

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101003/B/2022/36109009326389252

BARIÉRY REALIZÁCIE ŠTRUKTÚRNÝCH ZMIEN
V DOPRAVE V SR

Bakalárska práca

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

BARIÉRY REALIZÁCIE ŠTRUKTÚRNÝCH ZMIEN
V DOPRAVE V SR

Bakalárska práca

Študijný program: Národné hospodárstvo
Študijný odbor: Ekonómia a manažment
Školiace pracovisko: Katedra hospodárskej politiky
Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Karol Morvay, PhD.

Bratislava 2022

Róbert Palša

Pod'akovanie

Týmto sa chcem poďakovať môjmu školiteľovi, pánovi doc. Ing. Karolovi Morvayovi, PhD., za jeho cenné rady a vyvíjanie potrebného tlaku pri písaní záverečnej práce. Vďaka patri aj mojim rodičom ktorí mi poskytli ideálne prostredie na tvorenie a písanie tejto záverečnej práce.

ABSTRAKT

PALŠA, Róbert: Bariéry realizácie štrukturálnych zmien v doprave v SR. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra hospodárskej politiky. – Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Karol Morvay, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2022, 48 s.

Záverečná práca je vypracovaná na tému Bariéry realizácie štrukturálnych zmien v doprave v SR. Cieľom záverečnej práce bolo zadefinovať bariéry, ktoré brzdia rozvoj a nevyhnutné štrukturálne zmeny v doprave na území Slovenskej republiky. Doplnkovým cieľom práce bolo navrhnúť nové štrukturálne zmeny, ktoré nájdu riešenia na zadefinované bariéry a súčasne navrhnú zlepšenie udržateľnosti systému verejnej osobnej dopravy. Práca je členená do 4 kapitol. Obsahuje 1 tabuľku a 6 obrázkov. V prvej kapitole je popísaný súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí, v ktorom je časť venovaná strategickým a koncepčným dokumentom, ďalej základnej charakteristike a členeniu dopravy, dopravnej infraštruktúry a schvaľovacím procesom. V druhej kapitole je určený cieľ, metódy skúmania a metodika práce. V tretej kapitole sa nachádzajú výsledky práce, v ktorých sme zadefinovali bariéry v realizácii štrukturálnych zmien a navrhli sme možné riešenia. Súčasťou je aj časť o udržateľnosti verejnej osobnej dopravy. V poslednej kapitole sme prediskutovali niektoré návrhy riešení, dali do kontextu nové zmeny v legislatíve a prebrali sme niektoré problémy a možné riešenia z pohľadu urbanizmu.

Kľúčové slová:

bariéry, dopravná infraštruktúra, schvaľovacie procesy, verejná osobná doprava, informačný systém, štrukturálne zmeny

ABSTRACT

PALŠA, Róbert: Barriers to the implementation of structural changes in transport in the Slovak Republic. – University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy; Department of Economic Policy. – Supervisor of final thesis: doc. Ing. Karol Morvay, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2022 48 pages.

The final thesis is elaborated on the topic Barriers to the implementation of structural changes in transport in the Slovak Republic. The aim of the thesis was to define the barriers that hinder the development and necessary structural changes in transport in the Slovak Republic. An additional objective of the thesis was to propose new structural changes that will find solutions to the defined barriers and at the same time propose improvements to the sustainability of the public passenger transport system. The thesis is divided into 4 chapters. It contains 1 table and 6 images. The first chapter describes the current state of the art at home and abroad, in which a part is devoted to strategic and conceptual documents, as well as basic characteristics and breakdown of transport, transport infrastructure and approval processes. The second chapter identifies the objective, methods of investigation and methodology of the thesis. The third chapter presents the results of the thesis, in which we have defined the barriers to the implementation of structural changes and proposed possible solutions. It also includes a section on the sustainability of public passenger transport. In the last chapter we discussed some proposed solutions, put into context the new changes in legislation and discussed some problems and possible solutions from an urban planning perspective.

Keywords:

barriers, transport infrastructure, approval processes, public passenger transport, information system, structural changes

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ.10	
1.1 STRATEGICKÉ A KONCEPČNÉ DOKUMENTY	10
1.2 CHARAKTERISTIKA A ČLENENIE DOPRAVY	13
1.2.1 <i>Individuálna doprava</i>	13
1.2.2 <i>Verejná osobná doprava</i>	14
1.2.3 <i>Nákladná doprava</i>	16
1.3 DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA.....	16
1.3.1 <i>Cestná infraštruktúra</i>	17
1.3.2 <i>Železničná infraštruktúra</i>	18
1.4 SCHVAĽOVACIE PROCESY	18
2 CIEĽ PRÁCE, JEJ METODIKA A METÓDY SKÚMANIA.....	20
3 VÝSLEDKY PRÁCE	22
3.1 PROBLÉM DLHODOBÉHO PLÁNOVANIA	22
3.1.1 <i>Dopravná infraštruktúra v meste Zvolen</i>	22
3.1.2 <i>Bratislava filiálka – železničná stanica?</i>	24
3.1.3 <i>Hlavná stanica – konečná stanica električiek?</i>	26
3.2 ČASOVÁ NÁROČNOSŤ PROCESOV	28
3.2.1 <i>Diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh</i>	28
3.2.2 <i>TIOP č. 2 zastávka Bratislava-Lamačská brána.</i>	30
3.2.3 <i>PUM funkčného územia krajského mesta Trenčín</i>	31
3.3 INFORMAČNÁ A KOMUNIKAČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA	33
3.3.1 <i>Proces EIA</i>	33
3.3.2 <i>Proces verejného obstarávania</i>	34
3.3.3 <i>Centrálny register zmlúv</i>	35
3.3.4 <i>Ostatné povolenacie procesy</i>	37

3.4	NÁVRHY NOVÝCH ŠTRUKTÚRNYCH ZMIEN	38
3.4.1	<i>Infraštruktúra.gov.sk</i>	38
3.4.2	<i>Udržateľnosť VOD</i>	39
4	DISKUSIA	42
	ZÁVER	44
	ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	46

Zoznam skratiek

AD	Autorský dozor
CRZ	Centrálny register zmlúv
DP	Dokumentácia na ponuku
DSP	Dokumentácia na stavebné povolenie
DSPRS	Dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby
DSRS	Dokumentácia skutočného realizovania stavby
DSZ	Dokumentácia stavebného zámeru
DÚR	Dokumentácia na územné rozhodnutie
EIA	Environmental Impact Assessment – proces posudzovania vplyvov na životné prostredie
EK	Európska komisia
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja
EÚ	Európska únia
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IDS BK	Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji
IROP	Integrovaný regionálny operačný program 2014-2020
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MHD	Mestská hromadná doprava
MIB	Metropolitný inštitút Bratislavy
MIRRI SR	Ministerstvo investícií regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky
MSP	Mikro, malé a stredné podniky
MVP	Majetkovo-právneho vysporiadania vlastníkov pozemkov
MZ SR	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NFP	Nenávratný finančný príspevok
PCL	Predplatný cestovný lístok
PDO	Plán dopravnej obslužnosti

PPP	Public Private Partnership – Verejno-súkromné partnerstvo
PUM	Plán udržateľnej mobility
RIUS	Regionálna územná stratégia
SAOVD	Slovenska asociácia organizátorov verejnej dopravy
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
Ten-T	Transeuropská dopravná sieť
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
UVO	Úrad verejného obstarávania
Val	Výskum a inovácie
VO	Verejné obstarávanie
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyšší územný celok
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ZSSK Cargo	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.
ŽONFP	Žiadosť o nenávratný finančný príspevok
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zoznam obrázkov

Obrázok 1 Štúdia realizovateľnosti R2 Zvolen západ - Zvolen východ – výstrižok z	
Prehľadná situácia.....	23
Obrázok 2 ŽSR, Bratislava predmetie - Bratislava filiálka - Bratislava Petržalka	
(prepojenie koridorov) Prehľadná situácia stavby, Zámer EIA.....	25
Obrázok 3 Riešené územie	27
Obrázok 4 Snímka informačnej stránky projektu	33
Obrázok 5 Snímka detailu zákazky	35
Obrázok 6 Snímka identifikačnej stránky zmluvy.....	37

Úvod

Doprava vo všeobecnosti patrí medzi najdôležitejšie odvetvia národného hospodárstva, vďaka ktorým sa zlepšuje dostupnosť práce, služieb, produktov a tým zásadne rastie kvalita života obyvateľov daného územia. Rozvoj dopravnej infraštruktúry je kľúčovým nástrojom na prilákanie nových investorov do menej rozvinutých regiónov.

Slovensko má oproti západnej Európe investičný dlh v dopravnej infraštruktúre. Do veľkej miery je to zapríčinené rozdielnym fungovaním ekonomík v druhej polovici 20. storočia. Kdežto v krajinách západnej Európy bola trhová ekonomika, na Slovensku bola príkazová ekonomika. Dopyt po doprave tu nebol ovplyvnený trhom, ale predovšetkým potrebami riadenej ekonomiky. Taktiež z tohto dôvodu mala ekonomika menej zdrojov na rozvíjanie dopravnej infraštruktúry oproti západnej Európe.

V poslednom období silnie dopyt po doprave s nižšími negatívnymi externalitami v podobe exhalátov z dopravných prostriedkov, kvôli zmene klímy a zlému vplyvu na zdravie obyvateľov. Preto rastie využívanie elektrifikovanej železničnej dopravy, automobilky prechádzajú na výrobu hybridných alebo elektrických automobilov, podporuje sa výstavba cyklistických chodníkov, vo väčších mestách sa podporuje budovanie električkových a trolejbusových tratí.

Štruktúrne zmeny v dopravnej infraštruktúre sú veľmi potrebné, ak chceme dosiahnuť ciele napríklad v Parížskej dohode. Nato potrebujeme rozvíjať dopravnú infraštruktúru a prispôbiť ju novým potrebám. Napríklad kvalitná verejná doprava patrí medzi služby, ktoré významne zvyšujú životný štandard. Jej rozvojom vieme znižovať potrebu osobných automobilov, čo má pozitívne ekologické dopady.

V práci sústreďujeme pozornosť na dopravnú infraštruktúru. Pozeráme sa na procesy v príprave pred jej realizáciou. Hľadáme príklady bariér, pri ktorých sa spomaľuje alebo zastavuje príprava. Dané procesy dávame do súvisu s informačnými systémami. Navrhujeme opatrenia, ktoré riešia zistené problémy v procesoch.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Strategické a koncepčné dokumenty

Strategický a koncepčný dokument je odborný súbor opatrení expertov, ktoré majú priniesť riešenie alebo návod na riešenie problémov. Spracovateľmi, zadávateľmi alebo objednávateľmi týchto dokumentov môžu byť ministerstvá, samosprávne kraje, alebo obce. Koncepcie sa formujú aj na úrovni Európskej únie.

Biela Kniha je strategický dokument z roku 2011, ktorým Európska Komisia (EK) zadefinovala – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje. Stanovila sa vízia v oblasti ekologizácie dopravy, vízia základnej siete pre multimodálnu medzimestskú prepravu, vízia globálne rovnakých podmienok pre prepravu nákladu na dlhé vzdialenosti a medzi kontinentami a vízia konkurencieschopných dopravných systémov efektívne využívajúcich zdroje. Súčasťou je aj stratégia – čo je potrebné urobiť, píše sa tu o jednotnom európskom dopravnom priestore, inováciách pre budúcnosť v oblasti európskej dopravy.

V roku 2013 bolo prijaté rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013, ktorým sa zadefinovala transeurópska dopravná sieť. Transeurópska dopravná sieť pozostáva z koridorov, ktoré vedú naprieč Európou. Každý koridor pozostáva z viacerých módov dopravy – cestný, železničný alebo vodný mód dopravy. Súčasťou sú aj prístavy či letiská. Táto sieť vychádza z existujúcich dopravných ciest, ku ktorým sú navrhované nové spojenia alebo ich modernizácia či zväčšenie kapacity.

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 je základným dokumentom k čerpanie finančných zdrojov z Kohézneho fondu a z Európskeho fondu regionálneho rozvoja v programovacom období 2014 – 2020. Zaoberá sa rozdelením investičných zdrojov v rámci operačného programu do investičných prioritných osí:

1. Železničná infraštruktúra (Ten-T Core) a obnova mobilných prostriedkov
2. Cestná infraštruktúra (Ten-T)
3. Verejná osobná doprava
4. Infraštruktúra vodnej dopravy (Ten-T Core)
5. Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov
6. Cestná infraštruktúra (mimo Ten-T Core)
7. Informačná spoločnosť

8. Technická pomoc
9. Podpora výskumu, vývoja a inovácií
10. Podpora výskumu, vývoja a inovácií v Bratislavskom kraji
11. Posilnenie konkurencieschopnosti a rastu MSP
12. Rozvoj konkurencieschopných MSP v Bratislavskom kraji
13. Technická pomoc VaI

Tento dokument vznikol v roku 2014 a priebežne bol aktualizovaný, citovaná verzia vznikla v roku 2021 ako verzia 10.0.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 – Fáza I bol dokončený v roku 2014 následne bol nahradený Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, ktorý začal platiť schválením uznesením vlády SR č.13, zo dňa 11.01.2017.

Jeho účelom je naplnenie požiadavky EK, zabezpečenie komplexných plánov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry. Schválením tohto dokumentu EK sa mohlo pokračovať v čerpaní európskych fondov na oblasť dopravy. Dokument sa zaoberá kľúčovými problémami dopravného sektora v SR, nastavuje vízie a ciele, definuje a hodnotí opatrenia a prináša strategické zásady.

Od roku 2013 má Slovenská republika prijatú Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorej víziou je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy, integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ďalej posilnenie cykloturistiky, ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s cieľom zabezpečiť trvalo udržateľný rozvoj hlavne pre vidiecke oblasti.

V rámci programového obdobia 2014 - 2020 vznikol v SR integrovaný regionálny operačný program – IROP. Pri tomto programe sprostredkovateľskú úlohu plnili samosprávne kraje, jednou z ich náplní práce bola príprava a koordinácia tvorby strategického dokumentu – RIUS. Vzniklo tak 8 strategických dokumentov – Regionálna územná stratégia – RIUS jednotlivých krajov. Na ich základe boli vytvorené strategické dokumenty v každom z krajov: Plán udržateľnej mobility (PUM) daného kraja alebo funkčného územia krajského mesta.

Plán udržateľnej mobility (PUM) – „je strategický dokument s prvkami územného generelu dopravy miestnej úrovne. Je podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií,

stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.“ (BÚTOROVÁ, 2021)

Slovensko 2030 – Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030 - dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja SR je základným implementačným dokumentom plnenia národných priorít Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj OSN v SR. Taktiež plní úlohu Národnej stratégie regionálneho rozvoja SR v zmysle zákona č. 539/2008 Z.z. o podpore regionálneho rozvoja a je základným východiskom pre regionálnu a miestnu samosprávu pri spracovaní ich programov hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja.

Cieľom dokumentu Slovensko 2030 je prekonať úzko sektorový prístup k plánovaniu na úrovni vlády SR a prepojiť národnú úroveň plánovania rozvoja s úrovňou krajov a obcí.

Vízia krajiny predstavuje obraz o tom, ako má krajina v stanovenom období vyzerat'. Zohľadňuje očakávaný vývoj v spoločnosti, technologický pokrok a ich priemet do každodenného života obyvateľov. Stratégia je spôsob, ako sa zo súčasného stavu dopracovať k želanému stavu zhmotnenému vo vízii. Pre efektívnejšie dosiahnutie cieľov sa tvoria odvetvové (sektorové) stratégie a priestorové stratégie (územné). Tie sa skladajú z programov, ktoré obsahujú konkrétne opatrenia a ich ukotvenie v čase a priestore.

V kontexte dokumentu Slovensko 2030 je však potrebné uviesť, že úspešná implementácia vízie je závislá predovšetkým od súladu jednotlivých stratégií a koncepcií, tvorených na rôznych úrovniach a sektoroch štátu, ale aj regionálnych, či miestnych samospráv so zastrešujúcim dokumentom, ktorým Slovensko 2030 má ambíciu byť. Súlad jednotlivých dielčích stratégií musí byť posudzovaný v procese ich prípravy, a to štandardným postupom prípravy dokumentu strategického charakteru.

Ako odpoveď na krízu spojenú s ochorením Covid-19 vznikol nový európsky fond NextGenerationEU, z ktorého sa budú financovať národné Plány obnovy a odolnosti v celej EÚ. Plán obnovy a odolnosti SR obsahuje 18 samostatných komponentov so zameraním na:

- zelenú ekonomiku
- kvalitné vzdelávanie
- vedú, výskum a inovácie
- lepšie zdravie
- efektívnu verejnú správu a digitalizáciu.

V týchto komponentoch sú uvedené aj reformy a investície. Financovanie investícií je podmienené schválením predmetných reforiem. Do časti zelenej ekonomiky patrí Komponent 3: Udržateľná doprava, ktorý popisuje potrebné reformy a investície aby sa naplnili ciele, ktoré sú v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030 a inými strategickými a dlhodobými cieľmi SR a EÚ.

1.2 Charakteristika a členenie dopravy

V tejto časti si zadefinujeme dopravu, jej členenie a z toho vyplývajúce problémy. Doprava sa dá definovať ako premiestňovanie osôb, tovarov alebo služieb z miesta A do miesta B. Nákladom je čas potrebný na presun, energia a využitie nevyhnutnej infraštruktúry – dopravný prostriedok, samotný dopravný priestor medzi miestom A a B, ktorý má špecifickú podobu, ktorá závisí od použitia dopravného prostriedku. Podrobnejšie sa budeme venovať individuálnej a verejnej osobnej doprave, nákladnú dopravu len stručne charakterizujeme.

Dopravný priestor medzi miestom A a B je obmedzeným zdrojom, na Slovensku je takmer výlučne vo vlastníctve štátu a má svoju kapacitu, ktorej rozšírenie trvá pomerne dlhý čas a vyžaduje si významnú časť finančných zdrojov.

1.2.1 Individuálna doprava

Individuálnu dopravu vieme rozdeliť na pešiu dopravu, dopravu bicyklom a automobilovú dopravu.

Pešia doprava je jedným zo spôsobov ako sa vieme presúvať z miesta A do miesta B, bez použitia dopravného prostriedku. Najčastejšie sa tento spôsob využíva na krátke vzdialenosti. Medzi pozitíva pešej dopravy patrí: cena prepravy, zdravotné hľadisko, ekologické hľadisko. Negatívom je, že v nepriaznivom počasí sa významne znižuje komfort dopravy. Ďalším negatívom je nízka rýchlosť – pešo sa priemerný človek presúva rýchlosťou iba cca. 5km/h.

Ďalším spôsobom dopravy je využitie malých dopravných prostriedkov ako je bicykel, kolobežka a pod. V tomto období prebieha elektrifikácia aj týchto dopravných prostriedkov, čo zásadne zvyšuje ich využiteľnosť aj v kopcovitých oblastiach. Výhodou cyklistickej dopravy oproti pešej je vyššia rýchlosť.

Individuálna automobilová doprava (IAD) patrí medzi spôsoby dopravy s najvyšším komfortom pre cestujúceho, na druhej strane je to najdrahšia forma dopravy, taktiež z environmentálneho hľadiska patrí medzi významných znečisťovateľov. IAD sa stretáva s problémom parkovania a nepredvídateľnými okolnosťami ako sú nehody, dopravné obmedzenia alebo zápchy.

V poslednom období vznikajú firmy ktoré oddelujú samotné vlastníctvo dopravného prostriedku od jeho využívania. Viete si tak požičať dopravný prostriedok na nevyhnutný čas a zároveň ho viete vrátiť na určené miesto – ktorých štandardne býva veľmi veľa. Zároveň existujú firmy, ktoré využili nové technológie a poskytujú službu prepravy, pričom vystupujú ako sprostredkovatelia medzi zákazníkom a prepravcom. Tieto spoločnosti nabúrali svet klasických taxislužieb, ktoré taktiež poskytujú služby prepravy, ale sú priamo majiteľmi áut a zamestnávajú vlastných vodičov. Klasické taxislužby a tie novodobé majú bližšie k verejnej doprave, ako k individuálnej doprave nakoľko dopravný prostriedok, ktorý používajú je stále v uliciach, ako služba verejnosti.

1.2.2 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava (VOD) je služba, ktorá je poskytovaná dopravným prepravcom širokej verejnosti. Prepravca môže využívať dopravné prostriedky a to vlaky, električky, trolejbusy, autobusy alebo lanovky.

1.2.2.1 Dopravné služby vo verejnom záujme

Slovenská republika v zastúpení Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) si objednáva výkony vlakovej osobnej dopravy u akciovej spoločnosti – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK), ktorej akcionárom je MDV SR. Cestujúci ktorý cestuje vlakom ZSSK zaplatí za svoju cestu iba časť nákladov vo forme cestovného lístka, zvyšnú časť dotuje MDV SR cez zmluvu za dopravné služby vo verejnom záujme. Špeciálne postavenie majú študenti a dôchodcovia, ktorí majú cestovný lístok úplne zadarmo. Výnimkou sú vlaky InterCity (IC), ktoré sú komerčným produktom ZSSK a nie sú dotované vôbec.

Regionálne autobusové spojenia sú zabezpečované vyššími územnými celkami (VÚC). VÚC má na starosti objednať si prevádzkovateľa regionálnej pravidelnej autobusovej dopravy cez verejnú súťaž.

Prehľad autobusových dopravcov v príslušných VÚC

VÚC	Regionálny autobusový dopravca
Bratislavský VÚC	ARRIVA Mobility Solutions, s.r.o.
Trnavský VÚC	ARRIVA Trnava, a.s. SAD Dunajská Streda, a.s. SKAND Skalica, spol. s r.o.
Trenčiansky VÚC	SAD Trenčín, a. s. SAD Prievidza a. s.
Nitriansky VÚC	ARRIVA NITRA, a.s. ARRIVA Nové Zámky, a.s.
Banskobystrický VÚC	Slovenská autobusová doprava Zvolen, a.s. Slovenská autobusová doprava Lučenec, a. s.
Žilinský VÚC	Slovenská autobusová doprava Žilina, a.s. ARRIVA Liorbus, a.s.
Prešovský VÚC	SAD Prešov a.s. SAD Humenné, a.s. Slovenská autobusová doprava Poprad, a.s. BUS KARPATY spol. s r.o.
Košický VÚC	eurobus, a. s. ARRIVA Michalovce, a. s.

Zdroj: Vlastné spracovanie - informácie z webových sídiel VÚC

Mestská hromadná doprava (MHD) je zabezpečovaná mestom. Prevádzkovateľ MHD je zabezpečený verejným obstarávaním alebo spoločnosťou, ktorú vlastní mesto a má nad ňou kontrolu. Je tomu tak pri najväčších mestách: Bratislave, Košiciach, Prešove, Žiline, ktoré vlastnia dopravné podniky.

1.2.2.2 Dopravné služby poskytované súkromným sektorom

Súkromný sektor prevádzkuje diaľkové autobusové linky, medzinárodné vlakové spojenia alebo prevádzku rekreačných lanoviek v turistických strediskách. Príkladom sú vlakové spojenia Košíc a Prahy zabezpečované spoločnosťami: Leo Expres Global, a.s., RegioJet, a.s. a českým štátnym dopravcom – České dráhy, a.s. ktoré zabezpečujú aj spojenie medzi mestami: Budapešť – Bratislava – Praha

1.2.2.3 Integrované dopravné systémy

Bežný cestujúci využíva služby viacerých dopravcov VOD a to môže spôsobovať problémy pri platení. Preto vznikajú integrované dopravné systémy (IDS), ktoré vytvárajú jednotnú tarifikáciu medzi viacerými dopravcami. Podstatná úloha je aj vytvorenie prehľadného systému liniek, ktoré zjednodušuje orientáciu pre nových cestujúcich. Dobrým príkladom je IDS v Bratislavskom kraji (IDS BK) ktorý integruje dopravcov:

- ZSSK – regionálne vlaky (osobné vlaky a regionálne expresy)
- ARRIVA – regionálna autobusová doprava
- Dopravný podnik Bratislava – MHD mesta Bratislava.

Na jeden cestovný lístok tak vie cestujúci cestovať viacerými dopravcami. Bola vytvorená aj mobilná aplikácia, cez ktorú sa dajú zakúpiť klasické cestovné lístky, ale aj predplatené cestovné lístky (PCL), ktoré majú zvýhodnené ceny pri pravidelnom cestovaní. Odbúrava sa tak potreba vyrábať čipovú kartu. V aplikácii sú poskytované informácie o odchodoch liniek, plánovač spojenia, taktiež sa tam nachádzajú mimoriadne informácie, plánované zmeny a obmedzenia.

IDS BK je organizovaný spoločnosťou Bratislavská integrovaná doprava, a.s. ktorej akcionárom je Bratislavský VÚC (65%) a mesto Bratislava (35%)

IDS Východ, s.r.o. je spoločnosť zriadená Prešovským a Košickým VÚC. Jej cieľom je zintegrovat' VOD na danom území do jedného tarifného systému podobne ako to je v IDS BK. Takéto systémy vznikajú aj v ďalších krajocho SR.

1.2.3 Nákladná doprava

Nákladná doprava je o zabezpečovaní prepravy tovarov alebo výrobných surovín z miesta A do miesta B. V SR sa pre nákladnú prepravu využívajú dopravné módy: vlaková, cestná, lodná a letecká. Prepravu realizujú súkromné spoločnosti s výnimkou Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. ktorá je vo vlastníctve štátu.

1.3 Dopravná infraštruktúra

Dopravná infraštruktúra je dopravný priestor medzi miestom A a miestom B. Vieme ju rozdeliť na: Cestnú, železničnú, vodnú a vzdušnú infraštruktúru. Podrobnejšie sa budeme venovať cestnej a železničnej infraštruktúre.

1.3.1 Cestná infraštruktúra

Cestná infraštruktúra sa za posledné storočia významne zmenila. Cesta v minulosti bola jednotným priestorom, ktorý slúžil chodcom, hospodárskym zvieratám alebo vozom, ktorými sa prepravovali tovary a ľudia.

Cesta štandardne pozostávala z udupanej hliny a štrku, v mestách a na dôležitých cestných spojeniach, bola vydláždená kameňom, a preto nebola veľmi rovná a hladká. Podstatná zmena nastala v 20. storočí, kedy začal veľký rozmach automobilov. Auto dosahovalo vyššiu rýchlosť a to si vyžiadalo investície do ciest, viac ich narovnať a vyhladiť. Automobily takto postupne vytlačali z ciest peších, vozy či hospodárske zvieratá a bicykle. Bicykel má bližšie k pešej preprave ako k iným typom dopravy, či už svojou veľkosťou alebo dostupnosťou. Bicykel bola významná inovácia, ktorá sa v minulosti nestala dominantnou, nakoľko ju rýchlo predbehol automobil, čo malo za následok zmenu plánovania, mestá sa začali prispôsobovať autám na úkor pešej a cyklistickej dopravy. Pre peších sa následne vybudovali chodníky popri cestách, pričom na cyklistoch sa v tom čase nemyslelo.

V súčasnosti práve zažívame rozmach cyklistickej dopravy, čo si vyžaduje rozsiahle investície do cyklistickej infraštruktúry. Budovanie nových cyklociest mimo zastavaného územia je omnoho jednoduchšie, problém nastáva v mestách a obciach, kde je málo voľného priestoru a nová cykloinfraštruktúra musí obmedziť bežné cesty.

Cesty sa dnes delia na niekoľko kategórii:

- Miestne a účelové komunikácie
O ich údržbu a rozvoj sa starajú lokálne samosprávy – mestá a obce
- Cesty II. a III. triedy
Majú v správe miestne VÚC
- Cesty I. triedy
Spravuje Slovenská správa ciest (SSC)
- Rýchlostné cesty a diaľnice

Prevádzkuje Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (NDS), ktorej 100% akcionárom je štát cez MDV SR. NDS spravuje takmer celú sieť diaľnic a rýchlostných ciest, výnimkou sú úseky, ktoré boli vysúťážené cez PPP projekt. Predmetné úseky prevádzkujú spoločnosti: Granvia, a.s. ktorá je koncesionárom rýchlostnej cesty R1 od Nitra, západ po Tekovské Nemce (45,9 km) a severného

obchvatu Banskej Bystrice (5,7km), spolu tak prevádzkuje úsek o dĺžke 51,6 km. Diaľnicu D4 a rýchlostnú cestu R7 prevádzkuje koncesionár Zero Bypass Limited, pozostáva z diaľnice D4 Rača – Jarovce (27km) a rýchlostnej cesty R7 Prievoz – Holice (32km). Tieto súkromné spoločnosti budú prevádzkovať dané diaľničné úseky po dobu 30 rokov od začiatku koncesie.

1.3.2 Železničná infraštruktúra

Na území Slovenskej republiky spravujú železničnú infraštruktúru vo vlastníctve štátu Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Zabezpečujú prepravné a dopravné služby, ktoré zodpovedajú záujmom štátnej dopravnej politiky a požiadavkám trhu vrátane súvisiacich činností.

V súlade s § 34 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a na základe platnej Zmluvy o prevádzke železničnej infraštruktúry (ZPŽI) vykonávajú funkciu manažéra infraštruktúry, z ktorej vyplýva povinnosť pre ŽSR organizovať a zabezpečovať prevádzkyschopnosť celoštátnych a regionálnych tratí a organizovať na nich vlakovú dopravu pre všetkých dopravcov na nediskriminačnom princípe. (ŽSR)

Samotnú infraštruktúru tvoria železničné trate, stanice, tunely, mosty, priecestia, výhybky, zabezpečovacie systémy, elektrifikačné a telekomunikačné siete. Väčšina železničnej infraštruktúry je v zlom technickom stave. Vnútorý dlh v údržbe nebol nikdy objektívne vyčíslený, ale je citelný. Prejavuje sa v početných rýchlostných prepadoch na tratiach ktoré majú vplyv na jazdný komfort a na cestovné doby.

1.4 Schvaľovacie procesy

Schvaľovacie procesy sú nevyhnutnou súčasťou každej dopravnej investície. V tejto kapitole sa pozrieme aké byrokratické procesy je potrebné mať ukončené a schválené, aby sa mohla dopravná infraštruktúra odovzdať verejnosti.

- Prvým pred investičným dokumentom je Technická štúdia, Štúdia realizovateľnosti, respektíve štúdia uskutočniteľnosti. Štandardne sa vypracovanie tohto dokumentu objednáva cez verejné obstarávanie. Obstaráva ho správca danej dopravnej infraštruktúry teda napríklad ŽSR, NDS. Tieto štúdie sú verejné a nachádzajú sa na webovom sídle správcu.

- Proces EIA alebo SEA – posudzovanie vplyvov na životné prostredie. Tento proces sa riadi podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP. Najčastejšie sa vypracovanie potrebných dokumentov: Zámer a Správa o hodnotení vysúťaží cez verejné obstarávanie. Na účel tohto procesu bol zriadený informačný portál – enviroportal.sk, na ktorom sa nachádza databáza všetkých posudzovaných projektov. Portál je prevádzkovaný Slovenskou agentúrou životného prostredia.
- Územné rozhodnutie – proces na základe zákona 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon). Investor musí predložiť dokumentáciu na územné rozhodnutie (DÚR). Ak je investorom štát, najčastejšie si danú dokumentáciu zaobstará cez verejné obstarávanie. Väčšinou si spolu objedná aj Dokumentáciu stavebného zámeru (DSZ). Následne príslušný stavebný úrad, ktorý spadá pod obec na danom území vydá územné rozhodnutie či daná stavba rešpektuje územný plán obce. Rozhodnutie by malo byť zverejnené na úradnej tabuli a webovom sídle obce.
- Majetkovoprávne vysporiadanie (MPV) – nové dopravné infraštruktúrne projekty sa často stavajú mimo zastavané územie, na ktorom je veľká rozdrobenosť parciel, veľa vlastníkov na jednu parcelu a nezrealizované dedičské konania. Tento stav spomaľuje proces vysporiadania. Stáva sa, že si investor plánovanej infraštruktúry objedná vyriešenie tohto procesu ako službu.
- Stavebné povolenie – proces pri ktorom vydáva príslušný stavebný úrad povolenie na začatie stavby
- Verejné obstarávanie zhotoviteľa stavby – proces pri ktorom sa súťaží zhotoviteľ diela, ktorý ponúkne najlepšiu ponuku podľa určených kritérií. Niekedy sa súťaží balík služieb – zhotoviteľ je poverený zabezpečiť riešenie pre viac procesov (napríklad zabezpečiť DSP, MPV)
- Výstavba – prebieha podľa harmonogramu, ktorý predloží zhotoviteľ – niekedy sa predlží ak sú na to dôvody
- Kolaudácia stavby – rozhodnutie o kolaudácii vydáva príslušný stavebný úrad

2 Cieľ práce, jej metodika a metódy skúmania

Hlavným cieľom práce je nájsť a zadefinovať bariéry, ktoré brzdia rozvoj a nevyhnutné štruktúrne zmeny v doprave na území SR. Vo výsledkoch práce sa bližšie zameriavame na prípravný proces modernizácie alebo výstavby novej dopravnej infraštruktúry a na udržateľnosť systémov VOD.

Stanovili sme si čiastkové ciele, ktoré rozdelili bariéry a problémy do skupín:

- Problém dlhodobého plánovania – mapuje problém strategických rozhodnutí z pohľadu širších vzťahov v danom území a ich možný negatívny dopad.
- Časová náročnosť procesov – zachytáva časovú bariéru, konkrétne štúdie sme rozobrali z pohľadu schvaľovacích procesov a tie sme zoradili podľa chronológie.
- Informačná a komunikačná infraštruktúra – zoraďuje existujúce informačné a komunikačné systémy a dáva ich do súvisu so schvaľovacím procesom.

Doplňkovým cieľom práce je navrhnúť nové štruktúrne zmeny, ktoré nájdu riešenia na zadefinované bariéry a súčasne navrhnú zlepšenie udržateľnosti systému VOD.

Na dosiahnutie cieľa práce sme použili kvalitatívnu výskumnú stratégiu, na základe ktorej sme vytipovali konkrétne prípady projektov – prípadové štúdie, pri ktorých sa objavili bariéry v procese prípravy a realizácie. Skúmali sme tým javy s reálnym kontextom.

Informácie o konkrétnych prípadoch sme čerpali zo štátnych informačných systémov menovite: enviroportal.sk, crz.gov.sk, uvo.gov.sk, itms2014.sk, z oficiálnych webových stránok ministerstiev: mindop.sk – MDV SR, mirri.gov.sk – MIRRI SR, z mediálnych webov zameraných na urbánny rozvoj – yimba.sk, alebo dopravnú infraštruktúru – imhd.sk. Niektoré chýbajúce informácie sme hľadali aj na stránke tlačovej agentúry Slovenskej republiky – teraz.sk. Ďalej sme získavali informácie z webov zameraných na európske štrukturálne a investičné fondy, ako je opii.gov.sk – Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 -2020.

Veľa času sme strávili hľadaním informácií na weboch samospráv, ktoré ale nemajú jednotnú štruktúru stránok čo komplikovalo získavanie informácií.

Na lepšiu predstavivosť plánovaných projektov a ich problémov v kontexte s daným územím sme využívali mapové portály, ako sú google.sk/maps, mapy.cz, zbgis.skgeodesy.sk

– mapový portál ZBGIS prevádzkovaný štátom. Inšpiráciu na niektoré riešenia sme čerpali aj z fungovania fóra zameraného na stavebnú infraštruktúru – skyscrapercity.com s aktívnou slovenskou komunitou. Naša predstava o ideálnych dopravných infraštruktúrnych riešeniach bola ovplyvnená poznatkami z YouTube kanálu Not Just Bikes.

3 Výsledky práce

Zabezpečením štruktúrnych zmien sa štát snaží zmeniť dopravný mix k viac ekologickejšim a zdravším alternatívam a súčasne zlepšiť dopravnú obslužnosť. Takéto zmeny si vyžadujú rozsiahle investície do dopravnej infraštruktúry. V tejto časti rozoberieme niektoré bariéry v oblasti dopravy. Na prípadových štúdiách si ukážeme konkrétne problémy v príprave dopravných stavieb.

3.1 Problém dlhodobého plánovania

V dnešnom stave povoľovacích procesoch a prípravy dopravných investícií vznikajú bariéry hneď na začiatku prípravy. Vypracovanie technickej štúdie, štúdie uskutočniteľnosti alebo štúdie realizovateľnosti je prvotným procesom, ktorý je nevyhnutné zrealizovať, aby sa mohlo pokračovať v ďalších povoľovacích procesoch a následne k zrealizovaniu investície. Problém nastáva ak technická štúdia neobsahuje to najlepšie riešenie. V praxi technickú štúdiu objednáva investor, ktorý bude správcom a vlastníkom plánovanej infraštruktúry. Z verejného obstarávania vzíde zhotoviteľ technickej štúdie, ktorý sa pozrie na všetky relevantné dokumenty či už sú na národnej úrovni alebo na regionálnej úrovni. Zhotoviteľ vytvorí niekoľko návrhov trasovania dopravnej infraštruktúry, odhadne ich náklady a navzájom ich porovná. Problém nastáva vtedy, keď v danom území nie je kvalitne spracovaný územný plán a nik neposúdil celkovú dopravnú obslužnosť daného územia.

3.1.1 Dopravná infraštruktúra v meste Zvolen

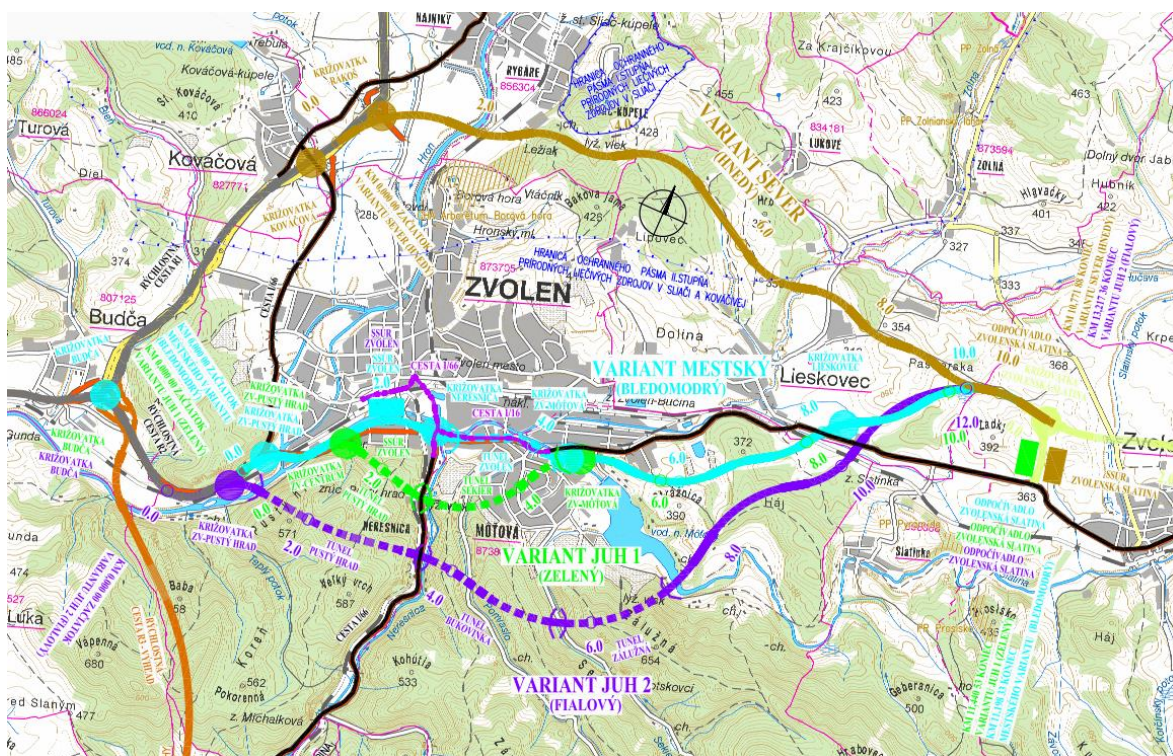
Takýto problém nastal v meste Zvolen, ktoré sa nachádza v Banskobystrickom samosprávnom kraji, práve na mieste kde sa majú spájať rýchlostné cesty R1 a R2. Rýchlostná cesta R1 je už postavená, ale úsek rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ je momentálne v procese EIA. V zisťovacom konaní bolo rozhodnuté, že sa bude posudzovať vplyv na životné prostredie.

Prvotná technická štúdia pre tento úsek bola vypracovaná ešte v roku 2006. Dokonca následne prebiehal aj proces EIA v rokoch 2008 až 2009, v ktorom bolo najlepšie trasovanie (C3 a C5) podobne dnešnému severnému variantu, ale ďalší proces bol zastavený štátnou kúpeľnou komisiou. Z toho dôvodu bolo v zadaní o novú štúdiu uskutočniteľnosti uvedená podmienka: „Návrh variantov vedenia rýchlostnej cesty v danom úseku musí rešpektovať stanovisko Štátnej kúpeľnej komisie MZ SR k záverečnej správe podrobného hydrogeologického prieskumu stavby R2 Zvolen západ – Zvolen východ (2011-2014). V stanovisku Štátna kúpeľná komisia v súlade so zákonom č. 538/2005 Z.z. nesúhlasí s ďalším

pokračovaním na príprave stavby R2 Zvolen západ – Zvolen východ vo variantoch C3 a C5, ktoré boli posúdené a doporučené v Záverečnom stanovisku predchádzajúceho procesu EIA podľa Technickej štúdie Dopravoprojekt 5/2006 a doplnku technickej štúdie 5/2007.“

Pre tento infraštruktúrny projekt NDS dala vypracovať štúdiu realizovateľnosti (3/2017) v rámci ktorej sa vypracovali variantné trasovania danej rýchlostnej cesty.

Obrázok 1 Štúdia realizovateľnosti R2 Zvolen západ - Zvolen východ – výstrižok z Prehľadná situácia



Zdroj: NDS. Štúdie realizovateľnosti – R2 Zvolen západ – Zvolen východ. Dostupné na: <https://www.ndsas.sk/stavby/studie-realizovatelnosti>

Variant sever (hnedý) kopíruje trasovanie navrhnuté v územnom pláne BBSK a aj variant juh 2 (fialový) ideovo nadväzuje na tento územný plán. Variant mestský (bledomodrý) alebo variant juh 1 (zelený) sa nachádza v intraviláne mesta, ale technické riešenie je veľmi komplikované – tunelmi, čo významne predražuje dané riešenia. V štúdiu najlepšie hodnotenie dostal severný variant (hnedý), ku ktorému ale majú výhrady mesto Sliač, obec Kováčová, ale aj iné subjekty. Prioritne je tu obava o poškodenie prírodných liečivých zdrojov.

Pre spracovanie štúdie realizovateľnosti a vytvorenie kvalitných návrhov je nevyhnutné mať spracovaný územný plán, ktorý sa snaží oživiť zanedbané miesta a rozvíja

udržateľnú mobilitu. V tomto prípade a na tomto území sa stretávajú niekoľkí správcovia dopravnej infraštruktúry. NDS, ktorá pripravuje výstavbu R2 Zvolen západ – Zvolen východ, SSC, ktorá spravuje cestu I/66 a I/16, ŽSR, ktoré spravujú trate 150,153,160,170,171 – vo Zvolene je uzol týchto tratí, ZSSK Cargo, ktoré vlastní železničné depo. V priemyselnej časti sa nachádzajú ešte 2 veľké firmy – Železničné opravovne a strojárne Zvolen, a.s. a Kronospan, s.r.o., ktoré pre svoju činnosť nevyhnutne potrebujú prístup k železničnej sieti.

Subjekty v tejto priemyselnej časti mesta Zvolen majú svoju infraštruktúru zanedbanú a potrebujú ju modernizovať. Chýba tu spolupráca medzi správcami danej infraštruktúry a hľadanie riešenia, ktoré bude komplexne odpovedať na problematiku mobility v danom území. Dnes takmer vôbec neprebíha komunikácia medzi danými aktérmi, a preto sa projektujú príliš komplikované riešenia. Pri spoločnom návrhu by sme získali nižšie náklady a synergické efekty pre dopravné systémy.

V štúdií realizovateľnosti vyšiel ako druhý najlepší variant bledomodrý mestský variant o dĺžke 11,198 km. Jeho trasovanie je pomerne komplikované, uvažuje o výstavbe 30 mostov a mestského tunela o dĺžke 1300m popod cestou I/16. Dané trasovanie sa vyhýba priestoru železničného uzla Zvolen, ktorý je na dnešné potreby zbytočne rozsiahly, široký a potrebuje modernizáciu. Ak by sa plánovaná časť R2 a železničný uzol Zvolen riešili spolu v jednej štúdii, mohlo by sa nájsť lacnejšie riešenie trasovania R2 v priestore železničného uzla Zvolen, čím by nevznikla potreba severného obchvatu a s ním spojených rizík.

V roku 2020 bola vypracovaná štúdia uskutočniteľnosti Elektrifikácia a optimalizácia trate Zvolen – Filákov, ktorú si objednali ŽSR. Riešené územie začína až v blízkosti obce Lieskovec, a teda predmetom štúdie nie je samotné územie mesta Zvolen, čo len potvrdzuje zlý manažment prípravy kľúčových dopravných subjektov.

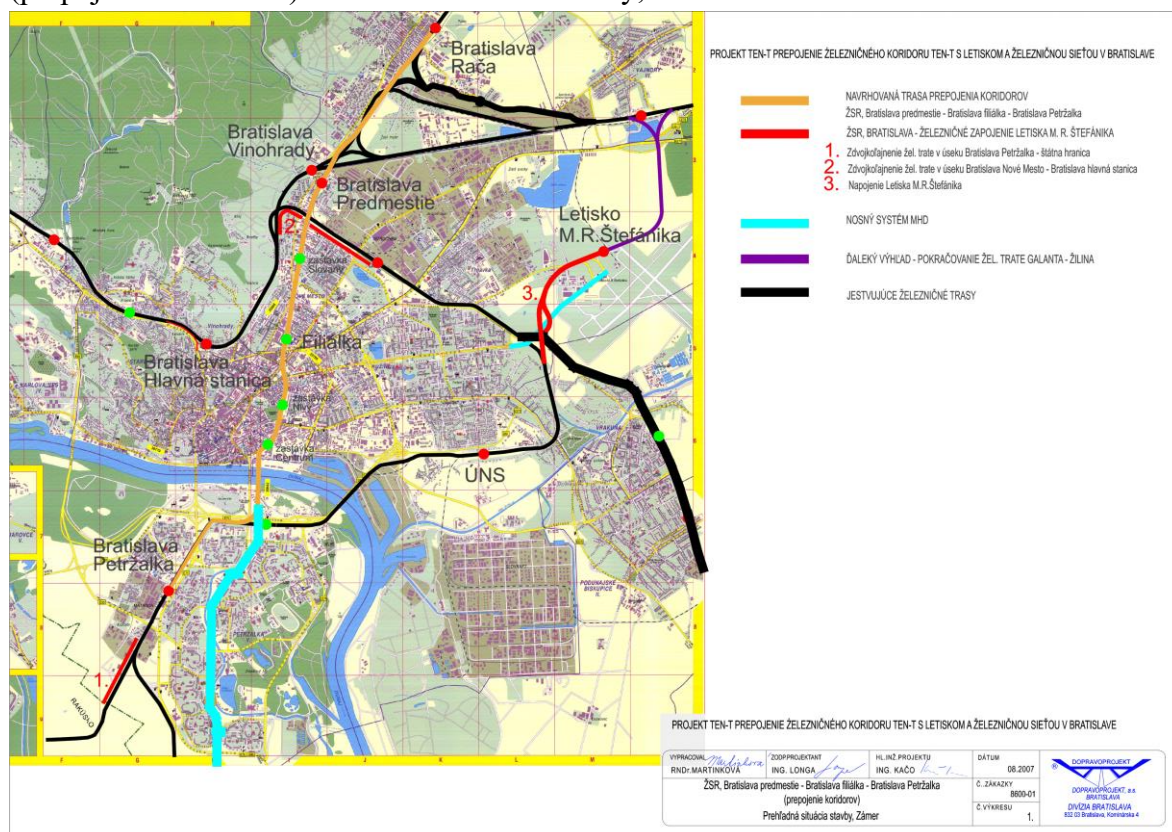
Železničná infraštruktúra dnes delí Zvolen na dve časti, ktoré sú prepojené len tromi mostami, jedným priecetím a jedným peším nadchodom. Pri komplexnej štúdii, by sa mohol vyriešiť aj tento problém nedostatočného prepojenia, čím by sa zvýšila udržateľnosť mobility – skrátenie peších a cyklistických prepojení a zlepšenie organizácie autobusovej VOD.

3.1.2 Bratislava filiálka – železničná stanica?

Bratislava filiálka je územie a bývala železničná stanica pri Trnavskom mýte v Bratislave. Vznikla v roku 1840 a posledný osobný vlak ňou prešiel v roku 1985.

V roku 2007 sa objavila možnosť zaradiť tento priestor do celoeurópskeho železničného koridoru Ten-T, a prepojiť existujúcu stanicu Bratislava – Petržalka so stanicou Bratislava – Predmestie, na čo sa aj vyčlenili zdroje zo štrukturálnych zdrojov EÚ a aj sa začalo na tomto projekte pracovať. Vypracovala sa Štúdia prepojenia TEN -T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave, 1. stavba, ŽSR, Bratislava predmestie – Bratislava filiálka – Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov), ktorá 28. 12. 2007 získala právoplatné záverečné stanovisko v procese EIA. V priebehu nasledujúcich rokov boli vypracované potrebné dokumentácie spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s.. Projekt získal aj potrebné povolenia, až sa cez jeseň 2012 zrušila súťaž na zhotoviteľa prvej časti projektu a to na základe štúdiu uskutočniteľnosti (Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy), ktorá neodporučila realizáciu tohto projektu z ekonomických, technických dôvodov a z dôvodu vyňatia koridoru Ten-T stredom Bratislavy. Štúdia

Obrázok 2 ŽSR, Bratislava predmestie - Bratislava filiálka - Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov) Prehľadná situácia stavby, Zámer EIA



Zdroj: Proces EIA – Zámer. Prehľadná situácia stavby. Dostupné na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/studia-prepojenia-ten-t-s-letiskom-zeleznicnou-sietou-v-bratislave-1-s>

odporúčala v tomto priestore realizáciu konečnej stanice Bratislava filiálka, mala by slúžiť pre cestujúcich z regiónov Pezinka a Senca ako regionálna stanica.

V roku 2015 si ŽSR objednali štúdiu realizovateľnosti železničného uzla Bratislava, v ktorom sa posúdilo aj územie filiálky. Bolo v nej navrhnuté realizovať čiastočne podzemný alebo nadzemný variant trate určený pre prímestské vlaky zo smeru Senca a Trnavy, čo napĺňa odporúčanie štúdie: Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy. Stanica filiálka bola navrhnutá ako konečná stanica. Momentálne sa pripravuje urbanisticko-architektonická štúdia pre vetvu Bratislava filiálka, ostatné vetvy železničného uzla Bratislava: vetva východ, západ a juh sú už v štádiu prípravy, respektíve zisťovacieho konania v procese EIA.

Regionálne osobné vlaky, ktoré dnes jazdia zo Senca alebo Trnavy cez stanicu Bratislava Predmestie, ďalej pokračujú na stanicu Bratislava-Nové Mesto a stanicu Bratislava-Petržalka. Výstavbou železničnej vetvy Bratislava filiálka by sa museli pridať nové vlaky, ktoré by končili na stanici Bratislava filiálka alebo by sa naň presmerovali existujúce vlaky, ktoré dnes končia v stanici Bratislava-Petržalka alebo na Hlavnej stanici.

Medzi stanicou Bratislava Predmestie a Trnavským mytom cez územie bývalej stanice Bratislava filiálka, by mohla existovať nová električková trať, ktorá by mala expresnejší charakter – maximálne jednu medzi-zástavku. Električka by mala omnoho nižšie náklady a mohla by premávať v hustejšom takte. Taktiež by bola priamo napojená na električkový prestupný uzol na trnavskom mýte, čo minimalizuje prestupné časy. Napojená by bola na električkovú sieť aj pri železničných staniach Vinohrady a Predmestie, kde by sa mohla využiť aj ako alternatívna trať voči trati na račianskej ulici, ak by to bolo nevyhnutné z mimoriadnych dopravných situácií. Takýto návrh však zatiaľ nebol zmienený a posúdený v akejkoľvek štúdii. Môžeme očakávať, že ak by došlo k porovnaniu so železničným návrhom, električkový návrh by mal viac benefitov a bol by celkovo výhodnejší.

3.1.3 Hlavná stanica – konečná stanica električiek?

Hlavná stanica v Bratislave je najdôležitejšia a najfrekventovanejšia železničná stanica v SR. Historická budova pochádza z roku 1871 a dočasná prístavba z roku 1989. Prístavba bola nevyhnutná z dôvodu nedostatočnej kapacity, v tom čase sa plánovalo s novou východnejšou polohou Hlavnej stanice, plán sa nenaplnil a neskôr sa od neho úplne

upustilo. Súčasný stav stanice je biedny, stanica nenapĺňa potreby 21. storočia a jej architektonický dojem je veľmi zlý.

Momentálne prebieha príprava pre komplexnú urbanisticko-architektonickú súťaž v spolupráci MDV SR, ŽSR, Mesta Bratislavy, Bratislavského VÚC a Metropolitného inštitútu Bratislavy (MIB). Daný aktéri podpísali memorandum o spolupráci a sú členmi pracovnej skupiny.

Obrázok 3 Riešené územie



Zdroj: MIB. Projekt Hlavná stanica. Dostupne na: <https://mib.sk/projekt/hlavna-stanica/>

Vyhlasenie architektonicko-urbanistickej súťaže by sa malo uskutočniť najneskôr v roku 2023, predchádzať tomu má vypracovanie technických podkladov, analýzy tokov cestujúcich a investičného zámeru.

Zatiaľ nebol spracovaný dokument, ktorý by odpovedal na otázku či je potrebné, či má zmysel, predĺžiť električkovú trať ďalej smerom na Patrónku a napojiť ju na dúbavsko-karľoveskú električkovú trať. Je to otázka, na ktorú by sme mali odpovedať pred začatím

architektonicko-urbanistickej súťaže, nakoľko to ovplyvní potreby nástupišťa MHD v rámci Hlavnej stanice. Nie je ani tak podstatné, či sa predĺženie električkovej trate oplatí teraz a bude sa stavať v priebehu nasledujúcich 20 rokov, ale skôr v dlhšom horizonte 50 a viac rokov. Plánovaná úprava a obnova tohto priestoru ho zakonzervuje na veľmi dlhé obdobie, už len dnešná historická budova Hlavnej stanice stojí na svojom mieste 151 rokov a s jej zachovaním sa bude určite počítať.

Súčasťou riešeného územia je aj ulica Pražská, ktorá je zaradená ako cesta druhej triedy a má tranzitný charakter. V minulosti bol v príprave návrh Severnej tangenty – prepojenie ulíc Pražská – Jarošova; Bajkalská pre tranzit tunelom, ktorý by obišiel ulicu Šancová a Trnavské mýto. Vstup do tunela bol v pláne cez riešené územie medzi Lamačskými tunelmi a Hlavnou stanicou. Z dôvodu finančnej náročnosti sa príprava Severnej tangenty nikdy nedokončila.

Aj v tomto prípade je na mieste otázka, či sa bude v budúcnosti uvažovať nad takýmto riešením odklonu tranzitnej dopravy. Ak áno, významne a pozitívne to zmení charakter ulice Pražská v riešenom území, priestor križovatky so Šancovou ulicou a s tým by bolo dobré počítať pri zadaní architektonicko-urbanistickej súťaži. Celé je to o správnom plánovaní a uvažovaní v dlhodobom horizonte. Dlhodobým plánovaním sa snažíme minimalizovať zle rozhodnutia, ktoré znemožňujú ďalší rozvoj v budúcnosti.

3.2 Časová náročnosť procesov

V časti Schvaľovacie procesy sme uviedli postupnosť a nevyhnutnosť procesov, ktoré sú na základe legislatívy potrebné schváliť. V tejto časti sa pozrieme na konkrétnu časovú náročnosť dopravných projektov, ktoré už boli postavené, alebo sú stále v procese prípravy a tiež na proces a časovú náročnosť tvorby strategického koncepčného dokumentu.

3.2.1 Dial'nica D1 Prešov západ – Prešov juh

Úsek diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh je obchvatom mesta Prešov a súčasťou diaľničného Ten – T koridoru. S daným úsekom diaľnice sa uvažovalo už pred samostatnosťou SR. Prvotná technická štúdia bola vypracovaná ešte pred alebo počas roka 2001, nakoľko v septembri 2001 bola spracovaná Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EKOPED Žilina, REGIOPLÁN Nitra 09.2001), na základe ktorej Ministerstvo životného prostredia SR vydalo záverečné stanovisko č. 3305/02-4.3 dňa 28.11.2002.

Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR) bola vypracovaná v roku 2009, na jej základe krajský stavebný úrad vydal rozhodnutie o umiestnení stavby dňa 03. 09. 2009, následne bol spracovaný protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 36/2009 dňa 08. 09. 2009

Proces verejného obstarávania o vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) dokumentácie na ponuku (DS) výkon autorského dozoru (AD) začal 16.03.2011 vytvorením zákazky na stránke úradu verejného obstarávania (UVO). Víťaz verejného obstarávania, Združenie D1 Prešov západ - Prešov juh (vedúci člen: DOPRAVOPROJEKT, a.s.), uzavrel zmluvu – Zmluva o dielo - D1 Prešov západ - Prešov juh, vypracovanie DSP, DP, AD, číslo zmluvy: ZM/2012/0155, dňa 18. 05 .2012. Objednávateľom bola NDS ktorá následne so zhotoviteľom uzatvorila Dodatok č. 1 k ZoD č. ZM/2012/0155 - D1 Prešov západ - Prešov juh, vypracovanie DSP, DP, AD; číslo dodatku: DZM/2012/0155/0001 ktorý nadobudol účinnosť 21. 02. 2013. Na jeho základe boli dohodnuté práce navyše – okrem iného aj dokumentácia k oznámeniu o Zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. (Proces EIA). Ďalej boli uzatvorené dodatky č 2 a 3, ktorými sa urobili len malé zmeny v cene.

Vytvorenie zákazky o vypracovanie štúdie realizovateľnosti stavby D1, R2, R4 Prešov – Košice – Bidovce, ktorej súčasťou je predmetný úsek, nastalo 13. 12. 2013, následne k uzatvoreniu zmluvy s víťazom súťaže Dopravoprojekt, a.s. došlo 16. 06. 2014 a na vypracovanie štúdie mal podľa zmluvy 4 mesiace od nadobudnutia účinnosti zmluvy teda do 18. 10. 2014. Predmetná štúdia bola vyhotovená 06/2018 a je verejne dostupná na webovom sídle NDS.

V roku 2014 bola vypracovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DOPRAVOPROJEKT, 02/2014). Stavebné povolenie bolo vydané rozhodnutím č. 02708/2015/C212-SCDPK/11298 dňa 24. 2. 2015, právoplatné 21. 6. 2015 v spojitosti s rozhodnutím ministra č. 96/2015 zo dňa 4. 6. 2015. (Longa, 11/2017)

K vytvoreniu verejného obstarávania na zhotoviteľa stavby: Diaľnica D1 Prešov západ - Prešov juh, došlo 01. 12. 2014 a 03. 06. 2015 k zverejneniu súťažných podkladov. Informácia o výsledku vyhodnotenia ponúk bola zverejnená 18. 07. 2016. Dané VO vyhrala skupina dodávateľov „Združenie D1 Prešov“ s vedúcim členom – EUROVIA SK, a.s. Zmluva o dielo - Zhotovenie stavby D1 Prešov západ - Prešov juh v zmysle zmluvných podmienok FIDIC - červená kniha nadobudla účinnosť 07. 04. 2017.

Vzhľadom na rozdiely dokumentácie na stavebné povolenie oproti EIA z roku 2001-2002, sa začal 23. 08. 2016 nový proces EIA, ktorého cieľom bolo upresnenie trasovania a technického riešenia stavby – Zmena navrhovanej činnosti. Správa o hodnotení vplyvov – Diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh bola zverejnená 17. 11. 2017. Na tento proces EIA bolo vydané záverečné stanovisko MŽP SR č. 1808/2018-1.7/df dňa 28. 02. 2018, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 03. 04. 2018.

K poklepaniu základného kameňa stavby došlo 30. 05. 2017. Úsek diaľnice Prešov západ – Prešov juh bol uvedený do prevádzky 28. 10. 2021

3.2.2 TIOP č. 2 zastávka Bratislava-Lamačská brána.

Terminál integrovanej osobnej prepravy (TIOP) je pomenovanie pre zástavku alebo stanicu, ktorá integruje viaceré spôsoby prepravy. Najčastejšie to je železničná zastávka so zástavkou MHD alebo regionálnej autobusovej prepravy.

V septembri 2012 bola vypracovaná štúdia uskutočniteľnosti – Koľajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy, ktorú vypracovala spoločnosť STAR EU, a.s. a v ktorej sa navrhuje realizácia vlakovej zastávky TIOP č. 2 Bratislava-Lamačská brána. Vypracovanie predmetnej štúdie bolo financované z operačného programu Doprava 2007-2013.

VO na zákazku: ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave (EIA, DSZ, DÚR) bolo vytvorené 22. 10. 2013, víťazom sa stala spoločnosť REMING CONSULT, a.s. po elektronickej aukcii, ktorá sa konala 06. 02. 2014.

K zverejneniu zmluvy: Zmluva o dielo č. zhotoviteľa 3/14/1406 došlo 14. 04. 2014, jej predmetom bolo vypracovať a dodať projektovú dokumentáciu pre „ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice“ (EIA, DSZ, DÚR), ktorej súčasťou bol aj TIOP č. 2. Následne 19. 06. 2015 bol zverejnený Dodatok č. 1 k Zmluve o dielo č. zhotoviteľa 3/14/1406, ktorým sa posunulo dodanie diela poslednej časti diela na 12/2015. Ďalej 11. 01. 2018 bol zverejnený DODATOK č. 2 k Zmluve o dielo č. 3/14/1406, ktorým sa dohodlo prepracovanie a nový termín dodania DÚR pre TIOP č. 2 zastávka Bratislava-Lamačská brána, nakoľko pôvodná DÚR obsahovala sporné technické riešenie.

24. 02. 2015 bol zverejnený zámer – proces EIA ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica –

Podunajské Biskupice, TIOP č. 2 Bratislava Lamačská brána. Vykonalo sa zisťovacie konanie a 31. 03. 2015 sa rozhodlo že sa nebude posudzovať.

Mestská časť Bratislava Devínska Nová Ves, ako príslušný stavebný úrad vydal rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby č. 2018/1646/UR/11/LK – Územné rozhodnutie dňa 05. 12. 2018

VO s názvom zákazky: ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č.2 Bratislava – Lamačská brána, bolo vytvorené 16. 03. 2021 objednávateľom – ŽSR. Predmetom zákazky je:

- vypracovanie a dodanie projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby (DSPRS)
- zabezpečenie súvisiacej inžinierskej činnosti
- zabezpečenie majetkovo-právneho vysporiadania vlastníkov pozemkov (MPV)
- realizácia stavebných prác
- zabezpečenie súvisiacej inžinierskej činnosti počas realizácie stavby
- vypracovanie a dodanie projektovej dokumentácie skutočného realizovania stavby (DSRS)

K otváraniu ponúk VO došlo 01. 10. 2021 a k účinnosti zmluvy: Zmluva o dielo č. 21040/001 s víťazným zhotoviteľom TSS GRADE, a.s. 31. 03. 2022. Podľa predmetnej zmluvy bude stavba realizovaná podľa „Zmluvných podmienok pre technologické zariadenie a projektovanie-realizáciu“ pre elektrotechnické a strojno-technologické diela a pre stavebné a inžinierske diela projektované zhotoviteľom („Žltá kniha“), prvé vydanie 1999, vydané Medzinárodnou federáciou konzultačných inžinierov (FIDIC), ktoré boli preložené z anglického originálu „Conditions of Contract for Plant and Design-Build“, First Edition 1999 („yellow book“) published by the Fédération Internationale des Ingénieurs–Conseils (FIDIC) Slovenskou asociáciou konzultačných inžinierov – SACE v roku 2008. Lehota výstavby je do 730 dní od dátumu nadobudnutia účinnosti Zmluvy, teda do 30. 03. 2024.

3.2.3 PUM funkčného územia krajského mesta Trenčín

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR v tom čase ako riadiaci orgán operačného programu: Integrovaný regionálny operačný program vyhlásilo 07. 10. 2016 výzvu:

IROP-PO1-SC121-2016-9 – Vypracovanie strategických dokumentov pre oblasť dopravy. Táto výzva bola financovaná z Európskeho fond regionálneho rozvoja (ERDF).

Mesto Trenčín zaregistrovalo žiadosť o nenávratný finančný príspevok (ŽONFP) dňa 03. 07. 2017 na projekt: Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín pod kódovým označením NFP302010J184 v systéme ITMS2014+. Riadiaci orgán schválil žiadosť o NFP dňa 04. 12. 2017. K účinnosti zmluvy o poskytnutí NFP č. IROP-Z-302011J184-121-9 medzi v tom čase Ministerstvom pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR a mestom Trenčín došlo 26. 04. 2018 deň po zverejnení v centrálnom registri zmlúv. Mesto Trenčín vytvorilo dňa 27. 06. 2018 na portáli úradu pre verejné obstarávanie zákazku: Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín. K zverejneniu zmluvy o dielo s víťazom VO: Centrum dopravného výzkumu, v.v. i. došlo 20. 02. 2019. Celková víťazná cena diela bola 455 584,80 € s DPH.

Tento strategický dokument podlieha zákonu 24/2006 novela 142/2017 Z.z. časť SEA – Zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, podľa ktorého musí byť zverejnený na enviroportáli, čo je informačný portál rezortu MŽP SR a musí prebehnúť správa o hodnotení strategického dokumentu. Vypracovanie správy o hodnotení bolo súčasťou zmluvy o dielo.

K zverejneniu dokumentu Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín a súčasne aj správy o hodnotení došlo 19. 04. 2021 na stránke enviroportálu. Nasledovalo verejne prerokovanie 13. 05. 2021 a záverečné stanovisko vydané Okresným úradom Trenčín, odborom starostlivosti o životné prostredie, č.: OU-TN-OSZP3-2021/005709-063, ktoré bolo zverejnené 13. 07. 2021.

Na zasadnutí Mestského zastupiteľstva v Trenčíne 22. 09. 2021, Uznesením č.974 došlo k prijatiu Plánu udržateľnej mobility funkčného krajského mesta Trenčín v plnom rozsahu.

Takéto koncepčné dokumenty boli vytvorené naprieč všetkými samosprávnymi krajmi, ktoré na seba nie vždy nadväzujú a ktoré boli obstarávané samostatne. Samotný proces pridelenia a schválenia finančných prostriedkov na tvorbu takýchto koncepčných dokumentov prebieha príliš dlho. Nehovoriac o tom, že k vypísaniu výzvy došlo až v októbri 2016, pričom samotné programovacie obdobie začalo v roku 2014.

Ďalším významným problémom je samotné obstarávanie a tvorba dokumentov. Za samotnú tvorbu dokumentov zodpovedajú súkromné spoločnosti, ktoré takýmto spôsobom tvoria verejnú politiku v oblasti mobility.

3.3 Informačná a komunikačná infraštruktúra

Na zabezpečenie štrukturálnych zmien v oblasti dopravy sú nevyhnutné komunikačné a informačné kanály. Štát má zo zákonov povinnosti informovať o prebiehajúcich procesoch, ktoré vedú k zmenám v oblasti infraštruktúry alebo fungovania dopravných systémov.

3.3.1 Proces EIA

Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie prebieha na základe zákona č. 24/2006 Z.z., ktorý nadobudol účinnosť 1. februára 2006, upravuje posudzovanie vplyvov na životné prostredie, posudzovanie strategických dokumentov (SEA) a posudzovanie vplyvov stavieb, zariadení a iných činností na životné prostredie komplexne.

Obrázok 4 Snímka informačnej stránky projektu

The screenshot shows the 'enviroportál' website, which is the information portal of the Ministry of Environment (MŽP SR). The main navigation bar includes links for 'Environmentálne témy', 'Zelené hospodárstvo', 'Agendy', 'Informačné systémy', 'Dokumenty', 'Videotéka', and 'Pýtate sa'. A search bar is located in the top right corner.

The 'Environmentálne témy' section is expanded, showing a list of topics. The selected topic is 'Posudzovanie vplyvov na ŽP (EIA/SEA)', which includes sub-links for 'Právne predpisy EIA/SEA', 'Proces EIA/SEA', 'Kroky EIA', 'Kroky SEA', 'Medzištátne posudzovanie', 'Dokumentačné centrum', 'Zoznam spôsobilých osôb', 'Informačné zdroje', 'Informačný systém EIA/SEA', 'On-line vstup pre kontaktné osoby', 'Kontakt', 'Anglická verzia', 'Usmernenie pre obstarávateľov a navrhovateľov', 'Integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania (IPKZ)', 'Prevencia závažných priemyselných havárií (PZPti)', 'Ekonomické nástroje', 'Dobrovoľné nástroje environmentálnej politiky', 'Mestské ŽP', 'Zelený rast', and 'Pokrok spoločnosti'.

The main content area displays the 'Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ - Zvolen východ' project. It includes a summary of the project, its legal basis (Zákon: 24/2006 novela 142/2017 Z.z. časť EIA), its purpose (Činnosť: 13.1 Dialnice a rýchlostné cesty vrátane objektov), and its type (Druh procesu: Zisťovacie konanie).

The 'Základné informácie' section provides details about the project's purpose, the affected municipality (Zvolen, Lieskovec, Sliach, Kováčová, Zvolenská Slatina), the responsible authority (Ministerstvo životného prostredia SR), the project owner (Národná diaľničná spoločnosť, a.s.), and the approving authority (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky).

The 'Dokumenty' section contains a table listing the documents related to the project, including the 'Zmena navrhovanej činnosti' (Change of proposed activity) and the 'Rozsah hodnotenia' (Scope of assessment).

Stav	Krok	Dokument	Dátum
Zmena navrhovanej činnosti	Informácia pre verejnosť	zmena-R2 Zvolen západ - Zvolen východ info pre verejnost.pdf	02.12.2019
	Text oznámenia o zmene	R2 Zvolen 8a príloha klima Redigované.pdf	02.12.2019
		R2 Zvolen NTZ Redigované.pdf	02.12.2019
		R2 Zvolen západ-Zvolen východ 8a Redigované.pdf	02.12.2019
	Rozhodnutie pred nadobudnutím právoplatnosti	rozhodnutie R2 Zvolen západ - Zvolen východ - RS.pdf	13.03.2020
Rozsah hodnotenia	Odvolaanie/ rozklad proti rozhodnutiu	Informácia pre verejnosť o odvolaní alebo rozklade	31.03.2020
		rozhodnutie ministra.pdf	23.11.2020
	Text rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti	Rozsah hodnotenia 2248_2021-1,7 - RS.pdf	07.01.2021

Zdroj: MŽP SR. Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ - Zvolen východ. Enviroportál. Dostupné online na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r2-zvolen-zapad-zvolen-vychod->

Z tohto dôvodu vznikol informačný portál rezortu MŽP SR na webovom sídle enviroportal.sk, ktorý prevádzkuje slovenská agentúra životného prostredia. Na danom webovom sídle sa nachádza databáza jednotlivých akcií – projektov z celého Slovenska, ktoré musia zo zákona prejsť procesom posudzovania. Každý projekt má svoju informačnú stránku, na ktorej sa nachádzajú podrobné informácie o projekte a chronologický zápis jednotlivých krokov posudzovania s príslušnými dokumentami, ktoré sa dajú stiahnuť.

3.3.2 Proces verejného obstarávania

Verejné subjekty, ktoré realizujú infraštruktúrne projekty si väčšinou objednávajú služby externých dodávateľov. Na zabezpečenie obstarávania sa musia riadiť zákonom č. 343/2015 Z.z. – zákon o verejnom obstarávaní. Garantom procesu verejného obstarávania je Úrad pre verejné obstarávanie, ktorý je nezávislý ústredný orgán štátnej správy, zastupuje Slovensku republiku navonok, pracuje v odborných pracovných komisiách Európskej únie a aktívne spolupracuje so zahraničnými partnerskými inštitúciami.

Úrad prevádzkuje webové sídlo uvo.gov.sk, na ktorom okrem iného sprístupňuje vestník verejného obstarávania, profily verejných obstarávateľov/obstarávateľov a všetky registre, ktoré vedie podľa zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Na predmetnej webovej stránke sa nachádza databáza zákaziek, vieme ju nájsť pod názvom Vyhľadávanie zákaziek. Každá zákazka obsahuje informačnú stránku – Detail, Dokumenty a Oznámenia k zákazke. Na tejto informačnej stránke vieme nájsť informácie ako: vytvorenie zákazky, opis zákazky, odhadovanú hodnotu, trvanie zákazky, podmienky zúčastnenia sa súťaže, súťažné podklady, termín otvárania ponúk, informácie o výsledku vyhodnotení ponúk, zmluvu s víťazom súťaže.

Obrázok 5 Snímka detailu zákazky

Úvod > Vyhľadávanie zákaziek

VYHLADÁVANIE PROFILOV
VYHLADÁVANIE ZÁKAZIEK
VYHLADÁVANIE DOKUMENTOV

Zákazka

Názov zákazky:
Obstarávateľ:

Vypracovanie Správy o hodnotení (SoH) vrátane súvisiacich štúdií stavby „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Detail zákazky

Dokumenty zákazky

Oznámenia k zákazke

Informácie k zákazke

Dátum vytvorenia: 02.02.2022, 08:08
Dátum poslednej aktualizácie: 04.05.2022, 16:07
Stav zákazky: Aktívna
CPV zákazky: 71313440-1 - Služby na posudzovanie vplyvu (EIA) na životné prostredie v súvislosti so stavbami
NUTS zákazky:
Druh zákazky: Služby
Druh postupu: Verejná súťaž
Kritériá vyhodnocovania:
Spolufinancovanie z fondov EÚ: Áno
Obrana / bezpečnosť: Nie
Dátum kritériá:
Dátum zverejnenia:
Elektronická aukcia: Nie

Zdroj: NDS. Vypracovanie Správy o hodnotení (SoH) vrátane súvisiacich štúdií stavby „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“ UVO. Dostupne online na: <https://www.uvo.gov.sk/>

3.3.3 Centrálny register zmlúv

Centrálny register zmlúv je databáza, ktorá vznikla na základe zákona 546/2010 Z. z., ktorým sa doplnil zákon 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka. Register sídli na webovej adrese crz.gov.sk a prevádzkuje ho Úrad vlády SR. V príslušnej databáze sú zverejnené všetky zmluvy, ktoré uzavrela povinná osoba podľa §5a zákona č.211/2000 Z.z.. Centrálny register zmlúv je verejný zoznam povinne zverejňovaných zmlúv v elektronickej podobe;

register je informačný systém verejnej správy. Účinnosť povinne zverejňovaných zmlúv nadobúda jeden deň po zverejnení v registri.

Každá povinne zverejnená zmluva má na registri svoju identifikačnú stránku, ktorá obsahuje:

- celý názov zmluvy
- číslo zmluvy
- dátum uzavretia, zverejnenia, účinnosti zmluvy
- objednávateľa
- dodávateľa
- cenové plnenie
- prílohu – celý text zmluvy vo formáte pdf.

Vďaka týmto identifikačným údajom sa dajú predmetné zmluvy ľahko vyhľadávať a filtrovať.

Obrázok 6 Snímka identifikačnej stránky zmluvy

CRZ
CENTRÁLNY REGISTER ZMLÚV

Domov Mapa stránok Verzia pre tlač RSS English version

Vyhľadávanie OK

Celkovo zverejnených **2902572** zmlúv [Rozšírené vyhľadávanie](#)

Domov Zmluvy O stránke FAQ Kontakt Uživateľská zóna

Dodávateľ: Rezort:

Názov zmluvy: Objednávateľ:

IČO dodávateľa: Číslo zmluvy:

Cena v € s DPH od: do: IČO odberateľa:

Zverejnené od: do:

Vyhľadať

Zmluva o dielo - Zhotovenie stavby R2 Šaca - Košické Olšany, II. úsek v zmysle zmluvných podmienok FIDIC - červená kniha

Dátum:	Identifikácia zmluvy:
Dátum zverejnenia: 17.03.2022	Typ: Zmluva
Dátum uzavretia: 17.03.2022	Č. zmluvy: ZM/2022/0111
Dátum účinnosti: 18.03.2022	Rezort: Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Dátum platnosti do: neuvedený	Objednávateľ: Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
	IČO: 35919001
	Dodávateľ: Združenie EUROVIA - R2 Šaca (vedúci člen: EUROVIA SK, a.s., Košice/EUROVIA CS, a.s., Česká republika/EUROVIA CS, a.s. - organizačná zložka Slovensko, Košice)
	Názov zmluvy: Zmluva o dielo - Zhotovenie stavby R2 Šaca - Košické Olšany, II. úsek v zmysle zmluvných podmienok FIDIC - červená kniha
	ID zmluvy: 6268882

Príloha:

[zmluva - 23.15 MB](#)

Cenové plnenie:

Zmluvne dohodnutá čiastka: 159 100 002,10 €	Celková čiastka: 159 100 002,10 €
--	--

[← Návrat späť](#)

Publikoval: Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Zobrazenia: 0x

Zdroj: NDS. Zmluva o dielo - Zhotovenie stavby R2 Šaca - Košické Olšany, II. úsek v zmysle zmluvných podmienok FIDIC - červená kniha. CRZ. Dostupné online na: <https://www.crz.gov.sk/zmluva/6268882/>

3.3.4 Ostatné povoľovacie procesy

Ďalšie procesy na základe ktorých sa posúva príprava projektov bližšie k finálnej realizácii sú štúdie, úradné rozhodnutia, stavebné povolenia, majetkovoprávne vysporiadania a kolaudačné konania. Tieto procesy majú spoločný problém v dostupnosti a vyhľadávania týchto dokumentov.

Pri štúdiách realizovateľnosti, uskutočniteľnosti a pod. nastáva problém, že každý objedávateľ štúdií si ich spravuje sám, väčšinou na svojich webových stránkach. Napríklad NDS si svoje štúdie zverejňuje na svojom webovom sídle: ndsas.sk/stavby/studie-

realizovateľnosti alebo ŽSR na svojom webovom sídle [zsr.sk/modernizácia-trati/studie-realizovateľnosti](http://zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti). Pri týchto veľkých spoločnostiach to nie je až taký problém, ale treba si uvedomiť, že štúdie si dnes dávajú vypracovať takmer všetky subjekty štátu, od samospráv cez štátom vlastnené spoločnosti, až po ministerstvá. Ak chce byť občan v obraze musí sledovať všetky subjekty, ktoré pôsobia alebo plánujú pôsobiť v území záujmu občana.

Výsledok procesu územného rozhodnutia, stavebného povolenia, kolaudácie stavby sa dnes zverejňuje na elektronickej úradnej tabuli – VÚC a obce respektíve ako vyhláška MDV SR. Predmetné elektronické zverejnenia nie sú štandardizované, ťažko sa v nich vyhľadáva a zo zákona majú povinnosť byť zverejnené 15 dní.

Proces majetkovoprávneho vysporiadania prebieha väčšinou externe. Objednávateľ infraštruktúrneho projektu deleguje daný proces na zhotoviteľa alebo si ho obstará osobitne. V niektorých prípadoch si daný proces vykoná vo vlastnej réžii. Informácie pre verejnosť z tohto procesu sú veľmi limitované, vedia zistiť len či došlo k prevodu, dátum prevodu nie je verejne prístupný.

3.4 Návrhy nových štruktúrnych zmien

V predchádzajúcich kapitolách sme si na konkrétnych prípadoch uviedli dnešné problémy v oblasti prípravy. V tejto časti sa pozrieme na návrhy riešení daných problémov.

3.4.1 *Infraštruktúra.gov.sk*

Problém dlhodobého plánovania, časovej náročnosti procesov, informačnej infraštruktúry má spoločné riešenie. Ak si rozoberieme problémy na drobné, celé sa to točí okolo komunikácie a zdieľaných informácií medzi veľkým množstvom rozličných subjektov štátu a externých expertov. O tieto informácie má záujem aj podstatná časť laickej verejnosti, ktorá má právo sa k ním tiež vyjadrovať.

Vytvorením jednotného informačného systému – infrastruktura.gov.sk, v ktorom by prebiehala komunikácia a zdieľanie informácií o všetkých dopravných, ale aj iných infraštruktúrnych projektoch, by zjednodušilo, zrýchlilo a zefektívnilo procesy.

Informačný systém by sa skladal z časti:

- online mapa
- časová os projektu,
- fórum

- transparentný finančný účet projektu

Online mapa by existovala na štátnom mapovom klientovi ZBGIS, ktorý prevádzkuje Geografický a kartografický ústav Bratislava. Bolo by vytvorených niekoľko vrstiev máp – infraštruktúrne objekty, územné plány, plán udržateľnej mobility, stavebná dokumentácia projektu. Zhotoviteľ dokumentácie predmetného projektu by ju nahrával priamo do informačného systému priebežne, odbúrала by sa komplikovaná komunikácia. Každý subjekt zapojený do procesu prípravy, by mohol priamo pozorovať a informovať sa o priebehu tvorby dokumentácie.

Časová os projektu by bola informačnou stránkou každého projektu, mapovala by projekt od jeho vzniku – ako myšlienky, cez realizáciu, rekonštrukciu, až po jeho teoretický zánik. Na stránke by sa zhromažďovali a chronologicky usporiadali do časovej osi všetky relevantné informácie, procesy, verejné obstarávania, ktoré by odkazovali cez prepojenia na stránku projektu na iných informačných systémoch, napr. pri procese EIA – enviroportal.sk, verejné obstarávanie – uvo.sk zverejnenie zmluvy – crz.sk a pod.

Fórum alebo diskusia k projektu by bola súčasťou každého infraštruktúrneho objektu, kde by prebiehala diskusia s verejnosťou. Bežný občan by tu mohol vyjadriť svoj názor, položiť otázky, návrhy k danej problematike. Fórum by bolo moderované, aby sa predišlo neslušnej diskusii. Dnes má občan podľa zákona možnosť podať pripomienky k pripravovaným projektom, tento priestor sa môže využiť práve na to.

Transparentný finančný účet by mal každý infraštruktúrny objekt. Cez tento účet by sa financovala príprava o realizácia projektu. Bolo by umožnené verejnosti, firmám vkladať finančné dary, ktoré by urýchlili realizáciu projektu. Taktiež si vieme predstaviť, aby vznikla daň na podobnom princípe, ako je to dnes pri asignačnej dani. Platiteľ dane by mal možnosť určiť projekt, na ktorý sa použije isté percento jeho zaplatenej dane. Štát by tým získal informácie, ktoré projekty sú podľa verejnosti prioritné.

3.4.2 *Udržateľnosť VOD*

Verejná osobná doprava je služba pre občanov, ktorú zabezpečuje štát a ktorej rozvíjanie je kľúčové pre štruktúrne zmeny v oblasti dopravy. Zabezpečením VOD sa znižuje potreba jazdiť osobným automobilom, čím sa znižujú emisie skleníkových plynov. Má to aj sociálny dopad pre ľudí, ktorí si nemôžu dovoliť vlastniť automobil.

Pri tvorení systému VOD sa pozeráme na plán dopravnej obslužnosti (PDO). Takýto plán obsahuje linkové vedenie medzi sídlami a jeho pravidelnosť v časových intervaloch – takt. Je to dôležité z dôvodu, aby bolo pre cestujúceho zapamätateľné a prehľadné, kedy mu odchádza z jeho stanice, zastávky vlak alebo autobus. Cieľom je vytvoriť systém, v ktorom verejný dopravný prostriedok premáva čo najčastejšie.

Z ekonomických dôvodov nie je rozumné, zavádzať linky s veľmi častým intervalom do lokalít, kde je nízka hustota osídlenia. Husté intervaly sú ideálne v centrách miest, kde je vysoká hustota osídlenia a ponuka služieb, alebo sú súčasťou veľkých prestupných uzlov.

Železničná infraštruktúra je základnou kostrou pre VOD, regionálna autobusová doprava by mala nadväzovať na železničnú dopravu a obslúžiť sídla, ktoré sú vzdialené od železničnej trate. MDV SR vďaka plánu obnovy – komponent 3: Udržateľná doprava, vypracovalo v roku 2022 PDO pre osobnú železničnú dopravu. Na jeho základe má do konca roka 2023 vzniknúť optimalizovaný grafikon osobnej železničnej dopravy.

Z programovacieho obdobia 2014-2020 na čerpanie zdrojov zo štrukturálnych fondov EÚ – konkrétne z fondu ERDF bolo financované vytvorenie Plánov udržateľnej mobility (PUM) naprieč všetkými VÚC a niektorými krajskými mestami. Tento plán nadväzuje na RIUS. V návrhoch PUM vieme nájsť v niektorých príkladoch aj linkové vedenie – PDO daného územia. Napríklad PUM VÚC Banská Bystrica obsahuje aj konkrétny návrh regionálneho autobusového linkového vedenia. Z tohto dôvodu, by bolo na mieste zhromaždiť tieto informácie do jednotného PDO.

V Bratislavskom kraji vznikol IDS BK, ktorý integruje dopravcov VOD a zabezpečuje nadväznosť vlakových a autobusových liniek. Bratislavská integrovaná doprava, a.s., ktorá prevádzkuje IDS BK, Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. a IDS východ, s.r.o., spoločnosti, ktoré pripravujú IDS vo svojom kraji, založili Slovensku asociáciu organizátorov verejnej dopravy (SAOVD). Táto asociácia má za cieľ medziregionálnu koordináciu IDS, výmenu informácií v oblasti tvorby a rozvoja systémov VOD, spoločné presadzovanie legislatívy, ktorá zvyšuje kvalitu VOD, platforma pre spoluprácu a zastupovanie organizátorov IDS k centrálnym organizátorom štátnej správy a spoluprácu so zahraničnými partnermi.

VOD je financovaná čiastočne priamo cestujúcimi, kúpou cestovných lístkov, štátom cez MDV SR, ktoré si objednáva vlakové výkony, vyššími územnými celkami, ktoré si

objednávajú výkony regionálnej autobusovej dopravy a mestami, ktoré zabezpečujú fungovanie MHD. Všetky tieto výkony sú dotované z rozpočtov jednotlivých subjektov.

Produkt predplatného cestovného lístka (PCL), pri ktorom si cestujúci dopredu predplatí využívanie systému VOD v ňom určených zónach, je výborná služba. Mení to spôsob ako cestujúci využíva systém VOD – má motiváciu ho využívať čo najčastejšie, nakoľko už za jeho využívanie zaplatil. Pridanou hodnotou pre cestujúceho je, že už po nastúpení do verejného dopravného prostriedku nemusí riešiť kúpu alebo označenie lístka.

Prevádzkovatelia VOD by mali technický umožniť, aby istá spoločnosť mohla svojím zamestnancom kúpiť PCL ako zamestnanecký benefit. Táto spoločnosť by to mohla marketingovo prezentovať, získala by certifikát – o podpore ekologickej formy dopravy pre svojich zamestnancov a podpore systému VOD.

Systém VOD by tým získal vyššie financovanie – PCL by získali aj ľudia, ktorí si ho dnes sami nekúpia – viac využívajú osobný automobil a voči VOD majú predsudky. Znížila by sa pre nich bariéra k využívaniu VOD, keď by to bolo pre nich výhodne a postupne by sa vytratili aj predsudky.

Z pohľadu finančnej udržateľnosti systémov VOD, je dobré zvyšovať ich nezávislosť na rozpočte samosprávy alebo štátu a to cez lepší predaj cestovných lístkov, využívať na to marketingové nástroje, predávať svojím cestujúcim aj eko status. Poprípadе naviazať financovanie systémov VOD cez spotrebnú daň z minerálnych olejov či znížiť DPH na cestovné lístky.

4 Diskusia

Vo výsledkoch práce sme priniesli niekoľko možných riešení, napríklad v meste Zvolen zmenu trasovania R2 Zvolen západ – Zvolen východ, ktorej realizovateľnosť sme ale neposudzovali. O to problematickejšie je, že štúdia, ktorá by rátala s komplexným pohľadom na dopravnú infraštruktúru nebola vyhotovená.

MDV SR v priebehu rokov 2021 až 2022, vypracovalo investičné harmonogramy pre plánovanie a výstavbu cestnej a železničnej infraštruktúry. Tieto dokumenty prebehli aj schvaľovaním vlády SR. V harmonogramoch sa nachádzajú investične projekty do modernizácie a výstavby novej dopravnej infraštruktúry. Cieľom je prioritizovať investície, ktoré prinesú najviac úžitku k investičným nákladom.

Projekty u ktorých už prebehla podstatná časť prípravných procesov a zároveň majú príliš vysoké investičné náklady, bola ich realizácia odsunutá v harmonograme o niekoľko rokov. To môže spôsobiť problém v budúcnosti, kedy sa bude musieť aktualizovať prípravný proces, nakoľko mu uplynie platnosť a to predraží a predĺži samotný projekt. Príkladom je realizácia diaľnice D3, kde sa dnes opakuje proces EIA.

Zverejnená dokumentácia nie je vo veľmi prehľadnej forme pre laickú verejnosť. Takto kľúčové dokumenty, na základe ktorých sa určuje poradie realizovateľnosti dôležitých dopravných projektov by mali mať kvalitnejšie spracovanie. Informácie by mali byť štruktúrované a mala by byť umožnená ich filtrácia, na základe vložených kritérií. Práve takýto servis by mal splniť nami navrhnutý portál o infraštruktúre – infrastruktura.gov.sk.

V roku 2022 boli prijaté nové zákony. Zákon o územnom plánovaní (s účinnosťou od 01. 04. 2023) a Zákon o výstavbe (s účinnosťou od 01. 04. 2024), ktoré nahradia Stavebný zákon 50/1976 Zb.. Dochádza k zásadným zmenám, územné konanie a stavebné konanie sa nahradí rozhodovacím konaním o stavebnom zámere, dôjde k presunu stavebných úradov zo samospráv na centrálny orgán s krajskými pobočkami. Vytvorí sa nový informačno-komunikačný systém – Urbion, ktorý bude automaticky vyhodnocovať súlad s územnými plánmi a bude odosielať požiadavku k vyjadreniu pre dotknuté strany.

Tieto zmeny vnímame pozitívne, sú však obavy o systém Urbion. Vytvorenie informačného systému je zložitý proces, rozhodujúce bude, ako sa obstará. Máme veľmi zle skúsenosti s fungovaním štátnych systémov, ako je napríklad slovensko.sk. Súkromné spoločnosti, ktoré dodali tento systém, ho aj prevádzkujú a vlastnia podstatnú časť kódu. To

komplikuje nevyhnutné úpravy systému, a taktiež takto prevádzkovaný systém je dráhy. Vieme si predstaviť, aby takýto systém prevádzkoval štát, napríklad cez spoločnosť vlastnenú štátom – Slovensko IT, a.s., ktorá sa zaoberá tvorbou IT riešení.

Nový zákon o územnom pláne bude vyžadovať od každej obce územný plán, ktorý bude v jednotnej štruktúre, systéme a v digitalizovanej forme. Tento krok je veľkým posunom dopredu, ktorý zefektívni procesy. Zmyslom územného plánu je chrániť pred negatívnymi externalitami, napríklad: vysokou budovou, ktorá zatieni ostatné; miešaním funkcie rezidenčnej a priemyselnej (emisie hluku) a pod. Kvalitný územný plán by mal definovať verejný priestor, určiť systém dopravnej obsluhy daného územia, stanoviť rozvojové lokality, vymedziť územie pre občiansku vybavenosť, zasadiť a rešpektovať širšie vzťahy medzi susednými lokalitami.

Bratislava stojí pred veľkou výzvou, kedy bude potrebovať nový územný plán, nakoľko dnešný územný plán počíta s veľmi nízkou rezidenčnou funkciou. Vytvorenie kvalitného územného plánu nie je jednoduché a zlý plán môže priniesť viac škody ako úžitku. V Bratislavskom kraji dnes prebieha významná výstavba v satelitných obciach okolo Bratislavy, ktoré nemajú kvalitne nastavené územné plány a dochádza k vytváraniu lokalít ktoré sú dostupné len osobným automobilom.

Pozitívnym príkladom obce, ktorá si chce zabezpečiť kvalitný územný plán je obec Bernolákovo. Tá v roku 2021 zorganizovala urbanistickú ideovú súťaž: Vízia rozvoja obce Bernolákovo. Na základe tejto súťaže vzišiel víťazný návrh od tímu Gogolák + Grasse & Marko and placemakers. Vo svojom návrhu okrem iného definujú dopravnú obslužnosť daného územia. Navrhujú vytvoriť koridory pre peších a cyklistov, pridať nové železničné zastávky a obmedziť využívanie IAD. Predmetný návrh a niektoré čiastkové návrhy ostatných súťažiacich budú podkladom k vypracovaniu územného plánu obce Bernolákovo.

Vyššia priorita pre peších a cyklistov vo verejnom priestore je veľmi silná v Holandsku. Jedna sa o oddelené koridory pre cyklistov a peších, kvalitne spracované povrchy chodníkov, užšie cesty pre IAD, uprednostňovanie chodcov a cyklistov pri prejazde cez cestu určenú pre IAD a množstvo ďalších urbanistických pravidiel a prvkov, ktoré upravujú verejný priestor pre pohyb ľudí a nie pre autá. Tieto a iné príklady z Holandska aj s vizuálnym obsahom a komentárom v anglickom jazyku môžete nájsť na YouTube kanáli Not Just Bikes. Autor v ňom poukazuje na rozdiely urbánneho priestoru a jeho plánovania medzi krajinami sveta a predstavuje ideálne riešenia, ktoré našiel práve v Holandsku.

Záver

Dopravná infraštruktúra nás obklopuje zo všetkých strán. Pre kvalitný a vysoký štandard života je nevyhnutná. Súčasná infraštruktúra potrebuje nevyhnutne štruktúrne zmeny. Z tohto dôvodu sme v rámci SR zmapovali niekoľko bariér, ktoré bránia potrebným zmenám v oblasti dopravy.

Dlhodobá príprava dopravnej infraštruktúry sa potýka s problémom, kedy sa zle určia možné riešenia konkrétnych projektov. Dochádza k tomu, pretože sa komplexne neposúdi ich širší vzťah so susednou dopravnou infraštruktúrou. Následne to môže dopadnúť tak, že sa príprava dostane do slepej uličky a prípravný proces sa zastaví na neurčito, alebo sa bude celý opakovať. Ďalším výsledkom môže byť skutočnosť, že navrhnutý projekt bude veľmi finančne nákladný a budeme si musieť vybrať riešenie, ktoré je len menším zlom.

Časová náročnosť prípravných procesov dopravnej infraštruktúry je ďalšou bariérou, ktorá ovplyvňuje možnosť realizovať zmeny. Finančne zdroje ktoré SR môže čerpať z rozličných fondov na dopravnú infraštruktúru bývajú časovo obmedzené. Z tohto dôvodu sme demonštrovali časovú náročnosť v jednotlivých procesoch. Na základe prípadových štúdií sme zistili sled prípravných procesov a ich časovú náročnosť, ktorá je často neúnosne dlhá a vytvára bariéru zavádzania potrebných zmien.

Informačná a komunikačná infraštruktúra potrebná k evidovaniu prípravného procesu stavebných projektov dopravnej infraštruktúry je dnes rozdelená v niekoľkých informačných systémoch, ktoré medzi sebou nie sú prepojené. V niektorých procesoch je povinnosť zverejňovať informácie o výsledku rozhodnutia len 15 dní a k tomu nie v jednotnom informačnom systéme pre daný proces. Verejná kontrola a informovanosť verejnosti je tým veľmi obmedzená. Vytvára to dokonca problém aj pre verejné subjekty, ktoré na dané procesy musia nadväzovať.

Priniesli sme návrhy, ktoré riešia dané bariéry. Vytvorením nového informačného systému – infrastruktura.gov.sk by sa vyriešili popísané problémy. Informačný systém by sa nesnažil nahradiť dnes fungujúce systémy, ale poprepájať ich a zhromaždiť podstatné informácie o konkrétnom projekte. Navrhovaný informačný systém by bol rozdelený do niekoľkých častí:

Mapový klient by obsahoval podstatné informácie z prípravných štúdií v štruktúrovaných mapových vrstvách o každom projekte, čo by predchádzalo zlým

navrhovaným riešeniam. Umožnilo by to komplexne riešiť dopravné projekty v určitom území a využívať ich synergické efekty. Výsledkom by boli lepšie a lacnejšie riešenia daných projektov.

Časová os projektu by bola časťou nového informačného systému, v ktorej by sa nachádzali prepojené informácie z iných informačných systémov s časovou informáciou. Každý projekt by mal podrobne rozpísanú časovú os procesov s konkrétnymi hypertextovými prepojeniami na príslušné informačné systémy. Informácie by boli štruktúrované a bola by umožnená ich filtrácia. To by výrazne zlepšilo verejnú kontrolu a informovanie subjektov, ktoré sa podieľajú na realizovaní projektu, čím by sa ušetril čas.

Fórum a Transparentný účet projektu by boli posledné súčasti navrhovaného informačného systému. Fórum projektu by umožnilo komunikáciu o konkrétnom projekte s verejnosťou a príslušným administrátorom projektu, ktorý by odpovedal na otázky, nejasnosti alebo pripomienky verejnosti. Bola by umožnená komunikácia aj medzi verejnosťou navzájom. Každý projekt by mal transparentný finančný účet. Umožnilo by to prispievať širokej verejnosti na konkrétny projekt, čo by urýchlilo jeho realizáciu a zároveň by sa zvýšila kontrola čerpania finančných prostriedkov projektu.

Na zabezpečenie štruktúrnych zmien v oblasti dopravy je kľúčovým nástrojom verejná osobná doprava. Systém VOD musí zvýšiť svoju udržateľnosť rozširovaním integrovaných dopravných systémov, skvalitnením dopravnej obslužnosti a zvýšením nezávislosti na financovaní zo štátneho rozpočtu a z rozpočtov samospráv. Ideálnym riešením by bolo naviazanie niektorých daní napríklad daň z minerálnych olejov na financovanie systému VOD alebo zníženie DPH na cestovné lístky.

Na skúmanú problematiku sme sa pozerali z viacerých hľadísk. Z národohospodárskeho, kde sme poukazovali na bariéry, ktoré spôsobuje neefektívne čerpanie prostriedkov na plánovanú dopravnú infraštruktúru. Z dopravného hľadiska, pri ktorom sa navrhujú príliš komplikované dopravné riešenia a chýba spolupráca správcov dopravnej infraštruktúry. Z pohľadu ekológie, kde sme rozoberali udržateľnosť verejnej osobnej dopravy, ktorá je kľúčová pri znižovaní emisii. Z urbánneho hľadiska, pri ktorom sme sa na dopravnú infraštruktúru pozerali z pohľadu chodca alebo cyklistu a nie z pohľadu šoféra auta.

Zoznam použitej literatúry

BRATISLAVSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. *partneri IDS BK* [elektronický zdroj]. Dostupné online na: <https://www.idsbk.sk/system/partneri/>

BÚTOROVÁ, Daniela. *ZÁVEREČNÉ STANOVISKO z posúdenia strategického dokumentu Plán udržiateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín* [elektronický zdroj]. Trenčín. Okresný úrad Trenčín. [13.07.2021]. 51 s. Dostupné online na:

<https://www.enviroportal.sk/eia/dokument/328372?uid=9e630c8329cefce3fe903ca40653c8c55441d5>

EURÓPSKA KOMISIA. *BIELA KNIHA - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*. [elektronický zdroj] EUR-lex. [28.03.2011] Dostupné online na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA (EÚ). *NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ). č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ*. [elektronický zdroj] EUR-lex. [11.12.2013] Dostupné online na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>

GUBČO, Adrián. *Nový stavebný zákon je definitívne schválený* [elektronický zdroj]. YIM.BA. [27.04.2022] Dostupné online na: <https://www.yimba.sk/clanky/novy-stavebny-zakon-je-definitivne-schvaleny>

INEKO. *Portál o diaľniciach a železniciach* [elektronický zdroj]. Dostupné online na: <https://doprava.ineko.sk/mapa/cesty>

LONDA, Ján. *Správa o hodnotení vplyvov – Diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh* [elektronický zdroj]. Bratislava. DOPRAVOPROJEKT a.s. [11/2017] 260 s. Dostupné online na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-presov-zapad-presov-juh-1>

MDV SR. *Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike* [elektronický zdroj]. *Druhé vydanie*. Bratislava. [03/2015]. 48 s. Dostupné online na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cyklisticka-doprava-a-cykloturistika/narodna-strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-a-cykloturistiky-v-slovenskej-republike-7-8-mb-pdf>

MDV SR. *Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020* [elektronický zdroj]. Verzia 10.0. Bratislava. [05/2021]. 273 s. Dostupné online na: https://www.opii.gov.sk/download/d/10-0/opii_10_0.pdf

MDV SR. *Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II* [elektronický zdroj]. Bratislava. [12/2016]. 128 s. Dostupné online na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>

MIRRI SR. *Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020* [elektronický zdroj]. Verzia 9.0. Bratislava. [14.06.2021]. 308 s. Dostupné online na: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/mpsr-files/integrovaný-regionálny-operacný-program-2014-2020-verzia-9-0.pdf>

MIRRI SR. *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030 - dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja Slovenskej republiky – Slovensko 2030* [elektronický zdroj]. Bratislava. [12/2020]. 53 s. Dostupné online na: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2021/01/Slovensko-2030.pdf>

NDS. *Podklady a požiadavky na vypracovanie štúdie realizovateľnosti, stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ - Príloha 1 k časti B.1 Podklady a požiadavky ŠR R2 ZVz-ZVv.pdf* [elektronický zdroj]. Bratislava. UVO. [26.10.2015]. 11 s. Dostupné online na: <https://www.uvo.gov.sk/vyhľadavanie-dokumentov/detail/581566>

NOT JUST BIKES. *Knižnica edukatívnych videí* [elektronický zdroj]. Holandsko. YouTube. Dostupné online na: <https://www.youtube.com/NotJustBikes>

STAR EU, a.s. *Koľajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy – štúdia uskutočniteľnosti* [elektronický zdroj]. Bratislava. MDV SR. [09/2012]. 215 s. Dostupné online na: [https://www.opii.gov.sk/ckfinder/userfiles/files/IDS_Bratislava_FS_SK_final_121220\(1\).pdf](https://www.opii.gov.sk/ckfinder/userfiles/files/IDS_Bratislava_FS_SK_final_121220(1).pdf)

ŠARMÍR, Branislav a BAKYTA, Róbert. *Vízia rozvoja obce Bernolákovo - výsledky súťaže* [elektronický zdroj]. ARCHINFO. [18.12.2021] Dostupné online na: <https://www.archinfo.sk/sutaze/vyhodnotene-archiv/vizia-rozvoja-obce-bernolakovo-vysledky-sutaze.html>

ÚRAD VLÁDY SR. *Plán obnovy a odolnosti SR* [elektronický zdroj]. Bratislava. [2021]. 809 s. Dostupné online na: <https://www.planobnovy.sk/site/assets/files/1019/kompletny-plan-obnovy.pdf>

ŽSR. *O nás* [elektronický zdroj]. Dostupné online na: <https://www.zsr.sk/o-nas/profil-spolocnosti/>

Databázy: crz.gov.sk; enviroportal.sk; itms2014.sk, uvo.gov.sk