# Politický cieľ 3 – PREPOJENEJŠIA EUŔOPA VĎAKA POSILNENIU MOBILITY

**Stratégia programu**

Slovensko je charakteristické malou a veľmi otvorenou ekonomikou, kde podiel exportov tovarov a služieb na HDP dosiahol v roku 2017 až 96 % hrubého domáceho produktu. Regióny na západe Slovenska sa vďaka rozvinutejšej dopravnej infraštruktúre dokázali zapojiť do medzinárodnej deľby práce, pritiahli vysoký objem zahraničných investícií a vytvorili prosperujúce regionálne ekonomiky s nízkou nezamestnanosťou. To ale nie je prípad regiónov vo východnej časti krajiny, kde nedostatočná dopravná infraštruktúra sťažuje napojenie do globálnych dodávateľsko-odberateľských sietí, čo negatívne ovplyvňuje ekonomiku, kvalitu života, ale aj životné prostredie.

Vzhľadom na ekologické výhody a relatívne vysokú bezpečnosť pri preprave osôb a tovaru je dôležité zvyšovať podiel železničnej dopravy na dopravnom trhu. Cieľom je dosiahnuť rozvinutú a po technickej stránke vyhovujúcu interoperabilnú sieť železníc, spĺňajúcu potrebné kvalitatívne parametre (rýchlosť, bezpečnosť a spoľahlivosť) na zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej infraštruktúry. K 31.12.2019 bolo na Slovensku prevádzkovaných 3 582 km železničných tratí, z toho 3 435 km tratí normálneho rozchodu, 46 km úzkorozchodných tratí a 99 km širokorozchodných tratí. Z toho bolo 1 587 km elektrifikovaných, čo predstavuje 44,3 % z celkovej dĺžky prevádzkovaných železničných tratí. Pozitívnym faktorom infraštruktúry železničnej dopravy SR je relatívne vysoká hustota siete, čo spoločne s vysokou hustotou železničných staníc a zastávok zabezpečuje dobrú dostupnosť osobnej, ako aj nákladnej dopravy. Takto rozvinutá sieť zároveň ponúka vhodné možnosti jej zapojenia do integrovaných systémov miest s cieľom ich využitia ako nosných dopravných systémov.

Ďalší rozvoj železničnej infraštruktúry je možný najmä cestou jej modernizácie, a to prostredníctvom investícií do medzinárodných koridorov, kľúčových uzlov a perspektívnych prímestských a regionálnych tratí. Modernizačné aktivity v spojení s ďalšími opatreniami môžu významne prispieť k zvýšeniu atraktivity železnice. Prevádzkovaním zmodernizovaných úsekov sa významne zníži cestovný čas v osobnej a čas jazdy v nákladnej doprave, čím sa z časového hľadiska zlepší aj prepojenie regiónov a prispeje k zatraktívneniu železničnej dopravy. Technické parametre tratí budú stanovené s prihliadnutím na geomorfologické a geografické podmienky a investičnú efektívnosť projektov. Potenciál rastu železničnej dopravy a rozvoj služieb je najmä v diaľkovej osobnej doprave a prímestskej doprave s koncentrovanými prepravnými prúdmi na hlavných tratiach, ktoré budú prepojené prestupnými uzlami umožňujúcimi dopravu do/z regionálnych centier.

V rámci podpory rastu železničnej nákladnej dopravy je dlhodobým cieľom výstavba základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy (TIP), ktorá by umožnila prístup ku kvalitným terminálovým a logistickým službám. Na Slovensku zatiaľ funguje iba jeden obchodne neutrálny terminál intermodálnej prepravy, ktorý svoje služby poskytuje od roku 2019 v lokalite Tepličky nad Váhom pri Žiline. Poskytnutie finančnej pomoci z verejných zdrojov pri výstavbe a modernizácii ďalších terminálov je podmienené posúdením projektov a rozhodnutím EK o súlade s pravidlami pre poskytovanie štátnej pomoci. Podpora rozvoja intermodálenj dopravy bude realizovaná v súlade s národnou Koncepciou rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030.

Geografická poloha SR jednoznačne potvrdzuje dôležitosť pozície cestnej siete SR v celoeurópskej dopravnej infraštruktúre. Z dôvodu zlepšenia prístupu na európsku cestnú sieť zo SR, ako aj za účelom zvládnutia tranzitnej dopravy je preto nevyhnutné v čo najkratšom čase dobudovať nosnú diaľničnú sieť. SR si zároveň plne uvedomuje svoj záväzok k homogenizácii transeurópskej siete vyplývajúci z nariadenia č. 1315/2013, ktorým je dobudovať základnú sieť TEN-T do konca roku 2030. Celková plánovaná dĺžka diaľničnej siete SR predstavuje 705 km a je definovaná ťahmi D1, D2, D3 a D4. K 1.1.2021 bolo z plánovaného rozsahu diaľnic, vrátane privádzačov, v prevádzke necelých 72 %. V celej dĺžke je v prevádzke len diaľnica D2 o dĺžke cca 80 km. Z hľadiska hustoty diaľnic patrí Slovenská republika stále ku krajinám s najnižšou hustotou tohto typu dopravnej infraštruktúry a svojou hustotou diaľničnej siete značne zaostáva za priemerom západných krajín EÚ. Podľa údajov Eurostatu bola v roku 2019 hustota diaľničnej siete v SR necelých 10 km na tisíc km2 rozlohy. Stav infraštruktúry diaľničnej siete je charakterizovaný chýbajúcim napojením niektorých regiónov a nedostatočným prepojením regiónov. V dôsledku chýbajúcich úsekov diaľnic vznikajú nežiadúce efekty v podobe kongescií, zvýšenej nehodovosti, hlukového zaťaženia a znečistenia ovzdušia.

Aj keď diaľničná sieť môže zabezpečiť rýchle a kvalitné prepojenie sídelných útvarov, obslúži a pokryje len časť územia a realizuje sa na nej len časť prepravných požiadaviek. Celková plánovaná dĺžka siete rýchlostných ciest Slovenska predstavuje 1 167 km a je definovaná ťahmi R1 až R8. K 1. 1. 2021 bolo z plánovaného rozsahu rýchlostných ciest, vrátane privádzačov, v prevádzke cca 25 %, t. j. 297 km. Za účelom zlepšenia dostupnosti regiónov je potrebná výstavba tých úsekov, ktoré tvoria prekážku mobility a ich absencia sa negatívne premieta v hospodárstve aj na životnom prostredí a predstavujú adekvátnu hodnotu za peniaze.

Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov a prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín. K 1. 1. 2021 bolo na Slovensku prevádzkovaných spolu 3 337 km ciest I. triedy. Cesty I. triedy aj napriek investíciám v oblasti výstavby diaľnic naďalej prenášajú viac ako 50 % dopravnej záťaže všetkých pozemných komunikácií na Slovensku, čo podčiarkuje ich dopravný a hospodársky význam. Výstavbou a modernizáciou ciest I. triedy dôjde k zlepšeniu regionálnej mobility a zabezpečeniu prístupu obyvateľov SR k sieti TEN-T. Investície do diaľnic a ciest I. triedy budú realizované tam, kde je to opodstatnené a v súlade s priorizáciou projektov cestnej infraštruktúry.

Zlepšenie regionálnej dopravnej obslužnosti je nevyhnutnou podmienkou rozvoja regiónov, preto bude podporené investíciami do rekonštrukcie, modernizácie a výstavby regionálnych ciest (cesty II. a III. triedy). Cesty II. a III. triedy sú dôležitou súčasťou cestej siete na Slovensku, avšak v programovom oddobí 2014-2020 do nich plynulo menej zdrojov v porovnaní s cestami I. triedy a diaľnicami (12 % celkovej alokácie). Cesty II. a III. triedy tvoria viac ako 75 % cestnej siete na Slovensku, ich celková dĺžka je takmer 14 000 kilometrov. Dôležité sú taktiež z pohľadu dopravy – na cestách II. a III. triedy sa realizuje 44 % celkových dopravných výkonov.

K 31. 12. 2020 bolo na Slovensku 3 631,8 km ciest II. triedy a 10 343 km ciest III. triedy, na ktorých bolo lokalizovaných spolu 3 970 mostných objektov. Predovšetkým vybrané úseky ciest II. triedy v zázemí mestských aglomerácií resp. zabezpečujúce prepojenie miest plnia úlohu nosnej cestnej infraštruktúry, pričom dopravné intenzity sú vyššie ako na cestách I. triedy. Opatrenia do regionálnych ciest budú realizované v súlade s Plánmi udržateľnej mobility regiónov a s cieľmi a prioritami identifikovanými v územných stratégiách (Integrované územné investície). Cieľom bude zvýšenie kvality mobility, dopravnej obslužnosti a zvýšenie bezpečnosti dopravy.

Podpora bude smerovaná tiež na miestne komunikácie ako významný prvok regionálnej obslužnosti ako prieťahov ciest vyššieho významu obcami, ale často aj ako jedinej infraštruktúrnej ponuky dopravnej obslužnosti územia.

Za ekologicky a energeticky priaznivý dopravný mód je považovaná aj vodná doprava. Jej potenciál v SR je však obmedzený. V súčasnosti sa realizuje iba na rieke Dunaj, ktorý je súčasťou trans-kontinentálnej vodnej cesty spájajúcej Severné more s Čiernym morom. V rámci dopravnej infraštruktúry SR patrí do základnej siete TEN-T a podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest, podľa kritérií EHK OSN a Dunajskej komisie, by mala zabezpečiť splavnosť minimálne 300 dní v roku, čo ale súčasné technické parametre neumožňujú. Do základnej siete TEN-T je zaradená aj Vážska vodná cesta, a to v úseku od Komárna po Žilinu. Jej význam spočíva v tom, že po jej vybudovaní umožní priame dopravné napojenie v smere sever - juh a nachádza sa priamo v trasách pozemných dopravných koridorov č. V a VI. Vážsku vodnú cestu je potrebné dobudovať na parametre klasifikačnej triedy VIa v úseku Komárno – Hlohovec a Va v úseku Hlohovec – Žilina vrátane prístavov. Súčasťou dunajskej vodnej cesty sú medzinárodné prístavy v Bratislave a Komárne, ktorých fungovanie má podstatný vplyv na celkové výkony vodnej dopravy na Slovensku. Stav infraštruktúry a superštruktúry prístavov je však nevyhovujúci, vo väčšine prípadov po technickej životnosti. Rozvoj vodnej dopravy je v súlade s Dunajskou sratégiou v strategických oblastiach zlepšenia vodnej a prístavnej infraštruktúry (zvýšenie splavnosti Dunaja) a v posilnení uzlového plánovania multimodality, tak ako to vyplýva zo zoznamu vybraných cieľov dunajskej stratégie pre zapracovanie do programových dokumentov na čerpanie prostriedkov z fondov EÚ (tzv. embedding).

K základným službám štátu patrí verejná doprava, ktorá dokáže fungovať ekonomicky efektívnejšie v oblastiach s koncentrovaným osídlením, čo si však vyžaduje koordinovaný prístup zainteresovaných subjektov pri plánovaní a rozvoji dopravnej infraštruktúry, jej správy a údržby a organizácii každodennej prevádzky. Je potrebné zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v deľbe prepravnej práce v osobnej doprave. Cieľom je systémovou integráciou jednotlivých dopravných systémov, ich lepšou organizáciou a vybavením vytvoriť podmienky pre udržateľnú mestskú, prímestskú a regionálnu mobilitu. (CIEĽ 2)

**Tabuľka 1**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Cieľ politiky  | Špecifický cieľ alebo vyhradená priorita**\*** | Odôvodnenie (zhrnutie) |
| **CP 3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility**  | **3.1. Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy** | **3.1.1. – Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest**Prioritným záujmom SR je výstavba tých úsekov diaľnic, absencia ktorých sa negatívne premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia a ktoré tvoria prekážku v mobilite obyvateľstva, znižujú atraktivitu územia z pohľadu turizmu a prílevu investícií, alebo významným spôsobom napomôžu zvýšiť bezpečnosť premávky. Zdroje budú smerovať na výstavbu nových úsekov diaľnic v trasách, kde existujúca cesta I. triedy svojimi parametrami nespĺňa požiadavky v oblasti kapacity, bezpečnosti a ani v oblasti kvality infraštruktúry. Konkrétne ide o výstavbu nových úsekov diaľnic D1 a D3. Diaľnica D1 po svojom úplnom dokončení spojí hlavné mesto Bratislavu s Ukrajinou a zároveň prepojí 8 z 10 najväčších miest Slovenska zo západu na východ krajiny. Prioritou je zabezpečiť prepojenie Bratislavy a Košíc. Cestná premávka v trase budúcej diaľnice D1 je v súčasnosti na severnom Slovensku zabezpečená cestou I. triedy (I/18), ktorá je využívaná na diaľkovú medzinárodnú aj vnútroštátnu dopravu, pričom už nespĺňa súčasné ani prognózované kapacity dopravného zaťaženia. Z hľadiska ďalšieho rozvoja siete rýchlostných ciest sa predpokladá primárne výstavba nových úsekov rýchlostnej cesty R2 v regióne hornej Nitry s cieľom podporiť ďalší hospodársky rozvoj a transformačné úsilie po plánovanom útlme baníctva a výstavba nových úsekov rýchlostnej cesty R4 v koridore Prešov – št. hr. SR/PR, v rámci pomoci dobiehajúcim regiónom (catching-up regions). Cieľom je dobudovaním chýbajúcich úsekov diaľnic D1 a D3 a vybraných úsekov rýchlostných ciest zabezpečiť napojenie na susedné štáty a prispieť k homogenizácii cestnej infraštruktúry zaradenej do siete TEN-T, s dôrazom na udržateľnosť, nákladovú efektívnosť, zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy, v súlade so Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES. Konkrétne úseky na prípravu a výstavbu budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, ktorý bol spracovaný v súlade s prioritami vo výstavbe cestnej infraštruktúry, vypracovanej v spolupráci s Útvarom hodnoty za peniaze (ÚHP).**3.1.2. – Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov**Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej infraštruktúry bude realizovaná na tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility obyvateľstva SR a EÚ. Ide predovšetkým o hlavné železničné trate zaradené do TEN-T v trase Žilina – Košice – št. hr. SR/UA, Žilina – št. hr. SR/ČR a št. hr. ČR/SR – Kúty – Bratislava – Štúrovo – št. hr. SR/MR. Počíta sa aj s budovaním ERTMS a modernizáciou a rozvojom kľúčových uzlov na koridorových tratiach (Bratislava, Košice a Žilina), ktoré predstavujú prirodzené dopravno-gravitačné centrá. Realizácia projektov v týchto centrách bude mať dosah na mobilitu najväčšieho počtu obyvateľov. S cieľom lepšieho využitia potenciálu vybraných železničných tratí, hlavne v husto osídlených aglomeráciách, kde môže byť železnica zapojená do integrovaných dopravných systémov, bude podporovaná elektrifikácia železničných tratí a optimalizácia prevádzky železníc. Plánované intervencie v tejto oblasti, v závislosti od konkrétneho typu projektu, zahŕňajú najmä vybudovanie zariadení nevyhnutných pre jazdu elektrických vlakov, modernizáciu železničného zvršku a spodku, úpravu oblúkov pre zvýšenie rýchlosti, výmenu staničných a traťových zabezpečovacích zariadení s inštaláciou ich diaľkového riadenia. Aby sa zabezpečila udržateľnosť kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy, je zámerom, na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme, realizovať dostavbu a modernizáciu údržbových základní, ktoré tvoria integrálnu súčasť prevádzkovania vlakov v železničnej osobnej doprave. Prioritne sa zvažujú intervencie na sieti TEN-T v lokalite Bratislavy, Žiliny a Košíc. S cieľom podporiť rast výkonov železničnej nákladnej dopravy je plánovaná podpora výstavby terminálov intermodálnej prepravy. Realizáciou týchto projektov sa vytvoria podmienky pre presun nákladnej dopravy z preťaženej cestnej siete na nedostatočne využívanú, ekologickú železničnú dopravu. Dôraz sa bude klásť taktiež na zvýšenie kvalitatívnej úrovne staničných budov s cieľom zatraktívniť prepravu železnicou pre cestujúcu verejnosť.**3.1.3 – Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej a vážskej vodnej ceste**Na splnenie medzinárodných požiadaviek TEN-T je potrebné dosiahnuť požadované parametre plavebnej dráhy (hĺbku a šírku plavebnej dráhy, polomer oblúkov, podjazdnú výšku pod mostmi) na Dunaji a Váhu. Preto sa navrhované intervencie sústredia na technické opatrenia, ktoré budú realizovať optimálne riešenia jednotlivých parametrov plavebnej dráhy a na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty, v súlade s pripravovanou štúdiou uskutočniteľnosti. Tiež sa bude realizovať príprava na splavnenie vážskej vodnej cesty a budovania prístavov. Na dosiahnutie nulových čistých emisií skleníkových plynov a zabezpečenia udržateľnosti hospodárstva EÚ v súlade s plánmi Európskej zelenej dohody bude potrebné podporiť účinné využívanie zdrojov prostredníctvom prechodu na čisté obehové hospodárstvo prostredníctvom podpory prevádzkovateľov plavidiel a remotorizáciou Dunajskej flotily v súlade s technickými požiadavkami kladenými na plavidlá. Ďalšou oblasťou bude skvalitnenie a rozšírenie služieb verejných prístavov na sieti TEN-T (Bratislava, Komárno), rozvoj riečnych informačných služieb a podpora využívania alternatívnych palív vo vodnej doprave. Na začiatku programového obdobia budú intervencie smerovať výlučne na zabepečenie predinvestičnej a projektovej prípravy projektov zameraných na zlepšenia splavnosti dunajskej vodnej cesty. |
| **CP 3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility**  | **3. 2. Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy vrátane zlepšeného prístupu k TEN-T a cezhraničnej mobility**  | **3.2.1 - Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest I. triedy**Pozornosť bude venovaná predovšetkým modernizácii vybraných úsekov a mostov, prípadne budovaniu obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T v podobe diaľnic. Cieľom je zlepšenie regionálnej mobility a zabezpečenie prístupu obyvateľov SR k sieti TEN-T a jednotnému trhu, vrátane skrátenia vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov SR a zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky. Konkrétne úseky na modernizáciu a výstavbu ciest I. triedy (vrátane mostov a križovatiek) budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti, vykonaných rozborov a bezpečnostných auditov na cestnej sieti SR a budú odrážať zoznam priorít stanovených v spolupráci s ÚHP. Intervencie budú tiež smerovať na zlepšenie nevyhovujúcich parametrov (šírky, smerového a výškového vedenia, únosnosti, bezpečnostných prvkov) ciest I. triedy, prestavbu križovatiek a modernizáciu mostov, s cieľom zlepšenia ich stavebno-technického stavu, odstraňovania kolíznych bodov a kritických nehodových lokalít na cestnej sieti. V záujme dosiahnutia 10 %-ného podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce je žiadúce s výstavbou a rekonštrukciou ciest I. triedy financovať primárne segregované cyklistické komunikácie vrátane doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (najmä odstavné zariadenia pre bicykle/cyklostojany, informačné tabule).**3.2.2. – Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest II. a III. triedy**Na cestách II. a III. triedy sa počas rokov 2017 až 2020 stalo 48 % dopravných nehôd. Spolu je to 10 900 dopravných nehôd, pri ktorých zahynulo 353 osôb, 1 450 osôb sa zranilo ťažko a 6 895 osôb sa zranilo ľahko. V percentuálnom vyjadrení je to 44 % úmrtí, 49 % ťažkých zranení a 52 % ľahkých zranení z celkových počtu. Zaznamenané prípady tým mierne prevyšujú rozsah realizovaných dopravných výkonov na týchto typoch ciest. Zlepšenie regionálnej dopravnej obslužnosti bude podporené investíciami do rekonštrukcie, modernizácie a výstavby regionálnych ciest, a to v súlade s Plánmi udržateľnej mobility regiónov a s cieľmi identifikovanými v územných stratégiách (Integrované územné investície). Prioritne bude podpora smerovaná na rekonštrukciu, modernizáciu a výstavbu ciest II. a III. triedy tvoriacich kostru regionálnej infraštruktúry a ich objektov (mosty, priepusty), s cieľom zvýšenia kvality mobility, obslužnosti územia a zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky. Súčasťou intervencie bude podpora pešej a cyklistickej dopravy a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky (chodcov a cyklistov) ako napr. priechody pre chodcov, prejazdy pre cyklistov a pod.**3.2.3. Miestne komunikácie** Podpora bude smerovaná tiež na miestne komunikácie ako významný prvok regionálnej obslužnosti ako prieťahov ciest vyššieho významu obcami, ale často aj ako jedinej infraštruktúrnej ponuky dopravnej obslužnosti územia. Podpora bude prioritne smerovaná na ich rekonštrukciu a modernizáciu so zameraním na kvalitu komunikácie, jej mostných objektov a súčastí, ako aj na bezpečnosť pešej a cyklistickej dopravy.**3.2.4. Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov**V rámci regionálnej železničnej dopravy sa budú projekty zameriavať na perspektívne regionálne trate s dostatočným dopytom po železničnej doprave. Cieľom je zabezpečiť požadované technické a prevádzkové parametre týchto tratí a rýchle napojenie regiónov na transeurópsku sieť železničnou dopravou, resp. posilniť postavenie železníc v rámci regionálnej osobnej dopravy. Intervencie budú primárne zamerané na modernizáciu, resp. renováciu železničných tratí a zabezpečovacích zariadení, budovanie systému ERTMS, elektrifikáciu železničných tratí, diaľkové riadenie dopravy, zvýšenie traťovej rýchlosti, zvyšovanie kvality železničných staníc a zastávok a pod. Prostriedky budú využité taktiež na znižovanie bezpečnostných rizík (napr. modernizáciu železničných priecestí) a na výstavbu terminálov intermodálnej osobnej prepravy. Infraštruktúrne projekty budú synergicky doplnené investíciami do obnovy mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy. Plánovaná je taktiež podpora transformácie uhoľného regiónu hornej Nitry, v súlade s odporúčaniami akčného plánu schváleného vládou SR. Konkrétne úseky na modernizáciu železničných tratí regionálneho významu budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti a priorizácie v spolupráci s ÚHP. |

**Priorita - DOPRAVA**

**Špecifický cieľ 3.1: Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy (Udržateľná TEN-T)**

Špecifický cieľ 3.1 bude podporovaný troma opatreniami:

Opatrenie 3.1.1: Diaľnice a rýchlostné cesty

Opatrenie 3.1.2: Modernizácia železničných koridorov

Opatrenie 3.1.3: Vodná infraštruktúra

**3.1.1. Diaľnice a rýchlostné cesty**
Zdroje budú smerovať na výstavbu nových úsekov diaľnic v trasách, kde existujúca cesta I. triedy svojimi parametrami už nespĺňa požiadavky v oblasti kapacity a v dôsledku dlhodobého preťaženia už ani v oblasti kvality infraštruktúry. Konkrétne ide o výstavbu nových úsekov diaľnic D1 a D3 a vybraných rýchlostných ciest R2, R4 (prípadne iných ťahov, ak to potvrdia výstupy z dokumentu Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry). Cieľom SR je dobudovaním chýbajúcich úsekov diaľnic D1 (prioritne medzi Žilinou a Košicami) a D3 prispieť k zabezpečeniu kvalitného národného diaľkového spojenia, napojenia na susedné štáty, a tým k homogenizácii cestnej infraštruktúry v rámci siete TEN-T. Nové úseky diaľnic a ciest budú budované s cieľom odstrániť kľúčové úzke miesta na cestnej infraštruktúre siete TEN-T s dôrazom na nákladovú efektívnosť projektov, zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy.

Hlavné oblasti podpory:

1. Výstavba nových úsekov diaľnic (TEN-T),
2. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* odstránenie kľúčových úzkych miest na sieti TEN-T,
* zvýšenie kapacity a kvality dopravného spojenia s/medzi okolitými štátmi,
* napojenie zaostávajúcich regiónov Slovenska na diaľničnú sieť - zlepšenie šancí na rozvoj pracovných príležitostí a redukciu výrazných regionálnych rozdielov v rámci SR,
* eliminácia častých kongescií - zníženie časových strát, úspora prevádzkových nákladov aj emisií CO2,
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
* znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne miest a obcí (zníženie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia),
* vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

**3.1.2 Modernizácia železničných koridorov**
Prioritnou oblasťou podpory zo zdrojov prioritnej osi je v oblasti železníc modernizácia železničných tratí a kľúčových uzlov zaradených do siete TEN-T. Tieto aktivity plne rešpektujú existujúce záväzky SR týkajúce sa budovania transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), pričom plynule nadväzujú na prípravné fázy a projekty implementované v predchádzajúcich obdobiach. Modernizáciou železničných tratí s významným postavením v národnej dopravnej sústave i v európskom dopravnom priestore dôjde k rozšíreniu ponuky pre cestujúcich vyžadujúcich rýchly a spoľahlivý spôsob prepravy. Cieľom je vybudovať modernú a plne prepojenú infraštruktúru, ktorá bude schopná prijať zvyšujúci sa objem dopravy vrátane presunu časti výkonov z cestnej dopravy. Potenciál rastu železničnej dopravy a rozvoj služieb je najmä v diaľkovej osobnej doprave a prímestskej doprave s koncentrovanými prepravnými prúdmi na hlavných tratiach. Medzi oprávnené aktivity je zaradená aj modernizácia a rozvoj kľúčových uzlov na hlavných tratiach, ktoré predstavujú prirodzené dopravno-gravitačné centrá. Modernizačné aktivity na železnici tak budú mať dosah na mobilitu veľkého počtu obyvateľov. S cieľom kontinuálne zvyšovať interoperabilitu tratí dôležitých pre medzinárodnú dopravu budú aktivity zamerané taktiež na budovanie systému ERTMS, tzn. predovšetkým inštaláciu traťového a staničného zabezpečovacieho zariadenia a systému ETCS, oznamovacieho a komunikačného systému železníc GSM-R. Na zabezpečenie udržateľnosti kvality služieb poskytovaných v rámci železničnej verejnej osobnej dopravy na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme je zámerom realizovať výstavbu a modernizáciu údržbových základní tvoriacich integrálnu súčasť služieb železničnej osobnej dopravy. Prioritne sa uvažujú intervencie na sieti TEN-T v lokalite Bratislavy, Žiliny a Košíc. Spolu s projektami realizovanými v programovom období 2014 – 2020 sa tak vytvorí základná sieť pracovísk zabezpečujúcich prípravu vlakov na prevádzku a výkon bezpečnostných prehliadok všetkých vozidiel obstaraných z fondov EÚ, ako aj mimo nich. Strediská budú prevádzkované na báze nediskriminačného prístupu k službám. Intervencie budú taktiež zamerané na modernizáciu a výstavbu terminálov intermodálnej prepravy za účelom presunu nákladnej dopravy realizovanej po ceste na železnicu s cieľom prispieť k dekarbonizácii a prechodu na ekologickejšie módy dopravy. Nevyhnutným predpokladom pre rast konkurencieschopnosti železničnej dopravy je zvýšenie kvalitatívnej úrovne zázemia pre cestujúcich. Prostriedky budú preto smerovať do obnovy staničných budov, aby sa zvýšil záujem cestujúcej verejnosti o prepravu železnicou a odbremenila sa preťažená cestná sieť, predovšetkým od IAD.

Hlavné oblasti podpory:

1. Modernizácia, resp. renovácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, zvyšovanie kapacity, elektrifikácia tratí) a kľúčových železničných uzlov,
2. Modernizácia a výstavba infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozidlového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme,
3. Implementácia Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) vrátane staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia,
4. Výstavba terminálov intermodálnej prepravy,
5. Obnova staničných budov,
6. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej sieti TEN-T,
* zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy,
* rozvoj služieb v diaľkovej a regionálnej osobnej doprave umožňujúcej dopravu do/z regionálnych centier,
* zlepšenie interoperability železničných tratí,
* zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a produkcie emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov),
* zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
* zvýšenie atraktivity ekologickej a udržateľnej verejnej osobnej dopravy,
* vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej nákladnej dopravy,
* vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

**3.1.3. Vodná infraštruktúra**
Vzhľadom na aktuálny stav prípravy projektov na podporu vodnej dopravy, ako aj limitované zdroje operačného programu budú v prvej polovici programového obdobia implementované výlučne projekty na obstaranie predprojektovej a projektovej dokumentácie súvisiacich so zlepšením splavnosti dunajskej vodnej cesty. Ostatné nižšie navrhované investičné aktivity bude možné implementovať iba po pridelení dodatočných zdrojov z iných oblastí v ďalšej fáze programového obdobia. Zároveň sa očakáva, že rozvoj vodnej dopravy bude komplementárne podporený aj z iných programov, najmä z nástroja CEF2.

Z hľadiska podpory vodnej dopravy budú zo zdrojov prioritnej osi realizované projekty so zameraním na zabezpečenie celoročnej splavnosti dunajskej vodnej cesty. Tá je zaradená do základnej siete TEN-T. Zlepšenie splavnosti Dunaja bude mať aj významný dosah na lepšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich verejných prístavov na Dunaji. Verejné prístavy Bratislava a Komárno patria medzi medzinárodné prístavy zahrnuté do základnej siete TEN-T. Kvalitatívne zlepšenie parametrov prístavnej infraštruktúry v územných obvodoch verejných prístavoch je kľúčové pre oživenie vnútrozemskej vodnej dopravy. Dôraz sa preto bude klásť na modernizáciu infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov, čo je nevyhnutnou podmienkou pre zvýšenie podielu tohto odvetvia v doprave. Budú zavedené moderné technológie do riadenia lodnej prevádzky a realizované súvisiace opatrenia týkajúce sa bezpečnosti a riešenia krízových situácií. Zvýšenie úrovne riadenia vodnej dopravy bude zabezpečené aj rozvojom riečnych informačných služieb vrátane zabezpečenia súvisiacej infraštruktúry.

Pre zvýšenie podielu vodnej dopravy na Slovensku a naplnenie cieľov Európskej zelenej dohody v oblasti zlepšenia klímy je potrebné začať práce na dobudovanie vážskej vodnej cesty, ktorá je zaradená do základnej siete TEN-T. Taktiež bude potrebné podporiť účinné využívanie zdrojov prostredníctvom prechodu na čisté obehové hospodárstvo prostredníctvom podpory prevádzkovateľov plavidiel a remotorizáciou Dunajskej flotily v súlade s technickými požiadavkami kladenými na plavidlá. Pozornosť bude venovaná taktiež analýze možnosti využívania alternatívnych palív (elektrina, CNG/LNG) a vytvorenia podmienok pre podporu zavádzania alternatívnych palív vrátane budovania základnej nabíjacej a plniacej infraštruktúry pre lode využívajúce alternatívne palivá.

Hlavné oblasti podpory:

1. Predinvestičná a projektová príprava,
2. Zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty,
3. Modernizácia a výstavba verejných prístavov v Bratislave a Komárne,
4. Rozvoj riečnych informačných služieb vrátane zabezpečenia súvisiacej infraštruktúry,
5. Remotorizácia plavidiel a podpora zavádzania alternatívnych palív a budovanie základnej nabíjacej a plniacej infraštruktúry pre lode využívajúce alternatívne palivá.

Podmienkou pre realizáciu aktivít B až E je zabezpečenie finančného krytia v operačnom programe, preukázanie uskutočniteľnosti, ekonomickej efektívnosti a environmentálnej udržateľnosti projektov v súlade s požiadavkami národnej a európskej legislatívy.

Očakávané výsledky:

* zlepšenie kvality verejných služieb poskytovaných v prístavoch v Bratislave a Komárne,
* odstránenie kľúčových úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy na sieti TEN-T,
* zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie emisií CO2, NO2 a PM10 a zlepšenie systému nakladania s odpadmi, prevádzkovými a pohonnými hmotami),
* vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce.

**Špecifický cieľ 3.2.: Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy vrátane zlepšeného prístupu k sieti TEN-T a cezhraničnej mobility**

3.2.

**Špecifický cieľ 3.2 bude podporovaný štyrmi opatreniami:**

Opatrenie 3.2.1: Cesty I. triedy, križovatky, mosty

Opatrenie 3.2.2: Cesty II. a III. triedy

Opatrenie 3.2.3: Miestne komunikácie

Opatrenie 3.2.4: Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov

**3.2.1. Cesty I. triedy, križovatky, mosty**

Snahou SR je zlepšovať stav diaľnic a ciest I. triedy, po ktorých je v regiónoch najväčší dopyt. Stanovením tejto oblasti podpory deklaruje MDV SR záujem budovať kvalitný, nákladovo efektívny a vyvážený dopravný systém, ktorý bude schopný reagovať na súčasné a výhľadové potreby cestnej dopravy v konkrétnom území s dôrazom na zvyšovanie kapacity siete, znižovanie nehodovosti prostredníctvom prevencie vzniku a odstraňovania už existujúcich kritických nehodových lokalít, ako aj redukciu negatívnych vplyvov z dopravy na obyvateľov.

Napriek značnej investičnej snahe štátu v oblasti výstavby diaľnic, kľúčové postavenie a nespochybniteľný dopravný význam na Slovensku majú naďalej cesty I. triedy, ktoré prenášajú viac ako 50 % dopravnej záťaže všetkých pozemných komunikácií. Z disponibilných zdrojov bude preto prioritne podporené budovanie obchvatov miest a obcí, výstavba preložiek, prestavba križovatiek, rekonštrukcia mostov a odstraňovanie kritických nehodových lokalít na infraštruktúre.

Pozornosť je potrebné venovať taktiež úprave šírkových parametrov, polomerom ciest a rozhľadovým pomerom s cieľom dosiahnutia homogenity trasy a zvýšenia bezpečnosti.

SR plánuje venovať osobitnú pozornosť modernizácii mostných objektov na cestách I. triedy, keďže mnohé z nich sú strategicky dôležité pre vnútornú mestskú dopravu, tranzitnú dopravu i pre celú infraštruktúru regiónu a v prípade ich uzavretia neexistuje obchádzková trasa pre obsluhu územia, prípadne sa obchádzková trasa v porovnaní s pôvodnou neúmerne predlžuje. Na elimináciu mostov v havarijnom alebo nevyhovujúcom technickom stave sú plánované projekty modernizácie a rekonštrukcie mostov na cestách I. triedy, cieľom ktorých je znížiť počet a vytváranie kritických miest, ako aj eliminovať predvídateľné riziká na sieti ciest I. triedy.

Hlavné oblasti podpory:

1. Výstavba a modernizácia ciest I. triedy,
2. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* zvýšenie kapacity ciest na exponovaných úsekoch,
* zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
* znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne miest a obcí (zníženie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia),
* vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

**3.2.2. Cesty II. a III. triedy**

Zlepšenie regionálnej dopravnej obslužnosti bude podporené investíciami do rekonštrukcie, modernizácie a výstavby regionálnych ciest, a to v súlade s Plánmi udržateľnej mobility regiónov a s cieľmi identifikovanými v územných stratégiách (Integrované územné investície). Prioritne bude podpora smerovaná na rekonštrukciu, modernizáciu a výstavbu ciest II. a III. triedy. Rovnako sa počíta s financovaním rekonštrukcie, modernizácie a výstavbou ciest II. a III. triedy v obciach s prítomnosťou MRK.

Projekty na výstavbu a modernizáciu ciest budú vyberané v súlade s metodikou MDV SR a UHP MF SR na priorizáciu investícií cestnej infraštruktúry. Pri aplikovaní spomínanej metodiky je potrebné sa zamerať na vyhodnocovanie viacerých oblastí a to:

- Skrátenie cestovného času,

- Zníženie smrteľných a vážnych nehôd na cestách,

- Zníženie negatívnych externalít (emisie, hluk, spotreba paliva, opotrebenie pneumatík),

- Rozvoj regiónov znížením nezamestnanosti,

- Prognóza dopytu – má obsahovať prognózu mobility občanov a tovaru, zostavená na základe predpokladov o ekonomickom, demografickom a územnom rozvoji krajiny,

- Posúdenie kapacity a kvality existujúcej infraštruktúry.

Dané posúdenie by sa malo realizovať pomocou zásobníka investičných zámerov ciest II. a III. triedy, do ktorého budú premietnuté údaje z vypracovaných ŠÚ a CBA.

Pri výbere projektov budú využité taktiež výsledky bezpečnostných auditov a rozborov na cestách I. triedy a skúsenosti a poznatky získané v predchádzajúcich obdobiach. Prioritne budú zdroje využité na dofinancovanie projektov, s realizáciou ktorých sa začalo v predchádzajúcom programovom období 2014 – 2020 a ktorých ukončenie je plánované v rámci programového obdobia 2021 - 2027 (tzv. fázované projekty). V programovom období 2014 - 2020 (2023) sa realizujú viaceré investičné aktivity na rozširovaní siete diaľnic a rýchlostných ciest a aj rekonštrukcie stávajúcej siete ciest I. triedy a ciest II. a III. triedy, ktoré sú financované z fondov EÚ. Celkové náklady na rekonštrukciu ciest II. a III. triedy dosahujú 12% z celkovej alokácie. No zároveň prinášajú až 24% z prínosov vyčíslených ako úspora času. Pri porovnaní výšky nákladov na 1 km a prínosu 1 km zrekonštruovanej cesty, najlepší pomer je pri cestách III. triedy, nasledujú cesty II. triedy. Za nimi sú diaľnice a rýchlostné cesty a najvyšší pomer nákladov na prínos dosiahli rekonštrukcie ciest I. triedy.

Tabuľka č. 1: Výdavky na modernizáciu cestnej infraštruktúry (2014-2020)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | celková investičná náročnosť v /€ | celková dĺžka ciest | Úspora času vyjadrená v € | hodnota úspory času 1 km/€ | náklad na 1 km | náklad na 1 km/hodnota usporeného času |
| Výstavba diaľnic a rýchl. ciest  | 1 536 451 343,34 € | 108,47 | 329 430 824,00 € | 3 037 046,14 € | 14 164 653,93 € | 4,66 |
| Rekonštrukcie ciest I. triedy | 416 928 428,69 € | 536,18 | 32 053 660,83 € | 59 781,53 € | 777 590,41 € | 13,01 |
| Rekonštrukcie ciest II. triedy  | 274 252 603,81 € | 606,27 | 105 137 247,00 € | 173 417,66 € | 452 363,42 € | 2,61 |
| Rekonštrukcie ciest III. triedy  | 12 607 988,65 € | 18,312 | 9 021 154,00 € | 492 636,19 € | 688 509,65 € | 1,40 |

Hlavné oblasti podpory:

1. Výstavba a modernizácia ciest II. a III.triedy,
2. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* zvýšenie kapacity ciest na exponovaných úsekoch,
* zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
* znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne miest a obcí (zníženie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia),
* vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

**3.2.3. Miestne kounikácie**

Podpora bude smerovaná tiež na miestne komunikácie ako významný prvok regionálnej obslužnosti ako prieťahov ciest vyššieho významu obcami, ale často aj ako jedinej infraštruktúrnej ponuky dopravnej obslužnosti územia. Podpora bude prioritne smerovaná na ich rekonštrukciu a modernizáciu so zameraním na kvalitu komunikácie, jej mostných objektov a súčastí, ako aj na bezpečnosť pešej a cyklistickej dopravy. Podpora bude smerovaná aj do obcí s prítomnosťou MRK v súlade s princípmi komplexného prístupu.

Hlavné oblasti podpory:

1. Výstavba a modernizácia miestnych komunikácií,
2. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
* znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne miest a obcí (zníženie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia),
* zlepšenia mobility obyvateľstva

**3.2.4. Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov**

V nadväznosti na modernizáciu železničných tratí zaradených do siete TEN-T budú realizované projekty na perspektívnych regionálnych tratiach s dostatočným dopytom po železničnej doprave. Na to, aby železnica bola schopná prevziať podstatnú časť výkonov v regionálnej osobnej doprave, je potrebné zásadným spôsobom zlepšiť jej súčasný stav tak, aby zodpovedala požiadavkám kladeným na rýchlu, bezpečnú a spoľahlivú prepravu. Cieľom plánovaných projektov je zabezpečiť požadované technické parametre tratí zabezpečujúcich dopravnú obslužnosť regiónov a rýchle napojenie regiónov na transeurópsku sieť.

Intervencie sa sústredia na trate s významnými dopravnými prúdmi a vysokou potrebou realizácie, ktorých implementácia prinesie čo najväčšie benefity z hľadiska zlepšenia komfortu cestujúcich a dynamiky jazdy železničných vozidiel. Konkrétne opatrenia budú realizované na základe zoznamu priorít stanovených v spolupráci s ÚHP.

Zo zdrojov je plánovaná podpora transformácie uhoľného regiónu hornej Nitry, v súlade s odporúčaniami akčného plánu schváleného vládou SR a potvrdeného vydaním pozitívneho hodnotenia ÚHP. Železničná doprava v regióne hornej Nitry v súčasnosti nemôže konkurovať individuálnej a autobusovej doprave z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu železničnej infraštruktúry a s tým súvisiacich dlhodobých prevádzkových obmedzení, čo sa premieta do nízkej frekvencie spojov a dlhších cestovných časov v porovnaní s inými spôsobmi prepravy. Zámerom je rozvíjať železničnú dopravu v regióne s ohľadom na frekvenciu a rýchlosť spojení, hlavne smerom na mestá Trenčín, Nitra a Bratislava.

S cieľom prispieť k postupnej zelenej a digitálnej tranzícii v železničnej doprave, je prioritným zámerom podporiť realizáciu projektov zameraných na implementáciu systémov interoperability tak, aby úroveň jednotlivých subsystémov na železnici zodpovedala technickým špecifikáciám interoperability (TSI). Významný prínos sa očakáva tiež od centralizácie systémov riadenia, dispečerizácie tratí, aplikácie dopravnej telematiky, zvyšovania prenosovej kapacity siete a rozširovanie portfólia poskytovaných služieb na železnici.

Medzi dôležité infraštruktúrne opatrenia, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť, je oblasť zvyšovania bezpečnosti na železničných priecestiach. S neustále sa zvyšujúcim počtom cestných motorových vozidiel, ale aj predpokladaným zvyšovaním výkonov v železničnej doprave významne rastie aj riziko nehôd na železničných priecestiach, ktoré sa v mnohých prípadoch vyznačujú ťažkými, často až fatálnymi následkami. Riešením je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou, resp. inštalácia priecestných zabezpečovacích zariadení prioritne v úsekoch s nepriaznivými rozhľadovými pomermi. Komplexný program riešenia problematiky železničných priecestí bude vychádzať z vládou schváleného materiálu (uznesenie č. 448 z 21. augusta 2013).

S cieľom podporiť rast výkonov železničnej nákladnej dopravy a zabezpečiť nediskriminačný prístup k terminálovým službám, bude realizovaná výstavba terminálov intermodálnej prepravy, čím sa zároveň prispeje k plneniu ekologických cieľov EÚ definovaných v Európskej zelenej dohode.

Za účelom posilnenia postavenia železničnej dopravy ako nosného systému zabezpečujúceho kľúčovú úlohu pri preprave osôb, je žiadúce okrem zlepšenia technických parametrov železničnej dopravnej cesty, venovať náležitú pozornosť aj zvýšeniu kvalitatívnej úrovne súvisiacej obslužnej infraštruktúry prostredníctvom obnovy staničných budov vyznačujúcich sa zanedbaným stavom, ktorý nezodpovedá súčasným nárokom cestujúcej verejnosti.

Dosiahnutie kvalitnej a konkurencieschopnej železničnej osobnej dopravy je podmienené vytvorením dostatočne spoľahlivého, bezpečného a pre cestujúcich atraktívneho systému železničnej osobnej dopravy. Z tohto dôvodu bude dôraz kladený popri rozvoji železničnej infraštruktúry aj na zabezpečenie kontinuálnej obnovy mobilných prostriedkov v regionálnej doprave, či už formou obstarania nových alebo obnovou existujúcich. Od opatrenia sa očakáva stabilizácia ponuky služieb v sektore verejnej osobnej železničnej dopravy, zvýšenie jej pripravenosti na liberalizáciu vrátane zvýšenia jej konkurencieschopnosti voči individuálnej osobnej doprave. Očakáva sa, že tieto synergicky pôsobiace faktory môžu prispieť k zmene organizácie prepravných prúdov cestujúcich v súlade s princípmi udržateľného rozvoja v prospech verejnej osobnej železničnej dopravy.

Hlavné oblasti podpory:

1. Modernizácia a renovácia regionálnych železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, zvyšovanie kapacity, elektrifikácia tratí),
2. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy,
3. Železničná telematika,
4. Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach,
5. Výstavba terminálov intermodálnej prepravy,
6. Rekonštrukcia staničných budov,
7. Predinvestičná a projektová príprava.

Očakávané výsledky:

* skrátenie jazdných časov a zvýšenie priepustnosti tratí,
* odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre a zlepšenie technických parametrov železničnej infraštruktúry vo vybraných úsekoch,
* zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy,
* rozvoj služieb v regionálnej osobnej doprave,
* umožnenie efektívnejších obehov a väčšieho denného využitia regionálnych vlakov,
* zlepšenie interoperability železničných tratí,
* zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a produkcie emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov),
* zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
* zvýšenie atraktivity ekologickej a udržateľnej verejnej osobnej dopravy,
* vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej nákladnej dopravy,
* vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

**Prijímatelia:** orgány štátnej správy, orgány územnej samosprávy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k  napĺňaniu cieľov Politického cieľa 3.