

# PROGRAM DOPRAVA, VÝSTAVBA, POŠTA A TELEKOMUNIKÁCIE

## SPOLU - občianska demokracia

Slovenská republika patrí medzi moderné európske krajiny, ktoré pod vplyvom historického vývoja zápasí s klasickými problémami východoeurópskych krajín, jednou z nich je aj oblasť dopravy. V súčasnosti patrí Slovenská ekonomika medzi najprosperujúcejšie ekonomiky medzi krajinami EÚ. Pozitívny vývoj hospodárstva a ekonomiky sa zakladá na výrobe špičkových produktov s najnovšími technológiami a to najmä v automobilovom priemysle. Táto rozhodujúca oblasť stále funguje, ale nevieme dokedy bude ochotná akceptovať zastaranú, nekoncepčne budovanú a nekompatibilnú infraštruktúru.

Úspešne fungujúca doprava je základom dlhodobého úspechu ekonomiky našej krajiny. Bez jej strategického plánovania a budovania môže mať doprava negatívny dopad na rozvoj celého hospodárstva. Firmy a zahraniční investori budujú u nás pobočky nie len z dôvodu lacnej pracovnej sily, ale aj z dôvodu výhodnej regionálnej polohy v strede Európy, ktorá im zabezpečuje efektívny tok produktov do okolitých krajín i do celého sveta.

Pokiaľ dopravná infraštruktúra nekopíruje požiadavky ekonomiky, demografického rozvoja obyvateľstva a aktuálne trendy vo svete, môže sa stať, že naša ekonomika bude stagnovať a nebude konkurovať okolitým krajinám. Hospodárska efektivita i občiansko-ekonomická stabilita sú hlavné dôvody, prečo chce strana SPOLU aktívne budovať **kvalitnú a efektívnu dopravnú infraštruktúru** v našej krajine a strategicky plánovať jej ďalší rozvoj.

Dopravu chápeme ako komplexný orgán funkčných prvkov, ktorý musí spĺňať najmodernejšie požiadavky nášho obyvateľstva a vzájomnou previazanosťou prispievať k efektívnemu toku ľudí a tovarov v našej krajine.

## CIELE

**Strana SPOLU sa v rezorte Dopravy a výstavby zameria na nasledujúce najdôležitejšie aktivity:**

- Definuje jasnú **konceptiu rozvoja dopravy** a dodržiavanie záväzkov vyplývajúcich z členstva v EU, týkajúcich sa noriem európskeho dopravného systému
- Vypracuje **záväznú dopravnú politiku** štátu a bude ju aktívne dodržiavať
  - Zabezpečí rovnomerný rozvoj všetkých druhov dopravy na základe ich potrieb a významu
  - Aktívne začne riešiť **budovanie obchvatov** miest a obcí
  - Zapojí do praxe integrovaný systém riadenia dopravy
- Bude preferovať budovanie infraštruktúry so zreteľom na ekonomicky a hospodársky významné regióny
- Zvýši kvalitu a efektivitu riadenia všetkých inštitúcií patriacich pod rezort MDV SR
  - Manažérske pozície bude obsadzovať výhradne na základe **transparentného výberového konania**
  - Firmy v gescii MDV SR **prejdu optimalizáciou** a auditom efektívnosti fungovania
  - Stabilizuje** už existujúcu kvalifikovanú a odbornú pracovnú silu

- Podporí **nové trendy** v mobilite (výstavba elektro staníc, rozvoj 5G mobilnej siete, podpora Smart - cities, Smart dopravné značenia, atď.) legislatívne aj výstavbou infraštruktúry

## 1.) Cestná doprava

Ministerstvo dopravy musí zabezpečovať dostupnosť cestnej siete Slovenskej republiky. S aktívnym prístupom ministerstva k rozvoju výstavby a rekonštrukcii ciest bude možné dokončiť diaľnice, zrekonštruovať cesty a mosty I. triedy, modernizovať cesty II. a III. triedy a zabezpečiť vysporiadanie pozemkov ležiacich pod komunikáciami. Silné ministerstvo dopravy zabezpečí, aby štát neľahal za kratší koniec s dodávateľmi.

Koncepciu dopravy postavíme na odborných návrhoch a nie na politických rozhodnutiach. Nebude viac možné stavať diaľnice na miestach a v rozsahu, kde to nie je efektívne. Nájdeme optimálne riešenie pre každé mesto a obec individuálne. Prioritou pre nás je budovanie obchvatov pomocou ciest I. triedy. Povoľovací proces nesmie trvať 10 rokov, ale nanajvýš 2 roky. Bez efektívneho a elektronického povoľovacieho konania však nebude možné tieto ciele naplniť.

Naše ciele v diaľničnej sieti

- Zahájenie realizácie **chýbajúcich úsekov** diaľnice D1 a D3
  - Chýbajúca diaľnica na Kysuciach je dôvod, že sa v okolí Čadce tvoria niekoľkohodinové kolóny. Diaľnica D1 je spojnica metropoly východu s hlavným mestom a preto je nutné ju dobudovať a zabezpečiť tak plynulú jazdu po diaľnici od Bratislavy po Košice.
- Rozšírenie úsekov diaľnice D1 Bratislava – Trnava tak, aby mala **plnohodnotný odstavňý pruh**
  - ide o najnebezpečnejší diaľničný úsek, ktorý bol pôvodne rozšírený len dočasne, no v takomto stave je toto nebezpečné riešenie už 10 rokov a prinieslo niekoľko smrteľných nehôd

- Zahájenie výstavby **kritických úsekov** na R2 a R3
  - Dobudovanie týchto úsekov rýchlostných ciest odľahčí obce a mestá od tranzitnej dopravy, umožní rýchlejšie a pohodlnejšie cestovanie, v regiónoch s vysokou mierou nezamestnanosti dopomôže k ich rozvoju a zvýši tak životnú úroveň obyvateľov
- Príprava **chýbajúcej dokumentácie** diaľnic a rýchlostných ciest
  - vytvoríme tím zásobník projektov, kedy bude možné plynule stavať diaľnice a rýchlostné cesty po zabezpečení financovania
- **Zrekonštruovanie odpočívadiel** na diaľniciach a rýchlostných cestách tak, aby zodpovedali požiadavkám 21. storočia, keďže väčšina z nich je v **dezolátnom** stave
  - každé odpočívadlo vybavíme modernými sociálnymi zariadeniami
  - bude obsahovať nové oddychové plochy so zariadením na občerstvovanie
- Zavedieme platnosť ročnej diaľničnej **známky na 365 dní**
  - v súčasnosti, ak niekto kúpi nový automobil v polovici roka, má možnosť zakúpiť si okrem týždennej a mesačnej iba celoročnú diaľničnú známku, ktorá mu platí iba do konca januára a nie 365 dní. Táto úprava má za následok menšie využívanie diaľnic, ako by mohlo byť.
- Príprava nových podmienok a zmluvy na **výber mýta**
  - Zmluva na výber mýta je veľmi nevhodne nastavená pre štát. Toto je nutné zmeniť a dostatočne včas pred koncom súčasnej zmluvy je potrebné vypísať súťaž na nového prevádzkovateľa tak, aby sa maximalizovala výška výberu poplatkov pre štát.

### **Naše ciele v cestách I., II. a III. Triedy**

- Prehodnotenie efektivity fungovania SSC s NDS

V súčasnosti zabezpečuje NDS prevádzku na diaľniciach a rýchlostných cestách a SSC na cestách I. triedy, to znamená, že dve spoločnosti vykonávajú to isté, ako v minulosti jedna. Urobíme legislatívne úpravy a **zlúčime pôsobnosť Národnej diaľničnej spoločnosti a**

**Slovenskej správy ciest.** Vytvoríme tak jednu cestnú spoločnosť. Projektová príprava, výstavba a správa hlavných cestných koridorov bude jednotná, efektívna. Je potrebné zvoliť jeden najvhodnejší typ spoločnosti na výstavbu a správu ciest a ten následne zastreší všetky diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy.

- Zahájenie mobilizácie výstavby chýbajúcich obchvatov v mimoriadne vyťažených mestách. Mimoriadne vyťaženými mestami na základe dopravných analýz sú najmä **Malacky, Senica, Hlohovec, Šaľa, Prievidza, Levice, Krupina, Stropkov, Kežmarok, Sabinov**. Z dôvodu rýchlejšej realizácie aj finančnej výhodnosti je budovanie obchvatov v kategórii ciest I. triedy rozumnejšie riešenie, ako budovanie rýchlostných ciest, slúžiacich ako obchvat miesta. Cesty I. triedy môžu oproti rýchlostným cestám napríklad viac kopírovať terén, je možné pri nich použiť menšie smerové a výškové oblúky, preto nepotrebujú toľko mostov a tunelov, ktoré stavbu najviac predražujú a spomaľujú.
- Zahájenie dlho odkladanej rekonštrukcie mostov na cestách I. triedy. Z celkového počtu 1874 je dnes viac ako **120 vo veľmi zlom až havarijnom stave**. Nedostatok financií viedol k odkladaniu rekonštrukcií, čo má za následok neustále zhoršovanie ich stavebnotechnického stavu, čím narastajú aj náklady na ich opravu.
- Prehodnotenie prechodu ciest II. a III. triedy naspäť do vlastníctva štátu po vzore Českej republiky. Momentálny stav, kedy sú vo vlastníctve jednotlivých VÚC, sa javí ako **dlhodobo neudržateľný**. VÚC nemajú dostatok finančných prostriedkov na rekonštrukcie a modernizáciu takmer 14 tisíc km ciest. Dlhodobo sa tým zhoršuje ich stavebnotechnický stav, čo ohrozuje samotnú bezpečnú premávku na nich.

### **Ostatné ciele v cestnej doprave**

- **Uvoľnenie trhu s vydávaním EČV** pre motorové vozidlá, keďže dnešný monopol nedokáže vytvárať tlak na zníženie ceny za ich výrobu. Licencie na predaj EČV bude môcť získať každá spoločnosť, ktorá splní kritériá.
- **Zlúčenie emisnej kontroly s STK**, čo odbremení časť byrokracie spojenej s dvomi protokolmi, dvomi nálepkami a pod., zaťažujúce majiteľov áut.
- Zavedenie váhy na **kontrolu kamiónov na hraničných priechodoch**, čím sa zabráni nadmernému poškodzovaniu našich ciest, ktoré nie sú na takúto záťaž stavané. Preťažené

kamióny negatívne vplyvajú na bezpečnosť cestnej premávky vplyvom predlžovania brzdných dráh a celkovej ovládateľnosti. Zanedbateľný nie je ani vplyv na životné prostredie, keďže preťažené kamióny spália viac pohonných hmôt.

- Zavedenie účinného mechanizmu **vyberania pokút od cudzincov**, ktorí na našom území porušia pravidlá cestnej premávky. Pokuty sa u nás v súčasnosti vôbec nevymáhajú, v susedných krajinách štát vymáha tieto pokuty cez právnické kancelárie (Maďarsko) alebo vo vlastnej réžii (Rakúsko)
- **Zrušenie nespravodlivej registračnej dane**, ktorá dnes uprednostňuje neekologické staré vozidlá pred novými, čím robíme zo Slovenska vrakovisko Európy

## 2.) Železničná doprava

V rámci medzinárodných dopravno-logistických koridorov prechádzajú Slovenskou republikou tri významné paneurópske koridory TEN-T. Na sieti železníc SR sú koridory č. IV., V. a VI. tvorené železničnými traťami štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – štátna hranica SR/MR, Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Čop – štátna hranica SR/UA a štátna hranica PR/SR – Skalité – Čadca – Žilina. Koridor č. VII. je tvorený vodným tokom Dunaja.

### Súčasný stav železníc

Železničná sieť nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Jej technický stav je neuspokojivý, najmä z dôvodu dlhodobého podfinancovania. Na prevádzke vlakov sa nedostatky prejavujú častými poruchami.

## Naše ciele v železničnej infraštruktúre

- Zmeníme prístup v dlhodobu **zanedbávanej a ignorovanej** oblasti analýz, štúdií, potrebných pre definovanie dlhodobej stratégie, koncepcie a princípov modernizácie železničnej infraštruktúry a jej interoperability s podmienkami EÚ, vrátane implementácie záväzkov z Bielej knihy EÚ a sieťou TEN-T a s jasnými prioritami pre investície v celej sieti ŽSR
- Zrýchlime **modernizáciu koridorov** a hlavných tratí (zdvojkolajnenie, elektrifikácia atď.)
  - hlavné trate prechádzajúce cez Slovensko sú zastaralé, nezmodernizované, kvôli čomu nás obchádzajú medzinárodné prepravy komodít a strácame finančný benefit z tejto prepravy
- zásadným spôsobom treba modernizovať vozový park ZSSK. Nespoľahlivé rušne a zastaralé nekomfortné vagóny odpudzujú veľkú časť cestujúcich. Do moderných a príjemných vagónov nebude problém prilákať cestujúcich, čo sa odrazí aj v samotných príjmoch za cestovanie.
- Vytvorenie jasnej **koncepcie rozvoja dopravy** v nadväznosti na európsky dopravný systém
  - doteraz takáto koncepcia vytvorená nebola, bez nej nie je možné definovanie dlhodobej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry
- Spracovanie štúdie možného budovania **vysokorýchlostných tratí**
  - na porovnanie v susednom Česku takúto štúdiu už spracovanú majú a napr. v Nemecku alebo Francúzku tieto trate roky prevádzkujú. Bez tejto štúdie nie je možné definovanie dlhodobej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry.
- **Zmodernizovanie** a zvýšenie atraktivity železničného **prekladiska** v Čiernej nad Tisou a v Maťovciach
  - zmodernizovaním a zvýšením atraktivity železničného prekladiska v Čiernej nad Tisou a v Maťovciach chceme využiť naše prepravné kapacity na existujúcich tratiach, ktoré sa nám javia ako nedostatočne využité. Zvýši sa tým aj kapacita uvedených prekladísk tovaru smerujúceho po širokorozchodnej trati z Ruska a z ázijských krajín do strednej a západnej Európy a zabránime snahám cez naše územie vybudovať pokračovanie tejto širokorozchodnej trate až do susedného

Rakúska, kde majú v pláne takéto prekladisko vybudovať, čím by sme prišli o finančné benefity, ktoré nám v súčasnosti z týchto prekladísk plynú.

- Urýchlené **zabezpečenie potrebných analýz**, štúdie a diskusie odborníkov, ktorých výsledkom by mala byť nemenná Dopravná politika štátu v kontexte EÚ = Stratégia rozvoja, modernizácie a integrácie dopravy
  - Príprava projektov a ich realizácia striktne podľa stratégie rozvoja, modernizácie a integrácie dopravy
- **ozdravenie ŽSR a ZSSK, optimalizácia ZS Cargo** na malého, ale efektívneho dopravcu

### Naše ciele na regionálnej úrovni

- **Železničné riešenia pre hlavné mesto:** Doplníme prevádzku prímestskej vlakovej dopravy tak, aby bola koľajová doprava konkurenciou automobilovej doprave. Dobudujeme **záchytné parkoviská** pri kľúčových železničných staniciach. Toto riešenie je nutné zosúladiť s potrebami mesta a ďalšími dopravnými riešeniami v okolí novej stanice Filiálka. Tento projekt pre svoju komplexnosť a jedinečnosť bude výzvou a hlavnou skúškou národnej a regionálnej koordinácie. Samozrejmosťou je **obnova Hlavnej železničnej stanice** ktorá už niekoľko nepodarených pokusov absolvovala. Hlavné mesto si zaslúži modernú a funkčnú Hlavnú stanicu, za ktorú sa nebudeme musieť hanbiť. Obdobným spôsobom budú riešené ďalšie mestá, ako napr. Žilina (modernizácia trate Žilina – Rajec), Košice (modernizácia trate Moldava – Košice), Zvolen (modernizácia trate Zvolen – Šahy).

## 3.) Výstavba

Stavebný zákon v terajšej podobe nereflektuje na súčasné potreby spoločnosti a je potrebné ho čo najskôr upraviť. V súvislosti so zvyšovaním úrovne služieb a transparentnosti je potrebné čo najskôr a v čo najväčšej miere aj do tejto sféry zaviesť elektronizáciu a digitalizáciu. Štát by mal aktívne napomáhať aj pri budovaní štartovacích nájomných bytov pre mladé a začínajúce rodiny.



## Naše ciele v povoľovacom procese

- Tam, kde je schválený územný plán, **zlúčime územné konanie so stavebným konaním**, ktoré bude prebiehať výhradne elektronicky. Každá stavba bude mať na webe zverejnenú dokumentáciu, ako je to dnes pri stavbách posudzovaných podľa EIA. Týmto opatrením sa zabezpečí väčší dohľad verejnosti nad stavbami, čo v konečnom dôsledku prispeje k transparentnosti.
- **Odstránime obštrukcie z procesu posudzovania stavieb** podľa zákona 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- **Rodinné domy** s jedným nadzemným podlažím, bez obytného podkrovia, bez podpivničenia a s celkovou plochou do 150 m<sup>2</sup> sa **budú povoľovať ohlásením stavby**. Odbúrame tým množstvo byrokracie spojenej s povoľovaním jednoduchej stavby, čím uľahčíme a sprehľadníme výstavbu rodinných domov.
- **Pokuty** za priestupky v stavebnom konaní **sa budú odvíjať od ceny nehnuteľnosti**, čím sa docieli zníženie počtu nelegálnych stavieb. Každý nepoctivý stavebník si rozmyslí, či začne stavať bez právoplatného stavebného povolenia. Pokuty budú až **do výšky 50%** z ceny nehnuteľnosti.
- **Zredukujeme špeciálne stavebné úrady** a prerozdělíme ich kompetencie medzi nimi. Dnes povolenie na komunikáciu môžu vydávať až 3 stavebné úrady.
- Zavedieme **povinnosť mať v každej obci územný plán** s povinnou aktualizáciou každých 10 rokov. Najmenšie obce budú môcť získať dotáciu od štátu na jeho obstaranie.
- **Zavedieme pravidlá zamedzujúce špekulatívnemu skupovaniu pôdy** pod významnými investíciami a ochránime tým pôvodných vlastníkov pôdy, ktorých podvodníci pri kúpe úmyselne zavádzajú
- Obmedzíme reklamné stavby tak, aby sa **minimalizoval reklamný smog**. Stanovíme zásady na osadzovanie reklamných plôch v intraviláne. Tieto plochy bude možné samosprávami zdaniť.
- Stanovíme jasné pravidlá, kedy **nebude možné nelegálnu stavbu** dodatočne **povoľiť** a stavebník ju bude musieť zbúrať

## Naše ciele v bytovej politike

- **Národný program výstavby nájomných štartovacích bytov**

Zavedieme národný program výstavby nájomných štartovacích bytov podporujúci **mladé rodiny**. Štát bude mať databázu projektov, ktoré budú z ekonomického hľadiska prijateľné a obce nebudú musieť dokumentáciu obstarávať, ušetrí tým významnú časť nákladov. Zároveň pre tieto projekty bude vopred odsúhlasená výška investícií, čím sa odbúra zdĺhavé posudzovanie nákladov. Potrebné je **upraviť pravidlá pre pridelovanie** tak, aby sa zohľadnil aj región, v ktorom sa budú byty nachádzať.

## 4.) Letecká a lodná doprava, cyklodoprava, pošta a telekomunikácie

### Naše ciele v leteckej doprave

- **Umožnenie strategického partnerstva so silným zahraničným partnerom**

Najlepším riešením pre letisko s malým počtom pohybov lietadiel, akým je letisko **M. R. Štefánika**, je strategický partner zo zahraničia, ktorý musí byť samozrejme vybraný transparentným procesom. Pod pojmom strategický partner rozumieme veľkého partnera z Ázie, prípadne Blízkeho východu, ktorý by si na Slovensku vybudoval základňu – vzdušný prístav, odkiaľ by ďalej pokračovali lietadlá krátkeho a stredného doletu do dôležitých obchodných centier Západnej Európy. Pozitívny finančný dopad by sa delil na priame investície súvisiace s modernizáciou nielen letiska, ale aj služieb súvisiacich s leteckou dopravou. Nepriame príjmy, ktoré by vyplynuli zo strategického partnerstva, by mohli mať dopad veľkosti ďalšej automobilky. Ideálnym partnerom by bola bez akýchkoľvek pochybností Čína. Pritiahnuť partnera veľkosti Číny by samozrejme vyžadovalo aktívne kroky na úrovni MDV SR, nadviazanie kontaktov s Čínskou obchodnou komorou a aktívny hospodársky lobbying priamo v Číne. Úspechom by bolo aj pritiahnutie stredne veľkého partnera, akými sú napríklad India, Vietnam, Kazachstan. Rakúsko sa ako strategický partner vyslovene nehodí, keďže je priamym regionálnym konkurentom.

## Naše ciele v lodnej doprave

Vodná doprava patrí medzi najmenej vyťažené formy dopravy. V súčasnosti na prepravu vyhovuje len rieka Dunaj a upravený dolný tok Váhu po Seredí. V našich podmienkach má význam hlavne doprava nákladná, ale netreba zabúdať na **využitie tejto formy dopravy ako alternatívu** pre dopravu osobnú pre južné obce a mesta v napojení na Bratislavu, avšak iba v prípade, že prevádzka tejto formy dopravy bude ekonomicky efektívna a trvalo udržateľná. Najdôležitejšie pri uvažovaní o tejto alternatíve je napojenie lodnej dopravy do integrovaného systému dopravy.

## Naše ciele v cyklodoprave

- **Podporíme rozvoj cyklotrás**

Cyklodoprava je nie len **ekologický** alternatívny systém dopravy, ale je aj zdraviu prospešná. Preto je podpora cyklodopravy nevyhnutná. Zavedieme legislatívne zmeny, ktorými **zjednodušíme povolovací proces nových cyklotrás**, čím podporíme rozvoj výstavby cyklotrás v meste aj mimo neho.

Zmeníme pravidlá na umiestnenie cyklotrás **v meste** tak, aby ich **začlenenie do jestvujúcej cestnej siete** bolo čo najrýchlejšie, efektívne a ekonomické.

Zavedieme **dotácie** zo štátu **pre mestá, obce a VÚC**.

## Naše ciele v Slovenskej pošte

Aj napriek pozitívnemu rastúcemu ekonomickému trendu nielen v rámci SR, ale aj v okolitých krajinách, nie je v súčasnosti Slovenská pošta v **dobrej** economickej, ani prevádzkovej forme. Medziročný nárast intenzity balíkových zásielok na jednej strane generuje vyššie výnosy, ale na strane druhej rentabilita produktovej ziskovosti má opačný klesajúci vývoj. Naše návrhy sú zamerané nielen na zlepšenie economickej efektívnosti, ale aj na zmeny, ktoré budú ľuďom

**zvyšovať komfort** poskytovaných služieb, napríklad aj v podobe **skrátienia čakacej doby** na poštách, predĺženia otváracích hodín alebo aj zabezpečenia bezproblémového zaparkovania.

- **Vytvorenie modernej a ekonomicky efektívnej pobočkovej siete**

Navrhované zmeny v pobočkovej sieti budú maximalizovať jej ekonomickú efektívnosť, zvyšovať jej kvalitu a tým komfort pre zákazníkov. Súčasťou navrhovaných zmien bude **vytvorenie moderných veľkokapacitných pôšt**, ktoré nahradia /zlúčia viacero malých pôšt, ktoré sú dlhodobo priestorovo ako aj personálne poddimenzované. Predpoklad vzniku takejto modernej veľkokapacitnej pošty sú veľké mestá alebo oblasti, ktoré z dlhodobého pohľadu nie sú schopné kapacitne obslúžiť verejný ako aj súkromný sektor a tým vznikajú neprimerané čakacie doby a nespokojnosť zákazníkov, čo vytvára negatívne synergické dopady na celkové pracovné prostredie zamestnancov takýchto pobočiek a tým aj na ich fluktuáciu zamestnancov a následný problémový nábor novej pracovnej sily.

Moderné veľkokapacitné pošty budú navrhované tak, aby zákazník komfortne a bez problémov zaparkoval svoje vozidlo a bol obslúžený **v moderných priestoroch**. Kapacitne budú navrhované tak, aby zvládali odslúžiť danú spádovú oblasť a tým sa budú **eliminovať dlhé čakacie doby**. Dostupnosť takejto veľkokapacitnej pošty bude **naviazaná na MHD** a otváracie hodiny budú prispôsobené súčasným trendom v oblasti týchto služieb.

- **Modernizácia technologických zariadení v nadväznosti na dlhodobo rastúci trend v oblasti e – commerce**

Elektronické nakupovanie produktov prostredníctvom e-shopov dlhodobo zaznamenáva rastúci trend a v budúcnosti sa predpokladá v pokračovaní tohto trendu. Táto skutočnosť vytvára tlak na moderné technologické vybavenie (ako sú linky na spracovanie zásielok), ktoré budú schopné **pružne reagovať** na zvýšené nárasty svojou spracovateľskou kapacitou. Moderné spracovateľské linky budú znamenať schopnosť zabezpečiť doručenie expresných zásielok v požadovanej lehote D+1 a tým dlhodobo plniť kvalitu v tejto oblasti, čím sa bude zvyšovať celková reputácia Slovenskej pošty u svojich zákazníkov.

- **Zavedenie obchodnej stratégie založenej na rentabilite, využívajúcej jedinečnosť Slovenskej pošty na slovenskom trhu, ktorá vyplýva z jej histórie, produktovej**

## **rozmanitosti a komplexnosti, ako aj celoplošného pokrytia služieb v rámci územia SR**

Slovenská pošta je na Slovenskom trhu jedinečná svojou históriou, produktovou rozmanitosťou a komplexnosťou ako aj celoplošným pokrytím služieb v rámci územia SR **prostredníctvom 1570 pobočiek a 45 balíkoboxov** a na základe týchto skutočností má dominantné postavenie na Slovenskom trhu.

Obchodná stratégia Slovenskej pošty musí byť založená na rentabilite vyplývajúcej zo zisku a nie výnosov. Cieľom novej obchodnej stratégie Slovenskej pošty bude **využitie** tohto **dominantného postavenia** na trhu a vytvorenie cenovej politiky pre komerčný sektor, pri ktorej bude striktné dodržiavaná rentabilita produktov a služieb založená na zisku na základe ktorého bude možné realizovať potrebné zmeny.

- **Skvalitnenie manažmentu riadenia ľudských zdrojov**

Ľudské zdroje sú najväčšia hodnota a „dlhodobý poklad“ každej spoločnosti. Bez kvalitnej pracovnej sily nie je v súčasnosti možné byť úspešný. **Atraktívne pracovné prostredie**, dobrá nálada na pracovisku je v súčasnosti nutná súčasť každej spoločnosti, aby dokázala čeliť fluktuácii a problematickým náborom nových pracovných síl.

Zamestnanci Slovenskej pošty, či už triedič, vodič alebo poštárka musia byť odborne spôsobilí pre výkon svojej činnosti a preto je u nich vyžadované potrebné vzdelanie. Za takúto prácu musí byť aj **adekvátne mzdové ohodnotenie**.

Súčasný vývoj ukazuje, že v budúcnosti bude veľmi náročné zabezpečiť pracovnú silu v oblasti manuálnej práce, pracovnú silu pre pešie doručovanie a distribúciu zásielok, alebo vodiča poštovej prepravy, preto bez adekvátneho motivačného mzdového ohodnotenia a dobrého pracovného prostredia nebude Slovenská pošta dlhodobo schopná vysporiadať sa jednak s nárastom v oblasti e-commerce, ako aj udržaním kvality a bude tým nútená prijímať zamestnancov s tým najnižším alebo žiadnym vzdelaním, čo bude prehlbovať nekvalitu, stratu reputácie a následného trhového podielu.

Jedným z návrhov v tejto oblasti je využívanie tých najmodernejších spôsobov (elektronické a printové médiá, pracovné veľtrhy, atď) pri náboře nových zamestnancov a taktiež **motivačných nástrojov** pre stabilizáciu a udržanie si súčasných. V zmysle uvedeného bude do budúcnosti kľúčovú úlohu zohrávať manažment riadenia ľudských zdrojov v Slovenskej pošte, ktorý bude musieť vytvoriť stratégiu dlhodobo udržateľnú a schopnú garantovať

stabilizáciu súčasných a nábor nových zamestnancov. čím sa vytvorí predpoklad pre stabilitu a prosperitu celej firmy.

## **Naše ciele v telekomunikáciách**

- **Zabezpečenie podmienok pre budovanie 5G mobilnej siete**

Pre podporu zavádzania nových trendov nielen v doprave musia byť telekomunikačné systémy pripravené na prenos obrovského množstva dát. Takýto prenos je možný iba cez optické vedenie alebo 5G mobilnou technológiou. Preto sa budeme zaoberať za zabezpečenie podmienok pre budovanie 5G mobilnej siete.

## **Naše ciele v inováciách a nových trendoch**

Doprava ako taká je v súčasnosti výrazne poznamenaná technologickým pokrokom. V západnej Európe je vysokorýchlostná železnica realitou už niekoľko desaťročí, diaľničná i cestná sieť je vo výrazne lepšom technickom stave, doprava je usmerňovaná inteligentným dopravným značením, mestá sa rozvíjajú v koncepte Smart - city, predaj elektromobilov dosahuje viditeľný podiel na celkovej štruktúre vozového parku, rovnako je s tým spojené budovanie nabíjacích staníc, či vznik prvých vodíkových staníc.

Slovensko vo väčšine oblastí za krajinami V4 zaostáva a preto je našou prioritou aktuálny stav zvrátiť, vypracovať chýbajúce stratégie, zabezpečiť ich financovanie a našu dopravnú infraštruktúru prispôsobiť mobilite 21. storočia.

Chceme sa sústrediť najmä na tieto oblasti:

- **Elektro mobilita**

Dnes už neexistuje žiadny výrobca automobilov, ktorý by nemal v programe alebo by neplánoval do 2 rokov uviesť do predaja elektro automobil. Elektro mobilita je v súčasnosti najrýchlejší rastúcim dopravným riešením, ktorému treba prispôsobiť našu infraštruktúru.

Chceme **budovať nabíjacie stanice**, posilniť elektrifikačnú infraštruktúru a upraviť v tomto duchu aj stavebný zákon s cieľom čo najväčšieho pokrytia parkovacích miest elektrifikáciou.

- **Autonómne vozidlá**

Nové technológie nám prinášajú veľa nových možností. Autonómna technológia je ďalším riešením, ktoré sa na našich cestách objaví skôr, ako by sme čakali. **Potrebujeme sa na ňu pripraviť** nielen legislatívne, ale **aj dátovo** (5G mobilná sieť) a prispôsobiť jej i dopravné značenie a výstavbu nových ciest.

- **Smart-city**

Bratislava nie je jediným mestom na Slovensku, ktoré trpí upchatými cestami v dopravných špičkách, ktoré nemá dostatok parkovacích miest a ktorého občania nevyužívajú v dostatočnej miere mestskú hromadnú dopravu. I preto chceme našim mestám pomôcť a podporovať ich rozvoj v koncepcii Smart-city.

## **Finančné nároky rozvoja dopravy**

Stavebníctvo, ktoré úzko súvisí s budovaním dopravnej infraštruktúry, má významnú úlohu v naše ekonomike v podobe hospodárskeho rastu. Preto je nevyhnutné **zabezpečiť trvalý a hlavne stabilný prísun finančných prostriedkov** do tohto odvetvia. Operačný program Integrovaná Infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja) sa chýli ku koncu a na nové programové obdobie 2021 – 2027 bude vyčlenený menší balík finančných prostriedkov, ako tomu bolo doteraz a z tohto dôvodu je nevyhnutné nájsť stabilné riešenie financovania rozvoja dopravnej infraštruktúry.

### **Financovanie rozvoja dopravy bude pomocou:**

- EÚ fondy (programové obdobie 2021-2027)
- štátny rozpočet SR

- mýto a diaľničné poplatky (predpokladaný ročný príjem 500 mil. EUR)

### **Nevyhnutné investičné výdavky na dopravu:**

#### **Diaľničná sieť**

- pre dobudovanie D1 a D3 bude potrebné vyčleniť v nasledujúcich 5 rokoch **1,8 mld. EUR**
- pre dobudovanie nevyhnutných úsekov R2 a R3 bude potrebné vyčleniť v nasledujúcich 5 rokoch **2,02 mld. EUR**

#### **Cesty I. tr.**

- na výstavbu obchvatov miest bude potrebné vyčleniť v nasledujúcich 4 rokoch **240 mil. EUR**
- rekonštrukcia a modernizácia existujúcich ciest si vyžiada v nasledujúcich 4 rokoch **280 mil. EUR**. Z tejto sumy bude vyčlenených **80 mil. EUR** na opravy mostov ktoré sú dnes vo veľmi zlom technickom stave. Suma **200 mil. EUR** v nasledujúcich 4 rokoch by zabezpečila výmenu asfaltu na takmer **750 km** ciest čo by bolo takmer **23 %** z celkového počtu.

#### **Cesty II. a III. tr.**

- rekonštrukcia a modernizácia existujúcich ciest si vyžiada v nasledujúcich 4 rokoch **320 mil. EUR**. Z tejto sumy bude vyčlenených **60 mil. EUR** na opravy mostov ktoré sú dnes vo veľmi zlom technickom stave. Suma **260 mil. EUR** v nasledujúcich 4 rokoch zabezpečí výmenu asfaltu na viac ako **1230 km** ciest čo je takmer **10 %** z celkového počtu.

#### **Železničná infraštruktúra**

- pre dobudovanie hlavných železničných koridorov bude potrebné vyčleniť v nasledujúcich 5 rokoch **2,58 mld. EUR**



## Železničná preprava

- pre nevyhnutné zmodernizovanie vozového parku ZSSK bude potrebné vyčleniť v nasledujúcich 4 rokoch **580 mil. EUR**. Z tejto sumy budú nakúpené rušne, prímestské vlaky, modernizácia a nákup nových vozňov.

Rozpočet MDV SR nie je stabilný a podlieha veľkým výkyvom, čo spôsobuje pomalý rozvoj cestnej a železničnej infraštruktúry a nedostatočnú prevádzku a údržbu. Za posledných 5 rokov boli bežné a kapitálové výdavky ministerstva v nasledovnej výške:

- pre rok 2019            1,153 mld.
- Pre rok 2018            1,176 mld.
- Pre rok 2017            2,149 mld.
- Pre rok 2016            2,040 mld.
- Pre rok 2015            2,091 mld.

V súvislosti so zabezpečením rozvoja dopravy na Slovensku je **nevyhnutné** rozpočet ministerstva navýšiť a stabilizovať na úrovni **2,490 mld. EUR** ročne čo je cca **19%** nárast oproti rokom kedy ministerstvo aktívne čerpalo prostriedky z EÚ fondov.