

1. Pirátska strana – Slovensko

<https://www.slovenskipirati.sk/volebny-program/>

7. Doprava a spoje

Riešenie súčasných problémov v doprave si vyžaduje veľké investície a inovatívne riešenia. Situácia sa mení v čase v závislosti na ekonomických, sociálnych a politických okolnostiach. V stručnosti ide najmä o preťaženie cesty a dopravné zápchy, zastaranú železničnú infraštruktúru, nízku atraktivnosť verejnej dopravy, ekologické problémy, nedostatočné pripojenia na medzinárodné dopravné siete a bezpečnosť na cestách.

NAVRHOVANÉ RIEŠENIA

- *Rozširovanie a rozvoj infraštruktúry, najmä vo veľkých mestách ako je Bratislava a ďalšie, predovšetkým krajské mestá. Investovanie do nových cestných komunikácií a obchvatov, ktoré by umožnili lepšie rozloženie dopravy.*
- *Modernizácia železničnej siete a vozového parku, zvýšenie frekvencie spojení a zlepšenie pripojenia medzi mestami. Rozširovanie elektrifikácie tratí, výstavba nových tratí, rekonštrukcia existujúcich tratí a budovanie železničnej dopravy ako nosného ekologického modelu dopravy.*
- *Zavádzanie nových, ekologických a efektívnych prostriedkov verejnej dopravy, ako sú elektrické autobusy alebo moderné vlaky. Zlepšenie frekvencie, spoľahlivosti a pohodlia verejnej dopravy čo môže povzbudiť ľudí k ich väčšiemu využívaniu.*
- *Podporovanie elektromobility, vybudovanie infraštruktúry pre nabíjanie elektromobilov, podpora výskumu a vývoja ekologických technológií v doprave.*
- *Spolupráca s európskymi partnermi na výstavbe a modernizácii prepojení, ktoré by umožnili lepšiu integráciu Slovenska do európskych dopravných sietí.*
- *Zlepšovanie infraštruktúry (napr. lepšie osvetlenie, kvalitnejšie cestné značenie), zvýšená policajná kontrola, vzdelávacie kampane zamerané na bezpečné správanie vodičov, cyklistov a chodcov.*
- *Preferovanie a podpora dopravy na základe vodíkových, horčíkových a iných progresívnych pohonov.*
- *Podporovanie špičkových technológií v rámci inovácií v oblasti prepravy, ktoré zvýšia konkurencieschopnosť Slovenska vo svetovom meradle.*
- *Podporovanie budovania vysokorýchlostných železničných spojov a vlakov na báze TGV s preferovaním spojenia Praha - Bratislava – Košice – Kyjev, Budapešť – Košice – Warszawa a Wien – Bratislava – Krakov.*
- *Podporovanie okrajových železníc a ich rentability s cieľom zvýšenia efektívnosti prepravy spolu s riešením vyťaženia tratí na Slovensku na hranici variabilných nákladov. Zvážiť presunutie ich ekonomiky pod samosprávu.*
- *Dokončenie diaľničnej siete Bratislava – Košice a rýchlostných komunikácií Zvolen – Košice, Prešov – Vyšné Nemecké a Prešov – Rzeszów s podporou Poľska. Dobudovať diaľničnú sieť Juh – Sever na východe a západe a tým zvýšiť konkurencieschopnosť Slovenska.*
- *Podporovanie digitalizácie a priemyslu 4.0 digitalizovaním obcí wifi technológiou zdarma, a to pre obce do 5000 obyvateľov.*
- *Riešenie poštových služieb integráciou do obchodných jednotiek a integráciou s prepravnými spoločnosťami tak, aby sa služba dostala do všetkých obcí na Slovensku.*
- *Vytváranie nových urbanistických štúdií miest a obcí tak, aby sa mohla rozšíriť infraštruktúra pre osobné bezemisné dopravné prostriedky ako bicykle, elektrobicykle, kolobežky a pod., a to tak, aby mohli byť občanmi využívané ako hlavný osobný dopravný prostriedok po meste alebo obci.*
- *Urýchlenie zavádzania integrovanej dopravy, výstavba záchytných parkovísk v dosahu prímestských zastávok.*

2. Princíp

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=591683033150179&set=pb.100069254617889.-2207520000>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje, nedostatok prístupových ciest a chodníkov stručne pomenúva v kapitole Úroveň bývania.

3. Progresívne Slovensko

<https://progresivne.sk/program/>

Našou víziou je doprava, ktorá efektívne prepája Slovensko, vytvára príležitosti, znižuje regionálne rozdiely, chráni naše zdravie a šetrí životné prostredie. Verejná doprava bude predstavovať plnohodnotnú, vo väčšine prípadov preferovanú alternatívu k individuálnej automobilovej doprave. Oproti súčasnosti sa výrazne zlepši pravidelnosť, spoľahlivosť a kvalita verejnej dopravy, efektívne prepájajúcej mestá a regióny.

Motivácia kvalitou a dostupnosťou

- Dokončíme záväzný Plán dopravnej obslužnosti (PDO). Súčasný plán bude rozšírený o prímestskú autobusovú dopravu, ktorá bude nadväzovať na vlaky a spolu vytvoria prepojený systém. PDO zdefinuje, ako často a v akej kvalite majú jazdiť jednotlivé spoje tak, aby pokryli potreby cestujúcich.
- Zavedieme predplatný lístok CeloSlovák po vzore Rakúska, ktorý umožní cestovanie na celom Slovensku vo všetkých formách verejnej dopravy za výhodnú cenu. Zvýši sa motivácia cestujúcich vymeniť autá za iné ekologické formy dopravy. CeloSlovák bude dostupný aj v regionálnych a medziregionálnych verziách a umožní efektívne podporovať cestovanie znevýhodnených skupín.
- Zlepšíme stav dopravnej infraštruktúry tak, aby bolo možné naplniť plánovaný rozsah verejnej dopravy. Investície do modernizácie a obnovy infraštruktúry budú plánované v súlade s cieľovým stavom podľa Plánu dopravnej obslužnosti. Podporíme výstavbu terminálov integrovanej dopravy.

Železničná doprava

- Zefektívňujeme riadenie železničných spoločností. Zavedieme princípy riadenia orientovaného na výsledky. Manažment spoločností bude vybraný transparentným spôsobom a jeho odmeňovanie bude naviazané na plnenie kľúčových výkonnostných ukazovateľov. Budeme podporovať implementáciu odporúčaní z auditov oboch spoločností špeciálne v oblasti finančne návratných investícií. Zmeníme organizačnú formu ŽSR na štandardný firemný model.
- Vytvoríme systém dlhodobého plánovania a financovania železničných spoločností. Výška dotácie bude vypočítaná adresne a po zohľadnení inflácie stabilizovaná na minimálne 5 rokov. Železničné spoločnosti tak budú schopné lepšie plánovať svoju prevádzku a investície.
- Zreformujeme a navýšime investície do železníc. Zabezpečíme, aby ŽSR pripravovali investičné projekty rýchlejšie a kvalitnejšie v optimálnom rozsahu bez zbytočných častí, ktoré odčerpávajú potrebné zdroje. Prioritou budú investície do rekonštrukcie tratí, automatizácia riadenia dopravy a nákup techniky na údržbu tratí vo vlastnej réžii. Harmonogram železničných investícií bude garantovať zdroje pre ŽSR a bude slúžiť na odpočtovanie ich plnenia.
- Podporíme ZSSK vo zvyšovaní efektívnosti a príprave na liberalizáciu železničnej dopravy. Manažment musí zvýšiť konkurencieschopnosť ZSSK voči komerčným dopravcom. Riešením je automatizácia napr. v predaji lístkov, zníženie údržbového dlhu, zavedenie stabilného valorizovania cestovného a optimalizácia využitia vozidiel a personálu.
- Pripravíme dlhodobú víziu modernizácie a rozvoja železníc. Vychádzajúc z analytických materiálov zdefinujeme výhľadový stav slovenských železníc v roku 2040 a pripravíme zoznam investičných projektov, ktoré povedú k jeho naplneniu v súlade s princípmi hodnoty za peniaze. Sústreďme sa na elektrifikáciu tratí, modernizáciu na vyššiu rýchlosť a zvýšenie kapacity preťažených tratí.

Cestná doprava

- Urýchlíme opravy a rekonštrukcie ciest a mostov v zlom stave. Zabezpečíme dostatočné financovanie a efektívne riadenie pre projekty obnovy ciest. Zlepšíme kvalitu preventívnej údržby, aby sa minimalizovali budúce náklady spojené s náročnými rekonštrukciami. Otvoríme diskusiu s VÚC o financovaní údržby ciest II. a III. triedy a prekreslíme sieť ciest I. a II. triedy tak, aby zodpovedali ich skutočnému významu.
- Dobudujeme najviac potrebné diaľničné úseky a budeme hľadať čo najefektívnejšie riešenia dopravných problémov na cestách. Vďaka správnejmu výberu technického riešenia, trasovania a parametrov nových ciest bude možné riešiť väčšie množstvo problémových úsekov ako dnes. Prioritou na cestách I. triedy bude výstavba obchvatov miest a dedín, ktorá môže výrazne skrátiť cestovný čas a odbremeniť dopravu v intravilánoch.

- Zvýšime efektívnosť procesu prípravy investičných projektov. Posilníme interné kapacity SSC a NDS na prípravu podkladov pre projekty. Preveríme možnosti na urýchlenie prípravy diaľnic pri zachovaní všetkých potrebných krokov. Dôsledne budeme dodržiavať princípy hodnoty za peniaze.
- Zlepšíme riadenie SSC a NDS. Zavedieme princípy efektívneho riadenia štátnych firiem. Zvážíme prerozdelenie právomocí medzi SSC a NDS s cieľom zjednotiť činnosti podobného typu (napr. údržba ciest I. triedy a diaľnic). Budeme hľadať spôsob ukončenia nevýhodnej zmluvy na výber mýta a zabezpečenie jeho alternatívneho výberu.

Udržateľná doprava

- Podporíme výstavbu infraštruktúry pre elektrické vozidlá. Zjednodušíme legislatívu a vytvoríme mechanizmus finančnej pomoci pre výstavbu nabíjacích bodov.
- Podporíme urýchlenie výstavby cyklotrás. Zjednodušíme povolovací proces, majetkovoprávne vysporiadanie a technické normy pre cyklotrasy. Budeme podporovať vznik partnerstiev na úrovni miest a krajov s cieľom vytvoriť prepojenú cyklistickú infraštruktúru.
- Vytvoríme legislatívny rámec na podporu zdieľanej dopravy, ktorý pomôže mestám a obciam ju lepšie integrovať do ich dopravných systémov.

Bezpečnosť dopravy

- Zmeníme fungovanie dopravnej polície pre lepšiu prevenciu dopravných nehôd a kritických situácií na slovenských cestách. Pomocou dôslednej analýzy cestných nehôd a modelovania situácie na cestách do budúcnosti zaistíme efektívnejšie rozdelenie personálu cestnej polície a zabránime vzniku nových nehodových oblastí na Slovensku.
- Zavedieme bodový systém dopravných pokút po vzore ČR, ktorý funguje na základe sčítania „trestných bodov“ za rôzne dopravné priestupky, pričom prekročenie ich istého počtu môže viesť až k odobratiu vodičského preukazu. Rovnako zvýšime pokuty za riadenie vozidla pod vplyvom alkoholu a iných omamných látok a o ich škodlivosti zvýšime povedomie.
- Investujeme do siete stacionárnych radarov, ktoré zvýšia bezpečnosť na cestách systémom objektívnej zodpovednosti, teda bez nutnej prítomnosti personálu dopravnej polície na cestách

Investičný a výstavbový proces

- Zavedieme efektívne a stabilné investičné plánovanie. Zabezpečíme, aby mal každý rezort pripravený dlhodobý priorizovaný investičný plán, ktorý bude záväzný. Financovanie rezortov bude vychádzať z investičného plánu, vďaka čomu bude stabilné a predvídateľné. Projekty do investičného plánu budú vyberané v súlade s dlhodobou stratégiou po preverení relevantných alternatív na riešenie danej potreby a na základe analýzy návratnosti. V investičnej politike budeme dôsledne dodržiavať princípy hodnoty za peniaze.
- Zjednodušíme, zrýchlime a zvýšime kvalitu prípravy stavebných projektov. Zvýšime kvalitu posúdenia projektov vo fáze štúdie uskutočniteľnosti tak, aby jej výsledkom bol výber optimálnej alternatívy, čo zníži riziko komplikácií v ďalších fázach prípravy. Zjednotíme vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie (EIA) a územné rozhodnutie do jedného územného konania. Tým zvýšime kvalitu posúdenia projektu na jeho začiatku a ušetríme čas minimalizovaním duplicitných procesov a dodatočných úprav.
- Prijmeme kroky na urýchlenie procesu verejného obstarávania. Zabezpečíme, aby sa dokumentácia pre stavebné povolenie vypracovala v podrobnosti ako realizačný projekt. Vďaka tomu eliminujeme nekonečné dopytovania počas VO a zvýšime presnosť odhadu nákladov projektu. Zoptimalizujeme proces VO po vzore najlepšej zahraničnej praxe.
- Posilníme interné kapacity rezortov na prípravu projektov. Štúdie uskutočniteľnosti budú vypracované prevažne interne, čo povedie k zlacneniu a urýchleniu ich prípravy. Posilníme manažérsku zodpovednosť a projektový manažment v štátnych organizáciách zodpovedných za prípravu najväčších investičných projektov.
- Vytvoríme metodiku pre výber optimálneho technického riešenia. Podľa zahraničnej praxe stanovíme štandardy parametrov navrhovaných ciest, tratí a budov vzhľadom na výhľadovú potrebu. Preferované budú čo najefektívnejšie riešenia. Drahšie riešenia bude možné použiť až po preukázaní ich opodstatnenosti.

4. SPOLOČNE OBČANIA SLOVENSKA

<https://www.sosstrana.sk/program/>

DOPRAVA: dobudovanie a prepojenie východného Slovenska s hlavným mestom a dobudovanie cestnej siete v jednotlivých regiónoch (Strečno, tunel Višňové..)

5. OĽANO A PRIATELIA: OBYČAJNÍ ĽUDIA (OĽANO), NEZÁVISLÍ KANDIDÁTI (NEKA), NOVA, SLOBODNÍ A ZODPOVEDNÍ, PAČIVALE ROMA, MAGYAR SZÍVEK a Kresťanská únia a ZA ĽUDÍ

<https://www.obycajniludia.sk/zmluva-so-slovenskom/>

Koalícia sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

6. Komunistická strana Slovenska

<https://kss.sk/program>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

7. Maďarské fórum, Občianski demokrati Slovenska, Za regióny, Rómska koalícia, Demokratická strana

<https://magyarforum.sk/wp-content/uploads/2020/01/Volebn%C3%BD-program-2020.pdf>

Dopravná infraštruktúra

11. Pri výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest ako aj pri modernizácii železníc je potrebná oveľa väčšia vyváženosť, infraštruktúra by sa mala budovať úmerne k počtu obyvateľov v jednotlivých regiónoch. V doteraz veľmi zanedbaných južných regiónoch to znamená predovšetkým pokračovanie vo výstavbe rýchlostných ciest R7 a R2 ako aj prípravu výstavby ďalších úsekov, ale aj elektrifikáciu a výstavbu druhej koľaje na trase Bratislava – Komárno a modernizáciu a elektrifikáciu na úseku Zvolen – Lučenec – Košice.
12. V prípade elektronického mýta, ktoré platia nákladné autá je potrebné výrazne väčšiu časť dávať na výstavbu a obnovu dopravnej infraštruktúry, a výrazne menej na náklady a zisk prevádzkovateľa systému ako doteraz.
13. Aspoň polovica elektronického mýta vyzbieraná na cestách 1. triedy by sa mala vrátiť na údržbu a opravu ciest 1. triedy, a teda mala by byť príjmom Slovenskej správy ciest.
14. Pri vyvlastňovaní pozemkov pod diaľnicami a rýchlostnými cestami treba zrušiť postup, pri ktorom sa pôda najskôr prekvalifikuje na stavebný pozemok a až následne sa vyvlastní za zodpovedajúcu sumu. To najmä v blízkosti veľkých miest výrazne predražuje vyvlastnenie a tak aj celú výstavbu diaľnic a zároveň vytvára živnú pôdu pre špekulantov s pozemkami. Preto za poľnohospodársku pôdu treba dať primeranú (povedzme dvojnásobnú) náhradu alebo ponúknuť väčšie pozemky na výmenu, ale netreba ju prekvalifikovať na stavebné pozemky a tým výrazne predražiť celú výstavbu.
15. Na úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré sa dočasne postavili len v polovičnom profile by štát nemal vyberať poplatok za používanie pre osobné autá. Spoplatnené by mali byť len kompletne vybudované úseky.
16. Na regionálnych železničných tratiach (kde štát dotuje prepravu ľudí z verejných zdrojov) treba vypísať tendre na prevádzkovanie dopravy na rôznych úsekoch. V prípade medzinárodných a IC vlakov na hlavných trasách medzi väčšími mestami (kde nie je štátna dotácia) rôzne dopravné spoločnosti môžu voľne súťažiť. Dlhodobu by vypisovanie tendrov na regionálne linky by mali prevziať od štátu župy (spolu s balíkom peňazí na dotácie).
17. Pri stratových, menej využitých regionálnych linkách namiesto zrušenia prepravy najprv treba najprv ponúknuť tieto trate spolu v balíku s atraktívnejšími linkami (tam kde je to možné). Existuje tak možnosť na zabránenie zrušenia osobnej dopravy na týchto linkách.
18. Dokončíme privatizáciu čiastočne privatizovanej štátnej nákladnej železničnej dopravnej spoločnosti (ZSSK Cargo), a je potrebné postupne – spolu s vypísaním súťaží na regionálnych tratiach – privatizovať aj osobnú prepravnú spoločnosť (ZSSK).
19. Chceme postupne zvyšovať počet železničných priecestí so závorami, tam, kde sa stali tragické nehody osadenie závor v krátkom čase by malo byť povinné.
20. Považujeme za dôležité prepojenie letísk s verejnou hromadnou dopravou. Najvhodnejšie by bolo vybudovanie koľajovej dopravy na letiská, preto navrhujeme vybudovanie železničných staníc na bratislavskom a košickom letisku ako aj predĺženie mestských električkových liniek ma tieto letiská. Podporujeme aj vybudovanie železničných prepojení priemyselných parkov (väčšina týchto parkov nemá železničnú prípojku).

Rozvoj vidieka, pôdohospodárstvo, ochrana prírody

111. V rámci rozvoja infraštruktúry treba dať výrazne väčšie zdroje na výstavbu oddelených cyklotrás. Ide o najekologickejší spôsob dopravy, ktorý je zároveň najlacnejší a pomáha zdraviu. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry treba sústreďovať do regiónov so zanedbanou infraštruktúrou (málo diaľnic, modernizovaných železníc), ktoré sú atraktívne aj z hľadiska vidieckeho turizmu. Keďže rozdrobené a neusporiadané vlastníctvo pozemkov je najväčšou bariérou rýchlejšej výstavby cyklotrás, preto navrhujeme možnosť štátneho vyvlastňovania pozemkov pod cyklotrasami (podobne ako v prípade ciest).

8. Vlastenecký blok

https://www.hnutieonas.sk/?page_id=1109

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

9. Modrí, Most – Híd

<https://modri.sk/program/>

6. ZELENÁ TRANSFORMÁCIA PRE ODOLNEJŠIE SLOVENSKO

Zavedieme nové štandardy starostlivosti o infraštruktúru, ktorá zabezpečí bezpečnosť a spoľahlivosť cestovania. Vytvoríme systém, ktorý samosprávam umožní efektívne riadenie verejnej dopravy, zabezpečenie pravidelných a dostatočných spojov a jednotný cestovný lístok pre všetky typy prepravy. Tieto kroky výrazne zlepšia dopravnú obslužnosť a zefektívnia cestovanie po celom Slovensku.

214 Elektromobilita

Prostredníctvom dotačných a administratívnych opatrení umožníme intenzívnejší rozvoj elektromobility a budovanie siete nabíjajúcich staníc.

220 Dotácie na elektromobily

Podporíme nákup nových nízkoemisných áut prostredníctvom priamych finančných stimulov pre fyzické aj právnické osoby do strednej triedy D sumou 100 miliónov eur ročne.

221 Časovo obmedzená podpora

Budeme presadzovať podporu 5 000 eur pri kúpe nového batériového elektrického vozidla (BEV) a 3 000 eur pri kúpe plug-in hybridného vozidla (PHEV).

222 Daňové zvýhodnenie

Znížime daň z príjmu za súkromné využívanie služobných elektromobilov na 0 %, čo bude motivovať firmy pri elektrifikácii firemných flotíl.

223 Nabíjanie zamestnancov doma

Umožníme zamestnávateľom kompenzovať zamestnancom náklady na nabíjanie služobných elektromobilov doma bez nutnosti platiť dane a odvody. Inšpiráciou môže byť právna úprava z Česka

224 Referenčná cena

Novelizáciou daňových predpisov umožníme využitie referenčnej ceny nabíjania pre zúčtovanie pracovných ciest aj bez nutnosti použitia elektromeru.

227 Usmernenie k stavebnému zákonu

Vypracujeme smernice pre transparentnejšie a efektívnejšie procesy súvisiace s výstavbou nabíjajúcich staníc.

228 Jednoduchšie povolenie

Zjednodušíme a stransparentníme proces povolenia nabíjajúcich staníc prostredníctvom novelizácie Stavebného zákona.

230 Domáce nabíjanie

Finančne podporíme inštaláciu súkromných nabíjajúcich staníc podľa vzoru ostatných krajín EÚ.

231 Vek vozového parku

Medzi naše priority patrí vyradenie starých neekologických vozidiel z prevádzky. 56 % áut na Slovensku nespĺňa ani normu 4.

232 Revízia emisnej normy EURO7

Pripravíme kvalifikované pripomienky a pokúsime sa o ich presadenie. Myslíme si, že emisná norma EURO 7 v aktuálnej podobe nie je aplikovateľná.

278 Investície a modernizácia

Predložíme jasný, analyticky a dátovo podložený, dlhodobý a verejný plán modernizácie cestnej a železničnej siete, ktorý každý rok prinesie investície v objeme 1,2 miliardy eur.

279 Krízové riadenie

Na diaľničných projektoch, ktoré sú kriticky omeškané a výrazne predražené, zavedieme na úrovni vlády systém krízového riadenia tak, aby spustenie úsekov prišlo v čo najkratšom možnom čase.

280 Rýchlostné cesty

Dobudujeme kľúčové úseky D1, D3, R1, R2, R3, R4 a R7 po Nové Zámky. Na prioritných úsekoch zrýchlime projektovú prípravu a vyhlásime verejnú súťaž na ich výstavbu.

281 Polovičný profil

Nebudeme sa obmedzovať len na štvorpruhové riešenia. Budeme budovať aj polovičné profily, obchvaty miest a rozšírenia ciest, aby sme vytvorili ucelené koridory.

282 Odstránenie havarijného stavu

Investície do opráv ciest a železničných tratí vo výške 200 miliónov eur ročne vrátane elektrifikácie južnej železničnej trate Zvolen – Košice, počas štyroch rokov sú nevyhnutné pre integráciu verejnej dopravy.

283 Cyklodoprava

Podporíme jej rozvoj a nové trendy v doprave prostredníctvom vytvárania bezpečných cyklistických trás, zlepšovania infraštruktúry a osvetou o bezpečnosti.

284 Integrovaný dopravný systém

Vybudujeme celoslovenský systém IDS, v ktorom bude verejná doprava jazdiť v pravidelnom takte. Vlaky, regionálne autobusy a mestské prostriedky hromadnej prepravy budú navzájom prepojené.

285 Nadväznosť prepravy

Zabezpečíme, že dopravné linky budú bez rozdielu od druhu prepravy na seba navzájom nadväzovať.

286 Dopravná karta

Umožníme vydanie celoslovenskej karty, ktorá bude slúžiť na úhradu cestovného vo všetkých druhoch prepravy.

287 Jednotný cestovný lístok

Umožníme zakúpenie jednotného lístka, ktorý bude platný pre všetky druhy dopravy z akéhokoľvek východiskového do ľubovoľného cieľového miesta.

288 Jednotné zľavy

Pre vybrané skupiny cestujúcich zavedieme zľavy na cestovnom, ktoré budú platiť na všetky druhy verejnej dopravy.

289 Jednotné platby

Prepojíme tarifné a platobné systémy v doprave tak, aby umožňovali zakúpiť si jednotný cestovný lístok a zúčtovať platby jednotlivým dopravcom.

290 Národná dopravná autorita

Pod ministerstvom dopravy vznikne autorita, ktorá bude riadiť verejnú osobnú dopravu na národnej úrovni či objednávať dopravné výkony vlakov na hlavných tratiach. Zároveň určí dopravnú obsluhu a prestupné body na hlavných tratiach a ťahoch.

291 Prerozdelenie kompetencií

Novelou zákona o verejnej doprave určíme hierarchiu a rozdelenie právomocí medzi odbornými kapacitami na národnej a regionálnej úrovni.

292 Koordinovaná objednávka dopravy

Krajom a mestám ponecháme kompetencie pri zabezpečovaní verejnej dopravy, nebude to však možné realizovať nezávisle.

293 Koordinácia dopravy

Prepojenia a nadväznosti hlavnej a regionálnej prepravy budú riadené Národnou dopravnou autoritou a koordinované vyššími územnými celkami.

294 Kraje a mestá

Prepojenia a nadväznosti spojov v prímestskej doprave budú riadené vyššími územnými celkami a koordinované mestami.

295 Regionálne osobné vlaky

Kompetenciu a financie na objednávanie prímestských dopravných výkonov na železnici dostanú vyššie územné celky.

296 MHD v celom okrese

Novelou zákona o verejnej doprave určíme hierarchiu a rozdelenie právomocí medzi odbornými kapacitami na národnej a regionálnej úrovni.

297 Národná cestná spoločnosť

Pripravíme legislatívne úpravy a zlučíme pôsobnosť Národnej diaľničnej spoločnosti a Slovenskej správy ciest, aby sa o prípravu a výstavbu hlavných cestných koridorov starala jedna spoločnosť.

298 Nové prerozdelenie cestnej infraštruktúry

Pod pôsobnosť ministerstva dopravy bude patriť hlavná cestná sieť. Regionálna cestná sieť bude patriť pod krajské samosprávy. Lokálnu cestnú sieť rozdelíme medzi kraje, mestá a obce. Zmyslom je decentralizácia prevádzky a efektívna starostlivosť o cesty I. II. a III. triedy.

10. SPRAVODLIVOSŤ

<https://www.stranaspravodlivost.sk/program>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

11. Slovenské Hnutie Obrody

<https://sho.sk/sho-predstavujeme-vam-nas-novelizovany-volebny-program-revolucny-program-pre-slovensko/>

Zasadíme sa za vznik štátnej firmy, ktorá dobuduje dopravnú infraštruktúru v rámci Slovenskej republiky.

Budeme presadzovať stavanie diaľnic ako jeden projekt, nie ako množstvo predražených projektov.

Dostaviame diaľnice a zrekonštruujeme dopravnú infraštruktúru, prioritou bude dostavanie úsekov diaľnice D1 spojením do jedného konania.

Vybudovanie základných koridorov sever-juh, východ-západ.

Posúdia sa všetky možnosti dobudovania vodnej cesty na Váhu.

Odbremeníme vodičov od príliš častých kontrol. Navrhujeme upravenie vyhlášky o povinnej STK a EK tak, aby nové vozidlá absolvovali kontroly až po piatich rokoch a ďalšie každé tri roky. Pomôžeme tak občanom od častej finančnej aj administratívnej záťaže.

Naplno sa zapojíme do projektu budovania širokorozchodnej trate, ktorá bude súčasťou projektu Novej hodvábnej cesty.

Vlastníkom diaľničnej a železničnej siete musí zostať výhradne Slovenská republika. Budeme presadzovať, aby sa čo najviac tovaru prevážalo po železnici.

12. Sloboda a Solidarita

<https://drive.google.com/file/d/1LtK9nyf9RI1KKWEbGn3ro3I0zAqbavwk/view>

CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

1. Prioritizácia diaľnic podľa spoločenskej návratnosti

Budovanie diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike sa roky realizovalo spravidla podľa toho, ktorá strana bola práve vo vláde. Teda prioritne podľa politických preferencií, nie podľa toho, kde boli cesty najviac zaťažené a podľa toho, kde jeden kilometer cesty priniesol občanom Slovenska najviac úžitku.

Riešenie

Zavedieme prioritizáciu úsekov diaľnic a rýchlostných ciest. Kritériá nastavíme podľa vyťaženosťdaných úsekov a ekonomickej návratnosti investície. Rozhodujúce nebude len to, koľko finančných príjmov získame na jedno investované euro, ale aj ako sa zvýši rýchlosť a plynulosť dopravy v dotknutých regiónoch, ako sa v nich zvýši životná úroveň, ako sa zlepši životné prostredie, či ako sa v nich zvýši dostupnosť zdravotníctva a školstva.

2. Zrýchlenie rekonštrukcie mostov

Technický stav mostov sa systematicky zhoršuje a situácia začína byť alarmujúca. Od roku 2010 stúpol počet mostov na cestách I. triedy, ktoré sú v zlom až havarijnom stave zo 186 na 493. Postupne dochádza k uzatváraniu mostov v SR (napr. most do Hlohovca). To ohrozuje bezpečnosť a plynulosť dopravy a v neposlednom rade aj životné prostredie. Jedným z dôvodov je, že mosty sa obnovovali prioritne projektmi spolufinancovanými z eurofondov, čo viedlo k odsúvaniu obnov.

Riešenie

Zrýchlime rekonštrukciu mostov tým, že nastavíme udržateľný systém financovania obnovy a modernizácie mostov s využitím všetkých zdrojov financovania.

3. Odklon kamiónov z ciest II. a III. triedy

Nákladné vozidlá často využívajú cesty II. a III. triedy, ktoré nie sú na takú intenzitu dopravy stavané. Taktiež sú tieto cesty trasované cez obce, čím sa znižuje kvalita života občanov.

Riešenie

Znížime výšku poplatku za jazdu po diaľnici a cestách I. triedy a zvýšime sadzbu za vybrané úseky ciest II. a III. triedy, ktorá je v súčasnosti nulová, tak, aby sa celkový objem vybraný na mýte nezvýšil. Zohľadníme pri tom aj emisné kategórie. Nastavíme cenu za prejazd tak, aby nákladné vozidlá boli v prípade tranzitu ekonomicky motivované využívať diaľnice a cesty I. triedy, ale mali možnosť obslúžiť aj jednotlivé obce bez napojenia na diaľnice a cesty I. triedy.

4. Kontroly preťaženia ciest

Autá jazdiace po cestách I. triedy sú preťažené (hlavne nákladné autá prepravujúce drevo a stavebné mechanizmy), a tým ich neúmerne ničia.

Riešenie

Zabezpečíme dynamické váženie a zvýšime kontroly na vybraných úsekoch, čím lepšie ochránime cestnú sieť, a zároveň vytvoríme férové prostredie pre tých, ktorí pravidlá dodržiavajú.

5. Meranie skutočných emisií v doprave

V súčasnosti sa za ekologické správanie často označujú aktivity na základe pocitov, a nie na základe analýz a meraní z praxe. Príkladom sú elektromobily nabíjané elektrinou vyrobenou v elektrárňach spaľujúcich uhlie, ktoré sa považujú za bezemisné.

Riešenie

Budeme podporovať a na úrovni EÚ presadzovať, aby sa pri hodnotení environmentálnych dopadov dopravy prihliadalo na celkové množstvo vyprodukovaných emisií od výroby energie, výroby paliva a pri samotnej jazde, vyjadrené exaktne v gramoch CO₂ na kilometer.

6. Oddelené cyklochodníky pri výstavbe a rekonštrukciách

Na Slovensku nie je vybudovaná bezpečná infraštruktúra pre cyklistov.

Riešenie

Navrhujeme zmeny v predpisoch tak, aby sa pri výstavbe a rekonštrukciách ciest myslelo na cyklistickú dopravu a všade, kde to bude efektívne a od verejnosti žiadané, sa doplnia oddelené cyklistické chodníky, aby cyklotrasy neboli prerušené a boli bezpečné.

PRAVIDLÁ CESTNEJ PREMÁVKY

7. Kratší čas medzi priestupkom a oznámením o pokute

V súčasnosti je povinnosť hlásenia priestupku do jedného mesiaca len v prípade priestupku jazdy po diaľnici bez diaľničnej známky. Ak príde pokuta za nesprávnu jazdu po niekoľkých mesiacoch alebo až rokoch, nemá už výchovný efekt.

Riešenie

Skrátime lehotu na zaslanie informácie o priestupku na jeden mesiac od jeho zaznamenania. Podľa odborných štúdií má na porušovanie pravidiel cestnej premávky väčší vplyv včasnosť pokuty než jej výška. Čím skôr pokuta vodičovi príde, tým má výchovnejší účinok. Týmto opatrením teda zvýšime bezpečnosť na cestách bez nutnosti zaviesť neprimerane drastické pokuty už aj za malé priestupky vodičov.

8. Trest formou čakania

Bloková pokuta nie vždy motivuje vodičov, aby pri pokračovaní v jazde znížili rýchlosť, mnohých by viac k dodržiavaniu predpisov motivovala "strata" času.

Riešenie

Zavedieme možnosť uložiť pokutu za rýchlu jazdu aj formou povinnosti odstavenia vozidla na stanovený čas, napríklad jednu hodinu na najbližšom bezpečnom mieste.

9. Primeranosť pokút

Výška pokuty často nezávisí od závažnosti priestupku. Napríklad pri parkovaní je rovnaká výška pokuty v prípade, že niekto parkoval o minútu dlhšie, ako keď nechal auto zaparkované bez platenia aj týždeň.

Riešenie

Zmeníme zákon o cestnej premávke a priestupkový zákon tak, aby aj u objektívnej zodpovednosti za konkrétny priestupok bola výška pokuty podľa preukázanej závažnosti konania.

10. Zrušenie nadbytočných povinností pre technikov STK

Povinnosť technikov STK mať vodičské oprávnenia na všetky kategórie vozidiel, ktorých kontrolu vykonávajú, je nadbytočná, pretože technici sa pri kontrole riadia metodikou a v prípade potreby môžu poveriť vodiča, aby po linke STK viedol vozidlo on sám.

Riešenie

Zrušíme povinnosť technikov STK mať vodičské oprávnenia na všetky kategórie vozidiel, ktorých kontrolu vykonávajú.

13. Prísnejšie tresty za alkohol

Jedným z významných problémov bezpečnosti na slovenských cestách dlhodobo ostáva alkohol za volantom. Pri nehodách spôsobených alkoholom dlhodobo neznižujeme počty úmrtí. Pre rovnaké obdobie rokov 2010 a 2021 smrteľné nehody spôsobené alkoholom narástli z 26 na 35. Stúpa aj tendencia zisteného alkoholu za volantom.

Riešenie

V prípade, ak bude vodičovi pri jazde motorovým vozidlom, na ktoré je potrebné vodičské oprávnenia skupiny C, CE, D alebo DE (kamión alebo autobus), zistené požitie alkoholu nad 1 promile, bude zadržané vodičské oprávnenie pre tieto skupiny na dobu minimálne 3 rokov.

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

14. Liberalizácia osobnej železničnej dopravy

Kvalita služieb štátnej Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. je nízka, navyše je táto spoločnosť výrazne dotovaná štátom. Slovensko nevyužíva mnohé možnosti súkromných prepravcov, ktorí dokážu zabezpečiť služby pre pasažierov efektívnejšie, teda s lepším pomerom kvality k cene.

Riešenie

Postupne liberalizujeme osobnú dopravu na železničných trasách, kde tým dosiahneme viac kvality a rýchlejšiu dopravu za cenu platenú cestujúcimi. Zmluvy vo verejnom záujme budú podliehať verejnej súťaži.

15. Privatizácia železničnej spoločnosti Cargo

Na liberalizovanom európskom trhu nákladnej železničnej dopravy, kde pôsobia desiatky spoločností, má Železničná spoločnosť Cargo Slovensko, a.s. čoraz väčšie problémy. Cargo síce v uplynulých rokoch viackrát dosiahlo nepatrný účtovný zisk, no vždy to bolo s pomocou účtovných manévrov. Od roku 2006, kedy bola zvažovaná privatizácia, prišla firma o stovky miliónov eur hodnoty podniku, ktoré mohli byť v prípade predaja v roku 2006 použité napríklad na zníženie daní občanov.

Riešenie

Presadíme privatizáciu štátnej železničnej spoločnosti Cargo.

16. Zrýchlenie rekonštrukcie železničnej infraštruktúry

Technický stav koľajníc a aj celej železničnej infraštruktúry je problematický¹⁶. Jedným z dôvodov je, že do obnovy sa investovali prioritne financie z eurofondov, čo viedlo k odsúvaniu obnov.

Riešenie

Zrýchlime obnovu koľajníc aj celej železničnej infraštruktúry tým, že nastavíme udržateľný systém financovania s využitím všetkých zdrojov financovania.

13. SME RODINA

<https://www.smenormalni.sk/>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

PROGRAM V OBLASTI ŠPORTU

Podporiť rozvoj cyklotrás a turistických chodníkov

14. My Slovensko

<https://myslovensko.sk/volebny-program>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

9 MyDeti a MyŠtudenti

- **vodičák** súčasťou strednej školy

15. Slovenská národná strana

<https://www.sns.sk/dokumenty/volby2023/>

6. Kvalitná dopravná sieť

Zrýchlíme dostavbu a opravu diaľnic, rýchlostných ciest, mostov, a iných strategických objektov cestnej a železničnej infraštruktúry. Zvýšime objem finančných prostriedkov investovaných do dopravnej siete získaných z mýtnych poplatkov. Navrhujeme zjednodušiť plánovacie a povoľovacie procesy a verejné obstarávanie. V krajských mestách podporíme vybudovanie záchytných parkovísk pri dopravných uzloch. Podporíme rozvoj ekologickej verejnej dopravy v mestách a budovanie zmysluplných cyklotrás. Zabezpečíme, aby medzinárodné letiská zostali v rukách štátu.

16. SMER - sociálna demokracia

<https://www.strana-smer.sk/aktuality/blogy/post/volby-2023>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

17. HLAS - sociálna demokracia

<https://strana-hlas.sk/rezortny-program/>

DOPRAVA

Podpora výkonnosti ekonomiky opatreniami v oblasti rozvoja infraštruktúry

Zásadným nástrojom rozvoja exportne orientovanej slovenskej ekonomiky a hospodárstva sú kľúčové verejné investície v oblasti dopravy a výstavby. Projekty dopravnej infraštruktúry patria k technicky a právne najzložitejším. Jasne deklaruujeme zvýšený záujem a hlavne vysoko odborný prístup s cieľom urýchlenej dostavby dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu (vyšehradskej štvorky a okolitých krajín) chýbajúce úseky diaľnic: D1 Lietavská Lúčka – Dubná Skala, D1 Hubová – Ivachnová, D1 Turany – Hubová, D1 Bidovce – št. hr. SK/UA, D3 Žilina, Brodno – Oščadnica vrátane tunela Horelica, D3 Svrčinovec – Skalité (plný profil) a križovatka D1/D4, D4 Bratislava, Rača – Bratislava, Záhorská Bystrica; rýchlostné cesty: R6 Púchov – št. hr. SK/ČR, R4 Prešov – št. hr. SK/PL, R5 Svrčinovec – št. hr. SK/ČR a R7 Holice – Dunajská Streda; železničné projekty: št. hr. PL/SK – Žilina, št. hr. SK/ČR – Bratislava, št. hr. Rakúsko – Devínska Nová Ves; vysoko odborné riadenie strategických logistických projektov: Valaliky Industrial Park. Zároveň reálne zavedieme do praxe novú stavebnú legislatívu vrátane digitalizácie povolovacích procesov investičných projektov vo verejnom ako aj súkromnom sektore.

Dôraz na strategickú dopravnú infraštruktúru

Prioritne zdefinujeme a rozbehneme zásadný program opráv mostov po celom Slovensku, ktorých je takmer 1800, ako aj program odstránenia lokálnych problémov (bodových závad) na cestách II. a III. triedy. Zároveň zastavíme ničenie cestnej a železničnej siete preťaženými nákladnými vozidlami a železničnými vagónmi. Zabezpečíme vylúčenie tranzitnej nákladnej dopravy z regionálnych ciest II. a III. triedy a miestnych komunikácií.

Budujme a žime!

Presadíme Národný infraštruktúrny plán Slovenska, v ktorom budú zoradené investičné potreby štátu aj samospráv. Vrátime sa k odbornej a vecnej diskusii, transparentnému prístupu zo strany štátu voči mestám, obciam a vyšším územným celkom. Presadíme efektívne využívanie inštitútu Certifikátu významnej investície a vysoko odborné sledovanie výstavby štátnych investícií, ako aj zákaziek podporovaných a financovaných zo zdrojov EÚ pri ich realizácii – technická a finančná kontrola štátu. Zároveň eliminujeme nevýhodné zmluvy s dôrazom na druhotnú platobnú neschopnosť, zrušíme mnohokrát pochybné dodatky k zmluvám proaktívne a kvalitnou prípravou projektov.

Znovonavrátanie vysokej odbornej úrovne štátnych subjektov v doprave

Zriadime Národný fond dopravnej infraštruktúry s cieľom alokácie finančných prostriedkov, prípravy nových projektov, plánovania modernizácie, opráv a údržby.

Prinavrátíme profesionálnu a odbornú úroveň NDS, a.s., ŽSR, ŽSSK, a.s. a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. pre vytvorenie celoeurópskeho vnímania SR a týchto subjektov ako vysoko profesionálnych partnerov krajín EÚ.

Moderná železnica a vysokorýchlostné trate

Presadíme ciele, vysoko odborné a zodpovedné plánovanie a prípravu projektov pre zvýšenie prepravných kapacít. Modernizáciu tratí budeme realizovať modelom minimalizácie a eliminácie zaťaženia štátneho rozpočtu (využitie CEF fondov a Európskej investičnej banky).

Zrýchlime zavádzanie moderných bezpečnostných technológií a diaľkového riadenia dopravy na koridorových tratiach do roku 2030.

Zvýšime kapacity, bezpečnosť a rýchlosť na hlavných regionálnych tratiach do roku 2030 a zároveň zrekonštruujeme 100 km železničných tratí v zlom a havarijnom stave ročne.

Zahájime reálnu prípravu vysokorýchlostných tratí na Slovensku v súlade s medzinárodnými záväzkami.

Jednotný cestovný lístok a verejná osobná doprava

Nadviažeme na zámer Národnej dopravnej autority a zavedieme jednotný cestovný lístok pre celé Slovensko. Spresníme a vyriešime logický prístup k dopravnej obslužnosti územia Slovenska formou vzájomnej a efektívnej koordinácie autobusovej a železničnej dopravy v novej kvalite (zvýšenie efektivity prepravných tokov a skvalitnenie nadväzností spojov autobusov a vlakov, efektívnosť prestupov, zvýšenie komfortu, zvýšenie bezpečnosti).

Nová Celospoločenská dohoda pre dopravu

Zásadne zmeníme prístup ku komunikácii štátu s mestami, obcami a vyššími územnými celkami. Dôraz kladieme na budovanie kapacitného cestného/železničného prepojenia pre rozvoj regiónov. Sústreďme sa na rozvoj celého Slovenska naprieč regiónmi – zameriame sa najmä na lokálny potenciál a vyrovnávanie „nerovnosti“ v úrovni cestnej a železničnej infraštruktúry a štandardoch dopravnej obslužnosti okolitých krajín. Strategickým cieľom je prinavrátanie „Národného rozvoja a prosperity“ a dobehnutie „Európskeho štandardu“, ktorým je rozsah, kvalita, kapacita a bezpečnosť dopravnej siete

Záchrana financií z eurofondov a Plánu obnovy v oblasti infraštruktúrnych investícií

Našou prioritou je vysoko odborná ekonomická diplomacia na úrovni EÚ (s podporou krajín V4 a okolitých krajín). Presadíme profesionálny a odborný prístup pre zásadnú akceleráciu prípravy a realizácie projektov:

- Zásadným zrýchlením prípravy projektov pre čerpanie finančných prostriedkov nového programo - vacieho obdobia 2021 – 2027;
- Minimalizáciou straty finančných prostriedkov z Plánu obnovy a odolnosti postaveným na vysokej odbornosti, argumentácii a záväzných harmonogramoch pri odborne riadenom projektovom manažmente;
- Pre financovanie projektov začneme využívať doteraz Slovenskom nevyužívané nástroje a formy financovania, blendingové schémy s využitím finančnej páky;
- Aktívne využijeme doterajšie skúsenosti pre prípravu ďalších PPP projektov.

18. SZÖVETSÉG - Magyarország. Nemzetiségek. Régiók. | ALIANCIA - Maďari. Národnosti. Régióny.

<https://strana-aliancia.sk/spravy/volebny-program-aliancie>

Infraštruktúra

- Tempo výstavby južných rýchlostných ciest R2, R7 sa musí výrazne zvýšiť. 2x2 pruhy na celom úseku!
- Prehodnotíme a zmeníme dlhodobú stratégiu rozvoja cestnej infraštruktúry prijatej za Matovičovej vlády, ktorá diskriminuje maďarské regióny.
- Štát by mal poskytnúť župám viac kapitálu, aby mohli modernizovať svoje cesty druhej a tretej triedy na úroveň 21. storočia, ktoré boli 20 rokov zanedbávané.
- Zasadíme sa za vybudovanie obchvatu Komárna, Nových Zámok, Kráľovského Chlmca, Šale, Šiah. Prioritné sú pre nás aj obchvaty v okrese Galanta pre priebežnú nákladnú dopravu.
- Treba vybudovať nové cestné mosty cez rieku Ipeľ.
- Budeme rozvíjať VI. európsky koridor dunajskej vodnej cesty, obnovíme a rozšírime kapacitu riečnych prístavov v Komárne a v Štúrove, pretože vodná nákladná doprava je najčistejšia a najšetrnejšia k životnému prostrediu!
- Zasadíme sa za zriadenie centrálnej inštitúcie na plánovanie, koordináciu a budovanie cyklotrás. Na výstavbu nových cyklotrás sa má vyčleniť oveľa viac prostriedkov ako doteraz.
- Žiadame modernizáciu a elektrifikáciu železničnej trate Bratislava-Dunajská Streda-Komárno a modernizáciu a elektrifikáciu železničnej trate Zvolen-Lučenec-Košice.
- Zasadíme sa za modernizáciu úseku IV. európskeho železničného koridoru Bratislava-Galanta-Nové Zámky-Štúrovo a zvýšenie rýchlosti na trati.
- Zasadíme sa za postupné zvyšovanie počtu železničných priecestí so závorami. V miestach, kde v minulosti došlo k tragickým nehodám, by sa malo v krátkom čase zaviesť povinné zriadenie závor.
- Na regionálnych železničných tratiach (kde je osobná doprava dotovaná z verejných zdrojov) by mal štát vyhlásiť verejnú súťaž na prevádzkovanie služieb. V prípade medzinárodných a medzimestských IC vlakov (kde nie sú žiadne dotácie z verejných zdrojov) môžu rôzne železničné spoločnosti voľne súťažiť.
- Aspoň polovica mýta vybraného od nákladných vozidiel na cestách 1. triedy by sa mala investovať do modernizácie týchto ciest.
- Mala by sa zrušiť prax, keď štát vyvlastňuje pozemky na výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest a preklasifikuje ich na stavebné pozemky - vyvlastňovanie je tak veľmi drahé, najmä v blízkosti veľkých miest, a je živnou pôdou pre špekulácie s pozemkami.
- Pokuty, ktoré vyberá dopravná polícia, by nemali ísť na ministerstvo vnútra, ale do osobitného rozpočtu ministerstva dopravy, ktorý by sa používal len na rekonštrukciu, údržbu ciest a výstavbu rýchlostných ciest!
- Mýto by sa nemalo vyberať od áut na úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré boli dočasne postavené len v polovičnom profile, a spolatnené by mali byť len plne vybudované úseky.

Životné prostredie

- Podporíme používanie ekologickej, pohodlnej verejnej hromadnej dopravy, bezpečnej cyklistiky, elektromobility, hybridných automobilov, dodávok, mikrobusev, autobusov a rodinných vozidiel pre viacdtné rodiny a taktiež rozvoj infraštruktúry na ich rýchle nabíjanie.

19. SRDCE vlastenci a dôchodcovia - SLOVENSKÁ NÁRODNÁ JEDNOTA

<https://www.srdce-snj-sv.sk/volby/>

Hospodárstvo, ekonomika a doprava

- Zrýchlíme dobudovanie rozostavaných úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a infraštruktúry štátu
- V spolupráci s VÚC zabezpečíme harmonizáciu osobnej dopravy.
- Vytvoríme podmienky pre efektívnu činnosť železníc Slovenskej republiky
- Pre všetky automobily, motocykle, prípojné vozíky, zmeníme zákonom termín emisných kontrol a STK z terajších dvoch rokov, na tri roky

20. SDKÚ - DS - Slovenská demokratická a kresťanská únia - Demokratická strana

Strana nemá zverejnený volebný program.

21. Kotlebovci – Ľudová strana Naše Slovensko

<http://kotlebovci.sk/program/>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

22. Demokrati

<https://www.smedemokrati.sk/program.pdf>

Efektívna doprava a infraštruktúra

Politika Európskej únie zameraná na dosiahnutie uhlíkovej neutrality (The European Green Deal), zásadne mení uvažovanie aj o budúcnosti dopravy. Okrem prísnejších emisných limitov pre nové vozidlá, kľúčovým je smerovanie k udržateľnej multimodalite s minimalizovaním negatívnych environmentálnych dopadov a zvýšením podielu verejnej dopravy pre efektívnejšie a ekologickejšie cestovanie.

Zelená a digitálna transformácia predstavuje obrovskú príležitosť pre modernizáciu dopravného sektora. Investície do ekologických technológií a digitálnych inovácií otvárajú nové možnosti pre slovenské firmy v oblasti výroby elektromobilov, inteligentných dopravných systémov a e-mobility. **Zvýšené investície do železníc, cyklochodníkov**, nabíjajúcich staníc pre elektromobily a inteligentných dopravných systémov zlepšia dostupnosť a efektívnosť dopravy. Transformačné procesy majú potenciál zvýšiť konkurencieschopnosť a urýchliť ekonomický rast našej krajiny.

Potrebujeme adaptovať našu infraštruktúru a podporovať spoľahlivé, pohodlné a udržateľné formy mobility. Nedostatok kvalitnej infraštruktúry je obmedzujúcim faktorom pre rozvoj regiónov a prispieva k ekonomickým rozdielom medzi nimi. Systémový prístup a financovanie výstavby dopravnej infraštruktúry na Slovensku je však dlhodobou výzvou. Podobne je to aj pri správe ciest a mostov vo vlastníctve štátu, či železníc. Dôsledkom vedenia tranzitných trás cez obce a horské priechody je zvýšená nehodovosť, obmedzenie rýchlosti a zhoršenie premávky. Nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry spôsobuje rušenia a meškania vlakov.

Vysoký investičný dlh v kľúčových častiach dopravnej infraštruktúry si vyžaduje maximálne zameranie na hospodársky najdôležitejšie oblasti a výrazné redukcie aktivít, ktoré plytvajú investičným potenciálom štátu a neprinášajú adekvátnu hodnotu za peniaze. Budeme sa zasadzovať za odstránenie politických vplyvov na schválené priority a zaväzujeme sa k dodržiavaniu schválených harmonogramov vo výstavbe dopravnej infraštruktúry. Taktiež by sme mali pripraviť našu infraštruktúru na budúce zapojenie Slovenska do obnovy vojnou zničenej Ukrajiny.

Vzhľadom na výrazné zameranie Slovenska na automobilový priemysel je nevyhnutné sledovať trendy v oblasti automobilizmu. Budeme podporovať najmä verejnú dopravu vo forme multimodálnej integrovanej dopravy. Kombinácia hospodárskeho zamerania štátu, s relatívne malou rozlohou územia, nám poskytuje príležitosť stať sa európskym laboratóriom pre riešenia v oblasti autonómnej mobility, prioritne pre verejnú dopravu.

Prierezové opatrenia

- Vytvoríme štátnu projektovú organizáciu, ktorej poslaním bude tvorba kvalitnej a flexibilnejšej prípravnej dokumentácie pre obstarávanie dopravných stavieb.
- Budeme presadzovať štandardizáciu stavebných prvkov dopravnej infraštruktúry s cieľom dosiahnuť efektívnejšiu výstavbu a údržbu.
- Zvýšime nároky na top manažérov organizácií v pôsobnosti ministerstva dopravy. Odmeňovanie naviažeme na plnenie konkrétnych cieľov, ktorých parametre budú verejne kontrolovateľné.

Cestná doprava a infraštruktúra

- Zavedieme stabilný a predvídateľný systém vyčleňovania verejných zdrojov na financovanie výstavby, rekonštrukcie a údržby cestnej siete, vrátane mostov.
- Budeme presadzovať obmedzenie tranzitnej nákladnej dopravy v obciach (spoplatnenie prejazdov, výstavba obchvatov obcí...).
- Zavedieme sériu opatrení pre výrazné skrátenie prípravnej fázy výstavby diaľnic a iných nosných prvkov cestnej infraštruktúry (lehoty odvolacích konaní, režim výkupu pozemkov vo verejnom záujme, EIA, ÚHP, ...).
- Na vybraných úsekoch diaľnic otestujeme možnosť aplikácie tzv. „zelených diaľnic“, vybudovaných s ohľadom na životné prostredie, s nízkym dopadom na emisie skleníkových plynov, využívajúce obnoviteľné zdroje energie a podporujúce biodiverzitu.
- Zasadíme sa o requalifikovanie zatriedenia ciest (I., II., III. trieda), podľa aktuálnych intenzít dopravy, aby sme mohli efektívne vynakladať zdroje na rekonštrukciu týchto ciest.
- Umožníme zvýšenie max. povolenej rýchlosti na vybraných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest na 150 km/h a na vybraných úsekoch ciest 1. triedy na 110 km/h. Opatrenie podmienime zavedením technických opatrení (telematika, inteligentné infotabule,...) umožňujúcich operatívne znížiť max. rýchlosť, napr. v prípade horšieho počasia.

- Presadíme 100 % zľavu z poplatku za používanie diaľnic pre vozidlá bez emisií oxidu uhličitého (CO₂), vo forme dočasného opatrenia, napríklad do roku 2030.
- Podporíme zavádzanie nízkoemisných zelených zón v mestách, do ktorých je povolený vjazd len vozidlám s platnou ekologickou známkou.
- Sprísňime podmienky pre vrátenie vodičského oprávnenia po závažnom porušení pravidiel cestnej premávky. Zavedieme sankciu výkonu verejno-prospešných prác a súčasne aplikáciu pravidla „trikrát a dost“.
- Zavedieme udeľovanie progresívnych pokút za prekročenie rýchlosti na základe príjmu páchatel'a, podľa vzoru Fínska, Švédska alebo Nemecka.
- Umožníme samostatné vedenie vozidla osobám vo veku od 16 rokov na vybraných druhoch komunikácii a za osobitných podmienok. Presadíme režim postupného zvyšovania kvalifikácie pre účely vedenia motorového vozidla naviazaný na výkon pohonnej jednotky.

Železničná doprava

- Zavedieme stabilný a predvídateľný systém vyčleňovania verejných zdrojov na výstavbu a údržbu železničnej siete.
- Zminimalizujeme meškania vlakov. Systematickým prístupom opravíme úseky dopravne úzkych miest a optimalizujeme traťové rýchlosti. Podstatne zvýšime tempo modernizácie koridorových tratí v súlade s prijatým dlhodobým plánom investičných priorít ministerstva dopravy. Na tratiach s osobnou dopravou do troch rokov odstránime všetky prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti a zabezpečíme trvalú údržbu týchto tratí v normovom stave.
- Rozbehneme systematickú liberalizáciu železničnej osobnej dopravy, vykonávanej v rámci zmluvy o doprave vo verejnom záujme, na základe platného Plánu dopravnej obsluhy pre železničnú osobnú dopravu.
- Bezplatnú a zľavovú politiku národného železničného dopravcu zadresníme na báze hodnoty za peniaze tak, aby nárok na zľavu zostal zachovaný pre všetkých, ktorí to s ohľadom na výšku svojho príjmu naozaj potrebujú

Ostatné druhy dopravy

- Presadíme zníženie min. veku pre vodičov autobusov v mestskej a prímestskej autobusovej doprave na 18 rokov a zjednodušíme podmienky zamestnávania cudzích štátnych príslušníkov vo verejnej osobnej doprave.
- V nadväznosti na nový zákon o verejnej osobnej doprave zabezpečíme obsadenie Národnej dopravnej autority (NADA), ktorá sa zriadi k 1.1.2024, odborným personálom a vytvoríme tak podmienky pre zabezpečovanie lepšej verejnej osobnej dopravy pre ľudí.
- Zvýšime podporu pre prevádzku medzinárodných letísk na Slovensku a systematicky sa budeme zaoberať vytváraním podmienok pre rozvoj ich infraštruktúry.
- Letisko vzdušných síl OS SR Tri Duby na Sliachi sprevádzkujeme ako letisko dvojakého použitia, pre vojenskú aj civilnú dopravu.
- **Budeme podporovať rozvoj cyklomobility,** elektromobility, dopravy na vodík a vývoj autonómnej mobility pre verejnú dopravu.

Šport a aktívny život

Aktívna škola - školský šport

- Podporíme rozvoj a implementáciu projektu „Aktívna škola“ za účelom zvýšenia fyzickej a pohybovej aktivity detí a mládeže v školskom prostredí

23. Kresťanskodemokratické hnutie

<https://kdh.sk/volebny-program-kdh/>

1. Sociálno-ekonomický rozmer dopravy

Dopravná infraštruktúra je významným faktorom hospodárskeho rozvoja jednotlivých regiónov. Mobilita obyvateľstva a vhodné podmienky pre logistiku podnikateľského sektora sú kľúčové pre udržanie zamestnanosti, konkurencieschopnosti regiónov, a teda aj životnej úrovne obyvateľov. Obnova opotrebovanej a výstavba novej cestnej a železničnej infraštruktúry bude preto aj naďalej patriť medzi priority našej dopravnej politiky. Je potrebné primerane podporovať rozvoj všetkých spôsobov dopravy, vrátane leteckej a vodnej. Budeme tiež usilovať o ďalšiu liberalizáciu autobusovej a železničnej dopravy s cieľom zlepšiť dopravnú obsluhu jednotlivých regiónov, zvýšiť kvalitu služieb a vytvoriť podmienky pre spravodlivé ceny. Cieľom našej dopravnej politiky je zabezpečiť pre ľudí kvalitnú dopravu za primerané ceny.

Najvyššiu prioritu má rozvoj železničnej dopravy vrátane obnovy zanedbanej až rizikovej infraštruktúry. Považujeme ju za kľúčovú z hľadiska prístupu, rýchlosti, efektivity a priaznivého dopadu na životné prostredie.

Slovensko potrebuje urýchlené dobudovanie základnej infraštruktúry štátu s osobitným dôrazom na cestnú infraštruktúru. Naším prioritným cieľom je dokončiť výstavbu diaľnice D1 a diaľnice D3, aby sme zlepšili spojenie medzi rôznymi regiónmi a zabezpečili plynulú dopravu pre občanov, podnikateľov a turistov. Vo svetle novej geopolitickej situácie je aj vybudovanie cestného rýchlostného prepojenia medzi Košicami a ukrajinskou hranicou. Toto prepojenie bude mať strategický význam pre rozvoj obchodu, turizmu a hospodárskej spolupráce medzi Slovenskom a Ukrajinou. Budeme pokračovať v príprave a realizácii výstavby rýchlostných ciest v smere sever – juh, ktoré nás spájajú so susedmi pre výraznejšiu cezhraničnú spoluprácu s rozvíjajúcimi sa trhmi a s potenciálnou turistickou klientelou.

2. Investície s rozumom - cesty pre budúcnosť

Dnešná doba potrebuje správne a efektívne hospodárenie s cestným majetkom zodpovedajúce 21. storočiu s využitím nových diagnostických metód, systémových nástrojov a zodpovedným prístupom k prostriedkom Európskej únie a štátnemu rozpočtu na údržbu a opravy ciest.

Na Slovensku sa 60 % cestnej dopravy realizuje na cestách 1. triedy. Tieto cesty a stovky mostov sú v mnohých regiónoch vo veľmi zlom až havarijnom stave. Súčasný stav poukazuje na neuspokojujúcu činnosť a výkonnosť Slovenskej správy ciest, ktorá potrebuje zásadnú reorganizáciu. Odkázanosť len na zdroje zo štátneho rozpočtu bez stabilného viaczdrojového financovania s cieľom dosiahnutia efektívneho a predovšetkým nie je udržateľná.

Chceme, aby program financovania Slovenskej správy ciest (ďalej len SSC) bol navrhnutý tak, aby zabezpečil dostatočné zdroje na financovanie správy ciest 1. triedy a ich udržateľný rozvoj. Zároveň je nutné zabezpečiť transparentnosť a správne hospodárenie s týmito prostriedkami vrátane pravidelného auditu a verejného zverejňovania finančných výkazov. Nevylučujeme ani možnosť opätovného vytvorenia Fondu cestného hospodárstva.

(Podrobné opatrenia sú uvedené v programe v odkaze.)

3. Dlhodobé plánovanie, včasná príprava a schvaľovanie stavieb

Urýchlenie prípravy projektovej dokumentácie je dôležitým krokom smerom k rýchlejšiemu vývoju cestnej infraštruktúry. Zabezpečenie štúdií realizovateľnosti a efektívnych procesov schvaľovania prispeje k rýchlemu a transparentnému pokroku v stavebných projektoch, čo bude mať pozitívny vplyv na dopravnú situáciu, ekonomický rozvoj a pohodlie obyvateľov. Tento prístup zabezpečí včasnú prípravu stavieb a umožní efektívnejšie využívať kapacity stavebného sektora. Okrem toho, kontinuálne projektovanie ponúka príležitosti na trhu práce nielen pre veľké stavebné spoločnosti, ale aj pre menšie stavebné firmy. Týmto spôsobom podporíme konkurencieschopnosť a rozmanitosť na trhu stavebníctva a vytvoríme stimuly pre rozvoj a inovácie v tomto sektore. Tieto opatrenia nám umožnia flexibilne reagovať na potreby infraštruktúry a zabezpečia, že výstavba bude účinná, transparentná a spravodlivá pre všetky zainteresovaných subjekty.

Chceme dosiahnuť zvýšenie efektivity a rýchlosti výstavby dopravnej infraštruktúry, čo si nevyhnutne vyžaduje dlhodobé plánovanie a proces kontinuálneho projektovania, ktoré nebudú podliehať iba politickým, ale najmä odborným kritériám a nebudú sa meniť s každou zmenou vlády.

(Podrobné opatrenia sú uvedené v programe v odkaze.)

4. Majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov pod dopravnou infraštruktúrou

Chceme zamerať pozornosť štátu na urýchlenie majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov pod dopravnou infraštruktúrou, čo je kľúčovým predpokladom plynulého priebehu rekonštrukcií a novej výstavby.

Opatrenia:

- Využijeme zdroje z plánu obnovy, nakoľko majetkovoprávne vysporiadania pozemkov často zlyhávajú na nedostatku financií vo verejných rozpočtoch.
- Budeme presadzovať vypracovanie cenovej mapy, ktorá bude stanovovať spravodlivú a transparentnú cenu za pozemky pod dopravnou infraštruktúrou, minimalizovať prípady nespravodlivého ocenenia a zjednodušovať proces vyjednávania a uzatvárania zmlúv s vlastníkmi.
- Navrhujeme zriadiť fond parcel neznámych vlastníkov, ktorý bude slúžiť na vyriešenie situácií, keď vlastníci pozemkov nie sú známi, alebo nie je možné ich identifikovať. Tento fond bude slúžiť na dočasné spravovanie prostriedkov a prípadnú následnú spravodlivú kompenzáciu nárokov budúcich známych vlastníkov

5. Železničná infraštruktúra, osobná a nákladná doprava

Železničnú osobnú dopravu vnímame ako základ verejnej dopravy, na ktorú nadväzujú prímestská a mestská hromadná doprava, a to aj preto, že ide o ekologickú dopravu s významným prínosom pre znižovanie emisií. KDH si je vedomé medzinárodných záväzkov SR vyplývajúcich z tzv. Bielej knihy EÚ – presunúť do roku 2030 30 % cestnej nákladnej prepravy nad 300 km na železničnú, príp. vodnú prepravu, a do roku 2050 viac ako 50 % oproti roku 2005. Ako zásadnú podmienku zlepšenia stavu nákladnej železničnej dopravy vnímame predovšetkým podstatné zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry a zvýšenie jej kapacity. Chceme vybudovať železničnú dopravu ako nosnú a ekologickú formu dopravy, preto je potrebné zabezpečiť zdroje na dobehnutie veľkého investičného dlhu vo všetkých oblastiach: modernizácia infraštruktúry, rušňového a vozňového parku, komplexná rekonštrukcia havarijného stavu tratí, schopnosť vykonávať stredne ťažké a ťažké opravy.

Opatrenia:

- Ako investičnú prioritu budeme presadzovať náhradu starých elektrických rušňov a jednotiek, ktoré prepravujú takmer 80 % cestujúcich.
- Zintenzívime práce na začlenení sa do siete vysokorýchlostných tratí V4 Varšava/Praha – Bratislava – Budapešť v súlade s medzinárodnými záväzkami SR, na zlepšení súčasného medzinárodného spojenia s okolitými štátmi V4 a Ukrajinou ako aj osobnej aj nákladnej dopravy s Rakúskom.
- Podporíme rozširovanie infraštruktúry v okolí mestských aglomerácií; uzol Bratislava, Prešov – Košice
- Zrýchlime plánovanie a prípravu strategických investícií do modernizácie a opráv priebežným spracovávaním projektov a vyhlasovaním verejných súťaží.
- Kľúčovým momentom pre zásadné zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry je implementácia dlhodobého, stabilného a predvídateľného financovania ŽSR ako správcu železničnej infraštruktúry v prevádzkovej, ako aj investičnej oblasti.
- Za kľúčové považujeme posilnenie diaľkovej a medziregionálnej dopravy, zavedenie taktovej vlakovej dopravy a akceleráciu liberalizácie verejnej železničnej dopravy.
- V maximálnej možnej miere budeme využívať finančné zdroje bez negatívneho dopadu na schodok verejných financií (Operačný program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti, CEF fondy).
- Budeme podporovať, aby Národná dopravná autorita úzko koordinovala a zabezpečovala verejnú osobnú dopravu v spolupráci so samosprávnymi krajmi.
- Pripravíme riešenia pre stav po roku 2035 so zohľadnením očakávaného nárastu.

6. Ekologizácia dopravy a udržateľná mobilita

Naším cieľom je chrániť životné prostredie a podporovať inovácie a investície v oblasti alternatívnych palív. Rýchlosť vývoja v tejto oblasti vyžaduje rýchle rozhodovanie a udržanie konkurencieschopnosti. Neoddeliteľnou súčasťou ekologizácie dopravy je aj rozvoj udržateľnej mobility ako protiváhy voči živelne rastúcej individuálnej automobilovej doprave, ale aj príležitosti pre zdravú revitalizáciu miest a obcí a rozvoj cestovného ruchu. Chceme zavádzať také nové riešenia, ktoré vychádzajú z čisto odborných poznatkov, bez ideologizácie problematiky, ktoré zohľadňujú podmienky Slovenska a sú v jeho národohospodárskom záujme.

Opatrenia:

- Podporíme výskum a vývoj nových technológií v oblasti alternatívnych palív a budeme vytvárať podmienky pre ich rýchle zavádzanie na trhu vrátane výstavby infraštruktúry v potrebnej dostupnosti a hustote siete.
- Podporíme investície do upokojuvania centier miest a obytných zón so všetkými pozitívami pre ich obyvateľov i návštevníkov.
- Podporíme investície do transformácie školských ulíc. Hlavne v čase dopravnej špičky vznikajú pred školami dopravné zápchy a kolízne situácie, ktoré treba aktívne riešiť v spolupráci so školou, samosprávou a miestnymi obyvateľmi.
- Podporíme investície do budovania bezpečných cyklotransportných aj cykloturistických trás a súvisiacej infraštruktúry najmä parkovísk pre bicykle. Dôležité je zohľadniť aktuálne trendy využívania nákladných bicyklov, elektrobicyklov a iných špeciálnych zariadení, ktoré menia predstavu o tom, čo bicykel vlastne je.
- Podporíme osvetu obyvateľstva i na zamestnávateľov a zapojíme do nej cyklistické kluby a participujúce subjekty. Cieľom je systematickými krokmi dospieť k pozitívnej motivácii uprednostniť chôdzu, bicykel, kolobežku či MHD pred jazdou autom. Zároveň sa zvýši aj zdravotná kondícia obyvateľov.

24. KARMA

<https://karmas.sk/>

Strana sa vo svojom programe téme dopravy nevenuje.

25. REPUBLIKA

<https://www.hnutie-republika.sk/program/>

I. DOPRAVA

- 1. Budovanie diaľničnej siete je našou prioritou** a venujeme mu osobitnú časť nášho volebného programu
- 2. Okamžite začneme riešiť havarijný stav mostov**
Pripravíme podrobné plány, ktoré budeme priebežne aktualizovať a v ktorých bude zahrnutý každý z cca 1 900 mostov na cestách I. triedy v členení:
 - všetky mosty v havarijnom stave opraviť do 1 roka,
 - všetky mosty v nevyhovujúcom technickom stave opraviť do 4 rokov,
 - systém priebežnej preventívnej údržby na všetky mosty.
- 3. Skonsolidujeme správu ciest**
Scentralizujeme a zefektívňujeme správu diaľničnej siete, ciest 1, 2 a 3 triedy spojením NDS, SSC a vrátaním kompetencií správy ciest zo samosprávnych krajov naspäť na úroveň štátu.
- 4. Skonsolidujeme železničnú dopravu do jedného štátneho holdingu**
Zreorganizujeme železničnú dopravu do jedného štátom vlastneného holdingu, v ktorom budú skonsolidované osobná doprava (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.), nákladná doprava (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.) a infraštruktúra (Železnice Slovenskej republiky) – namiesto troch bude jedno riadiace centrum.
- 5. Zabezpečíme spätný insourcing core-biznisu v železničnej doprave**
Najdôležitejšie, tzv. jadrové výkony v železničnej doprave musí vykonávať štát vlastnými prostriedkami a vlastnými zamestnancami – zabránime príživovaniu sa na železničnej doprave rôznymi dodávateľskými subjektami. Po etape spätného insourcingu core-biznisových činností budeme pokračovať v zlepšovaní služieb slovenských železníc. V ďalšom období poskytneme službu „point-to-point“ – t.j. ako doplnkovú službu svojim klientom železnice zabezpečia dopravu tovaru z konkrétneho bodu nakládky do konkrétneho bodu doručenia. Unifikujeme rozdrobené strojné aktíva železníc za účelom ich efektívneho centrálného nákupu a správy.
- 6. Posilíme priepustnosť železničnej infraštruktúry**
Výrazne posilíme prepravnú kapacitu železničnej infraštruktúry. Problematické jednokoľajné úseky zdvojkolajníme. Zavedieme diaľkové dispečerské riadenie dopravy na dlhších úsekoch, spravidla aspoň 50 až 60 km. Skrátením jazdnej doby výrazne zvýšime atraktivitu železničnej dopravy pre cestujúcich.
- 7. Zlepšíme stav železničných staníc, čakární a prístupových ciest k nim**
V spolupráci s mestami a obcami skultúrime železničné stanice a čakárne. Takisto zlepšíme stav prístupových komunikácií k nim, aby cestujúci mali k využívaniu železničnej dopravy bezpečný a bezproblémový prístup.
- 8. Podporíme ekologickú hromadnú dopravu**
Hromadná doprava je na Slovensku chaotická, neefektívna a nespoľahlivá. Výrazným skvalitnením hromadnej dopravy vytvoríme podmienky na jej väčšie využívanie na úkor individuálnej, t.j. podstatne menej ekologickej dopravy. Budeme pokračovať v čo najrýchlejšej elektrifikácii železničných tratí.
- 9. Podporíme centrálné riadené integrované dopravné systémy**
Zabezpečíme, aby štát na seba prevzal centrálnu riadiacu úlohu pri integrácii všetkých existujúcich dopravných systémov. Zabezpečíme jednotný štandard dopravnej obslužnosti naprieč celým Slovenskom. Pri pridelení liniek súkromným prepravcom presadíme tzv. „balíkové“ riešenie – súkromní prepravcovia budú musieť okrem ekonomicky lukratívnych spojení zabezpečovať aj menej lukratívne regionálne spoje.

II. DIAĽNICE A CESTNÁ SIEŤ

- 1. Zabezpečíme nekompromisné zjednodušenie (streamlining) všetkých procesov**
Zásadne zjednodušíme všetky zákonné a pracovné procesy pri príprave a výstavbe diaľnic.
- 2. Z prípravy diaľnic vylúčime neužitočných mudrlantov**
Dramaticky znížime počet subjektov zainteresovaných na príprave diaľnic. V procese ponecháme iba systémovo nevyhnutné subjekty a naopak, z procesu vylúčime všetky subjekty, ktoré doteraz prípravu diaľnic nekonštruktívne blokovali – vrátane rôznych mimovládnych organizácií.
- 3. Prepojíme participáciu so zodpovednosťou – všetci budú musieť ťahať za jeden povraz**
Stanovíme zodpovednosť všetkých zúčastnených za výsledok. Prepojíme participáciu všetkých subjektov, ktoré sa zúčastňujú na procese prípravy diaľnic, s ich zodpovednosťou a zainteresovanosťou za jej skutočnú realizáciu – t.j. dokončenie do stavu reálne využívanej komunikácie. Kto chce kritizovať, musí súčasne navrhovať lepšie riešenie.

4. **Nebudeme sa vracat' nazad**

Pracovné procesy nastavíme tak, že nebudeme opakovať už raz absolvované etapy projektu. Všetci budú mať povinnosť posúvať projekt stále dopredu. Ak sa ukáže nevyhnutná potreba upraviť projekt (čo sa v praxi niekedy stane), bude sa to musieť urobiť už ako súčasť ďalšej, nasledujúcej etapy projektu.

5. **Výkupy pozemkov bude stačiť dokladovať až pri kolaudácii**

Aby sme proces výstavby diaľnic čo najviac urýchlili, zavedieme systém, ktorý funguje v Česku a v Poľsku.

Majetkovoprávne vysporiadania nehnuteľností (ktoré boli potrebné pre výstavbu diaľnice) sa bude dokladovať až pri kolaudácii – nie už pri povoľovaní stavby.

6. **Nepripustíme žiadne „lacné experimenty“ – diaľnice budú stavať len overení dodávatelia**

Podmienky v tendroch na výber dodávateľov nastavíme tak, že sa ich budú môcť zúčastňovať len dodávatelia, ktorí už preukázateľne obdobné diela úspešne realizovali – čo sa týka kvality, dodržania ceny a termínov.

7. **V tendroch budú mať hlavné slovo technici a ekonómovia**

Procesy výberových konaní maximálne zjednodušíme, aby neumožňovali dvojaké výklady a následné nekonečné právne manipulácie zo strany nepoctivých subjektov.

8. **Zvýhodníme slovenských dodávateľov**

Pre slovenskú ekonomiku je lepšie, ak zisk vytvorený dodávateľom neodíde do zahraničia, ale ostane na Slovensku a umožní tak ďalší rozvoj domáceho podnikania. Vo výberových konaniach v maximálnej možnej miere zvýhodníme domáce subjekty – napríklad tak, že ako jedno z hlavných kritérií zohľadníme index daňovej spoločlivosti slovenských subjektov.

9. **Kto urobil svoju prácu musí dostať zaplatené**

Nedopustíme aby tí, ktorí prácu skutočne vykonajú (v mnohých prípadoch drobní živnostníci), za ňu nedostali zaplatené. Zavedieme zmluvnú zodpovednosť generálneho dodávateľa za to, že pokiaľ on dostane zaplatené za zhotovené dielo alebo jeho časť, musí cez nastavenie svojich subdodávateľských vzťahov zabezpečiť a garantovať riadne úhrady v celom subdodávateľskom reťazci.

10. **Na výstavbu diaľnic využijeme všetky dostupné možnosti**

Výstavbu diaľnic budeme realizovať všetkými dostupnými spôsobmi. Budeme na to využívať nielen priame zdroje štátneho rozpočtu, ale aj európske fondy a takisto aj PPP projekty.

11. **Na záver to najdôležitejšie: Diaľnice nepostavíme, pokiaľ tu nebudú vládnuť odvážni politici, pre ktorých je najdôležitejšie Slovensko !!!**

Výstavba diaľnic musí byť v rukách politikov, ktorí majú dostatok odvahy vyhnať z výstavby diaľnic všetky nepotrebné subjekty, ktoré sa na nej doteraz priživovali. Výstavbu diaľnic musia riadiť politici, ktorí sa nebudú báť čeliť parciálnym záujmom oligarchicko-lobistických skupín a ktorí budú schopní odborne aj ľudsky ustáť očakávanú manipulatívnu mediálnu kritiku main-streamových médií a mimovládnych organizácií.

III. ELEKTROMOBILITA

1. **Z elektromobility prestaneme robiť modlu.**

V oblasti využívania technológií si zachováme zdravý rozum a nebudeme podliehať rôznym módnym ekoteroristickým šílenstvám. Elektromobilita nie je modla, je to len ďalšia technológia, ktorá má svoje výhody aj nevýhody. K elektromobilite budeme preto pristupovať ako ku každej inej technológii. Kde to bude výhodné, budeme rozvoj elektromobility podporovať, kde sú výhodnejšie iné technológie, budeme podporovať tie.

2. **Presadíme, aby aj po roku 2035 zostala zachovaná možnosť kúpy auta s tradičným pohonom.**

Nevidíme rozumný dôvod na to, aby sme sa predčasne vzdávali spoločlivo fungujúcich technológií. Takisto nevidíme dôvod na to, aby sme okrem elektromobility nepodporovali aj iné, možno ešte progresívnejšie technológie ako je napríklad vodíkový pohon automobilov.

3. **Zavedieme pravidlá pre jazdu na elektrokolobežkách**

Elektrické kolobežky používané hlavne v mestách vzbudzujú pozornosť a vášne. Majú veľa priaznivcov, ako aj veľa zarytých odporcov. Nepôjdeme cestou absolútnych zákazov (ako to urobilo napríklad mesto Paríž), ale súčasnú chaotickú situáciu je potrebné riešiť. Jedinou cestou ako sa s týmto novým fenoménom e-kolobežiek vyrovnáť je stanovenie jasných pravidiel pri ich užívaní.