**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| 1. **Základné údaje**
 |
| **Názov materiálu** |
| Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** | ☒ | Materiál nelegislatívnej povahy |
| ☐ | Materiál legislatívnej povahy |
| ☐ | Transpozícia práva EÚ |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | 30.11. – 06.12.2016 |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** |  |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** |  |
|  |
| 1. **Definovanie problému**
 |
| Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 sa zaoberá identifikáciou a analýzou problémov dopravného systému v Slovenskej republike a stanovuje opatrenia na ich mitigáciu, resp. elimináciu. V rámci prípravy dokumentu prebehla extenzívna analýza, ktorá identifikovala hlavné nedostatky jednotlivých dopravných módov (cestná, železničná, verejná osobná, vodná doprava a civilné letectvo). Jedným zo základných problémov dopravného sektora na Slovensku je dlhodobo nepriaznivý vývoj deľby prepravnej práce v prospech cestnej dopravy, a to predovšetkým individuálnej dopravy. Medzi ďalšie významné identifikované problémy patrí nedostatočná dostupnosť dopravnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu, nevyhovujúci stavebnotechnický stav najmä ciest I. triedy a cestných objektov a prekračovanie ich návrhových kapacít, nevyhovujúce parametre dopravnej infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, neadekvátna obnova vozidlového parku, resp. parku koľajových vozidiel, nedostatočná intermodálna koordinácia, absencia infraštruktúry intermodálnej prepravy v osobnej i nákladnej doprave, nedostatočné dopravné plánovanie, nedostatočná kapacita verejnej dopravy v mestách a v prímestskej doprave, minimálny rozsah investícií do rozvoja a modernizácie infraštruktúry vodných ciest, ich súčastí a do infraštruktúry prístavov, nevyhovujúci technický stav, funkčné a kapacitné obmedzenia na letiskách TEN-T, nedostatočná redukcia externalít z dopravy a pod. |
| 1. **Ciele a výsledný stav**
 |
| Hlavným cieľom predkladaného materiálu je nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora v SR. Víziou je vytvorenie udržateľného integrovaného multimodálneho dopravného systému, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru. V rámci prípravy koncepčného dokumentu boli zadefinované nasledujúce strategické ciele:1. zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.
2. dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.
3. zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky.
4. zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.
5. zníženie environmentálnych a socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi stanovujúcimi globálne vízie a ciele, ale aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky teda reflektujú ako európske požiadavky, tak národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.Napĺňanie strategických globálnych cieľov bude realizované prostredníctvom plnenia špecifických horizontálnych a modálnych cieľov. Dôsledkom naplnenia stanovených cieľov (výsledným stavom) bude mitigácia, resp. eliminácia zadefinovaných problémov a posilnenie hospodárskeho rastu a sociálnej integrácie Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru, sprevádzané zvýšením kvality života občanov. |
| 1. **Dotknuté subjekty**
 |
| Aplikácia skupín opatrení zadefinovaných v predkladanom materiáli bude mať vplyv na celú populáciu Slovenskej republiky, ako aj na podnikateľské subjekty realizujúce svoje aktivity na území SR.  |
| 1. **Alternatívne riešenia**
 |
| Vzhľadom na to, že stanovenie relevantných opatrení v rámci predkladaného dokumentu bolo realizované na základe dôkladnej analýzy súčasného stavu a následnej multikriteriálnej verifikácie navrhovaných opatrení, pričom boli zvažované aj alternatívne možnosti, jediným alternatívnym variantom je nulový stav, t. j. stav bez implementácie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030.Napriek tomu, že predkladaný materiál nemá implementačný charakter, ani neobsahuje zoznam konkrétnych projektov, plní úlohu koncepčného a strategického rámca pre vytváranie dokumentov s realizačným charakterom. Je teda možné predpokladať, že bez vytvoreného rámca by nebolo možné vytvárať realizačné plány zohľadňujúce objektívne potreby dopravného systému v SR.V rámci prípravy predkladaného materiálu boli na základe analýzy súčasného (nulového) stavu identifikované problémy, na zmiernenie a elimináciu ktorých sa dokument zameriava. V prípade nerealizácie navrhovaných opatrení by dopravný systém a následne aj celý sektor hospodárstva musel znášať následky neriešenia identifikovaných problémov. Vzhľadom na celoštátny charakter dokumentu by mal tento stav vplyv na celú populáciu SR, ako aj na podnikateľské subjekty realizujúce svoje aktivity na jej území. Najvýraznejšie by boli pociťované problémy v cestnej doprave, najmä v oblasti budovania novej infraštruktúry vyššieho dopravného významu, t.j. diaľnic a rýchlostných ciest, v oblasti rekonštrukcie ciest I. triedy a objektov na nich situovaných. Bez budovania nových kapacitných úsekov cestnej infraštruktúry, obchvatov miest a obcí, preložiek ciest I. triedy a pod. by spoločnosť musela znášať výrazné externé náklady spojené s významným rastom individuálnej automobilovej dopravy (IAD), ktorá by sústavne zaťažovala intravilány miest a obcí a znižovala tak kvalitu života, životného prostredia a tým aj zdravia ich obyvateľov. Zároveň by boli nadmerne ohrození aj používatelia dopravnej infraštruktúry, keďže by narastala miera rizika vzniku dopravných nehôd.Riešenie problematiky výrazného rastu IAD je potrebné riešiť aj na úrovni verejnej dopravy. Miera využívania verejnej dopravy v SR dlhodobo klesá práve na úkor IAD, preto bez zvýšenia jej atraktivity prostredníctvom budovania novej infraštruktúry VOD, bez integrácie VOD do ucelených prepravných systémov, bez podpory intermodality a bez obnovy parku vozidiel, nebude možné presunúť cestujúcu verejnosť na environmentálne priaznivejší a kapacitnejší druh dopravy a odľahčiť tak dopravný systém.Podobný stav by nastal aj v móde železničnej dopravy, kde zastaraná infraštruktúra a čiastočne taktiež park koľajových vozidiel neumožňuje naplno využiť potenciál vlakovej dopravy a vzhľadom na jej nízku atraktivitu vyplývajúcu zo súčasného technického a technologického stavu nie je možné zabezpečiť presun cestujúcich na železnicu, čo je jedným z hlavných cieľov európskej dopravnej politiky.Z hľadiska ďalších módov dopravy - vodnej a leteckej dopravy, je takisto nevyhnutné realizovať opatrenia navrhované v predkladanom dokumente, nakoľko ich súčasné technické, funkčné a kapacitné infraštruktúrne obmedzenia neumožňujú ďalší rozvoj.Dopravný systém je úzko previazaný na sektor hospodárstva a na aktivity podnikateľských subjektov. V prípade nerealizácie predkladaného strategického materiálu by preto nebolo možné adekvátne zvýšiť dostupnosť územia z hľadiska infraštruktúry vyššieho dopravného významu, dostupnosť hlavného mesta, krajských miest ani ďalších relevantných bodov záujmu, nezvýšila by sa mobilita obyvateľstva, nedošlo by ani k zvýšeniu atraktivity regiónov, v ktorých by sa navrhované opatrenia mali implementovať, čím by sa eliminovali potenciálne synergické efekty v podobe zvýšenej investičnej aktivity a tvorby nových pracovných miest. |
| 1. **Vykonávacie predpisy**
 |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | ☐ Áno | ☒ Nie |
|  |
| 1. **Transpozícia práva EÚ**
 |
|  |
|  |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\***
 |
|  |
| *\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.* *\*\* nepovinné* |

|  |
| --- |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☒ | Áno | ☐ | Nie | ☐ | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP | ☒ | Pozitívne | ☐ | Žiadne | ☒ | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky**
 |
| V súlade s metodickým usmernením technických poradcov EK JASPERS strategický plán neobsahuje zoznam konkrétnych projektov. MDVRR SR osobitne vypracuje finančný rámec vrátane časového harmonogramu plnenia opatrení definovaných v strategickom pláne a predloží ho na rokovanie vlády v roku 2017. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa**
 |
| Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republikyPhDr. Pavol Bžán, MA.riaditeľ odboru programovania a monitorovania programovsekcia riadenia projektovNámestie slobody č. 6810 05 BratislavaSlovenská republikatel: +421 2 5949 4629e-mail: pavol.bzan@mindop.sk |
| 1. **Zdroje**
 |
| * Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (I. fáza),
* Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020,
* Dopravný model Slovenskej republiky,
* konzultácie so zástupcami odvetvových združení, zväzov a komôr,
* Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – II. fáza - Správa o hodnotení strategického dokumentu (Výskumný ústav dopravný, 2016),
* a iné.
 |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK**
 |
| V súlade s ustanoveniami Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov požiadalo MDVRR SR dňa 18.05.2016 Ministerstvo hospodárstva SR (MH SR) o zaslanie stanoviska, či je potrebné vzhľadom na charakter dokumentu vykonať konzultácie s podnikateľskými subjektmi. MH SR dňa 26.05.2016 MDVRR SR oznámilo, že takéto konzultácie „**odporúča**“ vykonať. V nadväznosti na stanovisko MH SR bol návrh strategického plánu konzultovaný so zástupcami odvetvových združení, zväzov a komôr, ktoré zastrešujú aktivity jednotlivých podnikateľských subjektov. Podnikateľské konzultácie boli realizované v termíne od 04.10. do 01.11.2016. V rámci konzultácií prebiehala komunikácia so Slovenskou obchodnou a priemyselnou komorou, Zväzom automobilového priemyslu SR, Zväzom stavebných podnikateľov Slovenska, Klubom 500, Slovenským plynárenským a naftovým zväzom a Zväzom chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky. Dňa 09.11.2016 sa na MDVRR SR zároveň uskutočnilo pracovné stretnutie s podnikateľskými subjektmi, a to za účelom vytvorenia dodatočného priestoru na diskusiu k uplatneným pripomienkam a vysvetleniu prípadných nezrovnalostí (pozn.: záznam z pracovného stretnutia je dostupný na vyžiadanie na MDVRR SR). |