

Doprava kolabuje, autá stoja v kolónach a vlaky horia. Prinášame odborné riešenia pre spoľahlivú a konečne aj modernú dopravu na Slovensku.

SPOLĀHLIVÁ DOPRAVA





Vlaky načas!

Ročne mešká viac ako 30 minút alebo sa vôbec nevypraví vyše 1600 vlakov. Situácia sa nezlepšuje, práve naopak - ich počet sa postupne zvyšuje. Na meškajúce vlaky nedokážu nadväzovať autobusy, a tak sa celý systém fungujúcej dopravy rozpadá.

Zredukovanie meškaní a zvýšenie spoľahlivosti patria medzi naše priority v železničnej osobnej doprave.



Nechceme horiace vlaky!

Štátny železničný dopravca má prestarnutý vozový park, napriek tomu si nové rušne iba prenája a o necelých 10 rokov ich bude musieť vrátiť. Za rovnaké peniaze by si však mohol lokomotívy nakúpiť a postupne desiatky rušňov obmeniť.

Uprednostňujeme nákupy oproti nevýhodným prenájomom.



Zlepšíme údržbu koľajníc a vlakov!

Takmer tretina železničných tratí je v zlom stave. Pre nedostatok náhradných dielov, napríklad výhybiek, musia cestujúci znášať obmedzenia v podobe znížených rýchlostí alebo výluk. Intervaly medzi servisnými prehliadkami vlakov sa natiahujú. Sklady s náhradnými dielmi sú poloprázdne a materiály, s ktorými železničiarci pracujú sú nekvalitné a predražené. **Zabezpečíme pravidelnú dodávku kvalitných náhradných dielov a zintenzívime údržbu vlakov aj tratí.**



Urýchlíme modernizáciu tratí

Slovensko, to nie je iba hlavná trať z Bratislavy do Košíc. Aj keď **dokončenie modernizácie najdôležitejšieho koridoru považujeme za prioritu**, pre rozvoj železničnej dopravy musíme čím skôr zvládnuť modernizáciu úseku Kúty - Devínska Nová Ves, vybudovanie vybraných mimoúrovňových priecestí na trati Bratislava - Galanta, modernizáciu železničných uzlov Bratislava, Žilina a v neposlednom rade elektrifikáciu tratí medzi Bánovcami nad Ondavou - Humenným a Devínskou Novou Vsou - štátnou hranicou. **A tiež urobíme množstvo drobných úprav aj na ďalších tratiach, ktoré sa v budúcnosti majú stať nosnými líniami verejnej osobnej dopravy.**



Zamestnanci sú najdôležitejší

Zamestnanci železníc sú demotivovaní. Pracujú v dlhodobom strese, v katastrofálnych podmienkach, na ubytovniach ich štípu ploštice, zákonník práce sa nedodržiava a to všetko za mizerné platy. Zatiaľ čo zamestnancov v prevádzke ubúda, administratíva sa nafukuje.

Chceme, aby práca železničiara bola opäť perspektívnym povoláním. Zabezpečíme im kariérny rast, opravíme ubytovne a pracoviská, odstránime zbytočnú šikanu zo strany nadriadených a aj vzhľadom na konkurenčné prostredie počítame so zvýšením ich platov.

A to aj za cenu zúženía administratívy. Zároveň odpolitizujeme vedenie štátnych dopravných firiem a transparentne do ich vedenia vyberieme odborníkov.



Spoje musia na seba nadväzovať!

Cestovné poriadky vlakov schvaľuje ministerstvo dopravy, prímestské autobusy si objednávajú samosprávne kraje a mestská doprava je v kompetencii obcí a miest. V praxi to však znamená chaos, ktorý pociťujú cestujúci tým, že jednotlivé druhy dopravy na seba nenadväzujú, ba čo viac, navzájom si konkurujú! Podľa nás je to absurdné, pretože všetky tieto dopravné prostriedky platia ľudia zo svojich daní. **Zriadime Národnú dopravnú autoritu, ktorá jednotlivé druhy dopravy zosúladí tak, aby prestupy medzi vlakmi a autobusmi boli pohodlné a zabezpečené aj v prípade krátkych meškaní.**



Atraktívna hustota spojov

Na to, aby bola verejná doprava atraktívna, musí byť dostupná kedykoľvek a kdekoľvek. Na trasách s väčším počtom cestujúcich **zabezpečíme pravidelné intervaly spojov (podľa hustoty cestujúcich každých 15, 30, 60 minút).**



1 lístok na všetko!

Po zriadení Národnej dopravnej autority a zlepšení koordinácie spojov vypracujeme projekt jednotného integrovaného dopravného systému pre celé Slovensko. **Naším cieľom je, aby ľudia cestovali na 1 lístok v rámci celého Slovenska (vlakmi, autobusmi aj mestskou dopravou)!**



Postupná liberalizácia dopravy

Chceme, aby na Slovensku pôsobili súkromní dopravcovia. To však nejde chaotickým rozdelením tratí do cudzích rúk bez toho, aby mal štát jasno, v akom režime majú na nich premávať jednotlivé spoje. Ako riziko vidíme aj neochotu niektorých dopravcov vstupovať do integrovaných systémov a deliť si tržby s ostatnými dopravcami. Aj preto chceme **najprv nastaviť pravidlá, dopravu skoordinať, integrovať a potom na jednotlivé úseky vysúťažiť súkromných prevádzkovateľov.**



Nechceme kolóny!

Tie sa vytvárajú najmä na vjazdoch do miest, kam chodia ľudia za prácou a do školy. Okrem zlepšenia verejnej dopravy chceme dobudovať obchvaty všade tam, kde tranzitná doprava priveľmi zaťažuje centrá miest a obcí. **Dlhé roky politici sľubovali diaľnicu do každej dediny. Na veľkej časti Slovenska ich ľudia doteraz nemajú. Aj preto by mali poznať pravdu - budovanie diaľnic je drahé a trvá prídlho. Všetade tam, kde doprava kolabuje, sme za lacnejšie a rýchlejšie riešenia ako diaľnice - napríklad preloženie ciest prvej triedy poza obce a mestá, výstavbu rýchlostných ciest v polovičnom profile, rozširovanie jazdných pruhov a podobne. Zvýšenú pozornosť venujeme cestám v okolí Šarišského Štiavniku, Giraltovcie, Prešova, Košíc, Dolného Kubína, Tvrdošína, Krupiny, Trenčína a Prievidze, kde musíme urýchlene vybudovať kvalitné 2-4 pruhové cesty prvej triedy mimo obcí. Rozhodujúce budú intenzity dopravy tak, aby sme obce a mestá odbremenili nielen od osobných, ale aj nákladných áut a kamiónov. A to všetko za menej peňazí a najmä - oveľa rýchlejšie.**



Dostavba prioritných úsekov diaľnic

To, že presadzujeme lacnejšie a efektívnejšie riešenia, neznamená, že nechceme dokončiť najdôležitejšie diaľnice na Slovensku. **Medzi naše priority patrí dostavba chýbajúcich úsekov D1 a D3 a tiež D4 a R7 pri Bratislave.**



Dost' bolo výtlkov!

Vodičov už roky trápi katastrofálny stav ciest. Viac ako tretina ciest prvej triedy (cca 1300 km z 3000 km) je v nevyhovujúcom stave. Okrem toho je stav stoviek mostov havarijný. Dôvodom je, že štát dáva na ich údržbu iba 40 miliónov eur ročne. To je menej ako stál kilometer diaľnice pri Žiline.

Ak chceme cesty skutočne udržiavať a nie iba sanovať havarijné stavy, musíme na cesty vyčleniť aspoň 100 miliónov eur každý rok. Údržba ciest patrí medzi naše hlavné priority v cestnej doprave, pretože ak sa cesty neopravujú priebežne, ich komplexná oprava je trikrát drahšia.



Bezpečná letecká doprava

Bezpečnosť leteckej prevádzky je ohrozená. Dôvodom je nekompetentné vedenie štátneho podniku Letové prevádzkové služby. Na riadiacich pozíciách sú ľudia, ktorí neprešli výberovými konaniami. Ich nečinnosťou prichádza podnik o milióny eur a zároveň sa dostáva do výraznej straty. Je to zarážajúce, keďže podnik má monopolné postavenie na organizáciu vzdušného priestoru a vysoký nárast prevádzky. Myslíme si, že nové vedenie musí vziť z transparentného výberového konania.



Letiská na svetovej úrovni

Najdôležitejšie letisko na Slovensku - Letisko M. R. Štefánika, je v zlom finančnom stave. Aj preto štát uvažuje o jeho prenájme súkromníkom bez toho, aby mal jasnú predstavu, čo by to prinieslo. To je celkom nepochybne dôsledok skutočnosti, že **doteraz nemá štát žiadnu predstavu o strategickom rozvoji svojej leteckej infraštruktúry.** My si myslíme, že na bratislavské letisko treba pritiahnúť okrem nízkonákladových spoločností aj veľkých dopravcov, ktorí ponúknu priame spojenia smerom na východ (Ázia) a západ (USA). Okrem toho si myslíme, že aj prostredníctvom eurofondov treba podporiť rozvoj lokálnych letísk (napr. v Piešťanoch, Žiline či Poprade). Okrem podpory turizmu by to znamenalo aj rast zamestnanosti, vyšší tlak na platy a rozvoj regiónov. To všetko je však možné iba vtedy, ak tieto naše predpoklady potvrdí seriózný materiál o strategickom rozvoji slovenskej letiskovej infraštruktúry a letiská budú riadiť odborní manažéri.



Preprava nákladov po rieke a železniciach

Rast kamiónovej dopravy je neúnosný. Časť nákladu môžeme presunúť na kolajnice, prípadne na Dunaj. Sme za rozvoj kombinovanej dopravy. Na to treba ihneď začať naplno využívať kontajnerové prekladisko pri Žiline a zamyslieť sa nad výstavbou ďalších terminálov - napríklad v bratislavskom prístave.



Ekológia je nevyhnutná!

Naše riešenia sú ekologické. Základom je atraktívna verejná doprava, ktorou chceme presvedčiť ľudí, aby nechali autá doma. Menej áut = menej emisií. Základom sú spoľahlivé železnice, ktoré produkujú iba minimum emisií (napr. pri výrobe elektriny). Na železnice chceme okrem ľudí dostať aj viac nákladu z kamiónov. Dosiahnuť to chceme napríklad aj podporou špeditérov, využívajúcich pre dopravu kontajnerov železničnú nákladnú dopravu. Budeme pokračovať v elektrifikácii tratí, po ktorých dnes jazdia motorové vlaky. Zvýšiť podiel vozidiel na alternatívny pohon mienime nielen priamymi dotáciami, ale aj podporou výstavby potrebnej infraštruktúry.



Štát musí počúvať odborníkov a mať plány!

Dost bolo nepremyslených politických rozhodnutí, ktorých cieľom je rýchle získavanie skupiny voličov na úkor ostatných ľudí. Štát musí počúvať odborníkov. **Štátne podniky a dopravné firmy musia viesť ľudia z praxe, ktorí prejdú výberovými konaniami. Rozhodnutia sa musia prijímať na základe odborných podkladov, analýz, čísel a diskusií s expertmi na danú problematiku.** Jednotlivé riešenia musia prechádzať Útvorom hodnoty za peniaze. V každej oblasti musí mať štát vypracovaný dlhodobý plán, inak nevieme, kam smerujeme. Ten musí byť chránený od politických zásahov tak, aby každá zmena garnitúry neznamenal zastavenie výstavby, zmenu investícií a priorit. Ministerstvo dopravy musí byť skutočnou autoritou a vyžadovať od štátnych dopravných firiem dodržiavanie týchto plánov.



Odkiaľ na to zoberieme peniaze?

Kohútik, ktorým pritekajú peniaze z eurofondov, sa onedlho uzavrie. Aj preto sme pripravili riešenie, vďaka ktorému bude na investície v oblasti dopravy stále dosť peňazí. **Podľa vzoru z Českej republiky navrhujeme vytvoriť Fond na rozvoj dopravnej infraštruktúry. Peniaze by doňho prúdili najmä z výberu mýta, daní z motorových vozidiel, časti spotrebnej dane za pohonné hmoty, ale napríklad aj priamo zo štátneho rozpočtu. Následne by sa tieto prostriedky využili na výstavbu ciest a diaľnic, železníc, vodných ciest či cyklochodníkov.** Okrem toho by sme zvážili zlúčenie niektorých štátnych firiem do jednej napríklad Národnej diaľničnej spoločnosti so Slovenskou správou ciest, či Slovenského vodohospodárskeho podniku s Vodohospodárskou výstavbou. Posilnením analytických kapacít na ministerstve by sme výrazne obmedzili pridrahých externých analytikov. Malý počet zbytočne drahých projektov nahradíme väčším počtom lacnejších, ale efektívnych riešení rovnomerne rozložených po celom Slovensku. **U nás platí nulová tolerancia korupcie.** Ďalšie možnosti šetrenia nájdete v kompletnej verzii nášho programu.

Korupcia a mafia. S týmito neduhmi slovenskej politiky bojuje hnutie OĽANO odvážne už 10 rokov. Dôsledkom korupčných biznisov je okrem zdevastovaného zdravotníctva či školstva aj kolabujúca doprava.

Považujeme to za výsledok viac ako desaťročnej vlády Smeru, ktorá mnohé oblasti spoločnosti vrátane dopravy priviedla na pokraj krachu.

A tak sme dnes svedkami horiacich a meškajúcich vlakov, nekonečných kolón a rozbitých ciest prvej triedy, z ktorých je skoro polovica vo veľmi zlom stave. Nezvládnutá výstavba diaľnice do Košíc vrátane zastavenia prác na tuneli Višňové, nezáujem vlády o dokončenie kysuckej diaľnice a škodlivý odpad v násypoch bratislavského diaľničného obchvatu sú ďalšie dôsledky šafárenia Smeru v doprave.

V hnutí OĽANO za tým všetkým vidíme konkrétne peniaze, ktoré namiesto lepších služieb pre ľudí skončili v cudzích vreckách. Neúnavne na to upozorňujeme a snažíme sa to zmeniť.

Našou ambíciou však nie je kritika za každú cenu. Prinášame aj riešenia, ktoré túto situáciu menia a život na Slovensku zjednodušia a zlepšia. Chceme, aby ľudia nevnímali dopravu ako záťaž, ale ako rýchly a bezpečný prostriedok pri cestovaní za prácou, do školy, za oddychom alebo službami.

Dopravnú politiku hnutia OĽANO, ktorú práve držíte v rukách, považujem za najlepší a najkomplexnejší dopravný program spomedzi všetkých strán a hnutí. Prináša odborné riešenia problémov, ktorým všetci čelíme. Predstavuje našu víziu, ciele a opatrenia, ako pomôžeme krajine, keď nám dáte dôveru spolupodieľať sa na jej správe.

S úctou

Igor Matovič



Milí priatelia,

vlakmi či autobusmi cestujem denne. Situáciu v doprave tak pociťujem na vlastnej koži. Žiaľ, počas uplynulých vlád Roberta Fica sa doprava stala jedným z najvážnejších problémov, ktoré ľudí na Slovensku trápia. Strácame svoj drahocenný čas v kolónach namiesto toho, aby sme sa rýchlo dopravili z práce domov a trávili ho so svojou rodinou. Denne počúvame o výstavbe diaľnic, na ktoré štát dáva milióny eur, ale doterajšie vlády nespojili ani dve najväčšie slovenské mestá, medzi ktorými sa presúva najviac ľudí.

Prímestské autobusy nie sú zosúladené s vlakmi a často po vystúpení z rýchlika nám prípoj do obce doslova „ujde pred nosom“. O horiacich, zmeškaných či odrieknutých vlakoch snád' netreba ani hovoriť. Ministerstvo dopravy sa nečinne prizerať tomuto žalostnému stavu a namiesto kvalitného manažovania sa vyhovára na svoje podriadené firmy (NDS, SSC, ZSSK, ŽSR...).

Ja som sa rozhodol, že sa na tieto problémy nebudem iba nečinne prizerať. Spojil som odborníkov, s ktorými sme za niekoľko mesiacov pripravili konkrétne riešenia pre SPOĽAHLIVÚ DOPRAVU. Urobili sme spoločne kus práce, ktorú vám dnes s pokorou ponúkame. Máme predstavu o Slovensku, kde sa každé euro, investované do dopravy, vráti občanom v podobe kvalitných služieb.

Chceme, aby vlaky jazdili načas! Myslíme do budúcnosti a preto budeme dopravu integrovať tak, aby cestujúci jazdili po celom Slovensku na jeden lístok. Spoje musia na seba nadväzovať a dopravu chceme postupne liberalizovať (viac súkromných dopravcov). Okrem toho veríme, že výstavbou ciest prvej triedy môžeme rýchlo a lacno odbremeniť mnohé obce a mestá od nákladnej dopravy a nekonečných kolón.

To sú len niektoré z našich riešení pre SPOĽAHLIVÚ DOPRAVU. Ďalšie nájdete v tejto publikácii, ale aj na www.spolahlivadoprava.sk, kde denne môžete sledovať naše aktivity a písať nám svoje pripomienky a nápady.

Nie sme majstri sveta. Vieme, že všetko sa dá zlepšiť. Aj preto s naším programom prejdeme v roku 2019 celé Slovensko. Chceme priamo od vás počuť, aké problémy v doprave pociťujete. Verím, že spolu „ušíjeme“ ďalšie riešenia aj pre váš región. V prípade, že sa vám budú páčiť, budeme radi, ak nám svoju dôveru prejavíte v najbližších parlamentných voľbách. Spoločne tak dostaneme SPOĽAHLIVÚ DOPRAVU do praxe.

S úctou

Ján Marosz

poslanec NR SR a tieňový minister dopravy



A photograph of two men in dark suits standing on a balcony with a glass railing. The man on the left is older, with thinning hair, and is looking towards the right. The man on the right is younger, with dark hair, and is looking down at his hands, which are gesturing as if in conversation. In the background, a body of water is visible with several boats, and a city skyline with various buildings and a tall tower can be seen under a clear sky.

Jiří Kubáček

dopravný expert, železničiar

Ján Marosz

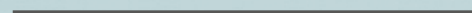
poslanec NR SR,
tieňový minister dopravy
hnutia OĽANO, manažér



Ľuboš Jančík

dopravný expert, analytik

OBSAH



1.	Analýza súčasnej situácie	14
a)	Pomery v cestnej a železničnej doprave	16
b)	Letecká doprava	23
c)	Riečna doprava	24
d)	Doplnkové formy dopravy	25
e)	Systémové problémy	25
2.	Vízia, ciele a priority rozvoja dopravného sektora	28
a)	Vízia	30
b)	Strategické globálne ciele	30
c)	Priority	30
3.	Návrhy riešení pre jednotlivé priority	34
a)	Odstránenie dlhu v údržbe zmysluplnej časti existujúcej dopravnej infraštruktúry	36
b)	Zásadná optimalizácia verejnej osobnej dopravy (VOD)	37
c)	Zásadné zefektívnenie fungovania železničného sektora	40
d)	Zabezpečenie dostatočného počtu kvalifikovaných odborníkov pre kvalitné zabezpečenie fungovania dopravného sektora	43
e)	Uvážlivé a efektívne pokračovanie v modernizácii dopravnej infraštruktúry	45
f)	Podpora účasti železničnej a riečnej dopravy v systéme kombinovanej nákladnej dopravy	48
g)	Ekologizácia dopravy	49
h)	Podpora leteckej dopravy s preukázaným rozvojovým potenciálom	50
4.	Reforma MDV SR	52
5.	Financovanie prevádzky a rozvoja dopravného sektora	56
a)	Prevádzkové financovanie	58
b)	Investičné financovanie	59
	Prehľad skratiek	62

ANALÝZA SÚČASNEJ SITUÁCIE

1.

a) Pomery v cestnej a železničnej doprave

Zhoršujúce sa pomery v doprave na Slovensku sa najmä v ostatnej dobe stávajú významnou témou verejných diskusií. Nečudo – **individuálna automobilová doprava** (IAD) začína najmä vo veľkých mestách a ich okolí bolestivo **narážať na objektívne limity ďalšieho rastu**. Prejavuje sa to nedostatkom parkovacích možností, stále väčšími dopravnými zápchami či nehodami, ktoré pripravujú mnohých ľudí o zdravie, či dokonca život a na dlhé hodiny blokujú mohutné dopravné prúdy. Reálne návrhy na riešenie stále vypuklejšieho problému z kompetentných miest neprichádzajú. Ministerstvo dopravy a výstavby sa tomuto problému systematicky nevenuje.

Ďalším problémom, ktorý ministerstvo dopravy do značnej miery ignoruje, je nedostatočná regulácia **rýchlo rastúcej cestnej nákladnej dopravy**. Tá často uniká z diaľnic a spoplatnených úsekov ciest I. triedy na cesty nižších tried. Spôsobuje tak **nadmerné poškodzovanie** nielen samotných **ciest**, ktoré nie sú na takúto záťaž dimenzované, ale i **stavieb** v ich okolí. Nehovoriac už o **bezpečnostnom riziku** a zvýšenej záťaži okolia **splodinami, prachom a hlukom**. Kde treba hľadať príčiny tejto nepriaznivej situácie?

Príčiny nepriaznivej situácie

■ NEDOSTATOČNÁ PONUKA VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY

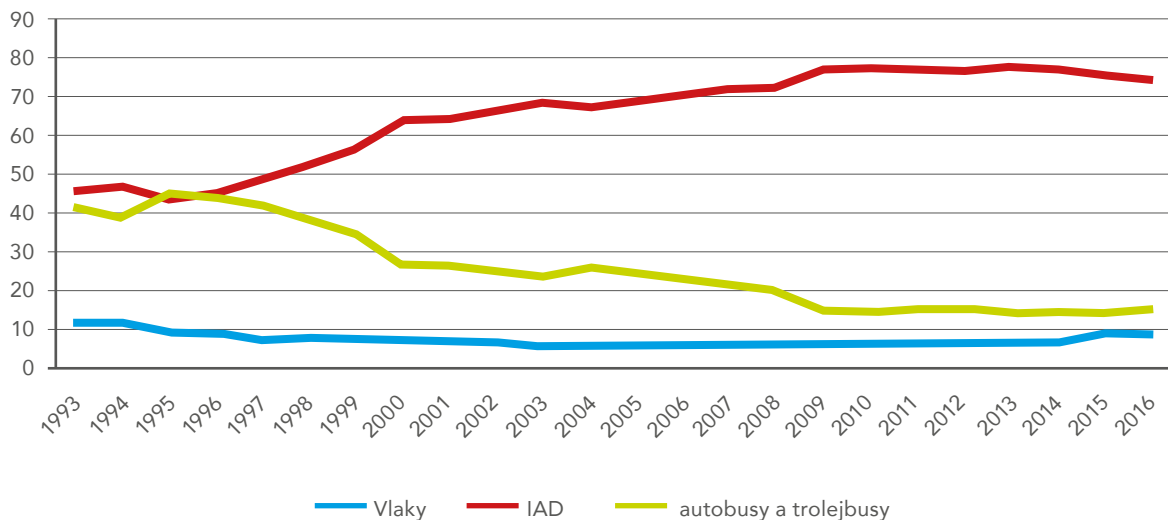
Počet cestujúcich vo verejnej osobnej doprave (VOD) dlhodobo klesá.

Kým v roku 1993 ľudia vo veľkom využívali služby VOD, keď ňou vtedy cestovali až dve tretiny cestujúcich, v súčasnosti je to len štvrtina. Tri štvrtiny ľudí jazdí v autách, poväčšine s veľmi nízkym obsadením.

Je pravda, že v súčasnosti sa tento prepád prakticky zastavil. Žiaľ, nie je to spôsobené vyššou kvalitou alebo lepšou ponukou vlakových a autobusových spojov. Skôr tým, že individuálna automobilová doprava (IAD) narazila na limity, ktoré jej bránia v ďalšom raste.

Mierny pokles ešte badať v prímestskej autobusovej doprave, objednáwanej samosprávnymi krajinami. V železničnej doprave, ktorú objednáva ministerstvo dopravy, začal počet cestujúcich po roku 2015 rásť. Spôsobilo to však predovšetkým zavedenie nesystémovej bezplatnej prepravy, ktorá navyše prispela k významnému zníženiu kvality vlakov osobnej dopravy.

Vývoj percentuálneho podielu výkonov rôznych módov osobnej dopravy v osobových kilometroch medzi rokmi 1993–2016 v SR

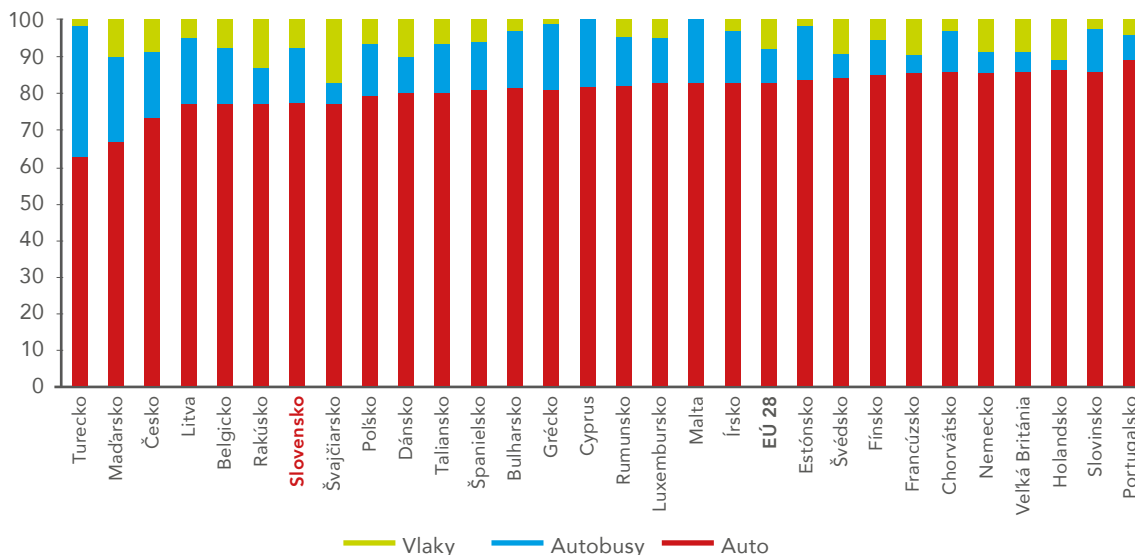


(zdroj: https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk310&language=en)

Železničná osobná doprava ani zďaleka **nevyužíva svoj potenciál**, najmä pre nízku frekvenciu spojov v regionálnej vlakovej doprave. To znemožňuje optimálne využívať jej kapacitný a drahý vozidlový park. Preto je zarážajúce, keď v mnohých prípadoch **súčasne s vlakom vyráža v rovnakej trase paralelne idúci autobus**, namiesto toho, aby na vlak nadviazal a rozviezol cestujúcich do miest a obcí, kam železničná trať nevedie. Pre toto neehospodárne súťaženie vlakových a autobusových spojov potom **verejná doprava chýba** alebo je príliš riedka inde, najmä **v obciach, ktoré sú mimo dosahu železničných tratí**.

Integrácia dopravy, teda vzájomné zladenie a previazanie viacerých druhov dopravných módov, najmä vlakov a autobusov, na Slovensku prakticky **nefunguje**. Vo všetkých systémoch, ktoré toto označenie dnes používajú, **chýba** dôležitá zložka – **dopravná optimalizácia**. Tá je nevyhnutným predpokladom ekonomickej udržateľnosti každého integrovaného dopravného systému (IDS). Pre úplnosť však treba poznamenať, že zatiaľ jediný nesmelý pokus o previazanie autobusov a vlakov v Bratislavskom samosprávnom kraji narazil na nedostatočnú presnosť a spoľahlivosť železničnej osobnej dopravy. To naznačuje, že v budúcnosti je potrebné venovať oveľa väčšiu pozornosť inštitucionálnej príprave IDS (v tomto prípade funkčnému dispečingu s náležitými kompetenciami). Je tiež potrebné, aby si železniční dopravcovia, zúčastnení na IDS oveľa viac uvedomovali zodpovednosť, ktorá im zo zabezpečovania nosných liniek IDS vyplýva.

Percentuálny podiel výkonov jednotlivých módov osobnej dopravy v osobových kilometroch v roku 2015

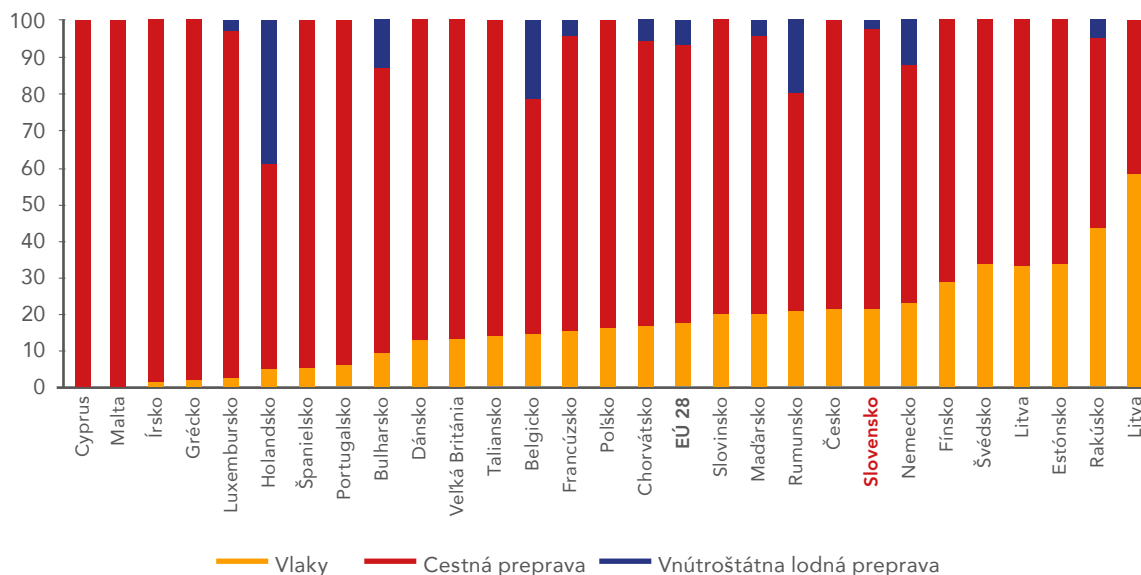


(zdroj:http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=765&lang_id=94)

■ NÍZKY PODIEL ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

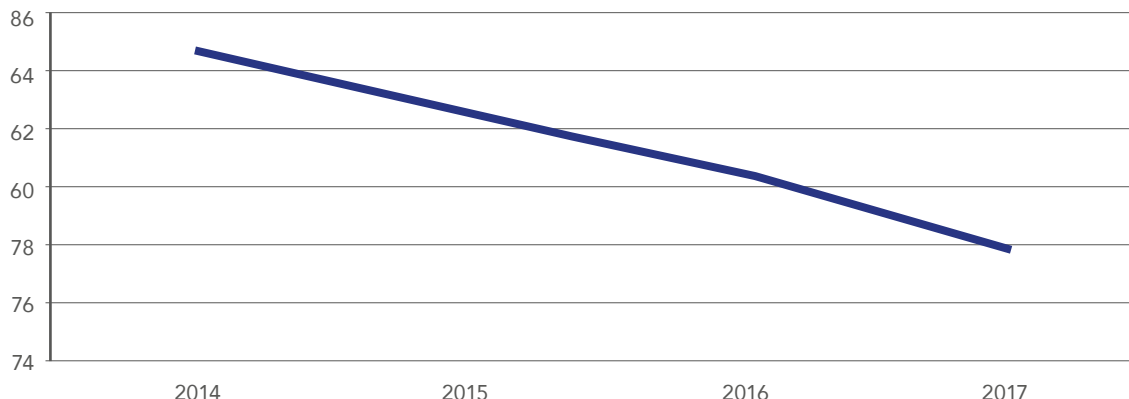
Ďalším problémom v doprave na Slovensku je **nízky podiel železníc** na celkovom objeme **nákladnej dopravy**. Hoci jej absolútny objem vďaka privátnym železničným dopravcom mierne rastie, **rozmach cestnej nákladnej dopravy je dynamickejší**. V uplynulých rokoch významne poklesol počet vozňov, nakladaných a vykladaných na vlečkách priemyselných závodov či na staničných nákladiskách. Tento **výpadok nebol** v dostatočnej miere **nahradený** náležitým **zapojením železničnej dopravy do kombinovanej dopravy** (preprava kontajnerov), čo by výrazne mohlo odľahčiť preťažené cesty. Preto je zarážajúce **dlhodobé odkladanie sprevádzkovania** nového verejného **terminálu kombinovanej dopravy v Žiline**.

Percentuálny podiel výkonov jednotlivých módov nákladnej dopravy v hrubých tonových kilometroch v roku 2015



(zdroj:http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=766&lang_id=94)

Percentuálny podiel výkonov ZSSK Cargo na celkovom objeme výkonov železničnej nákladnej dopravy v hrubých tonových kilometroch v SR



Nedostatočná aktivita štátneho nákladného dopravcu **ZSSK Cargo** spôsobuje, že jeho **výkony** už niekoľko rokov po sebe **klesajú**, čo je dlhodobo neudržateľné. Pozitívny hospodársky výsledok je dosahovaný len za cenu postupného rozpredávania jeho majetku. To, kedy sa firma dostane do straty, je len otázkou času.

■ ZANEDBANÁ ÚDRŽBA DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Dlhodobo zanedbávaná údržba **ciest i železníc vedie k zhoršovaniu ich stavu.**

Na cestách I. triedy viditeľne chátrajú vozovky aj mosty. V nevyhovujúcom, až havarijnom stave je vyše 40 % týchto štátnych ciest (cca 1300 km).

Z celkovo 1875 mostov na cestách I. triedy je vyše 300 v zlom, veľmi zlom alebo havarijnom stave.

Na **železničných tratiach** je pre zanedbanú údržbu a klesajúcu kvalitu veľké **množstvo úsekov so zníženou rýchlosťou či únosnosťou**. Medzi rokmi 2012-2017 stúpol podiel nevyhovujúcich úsekov z 23 na 27,6 % celkovej dĺžky prevádzkovej siete. Trestuhodne je **zanedbávaná ich príprava** na nevyhnutnú **koncentráciu železničnej osobnej dopravy do perspektívnych línii** po očakávanom nastolení optimálnej delby práce medzi autobusmi a vlakmi.

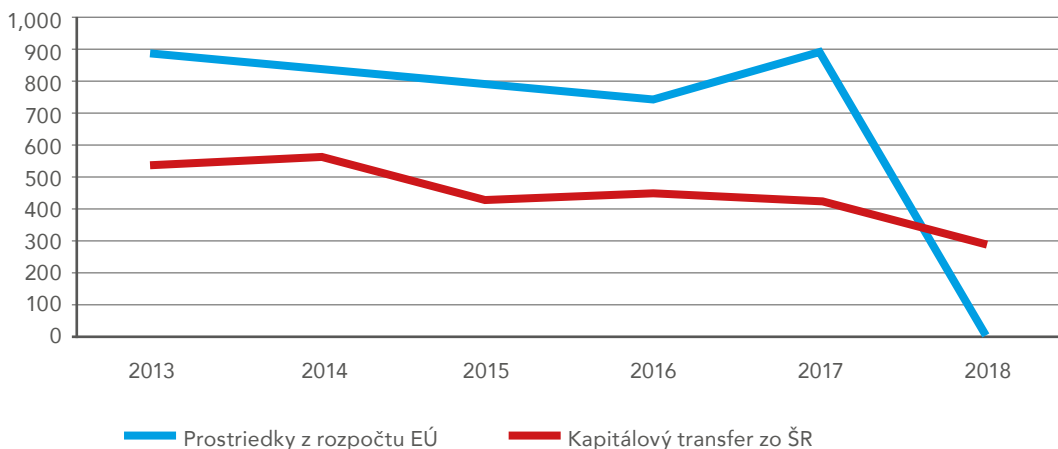
■ PROBLÉMY V INVESTÍCIÁCH DO DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Investície do dopravnej infraštruktúry sú **financované** predovšetkým **z eurofondov** (príspevok štátu je výrazne nižší ako zdroje EÚ). Rozhodujúci objem financií ide najmä na **výstavbu** chýbajúcich úsekov diaľnic a vo veľmi obmedzenom rozsahu aj na **modernizáciu koridorovej trate Bratislava - Žilina - Čadca št. hranica**. Do iných oblastí dopravy **sa neinvestovalo** takmer nič. Realizované technické **riešenia sú** často zbytočne **prepychové a drahé**, takže prínos investícií obvykle nie je adekvátny vynaloženým prostriedkom.

Časté zmeny investičných priorít a veľmi **pomalé schvaľovanie** dopravných **projektov** spôsobuje, že výsledky nie sú veľmi presvedčivé ani tam, kde sa to celkom prirodzene očakáva. Slovensko stále nie je schopné dokončiť kľúčovú diaľnicu medzi Bratislavou a Košicami.

Na železničnej infraštruktúre sa dodnes nepodarilo zmodernizovať trať z Bratislavy ani len do Žiliny. Paradoxom je, že zmodernizované úseky majú väčšinou nižšiu priepustnosť ako pred rekonštrukciou. Kompetentní si po dlhých desaťročiach uvedomili, že je potrebné modernizovať trate aj v iných častiach Slovenska, nie iba v jeho západnej a severnej časti. Rezort dopravy preto nedávno začal

Projektovaná úhrada investícií ministerstva dopravy v mil. EUR



investovať aj v iných regiónoch, zdroje však zďaleka nepokrývajú reálne potreby. A aj tu ide zväčša o predimenzované riešenia, ktoré nezodpovedajú súčasným ani výhľadovým dopravným pomerom a ignorujú obvykle aj akékoľvek pripomienky Útvary hodnoty za peniaze pri ministerstve financií.

Keďže Slovensko nemá bezodnú štátnu pokladnicu, investičné zdroje do dopravnej infraštruktúry sú obmedzené. Ich **sústredenie do neprimerane luxusného zveľadovania** malého množstva **vybraných úsekov** spôsobuje, že sa odsúva realizácia menších, lacnejších a efektívnejších riešení na viacerých miestach krajiny, kde si to situácia už akútne vyžaduje.

■ PREVÁDZKA ŽELEZNÍC PRED KOLAP SOM

Veľmi znepokojivý je vnútorný vývoj v celom **železničnom sektore**, ktorý **sa v podstate rozpadáva**. Ak sa tento trend včas nezvráti, **môže to** v budúcnosti **viest' k citeľnému obmedzeniu rozsahu železničného systému SR** (najmä k rušeniu aj perspektívnych tratí len pre ich podudržiavanosť či investičnú zanedbanosť), predovšetkým v dôsledku jeho nespôsobilosti čeliť aktuálnym výzvam.

Prejavuje sa to tým, že **železnica** v súčasnosti **nie je** na väčšine existujúcich tratí **pripravená prevziať úlohu nosného dopravného systému vo verejnej osobnej doprave**. Tá jej patrí vzhľadom na kapacitné možnosti a segregovanú (oddelenú) dopravnú cestu. Príčinou je nielen **zlý stav železničnej infraštruktúry**, ktorý **neumožňuje prevádzku vlakov** osobnej dopravy **v dostatočne hustom intervale**, ale i **vyčerpaná** personálna i technická **kapacita štátneho železničného dopravcu** – Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK). Najväčší podiel na tom má **absencia racionálnej koordinácie** nešťastne **rozdeleného železničného sektora** a chabé usmerňovanie železníc z pozície ministerstva dopravy.

Nedostatočne riadené **štátne železničné firmy** bez jasne vytýčených cieľov produkujú **čoraz nižšiu kvalitu** a stále viac **sa menia** z dopravného prostriedku na efektívnu **prečerpávačku štátnych peňazí do súkromných „vreciek“** rôznych záujmových skupín. Názorne to demonštruje nedávny prípad batoha s 300-tisíc eurami, ktorý si na benzínovej pumpe zabudol bývalý vysoko postavený manažér ŽSR.

Táto nelichotivá situácia výrazne **zdemoralizovala** celý **železničný sektor** a naštrbila identifikáciu radových železničiarov s firmou. Prudký **úpadok odbornej kvalifikácie** v prebujnených a dobre honorovaných pozíciách **v centrálach** štátnych železničných firiem **odoberá** posledným odborníkom na nižších úrovniach riadenia, ako aj zamestnancom v prevádzke, akýkoľvek **motív pre rešpekt k nadriadeným**. Spolu s **nízkymi platmi radových zamestnancov** v prevádzke sa demoralizácia stáva základnou príčinou odchodu do predčasnej penzie. Tí, ktorí ešte vydržali, pracujú v stave permanentnej pasívnej rezistencie. Tento stav v kombinácii s **nedostatočným bezpečnostno-policajným dohľadom** zo strany Dopravného úradu SR umožňuje menej zodpovedným privátnym železničným dopravcom **beztrestne porušovať bezpečnostné normy a predpisy** (technický stav vozidiel, spôsobilosť personálu).

Stav na železniciach oprávnene znižuje dôveru **ministerstva financií**, ktoré už dlhší čas **považuje sektor za čiernu diery**, schopnú pohltiť akýkoľvek objem peňazí bez reálneho úžitku. Železnice sa v krátkom čase môžu ocitnúť v situácii, že nebudú schopné obsadiť dôležité pozície s priamym dopadom na zabezpečenie dennej prevádzky. Reálne tiež hrozí, že sa preruší prirodzené medzigeneračné odovzdávanie odborných skúseností a zručností, ktoré sú potrebné pre každodenný chod železničnej dopravy. To výrazne **znižuje šance železníc na ich renesanciu**.

b) Letecká doprava

Na úplnom okraji záujmu štátu je letecká doprava. Slovenské **letiská** s výnimkou Bratislavy a Košíc **stagnujú a upadajú**. **Slovensko nemá linky** vo vhodnej štruktúre a frekvencii, čo spôsobuje **masívny odliv cestujúcich**. Približne **6 miliónov** našich **cestujúcich** každý rok **využíva letiská mimo SR**. Tento stav má negatívny dopad na aktívny cestovný ruch.

Úpadok kvalifikácie vidno v ostatných rokoch najmä aj **v Letových prevádzkových službách**, kde po výmene riaditeľa v roku 2016 došlo k radikálnym personálnym zmenám. Vrcholové pozície boli obsadené väčšinou nekvalifikovanými bývalými pracovníkmi Poľnohospodárskej platobnej

agentúry bez skúseností v civilnom letectve. Nečinnosť manažmentu stála v roku 2017 firmu 1,85 milióna eur v dôsledku nekontrolovaného rastu zdravotných a sociálnych odvodov. Dôsledok nekompetentného pôsobenia manažmentu LPS SR je katastrofálny. Deficit mzdových prostriedkov je spôsobený zlou personálnou politikou, najmä prijímaním veľkého množstva administratívnych pracovníkov bez výberových konaní, s dôsledkom v podobe straty nezávislosti vyšetrovacích orgánov oddelenia bezpečnosti. Na hospodárenie firmy má škodlivý vplyv obrovské plytvanie zdrojov na nezmyselné marketingové aktivity, nízka úroveň znalosti anglického jazyka zo strany manažmentu, veľmi nízke čerpanie investičných zdrojov EÚ, spôsobené nečinnosťou firmy.

c) Riečna doprava

Zlá situácia je aj v riečnej doprave. Hoci výstavbou Vodného diela Gabčíkovo boli vytvorené priaznivé plavebné podmienky pre našu najvýznamnejšiu vodnú cestu **na Dunaji, jej potenciál nie je dostatočne využitý. Splavnosť** rieky **nesplňa požiadavky Dunajskej komisie**, vyžadujúcej splavnosť aspoň 300 dní v roku. Dôvodom je **nedodržiavanie podmienok prevádzky Vodného diela Gabčíkovo**, najmä **povinnosti ťažby nánosov zo zdrže Hrušov a od plavebných komôr** samotného vodného diela. Situácii neprospelo ani pasívne prizneranie sa SR na aktivity susedného Rakúska pri rozoberaní brehových opevnení na rakúskom úseku Dunaja pod Viedňou. V dôsledku toho sa zvýšila intenzita tvorby úsad na slovenskej časti toku, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú vjazd do prístavu Bratislava. Údržbu toku Dunaja majú v popise práce dva štátne podniky (**Slovenský vodohospodársky podnik a Vodohospodárska výstavba**). Zdá sa však, že to nepomáha. Skôr naopak, **ich kompetencie sa prekrývajú**, duplicita robí celú situáciu neprehľadnou, vytvára netransparentné prostredie a spôsobuje **neefektívne vynakladanie zdrojov**.

Prístav Bratislava je výhodne situovaný mimo hlavného toku rieky Dunaj, s dostatočnou hĺbkou vody v bazénoch a nezávislý od poveternostných podmienok. Nevyužíva však svoj potenciál, **je investične zanedbaný**. Hlavnou príčinou je **zlá organizácia vlastníctva a správy**. Pozemky prístavu vlastní štátna akciová spoločnosť Verejné prístavy. Infraštruktúra prístavu

(t. j. prekladné hrany, inžinierske siete, cestná a železničná sieť) patrí súkromnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, ktorá je súčasne aj lodným dopravcom. Podobné pomery panujú aj v menšom prístave Komárno. Dohovor o prípadnom investičnom rozvoji je v týchto pomeroch veľmi komplikovaný. Navyše, situácia, v ktorej privátny dopravca ovláda aj prístavnú infraštruktúru, nie je zárukou nediskriminačného správania súkromnej spoločnosti. Nevzbudzuje to dôveru iných operátorov a významne obmedzuje mieru využitia existujúcej infraštruktúry.

V situácii, keď nedokážeme zabezpečiť potrebnú údržbu najdôležitejšej slovenskej riečnej komunikácie, vyznievajú snahy o zriadenie osobného lodného spojenia Šamorína s Bratislavou či vytvorenie národného vodného „prepravcu“ pomerne komicky. Od reality je odtrhnutá aj vízia splavnenia Vážskej vodnej cesty až po Žilinu.

d) Doplnkové formy dopravy

Nedostatočne rozvinuté sú aj všetky doplnkové formy dopravy, najmä **infraštruktúra pre cyklodopravu a komunikácie pre pešiu dopravu**. Tieto druhy dopravy sú vo vzťahu k individuálnej automobilovej doprave dlhodobo diskriminované, najmä pre zastarané technické normy a zakorenené spôsoby rozhodovania kompetentných orgánov, obzvlášť Policajného zboru SR.

e) Systémové problémy

■ ABSENCIA DOPRAVNÉHO PLÁNOVANIA

Azda najvýznamnejšou príčinou nepriaznivej situácie v doprave je **absencia** efektívneho **dopravného plánovania na ministerstve dopravy**, väčšine **vyšších územných celkov**, ako aj **väčších miest**. Strategické materiály týchto inštitúcií nie sú reálnym podkladom pre realizáciu rozumných politík. Pripravujú sa iba preto, aby inštitúcie získali formálnu možnosť čerpať európske fondy. **Politické reprezentácie** na všetkých úrovniach ich pravidelne nerešpektujú a pri realizácii dopravných projektov **uprednostňujú svoje regionálne záujmy** alebo i **záujmy spriaznených dodávateľov**. Robia tak najčastejšie

prostredníctvom politických nominantov vo vedení štátnych podnikov pre výstavbu a správu dopravnej infraštruktúry – najmä Slovenská správa ciest, Národná diaľničná spoločnosť, Železnice Slovenskej republiky. Neželaným výsledkom tohto nekoordinovaného „samospádu“ býva riešenie jediného dopravného problému rôznymi, často protichodnými a obvykle neefektívnymi investíciami. Niet sa čo čudovať, že takto vynaložené prostriedky potom chýbajú inde.

■ NEDOSTATOK POLITICKEJ ODVAHY NA REFORMY

Rozhodujúci podiel na žalostnom stave v sektore dopravy na Slovensku majú vlády vedené politickou stranou **Smer-SD**, ktorá je na čele štátu už viac ako desať rokov. Smer bol natoľko paralyzovaný obavami zo straty politických bodov, ktoré hrozili pri akejkoľvek zmene zabehnutých poriadkov, že prakticky **úplne rezignoval na potrebné reformy v doprave**. Nie nadarmo sa v tejto súvislosti ujalo výstižné konštatovanie, že „ešte nik, kto vládol s takou veľkou mocou tak dlho, nezlepšil Slovensko tak málo ako premiér Fico.“ (Leško, M.: *Chudák každý, kto po nich tú káru bude ťahať ďalej, Premedia, Bratislava 2017*). V oblasti dopravy slovenskí politici i dnes žijú v presvedčení, že jediným receptom na všetky problémy je rýchla výstavba diaľnic a rýchlostných ciest, ostatné nie je zaujímavé. Takáto miera rezignácie na multimodálne a komplexné riešenia viedla k úplnej absencii zmysluplnej dopravnej politiky v čase vlád Roberta Fica a Petra Pellegriniho.

Analýza dopravného sektora naznačuje, že dozrel čas na komplexné a odborné riešenie.



VÍZIA A PRIORITY ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA

2.

a) Vízia

Podľa Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 je víziou dopravného sektora v SR **udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii SR v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.** Na víziu sú naviazané **globálne strategické ciele** a priority dopravného sektora. **Sú zadefinované korektne a správne.** Ich jediným nedostatkom je, že **rezort dopravy aj vláda ich v praxi nerešpektuje.** Investičné aktivity ministerstva dopravy sú zväčša výsledkom náhodných a lobistických vplyvov a tlakov, a nie zmysluplného a transparentného dopravného plánovania založeného na korektných dátach, spoľahlivých prieskumoch a dopravno-ekonomických analýzach.

b) Strategické globálne ciele

- | zabezpečenie nediskriminačného prístupu zo sídiel a priemyselných zón k dopravnej infraštruktúre v rámci všetkých regiónov Slovenska,
 - | trvalo udržateľný rozvoj dopravného systému, založený na realistických a odborných riešeniach, vyvažujúcich ekonomické možnosti a oprávnené očakávania,
 - | zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej osobnej, ako aj železničnej a riečnej nákladnej dopravy pre ich účelnú integráciu do efektívneho multimodálneho dopravného systému,
 - | zvýšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany dopravy,
 - | zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických vplyvov dopravy.
-

c) Priority

- | Štandardnými obvyklými prioritami dopravnej politiky väčšiny štátov EÚ v súčasnej situácii je:

podpora ekologických a udržateľných foriem dopravy prostredníctvom zvýšenia podielu:

- | verejnej osobnej dopravy na celkovom objeme osobnej dopravy,
- | železničnej a riečnej dopravy na celkovom objeme nákladnej dopravy,

zníženie počtu smrteľných a ťažkých zranení v doprave,

zlepšenie dostupnosti zrýchlením dopravy, ako aj vzájomným previazaním rôznych foriem verejnej osobnej dopravy a odstránením najvýznamnejších bariér a úzkych hrdiel,

zníženie emisií z dopravy.

Výber priorít dopravnej politiky pre Slovensko je však ovplyvnený faktom, že **v súčasnosti nemáme konsolidovaný dopravný systém**, ktorý by sme mohli systematicky a komplexne zdokonaľovať, **ale pomerne „neduživého pacienta“ s viacerými kolabujúcimi životnými funkciami**. Uvedomujeme si, že počas štvorročného politického cyklu nie je možné vyliečiť všetky jeho choroby. Preto **sa sústreďujeme na tie najzávažnejšie výzvy a problematické oblasti, ktorým v blízkej budúcnosti hrozí kolaps**. Za najdôležitejšie špecifické priority preto považujeme:

odstránenie dlhu v údržbe zmysluplnej časti existujúcej dopravnej infraštruktúry,

zásadnú optimalizáciu verejnej osobnej dopravy (VOD),

zásadné zefektívnenie fungovania železničného sektora,

zabezpečenie dostatočného počtu kvalifikovaných odborníkov pre kvalitné zabezpečenie funkcie dopravného sektora.

Nechceme ale stratiť zo zreteľa ani dlhodobé strategické ciele. Preto v zostávajúcom čase budeme za dôležité považovať najmä:

uvážlivé a efektívne pokračovanie v modernizácii dopravnej infraštruktúry, prednostne na koridoroch TEN-T; doterajšie vynakladanie disponibilných zdrojov na malý počet príliš nákladných projektov chceme nahradiť realizáciou väčšieho počtu menších, ale efektívnych riešení, rovnomernejšie rozložených po celom území Slovenska,

podporu účasti železničnej a riečnej dopravy v systéme kombinovanej nákladnej dopravy,

- | **ekologizáciu dopravy,**
- | **podporu leteckej dopravy v prípadoch s preukázaným rozvojovým potenciálom.**

Ostatné témy sektora mienime udržiavať v súčasných parametroch a rámcoch.



NÁVRHY RIEŠENÍ PRE JEDNOTLIVÉ PRIORITY

3.

a) Odstránenie dlhu v údržbe zmysluplnej časti existujúcej dopravnej infraštruktúry

Zmysluplnou časťou existujúcej dopravnej infraštruktúry sa rozumejú:

- | **všetky** jestvujúce **cestné komunikácie**,
- | tie železničné **trate**, ktoré určí celoslovenský plán dopravnej obsluhy **VOD**, vrátane **tratí pre turistickú dopravu**, ako aj **trate** s dostatočne intenzívnou prevádzkou **nákladnej dopravy**,
- | infraštruktúra **riečnej dopravy na Dunaji** a
- | infraštruktúra **letísk s** preukázaným **rozvojovým potenciálom**.

Odstránenie dlhu v ich údržbe si vyžiada kombináciu nasledovných opatrení:

- | **vypracovanie** technicky odôvodnených konkrétnych **plánov** a harmonogramov (zohľadňujúcich reálne ekonomické možnosti) **uvedenia** zmysluplnej časti jestvujúcej dopravnej infraštruktúry (cestnej, železničnej, riečnej i leteckej) **do normového** (prevádzkyschopného) **stavu**, vrátane udržiavacích postupov pre dlhodobú udržateľnosť tohto stavu,
- | flexibilný **presun potrebných prostriedkov** medzi balíkmi **investičných a prevádzkových prostriedkov** v transferoch medzi MDV SR a Železnicami Slovenskej republiky, Slovenskou správou ciest, Národnou diaľničnou spoločnosťou, ako aj letiskovými spoločnosťami, resp. medzi MŽP SR, Vodohospodárskou výstavbou a Slovenským vodohospodárskym podnikom. Rešpektuje sa tak prirodzená zásada, že **najprv sa treba postarať o to, čo už máme a čo potrebujeme a na ďalší rozvoj možno použiť až to, čo zostane**,
- | **stanovenie** a dôrazné **vymáhanie štandardov údržby infraštruktúry** (t. j. tvrdé sankcionovanie nedodržiavania lehôt na odstránenie príčin zhoršených parametrov) zo strany MDV SR, najmä vo vzťahu k ŽSR, SSC i NDS. Sprostredkovane aj od Slovenského vodohospodárskeho podniku a Vodohospodárskej výstavby prostredníctvom Ministerstva životného prostredia SR,
- | **zváženie možnosti zlúčiť** štátne podniky **Vodohospodárska výstavba a Slovenský vodohospodársky podnik**,

zváženie možnosti zlúčiť SSC a NDS, najmä z dôvodu optimalizácie využitia jestvujúcich udržiavacích kapacít, existujúcich v rámci týchto firiem. Cieľom opatrenia je najmä účelnejšie rozdelenie príjmov zo spoplatnených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy medzi SSC a NDS(až do zamýšľaného vzniku štátneho fondu na rozvoj dopravnej infraštruktúry).

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

Merateľné ukazovatele slúžia na sledovanie úspešnosti zvolených politík, ich fungovanie a udržateľnosť. Správne nastavené indikátory by mali skvalitniť rozhodovací proces. Zvýšia schopnosť analyzovať, rozhodovať a plánovať, pretože poskytnú informácie potrebné pre identifikáciu rozvojových potrieb, rozhodovanie a voľbu politík. Indikátory by mali byť pravidelne vyhodnocované. V predmetnej téme navrhujeme sledovať:

na cestnej sieti:

podiel počtu umelých stavieb, resp. km ciest hodnotených ako nevyhovujúce a havarijné k celkovému počtu stavieb, resp. km ciest,

na železničnej infraštruktúre:

**počet odchýlok od konštrukčných parametrov,
vážený súčet dĺžky úsekov so zníženou rýchlosťou oproti konštrukčným parametrom,**

na leteckej infraštruktúre s preukázaným rozvojovým potenciálom:

počet vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch, ktorých stav je hodnotený ako nevyhovujúci a havarijný,

počet dní splavnosti na rieke Dunaj.

b) Zásadná optimalizácia verejnej osobnej dopravy (VOD)

VOD musí prejsť významnou **reorganizáciou na systém navzájom previazaných liniek autobusov a vlakov**. Cestovné poriadky budú zostavené na základe **jednotných štandardov dopravnej obsluhy a celoštátneho**

plánu dopravnej obsluhy (PDO). Systém zároveň musí umožniť cestujúcemu uskutočniť **cestu na jediný (prestupný) prepravný doklad.** Od takto fungujúcej verejnej osobnej dopravy sa očakáva **zlepšenie dopravnej dostupnosti, zvýšenie počtu spojení,** najmä v dopravne zanedbaných oblastiach a **zrýchlenie prepravy z dôvodu minimalizácie prestupného času** (v smere prevládajúceho prepravného prúdu).

Synergická spolupráca vlakov a prímestských autobusov sa dosiahne **odstránením základnej príčiny** ich doterajšej vzájomnej konkurencie, ktorá **spočíva v ich oddelenom objednávaní** rôznymi subjektmi – **autobusov krajmi a vlakov ministerstvom dopravy.** **Novým zákonom o verejnej osobnej doprave** bude preto **zriadený** nový subjekt – **Národná dopravná autorita (NADA),** zodpovedný za:

komplexné plánovanie diaľkovej a regionálnej verejnej **osobnej dopravy na celom území SR** na základe zákonných dopravných **štandardov dopravnej obsluhy a štandardov kvality,**

uzatváranie príslušných **kontraktov na realizáciu výkonov** diaľkovej železničnej, regionálnej železničnej a prímestskej autobusovej dopravy.

Z tohto dôvodu sa **do NADA presunú kompetencie** v objednávaní diaľkovej a regionálnej železničnej dopravy (**z MDV SR**) a kompetencie v objednávaní prímestskej autobusovej dopravy (**z VÚC**), pričom otázky vnútornej organizačnej štruktúry NADA, najmä vzťahov medzi jej regionálnymi pracoviskami a ústredím budú vecou starostlivého vyvažovania práv a zodpovedností jednotlivých organizačných úrovní.

NADA bude následne zodpovedať za liberalizáciu osobnej dopravy a za stanovenie jednotnej prestupnej tarify, platnej pre všetkých dopravcov v systéme VOD, vrátane jej **klíringového zúčtovania.** Nevyhnuté zavedenie zhodných tarifných a prepravných poriadkov vo vlakoch i autobusoch si vyžiada zásadnú **úpravu bezplatného cestovania,** zavedeného aktuálne len **vo vlakoch.** Celoštátny charakter NADA jej prepožičia dostatočnú autoritu pri rokovaní s partnermi o dopravných opatreniach či potrebných úpravách dopravnej infraštruktúry. Samozrejým predpokladom zriadenia tohto systému obstarávania verejnej osobnej dopravy musí byť **vyvážené nastavený mechanizmus rozhodovania NADA,** ktorý bude primerane **rešpektovať**

záujmy jednotlivých regiónov a zásady efektívneho vynakladania verejných zdrojov.

Základným nástrojom pre NADA bude celoštátny plán dopravnej obsluhy, ktorý NADA zostaví na základe:

zákonom daných a ekonomicky odôvodnených **štandardov frekvencie dopravnej obsluhy**, tak minimálnych, ako aj rozšírených (v prípade identifikácie významnejšieho prepravného prúdu na ktorejkoľvek linke), ďalej **štandardov dochádzkovej vzdialenosti, počtu prestupov a dĺžky čakania na prípoj**, ako aj systému **kvalitatívnych štandardov**;

poznania a analýzy prepravných prúdov;

poznania a analýzy aktuálneho stavu cestnej a železničnej infraštruktúry.

Na základe tohto plánu **NADA stanoví systém liniek** verejnej osobnej dopravy, **rozhodne o** dopravnom **móde pre každú** konkrétnu **linku** (železnica, autobus), **stanoví** jej aktuálny, ako aj výhľadový **optimalizovaný cestovný priadok** (so zodpovedným zohľadnením reálnych ekonomických možností, ak na jeho implementáciu budú potrebné úpravy jestvujúcej dopravnej infraštruktúry) a **určí prestupové body** medzi jednotlivými linkami.

Novoskonštruované **cestovné poriadky NADA** bez zbytočného odkladu **implementuje** všade **tam, kde to stav infraštruktúry dovoľí. Ak stav infraštruktúry neumožní** okamžitú implementáciu cieľového cestovného poriadku, **MDV SR zabezpečí prednostné vykonanie potrebných úprav** cez podriadené organizácie (ŽSR, SSC).

Súčasťou zákona o verejnej osobnej doprave bude aj jednotná **regulácia pravidiel pre používanie autobusových staníc** pre účely VOD, bez ohľadu na subjekt vlastníka (súkromná firma, samospráva).

Pre súťaže dopravcov v železničnej i autobusovej osobnej doprave v súlade s európskou legislatívou **bude vytvorený časový plán**, pričom prednostne sa budú súťažiť tie linky, na ktorých možno zaviesť cieľový cestovný poriadok bez nárokov na rozsiahlejšie úpravy dopravnej infraštruktúry a kde liberalizáciou môže dôjsť k najväčším úsporám. Vzhľadom na nadchádzajúcu liberalizáciu železničnej osobnej dopravy by štátny železničný osobný dopravca mal využiť

zostávajúci čas na výrazné zvýšenie svojej konkurencieschopnosti, najmä na účelnú modernizáciu svojho vozidlového parku a servisných prácovísk.

Až do zostavenia tohto plánu nebudú na železničnej infraštruktúre vykonávané žiadne nezvratné rozhodnutia.

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

Vo verejnej osobnej doprave sa ukazovatele kvality odvíjajú od počtu prepravených cestujúcich a nimi precestovanej vzdialenosti. Predpokladá sa totiž, že cestujúci citlivo reagujú na kvalitu prepravy a so zlepšujúcim sa dopravným a infraštruktúrnym zabezpečením ich bude pribúdať. Pri železniciach sú tieto údaje sledované, je možné ich od železničných spoločností získať, problém je však pri autobusovej doprave, kde súkromní prevádzkovatelia autobusovej dopravy väčšinou údaje o počte cestujúcich odmietajú zverejňovať. Pri VOD budeme sledovať tieto merateľné ukazovatele:

pomer prepravných výkonov individuálnej automobilovej a verejnej osobnej dopravy (IAD)/VOD,

pomerná výška kompenzácie nákladov na oskm vo VOD,

pomerná výška kompenzácie nákladov na vlkm a vzkm vo VOD.

c) Zásadné zefektívnenie fungovania železničného sektora

Pre zásadné zvýšenie efektivity na železniciach je potrebné:

zaviesť striktnú **koordináciu** jeho jednotlivých zložiek (**najmä ŽSR a ZSSK**) zo strany **MDV SR („virtuálny holding“)**. Cieľom je zosúladiť parametre prevádzkovej koncepcie, infraštruktúry a vozidlového parku. Ide najmä o prispôbenie jazdných časov medzi križovacími bodmi špičkovému taktu podľa plánu dopravnej obsluhy (PDO) cez optimálnu kombináciu stavu infraštruktúry a rýchlostných parametrov použitých vozidiel. Ďalej sa sleduje zámer prispôsobiť výšku nástupísk výške podlahy nízkopodlažných vozidiel a následná garancia nasadenia takých vozidiel. V neposlednom rade treba vybaviť obrátové stanice vodným a elektrickým napájaním podľa potrieb

nasadzovaných vozidiel. Základným koordinačným operátom bude cieľový grafikon vlakov osobnej dopravy, vyplývajúci z PDO, vypracovaného NADA, ktorý zohľadní aj potreby nákladnej dopravy;

zásadne **zjednodušiť organizačné štruktúry v centrálach štátnych železničných firiem a redukovať počet ich zamestnancov;**

významne **zvýšiť odbornú úroveň riadenia** zavedením pevného **kariérneho poriadku pre riadiacich zamestnancov** štátnych železničných firiem.

Ten stanoví nevyhnutné kvalifikačné podmienky pre všetky vedúce funkcie, pričom dobrá celoprierezová orientácia v odbornej problematike (optimálne podporená praxou v železničnej prevádzke) bude dôležitým predpokladom aj pre najvyššie manažérske funkcie. Cieľom je **dôsledne odpolitizovať vedenia štátnych železničných firiem**, zastaviť dosadzovanie nekompetentných manažérov z externého prostredia, vytvoriť predpoklady pre nástup najschopnejších a súčasne i morálne nezdeformovaných železničných praktikov z prevádzky do riadiacich funkcií v ústrednej železničnej službe a ponechať dostatočný priestor pre uplatnenie zdravého rozumu;

začať **s návratom kompetencií** (aj finančných a personálnych) **v prevádzkových činnostiach na úroveň** rozhodujúcich **výkonných jednotiek**, t. j. udržiavacích okrskov železničnej infraštruktúry, útvarov energetického napájania elektrifikovaných tratí, železničných staníc a rušňovo-vožňových dep. **Na ich čele budú stáť prednostovia s nedeliteľnou právomocou a zodpovednosťou** vo všetkých prevádzkových záležitostiach. Budú rešpektovať účelne stanovené normatívy, osobne zodpovedať za činnosť a stav riadenej výkonnej jednotky, splnenie taxatívne stanovených povinností, ako aj za dodržanie stanoveného rozpočtu. Pre efektívne plnenie svojich úloh budú mať priamo **na výkonných pracoviskách k dispozícii štandardizované vybavenie** (nariadenie, zariadenia), ako aj **zásoby prevádzkového materiálu a náhradných dielov** v náležitom sortimente a kvalite, ktorého stavu musí ústredná zásobovacia služba podniku pri poklese pod stanovenú hranicu vždy bezodkladne doplniť;

dôsledne **kontrolovať a sankcionovať zistené nedostatky** zo strany MDV SR;

nastaviť **systém odmeňovania manažérov štátnych železničných firiem** na základe **ukazovateľov hospodárenia** riadenej firmy, ako aj miery **naplňania kvalitatívnych štandardov údržby a prevádzky;**

zvýšiť úroveň bezpečnostno-polícajnej kontroly všetkých dopravcov, pohybujúcich sa na železničnej infraštruktúre.

Nástrojom realizácie tohto zámeru budú popri nevyhnutných **legislatívnych úpravách** najmä **zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme** (vrátane kvalitatívnych štandardov vlakov osobnej dopravy, štandardov staníc a tratí, pričom mimoriadny dôraz sa bude klásť na zvýšenie spoľahlivosti železničnej osobnej dopravy). Zároveň **uplatňovanie práv MDV SR ako zriaďovateľa, resp. jediného vlastníka** koordinovaných firiem.

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

Na zabezpečenie spomenutých cieľov sa budú sledovať tieto merateľné ukazovatele:

vybrané finančné ukazovatele (EBIDTA, záväzky po dobe splatnosti, hospodársky výsledok),

podiel nákladov na jednotku výkonu (na stavebný km, na oskm, na dosiahnuté euro tržieb, na vlkm),

ročný kilometrický prebeh hnacích vozidiel,

podiel počtu zistených nedostatkov k celkovému počtu kontrolovaných parametrov pri kontrolách štandardov vlakov, staníc a tratí vykonávaných MDV SR,

ročný počet vlakov osobnej dopravy, zmeškaných o 30 a viac minút alebo odriekaných z dôvodu na strane dopravcu,

počet odchýliek od konštrukčných parametrov tratí,

vážený súčet dĺžky úsekov so zníženou rýchlosťou oproti konštrukčným parametrom.

d) Zabezpečenie dostatočného počtu kvalifikovaných odborníkov pre kvalitné zabezpečenie fungovania dopravného sektora

Pre odvrátenie hroziacich výpadkov v obsadení dôležitých **pracovných pozícií v dopravnej prevádzke**, ako aj v **údržbe** dopravnej infraštruktúry považujeme za potrebné:

prijať opatrenia na **efektívnejšie využitie** existujúcich prevádzkových zamestnancov, čo v prípade ŽSR znamená predovšetkým:

realizáciu **cielených investícií na zníženie vysokej personálnej náročnosti** činností, súvisiacich s riadením dopravy,

zásadné **zvýšenie efektivity** využitia existujúcich **zamestnancov údržby železničnej infraštruktúry**,

v prípade štátneho železničného dopravcu vo verejnej osobnej doprave si to vyžiada významnú **optimalizáciu** existujúceho systému **turnusov rušňového a sprevádzajúceho personálu**, ktorá prirodzene vyplynie z plánu dopravnej obsluhy, vypracovaného NADA;

eliminovať základné príčiny rastúceho nezáujmu o zamestnanie v dopravnej prevádzke, ktorými sú:

nedostatočné odmeňovanie; nevyhnutným krokom bude významné zvýšenie platov prevádzkových zamestnancov v doprave tak, aby výška ich mzdy zodpovedala cene obdobnej činnosti na trhu práce. Časť potrebných prostriedkov sa získa z úspor osobných nákladov pri redukcii počtu zamestnancov v centrálnych štátnych dopravných spoločnosti;

obťažovanie výkonných zamestnancov šikanóznym správaním a nezmyselnými nárokmi zo strany nekompetentných nadriadených. Tu bude naším záujmom dôsledne odpolitizovať a zvýšiť odbornú úroveň riadenia spoločností vo všetkých oblastiach dopravy, vrátiť výkonným zamestnancom s priamym dosahom na kvalitu dopravy, resp. údržby infraštruktúry pocit zmysluplnosti ich povolania a stavovského povedomia a motivovať ich k aktívnemu angažovaniu

sa pre dosiahnutie cieľov firmy (včasnosť a spoľahlivosť dopravy, napĺňanie kvalitatívnych parametrov). Preto bude potrebné:

- primerane upraviť prevádzkové predpisy a systém odmeňovania výkonných zamestnancov,

- posilniť ich rozhodovaciu právomoc,

- dbať o ich uvážlivé postihovanie najmä v prípadoch, keď menej podstatný predpis nebol dodržaný v preukázateľnom záujme výkonného zamestnanca s cieľom dosiahnuť dôležité zámary firmy (spoľahlivosť, včasnosť, kvalita), ak tým nebola spôsobená žiadna škoda;

pretrvávajúci **zlý imidž** zamestnania v dopravnej prevádzke, spôsobujúci nedostatočný záujem dorastu. Pre tento účel:

- postaráme sa o verejnú prezentáciu každého dosiahnutého zlepšenia mzdových pomerov,

- zabezpečíme zlepšenie úrovne starostlivosti o priestory pre ubytovanie prevádzkových zamestnancov v čase prerušenia ich služby mimo domova,

- zvýšime motiváciu pre intenzívnejšiu spoluprácu štátnych dopravných spoločností na duálnom vzdelávaní, ktorej cieľom musí byť dosiahnutie kladnej bilancie medzi odchádzajúcimi a prichádzajúcimi zamestnancami; ak to nebude fungovať, podporíme zriaďovanie vlastných podnikových škôl,

- podporíme pozitívnu komunikáciu dopravných spoločností s verejnosťou (usporiadanie prezentačných podujatí typu dní otvorených dverí, atraktívna prezentácia firemnej histórie, podpora dobrovoľníckych aktivít na témach súvisiacich s činnosťou firmy typu Detská železnica Košice a pod.).

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

Bude potrebné sledovať nasledovné merateľné ukazovatele:

- počet neobsadených miest** v železničnej výkonnej službe,

| **priemerný vek zamestnancov** v železničnej výkonnej službe, v štruktúre podľa charakteristických profesií,

| **produktivita práce** (oskm/vlkm/hrtkm na 1 zamestnanca),

| **podiel priemernej výšky miezd zamestnancov v dopravnej prevádzke k priemernej mzde v hospodárstve.**

e) Uvážlivé a efektívne pokračovanie v modernizácii dopravnej infraštruktúry

Dokončíme rozostavané meškajúce infraštruktúrne projekty. Zavedieme systém jasných kritérií pre dôveryhodné určovanie významnosti a naliehavosti ďalších projektov, vyplývajúcich z princípov hodnoty za peniaze a dopravného plánovania. Ukončíme plytvanie kapacitami a zdrojmi na prípravu množstva projektov do zásuvky a **sústredíme kapacity a financie na primeraný rozsah analyticky podložených a zostavených priorít.** Umožní to rýchlejšie pokročiť v príprave, obstarávaní i realizácii potrebných, no doteraz nezačatých infraštruktúrnych projektov, najmä:

na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy:

| dostavba chýbajúcich úsekov D1 a D3 a čo najskoršie zabezpečenie súvislých úsekov diaľnic D3 a D1 (po Košice a neskôr po Michalovce),

| riadne dokončenie začatých úsekov obchvatu Bratislavy D4/R7,

| riešenie ďalších nevyhovujúcich úsekov ciest preťažených nákladnou dopravou, najmä:

| na východe - prioritnými úsekmi R4 pri Šarišskom Štiavniku, Giraltovciach, Prešove a Košiciach,

| na strednom Slovensku - úsekmi R3 alebo novej cesty I. triedy mimo obcí medzi Dolným Kubínom a Tvrdošínom a tiež popri Krupine,

| na západnom Slovensku - úsekmi R2 alebo 4-pruhovej cesty I. triedy od D1 pri Trenčíne v smere na Prievidzu,

na železničiach:

- dokončenie modernizácie koridorových tratí v úseku Bratislava – Žilina a príprava nákladovo prijateľného riešenia modernizácie trate Žilina – Košice,

- hospodárne zvládnutie modernizácie koridoru Kúty – Devínska N. Ves, ako aj vybudovanie najdôležitejších mimoúrovňových priecostí a peronizácia vybraných staníc na trati Bratislava – Galanta,

- modernizácia železničných uzlov Bratislava a Žilina,

- modernizácia a elektrifikácia trate Bratislava – Dunajská Streda,

- elektrifikácia účelne vybraných tratí, za predpokladu potvrdenia zámeru analýzou hospodárnosti; predpokladá sa vykonať tak najmä v prípade tratí Devínska Nová Ves – Devínska Nová Ves št. hranica (smerom na Marchegg), Bánovce n. O. – Humenné, Leopoldov – Hlohovec, Skalica na Slovensku – Holíč.

Pri ďalších investíciách do dopravnej infraštruktúry **budeme pokračovať v modernizácii koridorov TEN-T**, pričom úroveň technického riešenia sa bude dôsledne riadiť imperatívom primeranosti aktuálnym prevádzkovým pomerom, ako aj reálnym odhadom ich budúceho vývoja, a to v súlade s finančnými možnosťami SR. **Okrem koridorov** sa budeme usilovať najmä **o menšie, avšak účinnejšie riešenia**, pričom za dôležité považujeme **rovnomernejšiu distribúciu investičných prostriedkov** na projekty, ktoré nie sú financované z prostriedkov EÚ, **na celé územie SR**.

Pri všetkých projektoch **budeme rešpektovať princípy „hodnoty za peniaze“ a posudzovania** všetkých druhov dopravnej infraštruktúry **podľa rovnakých pravidiel** (ide predovšetkým o zrovnoprávnenie princípov posudzovania oprávnenosti investícií do cestnej a železničnej infraštruktúry s týmito princípmi, uplatňovanými pri posudzovaní investícií do riečnej a leteckej infraštruktúry). Preto:

- zjednodušíme schvalovací proces projektov na líniových stavbách** a zrealizujeme technické štandardy pre ich projektovanie a výstavbu,

- zasadíme sa za **odstránenie nerealistického plánu na splavenie Vážskej vodnej cesty**, komplikujúceho investičnú výstavbu v oblasti rieky Váh,

zo všetkých relevantných dokumentov,

vytvoríme **rámcový plán výstavby dopravnej infraštruktúry**, ktorý stanoví poradie modernizácie a výstavby dopravnej infraštruktúry a ktorý bude rešpektovať:

potrebu realizovať medzinárodné záväzky SR, najmä modernizáciu koridorov TEN-T Core,

prirodzené priority (zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón, podpora hospodárskeho rastu a sociálnej inklúzie v rámci všetkých regiónov v SR),

požiadavky NADA,

potrebu zrýchľovania a skapacitnenia významných mimokoridorových ciest I. triedy v miestach ich vysokého zaťaženia (najmä prídavné pruhy pre pomalé vozidlá v stúpaniach, striedavé trojpruhy, lokálne úpravy trasy v odôvodených prípadoch), ako aj odstraňovania zaťaženia centier obcí nadmernou dopravou (obchvaty obcí), s následným upokojovaním dopravy v centrách miesta obcí,

potrebu výstavby infraštruktúry pre nákladnú kombinovanú dopravu, resp. odstraňovania bariér pre nákladnú dopravu (najmä železničnú a riečnu),

potrebu rekonštrukcie vzletových a pristávacích dráh na letiskách s preukázaným rozvojovým potenciálom (predpokladá sa najmä rekonštrukcia dráh letísk v Bratislave a Poprade, ako aj predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy letiska v Žiline),

výsledky bezpečnostných auditov,

opatrenia pre zníženie personálnej náročnosti prevádzkovej práce, najmä na ŽSR.

Rámcový plán výstavby dopravnej infraštruktúry bude rešpektovať existujúce ekonomické možnosti a limity. Možnosti financovania výstavby

modernizácie dopravnej infraštruktúry z prostriedkov EÚ budú využívané v maximálnej možnej miere. Budeme však presadzovať, aby **objem investičných prostriedkov z domácich zdrojov na investičné projekty nefinancované z EÚ nebol menší ako objem týchto prostriedkov vynakladaných na spolufinancovanie investičných projektov financovaných z EÚ.**

Rámcový plán výstavby dopravnej infraštruktúry **zostaví vládou zriadený výbor zástupcov dotknutých rezortov, ako i zainteresovaných organizácií na základe jednotného systému dopravných a ekonomických kritérií.** Plán bude zverejnený a každá jeho prípadná zmena bude musieť byť náležite odôvodnená. **Tempo realizácie** rámcového plánu výstavby **sa bude riadiť objemom investičných prostriedkov,** uvoľnených každoročne na investičnú výstavbu úhrne zo ŠR, zdrojov EÚ a prípadne i ďalších zdrojov (najmä štátny fond dopravnej infraštruktúry; pozri nižšie).

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

- | **skrátenie cestovného času medzi dôležitými centrami SR v minútach,**
- | **nehodovosť na cestách I. triedy.**

f) Podpora účasti železničnej a riečnej dopravy v systéme kombinovanej nákladnej dopravy

Táto podpora bude mať podobu nasledovných konkrétnych opatrení:

- | intenzívna **podpora rozvoja kombinovanej (kontajnerovej) prepravy,** predovšetkým:
 - | urýchlené sprevádzkovanie a následné „rozjazdenie“ prekladiska Žilina – Teplica,
 - | aktívne úsilie o výstavbu ďalších verejných terminálov kontajnerovej dopravy, najmä trimodálneho terminálu v prístave Bratislava; v tejto súvislosti sa zasadíme o optimálne usporiadanie vzťahov medzi štátnou firmou Verejné prístavy, a. s., a privátnou Verejnou plavbou a prístavmi, a. s.,

opäťovné zavedenie programu podpory nových liniek kombinovanej dopravy,

cielené zľavy na poplatkoch a daniach pre dopravcov, zúčastnených na kombinovanej doprave.

príprava a realizácia komplexného **programu na zachovanie perspektívnych vlečiek,**

stabilizácia priemernej úrovne **poplatku za železničnú nákladnú dopravnú cestu na aktuálnej zníženej úrovni**, pričom nepovažujeme za nevyhnutné pokračovať v uprednostňovaní systému jednovozňových zásielok, zabezpečovaných štátnym železničným Cargom,

keďže v aktuálnej situácii už nie je možné uvažovať o predaji štátneho Carga (už nie je veľmi čo predávať), vložíme otázku existencie tejto firmy do rúk jeho manažmentu, pričom ponecháme na jeho autonómnom rozhodnutí spôsob racionalizácie práce firmy, najmä vo vzťahu k málo efektívnej obsluhu systému jednovozňových zásielok. Prostredníctvom dozorných orgánov spoločnosti budeme dôsledne kontrolovať spôsoby zabezpečovania príjmov spoločnosti.

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

podiel prepravných výkonov železničnej a riečnej nákladnej prepravy na celkovom objeme prepravných výkonov v nákladnej preprave,

podiel kombinovanej prepravy na celkovom objeme nákladnej prepravy.

g) Ekologizácia dopravy

Konkrétna realizácia podpory bude spočívať najmä v:

elektrifikácii vhodne **vybraných železničných tratí** (najmä v nadväznosti na plán dopravnej obslužnosti (PDO), vypracovaný Národnou dopravnou autoritou (NADA),

podpore výstavby infraštruktúry pre elektromobily a elekťobusy,

podporných programoch, uľahčujúcich náhradu vozidiel so spaľovacími motormi elektromobilmi alebo vozidlami používajúcimi alternatívne palivá, aktuálne predovšetkým **v mestskej verejnej osobnej doprave.**

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

pomer spotreby ropných palív v doprave k spotrebe elektrickej energie pre trakčné účely,

pomer objemu výkonov železničnej dopravy v hrtkm vykonaných **v elektrickej trakcii k celkovému objemu výkonov železničnej dopravy,**

pomer počtu nekoľajových vozidiel v mestskej verejnej osobnej doprave, **používajúcich elektrický pohon** alebo alternatívne palivá **k celkovému počtu nekoľajových vozidiel** v mestskej verejnej osobnej doprave,

pomer počtu elektromobilov k celkovému počtu osobných automobilov.

h) Podpora leteckej dopravy s preukázaným rozvojovým potenciálom

Sekcia civilného letectva MDV SR zabezpečí:

vypracovanie strategického materiálu **Koncepcia leteckej dopravy,** pričom zvláštny dôraz sa bude klásť na miesto leteckej dopravy v systéme komplexného riešenia dopravnej obsluhy v jadrovom území strednej Európy, vymedzenom trojuholníkom miest Bratislava – Viedeň – Brno,

potrebný medzinárodný a národný **legislatívny rámec pre efektívnu podporu leteckej dopravy** v prípadoch s preukázaným rozvojovým potenciálom.

Na tých **medzinárodných letiskách,** ktoré budú materiálom Koncepcia leteckej dopravy identifikované **ako perspektívne,** sa v súlade s obchodnými plánmi, predloženými letiskovými spoločnosťami, ako aj v súlade s nariadením EÚ č. 651/2014 a ostatnou leteckou legislatívou SR **zabezpečí** primeraná **investičná a prevádzková podpora.** Tá bude slúžiť najmä na:

nevyhnutnú rekonštrukciu a modernizáciu letiskovej infraštruktúry,

podporu vybraných leteckých liniek

formou **marketingovej podpory zavedenia nových liniek** v prípade letísk v oblastiach s potenciálom rozvoja aktívneho cestovného ruchu, v spolupráci s príslušnými organizáciami cestovného ruchu,

prípadne aj formou dopravy vo verejnom záujme do destinácií podľa obchodného plánu v prípade letísk v oblastiach s potenciálom rozvoja priemyslu a podnikania.

Na ostatných medzinárodných letiskách budú realizované len také minimálne opatrenia, ktoré zabezpečia zachovanie elementárnej prevádzkovej spôsobilosti a funkčnosti jestvujúcej letiskovej infraštruktúry v aktuálnej kategórii. Ich preradenie do kategórie vnútroštátneho letiska sa uskutoční len v odôvodnených prípadoch.

Pre všetky verejné dopravné letiská musí byť stanovená povinnosť aktualizácie rozvojovej dokumentácie v zmysle medzinárodných predpisov.

V podniku **Letové prevádzkové služby, musí dôjsť k významnému zvýšeniu odbornej úrovne riadenia.**

MERATEĽNÉ UKAZOVATELE

počet novo otvorených liniek,

nárast počtu cestujúcich na jednotlivých letiskách.

REFORMA MINISTERSTVA DOPRAVY SR

4.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že **veľa povinností** pri odstraňovaní najzávažnejších problémov dopravného sektora (najmä **zriadenie a následná spolupráca s NADA**, potreba **prípravy a gescie rámcového investičného plánu dopravnej infraštruktúry**, ako aj **zákona o verejnej osobnej doprave**, komplexného prístupu k **hospodáreniu s prostriedkami na údržbe dopravnej infraštruktúry**, potreba prierezového **riešenia nákladnej dopravy rozvojom kombinovaných dopravných systémov**, prepájajúcich železničnú, cestnú a do určitej miery i riečnu dopravu) **je** v tomto koncepte **agendou Ministerstva dopravy SR**.

Významným **predpokladom** pre zabezpečenie náležitej kvality rozhodovacích procesov a najmä pre zvýšenie úrovne dopravného plánovania v rámci tohto ústredného orgánu štátnej správy **je funkčný multimodálny dopravný model, ako aj kvalitná databáza**, umožňujúca jeho korektné nastavenie a fungovanie. Dopravné dáta sú dôležitým vstupom pre systémy riadenia dopravy, pre riadiace a telematické aplikácie, aplikácie poskytujúce dopravné informácie vodičom a cestujúcim a pre štatistické využitie v oblasti dopravného plánovania a inžinierstva. Je dôležité mať k dispozícii kvalitné a presné údaje o doprave, dopravnej infraštruktúre či dopravnej situácii z pohľadu dopravného komfortu, bezpečnosti, prípadne dopadov dopravy na ekonomiku, životné prostredie a územný rozvoj. Údaje o doprave je potrebné nielen zbierať a spracovávať, ale aj vyhodnocovať, tvoriť z nich databázy (údajové, projektové), pravidelne ich aktualizovať, dopĺňať, sprístupňovať/zdieľať, aby sa k nim mohli dostať nielen stakeholderi, ale aj používatelia dopravnej infraštruktúry (firmy, inštitúcie, fyzické osoby), odborná a v primeranom rozsahu aj laická verejnosť.

Je preto nevyhnutné, aby sa podstatne **obmedzila neúčelná byrokracia** a významne **zvýšila kvalita rozhodovacích činností**. To si vyžaduje zrevidovať rozhodovacie procesy v rámci Ministerstva dopravy SR a:

- významne **posilniť analytické kapacity** rezortu,
- podstatne **zlepšiť úroveň odmeňovania úradníkov MDV**, pričom na to potrebné prostriedky sa získajú okrem iného **primeranou redukciou počtu zamestnancov a zrušením objednávaní nepotrebných externých služieb**,

štruktúra tohto ústredného orgánu štátnej správy **sa upravila** podľa prierezového charakteru riešených problémov **z dnešnej odvetvovej** (doprava cestná / železničná / letecká / vodná / pošta a telekomunikácie / ostatné) **na funkčnú** (osobná preprava / nákladná preprava / infraštruktúra / pošta a telekomunikácie / ostatné).

Potreba významne zefektívniť železničný sektor vytvorením vedenia virtuálneho holdingu na úrovni MDV SR si v kombinácii s presunom agendy správy zmlúv s dopravcami v železničnej osobnej doprave z MDV SR na novozriadenú NADA vyžiada zásadne **reprofilovať sekciu železničnej dopravy a dráh MDV SR.**

FINANCOVANIE PREVÁDZKY A ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA

5.

a) Prevádzkové financovanie

Financovanie má okrem zabezpečenia chodu ministerstva, jeho podriadených organizácií, podpory rozvoja bývania, rozvoja cestovného ruchu a tvorby a implementácie politík (súhrnne ďalej označované ako „Ostatné“) slúžiť predovšetkým na **udržanie konštrukčných parametrov existujúcej dopravnej infraštruktúry a objednávanie verejnej osobnej dopravy.**

Pre prevádzkové financovanie kapitoly MDV SR bolo po minulých 5 rokoch k dispozícii približne 800-900 mil. eur. Po zriadení Národnej dopravnej autority (kam sa presunie cca 250 mil. eur, používaných v súčasnosti na financovanie železničnej osobnej dopravy), tak **zostáva** na účel prevádzkového financovania MDV SR **čiastka cca 550-650 mil. Eur.**

S ohľadom na nevyhnutnú potrebu dofinancovať údržbu ciest 1. triedy o cca 100 mil., ako aj na zmeny v štruktúre financovania (najmä predpokladané zriadenie štátneho fondu dopravnej infraštruktúry, pozri nižšie) **považujeme za potrebné**, aby prevádzkové financovanie činností v rezorte dopravy **dosiahlo cca 840 mil. eur.** Rešpektujúc aktuálne pomery (vrátane navýšenia prevádzkového transferu pre SSC) sa aktuálna potreba javí nasledovne:

ŽSR	270 mil.
SSC	150 mil.
NDS	200 mil.
Ostatné	220 mil.
Spolu	840 mil. eur

Predpokladáme, že táto čiastka bude stačiť za predpokladu splnenia nasledovných predpokladov:

významného **zoštíhlenia ústredných riadiacich štruktúr** všetkých **štátnych dopravných firiem** zefektívnením ich organizácie (na základe ich podrobného procesného, mzdového a ekonomického auditu), **zvýšenia odbornosti** a podstatného **obmedzenia korupcie** u ich exponentov.

Odhadujeme, že zo štátnych dopravných firiem takto uniká cca 25-40 % peňazí, použitých v ich systéme verejného obstarávania. Za dôležité **protikorupčné opatrenia** považujeme najmä:

podstatnú **konsolidáciu verejného obstarávania** (vyhýbanie sa spájaniu navzájom nesúvisiacich služieb/stavieb do spoločného obstarávania, kladenie len odôvodnených nárokov na zhotoviteľa, stanovenie primeraných lehôt na predkladanie ponúk, širšie využívanie elektronického trhu na štandardné tovary a služby, včasné predbežné informovanie trhu o väčších zákazkách a pod.),

výrazné **obmedzenie outsourcingu** najmä v každodenných, rutinne vykonávaných činnostiach, nevyžadujúcich zložité technológie a mimoriadnu kvalifikáciu,

podstatne účelnejšieho **usmernenia disponibilných prostriedkov na efektívne projekty**, smerujúceho ku konkrétnemu zmysluplnému cieľu; to znamená úplnú elimináciu neodôvodnených projektov, financovaných dnes z balíka odpisov,

tvorby a sledovania databázy cien stavebných objektov „in house“,

prípadne aj **zlúčenia SSC a NDS**.

Naším záujmom samozrejme bude **úplné využitie všetkých plánovaných prostriedkov** v rozpočte MDV SR (je faktom, že v posledných rokoch MDV čerpalo tieto prostriedky na úrovni 75-90 %).

b) Investičné financovanie

Za vážny problém rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR považujeme skutočnosť, že v uplynulom desaťročí sa prakticky všetky investície dominantne hradili zo zdrojov EÚ. MF SR poskytovalo každoročne rezortu dopravy kapitálový transfer len v hodnote cca 0,3 mld. eur (mimo prostriedkov na spolufinancovanie projektov, hradených z EÚ), pričom aj tieto prostriedky boli v prevažnej väčšine prípadov použité opäť len v súvislosti s čerpaním fondov EÚ (na financovanie neoprávnených nákladov). V snahe zmeniť túto prax považujeme za potrebné – podľa

úspešného vzoru z ČR – **vytvoriť na rozvoj dopravnej infraštruktúry v SR stabilný domáci fond**, ktorý bude **zo zákona oprávneným príjmom taxatívne určených zdrojov** (najmä poplatky za použitie ciest a diaľnic – samozrejme za predpokladu zníženia aktuálne privysokých prevádzkových nákladov na ich výber, ďalej daň z motorových vozidiel, časť spotrebných daní, dotácia zo štátneho rozpočtu a iné. Za zváženie v tejto súvislosti stojí aj príjem z odpredaja prebytočného majetku v správe ŽSR, časť dane z uhľovodíkových palív a mastív), a ktorý bude môcť **zhromaždené prostriedky vynakladať na zákonom stanovené účely** (najmä výstavbu ciest, diaľnic, železníc, vodných ciest a cyklochodníkov, obsiahnutých v rámcovom investičnom pláne, vysporiadanie pozemkov pod dopravnou infraštruktúrou a v odôvodnených prípadoch aj modernizáciu letiskovej infraštruktúry a údržbu dopravnej infraštruktúry).

Takto zhromaždené prostriedky sa môžu **vynakladať len na efektívne projekty**, smerujúce ku konkrétnemu zmysluplnému cieľu. Dôkladne preto **prehodnotíme reálne ešte nerozpracované veľké projekty nákupov IT techniky či modernizácie cestnej a železničnej dopravnej infraštruktúry v prospech väčšieho počtu menej ambiciózných projektov s rýchlym efektom**. Významne **obmedzíme obstarávanie tovarov s dlhou dobou odpisovania prostredníctvom lízingov** a zvážime tiež **úplné zastavenie ďalších PPP projektov**, pretože ide o nezodpovedné zadlžovanie budúcich generácií.

PREHĽAD SKRATIEK



EÚ	Európska únia
hrtkm	Hrubý tonový kilometer
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
LPS	Letové prevádzkové služby, š. p.
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NADA	Národná dopravná autorita
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
oskm	Osobový kilometer
PDO	Plán dopravnej obsluhy
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
vlkm	Vlakový kilometer
vzkm	Vozový kilometer
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyšší územnosprávny celok
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK Cargo	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky



Vydalo Komunikačné oddelenie hnutia
OBYČAJNÍ ĽUDIA A NEZÁVISLÉ OSOBNOSTI (OL'ANO)
MAREC 2019

obycajniludia.sk