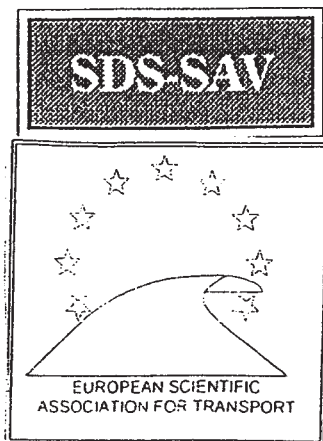


SLOVENSKÁ DOPRAVNÁ SPOLOČNOSŤ
PRI SLOVENSKEJ AKADEMII VIED
ŽILINA



PRÁCE A ŠTÚDIE

SDS-SAV

SLOVENSKÁ DOPRAVNÁ SPOLOČNOSŤ
PRI SLOVENSKEJ AKADEMII VIED
ŽILINA



D O P R A V A

Vypracovali:

prof. Ing. Dezider Szabó, PhD.

Ing. Juraj Zeman

Ing. Miroslav Šenkýr, CSc

Podklady:

prof. Ing. Jarek Klepoch, CSc

doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc

ŽILINA 2004-05

IV. 1. Národohospodárska stratégia SR 2004-2013.

Hlavný cieľ dopravnej politiky:

Zabezpečiť optimálny udržateľný rozvoj dopravy s dôrazom na požiadavky väčšej mobility z pohľadu hospodárskeho, sociálneho a ekonomického.

2. Ciele dopravnej politiky SR.

- vychádzajú z cieľov dopravnej politiky EÚ,
- vychádzajú a naplňajú hospodársku prioritu štátu,
- vyplývajú z integrácie ekonomických a ekologických kritérií spoločenského rozvoja štátu, regiónov a globalizačných tendencií sveta,
- sledujú postupné približovanie sa k úrovni vyššieho európskeho štandardu a trhovej ekonomiky pre vytváranie konkurencieschopného prostredia,
- sledujú napojenie sa na prioritné dopravné cesty,
- zabezpečujú obsluhu územia štátu na atribútoch kvality, spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy so zameraním sa na riadenie mobility a s vyváženými ekonomickými a enviromentálnymi záujmami pri ďalšom intenzívnom vývoji dopravnej obslužnosti územia,
- upevňujú a udržiavajú stabilitu dopravnej politiky SR a zabezpečujú trvalo udržateľný rozvoj spoločnosti v stredoeurópskom a európskom priestore,
- zabezpečujú NOVÚ DOPRAVNÚ POLITIKU v rámci EÚ a ES.

3. Priority a zásady.

3.1. Priority

Priority ŠDP sa odvíjajú od jestvujúcich východiskových podmienok doterajšieho stavu, ktorý je špecifikovaný všeobecnými dopravno-politickými princípmi. V ŠDP presadiť tieto priority:

- zabezpečiť trhovo-hospodársku mobilitu pri zohľadňovaní udržateľnosti na hranách rovnováhy ekonomiky a ekológie, enviromentálnych možností v súlade s rozvojovými limitami a obmedzeniami prírodných zdrojov a energie,
- zabezpečiť stabilitu mobility integrujúcej sa dopravy EÚ, ES a SVETA s dôrazom na stredoeurópsky priestor, V4 a styk s východnou Európou,
- vytvoriť efektívne spojenie s regiónmi na území štátu, na periférii EÚ – zamerať sa na Euroregióny,
- zvýšiť úroveň uspokojovania dopravy, pošty a telekomunikácií,
- zabezpečiť rýchly kvalitatívny rast kombinovaných dopravných systémov a nových dopravných odborov na základe svetového trendu,
- vyriešiť tendencie rastúcich objemov individuálnej automobilovej dopravy pri harmonizácii úrovne verejnej osobnej a nákladnej dopravy na trhu práce,
- zabezpečiť obslužnosť priemyslového rozvoja rešpektujúc potreby vyplývajúce z hospodárskeho rozvoja krajiny,
- zabezpečiť dobudovanie infraštruktúry (cestnej, diaľničnej) v závislosti od potrieb priemyselnej politiky,

- zabezpečiť skvalitnenie technickej infraštruktúry dopravy, pošty a telekomunikácií pri budovaní vnútornej infraštruktúry pre potreby hospodárskeho rozvoja SR,
- zabezpečiť nadväznosť schválených dopravných koridorov na transeurópske siete (TEN) a multimodálne koridory systematicky budovať podľa záverov schválených CEMT,
- presadzovať európsky integrovaný systém v osobnej doprave,
- udržať mobilitu pri zvyšovaní ekonomických charakteristík dopravy, zlepšiť technickú infraštruktúru, jej výkonnosť a zmierňovanie následkov dopravy v jednotnom dopravnom systéme,
- presadiť program systému kvality (ISO) v nadväznosti na „AKČNÝ PLÁN“ v ES,
- znížiť negatívny vplyv dopravy na životné prostredie,
- budovať informatizáciu dopravy, telematiky cez inteligentné dopravné systémy a v plnom rozsahu uplatňovať progresívne telekomunikačné technológie v doprave,
- dokončiť transformácie a reštrukturalizácie odborov dopravy s odstránením kompetenčných bariér,
- v predstihu vytvárať podmienky pre aplikáciu POZNATKOVEJ BÁZY DOPRAVY na základe metodológie vedy o doprave v dopravnom inžinierstve a prispôbiť vzdelávanie v doprave k novým trendom rozvojových koncepcií, odštartovať poznatkovú a riadenú mobilitu verejnej dopravy,
- financovanie vedy o doprave zabezpečiť cestou rezortného ministerstva (MDPT SR),
- reagovať na globalizačné a internacionalizačné trendy vývoja svetového hospodárstva, ktoré ovplyvňujú výkonnosť transportného systému, z hľadiska národohospodárskeho a sociálneho akcentu zamerať sa na:
 - rast internalizácie výrobných vzťahov,
 - vysoký tlak na ekonomiku obchodných procesov,
 - nové centrá urbanizačnej a priemyselnej činnosti,
 - aplikovať nové prosperity rozvoja techniky v doprave a obehových procesov,
 - aktualizovať princípy ŠDP na úrovne zodpovednosti štátu: kontinuita tvorby právnych predpisov a noriem konformných s právnymi predpismi EÚ,
 - zvýšiť stupeň kooperácie medzi subjektami dopravno-prepravného procesu a občianskych dopravných združení,
 - sprehľadniť základné finančné vzťahy medzi štátom a dopravnými subjektami na báze nového prístupu fiškálnej politiky štátu a regiónov, rešpektujúceho úlohu a potreby dopravy, systémové určenie a vymedzenie služieb vo verejnom záujme, budovanie, údržba a prevádzkovanie dopravných ciest v rámci systémového previazania infraštruktúry jednotlivých druhov dopravy, poskytujúceho výhody z interoperability a intermodality dopravnej obsluhy, internalizácia externých nákladov, systémová podpora a vytváranie podmienok pre rozvoj multimodálnych a logistických systémov dopravy, zvýraznenie narastajúcej citlivosti sociálnych aspektov tarifnej politiky verejnej dopravy adresnou sociálnou politikou štátu voči sociálne odkázaným skupinám obyvateľstva,
 - zameranie sa na racionálne zmeny v dopravnej politike, riadenia dopravy a infraštruktúry,
 - využiť špecifické výhody všetkých dopravných prostriedkov (INTERMODALITA) a tak vytvárať synergeticky fungujúci celok na základe

synergetického efektu, uplatnenia koordinácie dopravných systémov s kooperáciou rôznych dopravcov a prepravcov,

- pružne reagovať na zmeny po vstupe SR do tzv. EUROZÓNY, pri prijímaní EURO, dosažiteľnosti bezpečnosti obchodnej politiky a udržateľnosti životného prostredia.

Na zmeny pružne reagovať vo vytyčených etapách v rokoch 2006, 2010, 2013.

4. Zásady.

- flexibilnou mobilitou a medzinárodnou spoluprácou zabezpečiť oživenie a rast hospodárstva SR,
- rozšírením hodnotiacich kritérií ekonomického rastu o enviromentálne a sociálne kritériá, dosiahnuť nepretržitý rast efektov od dopravy,
- znižovanie energie, šetrenie prírodných zdrojov, ochrana ekosystémov, dopravných a telekomunikačných systémov, rozvoj obnoviteľných zdrojov, reagovanie na terorizmus, ochraňovanie výdobytkov civilizácie, reagovanie na rozvoj dopravy pri demografických zmenách v nadväznosti na hodnotenie geopolitického postavenia Slovenska v Európe a svete, sledovať úroveň populácie vo vzťahu k doprave, na základe posunu geografického mediánu rozloženia obyvateľstva SR pružne reagovať na mobilitu v rozvojových plánoch a koncepciách,
- nová orientácia na techniku, technológie a inovácie telekomunikačných systémov a telematiky v doprave,
- posilnenie medzinárodnej spolupráce a upevnenie medzinárodných vzťahov, posilnenie medzinárodnej spolupráce,
- uplatnenie enviromentálnej politiky v rozvojových programoch rozvoja hospodárstva a najmä dopravy SR,
- splniť určené ciele bez nároku na vysoké finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, využiť fondy EÚ,
- pružne reagovať na pozitívne zmeny v oblasti organizácie a štruktúr riadenia mobility a tým dosiahnuť optimálne a ekonomicky únosné riadiace systémy v doprave, pošty a telekomunikácii.

5. Zmena štátnej dopravnej politiky 2004 – 2013.

Pre splnenie cieľov dopravnej politiky SR sú nutné zásadné zmeny štátnej dopravnej politiky po etapách bez medzníkov výmeny vlád 2006, 2010 v súlade so zachovaním kontinuity vývoja hospodárskeho rastu SR.

I. etapa – do r. 2006, ŠDP súčasnej vlády – postupná zmena stratégií na základe vývoja, politickej situácie po vstupe do EÚ a NATO, odovzdanie určitých kompetencií smerom k EÚ a vyšším územným celkom, - čiastkové výsledky reforiem vrátane sociálnych dopadov pri privatizácii veľkých dopravných systémov, - stabilizačné prvky v dopravnej doktríne, - dokončenie privatizácie v rezorte dopravy, - organizačné zmeny v rezorte, - nastavenie budúceho riadenia mobility,

II. etapa, zmena vlády v r. 2006, -nadväzujúca ŠDP na pozitívne výsledky rozvoja dopravy do r. 2006, - príjem jednotnej meny EURO, - stabilita kvality dopravy, -

návrhy priorit budúceho rozvoja dopravy na základe prognózovania, - realizovanie pravdepodobnostných objavov budúceho rozvoja hospodárstva SR a novej ŠDP,

III. etapa, zmena vlády v r. 2010, - po vstupe do menovej únie, - stabilita dopravnej infraštruktúry, - stabilita tovarových tokov a k nim zodpovedajúcich dopravných ciest a metód riadenia mobility, - príprava rozvojových programov na obdobie do r. 2020 – 2025, organizačné zmeny v doprave, zabezpečenie výkonnej štátnej administratívy a verejnej správy.

Finálny stav: Nová štátna dopravná politika do roku 2013 s východiskami do rokov 2020 – 2025.

6. Záver.

Na základe dosiahnutých pozitívnych cieľov sa po schválení národohospodárskej stratégie SR na obdobie 2004 – 2013 vypracujú základné systémové kroky budúceho vývoja dopravy SR v celoeurópskom kontexte.

Záver pre realizáciu:

- výstupy novej štátnej dopravnej politiky po roku 2013 sa vypracujú s potrebnou špecifikáciou národných, regionálnych a európskych záujmov,
- v roku 2013 dosiahneme podstatné zmeny v ŠDP na základe vymedzených strategických cieľov s aktualizáciou ŠDP na základe koordinácie s EÚ a NATO,
- zmenami a opatreniami dobehneme európsky štandard v hospodárstve, v doprave, poštových službách a telekomunikáciách v rámci geografického a geopolitického postavenia Slovenska v Európe,
- postupnými krokmi (troma etapami), plnenia cieľov a komparáciou minulých, súčasných a budúcich rozvojových impulzov hospodárskeho rozvoja s nadväznou dopravnou politikou SR, dosiahneme vytýčené ciele.

Pridržiavame sa inštitucionálneho rámca z I. zasadania poradného tímu.

Slovenská dopravná spoločnosť pri SAV v Žiline
Prof. Ing. Dezider Szabó, PhD. a kolektív