

UDRŽATEĽNÁ DOPRAVA A PLÁN OBNOVY

Mgr. Michal Hladký, odbor stratégie dopravy MDV SR

Z pozície štátu je potrebné dlhodobo a systémovo podporovať rozvoj ekologických a trvalo udržateľných dopravných módov šetrných k životnému prostrediu, či už verejnú osobnú dopravu alebo cyklistiku ako takú. V rámci verejnej osobnej dopravy sa štát usiluje podporovať železničnú a električkovú dopravu, ktorá by mala byť nosným dopravným systémom v rámci Slovenska. Na tento systém by mala nadväzovať prímestská autobusová a mestská hromadná doprava. V rámci ekologizácie a modernizácie vozidlového parku by mali jednotliví dopravcovia postupne zavádzať do prevádzky elektrobuses či vozidlá s alternatívnym pohonom. Taktiež je dôležité podporovať ekologické formy nákladnej dopravy s cieľom presunúť časť prepravených tovarov z cestnej dopravy na železničnú. Na splnenie predtým uvedených cieľov by mali prispieť významnou mierou aj európske finančné zdroje získané v rámci národného Plánu obnovy a odolnosti.

Podpora udržateľnej dopravy je v rámci Plánu obnovy a odolnosti schváleného zo strany Európskej komisie venovaný komponent 3, ktorý sa člení obsahovo na 4 reformy a 4 investície. Do júna 2026 bude Ministerstvo dopravy a výstavby SR v rámci svojej pôsobnosti zodpovedať za plnenie mílnikov a cieľov v rámci troch reforiem – Reforma prípravy investičných projektov v doprave, Reforma verejnej osobnej dopravy, Reforma intermodálnej nákladnej dopravy a troch investícií – Rozvoj štruktúry nízkouhlíkovej dopravy, Podpora ekologickej osobnej dopravy, Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy. Reformu na zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy a investíciu na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony bude vecne pokrývať Ministerstvo hospodárstva SR. Riadiacim orgánom, resp. národnou koordinátnou a implementačnou autoritou bude Úrad vlády SR, pod ktorý budú patriť tzv. vykonávatelia jednotlivých komponentov Plánu obnovy a odolnosti – príslušné ministerstvá.

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

Rezort dopravy v súlade s Plánom obnovy a odolnosti SR pripravuje zákon o verejnej osobnej doprave, ktorý by mal nastaviť podmienky pre efektívnejšiu koordináciu, financovanie a objednávanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy prostredníctvom koordinátného orgánu pre verejnú dopravu. Zákon by mal zjednotiť jednotlivé dopravné módy verejnej osobnej dopravy v oblasti štandardov, cestovných poriadkov, nadväzností, eliminácie súbehov, ako aj zjednotenia tarifných a prepravných podmienok. Cieľom je umožniť cestovať na jeden cestovný doklad rôznymi druhmi dopravy objednanými vo verejnom záujme, ako aj podporiť rozvoj integrovaných dopravných systémov. Zákon by mal byť prijatý do konca roka 2022 a vstúpiť do platnosti v roku 2023.

Plán dopravnej obsluhy

Ďalším z mílnikov Plánu obnovy a odolnosti SR je pre rezort dopravy v spolupráci s Ministerstvom financií SR spracovanie Plánu doprav-

nej obsluhy SR (v 1. etape pre železničnú dopravu) a jeho schválenie do konca marca 2022. Mal by vytvoriť rámec pre optimalizáciu prevádzky železničnej osobnej dopravy s postupnou realizáciou zmien v grafikonoch vlakovej dopravy do konca roka 2023. V neskoršej fáze sa predpokladá v spolupráci s vyššími územnými celkami ako objednávatelmi prímestskej autobusovej dopravy rozšírenie dokumentu na Národný plán dopravnej obsluhy, ktorý by zahŕňal okrem železničnej aj autobusovú dopravu a definoval by preferovaný druh dopravy pre jednotlivé trasy vzhľadom na železnice ako na nosný dopravný systém. Dokument by mal byť podkladom na objednanie verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. V prvej fáze má určiť predpokladaný rozsah železničnej dopravy vrátane návrhu, ako posilniť dopravu na tratiach s najväčším potenciálom presunu cestujúcich z áut do vlakov, ako aj navrhnuť opatrenia na zefektívnenie dopravnej obsluhy. Dokument bude primerane vychádzať zo spracovaných plánov dopravnej obslužnosti a plánov udržateľnej mobility samosprávnych krajov, Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, počtu prepravených cestujúcich, zahraničných skúseností a výstupov z dopravných modelov.

Národný integrovaný dopravný systém

Uvedené aktivity by mali vytvoriť podmienky na intenzívnejšiu podporu integrovanej dopravy, pričom cieľom je vybudovať do júna 2026 integrované dopravné systémy aspoň v 6 krajoch Slovenska, ktoré umožňujú cestovať viacerými druhmi verejnej osobnej dopravy alebo dopravcami na jeden cestovný lístok. Na implementáciu tohto cieľa, ktorý zahŕňa zabezpečenie tarifnej integrácie a jednotného informačného systému na území Slovenska, je vyčlenených cca. 26 mil. eur.

Investície budú smerované na zlepšenie stavu vozidlového parku dopravcov prevádzkujúcich koľajovú dopravu vo verejnom záujme obstaraním ekologických elektrických rušňov alebo ucelených vlakových jednotiek na elektrický alebo alternatívny pohon, prípadne električiek pre osobnú dopravu, v počte aspoň 5 ks. Toto opatrenie by malo prispieť k skráteniu intervalov vlakov a zahusteniu železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom presunu cestujúcich z osobných áut a autobusov. Na túto investíciu je vyčlenených v Pláne obnovy a odolnosti cca 45 mil. eur.

Modernizácia dráhovej infraštruktúry

Približne 550 mil. eur je plánovaných na rekonštrukciu a modernizáciu dráhovej – železničnej, električkovej a trolejbusovej infraštruktúry. Cieľom je zrekonštruovať a zmodernizovať do júna 2026 aspoň 69 km úsekov tratí, ako aj modernizovať zabezpečovacie zariadenia (dispečerizácia) aspoň 100 km železničných tratí. Oprávnenými prijímateľmi budú Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej dopravnej cesty, ako aj dopravné podniky v mestách s električkovou prípadne trolejbusovou dopravou. V súvislosti s uvedenými cieľmi sa rezort dopravy v spolupráci s Útvárom Hodnoty za peniaze MF SR zaviazal vypracovať investičný plán projektov železničnej infraštruktúry do konca júna 2021. Predmetný dokument „[Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry](#)“ je zverejnený na stránke ministerstva dopravy a výstavby a v súčasnosti sa finalizuje harmonogram jeho implementácie.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V Pláne obnovy a odolnosti sa počíta aj s významnou podporou cyklistickej dopravy v celkovej výške cca 105 mil. eur. Cieľom je do júna 2026 vybudovať aspoň 200 km novej cyklistickej infraštruktúry a 5 000 bezpečných parkovacích miest pre bicykle na železničných staniciach a zastávkach, aby mohli cestujúci poho-

dne prestúpiť z bicykla na vlak a naopak. V rámci otvorenej výzvy na predkladanie projektov budú oprávneným územím samosprávy patriace do takzvaných území Udržateľného mestského rozvoja (UMR), ktoré sú vyčlenené na základe metodiky Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR na účely čerpania európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF). Územie UMR pozostáva z jadrového mesta a okolitých obcí so vzájomnými väzbami, pričom počet obyvateľov celého územia je minimálne 40-tisíc. Samosprávy mimo územia UMR sa budú môcť uchádzať o podporu cyklotransportných projektov podporujúcich mestskú, prímestskú a medzimestskú cyklistiku z EŠIF v rámci pripravovaného Operačného programu Slovensko. Jedným z cieľov Plánu obnovy a odolnosti je dosiahnuť 10 % podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave. V súčasnosti sa tento podiel odhaduje približne na 5 %. Treba však podotknúť, že projekty na podporu voľnočasového bicyklovania, respektíve cykloturistiky nebudú môcť byť z tohto zdroja financované. V tomto prípade bude podpora smerovať z EŠIF a Operačného programu Slovensko.

Ďalším mílnikom v Pláne obnovy a odolnosti je do konca roka 2021 vypracovať a zverejniť metodiku posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktorá bude zároveň nevyhnutnou podmienkou na efektívne čerpanie finančných prostriedkov na budovanie bezpečnej cyklistickej infraštruktúry. K nej bude vypracovaná aj metodika analýzy prínosov a nákladov (Cost Benefit Analysis – CBA) pre cyklistickú infraštruktúru, ktorú možno využiť aj pre iné možnosti financovania, ako sú EŠIF či verejné zdroje štátneho rozpočtu. Metodika vychádza z reálneho alebo modelovaného potenciálu dopytu s cieľom podporiť zmysluplné infraštruktúrne cykloprojekty, ktoré prispievajú k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy v našich mestách, v prípade Plánu obnovy a odolnosti najmä pri dochádzke do zamestnania, škôl, s väzbou na železničné stanice.

INTERMODÁLNA NÁKLADNÁ DOPRAVA

V oblasti podpory intermodálnej (kombinovanej) nákladnej dopravy je cieľom rezortu dopravy presunúť do roku 2030 aspoň 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy, resp. prepravených tovarov, nad 300 km na železničnú, prípadne vodnú dopravu a aspoň 50 % do roku 2050. K splneniu tohto cieľa má pomôcť spracovanie a schválenie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy, príprava schémy štátnej pomoci na podporu začínajúcich liniek dopravcov a prepravcov, podpora nákupu technického vybavenia vrátane manipulovateľných návosov, výmenných nadstavieb, intermodálnych železničných vozňov, ako aj zariadení určených na prekládku nákladových jednotiek intermodálnej dopravy. Cieľom je do júna 2026 s využitím prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti vo výške cca. 16 mil. eur podporiť obstaranie aspoň 1 000 intermodálnych prepravných jednotiek (dotácia vo výške maximálne 30 % z celkových oprávnených nákladov) a aspoň 1 začínajúcu linku (dotácia vo výške maximálne 49 % z celkových oprávnených nákladov). Oprávnenými prijímateľmi budú Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej infraštruktúry, ako aj dopravcovia a prepravcovia v nákladnej doprave. ■

RESUME: SUSTAINABLE TRANSPORT AND RECOVERY PLAN Recently, the unsustainable growth of individual car traffic has become an increasingly acute problem in large Slovak cities and their surroundings. This problem was exacerbated to some extent following the lifting of anti-pandemic measures in relation to the Covid-19 disease, when an increase in individual transport and a decrease in public passenger transport for commuting to work or school could be observed due to public fears. This paper is devoted to sustainable transport within Component 3 of the Slovak Recovery and Resilience Plan and its future implementation in Slovak conditions. The Recovery and Resilience Plan can support environmentally friendly and sustainable modes of transport - public passenger transport, cycling, but also intermodal freight transport. The aim of these interventions is to avoid the unsustainable use of individual car transport to the detriment of public passenger transport and other alternative modes of transport.