

**Príloha 1 – Indikatívny zoznam projektov  
Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020**

Obsah:

<b>1. Cestná infraštruktúra</b> .....	2
<b>1.1 Cestná infraštruktúra – zelené projekty</b> .....	2
1.1.1 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba</i> .....	2
1.1.2 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť</i> .....	4
1.1.3 <i>Cesty I. triedy - výstavba</i> .....	5
1.1.4 <i>Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť</i> .....	6
1.1.5 <i>Príprava projektovej dokumentácie pre D a RC</i> .....	7
1.1.6 <i>Príprava projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy</i> .....	8
1.1.7 <i>Projekty rozvoja inteligentných dopravných systémov (IDS)</i> .....	8
<b>1.2 Cestná infraštruktúra – projekty PPP</b> .....	9
1.2.1 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba</i> .....	9
<b>1.3 Projekty financované z OPD 2007 – 2013 a vlastných zdrojov NDS</b> .....	10
1.3.1 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba</i> .....	10
<b>1.4 Cestná doprava – ostatné projekty</b> .....	11
1.4.1 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba</i> .....	11
1.4.2 <i>Cesty I. triedy - výstavba</i> .....	14
1.4.3 <i>Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť</i> .....	16
1.4.4 <i>Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť</i> .....	17
1.4.5 <i>Projektová dokumentácia (DaRC)</i> .....	18
1.4.6 <i>Príprava projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy</i> .....	19
1.4.7 <i>Projekty rozvoja inteligentných dopravných systémov (IDS)</i> .....	20
1.4.8 <i>Ďalšie projekty IDS</i> .....	20
<b>2. Železničná infraštruktúra</b> .....	22
<b>3. Letecká infraštruktúra</b> .....	27
<b>4. Infraštruktúra vodnej dopravy</b> .....	29

## 1. Cestná infraštruktúra

### 1.1 Cestná infraštruktúra – zelené projekty

#### 1.1.1 Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
1	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. fáza)	13,5	2014	2019
2	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (2. fáza)			
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Najviac očakávaná diaľničná stavba odbremeni úsek cesty I/18 pri Strečne zaťažovaný 25 - 29 tisíc vozidlami denne, z toho cca 26 % tvoria nákladné vozidlá. Prekročenie kapacity tejto komunikácie prispelo aj k degradácii dvoch mostných objektov na tomto úseku a k ich zaradeniu na základe stavebnotechnického stavu do stupňa VI. Na tomto nevyhovujúcom úseku cesty I/18 sú evidované KNL, miera nehodovosti v regióne je 0,96 nehody na km a úsek je tiež, napriek vybudovaným zábranám, ohrozovaný zosuvmi a pádom skál. Navrhovaný úsek je súčasťou základnej siete TEN-T. Súčasťou úseku bude 7,5 km tunel Višňové.</p>					
3	D1	Hubová - Ivachnová (1. fáza)	15,3	2013	2017
4	D1	Hubová - Ivachnová (2. fáza)			
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Realizácia projektu prispeje k homogenizácii ťahu diaľnice D1, ktorá je zaradená v do základnej siete TEN-T. Tento úsek D1 s dvojkilometrovým tunelom Čebrať má odľahčiť mesto Ružomberok od väčšiny tranzitnej dopravy, ktorej podiel je v súčasnosti na území mesta 76 % z celkovej dopravy v meste. Úsekmi cesty I/18, ktorá chýbajúcu diaľnicu doteraz zastupuje, má v súčasnosti prekročenú kapacitu a prechádza ním denne 16-24 tisíc vozidiel, pričom najmä na úseku z Ružomberka po začiatok diaľnice D1 v Ivachnovej sa vytvárajú časté kongescie. Viac ako 25%-ný podiel z tejto intenzity pripadá na nákladné vozidlá. Na paralelnom úseku cesty I/18 sa nachádza jedna KNL a miera nehodovosti v regióne je 0,92 nehody na km.</p>					
5	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (1. fáza)	4,3	2014	2017
6	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (2. fáza)			
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Severozápadný obchvat Žiliny je nákladným projektom s mostom ponad vodnú nádrž Hričov a s 2,2 kilometrovým tunelom Považský Chlmec. Stavba rieši tranzit v trase sever - juh a je súčasťou základnej siete TEN-T. Odľahčí mesto Žilina od tranzitnej dopravy, ktorá má podiel 59 % a taktiež odľahčí príľahlé úseky ciest I/11 a I/18, na ktorých je v súčasnosti podiel nákladnej dopravy viac ako 30 %. Miera nehodovosti v regióne týchto úsekov je vysoká, viac ako 1 nehoda na 1 km.</p>					
7	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1. fáza)	15,46	2013	2016
8	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (2. fáza)			
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek s dvoma kratšími tunelmi Svrčinovec a Poľana by mal umožniť priame napojenie od Žiliny na Poľsko aj pre ťažkú nákladnú dopravu. Na súčasnej ceste I/12 je prejazd nákladnej dopravy z dôvodu nevyhovujúceho šírkového usporiadania, smerového vedenia a stavebno-technického stavu obmedzený maximálnou povolenou hmotnosťou 7,5 t a cesta I/12 je v prevažnej časti vedená intravilánmi obcí Svrčinovec, Čierne a Skalité.. Na ceste I/11 je jedna KNL a miera nehodovosti 1,29 nehody na km. Poľsko a Slovensko sa k tomuto prepojeniu zaviazali medzivládnu dohodou, pretože navrhovaný úsek je tiež súčasťou základnej siete TEN-T. Úsek významne prispeje k skráteniu časovej dostupnosti medzi žilinským regiónom a poľským mestom Bielsko-Biala. Zlepšenie životného prostredia.</p>					
9	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1. fáza)	11,3	2014	2017
10	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (2. fáza)			
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek tvorí začiatok južného obchvatu Žiliny, ktorý významne prispeje k odbremeneniu mesta Žilina od tranzitnej dopravy, ktorej podiel je v súčasnosti na území mesta 59%. Navrhovaný úsek je súčasťou základnej siete TEN-T a jeho súčasťou sú dva tunely s celkovou dĺžkou 3 km. Spolu s úsekom D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala vytvorí plnohodnotný obchvat Žiliny a nahradí kapacitne nevyhovujúce úseky cesty I/18 prechádzajúce cez Žilinu a Strečno, kde je v súčasnosti podiel intenzity nákladnej dopravy 26 – 30 %, miera nehodovosti cca 0,9 nehody na km a niekoľko KNL.</p>					

11	D1	Budimír - Bidovce	14,4	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek odkloní tranzit v smere západ východ, ktorý v súčasnosti prechádza po ceste III/050201 s nevyhovujúcim šírkovým usporiadaním a stavebnotechnickým stavom. Zlepší sa tým životné prostredie v obciach, ktorými cesta III/050201 prechádza. Navrhovaný úsek vytvorí chýbajúce prepojenie diaľnice D1 a cesty I/50 a je súčasťou základnej siete TEN-T.					
12	D1	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	5,1	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Privádzač bude nadväzovať na obchvat obce Porúbka a bude viesť mimo obec Lietavská Lúčka. Stavba privádzača zabezpečí napojenie cesty I/64 na diaľnicu D1, t. j. napojenie Žiliny a obcí Rajeckej doliny a taktiež napojí priemyselnú oblasť v južnej časti Žiliny na D1 tak, aby nákladná doprava z tohto priestoru smerovala priamo na D1 a nebola vedená cez intravilán mesta Žilina jeho časti Bytčica.					
13	D3	Čadca, Bukov - Svrčinovec	5,7	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento, v súčasnosti najpotrebnejší úsek diaľnice D3 prechádza zastavaným a geologicky náročným územím v pokračovaní od tunela Horelica po križovatku Svrčinovec. Úsek rieši odklon tranzitnej dopravy z mesta Čadca, ktorá je v súčasnosti vedená po kapacitne nevyhovujúcej ceste I/11 s intenzitou dopravy cca 12 tisíc vozidiel denne, pričom na nákladnú dopravu pripadá takmer 50%-ný podiel z tejto intenzity. Na tomto úseku cesty I/11 sú evidované KNL a miera nehodovosti dosahuje 1,29 nehody na km. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T a prispieje k skráteniu časovej dostupnosti medzi priemyselným regiónom Žiliny na jednej strane a regiónov priemyselného Ostravska a poľského mesta Bielsko-Biala s priľahlým regiónom.					
14	D1	Turany - Hubová	13,6	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento náročný úsek v kontakte s chránenými územiami a územiami Natura 2000 má odbremeniť cestu I/18 s intenzitou dopravy 20 tisíc vozidiel denne, pričom viac ako 25 % tvorí nákladná doprava. Nehodovosť je tu viac ako 0,8 nehody na km a taktiež je na tomto úseku niekoľko KNL, úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska priečných a pozdĺžnych nerovností. Súčasťou tohto úseku, ktorý je zahrnutý do základnej siete TEN-T, sú dva tunely s dĺžkou 4,6 km. Úsek významne skráti časovú dostupnosť medzi Žilinou a mestami v podtatranskom a východoslovenskom regióne.					
15	D1	Prešov západ - Prešov juh	7,9	2015	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek, ktorého súčasťou je 2,5 km tunel, je západným obchvatom Prešova a po dobudovaní odbremeniť mesto od tranzitnej dopravy, ktorá má na území mesta podiel 53 %, vedenej po kapacitne nevyhovujúcich komunikáciách a križovatkách v jeho intraviláne, čo vedie k pravidelným kongesciám. Nákladná doprava tu má viac ako 25%-ný podiel. Navrhovaný úsek je súčasťou siete TEN-T.					
16	D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	11,2	2016	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza v súčasnosti kapacitne nevyhovujúcu cestu I/11 s intenzitou dopravy 22 tisíc vozidiel denne, kde nákladná doprava tvorí takmer 35 % tohto dopravného prúdu a kapacitne nevyhovujúcu križovatku na tejto ceste, v ktorej sa napája doprava z Kysuckého Nového Mesta. Nehodovosť tu dosahuje hodnotu 1,25 nehody na km a taktiež sú tu evidované KNL. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T a prispieje k skráteniu časovej dostupnosti medzi priemyselným regiónom Žiliny na jednej strane a regiónov priemyselného Ostravska a poľského mesta Bielsko-Biala s priľahlým regiónom.					
17	D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	10,8	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza v súčasnosti kapacitne nevyhovujúcu cestu I/11 s intenzitou dopravy viac ako 12 tisíc vozidiel denne, pričom nákladná doprava tvorí 35 % dopravného prúdu, a vytvorí obchvat Krásna nad Kysucou. Miera nehodovosti je na súčasnej ceste I/11 až 1,31 nehody na km a nachádza sa tu aj niekoľko významných KNL. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T a prispieje k skráteniu časovej dostupnosti medzi priemyselným regiónom Žiliny na jednej strane a regiónov priemyselného Ostravska a poľského mesta Bielsko-Biala s priľahlým regiónom.					
18	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce	15,5	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza kapacitne nevyhovujúcu cestu I/50 s intenzitou dopravy cca 14 tisíc vozidiel denne, z čoho viac ako 30 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti je tu 0,54 nehody na km. Navrhovaný úsek je súčasťou doplnkovej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obcí, ktorými cesta I/50 prechádza.					
19	R2	Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)	14	2016	2021
<b>Zdôvodnenie:</b> Súčasná cesta I/50 cez horský priebeh Soroška smerovým vedením nevyhovuje intenzitám dopravy (cca 8 tisíc vozidiel denne, cca 23 % nákladných vozidiel), miesto je významnou nehodovou lokalitou, problémy spôsobujú najmä nehody kamiónov, ktoré vedú k uzatvoreniu tejto dôležitej spojnice aj na niekoľko hodín bez existencie obchádzkovej trasy. Toto úzke miesto bude preklenuté výstavbou tohto úseku, ktorý je súčasťou doplnkovej siete TEN-T a prispieje k skráteniu jazdných dôb medzi mestami južného a východného					

Slovenska. Súčasťou navrhovaného úseku je 4,7 km dlhý tunel Soroška.					
20	R2	Košice, Šaca - Košické Olšany	21,5	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek je južným obchvatom mesta Košice a rieši odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta v severojužnom i západo-východnom smere. Úsek je súčasťou doplnkovej siete TEN-T a prepája rýchlostné cesty R2 a R4 s diaľnicou D1. Významne odľahčí dopravu v meste Košice, kde v súčasnosti tranzit tvorí 89 % dopravy.					
21	R4	Prešov, severný obchvat	14,7	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek rieši napojenie diaľnice D1 v smere na Sabinov, Svidník a Vranov nad Topľou s pokračovaním do Poľska, pričom stiahne všetku tranzitnú dopravu z týchto smerov, ktorá v súčasnosti prechádza intravilánom mesta Prešov a tvorí 53 % dopravy na jeho území. Súčasťou úseku sú dva tunely. Intenzita dopravy na súčasnej ceste I/73 je 20 tisíc vozidiel denne a 37 % pripadá na nákladné vozidlá. Miera nehodovosti v regióne je 0,52 nehody na km a sú tu evidované aj KNL. Úsek cesty I/73 je nevyhovujúci aj z hľadiska nerovností.					
22	R5	Svrčinovec - št. hranica SR/ČR	2	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek je vlastne akýmsi privádzačom k navrhovanej diaľnici D3 v smere z Českej republiky. Existujúcu cestu I/11 na tomto úseku využije denne 9 tisíc vozidiel, pričom až 50 % z nich tvorí nákladná preprava. Tento úsek je súčasťou doplnkovej siete TEN-T.					

### 1.1.2 Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
27	R1	Trnava - Nitra (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	43,0	2014	2015
<b>Zdôvodnenie:</b> Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie stupňa zadržania podľa platných predpisov.					
28	R1	Šašovské Podhradie - Zvolen (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	21,0	2015	2015
<b>Zdôvodnenie:</b> Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie stupňa zadržania podľa platných predpisov.					
29	D1	Trnava - križovatka Lúka (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	46,0	2014	2015
<b>Zdôvodnenie:</b> Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie stupňa zadržania podľa platných predpisov.					
30	D1	Ivachnová - Važec (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	45,0	2015	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie stupňa zadržania podľa platných predpisov.					
31	D1	Prešov - Budimír (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	19,0	2016	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie stupňa zadržania podľa platných predpisov.					
32	D2	Odpočívadlo Sekule (obojsmerné) - rekonštrukcia a rozšírenie	--	2014	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Využitie a rozšírenie existujúcich plochy parkovísk pre osobné a nákladné vozidlá a obnovenie a rozšírenie plôch určených na oddych z dôvodu zvýšenia dopravy.					
33	R1	Odpočívadlo Veľké Zálužie (ľavá a pravá strana) - rekonštrukcia a rozšírenie	--	2015	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Využitie a rozšírenie existujúcich plochy parkovísk pre osobné a nákladné vozidlá a obnovenie a rozšírenie plôch určených na oddych z dôvodu zvýšenia dopravy. Zabezpečenia bezpečnosti a ochrany.					

**1.1.3 Cesty I. triedy - výstavba**

P. č.	SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
34	IVSC KE	I/68 Sabinov preložka cesty	10,00	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný obchvat mesta Sabinova a obcí Orkucany, Šarišské Michaľany vylúči z intravilánov týchto sídiel tranzitnú dopravu, kde je v súčasnosti intenzita dopravy cca 12 tisíc vozidiel denne a niekoľko KNL.					
35	IVSC ZA	I/64 Obchvat Prievidze, I. etapa, 2. stavba - MZ v trase bud. I/64	2,69	2015	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný obchvat miest Prievidza a Bojnice vylúči z intravilánov týchto miest tranzitnú dopravu, ktorá tvorí 40 % dopravy a nadviaže na už vybudovanú 1. stavbu I. etapy obchvatu. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km.					
36	IVSC BB	I/75 Lučenec - preložka	3,96	2015	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Preložka rieši odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, ktorá tvorí 94 % dopravy. Na súčasnom úseku cesty I/75 je evidovaná jedna KNL a miera nehodovosti v regióne je 0,41 nehody na km.					
37	IVSC BA	I/61 Trnava, južný obchvat	2,70	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Odklon dopravy z mesta, bodové závady.					
38	IVSC BA	I/51 Senica – Jablonica - Trstín, 1. stavba, obchvat Senice	7,80	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný obchvat nahradí súčasnú cestu I/51 s intenzitou dopravy 7 tisíc vozidiel, kde 36 % tvoria nákladné vozidlá a zabezpečí odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, ktorá tvorí 45 % dopravy. Miera nehodovosti v regióne je 0,53 nehody na km a súčasný úsek cesty I/51 je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnych a priečnych nerovností.					
39	IVSC BB	I/66 Brezno - obchvat, II. etapa	4,90	2015	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Stavba nadväzuje na I. etapu a rieši odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, ktorá má 27 %-ný podiel na doprave. Na súčasnej ceste I/66 je intenzita dopravy viac ako 10 tisíc vozidiel denne, vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy.					
40	IVSC ZA	I/64 Prievidza - obchvat, II. etapa	3,90	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný obchvat miest Prievidza a Bojnice vylúči z intravilánov týchto miest tranzitnú dopravu, ktorá tvorí 40 % dopravy a nadviaže na I. etapu obchvatu. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km.					
41	IVSC BA	I/51 Holíč - obchvat, 2. etapa (1. časť)	2,66	2015	2016
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný projekt nadväzuje na vybudovanú prvú etapu obchvatu a rieši odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta. Intenzita dopravy je na súčasnej ceste I/51 viac ako 6 tisíc vozidiel, pričom 30 % tvorí nákladná doprava. Miera nehodovosti je v regióne 0,45 nehody na km.					
42	IVSC BA	I/75 Šaľa - obchvat	12,50	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Stavba zabezpečí odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta Šaľa, Kráľovej nad Váhom, Dlhej nad Váhom a Trnovca nad Váhom. Na súčasnej kapacitne a stavebnotechnickým stavom nevyhovujúcej ceste I/75 je intenzita dopravy 13 tisíc vozidiel denne pričom nákladné vozidlá majú viac ako 20 % podiel na tejto intenzite.					
43	IVSC KE	I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce n/L, preložka	19,00	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Preložka cesty rieši odklon dopravy mimo intravilány mesta Strážske a obcí Voľa, Nacina Ves a Petrovce nad Laborcom. Prispeje k odľahčeniu dopravného zaťaženia na súčasnej ceste I/18 s intenzitou dopravy 8 – 9 tisíc vozidiel denne, kde nákladná doprava tvorí viac ako 20 %. V regióne je miera nehodovosti 0,54 nehody na km a je tu aj niekoľko KNL, nakoľko úsek je nevyhovujúci aj z pohľadu priečnych a pozdĺžnych nerovností.					
44	IVSC KE	I/74 Brekov - Humenné preložka	5,70	2019	2021
<b>Zdôvodnenie:</b> Preložka rieši obchvat mesta Humenné s cieľom vylúčiť z centra mesta tranzitnú dopravu, ktorá tvorí 37 % dopravy v meste. Na súčasnej ceste I/74 intenzita dopravy 8 tisíc vozidiel denne, pričom 16 % tvoria nákladné vozidlá. Úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnej a priečnej rovinatosti a je tu evidovaná jedna KNL.					

**1.1.4 Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť**

P. č.	SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
45	SSC	Zosuvy na cestách I. triedy	--	2015	2020
<i>Zdôvodnenie:</i> Sanácia zosuvov, havárií a bodových závad na cestnej sieti I. triedy, ktoré tvoria úzke miesta na sieti a môžu prispievať ku vzniku nehôd.					
46	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraji	--	2015	2019
<i>Zdôvodnenie:</i> Modernizácia vybraných ucelených ťahov ciest I. triedy nevyhovujúcich šírkovým usporiadaním, smerovým vedením a bezpečnosťou.					
47	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v BB kraji	--	2015	2019
<i>Zdôvodnenie:</i> Modernizácia vybraných ucelených ťahov ciest I. triedy nevyhovujúcich šírkovým usporiadaním, smerovým vedením a bezpečnosťou.					
48	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TN a ZA kraji	--	2015	2019
<i>Zdôvodnenie:</i> Modernizácia vybraných ucelených ťahov ciest I. triedy nevyhovujúcich šírkovým usporiadaním, smerovým vedením a bezpečnosťou.					
49	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v PO a KE kraji	--	2015	2019
<i>Zdôvodnenie:</i> Modernizácia vybraných ucelených ťahov ciest I. triedy nevyhovujúcich šírkovým usporiadaním, smerovým vedením a bezpečnosťou.					
50	SSC	Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy	--	2014	2018
<i>Zdôvodnenie:</i> Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy, ktoré sú kapacitne i z bezpečnostného hľadiska nevyhovujúce a sú nevhodnými lokalitami.					
51	IVSC BB	I/72 Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	10,00	2017	2019
<i>Zdôvodnenie:</i> Realizácia je potrebná z dôvodu nedostatočného smerového a šírkového vedenia trasy a zvýšenia bezpečnosti. Nadväzuje na stavbu I/72 Zbojská, sedlo – Tisovec, Čertova dolina.					
52	IVSC BB	I/65 Kremnica - Kremnické Bane	1,50	2015	2017
<i>Zdôvodnenie:</i> Realizácia je potrebná z dôvodu nedostatočného smerového a šírkového vedenia trasy s intenzitou dopravy 5 – 7 tisíc vozidiel denne, z čoho až 36 % pripadá na nákladné vozidlá. V regióne je miera nehodovosti 0,745 nehody na km pričom úsek nevyhovuje aj z pohľadu priečných a pozdĺžnych nerovností.					
53	IVSC BA	I/75 Sládkovičovo - Galanta	5,95	2015	2017
<i>Zdôvodnenie:</i> Realizácia je potrebná z dôvodu nevyhovujúceho stavu tohto úseku z pohľadu rovinatosti, bezpečnosti, plynulosti dopravy a kapacity. Intenzita dopravy je v tomto úseku cca 10 tisíc vozidiel pričom nákladné vozidlá tvoria 20 %. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km.					
54	IVSC BB	I/65 Kremnické Bane - hranica kraja	3,50	2016	2018
<i>Zdôvodnenie:</i> Realizácia je potrebná z dôvodu nedostatočného smerového a šírkového vedenia trasy s intenzitou dopravy 5 – 7 tisíc vozidiel denne, z čoho až 36 % pripadá na nákladné vozidlá. V regióne je miera nehodovosti 0,745 nehody na km pričom úsek nevyhovuje aj z pohľadu priečných a pozdĺžnych nerovností.					
55	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	--	2015	2018
<i>Zdôvodnenie:</i> Odstraňovanie a ochrana pevných prekážok na cestách I. tried, kolíznych bodov, opatrení v zmysle bezpečnostných auditov na cestách I. tried.					
56	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 1. etapa	--	2015	2017
<i>Zdôvodnenie:</i> Výstavba nových mostov a rekonštrukcie existujúcich mostov v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave so zlepšením ich technických a bezpečnostných parametrov.					

57	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 2. etapa	--	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Výstavba nových mostov a rekonštrukcie existujúcich mostov v nevyhovujúcom stave so zlepšením ich technických a bezpečnostných parametrov.					
58	SSC	Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. triedy	--	2017	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Riešenie opatrení na znižovanie hlukovej záťaže, opatrenia vyplývajúce z akčných plánov zo strategického hlukového mapovania.					

### 1.1.5 Príprava projektovej dokumentácie pre D a RC

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
59	D3	Oščadnica - Čadca Bukov, II. profil	--	2014	2018
60	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača	--	2014	2015
61	D4	Križovatka Rača - Záhorská Bystrica	--	2014	2018
62	D4	Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rak.	--	2014	2020
63	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce	--	2014	2016
64	R2	Kriváň - Lovinobaňa	--	2014	2016
65	R2	Križovatka D1 - Mníchova Lehota	--	2014	2017
66	R2	Lovinobaňa - Ožďany	--	2014	2017
67	R2	Ožďany - Zacharovce	--	2014	2017
68	R2	Pravotice - Dolné Vestenice	--	2014	2017
69	R2	Zvolen západ - Zvolen východ	--	2014	2018
70	R3	Martin - Rakovo	--	2014	2017
71	R3	Rakovo - Horná Štubňa	--	2014	2020
72	R6	št. hranica SR/ČR - Mestečko	--	2014	2018
73	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz	--	2014	2015
74	R7	Holice - Dunajská Streda	--	2014	2017

**1.1.6 Príprava projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy**

P. č.	SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
75	SSC	I/72 Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia	--	2014	2017
76	SSC	I/65 Kremnické Bane - hranica kraja	--	2014	2016
77	SSC	I/75 Sládkovičovo - Galanta	--	2014	2015
78	SSC	I/64 Kľače - Šuja	--	2014	2016
79	SSC	I/64 Ražské Teplice - Kľače	--	2014	2016
80	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. tried, 1. etapa	--	2014	2015
81	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. tried, 2. etapa	--	2016	2018
82	SSC	PD pre modernizáciu vybraných úsekov ciest I. triedy pre všetky kraje SR	--	2014	2015
83	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	--	2014	2015

**1.1.7 Projekty rozvoja inteligentných dopravných systémov (IDS)**

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Ukončenie
84	--	NDIC	--	2014	2016
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.					
85	--	Meteo stanice, sčítače dopravy, CCTV kamery, premenné dopravné značenia pre D a RC, integrácia systémov NDS	--	2014	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.					
86	D2/D1	Bratislava (modernizácia a doplnenie IRSD)	25	2015	2017
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.					



## 1.2 Cestná infraštruktúra – projekty PPP

### 1.2.1 Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba

P. č.	Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
				Začiatok	Začiatok
23	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača	27,3	2015	2015
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento najpotrebnejší úsek diaľnice D4 tvorí juhovýchodný obchvat Bratislavy a umožní odklon tranzitnej dopravy, odľahčí v súčasnosti preťaženému úseku D1 vrátane Prístavného mosta (intenzita dopravy viac ako 100 000 vozidiel denne) a zlepší dopravné napojenie obcí v suburbánnej zóne v okolí Bratislavy. Súčasťou stavby je 2,5 km dlhý most cez Dunaj.</p>					
24	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz	6,5	2016	2018
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek by mal eliminovať každodenné zápchy zo smeru od Dunajskej Stredy na kapacitne a z pohľadu bezpečnosti nevyhovujúcej súčasnej ceste I/63 a vyriešiť neúnosnú dopravnú situáciu na odklone dopravnej prechádzajúcej po tejto ceste mestskými časťami Bratislavy.</p>					
25	R7	Bratislava - Dunajská Lužná	8,2	2015	2018
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek by mal eliminovať každodenné zápchy zo smeru od Dunajskej Stredy na kapacitne a z pohľadu bezpečnosti nevyhovujúcej súčasnej ceste I/63 a bude obchvatom obcí Dunajská Lužná a Rovinka, ktorými cesta I/63 prechádza. Intenzita dopravy je tu cca 10 tisíc vozidiel denne a neustále narastá, podiel nákladných vozidiel je necelých 20 %. Úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností, miera nehodovosti je v regióne 0,47 nehody na km.</p>					
26	R7	Dunajská Lužná - Holice	17,4	2015	2018
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek by mal eliminovať každodenné zápchy zo smeru od Dunajskej Stredy na kapacitne a z pohľadu bezpečnosti nevyhovujúcej súčasnej ceste I/63 a bude obchvatom mesta Šamorín (tranzit 51 %) a viacerých obcí, ktorými cesta I/63 prechádza. Intenzita dopravy je tu cca 10-16 tisíc vozidiel denne a neustále narastá, podiel nákladných vozidiel je necelých 20 %. Úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností, miera nehodovosti je v regióne 0,47 nehody na km.</p>					

### 1.3 Projekty financované z OPD 2007 – 2013 a vlastných zdrojov NDS

#### 1.3.1 Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba

Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Začiatok
D1	Bratislava - Trnava, križovatka Triblavina	1,6	2014	2014
<u>Zdôvodnenie:</u> Križovatka je navrhnutá ako mimoúrovňová kosodĺžniková križovatka s napojením na D1 prostredníctvom súbežných dvojpruhových kolektorových pásov po oboch stranách D1 navrhnutých v minimálnej potrebnej dĺžke. Križovatka bude slúžiť k napojeniu obcí Bernolákovo, Chorvátsky Grob a Čierna Voda na diaľnicu D1.				
D1	Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh	16	2015	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Predmetom stavby je zmena parametrov úseku podľa STN na vyhovujúcu 6-pruhovú diaľnicu s odstavňými pruhmi, ktorá by nahradila súčasný provizórny kapacitne nevyhovujúci stav (50 – 80 tisíc vozidiel denne, viac ako 20 % nákladných) a zlepšila dostupnosť okolitého postupne urbanizovaného územia. Súčasná vozovka bude nahradená cemento-betónovou, vybuduje sa informačný systém diaľnice a odvodnenie. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T.				
D1	Senec - Blatné, križovatka Blatné	1,4	2015	2016
<u>Zdôvodnenie:</u> Predmetom stavby je dostavba križovatky Blatné, s cieľom zlepšiť napojenie okolitých obcí na diaľnicu D1 a odľahčiť tranzit vedený v súčasnosti cez mesto Senec. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T.				
D1	Blatné - Trnava, rozšírenie na 6-pruh	19,9	2015	2018
<u>Zdôvodnenie:</u> Predmetom stavby je zmena parametrov úseku podľa STN na vyhovujúcu 6-pruhovú diaľnicu s odstavňými pruhmi, ktorá by nahradila súčasný provizórny kapacitne nevyhovujúci stav (50 – 80 tisíc vozidiel denne, viac ako 20 % nákladných) a takisto sa zlepšila dostupnosť okolitého postupne urbanizovaného územia. Súčasná vozovka bude nahradená cemento-betónovou, vybuduje sa informačný systém diaľnice a odvodnenie. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T.				

**1.4 Cestná doprava – ostatné projekty****1.4.1 Diaľnice a rýchlostné cesty - výstavba**

Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
D1	Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky)	0,76	2013	2014
<b>Zdôvodnenie:</b> Projekt sa rieši za účelom využitia plnej funkčnosti sprejzdnenia križovatky Behárovce, vzhľadom na sprevádzkovanie úseku D1 Studenec - Behárovce.				
R3	Tvrdošín - Nižná	5,2	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek rieši vysokú intenzitu tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti smerovanej po ceste I/59 vedúcej cez intravilán mesta Tvrdošín, ktorej kapacita už v súčasnosti nevyhovuje. Intenzita dopravy je v tomto úseku 7 tisíc vozidiel, pričom 24 % tvorí nákladná doprava a tranzit tvorí 42 % dopravy v meste. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
R1	Sielnica - úprava križovatky	0	2014	2015
<b>Zdôvodnenie:</b> Stavba rieši doplnenie odbáčacích a pripájacích pruhov na existujúcej mimoúrovňovej križovatke podľa STN.				
R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová	4,9	2015	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek rieši vysokú intenzitu tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti smerovanej po smerovo a šírko nevyhovujúcej ceste I/59 vedúcej cez intravilán obcí Dlhá nad Oravou a Sedliacka Dubová. Stavba bude tvoriť obchvat týchto obcí a umožní doprave obísť kritické nehodové lokality. Intenzita dopravy je v tomto úseku 7 tisíc vozidiel, pričom 24 % tvorí nákladná doprava. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
D1	Privádzač Spišská Nová Ves, II. etapa	1	2015	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Stavba rieši napojenie priemyselného mesta Spišská Nová Ves na diaľnicu D1.				
R2	Kriváň - Lovinobaňa	22,6	2015	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaná stavba je vedená v súbehu s cestou I/50 v úzkom údolí Krivánskeho potoka a vytvorí tiež obchvat obce Mýtka. Intenzita dopravy je na ceste I/50 viac ako 11 tisíc vozidiel denne, pričom nákladná doprava sa podieľa 26 %. Úsek je takisto nevyhovujúci z hľadiska priečných a pozdĺžnych nerovností a miera nehodovosti v regióne je 0,6 nehody na km.				
R3	Nižná - Dlhá nad Oravou	7,5	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek rieši vysokú intenzitu tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti smerovanej po smerovo a šírko nevyhovujúcej ceste I/59 vedúcej cez intravilány obcí Nižná, Podbiel a Krivá. Stavba bude obchvatom týchto obcí, jeho súčasťou je 600 m dlhý tunel a umožní doprave obísť kritické nehodové lokality. Intenzita dopravy je v tomto úseku 7 tisíc vozidiel, pričom 24 % tvorí nákladná doprava. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
R6	Mestečko - Púchov	10,8	2018	2022
R1	Banská Bystrica - Slovenská Ľupča	7,3	2016	2019
R1	Slovenská Ľupča - Korytnica	14,9	2016	2019
R1	Korytnica - Ružomberok	27,3	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Táto stavba rieši prepojenie R1 Trnava - Banská Bystrica a diaľnice D1 pri Ružomberku. Prechádza geologicky náročným územím Nízkych Tatier a priamo sa dotýka chránených a vodohospodársky významných území. Toto severojužné prepojenie umožní odklon tranzitu z horského priechodu Donovaly na ceste I/59, na ktorom sa najmä v zimnom období vyskytujú dopravné problémy.				
R2	Križovatka D1 - Mnichova Lehota	8,7	2016	2019

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Príloha 1

<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza kapacitne nevyhovujúcu cestu I/50 s intenzitou dopravy cca 14 tisíc vozidiel denne, z čoho viac ako 30 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti je tu 0,54 nehody na km. Navrhovaný úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a bude obchvatom obcí Trenčianska Turná a Mníchova Lehota, ktorými cesta I/50 prechádza. Súčasťou stavby je most cez Váh.				
R2	Lovinobaňa - Ožďany	20,7	2017	2022
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza súčasnú cestu I/50 a tvorí i obchvat mesta Lučenec (tranzit 94 %) a obce Pinciná. Napája sa na prevádzkovaný obchvat Ožďan a je súčasťou súhrnnej siete TEN-T. Intenzita dopravy je na súčasnej ceste I/50 8,5 – 11 tisíc vozidiel denne, pričom 26 % pripadá na nákladné vozidlá. Úsek je nevyhovujúci z hľadiska priečných nerovností, nehodovosť v regióne je 0,5 nehody na km.				
R2	Ožďany - Zacharovce	10,6	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek je obchvatom mesta Rimavská Sobota, nahrádza súčasnú cestu I/50 a odkloní tranzit (tvorí 56 % dopravy) prechádzajúci v súčasnosti intravilánom mesta. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T. Intenzita dopravy je na tomto úseku 7 – 8,5 tisíc vozidiel, pričom 26 % sú nákladné vozidlá. Miera nehodovosti je v regióne 0,43 nehody na km.				
R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín	2,3	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek rieši vysokú intenzitu tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti smerovanej po smerovo a šírko nevyhovujúcej ceste I/59 vedúcej cez intravilány obcí Medzibrodie nad Oravou a Bziny. Stavba bude obchvatom týchto obcí a umožní doprave obísť kritické nehodové lokality. Intenzita dopravy je v tomto úseku 7 tisíc vozidiel, pričom 24 % tvorí nákladná doprava. Miera nehodovosti je v regióne 0,63 nehody na km. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
R4	Št. hr. PR/SR - Hunkovce	8,2	2016	2018
R4	Ladomírová - Hunkovce	8,2	2019	2021
R4	Svidník - Lomné	19	2018	2022
R4	Lomné - Hanušovce nad Topľou	16	2016	2020
R4	Hanušovce nad Topľou - Kapušany	15	2016	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Dôvodom výstavby je zlepšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy a zlepšenie životného prostredia kvalitným a rýchlym severojužným prepojením na území východného Slovenska. Doprava je v tomto priestore v súčasnosti vedená po ceste I/73, ktorá je nevyhovujúca z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností, nehodovosť je v tomto regióne 0,53 nehody na km a nachádzajú sa tu KNL. Intenzita dopravy je na tejto ceste cca 8 tisíc vozidiel pričom 40-45 % sú vozidlá nákladné. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
R7	Holice - Dunajská Streda	13,2	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza súčasnú trasu cesty I/63 na ktorej je intenzita dopravy cca 8,5 tisíc vozidiel denne (19 % tvoria nákladné vozidlá). Miera nehodovosti je v regióne 0,47 nehody na km.				
R7	Dunajská Streda - Nové Zámky	42,5	2016	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek vytvára nové spojenie medzi Dunajskou Stredou a Novými Zámkami, kde v súčasnosti žiadne neexistuje a význame prispeje k zlepšeniu dostupnosti regiónu Nových Zámkov z hlavného mesta.				
D1	Bidovce - Dargov	13	2018	2021
D1	Dargov - Pozdišovce	18,7	2017	2020
D1	Pozdišovce - št. hr. SR/UA	42,6	2020	2022
D1	Diaľničný privádzač Michalovce	4,4	2017	2020
D4	Križovatka Rača – Záhorská Bystrica	12,1	2018	2023
R2	Pravotice - Dolné Vestenice	11,5	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza kapacitne nevyhovujúcu cestu I/50 s intenzitou dopravy cca 10 tisíc vozidiel denne, z čoho 22 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti je tu				

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Príloha 1

0,46 nehody na km. Navrhovaný úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obcí Hradište a Dolné Vestenice, ktorými cesta I/50 prechádza.				
R2	Zacharovce - Bátka	8,3	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza súčasnú cestu I/50 s intenzitou dopravy 7 tisíc vozidiel denne, pričom nákladné vozidlá tvoria 26 %. Úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností a smerového vedenia. Navrhovaný úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obcí Vinice a Bakta, ktorými cesta I/50 prechádza.				
R2	Bátka - Figa	6,2	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza súčasnú cestu I/50 s intenzitou dopravy 7 tisíc vozidiel denne, pričom nákladné vozidlá tvoria 26 %. Úsek je nevyhovujúci aj z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností a smerového vedenia. Navrhovaný úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obce Bátka a nadviaže na prevádzkovaný úsek R2 obchvat obce Figa.				
R2	Gombasek - Rožňava	9,8	2017	2020
R2	Včeláre - Košice, Šaca	32	2017	2020
R3	Dolný Kubín - Križovatka D1	17,8	2017	2020
R3	Martin - Rakovo	15	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný úsek nadviaže na budovaný úsek privádzača Martin v trase rýchlostnej cesty R3 k diaľnici D1 a vytvorí severojužný obchvat mesta Martin (tranzit 69 %). Na súčasnej ceste I/65 je intenzita dopravy 12 tisíc vozidiel denne, pričom nákladná doprava má podiel 24 %. Miera nehodovosti v regióne je 0,64 nehody na km. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T.				
R3	Rakovo - Horná Štubňa	17,7	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Navrhovaný úsek nadviaže na predchádzajúci a nahradí z hľadiska pozdĺžnych nerovností nevyhovujúci úsek cesty I/65. Na súčasnej ceste I/65 je intenzita dopravy 12 tisíc vozidiel denne, pričom nákladná doprava má podiel 24 %. Miera nehodovosti v regióne je 0,64 nehody na km a sú tu evidované KNL. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T.				
R3	Zvolen - Šahy	70,6	2017	2022
R6	št. hranica SR/ČR - Mestečko	12,2	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek je súčasťou druhého prepojenia diaľničného typu medzi Slovenskom a Českou republikou, je súčasťou základnej siete TEN-T. Tento prihraničný úsek sa bude napájať na českú rýchlostnú cestu R49 (budúcu diaľnicu D49 a zároveň je obchvatom obcí Mestečko, Záríečie, Lúky a Lysá pod Makytou. Intenzita na paralelnej ceste I/49 je v súčasnosti menej ako 5 tisíc vozidiel denne, z toho však viac ako 20 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti v regióne je 0,46 nehody na km, úsek je tiež nevyhovujúci z hľadiska pozdĺžnych a priečných nerovností. Po vybudovaní by mala na tento úsek prejsť významná časť tranzitnej dopravy z hraničného priechodu Drietoma a taktiež z priechodu Makov, kde je doprava po ceste I/18 vedená cez veľkoplošné chránené územia.				
R1	Most pri Bratislave - Vičkovce	42,1	2019	2023
R2	Dolné Vestenice - Nováky	9,6	2018	2022
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza kapacitne nevyhovujúcu cestu I/50 s intenzitou dopravy cca 10 tisíc vozidiel denne, z čoho 22 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti je tu 0,46 nehody na km. Navrhovaný úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obce Horné Dolné Vestenice a mesta Nováky (tranzit 36 %), ktorými cesta I/50 prechádza.				
R2	Zvolen západ - Zvolen východ	10,5	2018	2022
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek vytvorí obchvat mesta Zvolen a odkloní z jeho intravilánu tranzitnú dopravu v smere západ – východ. Jeho výstavbou sa napojí južnoslovenská časť rýchlostnej cesty R2 na rýchlostnú cestu R1. Intenzita dopravy na súčasnom úseku cesty I/50 je 15 tisíc vozidiel denne (25 % nákladné vozidlá), miera nehodovosti v regióne je 0,56 nehody na km. Úsek je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a zlepši dopravnú dostupnosť medzi rozvinutou západnou časťou Slovenska a vysokou nezamestnanosťou postihnutými regiónmi Novohradu a Gemera.				
R2	Jablonov nad Turňou - Včeláre	7,8	2018	2021

R3	Horná Štubňa - Šášovské Podhradie	26,3	2018	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek významne prispieje k dobudovaniu kapacitne vyhovujúceho severojužného prepojenia Slovenska v jeho strednej časti a je súčasťou základnej siete TEN-T. Na súčasnej ceste I/65 je intenzita dopravy viac ako 7 tisíc vozidiel a z toho až 36 % tvorí nákladná doprava. Miera nehodovosti v regióne je 0,98 nehody na km.				
R7	Nové Zámky - Čaka	22,6	2018	2022
R8	Nitra - križovatka R2	54,9	2018	2022
D4	Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rak.	3,6	2019	2022
R2	Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom	32,5	2019	2023
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahradí v súčasnosti kapacitne, smerovo a šírko nevyhovujúci úsek cesty I/50 s intenzitou dopravy 10 – 16 tisíc vozidiel denne, kde má nákladná doprava takmer 20 %-ný podiel. Miera nehodovosti v regióne je 0,63 nehody na km. Úsek nadviaže na budovaný obchvat Žiaru nad Hronom a je súčasťou súhrnnej siete TEN-T.				
R2	Tornaľa - Gombasek	18	2019	2022
<b>Zdôvodnenie:</b> Tento úsek nahrádza súčasnú cestu I/50 s intenzitou dopravy 6 tisíc vozidiel denne, pričom nákladné vozidlá tvoria 25 %. Nehodovosť v tomto regióne je 0,54 nehody na km a sú tu evidované KNL. Navrhovaný úsek nadviaže na vybudovaný obchvat Tornale, je súčasťou súhrnnej siete TEN-T a umožní odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obcí Gemerská Panica, Čoltovo, Bohúňovo a Plešivec, ktorými cesta I/50 prechádza.				
R7	Čaka - Veľký Krtíš	75,5	2019	2029
R7	Veľký Krtíš - Lučenec	32,9	2019	2024
D3	Oščadnica – Čadca Bukov, 2. profil (tunel Horelica)	4	2018	2021
D1	Behárovce – Branisko, 2. profil (tunel Branisko)	7,3	2020	2025

#### 1.4.2 Cesty I. triedy - výstavba

SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
IVSC KE	I/77 Bardejov - Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia cesty	15,96	2015	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Odklonenie dopravy z mestskej časti Bardejov - Dlhá lúka mimo zastavanej časti a zvýšenie kapacity križovatiek . Odľahčenie dopravnej intenzity na riešenom úseku I/77.				
IVSC ZA	I/64 Kľače - Šuja	6,3	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Odľahčenie dopravy v meste Rajec, zvýšenie bezpečnosti dopravy vybudovaním obchvatu.				
IVSC ZA	I/64 Rajecké Teplice - Kľače	9,85	2016	2018
<b>Zdôvodnenie:</b> Odklonenie dopravy z obce Kľače, prekročenie prípustnej intenzity na riešenom úseku, nevyhovujúce šírkové usporiadanie existujúcej cesty I/64 v intraviláne.				
IVSC ZA	I/50 Drietoma - obchvat	8	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Odklonenie tranzitnej dopravy z obce Drietoma, zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v obci, vysoká intenzita dopravy s veľkým podielom ťažkej nákladnej dopravy.				
IVSC BA	I/51 Vráble - obchvat	5,1	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy.				

## Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

## Príloha 1

IVSC BA	I/76 Kalná nad Hronom, obchvat	1,5	2017	2018
<u>Zdôvodnenie:</u> Odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy, nehodová lokalita.				
IVSC KE	I/67 Poprad - Kežmarok, II. etapa	11,14	2017	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odklonenie dopravy mimo zastavané časti obcí Veľká Lomnica, Huncovce a mesta Kežmarok, čo prispeje k odstráneniu nevyhovujúcich technických parametrov jestvujúcej cesty I/67, ako aj negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.				
IVSC KE	I/18 Vranov n/Topľou - južný obchvat	7,5	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Obchvat mesta Vranov nad Topľou, vylúčiť z centra mesta tranzitnú dopravu v smere sever, juh, východ, západ (odstránenie lievika).				
IVSC KE	I/79 Hriadky - Trebišov, preložka	9,5	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Obchvat obcí Hriadky, Vojčice, Milhostov a mesta Trebišov, odkloniť dopravu mimo zastavané územia sídelných útvarov.				
IVSC KE	I/79 Vranov nad Topľou – Hriadky – preložka	16	2021	2023
<u>Zdôvodnenie:</u> Predmetom pripravovanej stavby je preložka cesty I/79 od Vranova nad Topľou cez obce Sačurov, Sečovská Polianka, Parchovany a Dvorianky. Cieľom je vylepšenie stavebno-technických parametrov cesty I/79 a eliminácia nepriaznivých vplyvov hluku z dopravy na obyvateľov v dotknutých obciach.				
IVSC ZA	I/50 Hranica krajov - Nová Lehota	2,66	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odľahčenie dopravnej intenzity, presmerovanie tranzitujúcich nákladných vozidiel mimo obec, nevyhovujúce šírkové a smerové usporiadanie cesty I/50.				
IVSC ZA	I/50 Nová Lehota - Handlová	5,06	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odľahčenie dopravnej intenzity, presmerovanie tranzitujúcich nákladných vozidiel mimo obec, nevyhovujúce šírkové a smerové usporiadanie cesty I/50.				
IVSC BA	I/64 Komjatice - Nitra	120	2016	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Nedostatočná kapacita, odklon dopravy z obcí, bodové závady, smerové a šírkové usporiadanie.				
IVSC KE	I/74 Snina - Kolonica, preložka cesty	3	2016	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Obchvat obce Stakčín mimo aktívne zosuvné územie.				
IVSC KE	I/15 Stropkov, preložka cesty	3,45	2017	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Obchvat mesta mimo intravilán - vzhľadom na nejasnosti trasovania R4 Svidník - Prešov, príprava stavby zatiaľ pozastavená. Stavba bude realizovaná v prípade realizácie rýchlostnej cesty R4 cez Giraltovce.				
IVSC BB	I/66 Krupina - obchvat	4,8	2017	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta, vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy.				
IVSC BA	I/51 Levice - obchvat	4	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odklonenie dopravy z mesta, nehodová lokalita.				
IVSC KE	I/79 Slovenské Nové Mesto, obchvat	4,2	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Obchvat mesta, výhľadové vybudovanie hraničného priechodu na ceste I/79 s Ukrajinou Čierna – Solomonovo a nového hraničného priechodu s Maďarskou republikou Sátoraljaújhely.				
IVSC ZA	I/18 Žilina - juhovýchod	4,2	2016	2019
<u>Zdôvodnenie:</u> Potreba doplnenia komunikačného systému vzhľadom na dopravné zaťaženie				

IVSC ZA	I/64 Žilina - juhozápad	4	2017	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Potreba doplnenia komunikačného systému vzhľadom na dopravné zaťaženie.				
IVSC ZA	I/61 Trenčín - juhovýchod	8	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Potreba doplnenia komunikačného systému vzhľadom na dopravné zaťaženie.				
IVSC BA	Komárno, most cez Dunaj	1	2016	2019

### 1.4.3 Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť

SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
D1	Tunel Branisko - výmena a doplnenie technologického vybavenia	--	2015	2017
<u>Zdôvodnenie:</u> Zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti tunela a zvýšenie jeho bezpečnosti.				
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Brodské SR/ČR - rekonštrukcia a rozšírenie	--	2014	2016
<u>Zdôvodnenie:</u> Cieľom stavebných úprav je zvýšiť využitie existujúcich objektov na hraničných priechodoch, vytvorenie podmienok na zabezpečenie plnenia podmienok tzv. Kódexu Schengenských hraníc. Stavebnými úpravami sa zväčší parkovanie pre osobnú a nákladnú dopravu, zvýši sa využitie a komfort budov - skapacitnenie parkovacích plôch, zmodernizovanie a využitie priestorov. Zabezpečenie ochrany a bezpečnosti parkovísk podľa kategorizácie.				
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Čunovo SR/MR - rekonštrukcia	--	--	--
<u>Zdôvodnenie:</u> Cieľom stavebných úprav je zvýšiť využitie existujúcich objektov na hraničných priechodoch, vytvorenie podmienok na zabezpečenie plnenia podmienok tzv. Kódexu Schengenských hraníc. Stavebnými úpravami sa zväčší parkovanie pre osobnú a nákladnú dopravu, zvýši sa využitie a komfort budov - skapacitnenie parkovacích plôch, zmodernizovanie a využitie priestorov. Zabezpečenie ochrany a bezpečnosti parkovísk podľa kategorizácie.				
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Svrčinovec SR/ČR	--	--	--
<u>Zdôvodnenie:</u> Cieľom stavebných úprav je zvýšiť využitie existujúcich objektov na hraničných priechodoch, vytvorenie podmienok na zabezpečenie plnenia podmienok tzv. Kódexu Schengenských hraníc. Stavebnými úpravami sa zväčší parkovanie pre osobnú a nákladnú dopravu, zvýši sa využitie a komfort budov - skapacitnenie parkovacích plôch, zmodernizovanie a využitie priestorov. Zabezpečenie ochrany a bezpečnosti parkovísk podľa kategorizácie.				
D1	Odpočívadlo Zeleneč (obojsstranné) - rekonštrukcia a rozšírenie	--	--	--
<u>Zdôvodnenie:</u> Využitie a rozšírenie existujúcej plochy parkovísk pre osobné a nákladné vozidlá a obnovenie a rozšírenie plôch určených na oddych z dôvodu zvýšenia dopravy. Zabezpečenie bezpečnosti a ochrany.				



**1.4.4 Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť**

SSC	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
IVSC BB	I/66 Závadka - obchvat Heľpa, rekonštrukcia	4,4	2017	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Realizácia je potrebná z dôvodu nedostatočného smerového a šírkového vedenia trasy a pre zvýšenie bezpečnosti. Nákladná doprava má v tomto úseku podiel na intenzite dopravy cca 20 % a miera nehodovosti v regióne je 0,46 nehody na km.				
IVSC ZA	I/11 Žilina – št. hranica SR/ČR, I/12 Svrčinovec – št. hranica SR/PR, odstránenie nevyhovujúcich parametrov	8,72	2019	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Odstránenie nevyhovujúcich parametrov ciest I. tried				

**1.4.5 Projektová dokumentácia (DaRC)**

Ťah	Názov projektu
D1	Bratislava - Senec, rozšírenie na 6. pruh
D1	Senec - Blatné, križovatka Blatné
D1	Blatné - Trnava, rozšírenie na 6. pruh
D1	Privádzač Spišská Nová Ves, II. etapa
D1	Diaľničný privádzač Michalovce
D1	Bidovce - Dargov
D1	Dargov - Pozdišovce
D1	Pozdišovce - hr. SR/UR
D1	Beharovce – Branisko, II. profil
D2	BA Lamač - skapacitnienie
D2	Križovatka Čunovo
R1	Most pri Bratislave - Vlčkovce
R1	Banská Bystrica - Slovenská Ľupča
R1	Slovenská Ľupča - Korytnica
R1	Korytnica - Ružomberok
R2	Zacharovce - Bátka
R2	Bátka - Figa
R2	Gombasek - Rožňava
R2	Včeláre - Košice, Šaca
R2	Dolné Vestenice - Nováky
R2	Jablonov nad Turňou - Včeláre
R2	Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom
R2	Tornaľa - Gombasek
R3	Zvolen - Šahy
R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová

Ťah	Názov projektu
R3	Nižná - Dlhá nad Oravou
R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín
R3	Dolný Kubín - Križovatka D1
R3	Horná Štubňa - Šášovské Podhradie
R4	št. hranica PR/SR - Hunkovce
R4	Ladomírová - Hunkovce
R4	Svidník - Lomné
R4	Lomné - Hanušovce nad Topľou
R4	Hanušovce nad Topľou - Kapušany
R7	Dunajská Streda - Nové Zámky
R7	Nové Zámky - Čaka
R7	Čaka - Veľký Krtíš
R7	Veľký Krtíš - Lučenec
R8	Nitra - križovatka R2

#### 1.4.6 Príprava projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy

SSC	Názov projektu	Požadované stupne projektovej dokumentácie
SSC	I/50 Drietoma - obchvat	DZS, TŠ, EIA, DÚR
SSC	I/51 Vráble - obchvat	DSP, DP
SSC	I/67 Poprad - Kežmarok, II. etapa	DSP, DP
SSC	I/76 Kalná nad Hronom, obchvat	TŠ, DSZ, EIA, DÚR,
SSC	I/74 Snina – Kolonica, preložka cesty	DSP, DP
SSC	I/79 Slovenské Nové Mesto, obchvat	DÚR, DSP, DP
SSC	I/51 Trnava - Trstín, obchvat	DÚR, DSP, DP
SSC	I/64 Nitrianske Pravno - obchvat	DÚR, DSP, DP

**1.4.7 Projekty rozvoja inteligentných dopravných systémov (IDS)**

Ťah	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
D2	Bratislava - hr. SR/MR (modernizácia a doplnenie IRSD)	18,1	2015	2016
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.				
D2	št. hr. ČR/SR - Bratislava (modernizácia a doplnenie IRSD)	55	2016	2018
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.				
D1	Trnava - Horná Streda (modernizácia a doplnenie IRSD)	41,5	2015	2017
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.				
R1	Trnava - Nitra (modernizácia a doplnenie IRSD)	46,1	2015	2017
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.				
R1	Tekovské Nemce - Banská Bystrica (modernizácia a doplnenie IRSD)	79,3	2018	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, zvýšenie informovanosti cestujúcich a komfortu cestovania.				

**1.4.8 Ďalšie projekty IDS**

Názov projektu	
Technologická infraštruktúra pre IDS (cestné portály, napájanie, telekom, ...)	
Dynamické váženie vozidiel	Realizácia - rok 0
Dynamické váženie vozidiel	Realizácia - 5 rokov
Dynamické váženie vozidiel	
Parkovanie nákladných vozidiel	Centrálny systém
Parkovanie nákladných vozidiel	4 parkoviská
Sledovanie nadrozmerného a nebezpečného nákladu	
Mestský RDS Banská Bystrica	
Mestský RDS Martin	
Mestský RDS Nitra	
Mestský RDS Košice	
Mestský RDS Prievidza	

Názov projektu
Mestský RDS Prešov
Mestský RDS Poprad
Mestský RDS Ružomberok
Mestský RDS Trenčín
Mestský RDS Trnava
Mestský RDS Žilina

## 2. Železničná infraštruktúra

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*		Odôvodnenie projektu	Poznámka
			Začiatok	Ukončenie		
1	ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/)	12	2015	2016	Dokončenie prác na ucelenom vozebnom ramene Bratislava - Žilina (koridor č. Va)	
2	ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, projektová dokumentácia DSP, DRS a DVZ	14	2015	2016	Detto	
3	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	14	2018	2020	Detto	Modernizácia železničného uzla Žilina. Výslednú podobu bude nutné potvrdiť štúdiou uskutočniteľnosti modernizácie úseku Žilina - Košice - Čierna nad Tisou.
4	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza - L. Hrádok	31	2015	2018	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	Úsek Lučivná - Poprad-Tatry je modernizovaný z veľkej časti na osi existujúcej trate. Úsek výh. Paludza - Liptovský Hrádok je naopak takmer v celej dĺžke mimo existujúcej osi - s cieľom skrátenia cestovných dôb, realizácia bez obmedzení existujúcej prevádzky.
5	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad-Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry	26	2018	2022	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	Úsek Poprad-Tatry - Spišská Nová Ves je modernizovaný z veľkej časti na osi existujúcej trate.
	Štúdiá realizovateľnosti "Dopravný uzol Bratislava"	--	2014	2015	Komplexné riešenie železničného uzla Bratislava	
9	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rak., realizácia	4	2018	2019	Kompletizácia modernizačných prác na ucelenom vozebnom ramene, ktoré už prebiehajú na rakúskom úseku	
10	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, PD pre stupeň DSP a DRS	33	2014	2015	Kompletizácia elektrifikačných prác na ucelenom vozebnom ramene Košice - Humenné	
11	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia	33	2016	2018	Kompletizácia elektrifikačných prác na ucelenom vozebnom ramene Košice - Humenné	Projekt umožní zavedenie elektrickej trakcie na linke Košice - Humenné a odstránenie preprahov na linke Bratislava / Praha - Žilina - Košice - Humenné. Elektrifikácia umožní zvýšenie výkonu lokomotív a tým pádom aj skrátenie jazdných dôb.

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*		Odôvodnenie projektu	Poznámka
			Začiatok	Ukončenie		
18	Žilina - Košice, modernizácia železničnej trate, úsek Žilina - Kraľovany, PD	28	2015	2018	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	
19	Žilina - Košice, modernizácia železničnej trate, úsek Kraľovany - Liptovský Mikuláš, PD	41	2015	2017	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	
21	Košice - Čierna nad Tisou, modernizácia železničnej trate, úsek Košice - Michalany, PD	47	2017	2020	Modernizácia trate Košice - Čierna nad Tisou (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	
22	Košice - Čierna nad Tisou, modernizácia železničnej trate, úsek Michalany - Čierna nad Tisou, PD	51	2017	2020	Modernizácia trate Košice - Čierna nad Tisou (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	
23	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia	9	2016	2019	Modernizácia trate Košice - Čierna nad Tisou (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	Rozsah modernizácie bude potvrdený štúdiou uskutočniteľnosti Žilina - Košice - Čierna nad Tisou. Žst. Čierna nad Tisou je primárne využívaná na prekládku hromadných substrátov.
24	Bratislava - Galanta, modernizácia železničnej trate, PD	43	2017	2019	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty - Bratislava - Štúrovo	
25	Galanta - Nové Zámky, modernizácia železničnej trate, PD	43	2017	2019	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty - Bratislava - Štúrovo	
26	Nové Zámky - Štúrovo - št. hranica SR/MR, modernizácia železničnej trate, PD	58	2017	2019	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty - Bratislava - Štúrovo	
27	št. hranica SR/ČR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno - št. hr. SR/MR, modernizácia železničnej trate, ŠR + PD	251	2014	2016	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty - Bratislava - Štúrovo	
28	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), PD	71	2015	2016	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty - Bratislava - Štúrovo	
29	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), realizácia	71	2017	2019	Modernizácia koridoru č. IV, trať s medzinárodnou diaľkovou dopravou Kúty -	Pre úsek Kúty - Bratislava bude spracovaná štúdia uskutočniteľnosti.

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*		Odôvodnenie projektu	Poznámka
			Začiatok	Ukončenie		
					Bratislava - Štúrovo	
46	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak, dofinancovanie PD po DRS	--	2016	2020	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	
47	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), PD	182	2017	2018	Bratislava - Štúrovo (koridor č. IV), Nové Zámky - Komárno (trať siete TEN - T)	
48	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), realizácia	182	2019	2022	Bratislava - Štúrovo (koridor č. IV), Nové Zámky - Komárno (trať siete TEN - T)	Pre úsek Bratislava - Štúrovo / Komárno bude spracovaná štúdia uskutočiteľnosti.
12	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)	16	2015	2018	Dokončenie prác na ucelenom vozebnom ramene Bratislava - Žilina (koridor č. Va)	Súčasťou modernizácie je tunelová preložka, ktorá umožní zásadné skrátenie cestovného času. Modernizácia je pripravovaná na základe štúdie uskutočiteľnosti.
16	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia	20	2016	2017	Nadväzuje na výstavbu TIOP Moldava nad Bodvou, presun cestujúcich z cesty na železnicu, trať siete TEN-T	Stavba zlepší podmienky pre prímestskú dopravu v okolí Košíc. V nadväznosti na túto stavbu sa pripravuje realizácia Terminálu integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou.
17	Zvolen - Fiľakovo, elektrifikácia trate, pokračovanie v PD (DSP, DRS, DVZ)	66	2014	2015	Súčasť elektrifikácie "južného ťahu", zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy, trať siete TEN-T	
13	ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia	17	2019	2022	Dokončenie prác na ucelenom vozebnom ramene Žilina - Čadca št. hr. (koridor č. VI, trať siete TEN-T)	Súčasťou stavby je tunelový úsek (dôsledok prejednávania dokumentácie EIA).
14	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia	16	2018	2021	Modernizácia trate Žilina - Košice (koridor č. Va) v menej nákladnom úseku	Výslednú podobu bude nutné potvrdiť štúdiou uskutočiteľnosti modernizácie úseku Žilina - Košice - Čierna nad Tisou.
20	Košice - Kostofany nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), realizácia	2	2018	2020	Nutnosť pre realizáciu IDS Košice (terminál Sever)	
	Dopravný uzol Bratislava, PD	--	2016	2018		
	Uzol Bratislava - realizácia	n/a	2019	2021		



P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*		Odôvodnenie projektu	Poznámka
			Začiatok	Ukončenie		
38	ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, dofinancovanie PD	59	2016	2018	Zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej osobnej dopravy a zjednotenie trakčného systému na trati Bratislava - Prievidza	
39	ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, realizácia	59	2018	2022	detto	
41	Zvolen - Fiľakovo, elektrifikácia trate, realizácia	66	2015	2020	Súčasť elektrifikácie "južného tahu", zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy, trať siete TEN-T	
42	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojnásobenie a elektrifikácia trate PD	42	2019	2020	Odstránenie nedostatku kapacity trate (TKD Dunajská Streda, taktová osobná doprava)	
43	ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Fiľakovo - Moldava nad Bodvou, PD vrátane ŠR pre úsek Zvolen - Haniska p.K.	131	2015	2018	Súčasť elektrifikácie "južného tahu", zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy, trať siete TEN-T	
44	ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Fiľakovo - Moldava nad Bodvou, realizácia	131	2018	2022	Súčasť elektrifikácie "južného tahu", zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy, trať siete TEN-T	
45	ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Zbehy/Lužianky - Prievidza, PD	75	2017	2020	Zjednotenie trakčného systému na vozebnom ramene Bratislava - Prievidza, zvýšenie rýchlosti	
49	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby	--	2018	2020	Intermodálna doprava	
50	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa výstavby	--	2018	2020	Intermodálna doprava	
53	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojnásobenie a elektrifikácia trate	--				
54	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa výstavby	--	2018	2020	Intermodálna doprava	
52	Drobné projekty (priecestia, zahusťovanie, grafikon na sieti ŽSR)	--	2014	2022	Individuálne odôvodnenia - bezpečnosť, krátenie križovacích intervalov, optimalizácia križovacích	

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*		Odôvodnenie projektu	Poznámka
			Začiatok	Ukončenie		
					bodov a pod.	

### 3. Letecká infraštruktúra

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
1	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava - predprojektová a projektová príprava	--	N/A	N/A
2	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava	3,6 km	N/A	N/A
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Letisko M. R. Štefánika predstavuje oprávnené najdôležitejší bod na leteckej infraštruktúre SR. Je situované v blízkosti diaľnice D1. V dostupnej miere sú aj najdôležitejšie cestné koridory a železničné trate v smere do Košíc, Rakúska, ČR aj Maďarska. Systém RWY bol budovaný postupne s rozdielnym typom konštrukcie cementobetónových dosiek a premenlivou hrúbkou jednotlivých vozoviek (predĺženie a rekonštrukcia v roku 1981). Degradácia technicko-prevádzkového stavu najmä RWY 13/31 pokračuje tempom, ktoré predikuje v blízkej budúcnosti jej zlý až havarijný stav. Svetelné zabezpečovacie zariadenia boli inštalované na RWY 13/31 v roku 1997 a sú na konci životnosti. Najväčšie problémy sú s udržaním prevádzkyschopnosti osovej rady a dotykovej sústavy. Zapustené návěstidlá RWY 13/31 sú vplyvom prevádzky a zimnej údržby v zlom technickom stave a je potrebné ich modernizovať. Na zdroje konštantného prúdu sa už nevyrábajú náhradné diely. Z pohľadu nutnosti zabezpečenia plnohodnotnej prevádzky letiska v budúcnosti je nutné riešiť tento stav RWY 13/31 modernizáciou všetkých jej súčastí, ktorá prinesie okrem zvýšenia technicko-kvalitatívnych podmienok aj nové možnosti pre odbavenie lietadiel s možnosťou dosiahnutia ich maximálnej vzletovej hmotnosti (limity na strane dĺžka súčasnej RWY).</p>				
3	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad-Tatry - predprojektová a projektová príprava	--	N/A	N/A
4	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad-Tatry	2,6 km	N/A	N/A
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Letisko Poprad-Tatry je súčasťou siete verejných letísk v Slovenskej republike, spolu s Bratislavou a Košicami je jedným z troch letísk určených ako vonkajšia Schengenská hranica. Letisko je situované v blízkosti diaľnice D1 a hlavnej železničnej trate Bratislava - Košice v turisticky najdôležitejšom regióne SR (Tatry). Turizmus v tejto oblasti predstavuje odvetvie, ktoré má prierezový charakter a Letisko Poprad-Tatry svojou existenciou a priaznivou polohou výrazne ovplyvňuje rozvoj cestovného ruchu nielen na slovenskej strane Tatier, ale aj na poľskej strane (turistické centrum Zakopane). Od možnosti zahraničných turistov využívať služby letiska je závislá aj činnosť objektov cestovného ruchu. Povrch RWY 09/27 je betónový, vykazuje však mnohé poruchy a preto je potrebná každoročná cyklická avšak nekomplexná oprava. Táto cyklická oprava prebieha už od roku 1994 a zahŕňa sanáciu špár cementobetónových dosiek, opravu ulomených rohov, hrán cementobetónových dosiek, opravu trhlín a opravu plošnej korózie cementobetónových dosiek. Postranné pásy RWY 09/27, pásy RWY 09/27, koncové bezpečnostné plochy a predpolia majú malú únosnosť a nesprávny sklon. Degradáciu zintenzívňujú aj klimatické podmienky v podhorskej oblasti, kde sa letisko nachádza. Pri zachovaní približne rovnakých podmienok (počasie, prevádzka, veľkosť lietadiel) je možné očakávať zrýchlený kvantitatívny a kvalitatívny vývoj doterajších porúch a vznik nových porúch do miery, ktorá bude obmedzovať prevádzkyschopnosť letiska. Modernizácia RWY a TWY prináša okrem primárnych efektov v podobe rozvoja služieb pre leteckých dopravcov aj výrazné socioekonomické benefity spočívajúce v raste zamestnanosti v regióne plynúcich nielen z rozvoja letiska, ale predovšetkým z dôvodu podpory cestovného ruchu. Neopomenuteľná je aj skutočnosť, že sa dosiahne skvalitnenie infraštruktúry spadajúcej do siete TEN-T.</p>				
5	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice - predprojektová a projektová príprava	--	N/A	N/A
6	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice	1 ks	N/A	N/A
<p><b>Zdôvodnenie:</b> Letisko a región eviduje dlhodobý dopyt dopravcov po navýšení existujúcej kapacity služieb a infraštruktúry nákladnej leteckej dopravy. Poloha letiska má predpoklady pre jeho stabilizáciu ako silného dopravného „cargo uzla“ v regióne strednej Európy berúc do úvahy aj blízkosť širokorozchodnej železnice v okolí letiska Košice (iba 2km) a rýchlostnej cesty R4 a diaľnice D1. V súčasnosti prebieha proces odbavenia leteckého nákladu z regiónu prostredníctvom cestnej nákladnej dopravy najmä do cargo centráľ letiska Budapešť a letiska Viedeň. Navyše je nutné spomenúť kapacitnú a slotovú (frekvencia letov) naplnenosť letiska Budapešť z pohľadu nákladnej dopravy. Existujúce odbavenie nákladnej dopravy na letisku v Košiciach je provizórne vykonávané vo vonkajších priestoroch na vybavovacej ploche a v prípade nepriaznivého počasia v priestoroch hangáru, ktorý nespĺňa priestorové a funkčné podmienky pre dané procesy. Existujúca infraštruktúra pre cargo na letisku v Košiciach z dôvodu nízkej flexibility, kapacity a nedostatočnej infraštruktúrnej vybavenosti nevyhovuje požiadavkám leteckých a špedičných spoločností. Neumožňuje štandardné procesy vybavenia leteckého carga od jeho vyloženia, roztriedenia, prečlenia, bezpečnostnej kontroly, uskladnenia až po samotnú nakládku do lietadla. Plánovaný cargo terminál by poskytoval koncepčné riešenie v podobe "mostu" medzi cestnou, železničnou a leteckou prepravou. Riešenie bude prispôbené integrovanej koncepcii jednotlivých subjektov poskytujúcich služby v oblasti leteckej prepravy nákladu (špedičné a letecké spoločnosti, poskytovateľ handlingových služieb, Colného úrad a výkon bezpečnostnej kontroly). Projekt generuje navyše významný socioekonomický benefit v podobe navýšenia pracovných príležitostí spojených s prevádzkou odbavovacej budovy a v podobe pozitívnych dopadov na životné prostredie (obmedzenie cestnej nákladnej dopravy).</p>				
7	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice - predprojektová a projektová príprava	--	N/A	N/A
8	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice	1 ks	N/A	N/A

<b>Zdôvodnenie:</b> Letisko Košice disponuje výrazným dopytom po možnosti hangárovania lietadiel kódového označenia C a D zo strany dopravcov, pričom tento dopyt nie je možné naplniť z dôvodu kapacitných a technických obmedzení súčasného hangáru. Súčasný hangár typu BRNO bol vybudovaný v rokoch 1956. Nosná časť je z ocelevej nitovanej konštrukcie, ktorá neumožňuje jeho ďalšie rozšírenie. Hangár sa využíva na parkovanie malých lietadiel kódového označenia A a B bez možnosti vykonávania bežnej údržby. Sekundárne využitie je parkovanie vlastnej mobilnej techniky a na vybavovanie a skladovanie malých zásielok leteckého nákladu okrem kategórie DGR. V súčasnosti daný hangár disponuje rozmermi 30 m x 38 m, čo z ďaleka nie je postačujúci na pokrytie aktuálneho dopytu po službách hangáru. Nový hangár rozmerov 60 m x 100 m x 18 m je možné vybudovať v dostupnosti na prevádzkové pohybové plochy letiska Košice.				
9	Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy - monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd) a realizácia nápravných a preventívnych opatrení	--	N/A	N/A
<b>Zdôvodnenie:</b> Ochrana životného prostredia je dôležitým faktorom pri plánovanom a rozvojovom procese leteckej dopravy a predstavuje jej neopomenuteľnú súčasť. V spojitosti s negatívnymi dopadmi je dôležité sa zaoberať elimináciou možných konfliktov leteckej dopravy so životným prostredím a obyvateľstvom (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd), čomu predchádza aj pravidelný monitoring vybraných činiteľov.				
10	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana	--	N/A	N/A
<b>Zdôvodnenie:</b> Zaisťovanie plnohodnotných činností pre výkon bezpečnostnej ochrany civilného letectva a zabezpečenie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy predstavujú základné nástroje pre plnú akceptovateľnosť infraštruktúry leteckej dopravy v rámci spoločného európskeho priestoru. Zahŕňa v sebe zabezpečovanie technickej a technologickej infraštruktúry leteckej dopravy, modernizácie bezpečnostných nástrojov, vrátane riadenia ľudských zdrojov.				

**Pozn.:** Vzhľadom na striktné obmedzené možnosti podpory leteckej dopravy z fondov EÚ 2014 – 2020, ako aj z dôvodu limitovaných možností financovania z verejných zdrojov nie je možné v tejto fáze prípravy Strategického plánu stanoviť termíny realizácie projektov a zabezpečiť finančné prostriedky na identifikované potreby sektoru.

#### 4. Infraštruktúra vodnej dopravy

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (v km)	Predpokladaný termín realizácie*	
			Začiatok	Ukončenie
1	Technické opatrenia na zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj nad Bratislavou v r. km 1880,260 - 1862,000	20,26	2015	2022
	predprojektová príprava	--	2015	2017
	projektová príprava	--	2017	2019
	realizácia	--	2019	2022
<p><u>Zdôvodnenie:</u>            Biela kniha (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje)            Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia hrať čoraz dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí. 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa je takisto potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru. Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050</p> <p><u>Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)</u>            Dunajská vodná cesta je z hľadiska prioritných dopravných koridorov podľa Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) označená ako európsky dopravný koridor VII. Úsek navrhovaný na riešenie je okrem iného podľa Rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004, jedným (prioritný projekt č. 18 Rýn – Mohan – Dunaj) z celkovo 30tich prioritných projektov so štatútom „projekt európskeho záujmu“, realizáciu ktorých je členský štát povinný alokovať dostupné finančné zdroje (ako z prostriedkov EÚ, tak na národnej úrovni).</p> <p><u>Stratégia EÚ pre dunajský región (Dunajská stratégia)</u>            V rámci Prioritnej oblasti 1.a – zlepšenie mobility a intermodality je jedným z hlavných cieľov nárast nákladnej dopravy po vodných cestách o 20% do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010, ako aj zabezpečiť odstránenie úzkych miest pre plavbu na Dunaji a jeho prítokoch tak, aby boli zabezpečené požadované parametre plavebnej dráhy pre plavidlá typu Vlb do roku 2015.</p> <p><u>Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)</u>            Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu E80 Európskeho dohovoru o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) by mala poskytovať požadované plavebné parametre pre príslušnú klasifikačnú triedu plavidiel nevyhnutné pre celoročné využitie vodnej dopravy.</p> <p><u>Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor)</u>            Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu E80 by mala poskytovať podľa odporúčaní Dunajskej komisie požadované plavebné parametre nevyhnutné pre celoročné využitie vodnej dopravy.</p> <p><u>Ďalšími národnými dokumentmi, z ktorých vyplýva požiadavka na realizáciu predmetného projektu sú:</u>            - Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády č. 18/2010)            - Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 (uznesenie vlády č. 445/2005)            - Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (uznesenie vlády SR č. 469/2000)</p> <p>Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mala zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné pre problémové zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného roka (podľa kritérií Dunajskej komisie a EHK OSN je to min. 300 dní v roku). Realizáciou technických opatrení pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj nad Bratislavou pre celé plavebné obdobie. V súčasnej dobe v predmetnom úseku vodnej cesty na Dunaji sa nachádzajú kritické miesta, hlavne brody so skalným dnom, ktoré zabraňujú plnohodnotnému využitiu dopravnej kapacity vodnej cesty na Dunaji počas celého roka, nakoľko vytvárajú plavebné prekážky pre plavbu. Cieľom je navrhnuť jednotlivé technické opatrenia tak, aby boli z hľadiska plavebnej prevádzky bezpečné a zabezpečovali dostatočnú dopravnú výkonnosť vodnej cesty. Projekt by mal nadviazať na doposiaľ realizované projekty v predmetnej lokalite. Výskum v tejto oblasti bol vykonávaný už v 50tych rokoch 20. storočia, pričom poukázal na nutnosť pokračovať v realizácii opatrení na kanalizovaní vodnej cesty Dunaj, tak ako boli obdobné opatrenia zrealizované na hornom toku Dunaja v Nemecku a Rakúsku.</p>				
2	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava	--	--	--
2.1	Modernizácia infraštruktúry: vývazovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.	--	2014	2019
	predprojektová príprava	--	2014	2014

	projektová príprava	--	2015	2016
	realizácia	--	2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou súčasného stavu infraštruktúry a super štruktúry verejného prístavu boli definované nasledovné potreby pre rekonštrukciu, modernizáciu a obnovu jednotlivých zariadení a súčastí prístavu, ktoré nevyhovujú bezpečnostným kritériám obsluhy plavidiel a bezpečného pohybu členov posádok plavidiel a prístavného personálu vo verejnom prístave podľa súčasných štandardov vybavenosti prístavu.				
2.2	Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch	--	2014	2020
	predprojektová príprava	--	2014	2015
	projektová príprava	--	2015	2016
	realizácia	--	2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou boli identifikované voľné prístavné kapacity – prístavné hrany a príslušné obslužné plochy, na ktorých nie je vybudovaná infraštruktúra prístavu. Realizácia projektového zámeru poskytne ďalší priestor pre etablovanie sa podnikateľských subjektov vo verejnom prístave Bratislava, čo prinesie pozitívny rozvoj v oblasti sociálno-ekonomického a hospodárskeho rastu.				
2.3	Zlepšenie splavenia jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejného prístavu	--	2014	2023
	predprojektová príprava	--	2014	2014
	projektová príprava	--	2015	2015
	realizácia	--	2016	2023
<b>Zdôvodnenie:</b> Nedodržaním pôvodnej koncepcie regulácie vodnej cesty Dunaj v zmysle odporúčaní Dunajskej komisie dochádza k sedimentácii splavenín a naplavenín priamo pri vjazde do akvatória prístavu Bratislava a priamo v plavebnej dráhe vzdutej hladiny od vodného diela Gabčíkovo. Projektový zámer rieši pravidelné odstraňovanie sedimentov, a tým sa zabezpečia garantované podmienky plavby a dostupnosti prístavných hrán potrebných pre nakládku a vykládku plavidiel.				
2.4	Vybudovanie verejných prístavov pre športovú a rekreačnú plavbu	--	2013	2020
	predprojektová príprava	--	2016	2016
	projektová príprava	--	2017	2017
	realizácia	--	2018	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Národný úsek vodnej cesty Dunaj sa vyznačuje absolútnou absenciou zariadení pre malú a rekreačnú plavbu. Uvedomujúc si túto skutočnosť bol definovaný tento projektový zámer. Jeho cieľom je riešenie turizmu a vodného turizmu, rast zamestnanosti a ďalšie pridružené efekty. Zároveň sa zabezpečí bezpečnosť účastníkov plavebnej prevádzky, ktorí prevádzkujú rekreačné a športové plavidlá. Realizáciou zámeru sa vybudujú dva prístavy pre športovú a rekreačnú plavbu (tzv. maríny) v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.				
2.5.	Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejnom prístave	--	2016	2023
	predprojektová príprava	--	2016	2017
	projektová príprava	--	2018	2019
	realizácia	--	2020	2023
<b>Zdôvodnenie:</b> Prijatím pripravovanej novej európskej legislatívy ohľadom využívania alternatívnych palív vo vodnej doprave budú členské štáty zaviazané vybudovať sieť čerpacích staníc na zásobovanie plavidiel týmto druhom paliva. Na slovenskom území sa plánuje vybudovať zásobovacie miesta vo verejných prístavoch Bratislava a Komárno.				
2.6.	Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel	--	2015	2017
	predprojektová príprava	--	2015	2015
	projektová príprava	--	2015	2015

	realizácia	--	2016	2017
3	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Vážskej vodnej ceste od ústia po Hlohovec (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)			
3.1	Plavebný stupeň VD Kolárovo, Váh, r. km cca 25,000	1 ks	2015	2021
	predprojektová príprava		2015	2016
	projektová príprava		2016	2017
	realizácia		2017	2021
<p><u>Zdôvodnenie:</u>  <u>Biela kniha (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje)</u>  Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia hrať čoraz dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí. 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa je takisto potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru. Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050  <u>Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)</u>  Vážska vodná cesta je z hľadiska Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) označená ako európsky dopravný koridor V a VI a zaradená do základnej siete TEN-T.  <u>Stratégia EÚ pre dunajský región (Dunajská stratégia)</u>  V rámci Prioritnej oblasti 1.a – zlepšenie mobility a intermodality je jedným z hlavných cieľov nárast nákladnej dopravy po vodných cestách o 20% do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010, ako aj zabezpečiť odstránenie úzkych miest pre plavbu na Dunaji a jeho prítokoch tak, aby boli zabezpečené požadované parametre plavebnej dráhy pre plavidlá typu Vlb do roku 2015.  <u>Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)</u>  Váh ako vodná cesta medzinárodného významu E81 Európskeho dohovoru o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) by mala poskytovať požadované plavebné parametre pre príslušnú klasifikačnú triedu plavidiel nevyhnutné pre celoročné využitie vodnej dopravy.  <u>Ďalšími národnými dokumentmi, z ktorých vyplýva požiadavka na realizáciu predmetného projektu sú:</u>  - Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády č. 18/2010)  - Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 (uznesenie vlády č. 445/2005)  - Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (uznesenie vlády SR č. 469/2000)  - Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty“ (vzaté na vedomie uznesením vlády č. 463/2002)</p> <p>V neposlednom rade je Vážska vodná cesta na úseku Váhu od riečneho kilometra 0, 00 po riečny kilometer 70, 00, vedená ako sledovaná vodná cesta pre klasifikačnú triedu VIa podľa Vyhlášky č. 22/2000 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest, pričom sledované vodné cesty majú byť označené signálnymi znakmi, ktoré upravujú plavbu na vodných cestách a označujú plavebnú dráhu, teda má byť na nich sledovaná a udržiavaná splavnosť.  Podľa prílohy č. 1 Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) je Vážska vodná cesta zaradená ako iná hlavná vnútrozemská vodná cesta v smere juh – sever a označená ako E81. Vodné dielo Kolárovo bude plniť nasledujúce funkcie:  1. Umožní otvorenie plavby a súvislú plavbu na dolnom Váhu nezávislú na aktuálnych prietokoch na Váhu.  2. Zaisťujú min. prevádzkovú hladinu v rozsahu 107,50 – 109,00 mn.m. Bp v , pri ktorej je možné zaisťiť parametre plavebnej dráhy v úseku Váhu VD Selice – VD Kolárovo, najmä plavebné hĺbky 3,5m.  3. Zaisťujú vzduštie v preložke Nitra a v rieke Nitre po Nové Zámky a umožní tak splavenie Nitra.</p> <p>Vodné dielo Kolárovo nemôže byť z hľadiska Vážskej vodnej cesty plnohodnotnou náhradou VD Nagymaros, pretože neovplyvní hladinový režim v úseku Kolárovo – Komárno. Môže byť navrhnuté tak, že zaisťí lepšie využitie úseku Váhu rkm 43,90 (VD Selice) – VD Kolárovo z hľadiska parametrov plavebnej dráhy aj z hľadiska energetického využitia.</p>				
3.3	Dostavba, rekonštrukcia a modernizácia plavebných objektov a kanálov na VD Madunice, Drahovce, Horná Streda, Nové Mesto nad Váhom, Kostolná, Trenčianske Biskupice	--	2016	2018
	predprojektová príprava plavebných objektov	6 ks	2016	2017
	projektová príprava plavebných objektov	6 ks	2017	2018
	predprojektová príprava - prívodný a odpadný kanál	50,15 km	2016	2016

	projektová príprava - prírodný a odpadný kanál	50,15 km	2016	2018
<p><u>Zdôvodnenie:</u>  <u>Biele kniha (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje)</u>            Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia hrať čoraz dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí. 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa je takisto potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru. Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050</p> <p><u>Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)</u>            Vážska vodná cesta je z hľadiska Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) označená ako európsky dopravný koridor V a VI a zaradená do základnej siete TEN-T.</p> <p><u>Stratégia EÚ pre dunajský región (Dunajská stratégia)</u>            V rámci Prioritnej oblasti 1.a – zlepšenie mobility a intermodality je jedným z hlavných cieľov nárast nákladnej dopravy po vodných cestách o 20% do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010, ako aj zabezpečiť odstránenie úzkych miest pre plavbu na Dunaji a jeho prítokoch tak, aby boli zabezpečené požadované parametre plavebnej dráhy pre plavidlá typu Vlb do roku 2015.</p> <p><u>Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)</u>            Váh ako vodná cesta medzinárodného významu E81 Európskeho dohovoru o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) by mala poskytovať požadované plavebné parametre pre príslušnú klasifikačnú triedu plavidiel nevyhnutné pre celoročné využitie vodnej dopravy.</p> <p><u>Ďalšími národnými dokumentmi, z ktorých vyplýva požiadavka na realizáciu predmetného projektu sú:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády č. 18/2010)</li> <li>- Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 (uznesenie vlády č. 445/2005)</li> <li>- Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (uznesenie vlády SR č. 469/2000)</li> <li>- Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty“ (vzaté na vedomie uznesením vlády č. 463/2002)</li> </ul> <p>V neposlednom rade je Vážska vodná cesta na úseku Váhu od riečného kilometra 70, 00 po riečny kilometer 240, 00, vedená ako výhľadovo sledovaná vodná cesta pre klasifikačné triedy Va a Vb, podľa Vyhlášky č. 22/2000 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest, pričom výhľadovo sledované vodné cesty sú určené na splavenie. Sledovanými sa stanú práve po nevyhnutnej realizácii dostavby, rekonštrukcie a modernizácie jednotlivých existujúcich plavebných objektov a kanálov.</p> <p>Podľa prílohy č.1 Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) je Vážska vodná cesta zaradená ako iná hlavná vnútrozemská vodná cesta v smere juh – sever a označená ako E81. Dobudovanie, rekonštrukcia a modernizácia plavebného objektu na vodnej stavbe, pre zabezpečenie funkčnosti celého vodného diela požadovaných parametrov pre klasifikačnú triedu Va podľa AGN, čím bude zaručená plnohodnotná plavba, t.j. využitie maximálnej nosnosti plavidiel. Na kaskáde od Madunic po Žilinu sú síce vybudované jednotlivé vodné diela, avšak plavebná prevádzka cez plavebné komory nie je možná z dôvodu, že na časti z nich sú plavebné komory nedostavané (Madunice, Horná Streda, Nové Mesto nad Váhom, Kostolná, Trenčín, Dubnica nad Váhom, Ilava, Ladce), na časti z nich sú iba plavebné polia (Drahovca, Trenčianske Biskupice, Dolné Kočkovce) na časti je iba vyhradené miesto pre umiestnenie plavebného objektu na existujúcom vodnom diele (Nosice, Považská Bystrica, Mikšová, Hričov). Je nutné tiež zmodernizovať zastarané plavebné kanály na úseku Madunice – Dolné Kočkovce v dôsledku ich veku.</p>				
4	Modernizácia a výstavba verejných prístavov Bratislava a Komárno			
<p><u>Zdôvodnenie:</u> Ochrana vôd pred znečistením v dôsledku vypúšťania odpadov z plavidiel na slovenskom úseku Dunaja musí byť zabezpečená zberom odpadov z plavidiel. V rámci komunálneho odpadu je potrebné zaviesť separáciu komunálneho odpadu (papier, sklo, plast, kov, biologický odpad) v zberných dvoroch v rámci verejných prístavov. Projektom sa rieši aj zber zvyškov nákladu po vyložení plavidla. Tieto zvyšky nákladu sú zozbierané po dočistení nákladových priestorov plavidla a jeho prípravy na ďalšiu nákladku.</p>				
	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Komárno			
4.1	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.		2016	2022
	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2016	2017
	realizácia		2018	2022
<p><u>Zdôvodnenie:</u> Analýzou súčasného stavu infraštruktúry a superštruktúry verejného prístavu boli definované nasledovné potreby pre rekonštrukciu, modernizáciu a obnovu jednotlivých zariadení a súčastí prístavu, ktoré nevyhovujú bezpečnostným kritériám obsluhy plavidiel a bezpečného pohybu členov posádok plavidiel a prístavného personálu vo verejnom prístave podľa súčasných štandardov vybavenosti prístavu.</p>				
4.2	Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch		2014	2019



	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2015	2016
	realizácia		2017	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou boli identifikované voľné prístavné kapacity – prístavné hrany a príslušné obslužné plochy, na ktorých nie je vybudovaná infraštruktúra prístavu. Realizácia projektového zámery poskytne ďalší priestor pre etablovanie sa podnikateľských subjektov vo verejnom prístave Komárno, čo prinesie pozitívny rozvoj v oblasti sociálno-ekonomického a hospodárskeho rastu.				
4.3	Výstavba skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty		2017	2020
	predprojektová príprava		2017	2017
	projektová príprava		2018	2018
	realizácia		2019	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Oblasť južného Slovenska je najviac rozvinutým poľnohospodárskym regiónom Slovenska. Vzhľadom na potenciál tejto oblasti je výstavba sila – skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty v prístave Komárno žiaduca. Použitím inej dopravnej technológie (vodnej dopravy) sa očakáva efekt v znížení jednotkovej ceny prepravovaného množstva a tým aj nižšej konečnej ceny poľnohospodárskych produktov, čo sa pozitívne odzrkadlí v ich obchodovateľnosti. Sekundárny efekt sa prejaví v znížení environmentálneho znečistenia a zaťaženia cestnej infraštruktúry v regióne.				
4.4	Zlepšenie splavnosti jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejného prístavu		2014	2020
	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2015	2016
	realizácia		2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Nevybudovaním vodného diela Gabčíkovo - Nagymaros a s tým spojené nedostatočné vzdutie vodnej hladiny vzniká potreba pravidelného prehlbovania dna verejného prístavu. Prevádzkovateľ prístavu, ako aj správca vodného toku vynakladajú nemalé finančné prostriedky na zlepšenie splavnosti akvatoriálnej časti prístavu Komárno. Projektový záměr rieši pravidelné odstraňovanie sedimentov, a tým sa zabezpečia garantované podmienky plavby a dostupnosti prístavných hrán potrebných pre nakládku a vykládku plavidiel.				
4.5	Vybudovanie verejných prístavov pre športovú a rekreačnú plavbu		2016	2023
	predprojektová príprava		2016	2017
	projektová príprava		2018	2019
	realizácia		2020	2023
<b>Zdôvodnenie:</b> Národný úsek vodnej cesty Dunaj sa vyznačuje absolútnou absenciou zariadení pre malú a rekreačnú plavbu. Uvedomujúc si túto skutočnosť bol definovaný tento projektový záměr. Jeho cieľom je riešenie turizmu a vodného turizmu, rast zamestnanosti a ďalšie pridružené efekty. Zároveň sa zabezpečí bezpečnosť účastníkov plavebnej prevádzky, ktorí prevádzkujú rekreačné a športové plavidlá.				
4.6.	Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR		2016	2023
	predprojektová príprava		2016	2017
	projektová príprava		2018	2019
	realizácia		2020	2023
<b>Zdôvodnenie:</b> Prijatím pripravovanej novej európskej legislatívy ohľadom využívania alternatívnych palív vo vodnej doprave budú členské štáty zaviazané vybudovať sieť čerpacích staníc na zásobovanie plavidiel týmto druhom paliva. Na slovenskom území sa plánuje vybudovať zásobovacie miesta vo verejných prístavoch Bratislava a Komárno.				
4.7.	Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel		2015	2017
	predprojektová príprava		2014	2015

	projektová príprava		2015	2015
	realizácia		2016	2017
<b>Zdôvodnenie:</b> Ochrana vôd pred znečisťovaním v dôsledku vypúšťania odpadov z plavidiel na slovenskom úseku Dunaja musí byť zabezpečená zberom odpadov z plavidiel. V rámci komunálneho odpadu je potrebné zaviesť separáciu komunálneho odpadu (papier, sklo, plast, kov, biologický odpad) v zberných dvoroch v rámci verejných prístavov. Projektom sa rieši aj zber zvyškov nákladu po vyložení plavidla. Tieto zvyšky nákladu sú zozbierané po dočistení nákladových priestorov plavidla a jeho prípravy na ďalšiu nakládku.				
5	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Štúrovo			
5.1	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.		2014	2020
	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2015	2016
	realizácia		2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou súčasného stavu infraštruktúry verejného prístavu boli definované nasledovné potreby pre, modernizáciu a obnovu jednotlivých zariadení a súčastí prístavu, ktoré nevyhovujú bezpečnostným kritériám obsluhy plavidiel a bezpečného pohybu členov posádok plavidiel a prístavného personálu vo verejnom prístave podľa súčasných štandardov vybavenosti prístavu.				
5.2	Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch		2014	2023
	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2015	2016
	realizácia		2017	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou boli identifikované voľné prístavné kapacity – prístavné hrany a príslušné obslužné plochy, na ktorých nie je vybudovaná infraštruktúra prístavu. Realizácia projektového zámeru poskytne ďalší priestor pre etablovanie sa podnikateľských subjektov vo verejnom prístave Štúrovo, čo prinesie pozitívny rozvoj v oblasti sociálno-ekonomického a hospodárskeho rastu z osobnej dopravy a cestovného ruchu.				
5.3	Výstavba osobného prístavu, inžinierske siete, modernizácia spevnených parkovacích plôch, prístavný objekt		2017	2019
	predprojektová príprava		2017	2017
	projektová príprava		2018	2018
	realizácia		2018	2019
<b>Zdôvodnenie:</b> Analýzou boli identifikované nedostatky a súčasne potenciál VP pre osobnú dopravu a najmä rozvoj cestovného ruchu v miestnom regióne prostredníctvom podpory rozvoja atraktívnej vodnej dopravy. Blízkosť Ostrihomskej katedrály, vinná cesta, termálnych kúpalísk a prameňov.				
5.4	Zlepšenie splavnenia jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejného prístavu		2014	2020
	predprojektová príprava		2014	2014
	projektová príprava		2015	2015
	realizácia		2015	2020
<b>Zdôvodnenie:</b> Nevybudovaním vodného diela Gabčíkovo - Nagymaros a s tým spojené nedostatočné vzdutie vodnej hladiny vzniká potreba pravidelného prehlbovania dna verejného prístavu. Prevádzkovateľ prístavu, ako aj správca vodného toku vynakladajú nemalé finančné prostriedky na zlepšenie splavnosti akvatoriálnej časti prístavu Štúrovo. Projektový zámer rieši pravidelné odstraňovanie sedimentov, čo by výrazne napomohlo rozvoju verejného prístavu Štúrovo.				
5.5	Vybudovanie verejného prístavu pre športovú a rekreačnú plavbu		2016	2023
	predprojektová príprava		2016	2017

	projektová príprava		2018	2019
	realizácia		2019	2023
<u>Zdôvodnenie:</u> Národný úsek vodnej cesty Dunaj sa vyznačuje absolútnou absenciou zariadení pre malú a rekreačnú plavbu. Uvedomujúc si túto skutočnosť bol definovaný tento projektový zámer. Jeho cieľom je riešenie turizmu a vodného turizmu, rast zamestnanosti a ďalšie pridružené efekty. Zároveň sa zabezpečí bezpečnosť účastníkov plavebnej prevádzky, ktorí prevádzkujú rekreačné a športové plavidlá.				
5.6.	Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejnom prístave vyprodukovaných prevádzkou plavidiel		2014	2020
	predprojektová príprava		2014	2015
	projektová príprava		2015	2015
	realizácia		2016	2020
<u>Zdôvodnenie:</u> Ochrana vôd pred znečisťovaním v dôsledku vypúšťania odpadov z plavidiel na slovenskom úseku Dunaja musí byť zabezpečená zberom odpadov z plavidiel. V rámci komunálneho odpadu je potrebné zaviesť separáciu komunálneho odpadu (papier, sklo, plast, kov, biologický odpad) v zberných dvoroch v rámci verejných prístavov. Projektom sa rieši aj zber zvyškov nákladu po vyložení plavidla. Tieto zvyšky nákladu sú zozbierané po dočistení nákladových priestorov plavidla a jeho prípravy na ďalšiu nákladku.				
6.	Zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb		2014	2023
<u>Zdôvodnenie:</u> Transpozíciou smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve sa vytvára rámec pre zriadenie a využívanie harmonizovaných riečnych informačných služieb v Slovenskej republike s cieľom podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu na účely zvýšenia bezpečnosti, efektívnosti, umožnenia jej prepojenia s inými druhmi dopravy a výhodnosti pre životné prostredie. Smernica 2005/44/ES zaväzuje členské štáty zabezpečiť potrebné opatrenia na zavedenie riečnych informačných služieb na splavných vnútrozemských vodných cestách klasifikačnej triedy IV a vodných cestách vyššej klasifikačnej triedy. Z uvedeného dôvodu je nutné pokračovať v zavádzaní a rozširovaní ponuky riečnych informačných služieb (RIS) na Dunaji a Váhu, a to v oblasti výmeny informácií logistického charakteru, v oblasti vzájomného prepojenia záchranných služieb a ostatných štandardizovaných ponúk RIS.				

\* - pri PD ide o termín zabezpečenia PD, nie stavby