**Doložka vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“

**Termín začatia a ukončenia PPK:** 23. – 26.7.2013

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Pozitívne | Žiadne | Negatívne |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy |  |  | x |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? | x |  | x |
| 3, Sociálne vplyvy  – vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,  -sociálnu exklúziu,  - rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť | x |  |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie | x |  | x |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti | x |  |  |

**A.3. Poznámky**

**A.4. Alternatívne riešenia**

Materiál sa predkladá invariante.

**A.5. Stanovisko gestorov**

Vplyvy na rozpočet verejnej správy

V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy je uvedený predpokladaný objem výdavkov na rok 2014 vo výške 249 964 tis. eur, na rok 2015 vo výške 350 270 tis. eur a na rok 2016 vo výške 0 eur. Kvantifikácie sú totožné s výdavkami, ktoré boli kapitole oznámené v rámci limitu východísk len za zdroje EÚ, spolufinancovanie a výdavkov nad GAP určených na 3. programové obdobie. Upozorňujeme, že v doložke nie sú uvedené ostatné rozpočtové zdroje (zo štátneho rozpočtu, z EÚ a spolufinancovania na 2. programové obdobie). Vzhľadom na to, že v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy bude dochádzať k zmenám a aktualizáciám, budú musieť byť objemy finančných prostriedkov upravované v rámci zapracovania týchto aktualizácií. Z celého charakteru materiálu ako aj z doložky vybraných vplyvov musí byť jasné, že predpokladané výdavky sa budú aktualizovať a budú vychádzať zo schválených limitov rozpočtu verejnej správy.

V nadväznosti na uvedené žiadame doložku vybraných vplyvov prepracovať tak, aby bola v súlade s jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov, smernicou a metodickým pokynom na vypracovanie a predkladanie materiálov na rokovanie vlády SR, t.j. uviesť predpokladané finančné dôsledky v členení podľa subjektov verejnej správy, dotknutých kapitol, zdrojov a programov tak, že výdavky budú rozpočtovo zabezpečené.

Zároveň upozorňujeme, že v zmysle čl. 110, ods. 3 návrhu všeobecného nariadenia pre programové obdobie 2014 – 2020 sa stanovuje podiel zdrojov EÚ pre viac rozvinutý región (Bratislavský samosprávny kraj) vo výške 50,00 % z celkových oprávnených výdavkov, s čím vlastný materiál ani doložka vybraných vplyvov nepočíta. V danom prípade by podľa tabuľky č. 57 nebolo možné financovať z EFRR projekty v rámci Bratislavského kraja.

Vplyvy na podnikateľské prostredie

Ministerstvo hospodárstva súhlasí s doložkou vybraných vplyvov, ako aj s analýzou vplyvov na podnikateľské prostredie.

Sociálne vplyvy

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR súhlasí s doložkou vybraných vplyvov v časti sociálne vplyvy materiálu.

Vplyvy na životné prostredie

Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR) upozornilo na skutočnosť, že podľa aktualizovanej jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, ktorá určuje postup predkladania materiálov na predbežné pripomienkové konanie, má byť súčasťou doložky vybraných vplyvov pre strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, aj doložka vplyvov na životné prostredie vypracovaná podľa § 17 ods. 14 a prílohy č. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov.

Vzhľadom na neukončený proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (proces SEA) pre predmetný materiál podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie sa preto v tomto štádiu k predloženej doložke vybraných vplyvov MŽP SR nevyjadruje.

Informatizácia spoločnosti

Ministerstvo financií SR ako gestor tejto oblasti súhlasí s doložkou vybraných vplyvov. V analýze vplyvov na informatizáciu spoločnosti navrhuje presunúť údaje z bodu **6.1.** do bodu **6.7.** Zdôvodnenie:V bode 6.1. sa uvádza iba vytváranie **služieb** a **nie** vytváranie **informačných systémov** ako to máte v bode 6.1. uvedené. Informačné systémy /vytváranie, rozširovanie atď. sa uvádza v bode 6.7. tak, ako je to v tabuľke napísané.

**Vplyvy na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

 Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** |  | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |
| **v tom: MDVRR SR** |  | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |
| z toho: |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR (prostriedky EÚ)*** |  | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |
| ***- vplyv na územnú samosprávu*** |  | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** |  | **249 964 000** | **350 270 000** |  |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| * ***Výdavky z fondov EÚ*** |  | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |
| * ***Vplyv na ŠR*** |  | **102 849 000** | **144 308 000** | **0** |
| v tom: |  |  |  |  |
| * spolufinancovanie k fondom EÚ |  | 25 926 000 | 36 346 000 | 0 |
| * výdavky na rámec finančnej medzery (nad GAP) a neoprávnené náklady |  | 76 923 000 | 107 962 000 | 0 |
| * ***Vplyv na územnú samosprávu*** |  | **0** | **0** | **0** |
| **Celková zamestnanosť** |  | **0** | **0** | **0** |
| ***- z toho vplyv na ŠR*** |  | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** |  | **249 964 000** | **350 270 000** | **0** |
| ***v tom: MDVRR SR*** |  | **249 964 000** | **350 270 000** | **0** |

**2.2 Financovanie návrhu**

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Financovanie** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Celkový vplyv na rozpočet verejnej správy ( - príjmy, + výdavky)** |  | **102 849 000** | **144 308 000** | **0** |
| z toho vplyv na ŠR |  | 102 849 000 | 144 308 000 | 0 |
| financovanie zabezpečené v rozpočte |  | 102 849 000 | 144 308 000 | 0 |
| ostatné zdroje financovania |  | 0 | 0 | 0 |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv** |  | **0** | **0** | **0** |

**Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

**Vzhľadom k tomu, že ide o koncepčný strategický materiál, jeho vplyv na štátny rozpočet a verejné financie sa v súčasnosti dá len predpokladať. Objemy finančných prostriedkov uvedené vo vlastnom materiáli v časti 6 majú len informatívny charakter. Konkrétna výška finančných prostriedkov na jednotlivé rozpočtové roky bude uplatňovaná pri zostavovaní návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky.**

**2.3 Popis a charakteristika návrhu**

**2.3.1 Popis návrhu:**

Dopravná infraštruktúra a služby poskytované v doprave sú neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Zároveň podmieňujú dosahovanie ekonomického rastu, zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti, zvyšovanie zamestnanosti, prílev zahraničných investícií, rozvoj cestovného ruchu a napomáhajú k znižovaniu disparít medzi regiónmi.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry v termíne do roku 2020. Dokument nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy, predovšetkým Dopravnú politiku SR do roku 2015 a Stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.

Implementácia opatrení uvedených v dokumente prispeje k dosiahnutiu nasledujúcich strategických cieľov:

- odstránením identifikovaných kľúčových úzkych miest na infraštruktúre sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho, environmentálneho hľadiska alebo ich kombináciou,

- vytvorenie podmienok pre splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z pripravovaného usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), tzn. dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 a súhrnnej siete najneskôr do roku 2050,

- zaistenie postupného navýšenia finančných prostriedkov na činnosti súvisiace   
s výkonom údržby a opráv sietí tak, aby nedochádzalo k ďalšiemu zvyšovaniu vnútorného dlhu,

- zabezpečenie dostatočnej absorpčnej kapacity SR pre financovanie z fondov EÚ   
v rámci programového obdobia 2014 – 2020 prostredníctvom OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 a nástroja „Spájame Európu“,

- zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej dopravy,

- nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy,

- prispenie k zmenám v organizácii dopravy a zmenám inštitucionálneho charakteru vedúcim k zefektívneniu prevádzky jednotlivých druhov dopravy,

- budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora,

- budovanie informatizácie dopravy, telematiky, inteligentných dopravných systémov,

- zvyšovanie bezpečnosti dopravných systémov,

- znižovanie energetickej náročnosti, spotreby prírodných zdrojov, ochrany ekosystémov a v konečnom dôsledku rozvoj nízkouhlíkového hospodárstva,

- zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov dopravy a podpora ekologicky a energeticky efektívnej a bezpečnej dopravy, ktorá bude chrániť životné prostredie, s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

Financovanie prostredníctvom európskych finančných nástrojov pri výške pomoci na úrovni 85 % z oprávnených výdavkov a krytí neoprávnených výdavkov vynaložených na realizáciu potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry predstavuje cca 58,85% z celkových očakávaných investičných nákladov. Celkový objem prostriedkov z európskych finančných nástrojov v rokoch 2014 až 2016 dosahuje približne 353 mil. eur. Prostredníctvom ich realizácie budú postupne naplňované definované vízie a strategické ciele dopravného sektora.

**2.3.2 Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

       zmena v nároku

       nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

       kombinovaný návrh

 x    iné

**2.3.4 Výpočty vplyvov na verejné financie**

V tabuľkách č. 1, 2, 4 a 5 sú uvedené iba výdavky, ktoré sú v súčasnosti zabezpečené v návrhu východísk verejnej správy na roky 2014 až 2016 v rámci kapitoly MDVRR SR na aktuálnu výšku alokácie pre nové programové obdobie (2014 – 2020). Vzhľadom k tomu, že v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy bude dochádzať k zmenám a aktualizáciám, budú musieť byť objemy finančných prostriedkov upravované v rámci zapracovania týchto aktualizácií. Výdavky uvedené v tabuľkách 1 až 5 sa budú aktualizovať a budú vychádzať zo schválených limitov rozpočtu verejnej správy.

Materiál „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ nepredpokladá zvýšené nároky na výdavky štátneho rozpočtu v rámci rozpočtovej kapitoly MDVRR SR.

Objemy finančných prostriedkov uvedené v materiáli v časti 6 majú len informatívny charakter. Konkrétna výška finančných prostriedkov na jednotlivé rozpočtové roky bude uplatňovaná pri zostavovaní návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky.

Tabuľka č.4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Daňové príjmy (100)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Granty a transfery (300)** | **0** | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |  |
| v tom: 341 Prostriedky EÚ | 0 | 147 115 000 | 205 962 000 | 0 |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **147 115 000** | **205 962 000** | **0** |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Tabuľka č.5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** | | |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Bežné výdavky (600)** |  | **249 964 000** | **350 270 000** |  |  | | |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  | | |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  | | |
| Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |  | | |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  | | |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úvermi, pôžičkami a NFV (650)2 |  |  |  |  |  | | |
| **Kapitálové výdavky (700)** |  | **249 964 000** | **350 270 000** |  |  | | |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  | | |
| Kapitálové transfery (720) |  | 249 964 000 | 350 270 000 |  |  | | |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  | | |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  | **249 964 000** | **350 270 000** |  |  | | |
| **z toho výdavky na ŠR** |  | 249 964 000 | 350 270 000 |  |  | | |
| Bežné výdavky(600) |  |  |  |  |  | | |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  | | |
| Kapitálové výdavky (700) |  | 249 964 000 | 350 270 000 |  |  | | |
| Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800) |  |  |  |  |  | | |
|  |  |  |  |  |  |  |

Tabuľka č.6

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** | |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Počet zamestnancov celkom\*** | **-** | - | - | - |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Priemerný mzdový výdavok**  **(v eurách)\*** | **-** | - | - | - |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** |  |  |  |  |  | |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)\*** | **-** | - | - | - |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)\*** | **-** | - | - | - |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
|  |  |  |  |  |  |  | |

Poznámky:

Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka.

Poistné tvorí podiel mzdových výdavkov, pričom za organizácie v pôsobnosti kapitol štátneho rozpočtu, s výnimkou prenesených kompetencií výkonu štátnej správy,   
pre zamestnancov štátnej služby a zamestnancov pri výkone práce vo verejnom záujme predstavuje 34,95 %, pre policajtov, profesionálnych vojakov, colníkov, hasičov vrátane horskej záchrannej služby predstavuje 33,2 %. Pre ostatné subjekty verejnej správy vrátane prenesených kompetencií výkonu štátnej správy poistné tvorí podiel zodpovedajúci 35,2 %.

Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy automaticky prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“.

\* počet zamestnancov, mzdy a poistné rozpísať podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...).

**Vplyvy na podnikateľské prostredie**

Rozvoj dopravy prostredníctvom realizácie projektov zameraných na skvalitnenie dopravného systému ako celku je odrazom vzájomnej spolupráce na globálnej úrovni a východiskom   
pre ekonomicky výhodnú výmenu tovaru a bezpečnú a rýchlu prepravu osôb. Prínosy vyplývajúce zo zabezpečenia efektívneho dopravného systému majú synergické účinky na rozvoj celého podnikateľského prostredia. Predkladaný materiál má pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie ako celok vo forme skrátenia času na prepravu osôb a tovaru, zvýšenia úrovne bezpečnosti prepravy a zníženia opotrebenia dopravných prostriedkov. Skrátenie prepravného času zníži dobu obehu tovaru v prepravnom procese. Synergické účinky vyplývajúce z realizácie navrhnutých opatrení prispejú k zníženiu nákladov podnikateľských subjektov vo forme znížených požiadaviek na pohonné hmoty a obnovu vozidlového parku.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | |
| **3.1**. Ktoré podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené  a aký je ich počet? | Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovaných projektov budú ovplyvnené priamo a/alebo všetky typy podnikateľských subjektov v podmienkach SR a zahraničné subjekty využívajúce v rámci svojej podnikateľskej aktivity tuzemskú dopravnú infraštruktúru.  V rámci realizácie projektov budú priamo zúčastnené projekčné kancelárie (niekoľko desiatok subjektov), stavebné firmy zamerané na inžiniersku výstavbu (cca 30% celkovej stavebnej produkcie)  a ich subdodávatelia (niekoľko stoviek subjektov), a v prípade potrieb v oblasti IDS a časti modernizačných činností taktiež subjekty elektrotechnického priemyslu a IT (niekoľko desiatok subjektov).  Realizáciou navrhovaných projektov dôjde  ku skvalitneniu dopravného systému ako celku,  čo pozitívne ovplyvní podnikateľské subjekty, pre ktoré je doprava a logistika súčasťou výrobného procesu. Špeciálne to platí pre dopravcov v každom dopravnom móde (niekoľko stoviek subjektov). |
| **3.2**. Aký je predpokladaný charakter  a rozsah nákladov a prínosov? | Prínosy generované realizovanými projektmi budú mať charakter celospoločenský aj individuálny.  Po uvedení infraštruktúry do prevádzky dôjde  k zníženiu nehodovosti, menšej produkcii emisií,  k redukcii kongescií, zníženiu prevádzkových nákladov vozidiel, ku skráteniu cestovného času. Zvýši sa atraktivita dotknutých regiónov z pohľadu rozvoja podnikateľských aktivít, a tým aj zamestnanosť.  Posudzované prínosy pre podnikateľské prostredie vyplývajúce z realizácie projektov predkladaného dokumentu je možné očakávať až po období ich implementácie (2014 - 2016). |
| **3.2**. Aký je predpokladaný charakter  a rozsah nákladov a prínosov? (pokračovanie) | Očakávané úspory užívateľských nákladov spojených so znížením prevádzkových nákladov vozidiel**/a** (zníženie spotreby PHM) za obdobie rokov 2017 až 2020 môžu dosiahnuť hodnotu 93,4 mil. eur.  Očakávané úspory užívateľov**/b** spojené so skrátením ich cestovného času môžu dosiahnuť za obdobie rokov 2017 až 2020 hodnotu 411,6 mil. eur.  Hodnotu predpokladaného pozitívneho vplyvu zníženia nákladov spojených so znížením dopravnej nehodovosti**/c** v rokoch 2017 až 2020 je možné finančne vyjadriť vo výške 88,6 mil. eur.  Po realizácii projektov výstavby nových úsekov cestnej infraštruktúry vzniknú podnikateľom zvýšené náklady spojené s platbou mýtnych poplatkov**/d**. Náklady na mýto budú v rokoch 2017 až 2020 dosahovať výšku 11,1 mil. eur.  Pre podnikateľov zapojených do realizácie návrhu (stavebné firmy, projektanti,...) je pozitívnym vplyvom udržateľnosť a rozvoj ich produkcie. Tieto pozitívne vplyvy však nie je možné exaktne vyčísliť.  Implementácia hodnoteného strategického dokumentu - Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - bude v období rokov 2017 až 2020 sumárne generovať prínosy pre podnikateľský sektor vo výške 582,4 mil. eur.  podnikateľský sektor vo výške 582,4 mil. eur. |
| **3.3**. Aká je predpokladaná výška administratívnych nákladov, ktoré podniky vynaložia v súvislosti s implementáciou návrhu? | Aplikácia návrhu nevytvorí podnikateľským subjektom administratívne náklady s výnimkou skupiny podnikateľských subjektov, ktorí  v súčasnosti využívajú pre potreby výkonu svojej činnosti sieť nespoplatnených úsekov ciest  a po realizácii potrieb dôjde k ich zaradeniu  do spoplatnenej cestnej siete. Administratívne náklady predstavujú poplatky za registráciu  do systému elektronického výberu mýta a vzhľadom na súčasný rozsah spoplatnenej cestnej siete sa dotknú len minimálneho počtu podnikateľských subjektov. |
| **3.4**. Aké sú dôsledky pripravovaného návrhu pre fungovanie podnikateľských subjektov na slovenskom trhu (ako sa zmenia operácie na trhu?) | Návrh neupravuje podmienky pre vstup na trh, podmienky pre správanie sa na trhu a neupravuje ani podmienky, ktoré by viedli k zmenám v štruktúre trhu. |
| **3.5**. Aké sú predpokladané spoločensko – ekonomické dôsledky pripravovaných regulácií? | Realizáciou predmetného návrhu dochádza k zlepšeniu situácie nielen v podnikateľskom prostredí, ale aj medzi obyvateľstvom. Ide o skrátenie času dochádzania do práce u zamestnancov a v prípade SZČO dochádza k zníženiu cestovných nákladov v súvislosti s príchodom na miesto výkonu práce.  Zvýšenie dopravnej dostupnosti bude mať  za následok rozvoj regionálneho podnikateľského prostredia vo výrobnej sfére i v cestovnom ruchu. |

***/a***

**Metodika výpočtu úspory užívateľských nákladov spojených so znížením prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov:**

Kalkulácia úspory užívateľských nákladov spojených so znížením prevádzkových nákladov (PHM) dopravných prostriedkov je založená na princípoch výpočtu analýzy nákladov a výnosov pre dopravné projekty. Riadi sa Príručkou k analýze nákladov a výnosov investičných projektov v oblasti dopravy, ktorú vypracovalo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, príp. metodikou HEATCO. Metodický prístup je založený   
na porovnaní stavu pred projektom a po realizácii projektu a je vykonávaný v preddefinovanom výpočtovom prostredí MS Excel, ktoré je dostupné na internetovej stránke MDVRR. Zdrojové údaje potrebné pre výpočet sú získané zo samotného hodnoteného dokumentu, z dokumentov a štatistických podkladov MDVRR, SSC, NDS, ŽSR, ZSSK a Štatistického úradu.

Výpočet úspory pre projekty cestnej a železničnej dopravy je založený na výsledkoch projektu Výskumného ústavu dopravného „Optimalizácia riešenia jednotlivých druhov dopravných systémov z hľadiska hospodárskeho rozvoja SR“ z roku 2012, ktorého súčasťou bolo okrem iného aj spracovanie analýz nákladov a výnosov pre projekty dopravnej infraštruktúry s plánovanou realizáciou v nasledujúcom programovom období. Do výpočtu vstupujú údaje o dĺžke úseku novej a obchádzkovej infraštruktúry, priemerná spotreba osobných a nákladných vozidiel   
na špecifickej infraštruktúre, intenzity dopravy na posudzovaných úsekoch a priemerné ceny PHM. Dôležitým údajom je aj podiel vozidiel, ktoré budú využívať novú infraštruktúru a tento podiel bol stanovený na základe analýzy prechodu dopravnej záťaže na už prevádzkovaných úsekoch nadradenej infraštruktúry.

U projektov železničnej dopravy sa úspora počíta na základe objemu vlakových hodín pred a po projekte a sadzby prevádzkových nákladov na vlakovú hodinu pred projektom a po projekte.

Zdrojom všetkých uvedených dát sú vyššie spomínané dokumenty.

Pre ostatné typy projektov nebola úspora prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov kalkulovaná z dôvodu zanedbateľného vplyvu projektov na zmenu prevádzkových nákladov z pohľadu podnikateľského sektora,   
resp. z dôvodu absencie relevantnej metodiky a vstupných údajov.

***/b***

**Metodika výpočtu užívateľských prínosov spojených so skrátením cestovného času:**

Výpočet užívateľských prínosov spojených so skrátením cestovného času z dôvodu implementácie posudzovaného dokumentu sa riadi rovnakými pravidlami ako kalkulácia úspory prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov, vychádza z rovnakých dokumentov a využíva rovnaké zdroje údajov. Výpočet je založený na porovnaní jazdných časov pred a po projekte a je vykonávaný v preddefinovanom výpočtovom prostredí, ktoré je dostupné   
na internetovej stránke MDVRR.

Pri projektoch cestnej infraštruktúry sú vstupnými údajmi potrebnými pre výpočet úspory dĺžka úseku novej a obchádzkovej infraštruktúry, priemerná rýchlosť na pôvodnej komunikácii pred projektom a po projekte, priemerná rýchlosť na novej komunikácii, intenzita dopravy v členení na osobné a nákladné vozidlá a miera presunu vozidiel. Rozdiel v súhrnnej jazdnej dobe vozidiel sa násobí sadzbami pre ocenenie časových úspor, ktorých zdrojom je Príručka k analýze nákladov a výnosov investičných projektov v oblasti dopravy.

U projektov železničnej dopravy sa úspora času počíta len v prípade projektov týkajúcich sa modernizácie železničných úsekov. Podobne ako pri výpočte úspory prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov, výpočet je založený na porovnaní jazdnej doby všetkých vlakov na posudzovaných úsekoch pred a po projekte a následnej aplikácii sadzieb pre ocenenie časových úspor.

Pre ostatné typy projektov nebola úspora prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov kalkulovaná z dôvodu zanedbateľného vplyvu projektov na zmenu prevádzkových nákladov z pohľadu podnikateľského sektora,   
resp. z dôvodu absencie relevantnej metodiky a vstupných údajov.

***/c***

**Metodika výpočtu prínosov spojených so znížením dopravnej nehodovosti:**

U projektov cestnej dopravy sa vychádza z metodiky využitej v projekte VÚD „Optimalizácia riešenia jednotlivých druhov dopravných systémov z hľadiska hospodárskeho rozvoja SR“ z roku 2012. Zo štatistickej evidencie dopravnej nehodovosti bola uskutočnená kriteriálna selekcia nehodovosti zaznamenaná na vybudovaných úsekoch diaľnic   
a rýchlostných ciest v rokoch 2006 až 2011, ako aj štatistika nehôd na súbežných cestách I. triedy   
pred a po odovzdaní novopostavenej infraštruktúry. Aplikáciou matematicko-štatistických metód boli definované nasledujúce rovnice správania dopravnej nehodovosti s ich pravdepodobnostným rozdelením početnosti   
podľa následkov.

Nehodovosť na ceste I. triedy po otvorení diaľnice, resp. rýchlostnej cesty:



Nehodovosť na diaľnici, resp. rýchlostnej ceste:



Nehodovosť na ceste I. triedy v prípade neotvorenia novovybudovaného úseku:



Pri výpočte spoločenských nákladov z predpokladaného počtu dopravných nehôd na 1 km cesty I. triedy alebo diaľnice, sa vychádzalo z vypočítaných pravdepodobnostných rozdelení nehôd s následkami prenásobením získanej početnosti nehôd v kategórii následkov príslušnou výškou nákladov na daný druh nehody podľa závažnosti.

Sadzby pre ocenenie nehodovosti vychádzajú z Príručky k analýze nákladov a výnosov investičných projektov   
v oblasti dopravy a boli preindexované pre celé obdobie hodnotenia. Hodnoty je podľa metodiky HEATCO ešte potrebné upraviť koeficientmi pre tzv. nenahlásené nehody.

Pri projektoch železničnej dopravy (modernizácia úsekov) sa úspory spojené so zníženou nehodovosťou počítajú   
na základe štatistických údajov o počte nehôd na železničných priecestiach na posudzovaných úsekoch, s predpokladom, že po realizácii opatrení sú odstránené úrovňové križovania železničnej trate s inou infraštruktúrou, čo je z tohto hľadiska predpokladom nulovej nehodovosti. Počty nehôd s konkrétnymi následkami sa násobia sadzbami pre ocenenie jednotlivých typov nehôd, čím sa získa úspora nákladov na následky nehôd.

Pre ostatné typy projektov nebola úspora prevádzkových nákladov dopravných prostriedkov kalkulovaná z dôvodu zanedbateľného vplyvu projektov na zmenu prevádzkových nákladov z pohľadu podnikateľského sektora,   
resp. z dôvodu absencie relevantnej metodiky a vstupných údajov.

***/d***

**Metodika výpočtu zvýšenia nákladov podnikateľov spojených s platbou mýtnych poplatkov za využívanie nových úsekov diaľnic a RC v porovnaní s platením za užívanie súbežných ciest I. triedy.**

Metodický prístup pri kalkulácii zvýšenia nákladov podnikateľov spojených s platbou mýtnych poplatkov je založený na porovnaní výšky nákladov užívateľov na cestné mýto pre vozidlá nad 3,5 t pred a po projekte. Hodnota nákladov je závislá na dĺžke jednotlivých úsekov, na sadzbe mýta na 1 km a najmä na intenzite vozidiel podliehajúcich spoplatneniu, s ktorou je spojená aj miera presunu vozidiel na novú infraštruktúru. Určenie priemerných sadzieb   
pre kalkuláciu príjmov sa vykonalo na základe sadzieb, ktoré stanovuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt   
a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 529/2009 Z. z. Výsledné sadzby tvoria priemer výšky mýta pre vozidlá spĺňajúce emisnú normu EURO III. Multiplikáciou uvedených indikátorov a ich porovnaním pred projektom   
a po realizácii projektu sa získa hodnota navýšenia nákladov podnikateľov spojených s platbou mýtnych poplatkov   
za využívanie nových úsekov diaľnic a RC v porovnaní s platením za užívanie súbežných ciest I. triedy.

**Sociálne vplyvy - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a na zamestnanosť**

Predkladaný strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry má vplyvom realizácie projektov podporených z prostriedkov fondov EÚ (KF, EFRR, CEF) a štátneho rozpočtu významne pozitívny dosah na zvyšovanie životnej úrovne obyvateľstva. Budovanie a modernizácia dopravnej infraštruktúry sú určujúcim faktorom ekonomického rozvoja a hospodárskeho rastu na národnej aj regionálnej úrovni. Predkladaný materiál vytvorí predpoklady na zlepšenie populačnej mobility a prostredníctvom kvalitnejšej dopravnej infraštruktúry zlepší medziregionálnu aj regionálnu dopravnú dostupnosť. Realizácia investičných projektov bude nielen katalyzátorom hospodárskeho rastu, ale tiež účinným nástrojom odstraňovania socioekonomických bariér jednotlivých skupín obyvateľstva. Postupne zamedzí vzniku ekonomickej a sociálnej diferenciácie a umožní vyrovnávanie regionálnych disparít. Očakávame aj priaznivý dosah na rast zamestnanosti nielen v sektore stavebníctva vplyvom realizácie výstavby, ale po dokončení aj v ostatných odvetviach hospodárstva s celoplošným účinkom   
na výšku dôchodkov jednotlivých domácností.

|  |  |
| --- | --- |
| **Sociálne vplyvy predkladaného materiálu - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť** | |
| **4.1.** Identifikujte vplyv  na hospodárenie domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené. | Budovanie modernej a kvalitnej dopravnej infraštruktúry prispieva ku zvyšovaniu konkurencieschopnosti jednotlivých dopravných módov. Zlepšenie priestorovej dopravnej dostupnosti územia vyvolá prirodzený tlak na pokles cien  vo verejnej osobnej doprave, čo sa priaznivo odrazí  na výdavkoch domácností na cestovanie.  V prípade využívania individuálnej automobilovej dopravy sa realizácia projektov cestnej infraštruktúry pozitívne prejaví v nižších prevádzkových nákladoch vozidiel  na opravy a údržbu vplyvom nižšieho opotrebenia vozidiel užívateľov predmetnej infraštruktúry.  Ľahšia dostupnosť, skrátenie jazdných časov a s tým spojené nižšie výdavky prepravcov na premiestňovanie tovaru priaznivo vplýva na rozvoj konkurenčného prostredia,  čo do určitej miery môže ovplyvniť hospodárenie obyvateľstva znížením výdavkov na spotrebu domácností.  Významný dopad bude mať realizácia dopravných projektov na zamestnanosť najmä v súvislosti s budovaním infraštruktúry a čiastočne aj počas jej prevádzky vytváraním konkurencieschopných regionálnych trhov. Tieto faktory sa priaznivo odrazia na raste príjmov domácností. |
| Kvantifikujte:  - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov  na priemerného obyvateľa.  - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov  za jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností.  - Celkový počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným materiálom. | Priamy vplyv realizácie opatrení na výšku disponibilných dôchodkov nepredpokladáme. Sekundárne sa dá ale očakávať, že dôjde ku kráteniu výdavkov na cestovanie v rozpočtoch dotknutých domácností. Ich veľkosť však vzhľadom na neznámy potenciál domácností a jednotlivcov využívajúcich predmetnú infraštruktúru nie je možné exaktne vyčísliť.  Iný vedľajší vplyv bude mať predkladaný materiál na prílev domácich a zahraničných investícií do jednotlivých dotknutých regiónov vplyvom skvalitnenia siete dopravnej infraštruktúry, čo nepriamo vyvolá zvýšený dopyt  po pracovnej sile s priaznivým účinkom na rast miezd.  Počet priaznivo ovplyvnených obyvateľov, resp. domácností vo vzťahu k dôchodkom bude závislý predovšetkým  od intenzity rozvoja ekonomických aktivít v dotknutých oblastiach. |
| **4.2.** Zhodnoťte kvalitatívne (prípadne kvantitatívne) vplyvy na prístup  k zdrojom, právam, tovarom a službám  u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva. | Vykonaním predmetných opatrení v podobe projektov budovania a modernizácie dopravnej infraštruktúry dôjde k výraznej zmene dopravnej dostupnosti územia dotknutých regiónov s významným priaznivým dopadom na prístupnosť zdrojov, tovarov a služieb.  Ide predovšetkým o plošné zlepšenie mobility obyvateľstva dotknutého projektovými zámermi, ktoré sú predmetom predkladaného materiálu a jeho dostupnosti k sociálnym a zdravotným službám, vzdelaniu, zamestnaniu, štátnym verejným inštitúciám a pod.  Nemenej dôležitý je synergický efekt prístupnosti materiálových a nemateriálových zdrojov, komodít a služieb, ktorý umožní navýšenie potenciálu jednotlivých, najmä marginalizovaných skupín obyvateľstva, vo vzťahu k rovnakému a spravodlivému využívaniu možností a príležitostí. |
| **4.3.** Zhodnoťte vplyv  na rovnosť príležitostí. Zhodnoťte vplyv  na rodovú rovnosť. | Realizácia projektových zámerov dopravnej infraštruktúry nijakým spôsobom nevymedzuje a nepodnecuje podmienky a ani predpoklady na vznik faktorov spojených s vytváraním diskriminačného prostredia na základe pohlavia, rasy, etnického pôvodu, náboženského vyznania, viery, zdravotného postihnutia, veku či sexuálnej orientácie.  Predkladaný materiál naopak generuje prostredie, ktoré zamedzuje vzniku diskriminačných činiteľov vo vzťahu k jednotlivým skupinám obyvateľstva a zabezpečuje rovnaké príležitosti a prístupnosť predmetu bez ohľadu na rodovú, rasovú, etnickú, náboženskú a inú príslušnosť. |
| **4.4.** Zhodnoťte vplyvy  na zamestnanosť.  Aké sú vplyvy  na zamestnanosť?  Ktoré skupiny zamestnancov budú ohrozené schválením predkladaného materiálu?  Hrozí v prípade schválenia predkladaného materiálu hromadné prepúšťanie? | Z pohľadu zamestnanosti nie sú ohrozené žiadne skupiny obyvateľstva stratou práce ani hromadným prepúšťaním. Naopak predpokladáme, že schválením koncepčného materiálu dôjde k rastu zamestnanosti najmä v sektore stavebníctva.  V rámci časových harmonogramov realizácie výstavby projektových zámerov očakávame výrazne pozitívny vplyv na zamestnanosť pracovníkov v odvetví stavebníctva, ako aj preukázateľný vznik nových pracovných miest vygenerovaných zvýšeným prísunom lokálnych investícií.  Aplikovaním výpočtovej metodiky /*e,* /*f,* /*g* je možné predpokladať, že na realizácii predmetných stavebných prác súvisiacich s realizáciou dopravných projektov uvedených v predkladanom materiáli sa bude podieľať v roku:   * 2014: 666 zamestnancov, z toho 16 nových * 2015: 823 zamestnancov, z toho 19 nových * 2016: 1094 zamestnancov, z toho 33 nových   Celkovo sa v rokoch 2014-2016 bude na realizácii zámerov podieľať 2 583 zamestnancov, z čoho 68 bude novovytvorených pracovných miest.  Po dobudovaní projektov týkajúcich sa siete dopravnej infraštruktúry a ich uvedení do prevádzky sa z dlhodobého hľadiska vytvorí 11 207 až 14 008 pracovných miest. |

***/e***

**Metodika výpočtu pozitívneho vplyvu na zamestnanosť počas výstavby:**

Podľa rozpočtového programu CENKROS PLUS používaného na spracovanie orientačných a ponukových rozpočtov v stavebnej výrobe tvoria mzdové náklady na zamestnancov podieľajúcich sa na realizácii investície   
v cestnom staviteľstve cca. 1 - 4% z celkových investičných nákladov. Vo výpočte bolo zohľadnené, že   
pri analyzovaných projektoch bude uvedené percento predstavovať cca. 2 % z investičných nákladov. Priemerná mesačná mzda vrátane odvodov (superhrubá mzda) zamestnancov podieľajúcich sa na výstavbe bola uvažovaná   
vo výške cca. 1500 Euro/mesiac/zamestnanec.

***/f***

**Očakávaný počet novovytvorených pracovných miest bol vyčíslený na základe nasledovnej úvahy použitej   
vo výpočte:** Podľa štúdie Nemeckej cestnej ligy a stavebných odborov IG Bau-Steine-Erden je jedným   
z prostriedkov vytvárania nových pracovných miest výstavba železničnej a cestnej infraštruktúry. Podľa tejto štúdie investícia 100 miliárd mariek vytvorí 1200 - 1600 nových pracovných miest počas výstavby. Podľa uvedenej štúdie bolo uvažované, že 50 mld. € vytvorí cca. 1300 nových miest počas výstavby.

***/g***

**Metodika výpočtu pozitívneho vplyvu na zamestnanosť po uvedení projektov siete dopravnej infraštruktúry do prevádzky:**

Kalkulácia vychádza z kumulatívnej analýzy agentúry SARIO za roky 2002 – 2008, ktorá uvádza, že v tomto špecifickom období bol objem zahraničných investícií do ekonomiky v SR 6 232,17 mil. eur, čo vytvorilo 61 143 pracovných miest. Ďalej bola braná do úvahy výška investícií do výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest   
za roky 2002 - 2008, čo predstavuje cca 3,054 mld. eur. Výpočet predstavoval podiel celkového objemu zahraničných investícií a investícií do nadradenej cestnej siete za roky 2002 – 2008 prenásobený investičnými nákladmi do dopravnej infraštruktúry vychádzajúcimi z predkladaného materiálu, upravený indexom 0,2 – 0,25 vyjadrujúcim mieru schopnosti investície generovať prílev nových investícií pri súčasnom nasýtení trhu kapitálom. Následne sa tento objem vztiahol do pomeru k objemu investícií za uvažované obdobie s príslušným počtom vytvorených pracovných miest podľa agentúry SARIO. čo vygenerovalo potenciálny počet novovytvorených pracovných miest na nasledujúce obdobie.

**Vplyvy na životné prostredie**

|  |  |
| --- | --- |
| **Životné prostredie** | |
| **5.1.** Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)? | Realizácia aktivít, ktoré tvoria obsah predkladaného materiálu, bude mať pravdepodobne tieto vplyvy  na zložky životného prostredia:  Dočasné negatívne vplyvy:   * Ovzdušie bude dočasne negatívne ovplyvňované počas realizácie a výstavby diaľničných úsekov stavebnými mechanizmami a stavebnou produkciou (zvýšenie miery emisií a prachových častíc v ovzduší). Tieto vplyvy je možné považovať za zanedbateľné. * Organizmy budú dočasne negatívne ovplyvňované počas realizácie a výstavby diaľničných úsekov zvýšeným hlukom  zo stavebnej produkcie. Tento vplyv je možné považovať za marginálny.   Trvalé negatívne vplyvy:   * Realizácia aktivít bude mať trvalý negatívny vplyv na fragmentáciu územia Slovenska,  čo môže negatívne ovplyvňovať migráciu živočíšnych druhov a narušovať biotopy, trvalý negatívny vplyv bude badateľný aj  vo forme záberu pôdy a v oblasti odpadového hospodárstva. Hodnotenie týchto a ďalších negatívnych vplyvov implementácie hodnoteného dokumentu je predmetom SEA hodnotenia, ktoré by malo byť ukončené do konca roku 2013.   Trvalé pozitívne vplyvy:   * + Realizácia opatrení vychádzajúcich  z hodnoteného dokumentu zabezpečí odklon dopravy z intravilánov miest a obcí Slovenska, čo bude mať pozitívny vplyv  na obyvateľstvo, ktorý je možné vyjadriť znížením hladiny hluku a znížením znečistenia ovzdušia v sídelných celkoch. * Presun intenzít zo súbežných ciest  na diaľničné úseky bude mať sekundárny dlhodobý pozitívny vplyv na znižovanie priameho úhynu živočíchov  na komunikáciách. |
| **5.1.** Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)?  (pokračovanie) | * + Predpokladané prínosy pre životné prostredie vyplývajúce z realizácie projektov predkladaného dokumentu je možné očakávať až po období ich implementácie (2014 - 2016).   + V období rokov 2017 až 2020 dôjde prostredníctvom implementácie projektov vychádzajúcich z hodnoteného dokumentu k redukcii produkcie emisií jedovatých látok  a skleníkových plynov/h. Vo finančnom vyjadrení budú dosiahnuté úspory vo výške 52,1 mil. eur. |
| **5.2.** Bude mať navrhovaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno aký? | Za významné negatívne vplyvy implementácie hodnoteného dokumentu s dopadmi na biodiverzitu je možné považovať fyzickú likvidáciu biotopov  v dôsledku výstavby, degradáciu niektorých druhov biotopov, ich fragmentáciu a negatívne ovplyvnenie stanovištných podmienok bioty. Tieto vplyvy je možné vyjadriť mierou kontaktu posudzovaných úsekov nadradenej cestnej siete s legislatívne chránenými územiami a územiami siete Natura 2000. Z tohto hľadiska budú mať negatívne vplyvy najmä projekty výstavby nových úsekov diaľnic  a rýchlostných ciest. Ostatné projekty nebudú mať žiadny alebo len nevýznamný vplyv na chránené územia Natura 2000. |
| **5.3.** Bude mať návrh vplyv  na životné prostredie presahujúce štátne hranice? | Pri implementácii projektov vyplývajúcich  z hodnoteného strategického dokumentu „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ sa nepredpokladajú negatívne cezhraničné environmentálne vplyvy. |

**/h**

**Metodika výpočtu úspor celospoločenských nákladov spojených so znížením produkcie emisií jedovatých látok a skleníkových plynov**

Metodický prístup pre stanovenie úspor celospoločenských nákladov spojených so znížením produkcie emisií jedovatých látok a skleníkových plynov je špecifický pre každý typ projektu v hodnotenom dokumente.

Kalkulácia úspory pri projektoch cestnej dopravy sa vykonáva ako pri realizácii analýzy nákladov a výnosov (CBA) a je založená na porovnaní stavu pred a po projekte. Vstupnými údajmi pre výpočet sú – dĺžky pôvodných a nových úsekov, intenzita dopravy, podiel presunu dopravnej záťaže na novú infraštruktúru, priemerná spotreba jednotlivých typov vozidiel, podiel benzínových a naftových vozidiel, hustota benzínu   
a nafty, emisné faktory a sadzba nákladov na tonu vyprodukovanej emisie. V rámci analýzy sa hodnotili emisie oxidov dusíka (NOx), nemetánových prchavých látok (NM VOC), pevných častíc (PM2,5) a oxidu uhličitého (CO2). Zdrojom väčšiny údajov boli dokumenty uvedené v metodike /a, hustoty palív a emisné faktory boli prevzaté z príručky „EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook — 2009“ a z dokumentu „2011 Guidelines to Defra / DECC's GHG Conversion Factors for Company Reporting „ a sadzby pre ocenenie emisií sú prevzaté z metodiky HEATCO. V rámci výpočtu sa stanoví hmotnosť spotrebovaného paliva v oboch variantoch a s využitím emisných faktorov (gram emisie na kg paliva) sa určí množstvo vyprodukovaných emisií, ktoré je možné oceniť prostredníctvom spomínaných sadzieb. Porovnaním sa určí úspora nákladov   
na produkciu emisií z dopravy.

U železničných projektov zameraných na modernizáciu je postup založený na zvýšenej atraktivite vlakovej dopravy a presune cestujúcich z IAD a autobusovej dopravy. Na základe prognózy vývoja výkonov v osobnej   
aj nákladnej doprave sa určí prírastkový výkon a ten sa následne prostredníctvom priemernej obsadenosti vozidiel transformuje na výkony osobných vozidiel a autobusov na obchádzkovej trase. Pomocou emisných faktorov sa určí množstvo emisií v tonách, ktoré sa ocení prostredníctvom sadzieb pre určenie nákladov   
na produkciu emisií. Porovnaním variantov pred a po projekte sa zistí úspora nákladov. Rovnaké predpoklady  
 a postup je možné uplatniť aj pri projektoch verejnej osobnej dopravy. Všetky zdroje údajov sú uvedené vyššie.

U železničných projektov zameraných na elektrifikáciu sa vychádza z predpokladu, že v stave po projekte je prevádzka vlakov čistá, nakoľko až 89 % elektrickej energie na Slovensku je vyrobených bez emisií skleníkových plynov (www.seas.sk). Na základe vlakových hodín a mernej spotreby na vlakovú hodinu (EMEP/EEA) sa vypočíta množstvo spotrebovaného paliva v tonách, ktoré sa prostredníctvom emisných faktorov a nákladových sadzieb transformuje na úspory nákladov na znečistenie ovzdušia.

U projektov leteckej dopravy sa na výpočet dopadov investícií na životné prostredie využil nástroj CO2MPARE, ktorý umožňuje kalkuláciu vplyvov projektov realizovaných z operačných programov na produkciu emisií skleníkových plynov. Na základe výšky investičných nákladov jednotlivých typov projektov je schopný vypočítať ročný prírastok emisií skleníkových plynov.

Pri projektoch vodnej dopravy nebol identifikovaný negatívny ani pozitívny dopad na životné prostredie.

**Vplyvy na informatizáciu spoločnosti**

|  |  |
| --- | --- |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** |  |
| **Obsah** |  |
| **6.1.** Rozširujú alebo inovujú sa existujúce alebo vytvárajú sa či zavádzajú sa nové elektronické služby? *(Popíšte ich funkciu a úroveň poskytovania.)* |  |
| **6.2.** Vytvárajú sa podmienky pre sémantickú interoperabilitu?  *(Popíšte spôsob jej zabezpečenia.)* | Implementáciou projektov zameraných na integráciu informačných systémov NDS sa prostredníctvom komunikačných rozhraní vytvorí jednotná platforma informačnej interoperability v rámci súčinnosti dotknutých systémov. |
| **Ľudia** |  |
| **6.3.** Zabezpečuje sa vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT?  *(Uveďte spôsob, napr. projekty, školenia.)* |  |
| **6.4.** Zabezpečuje sa rozvoj elektronického vzdelávania?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia vzdelávacích aktivít.)* |  |
| **6.5.** Zabezpečuje sa podporná a propagačná aktivita zameraná na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia propagačných aktivít.)* |  |
| **6.6.** Zabezpečuje/zohľadňuje/zlepšuje sa prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti?  *(Uveďte spôsob sprístupnenia digitálneho prostredia.)* |  |
| **Infraštruktúra** |  |
| **6.7.** Rozširuje, inovuje, vytvára alebo zavádza sa nový informačný systém?  *(Uveďte jeho funkciu.)* | V rámci vybraných investičných projektov dopravnej infraštruktúry vytvára dokument predpoklady  pre vznik centralizovaného technicko-technologického a prevádzkovo-organizačného informačného systému dopravných informácií a dopravných dát.  V oblasti rozvoja inteligentných dopravných systémov Národného systému dopravných informácií sa ráta s vytvorením Národného dopravného informačného centra zameraného  na redukciu nehodovosti, skrátenie cestovného času v urbanizovanom území, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti premávky a redukciu emisií.  Zabezpečuje tiež rozšírenie existujúcej infraštruktúrnej základne podporných technických prvkov v doprave, ako sú napr. sčítače dopravy, CCTV kamery, premenlivé dopravné značenie a pod. |
| **6.8.** Rozširuje sa prístupnosť k internetu?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* |  |
| **6.9.** Rozširuje sa prístupnosť k elektronickým službám?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* | Permanentným dohľadom  nad dopravnou situáciou sledovaných pozemných komunikácií poskytuje zber a vyhodnocovanie dopravných informácií, ktoré sprístupňuje širokej verejnosti prostredníctvom hromadných informačných prostriedkov, ako aj samostatných autonómnych systémov – verejný dopravný portál. |
| **6.10.** Zabezpečuje sa technická interoperabilita?  *(Uveďte spôsob jej zabezpečenia.)* | Vybraná časť úloh v rámci budovania NDIC je zameraná na zjednotenie technickej infraštruktúry poskytovateľov dopravných informácií z viacerých informačných systémov a informačných kanálov do jedného distribučného bodu. |
| **6.11.** Zvyšuje sa bezpečnosť IT?  (*Uveďte spôsob zvýšenia bezpečnosti a ochrany IT.)* |  |
| **6.12.** Rozširuje sa technická infraštruktúra?  (*Uveďte stručný popis zavádzanej infraštruktúry.)* | Rozšírenie technickej infraštruktúry a jej konektivita so spracovateľskými informačnými systémami sa zrealizuje v rámci inštalácie inteligentných prvkov dopravy na špecifických miestach pozemných komunikácií. |
| **Riadenie procesu informatizácie** |  |
| **6.13.** Predpokladajú sa zmeny v riadení procesu informatizácie?  *(Uveďte popis zmien.)* |  |
| **Financovanie procesu informatizácie** |  |
| **6.14.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  *(Popíšte príslušnú úroveň financovania.)* | Finančné krytie je zabezpečené  z rozpočtov určujúcich projektov, a to zdrojmi z jednotlivých fondov a spolufinancovaním zo štátneho rozpočtu. |
| **Legislatívne prostredie procesu informatizácie** |  |
| **6.15.** Predpokladá nelegislatívny materiál potrebu úpravy legislatívneho prostredia procesu informatizácie?  *(Stručne popíšte navrhované legislatívne zmeny.)* |  |