

## KOMPONENT 3: Udržateľná doprava

### 1. Popis komponentu

#### 1.1 Oblasť politiky

Zelená ekonomika

#### 1.2 Cieľ

Vytvoriť čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší dopravný sektor. Cieľom je prostredníctvom opatrení a inteligentných riešení, vychádzajúcich z analýzy dát a simulácií, zvýšiť podiel ekologických foriem dopravy, zvýšiť počet cestujúcich v železničnej a verejnej osobnej doprave, objem prepraveného tovaru v ekologickej intermodálnej doprave ako aj podporiť budovanie infraštruktúry pre alternatívne pohony, čím sa zníži produkcia CO<sub>2</sub> v doprave a zlepši kvalita ovzdušia. Ciele sú v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030, národnými cieľmi Integrovaného národného energetického a klimatického plánu na roky 2021-2030 a tiež stratégiami a dlhodobými cieľmi Európskej únie a sú ich súčasťou.

#### 1.3 Dvojitá transformácia:

Tento komponent umožňuje spoločne postupovať v zelenej a digitálnej transformácii. Inteligentné a digitálne investície podporia rýchlejšiu, spoľahlivejšiu a efektívnejšiu železničnú a ekologickú verejnú osobnú dopravu, ktorá bude motivovať cestujúcich k presunu z áut a iných dopravných prostriedkov využívajúcich pohony založené na uhlíku. Komponent umožní širšie využívanie alternatívnych pohonov pre udržateľnú, ekologickú, dostupnú a inteligentnú dopravu, pričom tiež podporí využívania inteligentných elektrických sietí, tzv. *smart grid*. Zároveň vytvorí podmienky pre transformáciu dodávateľov v dopravnom strojárstve s cieľom posunu na vyššiu úroveň dodávateľského rebríčka, založenú na podpore a aplikácii výskumno-vývojových aktivít a prepájania v danom sektore. Komponent prispieva k Parížskym klimatickým cieľom v súlade s koordinovaným reformným zámerom EU (tzv. európskymi vlajkovými loďami) *dobíjajme a dotankujme (Recharge and refuel)*.

#### 1.4 Pracovné miesta a rast

Tento komponent podporuje rozvoj odvetvia udržateľných módov dopravy a tvorbu pracovných miest v nich. Nové pracovné miesta vzniknú v sektoroch služieb verejnej dopravy a intermodálnej nákladnej dopravy a v stavebníctve. Najmä v oblasti dopravy a logistiky bude tvorba nových pracovných miest z veľkej časti kompenzovať technologickú nezamestnanosť, ktorá vznikne ako dôsledok zavádzania nových, najmä automatizovaných technológií. Investície do digitalizácie a automatizácie železničnej dopravy pripravujú odvetvie na budúci nedostatok pracovnej sily spôsobený zmenami v štruktúre dopytu po pracovných miestach.

#### 1.5 Sociálna odolnosť

Z dôvodu lepšieho prístupu k udržateľnej verejnej osobnej doprave, inteligentne riadenému využitiu multimodálnej dopravy a úspory cestovného času sa zvýši účasť na trhu práce, zamestnanosť, využiteľnosť fondu pracovného času a zlepši sa rovnováha medzi súkromným a pracovným životom najmä v skupinách obyvateľstva s nízkym príjmom. Investície prispievajú k zlepšeniu verejného zdravia znížením znečistenia ovzdušia a hladiny hluku, zvýšením bezpečnosti a podporou aktívnejšieho životného štýlu.

#### 1.6 Prepojenie na odporúčania ktoré sa týkajú národného programu reforiem Slovenska na rok 2020

Reformy a investície z komponentu priamo adresujú Odporúčanie Rady, ktoré sa týka národného programu reforiem Slovenska na rok 2020 a ktorým sa predkladá stanovisko Rady k programu stability Slovenska na rok 2020, podľa ktorého má Slovensko "čo najskôr realizovať pripravené verejné investičné projekty a podporiť investície súkromného sektora zamerané na podporu oživenia hospodárstva. Zamerať investície na zelenú a digitálnu transformáciu, najmä na čistú a efektívnu výrobu a využívanie energie a zdrojov, udržateľnú verejnú dopravu a odpadové hospodárstvo."

#### 1.7 Reformy a investície

Transformácia na čistú, inteligentnú, bezpečnú a udržateľnú dopravu si vyžaduje širokú škálu reforiem a investícií. Reformy a investície v tomto komponente spolu podporujú transformáciu na udržateľnú dopravu. Tento komponent spája opatrenia, ktoré sú plne alebo čiastočne financované z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti (ďalej len „mechanizmus“).

#### 1.7.1 Reformy:

##### Reforma 1: Reforma prípravy investičných projektov v doprave

Cieľom reformy je zlepšiť riadenie investícií a zvýšiť ich ekonomické prínosy najmä uprednostňovaním projektov, ktoré najviac prispievajú k plneniu strategických cieľov na základe analýzy dát z dopravy a majú najvyššiu mieru hodnoty za peniaze. Pripraví sa verejný investičný plán, ktorý zohľadní priority a čas potrebný na prípravu projektov s využitím dobrej praxe.

##### Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy

Nový plán dopravnej obsluhy s následnou optimalizáciou osobnej železničnej dopravy bude tvoriť hlavnú časť komplexnej reformy verejnej dopravy. Zvýši sa frekvencia železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom na prevedenie dopravy z áut do vlakov, čo umožní lepšiu koordináciu regionálnej verejnej autobusovej a vlakovej dopravy. Reforma bude podporená novou legislatívou, ktorá zdefiniuje pravidlá, zodpovednosti a povinnosti pri koordinácii, objednávaní a financovaní regionálnej autobusovej a vlakovej dopravy. Legislatíva zdefiniuje národnú autoritu, ktorá bude v spolupráci s regionálnymi integrátormi koordinovať vytvorenie národného integrovaného dopravného systému so zjednoteným cestovným ako aj koordinovať prípravu a realizáciu verejných obstarávaní na železničné linky verejnej osobnej dopravy aj s vozidlami, ktoré boli na prevádzku týchto liniek nakúpené z fondov EÚ v predchádzajúcich obdobiach.

##### Reforma 3: Reforma intermodálnej nákladnej dopravy

V rámci reformy bude prijatá legislatíva a vytvorený systém na podporu rozvoja intermodálnej dopravy: zaobstaranie potrebných intermodálnych prepravných jednotiek (manipulovateľných návesov, výmenných nadstavieb a dvojpaletových kontajnerov) v rámci logistických riešení nákladnej dopravy a podpora spustenia nových intermodálnych liniek. Reforma má potenciál skokovo zvýšiť rast podielu prepravovaných objemov tovarov v udržateľnejšej intermodálnej nákladnej doprave.

##### Reforma 4: Zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy

Reforma zhrňa tvorbu a prijatie nových politík, ktoré razantnejším spôsobom urýchlia rozvoj alternatívnych pohonov v doprave. Ide napríklad o reformu distribučných taríf, opatrenia pre zjednodušenie a zrýchlenie procesu výstavby infraštruktúry pre alternatívne pohony, zavedenie "Práva na nabíjací bod" či zavedenie stabilného predvídateľného viacročného rámca pre podporu budovania príslušnej infraštruktúry pre alternatívne pohony. S rozvojom nabíjacej infraštruktúry bude súvisieť aj potreba rozšírenia a úpravy distribučnej elektrickej sústavy (väzba na reformy a investície komponentu 1).

#### 1.7.2 Investície:

##### Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy

Financie podpora dekarbonizáciu elektrifikáciou železničných tratí, modernizáciou železničných tratí (zvýšia ich kapacitu, bezpečnosť, spoľahlivosť a traťovú rýchlosť), prípadne výstavbou alebo modernizáciou električkových a trolejbusových tratí, a výstavbou cyklistickej infraštruktúry (nové cyklotrasy a parkovacie miesta pre bicykle na železničných zastávkach a staniach). Uskutoční sa "Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry" (*Redesign of the European Timetabling Process - TTR*). Zavedie sa nový zabezpečovací systém založený na digitálnych technológiách, ktorý umožní automatizáciu riadenia železničnej dopravy. Investície budú vychádzať z Reformy 1.

##### Investícia 2: Podpora ekologickej osobnej dopravy

Projekty podporia atraktivitu osobnej železničnej dopravy a nadväznej prímestskej a mestskej dopravy. V husto obývaných prímestských oblastiach a na hlavných dopravných koridoroch medzi veľkými mestami a metropolami sa zvýši ponuka spojov, do prevádzky sa zavedú nové alebo modernizované bezemisné koľajové dopravné prostriedky (elektrické, vodíkové v súlade s tzv. európskou vlajkovou loďou *dobíjajme a dotankujme - Recharge and refuel.*) Investície budú realizované formou účelových dotácií na nediskriminačnom princípe s využitím nástrojov analýzy dát z dopravy a simulácií cieľového stavu. Investícia podporuje Reformu 2.

### Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy

Štát v záujme zvýšenia objemu prepravy v ekologickejšej intermodálnej doprave podporí nákup intermodálnych prepravných jednotiek a nakladacie zariadenia so zapojením súkromného kapitálu. Štát zároveň poskytne na vybraných tratiach podporu na spustenie nových intermodálnych liniek. Pripravované schémy štátnej pomoci predpokladajú (po ich odsúhlasení zo strany Európskej komisie) len čiastočné financovanie z mechanizmu a výber spoločností, ktoré získajú podporu na základe verejných výziev s jasne stanovenými nediskriminačnými pravidlami. Investícia podporuje Reformu 3.

### Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

Vytvorí sa finančný mechanizmus schém pomoci pre budovanie nabíjajúcich bodov pre elektromobily a vodíkových plniacich staníc. Systém zabezpečí vybudovanie kostrovej infraštruktúry ultrarýchlonabíjajúcich bodov, dostupnej nabíjacej infraštruktúry na úrovni všetkých okresov SR a podporí tak rýchlejší rozvoj osobnej a nákladnej dopravy na alternatívny pohon, ktorý povedie k modernizácii vozového parku s cieľom zníženia celkových emisií v cestnej doprave.

**Odhadované náklady:** Celkovo 801 mil. eur.

## **2. Hlavné výzvy a ciele**

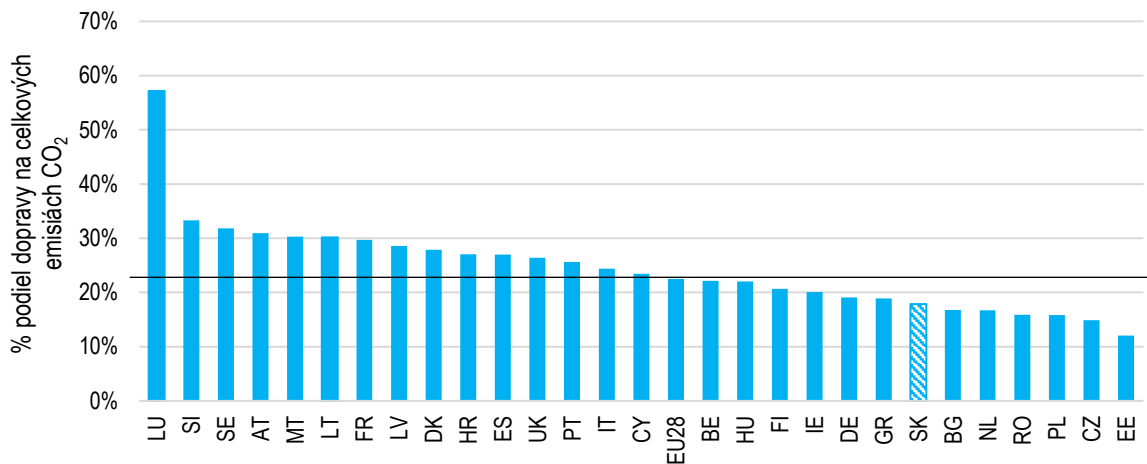
### **2.1 Hlavné výzvy**

#### Znižovanie emisií CO<sub>2</sub> vytvorených v doprave

- Sektor dopravy je sektorom s neustále sa zvyšujúcimi emisiami. Doprava sa na celkových emisiách skleníkových plynov (v ekv. CO<sub>2</sub>) na Slovensku podieľa 18% (príspevok sa od roku 1990 viac ako zdvojnásobil).<sup>1</sup> (Graf 1)
- Medzi rokmi 1990 a 2016 sa emisie z cestnej dopravy zvýšili o 2,8 Mt CO<sub>2</sub> (nárast o 40%) v dôsledku zvýšenej spotreby fosílnych palív.
- Súčasné opatrenia v oblasti energetickej účinnosti zaostávajú za rýchlym tempom rozvoja dopravy. Na zvrátenie trendu rastu spotreby energie je potrebné vytvoriť systém tvorby a aktualizácie opatrení na podporu energetickej efektívnosti v doprave na základe princípov inteligentnej mobility s využitím analýzy dát z dopravy.
- Základom efektívneho systému je zber dát podporený aktívnou komunikáciou s príslušnými subjektmi, ako aj ich aktívnym zapojením.

<sup>1</sup> Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021 – 2030 (Ministerstvo hospodárstva SR, 2019)

**Graf 1: Podiel dopravy na emitovaní CO<sub>2</sub> v roku 2018**

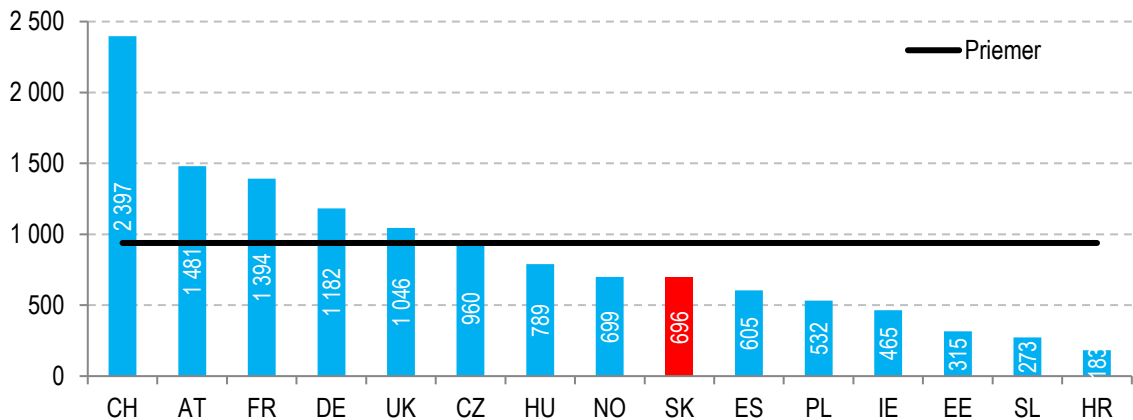


Zdroj: Eurostat

Posun k neudržateľnej automobilovej doprave

- Podiel ciest verejnou hromadnou dopravou na Slovensku stagnuje napriek rastúcim verejným výdavkom. K rastu dochádza len v mestských oblastiach s výraznými dopravnými kongesciami.
- Verejná doprava neintegruje služby autobusovej, vlakovej a mestskej hromadnej dopravy. Z dôvodu slabej nadväznosti liniek a dlhých prestupov nie je verejná doprava schopná konkurovať osobnej automobilovej doprave. Miera cestovania vlakom je pod priemerom EÚ. (Graf 2)

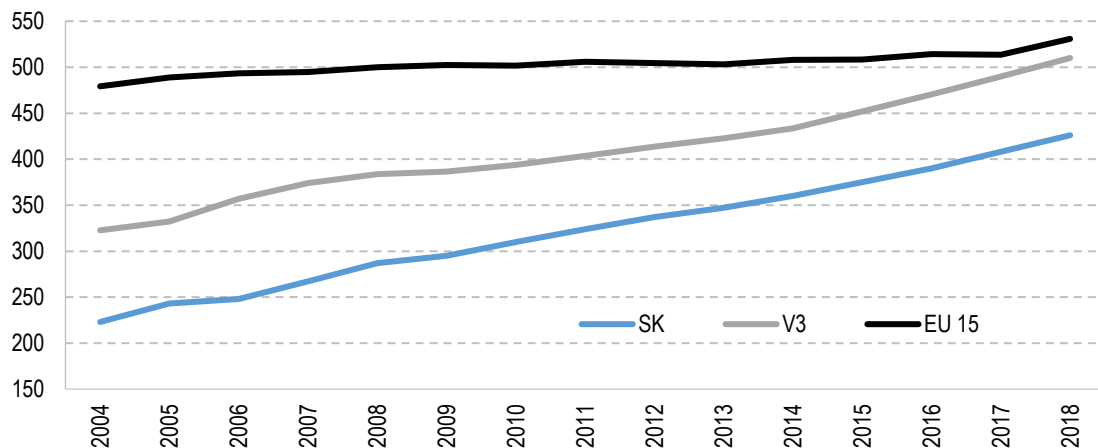
**Graf 2: Cestovanie vlakom (km/obyvateľa, rok 2018)**



Zdroj: Eurostat

- Súčasný trendy vedúce k vyššej motorizácii a konvergencia k západnej Európe vytvárajú riziko ďalšieho poklesu využívania udržateľných dopravných módov. Miera automobilizácie na Slovensku (426 osobných vozidiel na 1 000 obyvateľov v r. 2018) je stále nižšia ako v západnej Európe a okolitých krajinách.

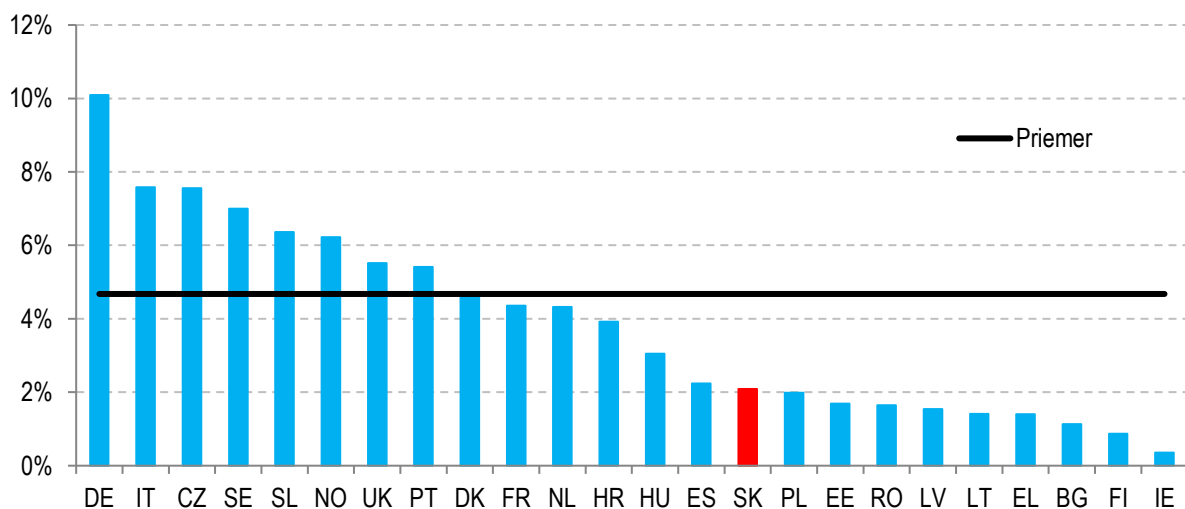
**Graf 3: Počet automobilov na 1000 obyvateľov**



Zdroj: Eurostat

- Lepšie materiálne vybavenie, náhrada zastaraných technológií a lepšia dostupnosť podpory ekologických spôsobov dopravy môže zvrátiť stagnáciu trhu železničnej nákladnej dopravy. Podiel nákladnej železničnej dopravy klesá s rozvojom slovenskej ekonomiky a odklonom od ťažkého priemyslu.
- Presunom časti cestnej nákladnej dopravy na kombináciu cesta – železnica - cesta sa zlepšil rozvoj intermodálnej dopravy. Zvýši sa počet intermodálnych nákladných jednotiek a vagónov, počet intermodálnych liniek a zastaví sa pokles železničnej nákladnej dopravy.
- Na základe medzinárodného porovnania existuje na Slovensku vysoký potenciál na rast objemu kontajnerovanej dopravy. Pre dosiahnutie priemeru EÚ (4,7%) je potrebné viac ako dvojnásobné navýšenie podielu kontajnerovanej dopravy na preprave tovarov na Slovensku.

**Graf 4: Index vyžívania intermodálnej dopravy\***



\*tkm intermodálna/tkm prepravených tovarov po ceste, 2019

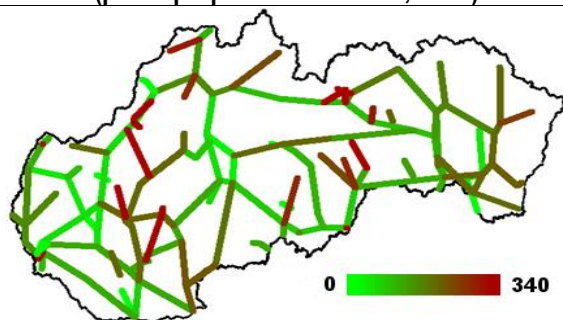
Zdroj: Eurostat

#### Nízka efektívnosť a zhoršenie stavu infraštruktúry pre nízkouhlíkovú dopravu

- Slabé plánovanie a chýbajúca prioritizácia investícií viedla na Slovensku k nedostatku zdrojov na železničnú infraštruktúru a neudržateľnosti železničnej prevádzky. Veľká časť slovenskej železničnej siete je riadená zastaranými spôsobmi, ktoré vyžadujú manuálnu obsluhu, čo vytvára neudržateľné bremeno rýchlo rastúcich mzdových nákladov.
- Väčšina slovenských železníc je v zlom technickom stave a vyžaduje si rekonštrukciu. Tempo obnovy železničnej siete je pomalé z dôvodu rozpočtových obmedzení a nákladnosti minulých veľkých projektov. Je potrebné posilniť proces rýchlejšej obnovy v menšom rozsahu na najvyťaženejších tratiach.

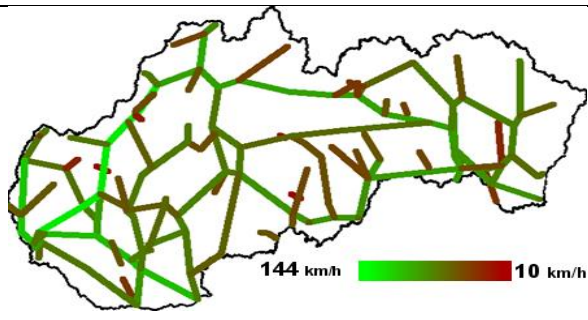
- Počet elektrifikovaných tratí na Slovensku rástol v posledných rokoch pomaly. Podiel elektrifikovaných tratí je 44%, čo je tesne pod priemerom EÚ (45%). Z dôvodu intenzívnej osobnej a nákladnej premávky, na koncových neelektrifikovaných tratiach jazdia často dieselové vozidlá aj na elektrifikovaných úsekoch železničnej siete.

**Graf 5: Rýchlostné prepady na železničných tratiach (počet prepadov na 100 km, 2016)**



Zdroj: MDV SR, ŽSR

**Graf 6: Priemerná rýchlosť na železničných tratiach**



Zdroj: MDV SR, ŽSR

- Slovensko má prijatú Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike od roku 2013, ale nárast potrebnej infraštruktúry je pomalý pre naplnenie jej základnej vízie, ktorou je dosiahnutie 10% podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce.
- V minulosti alokované prostriedky na rozvoj cyklistickej infraštruktúry smerovali vo veľkej miere do budovania nových cyklotrás v extraviláne miest a obcí, čím došlo k podporení rozvoja cykloturizmu a voľnočasového bicyklovania, avšak nedošlo k výraznému nárastu využívania cyklistickej dopravy ako alternatívy k neudržateľnej individuálnej automobilovej doprave ani k výraznému pokroku smerom k naplneniu cieľa dosiahnuť 10% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce. Požiadavky na uchádzanie sa o finančné zdroje na rozvoj cyklistickej infraštruktúry boli v minulosti zároveň vnímané ako neprimerane vysoké, čo odrádzalo samosprávy od podávania projektových žiadostí.

#### Administratívne prekážky

- Aktualizácia technických noriem, regulatívov alebo právnej úpravy týkajúcich sa navrhovania dopravnej infraštruktúry predstavuje potenciál úspor nákladov a času. Súčasná požiadavka sú často prísnejšie ako v iných krajinách EÚ. Medzi ne patrí napríklad požiadavka na minimálne dĺžky nástupíšť na železničných staniciach nezávislé od skutočnej potreby. Požiadavky predlžujú trvanie projektovej prípravy, navyšujú rozsah stavebných prác a náklady bez zrejmych prínosov. Priemerné investičné náklady na kilometer modernizovanej koľaje na železničnej trati sú preto na Slovensku 11,0 mil. eur, o 60 % vyššie ako v susednom Česku (6,7 mil. eur).
- Rozdelenie kompetencií a zodpovednosti medzi vládu (Ministerstvo dopravy a výstavby SR (ďalej len „MDV SR“); diaľkové a regionálne vlaky), vyššie územné celky (regionálne autobusy) a miestnu samosprávu (mestská doprava) komplikuje koordináciu systémov verejnej dopravy a spôsobuje nízku atraktivitu a neefektívnosť systému. Organizácie, ktoré sú zodpovedné za koordináciu verejnej dopravy v regióne, existujú plnohodnotne len v Bratislavskom kraji a ich vplyv je obmedzený nedostatkom kompetencií. Zapojené subjekty (MDV SR, vyššie územné celky, samosprávy) sledujú rôzne ciele a málokedy sú ochotné zvýšiť svoje náklady, aby mohol ušetriť iný subjekt.

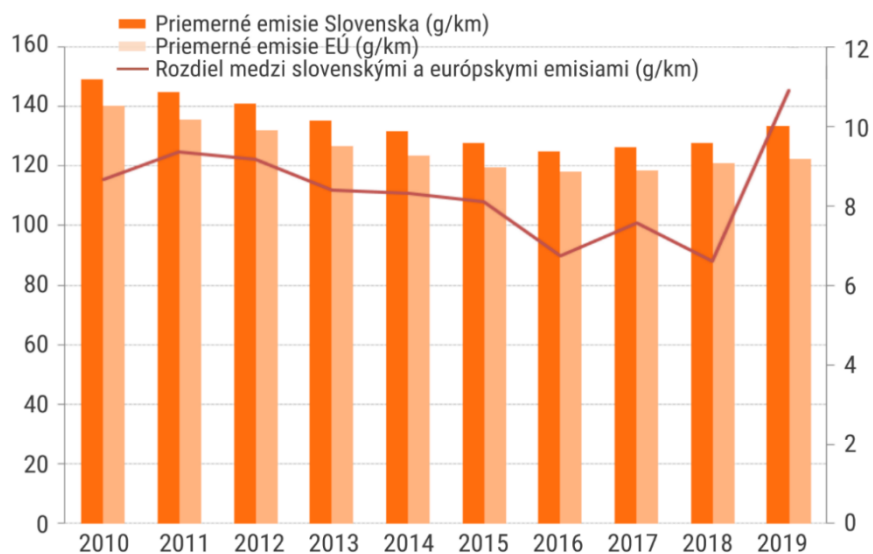
#### Finančné prekážky

- Nedostatok vyčlenených verejných zdrojov obmedzuje prostriedky dostupné na obnovu alebo modernizáciu infraštruktúry pre nízkoúhlíkovú dopravu a neumožňuje realizovať projekty na podporu udržateľnej osobnej a nákladnej dopravy.

#### Zvyšujúce sa emisie novoregistrovaných vozidiel a pridlhá návratnosť investícií do vozidiel s alternatívnym pohonom

- Podiel novoregistrovaných nízkoemisných a bezemisných vozidiel na celkovom množstve novoregistrovaných vozidiel od roku 2016 do roku 2019 dosahuje menej ako 0,5% a po zastavení podpory na nákup batériových elektrických vozidiel (BEV) a plug-in hybridov (PHEV) z rokov 2017 a 2019 stagnuje.
- Európskym cieľom je priemerná hodnota emisií CO<sub>2</sub> v doprave nižšia ako 95 g/km s cieľom ďalšieho postupného znižovania do roku 2030. V súčasnej dobe je trend na Slovensku opačný.
- Za ostatné 4 roky vzrástla priemerná hodnota emisií CO<sub>2</sub> v osobných vozidlách z 125 g/km na 133 g/km (Graf 7). V roku 2019 tak boli priemerné emisie novoregistrovaných áut na Slovensku druhé najvyššie spomedzi krajín EÚ (133,4 g CO<sub>2</sub>/km), vyššie emisie novoregistrovaných automobilov malo iba Bulharsko (137,6 g CO<sub>2</sub>/km).

**Graf 7: Vývoj priemerných emisií novoregistrovaných áut na Slovensku a v EÚ.**



Zdroj: EEA. Vyhotovenie: IEP

#### Nedostatok infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom

- Nutnou podmienkou pre rozvoj vozidiel s alternatívnym pohonom je infraštruktúra pre tieto vozidlá. Na konci roka 2020 bolo na Slovensku v prevádzke približne 670 verejne prístupných nabíjajúcich bodov v celkom 315 nabíjajúcich lokalitách. Z uvedeného počtu ide o približne 480 AC nabíjajúcich bodov s výkonom nad 11 kW, 146 DC nabíjajúcich bodov s výkonom 50 - 60 kW a 41 DC ultrarýchlonabíjajúcich bodov s výkonom nad 150 kW (z toho 27 bodov CCS štandardu platného v Európskej únii).
- S ohľadom na tieto dáta výrazne absentuje pokrytie nabíjajúcou infraštruktúrou pre ultrarýchle nabíjanie na diaľniciach a rýchlostných cestách, ktorá umožní využívať elektrické vozidlá aj pre dlhšie trasy (tzv. *long-distance traveling*). Výrazný nedostatok je však tiež nabíjajúcich bodov v mestských sídlach, ktoré by umožnili nabitie vozidla v rôznych typoch využitia (napr. štandardné nabíjanie počas noci, nabíjanie v bodoch verejného záujmu).
- Momentálne verejná nabíjacia infraštruktúra pre elektrické vozidlá dosahuje na Slovensku úroveň pokrytia približne 7% (1 nabíjací bod na približne 14 vozidiel na elektrický pohon), no napríklad v prípade čerpacích staníc vodíka (H<sub>2</sub>) je stále prakticky na úrovni 0%. S nárastom počtu vozidiel na alternatívny pohon bude táto úroveň nedostačujúca a môže tiež spomaľovať prechod k alternatívnej mobilite.
- Z analýzy Slovenskej asociácie pre elektromobilitu (SEVA) vyplýva, že reálne pokrytie môže byť nižšie približne o 30%, keďže mnoho zo súčasne vybudovaných nabíjajúcich lokalít na Slovensku nemá vyhradené jedno parkovacie miesto pre každý jeden nabíjací bod v danej lokalite.

#### Finančné prekážky zavádzania alternatívnych pohonov v doprave

- Slovensko s výnimkou dvoch výziev na podporu budovania AC nabíjajúcich bodov s alokáciou 1 mil. € zo štátneho rozpočtu doteraz nevynakladalo dostatok finančných prostriedkov na rozvoj infraštruktúry pre

alternatívne pohony. Na uvedený zámer sa nevyužili ani prostriedky z európskych štrukturálnych fondov na roky 2014-2020.

- Uvedený stav infraštruktúry pre alternatívne palivá nepostačuje na plnenie medzinárodných záväzkov Slovenska a môže mať za následok jeho ďalší pomalý rozvoj. Doterajšie formy podpory boli nesystémové a nezabezpečili dostatočnú stimuláciu trhu pre zásadnejšie rozšírenie vozidiel na alternatívne pohony medzi používateľov.

## 2.2 Hlavné ciele

Správa Európskej komisie o Slovensku a Odporúčania pre Slovensko z roku 2020 a predchádzajúcich rokov pomenúvajú potrebu podporovať udržateľnú verejnú dopravu, sústrediť investície do zelenej a digitálnej transformácie a upozorňujú na pomalý prechod na nízkouhlíkovú dopravu. Odporúčania tiež radia skorú realizáciu pripravených verejných investícií na podporu oživenia ekonomiky <sup>2</sup>

### Dvojitá transformácia:

- Cieľom investícií do modernizácie ekologických druhov dopravy je znížiť emisie skleníkových plynov.
- Významné prínosy pre životné prostredie sa očakávajú aj vďaka zvýšeniu podielu železničnej, udržateľnej mestskej a cyklistickej dopravy na prepravnej práci. Počet ľudí cestujúcich ekologickými spôsobmi dopravy sa zvýši, a to primárne presunom z osobných áut.
- Ďalšie významné prínosy pre životné prostredie sa očakávajú vďaka zníženiu využívania dieselových pohonných jednotiek na železniciach, elektrifikáciou a využívaním alternatívnych spôsobov pohonu v železničnej doprave (vodík a pod.).
- Zvýšením využívania intermodálnej dopravy presunom časti nákladnej dopravy z ciest na železničnú dopravu sa prispeje ku zníženiu emisií skleníkových plynov.
- Zvýšená dostupnosť lokálnej aj diaľkovej infraštruktúry alternatívnych pohonov urýchli prechod spotrebiteľov od vozidiel so spaľovacím motorom na nízkoemisné vozidlá, čím sa prispeje k zníženiu emisií v cestnej doprave.

### Pracovné miesta a rast:

- Trvalo udržateľná doprava podporuje rast a tvorbu pracovných miest vo verejnej osobnej doprave a v intermodálnej nákladnej doprave. Investície do digitalizácie a automatizácie železničnej dopravy pripraví odvetvie na budúci nedostatok pracovných síl spôsobený starnutím populácie.
- Realizáciou opatrení vo verejnej a intermodálnej doprave sa očakáva vznik nových trvalých pracovných miest, a to buď primárne alebo v rámci dodávateľského a logistického reťazca. Očakáva sa tiež vznik dočasných pracovných miest v stavebnom, projekčnom a výrobnom sektore po dobu 5 rokov realizácie investícií.
- Pri prevádzkovaní železničnej infraštruktúry sa naopak očakáva zníženie počtu zamestnancov z dôvodu investícií do digitalizácie, automatizácie a dispečerizácie sektora. Toto zároveň pomôže vyriešiť nepriaznivú situáciu s vysokým priemerným vekom zamestnancov, ich odchodom do dôchodku a chýbajúcou náhradou za nich.
- Budovaním infraštruktúry alternatívnych pohonov a zvyšovaním počtu bezemisných vozidiel sa podporí postupný prechod automobilového sektora, vrátane výrobných závodov lokalizovaných na území Slovenska, od výroby vozidiel so spaľovacím motorom smerom ku ekologickejším a udržateľnejším alternatívam s vyššou pridanou hodnotou, čím sa podporí konkurencieschopnosť lokálneho automobilového sektora do budúcnosti.

### Sociálna odolnosť:

- Vďaka lepšiemu prístupu k udržateľným železničným službám a skráteniu cestovných časov sa zvýši účasť na trhu práce a produktivita práce. Zlepšením infraštruktúry sa vytvoria nové pracovné miesta priamo v regiónoch a uľahčí sa dochádzanie do práce do regiónov s vyššou produktivitou práce, mzdami a nižšou nezamestnanosťou.

---

<sup>2</sup> Európska komisia: Správa o Slovensku, 2019



- Investície zlepšia verejné zdravie znížením znečistenia a hluku, zvýšením bezpečnosti a aktívnejším životným štýlom.

### 2.3 Kontext v národnej stratégii

Modernizácia železničnej dopravy je základným nástrojom na plnenie cieľov Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030. Podpora alternatívnych pohonov je taktiež prepojená so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030<sup>3</sup> a s Národným politickým rámcom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami<sup>4</sup>. Strategický plán napĺňa stratégie EÚ s cieľom znížiť environmentálne a sociálne externé náklady dopravy, naformulované v Stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility (*Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*). Hlavné strategické ciele podľa slovenského strategického plánu sú:

- *SC1 Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti a prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám vo všetkých regiónoch.*
- *SC2 Udržateľný a finančne efektívny rozvoj dopravného systému.*
- *SC3 Zvýšenie konkurencieschopnosti ekologických módov dopravy pred cestnou dopravou (individuálna automobilová doprava a nákladná doprava).*
- *SC4 Zvýšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany dopravy.*
- *SC5 Zníženie negatívnych environmentálnych a socioekonomických dopadov dopravy efektívnym plánovaním infraštruktúry a znižovaním používania konvenčných motorov.*

Opatrenia vychádzajúce z komponentu 3 *Udržateľná doprava* zvýšia dostupnosť dopravnej infraštruktúry (SC1) v osobnej doprave lepšími, častejšími a rýchlejšími spojeniami (výstup Reformy 2, Investícií 1 a 2 a v nákladnej doprave podporou intermodálnej infraštruktúry a zvýšením kapacity železníc na celom území krajiny (Investície 1 a 3). Reforma 1, zvlášť prioritizovaný investičný plán, je spojená s realizáciou finančne efektívnejších investícií do dopravy (SC2) a Investície 1, 2 a 3 podporujú dlhodobú udržateľnosť systému znížením prevádzkových nákladov a vplyvom na životné prostredie. Podpora železničnej infraštruktúry, infraštruktúry bezemisnej verejnej dopravy v mestách a cyklistickej infraštruktúry, vozidiel a prevádzky intermodálnej dopravy zvyšuje konkurencieschopnosť ekologických módov dopravy pred cestnou dopravou (IAD a ND) (SC3). Zlepšenie riadenia vlakovej dopravy, najmä modernizáciou zabezpečovacieho systému, prinesie vyššiu bezpečnosť dopravy (SC4). Investície do prechodu na nízkouhlíkové zdroje – elektrifikácia vyťažených tratí a zaobstaranie vodíkových alebo elektrických vozidiel (Investícia 1) – priamo znížia spotrebu fosílnych palív a ich negatívny vplyv na životné prostredie (SC5). Tento cieľ bude tiež plnený opatreniami na zlepšenie verejnej osobnej a intermodálnej dopravy v rámci Reformiem 2 a 3 a väčšinou investícií zahrnutých v tomto komponente.

<sup>3</sup> Uznesenie vlády č.13/2017

<sup>4</sup> Uznesenie vlády č. 504/2016 a č. 557/2019

	SC1 Zabezpečenie rovnocennej dostupnosti dopravnej infraštruktúry a dopravných služieb vo všetkých regiónoch.	SC2 Trvalo udržateľný a finančne efektívny rozvoj dopravného systému	SC3 Zvyšovanie konkurencieschopnosti ekologických módov dopravy pred cestnou dopravou (IAD a ND)	SC4 Zvyšovanie bezpečnosti a ochrany v doprave	SC5 Zníženie negatívnych environmentálnych a sociálno-ekonomických externalít dopravy pomocou efektívneho plánovania a zníženia spotreby konvenčných motorov.
Reforma prípravy investičných projektov v doprave		✓	✓		
Reforma verejnej osobnej dopravy	✓		✓		✓
Reforma intermodálnej nákladnej dopravy			✓		✓
Zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy	✓	✓			✓
Podpora rozvoja infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy	✓	✓	✓	✓	✓
Podpora ekologickej osobnej dopravy	✓	✓	✓		✓
Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy	✓	✓	✓		✓
Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony	✓	✓			✓

### 3. Popis investícií a reforiem v tomto komponente

#### 3.1 Reformy

##### 3.1.1 Reforma 1: Reforma prípravy investičných projektov v doprave

###### Výzvy:

- Tempo obnovy železničnej siete je pomalé z dôvodu rozpočtových obmedzení a nákladnosti minulých veľkých projektov. Modernizácie železničných koridorov uskutočnené v posledných dvoch desaťročiach boli zamerané na zvýšenie rýchlosti základnej siete TEN-T, čo si vyžiadalo rozsiahle a nákladné zmeny trasovania. Profitovala z nich rýchliková doprava, naopak regionálnu osobnú a nákladnú dopravu obmedzovalo znižovanie kapacity tratí. Pomer prínosov a nákladov (*benefit-cost ratio*; ďalej len „BCR“) týchto projektov bol nízky s hodnotami len málo nad 1,0. Cieľom zmien je pripravovať v budúcnosti nové

projekty s BCR=2 a viac. Rýchlosť spustenia prevádzky modernizovaných úsekov bola nízka na priemernej úrovni 13 km tratí ročne. Je potrebné podporiť rýchlejšiu obnovu najvyťaženejších tratí v technicky menej náročnom rozsahu a zabezpečiť dostatočnú kapacitu a rýchlosť pre regionálnu osobnú a nákladnú dopravu.

- Aktualizácia technických noriem, regulatívov alebo právnej úpravy týkajúcich sa navrhovania dopravnej infraštruktúry predstavuje potenciál úspor nákladov a času.. Súčasnú požiadavku sú často prísnejšie ako v iných krajinách EÚ. Medzi ne patrí napríklad požiadavka na minimálne dĺžky železničných nástupišť nezávislé od okolností a skutočnej potreby. Podobné požiadavky zvyšujú objem stavebných prác, náklady a predlžujú trvanie projektovej prípravy bez zrejmých prínosov. Priemerné investičné náklady na kilometer modernizovanej koľaje na železničnej trati sú preto na Slovensku 11,0 mil. eur, o 60 % vyššie ako v susednom Česku (6,7 mil. eur).

#### Ciele:

- Cieľom reformy je zvýšenie efektivity procesu hlavne uprednostnením projektov s vyššou hodnotou za peniaze a zrýchlením ich projektovej prípravy. Pomer prínosov a nákladov by mal pre novopripravované projekty presiahnuť priemernú hodnotu 2,0.
- Vytvorí sa prioritizovaný investičný plán projektov železničnej infraštruktúry podporujúci udržateľný rozvoj všetkých vyťaženejších železničných tratí a nie len časti základnej siete TEN-T. Investičný plán zohľadní kritériá potreby (napr. odstránenie kapacitných úzkych miest alebo nevyhovujúceho stavu), spoločensko-ekonomické dopady (vrátane dopadov na životné prostredie a dopadov zmiernenia klimatických zmien), efektívnosť, potenciál na väčšiu preferenciu železničnej dopavy cestujúcimi namiesto individuálnej dopavy a finančnú uskutočniteľnosť a udržateľnosť. Plán povedie v strednodobom horizonte k rýchlejšej obnove a modernizácii tratí, tak aby mali dopravcovia v osobnej aj nákladnej doprave zlepšené podmienky.
- Prijatie nových technických požiadaviek zrýchli proces prípravy modernizácií železničnej infraštruktúry, zníži náklady na kilometer modernizovanej trate a umožní skoršiu výstavbu rýchlejších a bezpečnejších železníc.
- Nová metodika na výber projektov a budovanie cyklistickej infraštruktúry zohľadní výkonnosť atribút novovej infraštruktúry a hodnotu za peniaze konkrétnych projektov, pričom primerane zohľadní aj dostupné dáta o dochádzkach obyvateľstva (prípadne dopravné modely). Posudzovanie výkonnosti a hodnoty za peniaze umožní efektívnejšiu alokáciu finančných zdrojov na projekty, ktoré majú potenciál výraznejšie prispieť k zvyšovaniu podielu cyklistickej dopavy na celkovej delbe prepravnej práce. Predvídateľnosť výziev a transparentnosť ich vyhodnocovania na základe objektívnych kritérií umožní príjemcom včas pripraviť kvalitné projektové zámery a proces schvaľovania a pridelovania dotácií zníži finančnú náročnosť v ranných štádiách predkladania zámerov.

#### Implementácia:

- Zverejnený investičný plán projektov železničnej infraštruktúry prioritizujúci projekty podľa ich hodnoty za peniaze zabezpečí dlhodobú stabilitu prípravy a realizácie projektov železničnej infraštruktúry. Priemerný pomer prínosov a nákladov narastie v strednodobom horizonte zo súčasnej hodnoty okolo 1,0 na 2,0. (Vypracuje MDV SR v spolupráci s Ministerstvom financií SR (ďalej len „MF SR“) a schváli Vláda SR).
- Zmeny v zákone o dráhach, vrátane súvisiacich vyhlášok a predpisov umožnia zjednodušiť požiadavky na parametre projektov, čím dôjde k zefektívneniu riešení, čo vytvorí podmienky na zrýchlenie tempa modernizácie tratí. (Vypracuje MDV SR; schváli Národná rada SR (NR SR)).
- Nová metodika posudzovania hodnoty za peniaze pri projektoch budovania cyklistickej infraštruktúry, pripravovaná v spolupráci s odbornou verejnosťou a samosprávami na miestnej a regionálnej úrovni, pomôže zvýšiť efektívnosť alokácie zdrojov, systémovosť a predvídateľnosť podpory a transparentnosť celého procesu pridelovania dotácií. (Vypracuje a schváli MDV SR).

#### Adresát:

- MDV SR; manažér štátnej železničnej infraštruktúry Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Zmeny legislatívy pripravené MDV SR zároveň zlepšia podnikateľské prostredie pre všetkých verejných a súkromných investorov.

#### Časový rozvrh:

- Zverejnenie investičného plánu projektov železničnej infraštruktúry do konca druhého kvartálu 2021. Schválenie a zverejnenie metodiky na posudzovanie, výber, prípravu a realizáciu projektov pre cyklistickú dopravu do konca roku 2021. Schválenie novely zákona o dráhach Národnou Radou SR (ďalej len „NR SR“) a súvisiacich vyhlášok vládou SR do konca roku 2022.

### 3.1.2. Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy

#### Výzvy:

- Podiel ciest verejnou hromadnou dopravou na Slovensku stagnuje napriek rastúcim dotáciám. K rastu dochádza len v mestských oblastiach s dopravnými zápchami.
- Verejná doprava neintegruje služby autobusovej, vlakovej a mestskej hromadnej dopravy. Z dôvodu slabej nadväznosti liniek a dlhých prestupov nie je verejná doprava schopná konkurovať individuálnej automobilovej doprave. Miera cestovania vlakom je pod priemerom EÚ.
- Rizikom pre integráciu verejnej dopravy je nedostatok zdrojov pre počiatočné výdavky na zjednotenie tarifných systémov. Je potrebné zabezpečiť kompatibilitu predajných systémov a cestovných dokladov naprieč celou verejnou dopravou a dočasne financovať pokles tržieb z lacnejších prestupných lístkov.
- Súčasné trendy vedúce k vyššej motorizácii a konvergencia k západnej Európe vytvárajú riziko ďalšieho poklesu využívania udržateľných dopravných módov. Miera automobilizácie na Slovensku (426 osobných vozidiel na 1 000 obyvateľov) je napriek rýchlemu rastu stále nižšia ako v západnej Európe a okolitých krajinách.
- Rozdelenie kompetencií a zodpovedností medzi vládou (MDV SR - diaľkové a regionálne vlaky), vyššie územné celky (regionálne autobusy) a miestnu samosprávu (mestská doprava) komplikuje koordináciu systémov verejnej dopravy a spôsobuje nízku atraktivitu a neefektívnosť systému. Organizácie, ktoré sú zodpovedné za koordináciu verejnej dopravy v regióne, existujú plnohodnotne len v Bratislavskom kraji a ich vplyv je obmedzený nedostatkom kompetencií. Zapojené subjekty (MDV SR, vyššie územné celky, samosprávy) sledujú rôzne ciele a málokedy sú ochotné zvýšiť svoje náklady, aby mohol ušetriť iný subjekt.
- V súvislosti s potrebou riešenia reformy verejnej osobnej dopravy je potrebné venovať úsilie aj ďalším druhom udržateľnej dopravy – cyklistickej doprave, ktorá by mala zohrávať tiež významnú úlohu pri zabezpečovaní mestskej mobility.

#### Ciele:

- Cieľom reformy je prijať opatrenia, ktoré zvýšia mieru používania verejnej dopravy a nemotorovej dopravy na úkor súkromných automobilov s priamym pozitívnym dopadom na emisie skleníkových plynov a kvalitu ovzdušia ako aj efektívnosť v prípade využitia dopravného systému (preferencia tých druhov dopravy, ktoré vzhľadom na počet cestujúcich nespôsobia kongescie, nepriepustnosť systému a podobne). Z pohľadu efektivity dosiahnutia udržateľného stavu je nutné riešiť udržateľný spôsob dopravy najmä v mestách.
- Zvýšenie efektivity verejnej dopravy lepším zdieľaním zodpovednosti za financovanie a lepšou koordináciou objednávaní a prevádzky regionálnej autobusovej a železničnej dopravy medzi zodpovednými subjektami (MDV SR, vyššie územné celky, miestne samosprávy).
- Usporiadanie a prevádzka verejnej dopravy v súlade s novými plánmi dopravnej obslužnosti. Zavedenie jednotných požiadaviek na národnej a regionálnej úrovni. Rozsah a kvalita služieb bude zodpovedať dopytu a polohe obsluhovanej oblasti.
- Materiálne a finančne zabezpečiť počiatočné výdavky do zjednotenia výberu cestovného pre služby prevádzkované vo verejnom záujme. Bude zavedený spoločný cestovný lístok na súvislú cestu viacerými dopravnými prostriedkami a dopravcami, ako aj ďalšími mobilitnými službami. Integrovaná a koordinovaná bude všetka dotovaná železničná doprava, regionálna autobusová doprava a mestská hromadná doprava (ďalej len „MHD“) vo všetkých mestách, ktoré sa rozhodnú do systému zapojiť. Ďalším krokom bude zapojiť do integrácie na dobrovoľnom systéme aj ďalšie nedotované formy dopravy a mobilitné služby.
- Optimalizácia osobnej železničnej dopravy ako nosného systému verejnej dopravy na národnej a regionálnej úrovni. Optimalizácia prinesie častejšie spojenia a zvýši ich nákladovú efektívnosť. Tú pomôže naplniť aj širšie zastúpenie súkromného sektora v dotovanej železničnej doprave. V súlade s

Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie č. 1370/2007“) v platnom znení<sup>5</sup> a smernicou Európskeho parlamentu a Rady EÚ 2016/2370 ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ<sup>6</sup>, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry sa do roku 2030 očakáva vyhlásenie súťaží postupne na všetkých tratiach patriacich do železničnej siete Slovenska.

#### Implementácia:

- Vypracuje sa národný plán dopravnej obsluhy ktorý bude podkladom pre objednávanie verejnej dopravy vo verejnom záujme. Dokument v prvej fáze určí požadovaný rozsah železničnej dopravy vrátane návrhu posilniť dopravu na tratiach s najväčším potenciálom presunu cestujúcich z áut do vlakov a navrhne opatrenia na zefektívnenie dopravnej obsluhy. Dokument bude primerane vychádzať zo spracovaných plánov dopravnej obslužnosti a plánov udržateľnej mobility samosprávnych krajov, Stratégie rozvoja dopravy do roku 2030, počtu prepravených cestujúcich, zahraničných skúseností a výstupov z dopravných modelov. (Vypracuje MDV SR v spolupráci s MF SR a schváli vláda SR).
- Implementáciou plánu dopravnej obsluhy do praxe bude nová optimalizovaná objednávka dopravy vo verejnom záujme v železničnej doprave. Optimalizácia prinesie častejšie spojenia a zvýši ich nákladovú efektívnosť. Očakáva sa, že počet spojení sa zvýši až o 40 % pri znížení jednotkových nákladov o 17 %. (Vypracuje MDV SR, realizujú zazmluvnení dopravcovia).
- Dôjde k vytvoreniu jednotnej tarify, cestovnej aplikácie, podpore digitalizácie aj v oblasti služieb verejnej osobnej dopravy a integrácie ďalších mobility služieb. Pre integráciu cestovného a umožnenie vydávania spoločných cestovných lístkov na spoje rôznych dopravcov sa investuje do zjednotenia a úpravy ich predajných a vybavovacích systémov. Pri zavedení spoločných cestovných lístkov sa očakáva aj dočasný výpadok tržieb. Investícia bude realizovaná u národnej koordinačnej autority a všetkých dopravcov zaradených do systému jednotného cestovného, a refinancovaná účelovou dotáciou na nediskriminačnom princípe. Zahnutá bude železničná a prímestská autobusová doprava, prípadne tiež MHD. (Zodpovedné MDV SR, implementujú MDV SR SR, regionálni organizátori integrovaných dopravných systémov a dopravcovia vo verejnom záujme).
- Zabezpečí sa tarifná integrácia v najmenej 5 dosiaľ neintegrovaných krajoch do konca druhého kvartálu 2026. Z dôvodu časovej náročnosti sa implementácia zvyšných 2 krajov sa očakáva v rokoch 2026 – 2030 mimo rámca a financovania z Plánu obnovy a odolnosti SR (ďalej len „plán obnovy“).
- Prijme sa nová legislatíva pre verejnú osobnú dopravu (jednotný zákon o osobnej doprave). Zavedú sa jednotné požiadavky pre všetky jej formy. Zavedú sa nové pravidlá na koordináciu celej verejnej dopravy a efektívne riadenie regionálnej autobusovej a železničnej dopravy v rámci národnej koordinačnej autority, ktorá bude pôsobiť v rámci MDV SR. Medzi jej úlohy bude okrem iného patriť najmä koordinácia tvorby a implementácie *Národného plánu dopravnej obslužnosti*, v rámci neho nastavenie princípov koordinácie liniek a spojov jednotlivých druhov dopravy, nastavenie taríf, určovanie štandardov dopravnej obsluhy a technických štandardov, marketing, práca s verejnosťou a informovanie cestujúcich, prieskumy kvality dopravy, jednotné nastavenie súťažných podmienok na výber dopravcov, analýza ekonomických ukazovateľov a nákladov integrovaných dopravcov, ako aj riadenie využitia železničných osobných vozidiel, ktoré boli financované z fondov EÚ na konkrétne vysúťažené regionálne železničné linky. Konkrétosti určí nový zákon o verejnej doprave na základe konsenzu medzi požiadavkami štátu, samospráv a odbornej verejnosti. (Vypracuje MDV SR, schváli NRSR).
- V legislatívnej oblasti sa určia pravidlá pre zdieľanie zodpovednosti za financovanie a pridelovanie zmlúv na prevádzku dopravy vo verejnom záujme medzi MDV SR, vyššími územnými celkami a miestnymi samosprávami. Koordinácia bude pripravovaná v úzkej súčinnosti s VÚC a mestami s MHD, pričom budú dodržané všetky pravidlá podľa nariadenia 1370/2007 a bude zabezpečený jednotný prístup pre všetkých operátorov („open access“). Integrácia bude uskutočnená najskôr na regionálnej úrovni a následne budú

<sup>5</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1370>

<sup>6</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32016L2370>

takto vytvorené regionálne integrované systémy koordinované na národnej úrovni. (Vypracuje MDV SR, schváli NRSR).

- Opatrenia povedú k vyššej miere využívania verejnej osobnej dopravy v kombinácii s ďalšími druhmi udržateľnej dopravy. Narastie najmä miera cestovania vlakmi, ktoré budú tvoriť na vybranom území nosný systém regionálnej a medzimestskej dopravy. Vďaka integrácii viacerých druhov dopravy a mobilných služieb sa udržateľná verejná doprava stane reálnou alternatívou voči individuálnej automobilovej doprave.
- V zákone o verejnej osobnej doprave sa definujú kompetencie regionálnych organizátorov integrovaných dopravných systémov (ďalej len „IDS“), budovanie národného IDS bude realizované v spolupráci s vyššími územnými celkami (ďalej len „VÚC“) a regionálnymi integrátormi.

#### Adresát:

- Inštitúcie zodpovedné za pridelovanie zmlúv na prevádzku dopravy vo verejnom záujme (MDV SR, VÚC, miestne samosprávy); regionálni integrátori; dopravcovia zaradení do systému.

#### Časový rozvrh:

- Vypracovanie 1. etapy Národného plánu dopravnej obslužnosti do konca roku 2021 a schválenie dokumentu zo strany MDV SR do konca prvého kvartálu 2022. Implementácia optimalizovaného grafikonu osobnej železničnej dopravy do konca roku 2023. Schválenie nového zákona o verejnej osobnej doprave v NRSR do konca roku 2022. Vypracovanie návrhu spôsobu zavedenia národného integrovaného dopravného systému v spolupráci s regionálnymi integrátormi do konca roku 2023 a nastavenie schémy na podporu zavedenia integrácie cestovného prostredníctvom zjednotenia a úpravy predajných a vybavovacích systémov dopravcov do konca roku 2024. Zabezpečenie tarifnej integrácie v najmenej 6 krajoch do konca druhého kvartálu 2026.

#### Odhadované náklady:

- 26,6 mil. EUR – zabezpečenie tarifnej integrácie, možnosti cestovať na 1 cestovný lístok naprieč dopravcami a módmi dopravy.

### 3.1.3 Reforma 3: Reforma intermodálnej nákladnej dopravy

- S prechodom slovenskej ekonomiky od ťažkého priemyslu klesá podiel nákladnej železničnej dopravy. Podiel železničnej dopravy na celkovej preprave má dlhodobý klesajúci trend a v súčasnosti je na úrovni cca 21% v objeme prepravených tovarov (r. 2017).
- Dôvodom je neochota cestných dopravcov prejsť na kombináciu cesta-železnica-cesta z dôvodu zvýšených nákladov na nákup techniky (manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby), žiadna ponuka pravidelných intermodálnych liniek pre prepravu iných nákladových jednotiek ako kontajnerov a veľmi obmedzená ponuka terminálov s otvoreným a nediskriminačným prístupom (1 terminál), ako aj stagnácia trhu železničnej nákladnej dopravy z dôvodu nedostatočného materiálneho vybavenia, zlého stavu tratí a používania zastaraných technológií.

#### Ciele:

- V súlade s Bielou knihou EÚ do roku 2030 presunúť 30% cestnej prepravy nad 300 km na železničnú, príp. vodnú a o viac ako 50% do 2050 (oproti roku 2005).
- Podpora záujmu dopravcov o presun cestnej nákladnej dopravy na železniciu, resp. na intermodálnu dopravu, ako aj zabránenie ďalšiemu presunu železničnej dopravy na cestu.
- Na základe štúdie potenciálu intermodálnej dopravy<sup>7</sup> má reforma potenciál zvýšiť prirodzený rast intermodálnej dopravy zo súčasných 1,5 mil. TEU na 2,2 až 3,2 mil. TEU v roku 2030.

#### Implementácia:

---

<sup>7</sup> Deloitte: Zhodnotenie potenciálu Slovenskej republiky vo vnútrozemskej intermodálnej preprave v EÚ - Aktualizácia z roku 2019.

- Príprava a schválenie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vrátane potrebných zmien legislatívy umožní prijať opatrenia na systémový rozvoj ekologických druhov nákladnej dopravy. Podpora bude smerovať k odstráneniu technických problémov pri prechode na intermodálnu dopravu a k zvýšeniu jej atraktivity. (Vypracuje MDV SR, schváli vláda SR).
- Schválenie schém štátnej pomoci na podporu začínajúcich liniek v systéme nesprievádzaná intermodálna doprava (max. na 3 roky), podpora nákupu technického vybavenia (manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, intermodálne železničné vozne), zariadenia určené na prekládku nákladových jednotiek intermodálnej dopravy. (Vypracuje MDV SR, schému pomoci schváli EK).
- Na základe odsúhlasenej schémy štátnej pomoci vyhlásenie výziev na nové schémy podpory, ktoré pomôže zlepšiť dostupnosť intermodálnej dopravy na nediskriminačnom princípe, čo vytvorí predpoklady na jej rozvoj vo všetkých regiónoch Slovenska. (Vypracuje MDV SR, schváli vláda SR).

#### Adresát:

- Intermodálni operátori, zasielateľia, cestní aj železniční dopravcovia na nediskriminačnom princípe vrátane manažéra železničnej infraštruktúry ŽSR.

#### Časový rozvrh:

- Vypracovanie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy a schválenie vládou SR do konca roka 2021. Príprava a spustenie opatrení na podporu intermodálnej dopravy do konca roka 2022.

### 3.1.4 Reforma 4: Zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy

#### Výzvy:

- Dlhodobé zvyšovanie emisií z osobnej dopravy v ostatných rokoch a zaostávanie v tomto ukazovateli za priemerom krajín EÚ – emisie z osobnej dopravy rástli na Slovensku rýchlejšie ako rástli priemerne v EÚ.
- Nárast priemernej hodnoty emisií CO<sub>2</sub> za jeden automobil (vyjadrených v g/km).
- Nedostatok technickej infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom a ich nevhodné geografické rozmiestnenie.
- Potreba vytvárať nové politiky, ktoré nepriamymi finančnými opatreniami pomôžu presadiť rýchlejšie zavádzanie alternatívnych pohonov v doprave.
- Nadviazanie na politiky prijaté v rámci Akčného plánu rozvoja elektromobility v Slovenskej republike<sup>8</sup> (uznesenie vlády č. 110/2019).

#### Ciele:

- Vypracovať a schváliť nový balík opatrení pre ďalší rozvoj elektromobility v SR. V rámci nových politík sa zamerať okrem iného na nasledovné oblasti:
  - a) Vybudovanie národnej siete ultrarýchlonabíjajúcich staníc.
  - b) Zavedenie stabilného viacročného predvídateľného finančného mechanizmu pre podporu budovania infraštruktúry pre vozidlá na alternatívny pohon.
  - c) Zdanenie emisií CO<sub>2</sub> pri autách a vyššie dane z negatívnych externalít (daňová reforma mimo rámca plánu obnovy).
  - d) Úprava distribučných taríf pre inteligentné využitie rôznych pásiem spotreby a ceny a efektívnejšie využitie elektromobilov pre riadenie stability distribučnej sústavy ako aj umožniť nákladovo efektívnu prevádzku nabíjajúcich staníc s vyšším výkonom tak, aby sa náklady na ich prevádzku odzrkadlili iba vo variabilnej zložke bez povinnosti uhrádzať stabilné fixné náklady za minimálnu rezervovanú kapacitu.

<sup>8</sup> Návrh Akčného plánu rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (február 2019), <https://www.mhsr.sk/uploads/files/5wuw3Lle.pdf>

- e) Transpozícia Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá<sup>9</sup> v oblasti identifikácie bodov infraštruktúry a zberu statických a dynamických dát.
- f) Zjednodušenie a zrýchlenie procesu výstavby nabíjacej infraštruktúry (pripojenie na distribučnú sústavu a stavebné konanie).
- g) Vytvorenie mechanizmu kompenzácie nákladov pre prevádzkovateľov distribučných sústav na zabezpečenie dostatočnej kapacity distribučných sústav z dôvodu rozvoja infraštruktúry nabíjacích staníc.
- h) Definovanie minimálnych technických, metrologických a kvalitatívnych štandardov pre verejnú nabíjaciu infraštruktúru podporenú z verejných zdrojov a zavedenie pravidiel pre interoperabilitu.
- i) Zavedenie "Práva na nabíjací bod" („right to plug“).
- j) Podpora investícií pre budovanie nových a posilnenie existujúcich elektrických sietí v súvislosti s potrebou budovania, pripojenia a regulácie siete napr. vysokovýkonných nabíjacích staníc v rámci koridorov TEN-T vhodným prepojením s lokálnymi batériovými úložiskami (zahrnuté v komponente 1 - Obnoviteľné zdroje a energetické siete).
- k) Rozšírenie možností nabíjania a nárast počtu elektromobilov umožní tzv. sektorové prepojenie („sector coupling“) s energetikou, keďže batérie elektromobilov sú vhodným úložiskom pre prebytkovú elektrickú energiu. Dajú sa preto veľmi dobre využívať na reguláciu energetickej sústavy a k efektívnejšej integrácii obnoviteľných zdrojov a lokálnej výroby, prípadne pri zavádzaní inteligentného a V2G (vozidlo do siete – „vehicle to grid“) nabíjania.

#### Implementácia:

- Vytvorenie systému implementácie a implementačnej jednotky pod gesciou Ministerstva hospodárstva SR (ďalej len „MH SR“), sekcie konkurencieschopnosti, na tvorbu Akčného plánu a následné riadenie, vykonávanie a kontrolu Investície 4 - Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá. Zriadenie implementačnej jednotky je nevyhnutné na efektívnu expertnú prípravu a realizáciu pripravovaných legislatívnych zmien a účinnú implementáciu a riadenie schém na vybudovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá s dôrazom na princípy hodnoty za peniaze, vyváženú regionálnu dostupnosť infraštruktúry a dosiahnutie požadovaných technických a kvalitatívnych štandardov novej infraštruktúry, vrátane plnej interoperability a zabráneniu škodlivých efektov proprietárneho uzamknutia („lock-in“). Implementačné náklady nepresiahnu investičný horizont plánu obnovy a nebudú následne vytvárať požiadavky na financovanie zo štátneho rozpočtu. Zriadenie implementačnej jednotky je nevyhnutné najmä z toho dôvodu, že na úrovni štátnej správy aktuálne neexistuje dostatočná koordinačná a implementačná kapacita, ktorá by bola schopná implementovať projekt v oblasti alternatívnych pohonov takéhoto rozmeru. Aktuálne má Ministerstvo hospodárstva SR skúsenosti s riešením projektov menšieho rozsahu (dve výzvy na nabíjacie stanice s alokáciou 500 tis., resp. 650 tis. Eur na výzvu). Pri definovaní požiadaviek na technickú pomoc vychádzalo MH SR zo skúseností s administráciou vyššie uvedených výziev a k tomu prispôsobilo požiadavky na dodatočné potrebné zdroje. Odhadované náklady na technickú pomoc z Plánu obnovy cca. 1,04 mil. € (predstavuje 2% celkovej alokácie na podporu rozvoja alternatívnych pohonov).
- Príprava a schválenie Balíka nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy vrátane potrebných legislatívnych zmien umožní prijať opatrenia na systémový rozvoj elektromobility. (Vypracuje MH SR, schváli vláda SR).
- Vypracovanie/úprava a schválenie schém štátnej pomoci na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony. (Vypracuje MH SR, schváli Protimonopolný úrad (ďalej len „PMÚ“), resp. Európska komisia).
- Na základe odsúhlasenej schémy štátnej pomoci vyhlásenie viackolových výziev na podporu budovania nabíjacích staníc pre elektromobility a plniacich staníc na vodík. (Vypracuje MH SR, schváli vláda SR).

#### Adresát:

- MH SR a iné dotknuté orgány štátnej a verejnej správy (MDV SR, PMÚ, Úrad pre verejné obstarávanie, Úrad pre reguláciu sieťových odvetví, Úrad pre metrológiu, normalizáciu a skúšobníctvo).

<sup>9</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0094>



### Časový rozvrh:

- Vybudovanie implementačnej jednotky na tvorbu Akčného plánu a následné riadenie, vykonávanie a koordináciu Investície 4 do konca roka 2021. Vypracovanie návrhu Akčného plánu vrátane konzultácií s odbornou verejnosťou do konca roka 2022. Schválenie Akčného plánu Vládou SR a implementácia nových politík do konca roka 2022.

### Odhadované náklady:

- 1 mil. EUR – vybudovanie implementačnej jednotky na MH SR na tvorbu akčného plánu a vykonávanie Investície 4.

## **3.2 Investície**

### 3.2.1 Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy

#### Výzvy:

- V železničnej infraštruktúre v SR sú dlhodobu preferované nákladné a relatívne menej efektívne modernizácie transeurópskych koridorov vo vyšších parametroch než sú národné alebo európske (EÚ) legislatívne požiadavky. Tieto projekty zvyšujú atraktivnosť siete len pomaly a odčerpávajú zdroje na iné infraštruktúrne typy projektov.
- Rozvoj ostatnej železničnej siete je dlhodobu podfinancovaný, čo sa prejavuje na poklese jej kvality a vysokých prevádzkových nákladoch. Chýbajú zdroje na nevyhnutné rekonštrukcie a menej náročné modernizácie najviac využívaných tratí (vrátane TEN-T core), ktoré obslúžia významne väčšiu časť obyvateľstva. Požadované tempo obnovy infraštruktúry je v slovenských podmienkach 60 – 100 km tratí ročne, reálne tempo menej ako 20 km ročne.
- Automatizácia v železničnej doprave na Slovensku je nízka, čo sa prejavuje vysokým podielom ľudskej práce a mzdových nákladov (60 % nákladov ŽSR). Rizikom pre udržateľnosť prevádzky je starnutie populácie a odchod vysokého podielu zamestnancov do dôchodku v najbližších rokoch. Nevyhnutná je preto automatizácia riadenia dopravy a údržby, ktorá zvýši rýchlosť, priepustnosť, bezpečnosť a zníži neudržateľné finančné nároky na prevádzku tratí.
- Nedostatočná kapacita hlavných a prímestských železničných tratí, najmä v metropolitných regiónoch (okolie miest Bratislava, Košice, Prešov, Nitra, Banská Bystrica a Žilina) znemožňuje adekvátne posilniť osobnú železničnú dopravu a predlžuje cestovné časy osobným aj nákladným vlakom. Podiel železničnej dopravy preto nerastie.
- Na rozšírenie integrovaných dopravných systémov chýba nielen realizácia zmien v organizovaní a prevádzke verejnej osobnej dopravy, ale aj nadväzná dopravná infraštruktúra (električková, trolejbusová a cyklistická).

#### Ciele:

- Zrýchliť úpravy najviac využívaných tratí vo forme rekonštrukcií a modernizácií, čím sa nákladovo-optimalne zlepši dostupnosť kvalitnej železničnej infraštruktúry pre väčšiu časť obyvateľstva.
- Zvyšovať podiel moderných technológií v prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, najmä zvýšiť dĺžku tratí vybavených modernými diaľkovo ovládanými zabezpečovacími zariadeniami, ktoré znížia nároky na pracovnú silu, znížia prevádzkové náklady a zvýšia kapacitu tratí.
- Zvýšiť nedostatočnú kapacitu hlavných a prímestských železničných tratí, prípadne aj nadväznej infraštruktúry v mestách (električkové a trolejbusové trate) vo väzbe na požiadavky plánov dopravnej obsluhy a potrieb objednávateľov. Odstrániť ďalšie obmedzenia, ktoré znižujú využiteľnosť železničnej dopravy a zvyšujú jej náklady ako napr. rekonštruovať mosty s nedostatočnou nosnosťou, obmedzenia traťovej rýchlosti a priepustností tratí, a pod.
- Zvýšiť nedostatočnú dĺžku a zlepšiť kvalitu a bezpečnosť infraštruktúry pre cyklistickú dopravu v rámci intravilánu a extravilánu obcí a miest a zlepšiť prepojenie cyklistickej a železničnej dopravy výstavbou cyklistických stojanov na železničných staniciach s cieľom zvýšiť podiel udržateľných foriem dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce.

- Zvýšiť efektivitu pridelovania kapacity železničných tratí prostredníctvom lepšieho plánovania jej využitia vďaka pripravovanému celoeurópskemu systému *Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry* (The Redesign of the international Timetabling Process project, ďalej len „TTR“).
- Znížiť spotrebu nafty v železničnej doprave vďaka elektrifikácii úsekov s najväčším objemom dopravy alebo chýbajúcich koncových úsekov.

#### Implementácia:

- Schválený investičný plán projektov železničnej infraštruktúry (väzba na reformu 1) prioritizujúci projekty podľa ich hodnoty za peniaze zabezpečí dlhodobú stabilitu prípravy a realizácie projektov železničnej infraštruktúry a bude podkladom aj pre výber konkrétnych projektov na financovanie a realizáciu z Plánu obnovy.
- MDV SR na základe zásobníka projektov a investičného plánu vyberie konkrétne projekty obnovy infraštruktúry dráhovej dopravy na realizáciu z prostriedkov plánu obnovy a následne zazmluvní prijímateľa, ktorý investície zrealizuje. Prijímateľom v prípade investícií do železničnej infraštruktúry bude manažér infraštruktúry – ŽSR a v prípade investícií do mestských elektrických dráh (električkových a trolejbusových tratí) miestne samosprávy, ktoré sú ich vlastníkami.
- V rámci plánu obnovy sa do druhého kvartálu 2026 očakáva rekonštrukcia, modernizácia alebo elektrifikácia aspoň 69 km dráhovej infraštruktúry (železničných, električkových alebo trolejbusových tratí; vo vážených km) a zavedenie dispečerizácie vrátane moderných digitálnych zabezpečovacích zariadení na aspoň 100 km železničných tratí. (Zodpovedné MDV SR, implementuje prijímateľ).
- Implementácia projektu TTR bude začatá spracovaním kapacitnej stratégie v roku 2021, následne bude spracovaný kapacitný model v roku 2022, v roku 2023 začne nový systém plánovania trás a spustenie celého systému bude ukončené v roku 2025. (Zodpovedné MDV SR, implementuje ŽSR).
- Podporu výstavby cyklistických trás bude MDV SR realizovať na základe otvorenej priebežnej výzvy na predkladanie žiadostí, kde budú oprávnenými žiadateľmi mestá a obce združené v rámci územia Udržateľného mestského rozvoja (ďalej len „UMR“), pričom pri posudzovaní žiadostí bude vychádzať zo schválenej metodiky posudzovania hodnoty za peniaze pri projektoch budovania cyklistickej infraštruktúry (väzba na reformu 1). Podpora budovania cyklistických stojísk bude realizovaná na základe zmluvy s vlastníkom železničných staníc – ŽSR. V rámci plánu obnovy sa očakáva vystavanie novej cyklistickej infraštruktúry v intraviláne aj extraviláne miest a obcí v UMR v dĺžke aspoň 200 km, s dôrazom na budovanie bezpečnej segregovanej infraštruktúry s najväčším potenciálom na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na delbe celkovej prepravnej práce. Do cieľa budovania cyklistickej infraštruktúry sa započítava aj výstavba zhruba 5000 bezpečných parkovacích miest pre bicykle v stojiskách na železničných staniciach a zastávkach, ktoré umožnia skvalitniť prestupy medzi cyklistickou a železničnou dopravou (1 parkovacie miesto sa započítava ako 0,004 km cyklotrasy). Výstavba cyklistických trás začne už v roku 2021 a ukončená bude do konca druhého kvartálu 2026. V roku 2020 bolo prostredníctvom dotačnej schémy podľa Zákona č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky (ďalej len „zákon č. 151/2019 Z. z.“)<sup>10</sup> poskytnutých celkovo 13 mil. EUR na vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukciu cyklistickej infraštruktúry. (Zodpovedné MDV SR, implementuje prijímateľ).
- V rámci MDV SR budú posilnené projektové a implementačné kapacity za účelom riešenia koordinácie a efektívneho riadenia železničnej, regionálnej autobusovej a cyklistickej dopravy, implementácie opatrení plánu obnovy a odolnosti a informovania a vzdelávania potenciálnych prijímateľov o možnostiach podpory z plánu obnovy. Posilnenie projektových a implementačných kapacít je nevyhnutné na efektívnu expertnú prípravu a realizáciu pripravovaných legislatívnych zmien a zároveň účinnú implementáciu a jej riadenia na MDV SR. Implementačné náklady nepresiahnu investičný horizont plánu obnovy a nebudú následne vytvárať požiadavky na financovanie zo štátneho rozpočtu. Zriadenie implementačnej jednotky je nevyhnutné najmä z toho dôvodu, že na úrovni štátnej správy aktuálne neexistuje dostatočná koordinačná a implementačná kapacita, ktorá by bola schopná implementovať rozsiahle reformné a investičné zámery plánu obnovy. MDV SR má skúsenosti s riešením menšieho množstva projektov. Pri definovaní požiadaviek na vytvorenie implementačnej jednotky vychádzalo MDV SR zo skúseností s administráciou

<sup>10</sup> Zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky, <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2019/151/>

dotácií, grantov v rámci Európskych štrukturálnych a investičných fondov (ďalej len „EŠIF“) a k tomu prispôbilo požiadavky na dodatočné potrebné zdroje vrátane navýšenia administratívnych kapacít na zriadenie koordinačnej autority pre verejnú osobnú dopravu. Odhadované náklady na posilnenie projektových a implementačných kapacít na MDV SR sa očakávajú vo výške max. 5,8 mil. €, čo predstavuje menej ako jedno percento celkových investičných nákladov v komponente. (Implementuje MDV SR).

#### Implementačné prekážky a stratégie na ich prekonanie:

- Riziko pre implementáciu predstavuje najmä zložitá a zdĺhavá projektová príprava ako aj náročná realizačná fáza najmä v oblasti rekonštrukcií, elektrifikácií a dispečerizácií železničných tratí. Riziko môžu predstavovať aj nedostatočne dimenzované personálne kapacity prípravy a riadenia projektov na strane najväčšieho prijímateľa – ŽSR. Z dôvodu zmiernenia týchto rizík sa z prostriedkov plánu obnovy počíta s realizáciou konkrétnych projektov, ktoré sú už v pokročilejšej fáze projektovej prípravy, a ktoré poskytujú predpoklady na realizáciu v rámci investičného horizontu plánu obnovy. MDV SR aj prostredníctvom plánu obnovy zabezpečí pre ŽSR dodatočné zdroje na primerané posilnenie kapacít projektovej prípravy a riadenia. Znížiť implementačné riziká pomôže zjednodušenie legislatívy o dráhach (väzba na reformu 1) a rozšírenie investičného opatrenia 1 na celú infraštruktúru nízkoúhlíkovej dopravy, čo umožní v prípade problémov s realizáciou projektov na železničnej infraštruktúre investovať do výstavby resp. modernizácie elektrickej dráhovej MHD (električkových a trolejbusových tratí).

V prípade výstavby cyklistickej infraštruktúry sa ako implementačné riziko javí najmä nedostatočná projektová príprava na strane prijímateľov – územných samospráv. V záujme zmiernenia tohto implementačného rizika plánuje Ministerstvo dopravy a výstavby SR v priebehu roka 2021 vyhlásiť "Cyklovýzvu" v súlade so zákonom č.151/2019 Z. z. s dôrazom na poskytnutie účelovej dotácie z verejných zdrojov štátneho rozpočtu samosprávam na prípravu projektovej dokumentácie. Prijatie novej metodiky posudzovania projektových žiadostí v oblasti cyklistickej infraštruktúry za participácie samospráv na regionálnej a miestnej úrovni aj občianskeho sektora a nastavenie predvídateľného financovania počas celej doby implementácie plánu obnovy prinesie jasnejšie a transparentnejšie pravidlá, zníži náklady v počiatočných fázach prípravy projektov a umožní samosprávam na regionálnej a miestnej úrovni nastaviť svoje investičné stratégie a včas pripraviť financovateľné a realizovateľné projekty.

#### Adresát:

- Železnice Slovenskej republiky - zdroje alokované na modernizáciu, rekonštrukciu, elektrifikáciu a dispečerizáciu železničných tratí ako aj na výstavbu cyklistických stojísk na železničných staniach.
- Miestne samosprávy, ktoré sú vlastníkami infraštruktúry mestských elektrických dráh (električkových a trolejbusových tratí).
- Obec, vyšší územný celok, rozpočtová organizácia alebo príspevková organizácia, ktorej zriaďovateľom je vyšší územný celok alebo obec, spadajúce do územia Udržateľného mestského rozvoja.
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

#### Časový rozvrh:

- Nastavenie implementačných schém a výber projektov dráhovej infraštruktúry do konca roku 2021. Do konca roku 2023 ukončených 50% verejných obstarávaní na zhotoviteľa stavieb, zvyšné organizované v roku 2024. Ukončenie realizácie a uvedenie do prevádzky aspoň 69 (vážených) km zmodernizovanej alebo zrekonštruovanej dráhovej infraštruktúry ekologickej osobnej dopravy a 100 km dispečerizovaných železničných tratí do konca druhého kvartálu 2026.
- Príprava a zverejnenie výzvy na predkladanie projektov na podporu budovania cyklistickej infraštruktúry do konca prvého kvartálu 2022. Výber a zazmluvňovanie prijímateľov podpory na budovanie cyklistickej infraštruktúry priebežne a ukončenie všetkých verejných obstarávaní prijímateľmi na budovanie cyklistickej infraštruktúry najneskôr do konca roka 2025. Ukončenie realizácie a uvedenie do prevádzky aspoň 200 km cyklistickej infraštruktúry do konca druhého kvartálu 2026, z toho 35 km do konca roka 2022.

#### Štátna pomoc:

- Pri investíciách z investičného opatrenia 1. Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy sa nepredpokladá potreba notifikácie štátnej pomoci Európskej komisii podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie, nakoľko sa jedná o investície do infraštruktúry, ktorá:
  - i. nemá priamu konkurenciu zo strany inej infraštruktúry rovnakej povahy (čo je prípad železničných sietí, elektrickej trakcie MHD aj cyklistickej infraštruktúry, ktoré zvyčajne tvoria prirodzené monopoly),
  - ii. nepriťahuje súkromné investície a financovanie: v oblasti železničnej infraštruktúry, infraštruktúry elektrickej trakcie MHD a cyklistickej infraštruktúry sa súkromný sektor do financovania projektov a ich komerčného využívania zatiaľ nezapojil ani sa nepredpokladá takéto komerčné podnikanie,
  - iii. nie je navrhnutá tak, aby selektívne zvýhodňovala konkrétny podnik alebo odvetvie, ale poskytuje výhody pre celú spoločnosť. Vzhľadom na územné rozloženie Slovenska majú navrhované opatrenia v podpore infraštruktúry dopad na vysoké percento hospodárskych subjektov i populácie.

#### Odhadované náklady:

- 431,5 mil. EUR – rekonštrukcie a modernizácie dráhovej infraštruktúry
- 118,1 mil. EUR – dispečerizácie tratí a zavádzanie projektu TTR
- 105,1 mil. EUR – rozvoj cyklistickej dopravy
- 5,8 mil. EUR – zabezpečenie projektových a implementačných kapacít na MDV SR

### 3.2.2 Investícia 2: Podpora ekologickej osobnej dopravy

#### Výzvy:

- Atraktivita verejnej dopravy je často nízka a jej kvalita zaostáva za zahraničnými štandardmi, najmä z hľadiska intervalov spojov. Počty vlakov sú dlhodobo podhodnotené najmä v rýchlej diaľkovej doprave a na prímestských tratiach, čo obmedzuje plnohodnotné využívanie prínosov železničnej dopravy a znižuje jej podiel na preprave. Počet kilometrov najazdených vlakom na obyvateľa na Slovensku zaostáva o 30 % za európskym priemerom.
- Žiadna alebo veľmi malá aplikácia výsledkov vedy a výskumu do praxe pri optimalizácii a zvyšovaní efektívnosti verejnej osobnej dopravy a jej prepojenia s inteligentnou mobilitou a mikromobilitou, alebo pri zavádzaní nových alternatívnych pohonov pre dopravu.
- Zastaraný a nedostatočne udržiavaný vozidlový park elektrických železničných a mestských vozidiel zhoršuje kvalitu cestovania a vedie k zvýšeným prevádzkovým nákladom. Chýbajú najmä moderné vozidlá s dobrou dynamikou jazdy a bezbariérovou prístupnosťou pre osoby so zdravotným znevýhodnením a tiež pre osoby s bicyklami. V zastaraných vozidlách chýbajú moderné vizuálno-akustické informačné systémy pre uľahčenie cestovania osôb so zrakovým alebo sluchovým postihnutím.
- Rozsiahla elektrifikácia tratí s malým objemom dopravy v budúcnosti nie je pravdepodobná ani efektívna. Alternatívou k prevádzke neekologických dieselových rušňov je tu využitie ekologických alternatívnych zdrojov energie (napr. vodík a pod.). Použitie batériových rušňov na dlhšie vzdialenosti nie je v najbližšej dobe realistické a ako vhodná alternatíva sa javí použitie rušňov s pohonom palivovými článkami, ktoré používajú ako palivo vodík a ich najväčšou výhodou je absencia odpadu. Ďalšia možnosť je kúpiť elektrické pohonné vozidlá pre elektrifikované trate s pomocným dieselovým pohonom pre neelektrifikované regionálne trate, aby nejazdili pod elektrifikovanými traťami dieselové rušne.

#### Ciele:

- Zvýšiť podiel železničnej dopravy skrátením intervalov vlakov na tratiach s najvyšším potenciálom presunu cestujúcich z osobných áut a autobusov.
- Zvýšiť efektívnosť a optimalizovať verejnú osobnú dopravu aplikáciou výsledkov vedy a výskumu v spojení s inteligentnou mobilitou a mikromobilitou alebo zavádzaním nových alternatívnych pohonov pre dopravu.
- Cielene investovať do modernizácie vozidlového parku koľajovej verejnej osobnej dopravy s dôrazom na zvýšenie kvality a prístupnosti cestovania aj pre osoby so zdravotným znevýhodnením nákupom nízkopodlažných bezbariérových vozidiel, vybavených informačno-akustickým systémom pre nevidiacich, slabozrakých a nepočujúcich, ako aj s dôrazom na zníženie prevádzkových nákladov.
- Zvýšenie podielu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy na deľbe celkovej prepravnej práce najmä presunom výkonov z individuálnej automobilovej dopravy.

- Znížiť spotrebu nafty v železničnej doprave zvýšením počtu vozidiel využívajúcich motory, ktoré neprodukujú skleníkové plyny. Investície umožnia širšie využívanie čistých technológií pre udržateľnú, dostupnú a inteligentnú dopravu, čím prispievajú k Parížskym klimatickým cieľom v súlade s koordinovaným reformným zámerom EU (tzv. Európske vlajkové lode) *dobíjajme a dotankujme* („Recharge and refuel“).

#### Implementácia:

- Posilňovanie dopravy v nadväznosti na tarifnú a dopravnú integráciu (väzba na reformu 2) si vyžiada zlepšiť stav vozidlového parku, čomu pomôže jeho modernizácia a výmena. MDV SR na základe vyzvania na predloženie projektov vyberie a zazmluvní prijímateľa podpory na zakúpenie ekologických koľajových vozidiel. Zo zdrojov plánu obnovy sa očakáva nákup aspoň päť (vážených) ekologických koľajových vozidiel (elektrických rušňov alebo ucelených vlakových jednotiek na elektrický alebo alternatívny pohon, príp. električiek). Pre poskytovanie zdrojov budú platiť rovnaké podmienky ako pre súčasné modernizácie vozidiel financované cez EŠIF naviazané na zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. (Zodpovedné MDV SR, implementuje prijímateľ).

#### Implementačné prekážky a stratégie na ich prekonanie:

- Implementačné riziko môže predstavovať dosiaľ nedostatočne rozvinutý trh so železničnými vozidlami na alternatívne pohony, najmä vodík, neexistencia legislatívy v oblasti merania množstva pretečeného vodíka a taktiež neexistenciu špecializovaného meracieho zariadenia na tento účel v národnej metrologickej inštitúcii Slovenský metrologický ústav, neexistencia špecializovaného technologického zázemia na údržbu a čerpanie vodíka, ako aj nedostatok skúseností železničných spoločností podnikajúcich na Slovensku s prevádzkou takýchto vozidiel. Pokiaľ by sa na horizonte plánu obnovy ukázalo, že tieto riziká nie je možné odstrániť, prípadne dostatočne zmierniť, ponúka sa alternatíva zakúpenia štandardných elektrických alebo hybridných vlakových jednotiek.

#### Adresát:

- Všetci dopravcovia prevádzkujúci koľajovú verejnú osobnú dopravu na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

#### Štátna pomoc:

- Podľa nariadenia č. 1370/2007 štátna pomoc v oblasti pozemnej dopravy nepodlieha povinnosti oznámenia Európskej komisii v zmysle článku 108, odsek 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie za predpokladu, že nevzniknú nadmerné úhrady za poskytnuté služby vo verejnom záujme. Znamená to, že štátna pomoc je zlučiteľná s nariadením č. 1370/2007. V súlade s čl. 5a nariadenia Ministerstvo dopravy a výstavby zabezpečí účinný a nediskriminačný prístup k týmto koľajovým vozidlám. Vozidlá získané z fondov EÚ budú využívané podľa podmienok rozhodnutia na výkony vo verejnom záujme a výlučne len na tie trate, kde boli alokované. V prípade, že uvedená trať/linka bude súťažná, budú tieto vozidlá za zostatkovú hodnotu prevedené do vlastníctva štátu a ten ich ponúkne dopravcom ako súčasť verejnej súťaže na nediskriminačnom princípe.

#### Časový rozvrh:

- Výber a zazmluvnenie prijímateľov pomoci do konca druhého kvartálu 2022. Ukončenie všetkých verejných obstarávaní do konca druhého kvartálu 2024 a uvedenie nových ekologických koľajových vozidiel verejnej osobnej dopravy do prevádzky do konca druhého kvartálu 2025.

#### Odhadované náklady:

- 45,3 mil. EUR – nákup ekologických koľajových vozidiel

### 3.2.3 Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy

#### Výzvy:

- V Slovenskej republike je podiel intermodálnej dopravy na nákladnej železničnej doprave zhruba 8%. Je to dané tým, že Slovenská republika má síce dobre rozvinutú a saturovanú tzv. prístavnú vnútrozemskú službu - čo je vlastne pokračovanie zámorskej intermodálnej dopravy, ale absentuje tzv. nesprevádzaná kontinentálna intermodálna doprava. Využitím tejto medzery na trhu by sme sa v Slovenskej republike priblížili k hranici 20% podielu intermodálnej dopravy na nákladnej železničnej doprave, a teda podielovo sa priblížiť ku krajinám ako Rakúsko či Česká republika, k čomu potrebujeme rýchlu a vysokú podporu na krátku dobu.
- Motivovať cestných dopravcov, aby začali používať kombináciu cesta-železnica-cesta.
- Jedným zo systémových problémov je diskriminačný prístup k terminálom integrovanej prepravy. Väčšina existujúcich terminálov patria súkromným prevádzkovateľom, ktorí sa zameriavajú len na koncovú prepravu námorných kontajnerov medzi námornými prístavmi a vnútrozemím, a preto nie je možné hovoriť o všestrannom nediskriminačnom prístupe pre operátorov, dopravcov ani koncových zákazníkov.
- Žiadna alebo veľmi malá aplikácia výsledkov vedy a výskumu do praxe pri optimalizácii a zvyšovaní efektívnosti nákladnej intermodálnej dopravy a jej prepojenia s inteligentnou mobilitou, alebo pri zavádzaní nových alternatívnych pohonov pre nákladnú dopravu. Napríklad na základe spracovaných štúdií realizovateľnosti na výstavbu terminálov intermodálnej prepravy je potrebné poskytnúť štátnu pomoc pre ich výstavbu. Pokiaľ by bolo možné uplatniť iný spôsob prekládky, lacnejší na investičné náklady, tak aby nebolo nutné poskytovať štátnu pomoc na výstavbu, urýchlilo by to podstatným spôsobom výstavbu terminálov.
- Chýbajúce nákladové prostriedky u cestných dopravcov použiteľných na intermodálnu dopravu (manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, dvojpaletové kontinentálne kontajnery), nedostatok intermodálnych železničných vozňov upravených aj na prepravu manipulovateľných návesov u železničných dopravcov a neexistencia pravidelných intermodálnych liniek na prepravu manipulovateľných cestných návesov obmedzuje širšie využívanie intermodálnej prepravy.

#### Ciele:

- Dosiahnuť rýchle a účinné rozvinutie intermodálnej dopravy tak, aby sme dosiahli čo najrýchlejšie úroveň 20 % podielu intermodálnej dopravy na nákladnej železničnej doprave.
- Podporiť nákup technológií pre intermodálnu dopravu (manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, dvojpaletové kontinentálne kontajnery, cestné nosiče výmenných nadstavieb,..), intermodálnych železničných vozňov.
- Zvýšiť efektívnosť a optimalizovať nákladnú intermodálnu dopravu aplikáciou výsledkov vedy a výskumu v spojení s inteligentnou mobilitou alebo zavádzaním nových alternatívnych zdrojov energie pre intermodálnu dopravu aj s cieľom znížiť náklady na výstavbu intermodálnych terminálov alebo technológií pre intermodálnu dopravu.
- Podporiť rozbeh nových pravidelných liniek vlakov intermodálnej dopravy, ktoré umožnia prevedenie cestnej prepravy na železničnú (intermodálnu) pri tovaroch importovaných na Slovensko a exportovaných zo Slovenska.
- Stabilizovať rozsah vnútroštátnej nákladnej železničnej dopravy.

#### Implementácia:

- Zavedenie programu podpory rozvinutia intermodálnej dopravy počas krátkej doby nábehu v prvých rokoch a následne po naštartovaní intermodálnej dopravy pokračovať zníženým objemom podpory. Na základe skúseností z Rakúska, kde majú schválený Program financovania železničnej nákladnej dopravy na roky 2018 - 2022, je otvorená výzva na rok 2021<sup>11</sup>, kde poskytujú pomoc na poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy v Rakúsku pre nesprevádzanú kombinovanú dopravu, sme vy kalkulovali, že na podporu vzniku jednej pravidelnej linky 5x týždeň zo Slovenska do krajiny EU o predpokladanej dĺžke 750 km (z toho 250 km na území SR) po dobu 2,5 roku je potrebné v priemere 3,75 mil. EUR ročne. (Zodpovedné MDV SR, implementuje prijímateľ).

<sup>11</sup> Förderprogramm Schienengüterverkehr 2018-2022, offener Call für das Jahr 2021, <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv/call21.html>

- V nadväznosti na aplikáciu výsledkov vedy a výskumu sa očakáva zvýšenie efektivity, vyššia miera optimalizácie ako aj zavádzanie alternatívnych pohonov pre intermodálnu nákladnú dopravu. (Zodpovedné MDV SR).
- Zavedenie programu podpory technických zariadení na prekládku intermodálnych nákladných jednotiek medzi cestou a železnicou, ktoré zlepšia dostupnosť intermodálnej dopravy v regiónoch (Zodpovedné MDV SR, implementuje prijímateľ).
- Zavedenie podpory pre zakúpenie technického vybavenia nevyhnutného pre intermodálnu dopravu (vozne, manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, nakladače) a podpory na spustenie nových intermodálnych železničných línií začínajúcich a končiacich na Slovensku s cieľom zvýšiť podiel intermodálnej dopravy. Podpora bude poskytovaná systémom výziev na predkladanie projektov. Predpokladaný počet intermodálnych prepravných jednotiek (ďalej len „IPJ“) bol určený z vyčlenených zdrojov, ktoré boli vydelené priemerným nákladom 5624 Eur/IPJ, táto hodnota bola určená ako podpora 30 % pre nákup jednej IPJ podľa skúseností z Českej republiky, kde z Operačného programu doprava na základe schválenej schémy štátnej pomoci vyhlasovali výzvy na predkladanie projektov. (Zodpovedné MDV SR).
- Pre štátnu podporu intermodálnej dopravy požiada Slovensko Európsku komisiu (ďalej len „EK“) o súhlas s pripravovanými schémami štátnej pomoci v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie<sup>12</sup> na základe obdobných schém aké sú už dnes uplatňované napr. v Rakúsku, Nemecku alebo Českej republike a aj obdobným spôsobom určenia percentuálnej výšky podpory. Návrhy schém štátnej pomoci plánujeme podať na EK v priebehu roku 2021 v spolupráci s Protimonopolným úradom SR. Cieľom schém štátnej pomoci bude podporiť intermodálnu dopravu bez toho, aby bola obmedzená hospodárska súťaž. Na jednotlivé podpory budú vyhlasované verejné výzvy pre všetkých účastníkov trhu. (Zodpovedné MDV SR, implementuje dopravca).

#### Implementačné prekážky a stratégie na ich prekonanie:

- Riziko pre včasnú implementáciu tohto opatrenia predstavuje najmä nevyhnutnosť vytvorenia novej schémy štátnej pomoci a potreba notifikácie, resp. schválenia schémy zo strany Európskej komisie. Toto riziko pomôžu zmierniť skúsenosti Českej republiky a Rakúska s vytvorením a schválením podobnej schémy, o ktoré sa budú môcť slovenské orgány oprieť pri vytváraní vlastnej schémy.

#### Adresát:

- ŽSR, dopravcovia a prepravcovia v nákladnej doprave.

#### Štátna pomoc:

- V súčasnosti plánuje Slovensko požiadať EK o notifikáciu schémy štátnej pomoci:
  - a) na začiatočnú pomoc na vytvorenie nových línií intermodálnej dopravy na obmedzenú dobu, s presne stanovenými podmienkami. Prijemcami podpory budú intermodálni a logistickí operátori, ktorí budú nové intermodálne linky organizovať.
  - b) na nákup technického vybavenia potrebného na intermodálnu dopravu. Prijemcami budú cestní dopravcovia, ktorí majú záujem o prechod z čisto cestnej dopravy na kombinovanú dopravu cesta-železnica, alebo intermodálni a logistickí operátori, taktiež na podporu rozvoja kombinovanej dopravy.
- V pripravovaných schémach štátnej pomoci sa po vzore iných krajín EÚ plánuje na podporu vytvárania línií uhrádzať maximálne 49% oprávnených nákladov a na nákup technického vybavenia sa plánuje uhrádzať maximálne 30% oprávnených nákladov z plánu obnovy. Prijemca na preukázanie, že pomoc je potrebná na zabezpečenie realizácie projektu, predloží finančnú analýzu v prípade poskytnutia pomoci a finančnú analýzu v prípade bez poskytnutia pomoci.

#### Časový rozvrh:

<sup>12</sup> Zmluva o fungovaní Európskej únie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT>

- Príprava schémy a notifikácia štátnej pomoci podpory vytvárania nových liniek intermodálnej dopravy a podpory nákupu technického vybavenia potrebného na intermodálnu dopravu do konca tretieho kvartálu 2022. Spustenie výziev na predkladanie projektov na základe schválených schém štátnej pomoci do konca roku 2022 pre všetkých účastníkov trhu. Do konca tretieho kvartálu 2024 vybrané projekty a zazmluvnená podpora pre 160 intermodálnych prepravných jednotiek (manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, kontajnery) meraných v TEU. Do konca druhého kvartálu 2026 vybrané projekty a zazmluvnená podpora pre celkovo 1000 intermodálnych prepravných jednotiek a vybraný projekt a zazmluvnená podpora pre 1 novú intermodálnu linku nákladnej železničnej dopravy do krajiny EÚ 5x týždenne po dobu aspoň 2,5 roka.

#### Odhadované náklady:

- 16,1 mil. EUR – podpora vytvárania intermodálnych liniek a technického vybavenia

### 3.2.4 Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

#### Výzvy:

- Na konci roka 2020 bolo na Slovensku v prevádzke približne 670 verejne prístupných nabíjajúcich bodov v celkom 315 nabíjajúcich lokalitách. Z uvedeného počtu ide o približne 480 AC nabíjajúcich bodov s výkonom nad 11 kW, 146 DC nabíjajúcich bodov s výkonom 50 - 60 kW a 41 DC ultrarýchlonabíjajúcich bodov s výkonom nad 150 kW (z toho 27 bodov CCS štandardu platného v Európskej únii).
- Problémom tejto existujúcej infraštruktúry je tiež značná koncentrácia len vo veľkých mestách<sup>13</sup>.
- S ohľadom na tieto dáta výrazne absentuje najmä pokrytie nabíjacou infraštruktúrou pre ultrarýchle nabíjanie na diaľniciach a rýchlostných cestách, ktorá umožní využívať elektrické vozidlá aj pre dlhšie trasy („long-distance traveling“). Výrazný nedostatok je však tiež nabíjajúcich bodov v mestských sídlach, ktoré by umožnili nabitie vozidla v rôznych typoch využitia (napr. štandardné nabíjanie počas noci, nabíjanie v bodoch verejného záujmu). Z analýzy Slovenskej asociácie pre elektromobilitu vyplýva, že reálne pokrytie môže byť nižšie približne o 30 %, nakoľko, mnoho zo súčasne vybudovaných nabíjajúcich lokalít na Slovensku, nemá vyhradené jedno parkovacie miesto pre každý jeden nabíjajúci bod v danej lokalite.
- Európska komisia odporúča pri EV minimálne 1 nabíjajúci bod na každých 10 vozidiel (t. j. podiel 10 %) a pri ostatných palivách 1 bod na každých 200 vozidiel (t. j. podiel 0,5 %). Momentálne v SR infraštruktúra pre elektrické vozidlá dosahuje úroveň približne 1 nabíjajúci bod na 14 vozidiel (t.j. približne 7 %), v prípade plničiek H<sub>2</sub> 0 %, nakoľko v SR nie je vybudovaná žiadna plniaca stanica pre vozidlá s vodíkovými palivovými článkami. So zvyšujúcim sa podielom najmä BEV je preto potrebné túto infraštruktúru kontinuálne budovať.
- Potenciálni užívatelia, ktorí uvažujú nad využívaním vozidla na alternatívny pohon potrebujú vnímať bezproblémovú dostupnosť nabíjajúcich a plniacich staníc, a taktiež aj jeho súčasť v dlhodobej stratégii a záväzku Slovenska na zmenu pohonov v doprave. So zvyšujúcim sa podielom vozidiel s alternatívnym pohonom tak budú úmerne rásť nároky aj na príslušnú infraštruktúru.
- V súlade so zvyšujúcimi sa nárokmi na infraštruktúru staníc pre vozidlá s alternatívnym pohonom je potrebné vytvoriť metrologické zabezpečenie nabíjajúcich a plniacich staníc za účelom jednotného a spoľahlivého spôsobu fakturácie pre všetkých používateľov týchto staníc

#### Ciele:

- Vybudovanie národnej kostrovej siete ultrarýchlonabíjajúcich staníc (Ultra Fast Charger, ďalej len „UFC“) popri diaľniciach a rýchlostných cestách v sieti TEN-T, ktorá bude plne interoperabilná a prístupná pre všetkých zákazníkov na základe medzinárodných roamingových platforiem.
- Vytvorenie dlhodobého mechanizmu kompenzácie nákladov na vytváranie nabíjajúcich bodov a čerpacích staníc pre vozidlá na alternatívne pohony, čím sa zabezpečí rýchlejší rozvoj osobnej a nákladnej dopravy na alternatívny pohon a povedie k modernizácii vozového parku s cieľom zníženia celkových emisií v

<sup>13</sup> Inštitút environmentálnej politiky - Elektrický pohon dostáva postupne zelenú, [https://www.minzp.sk/files/iep/2019\\_4\\_elektricky\\_pohon\\_dostava\\_postupne\\_zelenu.pdf](https://www.minzp.sk/files/iep/2019_4_elektricky_pohon_dostava_postupne_zelenu.pdf)



cestnej doprave. Kľúčom pri budovaní infraštruktúry bude zabezpečiť rovnomerné pokrytie oblastí Slovenska tak, aby bola potrebná infraštruktúra dostupná v každom okrese.

- Rozšírenie možností nabíjania a nárast počtu elektromobilov umožní tzv. sektorové prepojenie („sector coupling“) s energetikou, keďže batérie elektromobilov sú veľmi vhodným úložiskom pre prebytkovú elektrickú energiu. Dajú sa preto veľmi dobre využívať na reguláciu energetickej sústavy a k efektívnejšej integrácii obnoviteľných zdrojov a lokálnej výroby, prípadne pri zavádzaní inteligentného a V2G nabíjania.
- Vybudovanie infraštruktúry zariadení na vykonávanie metrologickej kontroly pre meradlá používané v staniciach pre vozidlá s alternatívnym pohonom a vytvorenie zariadení na zabezpečenie etalonáže jednosmernej elektrickej energie a prietoku vodíka v súlade s najnovšími poznatkami vedy a techniky na úrovni EÚ.

### Implementácia:

Implementácia prostredníctvom 3 nástrojov:

- Nástroj 1: Národná sieť ultrarýchlonabíjacej infraštruktúry (UFC)
  - štát ako investor a vlastník infraštruktúry;
  - intenzita pomoci 100 %;
  - implementácia v spolupráci s organizáciami s účasťou štátu, ako sú rozpočtové organizácie, akciové spoločnosti, spoločnosti s ručením obmedzeným a i. (napr. Národná diaľničná spoločnosť, Slovenská správa ciest, resp. prevádzkovateľ cesty);
  - výstavba a správa infraštruktúry prostredníctvom vysúťažených koncesionárov;
  - infraštruktúra iba na diaľniciach a rýchlostných cestách resp. TEN-T;
  - v lokalite dimenzovať elektrickú prípojku najmenej na 1 MW pre budúce rozšírenie počtu nabíjacích bodov;
  - synergia s Komponentom 1 - Obnoviteľné zdroje a energetické siete pri investíciách do lokálnych batériových úložísk za účelom posilnenia regulácie elektrických sietí v lokalitách novovybudovaných ultrarýchlonabíjajúcich staníc;
  - sieť tvorená 228 UFC nabíjacími bodmi (4-8 UFC 150+ kW bodov na lokalitách v celkovej počte, ktorý bude upresnený po vypracovaní detailnej analýzy)
- *Štátna pomoc:* Nepredpokladá sa potreba notifikácie štátnej pomoci Európskej komisií, nakoľko infraštruktúru vybuduje štát a zverí do prevádzkovania koncesionárom na základe otvorených, transparentných, nediskriminačných verejných súťaží podľa národných a európskych pravidiel v oblasti verejného obstarávania. Schéma bude konzultovaná a overená Protimonopolným úradom SR.
- Nástroj 2: Schémy pomoci pre obce/VÚC
  - Oprávnení žiadatelia – okresné mestá, mestá v sídle VÚC, VÚC, nimi zriadené organizácie;
  - Intenzita pomoci 100 %;
  - Oprávnené projekty sa budú týkať iba infraštruktúry pre EV, budovanie AC 11+ kW nabíjacích bodov a DC 50+ kW nabíjacích bodov;
  - Veľkosť projektu (počet podporených AC a DC bodov) je definovaná v Tabuľke 1 na základe počtu obyvateľov v jednotlivých okresoch;
  - Podporená infraštruktúra musí byť budovaná na miestnej úrovni a plniť úlohu verejne prístupnej infraštruktúry spolu s definovanými minimálnymi technickými parametrami, nastavenými v zmysle EÚ trendov a nových politik v rámci Reformy 4 tohto komponentu.
- *Štátna pomoc:* Možné implementovať prostredníctvom úpravy Zákona č. 71/2013 Z. z. o poskytovaní dotácií v pôsobnosti Ministerstva hospodárstva SR (ďalej len „zákon č. 71/2013 Z.z.“)<sup>14</sup> a úpravy schémy

---

14 Zákon č. 71/2013 Z. z. o poskytovaní dotácií v pôsobnosti Ministerstva hospodárstva SR, <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2013/71/20151202>

pomoci DM-06/2019<sup>15</sup>. Nepredpokladá sa potreba notifikácie štátnej pomoci EK nakoľko sa bude postupovať na základe blokovej výnimky GBER (General block exemption Regulation) podľa článku 56, pri zachovaní oprávnenosti projektov, neprekročení limitu 10 miliónov EUR pre investičnú pomoc pre miestnu infraštruktúru, pričom príjemcovia pomoci budú oprávnení realizovať svoje projekty iba v rámci miestnej infraštruktúry. Schéma bude konzultovaná a overená Protimonopolným úradom SR. Možné využiť skúsenosti z predchádzajúcich výziev MH SR pre nabíjacie stanice (2019<sup>16</sup>, 2020<sup>17</sup>).

Tabuľka 1 – Návrh podpory budovania infraštruktúry na úrovni samospráv

počet obyv. v tis.	počet okresov	Oprávnený počet AC na okres	Oprávnený počet DC na okres	Štátna pomoc na okres v €	Štátna pomoc SPOLU v €
25	7	5	1	44 000	308 000
50	22	10	1	59 000	1 298 000
75	22	15	1	74 000	1 628 000
100	11	20	3	147 000	1 617 000
125	10	25	5	220 000	2 200 000
150	4	30	10	380 000	1 520 000
150+	3	40	15	555 000	1 665 000
	79				<b>10 236 000</b>

- **Nástroj 3: Schéma pomoci pre právnické osoby (ďalej len „PO“)**
  - Oprávnení žiadatelia právnické osoby - podnikateľské subjekty.
  - Oprávnené projekty sa budú týkať:
    - a) infraštruktúry pre EV (obdobne ako to je pri Výzve MH SR na podporu budovania nabíjajúcich staníc 2020) projekty zamerané na budovanie AC 11+ kW nabíjajúcich bodov a DC 50+ kW nabíjajúcich bodov;
    - b) pilotnej infraštruktúry 3 stredne veľkých vodíkových plniacich staníc s kompatibilitou 350/700bar a dennou kapacitou 400 kg vodíka, ktoré budú v čase svojej výstavby plne pripravené umožňovať v budúcnosti tankovanie a uskladnenie obnoviteľného a nízkouhlíkového vodíka (väzba na komponent 1).
  - Intenzita pomoci 50 %,
  - Hlavným výberovým kritériom v prípade EV-infraštruktúry bude hodnota za peniaze – koľko kW nabíjacieho výkonu sa vybuduje na 1 000 € oprávnených výdavkov (viď Príloha 3 - Výzva na nabíjacie stanice 2020).<sup>18</sup>
- **Štátna pomoc:** Možné implementovať prostredníctvom úpravy zákona č. 71/2013 Z.z. a úpravy schémy pomoci DM-06/2019. V prípade schválenia a doplnenia blokových výnimiek GBER článkom 36a sa nepredpokladá potreba notifikácie štátnej pomoci EK. Predmetný článok uľahčí poskytovanie štátnej pomoci pre zavedenie verejne prístupnej infraštruktúry pre dobíjanie alebo tankovanie pre cestné vozidlá s nulovými alebo nízkymi emisiami. Bude potrebné splniť podmienky stanovené v navrhovanom článku 36a GBER, okrem tých, ktoré sú uvedené v kapitole I. Medzi ne patrí:
  - i) pomoc musí byť poskytnutá na základe výberového konania na základe jasných, transparentných a nediskriminačných kritérií;

15 Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky - Schéma na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá - <https://www.economy.gov.sk/uploads/files/1HCFJS04.pdf>

16 Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky – Výzva na predkladanie žiadostí o poskytnutie dotácie na podporu budovania verejnej prístupných elektrických nabíjajúcich staníc, <https://www.mhsr.sk/uploads/files/7nAeHjYr.pdf>

17 Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky – Výzva na predkladanie žiadostí o poskytnutie dotácie na podporu budovania verejnej prístupných elektrických nabíjajúcich staníc, <https://www.mhsr.sk/uploads/files/R3BWcnt7.pdf>

18 Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky – Kritéria pre hodnotenie a výber projektov, <https://www.mhsr.sk/uploads/files/XMiW2UW9.pdf>

- ii) investícia sa musí nachádzať v oblastiach, v ktorých je štátna pomoc nevyhnutná na zavedenie infraštruktúry na dobíjanie alebo doplnenie paliva a kde sa pravdepodobne za primeraných časových období nebude možné za komerčných podmienok vybudovať takúto infraštruktúru;
- iii) každé poverenie prevádzkovaním infraštruktúry treťou stranou musí byť pridelené otvoreným, transparentným a nediskriminačným spôsobom s náležitým zreteľom na príslušné pravidlá obstarávania;
- iv) musia byť zavedené ochranné opatrenia, aby sa zabránilo tomu, že opatrenia umožnia vytvorenie alebo posilnenie trhovej sily.

Schéma bude konzultovaná a overená Protimonopolným úradom SR. V prípade identifikácie potreby schémy štátnej pomoci, bude zabezpečené včasné podanie notifikácie EK a schéma bude implementovaná až po odsúhlasení zo strany EK.

**Tabuľka 2 - Celkový odhad podpory budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony v rámci Plánu obnovy**

Typ infraštruktúry	2020 - Súčasný stav	2025 - predikcia <sup>19</sup>	Plán obnovy			Infraštruktúra spolu	Implementačná jednotka a technická pomoc
			Nástroj 1 (100%)	Nástroj 2 (100%)	Nástroj 3 50%		
AC (11+ kW)	400	1 200	-	1 295	1 340	2 635	
DC1 (50+ kW)	120	300	-	219	281	500	
DC2 (150+ kW)	10		228	-	-	228	
H <sub>2</sub>	0	6	-	0	3	3	
<b>Investícia SPOLU v tis. €</b>			<b>29 640,0</b>	<b>10 236,0</b>	<b>9 084,5</b>	<b>48 960,50</b>	<b>1 039,5</b>

**Tabuľka 3 - Návrh max. výšky dotácie (100 % oprávnených výdavkov)**

Nabíjací bod / plniaca stanica	Výkon/tlak	Max. dotácia
AC	≥ 11 kw	3 000 €
DC1	≥ 50 kw	29 000 €
DC2	≥ 150 kw	130 000 €
H <sub>2</sub>	350/700 bar	2 000 000 €

Implementačné prekážky a stratégie na ich prekonanie:

- Prekážky v implementácii môžu byť spôsobené najmä nedostatočnou spoluprácou zainteresovaných orgánov štátnej správy v zavádzaní nových politík pre podporu alternatívnych pohonov. Ďalšou prekážkou môže byť rýchlosť implementácie nástroja 1 - Národnej siete ultrarýchlonabíjacej infraštruktúry (UFC), kvôli potrebe budovania elektrických prípojok na úrovni min. 1MW a potrebe zabezpečiť spoluprácu a súčinnosť viacerých subjektov. Kľúčovým prvkom pri prekonávaní uvedených prekážok je práve vytvorenie samostatnej implementačnej jednotky, ktorej úlohou bude vytvárať dostatočné medzirezortné expertné kapacity a synergie medzi dotknutými stranami pre dosiahnutie stanovených cieľov.

Adresát:

- Podniky s akcionárskym podielom štátu, podnikateľské subjekty, obce, vyššie územné celky a nimi zriadené organizácie.

<sup>19</sup> Návrh - Revízia a aktualizácia Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (2019), <https://www.mhsr.sk/uploads/files/8Hvhqz5.pdf>

#### Časový rozvrh:

- Tvorba a nastavovanie implementačných nástrojov 1-3 do konca roku 2021 a následné spustenie viackolových výziev na poskytnutie dotácie na podporu rozvoja infraštruktúry alternatívnych pohonov. Vybrané projekty a zazmluvnená podpora pre vybudovanie aspoň 1 000 nabíjajúcich bodov do konca roku 2023. Poskytovanie dotácií až do vyčerpania prostriedkov a ukončenie najneskôr na konci druhého kvartálu 2026 pri cieľovom počte aspoň 3 029 nabíjajúcich bodov a vodíkových čerpacích staníc. Priebežné vyhodnocovanie efektivity čerpania a realizácie.

#### Odhadované náklady:

- 51,6 mil. EUR – podpora budovania infraštruktúry alternatívnych pohonov

## **4. Otázky strategickej autonómie a bezpečnosti**

Implementované reformy a investície pomôžu zvýšiť odolnosť a strategickú autonómiu Slovenskej republiky aj Európskej únie diverzifikáciou kľúčových dodávateľských reťazcov popri otvorenom hospodárstve. Investíciami do elektrifikácie železníc, nákupom železničných vozidiel na alternatívne palivá, rozvojom infraštruktúry pre elektromobilitu a rozvojom cyklistickej dopravy sa zásadným spôsobom prispieje k zníženiu spotrebovaného množstva fosílnych palív importovaných z tretích krajín, čím sa zvýši odolnosť SR v oblasti energetickej bezpečnosti. Využívaním sektorového prepojenia („sector coupling“) infraštruktúry alternatívnych pohonov so sektorom energetiky sa prispieje k zvýšenej stabilite a efektívnejšiemu riadeniu prenosovej a distribučnej sústavy a efektívnejšej integrácii obnoviteľných zdrojov energií z lokálnych zdrojov, čím sa ďalej zníži závislosť Slovenska na dodávkach energonosičov z tretích krajín mimo EÚ. Realizované opatrenia v oblasti zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ďalej len „ERTMS/ETCS“) na modernizovaných tratiach a budovanie infraštruktúry alternatívnych pohonov bude v plnej miere dbať na požiadavky kybernetickej a informačnej bezpečnosti.

## **5. Cezhraničné projekty a projekty pokrývajúce viaceré členské štáty**

V rámci navrhovaných reforiem a investícií v komponente sa priamo nepočíta s cezhraničnými a viacnárrodnými projektami, avšak realizované opatrenia budú mať pozitívny európsky a regionálny dopad prostredníctvom modernizácie železníc v základnej a rozšírenej sieti TEN-T, rozširovania systému ERTMS/ETCS na slovenských železničiach a rozvojom infraštruktúry alternatívnych pohonov, ktorá bude v plnej miere interoperabilná a prístupná pre všetkých zákazníkov prostredníctvom medzinárodných roamingových platforiem. Kostrová sieť ultrarýchlych nabíjajúcich staníc bude budovaná s dôrazom na jej primerané pokrytie pozdĺž cestnej siete TEN-T na Slovensku.

## **6. Zelený rozmer komponentu**

Reformy a investície realizované v rámci komponentu prispievajú k znižovaniu emisií skleníkových plynov, zvyšovaniu kvality ovzdušia a zvýšeniu energetickej efektívnosti dopravy:

- zvýšením podielu verejnej osobnej dopravy (najmä železničnej) a cyklistickej dopravy, presunom výkonov z individuálnej osobnej dopravy,
- zvýšením podielu železničnej nákladnej dopravy presunom z cestnej nákladnej dopravy,
- zlepšením efektívnosti prevádzky železničnej dopravy, plánovania a výstavby dopravnej infraštruktúry,
- znížením energetickej náročnosti dopravy, najmä používaním elektrických a alternatívnych pohonov,
- vybudovaním kostrovej siete ultrarýchlonabíjajúcich bodov pre elektromobily,
- zvýšením počtu nabíjajúcich bodov a vybudovaním pilotných plniacich staníc na vodík.

Všetky reformy a s nimi spojené investície prispievajú k zníženiu negatívnych účinkov dopravy (hlavne cestnej), čím výrazne prispievajú k dosiahnutiu klimatického cieľa EÚ do roku 2030, klimatickej neutrality do roku 2050 a národného energetického a klimatického plánu. Pokles produkcie CO<sub>2</sub> sa po realizácii investícií financovaných cez mechanizmus zníži o 2 %. Vyčíslenie príspevku opatrení komponentu k zelenej tranzícii podľa prílohy IIA

k Nariadeniu, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti sa nachádza v povinnej tabuľke v hárku T2.

## 7. Digitálny rozmer a tranzícia komponentu

Zahrnutím výdavkov na digitalizáciu infraštruktúry nízkoúhlíkovej dopravy tento komponent významne prispieva k 20% digitálnemu cieľu. Reformy a investície priamo prispievajú k digitálnemu prechodu prostredníctvom podpory inteligentných a integrovaných riešení mobility. Zavádzanie nových a výmena morálne a technických zastaraných staničných a traťových zabezpečovacích, signalizačných a komunikačných zariadení náročných na počet zamestnancov na rekonštruovaných a modernizovaných úsekoch tratí za moderné digitálne diaľkovo ovládané zariadenia prispeje ku zlepšeniu riadenia, priepustnosti, a bezpečnosti železničnej dopravnej cesty. Investície do udržateľnej verejnej osobnej dopravy s výraznými digitalizačnými prvkami vrátane najmodernejších informačných systémov v nových vozidlách a inteligentnej tarifnej integrácii naprieč dopravcami, budú mať priamy pozitívny vplyv na spoľahlivosť, rýchlosť a atraktivnosť verejnej osobnej dopravy, čím sa podporí aj zelená tranzícia. Infraštruktúra pre alternatívne palivá bude budovaná s dôrazom na najnovšie technológie, ktoré budú pripravené na budúce potreby („futre-proof“) a vysoké technické a kvalitatívne štandardy, ktoré zabezpečia plnú interoperabilitu a dostupnosť pre všetkých zákazníkov pri vylúčení škodlivých efektov proprietárneho uzamknutia („lock-in“) dodávateľom technológie. Vyčíslenie príspevku opatrení komponentu k digitálnej transformácii podľa prílohy III k Nariadeniu, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti sa nachádza v povinnej tabuľke v hárku T2.

## 8. Uplatňovanie zásady „výrazne nenarušiť“

Všetky opatrenia v komponente udržateľná doprava budú pripravované a realizované s plným rešpektovaním zásady „výrazne nenarušiť“ žiaden zo šiestich environmentálnych cieľov podľa Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií<sup>20</sup> (ďalej len „nariadenie (EÚ) 2020/852“). Podrobné posúdenia dopadov jednotlivých opatrení sú uvedené priamo v dotazníku DNSH, ktorý je priložený.

### 8.1 Reforma 1: Reforma prípravy investičných projektov v doprave

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie</i>
Zmiernenie zmeny klímy		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reforma vytvára predpoklady na úspešnú realizáciu investičného opatrenia 1, ktoré spadá pod intervenčnú oblasť 069bis so 100% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti zmeny klímy a 40% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti životného prostredia. princíp aplikácie Princíp Hodnota za peniaze uplatňovaný pri prioritizovaní projektov je založený na solidných údajoch využívajúcich metodiky Internalizácia externalít.

<sup>20</sup> Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0852>

			Navrhované reformy, ktoré predpokladajú zlepšenie riadenia investícií a zvýšenie ich ekonomických prínosov zvýšením efektívnosti procesov a uprednostnením projektov s vyššou hodnotou za peniaze zahŕňajú do hodnotenia aj klimatické / environmentálne kritériá. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatíva v oblasti ochrany životného prostredia.
Adaptácia na zmenu klímy		X	Navrhovaná reforma zahrňuje predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatíva v oblasti ochrany životného prostredia.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov		X	Navrhovaná reforma zahrňuje predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatíva v oblasti ochrany životného prostredia.
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie		X	Navrhovaná reforma zahrňuje predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatíva v oblasti ochrany životného prostredia.
Prevenia a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy		X	Navrhovaná reforma zahrňuje predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie

			environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatívna v oblasti ochrany životného prostredia.
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia nemá predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy. Reformy zamerané na efektívnejšie rozhodovacie procesy (napr. Zníženie počtu ustanovení, zjednodušenie a zrýchlenie schvaľovacích procesov) nezmenšia priestor na dobrú správu vecí verejných a komplexné hodnotenie environmentálnych aspektov. Pri realizácii projektov na základe vypracovaného plánu investičných projektov v doprave sa bude dôsledne dodržiavať všetka relevantná vnútroštátna, európska aj medzinárodná legislatívna v oblasti ochrany životného prostredia, vrátane súladu s Natura 2000.

## **8.2 Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy**

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie</i>
Zmiernenie zmeny klímy		X	<p>Činnosť, ktorá sa navrhuje je nevyhnutným predpokladom pre úspešnú realizáciu Investície 2 a uplatňuje sa na ňu intervenčná oblasť 072bis podľa prílohy IIA Nariadenia so 100% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti zmeny klímy a 40% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti životného prostredia.</p> <p>V rámci reformy bude vypracovaná a prijatá legislatíva, vytvorený systém (právny rámec) na podporu optimalizácie a zefektívnenie osobnej železničnej dopravy a zabezpečenie rovnocennej dostupnosti dopravnej infraštruktúry a dopravných služieb vo všetkých regiónoch.</p> <p>Reforma predpokladá prijatie novej legislatívy s cieľom zjednotiť štandardy verejnej osobnej dopravy, efektívne koordinovať, integrovať a riadiť verejnú osobnú dopravu, čím sa zníži počet neproduktívnych kilometrov a neefektívnych súbehov autobusovej a železničnej dopravy a prispeje sa tak z zníženiu emisií skleníkových plynov v sektore dopravy. V rámci reformy sa pristúpi aj k zjednoteniu tarifných systémov dopravcov (investičný náklad) a umožní cestujúcim cestovať naprieč viacerými dopravcami, čím sa podporí atraktivnosť verejnej osobnej dopravy a prechod cestujúcich z neudržateľnej individuálnej automobilovej dopravy.</p>

Adaptácia na zmenu klímy		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy.
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy.
Prevenca a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy		X	Navrhovaná reforma povedie k zníženiu neproduktívnych kilometrov a neefektívnych súbehov autobusovej a železničnej dopravy a podporí atraktivitu verejnej osobnej dopravy ako alternatívy k individuálnej automobilovej doprave, čím sa prispeje k znižovaniu emisií skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok a hluku v sektore dopravy.
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy.

### 8.3 Reforma 3: Reforma intermodálnej nákladnej dopravy

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie</i>
Zmiernenie zmeny klímy		X	<p>Činnosť, ktorá sa navrhuje je neinvestičného charakteru a je nevyhnutným predpokladom pre realizáciu Investície 3, na ktorú sa uplatňuje intervenčná oblasť 078 podľa prílohy IIA Nariadenia so 40% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti zmeny klímy a 40% koeficientom v oblasti vypočítania príspevku ku cieľom v oblasti životného prostredia.</p> <p>V rámci reformy bude vypracovaná a prijatá legislatíva, vytvorený systém (právny rámec) na podporu nákupu potrebných prostriedkov a zavádzanie nových intermodálnych spojení.</p> <p>Reformné činnosti predpokladajú vypracovanie a schválenie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vrátane potrebných zmien legislatívy, schválenie schém štátnej pomoci na podporu začínajúcich intermodálnych liniek a na podporu nákupu</p>



			<p>technického vybavenia a zariadení určených na prekládku nákladových jednotiek intermodálnej dopravy.</p> <p>Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj primárne nepriame vplyvy počas prípravy a trvania reformy.</p>
Adaptácia na zmenu klímy		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj nepriame vplyvy.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj nepriame vplyvy.
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj nepriame vplyvy.
Prevenca a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy		X	Navrhovaná reforma podporí intermodálnu nákladnú dopravu ako udržateľnejšiu alternatívu ku čisto cestnej kamiónovej doprave, čím sa prispeje k zníženiu emisií skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok a hluku v sektore dopravy.
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov		X	Navrhovaná reforma zahŕňa predovšetkým legislatívne aktivity, ktorých realizácia má zanedbateľné predvídateľné dopady na uvedený environmentálny cieľ, berúc do úvahy priame aj nepriame vplyvy.

#### **8.4 Reforma 4: Reforma zavedenia nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy**

Časť 1 kontrolného zoznamu dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uvedte odôvodnenie</i>
Zmiernenie zmeny klímy		X	<p>Toto čiastkové opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 077 v prílohe IIA Nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom zmeny klímy 100 %.</p> <p>Infraštruktúra elektrických nabíjajúcich a vodíkových čerpacích staníc (ktoré budú v čase svojej výstavby pripravené/umožňovať v budúcnosti tankovanie a uskladnenie obnoviteľného a nízkouhlíkového vodíka vyrobeného elektrolyzérmi) navyše podporuje elektrifikáciu, a preto ju možno považovať za potrebnú investíciu, ktorá umožní prechod na účinné klimaticky neutrálne hospodárstvo. Odôvodnenie a dôkazy o zvýšení kapacity výroby</p>

			energie z obnoviteľných zdrojov na vnútroštátnej úrovni sú uvedené v komponente 1 v pláne podpory obnovy a odolnosti.
Adaptácia na zmenu klímy	X		
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	X		
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	X		
Prevenca a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy	X		
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	X		

Časť 2 kontrolného zoznamu dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

Otázky	Nie	Vecné odôvodnenie
Adaptácia na zmenu klímy: Očakáva sa, že opatrenie povedie k zvýšenému nepriaznivému vplyvu súčasnej klímy a očakávanej budúcej klímy na samotné opatrenie alebo na ľudí, prírodu či majetok?	X	Keďže opatrenie sa týka výstavby infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc v oblasti náchylnej na teplotný stres a variabilitu teplôt a očakávaná životnosť majetku prekročí 10 rokov, vykoná sa posúdenie klimatického rizika a zraniteľnosti, pričom sa použijú klimatické prognózy v rámci celého radu budúcich scenárov, ktoré sú v súlade s očakávanou životnosťou zariadení. Vykoná sa najmä analýza povodňového rizika a určia sa segmenty, v ktorých je potrebné zaviesť osobitné adaptačné riešenia. Pri realizácii opatrení sa bude vyžadovať, aby hospodárske subjekty vypracovali plán na realizáciu adaptačných riešení na zníženie závažných fyzických klimatických rizík pre infraštruktúru nabíjacích a čerpacích staníc. Povinnosť zahŕňa aj to, aby adaptačné riešenia nemali nepriaznivý vplyv na úsilie o adaptáciu ani na úroveň odolnosti voči fyzickým klimatickým rizikám v prípade iných ľudí, prírody, majetku a iných hospodárskych činností a aby boli v súlade s úsilím o adaptáciu na miestnej, odvetvovej, regionálnej alebo vnútroštátnej úrovni.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov: Očakáva sa, že opatrenie poškodí: i) dobrý stav alebo dobrý ekologický potenciál vodných útvarov vrátane	X	V súlade so smernicou 2011/92/EÚ <sup>21</sup> , ak bude nevyhnutné, bude vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) v súvislosti s výstavbou infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc. Urobia sa požadované zmierňujúce kroky na ochranu životného prostredia.  Riziká zhoršovania životného prostredia súvisiace s ochranou kvality vody a predchádzaním nedostatku vody sa identifikujú a riešia v súlade s požiadavkami smernice 2000/60/ES <sup>22</sup> (rámcová smernica o vode) a s plánom manažmentu povodia vypracovaným pre potenciálne dotknutý

<sup>21</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0092>

<sup>22</sup> Smernica 2000/60/ES – rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=legisum:l28002b>

<p>povrchových a podzemných vôd alebo ii) dobrý environmentálny stav morských vôd?</p>		<p>vodný útvar alebo útvary po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami.</p>
<p><i>Prechod na obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie:</i> Očakáva sa, že opatrenie: i) povedie k výraznému zvýšeniu vzniku, spaľovania alebo zneškodňovania odpadu, s výnimkou spaľovania nerecyklovateľného nebezpečného odpadu, alebo ii) povedie k významnej neefektívnosti priameho alebo nepriameho využívania akéhokoľvek prírodného zdroja v ktorejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie je minimalizovaná primeranými opatreniami, alebo iii) spôsobí významné a dlhodobé poškodenie životného prostredia v súvislosti s obehovým hospodárstvom?</p>	<p>X</p>	<p>Reforma bude plne rešpektovať ciele a opatrenia Programu predchádzania vzniku odpadu SR na roky 2019 – 2025. Súčasťou prípravy schém podpory výstavby nabíjacej infraštruktúry bude zdefinovanie požiadaviek na budúcich prijímateľov a prevádzkovateľov, aby obmedzovali vznik odpadu počas výstavby infraštruktúry nabíjajúcich a plniacich staníc v súlade s Protokolom EÚ o nakladaní so stavebným odpadom a odpadom z demolácie s prihliadnutím na najlepšie dostupné techniky a uľahčovali opätovné použitie a vysokokvalitnú recykláciu selektívnym odstraňovaním materiálov za využívania dostupných systémov triedenia stavebného odpadu.</p>
<p><i>Prevenia a kontrola znečisťovania:</i> Očakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, vody alebo pôdy?</p>	<p>X</p>	<p>Neočakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, keďže je súčasťou komplexného plánu dopravy. Dôvodom sú najmä tieto sprievodné opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prepojenie existujúcej cestnej infraštruktúry s novými investíciami do infraštruktúry elektrických nabíjajúcich a vodíkových čerpacích staníc,</li> <li>▪ reforma 4 tohto komponentu, ktorou sa zavádza celý rad nových politík pre podporu rozvoja alternatívnych pohonov v doprave,</li> </ul>
<p><i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov:</i> Očakáva sa, že opatrenie bude: i) výrazne poškodzovať dobrý stav a odolnosť ekosystémov alebo</p>	<p>X</p>	<p>V súlade so smernicami 2011/92/EÚ a 92/43/EHS<sup>23</sup> bude, ak to bude nevyhnutné, vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie v súvislosti s výstavbou infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc. Zabezpečí sa vykonanie požadovaných zmierňujúcich krokov na zníženie fragmentácie a degradácie pôdy, najmä zelených koridorov a iných opatrení na prepojenosť biotopov, ako aj príslušných chránených druhov živočíchov uvedených v prílohe IV k smernici 92/43/EHS.</p>

<sup>23</sup> Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sk/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0043>

ii) poškodzovať stav ochrany biotopov a druhov vrátane tých, ktoré sú v záujme Únie?		Opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 077 v prílohe IIA Nariadenia o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom pre výpočet podpory environmentálnych cieľov 40 %.
--	--	---

### 8.5 Investícia 1: Podpora rozvoja nízkouhlíkovej infraštruktúry

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uveďte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie</i>
<i>Adaptácia na zmenu klímy</i>	X		
<i>Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov</i>		X	V tomto konkrétnom prípade má činnosť podporovaná opatrením zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Nepredpokladajú sa žiadne riziká zhoršenia životného prostredia v súvislosti s ochranou kvality vody a nedostatkom vody, keďže opatrenia predvedpodobne nebudú mať na ne žiadny vplyv. Realizácia výstavby cyklistickej infraštruktúry a modernizácia a rekonštrukcia tratí bude pripravená v súlade s európskou legislatívou legislatívou pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie vrátane posúdenia rizík zhoršenia životného prostredia v súvislosti s ochranou kvality vody a nedostatkom vody v súlade s rámcovou smernicou EÚ o vode (2000/60/ES).
<i>Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie</i>	X		
<i>Prevenca a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy</i>	X		
<i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov</i>	X		

Časť 2 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Otázky</i>	<i>Nie</i>	<i>Vecné odôvodnenie</i>
<i>Zmiernenie zmeny klímy: Očakáva sa, že opatrenie povedie k značným emisiám skleníkových plynov?</i>	X	Opatrenie v oblasti modernizácie tratí a znižovania dieselovej trakcie je oprávnené na oblasť intervencie 069bis podľa prílohy IIA Nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom zmeny klímy 100 %. Cieľ opatrenia a povaha oblasti intervencie priamo podporujú cieľ zmiernenia zmeny klímy odstraňovaním rozvojom nízkouhlíkovej dráhovej infraštruktúry. Opatrenie je v súlade a bude rešpektovať ciele a opatrenia

		<p>Nízkouhlíkovej stratégie rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 a jej aktualizáciu.</p> <p>Neočakáva sa, že opatrenie bude škodlivé pre adaptáciu na zmenu klímy, a to z týchto dôvodov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ide o opatrenie prispievajú k zmene delby prepravnej práce v prospech environmentálnych druhov dopravy s efektívnejším spôsobom plánovania a prepravy v rámci prepravného reťazca v porovnaní so súčasným spôsobom prepravy,</li> <li>- neočakáva sa, že opatrenie povedie k značným emisiám skleníkových plynov, keďže elektrifikácia je súčasťou národného komplexného plánu dopravy a parameter vplyvu na životné prostredie vyjadruje predpoklad zníženia emisií skleníkových plynov.</li> <li>- súčasťou opatrení je aj výstavba cyklistickej infraštruktúry, ktorá je oprávnená na podporu (súladi s oblasťou intervencie 075 v prílohe k nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti) s koeficientom zmeny klímy 100 %,</li> <li>- opatrenia nepredpokladajú zvyšovanie úrovne znečistenia ovzdušia v obytných zónach; produkciu emisií z dopravy; ani produkciu emisií skleníkových plynov,</li> <li>- investície celkovo zlepšia verejné zdravie znížením znečistenia emisií a hladiny hluku, zvýšením bezpečnosti a podporou aktívnejšieho životného štýlu. Súčasťou Európskej zelenej dohody je aj znižovanie emisií, na ktorom sa bude musieť podieľať každá forma dopravy,</li> <li>- zníženie počtu naftových pohonov úmerne zníži znečistenie ovzdušia a zníži možnosť klimatických rizík,</li> <li>- opatrenia tejto investície podporujú prechod na ekologickejšie formy dopravy, ponúkajú možnosti iného využitia dopravy (cyklistická doprava) ako sú tradičné konvenčné spôsoby (automobilová doprava), výstavbou cyklotrás sa minimalizujú nehody v dôsledku stov z autami a elektrifikáciou častí tratí sa minimalizuje súčasný negatívny dopad na zmenu klímy.</li> </ul>
<p><i>Adaptácia na zmenu klímy:</i> Očakáva sa, že opatrenie povedie k zvýšenému nepriaznivému dôsledku súčasnej klímy a očakávanej budúcej klímy na samotné opatrenie alebo na ľudí, prírodu alebo majetok?</p>	<p>X</p>	<p>Opatrenie týkajúce sa výstavby alebo modernizácie infraštruktúry vo fáze realizácie projektovej prípravy – v územnom a stavebnom konaní sa očakáva posúdenie klimatického rizika a zraniteľnosti, pričom sa použijú klimatické prognózy v rámci celého radu budúcich scenárov, ktoré sú v súlade s očakávanou životnosťou navrhovaných objektov a zariadení. Vykona sa najmä analýza povodňového rizika, rizík súvisiacich so zosuvom pôdy, rizík extrémnych výkyvov počasia a iných vplyvov, pričom sa stanovujú segmenty, pre ktoré je potrebné zaviesť osobitné adaptačné riešenia. Závery posúdenia budú následne začlenené do návrhu</p>

		<p>opatrenia. Opatrenie je v súlade a rešpektuje Stratégiu adaptácie SR na klimatické zmeny (2018)<sup>24</sup>.</p> <p>Posúdenie klimatického rizika bude vykonané podľa štandardných kritérií a v rámci štandardných postupov posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s platnou legislatívou, ktorá bude doplnená o samostatné ustanovenia upravujúce posudzovania vplyvov navrhovaných činností a strategických dokumentov na klimatickú zmenu.</p> <p>Opatrenia tejto Investície (1) poskytujú zníženie časových strát železničnej dopravy prostredníctvom rekonštrukcie a modernizácie tratí. Zníženie podielu dieselovej trakcie je zároveň priamo úmerné znižovaniu emisií skleníkových plynov. Neočakáva sa, že opatrenia budú škodlivé vo vzťahu k zmenám klímy. V rámci elektrifikácie a zníženia podielu dieselových traktí sa predpokladá priaznivý vplyv na oblasť zmenu klímy. Výstavba cyklistickej infraštruktúry je predpokladom k zapojeniu cyklistickej dopravy do delby prepravnej práce v mestách, ich aglomeráciách a ich príľahkom zázemí (vrátane priemyselných parkov)Ide o ekologickú formu dopravy s vytvárajúcu minimálne množstvo hluku, nevyužívajúcu žiadne prostriedky vylučujúce emisie do ovzdušia. Nepredpokladá sa, že opatrenie by malo počas svojho životného cyklu významné negatívne vplyvy, či už priame alebo primárne nepriame účinky na tento environmentálny cieľ.</p> <p>Nepriaznivé dôsledky zmeny klímy spôsobujú značné národohospodárske škody v jednotlivých hospodárskych odvetviach, sektor dopravy nevyvímajúc. Preto je nevyhnutné, aby adaptačné opatrenia na zmenu klímy boli náležite zvažované v procese plánovania výstavby, či modernizácie dopravnej infraštruktúry a aby sa zabezpečilo, že investície v sektore dopravy budú odolné voči zmene klímy a prírodným katastrofám, ktoré so sebou prinášajú a zároveň umožnili realizáciu opatrení v iných oblastiach, napríklad v oblasti ochrany biodiverzity.</p>
<p><i>Obehové hospodárstvo a nakladanie s odpadom:</i> Očakáva sa, že opatrenie:</p> <p>i) povedie k výraznému zvýšeniu vzniku, spaľovania alebo zneškodňovania odpadu, s výnimkou spaľovania nerecyklovateľného nebezpečného odpadu, alebo</p> <p>ii) povedie k významnej neefektívnosti priameho alebo nepriameho využívania akéhokoľvek prírodného zdroja v ktorejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie</p>	<p>X</p>	<p>S cieľom zvýšiť podiel ekologickej dopravy opatrenia predpokladajú výstavbu cyklistickej infraštruktúry, modernizáciu a rekonštrukciu železničnej infraštruktúry, elektrifikáciu vybraných úsekov a dispečerizáciu tratí. Reforma nakladania so stavebným odpadom vytvorí rámec pre prevenciu vzniku stavebného odpadu, ako aj využívanie kvalitnejších a environmentálne vhodnejších materiálov. Investičné opatrenia budú v súlade s cieľom zabezpečenia toho, že minimálne 70% odpadu na ktorý sa nevzťahujú výnimky (kategória 17 05 04 v Európskom zozname odpadov podľa Rozhodnutia 2000/532/ES) bude pripravených na opätovné použitie, recykláciu a ďalšie zhodnotenie materiálu vrátane operácií zasypávania pomocou odpadu, ako náhrady za iné materiály, v súlade s hierarchiou odpadu a Protokolom EÚ o nakladaní s odpadmi zo stavieb a demolácií, ako aj národnou legislatívou - zákon o odpadoch s prihliadnutím na najlepšie dostupné techniky a opätovného použitia materiálov, pričom budú využívať dostupné systémy triedenia stavebného odpadu. Zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov bude podliehať prísny legislatívnym normám, povoľujúce triedenie odpadov, ako aj ich odstránenie alebo opätovné využitie.</p>

<sup>24</sup> Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy (2018), <https://www.minzp.sk/files/odbor-politiky-zmeny-klimy/strategia-adaptacie-sr-zmenu-klimy-aktualizacia.pdf>

<p>je minimalizovaná primeranými opatreniami, alebo</p> <p>iii) spôsobí významné a dlhodobé poškodenie životného prostredia v súvislosti s obehovým hospodárstvom?</p>		
<p><i>Prevenčia a kontrola znečisťovania:</i> Očakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, vody alebo pôdy?</p>	X	<p>Činnosť, ktorá sa týmto opatrením podporuje, má zanedbateľný predvídateľný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame vplyvy počas celého životného cyklu. V súlade so smernicou 2011/92/EÚ sa vo fáze skríningu v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie vyhodnotia významné vplyvy na základe opatrení prijatých na zníženie hluku, prachu a emisií znečisťujúcich látok počas modernizácie železničnej infraštruktúry, ako aj výstavby nových električkových, trolejbusových tratí a cyklistickej infraštruktúry.</p> <p>Neočakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, keďže je v súlade s národným programom riadenia znečisťovania ovzdušia. Dôvodom sú najmä tieto sprievodné opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pri realizácii odstraňovania úzkych miest v železničnej doprave je minimálny predpoklad nárastu znečisťujúcich látok. Dekarbonizácia sprevádzaná znížením počtu dieselových traktov zahŕňa osobitné politiky a opatrenia na dosiahnutie cieľov energetickej efektívnosti alebo iných obnoviteľných zdrojov. Energetickú efektívnosť podporuje aj elektrifikácia dopravy,</li> <li>- rozšírenie používania bicykla je sprevádzané ochranou životného prostredia. Táto forma dopravy pomáha obmedzovať negatívny vplyv automobilovej dopravy, najmä hluk, emisie plynov a prachových častíc. Významné zlepšenie infraštruktúry môže zvýšiť a viesť časť obyvateľov k obmedzeniu používania motorovej dopravy pri každodennej preprave najmä na krátke vzdialenosti v mestách. To vytvára predpoklady na znižovanie podielu plochy určenej pre automobilovú dopravu (dynamickú i statickú) na celkovom verejnom priestore v prospech ekologickej nemotorovej dopravy a zelene.</li> </ul>
<p><i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov:</i> Očakáva sa, že opatrenie bude:</p> <p>i) výrazne poškodzovať dobrý stav a odolnosť ekosystémov alebo</p> <p>ii) poškodzovať stav ochrany biotopov a druhov vrátane tých, ktoré sú v záujme Únie?</p>	X	<p>Opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 069bis v prílohe IIA Nariadenia o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom pre výpočet podpory environmentálnych cieľov 40 %.</p> <p>Opatrenie nebude mať škodlivý vplyv na biodiverzitu a ekosystémy, pretože:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- investičné projekty, na ktoré sa vzťahuje toto opatrenie, sa nebudú budovať v chránených lokalitách, ani nebudú mať negatívny vplyv na takéto lokality. Zabráni sa akémukoľvek rušeniu druhov alebo negatívne vplyvu na biotopy mimo týchto lokalít, a to tak vo fáze výstavby alebo modernizácie, ako aj počas prevádzky,</li> <li>- očakávaný nárast hlukovej záťaže a zhoršenie imisnej situácie v okolí riešených lokalít v dôsledku modernizácie železničnej dopravy, výstavby nových električkových, trolejbusových tratí a cyklistickej infraštruktúry nebude natoľko významný, aby mal vplyv na najbližšie chránené územia a nenávratne poškodil dobrý stav a odolnosť ekosystémov,</li> <li>- realizáciou opatrenia sa nepredpokladá negatívny vplyv na migračné trasy živočíchov, nakoľko projekty elektrifikácie sa budú realizovať</li> </ul>

		<p>na existujúcich železničných tratiach a výstavba nových električkových, trolejbusových tratí bude realizovaná v zastavanom území miest,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- opatrenie bude predmetom posúdenia vplyvov na chránené územia, ako aj územia Natura 2000, ktoré bude spĺňať požiadavky smernice o biotopoch a smernice o vtáctve a projekty budú posúdené podľa platnej legislatívy v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.</li> </ul>
--	--	--

## 8.6 Investícia 2: Podpora ekologickej osobnej dopravy

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i>	Áno	Nie	<i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie</i>
Zmiernenie zmeny klímy		X	Opatrenie je oprávnené na oblasť intervencie 072bis podľa prílohy k nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom zmeny klímy 100 %. Cieľ opatrenia a povaha oblasti intervencie priamo podporujú cieľ zmiernenia zmeny klímy zatriktívením koľajovej bezemisnej verejnej osobnej dopravy, zvýšením podielu verejnej osobnej dopravy (najmä železničnej), presunom výkonov z individuálnej osobnej dopravy, znížením energetickej náročnosti dopravy, najmä používaním elektrických a alternatívnych pohonov. Opatrenie je plne v súlade s cieľmi a opatreniami Nízkouhlíkovej stratégie SR 2030.
Adaptácia na zmenu klímy		X	Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu.
Udržiateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov		X	Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Investície umožnia širšie využívanie čistých technológií pre udržateľnú, dostupnú a inteligentnú dopravu.
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	X		
Prevenia a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy	X		
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov		X	Činnosť, ktorá sa týmto opatrením podporuje, má zanedbateľný predvídateľný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame vplyvy počas celého životného cyklu. Predpokladá sa, že činnosť sa nebude vykonávať v oblastiach citlivých na biodiverzitu ani v ich blízkosti (vrátane sústavy chránených území Natura 2000, lokalít



		svetového dedičstva UNESCO a kľúčových oblastí biodiverzity, ako aj iných chránených oblastí), čo bude vyhodnotené v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade so smernicami 2011/92/EÚ a 92/43/EHS. Opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 072bis v prílohe IIA Nariadenia o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom pre výpočet podpory environmentálnych cieľov 40 %.
--	--	---

Časť 2 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

Otázky	Nie	Vecné odôvodnenie
<p><i>Obehové hospodárstvo a nakladanie s odpadom:</i> Očakáva sa, že opatrenie:</p> <p>i) povedie k výraznému zvýšeniu vzniku, spaľovania alebo zneškodňovania odpadu, s výnimkou spaľovania nerecyklovateľného nebezpečného odpadu, alebo</p> <p>ii) povedie k významnej neefektívnosti priameho alebo nepriameho využívania akéhokoľvek prírodného zdroja v ktorejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie je minimalizovaná primeranými opatreniami, alebo</p> <p>iii) spôsobí významné a dlhodobé poškodenie životného prostredia v súvislosti s obehovým hospodárstvom?</p>	X	<p>Prijímateľ zavedie opatrenia na minimalizáciu tvorby a separáciu odpadov ako vo fáze používania (údržba) ako aj pri naplnení životného cyklu a vyradení nakúpených elektrických vlakových jednotiek, najmä vo forme zhodnotenia a opätovného využitia surovín a materiálov s dôrazom na batérie a elektroniku (a vzácne kovy v nich obsiahnuté) v plnom súlade s odpadovou hierarchiou a národnou legislatívou - zákon o odpadoch s prihliadnutím na najlepšie dostupné techniky. Zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov bude podliehať prísny legislatívnym normám a bude realizované výhradne u na to oprávnených subjektov.. Schéma nebude podporovať predčasné vyradenie a zošrotovanie koľajových vozidiel, ktoré by mohli byť ešte efektívne opravené a prevádzkované. Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Pokiaľ ide o údržbu a riadenie vozidiel na konci životnosti, alebo o koľajové vozidlá, bude dodržaný súlad s právnymi predpismi EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi o vzniku, nakladaní a spracovaní nebezpečného odpadu. Zhoda so smernicou 2000/53 / ES („smernica o dobe životnosti vozidiel“).</p>
<p><i>Prevenčia a kontrola znečisťovania:</i> Očakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, vody alebo pôdy?</p>	X	<p>Činnosť významne prispieva k ochrane životného prostredia pred znečistením znižovaním emisií iných znečisťujúcich látok ako skleníkových plynov do ovzdušia, vody alebo pôdy, ktoré budú vyhodnotené v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade so smernicou 2011/92/EÚ. Rozvoj osobnej železničnej dopravy zlepší riadenie dopravy a mobility, ktoré má priamy pozitívny vplyv na emisie skleníkových plynov a znečisťovanie ovzdušia.</p> <p>Podporené vlakové súpravy alebo lokomotívy musia vyhovovať najnovším platným normám (v súčasnosti fáza 5) predpisu o necestných pojazdných strojoch. Vozidlá musia vyhovovať nariadeniu (EÚ) č. 540/2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a náhradných systémov tlmenia hluku.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimalizovať hluk a vibrácie železničných koľajových vozidiel uplatnením prahových hodnôt hluku pri prejazde v dB v súlade s nariadením 1304/2014 Hluková TSI: o Elektrické lokomotívy &lt;84 dB pri 80 km / h &amp; &lt;99 pri 250 km / h; o dieselové lokomotívy &lt;85 dB pri 80 km / h; o Elektrické jednotky &lt;80 dB pri 80 km / h a &lt;95 pri 250 km / h;.</li> </ul>

### 8.7 Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy

Časť 1 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“	Áno	Nie	Ak ste zvolili možnosť „nie“, uveďte odôvodnenie
Zmiernenie zmeny klímy	X		
Adaptácia na zmenu klímy		X	Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Na realizáciu opatrenia budú vypracované schémy štátnej pomoci na podporu obstarávania prepravných a manipulačných prostriedkov intermodálnej prepravy a zariadení a zavádzania intermodálnych liniek.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	X		
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	X		
Prevenca a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy		X	Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Na realizáciu opatrenia budú vypracované schémy štátnej pomoci na podporu obstarávania prepravných a manipulačných prostriedkov intermodálnej prepravy a zariadení a zavádzania intermodálnych liniek.
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	X		

Časť 2 kontrolného zoznamu – dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

Otázky	Nie	Vecné odôvodnenie
Zmiernenie zmeny klímy: Očakáva sa, že opatrenie povedie k značným emisiám skleníkových plynov?	X	Neočakáva sa, že opatrenie povedie k značným emisiám skleníkových plynov, a to z týchto dôvodov: <ul style="list-style-type: none"> <li>- opatrenie je oprávnené na podporu (súladiť s oblasťou intervencie 079 v prílohe k nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom zmeny klímy 40 %). Ide o opatrenie prispievajúce k zmene delby prepravnej práce v prospech environmentálnych druhov dopravy s efektívnejším spôsobom plánovania a vykonávania prepravy v porovnaní so súčasným spôsobom prepravy,</li> <li>- opatrenie je súčasťou národného komplexného plánu dopravy (OPŽ9: Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá),</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozvoj intermodálnej dopravy je súčasťou Európskej zelenej dohody ako riešenie vedúce k dekarbonizácii a prechodu k ekologickejšiemu spôsobu dopravy,</li> <li>- podiel dopravy na emisiách skleníkových plynov a znečistení ovzdušia je významný, pričom podpora udržateľných riešení v doprave je ústredným bodom dopravnej politiky EÚ,</li> <li>- opatrenie podporuje zníženie množstva produkovaných emisií a hluku z cestnej dopravy nahradenej železničnou, prípadne vnútrozemskou vodnou dopravou, ako aj zníženie zaťaženia životného prostredia v dôsledku optimalizácie obslužných preprav,</li> <li>- opatrenia tejto zložky sú zamerané na zníženie objemu cestnej nákladnej dopravy a nabádajú k využívaniu iných druhov dopravy, ako je napríklad železničná a vnútrozemská vodná, s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a kongescie.</li> </ul>
<p><i>Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov:</i> Očakáva sa, že opatrenie bude poškodzovať:</p> <p>i) dobrý stav alebo dobrý ekologický potenciál vodných útvarov vrátane povrchových a podzemných vôd, alebo</p> <p>ii) dobrý environmentálny stav morských vôd?</p>	X	<p><i>(Len pokiaľ ide o čiastkové opatrenie týkajúce sa podpory nákupu technického vybavenia a zariadení:)</i></p> <p>V tomto konkrétnom prípade má činnosť podporovaná opatrením zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Každý intervenčný zásah na podporu intermodálnej dopravy bude pripravený v súlade s európskou legislatívou pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie, ak to bude relevantné, aj vrátane posúdenia rizík zhoršenia životného prostredia v súvislosti s ochranou kvality vody a nedostatkom vody v súlade s rámcovou smernicou EÚ o vode (2000/60/ES).</p>
<p><i>Obehové hospodárstvo a nakladanie s odpadom:</i> Očakáva sa, že opatrenie:</p> <p>i) povedie k výraznému zvýšeniu vzniku, spaľovania alebo zneškodňovania odpadu, s výnimkou spaľovania nerecyklovateľného nebezpečného odpadu, alebo</p> <p>ii) povedie k významnej neefektívnosti priameho alebo nepriameho využívania akéhokoľvek prírodného zdroja v ktorejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie je minimalizovaná primeranými opatreniami, alebo</p> <p>iii) spôsobí významné a dlhodobé poškodenie životného prostredia v súvislosti s obehovým hospodárstvom?</p>	X	<p><i>(Len pokiaľ ide o čiastkové opatrenie týkajúce sa podpory nákupu technického vybavenia a zariadení:)</i></p> <p>S cieľom zvýšiť podiel intermodálnej dopravy na Slovensku, opatrenie predpokladá zavedenie podpory pre nákup technického vybavenia nevyhnutného pre fungovanie intermodálnej prepravy (vozne, manipulovateľné návesy, výmenné nadstavby, nakladače) a poskytovania podpory na spustenie nových intermodálnych železničných liniek.</p> <p>Nakladanie s odpadmi bude vykonávané v súlade s platnou legislatívou v odpadovom hospodárstve a pri ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. Zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov bude zabezpečené prostredníctvom oprávnených organizácií. V prípade nakladania s nebezpečnými odpadmi bude potrebný súhlas príslušnej authority (napr. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie).</p> <p>Činnosť podporovaná opatrením má zanedbateľný predpokladaný vplyv na tento environmentálny cieľ, pričom sa zohľadňujú priame aj primárne nepriame účinky počas celého životného cyklu. Opatrenie nepovedie k významnej neefektívnosti pri používaní zdrojov, ani k zvýšeniu vzniku odpadu.</p> <p>Zároveň sú zavedené opatrenia na nakladanie s odpadom vo fáze používania vrátane údržby a opráv, ako aj na konci životnosti technického vybavenia a mechanizácie, napr. prostredníctvom zhodnocovania a recyklácie v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva.</p>

<p><i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov: Očakáva sa, že opatrenie bude:</i></p> <p>i) výrazne poškodzovať dobrý stav a odolnosť ekosystémov alebo</p> <p>ii) poškodzovať stav ochrany biotopov a druhov vrátane tých, ktoré sú v záujme Únie?</p>	X	<p><i>(Len pokiaľ ide o čiastkové opatrenie týkajúce sa podpory nákupu technického vybavenia a zariadení:)</i></p> <p>Opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 079 v prílohe IIA Nariadenia o Mechanizme obnovy a odolnosti s koeficientom pre výpočet podpory environmentálnych cieľov 40 %.</p> <p>Opatrenie nebude mať škodlivý vplyv na biodiverzitu a ekosystémy, pretože:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sa predpokladá, že terminálové služby budú prevádzkované v úzkej spolupráci s logisticky, komerčne a environmentálne najvýkonnejšími centrami Európy a z tohto dôvodu musia spĺňať európske normy a akostné charakteristiky tak, aby zabezpečovali rámec pre komerčné a udržateľné prepravné riešenia,</li> <li>- projekty, na ktoré sa vzťahuje toto opatrenie, sa nebudú realizovať v chránených lokalitách ani nebudú mať negatívny vplyv na takéto lokality. Zabráni sa akémukoľvek rušeniu druhov alebo negatívne vplyvu na biotopy mimo týchto lokalít, a to v celom životnom cykle projektov,</li> <li>- očakávaný nárast hlukovej záťaže a zhoršenie imisnej situácie v okolí riešených lokalít v dôsledku prevádzky terminálových služieb nebude natoľko významný, aby mal vplyv na najbližšie chránené územia a nenávratne poškodil dobrý stav a odolnosť ekosystémov,</li> <li>- realizáciou opatrenia sa nepredpokladá negatívny vplyv na migračné trasy živočíchov.</li> </ul>
---	---	---

#### **8.8 Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony**

Časť 1 kontrolného zoznamu dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

<p><i>Uvedte, ktoré z týchto environmentálnych cieľov si vyžadujú vecné posúdenie opatrenia z hľadiska dodržiavania zásady „výrazne nenarušiť“</i></p>	Áno	Nie	<p><i>Ak ste zvolili možnosť „nie“, uvedte odôvodnenie</i></p>
<p>Zmiernenie zmeny klímy</p>		X	<p>Toto čiastkové opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 077 v prílohe IIA Nariadeniu o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom zmeny klímy 100 %.</p> <p>Infraštruktúra elektrických nabíjajúcich a vodíkových čerpacích staníc (ktoré budú v čase svojej výstavby pripravené/umožňovať v budúcnosti tankovanie a uskladnenie obnoviteľného a nízkouhlíkového vodíka) navyše podporuje elektrifikáciu, a preto ju možno považovať za potrebnú investíciu, ktorá umožní prechod na účinné klimaticky neutrálne hospodárstvo. Odôvodnenie a dôkazy o zvýšení kapacity výroby energie z obnoviteľných zdrojov na vnútroštátnej úrovni sú uvedené v komponente 1 v pláne podpory obnovy a odolnosti.</p>
<p>Adaptácia na zmenu klímy</p>	X		

Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	X		
Obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	X		
Prevenca a kontrola znečisťovania ovzdušia, vody alebo pôdy	X		
Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	X		

Časť 2 kontrolného zoznamu dodržiavanie zásady „výrazne nenarušiť“

Otázky	Nie	Vecné odôvodnenie
Adaptácia na zmenu klímy: Očakáva sa, že opatrenie povedie k zvýšenému nepriaznivému vplyvu súčasnej klímy a očakávanej budúcej klímy na samotné opatrenie alebo na ľudí, prírodu či majetok?	X	Keďže opatrenie sa týka výstavby infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc v oblasti náchylnej na teplotný stres a variabilitu teplôt a očakávaná životnosť majetku prekročí 10 rokov, vykoná sa posúdenie klimatického rizika a zraniteľnosti, pričom sa použijú klimatické prognózy v rámci celého radu budúcich scenárov, ktoré sú v súlade s očakávanou životnosťou zariadení. Vykoná sa najmä analýza povodňového rizika a určia sa segmenty, v ktorých je potrebné zaviesť osobitné adaptačné riešenia. Pri realizácii opatrení sa bude vyžadovať, aby hospodárske subjekty vypracovali plán na realizáciu adaptačných riešení na zníženie závažných fyzických klimatických rizik pre infraštruktúru nabíjajúcich a čerpacích staníc. Povinnosť zahŕňa aj to, aby adaptačné riešenia nemali nepriaznivý vplyv na úsilie o adaptáciu ani na úroveň odolnosti voči fyzickým klimatickým rizikám v prípade iných ľudí, prírody, majetku a iných hospodárskych činností a aby boli v súlade s úsilím o adaptáciu na miestnej, odvetvovej, regionálnej alebo vnútroštátnej úrovni.
Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov: Očakáva sa, že opatrenie poškodí: i) dobrý stav alebo dobrý ekologický potenciál vodných útvarov vrátane povrchových a podzemných vôd alebo ii) dobrý environmentálny stav morských vôd?	X	V súlade so smernicou 2011/92/EÚ, ak bude nevyhnutné, bude vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) v súvislosti s výstavbou infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc. Urobia sa požadované zmierňujúce kroky na ochranu životného prostredia.  Riziká zhoršovania životného prostredia súvisiace s ochranou kvality vody a predchádzaním nedostatku vody sa identifikujú a riešia v súlade s požiadavkami smernice 2000/60/ES (rámcová smernica o vode) a s plánom manažmentu povodia vypracovaným pre potenciálne dotknutý vodný útvar alebo útvary po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami.
Prechod na obehové hospodárstvo vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie: Očakáva sa, že opatrenie:	X	Investícia bude plne rešpektovať ciele a opatrenia Programu predchádzania vzniku odpadu SR na roky 2019 – 2025. Reforma nakladania so stavebným odpadom vytvorí rámec pre prevenciu vzniku stavebného odpadu, ako aj využívanie kvalitnejších a environmentálne vhodnejších materiálov. Investičné opatrenia do budovania nabíjacej infraštruktúry a vodíkových čerpacích staníc budú v súlade s cieľom

<p>i) povedie k výraznému zvýšeniu vzniku, spaľovania alebo zneškodňovania odpadu, s výnimkou spaľovania nerecyklovateľného nebezpečného odpadu, alebo</p> <p>ii) povedie k významnej neefektívnosti priameho alebo nepriameho využívania akéhokoľvek prírodného zdroja v ktorejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie je minimalizovaná primeranými opatreniami, alebo</p> <p>iii) spôsobí významné a dlhodobé poškodenie životného prostredia v súvislosti s obehovým hospodárstvom?</p>		<p>zabezpečenia toho, že minimálne 70% odpadu na ktorý sa nevzťahujú výnimky (kategória 17 05 04 v Európskom zozname odpadov podľa Rozhodnutia 2000/532/ES) bude pripravených na opätovné použitie, recykláciu a ďalšie zhodnotenie materiálu vrátane operácií zasypávania pomocou odpadu, ako náhrady za iné materiály, v súlade s hierarchiou odpadu a Protokolom EÚ o nakladaní s odpadmi zo stavieb a demolácií, ako aj národnou legislatívou - zákon o odpadoch s prihliadnutím na najlepšie dostupné techniky a opätovného použitia materiálov, pričom budú využívať dostupné systémy triedenia stavebného odpadu. Zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov bude podliehať prísny legislatívnym normám, povoľujúce triedenie odpadov, ako aj ich odstránenie alebo opätovné využitie.</p>
<p><i>Prevenca a kontrola znečisťovania:</i> Očakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, vody alebo pôdy?</p>	X	<p>Neočakáva sa, že opatrenie povedie k výraznému nárastu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, keďže je súčasťou komplexného plánu dopravy.</p> <p>Dôvodom sú najmä tieto sprievodné opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prepojenie existujúcej cestnej infraštruktúry s novými investíciami do infraštruktúry elektrických nabíjacích a vodíkových čerpacích staníc,</li> <li>▪ reforma 4 tohto komponentu, ktorou sa zavádza celý rad nových politík pre podporu rozvoja alternatívnych pohonov v doprave.</li> </ul> <p>Pri realizácii investície sa zohľadní aj možnosť minimalizácie hluku a vibrácií z používania infraštruktúry zavedením otvorených priekopov / stenových bariér / iných opatrení a dodržiavania smernice o environmentálnom hluku 2002/49/EC<sup>25</sup>, pričom sa bude klásť dôraz na minimalizovanie hluku, prachu, emisného znečistenia počas stavieb / údržby.</p>
<p><i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov:</i> Očakáva sa, že opatrenie bude:</p> <p>i) výrazne poškodzovať dobrý stav a odolnosť ekosystémov alebo</p> <p>ii) poškodzovať stav ochrany biotopov a druhov vrátane tých, ktoré sú v záujme Únie?</p>	X	<p>V súlade so smernicami 2011/92/EÚ a 92/43/EHS bude, ak to bude nevyhnutné, vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie v súvislosti s výstavbou infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc. Zabezpečí sa vykonanie požadovaných zmierňujúcich krokov na zníženie fragmentácie a degradácie pôdy, najmä zelených koridorov a iných opatrení na prepojenosť biotopov, ako aj príslušných chránených druhov živočíchov uvedených v prílohe IV k smernici 92/43/EHS.</p> <p>Opatrenie je oprávnené pre oblasť intervencie 077 v prílohe IIA Nariadenia o Mechanizme na podporu obnovy a odolnosti s koeficientom pre výpočet podpory environmentálnych cieľov 40 %.</p>

<sup>25</sup>Smernica 2002/49/EC európskeho parlamentu a rady z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex:32002L0049>

## 9. Míľníky ciele a časový rozvrh

### 9.1 Reforma 1: Reforma prípravy investičných projektov v doprave

- 1. Míľník: Ministerstvo dopravy a výstavby SR zverejní do 30.06.2021 investičný plán projektov železničnej infraštruktúry, ktorý bude obsahovať metodiku, priority a harmonogram výstavby infraštruktúry.
- 2. Míľník: Ministerstvo dopravy a výstavby SR zverejní do 31.12.2021 metodiku na výber, prípravu a realizáciu projektov pre cyklistickú dopravu, ktorá určí spôsob identifikácie projektov s čo najvyšším príspevkom k dosiahnutiu cieľa presunu cestujúcich z individuálnej cestnej dopravy na cyklistickú dopravu. Nastaví sa systém výberu projektov cyklistickej dopravy.
- 3. Míľník: Národná rada SR schváli novelu zákona o dráhach a vláda SR schváli súvisiace vyhlášky do 31.12.2022. Legislatívne zmeny zjednodušia a zefektívnia legislatívne požiadavky na parametre dopravnej infraštruktúry.

### 9.2 Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy

- 1. Míľník: Národná Rada SR schváli do 31.12.2022 nový zákon o verejnej osobnej doprave, ktorý zjednotí štandardy verejnej osobnej dopravy a zefektívni koordinovanie, financovanie a objednávanie verejnej osobnej dopravy.
- 2. Míľník: Ministerstvo dopravy a výstavby SR do 31.12.2023 implementuje optimalizovaný grafikon železničnej dopravy, na základe vypracovaného dokumentu Plán dopravnej obsluhy (1. etapa, celoštátna železničná doprava), ktorý určí požadovaný rozsah železničnej dopravy a navrhne spôsoby jej zefektívnenia (schváli Ministerstvo dopravy a výstavby SR do 31.03.2022).
- 1. Cieľ: Počet krajov, v ktorých je možné cestovať viacerými druhmi verejnej dopravy alebo dopravcami na jeden cestovný lístok: najmenej 6 krajov do 30.06.2026 (súčasný stav 1).

### 9.3 Reforma 4: Reforma zavedenia nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy

- 1. Míľník: Vláda SR uznesením schváli do 31.12.2022 nový balík opatrení pre podporu alternatívnych pohonov.

### 9.4 Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy

- 1. Cieľ: Dĺžka novej cyklistickej infraštruktúry aspoň 200 km do 30.06.2026.
- 2. Cieľ: Dĺžka zrekonštruovaných a zmodernizovaných úsekov tratí aspoň 69 km (vážených) do 30.06.2026.
- 3. Cieľ: Dĺžka dispečerizovaných úsekov železničných tratí aspoň 100 km do 30.06.2026.

### 9.5 Investícia 2: Podpora ekologickej osobnej dopravy

- 1. Cieľ: Počet zaobstaraných ekologických koľajových vozidiel pre osobnú dopravu aspoň 5 ks (vážených) do 30.06.2025.

### 9.6 Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy

- 1. Cieľ: Počet zaobstaraných intermodálnych prepravných jednotiek, meraných v TEU, a počet podporených liniek do 30.06.2026: 1000 TEU a 1 linka.

### 9.7 Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

- 1. Cieľ: Počet vybudovaných nabíjajúcich bodov pre elektromobily alebo vodíkových čerpacích staníc aspoň 3 029 do 30.06.2026.

## 10. Financovanie a náklady

### 10.1 Náklady investícií a reforiem

Jednotlivé investície a reformy sú z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti financované nasledovne:

**10.2 Reforma 1: Reforma prípravy investičných projektov v doprave (bez nákladov)**

**10.3 Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy (26,6 mil. eur)**

**10.4 Reforma 3: Reforma intermodálnej nákladnej dopravy (bez nákladov)**

**10.5 Reforma 4: Reforma zavedenia nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy (1 mil. eur)**

**10.6 Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy (660,5 mil. eur), z toho**

Modernizácie, rekonštrukcie a elektrifikácie dráhovej infraštruktúry (431,5 mil. eur)

Dispečerizácie železničných tratí a zavádzanie projektu TTR (118,1 mil. eur)

Podpora cyklistickej dopravy (105,1 mil. eur)

Náklady na projektové a implementačné kapacity (5,8 mil. eur)

**10.7 Investícia 2: Podpora ekologickej osobnej dopravy (45,3 mil. eur)**

**10.8 Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy (16,1 mil. eur)**

**10.9 Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony (51,6 mil. eur)**

Detailné informácie o nákladoch jednotlivých opatrení sú bližšie špecifikované v priloženej tabuľke v hárku T2.

**10.10 Synergie a komplementarita s inými zdrojmi financovania z európskych zdrojov**

10.10.1 Investícia 1 a 2: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy a Podpora ekologickej osobnej dopravy

Významné investície do rozvoja železničnej infraštruktúry, udržateľnej mestskej mobility a nákupu mobilných prostriedkov verejnej osobnej dopravy sa okrem plánu obnovy budú realizovať aj z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) v programovom období 2021-2027 a z Nástroja na prepájanie Európy (CEF). Mechanizmus zabránenia dvojitému financovaniu bude spočívať v presnom vymedzení konkrétnych projektov a ich jednoznačnom priradení ku zdroju financovania ešte pred podpisom zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) a pred vyplatením akýchkoľvek finančných prostriedkov prijímateľovi. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, ktoré bude vykonávateľom investícií do projektov na infraštruktúre a vozidlovom parku nízkouhlíkovej dopravy (železničná infraštruktúra a vozidlá, elektrická trakcia dráhovej MHD) podporené z európskych zdrojov, bude rozhodovať o priradení projektu ku konkrétnemu zdroju financovania, zabezpečí, aby zdroj financovania bol jednoznačne a nezameniteľne uvedený v zmluve o poskytnutí NFP prijímateľovi, v informačných systémoch na riadenie a monitorovanie projektov podporených z európskych zdrojov a vo všetkých propagačných materiáloch. Ministerstvo dopravy a výstavby SR poskytne dokumenty preukazujúce, že nedošlo ku dvojitému financovaniu na nezávislú verifikáciu a audit. Ministerstvo financií SR ako auditný orgán a Národná implementačná a koordinačná autorita (NIKA) bude v prípade každého projektu verifikovať, že nedošlo k dvojitému financovaniu v procese monitoringu napĺňania míľnikov a cieľov plánu obnovy.

Deliace čiary medzi plánom obnovy a inými európskymi zdrojmi financovania v oblasti podpory budovania cyklistickej infraštruktúry budú založené na územnom princípe. Z plánu obnovy budú podporené projekty výstavby cyklotrás v mestských a prímestských oblastiach v mestách a obciach združených v územiach Udržateľného mestského rozvoja (UMR) so zámerom zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce. Z prostriedkov EŠIF sa naopak predpokladá realizácia cyklotrasových projektov v územiach, ktoré nespádajú pod UMR, čím sa vylučuje riziko duplicitného financovania, a zároveň sa tým zabezpečuje jednoznačnosť pre potenciálnych prijímateľov. Jednotlivé projekty v rámci UMR v oblasti cyklistickej dopravy budú nadväzovať na platné strategické dokumenty týkajúce sa rozvoja cyklistickej dopravy (napríklad regionálne a lokálne plány udržateľnej mobility).

V rámci investície 2 sa z plánu obnovy predpokladá podpora nákupu koľajových vozidiel železničnej alebo električkovej verejnej osobnej dopravy, ktoré budú podporované aj z prostriedkov Európskych štrukturálnych a investičných fondov v novom programovom období 2021-2027. V prípade obnovy mobilných prostriedkov koľajovej dopravy bude Ministerstvom dopravy a výstavby SR ako vykonávateľom investícií dôsledne uplatňovaný mechanizmus zabránenia dvojitému financovaniu na projektovej úrovni. Reformy a investície z plánu obnovy



v oblasti podpory verejnej osobnej dopravy budú synericky dopĺňané a podporované zo zdrojov EŠIF v programovom období 2021-2027, v rámci ktorých sa predpokladá podpora budovania električkových a trolejbusových tratí a údržbových základní, podpora nákupu mobilných prostriedkov dráhovej a cestnej mestskej hromadnej a regionálnej verejnej dopravy, výstavba a modernizácia prestupných uzlov a záchytných parkovísk, podpora zavádzania parkovacích politík a bezemisných zón a podobne.

#### 10.10.2 Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy

V prípade podpory rozvoja intermodálnej nákladnej dopravy existujú synergie a zároveň jednoznačné deliace línie medzi prostriedkami z plánu obnovy a EŠIF. Kým prostriedky z plánu obnovy budú nasmerované výhradne do podpory zaobstarania intermodálnych prepravných jednotiek a do podpory nových liniek intermodálnej prepravy, z EŠIF sa podpora týchto aktivít neuvažuje a naopak počíta sa s podporou budovania nových intermodálnych terminálov pre nákladnú dopravu, ktoré z plánu obnovy podporované nebude. Pri riadení projektov sa budú dôsledne dodržiavať postupy zamedzenia dvojitému financovaniu.

#### 10.10.3 Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

Deliacou čiarou medzi prostriedkami z plánu obnovy a odolnosti a inými európskymi zdrojmi v prípade investícií do budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá je charakter a prístupnosť budovanej infraštruktúry. Mechanizmus, ktorý zabráni dvojitému financovaniu bude spočívať v jasnej definícii oprávnených projektov na úrovni technických parametrov infraštruktúry (dostupnosť, interoperabilita, HW a SW požiadavky). V rámci mechanizmu dôjde najmä k vybudovaniu kostrovej siete ultrarýchlonabíjajúcich staníc, pričom vlastníka a 100 % investor bude štát, ako aj rovnomernému budovaniu nabíjajúcich bodov v rámci samospráv. V rámci prostriedkov z EŠIF sa počíta s možnou podporou pre ostatné alternatívne pohony. Zároveň sa v EŠIF nepočíta s investíciami do infraštruktúry verejne prístupných nabíjajúcich staníc, ale iba do siete neverejných resp. poloverejných (domácich) v rámci cieľa zvyšovania energetickej efektívnosti v podnikoch prostredníctvom obnovy vozových parkov.