

# Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch

## Safe and environmentally-friendly transport in regions

Tatiana Gmitrová

<https://doi.org/10.33542/VSS2019-2-08>

### Abstract

The aim of this article is to highlight the increasing importance of transport based on the priorities of the Integrated Regional Operational Programme 2014-2020. The article deals with the financing of the priority "Safe and environmentally-friendly transport in regions" from the European Regional Development Fund and with the help of the method of comparison also with the financing of its specific objectives in the selected more developed and less developed region. Presented contribution is part of solution of Project VEGA n.1/0302/18 „Smart cities as a possibility to implementation of the concept of sustainable urban development in the Slovak Republic.“

**Keywords:** safe and green transport, regional development

### Úvod

Doprava sa v poslednom období stáva čoraz zaujímavejšou témou vzhľadom na jej významný vplyv najmä na ekonomiku, na životné prostredie či na štruktúru zamestnanosti. Doprava má vplyv na regióny a ich rozvoj a možno ju zaradiť medzi veľmi dôležité odvetvia ekonomiky v Slovenskej republike so značným vplyvom aj na medzinárodné vzťahy. Napomáha tiež k rastu konkurencieschopnosti regiónu voči iným regiónom.

Pre modernú spoločnosť je doprava priam nevyhnutnosťou, keďže umožňuje vysokú priestorovú mobilitu. Nie len na Slovensku, ale aj v celej Európe zaznamenávame zmeny sídelnej štruktúry a narastajúci trend dochádzania za prácou mimo miesta trvalého bydliska, preto možno konštatovať, že aj do budúcnosti bude doprava stále aktuálnou témou.

### 1. Dopravná infraštruktúra

Historický vývoj Slovenskej republiky sa odrazil na hustej dopravnej sieti, no v súčasnej dobe je jej stav nie veľmi vyhovujúci. Táto skutočnosť má negatívny dopad na rozvoj regiónov a ich regionálnu politiku. Dôvodom podpory rozvoja dopravnej infraštruktúry nie je len spomínaný stav dopravnej siete, ale aj nedokončené či dokonca chýbajúce úseky ciest a diaľnic, čo spôsobuje zhoršené podmienky pre dostupnosť niektorých oblastí. Rovnako je limitujúcim faktorom v rozvoji čo sa týka železničnej dopravy chýbajúca štruktúra

vysokorychlostných tratí. Členské štáty Európskej únie začali poukazovať na dôležitosť železničnej dopravy, pretože táto záležitosť bola v minulosti podceňovaná. „V dôsledku toho stratila železničná doprava svoju konkurencieschopnosť v porovnaní s cestnou dopravou. Z tohto dôvodu došlo na úrovni Európskej únie k niekoľkým reformám železničnej dopravy s cieľom zvýšiť výkonnosť a posilniť postavenie železničnej dopravy voči iným druhom dopravy“ (Čepelová, Douša, 2018, s. 71). Zhoršená dopravná dostupnosť v niektorých častiach územia je preto impulzom pre aktívnu regionálnu politiku.

Základnú podmienku na prevádzkovanie dopravy tvorí dopravná infraštruktúra, ktorá je jednou zo zložiek logistickej, komunikačnej infraštruktúry. Je teda súčasťou širšieho infraštruktúrneho systému tvoreného dopravnými, spojovými, energetickými a distribučnými sieťami (Zelený, 2004).

Dopravná infraštruktúra a služby poskytované v doprave sú neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov, pričom napomáhajú aj k dosahovaniu ekonomického rastu, zvyšovaniu konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti. Prispievajú k zvyšovaniu zamestnanosti a sú dôležitým faktorom pre prílev zahraničných investícií a pre rozvoj cestovného ruchu. „Rozvoj hlavnej dopravnej infraštruktúry je rozsiahly, finančne i technicky náročný proces a v podmienkach Slovenskej republiky zo strednodobého hľadiska bude aj naďalej silne závislý od zdrojov z fondov EÚ“ (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2014).

Z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 je možné využiť prostriedky na investície do výstavby nových úsekov, či iných súčastí dopravnej infraštruktúry, na modernizáciu existujúcich úsekov a na zaistenie predprojektovej prípravy v podobe projektových dokumentácií a pod. Pre Slovenskú republiku sú dostupné finančné prostriedky z európskych finančných nástrojov:

- Kohézneho fondu,
- Európskeho fondu regionálneho rozvoja,
- Nástroja na prepájanie Európy.

Na prostriedky poskytnuté Európskou úniou z týchto fondov je však viazané aj národné spolufinancovanie. Podiel financovania odpovedá 85 % prostriedkov z európskych fondov a 15 % národného spolufinancovania (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2014).

### **1.1. Doprava v kontexte Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020**

Integrovaný regionálny operačný program (ďalej len IROP) radíme medzi programové dokumenty Slovenskej republiky na obdobie rokov 2014 – 2020. „Jeho globálnym cieľom je prispieť k zlepšeniu kvality života a zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb s

dopadom na vyvážený a udržateľný územný rozvoj, hospodársku, územnú a sociálnu súdržnosť regiónov, miest a obcí" ([www.iropba.sk](http://www.iropba.sk)).

V rámci IROP 2014-2020 je definovaných šesť prioritných osí, a to:

1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch
2. Ľahší prístup k efektívnym a kvalitnejším verejným službám
3. Mobilizácia kreatívneho potenciálu v regiónoch
4. Zlepšenie kvality života v regiónoch s dôrazom na životné prostredie
5. Miestny rozvoj vedený komunitou
6. Technická pomoc

Príspevok je zameraný na prioritnú os č. 1, na oblasť dopravy, ktorá zahŕňa niekoľko špecifických cieľov v rámci IROP:

Prvým špecifickým cieľom (ozn. 1.1) je zlepšiť dostupnosť k infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom na rozvoj multimodálneho dopravného systému. Pomocou skvalitnenia ciest II. a III. triedy má dôjsť k zabezpečeniu pripojenia znevýhodnených miest a vidieckych regiónov na infraštruktúru TEN-T. Cieľom je tiež odstránenie nehodových lokalít. V dokumente sú vymedzené oprávnení prijímateľa a rovnako aj oprávnené aktivity, ktoré majú prispieť k naplneniu tohto cieľa. Oprávnenými prijímateľmi sú vyššie územné celky, hlavné mesto Bratislava a mesto Košice ako vlastníci ciest II. a III. triedy. Peňažné prostriedky majú byť použité na aktivity ako napr. spracovanie master plánu, teda plánu udržateľnej mobility ako predpokladu pre všetky nasledujúce navrhované intervencie do dopravného systému, rekonštrukcia a modernizácia najmä ciest II. triedy a výstavba ich nových úsekov .

Pod skratkou TEN-T rozumieme transeurópsku dopravnú sieť. Politika transeurópskej dopravnej siete sa zaoberá implementáciou a rozvojom celoeurópskej siete železničných tratí, ciest, vnútrozemských vodných ciest, námorných lodných trás, prístavov, letísk a železničných terminálov. Konečným cieľom je vyplniť medzery, odstrániť prekážky a technické prekážky, ako aj posilniť sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť v EÚ ([www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)).

Ďalším špecifickým cieľom (ozn. 1.2.1) je zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy. Ide o podporu takej siete mestskej dopravy, ktorej spoje na seba nadväzujú, a ktorá bude udržateľná a cenovo výhodná. Oprávnenými prijímateľmi sú mestá, obce, VÚC, subjekty poskytujúce pravidelnú dopravu. Medzi oprávnené aktivity patria aktivity zamerané na zlepšenie kvality vozového parku autobusovej dopravy, nákup nových autobusov, moderné tarifné či informačné systémy, spracovanie strategických dokumentov a pod.

Zvyšovanie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy na celkovom počte prepravených osôb predstavuje posledný špecifický cieľ (ozn. 1.2.2) prioritnej osi ohľadom bezpečnej a ekologickej dopravy v regiónoch. Cieľom je začleniť cyklistickú dopravu v rámci

mestskej a prímestskej mobility ako plnohodnotný spôsob prepravy. Oprávnenými prijímateľmi sú rovnako ako aj pri predchádzajúcom špecifickom ciele mestá, obce, VÚC, subjekty poskytujúce pravidelnú verejnú dopravu. Cieľ je zameraný na aktivity ohľadom rekonštrukcie, modernizácie a výstavby cyklistických komunikácií, propagovanie atraktivity cyklistickej dopravy, zvyšovanie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky a pod.

## 2. Európsky fond regionálneho rozvoja a financovanie dopravy

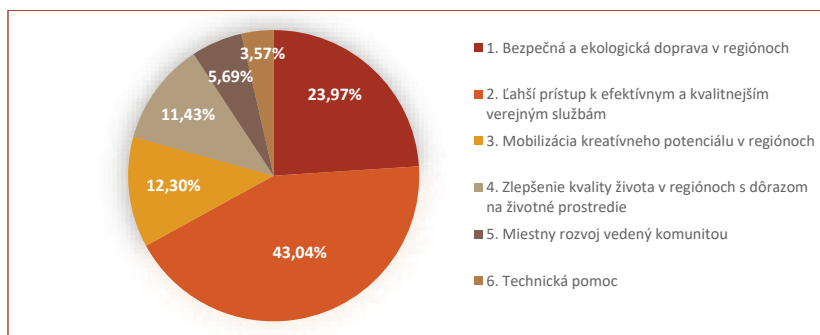
Financovanie stanovených priorít plynie z rozpočtu Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej len EFRR), kde sa, ako už bolo vyššie spomenuté, ráta aj s národným spolufinancovaním. Sumu, ktorá je na to vyčlenená a aká časť z toho prislúcha na jednotlivé priority, možno vidieť v nasledujúcej tabuľke.

**Tabuľka 1: Financovanie prioritných osí IROP 2014-2020 z EFRR v €**

Priorita	Suma
1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch	416, 829 257
2. Ľahší prístup k efektívnym a kvalitnejším verejným službám	748, 370 965
3. Mobilizácia kreatívneho potenciálu v regiónoch	213, 870 472
4. Zlepšenie kvality života v regiónoch s dôrazom na životné prostredie	198, 795 685
5. Miestny rozvoj vedený komunitou	98, 967 741
6. Technická pomoc	62, 000 000
<b>SPOLU</b>	<b>1 738, 834 120</b>

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IROP 2014-2020

Tabuľka 1 ponúka prehľad financovania jednotlivých priorít z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, pričom celková suma na ich podporu je vyše 1,7 mld. eur. Pre prehľadnejšie percentuálne znázornenie poslúži nasledujúci obrázok.



**Obrázok 1: Financovanie prioritných osí IROP 2014-2020 z EFRR v %**

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IROP 2014-2020

Na základe obrázka 1 možno konštatovať, že najväčšiu časť (až 43%) investičných priorít z EFRR tvoria verejné služby. Doprave je z rozpočtu určených skoro 24%, nasledujú investície do kreatívneho priemyslu s vyše 12%, do životného prostredia vyše 11% a na miestny rozvoj vedený komunitou je určených necelých 6%. Zvyšok rozpočtu predstavujú financie na technickú pomoc.

Hlavným zámerom podpory dopravy je podpora trvalo udržateľného regionálneho dopravného systému, ktorý zaručuje (najmä prostredníctvom verejnej osobnej dopravy) mobilitu a prístup k hlavným službám pre všetkých občanov. Významnú úlohu tu zohrávajú regionálne cesty (cesty II. a III. triedy). Správny rozvoj dopravného systému možno zabezpečiť vďaka regionálnemu plánu udržateľnej mobility, ktorý zahŕňa všetky druhy dopravy a analyzuje problémy infraštruktúry. Ide o plán s väzbou na všetky hlavné miestne aktivity (školsťvo, zdravotníctvo, územný rozvoj, vodné a odpadové hospodárstvo, atď.). Vývoj ciest musí zohľadňovať na jednej strane potreby verejnej osobnej dopravy a na strane druhej zabezpečenie pripojenia odľahlých oblastí na cestnú sieť vyšších kategórií, čo vytvára podmienky pre rozvoj konkurencieschopnosti a udržateľného rastu a zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy. Z hľadiska špecifických potrieb regiónov a hospodárskeho rastu je potrebné odstraňovať disparity pre jednotlivé oblasti v rámci celého územia SR (Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, 2014).

## 2.1 Financovanie dopravy z EFRR v Bratislavskom a Banskobystrickom samosprávnom kraji

Prerozdelenie alokácie IROP na územia samosprávnych krajov, t.j NUTS3, vychádzalo z niekoľkých kritérií ako napr. počet obyvateľov, HDP/obyvateľa, nezamestnanosť a pod. Pre menej rozvinuté regióny sa alokovalo približne 933 mil. eur, pre jediný viac rozvinutý región – Bratislavský kraj vyše 86 mil. eur. Príslušné alokácie tvoria pre prípravu Regionálnej integrovanej územnej samosprávy (ďalej len RIUS) neoddeliteľnú súčasť jej vykonávacej časti. RIUS je plánovacím nástrojom pre aplikáciu integrovaného prístupu, ktorý sa uplatňuje pri realizácii IROP v programovom období 2014 – 2020. Pre komparáciu nahliadneme na prostriedky prioritynej osi dopravy v rámci Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej len BBSK) ako menej rozvinutého regiónu a Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len BSK) ako viac rozvinutého regiónu.

**Tabuľka 2: Finančný plán RIUS a UMR na obdobie 2014-2020 pre Banskobystrický kraj so zameraním na špecifické ciele priority č.1 IROP v €**

Špecifický cieľ	Vidiecka časť	Mestská časť	SPOLU
1.1	34 050 000	7 000 000	41 050 000
1.2.1	4 000 000	2 600 000	6 600 000
1.2.2	8 000 000	9 500 000	17 500 000

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov RIUS 2014-2020 pre Banskobystrický kraj

Tabuľka 2 ponúka prehľad finančného plánu pre špecifické ciele prvej priority IROP vo vidieckej a mestskej časti BBSK. Dokopy na bezpečnú a ekologickú dopravu je z EFRR vyčlenených pre tento kraj vyše 65 mil. eur, pričom omnoho väčšia alokácia je na vidiecku časť oproti mestskej časti. Najviac, až 41 mil. eur, ide na cesty II. a III. triedy, vyše 17 mil. eur ide na nemotorovú dopravu a vyše 6 mil. eur na zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy.

Predpokladá sa, že výsledkom podpory tejto priority bude zlepšenie napojenia regiónu na nadradenú cestnú infraštruktúru a infraštruktúru TEN-T smerom na D1, R1, R2, zlepšenie stavebno-technického stavu cestnej siete s dopadom na bezpečnosť, plynulosť cestnej premávky, zníženie nehodovosti, zníženie energetickej náročnosti dopravy a zníženie negatívnych dopadov na životné prostredie a ďalšie. Merateľnými ukazovateľmi výstupu pre špecifický cieľ 1.1. je podľa RIUS pre BBSK úspora času v cestnej doprave, celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest a celková dĺžka nových ciest.

Merateľnými ukazovateľmi výstupu pre špecifický cieľ 1.2.1 je počet predaných cestovných lístkov integrovaného dopravného systému a podiel nízkopodlažných autobusov na celkovom počte autobusov. Kraj má dospieť k efektívnejšiemu využívaniu verejnej osobnej dopravy na základe spracovaných miestnych plánov udržateľnej mobility, regionálneho plánu udržateľnej mobility a aktualizovaného plánu dopravnej obslužnosti na svojom území, zmeniť deľbu prepravnej práce v prospech ekologicky priaznivejších módov dopravy vrátane nemotorovej dopravy a pod.

Správne zvolenými aktivitami pri špecifickom ciele 1.2.2. má dôjsť k podpore dostatočne vybudovanej siete cyklo dopravných trás v sídlach a medzi sídlami ako súčasť IDS a mikrosystémov dopravy, dobudovaniu cyklocesty z Banskej Bystrice do Zvolena, k prepojeniu Banskej Bystrice so Sliačom a pod., pričom merateľným ukazovateľom výstupu je podiel cyklistickej dopravy na celkovej deľbe dopravnej práce. Uvedené výstupy tvoria len príklad z toho, čo je uvedené v strategickej časti dokumentu.

Ďalšia časť príspevku je zameraná na BSK.

**Tabuľka 3: Finančný plán RIUS a UMR na obdobie 2014-2020 pre Bratislavský kraj so zameraním na špecifické ciele priority č.1 IROP v €**

Špecifický cieľ	Vidiecka časť	Mestská časť	SPOLU
1.1	3 863 893,80	14 136 106,20	18 000 000
1.2.1	429 321,53	1 570 678,47	2 000 000
1.2.2	214 660,77	785 339,23	1 000 000

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov RIUS a UMR 2014-2020 pre Bratislavský kraj

Tabuľka 3 ponúka prehľad finančného plánu pre špecifické ciele prvej priority IROP vo vidieckej a mestskej časti BSK. Tento kraj je jediným viac rozvinutým krajom v Slovenskej republike a v porovnaní s vyššie opísaným menej rozvinutým regiónom sa omnoho viac prostriedkov sústreďuje práve na rozvoj dopravy v mestskej časti, najviac na špecifický cieľ 1.1. Uvedené sumy nezohľadňujú národné spolufinancovanie. Spolu na bezpečnú a ekologickú dopravu je z EFRR vyčlenených pre tento kraj 21 mil. eur., z toho až 18 mil. eur na cesty II. a III. triedy, najmenej na nemotorovú dopravu.

Merateľným ukazovateľom pre špecifický cieľ 1.1 je úspora času v cestnej doprave, pre špecifický cieľ 1.2.1 počet predaných cestovných lístkov integrovaného dopravného systému a podiel nízkopodlažných autobusov na celkovom počte autobusov, vhodných aj pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou, a pre špecifický cieľ 1.2.2 podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce. Očakávané výsledky podpory dopravy sú veľmi podobné ako pri BBSK. V oboch prípadoch by malo byť výsledkom podpory dopravy podpora trvalo udržateľného regionálneho dopravného systému.

## **Záver**

Financovanie dopravy je založené na viaczdrojovom financovaní. Regióny majú k dispozícii verejné prostriedky, súkromné prostriedky (PPP projekty), prostriedky vytvorené koncesným systémom a v neposlednom rade, odkedy vstúpila Slovenská republika do Európskej únie, aj zdroje z európskych štrukturálnych fondov. Doprave sa kladie čoraz väčší význam, hlavne sa dbá na jej bezpečnosť a ekologickosť. Strategický dokument Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020 zahrnul bezpečnú a ekologickú dopravu v regiónoch medzi svoje prioritné osi, konkrétne ako prioritnú os č. 1. V rámci danej priority boli stanovené tri špecifické ciele, vymedzené oprávnené aktivity a oprávnení prijímatelia prostriedkov z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Prerozdelenie alokácie IROP na územia samosprávnych krajov vychádzalo z niekoľkých kritérií, pričom sa bralo do úvahy aj to, či ide o viac rozvinutý alebo menej rozvinutý región. Na základe komparácie Banskobystrického samosprávneho kraja ako menej rozvinutého regiónu a Bratislavského samosprávneho kraja ako viac rozvinutého regiónu sme došli k záveru, že pre tento menej rozvinutý región je na bezpečnú a ekologickú dopravu alokovaných trikrát viac prostriedkov ako vo viac rozvinutom regióne, zároveň tu podpora dopravy smeruje viac na vidiecku časť ako na mestskú časť, pričom vo viac rozvinutom regióne je to presne naopak. Dôležité však je, že bez ohľadu na rozvinutosť regiónu, podporou kvalitného a fungujúceho systému verejnej dopravy napomáha regiónu zvýšiť svoju atraktivitu a konkurencieschopnosť, čo má značný vplyv na regionálny rozvoj.

## Literatúra

ČEPELOVÁ, A., DOUŠA, M., 2018. Exploitation of modelling in optimization of rail transport in the European Union. In: *SGEM 2018*, vol. 5., p. 71-78. ISBN 978-619-7408-67-6.

EURÓPSKA KOMISIA. *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. [online] 2019. [cit. 9.10.2019] Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en).

*Integrovaný regionálny operačný program IROP*. [online] 2019. [cit. 9.10.2019] Dostupné z: <http://iropba.sk/operacny-program/>.

MINISTERSTVO PÔDOHOSPODÁRSTVA A ROZVOJA VIDIEKA SR. 2014. *Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020*. [online] 2019. [cit. 9.10.2019] Dostupné z: <http://www.mpsr.sk/index.php?navID=47&slD=67&navID2=1036&start>.

MINISTERSTVO PÔDOHOSPODÁRSTVA A ROZVOJA VIDIEKA SR. 2015. *Prerozdelenie alokácie IROP na územia samosprávnych krajov pre účely implementácie Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020*. [online] 2019. [cit. 11.10.2019] Dostupné z: <http://www.mpsr.sk/sk/index.php?navID=84&id=9829>.

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR. 2014. *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020*. [online] 2019. [cit. 16.10.2019] Dostupné z: [https://www.ssc.sk/files/documents/rozvoj\\_cestnej\\_siete/strategicky\\_plan.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/rozvoj_cestnej_siete/strategicky_plan.pdf).

BANSKOBYSYTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ. 2018. *Regionálna integrovaná územná stratégia banskobystrického kraja na roky 2014-2020*. [online] 2019. [cit. 11.10.2019] Dostupné z: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/regionalna-integrovana-uzemna-strategia-bbk-verzia-1-2>.

BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ. 2015. *Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja na roky 2014-2020*. [online] 2019. [cit. 11.10.2019] Dostupné z: [www.region-bsk.sk](http://www.region-bsk.sk) › SCRIPT › ViewFile\_

ZELENÝ, Ľ. 2004. *Rozvoj dopravy vo svete*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Prahe, ISBN 80-245-0671-8.

### Adresa autorky

Mgr. Tatiana Gmitrová  
Interná doktorandka  
Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach  
Fakulta verejnej správy  
Popradská 66  
041 32 Košice 1  
E-mail: [tatiana.gmitrova@student.upjs.sk](mailto:tatiana.gmitrova@student.upjs.sk)