nákladná doprava celkom	Vybrané druhy dopravy		
		železničná verejná doprava	cestná doprava	intermodálna preprava
		(mil. tkm)		
2000	26 957	11 234	14 340	-
2001	25 743	10 929	13 799	-
2002	25 907	10 383	14 929	-
2003	27 461	10 113	16 859	-
2004	28 941	9 702	18 517	114
		(%)		
2004	100	33,5	64,0	0,4

Zdroj: VÚD, a. s.

Najväčší pokles výkonov a objemu prepravy zaznamenala železničná doprava, avšak v porovnaní s podielom jednotlivých druhov dopravy v SR s niektorými štátmi EÚ si udržiava železničná doprava v SR stále pomerne silný podiel prepravného výkonu.

Obr. 3 Prepravný výkon pri preprave tovaru nákladnou dopravou SR



Vzhľadom na nízke podiely na prepravnom trhu, danosti územia SR – existencia a splavnosť vodných ciest ako aj dôležitosť postavenia pre ekonomiku SR nebude vodná doprava predmetom podpory v rámci operačného programu. Vodná doprava sa podieľala v roku 2005 na preprave tovaru nákladnou dopravou SR cca 0,6 %, kým železničná doprava 21,3 % a cestná doprava 78,1 %.

Na základe zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii vládnych aktivít a organizácií ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov zodpovedá za starostlivosť o vodné cesty, ich výstavbu a údržbu MŽP SR.

3.2.2 Prepravný trh osobnej dopravy

Verejným záujmom vo verejnej hromadnej osobnej doprave, vychádzajúc z prístupu EÚ, sa rozumie zabezpečenie základných prepravných potrieb obyvateľstva, predovšetkým prepravy do škôl, zamestnania, zdravotníckych zariadení, úradov a na zabezpečenie kultúrnych, spoločenských a športových potrieb občanov. Tieto potreby obyvateľstva sa realizujú systémom hromadnej prepravy cestujúcich v rozsahu urbanizovaného územia (MHD), prímestskou autobusovou dopravou a železničnou dopravou na prímestských a regionálnych tratiach.

Mestská hromadná doprava

MHD je na Slovensku realizovaná dvoma formami. V mestách Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica ju zabezpečujú špecializované dopravné podniky vo vlastníctve mesta. V ostatných mestách ju zabezpečujú podniky Slovenskej autobusovej dopravy (SAD), ktoré súčasne vykonávajú pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu. V mestskej hromadnej doprave sú výkony vo verejnom záujme objednávané a financované príslušnými mestami (obcami).

Uspokojovanie prepravných potrieb obyvateľstva v mestách sa v súčasnosti realizuje na Slovensku tromi druhmi mestskej hromadnej dopravy – autobusovou, električkovou a trolejbusovou dopravou. Predmetom podpory v rámci operačného programu budú výhradne ekologické systémy MHD založené na elektrickej trakcii (električková a trolejbusová doprava) s cieľom minimalizovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie a podporiť trvalú udržateľnosť dopravy v mestách.

Električkovú dopravu v súčasnosti využívajú na prepravu osôb v rámci systémov mestskej hromadnej dopravy na Slovensku len dve mestá – Bratislava a Košice. Trolejbusovou dopravou je zabezpečovaná mestská hromadná doprava v piatich mestách SR – v Bratislave, Žiline, Banskej Bystrici, Prešove a Košiciach. Z operačného programu bude v aktuálnom programovom období podporovaný rozvoj mestskej hromadnej dopravy v Bratislave (projekty električkovej

a trolejbusovej dopravy) a Košiciach (projekty električkovej dopravy), nakoľko ide o dve najväčšie a najvýznamnejšie sídelné centrá v SR. Realizácia projektov mestskej verejnej dopravy v týchto mestách ovplyvní prepravné možnosti najväčšieho počtu obyvateľov a v nadväznosti na realizáciu integrovaných dopravných systémov sa dosiahne zlepšenie dopravnej obslužnosti nielen týchto miest, ale aj okolitých regiónov a zároveň sa vytvoria podmienky pre zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy oproti individuálnej automobilovej doprave.

Dopravná infraštruktúra pre výkon mestskej hromadnej dopravy v Bratislave a Košiciach je vo vlastníctve miest, správcom tejto infraštruktúry sú mestské dopravné podniky, ktoré sú 100 % dcérskymi spoločnosťami miest.

Pravidelná autobusová doprava

Autobusová doprava má dominantné postavenie pri uspokojovaní prepravných potrieb obyvateľstva v SR, kde v rámci dopravnej obslužnosti regiónu dosahuje v osobnej doprave až 90 %-ný podiel na výkonoch všetkých dopravných systémov. Tieto potreby obyvateľstva sa realizujú väčšinou do vzdialenosti v okruhu 100 km. Podľa zákona NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov môže dopravca vykonávať pravidelnú autobusovú dopravu len na základe dopravnej licencie. Licenciu na výkon pravidelnej autobusovej dopravy má v súčasnom období 16 podnikov Slovenskej autobusovej dopravy, a. s. (SAD), Slovak Lines, a.s., BUS KARPATY, s.r.o., SKAND, s.r.o. Skalica, a zatiaľ zanedbateľný podiel majú malé dopravné podniky. Podniky SAD zabezpečujú aj mestskú hromadnú dopravu (MHD) s výnimkou mesta Bratislava, Banská Bystrica, Košice, Prešov a Žilina, kde ju vykonávajú dopravné podniky mesta. Podniky SAD prešli od roku 2000 rôznymi formami transformácie až po sprivatizovanie a odpredaj akcií súkromným investorom. Podiel akcií štátu v jednotlivých podnikoch SAD sa v súčasnosti pohybuje v rozmedzí 38 % - 41,5 %.

Na pokrytie úbytku tržieb z titulu poskytovania zliav cestovného a z titulu zabezpečenia obslužnosti územia pravidelnou autobusovou dopravou sa v prímestskej autobusovej doprave (do 100 km) výkony vo verejnom záujme financujú od 1.1.2005 z rozpočtov samosprávnych krajov. Samosprávne kraje rozhodujú o výške pridelených prostriedkov do pravidelnej prímestskej autobusovej dopravy a uzatvárajú s dopravcami zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, pričom preukázateľnú stratu uhrádzajú zo svojho rozpočtu.

Prístup krajín EÚ ako aj SR smeruje k tomu, aby sa služby vo verejnom záujme stali normálnym segmentom podnikania. Dopravca a objednávatel' by mali mať spoločný záujem na zvyšovaní ponuky služieb a znižovaní nákladov, pri súčasnom dosahovaní primeraného zisku dopravcu. Výsledok takéhoto prístupu by mal priaznivo ovplyvniť kvalitu poskytovaných dopravných služieb a ich cenu v budúcnosti.

Železničná verejná osobná doprava

V záujme zabezpečenia nevyhnutných dopravných služieb súvisiacich s verejnou prepravou osôb a vecí je každoročne uzatváraná zmluva medzi štátom - MDPT SR (od 01.11.2010 MDVRR SR) a operátorom - Železničnou spoločnosťou Slovensko a. s. (ZSSK). Zmluvou sa stanovuje kvantifikácia rozsahu výkonov vo verejnom záujme na bežný rok a kvantifikácie úhrady straty z ich realizácie.

ZSSK je v súčasnosti v podmienkach SR najväčším prevádzkovateľom, ktorý zabezpečuje osobnú železničnú dopravu zameranú na zabezpečenie prímestskej, regionálnej a medziregionálnej železničnej osobnej dopravy. Z hľadiska vlastníckych vzťahov zakladateľom a stopercentným vlastníkom akcií ZSSK je Slovenská republika, pričom práva akcionára vykonáva zo zákona MDPT SR (od 01.11.2010 MDVRR SR).

Od marca 2012 je prevádzkovateľom osobnej železničnej dopravy na trati Bratislava – Komárno spoločnosť RegioJet, ktorá uzavrela s ministerstvom dopravy deväťročnú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme.

Vývoj prepravy trhu osôb

Vo vývoji prepravy osôb SR (počet prepravených osôb (os) a prepravný výkon (oskm)) v rokoch 2000 – 2004 nedochádzalo k takým podstatným poklesom ako v nákladnej doprave. Dochádzalo však k podstatným zmenám v del'be prepravnej práce na úkor verejnej osobnej dopravy.

Vo vývoji prepravy osôb v období rokov 2000 – 2004 sú zaznamenávané poklesy vo všetkých druhoch verejnej osobnej dopravy, za neustáleho nárastu individuálnej automobilovej dopravy, ktorá od roku 2000 zaznamenala približne 5 % nárast.

Tab. 7 Počet prepravených osôb v SR 2000 – 2004 podľa vybraných druhov dopravy

Rok	Spolu	v tom					v tom	
		Železničná verejná	Cestná verejná	MHD - DP	Cestná neverejná doprava	Individuálny motorizmus	Verejná osobná doprava	Neverejná osobná doprava
			*1	*2	*3		*4	*5
	[tis. os]							
2000	2 745 019	66 806	604 249	404 539	5 083	1 664 342	1 075 594	1 669 425
2001	2 680 421	63 473	566 445	373 269	4 215	1 673 019	1 003 187	1 677 234
2002	2 705 640	59 430	536 613	370 018	4 019	1 735 560	966 061	1 739 579
2003	2 687 408	51 274	493 706	394 465	5 048	1 742 915	939 445	1 747 963
2004	2 649 402	50 325	461 772	383 118	4 016	1 750 171	895 215	1 754 187
	(%)							
2004	100	1,9	17,4	14,5	0,2	66,1	33,8	66,2

Zdroj: VÚD, a. s.

*1 - preprava osôb podnikmi s prevažujúcou činnosťou cestná doprava

*2 - preprava osôb iba dopravnými podnikmi MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov

*3 - preprava osôb pre vlastné a cudzie účely podnikmi, ktoré svojou hlavnou činnosťou sú zaradené do iných odvetví hospodárstva, ako do odvetvia dopravy

*4 - preprava osôb podnikmi, ktoré vykonávajú dopravné služby v odvetví dopravy (OKEČ 60 a 63)

*5 - preprava osôb pre vlastné a cudzie účely podnikmi, ktoré svojou hlavnou činnosťou sú zaradené do iných odvetví hospodárstva, ako do odvetvia dopravy vrátane individuálneho motorizmu

Podobný vývoj ako v počte prepravených osôb nastáva v rokoch 2000 - 2004 aj vo vývoji prepravného výkonu pri preprave osôb (oskm), pričom sú zaznamenávané poklesy verejnej osobnej dopravy, s výnimkou oživenia MHD avšak pri neustále pokračujúcom trende rastu individuálnej dopravy.

V období posledných desiatich rokov je pre verejnú osobnú dopravu charakteristické postupné znižovanie prepravného výkonu. Za obdobie rokov 2000 až 2004 sa výkon verejnej osobnej dopravy znížil takmer o 9 %, pričom v železničnej osobnej doprave poklesol prepravný výkon v roku 2004 na 77,6 % výkonu v roku 2000.

Takýto vývoj je v SR v značnej miere podmienený zvyšovaním životnej úrovne obyvateľstva a nedostatočnou podporou verejnej dopravy, čo sa prejavuje nárastom individuálneho motorizmu, ktorý v tomto období zaznamenal absolútny nárast o 5,9 % a jeho podiel tvorí v roku 2004 úroveň 68,4 %, hoci ešte v roku 2000 bol podiel individuálneho motorizmu na úrovni 64,4 % (pozri Tab. 8). Tento trend je prejavom aj toho, že v posledných rokoch sa v SR nepodarilo vytvoriť priaznivé podmienky pre integráciu verejnej osobnej dopravy, ktorá by zahŕňala železničnú osobnú dopravu, prímestskú autobusovú dopravu a mestskú hromadnú dopravu.

Tab. 8 Prepravný výkon pri preprave osôb SR v rokoch 2000 – 2004 podľa vybraných druhov dopravy

Rok	Spolu	v tom					v tom	
		Železničná verejná	Cestná verejná doprava	MHD - DP	Cestná neverejná doprava	Individuálny motorizmus	Verejná osobná doprava	Neverejná osobná doprava
			*1	*2	*3		*4	*5
	[mil. oskm]							
2000	37 135	2 870	8 435	1 173	728	23 929	12 478	24 657
2001	36 856	2 805	8 253	1 350	392	24 056	12 408	24 448
2002	37 456	2 682	8 236	1 371	189	24 978	12 289	25 167
2003	36 951	2 316	7 757	1 384	270	25 224	11 457	25 494
2004	37 013	2 228	7 882	1 330	241	25 332	11 440	25 573
	(%)							
2004	100	6,0	21,3	3,6	0,7	68,4	30,9	69,1

Zdroj: VÚD, a. s.

Nastúpený trend presunu prepravných výkonov z verejnej osobnej dopravy sa prejavuje aj na zvyšovaní podielu individuálneho motorizmu pri zabezpečovaní mobility v oskm prepočítanú na 1 obyvateľa, kde stúpol tento ukazovateľ od roku 2000 do roku 2004 o 6,2 % pri výraznom znížení v železničnej osobnej doprave cca o 22 %. (suma spolu v Tab. 9 je bez výkonov realizovaných vodnou a leteckou dopravou).

Tab. 9 Del'ba v prepravnom výkone vo vybraných druhoch dopravy pri preprave osôb v SR

Rok	Del'ba v prepravnom výkone pri preprave osôb							
	Spolu	v tom					v tom	
		Železničná verejná doprava	Cestná verejná doprava	MHD	Cestná neverejná doprava	Individuálny motorizmus	Verejná osobná doprava	Neverejná osobná doprava
			*1	*2	*3		*4	*5
		[oskm / 1 obyvateľa]						
2000	6873,6	531,2	1561,3	217,1	134,8	4429,2	2309,7	4564,0
2001	6851,9	522,3	1534,3	251,0	72,9	4472,2	2306,8	4545,1
2002	6963,2	498,6	1531,1	254,9	35,1	4643,5	2284,6	4678,6
2003	6868,1	430,5	1441,8	257,2	50,2	4688,4	2129,5	4738,6
2004	6 873,6	413,8	1463,7	247,0	44,8	4704,3	2 124,5	4 749,1

Zdroj: VÚD a. s.

3.2.3 Prepravné výkony mestskej hromadnej dopravy

Za obdobie posledných 10 rokov výrazne poklesol podiel verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy. Kým v roku 2000 bol podiel verejnej dopravy na celkovej preprave osôb 39,2 %, v roku 2011 bol už iba 29,0%. Pod tento trend sa podpísalo aj znižovanie počtu cestujúcich prepravených mestskou hromadnou dopravou, ktorá v rozmedzí rokov 2000 až 2011 zaznamenala pokles o 15,0 %.

Výkony mestskej hromadnej dopravy z hľadiska počtu prepravených osôb v období rokov 2007 - 2011 zaznamenali každoročne pokles s výnimkou roku 2011, kedy došlo k oživeniu MHD. Pokles počtu cestujúcich prepravených MHD v uvedenom období bol spôsobený ako zdražovaním cestovného, nevyhovujúcou úrovňou vozového parku a nízkou kvalitou služieb

dopravných podnikov, tak aj postupným zvyšovaním životnej úrovne obyvateľstva a s tým spojeným rastom počtu osobných automobilov a ich intenzívnym využívaním pri každodennej dochádzke do zamestnania, škôl, úradov a pod. Zvýšenie počtu cestujúcich v MHD v roku 2011 možno pripísať najmä významnému rastu cien pohonných hmôt s následným presunom cestujúcich z IAD na verejnú dopravu.

Tab. 10 Preprava osôb mestskou hromadnou dopravou v rokoch 2007 – 2011 (mil. os)

	2007	2008	2009	2010	2011
Preprava osôb celkom	491,55	479,96	463,78	459,93	488,17
z toho					
Preprava podnikmi MHD	403,47	399,43	389,26	385,59	417,29
v tom					
Električková doprava	109,71	107,08	100,87	97,74	109,08
Trolejbusová doprava	60,66	62,04	62,75	62,24	65,42
Autobusová doprava	233,11	230,31	225,65	225,62	242,79
Preprava ostatnými podnikmi verejnej dopravy	88,08	80,53	74,52	74,33	70,87
podľa trakcie					
Závislá trakcia - električká	170,36	169,12	165,15	161,55	176,13
Nezávislá trakcia - ostatná	321,19	310,84	298,63	298,37	312,04

Zdroj: ŠÚ SR, VÚD, a. s.

Neustály rast intenzity využívania IAD pri zabezpečovaní prepravných potrieb obyvateľstva prináša so sebou nepriaznivé dôsledky na životné prostredie, zvyšuje energetickú náročnosť dopravy, vyžaduje budovanie novej infraštruktúry (cestných komunikácií a parkovacích miest) a zvyšuje riziko dopravných nehôd. Jednou z možností ako zvrátiť nežiaduci vývoj v del'be prepravnej práce je podpora verejnej dopravy prostredníctvom rozvoja mestskej hromadnej dopravy, najmä jej ekologických foriem - električkovej a trolejbusovej dopravy, s cieľom prispieť k zabezpečeniu trvalo udržateľnej mobility a zachovaniu kvality života v mestách.

V súčasnosti majú možnosť využívať MHD elektrickej trakcie obyvatelia piatich miest. Električková doprava je realizovaná v dvoch najväčších mestách SR – Bratislave a Košiciach, trolejbusová doprava sa podieľa na preprave osôb v hlavnom meste a ďalších 4 krajských mestách - Žiline, Banskej Bystrici, Prešove a Košiciach. Navyše, vďaka prítomnosti rozvinutej siete železničných tratí v regióne Bratislavy a Košíc existuje príležitosť pre zabezpečenie prepravných potrieb obyvateľstva v dvoch najväčších mestách SR formou ekologickej železničnej dopravy. Efekty integrácie železničnej osobnej dopravy s ostatnými formami ekologickej verejnej osobnej dopravy (električkovej a trolejbusovej) môžu napomôcť k lepšiemu využitiu potenciálu železničnej dopravy najmä na mestskej, prímestskej a regionálnej úrovni.

Tab. 11 Ročné prepravné výkony trolejbusovej dopravy (tis. vzkm)

	2007	2008	2009	2010	2011
Banská Bystrica	69	1 000	1 215	1 172	1 131
Bratislava	5 594	5 533	5 643	5 635	5 645
Košice	912	936	1 082	1 212	1 296
Prešov	2 169	2 209	2 080	2 252	2 073
Žilina	1 741	1 821	1 824	1 816	1 823

Zdroj: ZPHDO

Vzhľadom na skutočnosť, že najväčší rozsah prepravných výkonov sa realizuje trolejbusovou dopravou v hlavnom meste, bude predmetom podpory z operačného programu v aktuálnom programovom období popri železničnej a električkovej doprave v Bratislave a Košiciach práve trolejbusová doprava v Bratislave.

V roku 2011 boli v Bratislave zabezpečované električkovou dopravou prepravné výkony na úrovni cca 11,2 mil. vzkm, čo predstavuje cca 25 % celkových výkonov MHD, trolejbusovou dopravou sa realizovali prepravné výkony v rozsahu 5,7 mil. vzkm (12,6 % výkonov MHD). Celkovo sa ekologická električná trakcia podieľala na výkonoch MHD v Bratislave na úrovni 37 %. Výkony električkej trakcie MHD v Košiciach dosahovali v roku 2011 necelých 34 %, z toho električková doprava zabezpečovala 25,2 % výkonov a trolejbusová doprava 8,5 % výkonov. Rozhodujúci podiel prepravných výkonov v oboch mestách zabezpečuje menej ekologická autobusová doprava (cca 63 % v Bratislave, resp. 66 % v Košiciach).

Vývoj výkonov MHD zabezpečovaných električkovou a trolejbusovou dopravou ako v Bratislave, tak aj Košiciach počas obdobia od roku 2007 do roku 2011 mal v zásade vyrovnaný priebeh. Tento stav možno charakterizovať pozitívne vzhľadom na trvalý presun výkonov z verejnej dopravy na IAD. Na druhej strane, v súčasnej dobe, kedy sa v oblasti dopravy dostávajú do popredia otázky životného prostredia má električná trakcia v oblasti zlepšenia dopravnej obslužnosti veľký potenciál na ďalší rozvoj. Hlavnou príčinou súčasnej stagnácie výkonov je nevyhovujúci technický stav infraštruktúry MHD a nedostatok finančných prostriedkov na modernizáciu a rozvoj mestských dráh, ako aj obnovu vozového parku.

Tab. 12 Vývoj prepravného výkonu MHD v Bratislave a Košiciach v období rokov 2007 - 2011

Rok	2007		2008		2009		2010		2011	
	BA	KE	BA	KE	BA	KE	BA	KE	BA	KE
	[tis. vzkm]									
Električková doprava	11 289	3 889	11 189	4 005	11 307	3 860	11 129	3 832	11 156	3 841
Trolejbusová doprava	5 594	912	5 533	936	5 643	1 082	5 635	1 213	5 706	1 296
Autobusová doprava	25 517	10 332	25 991	10 311	27 457	10 683	29 019	10 496	28 275	10 077
MHD spolu	42 400	15 133	42 713	15 252	44 407	15 625	45 783	15 541	45 137	15 214

Zdroj: DPB, DPMK

Zastúpenie jednotlivých druhov MHD z hľadiska počtu prepravených osôb v období rokov 2007 - 2011 v podstate kopíruje stav pri prepravných výkonoch – prepravu najväčšieho počtu osôb zabezpečuje autobusová doprava, nasledovaná električkovou a trolejbusovou dopravou.

V hodnotenom období rokov 2007 – 2011 môžeme v Bratislave sledovať pokles počtu prepravených cestujúcich všetkými módmi MHD s výnimkou roku 2011, kedy došlo k oživeniu MHD a nárastu počtu prepravených osôb. V Košiciach bol v danom období zaznamenaný úbytok cestujúcich pri preprave električkovou a autobusovou dopravou, naopak pri trolejbusovej doprave môžeme sledovať stály medziročný nárast počtu prepravených osôb.

Tab. 13 Počet prepravených osôb MHD v Bratislave a Košiciach v období rokov 2007 – 2011

Rok	2007		2008		2009		2010		2011	
	BA	KE	BA	KE	BA	KE	BA	KE	BA	KE
	[tis. os]									
Električková doprava	81 920	27 532	79 226	27 854	75 347	25 524	72 361	25 378	93 959	25 131
Trolejbusová doprava	29 909	6 202	29 278	6 301	27 849	6 993	26 985	7 682	31 295	8 121
Autobusová doprava	144 928	57 266	141 355	56 032	137 016	55 950	137 902	53 957	159 950	51 201
MHD spolu	256 757	91 000	249 859	90 187	240 212	88 467	237 248	87 017	274 193	84 453

Zdroj: DPB, DPMK

V podmienkach SR sú výkony vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave objednávané a financované príslušnými mestami (obcami). V Bratislave a Košiciach si výkony vo verejnom záujme objednávajú mestá u svojich dcérskych spoločností – dopravných podnikov na základe zmluvy o službách (výkonoch) vo verejnom záujme. V súčasnosti platné zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme majú mestá uzavreté s dopravnými podnikmi na obdobie rokov 2009 – 2018.

3.2.4 Dopravné výkony a intenzity cestnej dopravy

Základným kritériom a indikátorom potreby rozvoja cestnej siete je rast prepravných požiadaviek vo sfére cestnej dopravy, vyplývajúci z celospoločenských požiadaviek prepravy osôb a nákladov, vyjadrený rastom dopravných výkonov, resp. profilových intenzít.

Aj keď sa momentálne najväčšia pozornosť sústreďuje najmä na výstavbu nadradenej cestnej infraštruktúry (diaľnice a rýchlostné cesty), v súčasnosti a v najbližšej budúcnosti najvýznamnejšou časťou cestnej siete z hľadiska dopravných výkonov zostávajú aj naďalej cesty I. triedy. Prakticky všetky medzinárodné cesty „E“ (okrem tých úsekov, kde je v prevádzke diaľnica) vedú po cestách I. triedy (1 535 km).

Na cestách I. triedy sa realizuje približne 51 % výkonov z celej cestnej siete. Postupnú zmenu pomerov realizovaných dopravných výkonov so žiaducim presunom na vysokokvalitnú cestnú infraštruktúru, ovplyvní v rokoch 2010-2015 okrem dokončenia siete diaľnic aj postupná výstavba častí plánovanej siete rýchlostných ciest.

Z porovnania dopravných výkonov a intenzít dopravy vyplýva, že plynulosť, kvalitu a bezpečnosť cestnej premávky limitujú technické parametre ciest, ktorými cestná sieť disponuje.

Tab. 14 Vývoj dopravných výkonov (v tis. vozokm za priemerný deň roka)

Rok	Diaľnice	Cesty I. triedy	Spolu
1995	2 178	15 667	17 845
2000	3 688	20 051	23 739
2005	6 699	24 224	30 923

Zdroj: SSC

Celoštátne sčítanie dopravy vykonané v roku 2005 sa realizovalo na území SR ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy v danom roku. Bolo organizované Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii Spojených národov v Ženeve. SR sa tým pripája k plneniu rezolúcie č. 254 vyhlásenej Výborom pre vnútrozemskú dopravu EHK OSN o sčítaní dopravy a inventarizácii štandardov a parametrov na hlavných cestách s medzinárodnou premávkou v Európe („E“ cesty) v roku 2005. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, a od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na základe jednotnej metodiky. Cieľom je overiť vývoj intenzity automobilovej dopravy, získať údaje na sčítanie dopravy na cestách európskej siete, získať rozsah intenzity cestnej dopravy na cestnej sieti, získať podklady na usmernenie investičných zámerov pre dopravné plánovanie atď. Grafické zobrazenie intenzít cestnej dopravy na základe celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy tvorí Prílohu 5.

Vývoj intenzity cestnej dopravy SR v rokoch 1995 - 2005 vyjadrený v Tab. 15, naznačuje, že intenzita cestnej dopravy má neustále rastúci trend, pričom najprogresívnejšie rastie na diaľniciach a v značnom rozsahu aj na cestách I. triedy.

Tab. 15 Vývoj intenzity cestnej dopravy SR podľa vybraných druhov ciest (ročný priemer denných intenzít v skutočných vozidlách/deň)

Rok	Diaľnice	Cesty I. triedy	Spolu
1995	10 147	5 070	15 217
2000	12 501	6 227	18 728
2005	22 488	7 567	30 055

Zdroj: SSC

Dlhodobé vysoké dopravné záťaže v extraviláne územia na cestách v trasách budúcich diaľnic sú na Považskom koridore medzi Považskou Bystricou, Žilinou a Ružomberkom, ako aj na úsekoch pozdĺž Vysokých Tatier a v okolí mesta Prešov (pozri Príloha 6b). Kapacita existujúcich ciest I. triedy je v týchto úsekoch výrazne prekračovaná už od roku 2000 a nutne si vyžaduje dobudovanie plánovanej diaľničnej siete.

Špecifickým prípadom z pohľadu prekračovanej kapacity je už vybudovaná diaľnica D1 v úseku Bratislava – Trnava. Tento úsek diaľnice bol vybudovaný takmer pred 30 rokmi a v súčasnosti sa blíži k hranici svojej dopravnej priepustnosti.

Dlhodobé vysoké dopravné záťaže v extravilánovom území sú tiež na cestách v trasách budúcich rýchlostných ciest (pozri Príloha 6a). Na celej sieti pripravovaných rýchlostných ciest je najviac zaťažená rýchlostná cesta R1 v smere Nitra – Selenec – Beladice – Tekovské Nemce; Žarnovica – Šášovské Podhradie.

Neriešenie týchto problémov by viedlo k zhoršeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky, nárastu nehodovosti a negatívnych vplyvov cestnej dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

3.3 Analýza ukazovateľov dopravnej infraštruktúry

3.3.1 Analýza železničnej infraštruktúry

Súčasná sieť železničných tratí na Slovensku je výsledkom cca 150-ročného vývoja prebiehajúceho v rôznych štátnych, politických a ekonomických podmienkach a pre rôzne hospodárske a strategické ciele a priority. Geografická poloha Slovenska v Európe jednoznačne potvrdzuje súčasnú dôležitosť pozície železničných tratí SR v celoeurópskej dopravnej infraštruktúre. Hlavné medzinárodné železničné ťahy majú priamu väzbu na železničné trate Slovenska.

Infraštruktúru železničnej dopravy je možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete so zastaranou technológiou, pričom technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Tento stav je spôsobený najmä v dôsledku nízkej technickej úrovne a kvality technickej základne železničnej dopravy a z dôvodu jej zanedbanej údržby a nedostatočnej obnovy.

Základnú kostru siete infraštruktúry železničnej dopravy SR tvorí tzv. trojuholník, ktorého ramená tvoria trate: Košice – Žilina, Žilina – Bratislava a Bratislava – Zvolen – Košice. Ostatné trate sú dopĺňujúce, resp. spájajúce základné koridory, miestne trate a regionálne trate (pozri Príloha 2).

K 31.12.2004 bolo v prevádzke cca 3 660 km železničných tratí, z toho 3 510 km železničných tratí normálneho rozchodu, 50 km úzkorozchodných tratí a 100 km širokorozchodných tratí, pričom 2 640 km bolo jednokoľajných tratí a 1 020 km dvojkoľajných tratí. Z uvedených železničných tratí v roku 2004 bolo 1 566 km elektrifikovaných, čo predstavuje 42,5 % z celkovej dĺžky železničných tratí.

Tab. 16 Dĺžka železničnej siete SR v rokoch 2000 – 2004

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa									
			2000		2001		2002		2003		2004	
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Dĺžka železničnej siete merná jednotka: Km	BA	BA	233	233	233	233	233	233	233	233	233	233
	ZS	TT	347	1 242	347	1 242	347	1 242	347	1 242	347	1 242
		TN	327		327		327		327		327	
		NR	568		568		586		568		568	
	SS	ZA	379	1 080	379	1 080	379	1 080	379	1 080	379	1 080
		BB	701		701		701		701		701	
	VS	PO	424	1 110	424	1 110	424	1 102	424	1 102	424	1 102
		KE	686		686		678		678		678	
	SR		3 665		3 665		3 657		3 657		3 657	

Zdroj: VÚD, a. s.

Z pohľadu medzinárodného významu rozvoj železničnej infraštruktúry SR vychádza z povinnosti členského štátu EÚ (TEN-T) a z ďalších medzinárodných dohôd ako AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch), pričom do európskej železničnej siete patrí na Slovensku: 863,9 km železničných tratí podľa AGC, 1033 km železničných tratí podľa AGTC, 916,4 km železničných tratí zaradených do siete transeurópskych multimodálnych koridorov.

Prehľad o začlenení siete ŽSR do medzinárodných koridorov ako aj vzájomná súvzťažnosť medzi sieťou TEN-T, Paneurópskymi koridorami a koridorami definovanými EHK OSN (AGC, AGTC, TER) poskytuje Príloha 2. Prioritou pre SR je predovšetkým plniť záväzky vo vzťahu k rozvoju siete TEN-T a k zadefinovaným prioritným projektom Spoločenstva.

Do systému medzinárodných dopravných koridorov podľa dohôd AGC a AGTC na sieti ŽSR patria:

- C 30/1** - Muszyna – štátna hranica PR/SR – Plaveč – Prešov – Kysak – Košice - Čaňa – štátna hranica SR/MR – Hidasnémeti,
- C – E 40** - Ostrava – štátna hranica ČR/SR – Čadca – Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/Ukrajina – Čop,
- Horní Lideč – štátna hranica ČR/SR – Lúky pod Makytou – Púchov – Žilina,
- C – E 52** - štátna hranica Rakúsko/SR – Devínska Nová Ves – Bratislava – Galanta - Nové Zámky – Štúrovo – štátna hranica SR/MR,
- C – E 61** - Lanžhot – štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – N. Zámky – Komárno – štátna hranica SR/MR – Komárom,
- Bratislava – Rusovce – štátna hranica SR/MR,
- C – E 63** - Czechowice – štátna hranica PR/ SR - Skalité - Žilina – Leopoldov – Bratislava – štátna hranica SR/Rakúsko,
- Leopoldov – Galanta.

Uplynulý nerovnomerný spôsob investovania finančných prostriedkov na zabezpečovanie modernizácie a rozvoja železničnej a cestnej infraštruktúry spôsobuje výrazné zaostávanie rozvoja železničných tratí v európskych koridoroch v porovnaní s okolitými štátmi EÚ. Pozitívnym faktorom železničnej infraštruktúry v SR je vysoká hustota siete, čo spoločne s vysokou hustotou staníc a zastávok (i keď priestorové usporiadanie staníc nezodpovedá v dostatočnej miere požadovaným potrebám) zabezpečuje dobrú dostupnosť ako osobnej, tak aj nákladnej dopravy. Vyhovujúca je vo väčšine prípadov aj existujúca kapacita tratí.

Súčasný zlý stav železničnej infraštruktúry je charakterizovaný z technického hľadiska parametrami ako: obmedzená traťová rýchlosť (max. rýchlosť 140 km/h); nevyhovujúci stav železničného zvršku a spodku, čo obmedzuje nápravové tlaky; nevhodné výškové a smerové vedenie tratí; malá osová vzdialenosť dvojkoľajných tratí; technicky zastaralé zabezpečovacie zariadenia a technicky zastaraný stav železničného zvršku v staniciach (výhybky).

Tab. 17 Hustota železničnej siete SR v rokoch 2000 – 2004

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa									
			2000		2001		2002		2003		2004	
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Hustota železničnej siete merná jednotka: Km/tis.Km ²	BA	BA	113,5	113	113,5	113	113,5	114	113,5	114	113,5	114
	ZS	TT	83,66	82,8	83,66	82,8	83,68	82,8	83,68	82,8	83,68	82,8
		TN	72,63		72,63		72,63		72,63		72,63	
		NR	89,55		89,55		89,53		89,53		89,53	
	SS	ZA	55,83	66,5	55,83	66,5	55,73	66,4	55,73	66,4	55,73	66,4
		BB	74,14		74,14		74,14		74,14		74,14	
	VS	PO	47,15	70,5	47,15	70,5	47,21	70	47,21	70	47,21	70
		KE	101,6		101,6		100,4		100,4		100,4	

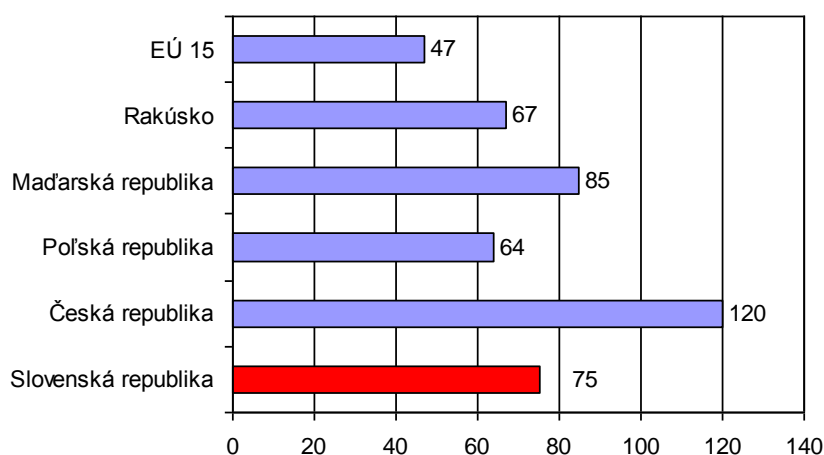
	SR	74,683	74,683	74,581	74,581	74,581
--	----	--------	--------	--------	--------	--------

Zdroj: VÚD, a. s.

Z uvedeného prehľadu je zrejmé, že napriek tomu, že Bratislavský kraj má najnižšiu hodnotu dĺžky železničných tratí zo všetkých regiónov na úrovni NUTS 2, disponuje najväčšou hustotou železničnej siete. Najnižšiu hustotu železničnej siete má región Stredné Slovensko so 66,4 km/tis.km², čo je spôsobené najmä členitosťou územia.

Z Obr. 4 vyplýva, že SR v rámci porovnania hustoty siete železničnej infraštruktúry zaostáva len za Maďarskou a Českou republikou, pričom výrazne prevyšuje priemer EÚ 15. Napriek faktu, že Česká republika disponuje podstatne vyššou hustotou siete železničnej infraštruktúry ako SR, jej podiel z pohľadu elektrifikovaných úsekov predstavuje iba niečo viac ako 30%.

Obr. 4 Hustota železničnej siete v roku 2003 (km/tis. km²) – Medzinárodné porovnanie



Zdroj: Eurostat

3.3.2 Analýza cestnej infraštruktúry

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej delby dopravnej práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s relatívne nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty) pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest.

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest SR je definovaný diaľničnými ťahmi D1, D2, D3 a D4 v celkovej dĺžke 659 km a rozsah siete rýchlostných ciest ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6 a vo výhlade plánovanej R7 v celkovej dĺžke 1 181 km.

Medzinárodná cestná sieť „E“ a „TEM“

Do siete európskych ciest „E“, v súlade s Európskou dohodou o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou, je zaradených na Slovensku 11 cestných ťahov: E50, E58, E65, E71, E75, E77, E371, E442, E571, E572, E575 o celkovej dĺžke 1 535 km. Celková dĺžka ciest „E“ predstavuje 47 % z celkovej dĺžky ciest zaradených do I. triedy a 8,8 % z celkovej dĺžky z cestnej siete.

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

Transeurópska dopravná (cestná) sieť – „TEN-T“

Vo všeobecnosti transeurópske dopravné siete TEN-T zahŕňajú cestné, železničné, vzdušné a vodné dopravné siete a sú naplánované a naprojektované tak, aby pokrývali celý kontinent Európy s cieľom spojiť národné siete, poprepájať okrajové regióny s centrom, zlepšiť kvalitu a efektívnosť sietí. TEN-T sieť vychádza z Paneurópskych koridorov.

Územím SR prechádzajú tri európske dopravné koridory TEN-T a to koridor č. IV, Va a VI, ktoré sú v rámci cestnej siete SR tvorené diaľničnými ťahmi D2, D1 a D3. Navyše sieť TEN-T je tvorená okrem diaľnic aj koridormi kopírujúcimi rýchlostné ťahy R3 a R4 (pozri Príloha 3).

Na základe uvedeného je nevyhnutné uvažovať s prioritnou výstavbou diaľničnej siete v trasách nosnej siete TEN-T, rýchlostných ciest dopĺňujúcich diaľničnú sieť ako aj modernizáciou ciest I. triedy dôležitých z medzinárodného i vnútroštátneho hľadiska.

Tab. 18 Začlenenie diaľnic do TEN-T

Koridor	Trasa na území SR	Plánovaná dĺžka (km)	V prevádzke k 1.3.2007 (km)
IV (D2)	Štátna hranica CZ/SK, Kúty – Malacky – Bratislava – štátna hranica SR/MR, Rusovce	80	76,7
Va (D1)	Bratislava – Trnava – Žilina – Košice – štátna hranica SK/Ukrajina, Vyšné Nemecké	517	259 (21 v ½ profile)
VI (D3)	Štátna hranica PL/SK, Skalité – Čadca – Žilina	59	10,3 (10,3 v ½ profile)

Tab. 19 Začlenenie rýchlostných ciest do TEN-T

Koridor	Trasa na území SR	Plánovaná dĺžka (km)	V prevádzke k 1.3.2007 (km)
R3	Martin – Žiar n. Hronom – Zvolen – Levice – štátna hranica SK/MR, Šahy	152,99	0
R4	Štátna hranica PL/SK, Vyšný Komárnik – Prešov	73,22	0
R4	Košice – štátna hranica SK/MR, Milhost'	22,64	0

Tab. 20 Dĺžka diaľnic a diaľničných privádzačov SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa									
			2000		2001		2002		2003		2004	
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Dĺžka diaľnic a diaľničných privádzačov merná jednotka: Km	BA	BA	94,8	94,8	97,8	97,8	103,1	103,1	102,5	102,5	103,1	103,1
	ZS	TT	67,4	131,1	67,4	131,1	67,4	133,5	67,4	133,5	67,4	136,9
		TN	63,7		63,7		66,1		66,1		69,5	
		NR	0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	
	SS	ZA	45,8	45,8	45,8	45,8	45,8	45,8	45,8	45,8	46,6	46,6
		BB	0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	
	VS	PO	18,8	24,1	18,8	24,1	18,8	24,1	30,5	35,8	30,5	35,8
		KE	5,3		5,3		5,3		5,3		5,3	
	SR		295,7		298,7		306,5		317,7		322,4	

Zdroj: VÚD, a. s. a SSC

K 31.12.2004 bolo v prevádzke 316,2 km diaľnic a 6,2 km diaľničných privádzačov, čo pri rozsahu cestnej siete 17 786 km predstavuje menej než 2 %. Avšak z celkových dopravných výkonov na celej cestnej sieti tvorí súčasný podiel dopravných výkonov na diaľniciach cca 11%, pričom sa predpokladá, že po jej dobudovaní bude tvoriť až 20 %.

Z celkovej dĺžky takmer 690 km diaľnic je potrebné dokončiť ešte približne 55 % čo predstavuje cca 374 km.

Tab. 21 Dĺžka rýchlostných ciest SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa									
			2000		2001		2002		2003		2004	
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Dĺžka rýchlostných ciest merná jednotka: Km	BA	BA	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
	ZS	TT	-	-	-	-	-	-	-	-	22,9	48,3
		TN	-		-		-		6,6			
		NR	-		-		-		18,8			
	SS	ZA	-	-	-	-	-	-	-	-	0	29,6
		BB	-		-		-		-		29,6	
	VS	PO	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
		KE	-		-		-		-		0	
	SR		-		-		-		-		77,9	

Zdroj: VÚD, a. s. a SSC

Z pohľadu rýchlostných ciest bolo v prevádzke k 31.12.2004 cca 78 km, čo predstavuje necelých 7 % z celkovej plánovanej dĺžky 1 181 km rýchlostných ciest. Konkrétne ide o úseky: úsek cesty R1 Budča – Banská Bystrica v dĺžke 16,6 km, úsek cesty R1 od D1 (Trnava) – Nitra v dĺžke 41,8 km, úsek cesty R1 Hronský Beňadik – Rudno nad Hronom v dĺžke 12,9 km a úsek cesty R6 Púchov – križovatka R6 s D1, I/61 úseku cesty R6, ktorý je vybudovaný v polovičnom profile. Všetky uvedené úseky ciest sa realizovali, resp. pripravovali ešte pred uznesením vlády č.162/2001 k novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ako cesty I. triedy a nie ako rýchlostné cesty v dnešnom ponímaní. V roku 2004 došlo k zmene štatistického sledovania a vyhodnocovania dĺžky siete rýchlostných pre celú cestnú sieť SR ako aj k preklasifikovaniu niektorých úsekov ciest I. triedy na rýchlostné cesty. Z toho dôvodu je možné po roku 2003 sledovať aj pokles celkovej dĺžky ciest I. triedy.

Tab. 22 Dĺžka ciest I. triedy SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa									
			2000		2001		2002		2003		2004	
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Dĺžka ciest I. triedy merná jednotka: Km	BA	BA	138,1	138,1	136,8	136,8	130,9	130,9	130,9	130,9	130,8	130,8
	ZS	TT	279,3	1094,4	279,3	1094,4	279,3	1099,4	290,8	1112,7	268,3	1065,5
		TN	300,8		300,8		305,7		307,4		301,5	
		NR	514,2		514,2		514,5		514,5		495,7	
	SS	ZA	469,8	1047,1	469,8	1047,1	472,7	1 046,9	500,7	1099,0	508,1	1076,8
		BB	577,3		577,3		574,2		598,2		568,7	
	VS	PO	573,9	942,2	573,9	942,2	573,9	947,1	625,4	992,0	623,5	990,2
		KE	368,3		368,3		373,2		366,7		366,7	
	SR		3 221,7		3 220,4		3 224,3		3 334,7		3 263,3	

Zdroj: VÚD, a. s. a SSC

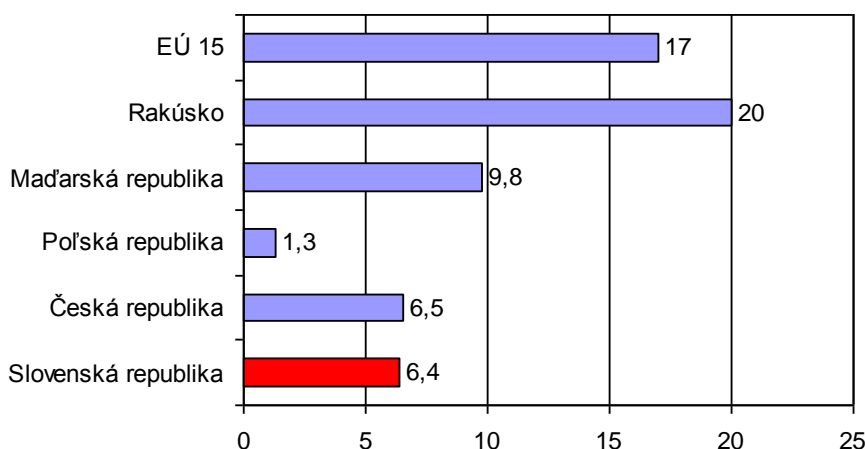
Okrem diaľnic a rýchlостných ciest zohrávajú významnú úlohu pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu cesty I. triedy. Rozsah siete týchto ciest predstavuje 3 263,3 km, čo tvorí cca 18,34 % celkovej cestnej siete.

Tab. 23 Hustota siete cestnej infraštruktúry SR v rokoch 2000–2004 na úrovni NUTS 1–NUTS 3

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa										
			2000		2001		2002		2003		2004		
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
Hustota cestnej siete merná jednotka: Km/tis.Km ²	BA	BA	389,5	389,51	387,9	387,94	388,3	388,34	388,1	388,08	388	388	
	ZS	TT	469	423,84	469	423,84	469,7	424,47	469,7	424,58	470	424,77	
		TN	412,4		412,5		413,3		413,7		414		
		NR	402,4		402,4		402,8		402,9		403		
	SS	ZA	289,6	315,57	290	315,69	290,1	315,62	290,2	316,36	292	316,88	
		BB	334,2		334,1		334		335,2		335		
	VS	PO	342,4	346,59	342,5	346,6	343	347,25	344,5	347,82	344	347,64	
		KE	352,1		352,1		352,9		352,2		352		
		SR		361,74		361,76		362,10		362,55		363	

Zdroj: VÚD, a. s. a SSC

Z pohľadu hustoty cestnej infraštruktúry patrí Slovenská republika k priemeru v rámci krajín EÚ. Čo sa týka hustoty diaľnic patrí SR v rámci EÚ ku krajinám s najnižšou hustotou. Hustota diaľnic v SR v roku 2003 predstavovala 6,4 km/tis. km², čo je zapríčinené najmä nedobudovanosťou nadradenej cestnej siete (diaľnic a rýchlостných ciest).

Obr. 5 Hustota diaľničnej siete v roku 2003 (km/tis. km²) – Medzinárodné porovnanie

Zdroj: Eurostat

Dostupnosť územia SR z diaľnic a rýchlostných ciest

Dostupnosť územia zo siete diaľnic a rýchlostných ciest je definovaná ako dostupnosť jednotlivých obcí na najbližšiu križovatku na diaľnici alebo rýchlostnej komunikácii. Týmto spôsobom je zabezpečovaná prístupnosť obyvateľov a územia na nadradenú dopravnú sieť a medzinárodné dopravné koridory. Z grafického znázornenia dostupnosti jednotlivých regiónov SR (pozri Prílohu 4) je možné konštatovať, že približne tretina územia Slovenska/cca 18% obyvateľstva malo v roku 2005 prístup na diaľnicu, resp. rýchlostnú cestu v čase dlhšom ako 45 min. Naopak takmer 46% obyvateľov má prístup na diaľnicu, resp. rýchlostnú cestu do 15 minút, čo dokazuje opodstatnenosť trasovania nadradenej cestnej infraštruktúry a jej prelínanie z hlavnými urbanistickými osami Slovenska.

Tab. 24 Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest - stav v roku 2005

Dostupnosť	Počet obyvateľov	
	Počet	%
do 15 min.	2 473 752	45,98
15 - 30 min.	1 173 751	21,82
30 - 45 min.	760 592	14,14
nad 45 min.	971 360	18,06
Spolu	5 379 455	100,00

Zdroj: SSC

Technický stav vozoviek

Základným predpokladom pre zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti cestnej siete je vykonávanie pravidelnej údržby a opráv ciest. Z hodnotenia dopravno-technického a stavebného stavu ciest I. triedy, ktoré je výsledkom hlavných prehliadok a diagnostiky vozoviek v roku 2004 vyplýva, že približne 782 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave, čo predstavuje viac ako 22 % z celkovej spravovanej dĺžky ciest, z toho v havarijnom stave je 101 km ciest I. triedy, čiže

takmer 3 %. Tieto cesty sú z hľadiska stavebného stavu degradované z dôvodu nevyhovujúcej únosnosti alebo rozpadu povrchu a konštrukcie. Ich uvedenie do prevádzkyschopného stavu vyžaduje úplnú rekonštrukciu vozovky. Tento stav je jednoznačne spôsobený oneskorením cyklickej obnovy vozoviek. Meranie únosnosti vozoviek na cestách I. triedy preukázalo, že 8 – 10 % vozoviek I. triedy vyžaduje zosilnenie.

Základnou úlohou údržby je zachovať projektom stanovené parametre a odstránením porúch prinavrátiť cestám pôvodné funkčné vlastnosti. Podfinancovanie údržby už dlhodobo znamená znížený štandard údržby vozoviek a príslušenstva ciest na úrovni cca 60 %.

Vysoký deficit v údržbe vozoviek je úzko previazaný s nedostatočným financovaním opráv ciest I. triedy v minulom období. Tento stav je spôsobený jednoznačným oneskorením cyklickej obnovy vozoviek. Úroveň financovania opráv ciest je z hľadiska ďalšieho vývoja stavu vozoviek nedostatočná. Podkladom pre plánovanie opráv je diagnostika stavu vozoviek v systéme hospodárenia s vozovkou. Pri zaradovaní jednotlivých úsekov ciest do plánu opráv dostávajú prioritu kvôli bezpečnosti cestnej premávky úseky s priečnymi deformáciami.

Za účelom získania prehľadu o celkovom stave cestnej siete prebiehalo v roku 2004 meranie pozdĺžnej a priečnej nerovnosti vozoviek v rozsahu 614,2 km meraných jazdných pásov na diaľniciach a 3 506,5 km ciest I. triedy.

Vo vzťahu k vozovkám diaľnic takmer 3 % predstavujú nevyhovujúci stav vozovky, kedy vozovka prestáva spĺňať podmienky pre bezpečnú, plynulú, rýchlu a hospodárnu jazdu motorových vozidiel a vozovku je potrebné opraviť. Z pohľadu vozoviek ciest I. triedy je viac ako 22 % v nevyhovujúcom stave a takmer 3 % v havarijnom (viac ako 100 km). Havarijný stav si vyžaduje bezodkladné vyznačenie vozovky dopravnými značkami (výstražnými a zákazovými) a následnú opravu.

Celkový prehľad stavu vozoviek diaľnic a ciest I. triedy v roku 2004 z hľadiska priečných nerovností (vyjazdené koľaje) a pozdĺžnych koľají je prezentovaný v nasledovných tabuľkách:

Tab. 25 Technický stav vozoviek diaľnic SR v roku 2004

Jednotka\Stav	veľmi dobrý	dobrý	vyhovujúci	nevyhovujúci	havarijný
Km	297,5	234,9	64,3	16,5	1,0
%	48,4	38,3	10,5	2,7	0,2

Zdroj: SSC

Tab. 26 Technický stav vozoviek ciest I. triedy v roku 2004

Jednotka\Stav	veľmi dobrý	dobrý	vyhovujúci	nevyhovujúci	havarijný
Km	350,5	1 099,1	1 173,8	782,3	101,0
%	10,0	31,3	33,5	22,3	2,9

Zdroj: SSC

3.3.3 Analýza infraštruktúry intermodálnej prepravy

Jednou zo základných podmienok efektívnej výmeny tovarov je vytváranie dopravno-komunikačných uzlov, v ktorých dochádza k sústredovaniu a prerozdeľovaniu tovarov za účelom ich efektívnejšej prepravy medzi výrobcami, obchodníkmi a spotrebiteľmi v rámci logistického prepravného reťazca. Tieto uzly (logistické centrá), vytvárajú podľa dopravnej politiky EÚ základné body dopravnej siete intermodálnej prepravy a komunikačnú kostru tovarových a informačných tokov v Európe.

Nárast medzinárodnej prepravy tovaru ťažkými cestnými nákladnými vozidlami, spolu s nedobudovanou sieťou nadradenej dopravnej infraštruktúry sa prejavuje v SR enormným zaťažením cestných komunikácií v oblastiach s hustým osídlením obyvateľstva, v chránených prírodných oblastiach ako aj v oblasti hraničných priechodov.

Systém kombinovanej dopravy tzv. kontajnerový prepravný systém založený na preprave tovaru v 20' veľkých (6 metrov dlhých) ISO kontajneroch bol postavený na kontajnerových prekladiskách aj v SR. Uvedený systém bol vybudovaný v päťdesiatych rokoch minulého storočia a fungoval medzi krajinami RVHP relatívne úspešne vďaka direktívnemu riadeniu. Po zmene politického a hospodárskeho systému v roku 1989, rozpade trhu RVHP a následnej privatizácii sa systém rozpadol. V SR nedošlo k zachyteniu trendu rozvoja intermodálnej prepravy ako v krajinách EÚ, v dôsledku čoho jestvujúci systém kontajnerovej dopravy zastaral technicky, technologicky, obchodne aj organizačne, a s výnimkou niekoľkých súkromných terminálov je pre zasielateľov v súčasnosti nevyhovujúci.

K 31.12.2004 bolo na území SR evidovaných 7 kontajnerových prekladísk, pričom s výnimkou terminálu v Dobrej sú technicky a technologicky zastaralé, nespĺňajú základné parametre stanovené Dohodou AGTC. Prekladiská sú v súkromnom vlastníctve a sú umiestnené v zastavaných mestských častiach, čo neumožňuje ich ďalší priestorový rozvoj. Preto neumožňujú poskytovať služby požadované súčasným prepravným trhom, ani sa efektívne rozvíjať a nemôžu zaručiť poskytovanie služieb na nediskriminačnom princípe vyžadovanom Zmluvou o EÚ a z nej odvodených právnych predpisov.

V Tab. 27 je uvedený vývoj počtu terminálov v SR v sledovanom období rokov 2000-2004.

Tab. 27 Počet terminálov kombinovanej dopravy a kontajnerových prekladísk SR v rokoch 2000 – 2004

Kontextový ukazovateľ	Región NUTS		Hodnota ukazovateľa										
			2000		2001		2002		2003		2004		
	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
Počet terminálov intermodálnej prepravy a kontajnerových prekladísk	BA	BA	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	ZS	TT	1	2	1	2	1	1	1	1	2	2	
		TN	0		0		0		0		0		
		NR	1		1		0		0		0		
	SS	ZA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		BB	0		0		0		0		0		
	VS	PO	0	3	0	3	0	3	0	3	0	2	
		KE	3		3		3		3		2		
	merná jednotka: počet	SR		8		8		7		7		7	

Zdroj: VÚD, a. s.

V porovnaní s členskými krajinami pôvodnej EÚ 15 chýbajú v SR moderné verejné terminály intermodálnej prepravy s poskytovaním služieb na nediskriminačnom princípe v úzkom prepojení na logistiku, ktorá je nevyhnutnou podmienkou účasti SR na otvorenom prepravnom trhu v rámci Európy i vo svete.

Tab. 28 Výkony v kontajnerových prekladiskách SR v roku 2004 a 2005

Kontajnerové prekladisko	Počet naložených a vyložených intermodálnych nákladových jednotiek	
	2004	2005
Bratislava ÚNS	917	1 250
Košice	253	303
Žilina	925	910
Dobrá	-	2 000
Bratislava prístav	-	5 500
Dunajská Streda	64 310	92 022
Sládkovičovo	6 143	8 872
Spolu	72 548	109 957

3.3.4 Analýza infraštruktúry mestskej hromadnej dopravy

Električková doprava

Električková doprava predstavuje druh koľajovej dopravy využívaný v mestskej a prímestskej hromadnej doprave, ktorý disponuje relatívne veľkou prepravnou kapacitou. Pohyb po oddelenej koľajovej dráhe umožňuje rýchlu, plynulú a bezpečnú prepravu cestujúcich s vylúčením vplyvov cestnej premávky. Nevýhodou električkovej dopravy sú vysoké investičné náklady spojené s výstavbou koľajovej infraštruktúry, viazanosť na koľajovú dráhu a závislosť od elektrickej energie. V podmienkach SR sa formou električkovej dopravy realizuje mestská hromadná doprava v dvoch najväčších mestách SR – Bratislave a Košiciach.

Električková koľajová sieť v hlavnom meste sa rozprestiera na ľavom brehu rieky Dunaj od západnej časti (sídliisko Dúbravka) až po východnú časť mesta (oblasť Zlaté piesky, resp. sídliisko Komisárky). Električkovú koľajovú sieť tvorí v súčasnosti okruh v centrálnej časti mesta po trase nábrežia, cez Šafárikovo nám., Štúrovu ul., Námestie SNP, Kapucínsku ul. a tunel pod hradným vrchom, na ktorý na napájajú jednotlivé radiály dané geografickými a komunikačnými podmienkami Bratislavy. Na západe to je Karlovesko-dúbravská radiála a na východe radiály Račianska, Vajnorská a Ružinovská. Táto základná kostra je doplnená prepojavacími vetvami (Mostová a Jesenského ul., Vazovova ul., Americké námestie) a nadväzujú na ňu odbočné vetvy smerujúce na žst. Bratislava - Hlavná stanica a na železničnú stanicu Bratislava - Nové Mesto.

Električková doprava je v Bratislave zabezpečovaná na koľajovej sieti s rozchodom 1000 mm. Súčasná dĺžka koľajových tratí je takmer 80 km, z toho cca 75 % je vybudovaných na vlastnom telese. Oddelenie prevádzky električkovej dopravy od cestnej infraštruktúry predstavuje nespornú výhodu vzhľadom na preťaženie a kongesciami často zahŕtenú cestnú sieť. Táto skutočnosť dáva reálny predpoklad k tomu, aby sa električková doprava považovala za nosný dopravný systém v tých častiach mesta, kde je vybudovaná a prevádzkovaná. Električková MHD vykonáva nosnú dopravu v oblasti Dúbravky, Karlovej Vsi, Rače, Ružinova a východnej priemyselnej zóny (oblasť Vajnorskej ulice a Zlatých pieskov). DPB prevádzkuje v súčasnosti 8 električkových liniek s prepravnou dĺžkou 168,7 km.

Električková MHD v Košiciach obsluhuje na strane zdrojov najmä prevažnú časť najväčších mestských sídlisk Terasa, Nad jazerom a Krásna a uzol „Staničné námestie“ so železničnou a autobusovou stanicou, na strane cieľov najmä uzly na oboch okrajoch centra mesta (Nám. osloboditeľov a Nám. Maratónu mieru), severnú administratívno-školskú oblasť (krajské úrady - Technická univerzita – amfiteáter), prevažnú časť spoločnosti U.S.Steel Košice a južnú priemyselnú oblasť.

Električková doprava v Košiciach sa realizuje na koľajovej infraštruktúre s rozchodom 1435 mm. Celková dĺžka koľajových tratí dosahuje 80,7 km, pričom všetky električkové trate sú

vybudované na vlastnom telese. Špecifikom električkovej prevádzky v Košiciach je mimomestská električková rýchlodráha spájajúca mesto so železiarskym priemyselným komplexom U. S. Steel v dĺžke 21 km. DPMK prevádzkuje 15 električkových liniek (7 vnútromestských a 8 mimomestských) s celkovou prepravou dĺžkou 353,0 km.

Súčasný stav električkových tratí v Bratislave a Košiciach je možné charakterizovať ako nevyhovujúci s výnimkou úsekov, ktoré prešli v posledných rokoch rekonštrukciou, pričom mnohé trate sa blížia ku koncu svojej životnosti. Tento stav je výsledkom nedostatku finančných prostriedkov na základnú údržbu a rozvoj siete električkových tratí, ktoré sú vynakladané len z rozpočtov miest. Posledná nová trať bola v Košiciach postavená v roku 1989, v Bratislave sa neinvestovalo do žiadnej novej električkovej trate posledných 30 rokov. Prevádzkované koľajové konštrukcie (koľajnice, výhybky a križovania) sú častým prejazdom vozidiel fyzicky opotrebované – výškovo a bočne ojazdené, zvršok a spodok koľajovej trate nespĺňa požiadavky zaťaženia, čím dochádza nielen k výškovej a smerovej deformácii trate, ale aj vzniku nežiaduceho hluku a vibrácií a ohrozeniu bezpečnosti prevádzky. Medzi hlavné technické nedostatky, ktoré sa vyskytujú na električkových tratiach patrí: neúnosný koľajový spodok, nestabilné upevnenie koľajníc k podvalom, narušená povrchová úprava priecestí, geometrická poloha koľaje v nesúlade s technickými podmienkami prevádzky mestských dráh, narušený kryt trate, výškovo a bočne ojazdené koľajnice nad povolené limity, či pozdĺžne deformácie profilu koľajníc v mieste styku.

Maximálna rýchlosť, ktorú električková doprava v súčasnosti dosahuje vzhľadom na neuspokojivý technický stav tratí je v Bratislave 40 km/hod. a v Košiciach 50 km/hod., avšak priemerná traťová rýchlosť sa pohybuje len na úrovni 21 km/hod. v Bratislave, resp. 28 km/hod. v Košiciach. Významným problémom okrem nízkych traťových rýchlostí je taktiež prevádzková hlučnosť električkovej dopravy na niektorých traťových úsekoch, ktorá vysoko prevyšuje hodnoty povolené normami. Celkový prehľad stavu električkových dráh z hľadiska prekročenia povolených limitov opotrebenia koľajníc v zmysle prílohy č. 23 Vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 o stavebnom a technickom poriadku dráh je uvedený v nasledovných tabuľkách:

Tab. 29 Technický stav električkových dráh v Bratislave

Stav	trate	koľajové križovatky	koľajové obratiská	vozovne
Vyhovujúci stav	50,0 km	15 ks	6 ks	1 ks
	54,7%	39,5%	75,0%	50,0%
Nevyhovujúci stav	41,3 km	23 ks	2 ks	1 ks
	45,3%	60,5%	25,0%	50,0%

Zdroj: DPB

Tab. 30 Technický stav električkových dráh v Košiciach

Stav*	trate	koľajové križovatky	koľajové obratiská	vozovne
Vyhovujúci stav	21,6 km	2 ks	3 ks	0 ks
	54,4 %	28,6 %	33,3 %	0 %
Nevyhovujúci stav	18,1 km	5 ks	6 ks	1 ks
	45,6 %	71,4 %	66,7 %	100 %

Zdroj: DPMK

*Pozn.: Nezahŕňa koľajovú trať vedenú mimo územia mesta (rýchlodráha do železniarní s dĺžkou 21 km), ktorá je vo vyhovujúcom stave v rozsahu 100 %.

Popri nevyhovujúcom technickom stave je nedostatkom (nevýhodou) električkových tratí v Bratislave aj rozdielnosť ich rozchodu v porovnaní so železničnými traťami (1000 mm verzus 1435 mm), čo v súčasnosti neumožňuje plnú integráciu električkovej a železničnej dopravy v rámci budovaného IDS v Bratislave. Z celkovej dĺžky električkových tratí je pripravených na zmenu rozchodu len 57,98 % tratí. Preto je nevyhnutné, aby vzhľadom na budovanie nosného dopravného systému v Bratislave a jeho prepojenie so železničnou koľajovou sieťou bola súčasťou modernizácie aj príprava tratí na zabezpečenie prechodu z úzkeho rozchodu na rozchod 1435 mm.

Cieľom modernizácie električkových tratí je zvýšenie kvality technického stavu infraštruktúry, nahradenie zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate za nové a progresívne prvky, úprava horizontálneho a vertikálneho vedenia trate, zvýšenie bezpečnosti prevádzky električkovej dopravy, zníženie environmentálneho zaťaženia životného prostredia využitím technológií eliminujúcich vznik hluku a vibrácií a príprava tratí na prechod z úzkeho rozchodu na rozchod normálny.

Z hľadiska dopravno-obslužných parametrov modernizáciou existujúcich koľajových tratí dôjde k zvýšeniu priemerných traťových rýchlostí v električkovej doprave. Investíciou do modernizácie tratí sa zvýši komfort prepravy cestujúcich, ktorý pri skrátení prepravných časov vyvolaných zvýšením prepravnej rýchlosti električkovej dopravy môže na strane cestujúcich vyvolať preferenciu ekologickej električkovej dopravy pred autobusovou dopravou. Z pohľadu logistiky dopravy sa skrátenie doby prepravy pozitívne odzrkadlí na znížení náročnosti objemu dennej výpravy električkových súprav a znížení finančných nákladov na zabezpečenie prevádzky električkovej dopravy (zníženie prevádzkových nákladov).

Trolejbusová doprava

Trolejbusová doprava predstavuje druh mestskej hromadnej dopravy prevádzkovaný po vozovke pozemných komunikácií. Od autobusovej dopravy sa trolejbusová doprava líši tým, že trolejbusy pre svoju prevádzku vyžadujú napájanie z trakčného elektrického vedenia. Výhodou trolejbusovej dopravy je jej ekologickosť, nižšie náklady na zriaďovanie nových tratí ako pri električkách, nižšia hlučnosť a nižšie prevádzkové náklady. Nevýhodou je obmedzená voľnosť pohybu vzhľadom na závislosť na trolejovom vedení (elektrickej energii) a v porovnaní s električkami nižšia prepravná kapacita. Trolejbusová doprava je v súčasnosti neodmysliteľnou súčasťou mestskej hromadnej dopravy v piatich mestách SR – Bratislave, Banskej Bystrici, Žiline, Prešove a Košiciach.

Vzhľadom na skutočnosť, že najväčší rozsah výkonov sa realizuje trolejbusovou dopravou v Bratislave, bude v rámci operačného programu v tomto programovom období podporovaný rozvoj trolejbusovej dopravy iba v hlavnom meste.

Trolejbusová doprava je prakticky jediným nosným dopravným systémom MHD v kopcovitých častiach Bratislavy (Kramáre, Koliba, Búdková, Dlhé Diely) a zároveň vykonáva základnú dopravnú obsluhu v oblastiach Podunajské Biskupice, Vrakuňa (sídliisko Dolné Hony) a Trnávka. Súčasná sieť trolejbusových tratí je relatívne dobre rozvinutá v Bratislave na ľavom brehu Dunaja, avšak nepokrýva všetky, pre tento druh dopravy, charakteristické oblasti mesta.

Posledné rozširovanie siete trolejbusových tratí v Bratislave sa realizovalo v roku 2011, kedy z prostriedkov Operačného programu Bratislavský kraj bola vybudovaná trolejbusová trať Pražská – Brnianska – Hroboňova. Touto stavbou sa rozšírila sieť trolejbusových tratí v Bratislave na súčasných viac ako 80 km. V súčasnosti prevádzkuje DPB 17 trolejbusových liniek s prepravnou dĺžkou 215 km.

Do ďalšieho obdobia je nutné zaoberať sa obnovou, resp. ďalším rozvojom tohto druhu ekologickej dopravy a to buď ako samostatných nosných systémov v určitých oblastiach mesta, alebo ako doplnkovej dopravy k nosnému koľajovému systému. Ďalšie rozširovanie

trolejbusových tratí má mimoriadny význam ako z hľadiska zlepšenia obsluhy územia mesta verejnou hromadnou dopravou, tak aj z pohľadu zníženia prevádzkových nákladov MHD zavedením ekologickej elektrickej trakcie s následným obmedzením súbežných autobusových liniek.

V súčasnej dobe je možné sledovať trendy v európskych mestách kde prebieha výstavba nových trolejbusových tratí. Spolu s tým dochádza aj k vývoju trolejbusov so zakomponovaním najnovších technológií ich pohonov, novým dizajnom a samozrejme s nízkopodlažnou koncepciou. Rozvoj trolejbusovej dopravy je spájaný so strategickými výhľadmi do budúcnosti pre udržateľný rozvoj miest a zachovanie kvality života, kde jedným z prvkov, ktoré zabezpečujú rozvoj miest, je kvalitná mestská hromadná doprava, ktorá je riešená modernými vozidlami a dopravnými systémami. Tieto by mali minimalizovať negatívne vplyvy na životné prostredie ako sú predovšetkým škodlivé emisie obsiahnuté vo výfukových plynach a hluk. Tieto podmienky spĺňa práve ekologická trolejbusová doprava, ktorá v súčasnosti zažíva oživenie v súvislosti s ekologickými tlakmi na skvalitňovanie ovzdušia v mestských aglomeráciách a znižovaním spotreby uhlíkovodíkových palív (benzín, nafta, LPG a CNG).

3.3.5 Analýza železničnej verejnej osobnej dopravy

Verejná osobná železničná doprava na Slovensku má viac ako 150 ročnú históriu a v minulosti bola základným systémom, ktorý zabezpečoval mobilitu. Koncom minulého storočia aj na Slovensku nastal rýchly obrat v zmene orientácie osobnej dopravy, kde spolu s rastom autobusovej dopravy dynamicky rastie podiel individuálneho motorizmu. Tieto tendencie sa prejavujú tiež v tom, že technická úroveň verejnej osobnej železničnej dopravy výrazne zaostáva.

Technická základňa najväčšieho dopravcu, ktorý realizuje verejnú osobnú železničnú prímestskú, regionálnu a medziregionálnu dopravu na Slovensku - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK), zaostáva za súčasnými potrebami a medzinárodnými trendmi, ktoré kladú dôraz na hospodárnosť, kvalitu a znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie (spotreba energie, exhaláty, hluk, vibrácie a pod.). Uvedený stav má do značnej miery negatívny vplyv na kvalitu poskytovania služieb verejnou železničnou prímestskou, regionálnou a medziregionálnou dopravou, čo v konečnom dôsledku spôsobuje presun cestujúcej verejnosti na ostatné dopravné systémy predovšetkým – verejnú autobusovú dopravu a individuálny motorizmus, ktoré sa lepšie vyrovnali s požiadavkami cestujúcej verejnosti na kvalitu služieb (v širšom slova zmysle).

Tento trend je ovplyvnený tiež ďalšími faktormi, či už technického, organizačného, alebo komerčného charakteru, ktoré významnou mierou dlhodobo ovplyvňujú rozhodovanie cestujúcich využívať, resp. nevyužívať verejnú železničnú dopravu najmä pri zabezpečení prepravy do práce, do škôl, k lekárovi, na rôzne úrady a pod.. Ako najväčšie bariéry využívania verejnej osobnej železničnej dopravy sa uvádzajú - napr. nutnosť viacnásobného prestupovania, slabá nadväznosť na doplnujúce dopravné systémy v prestupných bodoch a chýbajúca koordinácia a integrácia, presnosť a dodržiavanie grafikonu, zložitejšie vybavovanie cestujúcich, čistota a pod..

Doterajšie skúsenosti z ohlasov cestujúcej verejnosti na železničnú osobnú dopravu poukazujú na to, že prekážkou jej využívania v prímestskej, regionálnej a medziregionálnej doprave je mnohokrát zastaraný technický park mobilných prostriedkov, ktorý v porovnaní s verejnou autobusovou dopravou v posledných rokoch výrazne zaostáva.

Z hľadiska vekovej štruktúry železničných mobilných prostriedkov bolo v roku 2005 evidovaných 302 hnacích vozidiel starších ako 20 rokov, čo predstavuje podiel takmer 64 %. Najväčšie zastúpenie majú hnacie vozidlá v intervale 21 až 30 rokov, ktoré tvoria takmer 30 %.

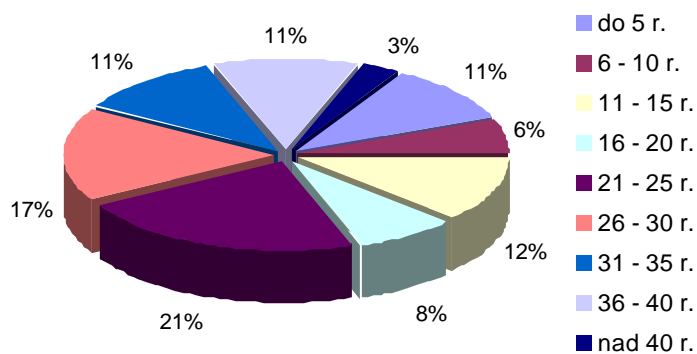
Podobná situácia je aj u železničných vozňov, kde v intervale 16 až 35 rokov tvoria takmer 71 % vozňového parku ZSSK (pozri Tab. 31, Obr. 6-8).

Tab. 31 Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005

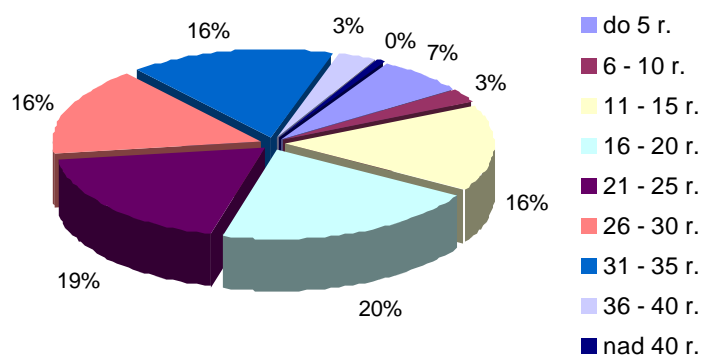
Roky	Hnacie vozidlá *	Vozne	Ucelené jednotky
do 5 r.	50	102	14
6 - 10 r.	29	41	0
11 - 15 r.	56	230	0
16 - 20 r.	37	304	0
21 - 25 r.	104	274	0
26 - 30 r.	80	237	16
31 - 35 r.	52	231	11
36 - 40 r.	53	48	4
nad 40 r.	13	7	0
Spolu	474	1 474	45

* Uvedený počet hnacích dráhových vozidiel je bez vložených a prípojných vozňov

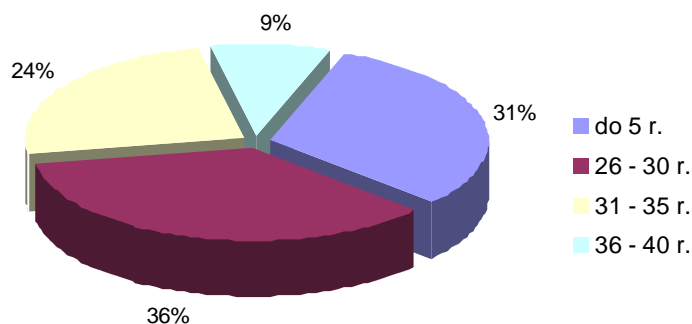
Obr. 6 Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – hnacie vozidlá



Obr. 7 Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – vozne



Obr. 8 Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – ucelené jednotky



Z hodnotenia územného rozloženia mobilných prostriedkov podľa jednotlivých regiónov SR na úrovni NUTS 2 vyplýva, že mobilné prostriedky zabezpečujúce regionálnu a medziregionálnu dopravu v SR vykazujú určitú regionálnu nerovnováhu. V domovských depách v Bratislave a na západnom Slovensku tvoria hnacie dráhové vozidlá a prípojné a vložené vozne necelých 30 % a 70 % je alokovaných v domovských depách na strednom a východnom Slovensku.

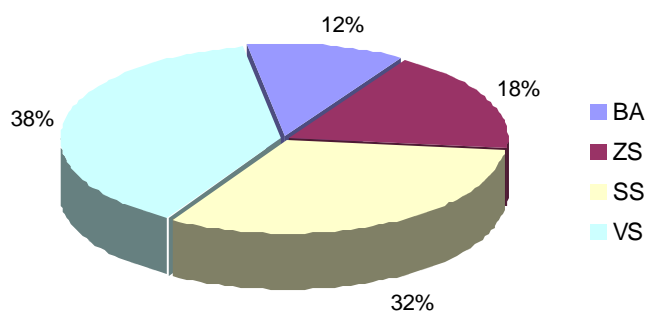
U vozňov je situácia rovnomernejšia, v domovských staniciach v Bratislave a západného Slovenska je alokovaných 39 % a v domovských staniciach stredného a východného Slovenska 61 %.

Tab. 32 Hnacie dráhové vozidlá, prípojné, vložené vozne a vozne v roku 2005 podľa NUTS 2

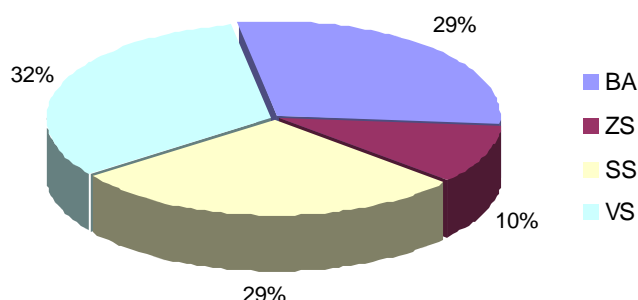
NUTS 2	Hnacie dráhové vozidlá a prípojné a vložené vozne	Vozne
BA	89	367
ZS	137	132
SS	244	365
VS	296	411
Spolu	766	1 275

Zdroj: ZSSK

Obr. 9 Územné rozloženie mobilných prostriedkov podľa jednotlivých regiónov SR na úrovni NUTS 2 - hnacie dráhové vozidlá a prípojné a vložené vozne



Obr. 10 Územné rozloženie mobilných prostriedkov podľa jednotlivých regiónov SR na úrovni NUTS 2 – vozne



Tab. 33 Počet tarifných bodov na železničnej sieti SR v r. 2005 podľa NUTS 2

NUTS 2	Počet tarifných bodov	Počet tarifných bodov spĺňajúcich kritéria IDS
BA	43	35
ZS	296	64
SS	304	64
VS	293	62
Spolu	936	225

Zdroj: ZSSK

Nedostatočné podmienky pre rozvoj verejnej osobnej železničnej mestskej, prímestskej, regionálnej a medziregionálnej dopravy prezentuje i nepripravenosť železničnej infraštruktúry podporovať integráciu dopravy, kde len necelých 24 % tarifných bodov (železničných staníc) spĺňa kritériá integrovaných dopravných systémov. Ak posudzujeme regionálny dosah, tak v Bratislavskom kraji je pripravenosť tarifných bodov 81 % a v ostatných regiónoch SR sa pohybuje len okolo 21 %.

Rozvoju verejnej osobnej železničnej dopravy bránia okrem zaostalej technickej základne aj nedostatky v oblasti ponuky služieb (čo do rozsahu a kvality), nepružných a zastaraných systémov vybavovania cestujúcich, rozloženie bodov obsluhy cestujúcich, ktoré tiež neumožňujú nevyhnutnú integráciu verejnej osobnej železničnej mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy do integrovaných systémov dopravy vo väčších aglomeračných oblastiach (napr. Bratislava, Košice, Žilina, Banská Bystrica).

Na zvýšenie podielu verejnej železničnej osobnej dopravy v mestskej, prímestskej a regionálnej doprave je potrebné realizovať integráciu dopravných systémov a postupnú obnovu mobilných prostriedkov železničnej dopravy. Najväčší potenciál majú v tomto smere najmä veľké aglomerácie, najmä v oblastiach Bratislavy, Trnavy, Žiliny, Košíc a Prešova. Ich lokalizácia na hlavných dopravných koridoroch s rozvinutou infraštruktúrou a sídelno-urbanizačným usporiadaním s potrebou uspokojovania najväčších prepravných prúdov predstavujú východiskový predpoklad pre rozvoj verejnej železničnej osobnej dopravy, ktorá zabezpečuje každodennú prepravu z miesta bydliska do zamestnania, do školy, prípadne z osobných dôvodov (návšteva lekára, úradu, kultúrne podujatia) zo spádovej oblasti veľkých miest. Najväčší nárast počtu prepravených osôb sa očakáva v prímestskej železničnej doprave.

3.3.6 Analýza dopravných prostriedkov mestskej hromadnej dopravy

Električkové vozidlá

Kvalita a skladba električkového vozového parku prevádzkovaného v súčasnosti v MHD v Košiciach a Bratislave je nevyhovujúca. Medzi hlavné nedostatky patrí vysoká poruchovosť, energetická náročnosť, vysoké náklady na prevádzku a údržbu, zvýšená hlučnosť vozidiel a znížený komfort cestovania, čo súvisí najmä s výraznou zastaranosťou väčšiny prevádzkovaných vozidiel.

Dopravný podnik mesta Košice, a.s. má v evidenčnom stave celkom 117 električiek (19 kĺbových vozidiel dĺžky 30 metrov a 98 sólo vozidiel dĺžky 15 metrov), z ktorých je v prevádzke 107 električiek. Priemerný vek vozového parku je na úrovni takmer 22 rokov. V roku 2012 dosiahne plánovanú technickú životnosť 107 vozidiel, takže súčasné obdobie sa stáva kritickým, nakoľko viac ako 91 % vozového parku bude do konca roku 2012 za hranicou svojej technickej životnosti. Z celkového počtu 117 električkových vozidiel, disponuje DPMK 9 kusmi čiastočne nízkopodlažných vozidiel, čo tvorí 7,7 % vozového parku.

Tab. 34 Prehľad vekovej štruktúry električiek DPMK s rozdelením na jednotlivé typy

Typ	Počet (ks)	Priemerný vek (roky)
T3	67	24,99
T6A5	29	19,52
KT8D5	11	22,24
T3 MOD	1	9,44
VarioLF-01	1	0,25
KT8D5.RN2	8	5,64
Spolu	117	21,71

Zdroj: DPMK

Celkový počet električkových vozidiel v evidenčnom stave Dopravného podniku Bratislava, a. s. je 228, z toho je 36 kĺbových vozidiel dĺžky 22 metrov a 192 sólo vozidiel dĺžky 15 metrov, ktoré sú nasadzované do prevádzky v dvojčlenných súpravách. Priemerný vek prevádzkovaných vozidiel je viac ako 20 rokov. V súčasnej dobe je 144 električiek (63,2 % vozového parku) po plánovanej dobe technickej životnosti, ktorá je 20 rokov. DPB v súčasnosti neprevádzkuje žiadne nízkopodlažné električky, čo zamedzuje plnohodnotnému využívaniu električkovej dopravy cestujúcimi s obmedzenou schopnosťou pohybu a sťažuje nástup/výstup do vozidiel starším osobám.

Tab. 35 Prehľad vekovej štruktúry električiek DPB s rozdelením na jednotlivé typy

Typ	Počet (ks)	Priemerný vek (roky)
T3	134	23,76
T6A5	58	19,70
K2	36	9,05
Spolu:	228	20,40

Zdroj: DPB

Najstaršie vozidlá typu T3, ktoré tvoria najpočetnejšiu skupinu električiek, ktorými disponuje ako DPMK tak aj DPB, boli vyrobené ešte v 80. rokoch minulého storočia a ich prevádzka je z energetického hľadiska veľmi náročná a neefektívna, čo sa v nemalej miere premieta aj do

celkovej spotreby trakčnej elektrickej energie, ktorá je jednou z hlavných nákladových položiek dopravných podnikov.

Vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov na nákup nových električiek, DPMK zabezpečoval obnovu vozového parku električiek v priebehu posledných desiatich rokov výlučne formou realizácie generálnych opráv spojených s modernizáciou 10 kusov vozidiel. DPB zabezpečoval obnovu vozového parku v priebehu posledných dvadsať rokov nákupom nových električiek v rozsahu 58 sólo vozidiel typu T6A5. Okrem toho boli vykonané generálne opravy vozidiel spojené s modernizáciou 60 kusov električiek, ktoré spočívali v oprave alebo výmene vozidlovej skrine a výmene odporovej regulácie za modernejšiu tyristorovú a tranzistorovú výzbroj s možnosťou rekuperácie. Modernizáciou sa opätovne predĺžila životnosť vozidiel o 15 rokov.

Okrem toho, že značná časť električiek prevádzkovaných DPMK a DPB je už za hranicou technickej životnosti, nespĺňajú tieto vozidlá ani požiadavky cestujúcej verejnosti týkajúce sa vyššieho komfortu cestovania (klimatizácia, pohodlie, hlučnosť, vzhľad interiéru) a nízkopodlažnosti vozidiel. Zastarané vozidlá sú cestujúcou verejnosťou vnímané negatívne, nakoľko aj pri dostatočnej údržbe a ošetrovaní vozidiel je viditeľná ich značná fyzická a morálna opotrebovanosť. Vyššiu kultúru cestovania poskytujú vozidlá, ktoré prešli modernizáciou. Tieto vozidlá sú v prevádzke tichšie a sú plne vybavené informačnými systémami pre informovanie cestujúcich.

Električkové vozidlá vzhľadom na svoj vek a ubehnuté kilometre vyžadujú najmä z hľadiska zachovania bezpečnosti prevádzky pravidelné vykonávanie vyšších stupňov údržby, čo výrazne zvyšuje náklady na ich prevádzku.

Trolejbusové vozidlá:

Súčasný vozový park prevádzkyschopných vozidiel DPB predstavuje celkom 117 trolejbusov, z toho 45 kĺbových a 72 sólo vozidiel. Zo 45 kĺbových trolejbusov je 6 trolejbusov s pomocným dieselgenerátorovým pohonom, ktoré obsluhujú samostatnú trať na Dlhých dieloch. Priemerný vek trolejbusov je 18,1 roka, pričom 86 vozidiel (73,5 % vozového parku) je po plánovanej technickej životnosti. DPB disponuje 7 kusmi nízkopodlažných trolejbusov, čo tvorí 6 percent vozového parku.

Tab. 36 Prehľad vekovej štruktúry trolejbusov DPB s rozdelením na jednotlivé typy

Typ	Počet (ks)	Priemerný vek (roky)
Škoda 14Tr	71	19,86
Škoda 15Tr	39	16,74
Škoda 21Tr	1	9,00
Škoda 25Tr	6	7,00
Spolu:	117	18,1

Zdroj: DPB

Z daného počtu 72 sólo vozidiel 59 kusov vysoko prekračuje predpokladanú životnosť vozidiel a je reálne očakávať ich postupné vyradovanie z dôvodu zníženia bezpečnosti prevádzky (najmä pre koróziu nosných častí). Tieto vozidlá bude nutné v čo najkratšom čase vymeniť za nové nízkopodlažné vozidlá. Situáciu vo výprave sólo trolejbusov zlepšuje 12 kusov vozidiel typu 14TrM, ktoré prešli rozsiahlou modernizáciou v rokoch 2004 až 2009.

Pre zabezpečenie prevádzkyschopnosti všetkých 39 kusov klasických kĺbových trolejbusov typu 15Tr je nutné pristúpiť k ich generálnym opravám, prípadne aj k čiastkovým modernizáciám dodávateľským spôsobom, resp. nákupom nových vozidiel. Celkový počet 45 kĺbových vozidiel

doplňa 6 kusov vozidiel Škoda Citelis 25Tr . Boli vyrobené v roku 2006 a sú novými modernými vozidlami splňujúcimi súčasné kritériá kvalitnej a efektívnej dopravy so životnosťou 15 rokov. Pri trolejbusových vozidlách typu 14Tr, 15Tr a 21Tr bola plánovaná technická životnosť 12 rokov.

Technický stav vozidiel vo všeobecnosti nie je vyhovujúci a je adekvátny počtu rokov ich prevádzky. Počet vozidiel zodpovedá súčasnému zabezpečeniu výkonov trolejbusovej dopravy a poruchovosť vozidiel ich veku. V súčasnej dobe je výprava vozidiel zabezpečovaná bez prevádzkovej zálohy, pričom v prípade poruchy musí byť ako náhrada nasadená autobusová doprava. Pri realizácii akejkoľvek novej trolejbusovej trate je preto nutné uvažovať aj s rozšírením vozidlového parku nad rámec jeho obnovy.

Pre obnovu a rozvoj vozového parku trolejbusov bude potrebné obstaráť moderné vozidlá, ktoré splňujú nové kritériá kladené na vozidlá mestskej hromadnej dopravy. Pritom je samozrejmosťou moderné prevedenie nielen ich mechanických častí, ktoré sa týkajú predovšetkým ich nízkopodlažnosti, ale aj nové prevedenie pohonov, vrátane celej elektrickej časti s využitím najmodernejších tranzistorových prvkov, asynchrónnej výzbroje spojenej s rekuperáciou. Týmto modernými prvkami dôjde aj k znižovaniu prevádzkových nákladov v oblasti spotreby elektrickej energie.

3.4 Vplyvy dopravy na životné prostredie

Doprava je odvetvím, ktoré vo výraznej miere ovplyvňuje životné prostredie. K základným posudzovaným faktorom dopravy negatívne pôsobiacim na životné prostredie patria predovšetkým znečisťovanie ovzdušia produkciou emisií znečisťujúcich látok spaľovacími motormi, záber pôdy, tvorba odpadov, znečisťovanie pôdy a vôd, hluk a vibrácie z dopravnej prevádzky a okrem toho aj nehodovosť v dopravnej prevádzke.

3.4.1 Dopravná infraštruktúra a životné prostredie

Trasovanie a výstavba dopravnej infraštruktúry, vychádzajúce z prepravných požiadaviek spoločnosti, sú podmienené miestnym územným členením a charakterom územia. Uvedené aspekty v plnej miere zohľadňuje koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KURS 2001) ako aj koncepcie rozvoja jednotlivých druhov dopravy. Koncepcia KURS 2001 zabezpečuje dlhodobú priestorovú rezervu pre stavby dopravnej infraštruktúry v jednotlivých regiónoch formou uznesenia vlády ako aj formou záväzného nariadenia.

V snahe eliminovať negatívne vplyvy dopravnej infraštruktúry na okolitú krajinu predchádza realizácii každého dopravného projektu proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA - Environment Impact Assessment), v zmysle zákona Národnej rady SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie prispieva tiež zvyšovanie kvalitatívnej úrovne cestnej a železničnej infraštruktúry, predstavovanej rozvojom diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest, modernizáciou železničných tratí, budovaním obchvatov a mimoúrovňových križovatiek a pod..

3.4.2 Negatívne vplyvy dopravy z dopravnej prevádzky

Znečistenie ovzdušia predstavuje jedno z najvýznamnejších environmentálnych rizík - najmä z toho dôvodu, že sa vyskytuje predovšetkým v urbanizovaných husto zaľudnených oblastiach. Najvýznamnejšími látkami zapríčiňujúcimi znečistenie ovzdušia sú oxidy síry, dusíka, oxid uhoľnatý, tuhé znečisťujúce látky a ťažké kovy.

Celkové emisie skleníkového plynu oxidu uhličitého CO₂ z dopravy majú neustále stúpajúci trend. Vo výraznej miere k tomu prispieva ekologicky nepriaznivá individuálna osobná doprava (43,71%) a cestná nákladná doprava (42,33%). Ostatné druhy dopravy (železničná, vodná, letecká a cestná verejná doprava, aj MHD) tvoria malý podiel z celkového objemu znečisťujúcich látok, spolu približne 14 %.

Negatívny vplyv rýchleho rastu ekologicky nepriaznivej cestnej dopravy, predovšetkým najnepriaznivejšej individuálnej automobilovej dopravy, je pozitívne tlmený výraznejším uplatňovaním generačne nových, environmentálne a energeticky priaznivejších vozidiel, ako aj postupným uplatňovaním nových technológií v parku cestných motorových vozidiel (úprava na pohon LPG) aj v parku autobusov a nákladných automobilov (prestavba na pohon CNG).

K poklesu emisií CO a VOC ako aj miernejšiemu nárastu NO_x a ďalších znečisťujúcich látok v roku 2004 prispela popri poklese spotreby pohonných látok aj pokračujúca obnova vozidlového parku generačne novými vozidlami.

Tab. 37 Prehľad produkcie celkových emisií vybraných znečisťujúcich látok z dopravy (tis. t.)

Rok	CO	CO ₂	NO _x	VOC	SO ₂	CH ₄	TPM	
							PM ₁₀	PM _{2,5}
2000	121,9	4 319,3	38,3	26,1	0,9	1,1	3,0	2,7
2001	133,6	4 896,0	40,6	27,9	0,9	1,3	3,3	2,9
2002	121,3	5 035,7	40,9	25,0	0,8	1,2	3,4	3,0
2003	117,5	5 143,0	39,1	27,2	0,8	1,2	3,3	2,9
2004	113,1	5 440,3	40,9	26,0	0,1	1,3	3,5	3,2

Zdroj: VÚD, a.s.; MŽP SR

Tab. 38 Podiel jednotlivých druhov dopravy na emisiách oxidu uhličitého CO₂ (tis.t)

Jednotlivé druhy dopravy		2000	2001	2002	2003	2004
Cestná doprava		4 019	4 592	4 738	4 869	5 156
z toho	Individuálna automobilová doprava	2 172	2 549	2 394	2 472	2 378
	Cestná verejná osobná doprava	134	148	181	181	236
	Cestná nákladná doprava	1 466	1 638	1 912	1 973	2 303
	MHD - autobusy	236	243	239	231	227
	Motocykle	11	14	12	12	12
Železničná doprava		156	154	143	114	109
Vodná doprava		114	119	123	123	137
Letecká doprava		32	27	32	37	39
Doprava celkom		4 320	4 893	5 036	5 143	5 440

Zdroj: VÚD, a. s.

O rozsahu produkcie emisií znečisťujúcich látok z dopravnej prevádzky v SR rozhoduje najmä cestná doprava, predovšetkým individuálna automobilová doprava. Z Tab. 38 je zrejmé, že podiel produkcie emisií CO₂ je pri železničnej, vodnej a leteckej doprave spolu zanedbateľný v porovnaní s cestnou dopravou.

Množstvo emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave bezprostredne súvisí so spotrebou pohonných látok v cestnej doprave pri realizovaní jazdných výkonov, s prevádzkovaným vozidlovým parkom (jeho rozsahom, štruktúrou, vekom, technickým stavom), ale aj stavom vozoviek, od ktorých sa odrážajú jazdné vlastnosti a rýchlosti, spotreba pohonných látok, ako i s ďalšími rôznymi vplyvmi.

Ďalším faktorom dopravy negatívne pôsobiacim na životné prostredie je hluk a vibrácie z dopravnej prevádzky. Hlukové zaťaženie prostredia je sprievodným javom mnohých aktivít človeka a je produkované najmä v priemyselných prevádzkach, v energetickom, v ťažobnom priemysle a v neposlednom rade aj v doprave. Práve z regionálneho hľadiska je doprava najvýznamnejším zdrojom hluku. Najväčší podiel na hluku má cestná doprava (76 %), nasleduje železničná doprava (14 %) a letecká doprava (10 %).

Tab. 39 Ročný súhrn emisií vybraných látok z dopravy a prevádzky ostatných mobilných zdrojov a ich percentuálny podiel na celkových emisiách za rok 2004

	Tuhé látky		SO ₂		NO _x		CO	
	[t/rok]	%	[t/rok]	%	[t/rok]	%	[t/rok]	%
Emisie z mobilných zdrojov	9 823	19	890	0,9	40 949	42	113 111	37

Zdroj: SHMÚ

V Tab. 39 je uvedený prehľad vybraných údajov zo SHMÚ (Slovenský hydrometeorologický ústav). Podľa prehľadu zo SHMÚ je zrejmé, že podiel emisií mobilných zdrojov na celkových emisiách je výrazný v prípade emisií oxidu dusíka (42 %) a oxidu uhoľnatého (37 %).

3.4.3 Bezpečnosť dopravy a dopravná nehodovosť

Vedľa nesporných pozitívnych vplyvov cestnej dopravy je rozvoj motorizmu sprevádzaný celou škálou negatívnych javov, z nich najzávažnejšie sú dopravné nehody a najmä ich následky. Problematika nehodovosti v cestnej premávke a následky dopravných nehôd sú závažným celospoločenským problémom premietajúcim sa vo všetkých sférach ľudskej činnosti.

Dňa 1.12.2004 schválila vláda SR svojím uznesením č. 1162 zriadenie Rady vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky. Opatrenia v oblasti bezpečnosti a dopravnej nehodovosti sú vykonávané v súlade s Národným plánom na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010. Tento dokument bol schválený UV SR č. 391/2005 a predstavuje základný dokument SR v oblasti zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky.

Kritické nehodové lokality na cestnej sieti indikujú zvýšenú kumuláciu dopravných nehôd a nebezpečnosť premávkových pomerov na cestnej sieti. Pre zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky musí dôjsť k dokonalému zladeniu technických parametrov ciest s premávkovým procesom ako východiskový predpoklad prevencie dopravných nehôd. Z tohto hľadiska má mimoriadny význam zvyšovanie bezpečnosti cestnej siete s osobitným zreteľom na kritické nehodové lokality.

Podľa analýzy dopravnej nehodovosti bolo v roku 2004 na cestách I. a II. triedy 18 opakujúcich sa kritických nehodových lokalít, t. j. takých, na ktorých sa zvýšená dopravná nehodovosť (ďalej len DN) opakovane vyskytuje už minimálne 5 rokov nepretržite za sebou. Tento počet predstavuje 13 % z celkového počtu kritických nehodových lokalít. Vo väčšine ide o cesty, ktoré sú zároveň súčasťou medzinárodných cestných ťahov. V posledných rokoch ich počet vzrástol na dvojnásobok, čo svedčí o nedostatočnej pozornosti, ktorá sa venuje ich odstraňovaniu. Z uvedených dôvodov by riešenie opakujúcich sa kritických nehodových lokalít malo mať pri zostavovaní každoročného plánu opráv a rekonštrukcií cestnej siete významnú prioritu.

Pri realizovaní opatrení v súvislosti so znižovaním dopravnej nehodovosti je potrebné orientovať sa najmä na cesty I. triedy, ktoré majú najvyšší podiel na dopravnej nehodovosti (51 %), pričom podiel usmrtených osôb dosahuje na cestách I. triedy až 52,4 %.

Z prehľadu o celkovom počte dopravných nehôd na km dĺžky cesty za rok 2003 na transeurópskej cestnej sieti v SR je možné konštatovať, že najvyššia dopravná nehodovosť je na ceste I/61 v úseku Visolaje – Považská Bystrica – Predmier (16,04 DN/km/rok). Ďalšie kritické nehodové lokality sú na ceste I/18 v úseku Bytča - Žilina – Martin (11,50 - 12,78 DN/km/rok), v úseku Mengusovce – Poprad – Spišský Štvrtok (12,08 DN/km/rok) a na ceste I/68 v úseku od križovatky ciest I/18 a I/68 (intravilán mesta Prešov) po križovatku ciest I/68 a III/06810 (10,07 DN/km/rok). Vysoká dopravná nehodovosť je i na ďalších úsekoch cesty I/18, kde nie je ešte vybudovaná diaľnica. (pozri Príloha 6 – dopravná nehodovosť, kritické nehodové lokality).

Pokiaľ ide o koridory v trasách plánovaných rýchlostných ciest, je najvyššia dopravná nehodovosť na ceste I/65 v úseku Nitra – Hronský Beňadik – Žiar nad Hronom (koridor R1) 4,02 – 9,19 DN/km/rok, ďalej v úseku Žarnovica – Šášovské Podhradie (7,83 – 9,02 DN/km/rok), cesta I/50 v úseku Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Kriváň (koridor R2) 5,5 – 8,93 DN/km/rok, ako aj na cestách I/59, I/70 a I/65 v úseku Trstená – Dolný Kubín – Kraľovany – Martin – Pribovce (koridor R3) 4,99 – 12,58 DN/km/rok.

U ostatných plánovaných úsekov rýchlostných ciest je vykazovaná nehodovosť nižšia ako 5 nehôd na km cesty za rok. Najnižšia dopravná nehodovosť v koridoroch plánovaných rýchlostných ciest je vykazovaná na ceste I/68 v úseku Košice – Milhosť, t. j. v južnej časti

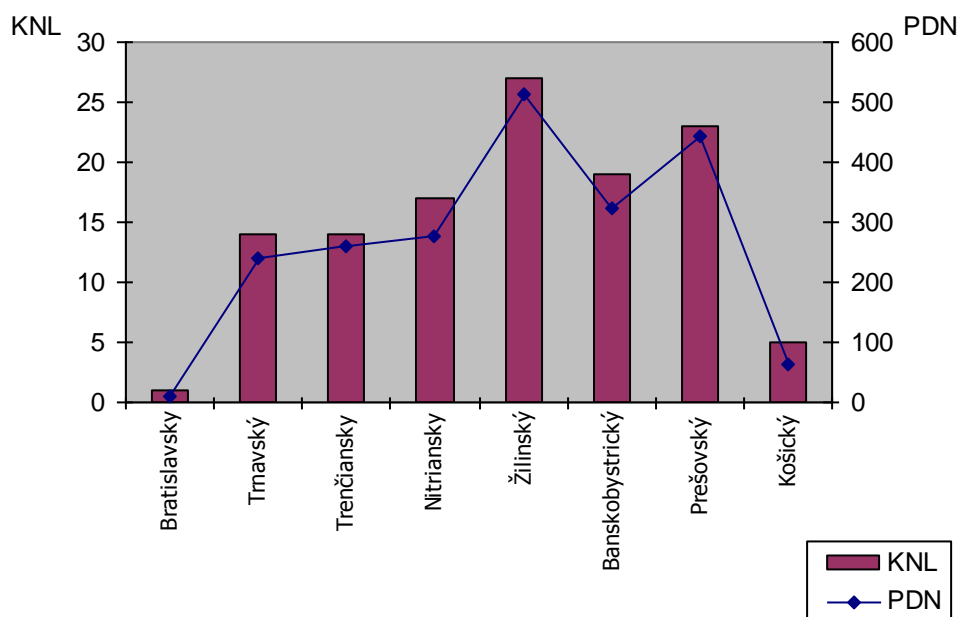
plánovanej rýchlostnej cesty R4 - 2,75 DN/km/rok a na ceste I/63 v úseku Šamorín – Dunajská Streda (plánovaná rýchlostná cesta R7).

Z uvedeného je možné vyvodiť závery o postupe a prioritách v súvislosti s dobudovaním nadradenej dopravnej infraštruktúry, kde urýchlené dokončenie ucelenej siete diaľnic a rýchlostných ciest je aj z pohľadu zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky jednou z hlavných priorit.

S cieľom zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky a tak naplňania záväzku SR znížiť o 50% počet usmrtených pri DN (Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010) budú všetky novobudované trasy ciest ako aj ich technicko-technologické riešenia posudzované v štádiu projektovej prípravy aj z hľadiska plnenia moderných parametrov a požiadaviek na bezpečnosť cestnej premávky.

Počet dopravných nehôd je závislý okrem iného aj od kapacity, ako i kvality cestnej infraštruktúry, pričom kvalitnejšia sieť infraštruktúry cestnej dopravy výraznou mierou prispieva k znižovaniu počtu dopravných nehôd. Ďalším z faktorov, ktorý sa podieľa na znižovaní počtu smrteľných dopravných nehôd je automobilový priemysel prostredníctvom vývoja a zavádzania nových technológií zvyšujúcich bezpečnosť vozidiel.

Obr. 11 Počet kritických nehodových lokalít (KNL) a počet dopravných nehôd (PDN) na KNL v jednotlivých krajoch SR za rok 2004



Z hľadiska vývoja počtu dopravných nehôd možno za obdobie rokov 2000 – 2004 pozorovať rastúci trend. Štatistika za posledných päť rokov ukazuje výrazný nárast počtu dopravných nehôd ako na úrovni NUTS 1, tak aj na úrovni NUTS 2. Výnimkou je rok 2002, keď bol mierny pokles počtu cestných dopravných nehôd voči roku 2001 v Bratislavskom a Východoslovenskom kraji. Súčasný stav bezpečnosti cestnej premávky, vývoj dopravnej nehodovosti a jej následkov sú na Slovensku dosť závažné. Za uplynulých päť rokov vzrástol počet cestných dopravných nehôd v SR o 20,2 %, čo je podmienené aj výrazným nárastom intenzity dopravnej premávky.

Vo vývoji počtu dopravných nehôd v roku 2004 možno oproti predchádzajúcemu roku pozorovať čiastočný nárast.

V roku 2004 bolo na cestách v SR evidovaných 61 233 dopravných nehôd, čo tvorí oproti roku 2000 nárast o cca 20 %. Z celkového počtu dopravných nehôd došlo v roku 2004 k usmrteniu účastníkov cestnej premávky v priemere pri každej 102. nehode, čo predstavuje výrazné zlepšenie oproti roku 2000, kde došlo k usmrteniu účastníka cestnej premávky pri každej 81 nehode. V roku 2004 bol okrem iného zaznamenaný aj pokles počtu dopravných nehôd spojený so smrteľnými, ťažkými ako aj ľahkými zraneniami účastníkov dopravných nehôd.

Tab. 40 Počet cestných dopravných nehôd podľa regiónov – NUTS 2 a celkový počet cestných dopravných nehôd - NUTS 1 v rokoch 2000 - 2004

Rok	Región – NUTS 2				NUTS 1
	Bratislavský kraj	Západné Slovensko	Stredné Slovensko	Východné Slovensko	
	(počet)				
2000	12 675	14 316	11 376	12 565	50 932
2001	13 943	15 938	13 311	14 066	57 258
2002	13 683	16 304	13 552	13 521	57 060
2003	13 832	16 974	14 690	14 808	60 304
2004	13 914	17 297	15 304	14 718	61 233

Zdroj: VÚD, a. s.

Tab. 41 Vývoj dopravnej nehodovosti v SR v rokoch 2000 - 2004

Ukazovateľ	2000	2001	2002	2003	2004
Počet nehôd	50 932	57 258	57 060	60 304	61 233
Usmrtení do 24 hod. po DN	628	614	610	645	603
Ťažko zranení	2 204	2 367	2 213	2 163	2 157
Ľahko zranení	7 890	8 472	8 050	9 158	9 033

Zdroj: VÚD, a. s.

3.5 Výsledky realizácie programového obdobia 2004 – 2006

Príspevky z fondov EÚ pre sektor dopravy boli Slovenskej republike poskytované prostredníctvom skráteného programového obdobia rokov 2004-2006 tak i pred jej vstupom do EÚ prostredníctvom predvstupovej pomoci.

3.5.1 Predvstupová pomoc

Hlavná časť podpory v predvstupovom období bola SR poskytovaná prostredníctvom nástroja ISPA a čiastočne tiež v rámci programu Phare.

Uznesením č. 22/2002 zo dňa 10. januára 2002 schválila vláda SR materiál „Aktualizácia Národnej stratégie ISPA, sektor dopravy“. Aktualizácia obsahovala zoznam projektov ISPA v dopravnej infraštruktúre, lokalizované predovšetkým do oblasti medzinárodných dopravných koridorov č. Va a VI. Výber dopravných projektov do programu ISPA bol vyjadrením priorít SR a EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry tak, ako to stanovovali vládou schválené aktualizované zásady štátnej dopravnej politiky SR a Nariadenie Rady Európskej únie č. 1267/99, ktorým sa zriadil nástroj štrukturálnej politiky ISPA. Vzhľadom na svoje finančné nároky boli projekty koncipované (orientované) nielen na program ISPA, ale výhľadovo aj na Kohézny fond po vstupe Slovenskej republiky do Európskej únie.

Z fondu ISPA Slovenská republika získala pre projekty dopravnej infraštruktúry pre roky 2000 – 2006 najvyšší možný grant vo výške 170,889 mil. EUR.

Tab. 42 Zoznam projektov realizovaných v rámci nástroja ISPA

Národná stratégia ISPA, sektor dopravy	Názov projektu	km
Železničná infraštruktúra	Modernizácia železničnej trate Bratislava Rača – Trnava, v úseku Bratislava Rača - Šenkvice	13,4
	Modernizácia železničnej trate Šenkvice – Cífer a staníc v úseku Rača - Trnava	21,6
	Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové mesto nad Váhom, úsek Trnava - Piešťany	33,0
Cestná infraštruktúra	D1 Bratislava Viedenská cesta – Prístavný most	3,9

Vyššie uvedené 4 projekty pokryli na 100% možnú alokáciu prostriedkov ISPA pre oblasť dopravných projektov. Táto skutočnosť potvrdzuje, že rezort dopravy prípravou kvalitných projektov bol schopný bezo zvyšku absorbovať prostriedky EÚ v rámci programu ISPA. Projekty schválené v rámci podpory z nástroja ISPA boli od dátumu vstupu SR do EÚ implementované v súlade s pravidlami Kohézneho fondu.

3.5.2 Programové obdobie 2004-2006

V rámci programového obdobia 2004 – 2006 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (MDPT SR) plnilo funkciu Sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom pre Operačný program Základná infraštruktúra (SORO OPZI) pre Prioritu 1 – Dopravná infraštruktúra a funkciu Sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom pre Kohézny fond, časť Doprava.

Na základe Splnomocnení o delegovaní právomocí medzi Ministerstvom výstavby a regionálneho rozvoja SR (MVRR SR) a MDPT SR bola podstatná časť právomocí Riadiaceho

orgánu – MVRR SR, predovšetkým v oblasti riadenia a kontroly využívania prostriedkov ERDF a KF, delegovaná na MDPT SR.

Pre skrátené programové obdobie rokov 2004 - 2006 bol pre SR vyčlenený objem finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu vo výške 1 560 mil. EUR. To predstavuje 6,9 % z celkového záväzku EÚ voči kandidátskym krajinám daného obdobia. Z celkovej sumy bolo na štrukturálne fondy vyčlenených 1 050,3 mil. EUR a pre Kohézny fond 509,7 mil. EUR (hodnoty v stálych cenách roku 1999).

Kohézny fond

V skrátenom programovom období 2004 – 2006 bolo pre Slovenskú republiku v rámci Kohézneho fondu pre sektor dopravy alokovaných 254,85 mil. EUR. Za účelom čerpania prostriedkov KF pre projekty podporujúce dopravnú a environmentálnu infraštruktúru bol vypracovaný samostatný program – *Stratégia SR pre Kohézny fond 2004 - 2006*.

Budovanie dopravnej infraštruktúry v rámci spolufinancovania z prostriedkov Kohézneho fondu bolo v predchádzajúcom období zamerané na výstavbu a modernizáciu železničnej a cestnej infraštruktúry v trasách multimodálnych koridorov. V porovnaní so stratégiou pre štrukturálne fondy v oblasti dopravy, ktorá bola zameraná na prepojenie regiónov na vnútroštátnej úrovni, zásadným cieľom stratégie KF vo vzťahu k dopravným projektom bolo zlepšenie napojenia (začlenenia) SR, a tým aj jej regiónov na európsku dopravnú sieť.

V oblasti dopravnej infraštruktúry boli prostriedky Kohézneho fondu pridelené rozhodnutím Európskej komisie na výstavbu diaľnice „D1 Mengusovce – Jánovce“ v objeme 140 782 040 EUR, na projekt „Modernizácia železničnej trate v úseku Piešťany – Nové Mesto nad Váhom“ v sume 66 093 840 EUR. Zvyšné prostriedky boli použité na pôvodné ISPA projekty, ktoré sa stali projektmi Kohézneho fondu po vstupe SR do EÚ.

Tab. 43 Zoznam projektov realizovaných v rámci Stratégie SR pre KF 2004 – 2006

Strategické rozvoja	ciele	Názov projektu	km
Modernizácia a rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy		ŽSR, Modernizácia železničnej trate Piešťany - Nové Mesto nad Váhom	20,0
Modernizácia a rozvoj infraštruktúry cestnej dopravy		D1 Mengusovce - Jánovce	25,9

Európsky fond regionálneho rozvoja

Dňa 29.6.2004 rozhodnutím Európskej komisie došlo k schváleniu Operačného programu Základná infraštruktúra ako súčasť Rámca podpory spoločenstva, čím sa vytvorili podmienky pre čerpanie finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov.

Operačný program Základná infraštruktúra (OP ZI) nadväzoval na ciele a priority Národného rozvojového plánu 2004 – 2006, pričom bol zameraný na riešenie problémov rozvoja regiónov, spadajúcich pod Cieľ 1 v Slovenskej republike a na odstránenie existujúcich regionálnych disparít, ktoré boli identifikované a popísané v Národnom rozvojovom pláne pre oblasti dopravnej, environmentálnej a lokálnej infraštruktúry.

V rámci OP ZI boli definované tri základné priority. Do priamej pôsobnosti MDPT SR ako SORO spadala Priorita 1 – Dopravná infraštruktúra. Na obdobie rokov 2004 – 2006 Priorita 1 – Dopravná infraštruktúra obsahovala tri opatrenia zamerané na modernizáciu a rozvoj

infraštruktúry železničnej, cestnej a leteckej dopravy. Zameranie jednotlivých opatrení bolo sústredené v oblasti železničnej infraštruktúry na modernizačné opatrenia v podobe elektrifikácie železníc a úpravy železničných staníc, v oblasti cestnej infraštruktúry najmä na rozvoj siete rýchlostných ciest a v oblasti infraštruktúry leteckej dopravy to boli opatrenia realizované za účelom zvyšovania bezpečnostnej ochrany na letiskách.

Pre Prioritu 1 – Dopravná infraštruktúra v rámci OPZI bolo vyčlenených 182,42 mil. EUR. To predstavuje 48,82 % z celkovej čiastky 373,62 mil. EUR alokovaných v rámci OP ZI.

Tab. 44 Zoznam vybraných projektov realizovaných v rámci OPZI 2004 – 2006

Opatrenie	Názov projektu	km
1. Modernizácia a rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy	ŽSR, Zvolen - Banská Bystrica elektrifikácia trate, vrátane predelektrifikačných úprav	21
	ŽSR, Žst. Prešov – peronizácia	1,0
	ŽSR, Žst. Poprad – Tatry, výstavba podchodov a nástupísk	2,0
2. Modernizácia a rozvoj infraštruktúry cestnej dopravy	R1, Rudno nad Hronom – Žarnovica	10,0
	R2, Ožďany, obchvat	6,1
	R2, Figa, obchvat	3,3
3. Modernizácia a rozvoj infraštruktúry leteckej dopravy	Modernizácia bezpečnostného systému letísk - Letisko Piešťany, a. s., Letisko Žilina, a. s., Letisko Sliač, a. s., Letisko Poprad, a. s.	-

Zhodnotenie skúseností s pomocou EÚ 2000-2006

V priebehu roku 2002 SR uzatvorila rokovania o Kapitole 21: Regionálna politika a koordinácia štrukturálnych nástrojov a začali sa intenzívne práce na príprave Slovenska na implementáciu štrukturálnych fondov. Boli prijaté dôležité rozhodnutia a opatrenia: vymedzenie regiónov na úrovni NUTS II, spustenie procesu programovania, zriadenie riadiaceho, platobného a monitorovacieho orgánu pre fondy EÚ, vytvorenie systémov finančného riadenia, kontroly a vnútorného auditu pre štrukturálne fondy, rozhodnutie v otázke finančných tabuliek, vytvorenie postupu prípravy projektov a pod..

MDPT sa v priebehu procesu programovania, prípravy a implementácie projektov muselo vysporiadať z viacerými problémami, a to najmä v oblasti: potreby aproximácie legislatívy SR a Spoločenstva, budovania personálneho rámca, budovania inštitucionálneho rámca so zvoleným modelom jedného riadiaceho orgánu, formovania implementačných mechanizmov, ako aj objektívnej náročnosti investičnej prípravy projektov dopravnej infraštruktúry (majetkovoprávne vysporiadanie, stavebné povolenie, verejné obstarávanie atď.).

MDPT SR v období rokov 2000-2006 vypracovalo niekoľko strategických dokumentov pre čerpanie pomoci z fondov EÚ – najmä Národnú stratégiu SR pre ISPA (sektor dopravy), Národný rozvojový plán SR (sektor dopravy), Stratégiu SR pre Kohézny fond 2004-2006, Operačný program Základná infraštruktúra (OPZI) a Programový doplnok pre OPZI. Vypracovanie týchto dokumentov nebolo plne v kompetencii MDPT, v niektorých prípadoch prebiehalo za účasti viacerých rezortov, čo v dôsledku zdĺhavejšej komunikácie predlžovalo celý systém programovania. Programové obdobie 2007-2013 predpokladá zjednodušenie rámcového procesu programovania ako aj postupné zjednocovanie postupov v implementácii projektov spolufinancovaných z Kohézneho fondu a ERDF v období rokov 2007-2013, čo bude v konečnom dôsledku viesť ku kvalitatívnej zmene a k zavedeniu efektívnejšieho procesu prác.

Na rozdiel od predvstupovej pomoci bolo v období 2004-2006 potrebné vypracovať interné manuály procedúr na úrovni riadenia Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov, vrátane audit

trialov s podrobným popisom riadenia a realizácie pomoci na všetkých úrovniach zahrňujúcich tok informácií, dokumentov, finančných prostriedkov, evaluáciu a kontrolu. Zároveň si systém vyžadoval vypracovať a uzatvoriť dohody a zmluvy s konečnými prijímateľmi o implementácii projektov s nadväzujúcimi postupmi čerpania finančných prostriedkov, ich monitorovania hodnotenia. Pozitívom pre programové obdobie 2007-2013 je v tejto súvislosti fakt, že môže stavať na existujúcej architektúre vypracovaných dokumentov a postupov ako aj na personálnych vzťahov v rámci komunikácie v prierezových oblastiach.

Vzhľadom na formovanie riadiacich a implementačných procesov a realizáciu aktivít súvisiacich s prípravou, riadením, implementáciou, monitorovaním a kontrolou projektov spolufinancovaných z fondov EÚ ako aj so zabezpečením ich súladu s politikami ES a so štátnou dopravnou politikou, MDPT SR postupne vytváralo organizačné zložky/útvary a zabezpečovalo ich personálne obsadenie. Pozitívnym zistením je skutočnosť, že za relatívne krátke obdobie sa SR dokázala vyrovnáť s administratívnou náročnosťou procesu implementáciu fondov EÚ. MDPT SR (od 01.11.2010 MDVRR SR) v súčasnosti uvažuje s navýšením odborných administratívnych kapacít z 82 (k 1.1.2007) na 148 zamestnancov. Počet 148 je cieľový stav, ktorý sa bude postupne naplňovať v priebehu plánovacieho obdobia priamo úmerne s nárastom objemu prác spojených s prípravou a implementáciou projektov programového obdobia 2007 – 2013.

Pre výber projektov dopravnej infraštruktúry MDPT SR (od 01.11.2010 MDVRR SR) neuplatňuje systém výziev, ako je tomu v prípade iných rezortov (operačných programov), ale zostavuje zásobník dopravných stavieb, ktoré reflektujú zámery a priority sektoru. Jedným z kritérií pre zaradenie projektov do zásobníka je aj projektová pripravenosť. MDPT SR sa muselo vysporiadať s pomerne vysokou alokáciou z fondov EÚ na jednej strane a nízkou pripravenosťou dopravných stavieb na druhej strane. Paralelne s potrebou implementácie projektov v krátkom časovom horizonte prebiehala aproximácia práva SR a Spoločenstva, čo najmä v oblasti verejného obstarávania spôsobilo pozastavenie implementácie projektov a potreby vypísania nových tendrov.

K pozastaveniu implementácie projektov financovaných z prostriedkov fondov KF a ERDF 2004–2006, či už v dôsledku opakovania verejného obstarávania, iných objektívnych príčin alebo dodatočných environmentálnych námietok po vydaní územného rozhodnutia zo strany mimovládnych organizácií a občianskych združení, došlo u viacerých projektov (napr. R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie - I. etapa, R3 Trstená obchvat, D1 Mengusovce – Jánovce, modernizácie železničnej trate Piešťany – N.M. nad Váhom). MDPT SR zadefinovalo nové náhradné projekty v rámci Opatrenia 1.2 Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry. Problematika verejného obstarávania a zadávania verejných zákaziek je v súčasnosti zabezpečovaná aproximovanou legislatívou prostredníctvom zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Aj z tohto dôvodu je v Prílohe 1 uvedený väčší počet projektov ako je možné realizovať z alokácie operačného programu.

V rámci procesu programovania v období rokov 2004-2006 boli do Programového doplnku k OPZI explicitne zadefinovaní koneční prijímatelia pomoci z fondov EÚ. V prípade akejkoľvek zmeny v zozname týchto prijímateľov bola takáto zmena schvaľovaná v Monitorovacom výbore pre OPZI, pričom samotnému schváleniu predchádzalo administratívne plnenie postupu predkladania návrhov na zmeny, resp. modifikáciu Programového doplnku k OPZI.

Takýto prípad nastal v súvislosti s transformáciou Slovenskej správy ciest a Slovenskej správy letísk, kde došlo k zmene charakteru konečných prijímateľov pomoci v rámci Operačného programu Základná infraštruktúra, Priorita 1 - Dopravná infraštruktúra. MDPT SR pripravilo návrh modifikácie v súlade s Osnovou na predkladanie návrhov na úpravu Programového doplnku k OPZI, pripravenou riadiacim orgánom pre OPZI. MDPT SR bolo zároveň povinné zdôvodniť relevantnosť konečných prijímateľov smerom k Európskej komisii a jednotlivým

direktoriátom. Celý proces zmeny konečných prijímateľov napokon trval vyše 6 mesiacov. Aj z tohto dôvodu nebudú potenciálni prijímatelia uvedení v operačnom programom.

Vyššie uvedené faktory (objektívne aj subjektívne) sa podpísali (najmä v programovom období 2004-2006) na pomalšom nábehu čerpania pomoci EÚ a tým tiež na pomalšom naplňaní stanovených fyzických a finančných ukazovateľov. S pomalším nábehom implementácie projektov úzko súvisela kumulácia finančných prostriedkov ku koncu programového obdobia, čo následne zvýšilo nároky na administratívu v daných rokoch. Z toho dôvodu v roku 2007 a 2008 bola v procese implementácie ešte veľká časť projektov z programového obdobia 2004–2006, ktorú bolo potrebné administratívne spracovať predovšetkým z hľadiska finančného riadenia (kontrola faktúr, žiadostí o platbu, kontroly na mieste a pod.). Napriek uvedeným skutočnostiam je možné zhodnotiť implementáciu prvého, skráteného programového obdobia ako úspešnú.

3.6 SWOT analýza

SWOT analýza vychádza z popisu súčasnej situácie a zachytáva identifikované kľúčové disparity rezortu.

Analýza sektoru dopravy na Slovensku predstavuje súhrnné hodnotenie silných a slabých stránok, príležitostí a ohrození a tvorí základ pre formuláciu cieľov OPD 2007 – 2013. Rozbor je znázornený v Tab. 45 v členení podľa charakteru podporovanej oblasti.

Tab. 45 Schéma časti SWOT analýzy s regionálnym priemetom na úrovni NUTS 3

SILNÉ STRÁNKY	Regionálny priemet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Vysoké pokrytie územia infraštruktúrou železničnej dopravy						X		X
Trasovanie multimodálneho koridoru Va – hlavný železničný ťah Bratislava – Žilina – Košice	X	X		X		X	X	X
Trasovanie doplnkového koridoru TEN-T – železničný ťah Bratislava – Zvolen – Košice			X		X	X		X
Zaradenie železničného ťahu Bratislava – Zvolen – Košice do siete transeurópskych železníc TEN-T		X	X		X	X		X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Úroveň dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry ako súčasti európskej dopravnej infraštruktúry								X
Hustota existujúcej infraštruktúry cestnej dopravy								X
Dobudovaný multimodálny koridor Va (diaľnica D1)	X	X						X
Najvyššia hustota cestnej siete v rámci SR		X						
Dobudovaný rýchlostný ťah R1 v úseku Trnava - Nitra		X	X					
Trasovanie rýchlostnej cesty R2 v trase medzinárodných cestných ťahov E, TEM	X							
Trasovanie rýchlostnej cesty R1 v rámci medzinárodných cestných ťahov E, TEM		X	X		X			
Križovanie multimodálnych európskych koridorov smer západ-východ a sever-juh, ktoré spájajú hlavné sídelno-hospodárske ťažiská SR a napájajú ich na európsky dopravný systém				X				X
Trasovanie multimodálneho koridoru Va (diaľnica D1), koridoru VI (diaľnica D3) ako aj doplnkového koridoru siete TEN-T v úseku R3				X				
Trasovanie koridoru doplnkovej siete TEN-T v úseku R3 ako aj trasovanie medzinárodných cestných ťahov E, TEM v úseku R1, R2					X			
Trasovanie multimodálneho koridoru Va (diaľnica D1) ako aj doplnkového koridoru siete TEN-T v úseku R4						X	X	
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Výhodná geografická poloha pre umiestnenie terminálu intermodálnej prepravy na železničných tratiach zaradených do				X	X	X		X

AGTC								
Dynamický rozvoj hospodárstva podnecujúci nevyhnutný rozvoj moderných systémov dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Železničná verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Plošne rozvinutý systém verejnej železničnej osobnej dopravy a dostupnosť verejnej osobnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Využívanie železničnej osobnej dopravy na zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti	X	X	X	X	X	X	X	X
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Rozvinutý systém MHD z hľadiska plošného pokrytia územia	-	-	-	-	-	X	-	X
Menšia energetická a priestorová náročnosť (komunikácie, parkoviská), nižšia nehodovosť a väčšia ekologickosť v porovnaní s IAD	-	-	-	-	-	X	-	X
Verejná služba (garantovaná mestom)	-	-	-	-	-	X	-	X
Vysoká prepravná kapacita	-	-	-	-	-	X	-	X
Rovnaký rozchod mestských koľajových dráh a železničnej infraštruktúry	-	-	-	-	-	X	-	-

SLABÉ STRÁNKY	Regionálny priemet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav železničnej infraštruktúry	X	X	X	X	X	X	X	X
Nízky percentuálny podiel zmodernizovaných tratí na celkovom objeme existujúceho súboru tratí (%)	X		X	X	X	X	X	
Nedostatočne rozvinutý integrovaný dopravný systém (IDS)						X		X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Prekračovaná dopravná výkonnosť na diaľnici D1		X						X
Nedobudovaný koridor siete TEN-T (diaľnica D1)				X		X	X	
Nízky podiel ciest vyšších tried na celkovej dĺžke ciest				X	X		X	
Nevyhovujúci technický stav ciest I. triedy				X	X	X	X	X
Nedobudovaná sieť rýchlostných ciest	X		X	X	X	X	X	
Najnižšia hustota cestnej siete v rámci SR				X				
Prekračovaná prípustná intenzita na ceste I. triedy I/18				X			X	
Nízka úroveň zavádzania inteligentných dopravných systémov	X	X	X	X	X	X	X	
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Nízka úroveň využitia kapacitného potenciálu existujúceho súboru terminálov intermodálnej prepravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Technicky a kvalitatívne nevyhovujúca infraštruktúra terminálov intermodálnej prepravy	X	X	X	X	X		X	X

Neexistujúca sieť verejných terminálov intermodálnej prepravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Železničná verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Prudký nárast individuálneho motorizmu	X	X	X	X	X	X	X	X
Zastaraný park verejnej osobnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Nevhodná deľba prepravnej práce verejnej osobnej dopravy	X		X	X	X	X	X	
Absencia integrovaných dopravných systémov	X	X	X	X	X		X	
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Nedostatočne rozvinuté integrované dopravné systémy	-	-	-	-	-	X	-	X
Nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav infraštruktúry	-	-	-	-	-	X	-	X
Nízky podiel ekologických systémov (električkovej a trolejbusovej dopravy) na celkových výkonoch MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
Zastaraný vozový park mestskej verejnej dopravy	-	-	-	-	-	X	-	X
Chýbajúca, resp. minimálna preferencia vozidiel MHD (vyhradené pruhy pre autobusovú a trolejbusovú dopravu, preferencia električkovej dopravy na križovatkách)	-	-	-	-	-	X	-	X
Nevyhovujúce podmienky pre prepravu cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu (nízky podiel nízkopodlažných vozidiel, nedostupnosť zastávok pre imobilných)	-	-	-	-	-	X	-	X
Nízka úroveň informačných a komunikačných technológií	-	-	-	-	-	X	-	X
Presun výkonov z MHD na IAD a s tým súvisiace znižovanie kvality ponúkaných služieb	-	-	-	-	-	X	-	X

PRÍLEŽITOSTI	Regionálny priemet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Podpora integrovaných dopravných systémov vo verejnej osobnej doprave						X		X
Možnosť dobudovania nosného dopravného systému vyhovujúceho potrebám regiónu s väzbou na medzinárodné dopravné koridory pri využití fondov EÚ (vybudovanie rozhodujúceho železničného uzla)								X
Prepojenie medzinárodných letísk Bratislava a Viedeň								X
Modernizácia železničných tratí v rámci multimodálnych koridorov č. Va, VI	X			X		X		
Zlepšenie dopravnej dostupnosti železničnou dopravou	X	X		X	X	X	X	X
Skrátenie jazdných časov, zvýšenie traťových rýchlostí a zvýšenie výkonnosti zmodernizovaných tratí	X	X		X		X	X	X
Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej prevádzky na zmodernizovaných tratiach pri zlepšení celkového technického stavu železničnej infraštruktúry	X	X		X		X		X
Zvýšenie podielu železničnej dopravy na výkonoch v nákladnej a osobnej doprave (resp. zachovanie súčasných prepravných podielov železničnej dopravy)	X	X		X		X	X	X

Dosiahnutie interoperability tratí podľa TSI	X	X		X		X		X
Zlepšenie stavu životného prostredia resp. zníženie škodlivých vplyvov dopravy (zníženie emisií, hluku a vibrácií)	X			X		X	X	X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Modernizácia cestnej siete - cesty I. triedy	X	X	X	X	X	X	X	
Perspektíva dobudovania diaľničného dopravného systému	X			X			X	
Zlepšenie dopravnej dostupnosti regiónov budovaním diaľnic a rýchlostných ciest v trasách siete TEN-T a medzinárodných cestných ťahov E (v smere západ – východ a sever – juh)	X	X	X	X	X	X	X	X
Zníženie časových a energetických strát budovaním diaľnic a rýchlostných ciest	X	X	X	X	X	X	X	X
Zníženie škodlivých vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva výstavbou diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov obcí pre vylúčenie tranzitnej dopravy z intravilánu obcí	X	X	X	X	X	X	X	X
Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky odstraňovaním kritických nehodových lokalít, kolíznych bodov a úzkych miest na cestnej sieti	X	X	X	X	X	X	X	X
Zvýšenie zamestnanosti v súvislosti s rozvojom regiónu podmieneným zlepšenou dopravnou dostupnosťou	X		X	X	X	X	X	
Znižovanie nehodovosti, kongescií, energetickej náročnosti a lepšie využívanie kapacity existujúcich ciest aplikáciou IDS na cestnej sieti	X	X	X	X	X	X	X	
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Vybudovanie prepojujúcich bodov medzi dopravnými módmi – verejných terminálov intermodálnej prepravy				X				
Zlepšenie kvality dopravnej obsluhy zlepšením logistických služieb	X	X	X	X	X	X	X	X
Posilnenie pozície intermodálnej prepravy (rast prepravných výkonov)	X	X	X	X	X	X	X	X
Vytvorenie podmienok pre zmenu deľby prepravnej práce v prospech ekologickejších druhov dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Železničná verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Vyššie využitie kapacity železničnej osobnej dopravy a rýchlejšia návratnosť investícií vložených do železničnej infraštruktúry ako aj do modernizácie dopravných prostriedkov	X	X	X	X	X	X	X	X
Podpora presunu prepravných výkonov z individuálnej automobilovej dopravy na ekologickejšiu verejnú železničnú osobnú dopravu	X	X	X	X	X	X	X	X
Podpora integrovaných dopravných systémov						X		X
Nárast dopytu po verejnej osobnej doprave v súvislosti so zvýšením kvality a komfortu cestovania	X	X	X	X	X	X	X	X
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Zlepšenie technického stavu infraštruktúry, vozového parku a kvality ponúkaných služieb	-	-	-	-	-	X	-	X
Zníženie škodlivých vplyvov dopravy (kongescie, nehodovosť, emisie) na životné prostredie a zdravie obyvateľstva rozvojom	-	-	-	-	-	X	-	X

ekologických systémov MHD								
Zatraktívnenie MHD ako prostriedok pre zaistenie trvalo udržateľnej mobility v mestách a zvýšenie jej konkurencieschopnosti voči IAD	-	-	-	-	-	X	-	X
Podpora zavádzania integrovaných dopravných systémov	-	-	-	-	-	X	-	X
Zlepšenie podmienok pre prepravu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie	-	-	-	-	-	X	-	X

OHROZENIA	Regionálny priemiet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Znižovanie konkurencieschopnosti železničnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Pokles rozsahu prepravy na železnici a zvyšovanie negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie	X	X	X	X	X	X	X	X
Zvyšujúce sa náklady na opravy a údržbu infraštruktúry železničnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Zvyšujúca sa nehodovosť na diaľnici D1 v úseku Bratislava – Trnava z dôvodu prekračovania prípustnej intenzity		X						X
Zvyšujúce sa náklady na údržbu a opravy cestnej infraštruktúry	X	X	X	X	X	X	X	X
Oneskorená výstavba a modernizácia cestnej siete	X	X	X	X	X	X	X	
Zníženie dopravnej dostupnosti a s tým spojené zníženie atraktívnosti územia SR pre investorov			X	X	X	X	X	
Zvyšujúca sa nehodovosť na ceste I. triedy I/18 z dôvodu prekračovania prípustnej intenzity				X			X	
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Zhoršenie dopravnej obsluhy	X	X	X	X	X	X	X	X
Spomalenie hospodárskeho rastu	X	X	X	X	X	X	X	X
Narastanie environmentálneho zaťaženia	X	X	X	X	X	X	X	X
Železničná verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Trvalý presun cestujúcich z verejnej osobnej dopravy na individuálnu dopravu	X	X	X	X	X	X	X	X
Neefektívne vynakladanie verejných prostriedkov na zabezpečovanie verejných služieb vo verejnej osobnej doprave	X	X	X	X	X	X	X	X
Rast negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a kvalitu života v mestských aglomeráciách	X	X	X	X	X	X	X	X
Modernizačný dlh a z neho vyplývajúce zvyšovanie nákladov na opravy a údržbu mobilných prostriedkov	X	X	X	X	X	X	X	X
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
Zvyšovanie podielu v deľbe prepravnej práce v prospech IAD	-	-	-	-	-	X	-	X
Pokračujúce zastarávanie vozidlového parku a zhoršovanie technického stavu infraštruktúry	-	-	-	-	-	X	-	X

Znižovanie kvalitatívnej úrovne služieb poskytovaných MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
Zvyšujúce sa náklady na opravu a údržbu infraštruktúry a vozidiel MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
Zníženie podpory od verejnej správy (miest) a nedostatok finančných prostriedkov na objednávku dopravy (dopravných výkonov)	-	-	-	-	-	X	-	X

3.7 Hlavné disparity a faktory rozvoja

Tab. 46 Schéma rozpracovania kľúčových disparít s regionálnym priemetom na NUTS 3

KEÚČOVÉ DISPARITY	Regionálny priemet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
1. Nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav infraštruktúry železničnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
2. Nespĺňanie podmienok interoperability železníc SR	X	X	X	X	X	X	X	X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
1. Nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav infraštruktúry cestnej dopravy		X		X	X	X	X	X
2. Nedobudovanosť diaľničného koridoru v rámci medzinárodnej siete TEN-T	X			X		X	X	
3. Nízky podiel ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty)			X	X	X	X	X	
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
1. Nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav infraštruktúry intermodálnej prepravy - terminálov	X	X	X	X	X		X	X
2. Neexistencia siete verejných terminálov intermodálnej prepravy a ich prepojenia na logistiku	X	X	X	X	X	X	X	X
Železničná verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
1. Nevyhovujúci technický stav mobilných prostriedkov verejnej osobnej železničnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X
2. Narastajúci rozdiel medzi technickými parametrami modernizovanej železničnej infraštruktúry a technickým stavom mobilných prostriedkov	X	X		X		X	X	X
3. Nedostatočná kvalita služieb regionálnej osobnej železničnej dopravy najmä z pohľadu využívania komunikačných a informačných technológií a integrovaných dopravných systémov	X	X	X	X	X	X	X	X
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
1. Nízka technická a kvalitatívna úroveň infraštruktúry a vozidlového parku MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
2. Nevyhovujúca úroveň kvality služieb poskytovaných MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
3. Nízky podiel ekologických systémov (električkovej a trolejbusovej dopravy) na celkových výkonoch MHD	-	-	-	-	-	X	-	X

Tab. 47 Schéma rozpracovania faktorov rozvoja s regionálnym priemetom na NUTS 3

FAKTORY ROZVOJA	Regionálny priemet							
Železničná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
a. Modernizácia a rozvoj infraštruktúry európskej železničnej siete na území SR (1), (2)	X	X	X	X	X	X	X	X
b. Implementácia systému ERTMS (Európsky systém pre riadenie železničnej dopravy) (1), (2)	X	X	X	X	X	X	X	X
Cestná infraštruktúra	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
a. Rozvoj nadradených cestných koridorov ako súčasť európskej dopravnej infraštruktúry (1)	X	X	X	X	X	X	X	X
b. Cestná infraštruktúra ako súčasť európskej dopravnej infraštruktúry (1)	X	X	X	X	X	X	X	X
c. Zlepšenie technických a kvalitatívnych parametrov cestnej infraštruktúry (1)	X	X	X	X	X	X	X	X
Infraštruktúra intermodálnej prepravy	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
a. Vybudovanie verejného terminálu intermodálnej prepravy (1)				X				
Verejná osobná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
a. Obnova mobilného parku verejnej osobnej železničnej dopravy (1), (2)	X	X	X	X	X	X	X	X
b. Integrácia dopravných systémov na úrovni vybraných regionálnych aglomerácií (3)						X		X
Mestská hromadná doprava	TN	TT	NR	ZA	BB	KE	PO	BA
a. Obnova vozidlového parku mestskej hromadnej dopravy	-	-	-	-	-	X	-	X
b. Zlepšenie technickej a kvalitatívnej úrovne infraštruktúry MHD	-	-	-	-	-	X	-	X
c. Integrácia mestskej verejnej dopravy a železničnej dopravy	-	-	-	-	-	X	-	X

4 Stratégia operačného programu

4.1 Východiská stratégie OP

Stratégia OPD vychádza z analýz pre jednotlivé oblasti dopravy, SWOT analýzy, ktoré identifikujú kľúčové disparity a faktory rozvoja. Prioritné osi zodpovedajú potrebám identifikovaným v analýze a sú orientované na podporu faktorov rozvoja. Stratégia vrátane prioritných osí je koherentná so stratégiou, strategickým cieľom a prioritami NSRR.

4.1.1 Výsledky analýzy súčasnej situácie

Vyššie uvedená SWOT analýza sektoru dopravy poukazuje na existujúce rozdiely v stupni rozvoja dopravnej infraštruktúry a naznačuje oblasti, ktorých prostredníctvom bude možné dosiahnuť zlepšenie súčasnej nevyhovujúcej situácie na medzinárodnej, národnej a regionálnej úrovni. U vybraných druhov dopravy boli do SWOT analýzy vybrané ich hlavné silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia, ktoré výstižne popisujú ich súčasný stav.

V oblasti železničnej infraštruktúry boli na základe vykonaných analytických prác identifikované nasledovné kľúčové disparity: nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav železničnej infraštruktúry, ako aj nespĺňanie podmienok interoperability železničných tratí SR. Na druhej strane za silnú stránku železničnej siete možno považovať trasovanie európskych železničných koridorov územím SR (koridor IV, Va a VI), čo so sebou prináša príležitosť rozvoja tohto druhu dopravy (zvyšovanie prepravných podielov železničnej dopravy). To je však podmienené vykonaním modernizácie príslušných koridorov.

V oblasti cestnej infraštruktúry je najväčšou disparitou nedobudovaná nadradená dopravná infraštruktúra (diaľnice a rýchlostné cesty), ako aj nevyhovujúci stav ostatnej cestnej siete. Z tohto dôvodu sa v programovom období 2007 – 2013 prioritne plánuje s výstavbou diaľničnej siete v trasách nosnej siete TEN-T, rýchlostných ciest dopĺňujúcich diaľničnú sieť, ako aj s modernizáciou a výstavbou ciest I. triedy dôležitých z medzinárodného i vnútroštátneho hľadiska.

V súvislosti s efektívnou výmenou tovarov je nevyhnutné vytvárať nielen vyhovujúcu dopravnú infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy, ale aj základných prepojovacích bodov dopravnej siete intermodálnej prepravy za účelom rozvoja ekologicky priaznivejších dopravných systémov. Existujúca sieť kontajnerových prekladísk v SR je technicky a technologicky zastaraná, nespĺňa ani základné parametre stanovené dohodou AGTC a s výnimkou jedného terminálu sú ostatné kontajnerové prekladiská neverejné (v súkromnom vlastníctve), preto nie sú schopné poskytovať služby požadované súčasným prepravným trhom. Z tohto dôvodu je nevyhnutné zabezpečiť rozvoj verejných terminálov intermodálnej prepravy, ktoré budú poskytovať služby na nediskriminačnom prístupe.

Na podporu verejnej osobnej dopravy je potrebná realizácia integrovaných dopravných systémov v najväčších mestských aglomeráciách (Bratislava, Košice) a postupná modernizácia mobilných prostriedkov vykonávajúcich najmä mestskú hromadnú dopravu a prímestskú a regionálnu železničnú prepravu osôb.

4.1.2 Vízia a stratégia NSRR

Víziou NSRR SR 2007 – 2013 je dosiahnutie primerane vysokého a stabilného rastu ekonomiky SR za predpokladu konvergenencie sociálno-ekonomického rozvoja k najrozvinutejším krajinám. Zvyšovanie konkurencieschopnosti a výkonnosti regiónov je priamoúmerne závislé od realizácie štrukturálnych zmien v regiónoch zahrňujúcich rozvoj a modernizáciu dopravnej infraštruktúry.

Rozvoj dopravnej infraštruktúry sa stane kľúčovým nástrojom na odstraňovanie disparít medzi jednotlivými regiónmi. Zlepší sa prístup regiónov k nadradenej dopravnej infraštruktúre v trasách multimodálnych koridorov (sieť TEN-T), v trasách medzinárodného a národného charakteru, zlepší sa taktiež prepojenie regiónov navzájom, čoho výsledkom bude posilnenie vnútorného trhu, teritoriálnej súdržnosti a vytvorenie priestoru pre tvorbu zdrojov a v konečnom dôsledku zvýšenie atraktívnosti SR pre investorov a cestovný ruch.

Vyššie uvedené skutočnosti výrazne ovplyvňujú ekonomické ukazovatele ako zamestnanosť, rast HDP, nárast investícií do regiónu a rozvoj služieb. Tieto parametre majú priamy dosah na sociálno-ekonomický rozvoj SR, ovplyvňujú ekonomický rast a prispievajú ku konvergencii k najrozvinutejším krajinám za podmienky trvalej udržateľnosti.

4.1.3 Východiskové strategické dokumenty

Východiskovým dokumentom SR pre realizáciu jednotlivých prioritných osí sektoru dopravy je „Dopravná politika SR do roku 2015“, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 445/2005, predstavujúca základ pre vypracovanie a implementáciu koncepcií rozvoja jednotlivých druhov dopravy do roku 2015.

V kontexte iteračného procesu programovania v rámci jednotlivých programových období čerpania finančných prostriedkov z fondov EÚ boli pri tvorbe OPD zohľadnené tieto základné dokumenty a ich stratégie:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (schválená UV č. 1033/2001),
- Národný rozvojový plán na roky 2004 – 2006 (schválený UV SR č. 166/2003),
- Sektorový operačný program Doprava 2004-2006,
- Operačný program Základná infraštruktúra 2004 – 2006 (schválený UV SR č. 175/2004),
- Stratégia pre Kohézny fond Slovenskej republiky na roky 2004 – 2006 (schválená UV SR č. 1136/2003),
- Analýza a smerovanie stratégie pomoci z fondov EÚ v doprave (schválená 9. PVM zo dňa 17.5.2005, Záver č. 69),
- Aktualizácia Národného strategického referenčného rámca SR 2007 – 2013 (schválená UV SR č. 832/2006),
- Akčný plán dopravnej politiky (schválený 6. PVM zo dňa 16.4.2007, Záver č. 42).

4.2 Ciele OP

4.2.1 Globálny cieľ

Globálnym cieľom OPD je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy.

Realizáciou tohto cieľa sa prispeje k zlepšeniu dostupnosti SR, jednotlivých regiónov a ich vzájomného prepojenia, pričom v synergii s cieľmi ostatných operačných programov aj k znižovaniu regionálnych disparít a k podpore rozvoja ekonomických aktivít a zvyšovaniu konkurencieschopnosti SR.

OPD sa primárne zameriava na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry SR a jej integráciu do európskeho dopravného systému. Paralelne tiež predstavuje prostriedok pre postupné odstraňovanie neuspokojivých parametrov dopravnej infraštruktúry v regiónoch a naliehavých otázok v rámci bezpečnosti, spoľahlivosti a kvality dopravy.

OPD sa zameriava hlavne na:

- výstavbu dopravnej infraštruktúry za účelom zvýšenia efektivity a kvality dopravného systému na medzinárodnej i národnej/regiónálnej úrovni,
- zlepšenie parametrov dopravnej infraštruktúry a priblíženie sa k štandardom EÚ,
- zlepšenie dostupnosti jednotlivých regiónov k dopravnej infraštruktúre,
- na podporu verejnej železničnej osobnej dopravy,
- podporu integrovaných dopravných systémov v osobnej doprave,
- zabezpečenie proporcionálneho rozvoja jednotlivých druhov dopravy,
- zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie,
- zvýšenie bezpečnosti dopravy.

Indikátory programu

Pre OPD bol navrhnutý systém merateľných ukazovateľov, ktoré umožňujú monitorovať realizáciu tak na úrovni prioritných osí, ako aj programu (ako celku). Cieľom navrhnutého systému je meranie plnenia celkových cieľov pomocou indikátorov, ktoré umožňujú monitorovať realizáciu programu a hodnotiť jeho výkonnosť vo väzbe na definované ciele. Na úrovni programu a prioritných osí budú sledované hlavné indikátory, indikátory výstupu, a výsledku.

Vzhľadom na obsah opatrení jednotlivých prioritných osí sa budú na úrovni programu sledovať „hlavné ukazovatele (core indicators)“. Táto kategória ukazovateľov je charakteristická tým, že ich prostredníctvom je možné porovnávať (popríklad agregovať) údaje naprieč operačnými programami, čo umožní meranie zlepšenia tak cez NSRR ako aj cez OPD. Hlavné indikátory OPD sú v súlade so zoznamom základných indikátorov na programovej úrovni, ktoré vypracovala EK.

Hodnoty východiskového a cieľového stavu hlavných ukazovateľov na úrovni programu a prioritných osí sú predbežné a ich konečná hodnota bude závisieť od projektov vybraných na realizáciu. Výber jednotlivých projektov bude závisieť od stavu ich projektovej a investičnej pripravenosti.

Hodnoty východiskového a cieľového stavu indikátorov sa vzťahujú k začiatku programového obdobia, t. j. k 1.1.2007 a ku koncu programového obdobia, t. j. k 31.12.2015.

Tab. 48 Indikátory programu

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východiskový stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
Core 19	Dĺžka zmodernizovaných železničných tratí	Dĺžka zmodernizovaných železničných tratí v km	92	257	MDVRR SR
Core 14	Dĺžka nových ciest	Dĺžka vybudovaných diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy v km	24,2	194	MDVRR SR
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
Core 21	Úspora času (železničná doprava)	Úspora času v min. v osobnej/nákladnej doprave	0	35 / 300	MDVRR SR
Core 20	Úspora času (cestná doprava)	Úspora času v osobnej/nákladnej doprave (mil. EUR)	0	72,4	MDVRR SR
INDIKÁTORY KONTEXTU					

Core 13	Počet projektov	Počet projektov dopravnej infraštruktúry a obnovy mobilných prostriedkov	0	81	MDVRR SR
	Hustota ciest vyššej triedy (diaľnice a rýchlostné cesty)	Vyjadruje podiel dĺžky ciest vyššej triedy (diaľnic a rýchlostných ciest) v prevádzke k územiu SR (km/tis.km ²)	9	11,5	MDVRR SR
	Hustota ciest vyššej triedy (diaľnice a rýchlostné cesty)	Vyjadruje podiel dĺžky ciest vyššej triedy (diaľnic a rýchlostných ciest) na tis. obyvateľov SR (km/tis. obyvateľov)	0,08	0,11	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	Vyjadruje podiel železničnej dopravy na celkových výkonoch nákladnej dopravy SR v %	28,7	30	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	Vyjadruje podiel železničnej dopravy na celkových výkonoch osobnej dopravy SR v %	5,5	5,9	MDVRR SR
	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave (počet usmrtených/100 tis. obyvateľov)	10,7	9,4	MDVRR SR

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD

4.2.2 Špecifické ciele OP

Vyššie definovaný globálny cieľ OPD bude napĺňaný prostredníctvom sústavy špecifických cieľov. Tieto vychádzajú z identifikovaných oblastí, ktoré vyžadujú intervenčný zásah a sú orientované na podporu faktorov rozvoja.

Pri rešpektovaní výsledkov analýzy s ohľadom na už existujúce rozvojové zámery v rezorte vychádzajúce zo strategických dokumentov ako aj s cieľom zabezpečiť kontinuitu s predchádzajúcim obdobím rokov 2004 – 2006 boli pre napĺňanie globálneho cieľa navrhnuté špecifické ciele:

1. Špecifický cieľ 1 – Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

Prostredníctvom postupného zlepšovania úrovne technických a technologických parametrov železničnej dopravnej cesty vytvárať podmienky pre rast a konkurencieschopnosť železničnej dopravy, zvyšovanie jej bezpečnosti a dosahovanie interoperability.

2. Špecifický cieľ 2 – Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry

Zvyšovanie hustoty cestnej siete vyššej triedy, zlepšovanie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky, zlepšenie dostupnosti SR, jednotlivých regiónov a ich vzájomného prepojenia.

3. Špecifický cieľ 3 – Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy

Zlepšenie postavenia intermodálnej prepravy a tým vytváranie podmienok pre zmenu del'by prepravnej práce v prospech ekologickejších druhov dopravy.

4. Špecifický cieľ 4 – Rozvoj verejnej osobnej dopravy

Vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy najmä v mestskej, prímestskej a regionálnej preprave.

Uvedené špecifické ciele budú dosahované prostredníctvom implementácie aktivít navrhnutých prioritných osí operačného programu (pozri Obr. 12). Pri navrhovaní stratégie OPD bolo zadefinovaných 7 prioritných osí:

KOHÉZNY FOND:

Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra

Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)

Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy

Prioritná os 4 – Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov

ERDF:

Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)

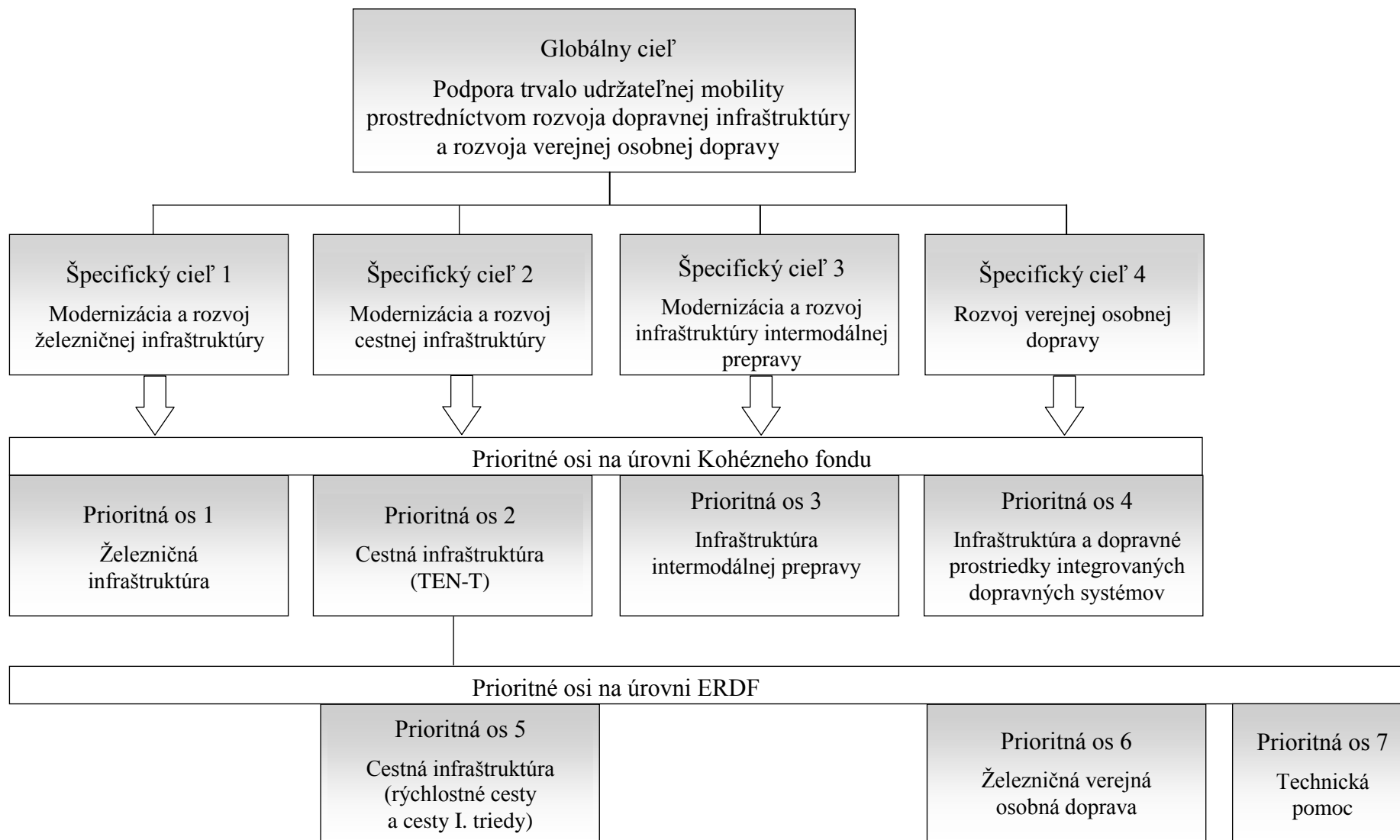
Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava

Prioritná os 7 – Technická pomoc

Keďže stratégia OPD bude realizovaná prostredníctvom finančných nástrojov KF a ERDF je systém prioritných osí členený do dvoch hlavných skupín. Prvá skupina prioritných osí bude realizovaná prostredníctvom finančnej pomoci z KF a druhá nemenej významná skupina bude realizovaná prostredníctvom finančnej podpory z ERDF.

Prienikom navrhnutých prioritných osí je sledovaná synergia a kohézia týchto finančných nástrojov za účelom zabezpečenia stanovených cieľov.

Obr. 12 Ciele a Prioritné osi OPD



4.3 Popis stratégie

Neoddeliteľnou súčasťou NSRR je i stratégia rozvoja dopravnej infraštruktúry a dostupnosť regiónov na Slovensku, na ktorú OPD priamo nadväzuje a bližšie ju špecifikuje. OPD na roky 2007 - 2013 je formulovaný tak, aby prispel k naplneniu strategického cieľa stanoveného v NSRR, ktorým je „*Výrazne zvýšiť do roku 2013 konkurencieschopnosť a výkonnosť regiónov a slovenskej ekonomiky pri rešpektovaní trvalo udržateľného rozvoja*“.

Stratégia OPD je tvorená hierarchickou štruktúrou pozostávajúcou z globálneho cieľa, štyroch špecifických cieľov a 7 prioritných osí. Stratégia OPD vychádza z hlavných disparít a faktorov rozvoja identifikovaných na úrovni NSRR. Tieto boli modifikované do kľúčových disparít a hlavných faktorov rozvoja a špecifických cieľov pre sektor dopravy.

Stratégia OPD vychádza z, resp. rešpektuje:

- strategický cieľ NSRR 2007 – 2013,
- výstupy analýzy a závery SWOT analýzy sektoru dopravy,
- európsku dopravnú politiku a rozvojové zámery definované v Dopravnej politike SR do roku 2015,
- existenciu vládou schválených koncepcných a rozvojových programov pre jednotlivé dopravné módy,
- možnosti finančnej podpory z Kohézneho fondu a ERDF, rozsah ich záberu a pôsobnosti pre sektor dopravy, ako aj odporúčania EK,
- PVV na roky 2006 – 2010.

Dopravná infraštruktúra predstavuje dôležitý faktor vo zvyšovaní konkurencieschopnosti SR, vytvára spojenie medzi regiónmi SR a centrálnymi trhmi EÚ, podmieňuje rozvoj cestovného ruchu, prílev zahraničných investícií, je neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Bez výkonného dopravného systému, ktorý umožní plne využívať vnútorný trh a globalizovaný obchod je ťažké koncipovať silný ekonomický rast, ktorý môže vytvoriť pracovné miesta a zvyšovať životnú úroveň obyvateľov.

Cieľom rozvoja a modernizácie dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na problémy vzniknuté súčasným stavom dopravnej siete SR. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období rokov 2007 – 2013 vychádza predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie kvality, najmä infraštruktúry železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím na zvyšovanie bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy.

V rámci siete pre medzištátne dopravné väzby je v záujme dosiahnutia priestorovej kompatibility a vzájomnej rovnocennosti dopravnej sústavy SR s dopravnou sústavou EÚ nevyhnutná preferencia dobudovania hlavných európskych koridorov a prepojovacích bodov jednotlivých druhov dopravy, identifikovaných na území SR. OPD sa preto prioritne orientuje na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov (sieť TEN-T) a na podporu dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu, za účelom napojenia infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, ako aj za účelom zvyšovania dostupnosti regiónov SR.

OPD sa zameriava na rozvoj infraštruktúry železničnej, cestnej a intermodálnej dopravy a na podporu rozvoja verejnej osobnej dopravy.

4.3.1 Železničná infraštruktúra

Vzhľadom na ekologické výhody a relatívne vysokú bezpečnosť pri preprave osôb a tovaru sa v zámeroch EÚ čoraz častejšie objavuje potreba zvyšovania podielu železničnej dopravy na

dopravnom trhu. Rozvinutá a po technickej stránke vyhovujúca železničná infraštruktúra spĺňajúca potrebné rýchlostné parametre pre dosiahnutie konkurencieschopnosti železničnej infraštruktúry oproti diaľničnej sieti a zodpovedajúca podmienkam EÚ ohľadom interoperability železničnej infraštruktúry predstavuje vytvorenie základných predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy oproti cestnej doprave a jednu z kľúčových možností podpory zvyšovania podielu železničnej dopravy na úkor menej ekologickej cestnej dopravy.

Pozitívnym faktorom infraštruktúry železničnej dopravy SR je relatívne vysoká hustota siete, čo spoločne s vysokou hustotou železničných staníc zabezpečuje dobrú dostupnosť ako osobnej, tak aj nákladnej dopravy. Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie a to najmä medzinárodných koridorov.

Rozvoj železničnej infraštruktúry SR vychádza aj zo základných medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch). So začlenením siete železníc SR do európskych dopravných ciest boli prevzaté i určité povinnosti rešpektovať medzinárodné dohody a technické požiadavky (interoperabilita), ktoré zaručujú možnosť ďalšieho rozvoja a kompatibilitu s okolitými železničnými správami.

Vládou SR schválený „*Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií*“ sa zameriava na budovanie investičných stavieb v rámci modernizácie železničných tratí SR, hlavne na zlepšenie spomínaných medzinárodných koridorov. Program je zameraný predovšetkým na realizáciu modernizácie železničných tranzitných koridorov, modernizáciu železničných pohraničných prechodových staníc, dostavbu rozhodujúcich železničných uzlov, zastávok a staníc, implementáciu ERTMS atď. Na rok 2007 je naplánovaná aktualizácia tohto materiálu s výhľadom do roku 2013, ktorá bude predovšetkým hodnotiť a reflektovať skutkový stav, definovať harmonogram ďalšieho postupu modernizácie a rozvoja železničnej dopravnej cesty ako aj v globále reagovať na nové potreby a požiadavky železníc.

Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry OPD budú realizované na tých tratiach zaradených do siete TEN-T, ktoré majú rozhodujúci význam pre ekonomiku a mobilitu SR a Spoločenstva. Rozhodnutím č. 884/2004/ES bol stanovený zoznam 30 projektov, ktoré majú rozhodujúci význam pre Spoločenstvo ako celok, pričom SR sa priamo dotýkajú dva prioritné projekty pre oblasť železničnej infraštruktúry. Sú to projekty č. 17 a 23, ktoré budú OPD primárne podporované. Modernizáciou železničných tratí siete TEN-T budú dosiahnuté parametre, ktoré zodpovedajú požiadavkám na poskytovanie kvalitatívne konkurencieschopných železničných služieb a zároveň zodpovedajú požiadavkám štandardov EÚ a medzinárodným dohodám (AGC a AGTC).

Stratégia modernizácie koridoru č. Va (prioritný projekt č. 23) v súčasnom programovom období (KF) nadväzuje na predvstupovú pomoc (ISPA) a programové obdobie 2004-2006 (KF) a je naplánovaná tak, aby došlo k zmodernizovaniu uceleného úseku Bratislava – Žilina v dĺžke cca 200 km. Z tohto dôvodu sú intervencie v zásobníku projektov sústredené na západnom a strednom Slovensku ako spojnica a teda nutná podmienka napojenia menej rozvinutých regiónov na rozvinuté oblasti, susedné členské štáty EÚ a sieť TEN-T. Prevádzkovaním tohto úseku rýchlosťou až 160 km/h sa významne zníži cestovný čas v osobnej a čas jazdy v nákladnej doprave, čím sa z časového hľadiska zlepši aj prepojenie regiónov v smere sever – juh a západ – východ.

V synergii s modernizáciou VI koridoru (prioritný projekt č. 23) a prepojením koridorov na území mesta Bratislavy (prioritný projekt č. 17) sa dosiahne významný prínos pre rozvoj a zlepšenie postavenia medzinárodnej ako aj celoštátnej železničnej dopravy.

Prioritný projekt č. 23 významne prispeje v celoeurópskom meradle k celkovej stratégii prilákania ekonomických aktivít a efektívnosti dopravného systému pozdĺž osi a podporí presun tovarových tokov na železničnú dopravu.

4.3.2 Cestná infraštruktúra

Cestná infraštruktúra je jedným z limitujúcich faktorov rozvoja územia. Koncepcia rozvoja cestnej siete každej krajiny, a teda aj SR musí prioritne vychádzať z požiadaviek na dopravnú obsluhu vlastného územia, ktoré je determinované demografiou, urbanizáciou, ekonomickým potenciálom, turistickou atraktivitou, ale aj obmedzeniami z hľadiska životného prostredia. Takýto prístup vedie k prioritám budovania cestných ťahov z pohľadu vnútroštátnych dopravných potrieb a potrieb tranzitnej dopravy vo vzťahu k medzinárodnej cestnej sieti.

Rozsah a trasovanie diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest SR boli prvýkrát zadefinované v rámci materiálu *„Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“*, schváleného UV SR č. 162 z roku 2001. Diaľničná sieť je tak tvorená diaľničnými ťahmi D1, D2, D3, D4 a sieť rýchlostných ciest ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6 a vo výhlade R7 (plánovaná v závislosti od schválenia Programu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2014).

V oblasti infraštruktúry pre cestnú dopravu rezort v súčasnosti zabezpečuje rozvojové úlohy v súlade s programom a harmonogramom *„Aktualizácie nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“* (resp. neskorších správ a doplnkov), ktorý vláda SR schválila uznesením č. 523 z 26. júna 2003. Na rok 2007 sú naplánované aktualizácie harmonogramov prípravy a výstavby diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s výhľadom do roku 2013.

SR prechádzajú tri európske dopravné koridory, a to koridor č. IV, Va a VI, ktoré sú na území SR tvorené diaľničnými ťahmi D2, D1 a D3. Je preto opodstatnené uvažovať s prioritnou výstavbou diaľničnej siete v trasách nosnej siete TEN-T. Okrem výstavby diaľnic je nevyhnutné uvažovať s proporcionálnym rozvojom rýchlostných ciest v kontexte s uvažovanými medzinárodnými cestnými ťahmi. Táto skutočnosť je reflektovaná i v prioritách tohto programu vo forme výstavby siete rýchlostných ciest.

Je potrebné zdôrazniť, že SR ešte nemá úplne dobudovaný ani jeden diaľničný/rýchlostný ťah, ktorý by súvisle prepájal najdôležitejšie sídelné priestory (či už v smere východ - západ alebo sever - juh), resp. by umožňoval plynulý tranzit krajinou. Výnimku tu tvorí len diaľničný ťah D2, ktorý po dokončení úseku Bratislava, Lamačská cesta – Staré grunty v roku 2007 vyplní posledný chýbajúci úsek na ťahu diaľnice D2 z Českej republiky cez Bratislavu do Maďarskej republiky ako súčasť európskeho koridoru IV. Celková dĺžka diaľnice D2 bude 80 km.

V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať predovšetkým do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3, t. j. úsekov vedúcich k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever krajiny. V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom programovom období bude preferovať výstavba úsekov ciest R1, R2 a R4. Prioritou je najmä sprevádzkovanie celého ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica a odstránenie bodových nedostatkov v trase rýchlostnej komunikácie R2. V rámci rýchlostnej cesty R4 sú vytvorené predpoklady pre výstavbu úseku Košice – štátna hranica SR/MR. Vybudovaním tohto úseku sa skvalitní prepojenie s Maďarskou republikou a zároveň to prispeje k tvorbe rozvojových stimulov v dotknutých regiónoch.

Prínos budovania nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest najmä v úsekoch s najväčšími kongesciami je nesporný aj z pohľadu znižovania časových a energetických strát, čo sa pozitívne premietajú aj na oblasť hospodárstva a životného prostredia.

Okrem proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest bude v nasledujúcom období zohrávať dôležitú úlohu rozvoj a modernizácia ciest I. triedy. Na základe vykonaných rozborov na cestnej sieti SR je nevyhnutné riešiť túto problematiku najmä z dôvodu prekračovaných prípustných intenzít modernizáciou súčasných a sčasti doplnení trás nových ciest I. triedy. Ďalej

je potrebné riešiť vylúčenie tranzitnej dopravy z intravilánu obcí formou budovania obchvatov, zlepšenia stavebno-technického a smerového vedenia trasy a nevyhovujúcich technických parametrov a to za účelom odstraňovania kolíznych bodov i kritických nehodových lokalít. Tento súbor aktivít bude smerovať k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

K najväčšej koncentrácii záťažových prúdov na cestnej sieti SR dochádza na území s najväčšou hustotou obyvateľstva v sídelných útvaroch, v zónach ekonomických aktivít jednotlivých regiónov a miestach so zvýšenou koncentráciou zamestnanosti. Rozvoj cestnej siete teda vyplýva z celospoločenských požiadaviek na prepravu osôb a tovaru, kde indikátorom potreby jej realizácie je nárast dopravných tokov, resp. profilových intenzít ako aj rast stupňa automobilizácie a motorizácie.

Dôležitým aspektom pre rozvoj cestnej siete je intenzita cestnej dopravy a s tým úzko súvisiaca nehodovosť. Zo všetkých druhov dopravy je cestná doprava najnebezpečnejšia a najdrahšia pokiaľ ide o ľudské životy. V súčasnosti je situácia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky SR vyjadrená počtom a následkami nehôd veľmi negatívna. 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 k východiskovému stavu roku 2002 tak, aby sa nepriaznivá situácia diametrálne zlepšila. Splnenie tohto ambiciózneho cieľa bude dosahované prostredníctvom koordinovaného postupu, ktorý bude klásť dôraz na ľudské a technické faktory a bude určený na to, aby z transeurópskej cestnej siete vznikla sieť bezpečná do maximálnej možnej miery.

Riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a zvyšujúcej sa miery nehodovosti na už existujúcej cestnej infraštruktúre (najmä ciest I. triedy) je zavádzanie inteligentných dopravných systémov. Implementáciou moderných technológií sa vytvoria podmienky pre intenzifikáciu kapacity existujúcej cestnej siete, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a zmiernenie kongescií predovšetkým v najzaťaženejších úsekoch a v kritických nehodových lokalitách či už na extravilánových úsekoch ako aj v intraviláne miest a obcí.

Limitované finančné zdroje sú faktorom ovplyvňujúcim rýchlosť rozvoja a modernizácie dopravnej infraštruktúry a preto sa pozornosť zameriava nielen na efektívne a účelné vynakladanie disponibilných verejných zdrojov, ale aj na hľadanie nových spôsobov jej financovania. Jedným z takýchto spôsobov je financovanie formou verejno-súkromného partnerstva (PPP).

Vláda SR uznesením č. 523/2003 k *Aktualizácii nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest* schválila prípravu použitia formy PPP vo financovaní stavieb na vybraných úsekoch diaľnice D1. V súčasnosti NDS, a.s. zabezpečuje prípravu prvého pilotného PPP projektu na výstavbu a prevádzkovanie cca 30,0 km dlhého úseku diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Turany. Ak sa preukáže efektívnosť použitia tohto modelu, ministerstvo zváži realizáciu systému PPP na predmetnom úseku s následnou možnosťou rozšírenia aj o výstavbu ďalších chýbajúcich úsekov až po existujúci úsek D1 Ivachnová – Važec.

Na implementáciu dopravných projektov v programovom období 2007-2013 sa budú využívať len priame finančné nástroje a o zapojení, resp. kombinácii zdrojov získaných z fondov EÚ/zdrojov zo systému verejno-súkromného partnerstva (PPP)/verejných financií sa neuvažuje.

4.3.3 Infraštruktúra intermodálnej prepravy

V oblasti intermodálnej prepravy zabezpečuje rezort dopravy rozvojové úlohy v súlade s uznesením vlády SR č. 37 zo 17. januára 2001 k návrhu koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010, ako aj s nasledovnými koncepciami „*Aktualizácia koncepcie*

rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010“ a „Dobudovanie základnej infraštruktúry intermodálnej prepravy v SR“.

Potreba budovania infraštruktúry intermodálnej prepravy vyplýva okrem záverov a opatrení v Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia“ aj zo záväzkov SR skvalitňovať železničné trate a súvisiace objekty vrátane intermodálnych terminálov na hlavných paneurópskych dopravných koridoroch, ktoré vyplývajú z dohody AGTC o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch.

Počet a lokalizácia základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy vychádza:

- z požiadavky pokryť čo najväčšie územie SR terminálovými službami;
- z prepravného potenciálu terminálov intermodálnej prepravy na základe spracovaných štúdií v rokoch 2004 – 2006;
- z polohy dopravných sietí hlavných železničných tratí a cestných komunikácií v SR, ktoré ležia v paneurópskych dopravných koridoroch, tvoria súčasť dopravnej siete TEN-T, a polohy železničných tratí zaradených do Dohody AGTC;
- zo zámeru rozmiestnenia priemyslových parkov v SR a zabezpečenia ich obsluhy na základe *Štúdie pre umiestnenie priemyslových parkov v SR*.

4.3.4 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava významne ovplyvňuje rozvoj modernej spoločnosti a pôsobí ako nevyhnutný faktor zabezpečenia mobility pracovnej sily, má silnú väzbu na vykrytie základných prepravných potrieb obyvateľstva, ako je napr. cestovanie za prácou, vzdelaním, do zdravotníckych zariadení, do úradov a verejných inštitúcií. Tým umožňuje napĺňanie základných práv občanov súvisiacich s mobilitou (právo na prácu, vzdelanie, zdravotnú starostlivosť a pod.), pričom v konečnom dôsledku je základom pre úspešnú implementáciu všetkých rozvojových dokumentov schválených tak na európskej úrovni, ako aj na úrovni národnej a regionálnej.

V súvislosti so zvyšujúcimi sa prepravnými nárokmi obyvateľstva a rastom individuálnej dopravy je nevyhnutné vykonávať zásadné opatrenia na podporu rozvoja ekologických druhov dopravy. Práve z tohto dôvodu boli do stratégie zadané aktivity súvisiace s rozvojom verejnej osobnej dopravy – železničnej, električkovej a trolejbusovej (či už infraštruktúry, alebo obnovy mobilných prostriedkov) za účelom zvyšovania jej kvantitatívnych a kvalitatívnych parametrov, tak aby dokázala konkurovať cestnej doprave a aj individuálnej automobilovej doprave.

Rozsah obnovy parku železničných koľajových vozidiel vychádza z marketingového prieskumu, z koncepcie „Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.“, ako aj z pripravovanej Štúdie realizovateľnosti k Projektu regionálnej podpory integrovaných dopravných systémov (IDS) v mestách Bratislava a Košice a ich príslušných územiach. Obnovený mobilný park bude využívaný na tratiach, ktoré sú ekonomicky životaschopné v súvislosti s každodennými potrebami prepravy spoločnosti za dochádzkou do práce, škôl, zdravotníckych zariadení a pod..

Stratégia je zameraná najmä na integráciu verejnej železničnej osobnej mestskej, prímestskej, regionálnej a medziregionálnej dopravy, jej preferenciu v rámci integrovaných dopravných systémov na úrovni miest a regiónov a jej vzájomnú koordináciu s nadregionálnou, celoštátnou a cezhraničnou železničnou osobnou dopravou.

Zároveň sa stratégia zameriava na podporu verejnej hromadnej dopravy (električkovej a trolejbusovej dopravy) a jej zapojenie do integrovaných dopravných systémov s cieľom

posilniť ekologicky priaznivé druhy dopravy a vytvoriť tak atraktívnu a udržateľnú alternatívu prepravy v mestách voči individuálnej automobilovej doprave.

Verejná osobná autobusová doprava nebude predmetom pomoci z prostriedkov OPD. Základný princíp usmerňovania jej ďalšieho rozvoja je založený na prenesení časti zodpovednosti za dopravnú obsluhu zo štátu na jednotlivé regióny, a to vrátane otázok jej financovania.

4.3.5 Tematická koncentrácia príspevkov

Tematické zameranie OPD vrátane zadefinovaného súboru aktivít je priamo napojené na závery a výsledky SWOT analýzy, resp. na popis problémov a prostriedkov na ich odstránenie v oblasti infraštruktúry pre dopravu a predstavuje podmnožinu jednotlivých krokov pre komplexný rozvoj infraštruktúry v doprave.

Stratégia OPD v oblasti železničnej infraštruktúry je zameraná najmä na budovanie a rozvoj tratí, ktoré sú zahrnuté do európskych dopravných koridorov (medzinárodné koridory TEN-T) a ich realizácia sa bude zabezpečovať prostredníctvom modernizácie tak, aby boli splnené požiadavky na interoperabilitu, bezpečnosť prevádzky a cestujúcich. Takto zameraný rozvoj železničnej infraštruktúry zabezpečí, že železničná doprava bude konkurencieschopná a udrží, prípadne zvýši svoj podiel na dopravnom trhu a bude stále vo väčšej miere prispievať k zabezpečovaniu udržateľnej mobility. Vytvoria sa základné predpoklady na vytvorenie integrovaného dopravného systému v najväčších mestských aglomeráciách.

Ďalším dôležitým cieľom OPD je modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry tak na hlavných medzinárodných dopravných koridoroch, ako i vnútroštátnych a regionálnych cestách, pričom jednotlivé aktivity sú tematicky koncipované tak, aby ich vzájomný prienik prinášal porovnateľný rozvoj na úrovni štátu, regiónov, miest a obcí.

Zameranie rozvoja cestnej infraštruktúry v SR v programovom období 2007 – 2013 bude vychádzať predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie jej kvality s orientáciou na dobudovanie nadradenej dopravnej siete, tiež za účelom odstraňovania regionálnych disparít v menej rozvinutých regiónoch SR a v oblasti prepojenia na okolité štáty a vnútorného spojenia. Ďalšie kroky budú smerované taktiež na modernizáciu a údržbu existujúcej cestnej infraštruktúry a čiastočne aj na výstavbu novej cestnej infraštruktúry nižšej triedy.

V oblasti intermodálnej prepravy je hlavným cieľom OPD výstavba prepojovacích bodov medzi jednotlivými druhmi dopravy – verejných terminálov intermodálnej prepravy. Výstavbou intermodálnych terminálov sa zrýchli rozvoj intermodálnej prepravy a v prepojení s logistickými centrami sa podporia zámery globalizácie ekonomiky v celoeurópskom a celosvetovom merítku (hlavne medzinárodná preprava).

V oblasti podpory verejnej osobnej dopravy je OPD zameraný na výstavbu nosných systémov v rámci IDS, modernizáciu infraštruktúry ekologicky priaznivých druhov verejnej hromadnej dopravy osôb a obnovu mobilných prostriedkov verejnej osobnej dopravy (železničnej, električkovej a trolejbusovej), a jej postupnú integráciu do dopravných systémov zabezpečujúcich základnú dopravnú obsluhu na úrovni miest a regiónov a medziregionálnu obsluhu územia Slovenskej republiky.

4.3.6 Územná koncentrácia príspevkov

Z pohľadu implementácie projektov dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej železničnej osobnej dopravy v rámci OPD budú prostriedky sústredené na základe tematickej koncentrácie do teritoriálnych oblastí v súlade so všeobecným nariadením.

Cieľ *Konvergenca* financovaný z KF pokryje celé územie SR, keďže hrubý národný dôchodok (HND) v parite kúpnej sily, vypočítaný na základe disponibilných údajov za tri posledné roky pred prijatím nariadenia, nedosiahne 90 % priemeru EÚ.

Cieľ *Konvergenca* financovaný z ERDF sa sústreďí na regióny NUTS 2, ktorých hrubý domáci produkt na obyvateľa v parite kúpnej sily, vypočítaný na základe disponibilných údajov za tri posledné roky pred prijatím nariadenia, nedosiahne 75 % priemeru rozšírenej EÚ – čo je v prípade SR celé jej územie s výnimkou Bratislavského kraja.

Keďže projekty modernizácie a výstavby nadradenej dopravnej infraštruktúry majú nadregionálny význam a dosah, regionálny rozmer a zohľadnenie regionálnych rozdielov v prioritných osiach OPD musí rešpektovať celospoločenské potreby a prioritné záujmy v sektore dopravy. Tieto priority vychádzajú z vládou SR schválených koncepčných a rozvojových dokumentov a zo záväzkov SR vo vzťahu k Spoločenstvu a medzinárodným zmluvám.

Postup a samotné teritoriálne umiestnenie intervencií ovplyvňuje tiež reálna dopravná situácia územia (dopravné intenzity, nehodovosť a pod.) a investičná pripravenosť dopravných projektov. Z hľadiska regionálnej príslušnosti, bude pri výbere projektov na realizáciu snahou RO pre OPD v maximálnej možnej miere rovnomerným spôsobom podporovať všetky regióny SR. S cieľom podporiť ekonomicky najzaostalejšie regióny, bude cca 25 % z prostriedkov fondov EÚ operačného programu umiestnených na implementáciu projektov na Východnom Slovensku. Tento princíp bol premietnutý do Zásobníka projektov (Príloha 1) ako nezáväzného zoznamu plánovaných intervencií.

5 Prioritné osi

Pre OPD bolo zadaných 7 prioritných osí a z nich vyplývajúci súbor aktivít pre ich napĺňanie, ktoré priamo nadväzujú na prioritné ciele EK v oblasti modernizácie a rozvoja infraštruktúry na obdobie rokov 2007 – 2013 a reflektujú vyššie spomínané rozvojové programy jednotlivých druhov dopravy.

Tab. 49 Členenie prioritných osí OPD 2007 – 2013

Prioritné osi OP spolufinancované z Kohézneho fondu	Hlavné aktivity v rámci prioritnej osi
Prioritná os 1 Železničná infraštruktúra	Modernizácia a rozvoj železničných tratí (TEN-T + ostatné trate v súlade s nariadením pre Kohézny fond)
Prioritná os 2 Cestná infraštruktúra (TEN-T)	Výstavba diaľnic (TEN-T) Výstavba rýchlostných ciest (TEN-T)
Prioritná os 3 Infraštruktúra intermodálnej prepravy	Výstavba siete základných verejných terminálov intermodálnej prepravy
Prioritná os 4 Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov	Výstavba nosnej infraštruktúry pre prevádzkovanie integrovaných dopravných systémov v mestách Bratislava a Košice Výstavba a modernizácia infraštruktúry pre prevádzkovanie električkovej a trolejbusovej dopravy Obnova parku mobilných prostriedkov pre železničnú, električkovú a trolejbusovú dopravu
Prioritné osi OP spolufinancované z ERDF	Hlavné aktivity v rámci prioritnej osi
Prioritná os 5 Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	Výstavba rýchlostných ciest Modernizácia a výstavba ciest I. triedy
Prioritná os 6 Železničná verejná osobná doprava	Rozvoj verejnej železničnej osobnej dopravy
Prioritná os 7 Technická pomoc	Podpora riadenia, monitorovania, hodnotenia a publicity OPD

5.1 Prioritné osi financované z Kohézneho fondu

5.1.1 Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra

Cieľ a zameranie prioritnej osi

So začlenením siete ŽSR do európskych dopravných ciest v rámci TEN-T, prevzalo Slovensko zároveň i povinnosť rešpektovať medzinárodné dohody a technické požiadavky, ktoré zaručujú možnosť ďalšieho rozvoja a kompatibilitu s okolitými železničnými správami.

Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy na území SR je uskutočniteľný hlavne modernizáciou medzinárodných koridorov definovaných Paneurópskou konferenciou ministrov dopravy na Kréte v roku 1994 a potvrdenou v Helsinkách v roku 1998. Do sústavy tzv. krétskych koridorov patria na území SR nasledujúce úseky: koridor IV: štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Štúrovo – štátna hranica SR/MR, vetva koridoru Va: Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/Ukrajina, koridor VI: Žilina – Čadca – Skalité – štátna hranica SR/PR.

Po technickej stránke je hlavným nedostatkom železničnej infraštruktúry nízka úroveň traťových rýchlostí, ktorá len výnimočne dosahuje štandardnú úroveň vyspelých európskych železníc zabezpečujúcu vytvorenie konkurenčných podmienok zvýhodňujúcich železničnú dopravu oproti menej ekologickým dopravným modalitám. Rozhodujúcimi smermi pre zvýšenie kvality železničných tratí sú: modernizácia železničnej dopravnej cesty, modernizácia vybraných pohraničných prechodových staníc, modernizácia informačnej siete (najmä v súvislosti s implementáciou telematických aplikácií pre nákladnú dopravu, vyplývajúcich z nariadenia EÚ o technických špecifikáciách interoperability) a železničných uzlov.

Modernizácia infraštruktúry železničnej dopravy realizáciou aktivít zabezpečí:

- interoperabilitu modernizovaných, pripravovaných a realizovaných nových traťových úsekov transeurópskej siete TEN-T,
- dosiahnutie minimálne štandardov definovaných v dohodách AGC a AGTC, ako napr. zvýšenie traťovej rýchlosti konvenčných železničných tratí do 160 km/h (s možnosťou prevádzky rýchlosťou do 200 km/h u vlakových súprav s výkyvnými skriňami) a pri vybraných nákladných vlakoch do 120 km/h s elektrifikovanou prevádzkou,
- zvýšenie kvality, spoľahlivosti, bezpečnosti a efektívnosti prevádzky,
- podpora mobility cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie.

Stratégia rozvoja železničnej siete (siete TEN-T) v rámci OPD v plnej miere zohľadňuje požiadavku a odporúčania Spoločenstva pre oblasť podpory dopravnej infraštruktúry, ktorá uprednostňuje projekty európskeho významu prezentované v rozhodnutí EP a Rady č. 884/2004/ES (pozri prílohu 1). Prioritne bude na sieti TEN-T, okrem iných projektov, realizovaný prioritný projekt č. 23 – železničná os: Gdaňsk – Varšava - Brno/Bratislava - Viedeň. V súlade s nariadením pre KF č. 1084, čl. 2, písmeno b), v rámci tejto prioritnej osi môžu byť podporované tiež aktivity mimo TEN-T sietí zamerané na železničné systémy a ich interoperabilitu.

Neoddeliteľnou súčasťou budovania transeurópskej železničnej siete a podpory železničnej dopravy v súlade s európskou dopravnou politikou sú opatrenia vedúce k zabezpečeniu interoperability a bezpečnosti železničnej dopravy, t. j. železničnej infraštruktúry, vozidiel i personálu. Zavádzanie interoperability je dané v nariadeniach a rozhodnutiach ES - technických špecifikáciách pre interoperabilitu (TSI). Predmet a štruktúra TSI je definovaná v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES o interoperabilite vysokorýchlostného (resp. konvenčného) železničného systému, pričom pre Slovensko je prioritná problematika konvenčných tratí.

Slovensko bude v oblasti modernizácie železničných koridorov a dosahovania interoperability postupovať v intenciách európskej legislatívy, preto v programovom období 2007-2013 budú aktivity OPD zamerané aj na podporu zavedenia jednotného zabezpečovacieho a riadiaceho systému ERTMS (ETCS, GSM-R).

Zdôvodnenie prioritnej osi

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 obslužnosť územia), ponuka vysokých kapacít a dobrá nadväznosť železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Realizáciou tejto prioritnej osi sa zabezpečí efektívnejšie využitie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie prepravy osôb a tovarov, zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti na báze ekologicky priaznivejšej železničnej dopravy. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete bude prispievať tiež k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Modernizácia koridorov umožní zároveň pomocou riadiacich a zabezpečovacích zariadení centralizovať obsluhu železničných staníc a traťových úsekov, čo povedie k centralizácii dispečerského riadenia na príslušnom koridore a tým k znižovaniu prevádzkových nákladov.

Modernizácia koridoru č. Va (prioritný projekt č. 23) v súčasnom programovom období (KF) nadväzuje na predvstupovú pomoc (ISPA) a programové obdobie 2004-2006 (KF) a je naplánovaná tak, aby došlo k ukončeniu uceleného modernizovaného úseku Bratislava – Žilina v dĺžke cca 200 km. Z tohto dôvodu sú intervencie v zásobníku projektov sústredené na západnom a strednom Slovensku. Prevádzkovaním tohto úseku rýchlosťou až 160 km/h sa významne zníži cestovný čas v osobnej a čas jazdy v nákladnej doprave, čím sa z časového hľadiska zlepši aj prepojenie regiónov v smere sever – juh a západ – východ.

Stratégia modernizácie železničnej dopravnej cesty na koridore Va bude zahájená tiež v smere východ - západ na úseku Košice – Kysak, a to vzhľadom na prepravné prúdy v regióne Východného Slovenska, ako aj v nadväznosti na aktivity v Prioritnej osi 4, zameranej na výstavbu infraštruktúry integrovaných dopravných systémov.

Pre posúdenie vhodnosti investovania do modernizácie dôležitých železničných trás na území SR v programovom období rokov 2007 až 2015 a zváženie rizík súvisiacich s vynaložením potrebných finančných prostriedkov, bola vypracovaná štúdia realizovateľnosti V. a VI. Paneurópskeho železničného koridoru, časť 1. Nové Mesto nad Váhom – Žilina – Čadca a časť 2. Žilina – Košice – Čierna nad Tisou.

Štúdia preukazuje vhodnosť a potrebu investovania do vybranej siete železničných koridorov v nadväznosti na prebiehajúce alebo pripravované modernizácie nadväzujúcich železničných tratí susediacich štátov. Včasnou realizáciou všetkých stavieb zahrnutých do tohto projektu zabezpečí SR kompatibilitu a začlenenie do systému európskej železničnej siete.

Cieľom súboru aktivít v rámci modernizácie železničnej infraštruktúry je najmä vytvárať podmienky pre zvyšovanie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v podmienkach liberalizovaného trhového prostredia EÚ ako aj voči ostatným druhom dopravy.

Indikátory prioritnej osi

Tab. 50 Indikátory Prioritnej osi 1

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
Core 19	Dĺžka zmodernizovaných železničných tratí	Dĺžka zmodernizovaných železničných tratí v km	92	257	MDVRR SR
	- z toho trate TEN-T	Dĺžka zmodernizovaných železničných tratí siete TEN-T v km	71	236	MDVRR SR
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
Core 21	Úspora času (železničná doprava)	Úspora času v min. v osobnej/nákladnej doprave	0	35 / 295	MDVRR SR
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov železničnej infraštruktúry	7	18	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	Vyjadruje podiel železničnej dopravy na celkových výkonoch nákladnej dopravy SR v %	28,7	30	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	Vyjadruje podiel železničnej dopravy na celkových výkonoch osobnej dopravy SR v %	5,6	5,9	MDVRR SR

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD.

5.1.2 Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)**Cieľ a zameranie prioritnej osi**

Geografická poloha SR v Európe jednoznačne potvrdzuje súčasnú dôležitosť pozície cestnej siete SR v celoeurópskej dopravnej infraštruktúre. Z dôvodu zlepšenia dostupnosti SR (pozri Prílohu 8), prístupu na európsku cestnú sieť zo SR ako aj za účelom zvládnutia tranzitnej dopravy je preto nevyhnutné v čo najkratšom čase dobudovať nosnú diaľničnú sieť.

Európsky dopravný systém, obzvlášť cestná sieť TEN-T definovaná v Rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, ktorým sa mení a dopĺňa Rozhodnutie č. 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, má prvoradý význam pre podporu európskej integrácie a zabezpečovania rastu životnej úrovne občanov Európy. Európske spoločenstvo je preto zodpovedné za jej budovanie a rozvoj.

Stratégia OPD v oblasti rozvoja diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest zaradených do TEN-T v plnej miere zohľadňuje požiadavku Spoločenstva pre oblasť podpory cestnej infraštruktúry, ktorá uprednostňuje projekty európskeho významu prezentované v Rozhodnutí EP a Rady č. 884/2004/ES.

Prioritou SR v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry v programovom období rokov 2007 – 2013 je výstavba dopravnej infraštruktúry zaradenej do siete TEN-T, prechádzajúcej územím SR, a to prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest. Tieto novovybudované úseky nahradia v súčasnosti už z hľadiska kapacity aj bezpečnosti nevyhovujúce úseky cestnej siete SR.

V zmysle nariadenia o Kohéznom fonde bude preferovaný prioritný projekt č. 25 – diaľničná os Gdaňsk - Brno/Bratislava - Viedeň (diaľnica D1 a D3), v rámci ktorého je už podstatná časť v užívaní, resp. v realizácii.

Na vypracovanie štúdie „*Predinvestičná štúdia na diaľnicu D3 Svrčinovec – Skalité*“ vyčlenila Európska komisia svojím rozhodnutím zo dňa 29. decembra 2004 sumu 3,8 mil. EUR. Diaľničný úsek spolu s nadväznými a do výstavby pripravovanými úsekmi na diaľnici D3 bude po vybudovaní plniť funkciu dopravného prepojenia v smere sever - juh Slovenska ako tiež prepojenie s Poľskou a Českou republikou.

Nosnou časťou uceleného dopravného systému SR z pohľadu cestnej infraštruktúry je multimodálny koridor Va, ktorý je zároveň sídelnou rozvojovou osou I. stupňa lokalizovanou v koridore Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice (pozri Príloha 3). Ďalšie intervencie v oblasti rozvoja diaľničnej siete budú preto zamerané na súvislý rozvoj diaľnice D1 v trase koridoru Va. Rozvoj diaľničnej siete bude naviazaný najmä na medzinárodné dohody a z nich vyplývajúce záväzky či už voči strategickým zahraničným investorom alebo iným krajinám EÚ.

Diaľničné ťahy preukazujú najvyššiu efektívnosť prevádzkového a sídelného pokrytia územia. Vzhľadom na smerové usporiadanie ako i polohu Slovenskej republiky vo vzťahu k tranzitným prúdom bude multimodálny koridor Va realizovať rozhodujúcu časť distribúcie dopravy na území Slovenska. Je preto prirodzené, že regióny s lokalizáciou spadajúcou do tohto multimodálneho koridora si v porovnaní s ostatnými časťami Slovenska budú vyžadovať globálne vyššie a časovo uprednostnené investície.

Diaľničná sieť síce predstavuje rýchle a kvalitné prepojenie sídelných útvarov, no na druhej strane obsluhuje a pokryje len časť územia, resp. prepravných požiadaviek. Preto bude rozvoj cestnej infraštruktúry realizovaný tiež výstavbou nových úsekov rýchlostných ciest, ktoré zlepšia dostupnosť a konkurencieschopnosť jednotlivých regiónov.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 1084/2006 ktorým sa zriaďuje Kohézny fond bude z alokácie prioritnej osi spolufinancovaná výstavba rýchlostných ciest zaradených do siete TEN-T. V rámci SR je do TEN-T siete zahrnutá rýchlostná cesta R3 (v úseku Martin – Šahy, SR/M hranica) a celý ťah rýchlostnej cesty R4.

Zdôvodnenie prioritnej osi

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. Zvyšovanie životnej úrovne prináša so sebou vysoký rast cestnej automobilovej dopravy, najmä individuálneho automobilizmu a tým vyvoláva nevyhnutné potreby spojené s modernizáciou a rozširovaním kapacity cestnej siete. Na hlavných cestných ťahoch s medzinárodnou dopravou už v súčasnosti evidujeme vyčerpanú kapacitu, resp. prekročenú výkonnosť ciest. Zásadným riešením na odstránenie disproporcií v kapacitách – s prihliadnutím na súčasné a prognózované dopravné množstvá – je preto rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest s aplikáciou inteligentných dopravných systémov.

Územím SR prechádzajú tri európske dopravné koridory a to koridor č. IV, Va a VI, ktoré sú v rámci cestnej siete SR tvorené diaľničnými ťahmi D2, D1 a D3. Nové úseky diaľnic sú projektované a postupne realizované najmä v miestach najväčších dopravných tokov/zát'azových

prúdov v cestnej doprave SR s ohľadom na nutnosť prepojenia hlavného mesta Bratislavy a Košíc ako najdôležitejších východiskových a cieľových destinácií, s najdôležitejšími aglomeráciami. Do tohto plánovania je tiež nutné zahrnúť napojenie na diaľničnú sieť susedných štátov v smere hlavných medzinárodných trás.

Za účelom vytvárania dlhodobých podmienok pre zvyšovanie výkonnosti a kvality dopravného systému na celoštátnej a regionálnej úrovni a uspokojovania rastúcich prepravných požiadaviek je preto opodstatnené uvažovať s prioritnou výstavbou diaľničnej siete (D1 a D3) v trasách nosnej siete TEN-T.

Realizáciou cestných projektov transeurópskeho významu, t. j. výstavbou nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest sa zvýši kvalita napojenia SR na cestnú sieť susedných štátov a následne tiež podporí dostupnosť jednotlivých regiónov SR. Podporí sa taktiež prílev zahraničných investícií, zvýši záujem v oblasti cestovného ruchu a globálne posilní konkurencieschopnosť SR.

Postupnou implementáciou širšieho zásobníka cestných projektov financovaného tak z prostriedkov fondov EÚ v programovom období 2007-2013 (Prioritná os 2 a 5) ako aj iných zdrojov (verejné financie, úvery, elektronické mýto, uvažovaný systém PPP a pod.) sa v roku 2015 predpokladá výrazne zlepšenie dostupnosti obyvateľov na nadradenú dopravnú infraštruktúru (pozri Tab. 51; Príloha 8) v porovnaní so stavom v roku 2005 (Tab. 24; Príloha 4).

Tab. 51 Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest – očakávaný stav v roku 2015

Dostupnosť	Počet obyvateľov	
	Počet	%
do 15 min.	3 667 713	68,18
15 - 30 min.	1 045 976	19,44
30 - 45 min.	454 826	8,45
nad 45 min.	210 941	3,92
Spolu	5 379 455	100,00

Zdroj: SSC

Indikátory prioritnej osi

Tab. 52 Indikátory Prioritnej osi 2

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
Core 14	Dĺžka nových ciest	Dĺžka vybudovaných diaľnic a rýchlostných ciest v km	7,9	83,7	MDVRR SR
Core 15	- z toho cesty TEN-T	Dĺžka vybudovaných diaľnic a rýchlostných ciest v sieti TEN-T v km	7,9	83,7	MDVRR SR
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
Core 20	Úspora času (cestná doprava)	Úspora času v osobnej/nákladnej doprave (mil. EUR)	0	30,2	MDVRR SR
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov cestnej infraštruktúry	2	10	MDVRR SR
	Hustota diaľničnej siete	Vyjadruje podiel dĺžky diaľnic v prevádzke k územiu	6,8	8,0	MDVRR SR

		SR v km/tis. km ²			
	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	10,7	9,4	MDVRR SR

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD.

5.1.3 Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy

Cieľ a zameranie prioritnej osi

Prioritou v oblasti rozvoja infraštruktúry intermodálnej prepravy z prostriedkov Kohézneho fondu je vybudovanie základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy podľa parametrov Dohody AGTC (pozri Príloha 5). Sieť verejných terminálov sa buduje za účelom poskytovania kvalitných terminálových služieb založených na nediskriminačnom prístupe v prepojení na logistické centrá za účelom efektívneho zabezpečovania logistických služieb.

V rámci modernizácie a dobudovania infraštruktúry intermodálnej prepravy v nasledujúcom programovom období rokov 2007 – 2013 bude prioritou:

- vybudovanie siete verejných terminálov intermodálnej prepravy, ktoré budú spĺňať parametre stanovené Dohodou AGTC vrátane kvalitného železničného a cestného napojenia na základnú dopravnú sieť,
- zabezpečenie technologického a informačného prepojenia terminálov intermodálnej prepravy s logistickými centrami.

V Rozhodnutí EK č. C(2013)4423 zo 17. júla 2013 k štátnej pomoci pri výstavbe a prevádzke terminálov intermodálnej prepravy bolo konštatované, že len investičná pomoc pre výstavbu terminálu intermodálnej prepravy v Žiline je zlučiteľná s vnútorným trhom EÚ a nenaruší hospodársku súťaž v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Z uvedeného dôvodu nebude v programovom období 2007 – 2013 možná implementácia zostávajúcich troch projektov výstavby terminálov v Košiciach, Leopoldove a Bratislave a tiež nebude realizované technologické a informačné prepojenie terminálov intermodálnej prepravy.

Pilotný projekt výstavby terminálu v Žiline zároveň bude ďalej monitorovaný, a tak v budúcnosti umožní EK prijať pevnejšie rozhodnutie o nevyhnutnosti pomoci a jej účinku na hospodársku súťaž v prípade, že sa SR v budúcnosti rozhodne notifikovať pomoc v súvislosti s ostatnými tromi plánovanými terminálmi.

Zdôvodnenie prioritnej osi

Nárast medzinárodnej prepravy najmä ťažkými nákladnými automobilmi v ostatných rokoch, spolu s nedobudovanou sieťou nadradenej dopravnej infraštruktúry železničnej a cestnej dopravy a intermodálnej prepravy v SR spôsobuje enormné zaťažovanie cestných komunikácií. V súlade s princípmi trvalo udržateľnej mobility je okrem regulačných opatrení nevyhnutné vytvárať aj podmienky pre rozvoj ekologicky priaznivejších dopravných systémov, ku ktorým intermodálna preprava jednoznačne patrí.

V súlade s Bielou knihou (Európskou dopravnou politikou do roku 2010) ako aj s Dopravnou politikou SR do roku 2015 sú navrhnuté opatrenia na odstránenie kongescií najmä zmenou del'by práce medzi jednotlivými druhmi dopravy v prospech ekologickejších druhov dopravy.

Intermodálna preprava v určitých podmienkach v sebe spája systémové prednosti jednotlivých druhov dopravy, v podmienkach SR najmä železničnej a cestnej dopravy, pričom pomáha

vyvážiť dopravný systém efektívnym využívaním týchto dopravných módov pri znižovaní environmentálneho zaťaženia okolia. Základným predpokladom je však existencia ucelenej siete prepojujúcich bodov – terminálov intermodálnej prepravy, v ktorých dochádza k zmene druhu dopravy v rámci logistického prepravného reťazca.

Počet a lokalizácia základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy vychádza:

- z požiadavky pokryť čo najväčšie územie SR terminálovými službami. Uvedený počet verejných terminálov a ich umiestnenie pokrýva pri atrakčnom obvode 80 km takmer celé územie SR a môže poskytovať terminálové služby aj v časti susediacich členských štátoch EÚ - Česku, Poľsku a Maďarsku;
- z prepravného potenciálu terminálov intermodálnej prepravy na základe spracovaných štúdií v rokoch 2004 – 2006. V priebehu spracovávaní týchto štúdií boli vykonané rokovania so zástupcami verejných správ dotknutých VÚC, ktorí boli informovaní o riešeníach a odsúhlasili navrhované lokalizácie terminálov;
- z polohy dopravných sietí hlavných železničných tratí a cestných komunikácií v SR, ktoré ležia v paneurópskych dopravných koridoroch, tvoria súčasť dopravnej siete TEN-T, a polohy železničných tratí zaradených do Dohody AGTC. Tieto dopravné komunikácie prechádzajú najmenej v jednom smere uvedenými mestami;
- zo zámeru rozmiestnenia priemyslových parkov v SR a zabezpečenia ich obsluhy, z ktorých niektoré sú už vybudované alebo sa plánujú vybudovať v priľahlých oblastiach miest Bratislava, Žilina, Košice a Zvolen podľa projektu „*Štúdia pre umiestnenie priemyslových parkov v SR*“, vypracovanej v roku 2003. Umiestnenie terminálu v oblasti Zvolena vo vzťahu k ostatným terminálom, vyplýva z geografického oddelenia severnej a južnej časti SR horskými masívmi, ktorých horské priesmyky sú najmä v zimnom období nepriechodné pre nákladnú automobilovú dopravu;
- vzhľadom na Rozhodnutie EK k štátnej pomoci bude v programovom období 2007 – 2013 z pôvodnej siete realizovaný len 1 pilotný projekt výstavby terminálu v Žiline.

Indikátory prioritnej osi

Tab. 53 Indikátory Prioritnej osi 3

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
	Počet terminálov intermodálnej prepravy	Počet vybudovaných verejných terminálov intermodálnej prepravy	3	4	MDVRR SR
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
	Nárast množstva prepraveného tovaru intermodálnou prepravou	Množstvo prepraveného tovaru intermodálnou prepravou v tis. t/rok	650	1 310*	MDVRR SR
	Počet ucelených vlakov intermodálnej prepravy	Počet ucelených vlakov intermodálnej prepravy za rok	960	2 100*	MDVRR SR
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov intermodálnej prepravy	0	5	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej	Vyjadruje podiel železničnej dopravy	28,7	30	MDVRR SR

	dopravy	na celkových výkonoch nákladnej dopravy SR			
--	---------	--	--	--	--

Poznámka: * - cieľová hodnota za predpokladu realizácie len 1 terminálu a plánovaného rozvoja hospodárstva SR

5.1.4 Prioritná os 4 – Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov

Cieľ a zameranie prioritnej osi

Stratégia prioritnej osi je zameraná najmä na integráciu verejnej železničnej osobnej dopravy, jej podporu a preferenciu v rámci integrovaných dopravných systémov v dvoch najväčších mestách SR – Bratislave a Košíc, jej vzájomnú koordináciu s mestskou, regionálnou a nadregionálnou (v prípade Bratislavy aj s cezhraničnou) verejnou osobnou dopravou. Realizáciou prioritnej osi s nadväznosťou na prioritnú os 6 sa vytvoria podmienky pre zvýšenie podielu ekologickej verejnej železničnej osobnej dopravy ako aj mestskej hromadnej dopravy.

V rámci týchto integrovaných systémov bude koľajová infraštruktúra základom dopravnej sústavy, na ktorú budú nadväzovať ostatné druhy dopravy (napr. mestská doprava), a to vrátane individuálnej automobilovej dopravy (parkoviská P&R). Podporované bude budovanie systémov kombinujúcich električkovú a železničnú dopravu (tram-train) s cieľom priviesť železničnú dopravu bližšie k zdrojom a cieľom ciest. Tým sa vytvorí predpoklad aj pre zapojenie verejnej prímestskej autobusovej dopravy do integrovaných dopravných systémov, kde autobusové linky doplnia nosnú sieť koľajovej dopravy a budú plniť funkciu plošnej obsluhy územia s väzbou na nosnú koľajovú sieť.

Popri zavádzaní integrovaných dopravných systémov bude zámerom zatraktívniť verejnú osobnú dopravu aj prostredníctvom modernizácie a výstavby dopravnej infraštruktúry a obnovy mobilných prostriedkov pre systémy ekologickej prímestskej a regionálnej železničnej osobnej dopravy a mestskej verejnej dopravy (električkovú a trolejbusovú dopravu) s cieľom zlepšiť ich kvalitatívne parametre a posilniť tak konkurencieschopnosť verejnej osobnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave.

Hlavné oblasti intervencií v rámci prioritnej osi:

- podpora výstavby infraštruktúry pre integrované dopravné systémy koľajovej osobnej dopravy,
- podpora mobility cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie,
- podpora mestskej, prímestskej a regionálnej železničnej osobnej dopravy,
- výstavba a modernizácia infraštruktúry pre električkovú a trolejbusovú dopravu,
- obnova parku železničných, električkových a trolejbusových vozidiel,
- výstavba záchytných parkovísk Park & Ride,
- implementácia interoperability a systému ERTMS.

Pre zlepšenie súčasného stavu verejnej osobnej dopravy v regióne Bratislavy je nevyhnutné zavedenie vysokokapacitného, ekologického a bezkolízneho integrovaného nosného systému prepravy osôb, ktorého nosnú časť bude tvoriť koľajová doprava. Dôležité je najmä skapacitniť a urýchliť prepojenie prímestských a mestských častí s centrom a hlavne prepojenie centra s mestskou časťou Petržalka.

Petržalka (mestská časť Bratislavy) má v súčasnosti cca 140 tis. obyvateľov a je to jedna z najhustejšie obývaných oblastí na Slovensku i v strednej Európe. Mestská hromadná doprava

v Petržalke je v súčasnosti zabezpečovaná výlučne autobusovou dopravou. Zámerom MDVRR SR ako aj hlavného mesta je vybudovať nové segregované nosné prepojenie, ktoré bude schopné prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravy cestujúcich v smere centrum – Petržalka a naopak.

Projekty v Bratislave majú za cieľ prispieť k riešeniu dopravnej situácie na mestskej a regionálnej úrovni. Do hlavného mesta dochádza z okolia denne takmer 200 tis. ľudí za prácou, vzdelaním, zdravotnou starostlivosťou, kultúrou a pod. Celkový počet denne prítomných osôb v Bratislave je okolo 800 tisíc. Za účelom zvládnutia rastúcich prepravných potrieb je nevyhnutné zvyšovanie kvality verejnej osobnej dopravy a jej zatraktívnenie. Rozšírením dopravnej obslužnosti prostredníctvom verejnej osobnej dopravy dôjde k vytvoreniu alternatívnej ponuky k individuálnej automobilovej doprave. Prioritou bude výstavba novej koľajovej infraštruktúry v mestskej časti Bratislava Petržalka a výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy v rámci existujúcej siete železničných tratí v meste Bratislava a Bratislavskom kraji. Podporované bude budovanie záchytných parkovísk (parkovísk P&R) za účelom vytvorenia podmienok pre prechod užívateľov individuálnej automobilovej dopravy na dopravu verejnú. Uvedené priority boli predmetom „Technicko – ekonomickej štúdie: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava Petržalka“ a „Technicko – ekonomickej štúdie: implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na príslušné regióny“, ktoré zabezpečil Riadiaci orgán pre OPD v rokoch 2009 a 2010.

Aktivity OPD v rámci tejto prioritnej osi budú komplementárne dopĺňané aktivitami Operačného programu Bratislavský kraj. Tie budú zamerané najmä na prevádzkové zabezpečenie integrovaného dopravného systému v hlavnom meste Bratislave a v príslušných oblastiach, ako napr. jednotný tarifný informačný systém, informačný systém MHD, preferencia vozidiel MHD a pod..

Konečné riešenie integrovaných dopravných systémov v hlavnom meste vychádza z výsledkov štúdie realizovateľnosti „Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“. Na základe výsledkov štúdie boli posúdené možnosti prepojenia železničnej infraštruktúry s mestskou koľajovou dopravou a vybraný najvhodnejší variant pre realizáciu integrovaného systému osobnej dopravy na území mesta Bratislava a v príslušných regiónoch.

V rámci aktivít prioritnej osi sú tiež vytvorené predpoklady na realizáciu časti projektu integrovaného dopravného systému mesta Košice. Cieľom projektu je prepojiť koľajový systém ŽSR a Dopravného podniku Mesta Košice za účelom priameho výkonu verejnej osobnej dopravy na území mesta Košice a v Košickom samosprávnom kraji s dopadom aj na Prešovský samosprávny kraj. Na základe existujúceho koľajového rozchodu rovnakého u železničných a električkových tratí bude vybudovaný IDS efektívnejšie využívať výhody oboch systémov. Cestujúci budú môcť využívať IDS na prepravu v meste Košice i v prímestskej a regionálnej doprave s obslužnosťou až do 100 km. Integrácia železničnej osobnej dopravy bude zároveň podporovaná výstavbou terminálov integrovanej osobnej prepravy v rámci existujúcej siete železničných tratí na území Košického kraja s cieľom zabezpečiť rýchly a efektívny prestup cestujúcich z iných druhov verejnej dopravy (najmä z prímestskej autobusovej dopravy), ako aj individuálnej automobilovej dopravy s následnou prepravou železničnou osobnou dopravou.

Za účelom rozšírenia možností prepravy cestujúcich v Bratislave a Košiciach a zlepšenia prepojenia mestských častí s centrami miest bude podporovaná výstavba a modernizácia infraštruktúry systémov mestskej verejnej dopravy elektrickej trakcie (električkových a trolejbusových dráh). Intervenciami v tejto oblasti sa zabezpečí lepšia dopravná obslužnosť mestských častí ekologickými módmi verejnej dopravy, vytvoria sa podmienky pre čiastočné odbremenenie preťaženej cestnej infraštruktúry a zároveň sa vytvorí vhodná alternatíva prepravy voči individuálnej automobilovej doprave. Rozšírenie siete električkových a trolejbusových tratí umožní znížiť výkony menej ekologickej autobusovej dopravy pri dopravnej obsluhu dotknutých mestských častí.

Zatraktívnenie mestskej verejnej dopravy pre cestujúcich bude popri rozvoji a skvalitňovaní parametrov dopravnej infraštruktúry zabezpečené obnovou mobilného parku električkovej a trolejbusovej dopravy. Zastaraný, morálne a technicky opotrebovaný a prevádzkovo energeticky náročný mobilný park električiek a trolejbusov bude postupne nahrádzaný novými modernými nízkopodlažnými vozidlami, ktoré umožnia plnohodnotné využívanie mestskej dopravy aj osobám so zníženou pohyblivosťou. Lepšie technické, prevádzkové a kvalitatívne parametre mobilných prostriedkov budú mať okrem iného pozitívny vplyv aj na zo strany cestujúcich citlivo vnímanú rýchlosť a spoľahlivosť prepravy, pravidelnosť spojov či kultúru cestovania, čo vytvorí reálny predpoklad pre prilákanie cestujúcich do dopravných prostriedkov mestskej verejnej dopravy.

Podpora prímestskej a regionálnej železničnej dopravy bude zabezpečovaná revitalizáciou, redislokáciou a výstavbou nových zastávok pre zapojenie železničnej dopravy do integrovaných dopravných systémov a zabezpečenie obsluhy napr. nových priemyselných parkov, územných celkov a pod..

K zvýšeniu záujmu cestujúcich o železničnú osobnú dopravu a k zlepšeniu úrovne kvality poskytovaných služieb by mala prispieť tiež obnova parku železničných koľajových vozidiel. Nové moderné vozidlá budú slúžiť na obsluhu miest, u ktorých existujú podmienky pre vytvorenie a realizáciu integrovaných dopravných systémov (mestá Bratislava a Košice), zároveň by však mali slúžiť aj k obsluhu ďalších regiónov Slovenska v rámci segmentu prímestskej a regionálnej dopravy. Nasadením nových železničných vozidiel do prevádzky sa posilní prepojenie sídiel v regiónoch s krajskými mestami a hlavným mestom a podporí sa tak mobilita obyvateľstva (pracovnej sily, študentov a pod.) železničnou osobnou dopravou.

V súlade so schválenou *Dopravnou politikou SR do roku 2015*, modernizované dopravné prostriedky osobnej železničnej dopravy a mestskej hromadnej dopravy a komplex ďalších pripravovaných opatrení umožnia vo väčšej miere ako doposiaľ zabezpečiť mobilitu cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie. Cieľom je v maximálne možnej miere odstrániť bariéry, ktoré tejto skupine obyvateľstva súčasný stav znemožňuje plnú mobilitu a rovnaký prístup týchto osôb k službám poskytovaným verejnou osobnou dopravou.

Operačný program zároveň prostredníctvom Prioritnej osi 7 – Technická pomoc vytvára predpoklady na aktualizáciu resp. vypracovanie udržateľnej stratégie rozvoja verejnej osobnej dopravy u mestských aglomerácií nad 100 tis. obyvateľov.

Zdôvodnenie prioritnej osi

Jedným zo základných prvkov, ktoré zabezpečujú udržateľný rozvoj regiónov, je kvalitná verejná osobná doprava, riešená modernými integrovanými dopravnými systémami. Tie by mali predovšetkým zatraktívniť verejnú osobnú dopravu, minimalizovať negatívne vplyvy, ktoré so sebou prináša rast individuálnej dopravy a ponúknuť občanom mesta a priľahlého regiónu „udržateľnú“ alternatívu v preprave (mobilitu) osôb.

Zdôvodnenie realizácie integrovaných dopravných systémov v podmienkach miest Bratislavy a Košíc vychádza zo zámeru budovať nosný systém prepravy osôb na báze koľajovej dopravy - s prepojením a následnou obsluhou mestských a prímestských častí železničnou dopravou. Bratislava a Košice sú jediné mestá SR, ktoré na prepravu osôb v rámci systému MHD využívajú okrem autobusovej a trolejbusovej tiež električkovú dopravu. Tieto dve mestá (mestské aglomerácie nad 100 tis. obyvateľov) sú dve najväčšie a najvýznamnejšie sídelne, hospodárske a dopravno-gravitačné centrá SR. Realizácia projektov v týchto centrách bude mať teda dosah na mobilitu najväčšieho počtu obyvateľov.

Zámer realizácie integrovaných dopravných systémov vychádza z dlhodobej stratégie riešenia verejnej osobnej dopravy v dotknutom regióne v oblasti Bratislavy a Košíc.

Zavedenie integrovaného dopravného systému v podmienkach Bratislavského i Košického regiónu prinesie efektívnejšie využívanie existujúcich druhov dopravy (najmä koľajovej dopravy), pričom výhody pocítia tak cestujúci ako aj samotní dopravcovia.

Realizácia integrovaného dopravného systému v Bratislave vychádza zo záverov štúdie realizovateľnosti „Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“, ktorej spracovanie bolo ukončené v septembri 2012. Štúdia odporučila pre skvalitnenie a zatraktívnenie verejnej dopravy v Bratislave zavedenie integrovaného dopravného systému s nosným systémom založenom na báze koľajovej dopravy.

Implementácia projektu IDSK bude nadväzovať na programové obdobie 2004-2006, počas ktorého bola vypracovaná „Štúdia realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom regióne“, financovaná z technickej asistencie Operačného programu Základná infraštruktúra. Cieľom štúdie bolo posúdiť systém verejnej osobnej dopravy v meste Košice a priľahlých regiónoch a navrhnúť optimálne riešenie pre zabezpečenie trvaloudržateľnej mobility obyvateľstva v dotknutej oblasti. Výsledky štúdie odporúčajú realizáciu IDSK prostredníctvom prepojenia mestskej koľajovej dopravy a železničnej koľajovej dopravy ako nosného dopravného systému.

Dňa 6. decembra 2006 bola podpísaná „Dohoda o spolupráci medzi MDPT SR, Košickým samosprávnym krajom, mestom Košice a ŽSR na realizácii integrovaného dopravného systému koľajovej dopravy osobnej dopravy na území mesta Košice“. Dohoda a štúdia sú výsledkom činnosti pracovnej skupiny na plnenie úloh a cieľov tohto projektu. Pracovná skupina je zložená z predstaviteľov mesta Košice, Košického samosprávneho kraja, zástupcov MDVRR SR, ŽSR a ZSSK. Vzhľadom na skutočnosť, že v rámci Regionálneho operačného programu neboli vyčlenené finančné prostriedky na stavby v pôsobnosti mesta Košice a KSK podľa pôvodnej Dohody, zmluvné strany sa dohodli na Dodatku k predmetnej Dohode. Dodatok bol podpísaný dňa 10. októbra 2008 reflektujúc zmeny vo financovaní projektu IDSK (vypustenie ustanovení o financovaní projektu z Regionálneho operačného programu).

V septembri 2009 bola štúdia realizovateľnosti aktualizovaná a spracovaná technicko-ekonomická štúdia pre IDS Košice, ktorej výsledkom bol zoznam stavieb pre realizáciu formou združenej investície z prostriedkov OPD a mestských a krajských samospráv.

Projekt IDSK vo svojom cieľovom stave zabezpečí efektívnejšiu obsluhu územia Košického samosprávneho kraja (KSK) s priamou väzbou na Prešovský samosprávny kraj, a to hlavne krajského mesta Prešov.

V nadväznosti na uvedené východiská budovania nosného systému prepravy osôb v mestách Bratislava a Košice v rámci vytváraných integrovaných dopravných systémov je účelné tiež rozvíjať existujúcu infraštruktúru verejnej hromadnej dopravy osôb tak, aby bol zabezpečený rozvoj oblastí, ktoré nebudú obsluhované priamo nosným dopravným systémom. Z tohto dôvodu sú aktivity v rámci OPD zamerané aj na výstavbu a modernizáciu existujúcich električkových a trolejbusových tratí tak, aby pôsobili komplementárne k nosnému dopravnému systému a vytvárali fungujúci komplexný integrovaný dopravný systém v oboch mestách a priľahlých regiónoch. Modernizácia bude zameraná na kvalitatívny rozvoj tratí najmä z hľadiska znižovania hlučnosti, zvýšenia bezpečnosti a v neposlednom rade optimalizáciu prevádzky zavedením preferencie koľajovej dopravy, ktorá prinesie úsporu času cestujúcej verejnosti.

Integrácia železničnej a mestskej osobnej dopravy sa bude realizovať prostredníctvom výstavby nových prestupných bodov – terminálov integrovanej osobnej prepravy na existujúcej železničnej infraštruktúre, ku ktorým bude navádzaná električková, trolejbusová a autobusová doprava s cieľom prepojiť systémy železničnej a mestskej hromadnej dopravy a zabezpečiť tak možnosť prestupu cestujúcich medzi jednotlivými módmi verejnej dopravy.

Nevyhnutným predpokladom pre efektívne fungovanie integrovaných dopravných systémov na budovanej a modernizovanej infraštruktúre je vzhľadom k nevyhovujúcemu stavu aj obnova

parku mobilných prostriedkov prímestskej a regionálnej železničnej dopravy a mestskej električkovej a trolejbusovej dopravy. Preto sú aktivity prioritnej osi zamerané aj na túto oblasť, aby vozidlový park svojimi parametrami vyhovoval požiadavkám pre bezpečnú, komfortnú a hospodárnu prepravu cestujúcich. Moderný vozidlový park predstavuje jeden z rozhodujúcich faktorov pre zatriktívnenie verejnej osobnej dopravy a zvýšenie jej konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave.

Základným cieľom pokračujúcej obnovy železničných koľajových vozidiel je rast kvalitatívnych a výkonových parametrov služieb železničnej osobnej dopravy a zvýšenie spokojnosti cestujúcich prostredníctvom modernizácie parku ŽKV. Sektor železničnej dopravy sa nachádza v situácii, ktorá nevytvára podmienky pre riešenie kľúčového problému, ktorým je pokles, resp. strata záujmu cestujúcich o železničnú verejnú osobnú dopravu. S ohľadom na kľúčový faktor poklesu počtu cestujúcich, ktorým je nedostatočná kvalita vozidiel, rozhodujúcim opatrením na úrovni železničného dopravcu sa stáva obnova koľajových vozidiel. Kvalita prepravy a prepravných prostriedkov, rast cestovného komfortu a maximálne prispôsobenie dopravných grafikonov patria k ťažiskovým faktorom rastu dopytu po železničnej osobnej doprave.

Modernizáciou a nasadením nových, energeticky úsporných vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a MHD sa dosiahne nielen zvýšenie bezpečnosti prevádzky, komfortu prepravy a úspora času cestujúcich, ale aj pokles spotreby trakčnej elektrickej energie a s tým súvisiacich nákladov. Nové energeticky úsporné vozidlá dokážu vďaka modernej trakčnej výzbroji a modernému pohonu ušetriť významnú časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami. Zároveň dôjde k zníženiu nákladov na opravy a údržbu, nakoľko nahradením starých vozidiel sa zníži poruchovosť vozidiel a predĺžia sa intervaly základnej preventívnej údržby vozidiel.

Z pohľadu cestujúcej verejnosti moderné nízkopodlažné vozidlá zvýšia kvalitatívnu úroveň a kultúru cestovania. Nové vozidlá prilákajú cestujúcich svojim moderným dizajnom, využiteľnosťou veľkého priestoru vo vnútri vozidla, dobrým výhľadom z vozidla, tichý chod a lepšie jazdné vlastnosti umocnia pocit bezpečnej a komfortnej jazdy. Nízka podlaha vozidiel umožní bezbariérový prístup osobám so zdravotným postihnutím, urýchli výmenu cestujúcich na zastávkach a prispeje tak k zvyšovaniu obežnej rýchlosti vozidiel.

Obnova mobilného parku a rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy je jednou z nevyhnutných podmienok pre zvrátenie nepriaznivého vývoja v deľbe prepravnej práce, zastavenie trvalého presunu cestujúcich z verejnej dopravy na dopravu individuálnu a vytvorenie udržateľných dopravných systémov v mestách.

Realizáciou všetkých komplementárnych aktivít - nákupu nových moderných železničných koľajových vozidiel, moderných električiek a trolejbusov, vrátane investícií do fixnej infraštruktúry integrovaných dopravných systémov sa sleduje zvýšenie kvality poskytovaných služieb v oblasti verejnej osobnej dopravy. Zvýšenie tejto kvality bude významným atraktívnym prvkom pre potenciálnych cestujúcich, ktorí uprednostnia verejnú osobnú dopravu pred dopravou individuálnou.

Indikátory prioritnej osi

Tab. 54 Indikátory Prioritnej osi 4

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
	Dĺžka nových električkových tratí	Dĺžka vybudovaných električkových tratí v km	0	2,4	mesto Bratislava
	Dĺžka zmodernizovaných električkových tratí	Dĺžka zmodernizovaných	0	7,1	mesto Bratislava,

		električkových tratí v km			mesto Košice
	Počet nových terminálov integrovanej osobnej prepravy	Počet vybudovaných terminálov integrovanej osobnej prepravy	0	6	MDVRR SR
	Počet ucelených súprav elektrickej trakcie a nezávislej trakcie pre železničnú osobnú dopravu	Počet nových ucelených súprav elektrickej a nezávislej trakcie pre prímestskú a regionálnu železničnú dopravu	0	29	ZSSK
	Počet vozidiel elektrickej trakcie pre mestskú verejnú dopravu	Počet nových električkových a trolejbusových vozidiel	0	84	DPB, DPMK
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
	Nárast počtu prepravených cestujúcich v prímestskej, regionálnej a medziregionálnej preprave	Nárast počtu prepravených cestujúcich v medziregionálnej preprave v %	100	105	ZSSK, mesto Bratislava a mesto Košice
	Nárast počtu prepravených cestujúcich mestskou verejnou dopravou elektrickej trakcie	Nárast počtu cestujúcich prepravených električkovou a trolejbusovou dopravou v Bratislave a Košiciach v %	100	105	MDVRR SR, DPB, DPMK
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov infraštruktúry a obnovy mobilných prostriedkov pre železničnú a mestskú verejnú dopravu	0	22	MDVRR SR
	Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	Vyjadruje podiel železničnej dopravy na celkových výkonoch osobnej dopravy SR v %	5,6	5,9	MDVRR SR
	Podiel mestskej dopravy elektrickej trakcie na celkových výkonoch mestskej verejnej dopravy	Vyjadruje podiel električkovej a trolejbusovej dopravy na celkových výkonoch mestskej verejnej dopravy v Bratislave a Košiciach v %	36,5	38	MDVRR SR

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD.

5.2 Prioritné osi financované z ERDF

5.2.1 Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)

Cieľ a zameranie prioritnej osi

Diaľničná sieť síce predstavuje rýchle a kvalitné prepojenie sídelných útvarov, no na druhej strane obsluhuje a pokrýva len časť územia, resp. prepravných požiadaviek, preto bude program rozvoja infraštruktúry pre cestnú dopravu v rámci OPD aj v tomto programovom období doplnený o výstavbu siete rýchlostných ciest za účelom zlepšenia dostupnosti regiónov (pozri Príloha 8).

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.

Popri výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré sú základným riešením pri odstraňovaní disproporcií v kapacitách ciest s ohľadom na súčasné a prognózované objemy dopravy, bude pozornosť venovaná tiež modernizácii cestnej siete nižšej triedy – cesty I. triedy, ktoré zabezpečujú rovnomernejšie pokrytie exponovaných dopravných trás.

Popri diaľniciach a rýchlostných cestách sú cesty I. triedy nosnou zložkou zabezpečujúcou bez prerušenia vzájomné prepojenia sídiel krajov ako aj prepojenia hraničných priechodov, pričom majú význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu. Z charakteristiky ciest I. triedy vyplýva, že by mali vzhľadom na technické parametre zabezpečovať rýchlu a bezpečnú, najmä tranzitnú dopravu a obchádzať najmä mestá a obce, s cieľom minimalizovať negatívne vplyvy dopravy. Ďalšou oblasťou preto bude odstraňovanie nevyhovujúcich technických parametrov cestnej siete, odstraňovanie kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov, zlepšovanie parametrov a čiastočne výstavba nových trás, čím sa výraznou mierou prispeje k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky.

Ďalším riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy, zvyšovanie priepustnosti, plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky na existujúcej cestnej infraštruktúre – najmä na cestách I. triedy je využívanie inteligentných dopravných systémov.

Optimalizáciou riadenia premávky s využitím nových moderných riadiacich a informačných technológií sa zvýši informovanosť účastníkov o vývoji cestnej premávky. Tým bude možné predísť nehodám, kongesciám, zvýšenej spotrebe pohonných hmôt, zvýšeným prevádzkovým nákladom a vyšším emisiám. Prínosom zavedenia inteligentných dopravných systémov bude taktiež čiastočná úspora nákladov potrebných na budovanie nových ciest a obchvatov najmä v intravilánoch miest.

Hlavné oblasti intervencií v rámci prioritnej osi:

- a) výstavba rýchlostných ciest,
- b) výstavba a modernizácia ciest I. triedy,
- c) inteligentné dopravné systémy.

Zdôvodnenie prioritnej osi

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej deľby dopravnej práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu.

Doplnením diaľnic sieťou rýchlostných ciest sa zabezpečí kvalitné cestné spojenie medzi jednotlivými regiónmi ako aj krajskými sídlami pri rovnomernom pokrytí územia SR cestnými komunikáciami s obmedzeným prístupom, resp. cestami s nadštandardným jazdným komfortom. Vzhľadom na trasovanie i dopravný komfort, ktorý poskytujú rýchlostné cesty, je preto tiež opodstatnené uvažovať s ich výstavbou, v prvom rade v koridoroch ciest s medzinárodnou dopravou (cesty „E“), resp. v koridoroch doplnkovej siete TEN-T.

Pri zvažovaní požiadaviek na budovanie ciest I. triedy je nevyhnutné vziať do úvahy vplyv už vybudovaných úsekov diaľnic či rýchlostných ciest, resp. plánovaný čas ich realizácie, a z tohto pohľadu posúdiť opodstatnenosť a efektívnosť takejto investície pri doprave, ktorá zostala, resp. zostane na cestách I. triedy. Iná situácia je u tých ciest I. triedy, v ktorých koridoroch nie je v blízkej budúcnosti plánovaná nadštandardná dopravná infraštruktúra, alebo nie je v koncepcii uvažovaná vôbec, a teda nie je predpoklad prerozdelenia dopravy.

K najväčšej koncentrácii záťažových prúdov v cestnej doprave dochádza na sieti s najväčšou ponukou prepravných podmienok z hľadiska kvality územného prepojenia a technických parametrov cestných komunikácií. Sú to cesty medzinárodnej cestnej siete a vnútroštátne cesty I. triedy spájajúce regionálne, krajské a okresné centrá územia SR.

Z uvedeného je zjavné, že je opodstatnené uvažovať so sieťou rýchlostných ciest v trasách koridorov siete TEN-T, keďže táto sieť je kompatibilná s najvýznamnejšími dopravnými koridormi SR, pričom nesmie byť zanedbaná modernizácia a rozvoj ciest I. triedy.

Realizáciou širšieho zásobníka cestných projektov financovaného z prostriedkov fondov EÚ v programovom období 2007-2013 (Prioritná os 2 a 5) ako aj iných zdrojov (verejné financie, úver, elektronické mýto, uvažovaný systém PPP a pod.) sa v roku 2015 predpokladá výrazne zlepšenie dostupnosti obyvateľov na nadradenú dopravnú infraštruktúru (viď Tab. 55; Príloha 8) v porovnaní so stavom v roku 2005 (Tab. 24; Príloha 4).

Tab. 55 Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest – očakávaný stav v roku 2015

Dostupnosť	Počet obyvateľov	
	Počet	%
do 15 min.	3 667 713	68,18
15 - 30 min.	1 045 976	19,44
30 - 45 min.	454 826	8,45
nad 45 min.	210 941	3,92
Spolu	5 379 455	100,00

Zdroj: SSC

Indikátory prioritnej osi

Tab. 56 Indikátory Prioritnej osi 5

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
Core 14	Dĺžka nových ciest	Dĺžka vybudovaných rýchlostných ciest a ciest I. triedy v km	16,3	110,3	MDVRR SR
Core 15	- z toho cesty TEN-T	Dĺžka vybudovaných rýchlostných ciest v sieti TEN-T v km	0	0	MDVRR SR
Core 16	Dĺžka zmodernizovaných ciest I. triedy	Dĺžka zmodernizovaných ciest I. triedy v km	0	45,3	MDVRR SR

	Počet odstránených kolíznych bodov na cestách I. triedy	Počet odstránených kolíznych miest na cestách I. triedy (kritické nehodové lokality, zmodernizované križovatky a pod.)	0	50	MDVRR SR
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
Core 20	Úspora času (cestná doprava - rýchlostné cesty)	Úspora času v osobnej/nákladnej doprave (mil. EUR)	0	42,2	MDVRR SR
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov cestnej infraštruktúry (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	2	34	MDVRR SR
	Hustota siete rýchlostných ciest	Hustota siete rýchlostných ciest v prevádzke k územiu SR km/tis. km ²	2,2	3,5	MDVRR SR
	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	10,7	9,4	MDVRR SR

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD.

5.2.2 Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava

Cieľ a zameranie prioritnej osi

Verejná osobná doprava predstavuje dôležitý sociálno-ekonomický prvok prostredia, v ktorom pôsobí. Má charakter služby obyvateľstvu (základná dopravná obslužnosť), ktorej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných požiadaviek na prepravu do zamestnania, škôl, verejných inštitúcií a úradov, do zdravotných zariadení a uspokojovanie jeho ďalších osobných a spoločenských potrieb.

V posledných rokoch bola výraznou mierou zanedbávaná predovšetkým prímestská a regionálna železničná osobná doprava, najmä z pohľadu modernizácie mobilných prostriedkov a uplatňovania informačných a komunikačných technológií. Tento prístup sa prejavuje nízkou kvalitou mobilných prostriedkov, stagnáciou ponuky služieb, nedostatočnými podmienkami pre umožnenie mobility osobám so zníženou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie a nedostatočným marketingovým prístupom k cestujúcej verejnosti, čo malo, resp. stále má za následok trvalý presun cestujúcich na iné dopravné módy – predovšetkým na individuálnu automobilovú dopravu a v menšej miere aj na verejnú autobusovú dopravu.

Tento trvalý trend negatívne vplyva na ekonomiku mestskej, prímestskej, regionálnej a medziregionálnej osobnej železničnej dopravy, čo neumožňuje vytvárať priaznivé podmienky a možnosti jej plného zapojenia sa do integrovaných dopravných systémov v jednotlivých mestských aglomeráciách, ktoré tvoria základné póly rozvoja Slovenska. Prevádzka železničnej osobnej dopravy realizovaná prostredníctvom obnovených mobilných prostriedkov bude rovnomerne rozložená na území Slovenskej republiky za účelom zabezpečenia mobility obyvateľstva v prímestskej, regionálnej a medziregionálnej doprave.

Hlavné oblasti intervencií v rámci prioritnej osi:

- a) obnova železničných mobilných prostriedkov pre prímestskú, regionálnu a medziregionálnu dopravu na elektrifikovaných tratiach,
- b) obnova železničných mobilných prostriedkov pre prímestskú, regionálnu a medziregionálnu dopravu na neelektrifikovaných tratiach,
- c) odstraňovanie bariér mobility osôb so zníženou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie,
- d) podpora prímestskej a regionálnej železničnej osobnej dopravy.

Zlepšenie štruktúry a technického stavu parku koľajových vozidiel ZSSK je spolu s modernizáciou železničných koridorov a nevyhnutnými organizačnými, prevádzkovými a komerčnými opatreniami základnou podmienkou zastavenia a postupnej zmeny trendu poklesu prepravy osôb na železnici a je reálnym predpokladom na zlepšenie kvality ponuky služieb v železničnej osobnej prímestskej, regionálnej a medziregionálnej doprave, jej ekologizácie a v konečnom dôsledku nárastu počtu cestujúcich verejnou železničnou dopravou.

Zdôvodnenie prioritnej osi

Modernizácia a rozvoj železničnej verejnej osobnej dopravy vytvorí základné podmienky pre zastavenie trvalého rastu individuálneho motorizmu pri zabezpečovaní základnej dopravnej obslužnosti. Zastavením poklesu presunu výkonov z verejnej osobnej dopravy na individuálny motorizmus najmä v prímestskej a regionálnej doprave sa postupne umožní znižovať všetky negatívne javy spojené s potrebou odstraňovania kongescií na cestnej sieti v okolí regionálnych a nadregionálnych centier a cestnej sieti v mestských aglomeráciách, negatívnym dosahom dopravy na životné prostredie a kvalitu života v mestách.

Pri určovaní rozsahu obnovy parku sa vychádzalo z marketingového prieskumu realizovaného ŽSR a ZSSK a zo štúdií spracovaných medzinárodnými konzultačnými firmami v rámci EÚ a UIC. Obnovený park dráhových vozidiel bude rozmiestnený rovnomerne na celom území SR – na západnom, strednom a východnom Slovensku. Zámer obnovy parku ZSSK predpokladá, že ako domovské stanice budú využívané mestá Trnava, Žilina a Košice, pričom obnovený mobilný park bude využívaný na tých tratiach, ktoré sú ekonomicky životaschopné v súvislosti s každodennými potrebami prepravy spoločnosti za dochádzkou do práce, škôl, zdravotníckych zariadení a pod..

Dlhodobá zanedbávaná modernizácia mobilných prostriedkov železničnej osobnej regionálnej a medziregionálnej dopravy umožní v synergii s modernizáciou železničných tratí ponúknuť cestujúcej verejnosti dopravné prostriedky spĺňajúce základné kvalitatívne parametre podporujúce efektívne zabezpečenie základnej dopravnej obsluhy vo vybraných regionálnych centrách a medziregionálnu dopravu podporujúcu rozvoj v dotknutých regiónoch.

Tento prístup umožní postupne zapojiť mestskú, prímestskú, regionálnu a medziregionálnu železničnú osobnú dopravu do pripravovaných integrovaných dopravných systémov a v súlade so schválenou koncepciou osobnej autobusovej a železničnej dopravy (schválenej UV SR č. 377/2005) vytvorí podmienky pre efektívne využívanie verejných prostriedkov alokovaných v štátnom rozpočte a rozpočte samosprávnych krajov na podporu verejnej osobnej dopravy.

Prínosom obnovy železničných mobilných prostriedkov v osobnej doprave bude najmä:

- zníženie spotreby prevádzkových hmôt a zníženie energetickej náročnosti (nafta, elektrická energia, mazivá a pod.),
- zníženie nákladov na opravy a údržbu,
- zvýšenie kultúry cestovania,
- zníženie negatívnych vplyvov prevádzky na životné prostredie a zdravie (hluk, emisie, vibrácie a pod.),

- zlepšenie pracovných podmienok cestovného personálu (vplyv na bezpečnosť).

Indikátory prioritnej osi

Tab. 57 Indikátory Prioritnej osi 6

Kód	Názov ukazovateľa	Popis a jednotka indikátora	Východ. stav	Cieľový stav*	Zdroj
INDIKÁTORY VÝSTUPU					
	Počet HDV a ucelených jednotiek elektrickej trakcie a nezávislej trakcie	Počet obstaraných ucelených jednotiek a HDV elektrickej a nezávislej trakcie a zaradených do prevádzky	0	20	ZSSK
	Počet ucelených súprav a HDV pre prímestskú dopravu	Počet ucelených súprav a HDV pre prímestskú dopravu	0	21	ZSSK
INDIKÁTORY VÝSLEDKU					
	Nárast počtu prepravených cestujúcich	Nárast počtu prepravených cestujúcich v prímestskej, regionálnej a medziregionálnej preprave v %	100	120	ZSSK
INDIKÁTORY KONTEXTU					
Core 13	Počet projektov	Počet projektov obnovy ŽKV	0	1	ZSSK

Poznámka: * - Ide o predpokladanú hodnotu indikátora. Skutočná cieľová hodnota bude známa až po ukončení implementácie OPD.

5.2.3 Prioritná os 7 – Technická pomoc

Cieľ a zameranie prioritnej osi

Cieľom tejto prioritnej osi je zabezpečenie implementácie OPD a podpora pozície a funkcií riadiaceho orgánu, platobnej jednotky a útvarov kontroly a auditu v súlade s požiadavkami kladenými na riadenie, implementáciu, kontrolu, monitorovanie, vyhodnocovanie operačného programu a na administratívne štruktúry zodpovedné za realizáciu operačného programu, poskytnutie podpory na prípravu projektov, ako aj na informovanie verejnosti, propagáciu a výmenu skúseností.

Technická pomoc sa zameria na podporu efektívneho riadenia operačného programu, na jeho propagáciu a na podporu hodnotenia prioritných osí a vybraných projektov. Ďalej bude využitá pre aktivity spojené s riadením, monitorovaním, kontrolou, analýzou a poskytovaním informácií včítane propagácie, vyhodnocovaním a výmenou skúseností.

Uvedené aktivity budú napĺňané prostredníctvom podpory aktivít zameraných najmä na:

- Vypracovanie, resp. aktualizáciu existujúcich strategických dokumentov rezortu pre rozvoj jednotlivých druhov dopravy (pozri kapitola 7.2.5),
- Technické zabezpečenie programovania, prípravu projektov, riadenia, implementácie, hodnotenia a monitorovania, kontroly a auditu (technické zabezpečenie a vybavenie, posudky, štúdie, analýzy, poradenstvo, softvérová podpora, audit, kontrola a pod.),

- Mzdové zabezpečenie pracovníkov, ktorí sa podieľajú na programovaní, riadení, implementácii, hodnotení, monitorovaní, kontrole a audite OPD,
- IT monitorovacie systémy,
- Informačné aktivity, publicita,
- Príprava ďalšieho programového obdobia.

Zdôvodnenie prioritnej osi

Technická pomoc je osobitnou prioritnou osou OPD, ktorej účelom je podporovať realizáciu ostatných prioritných osí a aktivít uvedených v operačnom programe. Efektívna implementácia operačného programu závisí od schopnosti orgánov, ktoré sú zapojené do implementácie, vykonávať svoje funkcie v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z nariadení ES.

6 Horizontálne priority

Detailnejšie informácie ohľadom koordinácie a uplatňovania horizontálnych priorít sú uvedené v kapitolách 4.3.5 a 5.3.3 v NSRR SR.

6.1 Trvalo udržateľný rozvoj

Trvalo udržateľný rozvoj je možné chápať ako rozvoj, ktorý súčasným i budúcim generáciám zachováva možnosť uspokojovať ich základné životné potreby a pritom neznižuje rozmanitosť prírody a zachováva prirodzené funkcie ekosystémov.

Cieľom tejto horizontálnej priority je zabezpečiť, aby každá aktivita podporovaná na základe intervencií z fondov EÚ podporovala trvalo udržateľný rozvoj vo všetkých jeho zložkách a tým podporovala rast environmentálnej, ekonomickej a sociálnej udržateľnosti. Zabezpečenie tejto horizontálnej priority bude postavené na uplatňovaní podmienky trvalej udržateľnosti aj pri OPD.

Rezort dopravy si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja vytýčil v rámci dopravnej politiky SR globálny cieľ, ktorým je trvalo udržateľná mobilita. Tento cieľ rezonuje aj v stratégii OPD.

Trvalo udržateľná mobilita je definovaná ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy tovarov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektivitou, pri súčasnom znižovaní negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Cieľ – trvalo udržateľný rozvoj dopravy alebo trvalo udržateľná mobilita naberá na svojom význame v súvislosti so súčasnými problémami v doprave, akými sú nevyvážený rozvoj jednotlivých druhov dopravy, kongescie – úzke miesta na dopravnej infraštruktúre, škodlivé vplyvy na životné prostredie a zdravie verejnosti, ťažké následky dopravných nehôd a pod..

6.2 Rovnosť príležitostí

Podpora základných práv, nediskriminácie a rovnosti príležitostí je jedným zo základných princípov uplatňovaných v EÚ. Rovnosť príležitostí je súčasťou pilierov Európskej stratégie zamestnanosti a Európskej rámcovej stratégie nediskriminácie a rovnakých príležitostí pre všetkých, v zmysle ktorých bude horizontálna priorita Rovnosť príležitostí podporovať potieranie diskriminácie na základe pohlavia, rasy, etnického pôvodu, náboženského vyznania, viery, zdravotného postihnutia, veku, či sexuálnej orientácie.

Horizontálna priorita bude uplatňovaná aj formou prístupnosti fyzického prostredia, dopravy a verejných služieb pre obyvateľov s obmedzenou mobilitou a orientáciou. Stratégiou rozvoja dopravnej infraštruktúry a podporou rozvoja železničnej verejnej osobnej dopravy nie sú dotknuté zásady rovnakého zaobchádzania, pričom výsledky realizácie projektov OPD sú určené pre širokú verejnosť a sú nediskriminačného charakteru. Aktivity pri implementácii projektov budú zabezpečované v súlade s legislatívou ES v oblasti dodržiavania pravidiel rovnosti príležitostí.

6.3 Informačná spoločnosť

Cieľom tejto horizontálnej priority je zabezpečenie podpory zavádzania a využívania prostriedkov IKT, a tým podporovať dynamický rozvoj informačnej spoločnosti vo všetkých tematických oblastiach.

Tento cieľ môže byť premietnutý a dosahovaný predovšetkým rozvojom a stimuláciou informačných a komunikačných technológií v dopravnom sektore, ako sú napríklad prvky inteligentných dopravných systémov. Na základe uvedeného môže dôjsť k aplikovaniu informačných a komunikačných technológií s dopravným inžinierstvom na systémy a druhy dopravy tak, aby sa zvýšila ich kvalita, spoľahlivosť, bezpečnosť, kapacita a prístupnosť pre cestujúcich.

7 Súlad stratégie s politikami, dokumentmi a cieľmi

Strategické dokumenty EÚ a SR tvoria základný rámec pre stratégiu OPD na dosiahnutie globálneho cieľa do roku 2015 – podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja železničnej verejnej osobnej dopravy. Ide najmä o strategické dokumenty ako Strategické usmernenia Spoločenstva, dopravná politika EÚ a SR, Lisabonská stratégia pre Slovensko, resp. Národný program reforiem 2006 – 2008, Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR, Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 atď.

OPD je integrujúcim strategickým dokumentom, ktorý spája relevantné prvky jednotlivých autonómnych, avšak koherentných stratégií EÚ, štátu, sektora a regiónov prostredníctvom spolufinancovania z KF a zo ŠF za účelom dosiahnutia čo možno najväčšej synergie a efektívnosti pri napĺňaní globálneho cieľa OPD do roku 2015. Uvedený prístup k vypracovaniu stratégie znamená, že stratégia OPD je v súlade so všetkými relevantnými politikami a strategickými dokumentmi EÚ a SR.

7.1 Súlad so strategickými dokumentmi a politikami EÚ

7.1.1 Strategické usmernenia Spoločenstva (SUS)

Jednou z podmienok na dosiahnutie ekonomického rastu a na vytváranie pracovných príležitostí je zabezpečenie nevyhnutnej dopravnej infraštruktúry ako kľúčového faktora ovplyvňujúceho ekonomickú a sociálnu atraktivitu regiónov. Práve investície do dopravnej infraštruktúry zvýšia dostupnosť, podporia rast a zosilnia konvergenciu zaostávajúcich regiónov so zvyškom EÚ.

Jednotlivé prioritné osi OPD sú plne v súlade so SUS s cieľom presadiť harmonický, vyrovnaný a udržateľný rozvoj Spoločenstva (čl. 25 všeobecného nariadenia). V súlade s integrovanými usmerneniami pre rast a zamestnanosť obnovennej lisabonskej agendy by sa pri programoch spolufinancovaných prostredníctvom kohéznej politiky mali prostriedky zamerať na tieto tri priority:

1. zlepšenie atraktivity členských štátov, regiónov a miest prostredníctvom zlepšenia dostupnosti, zabezpečenia primeranej kvality a úrovne služieb a zachovania životného prostredia,
2. podpora inovácie, podnikania a rastu znalostnej ekonomiky prostredníctvom výskumných a inovačných kapacít vrátane nových informačných a komunikačných technológií a
3. vytváranie väčšieho počtu a kvalitnejších pracovných miest získaním väčšieho počtu ľudí do pracovného pomeru alebo podnikateľskej činnosti, zlepšovaním prispôsobivosti pracovníkov a podnikov a zvyšovaním investícií do ľudského kapitálu.

Tab. 58 Súlad stratégie OPD so strategickými dokumentmi EÚ

Operačný program Doprava	Priority EÚ		
	1.	2.	3.
Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra	X		
Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)	X		
Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy	X		X
Prioritná os 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov	X		
Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	X		
Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava	X		X
Prioritná os 7 – Technická pomoc			

Všetky prioritné osi OPD odrážajú prvú prioritu, pričom prioritné osi 3 a 6 zároveň odrážajú aj tretiu prioritu (pozri Tab. 58).

7.1.2 Lisabonská a Göteborgská stratégia

Lisabonská stratégia

Sformulovanie Lisabonskej stratégie bolo podnietené nepriaznivým hospodárskym vývojom v EÚ koncom minulého desaťročia v porovnaní s inými významnými hospodárskymi regiónmi sveta. Lisabonská stratégia si vytýčila za cieľ urobiť z Európskej únie do roku 2010 „najdynamickejšiu a najkonkurencieschopnejšiu poznatkovo orientovanú ekonomiku“.

V rámci strednodobého hodnotenia implementácie Lisabonskej stratégie sa skonštatovalo, že nedošlo k jej účinnému napĺňaniu. Preto bola na marcovom summite 2005 prijatá tzv. zrevidovaná Lisabonská stratégia so súborom menšieho množstva jasne definovaných priorít, podstatných pre dosiahnutie úspešnej a dynamickej ekonomiky Európskej únie.

Slovenská republika vyjadrila podporu redefinícii Lisabonskej stratégie prerokovávanej na jarňom summite Európskej rady v roku 2005 vo svojej Pozícii Slovenskej republiky k strednodobému hodnoteniu Lisabonskej stratégie pre jarňé zasadnutie Európskej rady.

Za účelom pripojenia sa k Lisabonskej stratégii a dosiahnutia zvýšenia konkurencieschopnosti Slovenska prostredníctvom mobilizácie inovácií v národnej ekonomike a rozvoja vedecko-vzdelávacích aktivít bola vládou SR schválená Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 (Lisabonská stratégia pre Slovensko).

Hlavný cieľ stratégie je jednoznačný: zabezpečiť, aby Slovensko čo najrýchlejšie dobehlo životnú úroveň najvyspelejších krajín EÚ. Tento cieľ sa dá dosiahnuť iba prostredníctvom rýchleho a dlhodobého hospodárskeho rastu. V trhovej ekonomike ho štát môže podporiť len tak, že bude vytvárať vhodné podmienky pre rast ekonomickej konkurencieschopnosti krajiny.

Zdravé podnikateľské prostredie, ktoré motivuje ľudí k podnikaniu, je jedným z kľúčových nástrojov na zabezpečenie dlhodobej konkurencieschopnosti krajiny. Medzi hlavné priority v oblasti podnikateľského prostredia patrí aj kvalitná fyzická infraštruktúra a služby v sieťových odvetviach. Z pohľadu sektoru dopravy ide o urýchlenie modernizácie a rozvoja kvalitnej dopravnej infraštruktúry na celom území krajiny.

Göteborgská stratégia

Návrh stratégie trvalo udržateľného rozvoja: *Udržateľná Európa pre lepší svet* (predložený Rade Európy v júni 2001 v Göteborgu) sa orientuje na prioritné problémy – klimatické zmeny, negatívne vplyvy na zdravie obyvateľstva, využívanie prírodných zdrojov, dynamiku populačného vývoja a znečisťovanie životného prostredia, pričom za dominantné sektory sa považuje okrem iných aj doprava.

Preto si rezort dopravy v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja vytýčil v rámci dopravnej politiky SR globálny cieľ, ktorým je trvalo udržateľná mobilita. Ide o dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy tovarov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektivitou, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Trvalo udržateľná dopravná politika má riešiť rastúci objem dopravy a úrovně kongescie, hluku a znečistenia a podporovať použitie environmentálne priaznivých módov dopravy ako aj plnú internalizáciu sociálnych a environmentálnych nákladov. Opatrenia sú potrebné na oddelenie rastu dopravy a rastu HDP, zvlášť presunom výkonov z cestnej na železničnú, vodnú a verejnú osobnú dopravu.

Tento globálny cieľ, ktorý je koherentný s cieľom OPD, má byť dosiahnutý aj prostredníctvom špecifických cieľov dopravnej politiky SR ako je Zabezpečenie modernizácie a rozvoja

dopravnej infraštruktúry a okrem iného aj Znižovanie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

7.1.3 Európska dopravná politika

OPD je vypracovaný v súlade s európskou dopravnou politikou, najmä s dlhodobou stratégiou Spoločenstva prezentovanou v *Bielej knihe – Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia* (COM 2001 370 final). Impulzom vytvorenia spoločnej dopravnej politiky bola potreba riešiť nerovnováhu medzi jednotlivými druhmi dopravy, predovšetkým problémy rastu cestnej dopravy a s tým súvisiacich sprievodných javov ako nehodovosť, kongescie, negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Popri popise existujúceho stavu v jednotlivých módoch dopravy v rámci európskeho dopravného systému dokument uvádza konkrétne opatrenia pre napĺňanie stanovených cieľov, pričom medzi najdôležitejšie opatrenia patria: revitalizácia železníc, budovanie transeurópskej dopravnej siete, zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky, odstraňovanie úzkych miest, presun výkonov na ekologickejšie druhy dopravy, rozvoj integrovaných a intermodálnych dopravných systémov.

7.1.4 Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky

Stratégia OPD je navrhnutá v súlade s legislatívou ES v oblasti kohéznej politiky. Aktivity OPD reflektujú nariadenie Rady (ES) č. 1084/2006, ktorým sa zriaďuje Kohézny fond, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1164/94, z titulu smerovania pomoci do transeurópskych sietí so zreteľom na projekty európskeho významu (uvedených v rozhodnutí EP a Rady č. 884/2004/ES). Fond môže intervenovať aj v oblastiach týkajúcich sa udržateľného rozvoja v oblastiach sektora dopravy, železničnej dopravy, intermodálnych dopravných systémov, verejnej dopravy a prímestskej dopravy.

Stratégia ďalej vychádza z nariadenia EP a Rady (ES) č. 1080/2006 o ERDF, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1783/1999, kde pod cieľom Konvergencia zhrňujú investície do dopravy transeurópske siete spolu s ostatnými napojeniami na sieť TEN-T, ako aj opatrenia k zlepšeniu prístupu k službám osobnej a nákladnej dopravy a ich kvality, k dosiahnutiu vyváženejšieho využívania jednotlivých druhov dopravy, k podpore systémov využívajúcich rôzne druhy dopravy a k zníženiu vplyvu na životné prostredie.

7.1.5 Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže

OPD bol vypracovaný a bude implementovaný v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže – nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy o založení Európskych spoločenstiev ako aj v súlade s pravidlami štátnej pomoci (článok 88 a 89 Zmluvy o ES).

Slovenská republika ako členský štát EÚ plne aproximovala nariadenia ES v oblasti štátnej pomoci do národnej legislatívy, ktorá je v súčasnosti upravovaná zákonom č. 231/2001 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov.

Dohľad nad oblasťou ochrany a podpory hospodárskej súťaže v SR je vykonávaný prostredníctvom Protimonopolného úradu SR ako ústredného orgánu štátnej správy.

7.1.6 Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania

Hlavné princípy pravidiel verejného obstarávania vychádzajú zo Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva a zo smerníc ES pre oblasť verejného obstarávania. Ide o princíp transparentnosti, rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie, vzájomného uznávania a proporcionality pri dodržiavaní zásad hospodárnosti pri vynakladaní finančných prostriedkov.

Problematika verejného obstarávania a zadávania verejných zákaziek je zabezpečovaná aproximovanou legislatívou prostredníctvom zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý zavádza systém verejného obstarávania zohľadňujúci záväzky SR ako člena EÚ. Tento zákon upravuje verejné obstarávanie zákaziek na dodanie tovaru, zákaziek na uskutočnenie stavebných prác, zákaziek na poskytnutie služieb, koncesie na stavebné práce, súťaž návrhov a správu vo verejnom obstarávaní.

Implementáciou tohto zákona sa dosahuje zvýšenie transparentnosti procesu verejného obstarávania, zvýšenie konkurencie a tým rozvoj hospodárskej súťaže a všeobecne podnikateľského prostredia. Prispieva tiež k zefektívneniu kontroly vynakladania verejných prostriedkov a obmedzeniu možnosti korupcie.

Ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť verejného obstarávania je Úrad pre verejné obstarávanie.

Aktivity a činnosti, na ktoré sa nevzťahuje aplikácia zákona o verejnom obstarávaní sa realizujú na základe Obchodného zákonníka prostredníctvom verejnej obchodnej súťaže.

7.1.7 Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia

OPD bol podrobený strategickému environmentálnemu hodnoteniu v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý je v súlade so smernicou EÚ č. 2001/42/ES o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie a uplatňuje sa pri posudzovaní strategických dokumentov.

Navrhované aktivity v rámci OPD nebudú mať závažný negatívny dopad na chránené prírodné prostredie a krajinu a predpokladá sa, že budú mať pozitívny vplyv na životné prostredie urbanizovaných priestorov Slovenska.

Príprava a výber projektov v procese implementácie operačného programu budú uskutočňované so zreteľom na dodržiavanie princípov ochrany a zlepšovania životného prostredia v zmysle zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny.

Prioritné osi 1, 3, 4 a 5 podporujú legislatívu ES v danej oblasti podporou ekologických druhov dopravy.

7.1.8 Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovnosti príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie

Aktivity pri implementácii projektov budú zabezpečované v súlade s legislatívou ES v oblasti dodržiavania pravidiel rovnosti príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie.

Základné ľudské práva a slobody sú v Slovenskej republike zaručené Ústavou SR. Zároveň je Slovenská republika viazaná medzinárodnými dokumentmi, ktoré sledujú implementáciu rovnosti príležitostí do jej legislatívy a praxe. Sú to dohovy Medzinárodnej organizácie práce (MOP), Európska sociálna charta (ESCH), Dodatokový protokol k ESCH a ďalšie. V súvislosti s implementáciou *acquis communautaire* bolo do právneho poriadku SR zapracovaných niekoľko ustanovení posilňujúcich zásadu rovnakého zaobchádzania so ženami a mužmi, z legislatívy bolo súčasne odstránených niekoľko ustanovení, ktoré neboli v súlade s princípom rovnosti príležitostí.

7.2 Súlad so strategickými dokumentmi a politikami SR

7.2.1 NSRR a OP

Úlohou stratégie NSRR 2007 – 2013 je dosiahnutie strategického cieľa, ktorý je definovaný ako výrazné zvýšenie konkurencieschopnosti a výkonnosti regiónov a slovenskej ekonomiky pri rešpektovaní trvalo udržateľného rozvoja. Jeden z merateľných ukazovateľov strategického cieľa je formulovaný ako dosiahnutie HDP na obyvateľa v parite kúpnej sily na viac ako 60 % úrovne EÚ 15. Stratégia NSRR je napĺňaná cez hierarchickú sústavu strategických a špecifických priorít a pozostáva z troch strategických priorít, a to: 1. Infraštruktúra a regionálna dostupnosť, 2. Inovácie, informatizácia a znalostná ekonomika a 3. Ľudské zdroje a vzdelávanie.

Prostredníctvom implementácie stratégie OPD bude podporovaná strategická priorita 1 v NSRR. Synergický efekt opatrení v rámci NSRR ako aj ostatných operačných programov bude v OPD dosiahnutý formou rozvoja a modernizácie dopravnej infraštruktúry s nadregionálnym významom, ktorá má vždy či už priamy, alebo nepriamy vplyv na sociálno-ekonomický rozvoj regiónov, odstraňovanie disparít a na zvyšovanie konkurencieschopnosti SR.

Komplementarita s inými OP

UV SR č. 832/2006 bola schválená aktualizácia NSRR SR na roky 2007-2013, čím súčasne došlo k schváleniu štruktúry programových dokumentov. Vo vzťahu k doprave majú okrem OPD súvislosť aj Regionálny operačný program, Operačný program Životné prostredie a Operačný program Bratislavský kraj (pozri Tab. 59).

Regionálny operačný program (ROP) sa zameriava na modernizáciu a budovanie regionálnych komunikácií zaisťujúcich dopravnú obslužnosť regiónov - ciest II. a III. triedy ako aj na rekonštrukciu miestnych komunikácií. V rámci plánovaných aktivít operačného programu sú tiež vytvorené predpoklady na podporu verejnej osobnej dopravy prostredníctvom realizácie časti projektu integrovaného dopravného systému mesta Košice, ktorý je súbežne podporovaný OPD.

Operačný program Životné prostredie (OP ŽP) sa zameriava na ekologizáciu verejnej osobnej dopravy prioritne v oblastiach vyžadujúcich osobitnú ochranu ovzdušia, a to prostredníctvom nasledujúcich aktivít – plynofikácie autobusov verejnej osobnej dopravy (mestskej a medzimestskej); náhrady autobusov mestskej verejnej dopravy trolejbusmi, električkami, duobusmi a budovaním CNG čerpacích staníc.

Operačný program Bratislavský kraj sa zameriava na podporu mestskej a regionálnej dopravy. Cieľom skupiny aktivít operačného programu je zvýšiť podiel hromadnej dopravy na celkovej prepravnej práci s dôrazom na použitie ekologicky čistých dopravných prostriedkov.

Implementácia komplementárnych aktivít bude zabezpečovaná prostredníctvom pracovnej skupiny, zriadenej zo zástupcov OPD, ROP, OP ŽP a Operačného programu Bratislavský kraj. Cieľom činnosti pracovnej skupiny bude zabezpečiť efektívnu implementáciu navzájom sa dopĺňajúcich aktivít navrhnutých v rámci jednotlivých operačných programov.

Na aktivity podporujúce cezhraničnú spoluprácu v otázkach dopravy (napr. cezhraničné cestné úseky, cyklistické trasy, informačné systémy súvisiace s cezhraničnou verejnou dopravou) sú zamerané operačné programy cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Maďarská republika, Slovenská republika - Poľská republika, Slovenská republika - Česká republika a Slovenská republika - Rakúska republika.

Riadiaci orgán bude skúmať možnosti účasti na iniciatíve „Regióny pre ekonomickú zmenu“.

Tab. 59 Komplementarita operačných programov vo vzťahu k doprave

Program	Aktivita	Podporované územie *
OP Doprava	Diaľnice	BA, ZS, SS, VS
	Infraštruktúra IDS	BA, ZS, SS, VS
	Rýchlostné cesty Cesty I. triedy	ZS, SS, VS ZS, SS, VS
OP Životné prostredie	Ekologizácia verejnej osobnej dopravy	ZS, SS, VS
Regionálny OP		ZS, SS, VS
	Cesty II. a III. triedy	
OP Bratislavský kraj	Regionálna a mestská doprava	BA
Program rozvoja vidieka SR 2007-2013	Miestne komunikácie	BA, ZS, SS, VS

* pozri Obr. 1 – Územná systemizácia SR

Prepojenie realizácie veľkých projektov so službami zamestnanosti

Vo vzťahu k realizácii veľkých infraštruktúrnych projektov (v zmysle všeobecného nariadenia) a s cieľom posilniť vzájomné prepojenie medzi operačnými programami financovanými z ESF a ERDF v prospech zníženia nezamestnanosti v regiónoch, zabezpečí MPSVR SR prostredníctvom úradov práce vzdelávanie potenciálnych zamestnancov s potrebnými zručnosťami v profesiách, v ktorých existuje nedostatok na trhu práce pre potreby realizácie týchto projektov. Uvedené školenia budú financované z ESF.

Riadiaci orgán pre OPD poskytne informáciu o možnosti pre žiadateľov zamestnať takto vyškolených pracovníkov. Informácia o tejto možnosti bude uvádzaná v zmluve o poskytnutí príspevku z fondov.

S cieľom umožniť úradom práce zabezpečiť vyškolenie potrebných zamestnancov s dostatočným časovým predstihom, budú uvedené riadiace orgány zasielať MPSVR SR potrebné informácie o projektoch, ktorých realizácia sa predpokladá v nasledujúcom roku. MPSVR SR bude tieto informácie zohľadňovať pri príprave stratégie zamestnanosti na nasledujúci rok.

7.2.2 Stratégia konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 / Národný program reforiem

Stratégia konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010, tzv. Lisabonská stratégia pre Slovensko, vychádza zo základnej filozofie lisabonskej stratégie EÚ, ktorou je rozvoj ekonomickej konkurencieschopnosti. Stratégia a zameranie OPD je plne v súlade s prioritnými oblasťami rozvoja Stratégie rozvoja konkurencieschopnosti SR do roku 2010, medzi ktoré patrí aj prioritná oblasť Podnikateľské prostredie, zastrešujúca v rámci priority Kvalitná fyzická infraštruktúra a služby v sieťových odvetviach okrem iného aj problematiku modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Základné ciele Lisabonskej stratégie pre Slovensko na roky 2007 – 2013 sú odzrkadlené aj v cieľoch a smerovaní OPD, ktorý je za pomoci finančných prostriedkov z fondov EÚ (KF a ERDF) v priebehu programového obdobia rokov 2007 – 2013 zameraný najmä na

modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry na území SR ako aj podporu rozvoja železničnej verejnej osobnej dopravy.

Národný program reforiem SR na roky 2006 – 2008 nadväzuje na stratégiu rozvoja konkurencieschopnosti a konkretizuje jej vízie, ciele a politiky. Program reforiem podporuje zlepšenie dopravnej dostupnosti jednotlivých regiónov Slovenska prostredníctvom budovania dopravnej infraštruktúry pre vstup zahraničných investorov do slovenskej ekonomiky a súčasne je predpokladom na znižovanie disparít v rozvoji regiónov. Kvalitné dopravné siete pozitívne ovplyvnia mobilitu pracovnej sily a s tým súvisiace zvyšovanie zamestnanosti. Je nepochybné, že rozširovanie vnútorného trhu si vyžaduje disponovať takou infraštruktúrou, ktorá integruje európske ekonomiky a preto je ukončenie prepojenia krajín nesporne prioritou.

7.2.3 Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja

Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR je ďalším z národných strategických dokumentov, z ktorých NSRR SR vychádza a vyberá z nich relevantné aktivity a ciele slúžiace k čo najúčinnějšímu a najefektívnejšímu dosiahnutiu vízie a globálneho cieľa NSRR SR.

Rezort dopravy si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja vytýčil v rámci stratégie OPD globálny cieľ, ktorým je podpora zabezpečenia trvalo udržateľnej mobility, prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a podpory rozvoja železničnej verejnej osobnej dopravy.

7.2.4 Koncepcia územného rozvoja SR

Dlhodobý rozvoj SR je podmienený zachovaním zdravého životného prostredia a atraktívneho územia SR. Toto konštatovanie je podložené aj legislatívnymi podmienkami SR. Uvedené aspekty v plnej miere zohľadňuje Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KURS), ktorú schválila vláda SR uznesením č. 1033/2001. Koncepcia zabezpečuje dlhodobú priestorovú rezervu pre stavby dopravnej infraštruktúry, pričom vyhlasuje záväzné časti územných plánov veľkých územných celkov jednotlivých regiónov SR formou záväzných nariadení.

Cieľom jednotlivých prioritných osí je prostredníctvom modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry podporiť rovnomerný rozvoj jednotlivých regiónov tak, aby boli zachované princípy polycentrického rozvoja systému osídlenia SR.

Z pohľadu medzinárodných väzieb sídelné štruktúry sú pozitívne ovplyvňované európskou dopravnou sieťou v multimodálnych koridoroch a jedná sa o nasledovné koridory:

- III: Berlín – Wrocław – Krakow – Lvov – Kyjev,
- IV: Berlín/Norimberg – Praha – Bratislava – Istanbul,
- V: Terst – Ljubljana – Budapešť – Užhorod – Lvov,
- Va: Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod,
- VI: Gdaňsk – Poznaň/Lodž – Žilina.

Budovanie nadradenej dopravnej infraštruktúry sa prekrýva s rozvojovými osami, čím je zabezpečené prepojenie na európsku sídelnú sieť. Rozvoj dopravnej infraštruktúry vytvára základný predpoklad optimálnych podmienok pre harmonický a šetrný rozvoj všetkých aktivít spoločnosti, najmä rozvoj sídelných centier tak, aby mohli čeliť požiadavkám vyplývajúcim z ich dlhodobého rozvoja.

7.2.5 Ostatné národné, sektorové strategické materiály

Stratégia rozvoja dopravnej infraštruktúry vychádza predovšetkým z nasledovných materiálov:

Dopravná politika SR do roku 2015 schválená UV SR č. 445 z 8. júna 2005 je koncipovaná ako dlhodobý strategický dokument, v ktorom sú vyjadrené zábery a ciele v oblasti dopravy pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja dopravy s dôrazom na požiadavku väčšej mobility pri rešpektovaní princípov spoločnej dopravnej politiky EÚ.

Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, schváleného UV SR č. 523 z 26. júna 2003 definuje rozsah diaľničnej siete a rozsah siete rýchlostných ciest SR.

Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010 – obsahuje najmä návrh na nové definovanie rozsahu diaľnic a rýchlostných ciest, harmonogram realizácie a plánované termíny odovzdávania stavieb na roky 2007 – 2010, finančný rámec programu a zdroje jeho krytia, ako aj rozvojové tendencie na roky 2011 – 2013. Program bol schválený vedením MDPT SR.

Program prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007 – 2010 – je zameraný na modernizáciu a rozvoj ciest I. triedy, pričom materiál obsahuje stratégiu nového programu, jeho priority, harmonogram začínania a odovzdávania stavieb na roky 2007 – 2010, ako aj menovitý zoznam stavieb plánovaných na realizáciu.

Dlhodobý program rozvoja železničných ciest schválený UV SR č.197/1996 definuje hlavné smery rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku do roku 2010.

Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií schválený UV SR č. 963 z 10. októbra 2001 definuje hlavné smery rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku do roku 2010.

Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2007-2010 – program predovšetkým definuje vecný harmonogram modernizácie železničnej dopravnej cesty, železničných uzlov, zastávok a staníc, ako aj implementáciu interoperability s výhľadom do roku 2013. Materiál bol schválený vedením MDPT SR dňa 16.4.2007.

Stratégia Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. - dokument spoločnosti zameraný na plnenie základných cieľov strategického plánu ZSSK ako najmä rast podielu dopravy v ekonomickom prostredí Slovenska a EÚ - konkurencieschopnosť na vnútornom i medzinárodnom trhu, zlepšovanie kvality a ponuky dopravných služieb, zvyšovanie spokojnosti zákazníkov, dlhodobá finančná stabilita a rozvoj a pod..

Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. na obdobie 2008-2010 (2012) – predstavuje koncepčný materiál, ktorý sa zameriava najmä na návrh stratégie modernizácie mobilného parku vozidiel ZSSK, vrátane otázok jej financovania. Plán modernizácie vychádza zo stratégie ZSSK a identifikuje potreby spoločnosti pre úspešný technologický a firemný rozvoj pre nasledujúce desaťročie, tak aby boli napĺňané ciele Dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015 pre oblasť železničnej dopravy. Materiál bol schválený vedením MDPT SR dňa 16.4.2007.

Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010 schválená UV SR č.37 zo 17. januára 2001. Materiál rieši problematiku kombinovanej dopravy v základných okruhoch ako legislatívne, organizačné a ekonomické predpoklady rozvoja kombinovanej dopravy; potenciál kombinovanej dopravy; návrh liniek, ich smerovanie; rozvoj infraštruktúry a technickej základne.

Koncepcia osobnej autobusovej a železničnej dopravy, s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v roku 2005 a v rokoch nasledujúcich - cieľom koncepcie je vytvoriť podmienky pre zabezpečenie efektívnosti verejných služieb, ktoré sú financované z verejných zdrojov prostredníctvom stanovenia ich optimálneho rozsahu a efektívneho využitia verejných zdrojov na ich zabezpečenie. Obsahuje základné opatrenia smerované na presun kompetencií za základnú dopravnú obslužnosť na úrovni samosprávnych krajov. Koncepcia predpokladá prechod vybraných kompetencií v oblasti regionálnej železničnej dopravy na VÚC, optimalizáciu rozsahu objednávaných výkonov vo verejnom záujme a regulovanú súťaž ako nástroj na efektívne využitie verejných zdrojov. Koncepcia bola schválená UV SR č. 377 z 10. mája 2005.

Koncepcia Bratislavskej integrovanej dopravy – predstavuje všeobecné zásady pri príprave integrovaného dopravného systému v regióne Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) s názvom BID. V priebehu realizácie systému budú jednotlivé časti konkrétnejšie rozpracované v samostatných dokumentoch. Koncepciu schválilo zastupiteľstvo BSK dňa 25.4.2007 (uznesenie č. 24/2007).

Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja – cieľom materiálu je navrhnuť optimálnu obslužnosť kraja (rozsah dopravy a pomer medzi jednotlivými módmi dopravy) na zabezpečenie maximálnej efektívnosti využitia verejných prostriedkov, overiť podmienky efektívnej tvorby plánov dopravnej obslužnosti v Košickom kraji s orientáciou na integrovaný systém a navrhnuť všeobecné postupy pre následnú aplikáciu v ostatných samosprávnych krajoch. Vypracovanie materiálu je financované z prostriedkov technickej asistencie 2004-2006.

Do konca roka 2007 bude spracovaný materiál „*Stratégia rozvoja dopravy, pošt a telekomunikácií do roku 2020*“, ktorý bude riešiť dlhodobé strategické zámery štátu v oblasti rozvoja dopravnej, poštovej a telekomunikačnej politiky.

7.2.6 Regionálne strategické dokumenty

Operačný program Doprava je strategický dokument v oblasti dopravy, ktorý je nadradený regionálnym strategickým dokumentom z hľadiska ich hierarchie. Vzhľadom na skutočnosť, že navrhované opatrenia a aktivity v OPD významným spôsobom ovplyvňujú aj programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja samosprávnych krajov a obcí boli vypracované na základe princípu partnerstva v spolupráci so zástupcami regionálnych a miestnych štruktúr (VÚC a ZMOS).

8 Finančný plán

Finančný plán určuje základňu pre financovanie OPD. Východiskovým dokumentom pre finančné rámce na využívanie prostriedkov z KF a ERDF bola aktualizácia Národného strategického referenčného rámca schválená UV č. 832 zo dňa 8. októbra 2006.

Celková alokácia pre Operačný program Doprava predstavuje približne 3 206,9 mil. EUR v bežných cenách. Rozdelenie finančných prostriedkov na realizáciu jednotlivých opatrení v rámci prioritných osí zohľadňuje globálny cieľ a dôležitosť naplňania jednotlivých špecifických cieľov, pričom boli brané do úvahy aj skúsenosti pri implementácii z predchádzajúceho obdobia.

V súlade s uznesením vlády SR č. 834 zo dňa 8. októbra 2006 k Stratégii financovania štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu na programové obdobie 2007-2013 sa podiel pomoci z fondov EÚ vyjadruje k celkovým oprávneným verejným výdavkom v zmysle čl. 53 ods. 1b) nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006 z 11. júla 2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1260/1999.

8.1 Finančný plán OP – ročné záväzky

Tab. 60 Finančný plán OPD v členení podľa rokov (v EUR v bežných cenách)

(v súlade s prílohou XVI 1 nariadenia Komisie (ES) č. 1828/2006 z 8. decembra 2006, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Európskom fonde regionálneho rozvoja)

Rok	Kohézny fond	ERDF	Celkom
	1	2	3=1+2
2007	124 991 929	124 789 767	249 781 696
2008	205 356 537	121 430 694	326 787 231
2009	298 667 205	116 857 795	415 525 000
2010	424 555 565	107 806 882	532 362 447
2011	455 909 513	116 084 899	571 994 412
2012	467 998 029	104 705 795	572 703 824
2013	352 016 720	138 983 265	490 999 985
Celkom	2 329 495 498	830 659 097	3 160 154 595

8.2 Finančný plán OP za celé programové obdobie podľa prioritných osí a zdrojov financovania

Tab. 61 Finančný plán OPD v členení podľa prioritných osí a zdrojov financovania (v EUR v bežných cenách)

(v súlade s prílohou XVI 2 nariadenia Komisie (ES) č. 1828/2006 z 8. decembra 2006, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Európskom fonde regionálneho rozvoja)

Prioritná os	EÚ zdroje	Národné zdroje	Orientačné rozdelenie národných zdrojov		Celkom	Miera spolufinancovania	Pre informáciu	
			Národné verejné zdroje	SR súkromné zdroje			EIB	Iné zdroje
	a	b=c+d	c	d	e=a+b	f=a/e		
KOHÉZNY FOND								
<i>Prioritná os 1</i> Železničná infraštruktúra	869 428 274	153 428 519	153 428 519	0	1 022 856 793	0,85		
<i>Prioritná os 2</i> Cestná infraštruktúra (TEN-T)	1 019 083 473	179 838 260	179 838 260	0	1 198 921 733	0,85		
<i>Prioritná os 3</i> Infraštruktúra intermodálnej prepravy	15 939 551	2 812 862	2 812 862	0	18 752 413	0,85		
<i>Prioritná os 4</i> Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov	425 044 200	75 007 800	75 007 800	0	500 052 000	0,85		
Spolu	2 329 495 498	411 087 441	411 087 441	0	2 740 582 939			
ERDF								
<i>Prioritná os 5</i> Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	694 044 961	122 478 523	122 478 523	0	816 523 484	0,85		
<i>Prioritná os 6</i> Železničná verejná osobná doprava	88 510 567	88 510 567	88 510 567	0	177 021 134	0,50		
<i>Prioritná os 7</i> Technická pomoc	48 103 569	8 488 866	8 488 866	0	56 592 435	0,85		
Spolu	830 659 097	219 477 956	219 477 956	0	1 050 137 053			
OPD SPOLU	3 160 154 595	630 565 397	630 565 397	0	3 790 719 992			

8.3 Rozdelenie príspevku z fondov do kategórie pomoci na úrovni OP

Tab. 62 Kategorizácia pomoci – Indikatívne rozdelenie príspevkov z fondov EÚ (v mil. EUR v bežných cenách)

	Prioritná os	Oblasť intervencie			Forma finančného príspevku			Podporované územie		
		Kód	Prioritná téma	Suma	Kód	Forma príspevku	Suma	Kód	Typ územia (spolupráca)	Suma
KF	Prioritná os 1 Železničná infraštruktúra	17	Železnice (TEN-T)	869,43	01	Nenávratná dotácia	869,43	00	Neuplatňuje sa	869,43
	Prioritná os 2 Cestná infraštruktúra (TEN-T)	21 21	Diaľnice (TEN-T) Rýchlostné cesty (diaľnice TEN-T)	972,33 46,75	01	Nenávratná dotácia	1 019,08	00	Neuplatňuje sa	1 019,08
	Prioritná os 3 Infraštruktúra intermodálnej prepravy	27	Intermodálna doprava (TEN-T)	15,94	01	Nenávratná dotácia	15,94	00	Neuplatňuje sa	15,94
	Prioritná os 4 Infraštruktúra a dopravné prostriedky integrovaných dopravných systémov	16 17 18 25	Železnice Železnice (TEN-T) Mobilné železničné prostriedky Mestská doprava	33,13 35,70 153,00 203,21	01	Nenávratná dotácia	425,04	00 01	Neuplatňuje sa Mestské	221,83 203,21
ERDF	Prioritná os 5 Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	20 22	Rýchlostné cesty (diaľnice) Cesty I. triedy (štátne cesty)	307,47 386,57	01	Nenávratná dotácia	694,04	00	Neuplatňuje sa	694,04
	Prioritná os 6 Železničná verejná osobná doprava	18	Mobilné železničné prostriedky	88,51	01	Nenávratná dotácia	88,51	00	Neuplatňuje sa	88,51
	Prioritná os 7 Technická pomoc	85 86	Príprava, vykonávanie, monitoring a kontrola Hodnotenie a štúdie; informácie a komunikácia	24,05 24,05	01	Nenávratná dotácia	48,10	00	Neuplatňuje sa	48,10
Operačný program Doprava EÚ zdroje SPOLU				3 160,15			3 160,15			3 160,15

9 Systém implementácie

Táto kapitola popisuje systém implementácie OPD v súlade so všeobecným nariadením a v súlade so Systémom riadenia ŠF a KF pre programové obdobie 2007 – 2013.

9.1 Orgány zapojené do riadenia a implementácie programu

9.1.1 Centrálny koordinačný orgán

Na základe uznesenia vlády SR č. 832 z 8. októbra 2006, MVRR SR ako Centrálny koordinačný orgán pre operačné programy v Národnom strategickom referenčnom rámci SR na roky 2007 – 2013 (ďalej len „CKO“) zabezpečuje strategickú úroveň systému riadenia NSRR (od 01.07. do 31.12.2010 vykonáva funkciu CKO Úrad vlády SR a od 01.01.2011 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR)². V tejto súvislosti vykonáva CKO v oblasti riadenia pomoci zo ŠF a KF najmä nasledovné funkcie:

- na úrovni NSRR zabezpečuje programovanie, monitorovanie, hodnotenie, publicitu a informovanosť a vzdelávanie administratívnych kapacít v týchto oblastiach;
- zabezpečuje koordináciu procesov riadenia a implementácie operačných programov v súlade so Systémom riadenia ŠF a KF;
- metodicky usmerňuje subjekty zapojené do riadenia a implementácie operačných programov;
- zodpovedá za vývoj, prevádzku a údržbu ITMS;
- plní funkciu RO pre OP Technická pomoc.

9.1.2 Riadiaci orgán programu

Riadiaci orgán operačného programu (ďalej len „RO“) predstavuje operačnú úroveň systému riadenia NSRR. Riadiaci orgán je orgán určený členským štátom na základe článku 59(1) všeobecného nariadenia, ktorý zodpovedá za riadenie a vykonávanie programu v súlade s predpismi EÚ a SR.

Na základe UV SR č. 832/2006, riadiacim orgánom pre OPD 2007 – 2013 je Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky. Od 01.11.2010 vykonáva funkciu RO OPD Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.³

V súlade s čl. 71 všeobecného nariadenia, vnútorná štruktúra a rozdelenie (delegovanie) zodpovednosti RO pre OPD budú popísané v opise systémov riadenia a kontroly, ktorý členský štát predloží EK pred predložením prvej žiadosti o priebežnú platbu alebo najneskôr do 12 mesiacov od schválenia OP.

² v nadväznosti na zákon č. 37/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a zákon č. 403/2010 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov

³ v nadväznosti na zákon č. 403/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov

Tab. 63 Názov a kontakt na RO OPD

Názov Riadiaceho orgánu	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Adresa Riadiaceho orgánu	Námestie Slobody 6 P.O.Box 100 Bratislava 810 05 Slovenská republika

9.1.3 Funkcie riadiaceho orgánu

RO OPD je na základe čl. 60 všeobecného nariadenia zodpovedný za riadenie a implementáciu operačného programu v súlade s princípmi riadneho finančného riadenia, predovšetkým za:

- zabezpečenie, aby sa operácie vyberali na financovanie v súlade s kritériami vzťahujúcimi sa na operačný program a aby dodržiavali uplatniteľné predpisy Spoločenstva a vnútroštátne predpisy počas celého obdobia vykonávania;
- overenie toho, že spolufinancované produkty sa dodajú a spolufinancované služby sa poskytnú, a za overenie, že výdavky na operácie vykázané prijímateľmi sa skutočne vynaložili a sú v súlade s predpismi Spoločenstva a vnútroštátnymi predpismi; preverovanie jednotlivých operácií na mieste sa môže vykonávať na vzorke v súlade s podrobnými predpismi, ktoré má Komisia prijať v súlade s postupom uvedeným v článku 103 ods. 3;
- zabezpečenie systému na zaznamenávanie a uchovávanie účtovných záznamov o každej operácii v rámci operačného programu v elektronickej podobe a za zabezpečenie zberu údajov o vykonávaní, ktoré sú potrebné na finančné riadenie, monitorovanie, preverovanie, audit a hodnotenie;
- zabezpečenie, aby prijímatelia a iné orgány zapojené do vykonávania operácií viedli buď samostatný účtovný systém, alebo vhodné kódové označenie účtov pre všetky transakcie súvisiace s operáciou, tak aby neboli dotknuté vnútroštátne účtovné pravidlá;
- zabezpečenie, aby sa hodnotenia operačných programov uvedené v článku 48 ods. 3 vykonávali v súlade s článkom 47;
- stanovenie postupov na zabezpečenie toho, aby sa všetky dokumenty týkajúce sa výdavkov a auditov požadovaných na zabezpečenie primeranej kontroly priebehu programu uchovávali v súlade s požiadavkami článku 90;
- zabezpečenie, aby certifikačný orgán dostal na účely certifikácie všetky potrebné informácie o postupoch a overeniach vykonaných v súvislosti s výdavkami;
- usmerňovanie práce monitorovacieho výboru a poskytovanie mu dokumentov, ktoré umožňujú monitorovať kvalitu vykonávania operačného programu z hľadiska konkrétnych cieľov;
- zostavenie a po schválení monitorovacím výborom predloženie výročnej záverečnej správy o vykonávaní Komisii;
- zabezpečenie dodržiavania požiadaviek na informovanie a publicitu ustanovených v článku 69;

- k) poskytovanie Komisii informácií, ktoré jej umožnia posúdiť veľké projekty.

9.1.4 Monitorovacie výbory

Monitorovací výbor pre Operačný program Doprava

V súlade s čl. 63 všeobecného nariadenia musí byť pre každý OP do troch mesiacov od jeho schválenia Európskou komisiou zriadený monitorovací výbor (ďalej len „MV“). Cieľom monitorovacieho výboru je dohliadať na efektívnosť a kvalitu implementácie programu.

Predsedom MV pre OPD je minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (od 01.11.2010 minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR). Funkciu sekretariátu MV vykonáva RO OPD. Členovia MV sú menovaní predsedom. V súlade s čl. 11 všeobecného nariadenia je zloženie monitorovacieho výboru založené na princípe partnerstva – členmi MV sú popri príslušných ministerstvách aj zástupcovia regionálnej a miestnej samosprávy, tretieho sektora a ostatných sociálno-ekonomických partnerov, ktorých sa dotýka obsah daného operačného programu, pričom je potrebné zabezpečiť rovnovážnu účasť partnerov. Členom MV je aj zástupca CKO, certifikačného orgánu a orgánu auditu a činnosti MV sa ako pozorovateľ a poradca zúčastňuje aj zástupca Európskej komisie a popri prípade zástupca EIB.

Monitorovací výbor sa schádza k svojmu rokovaniu dvakrát ročne, prípadne na podnet RO, resp. člena MV častejšie, ak je potrebné prerokovať záležitosti, pri ktorých je nevyhnutný súhlas monitorovacieho výboru (napr. návrh na revíziu operačného programu).

Pôsobnosť a činnosť MV upravuje štatút a rokovací poriadok, ktoré MV schváli na svojom prvom zasadnutí.

Hlavné úlohy monitorovacieho výboru v súlade s čl. 65 všeobecného nariadenia sú:

- schvaľuje kritériá pre výber projektov (do šiestich mesiacov od schválenia OP) a ich prípadnú revíziu;
- posudzuje a schvaľuje návrhy na zmenu a doplnenie obsahu operačného programu;
- pravidelne skúma výsledky implementácie programu, najmä dosahovanie cieľov operačného programu a hodnotenia uvedené v čl. 48(3) všeobecného nariadenia;
- posudzuje a schvaľuje výročné a záverečné správy o implementácii programu pred ich odoslaním Európskej komisii;
- dostáva informácie o výročnej kontrolnej správe alebo o tej jej časti, ktorá sa vzťahuje na OP a o všetkých dôležitých pripomienkach, ktoré môže Komisia vzniesť po jej preskúmaní;
- môže kedykoľvek navrhnúť riadiacemu orgánu akúkoľvek revíziu alebo preskúmanie OP, ktoré by mohlo umožniť dosiahnuť ciele príslušného fondu alebo zlepšiť riadenie OP vrátane finančného riadenia.

Národný monitorovací výbor pre NSRR

Národnému monitorovaciemu výboru pre NSRR (ďalej len „NMV“) predsedá minister výstavby a regionálneho rozvoja SR (od 01.07 do 31.12.2010 Úrad vlády SR a od 01.01.2011 minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR) ako predstaviteľ CKO pre NSRR. Funkciu sekretariátu vykonáva CKO. Štatút a rokovací poriadok schvaľuje NMV pri svojom prvom zasadnutí.

Národný monitorovací výbor sa schádza k rokovaniu minimálne dvakrát ročne. Členmi NMV sú zástupcovia orgánov ústrednej štátnej správy, obcí a samosprávnych krajov a ostatných sociálno-ekonomických partnerov. Pozorovateľmi sú Stále zastúpenie SR pri EÚ a Ministerstvo pôdohospodárstva SR. Európska komisia je vo funkcii poradcu.

Medzi hlavné činnosti Národného monitorovacieho výboru patrí najmä:

- monitorovanie implementácie NSRR;
- schvaľovanie zmien v NSRR spadajúcich do jeho právomoci;
- vypracovanie súhrnnej výročnej (resp. záverečnej) správy za NSRR;
- schvaľovanie strategických správ pred ich odoslaním Európskej komisii;
- formulovanie odporúčaní pre činnosť monitorovacích výborov OP s cieľom dosiahnutia efektívneho systému monitorovania realizácie politiky súdržnosti v SR;
- schvaľovanie prerozdelenia prostriedkov medzi operačnými programami.

9.2 Monitorovanie

V súlade so Systémom riadenia ŠF a KF predstavuje monitorovanie činnosť, ktorá sa systematicky zaoberá zberom, triedením, agregovaním a ukladáním relevantných informácií pre potreby hodnotenia a kontroly riadených procesov. Hlavným cieľom monitorovania je pravidelné sledovanie realizácie cieľov NSRR, OP a projektov s využitím ukazovateľov.

Výstupy z monitorovania zabezpečujú pre riadiaci orgán vstupy pre rozhodovanie s cieľom zlepšiť - implementáciu operačného programu, vypracovávanie výročných správ a záverečnej správy o vykonávaní OP a podklady pre rozhodovanie monitorovacích výborov (napr. v súvislosti s prípadnou revíziou OP).

Proces monitorovania vychádza zo štruktúrovaného modelu riadenia na úrovni NSRR, OP a na úrovni projektov. Monitorovanie a hodnotenie zabezpečujú všetky subjekty zúčastnené na riadení ŠF a KF v rozsahu zadefinovaných úloh a zodpovedností a subjekty, ktoré čerpajú finančné prostriedky z fondov.

RO pre OPD v oblasti monitorovania vykonáva najmä tieto úlohy:

- zodpovedá za zber údajov a ich analýzu na úrovni programu v oblasti monitorovania prostredníctvom systému ukazovateľov ako aj v oblasti monitorovania na úrovni kategórií pomoci;
- zodpovedá za vypracovanie výročných a záverečnej správy o vykonávaní OP, ktoré predkladá na schválenie MV pre OPD a následne EK.

Monitorovanie (a následne hodnotenie) prebieha dvoma spôsobmi – na základe systému ukazovateľov a na základe kategórií pomoci zo ŠF.

Monitorovanie prostredníctvom systému ukazovateľov

Ciele NSRR a jednotlivých operačných programov sa definujú a následne kvantifikujú v procese programovania prostredníctvom sústavy fyzických a finančných ukazovateľov (národný systém ukazovateľov pre NSRR). Ukazovatele budú záväzné pre všetky subjekty a budú súčasťou ITMS. Napĺňanie zadefinovaných ukazovateľov predstavuje najdôležitejší nástroj pre monitorovanie a hodnotenie napĺňania cieľov operačných programov a NSRR.

Monitorovanie začína na najnižšom stupni – na úrovni projektu. Pre potreby monitorovania je projekt základnou jednotkou, ktorá je analyzovaná prostredníctvom relevantných zozbieraných údajov. V zmluve o poskytnutí pomoci z fondov sa prijímateľ zaviazal poskytovať údaje pre účely monitorovania a reportovania projektu. Fyzické, aj finančné ukazovatele projektov získané od prijímateľa a prostredníctvom jednotných monitorovacích hárkov sú premietnuté do ITMS a agregované smerom nahor na úroveň opatrenia, prioritnej osi, operačného programu, NSRR.

Monitorovanie prostredníctvom kategórií pomoci zo ŠF

V súlade s článkom 37, písm. d) všeobecného nariadenia a prílohy II implementačného nariadenia sa výdavky z fondov sledujú podľa nasledovných kategórií:

- prioritnej témy;
- spôsobu financovania;
- typu územia;
- rozmeru ekonomickej aktivity;
- rozmeru umiestnenia pomoci.

OP obsahuje indikatívne plánované rozdelenie príspevku z fondov na úrovni programu v rámci prvých troch kategórií. Pri kategórii „prioritné témy“ sa v OP vyčleňuje indikatívny podiel príspevku z fondov na tie aktivity, ktoré sú zamerané na podporu konkurencieschopnosti a tvorbu pracovných miest, teda na tzv. „lisabonské aktivity“. Uvedené umožní v priebehu implementácie programu a po jeho skončení monitorovať a hodnotiť príspevok operačných programov k napĺňaniu cieľov Lisabonskej stratégie a Národného programu reforiem.

Pri monitorovaní prostredníctvom kategórií pomoci zo ŠF sa uplatňuje nasledovný postup: pri schválení projektu sa údaje zaznamenávajú do ITMS a po ukončení projektu sa zaznamená skutočná hodnota dosiahnutá v danej kategórii. Prostredníctvom ITMS sa údaje za kategorizáciu z úrovne jednotlivých projektov agregujú do vyšších úrovní programovej štruktúry a sú súčasťou výročných správ.

9.3 Hodnotenie

V súlade so Systémom riadenia ŠF a KF hodnotenie predstavuje proces, ktorý systematicky skúma prínos z realizácie programov a ich súlad s cieľmi stanovenými v OP a NSRR. Zároveň sa analyzuje účinnosť realizačných procesov a vhodnosť nastavenia jednotlivých programov a opatrení a pripravuje odporúčania na zvýšenie ich efektívnosti.

V zmysle čl. 47 všeobecného nariadenia môžu mať hodnotenia strategický charakter (preskúmanie vývoja programu alebo skupiny programov v súvislosti s prioritami Spoločenstva a národnými prioritami) alebo operatívny charakter (s cieľom podporiť priebeh operačného programu). Hodnotenie sa vykonáva pred začiatkom programového obdobia (predbežné hodnotenie), počas neho (priebežné hodnotenie) a po ukončení programového obdobia (záverečné hodnotenie).

Hodnotenia sa uskutočňujú v rámci zodpovednosti členského štátu (CKO, RO) alebo Komisie, v súlade so zásadou proporcionality. Výsledky sa zverejňujú podľa platných predpisov o prístupe k informáciám.

Úlohy CKO v oblasti hodnotenia:

- zabezpečuje predbežné hodnotenie hlavného strategického dokumentu na programové obdobie po r. 2013;
- zabezpečuje priebežné, tematické hodnotenie na centrálnej úrovni;
- koordinuje a metodicky usmerňuje riadiace orgány v oblasti hodnotenia.

Úlohy RO pre OPD v oblasti hodnotenia:

- postupuje v súlade s metodikou v oblasti hodnotenia;
- zabezpečí predbežné a priebežné hodnotenie OP a predloženie výsledkov priebežného hodnotenia monitorovaciemu výboru OPD a Komisii;
- zabezpečuje komunikáciu s EK a vstupy pre následné hodnotenie OP a prípadné strategické hodnotenie vykonávané EK.

9.4 IT monitorovací systém pre ŠF a KF

IT monitorovací systém pre ŠF a KF (ďalej len „ITMS“) je centrálny informačný systém, ktorý slúži na evidenciu, spracovávanie, export a monitorovanie dát o programovaní, projektovom a finančnom riadení, kontrole a audite ŠF a KF. Skladá sa z dvoch, paralelne pracujúcich subsystémov pre programové obdobia 2004-2006 a 2007-2013. Subsystémy pre dve programové obdobia úzko spolupracujú, využívajú spoločnú databázu a v nej spoločnú evidenciu objektov.

ITMS využívajú všetky operačné programy v rovnakej miere. Spoločný monitorovací systém má za úlohu zabezpečiť jednotný a kompatibilný systém monitorovania, riadenia a finančného riadenia programov financovaných zo ŠF a KF.

Systém je delený na tri hlavné časti:

1. neverejná časť ITMS zabezpečuje programové, projektové a finančné riadenie, kontrolu a audit v prepojení na účtovný systém ISUF a cez neho so štátnou pokladnicou a rozpočtovým informačným systémom;
2. výstupná časť zabezpečuje tvorbu statických a dynamických dátových exportov;
3. verejná časť zabezpečuje komunikáciu s prijímateľmi, informačným systémom Európskej komisie SFC2007 a monitorovacími systémami okolitých krajín pre programy cezhraničnej spolupráce.

Oprávnenými užívateľmi verejnej časti ITMS systému môžu byť na základe žiadosti všetky subjekty, ktoré majú možnosť predložiť žiadosť o príspevok z fondov. Komunikácia žiadateľov/prijímateľov s verejnou časťou ITMS je zabezpečená využitím SSL protokolu. CKO vypracuje príručku pre prijímateľov na užívanie verejnej časti ITMS. Žiadateľom/prijímateľom príspevku z fondov bude cez verejnú časť ITMS umožnené:

- elektronické podanie a príjem žiadostí o príspevok z fondov EÚ;
- získanie prehľadne usporiadaných informácií o stave procesov svojich projektov, vrátane žiadostí o platby /refundáciu nákladov;
- ďalšie možnosti (aktualizácia údajov o prijímateľovi, elektronický príjem žiadosti o platbu, elektronický príjem monitorovacích hárkov).

ITMS a procesy komunikácie prijímateľov o príspevok z fondov na úrovni projektu sú nasledovné:

- zriadenie konta, podpísanie dohody o užívaní medzi RO a prijímateľom príspevku z fondov, aktivovanie konta;
- zadávanie údajov do elektronických formulárov a ich prenesenie do verejnej časti ITMS, zaslanie overenej papierovej formy formulára prijímateľom správcovi a užívateľovi neverejnej časti ITMS;
- overenie súladu informácií elektronickej a papierovej formy formulára užívateľom neverejnej časti ITMS;
- ďalšie spracovanie žiadostí po vykonaní kontroly a opravy prípadných nesúládov elektronickej a papierovej formy.

Úlohy CKO vo vzťahu k ITMS:

- zodpovedá za vývoj, prevádzku a udržiavanie systému, zabezpečuje prevádzku všetkých častí ITMS;
- riadi komisiu, v ktorej má svojho zástupcu každý riadiaci orgán a ktorá navrhuje smer vývoja, komunikuje požiadavky RO na CKO, riadi a usmerňuje užívateľov systému podľa pokynov a usmernení CKO, zodpovedá za inicializačné dáta systému;
- vypracováva usmernenia k používaniu ITMS;
- udržiava inicializačné dáta na úrovni NSRR v aktuálnom stave.

Úlohy RO pre OPD vo vzťahu k ITMS

- udržiava inicializačné dáta svojho programu v aktuálnom stave;
- zodpovedá za zadávanie údajov o programe, projektoch a o podriadených štruktúrach podľa usmernení CKO k používaniu ITMS;
- zodpovedá za pridelenie rolí užívateľom podľa interných manuálov;
- poskytuje podporu prvej úrovne používateľom verejnej a neverejnej časti ITMS.

9.5 Elektronická výmena dát s EK

V zmysle implementačného nariadenia oddielu 7 je povinná elektronická komunikácia členského štátu s databázou Európskej komisie SFC 2007.

Možné sú nasledovné formy elektronickej komunikácie:

- webové rozhranie SFC2007;
- integrácia monitorovacích systémov členských štátov so SFC2007.

V podmienkach SR sa zvolil druhý spôsob: integrácia ITMS II so systémom SFC2007. ITMS II bude zabezpečovať zber dát a komunikáciu s SFC2007. Použitie webového rozhrania SFC2007 je možné pre jednotlivé RO, ale využitím rozhrania ITMS II sa zabezpečí integrita dát v oboch systémoch a ušetrí sa čas zadávania údajov. V prípade nefunkčnosti ITMS, alebo rozhrania, po súhlase CKO je možné využívať webové rozhranie na zadávanie údajov do SFC2007, zadávateľ však zodpovedá za zosúladenie dát v oboch systémoch.

Rozhrania ITMS II a SFC2007:

- import rozpisu alokovanej čiastky zo ŠF a KF pre SR podľa cieľov v stálych cenách r. 2004 a v bežných cenách;
- export NSRR;
- export OP a prioritných osí;
- export veľkých projektov;
- export OP TA;
- import rozhodnutí EK o OP;
- rozpis kategorizácie fondov EÚ;
- export odhadu očakávaných výdavkov;
- žiadosti o platbu na EK;
- vyhlásenie o čiastočnom ukončení programu;
- export opisu riadiacich a kontrolných systémov;
- export výročných správ;
- export záverečných správ;
- export záverečnej platby;
- vyrovnanie podľa pravidiel n+2, (n+3);
- export neštruktúrovaných dát: NSRR;
- import neštruktúrovaných dát: Rozhodnutia EK o NSRR, OP.

Bezpečnosť komunikácie ITMS II a SFC2007 je na úrovni systémov ošetrená pomocou zaručeného elektronického podpisu, ktorý bude vydaný pre ITMS II.

Za identifikáciu užívateľov a klientskych systémov v rámci SFC2007 zodpovedá v každom členskom štáte tzv. MS Liaison. Úlohu MS Liaison pre fondy ERDF, ESF a KF zastáva v SR zodpovedný zamestnanec CKO. Všetky žiadosti o prístup na webové rozhranie SFC2007 a zmenu prístupových práv sa posielajú na CKO. Po formálnej a obsahovej kontrole žiadostí MS Liaison komunikuje s Európskou komisiou pri tvorbe a aktivovaní užívateľského konta. Prístupové heslá z Európskej komisie sa posielajú v dvoch častiach, jednu časť dostane priamo užívateľ, druhú časť MS Liaison.

9.6 Publicita a informovanosť

V súlade s čl. 69 všeobecného nariadenia, Riadiaci orgán poskytne informácie o operáciách a o programe a zaistí ich publicitu. Informácie sú určené občanom Európskej únie a prijímateľom pomoci s cieľom zdôrazniť úlohu Spoločenstva. Realizácia publicity a poskytovanie informácií zo strany RO OPD bude uskutočňované v súlade s vykonávacími predpismi všeobecného nariadenia.

Úlohy CKO v oblasti informovania a publicity:

- vypracuje a implementuje Centrálny komunikačný akčný plán pre ŠF a KF (ďalej len „CKAP“) zahŕňajúci prierezové aktivity pre všetky operačné programy;
- koordinuje a metodicky usmerňuje riadiace orgány v oblasti informovania a publicity;
- je kontaktným orgánom pre Európsku komisiu a komunikačné siete Spoločenstva a informuje riadiace orgány.

Špecifické postavenie rezortu dopravy, kde ministerstvo ako RO OPD neuplatňuje systém výziev na dopravné projekty a kde existuje obmedzený počet prijímateľov pomoci z fondov EÚ zásadným spôsobom ovplyvňuje aj realizáciu publicity a poskytovanie informácií. Hlavným cieľom informačnej činnosti je preto zabezpečiť najmä informovanosť širšej verejnosti o možnostiach a prínosoch OPD.

RO OPD vypracuje na obdobie 2007 – 2013 Komunikačný akčný plán (KAP) s podrobným popisom prípravy, riadenia, implementácie a vyhodnocovania informačno-propagačných aktivít k dopravným projektom, ktorého súčasťou bude Plán konkrétnych informačno-propagačných aktivít, spracovaný na jednotlivé kalendárne roky. Pri implementácii KAP zabezpečí RO vykonávanie všetkých opatrení informovania a publicity v zmysle článkov 5 až 7 implementačného nariadenia.

Činnosti súvisiace s publicitou a informovaním budú financované z rozpočtu Technickej pomoci pre OPD. Finančné alokácie pre obdobie 2007 – 2013 budú stanovené dodatočne.

Úlohy RO pre OPD v oblasti informovania a publicity:

- vypracuje komunikačný akčný plán pre OPD;
- predloží KAP Európskej komisii do 4 mesiacov od schválenia OPD;
- zahrnie oblasť publicity a informovania do výročných a záverečnej správy o vykonávaní OPD;
- informuje monitorovací výbor OPD o pokroku implementácie KAP, uskutočnených a plánovaných aktivitách;
- zabezpečí dodržiavanie ustanovení článku 8 implementačného nariadenia prijímateľom (povinnosť informovať verejnosť o pomoci poskytnutej z fondov EÚ) ošetrením týchto náležitostí v zmluve s prijímateľom.

9.7 Finančné riadenie, kontrola a audit

Systém finančného riadenia štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu zahŕňa komplex na seba nadväzujúcich a vzájomne prepojených podsystemov a činností, prostredníctvom ktorých sa zabezpečuje účinné finančné plánovanie, rozpočtovanie, účtovanie, výkazníctvo, platby prijímateľom, sledovanie finančných tokov a finančnú kontrolu a audit pri realizácii pomoci z ES.

Do systému finančného riadenia operačného programu sú zapojené nasledovné subjekty:

- riadiaci orgán,
- certifikačný orgán,
- platobná jednotka,
- orgán auditu.

Funkcie **riadiaceho orgánu** sú uvedené v časti 9.1.3.

Funkcie **certifikačného orgánu** vykonáva Ministerstvo financií SR. Certifikačný orgán predovšetkým zabezpečuje:

- koordináciu a metodické usmerňovanie vo vzťahu k finančnému riadeniu štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu, vrátane koordinácie činnosti platobných jednotiek;
- zostavenie a zaslanie žiadostí o priebežné platby a záverečnú platbu na Európsku komisiu;
- predbežnú finančnú kontrolu súhrnnej žiadosti platobných jednotiek o platbu;
- certifikačné overenie na všetkých úrovniach finančného riadenia, vrátane prijímateľa pomoci, s cieľom ubezpečenia sa o postupoch riadiaceho orgánu, sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom a platobných jednotiek;
- certifikáciu výkazu výdavkov na EK;
- príjem prostriedkov EÚ na osobitné mimorozpočtové účty MF SR;
- prevod finančných prostriedkov EÚ prijímateľovi pomoci prostredníctvom platobnej jednotky;
- zostavenie a predloženie odhadu očakávaných výdavkov pre príslušný a nasledujúci rok Európskej komisii na základe podkladov riadiacich orgánov každý rok do konca apríla;
- vedenie knihy dlžníkov;
- zostavenie a predloženie do 31. marca výkazu čiastok k 31. decembru predchádzajúceho roka, ktoré majú byť vrátené, v členení podľa rokov začatia konania;
- finančné opravy prostriedkov EÚ na základe požiadaviek Európskej komisie;
- vrátenie neoprávnene použitých alebo nevyužitých prostriedkov Európskej komisii, vrátane úrokov z omeškania;
- zavedenie jednotného systému účtovníctva pre certifikačný orgán a platobné jednotky (Informačného systému pre účtovanie fondov - ISUF);
- vedenie účtovníctva, výkazníctva a uschovávanie dokladov.

Funkcie **platobnej jednotky** zabezpečuje Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (od 01.11.2010 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR). Platobná jednotka predovšetkým zabezpečuje:

- posudzovanie žiadostí o platbu prijímateľov obdržaných od riadiaceho orgánu;
- prevod prostriedkov EÚ a štátneho rozpočtu na spolufinancovanie prijímateľom pomoci;
- vyplnenie a predkladanie súhrnných žiadostí o platbu a čiastkových výkazov výdavkov certifikačnému orgánu;
- vedenie účtovníctva, výkazníctva a archivovanie dokladov;
- vedenie čiastkovej knihy dlžníkov.

Funkcie **orgánu auditu** zabezpečuje MF SR. Hlavné úlohy orgánu auditu sú:

- a) vypracovanie správy o výsledku posudku zavedenia systémov, podľa bodu 2 článku 71 nariadenia Rady (ES) č.1083/2006;
- b) zabezpečenie, aby sa audity vykonávali s cieľom overiť účinnosť fungovania systémov riadenia a kontroly príslušného operačného programu (čl. 62 nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006, ods. 1, písm. a);
- c) zabezpečenie, aby sa audity operácií vykonávali na vhodnej vzorke s cieľom overenia oprávnenosti výdavkov deklarovaných EK (čl. 62 nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006, ods. 1 písm. b);
- d) predloženie stratégie auditu Komisii do deviatich mesiacov od schválenia operačného programu, ktoré sa budú zaoberať subjektmi vykonávajúcimi audity uvedené v písmenách b) a c), použitou metódou, metódou výberu vzorky na audity operácií a orientačným plánom auditov s cieľom zabezpečiť, aby sa auditu podrobili hlavné subjekty a aby boli audity počas celého programového obdobia rozvrhnuté rovnomerne. Ak sa uplatňuje spoločný systém pre viaceré operačné programy, možno predložiť jednu stratégiu auditu.
- e) do 31. decembra každého roku od roku 2008 do 2015 zodpovedá za:
 - i) predloženie Komisii výročnej kontrolnej správy, ktorá obsahuje nálezy auditov vykonaných počas predchádzajúceho 12-mesačného obdobia, ktoré sa končí 30. júna dotknutého roku, v súlade so stratégiou auditu operačného programu a uvádza nedostatky zistené v systémoch riadenia a kontroly programu. Prvá správa, ktorá sa predloží do 31. decembra 2008, sa vzťahuje na obdobie od 1. januára 2007 do 30. júna 2008. Informácie týkajúce sa auditov vykonaných po 1. júli 2015 sa zahrnú do záverečnej kontrolnej správy, ktorá je podkladom pre vyhlásenie o ukončení uvedené v písmene e);
 - ii) na základe kontrol a auditov, ktoré sa vykonali pod jeho vedením, vydanie stanoviska o tom, či systém riadenia a kontroly funguje dostatočne účinne na to, aby poskytol primeranú záruku, že výkazy výdavkov, ktoré sa predkladajú Komisii, sú správne, a na základe toho primeranú záruku, že príslušné transakcie sú zákonné a správne;
 - iii) predloženie v prípadoch stanovených v článku 88, vyhlásenia o čiastočnom ukončení, ktorým sa posudzuje zákonnosť a správnosť príslušných výdavkov. Ak sa na niekoľko operačných programov uplatňuje spoločný systém, môžu sa informácie uvedené v bode (i) spojiť do jednej správy a stanovisko a vyhlásenie vydané podľa bodov (ii) a (iii) môže zahŕňať všetky príslušné operačné programy;
- f) predloženie Komisii najneskôr do 31. marca 2017 vyhlásenia o ukončení, ktoré posudzuje platnosť žiadosti o záverečnú platbu a zákonnosť a správnosť príslušných transakcií zahrnutých do záverečného výkazu výdavkov, ktorý je doložený záverečnou kontrolnou správou.

Na Ministerstve financií SR sú funkcie zabezpečené organizačne neprepojenými útvarmi. Funkciu certifikačného orgánu plní Sekcia európskych fondov Ministerstva financií SR, ktorá je organizačne podriadená 2. štátnemu tajomníkovi. Funkciu orgánu auditu plní Sekcia auditu a kontroly MF SR, ktorej generálny riaditeľ je v priamej riadiacej pôsobnosti ministra financií.

Ministerstvo financií SR ako orgán auditu podpísalo dohody o spolupráci s jednotlivými ministerstvami, ktoré plnia úlohy riadiaceho orgánu, zodpovedného orgánu, certifikačného orgánu, sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom alebo platobnej jednotky, ako spolupracujúcimi orgánmi so špecifikovaním predmetu činnosti vládneho auditu. Vládny audit vykonávajú na ministerstvách útvary nezávislé od RO, SORO, PJ a ďalších orgánov zúčastňujúcich sa na riadení a implementácii fondov, a správy finančnej kontroly

s predchádzajúcim písomným súhlasom ministerstva financií alebo podľa jeho požiadavky. Útvary ministerstiev a správy finančnej kontroly pri výkone vládneho auditu sa riadia Postupmi pre vládny audit štrukturálnych fondov, Kohézneho fondu a Európskeho fondu pre rybné hospodárstvo na roky 2007-2013, ktoré boli sekciou auditu a kontroly vypracované a podľa potreby sú aktualizované. Ministerstvo financií SR monitoruje a hodnotí kvalitu vykonávania vládneho auditu spolupracujúcich orgánov; podrobné postupy hodnotenia kvality vykonávania vládneho auditu spolupracujúcich orgánov sú súčasťou Manuálu orgánu auditu. Popis výkonu dohľadu a kontroly kvality výkonu vládneho auditu spolupracujúcich orgánov je zapracovaný do Dohôd o spolupráci orgánu auditu so spolupracujúcimi orgánmi.

9.7.1 Systém finančných tokov

Platby finančných prostriedkov EÚ sú z Európskej komisie prevedené na osobitný účet Certifikačného orgánu Ministerstva financií SR v Štátnej pokladnici v rámci záväzku, ktorý bol prijatý Európskou komisiou. Platby finančných prostriedkov EÚ prijímateľom sa realizujú prostredníctvom štátneho rozpočtu.

Finančné prostriedky EÚ a prostriedky štátneho rozpočtu na spolufinancovanie sú prijímateľom vyplácané prostredníctvom platobnej jednotky súčasne na základe zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku v pomere stanovenom na projekt.

Platby prostriedkov EÚ a spolufinancovania zo štátneho rozpočtu prijímateľom uskutočňuje platobná jednotka v sume schválenej certifikačným orgánom na základe súhrnnej žiadosti o platbu v prípade systému refundácie. V prípade systému zálohových platieb, resp. predfinancovania, platby prijímateľom realizuje platobná jednotka vo výške schválených žiadostí o zálohové platby, resp. predfinancovania, bez predchádzajúceho súhlasu certifikačného orgánu.

Podrobný popis finančného riadenia je stanovený v Systéme finančného riadenia štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu pre programové obdobie 2007 – 2013, schválenom uznesením vlády SR č. 835/2006 zo dňa 8. októbra 2006 a uverejnenom na www.finance.gov.sk.

Schéma finančných tokov prostriedkov štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu

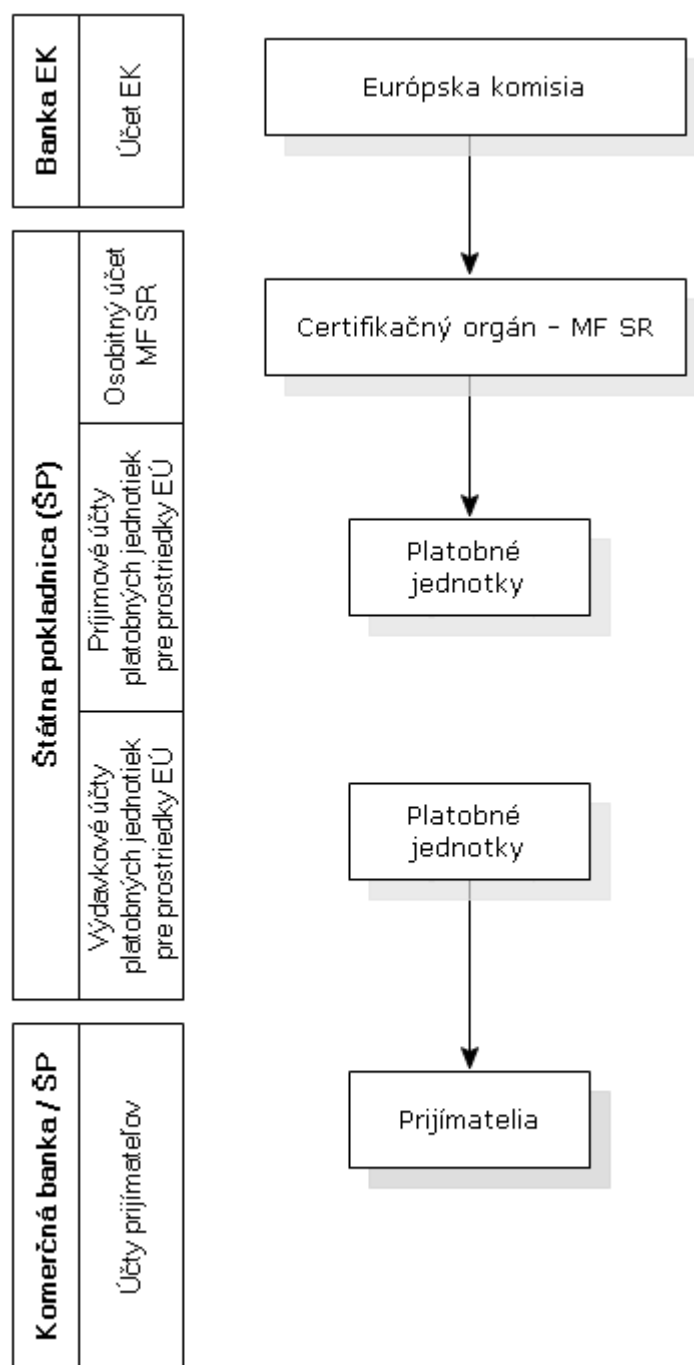
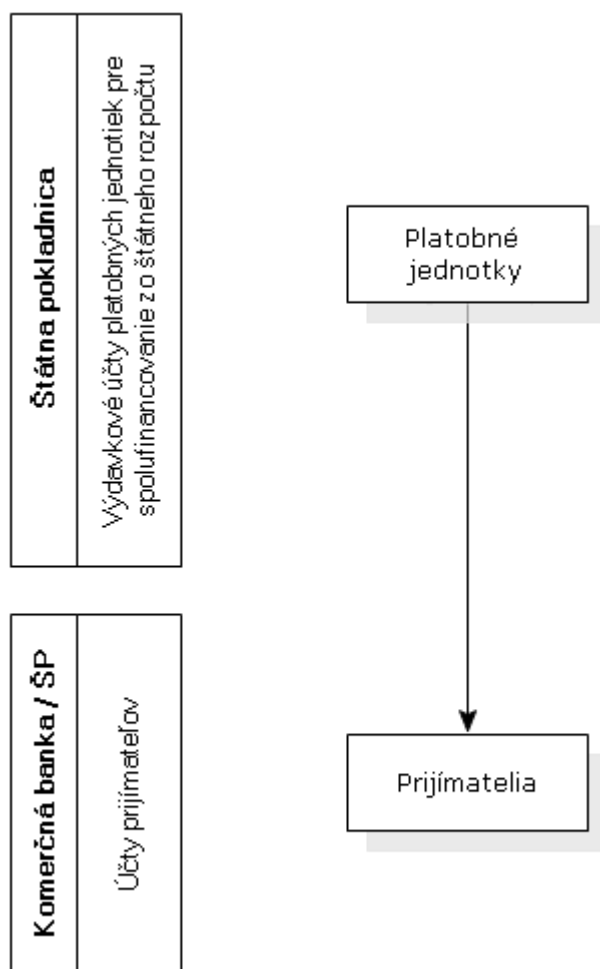


Schéma finančných tokov národného spolufinancovania zo štátneho rozpočtu

10 Prílohy

Zoznam príloh

Príloha 1	Indikatívny zoznam hlavných projektov
Príloha 2	Mapa siete železničných koridorov v SR
Príloha 3	Mapa siete diaľnic a rýchlostných ciest SR
Príloha 4	Dostupnosť územia SR z diaľnic a rýchlostných ciest – stav v roku 2005
Príloha 5	Terminály intermodálnej prepravy na území SR vo väzbe na plánované priemyselné parky a ostatnú dopravnú infraštruktúru
Príloha 6a	Intenzita dopravy na cestách I. triedy v roku 2005
Príloha 6b	Intenzita dopravy v trase TEM v roku 2005
Príloha 7	Dopravná nehodovosť v koridoroch TEN-T a rýchlostných ciest SR v roku 2004
Príloha 8	Dostupnosť územia SR z diaľnic a rýchlostných ciest – výhľad v roku 2015

Zoznam použitých skratiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
CKO	Centrálny koordinačný orgán
CNG	Stlačený zemný plyn (Compressed Natural Gas)
CSF	Rámec podpory spoločenstva
DPB	Dopravný podnik Bratislavy
DPMK	Dopravný podnik mesta Košice
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EIB	Európska investičná banka
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja
ERTMS	Európsky systém pre riadenie železničnej dopravy
ESF	Európsky sociálny fond
HDV	Hnacie dráhové vozidlo
HDP	Hrubý domáci produkt
HND	Hrubý národný dôchodok
CHVO	Chránené vodohospodárske oblasti
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IKT	Informačno-komunikačné technológie
ITMS	Informačný monitorovací systém
ISPA	Nástroj predvstupových štrukturálnych politík (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession)
ISUF	Informačný systém účtovníctva fondov
KAP	Komunikačný akčný plán
KF	Kohézny fond
LPG	Skvapalnený ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
MDPT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MHD	Mestská hromadná doprava

MS Liaison	Sprostredkovateľ členského štátu
MVRR SR	Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
NDS, a.s.	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NSRR SR	Národný strategický referenčný rámec Slovenskej republiky 2007-2013
NUTS	Nomenklatúra štatistická územná jednotka
OP	Operačný program
OPD	Operačný program Doprava
OPZI	Operačný program Základná infraštruktúra
PDN	Počet dopravných nehôd
PM	Tuhé častice
PVV	Programové vyhlásenie vlády
RO OPD	Riadiaci orgán Operačného programu Doprava
SAV	Slovenská akadémia vied
SAD	Slovenská autobusová doprava
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie
SFC2007	Systém pre riadenie fondov Európskej komisie 2007-2013
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SOP DI	Sektorový operačný program Dopravná infraštruktúra
SSL	Bezpečnostný protokol SSL - Secure Socket Layer
ŠF	Štrukturálne fondy
ŠP DI	Špecifická priorita Dopravná infraštruktúra
ŠR	Štátny rozpočet
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
SSC	Slovenská správa ciest
TEM	Transeurópske magistrály
TEN-T	Transeurópske dopravné siete
UIC	Medzinárodná únia železníc (Union Internationale des Chemins de Fer)
UV SR	Uznesenie vlády SR
ÚVZ	Úrad verejného zdravotníctva
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD, a.s.	Výskumný ústav dopravný, a.s.
ZPHDO	Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky
ZSSK, a.s.	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ŽKV	Železničné koľajové vozidlá
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zloženie pracovnej skupiny pre vypracovanie OPD

Tab. 64 Zloženie a počty zástupcov Pracovnej skupiny pre vypracovanie OPD

P. č.	Organizácia/inštitúcia	Počet zástupcov
	VYBRANÉ MINISTERSTVÁ	
1.	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR	6
2.	Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR	1
3.	Ministerstvo životného prostredia SR	2
4.	Ministerstvo hospodárstva SR	1
5.	Ministerstvo financií	2
6.	Ministerstvo školstva SR	1

7.	Ministerstvo kultúry SR	1
	PREDPOKLADANÍ PRIJÍMATELIA	
8.	Slovenská správa ciest	2
9.	Železnice SR	1
10.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.	1
	SAMOSPRÁVNE KRAJE	
11.	Bratislavský samosprávny kraj	2
12.	Trnavský samosprávny kraj	2
13.	Trenčiansky samosprávny kraj	1
14.	Banskobystrický samosprávny kraj	1
15.	Nitriansky samosprávny kraj	1
16.	Žilinský samosprávny kraj	1
17.	Prešovský samosprávny kraj	1
18.	Košický samosprávny kraj	1
	MIMOVLÁDNE ORGANIZÁCIE	
19.	Zväz zamestnávateľov dopravy, pôšt a telekomunikácií SR	2
20.	Priatel'ia Zeme	2
23.	Združenie miest a obcí Slovenska	1
24.	Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií SR	1
25.	Únia miest Slovenska	2

Zoznam tabuliek

Tab. 1	Úroveň HDP vybraných členských krajín v porovnaní s priemerom EÚ 25 v roku 2004	11
Tab. 2	Investície do dopravnej infraštruktúry SR	12
Tab. 3	Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR	13
Tab. 4	Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k HDP SR (bežné ceny)	13
Tab. 5	Preprava tovaru nákladnou dopravou SR – vybrané druhy dopravy	14
Tab. 6	Prepravný výkon pri preprave tovaru nákladnou dopravou SR	14
Tab. 7	Počet prepravených osôb v SR 2000 – 2004 podľa vybraných druhov dopravy	17
Tab. 8	Prepravný výkon pri preprave osôb SR v rokoch 2000 – 2004 podľa vybraných druhov dopravy	18
Tab. 9	Del'ba v prepravnom výkone vo vybraných druhoch dopravy pri preprave osôb v SR	18
Tab. 10	Preprava osôb mestskou hromadnou dopravou v rokoch 2007 – 2011 (mil. os)	19
Tab. 11	Ročné prepravné výkony trolejbusovej dopravy (tis. vzk)	20
Tab. 12	Vývoj prepravného výkonu MHD v Bratislave a Košiciach v období rokov 2007 - 2011	20
Tab. 13	Počet prepravených osôb MHD v Bratislave a Košiciach v období rokov 2007 - 2011	21
Tab. 14	Vývoj dopravných výkonov (v tis. vozokm za priemerný deň roka)	22
Tab. 15	Vývoj intenzity cestnej dopravy SR podľa vybraných druhov ciest (ročný priemer denných intenzít v skutočných vozidlách/deň)	22
Tab. 16	Dĺžka železničnej siete SR v rokoch 2000 – 2004	23
Tab. 17	Hustota železničnej siete SR v rokoch 2000 – 2004	24
Tab. 18	Začlenenie diaľnic do TEN-T	26
Tab. 19	Začlenenie rýchlostných ciest do TEN-T	26
Tab. 20	Dĺžka diaľnic a diaľničných privádzačov SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3	27
Tab. 21	Dĺžka rýchlostných ciest SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3	27
Tab. 22	Dĺžka ciest I. triedy SR v rokoch 2000 – 2004 na úrovni NUTS 1 – NUTS 3	28

Tab. 23	Hustota siete cestnej infraštruktúry SR v rokoch 2000–2004 na úrovni NUTS 1-NUTS 3.....	28
Tab. 24	Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest - stav v roku 2005	29
Tab. 25	Technický stav vozoviek diaľnic SR v roku 2004.....	30
Tab. 26	Technický stav vozoviek ciest I. triedy v roku 2004	30
Tab. 27	Počet terminálov kombinovanej dopravy a kontajnerových prekladísk SR v rokoch 2000 – 2004	31
Tab. 28	Výkony v kontajnerových prekladiskách SR v roku 2004 a 2005	32
Tab. 29	Technický stav električkových dráh v Bratislave	33
Tab. 30	Technický stav električkových dráh v Košiciach	33
Tab. 31	Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005	36
Tab. 32	Hnacie dráhové vozidlá, prípojný, vložený vozne a vozne v roku 2005 podľa NUTS 2.....	37
Tab. 33	Počet tarifných bodov na železničnej sieti SR v r. 2005 podľa NUTS 2.....	38
Tab. 34	Prehľad vekovej štruktúry električiek DPMK s rozdelením na jednotlivé typy.....	39
Tab. 35	Prehľad vekovej štruktúry električiek DPB s rozdelením na jednotlivé typy	39
Tab. 36	Prehľad vekovej štruktúry trolejbusov DPB s rozdelením na jednotlivé typy	40
Tab. 37	Prehľad produkcie celkových emisií vybraných znečisťujúcich látok z dopravy (tis. t.).....	43
Tab. 38	Podiel jednotlivých druhov dopravy na emisiách oxidu uhličitého CO ₂ (tis.t)	43
Tab. 39	Ročný súhrn emisií vybraných látok z dopravy a prevádzky ostatných mobilných zdrojov a ich percentuálny podiel na celkových emisiách za rok 2004	43
Tab. 40	Počet cestných dopravných nehôd podľa regiónov – NUTS 2 a celkový počet cestných dopravných nehôd - NUTS 1 v rokoch 2000 - 2004	46
Tab. 41	Vývoj dopravnej nehodovosti v SR v rokoch 2000 - 2004	46
Tab. 42	Zoznam projektov realizovaných v rámci nástroja ISPA	47
Tab. 43	Zoznam projektov realizovaných v rámci Stratégie SR pre KF 2004 – 2006	48
Tab. 44	Zoznam vybraných projektov realizovaných v rámci OPZI 2004 – 2006.....	49
Tab. 45	Schéma časti SWOT analýzy s regionálnym priemetom na úrovni NUTS 3	52
Tab. 46	Schéma rozpracovania kľúčových disparít s regionálnym priemetom na NUTS 3.....	57
Tab. 47	Schéma rozpracovania faktorov rozvoja s regionálnym priemetom na NUTS 3	58
Tab. 48	Indikátory programu	61
Tab. 49	Členenie prioritných osí OPD 2007 – 2013.....	72
Tab. 50	Indikátory Prioritnej osi 1.....	75
Tab. 51	Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest – očakávaný stav v roku 2015	77
Tab. 52	Indikátory Prioritnej osi 2.....	77
Tab. 53	Indikátory Prioritnej osi 3.....	79
Tab. 54	Indikátory Prioritnej osi 4.....	84
Tab. 55	Počet obyvateľov vo vzťahu k dostupnosti z diaľnic a rýchlostných ciest – očakávaný stav v roku 2015	87
Tab. 56	Indikátory Prioritnej osi 5.....	87
Tab. 57	Indikátory Prioritnej osi 6.....	90
Tab. 58	Súlady stratégie OPD so strategickými dokumentmi EÚ.....	94
Tab. 59	Komplementarita operačných programov vo vzťahu k doprave	99
Tab. 60	Finančný plán OPD v členení podľa rokov (v EUR v bežných cenách)	103
Tab. 61	Finančný plán OPD v členení podľa prioritných osí a zdrojov financovania (v EUR v bežných cenách)	104
Tab. 62	Kategorizácia pomoci – Indikatívne rozdelenie príspevkov z fondov EÚ (v mil. EUR v bežných cenách)	105
Tab. 63	Názov a kontakt na RO OPD.....	107
Tab. 64	Zloženie a počty zástupcov Pracovnej skupiny pre vypracovanie OPD	120

Zoznam obrázkov

Obr. 1	Územná systemizácia SR.....	10
Obr. 2	Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR vo vzťahu k HDP	12
Obr. 3	Prepravný výkon pri preprave tovaru nákladnou dopravou SR.....	15
Obr. 4	Hustota železničnej siete v roku 2003 (km/tis. km ²) – Medzinárodné porovnanie	25
Obr. 5	Hustota diaľničnej siete v roku 2003 (km/tis. km ²) – Medzinárodné porovnanie.....	29
Obr. 6	Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – hnacie vozidlá.....	36
Obr. 7	Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – vozne.....	36
Obr. 8	Veková štruktúra železničných mobilných prostriedkov v r. 2005 – ucelené jednotky	37
Obr. 9	Územné rozloženie mobilných prostriedkov podľa jednotlivých regiónov SR na úrovni NUTS 2 - hnacie dráhové vozidlá a prípojné a vložené vozne.....	37
Obr. 10	Územné rozloženie mobilných prostriedkov podľa jednotlivých regiónov SR na úrovni NUTS 2 – vozne	38
Obr. 11	Počet kritických nehodových lokalít (KNL) a počet dopravných nehôd (PDN) na KNL v jednotlivých krajoch SR za rok 2004	45
Obr. 12	Ciele a Prioritné osi OPD	64